

UÇAK KAÇIRMA SUÇU

Asis. Dr. Köksal BAYRAKTAR

GİRİŞ

Özellikle son beş yılda uluslararası ulaşımı kuvvetle etkileyen ve çeşitli sebeplerle, özellikle, siyasal sebeplerle girişilen uçak kaçırma olayları birçok yönleri ile ceza hukukçularını ilgilendiren önemli bir konu olmuştur. Olayın uluslararası siyasal durumu, yolcuların malvarlıklarını ve hayatlarını, uçak şirketlerinin ticari faaliyetlerini etkilemesi ve tehlikeye sokması dolayısıyla, bu konuda yoğun çalışmaların yapıldığı, önleyici faaliyetlerin gerçekleştirilmek istendiği görülmektedir.

Bu çalışmamızda, ilk bölümde konunun önemini ve çeşitli yönlerini belirttik. Olayın tarihçesi, sebepleri, insan hayatı ve kişinin malvarlığı üzerindeki tehlikeleri ve uluslararası hava trafiği ile ekonomik düzendeki etkileri bu bölümün alt konularını teşkil etmiştir.

Çalışmamızın ikinci bölümü mukayeseli hukuk incelemesi niteliğini taşımaktadır. Uçak kaçırılmalara ilişkin uluslararası sözleşmeler ve çeşitli ülkelerdeki kanun çalışmaları bu bölüm içinde belirtilmiştir.

İncelememizin son bölümü ise Türk hukukuna ayrılmıştır. Ceza kanununun son değişikliğinde konulan madde ile uçak kaçırılmalarının nasıl cezalandırıldığı, suçun unsurları, suça tesir eden sebepler hep bu bölüme konu olmuştur.

Uçak kaçırma olayları, suçun işlendiği yer, devletlerin yargı yetkisi, iade ve siyasî suç konularında önemli problemler meydana getirmektedir. Çalışmamızda bu hususlara yer vermiş değiliz, çünkü aksi bir çalışma tarzı, bizi, bir makalenin boyutlarını çok aşan bir kapsama ulaştıracaktı. Bu nedenle, olay, daha çok, dar bir açıdan, yan konulara eğilmeksizin, incelenmiştir.

A — TARİHÇE VE KONUNUN ÇEŞİTLİ YÖNLERİ

I — ÇEŞİTLİ UÇAK KAÇIRMA OLAYLARI.

«1968 yılının 26 Aralık günü, EL AL Şirketinin bir uçağı Atina'da, Filistin Halk Kurtuluş Cephesi üyelerinin saldırısına uğramış ve bu sırada İsrailli bir yolcu ölmüştü. 18 Şubat 1969 tarihinde aynı şirketin uçaklarından biri Zürih'ten havalandırırken gene üç filistinli tethişcinin saldırısına uğramış ve pilot can vermişti. Benzer bir olay da, 10 Şubat 1970'de, Münih'te cereyan etmişti; bu tecavüzde bir yolcu ölmüş, bir çok kimse de yaralanmıştı. Aynı yılın 21 Şubatında da İsviçre Hava Yollarına ait bir uçak, Tel Aviv'e gitmek için Zürih'ten havalandıktan 15 dakika sonra infilâk etmiş ve 47 yolcusu ölmüştü» (1).

1948 yılında başlayıp uluslararası alanda önceleri pek önemsenmeyen bir olay zamanla büyük bir önem ve tehlike'ye bürünmüştür. Özellikle 1967 yılından sonra topluluklar arası ulaşımın başlıca aracı olan uçaklara çeşitli sebeplerle saldırılar meydana getirilmiş ve bu fiillerin bir çok vahim sonuçları, etkileri ortaya çıkmıştır (2). Durumu sayılarla belirtmek istersek: 1961 ile 1967 yılları arasında 17 uçak yolundan saptırılmış, bunun yanında 12 teşebbüs'te sonuçlanmamıştır (3). Hemen belirttiğimiz gibi uçak kaçırma olayları 1963 de birden fazlalaşmıştır: 1968'de 32 uçak yolundan çevrildiş, 1969'da bu sayı 80'e yükselmiş, ve nihayet 1970 yılının ilk üç ayında 90 saldırı olayı tespit edilmiştir. Bu olayların % 80'ni tamamlanma ile sonuçlanmıştır (4).

(1) PERONNET, Rapport sur la piraterie aérienne, Exposé des motifs, (Avrupa Konseyince yayımlanmış doküman, No. 2743) s. 5.

(2) Bkz. GUILLAUME Gilbert, La Convention de la Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronéfs, (Annuaire Français de Droit International, 1970, c. XVI), s. 35; EREM Faruk - KEYMAN Selâhattin, Uçak kaçırma suçu, (AHFD, 1970, c. XXVII, sy. 1-2) s. 1, dipnot. 1.

(3) Bkz. GUILLAUME, 35; EREM - KEYMAN, 1, dipnot. 1; PERONNET, 5; SUNDBERG, Jacop, La piraterie aérienne, (Rev. Int. de Dr. pén., 1970; sy. 1-2), s. 166; PİKET, Rapport sur la sécurité aérienne et le détournement illicite d'aéronefs, Exposé des motifs, (Avrupa Konseyince yayımlanmış doküman no. 2832) s. 5.

(4) Bkz. GUILLAUME, 35; EREM-KEYMAN, 1, dipnot. 1; SUNDBERG, 166.

Böylece sayıları süratle artan uçak kaçırma olayları insan topluluklarının yaşayışını ve gelişmesini, uluslararası güvenliği, endüstri ve ticareti ve kişinin hayat hakkını yakından ilgilendirmektedir. Bakış açımızı daha da yaklaştırırsak olayın çeşitli yönlerini ortaya koyabileceğimizi sanıyoruz.

II — OLAYIN ÇEŞİTLİ YÖNLERİ.

Uçak kaçırma olayları, çeşitli sebepleri, meydana geldiği anda ortaya çıkan birçok halleri ve etkileri, sonuçları ile bir bütün teşkil etmektedir. Ayrıca aşağıda açıklamaya gayret edeceğimiz gibi, konu, çok yönlülüğü ile, karmaşık bir nitelik taşımaktadır.

1 — Uçak kaçırılmaları meydana getiren sebepler.

Bugüne kadar işlenmiş uçak kaçırma fiillerinin niteliği dolayısıyla iki sebebin bulunduğu görülmektedir:

a — Siyasal sebepler.

Uçak kaçırma suçları temelde siyasal sebeplere dayanmaktadır. İkinci dünya savaşından sonra dünyanın demirperde ve batı blokları şeklinde ikiye ayrılması ve iki blok arasında düşmanlığın hüküm sürmesi sonucu bir bloktan diğerine kaçmak isteyenler uçağı bir araç olarak kullanmaya başlamışlardır (5). Tarihi gelişim içinde daha sonraları bu olay, bir devlete ya da hükumete karşı mücadele edenlerin baskı aracı şeklinde belirmiştir (6). Özellikle uluslararası alanda karşılaşılan uygulamalarda görüldüğü gibi siyasal bir rejime, ya da siyasal düşünceye karşı çıkanlar, insan hayatını, ulaşımı, uluslararası siyasi ve iktisadi düzeni kuvvetle etkileyen bu fiille, dünya kamu oyunun ilgisini çekmekte, düşünce ve ilkelerini yaymaya çalışmaktadırlar (7). Fakat bu düşüncelerin zor yolu ile, cebir-

(5) SUNDBERG, 165.

(6) BRUNOİS Albert. Peut-on empêcher les détournements d'avions en vol?, (Preuves, 1970, sy. 1), s. 249.

(7) PERONNET, 4.

Avrupa ve Orta Doğu'daki uçak kaçırma faillerinin % 70'i bunu siyasal düşüncelerinin etkisi altında yaptıklarını belirtmişlerdi. Bkz. PERONNET, 6.

Avrupa Konseyi Danışma Kurulunun 450 sayılı kararında da bu fiillerin siyasal amaçlarla işlendiğinin savunulduğu belirtilmiştir. Bkz. Résolution no. 450 relative à la piraterie aérienne de l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe, art. 3.

le gerçekleştirilmesi, bazı durumlarda insanların öldürülmesi sebebi ile fiil uluslararası alanda tethişçilik olarak nitelendirilmektedir (8).

b — «Sığınma hakkı» elde etme isteği.

Siyasal sebebe yakından bağlı olan bu sebepte uçağı kaçıran kimse, bir Devletten, siyasal rejimden, hükümetten kaçmak için hareket etmektedir. Tabiidir ki, bu harekete bağlı olarak ta başka bir rejime, hükümete, Devlete sığınma amacı bulunmaktadır (9).

Bununla beraber, fiilde mutlaka, bir başka ülkede — sığınma hakkı — elde etmek saikinin bulunması şart değildir. Yolculardan birisini, bir başka ülkeye teslim etmek için de bu suç işlenebilmektedir (10).

2 — Uçak kaçırma fiilleri esnasında meydana gelen durumlar.

Belirli bir yönde güvenlik içinde gitmekte olan uçak, yolundan saptırıldığı an bu husus yolcuların, personelin hayatını tehlikeye sokabileceği gibi, uçaktaki mallar da tecavüze uğrayabilecektir.

a — Uçak kaçırımlarla insan hayatının tehlike altında bırakılması.

Uçak kaçırımların yolcuların hayatını büyük tehlikelerle karşı karşıya bıraktığı ve bazan fiilini gerçekleştiremiyen failin amacına ulaşmak için yolcuları uçak personelinin öldürmekten çekinmedikleri görülmektedir.

Uçakta bulunan kimselerin hayatlarının tehlikeye girmesi çeşitli sebeplerden ileri gelebilir.

Örneğin uçağın yakıtı azalabilir (11), pilot götürülmek istenen

(8) Örneğin Avrupa Konseyi Danışma Kurulu 450 ve 613 sayılı kararları ile bu hususu belirtmiştir. Özellikle 613 sayılı tavsiye kararında, uçak kaçırımların gittikçe yoğun bir tethişçilik hareketi, fanatik ve hazırlıklı tethişçi grupların baskı aracı haline geldiği açıklanmaktadır. Bkz. Recommandation no. 613 relative à la sécurité aérienne et au détournement illicite d'aéronefs, de l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe, art. 4; Résolution no. 450 relative à la piraterie aérienne de l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe, art. 1.

(9) Bkz. BRUNOİS, 249, SUNDBERG, 166.

(10) EREM-KEYMAN, 14.

(11) Örneğin 1969 yılı Ağustos ayında kaçırılmak istenen bir TWA uçağının yakıtı bitmişti. Bkz. PERONNET, 5; BRUNOİS, 103.

yönü ve inilecek hava limanını iyi bilmeyebilir (12), uçak elverişsiz alanlara indirilerek kazalar meydana gelebilir (13) ve nihayet fail amacına erişmek için zor kullandığı, silâhını ateşlediği anda yolcuları, personeli ve hatta pilotu öldürebilir (14).

Böylece uçak kaçırma olaylarında uçakta bulunan bir çok kimse ölüm tehlikesi ile karşı karşıya bırakılmakta, bazı durumlarda da ölüm neticesi meydana getirilmektedir (15).

Olayın bu yönü, insan topluluklarını, uluslararası kuruluşları kuvvetle etkilemiş ve çeşitli bildirilerde duyulan üzüntü belirtilmiştir. Söz gelimi Avrupa Konseyi Danışma Meclisinin bir tavsiye kararında (16), Avrupa Konseyi Bakanlar Kurulunun bir kararında (17) ve nihayet La Haye Sözleşmesinin başlangıç bölümünde (18) uçak kaçırılarda karşılaşılan adam öldürme fiilleri kuvvetle eleştirilmiştir.

b — Uçak kaçırma olayları esnasında malvarlığına karşı meydana gelebilecek tecavüzler.

Bir uçağın yönünün değiştirilmesi sırasında yolcuların mallarına karşı çeşitli tecavüzler meydana gelebileceği gibi (19) failer ile mürettebat arasındaki çatışmadan uçakta birçok zararlar da doğa-

(12) 1969 yılı eylül ayında Türkiyeden Bulgaristana kaçırılan uçağın pilotu pek bilmediği Sofya hava limanına tehlikeli bir iniş yapmak zorunda kalmıştı. PERONNET, 5; BRUNOIS, 103.

(13) 3 Kasım 1958 de, Miami-Havana seferi yapan bir uçak deniz kenarında dar bir alana inmek zorunda bırakıldığı için denize gömülmüş, 17 yolcu ölmüştü. Bkz. JACQUEMIN Georges, Le crime de maitrise illicite d'aéronef. (Rec. de Dr. pén. 1971, sy. 175) s. 3.

(14) Örneğin 23 Şubat 1969'da Amsterdam'a inmekte olan bir uçak Toronto'ya müteveccihen kaçırılmak istenirken 14 yaşındaki bir kız çocuğu hançerlenmişti. Aynı şekilde 17 Mart 1969 da Amerikada bir kaçırma olayında yardımcı pilot öldürülmüş, pilot da ağır şekilde yaralanmıştı. Bkz. PERONNET, 5.

(15) Bu hususu açıkça belirten mahkeme kararları için bkz. YCGK., 8.3.1971, E. 1970/490-K. 1971/65 (RKD, 1971, sy. 8) s. 7.; Trib. gouvernement militaire français de Berlin, 20.11.1969, (Juris Classeur Périodique, La Semaine Juridique, 1970, sy. 48) II, no. 16540.

(16) Recommandation no. 599 relative à la piraterie aérienne de l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe, art. 2.

(17) Texte de réponse du comité des ministres à la recommandation 599, s. 1.

(18) «Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs» préambule. (Avrupa Konseyince yayınlanmış doküman no. 2808), s. 4.

bilecektir (20). Ayrıca uçak kaçırma kimseler siyasal amaçlarına ulaşabilmek için uçağı doğal iniş limanından başka alanlara indirmekte, isteklerinin yerine getirilmemesi halinde, uçağı yakacaklarını veya tahrip edeceklerini ileri sürmektedirler (21).

3 — Uçak kaçırma fiillerinin etkileri.

Uçak kaçırma uluslararası hava trafiğini kuvvetle etkilediği gibi ekonomik hayat yönünden de önemli sonuçlar doğurmaktadır.

a — Uluslararası hava trafiği üzerindeki etkiler.

Hareket halindeki uçağın yönünü değiştirmenin ve uçağı başka bir alana inmeğe zorlamanın uluslararası hava trafiği ile olan bağlantısı açıktır. Uluslararası hava trafiği büyük, karmaşık ve düzenle yürütülmesi gerekli bir yönetim sistemidir (22). Bu sistem içinde olağan seferini yapan uçak, yolundan saptırılmakla sistem bozulmakta, uluslararası trafik önemli aksaklıklara uğramakta (23), tehlikeler meydana gelmektedir.

b — Uluslararası ekonomik düzen üzerinde meydana gelen etkiler.

(19) Örneğin 1968 yılında Filipin Hava Yollarına ait bir uçak yolundan çevrilirken Mario Rubuya y Calleto çetesi, yolcuların para ve mücevherlerini de çalmıştı. Bkz. SUNDBERG, 165.

(20) Uçak şirketlerinin uğradıkları zararlar Berlin Fransız askerî mahkemesinin bir kararında belirtilmiştir. Bkz. Trib. gouvernement militaire français de Berlin, 20.11.1969, (Juris Classeur Périodique, La Semaine Juridique, 1970, sy. 48), II, no. 16540. Uçak kaçırılmalarda mala karşı meydana gelen zararlar gene birçok anlaşma ve kararın dayanak noktalarından birini teşkil etmiştir. Bkz. «Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs», préambule; Résolution no. 450 relative à la piraterie aérienne de l'Assemblée Consultative du Concil de l'Europe, art. 2; Récommandation no 599, relative à la piraterie aérienne de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe, art. 1; Texte de la réponse du comité des ministres à la recommandation 599 s. 1.

(21) PİKET, 5.

(22) EREM-KEYMAN, 1; Uçak kaçırma olayları, TBB'nin yetkili mercilere verdiği muhtıra, (TBMM, 1970, sy. 4), s. 6.

(23) PERONNET, 4, 5. TCK, nun 384. maddesine konulan «uçak kaçırma suçunun» gerekçesinde konunun hava trafiğine olan bağlantısı suçun ihdası sebeplerinden biri olarak gösterilmiştir. Gerekçede «Hava ulaştırmasının güvenliğini bozan» gibi sebeplere rastlanmaktadır. Bkz. Millet Meclisi Tutanak Dergisi, c. XVI, Dönem III, Toplantı 2, S. Sayısı 177, ek. 1, s. 6.

Uçak kaçırımlarının hızla artması, faillerinin cezalandırılmamaları ve bu olayların önlenememesi hava ulaşımını sarsmaktadır. Bu fiiller sonucunda insanların, uçakların güvenliğine olan inançları, düşünceleri değişmekte ve bazı hava şirketlerinin uçakları ile seyahat etmemeğe başlamaktadırlar. Ayrıca gene bazı nuntukalar arasında yolculuğa çıkmaktan çekinmektedirler (24). Bu durum uçak şirketlerinin iktisadi durumlarını etkilemekte, çeşitli mali sorunlar meydana gelmektedir.

B — SORUNUN ÇEŞİTLİ SÖZLEŞMELERDE. MUKAYESE- Lİ HUKUKTA DÜZENLENİŞİ

Uçak kaçırma olaylarının çok yönlü nitelikte oluşları, uluslararası hayatı, siyasal durumu kuvvetle etkilemeleri, kişinin hayatı ile yakından bağlı bulunmaları dolayısıyla önüne geçilmeğe çalışılmıştır. Önleme çabaları mevcut uluslararası sözleşmelerin hükümlerini olaya uygulama şeklinde belirlediği gibi bu konuda birçok çalışmalar yapılmış, yeni anlaşmalar meydana getirilmiştir. Konunun Devletlerin hayatı ile de yakından ilgili oluşu dolayısıyla uluslararası sözleşme ve çalışmalarda hep cezalandırma, önleme tedbiri ve özel hükümler koyma üzerinde durulmuş (25), bunun sonucu olarak ülkelerin ceza kanunlarında değişiklikler yapılmıştır.

(24) PERONNET, 5.

(25) Avrupa Konseyinin bazı kararlarında bu hususa rastlanmaktadır. Örneğin: *Recommandation no. 613 relative à la sécurité aérienne et au détournement illicite d'aéronefs de l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe*, art. 9/I-c, d, e, II, III/a, b; *Résolution 450 relative à la piraterie aérienne de l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe*, art. 4; *Projet de Recommandation présenté pour la Commission des questions politiques*, art. 4, 7.

Devletin uçak kaçırma olaylarını önlemeleri gerekliliği Sivil Havacılık Teşkilâtının hazırladığı sözleşme tasarısında ve kesinleşen sözleşmede de belirtilmiştir: Tasarının 3 ve Sözleşmenin 2. maddesinde «âkit Devletlerin, suçu ağır cezalarla tenkil etme yükümlülüğü altında buldukları» açıklanmıştır. Bkz. *Projet de convention préparé par la commission juridique de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale*, art. 3.; *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, art. 2.

Aynı hususa Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, 12.12.1969 tarihli kararında işaret etmiştir. Bkz. MANKIEWICZ, *Capture et détournement illicite d'aéronefs*, (*Annuaire Français de droit international*, 1969 c. XV), s. 462.

I — ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

1 — Tethişçiliği önleme ve Cezalandırma Sözleşmesi.

Uçak kaçırılmaları cezalandırabilen ilk hükümlere Milletler Cemiyetince hazırlanmış «Tethişçiliği Önleme ve Cezalandırma Anlaşması»nda rastlanmaktadır (26). Bu anlaşma gereğince, âkit Devletlerden birinin ülkesinden kalkan kamu hizmetine tahsis edilmiş eşyalar ya da kamusal mallara zarar vermeğe veya bunları ortadan kaldırmağa yönelmiş her hareket tethiş hareketi olarak kabul edilmişti. Böylece uçaklara karşı girişilmiş zarar verici hareketler de cezalandırma alanı içine giriyordu (27).

Sözleşmenin diğer önemli bir yanı bu gibi tethiş hareketleri faillerinin iade edilmelerini sağlamaktı. Tethiş hareketlerine girişenler başka bir ülkeye sığınamıyacaklardı. Fakat gene Sözleşme, iade konusunda taraf Devletlerin girdikleri yükümlülük ve yaptıkları anlaşmaların devam edeceğini de belirtiyordu. Böylece girişilmiş tethiş hareketlerinin siyasal suç olarak ileri sürülmesi, ve sözleşmenin uygulanmasının önlenmesi mümkün olabiliyordu (28).

2 — Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi.

Bu Sözleşmenin 15. maddesinde uçak kaçırma fiilleri belirli bir yönden cezalandırılmaktadır. Haydutluğu düzenleyen bu maddede, açık denizlerde veya ülkenin yargı kuvvetinin bulunmadığı yerlerde kişisel amaçlarla bir hava aracından veya gemiden diğer bir hava aracına ya da gemiye karşı girişilmiş haksız ve cebri hareketler, haydutluk olarak nitelendirilmiştir (29). Fakat hemen görüldüğü gibi bu Sözleşmenin kapsamına, içinde bulunulan uçağa kişisel amaçlarla olmayan zararlar, yön değiştirmeler girmemektedir.

3 — Uçakta işlenen suçlara veya diğer fiillere ilişkin Tokyo Sözleşmesi.

14.9.1963'te hazırlanmış ve 4.12.1969 da yürürlüğe girmiş olan bu

(26) SUNDBERG, 170. Bu anlaşma 16.11.1937 tarihini taşımaktadır.

(27) SUNDBERG, 170.

(28) SUNDBERG, 170, 171.

(29) DAVID Eric, Les détournements d'avions et le droit international, (Rev. Belge de dr. int., 1970, c. VI, sy. 1) s. 247.

Sözleşme (30) esasta uçakta işlenen suçların faillerini cezalandırmayı ve uçağın güven içinde yoluna devam etmesini sağlamayı amaç edinmiş olmasına rağmen uçak kaçırılarda faydalanılabilecek hükümleri de içine almış bulunmaktadır.

Sözleşmede uçak kaçırma fiilleri bir suç olarak nitelendirilmemiştir. Buna karşılık uçakta herhangi bir suç işleyen kimsenin koğuşturulması, yargılama yetkisi ile ilgili çeşitli hükümler konulmuştur. Buna göre, uçakta işlenen suçların koğuşturulmasında yetkili merci uçağın kayıtlı olduğu ülkenin yargı mercii olacaktır (m. 3). Ayrıca uçağın kumandanı, suçlu kimseyi, uçaktan indirme yetkisine sahiptir, uçağın kumandanı, kabul edildiği durumda, suçluyu Sözleşmeye taraf olmayan bir Devletin ülkesine indirebilir (m. 8). Sözleşmeye taraf olan Devletler ise suçluyu kabul etmeye mecburdur (m. 9). Sözleşme bu ilkeye, bir halde istisna tanımıştır: kabul etmeyen âkit Devlet durumu suçlunun uyruğu altında bulunduğu, ya da devamlı ikâmetgahının mevcut olduğu Devlete bildirerek, suçluyu buraya gönderecektir (m. 14).

Sözleşmenin 11. maddesinde ana amaç yer almaktadır. Buna göre, uçağın kontrolunun, meşru kumandanın yetkisi içinde kalması sağlanacak, yolcuların seyahatlerine devam edebilmeleri mümkün kılınacak ve uçak ile içindeki mallar meşru zilyedlerine iade olunacaktır.

Özetini ana hatları ile aktardığımız Sözleşmede, görüldüğü gibi, uçak kaçırma fiilinin bir nitelemesi yapılmamıştır. Buna bağlı olarak ta suçlunun iadesi, cezaî koğuşturması belirli bir temele oturmayan ve çelişik sonuçlar doğurabilecek hükümlere bağlı tutulmuştur.

4 — Uçakların Haksız Yere Ele Geçirilmesinin Tenkili Hakkındaki Sözleşme.

Kısacası «La Haye» Sözleşmesi şeklinde isimlendirilen bu Sözleşme Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtının hazırlıkları ile ger-

(30) Bu sözleşmeye, Türkiye, henüz onaylamadığı için, taraf değildir. Bkz. PERONNET, 11.

Anlaşma ile ilgili yararlanılan kaynaklar: PERONNET, 11; BRUNOIS, 106, 107; EREM-KEYMAN, 17-24; TBB'nin muntıra'sı..., 7, 8; GRATZ, Rapport relatif à la piraterie aérienne, Exposé des motifs, (Avrupa Konseyince yayımlanan doküman no. 2744), s. 4.

çekleştirilmiştir. 1969 da başlayan çalışmalar önce bir alt-hukuk komitesinin hazırlıkları ile yürütülmüş (31), uluslararası bir Sözleşmenin gerekliliği ve uçak kaçırmanın çeşitli tehlikeleri Montreal bildirisinde belirtilmiş (32), 16 Aralık 1970 de La Haye'de Uluslararası hava hukuku konferansında kabul edilmiştir (33).

Sözleşmenin hemen başında uçak kaçırmanın bir suç olduğu belirtildikten sonra (m. 1), âkit Devletlerin bunu cezalandırmaları gerektiğine (m. 2) işaret olunmaktadır. 4. madde yetki sorununu düzenlemektedir. Buna göre uçak kaçırma suçlarında, uçağın kayıtlı bulunduğu Devlet, uçağın ülkesine indiği Devlet ve nihayet suçlunun ikametgâhının bulunduğu Devlet yargılama yetkisine sahip olacaktır. Sözleşme suçlunun iadesi konusunda, ilke olarak, Devletler arasındaki anlaşmalara yollama yapmakta, bunların yokluğu halinde de uçak kaçırma suçunun iadeye giren niteliğini belirtmektedir (m. 8).

Sözleşmenin diğer maddelerinde de yolcuların güvenliğinin sağlanması, yolculuğun devam ettirilmesinin gerçekleştirilmesi hususunda hükümler yer almaktadır (m. 10).

Ana hatlarını belirttiğimiz Sözleşmenin uçak kaçırma suçunu önleyebileceği bizce pek şüphelidir. Fiilin insanları, malvarlığını, uluslararası güvenlik ve siyaseti tehdit eden bir suç olduğunu belirtmek yeterli olmasa gerektir. Görüşümüzce, uçak kaçırma suçunu nitelemeyen, iade müessesesini kesin kurallara bağlamayan, faillerin cezalandırılması hususunu taraf Devletlere bırakan Anlaşma boşluklar ihtiva etmekte, ve sorunun çözümünde yetersiz bulunmaktadır.

II — UÇAK KAÇIRMA SUÇLARININ ÇEŞİTLİ ÜLKELERDE DÜZENLENİŞİ.

Mukayeseli hukuk çalışmaları çeşitli ülkelerin, uçak kaçırma fiilini ya ceza kanunlarına yeni hükümler ekleyerek ya da yeni özel

(31) PERONNET, 31.

(32) Déclaration de l'Assemblée de l'O.A.C.I. du 16 ou 30 juin 1970; Réunion en session extraordinaire pour s'opposer à l'intervention illicite. l'Assemblée recommande des mesures énergiques; (Bulletin O.A.C. I., 1970, août), s. 13-15.

(33) «Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs» (Avrupa Konseyince yayımlanmış doküman, no. 2898), s. 4-10.

kanunları yürürlüğe koyarak cezalandırdıklarını göstermektedir (34).

Avrupa ülkelerinin bir kısmında uçak kaçırma fiilleri kanunlarda yapılan değişikliklerle cezalandırılırken, bir kısım ülkelerde de bu konuda çeşitli kanun tasarıları üzerinde çalışılmaktadır. Örneğin Norveç'te sivil havacılık kanununa, Belçika'da hava ulaşımı kanununa, ve Federal Almanya'da, İsveç'te Ceza kanununu uçak kaçırma cezalandırma amacını güden maddeler eklenmesi üzerinde çalışmalar yapılmaktadır. Aynı şekilde Hollanda ve İsviçre'de de uluslararası sözleşmelere uygun özel kanunlar yürürlüğe konmağa hazırlanılmaktadır. Bunun yanı sıra Belçika'da ceza kanununun 476 maddesine yeni bir madde konularak ve Fransa'da da 15 Temmuz 1970 tarihli bir kanunla ceza kanununa 462. madde eklenerek cebir ve tehdit ile «uçuş halindeki aracı ele geçirme cezalandırılmış» ve bu fiil dolayısıyla yaralanma ve ölüm neticelerinin meydana gelmesinin ağırlaştırıcı sebep sayılacağı belirtilmiştir.

Uçak kaçırma suçlarının Amerika'da daha ayrıntılı maddelerle düzenlendiği görülmektedir. Amerika Birleşik Devletlerinde 1958 tarihli Federal kanunla uçak kaçırma suçları ölüm cezasına kadar varan bir müeyyide ile cezalandırılmıştır. Meksika Ceza kanununun 170. maddesi değiştirilerek uçak kaçırma suçları müeyyide altına alınmıştır. Aynı hususa Arjantin ceza kanununun 198. maddesinde ve Venezuela Ceza kanununda da rastlanmaktadır.

Avustralya ceza kanununda 1963 yılında yapılan değişikliklerle konu birçok yönleri ile düzenlenmiş bulunmaktadır. Uçağın tahribi, güvenliğinin ihlali, uçak personeline karşı cebir kullanma ve maktadır.

C — TÜRK HUKUKUNDA UÇAK KAÇIRMA SUÇU

I — GENEL OLARAK.

Uçak kaçırma suçu Türk Ceza Kanununun 384. maddesinin yeniden düzenlenmesi ile hukuk sistemimizde yer almış bulunmakta-

(34) Mukayeseli hukuk için yararlanılan kaynaklar: Echange d'Informations entre les Etats membres sur leur activité législative et réglementaire. (publié par le conseil de l'Europe), 1970, no. 4, Strasbourg, 1971, s. 68, 89, 117, 127, 139, 721, 133; MANKIEWICZ, 484-489; JACQUEMIN, 14, 16.

tehlikeli maddeler yükleme halleri cezai müeyyidelerle karşılanmıştır. Bu suçu ihdas etmek için Millet Meclisine sunulan kanun teklifinde «umumun istifadesine arz edilmiş nakil vasıtalarının hareket ettirilmemesi» (35) öngörülürken daha sonra nakil vasıtaları kara, deniz ve hava ulaşımına ilişkin vasıtalara tecavüzlerle ayrılmış ve bu fiiller ayrı cezai hükümlere bağlanmıştır.

İnceleme konusu maddenin ilk ve ikinci bentlerinde «kara nakil vasıtalarının» ve «deniz nakil vasıtalarının» cebir, şiddet, tehdit veya nüfuz ve müessir kuvvetle hareket ettirilmemesi veya durdurulması veya başka yere sevk edilmesi cezalandırılmaktadır. Maddenin III, IV, ve V. bentleri hava nakil vasıtalarından uçaklara karşı çeşitli tecavüzleri müeyyide altına almaktadır. Bunlardan V. bent'te uçağın tahrip edilmesi hali düzenlenmektedir.

Hemen belirtmek gerekir ki maddenin ilk iki bendinde hep «nakil vasıtaları» deyiimi kullanılmasına rağmen hava ulaşımına ilişkin son üç bentte «hava nakil vasıtası» denilmemiş, bunun yerine «uçak» kelimesi tercih edilmiştir. Hemen yukarıda belirttiğimiz gibi kanun değişikliğinin ilk tasarısında her üç nakil vasıtası, «umumun istifadesine arzedilmiş nakil vasıtaları» (36) şeklinde ifade edilmiş iken sonradan ayırımı tabi tutulmuştur. Fakat bu ayırım da «hava nakil vasıtaları»nın belirlenmeyip sadece «uçağın» belirtilmesi ile yetinilmesinin sebebini anlayabilmek güçtür. Bu konuda hazırlık çalışmaları ve gerekçe bir açıklama taşımamaktadır. Bilinmektedir ki, hava nakil vasıtası ile uçak kavramları farklı kavramlardır ve farklı kapsamlara sahiptirler. Bu şekilde kanunun hava nakil vasıtalarını uçaklara inhisar ettirmesi bizi, ileride ayrıntıları ile göreceğimiz, sakıncalı sonuçlara götürecektir.

Aynı maddenin III ve IV, bendlerinde de uçak kaçırılmalar müeyyide altına alınmıştır. Bu şekilde ayrı bir suç ihdas edilmesinin sebebi olarak, gerekçede, incelememizin A bölümünde belirttiğimiz çeşitli yönleri ve bunların tehlikeleri, gösterilmiştir. Gerekçeye göre: «Milli ve milletlerarası hava ulaştırmasının aracı olan uçakların günümüzde ulaştığı nitelikler nazarı itibare alınacak olursa bunlarla işlenen suçların ayrı bir kategoride öngörülmesi gerek-

(35) Millet Meclisi Tutanak Dergisi, c. XVI, 6.8.1971, S. sayısı 177 s. 7.

(36) Bkz. Millet Meclisi Tutanak Dergisi, c. XVI, 6.8.1971, S. sayısı 177, s. 7.

mektedir. Gayet hassas ve o oranda kolaylıkla etkilenebilir bir hale gelen uçaklar, son zamanlarda bir suç aracı olmuşlardır. Çeşitli amaçlarla, uçaklar her yıl artan bir sayıda kaçırılmaya başlanmıştır. Uçak kaçırmaları, bugünkü hali ile hava ulaştırmasından yararlananların güvenliklerini tehlikeye sokmaktadır. Günümüzde gerek milli, gerek milletlerarası hava yollarından istifade etmek isteyen kimseler, kendilerinin hiçbir şekilde karışmadıkları ve bilmedikleri amaçlarla işlenen suçlar sonunda gidecekleri yerlere varmamakta veya hiç tahmin etmedikleri büyük tehlikeler ile karşılaşmaktadırlar (37).

II — KAVRAM VE TANIM

1 — Kavram

Uçak kaçırmalarını ifade edebilmek için gerek ülke kanunlarında, gerekse uluslararası sözleşmelerde değişik deyimler kullanılmıştır: «La praterie aérienne (aircraft piracy) - hava korsanlığı», «La capture illicite d'aéronef - hava aracının haksız şekilde ele geçirilmesi», «controle illicite d'aéronefs (unlawful seizure) - hava aracının haksız yere kontrol altında bulundurulması», «le détournement d'aéronef - hava aracının yolunun değiştirilmesi», «le kidnapping d'avion - uçak kaçırma», «le terrorisme-tethişçilik», «la mutinerie-isyân», «la baraterie-gemi sahibine verilen zarar», (38) bunların bir kısmını teşkil etmektedir. İngilizce konuşan ülkelerde de olayı belirtmek için «hi-jacking» deyimini kullanılmaktadır (39).

Bu kavramlardan «hi-jacking»in daha çok gemilerdeki hırsızlığı (40), «hava korsanlığı»nın siyasal sebeplerin dışındaki yol çevirmeyi (41), «ele geçirme»nin de sadece faildeki malik olma kastını (42) belirttiği ileri sürülerek eleştirilere uğramıştır. Ayrıca «yoldan çevirme, yolu değiştirme» deyimlerinin olayı tam belirtmediği, uçağı kaçırma kastını ortaya koymadığı ileri sürülmüştür (43).

(37) Millet Meclisi Tutanak Dergisi, c. XVI, 6.8.1971, S sayısı 177 s. 6.

(38) JACQUEMIN, 9.

(39) JACQUEMIN 9; GRATZ, 3; EREM-KEYMAN, 4.

(40) Bkz. GRATZ, 2-3; EREM-KEYMAN, 4.

(41) BRUNOİS, 250; JACQUEMIN, 9; GRATZ, 2.

(42) JACQUEMIN, 9.

(43) JACQUEMIN, 10.

Bizce «kaçırma», olayı en doğru olarak niteleyen kavramı teşkil etmektedir. Çünkü kaçırma ile bir madde bir cisim bir yerden başka yere götürülmektedir. Bu suretle kaçırın kimsenin, kaçırdığı eşya üzerinde hakimiyeti, fiili üstünlüğü meydana gelmektedir (44). Gene kaçırma, kaçırılan eşyanın sahip veya zilyedinin rızasının dışında meydana gelen bir fiil olduğu için, «zor kullanmay» da anlamı içinde taşımaktadır (45).

İncelemekte bulunduğumuz olayı belirlemek için, taşıdığı anlam ve kapsamı dikkate alarak, kaçırma kavramını kullanmanın en doğru yol olacağını düşünmekteyiz. Gerçekten uçak kaçırılmalarında fail uçağın bir yerden diğer bir yere gitmesini sağlamakta, bunun için hukuka aykırı vasıtalar kullanmakta ve bir süre uçak üzerinde fiili hâkimiyet kurmaktadır.

Bu sebeplerle Ceza Kanunumuzda kullanılmış olan «kaçırma» kavramını yerinde bulmaktayız.

2 — Tanım

Kaçırma kavramı ile belirtmeğe çalıştığımız uçağın bir yerden diğer bir yere götürülmesi fiilini şu şekilde tanımlayabilmek mümkündür: Kanun ve nizamla göre uçağın hareket tarzı üzerinde karar verme yetkisine sahip olan kimsenin iradesine aykırı olarak veya uçağın hareket tarzını düzenleyen kuralları ağır olarak ihlâl ederek uçağın istikameti veya havalanış veya yere inişi üzerinde tasarrufta bulunmaktır.

Türk Ceza kanununun 384/III ve IV. bentlerinde uçak kaçırmanın bir tanımı verilmiş değildir. Söz konusu maddenin III. bendinde sadece uçağın kaçırılmasından sözedilmiş, IV. bendinde ise «gitmekte olduğu yerden başka yere sevk ettirme»ye işaret edilmiştir.

(44) Netekim kız, kadın ve erkek kaçırmak suçlarını, DÖNMEZER, kitabında incelerken bu hususa sarıh olarak işaret etmektedir. DÖNMEZER'e göre: «kaçırmak, fail tarafından, suç kurbanının kendi hukukî sahasından çıkarılarak, failin hukukî sahasına ithali ve bu suretle mağdurun kendi cismi üzerindeki hâkimiyetinin kaçırın lehine olarak izalesidir. Demek oluyor ki kaçırma unsurunun teşekkülünde mutlaka bir mahal, yer değiştirme mevcut bulunacaktır. Bkz. DÖNMEZER Sulhi, Ceza Hukuku, Umumi Adap ve Aile Nizamı Aleyhinde Cürümler, 3 bs., İstanbul, 1961, s. 211.

(45) Kaçırma kelimesinin bu özellikleri için bkz. Türkçe Sözlük, 8. bs., Ankara 1969, s. 391.

III — KORUNAN HUKUKİ MENFAAT.

Uçak kaçırma fiili ceza kanunlarında düzenlenmeden önce bununla hangi suçun meydana geldiği, ihlâl edilen hukuki menfaatin ne olduğu tartışılmıştır. İleri sürülmüş görüşlere göre uçak kaçırılmalar başlıca dört menfaati ihlâl etmekte ve bunların cezalandırılmasında bu menfaatlerin korunması amacı bulunmaktadır.

1 — Şahıs hürriyetinin korunması amacı

Uçak kaçırılmalarda, özellikle pilot ve mürettebata karşı uygulanan cebir ve şiddete, yapılan tehditlere ve yolcuların istemedikleri bir yere götürülmesine, bazı ülkelerde kalmaya mecbur bırakılmasına dayanan bazı yazarlar (46), şahıs hürriyetinin ihlâl edildiğini ileri sürmüşlerdir. Gerçekten, içinde bulunduğu uçağı kaçırmak isteyen fail, buna karşı duran pilota, mürettebata ve yolculara cebri hareketlerde, tehditlerde bulunmakta, onların hürriyetlerini de bir süre kısıtlamaktadır. Böylece uçak kaçırma suçları özellikle kişi hürriyetini ihlâl eden suçlar niteliğini taşımaktadır.

Kanaatimizce uçak kaçırma olaylarında şahsi hürriyeti tahdit hallerinin gerçekleşmediğini ileri sürmek pek güçtür, fakat bu önemli olayın sadece bu menfaati ihlâl ettiğini savunmak yeterli, eksiksiz bir görüş teşkil etmemektedir. Pilotu bulunmayan bir uçağı kaldırmada kimsenin şahsi hürriyeti tahdit edilmemektedir; kontrol kulesinden verilen yanlış beyanlarla uçağın indirilmesi her halde tehdit, cebir sayılmamalıdır.

2 — Malvarlığının korunması amacı

Uçak kaçırma fiillerinin cezalandırılması için genellikle mala karşı işlenen suç çeşitlerinden birinin gerçekleştiği ileri sürülmüştür.

Doktrinde karşılaşılan başlıca görüş hırsızlık suçunun meydana geldiği şeklindedir. Uçağı kaçırmakta olan kimse bir süre için gerçek sahipmiş gibi hareket etmektedir. İşte, failin sahip gibi davran-

(46) Bkz. GRATZ, 1, 2; EREM-KEYMAN, 4; JUGLART, Michel-PONTAVİCE Emmanuel: Observations sur une décision, (Juris Classeur Périodique La Semaine Juridique, 1970, sy. 48) II, no. 16540; Fransada Corbell Ağır Ceza Mahkemesi, Paristen Atınaya uçmakta olan bir uçağı tekrar Parise inmeğe zorlayanların bu suçu da işlediklerini belirtmişti. Bkz. Trib. gr. Inst. Corbeil, 3. Ch. Correct., 12.3.1969, (Juris Classeur Périodique, la Semaine Juridique, 1969) II, no. 16023.

ması, uçağa belirli bir süre hâkim olması, onu elde bulundurmaya belirtmektedir. Bu sürenin kısalığının veya failin bunu bırakışının önemi yoktur, fail kaçırmadaki süre içinde istediği kullanmayı gerçekleştirmiştir (47). Uçağın, sahip olma, faydalanma kastı ile değil, siyasal sebeplerle kaçırılması dolayısıyla hırsızlığın gerçekleşmeyeceği şeklindeki görüş kabul edilebilmekten uzaktır, çünkü Fransız hukukundaki baskın görüşte belirtildiği gibi hırsızlıkta saikin önemi yoktur (48). Ayrıca failin uçaktan faydalanmadığı, uçağa sahip olmadığı ileri sürülse bile (49) uçak kaçırma ile manevî şekilde faydalandığı, siyasal düşüncesini gerçekleştirmek için faydalandığı unutulmamalıdır. Hırsızlıkta faydalanmayı maddî ve manevî faydalanma biçiminde anlamalıdır (50).

Uçak kaçırmalardaki cebir ve şiddeti dikkate alan bir görüşe göre de, uçak kaçırmalarda yağma suçu gerçekleşmektedir (51).

Bizce, uçak kaçırmalarda bir süre için fiili hâkimiyet sağlanıyor ve saikin gerçekleştirilmesi ile manevî bir faydalanma bulunuyorsa da hırsızlık ve yağma suçları bütün halleri niteleyememektedir. Gerçekten failin cebir, şiddet kullanarak uçağı kaçırmada nasıl hırsızlık suçu artık ortada bulunmayacaksa, hile ile uçak kaçırması veya kimseyi cebir altında tutmaksızın failin tek başına uçak kaçırmada da yağmanın var olduğu iddia edilemeyecektir. Ayrıca şu husus açıktır ki uçak kaçırmalarında uçak sadece suçun konusudur. Bu fiilde yukarıda A bölümünde açıklamaya gayret ettiğimiz gibi çeşitli menfaatlerden meydana gelen geniş bir çerçeve bulunmaktadır.

3 — Devletler topluluğuna ait hukukî varlıkların korunması amacı

Bu görüşü ileri süren EREM-KEYMAN'ın düşüncelerine göre (52) bazı hukukî varlıklar artık Devletler topluluğuna aittir. Ve

(47) JUGLART Michel-PONTAVİCE Emmanuel, Observations (Juris Classeur Périodique, La Semaine Juridique, 1969) II, no. 16023; Bkz. JACQUEMIN, 16.

(48) Bkz. JACQUEMIN, 16; JUGLART-PONTAVİCE, Observations, no. 16540.

(49) Bkz. JACQUEMIN, 17.

(50) TBB'nin muhtırası..., 6.

(51) EREM-KEYMAN: 4-5.

(52) EREM-KEYMAN, 7, 8.

yazarların belirtmedikleri bir sebepten dolayı da uçak kaçırımları ile Devletler topluluğuna karşı bir suç işlenmektedir. Dolayısıyla uçak kaçırma suçunun cezalandırılması ile Devletler topluluğuna ait hukuki varlıklar korunmaktadır.

Kanaatimizce, bu görüşün değeri, olaya uluslararası menfaatler açısından bakmasındadır. Uçak kaçırımların uluslararası alandaki durumu dikkate alınırsa gerçekten Devletler topluluğunun zararı ortaya çıkacaktır. Fakat Devletler topluluğunun hukuki varlıkları ne demektir? Bunların nitelenmesi, kapsamı, Devletlerle olan ilgi ve bağlantısı, görüşte açıklanmış değildir. Ayrıca bir ülkenin sınırları içinde, o ülkeye kayıtlı, ve içinde yabancı uyruklu kimsenin bulunmadığı bir uçağı gene o ülkenin sınırları içinde başka bir yere yöneltmede acaba Devletler topluluğunun hangi hukuki varlığı ihlâl edilecektir?

4 — Ammenin selâmetinin korunması amacı

Uçak kaçırımlara ilişkin olarak Türk Ceza kanununa konulan yeni hüküme «ammenin selâmeti aleyhine işlenen cürümler» babında yer verilmiştir. Böylece bu gibi fiillerden doğan şahsî-fiziki ve mamelekî zararlara karşı, hiç bir şahıs ayırımı ve tahdidi yapılmaksızın bütün vatandaşların emniyeti (53) sağlanmak istenmiştir. Bu şekilde hiçbir ayırım yapılmaksızın herkesin hayatı, vücut tamlığı, sıhhati ve malvarlığı teminat altına alınmaktadır (54).

Gerçekten, yukarıda A bölümünde ortaya koymağa çalıştığımız gibi uçak kaçırma fiili, sebep, meydana geliş ve etkileri açısından çok yönlü ve karmaşık bir olaydır. Bu olayla insanlar ölebilmekte, ulusal ve uluslararası hava ulaşımı felce uğramakta, uçak şirketlerinin ve hatta yolcuların malvarlıkları zarara uğratılmakta, insanlar artık hava ulaşımına güven duymamakta, bu fiillerle insanlar hiç istemedikleri halde siyasal mücadelelere karışmaktadırlar. Durumun toplumun emniyetini, selâmetini ihlâl ettiği açıktır. Bu nedenlerdir ki, kanun koyucunun uçak kaçırımlarını suç olarak ni-

(53) TOROSLU Nevzat, Cürümlerin Tasnifi Bakımından Suçun Hukuki Konusu, Ankara, 1970, s. 351.

(54) Ammenin selâmeti kavramı için bkz. EREM Faruk, Ceza Hukuku Hususî Hükümler c. II, Ankara, 1968, s. 67.

teleyip bunu «ammenin selâmeti aleyhinde cürümler» babı altına koymasının doğru olduğunu düşünmekteyiz.

IV — UÇAK KAÇIRMA SUÇUNUN DÜZENLENİŞİ

TCK.'nun 384. maddesinin III. bendinde uçak kaçırma suçu düzenlendikten sonra aynı bentte uçağın niteliğine veya hareketin özelliğine bağlı olarak suça tesir eden ağırlatıcı sebepler belirtilmiştir. Aynı maddenin IV. bendinde belirli hareketlerle uçağın yönünün değiştirilmesi cezalandırılmıştır. Bu düzenleme biçimi üzerine, IV. bentle ayrı bir suçun mu, yoksa bir önceki bendin ağırlatıcı sebebinin mi bulunduğu problemi ile karşılaşmaktayız.

İnceleme konusu maddenin sistematik yorumu bizi ayrı suçların varlığı sonucuna götürmektedir. Şöyle ki, maddenin her bendinde ayrı suç tipleri düzenlenirken suça tesir eden sebepler de aynı bent içinde belirtilmektedir. Dolayısıyla IV. bentteki hal, önceki bentlerde yer almış uçak kaçırma suçunun ağırlatıcı sebebinin değil, ayrı bir suç tipini teşkil etmektedir.

Ayrıca aynı sistematik yorum içinde başka bir yön bizi iki ayrı suç tipinin varlığına götürmektedir. Kanunda III. bentte kaçırma suçu önce basit ve sonra ağırlaşmış şekli ile düzenlenmiştir. Şayet IV. bent bulunmasa idi, bu bendin kapsamına giren bir hal, III. bendin genel deyimlerle belirmiş kapsamına girecekti. Böylece kanun koyucu bu bendi ayrıca düzenlerken herhalde ayrı bir hususu öngörmüş, ayrı bir fiili özel olarak cezalandırmıştır.

Ceza siyasetini üstün tutan bu sonuncu görüş, kanaatimizce, teknik hukuk kuralları yönünden kuvvetini koruyamamaktadır. Şöyle ki, şayet kanunda bu IV. bent öngörülmüş olmasa idi, bu nitelikteki bir fiil de III. bendin kapsamına girecekti. Çünkü önceki bölümlerde belirttiğimiz gibi (Bkz. C. II. 2) kaçırma, kanun ve nizam-lara göre uçağın hareket tarzı üzerinde karar verme yetkisine sahip olan kimsenin iradesine aykırı olarak veya uçağın hareket tarzını düzenleyen kuralları ağır olarak ihlâl ederek uçağın istikameti veya havalanış veya yere inişi üzerinde tasarrufta bulunmaktır. Bu tasarruf TCK. 384/III.'de genel olarak belirtilmiştir. Bu bent kanaatimizce bütün halleri içine alan, suçun basit şeklini teşkil etmektedir. Bu düşünce tarzı sonucu şayet IV. bent kanunda yer almamış bulunsa idi bu bendin kapsamına giren haller III. bentteki

müeyyide ile cezalandırılacaktı. III. bendin her durumu kapsar niteliği ve IV. bendin içine aldığı durumun kanunun ayrı bir düzenlemesi sonucu ayrıldığı gerçeği karşısında bu bendin ayrı bir suç değil, suçun ağırlaştırıcı sebebini teşkil ettiğini düşünmekteyiz. Gerçekten suça tesir eden haller, «suçun mevcudiyeti için bulunması zarurî olan kurucu unsurlara eklenen ve suçun daha ağır veya daha hafif sayılmasını ve binnetice temel cezanın artırılıp indirilmesini icab ettiren ve fakat bulunmamaları halinde suçun mevcudiyetine hanel vermeyen ve buldukları zaman da suçun hukuki tavsifinin değişmesine sebebiyet vermeyen sebepler olarak tarif etmek mümkündür» (54 bis). Dolayısıyla, bu kural açısından uçağın yönünün belirli hareketlerle değiştirilmesi ayrı bir suç değil, uçak kaçırma suçunun ağırlaştırıcı sebebini teşkil etmektedir.

1 — Suçun incelenişi

a — Fail.

Suçun faili herkes olabilir. Bu husus inceleme konusu bendde «her kim» deyimi ile ifade edilmiştir. Fail, uçağın üzerinde uçtuğu ülkenin vatandaşı olabileceği gibi yabancı'da olabilir. Uçağın mürettebatı da söz konusu suç işleyebilir. Bunun yanı sıra pilot yetkisi olmadığı halde, görev ve yetkisinin sınırlarını tamamen aşarak uçağı kaçırdığı an fail sayılacaktır.

b — Suçun mevzuu - Uçak.

İncelediğimiz maddede kaçırılan şeyin «uçak» olacağı belirtilmektedir. İşaret edelim ki maddenin ilk iki fıkrasında kara ve deniz nakil vasıtaları denilmiş iken hava nakil vasıtalarına ilişkin bentlerde sadece uçaktan söz edilmiştir. Böylece hava nakil vasıtalarından sadece uçaklar kanunun uygulanması içine girmektedir. Kanunda «kaçırma» fiillerine mevzu olarak hava ve deniz vasıtalarını kabul edildikten sonra hava vasıtalarından sadece uçağın belirtilmesinin sebebini açıklayabilmek çok güçtür.

Acaba uçak nedir? Uçak «kanatlarının altına havanın yaptığı basınç yardımı ile havada tutunabilmek temeline dayanan uçucu taşıt» olarak tanımlanmakta ve en önemli özelliğinin de makinaların, pervanelerin yarattığı süratle havada gidebilmek olduğu belir-

tilmektedir (55). Böylece uçak kavramı dışında kalan hava nakil vasıtaları kanunun alanı içine girmemektedir. Örneğin balonlar, füzeler, uçak olmadıkları için kanunun kapsamı dışında kalmaktadırlar.

Kanunda sadece «uçak» deyimini bulunduğu için uçağın niteliğinin önemi bulunmamaktadır. Bu sebeple uçağın askeri, gümrük mercilerine veya emniyet kuvvetlerine ait olması önemli değildir (56). Ayrıca, uçağın kullanılma amacı önem taşımamaktadır. Kanunun koruduğu uçak özel olabileceği gibi, kamunun yararlandığı, üzerinde denemeler yapılan, ziraat işlerinde kullanılan, reklâm işlerine konu olan uçak ta olabilir.

Uçağın özelliğine ilişkin olarak kanunumuzda sadece «umumun istifadesine arzedilmiş» olan uçağın kaçırılışı ağırlatıcı sebep olarak öngörülmektedir. Bu deyimden anlaşılacak husus, toplumun, kamunun uçaktan faydalanmakta oluşudur. Kanaatimizce faydalanmayı, istifade etmeyi dar olarak yorumlamak gerekir. Bu açıdan faydalanma kamuya hizmet eden uçağı değil kamunun uçaktan doğrudan doğruya istifade etmesini veya istifade edebilecek durumda bulunmasını ifade eder. Böylece bizce yolcu uçakları, ve yolcu taşımağa geçici veya sürekli olarak tahsis edilmiş askeri veya çeşitli kuvvetlerin ve özel şahısların uçakları «umumun istifadesine arzedilmiş» uçak niteliğini taşır. Bu sebeple belirli bir topluluğa, kuvvete ya da şahsa ait olan, herkesin faydalanamayacağı uçaklar, bu özelliğe sahip değildir; dolayısıyla özel uçaklar, askeri uçaklar, gümrük uçakları umumun istifadesine arzedilmiş uçak sayılmamalıdır.

Suçun mevzuu yönünden dikkate alınacak başka bir husus ta uçağın içinde yolcuların bulunup bulunmadığının önemli olmadığıdır. Kanunumuzda uçağın dolu olması öngörülmediği gibi, uçağın boş olarak kaçırılması halinde de bu gibi suçların ihdası ile korunmak istenen menfaat ihlâl edilmektedir.

Ayrıca uçağın ülke sınırları içinde veya ülkelerarasında gitmesinin hiçbir önemi bulunmamaktadır.

(55) Terim ve özellikler için bkz. Sözlük, 752; ROBERT. Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, c. I, Paris, 1966, s. 59, 370; Grand Larousse Encyclopédique, c. I, Paris, 1960, s. 117, 110, 791.

(56) La Haye Sözleşmesinin 2. maddesinde Sözleşmenin askeri, gümrük ve polis uçaklarına uygulanamayacağı belirtilmektedir.

c Maddi unsur.

Maddi unsurun hareket ve netice kısımları bent'te sadece «kaçırmak» kavramı ile açıklanmıştır. Maddi unsurun hareket kısmı kaçırmağa elverişli bütün hareketleri içine alacaktır. Yalnız cebir, şiddet, tehdit ve hile ayrıca ağırlaştırıcı sebep olarak bendin üçüncü fıkrasında ve dördüncü bendinde yer aldıkları için hareketin bu nitelikte olmaması gerekir (57).

Böylece yerde bulunan bir uçağı havalandırmak, havada belirli bir yönde yol almayan (meselâ zirai ilâçlama uçaklarının, helikopterlerin, reklâm uçaklarının yol alışları gibi) uçağın gidişini tamamen başka bir amaçla devam ettirmek veya belirli bir yönde giden uçağı ayrı bir yöne, cebir, şiddet, tehdit, hile olmaksızın; yöneltmek hep bu suçun hareketini meydana getirir.

İnceleme konumuz olan suçta sadece kaçırma denildiğine ve hareketler gösterilmediğine göre suç hareketin önemi bakımından serbest hareketli suçtur ve mahiyeti icabı olarak ta hareketin şekli yönünden icrai bir suçtur (58).

Maddi unsurun netice kısmı uçağın kaçırılması ile meydana gelir. Kaçırmayı tanımlarken, uçak üzerinde fiili bir hâkimiyet kurmayı ve uçağın gidişi üzerinde tasarrufta bulunmayı belirtmiştik. Acaba yerde duran veya hareket halinde bulunan uçak üzerinde fiili hâkimiyet nasıl kurulacaktır? (58 bis).

Yerde duran uçak üzerinde hâkimiyet kurulması onun uçmasını sağlamayı ifade eder. Acaba uçağın uçuş halinde bulunması ne demektir? TCK. 384/IV. maddesinde «uçağın gitmekte olduğu yerden başka yere sevk ettirilmesi»nden bahsedilmekte ve bir tanım verilmemektedir. Konumuzla ilgili olarak gerek Tokyo ve gerekse La Haye Sözleşmelerinde açık hüküm bulunmaktadır. Tokyo Sözleşmesine göre; «Bir hava nakil vasıtası, kalkış için enerji verilmesinden

(57) La Haye Konvansiyonunda hareketin niteliği cebir veya tehdit şeklinde belirtilmiştir (m. 1/a). Kübadaki 1226 sayı ve 16.9.1969 tarihli kanunda ise vasıtanın herhangi bir şekilde olabileceğine işaret edilmiştir (m. 1/a).

(58) Hareketin önemi ve şekli için bkz. DÖNMEZER Sulhi - ERMAN Sahir, Nazari ve Tatbiki Ceza Hukuku, c. I, 4. bs., İstanbul, 1967, s. 385, 390.

(58 bis) Netice kaçırma ile meydana geldiği için uçak kaçırma mütemadi suç olarak kabul edilemez. Fiili hâkimiyetin devamı neticenin devamlılığını değil, hukuka aykırı durumun, neticenin etkisinin devamını belirtir.

pist üzerindeki iniş yürüyüşünün bitmesine kadar uçuş halinde sayılır» (m. 1/3) (59). La Haye Sözleşmesinde kavram daha da genişletilmiştir. Buna göre; «Uçak, yüklemenin bitip bütün kapıların kapanmasından, boşaltma için kapılardan birinin açılmasına kadar geçen süre içinde uçuş halindedir» (m. 3/1).

Kanaatimizce yerde bulunan uçağın gidişi üzerinde hakimiyet kurmak, yani kaçırmak deyiminin açıklanmasında Sözleşmelerin maddeleri çözüm getirmemektedir. Çünkü Tokyo Sözleşmesi kabul edildiğinde pervanelerin çalıştırılmağa başlanması, La Haye Sözleşmesi benimsendiğinde de kapıların kapatılmış olması kaçırma için esas sayılacaktır. Bizce kanunumuzun 384/IV. maddesinde bulunan «uçağın gitmekte olduğu yer» cümlecigi uçağın genel olarak uçuş halinde olduğunu belirtir. Dolayısıyla duran uçağın uçuşu onun belirli yada belirsiz bir yere gitmesini ifade eder. Böylece «uçma» kanunumuzun sisteminde uçağın havada hareket etmesini, gitmesini belirtmektedir. Konumuzla ilgili olarak da duran bir uçağı kaçırmak onun havalanmasını hukuka aykırı olarak sağlamaktır.

Havada yol almakta olan bir uçağı kaçırmak ise, şayet bu uçak belirli bir yönde gidiyor ise bu yönü değiştirmeyi, ya da hukuka aykırı vasıtalar kullanarak aynı yöne götürmeyi ve şayet bu uçak belirli bir yönde gitmiyor ise uçuş amacından tamamen uzaklaştırmayı ifade eder.

Şu hususu da ilâve edelim ki incelediğimiz suçta kaçırmaya ilişkin olarak uçağın istikametinin önemi yoktur. Çünkü TCK. 384/IV de istikamet açık olarak belirtilmiş iken TCK. 384/III te buna yer verilmemiştir. Böylece esasen belirli bir istikamete gidecek olan uçağı, aynı istikamete uçağa kumanda edecek kişiden başkası götürürse kaçırma gerçekleşecektir (60).

Ayrıca gene kaçırmaya bağlı olarak kaçırılan uçağın yerde veya havada bulunmasının önemi yoktur (61). Her ne kadar TCK. 384/IV'deki «uçağın gitmekte olduğu yerden» ibaresine dayanarak TCK.

(59) Bkz. EREM-KEYMAN, 17. dipnot 50. Arjantin CK. 198/2 de «uçuşa hazırlanma» uçma sayılmıştır.

(60) Uçağın esasen gideceği yere pilot tarafından geç veya erken götürülmesi kaçırma sayılamaz. Çünkü bu durumda pilot gene kanun ve nizamların kendisine tanıdığı yetkinin, tasarruf imkânının sınırları içinde bulunmakta, kuralları ağır şekilde ihlâl etmemektedir. Ayrıca bu halde pilot, uçağı bir yerden tayin edilmiş belirli diğer bir yere götürürken, kaçırma kastı ile de hareket etmemektedir.

(61) Bkz. GUILLAUME, 42.

383/III'de uçağın yerde bulunması gerektiği düşünülebilirse de kanaatimizce bu yorum doğru olmayacaktır. Çünkü uçağın yerde bulunmasının öngörüldüğü hale açıkça V. bentte yer verilmiştir; şayet aynı husus III. bent yönünden aransa idi kanunda bu açıkça gösterilirdi.

Suçun neticesi olan kaçırma kanunda belirtildiğine göre suç neticesi kanunda gösterilen bir suç ve icra hareketleri kaçırmaya kadar çeşitli parçalara ayrılabilceği için neticesi hareketten ayrı bir suçtur (62).

d — Teşebbüs

İncelediğimiz suçta teşebbüsün de suçun tam cezası ile cezalandırılacağı kanun metninde belirtilmektedir. Bunun sebebi madde-nin gerekçesinde şu şekilde açıklanmaktadır: «Bu fiillerin mahiyeti işleniş şekilleri ve sebebiyet verdiği büyük tehlike gözönünde tutularak teşebbüs hali ile fiilin tamamlanması hali arasında bir fark gözetilmemiştir» (63). Böylece kanun koyucu bu suça teşebbüsün dahi arzettiği tehlikeyi gözönünde bulundurarak suçun tamam olması ile teşebbüs halinde kalmasını aynı şekilde cezalandırmıştır. Kanaatimize göre, teşebbüsün kanunda ayrıca belirtilmesi, onun kaçırmadan ayrı bir fiil olarak yorumlanması sonucunu meydana getirmemelidir. Böyle bir yorum tarzı, icra hareketlerine başlamayı tamamlanmış fiil olarak niteliyecek ve icra hareketlerinin devamına ve sonuçlanmasına önem vermeyecektir (64). Oysa kanunda fiilin neticesi de «kaçırmak» şeklinde açıkça belirtilmiştir. Bu sebeple kanunda öngörülen teşebbüs deyimi genel anlamdaki teşebbüsü, suçun tamamlanmamış durumu belirtmektedir.

Teşebbüsün tesbiti için genel kuralın dikkate alınması gerekir. Buna göre failin icra hareketlerine başlayıp başlamadığı, kastının, yapılan hareketler ve bunların neticeye zaman itibariyle olan uzak-

(62) Bu konuda bkz. DÖNMEZER-ERMAN, I. 396.

(63) Millet Meclisi Tutanak Dergisi, c. XVI, 1971 S. Sayısı 177 1. ek s. 6. Teşebbüs La Haye Sözleşmesinde de öngörülmüştür. (m. 1/a, b).

(64) Teşebbüsün kanunda açık olarak belirtilmesi ve netice ile aynı kuvvetle cezalandırılması üzerine doktrinde ileri süren görüş ve tartışmalar için bkz. ÖZEK Çetin, Siyasî İktidar düzeni ve fonksiyonları aleyhine cürümler, İstanbul, 1967, s. 150-153.

lık ve yakınlığı yönünden dikkate alınarak tesbit edilecektir (65).

Kanunda uçak kaçırmaların tehlikeli durumlar yaratacağı ileri sürülerek teşebbüs öngörülmüş ve suçun tam cezası ile cezalandırılmıştır. Bu sebeple suç bir tehlike suçudur ve fakat neticenin gerçekleştiği hallerde zarar da meydana geleceğine göre aynı zamanda bir zarar suçudur (66).

Teşebbüs yönünden kanunda tam teşebbüs ve nakıs teşebbüs arasında bir fark gözetilmemiştir, iki halde de suçun tam cezası uygulanacaktır. İhtiyarile vazgeçme halinde ise, genel kural (TCK. 61) uygulanarak faile ceza verilmeyecektir.

e — Manevi unsur.

İncelemekte bulunduğumuz suçun manevi unsuru maddede belirtilmiş değildir. Dolayısıyla manevi unsur yönünden failin hareketini ve kaçırmayı bilip ve istemesi yeterlidir. Kanunda saik, hususî kast şeklinde belirtilmediği için kaçırmamanın herhangi bir sebeple işlenmiş olmasının önemi yoktur.

f — Hukuka aykırılık unsuru

Uçak kaçırmalarda sık sık rastlanan siyasal saiklerden hareket edilerek bu fiillerde tecavüze uğramış halkların karşı koyması niteliğinin bulunduğu, bunların meşru müdafaa şeklinde düşünülebileceği ileri sürülmüştür (67).

Buna karşı olarak böyle bir meşru müdafaa anlayışının kişisel düşüncelerle ilgili olduğu, oysa meşru müdafaa'nın kişisel düşünce ve değerlendirmelerin ötesinde kanunun çerçevesinde bir kavram olduğu, mevzu hukuka göre tayin edildiği belirtilmiştir (68). Bu düşünce devletler hukuku yönünden daha da kuvvetlendirilebilir. Şöyle ki Devletler Umumi Hukuku ilkelerine göre meşru müdafaa ancak sınırları ihlâl uğramış ya da ülkesi içinde ihtilâl çıkmış Devletlerin kuvvete başvurması için tanınmış bir hukuka uygunluk sebebidir. Bunun dışındaki hallerde meşru müdafaa'nın bulunduğunu kabul edebilmeğe imkân yoktur.

(65) Bkz. DÖNMEZER-ERMAN, I, 452-455.

(66) Bkz. DÖNMEZER-ERMAN, I, 397-398.

(67) Bkz. DAVID, 248.

(8) Bkz. DAVID, 248.

TCK. 485/III. maddesinde hukuka aykırılık unsuru yer almış değildir. Bundan dolayı maddenin uygulanışında TCK. 49. daki genel kural daima dikkate alınacak hukuka uygunluk sebeplerinin varlığında fiil suç teşkil etmeyecektir.

g — Suça tesir eden sebepler.

Inceleme konumuz bendin 2, 3 ve 4. fıkralarında uçağın özelliğine ve hareketin niteliğine ilişkin olarak ağırlaştırıcı sebepler yer almaktadır.

aa — Uçağın umumun istifadesine arzedilmiş olması.

Bu konuyu yukarıda (bkz. c. IV. 1. b.) incelediğimiz için bu alt bölümde belirtmemekteyiz.

bb — Hareketin çeşitli nitelikler taşıması.

aaa — Cebir ve şiddet

Cebir ve şiddet kişiye fizik bakımından etki yapan her türlü maddî tazyik hareketleridir (69). Fail, uçağı kaçırmak için cebir ve şiddet kullanacaktır. Yapılan hareket pilot, yardımcı pilot ve mürettebata karşı olabileceği gibi yolculara karşı da yönelebilir.

Cebir ve şiddetin nitelik ve niceliği TCK. 188. maddesinin sınırları içinde tesbit edilmelidir. Uçak kaçırmak için gösterilen cebri baskı ve şiddet hareketleri ancak 188. maddenin kapsamı içinde olmalıdır, aksi halde kasten müessir fiil veya kasten adam öldürme gibi suçlar meydana gelecektir (70).

Bu tanım ile cebir ve şiddetin sadece şahıslar üzerinde işleneceği anlaşılmakta ise de iştirak ettiğimiz bir görüşe göre (71) bu kavramı geniş olarak anlamak gerekir. Çünkü maddede cebir ve şiddetin mutlaka şahıslara yönelmesi aranmamıştır. Oysa TCK. 188. maddede cebir ve şiddetin şahıslara karşı yönelmiş olması aranmaktadır, kandanaki bu farkı geniş olarak yorumlamak ve cebir şiddeti uçaktaki mallara da zarar verilmesi şeklinde anlamak gerekir (72).

Cebir ve şiddet hareketleri uçağın içindeki bir kimse tarafından

(69) DÖNMEZER Sulhi, şahıslara karşı ve mal aleyhinde cürümler, 8. bs., İstanbul, 1971, s. 254.

(70) Bkz. DÖNMEZER, Şahıs ve Mal aleyhinde cürümler..., 254.

(71) Bkz. GUILLAUME, 42; MANKIEWICZ, 474.

(72) Uçaktaki bazı aletlerin tahribine ilişkin olarak TCK. 384/V. de uçağın tahrip veya imha edilmesi ve hareketine engel olacak şekilde bo-

yapılabileceği gibi uçağın dışında bulunan kimselerce de yerine getirilebilir. Böylece uçağın gidişine başka uçak veya hava gemileri ile engel olma veya diğer bir tarafa götürme halleri cebir ve şiddet sayılmalıdır (73).

bbb — Tehdit

Bir cürmün işlenebilmesi için kullanılan manevi cebir olan tehdit (74) ile uçağın kaçırılabilmesi için failin kendine karşı gelene malen veya şahsen büyük zarara sokacağını ileri sürmesi ifade edilmektedir.

Acaba failin, pilotu tehdit etmeyip uçağın yönünü değiştirmesi için ikna etmesi tehdit sayılacak mıdır (75)? Biz bu konuda tehdidin gerçekleştiğini düşünmekteyiz. Uçak motorların büyük basıncı ve onları devamlı kontrol altında tutan bir sistemin işleyişi ile büyük bir sürat yapmakta ve dengesi büyük aritmetiksel hesaplar sonucu gerçekleştirilebilmektedir. Uçağın güven içinde yolunu katedebilmesi tekniğe ve pilotların sükûnetine, soğukkanlılığına bağlıdır (76). Bu nedenle «ikna keyfiyeti» dahi bu soğukkanlılığı bozabilir. Tehdidi iknayı da kapsar biçimde anlamak gerektiğini düşünmekteyiz.

Tehditte kullanılan vasıtaların önemi yoktur. Tehdit sözle yapılabildiği gibi çeşitli silâhların kullanılması ile de işlenebilir. Bu son durumda kullanılan silâhın tecavüze elverişli olması aranmamaktadır (77).

zulması veya uçağa zarar verilmesi halleri cezalandırılmaktadır. Bendin ilk fıkrasında yerde duran uçak korunmakta, ikinci fıkrada da sadece «harekete mani olma» ifade edilerek daha hafif bir ceza öngörülmektedir. Böylece hareket yerdeki bir uçağın hareketi anlamını taşımaktadır. Bu durumda kanunumuzda havadaki uçağın tahribi hali cezasız kalmaktadır. Örneğin kanunumuza göre uçağa bomba koyup paraşütle atlayan kimse TCK. 384'e göre cezalandırılmayacaktır.

Yorum tarzımızın bu boşluğu bir dereceye kadar dolduracağını, sanmaktayız. Bizce mallara zarar verme cebir ve şiddetin niceliği ölçüsünde ele alınmalı ve uçağın istikametine devam edemeyecek hale getirilmesi bunun üst sınırını teşkil etmelidir.

(73) La Haye Sözleşmesinde failin uçakta bulunması aranmıştır, (m. 1). Bkz. GUILLAUME, 41.

(74) Bkz. DÖNMEZER, Şahıs ve mal aleyhinde cürümler, 254.

(75) EREM-KEYMAN, 16.

(76) BRUNOÏS, 102.

(77) PONTAVİCE-JUGLART. (Juris Classeur Periodique, La Semaine Juridique, 1970, no. 48), II, 16540.

Tıpkı cebir ve şiddette olduğu gibi tehditte bulunan kimse uçakta olmayan bir kimse olabilir. Tıpkı pilotun telsizle tehdit edilmesi gibi (78).

ccc — *Hile*

Hile, bir takım yanıltıcı vasıtalarla, gerçeğin saklanması ifade etmektedir (79). Failin yanıltıcı ifade veya hareketlerle pilot veya görevlileri aldatarak uçağın kalkmasını sağlaması veya kontrol kulesinden verilen yanlış, gerçeğe aykırı beyanlarla uçağın kalkması ya da yanlış tarafa gitmesi hep bu ağırlaştırıcı sebebin örneklerini teşkil ederler (80).

cc — *Uçağın yönünün belirli hareketlerle değiştirilmesi.*

Söz konusu ağırlatıcı sebebin meydana gelebilmesi için, kanunumuzdaki açık ifadeye göre, öncelikle, uçağın belirli bir yöne gitmekte olması gerekir. Uçağın, yönünden çıkarılması ile bu ağırlatıcı sebep meydana gelecektir. Böylece uçağa kumanda eden kimse- nin fiili hâkimiyeti failin eline geçmekte, uçak normal yolun dışına çıkarılmaktadır.

Uçağın gitmekte olduğu yerden başka bir yere sevk edilmesinde değişik faraziyeler ortaya çıkmaktadır. Uçak şayet belirli bir istikamette önce bir yerde duracak ve sonra havalanarak ikinci bir yere inecek iken zorla ikinci yere yöneltirse fiil suç teşkil edecektir. Bu durumda uçak birinci yeri geçtiği anda istikametini değiştirmiş olacaktır, çünkü o ana kadar olağan istikametinde gitmektedir.

Belirli bir istikamete giden uçak bir anda inmeğe zorlanırsa gene incelediğimiz suç meydana gelecektir, çünkü uçağın inmesi de istikametinin değişmesini ifade eder.

Belirli bir yere gitmekte olan veya belirli bir yere inmekte olan uçak zorla aynı yöne sevk edilirse mefruz suç kurallarınca bu ağırlatıcı sebep meydana gelmeyecektir. Çünkü olayda uçağın belirli bir istikamete gitmekten menedilme unsuru bulunmamaktadır. Kanaatimizce bu halde uçak gene de kaçırılmaktadır. Çünkü zor kul-

(78) Bkz. EREM-KEYMAN, 17.

(79) Bkz. DÖNMEZER, Şahıs ve mal aleyhinde cürümler, s. 269.

(80) TCK. 384. maddenin yapısı içinde de suça tesir eden sebepler yönünden anlaşılması güç bir farkla karşılaşmaktadır. Maddenin I. ve II. bentlerinde failin birkaç kişi tarafından işlenmesi halî ağırlaştırıcı sebep olarak öngörülürken uçak kaçırılmalarda bu husus belirtilmemiştir.

lanan hukuka aykırı vasıtalarla hareket eden fail uçağın hareket tarzı üzerinde fiilî hâkimiyetini kurmakta, ve böylece uçağı da büyük tehlikeler altında bulundurmaktadır. Bu gerekçe ve bu suçların ihdası ile korunan hukuki menfaati dikkate alarak son faraziyemizde faillerin TCK. 384/III. 3 gereğince cezalandırılmaları gerektiğini düşünmekteyiz.

Uçağın yönüne ilişkin akla gelebilecek son bir faraziye bizzat uçak pilotunun hiçbir baskı veya hile altında kalmadan uçağı bulunduğu yerden başka yere sevk etmesidir. Her ne kadar böyle bir durumda pilot kontrol kulesine yanlış bilgi vererek veya yolculara karşı gerçeğı gizliyerek hileli davranışlarda bulunmakta ise de maddede sözü edilen hile uçağı kumanda eden kimseye yani bizzat pilota karşı hileyi ifade etmektedir. Ayrıca bentte yer almış olan hareket nitelikleri sadece «sevkettirmeye» değil «sevk etmeye» de münhasır bulunmaktadır. Dolayısıyla bendin kapsamı içine söz konusu faraziyenin cezalandırılabilmesi girmemektedir. Bu halde de pilot yetki ve görev alanının tamamen dışına çıktığı için artık normal bir kimse statüsünde bulunmaktadır ve sonuç olarak uçak üzerinde kanuna aykırı bir fiilî hâkimiyet kurmaktadır. Böylece uçağın başka bir yere götürülmesi artık kaçırma teşkil etmekte ve pilotun TCK. 384/III. 1 gereğince cezalandırılması gerekmektedir.

SONUÇ

İncelememizde belirtmeğe çalıştığımız gibi Türk Ceza Kanununun uçak kaçırmayı düzenleyen 384. maddesi çeşitli sorunları ortaya koyan bir madde niteliğini taşımaktadır. Çalışmamızda işaret ettiğimiz ve çözümlenmeğe çabaladığımız bu problemlerin yanı sıra cezalar konusunda da çeşitli tutarsızlıklarla karşılaşmaktayız. Şöyle ki: Uçak kaçırma suçlarının yarattığı çeşitli tehlikeler, toplumda meydana getirdiğı etkiler dolayısıyla bunların ağır müeyyidelere bağlı tutulması ileri sürülmüştür (81). Bunun etkisi altında TCK. 384/IV. maddesinde on yıldan on beş yıla varan ağır cezalar yer al-

(81) Netekim TCK. 384. maddenin tartışmalarında bu konu üzerinde durulmuştur. Bkz. Millet Meclisi Tutanak Dergisi, c. XVI, 6.8.1971, s. 561; c. - XVII, 19.8.1971, s. 28.

Ayrıca bkz. GRATZ, 3; La Haye Sözleşmesinde de «akit Devletlerin suçu ağır cezalarla tenkil yükümlülüğünde oldukları» ifade edilmiztir (m. 2).

maktadır. Fakat bent bir önceki bent ile cezalar yönünden anlaşılacak tutarsızlıklar içinde bulunmaktadır. Şöyle ki bir uçak cebir ve zorla kaçırılırsa, fiil, altı yıla kadar ağır hapis cezası ile cezalandırılmakta, buna mukabil uçak belirli bir yere gitmekte iken zorla kaçırılırsa ceza on beş yıla kadar arttırılabilmektedir.

Ayrıca bir kimse zorla bir uçağın istikametini değiştirirse on beş yıla kadar ağır hapisle cezalandırılmakta, buna mukabil rıza ile yönünü başka yere çevirirse ceza beş yıla inivermektedir. Fiiller arasında ihlâl edilen menfaat ve yaratılan tehlike yönünden büyük fark olmamasına rağmen cezalar bakımından olan farkı anlayabilmek bizce çok güçtür.

Bu sebeplerle ilgili maddenin hem suçun unsurları, hem cezalar yönünden tekrar gözden geçirilmesi ve genel deyimlerle maddenin yeniden düzenlenmesi yukarıda belirttiğimiz problemlerin ortaya çıkmaması yönünden çok daha yerinde olacaktır. Ayrıca Türkiyenin bu konuda yapılmış Sözleşmelere taraf olması da uluslararası alandaki ihtilâfların önlenmesini sağlayacaktır.

FAYDALANILAN KAYNAKLAR

- BRUNOÏS Albert, Peut-on empêcher les détournements d'avions en vol?, ((Preuves, 1970, sy. 1).
- DAVID Eric, Les détournements d'avions et le droit international, (Rev. Belge de Dr. int., 1970, c. VI, sy. 1).
- DÖNMEZER Sulhi, Ceza Hukuku, Ümumi adap ve aile nizamı aleyhinde cürümler, 3. bs., İstanbul, 1961.
- DÖNMEZER Sulhi, Şahıslara karşı ve mal aleyhinde cürümler, 8. bs., İstanbul, 1971.
- DÖNMEZER Sulhi - ERMAN Sahir, Nazari ve tatbiki ceza hukuku, c. I, 4. bs., 1967; c. II, 5. bs., İstanbul; 1971.
- EREM Faruk, Ceza hukuku, Hususi hükümler, c. II, Ankara; 1968.
- EREM Faruk - KEYMAN Selahattin, Uçak kaçırma suçu, (AHFD, 1970, c. XXVII, sy. 1-2).
- GRATZ, Rapport relatif à la piraterie aérienne, Exposé des motifs (Avrupa Konseyince yayınlanmış doküman, no. 2744).
- GUILLAUME Gilbert, La convention de la Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, (Annuaire français de droit international, 1970, c. XVI).

- JACQUEMIN Georges, Le crime de maitrise illicite d'aéronef, (Rec. de Dr. pén., 1971, sy. 175).
- JUGLART Michel - PONTAVICE Emmanuel, Observations, (Juris classeur périodique, La semaine juridique, 1969).
- JUGLART Michel - PONTAVICE Emmanuel, Observations sur une décision, (Juris classeur périodique, La semaine juridique, 1970, sy. 48).
- ÖZEK Çetin, Siyasî iktidar düzeni ve fonksiyonları aleyhine cürümler, İstanbul, 1967.
- PERONNET, Rapport sur la piraterie aérienne, Exposé des motifs, (Avrupa Konseyince yayımlanmış doküman, no. 2743).
- PIKET, Rapport, sur la sécurité aérienne et le détournement illicite d'aéronefs, Exposé des motifs, (Avrupa Konseyince yayınlanmış doküman, no. 2832).
- SUNDBERG Jacop, La piraterie aérienne, (Rev. int. de Dr. pén., 1970, sy. 1-2).
- TOROSLU Nevzat, Cürümlerin tasnifi bakımından suçun hukukî konusu, Ankara, 1970. Uçak kaçırma olayları, TBB'nin yetkili mercilere verdiği muhtıra, (TBBB, 1970, sy. 4).