

# ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER VE CEZA HUKUKUNUN İLKELERİ İŞIĞINDA

## TÜRK HAVA CEZA HUKUKU

### *TURKISH AVIATION CRIMINAL LAW IN THE LIGHT OF INTERNATIONAL TREATIES AND FUNDAMENTAL PRINCIPLES OF CRIMINAL LAW*

Araştırma Makalesi

**Özgür TAŞDEMİR\***

#### ÖZ

Çalışmanın inceleme konusu Türk hava ceza hukukudur. Çalışmanın temel amacı, giriş düzeyinde hava ceza hukukunun hukuk düzenindeki yerini, genel özelliklerini, temel ilkelerini ve suç genel teorisi ışığında barındırdığı suçları incelemektir. Bu doğrultuda hava ceza hukukunun, genel olarak hukuk ve hava hukuku içindeki yerine ve kaynaklarına değinilecektir. Türk mevzuatının hava ceza hukukundaki uluslararası düzenlemeleri tümüyle karşılayıp karşılamadığı, hatta başarılı bir biçimde takip edip etmediği önemli sorulardır. Türkiye'nin hava ceza hukukuna ait mevcut mevzuatının, tarafı olduğu ve hava ceza hukukuna doğrudan kaynaklık eden uluslararası sözleşmelerle uyumunun değerlendirilmesi yoluna gidilmiştir. Ceza hukuku boyutuyla Türk sivil havacılık mevzuatının günümüz küresel havacılık kıstaslarına uygunluğu tartışılacaktır. Çalışmanın devamında, Türk mevzuatındaki havacılık suçları ve bu suçların soruşturulması ele alınacaktır. Çalışmanın ana hedefi az sayıda eserin bulunduğu bu alandaki boşluğu doldurmak, yeni tartışma ve incelemelere kapı aralamaktır.

**Anahtar Sözcükler:** Sivil Havacılık, Hava Hukuku, Hava Ceza Hukuku, Uçuş Güvenliği, Uçaklarda İşlenen Suçlar

---

**DOI:** 10.32957/hacettepehdf.1301306

**Makalenin Geliş Tarihi:** 23.05.2023

**Makalenin Kabul Tarihi:** 16.01.2024

\* Dr. Öğretim Üyesi, Yozgat Bozok Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ceza ve Ceza Muhakemesi Hukuku Anabilim Dalı

**E-posta:** okucuktasdemir@gmail.com

**ORCID:** 0000-0001-5327-1822

Bu makale Hacettepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Araştırma ve Yayın Etiği kurallarına uygun olarak hazırlanmıştır.

### ABSTRACT

In this study, Turkish aviation criminal law is examined. The main purpose of this study is to explore the general legal characteristics and basic principles of criminal air law within the Turkish legal system. In this respect, we aim to address some of the theoretical debates in the field of air law. Additionally, we will investigate whether Turkish legislation fully complies with, or successfully adheres to, binding multilateral international agreements in aviation criminal law. We will assess Turkey's existing legislation on aviation crimes in light of the international treaties to which Turkey is a signatory. Furthermore, we will examine aviation-related offenses in Turkish legislation and discuss the prosecution of air crimes. It is worth noting that the Turkish literature on criminal air law remains limited. Therefore, our study aims to contribute to this academic field and stimulate discussions on its various topics.

**Key Words:** Civil Aviation, Air Law, Criminal Law, Air Security, Offences relating to the safety of civil aviation.

### EXTENDED SUMMARY

Persons involved in aviation activities, as well as those participating in aviation-related endeavors, constitute a limited and predominantly professional and expert cohort. This unique composition contributes to the infrequent occurrence of aviation crimes in practice when compared to conventional offenses. Consequently, very limited number of precedents on aviation crimes and exiguous number of scientific studies about these offenses can be seen at the national level. This study aims to contribute to the Turkish literature on aviation criminal law.

Criminal acts against the safety of civil aviation regulated under the Turkish Civil Aviation Act share overlapping characteristics with economic crimes. Their most prominent common point is that they consist of mala prohibita offenses. In this context, the most important aspect of crimes against the safety of civil aviation that overlaps with economic crimes is that these offenses are created by provisions that refer to various rules of conduct contained in the law and link them to criminal sanctions. Therefore, criticisms regarding the way economic crimes are created can also be made for the crimes regulated under the Turkish Civil Aviation Act. Because of the provisions referred to in Article 141 of this Law are not norms that have been prepared from the very beginning, taking into consideration the principle of legality in criminal law and its effects.

Numerous international conventions address aviation criminal law, often supplemented by additional protocols. In this context, it becomes crucial to assess how effectively Turkish criminal law keeps pace with current international developments in this field. The primary sources of aviation criminal law include the Tokyo, Hague, Montreal, and Beijing Conventions, although some of these have been abrogated over time. These conventions serve as milestones in the evolution of aviation criminal law, each marked by its effective date. Turkey's existing legislation on air penal law will be assessed for compliance with international treaties to which Turkey is a signatory. In this context, aviation-related crimes in Turkish legislation will be examined, and prosecution of air crimes will be discussed. The literature on air penal law in Turkey has remained limited. Therefore, the goal of our study is to contribute to this academic field and foster discussions.

The Beijing Convention represents a comprehensive step forward, anticipating future challenges such as the integration of unmanned aerial vehicles (UAVs) and the potential transformation of aerial transportation into the dominant mode, akin to science fiction narratives. However, as international conventions approach the present day, Turkish legislation faces limitations in fully aligning with these evolving regulations. Therefore, a critical reassessment is necessary to harmonize criminal acts within Turkish criminal law with the provisions of the Beijing Convention and the protocols amending the Tokyo and Hague Conventions. As air travel continues to evolve, legal frameworks must adapt to ensure effective enforcement and justice in this dynamic domain.

When aviation crimes are committed, the likelihood of inter-state conflicts of jurisdiction disputes becomes extremely high. Since more than one state, each with different legal systems, may claim jurisdiction over a crime, the possibility of disputes arising—along with potential consequences contrary to the principle of *ne bis in idem*—increases. As passenger aircraft usage becomes more frequent, heightened sensitivities toward flight safety have brought the granting of certain police powers to captain in specific circumstances. All these issues must be addressed within the framework of the Turkish legal system, considering the provisions of relevant international conventions and the concepts they contain. When prosecuting aviation crimes and extraditing perpetrators, it is noteworthy that each of the Tokyo, Hague, and Beijing Conventions currently in force includes important common principles. These principles should be evaluated in the context of our legal system.

In the first part of this study, we will define aviation/air criminal law and explore its position and sources within the broader legal framework and aviation/air law. Turkey is a signatory to several significant international treaties, including the Tokyo, Hague, Montreal, and Beijing Conventions, which directly address offenses committed in the air domain. Within the scope of this subject, we will examine all these Conventions and their implications. Simultaneously, we will assess Turkey's existing legislation related to aviation criminal law in terms of its alignment with these international treaties. This evaluation aims to determine whether our national criminal law adequately meets the global aviation standards of today. Continuing with the study, we will delve into the general characteristics of aviation crimes from a criminological perspective, drawing insights from classical theories of crime. Additionally, we will classify aviation offenses based on specific criteria. In the second part of this study, we will conduct an analytical examination of aviation crimes within the specific context of aviation law. We will approach this analysis through the lens of the classical general theory of crime, building upon the classification established in the preceding section. Subsequently, we will explore various aspects related to aviation crimes, drawing insights from international conventions that serve as the foundation of aviation criminal law. These conventions address critical issues, including the criminal investigation of aviation offenses, the authority vested in responsible captains, the criteria for establishing state jurisdiction, and the extradition of criminals.

## GİRİŞ

Gelişen teknoloji, hava araçlarının kullanımını askeri amaçların ötesine taşımış, onları sivil alanda yük ve yolcu taşımacılığının vazgeçilmez aracı durumuna getirmiştir. Bu araçların toplumsal hayatta yer edinmesi, devletlerin hukuk sistemleri üzerinden hava sahalarını ve havayollarını düzenlemelerine neden olmuştur. Böylelikle hava hukukunun doğduğu söylenebilir. Hava hukuku teriminden geniş anlamıyla, hava araçları aracılığıyla devletlerin hava ülkesinden yararlanılmasından doğan ilişkileri ve menfaat çatışmalarını düzenleyen hukuk kurallarının bütünü anlaşılmaktadır<sup>1</sup>. Bu doğrultuda kamu hukukunun ve özel hukukun kimi dallarını hava hukukunun içinde bulmak ve hatta hava ceza hukukundan söz etmek olanaklıdır<sup>2</sup>. Bu alanın içinde, ceza yaptırımına bağlanmış davranış kuralları da yer almakta ve böylelikle havacılık faaliyetlerine ilişkin suçlar karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmanın temel amacı, hava ceza hukukunun hukuk düzenindeki yerini, genel özelliklerini, temel ilkelerini ve barındırdığı suçları suç genel teorisi ışığında, giriş düzeyinde incelemektir.

Sivil havacılık düzeni içinde suç olarak belirlenen eylemler, ilk sırada uçak kaçırma eylemleri olmak üzere, çoğunlukla havalimanı saldırılarından, bombalamadan veya uçak içinde ateşli silah kullanımından, uçak kırımlarından oluşmaktadır<sup>3</sup>. Bunların yanında 11 Eylül saldırılarıyla havacılık terörü kavramı da öğretilmiş girmiştir<sup>4</sup>. Özetle, havacılık faaliyeti içinde gerçekleştirilen saldırı türlerini, intihar bombacılığı eylemleri, araç ile yapılan saldırılar, hava aracının ele geçirilmesi, yer birimlerine saldırı düzenlenmesi olarak dört temel başlık altında toplamak olanaklıdır<sup>5</sup>. Teknolojinin gelişmesiyle beraber insansız hava araçları gibi yeni hava aracı türleri ortaya çıktıkça veya mevcut araçların sunduğu imkânlar arttıkça, havacılık faaliyeti sırasında ya da bu faaliyetler dolayısıyla gerçekleştirilen, çeşitli hukuksal değerleri ihlâl eden eylemlerin sayısı artacaktır. Bu yüzden, düşüncemize göre, genel olarak hava hukukunun, özeldeyse hava ceza hukukunun, genişleme ve gelişme gizil gücünü barındıran alanlar olduğu söylenebilir. Buna karşın, bu alanda yapılan hukuk dogmatikliği

---

<sup>1</sup> Hikmet Belbez, "Hava Hukuku, Konusu ve Mahiyeti", (1945) 2(4) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 80, 80 vd.

<sup>2</sup> Ayhan Sorgucu, Hava ve Uzay Hukuku, (Adalet Yayınevi 2012) 16.

<sup>3</sup> Paul Dempsey, "Aviation Security: The Role of Law in the War against Terrorism", (2003) 41(3) Columbia Journal of Transnational Law 649, 652.

<sup>4</sup> Bkz. Ahmet Türk, 21. Yüzyılda Terör Konsepti ve Havacılık Güvenliği, (Havacılık Uzmanlığı Tezi, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı, 2017) 8

<sup>5</sup> Türk (n 4) 26.

çalışmaları sayıca azdır. Kısacası, hava ceza hukukuna öğretice ilgi gösterildiğini dile getirmek zordur.

Çağımızda dahi, havacılık faaliyetini gerçekleştirenlerin veya havacılık faaliyetinde bir biçimde yer alanların sınırlı sayıda, çoğunlukla belirli bir meslek erbabından, uzmanlardan oluşan bir yapı göstermesi, bu suçlara diğer klasik suçlara göre uygulamada nadiren rastlanılmasına yol açmaktadır. Bu nedenle, havacılık suçlarıyla ilgili yargı kararları ve özel olarak bu suçları ele alan çalışmalar ulusal düzeyde az sayıdadır. Çalışmamızla birlikte, hava ceza hukuku alanındaki Türkçe literatüre güncel ve ilksel katkılardan birinin sunulması hedeflenmiştir. Öte yandan, hava ceza hukukuna ilişkin, ek protokollerle güncellenen birden fazla uluslararası sözleşme vardır. Bu bağlamda Türk ceza hukukunun hava ceza hukukundaki güncel uluslararası gelişmeleri ne kadarıyla takip edebildiği sorulması gereken bir soru olarak karşımıza çıkar.

Çalışmanın ilk bölümünde hava ceza hukukunun tanımı yapılacak, bu hukuk dalının hukuk ile hava hukuku içindeki yerine ve kaynaklarına değinilecektir. Türkiye, havacılık alanında gerçekleştirilen suçlarla ilgili doğrudan hükümler barındıran Tokyo, Lahey, Montreal ve Pekin Sözleşmeleri gibi birçok başat uluslararası antlaşmaya taraf olmuştur. Çalışmada, konunun sınırları içerisinde bu Sözleşmeler de ele alınacaktır. Bu paralelde Türkiye'nin hava ceza hukukuna ait mevcut mevzuatının söz konusu uluslararası sözleşmelerle uyumunun değerlendirilmesi yoluna gidilecektir. Böylelikle ceza hukuku boyutuyla ulusal mevzuatımızın günümüz küresel havacılık kıstaslarını taşıyıp taşımadığı tartışılacaktır. Çalışmanın devamında havacılık suçlarının suç bilimi ve klasik suç genel teorisi<sup>6</sup> açısından genel özellikleri açıklanacak ve havacılık suçları kimi kıstaslar altında tasnif edilecektir.

Çalışmanın ikinci bölümünde, dar anlamıyla hava ceza hukuku kapsamındaki havacılık suçları bir önceki bölümde yapılan tasnife uygun olarak, klasik suç genel teorisi ışığında analitik olarak incelenecektir. Çalışmanın diğer bölümlerinde, hava ceza hukukuna kaynaklık eden uluslararası sözleşmeler ışığında, havacılık suçlarının soruşturulması, sorumlu kaptanın yetkileri, devletlerin yargı yetkilerini hangi şartlarda kurabilecekleri, suçluların geri

---

<sup>6</sup> Bkz. Zeki Hafizoğulları ve Muharrem Özen, Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler, (US-A Yayınevi 2016)

verilmesi gibi konular ele alınacaktır. Şüphesiz çalışmanın ele aldığı konunun boyutu, tek bir makalenin sınırlarını aşmaktadır<sup>7</sup>.

## I. HAVA CEZA HUKUKUNUN TANIMI VE KAYNAKLARI

### A. Hava Ceza Hukuku ve Havacılık Suçları

Öğretide genel kabul gören tanıma göre hava hukuku, hava seyrüseferini ve diğer havacılık faaliyetlerini,<sup>8</sup> hava sahasında meydana gelen sosyal ilişkileri düzenleyen ulusal veya uluslararası hukuk kurallarını inceleyen hukuk dalıdır<sup>9</sup>. Buna karşın, “hava hukuku” yanında “havacılık hukuku” teriminin de kullanıldığı gözlemlenebilmektedir. Bu bağlamda öğretilde, havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi dışında, havanın özgüllüğünden kaynaklanan, havadan her türlü yararlanmaya dair düzenlemeler ifade edileceğinde “hava hukuku” teriminin, havacılık faaliyeti söz konusu olduğundaysa bu faaliyete ilişkin düzenlemeler için “havacılık hukuku” teriminin kullanılması gerektiği savunulmakta<sup>10</sup>; bu doğrultuda dar anlamıyla hava hukukunun, havacılık faaliyetlerini düzenleyen ve yaptırıma bağlayan hukuk kurallarını içerdiği vurgulanmaktadır<sup>11</sup>. Bu çalışmada, öğretildeki genel kullanılış biçimine göre<sup>12</sup>, “havacılık hukuku” yerine hava hukuku kavramı -dar anlamıyla- kullanılmıştır.

Belirtmek gerekir ki, havacılık faaliyeti, birçok risk ve tehlikeyi yapısal olarak içerir. Bu nedenle havacılıkta her anlamda öngörülebilirlik çok önemlidir. Dolayısıyla tahmin edilemez durumların oluşma olasılığına, bu olasılık çok düşük de olsa hoşgörü gösterilemez<sup>13</sup>. Bu yüzden havacılık faaliyetinin her aşaması, uluslararası sözleşmelerden (Örn. Pekin Sözleşmesi) uluslararası kuruluşların (Örneğin, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı-ICAO) kurallarına, ulusal mevzuatlardaki yasalardan (Örn. Türk Sivil Havacılık Kanunu) ilgili devlet

<sup>7</sup> Dolayısıyla incelememizin ve ona getirilecek eleştirilerin, gelecekte bu alanda yapılacak, daha kapsamlı ve ayrıntılı çalışmalara kapı aralayacağına umuyoruz.

<sup>8</sup> Havacılık faaliyetleri, ticari hava taşımacılığı (tarifeli veya tarifersiz), genel havacılık (ticari olmayan, eğitim amaçlı, kişisel veya sportif amaçlı), havaalanı hizmetleri, hava trafik hizmetleri, hava araçları üretimi, havacılık eğitimi, bakım ve onarım ve diğer faaliyetleri içerir. (Eser Gemici, Sivil Havacılık Düzeni ve Uluslararası Hava Hukuku, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı 2016 38).

<sup>9</sup> Eser Gemici ve Mehmet Yeşiller, “Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri”, (2017) 1(2), 2017, Journal of Aviation 140, 142-143.

<sup>10</sup> Reşat Vokan Günel, Uluslararası Havacılık Hukuku, (Beta 2010) 10.

<sup>11</sup> Günel (n 10) 16

<sup>12</sup> Sorgucu (n 2) 19

<sup>13</sup> Bkz. Peter Sand, “The International Unification Of Air Law”, (1965) 30 Law & Contemp. Probs 400, 402

idaresinin (Örn. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) çeşitli talimatlarına kadar her türlü prosedürü, kıstası, yasağı, yükümlülüğü içeren ayrıntılı düzenlemelere konu olmaktadır.

Hava hukukunu, kamu hava hukuku ve özel hava hukuku olarak da ikiye ayırabilmek olanaklıdır. Özel hava hukuku, hava araçlarının mülkiyeti, hava taşımacılığı sözleşmeleri, hava araçlarının sigortalandırılması gibi konulara ilişkin düzenlemeleri ele alırken; kamu hava hukuku, hava ülkesi, hava rejimi, hava emniyeti (*air safety*) ve uçuş güvenliği (*air security*) gibi kamu düzenini ilgilendiren düzenlemeleri içerir<sup>14</sup>. Hava emniyeti, hava araçlarının yapısı ve havacılık faaliyetinin yapılışına ilişkin teknik düzenlemeleri içerirken, uçuş güvenliği, havacılık faaliyetine karşı risk unsurları yaratan, faaliyetin kendisini tehlikeye düşüren yasa dışı eylemlerin önlenmesini konu edinir<sup>15</sup>. Hava hukukunun, kişiler arasındaki ilişkileri düzenleyen bölümü dışında kalan tüm hükümlerinin, hava kamu hukukunu oluşturduğu kabul edilmektedir<sup>16</sup>. Kanımızca, hava ceza hukuku, hava kamu hukukunun bir alt dalı olarak, havacılık faaliyetlerine ilişkin ceza sorumluluğunu düzenleyen ve dolayısıyla da havacılık suçlarını barındıran hukuk dalıdır<sup>17</sup>. Havacılık suçları ile korunan hukuksal menfaat “uçuş güvenliği”dir. Suçların korudukları hukuksal menfaatlere göre tasnif edildikleri göz önüne alındığında, uçuş güvenliğine ilişkin konular, yabancı eserlerde “hava ceza hukuku (*air penal law*) ya da uçuş güvenliği (*air security*)” başlıklı eserlerde incelenebilmektedir<sup>18</sup>.

Havacılık suçlarını biri geniş anlamda diğeri dar anlamda olmak üzere iki kategoriye ayırmak olanaklıdır. Geniş anlamda havacılık suçları hem karada hem de aynı zamanda hava araçları içinde veya hava araçlarına ve hava trafiğine karşı işlenebilen, havacılık faaliyeti sırasında gerçekleştirilen tüm suçları kapsar. Başka bir anlatımla geniş anlamıyla havacılık suçları, uçuş güvenliğini tehlikeye sokabilmeye elverişli her türlü suçu içerir. 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu’nda yer alan kimi suçların nitelikli halleri geniş anlamda havacılık suçlarının kapsamı içerisinde yer alır. Bunlar, Türk Ceza Kanunu’nun 142’nci maddesinde düzenlenen halkın yararlanmasına sunulmuş ulaşım araçlarında gerçekleştirilen veya havayolu ulaşımı alanında kamu hizmetinin geçici de olsa aksamasına yol açan nitelikli hırsızlık halleri ile Kanunun 152’nci maddede düzenlenen havayolu ulaşımı alanında kamu hizmetinin geçici de

---

<sup>14</sup> Günel (n 10) 16

<sup>15</sup> Bu bağlamda bkz. Alpaslan Çelebi, Türkiye’nin Tam Üyelik Sürecinde AB Sivil Havacılık Müktesebatına Uyum Düzeyi ve Türkiye-AB Sivil Havacılık Sorunları (Yüksel Lisans Tezi, Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 2008)

<sup>16</sup> Bkz. Tahir Çağa, Hava Hukuku, (İstanbul Üniversitesi Yayınları No.966, 1963) 6

<sup>17</sup> Bu yönde bkz. Gemici ve Yeşiller (n 9) 145.

<sup>18</sup> Günel (n 10) 144.

olsa aksamasına yol açan mala zarar vermenin nitelikli halleridir. Diğer yandan Türk Ceza Kanunu'nun 179'uncu ve 180'inci maddelerinde düzenlenen trafik güvenliğini kasten ya da taksirle tehlikeye sokma suçları da bu kapsama girer. Bunun yanında havacılık faaliyetleri sırasındaki, insan ölümleri ve yaralanmalarının, mala verilen zararların geniş anlamda havacılık suçları içerisinde değerlendirilmesi olanaklıdır. Örneğin, tüm dünyada bir havacılık faaliyetiyle ilgili gerçekleştirilen ilk ceza yargılaması, 1979 yılında *Swissair*'a ait bir uçağın Yunanistan'da düşüp kaza yapmasıyla kayıtlara geçmiştir. Bu kazada *Swissair*'a ait uçağın pilotu ve yardımcı pilotu, taksirle adam öldürme, taksirle adam yaralama, trafik güvenliğini tehlikeye atma suçlarından Yunan makamları tarafından yargılanıp cezaya çarptırılmışlardır<sup>19</sup>.

Dar anlamda havacılık suçlarıysa, münhasıran havacılık faaliyetlerinin ve seyrüseferinin düzeni ile güvenliğine ilişkin, hava araçları veya havalimanları içinde ya da bunlara karşı gerçekleştirilen suçlardır. Hava araçları, hava sahası veya hava limanları bu suçları ortaya çıkaran unsurlar olarak karşımıza çıkar ve bunlar olmadan başka bir biçimde işlenebilmeleri olanaklı değildir. Türk mevzuatı açısından dar anlamda havacılık suçlarının içine, Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yer alan suçlar ile Türk Ceza Kanunu'nun 223'üncü maddenin üçüncü fıkrasında düzenlenen hava ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonulması girer. Dar anlamıyla havacılık suçlarını Türk mevzuatı açısından kendi içinde iki gruba ayırmak olanaklıdır. Bu ayırmada, Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yer alan, havacılık düzenine karşı eylemler bir kategoriye ve Türk Ceza Kanunu'nda yaptırıma bağlanan hava araçlarının kaçırılması eylemiyse başka bir kategoriye oluşturur. Zira uluslararası sözleşmelere bakıldığında hava ulaşım araçlarının kaçırılmasına ayrıca ve özel olarak değinildiği gözlemlenir<sup>20</sup>. Aslında havacılık suçlarından söz edildiğinde, bu dar anlamdaki kullanımının anlaşılması kanımızca daha uygun olur. Çalışmanın sınırları göz önüne alındığında, konunun devamında dar anlamda havacılık suçları incelenecektir. Bu incelemede uçuş güvenliğine karşı suçlar sivil havacılık düzenine karşı suçlar altında, uçak kaçırma eylemleriyle, hava ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonulması suçu altında ele alınacaktır.

---

<sup>19</sup> Micheal Pearson ve Daniel Riley, *Foundations of Aviation Law* (Ashgate 2015) 192.

<sup>20</sup> Çalışmanın devamında incelenecek alana ilişkin uluslararası sözleşmeler arasında uçak kaçırma eylemlerinin Lahey Sözleşmesi ile ayrıca ele alındığı görülür.



## B. HAVA CEZA HUKUKUNUN DOĞRUDAN KAYNAKLARI

### 1. Uluslararası Kaynaklar

Sivil havacılık, küresel ekonominin ayrılmaz bir parçasıdır. Zira ticaretten turizme, birçok endüstrinin verimli bir biçimde işleminde anahtar konumdadır<sup>21</sup>. Sivil havacılığın bu niteliği, havacılığın hızlı, düzenli, huzurlu ve güven içinde gerçekleşmesine yönelik çok sayıda uluslararası çabayı ortaya çıkarmış ve Türkiye'nin de taraf olduğu birçok uluslararası anlaşma kaleme alınmıştır. Kendisine has karma nitelikteki bir hukuk dalı olan hava hukuku, yazılı hukuk kurallarından oluşur ve ana kaynağını uluslararası sözleşmeler oluşturur<sup>22</sup>. Hava hukukunun bu özelliklerinden yola çıkan kimileri, hava suçlarının, uluslararası suçlar arasında değerlendirilmesini savunmuştur<sup>23</sup>. Türkiye de hava ceza hukukunu ilgilendiren, sivil havacılık faaliyetiyle ilgili suçlar yaratan, bu suçların soruşturulması, bu suçlar üzerindeki yargılama yetkisi ile suçlularının geri verilmesi hakkında bağlayıcı kurallar için kimi uluslararası antlaşmalara taraf olmuştur<sup>24</sup>.

Hava ceza hukukuna doğrudan kaynaklık eden sözleşmelerden ilki, doğrudan uçuş güvenliğine ilişkin hükümler içermemekle birlikte uluslararası hava kamu hukukuna dair birçok temel kavramı ve ilkeyi barındıran, 1944 yılında imzaya açılmış, Şikago Sözleşmesidir<sup>25</sup>. Sözleşme, sivil havacılığın kendi işleviyle tutarsız amaçlarla kullanılmasını önlemeyi amaçlar<sup>26</sup>. Bu sözleşmede devletlerin egemen eşitliğine, devletlerin hava ülkeleri ile bunun üzerindeki egemenliklerinin tanınmasına, kabotaj hakkına, hava araçlarının tabiiyetine, devlet ve sivil hava araçlarının statülerine, uluslararası hava sahasının rejimine ilişkin diğer uluslararası havacılık sözleşmelerine kaynaklık edecek birçok ilke ve düzenleme bulunur<sup>27</sup>. Şikago Sözleşmesi aracılığıyla 1947 yılında, Birleşmiş Milletlerin bir ihtisas ajansı olacak olan, bu alandaki teknik kıstasları, kuralları ve ilkeleri belirleme görevini üstlenen

---

<sup>21</sup> Iryna Sopilko ve Yevhenii Shevchuk, "Jurisdiction Over Crimes Committed on Board Aircraft in Flight Under The Tokyo Convention 1963" (2016) 4(69) Proceedings of the National Aviation University 121, 121.

<sup>22</sup> Tang Ut Fong, Air Law, <[https://www.dsaj.gov.mo/WebModules/ContentFileGen.aspx?Rec\\_Id=4947](https://www.dsaj.gov.mo/WebModules/ContentFileGen.aspx?Rec_Id=4947)> Erişim Tarihi: 5.07.2021, 2.

<sup>23</sup> Bu bağlamda bkz. Faruk Erem ve Selahattin Keyman, "Uçak Kaçırma Suçları", 1970 27 (1) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1, 3.

<sup>24</sup> Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının 90'ıncı maddesine göre, "usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz."

<sup>25</sup> Bkz. Tim Unmack, Civil Aviation: Standards and Liabilities (LLP 1999) 381.

<sup>26</sup> Dempsey (n 3) 661

<sup>27</sup> Bkz. Günel (n 10) 77 vd.

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (*International Civil Aviation Organization-ICAO*) kurulmuştur. Buna karşın hava ceza hukukunu birebir ilgilendiren ve bu alanın doğumuna yol açacak uluslararası sözleşmeler, uçak kaçırma eylemlerinin uluslararası toplumun gündemine oturmasıyla birlikte 1960 yılından itibaren hazırlanmaya başlayacak ve de imzaya açılacaktır. O yıllardan beri, ilerleyen teknolojiyle birlikte hava ceza hukuku kendini her daim yenileyen ve gelişen bir hukuk dalı olarak karşımıza çıkar.

1960'lı yılların başlarında uçak kaçırma olaylarının artış göstermesi ve Cenevre Sözleşmesinin barındırdığı düzenlemelerin mevcut koşullarda yetersiz kalması, uluslararası topluluğu yeni arayışlara yöneltmiş böylece 1963 yılında Tokyo Sözleşmesi kabul edilmiştir<sup>28</sup>. Bu bağlamda Tokyo Sözleşmesi havadaki terör eylemlerini hedef alan, havacılık suçlarıyla ilgili ilk esaslı çabadır. Bu çabayı açıkça uçak kaçırma eylemlerini düzenleyen Lahey Sözleşmesi ile yerde bulunan hava araçlarına ve havalimanlarının güvenliğe karşı gerçekleştirilen eylemleri yaptırma bağlayan Montreal Sözleşmesi izlemiştir<sup>29</sup>. Yalnız değinmek gerekir ki bu Sözleşmeler başlarda birbirleriyle bağlantılı, tümleşik bir uluslararası mevzuatın parçası olarak hazırlanmamışlardır. En azından Tokyo Sözleşmesine, ardılı diğer iki Sözleşmeden çok az gönderme vardır<sup>30</sup>. Buna karşın 11 Eylül Saldırılarından sonra bu Sözleşmelerde değişiklik yapan ek protokollerle birlikte asgari bir yeknesaklığın sağlandığı savlanabilir. Bu süreçte, ABD'de yaşanan 11 Eylül Saldırıları trajedisinin ardından Pekin Sözleşmesi imzalanmıştır. Bu Sözleşme, Montreal Sözleşmesi ile protokollerinin yerine uygulanmaya başlamıştır. İçeriğinde çeşitli eylemleri suç olarak düzenlemiştir. Aşağıda, sözü edilen tüm bu Sözleşmeler tarihsel süreçleriyle birlikte ayrıntılı bir biçimde incelenecektir.

#### **a. Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin 1963 Tarihli Tokyo Sözleşmesi ve Eki Montreal Protokolü (2014)**

Hava ceza hukukuna ilişkin ilk uluslararası adım 1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi ile atılır. Tokyo Sözleşmesi 1975 tarihli ve 1889 sayılı Kanun ile Türkiye tarafından da kabul edilmiştir<sup>31</sup>. Uçak kaçırma eylemlerinin artış göstermesi, bu sözleşmenin varlığına gereksinim doğurmuştur. Sözleşmenin kaleme alınış amacı, hava araçlarında güvenliğin, düzen ve

---

<sup>28</sup> Ruwantissa Abeyratne Aviation Security Law (Springer 2010) 217

<sup>29</sup> Abeyratne (n 29) 218

<sup>30</sup> Bununla ilgili eleştiri için bkz. Charles Thomas ve Matthew Kirby "The Convention For Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation", (1973) (22) Enforcing the Universal Declaration of Human Rights 163 170.

<sup>31</sup> Tokyo Sözleşmesi için bkz. Resmî Gazete, 8/12/1975/15436 <<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/15436.pdf>>

disiplinin sağlanmasıdır. Bu bağlamda Tokyo Sözleşmesi ile uluslararası toplumca odağa alınan ilk temel uğraş, uçağın içinde gerçekleşen uçuş güvenliğini tehlikeye atan fiillere karşı önlem alınması olmuştur. Bunu devletlerin, suç oluşturan filler üzerindeki yargılama yetkilerine dair ihtilaflarının çözümü izler. Sözleşme ile kaptan pilota kimi kolluk yetkileri tanınmış ve iniş yapılacak taraf devlete çeşitli yükümlülükler getirilmiştir<sup>32</sup>. Bu özellikleriyle Tokyo Sözleşmesi, kendiliğinden icra kabiliyetine sahip, ilgili kişiler hakkında doğrudan hak ve yükümlülük doğuran çok taraflı bir uluslararası sözleşme niteliğindedir<sup>33</sup>.

Tokyo Sözleşmesinin dört temel özelliği vardır<sup>34</sup>: aslen uçağın tecil edildiği ülkenin yargısal otoritesini açıkça kabul eder, uçağın kaptan pilotuna uçak içinde gerçekleştirilen kimi eylemler için orantılı zorlayıcı kuvvet kullanarak gerekli tedbirleri alma imkânı tanır ve imzacı devletlerin, uçuş sırasında içinde suç işlenen hava aracının kendi ülkelerine iniş yapması durumunda hangi yükümlülükler altında olduklarını belirler. Diğer taraftan uçak kaçırma eylemlerini açıkça suç olarak tipikleştirmemiş olsa da bu eylemlere ilk defa değinen uluslararası metindir. Sözleşmenin bu özelliklerine çalışmanın ilerleyen bölümlerinde ayrıntılı olarak değinilecektir. Sözleşmede askere, polise, gümrük kolluğuna ait araçlar kapsam dışında bırakılmıştır. Bu kapsam, ardılı sözleşmelerde de aynen korunacaktır.

Tokyo Sözleşmesi'nde uçuş güvenliğini tehlikeye düşüren eylemler, üç grup altında ele alınabilir<sup>35</sup>. Bunlar; imzacı devletlerin ulusal mevzuatlarında suç sayılan eylemler, uçuş güvenliğini tehlikeye atan eylemler ve uçak kaçırma eylemleridir. Dolayısıyla uçak kaçırma eylemleri dışında, ki bu eylemler de Sözleşmede açıkça suç olarak tanımlanmamıştır, Sözleşmenin, kendisince tipik olarak düzenlenmiş eylemlere yer vermediği ve dolayısıyla kapsamına giren eylemler hakkında açık olmadığı görülebilir. Başka bir anlatımla Sözleşme, imzacı devletlerin iç hukuklarını düzenlemelerini gerektiren yeni suç fiilleri içermez<sup>36</sup>. Bu bağlamda daha ziyade yargılama yetkisiyle ilgili düzenlemelere odaklanılmıştır. Bu yönüyle Sözleşme, sivil havacılık faaliyetinin güvenliğinin sağlanmasına ilişkin sorunları başarılı bir biçimde saptamış ama bu sorunlara aynı açıklıkla çözüm getiremediği için eleştirilmiştir<sup>37</sup>.

---

<sup>32</sup> Jacop Denaro, "In-Flight Crimes, The Tokyo Convention, and Federal Judicial Jurisdiction" 1969 35(2) *Journal of Air Law and Commerce* 171, 172.

<sup>33</sup> Günel (n 10) 148

<sup>34</sup> Abeyratne (n 29) 220

<sup>35</sup> Denaro (n 33) 177

<sup>36</sup> Unmack (n 26) 382

<sup>37</sup> Dempsey (n 3) 666

Tokyo Sözleşmesiyle yargılama yetkisini öncelikle uçağın tescil devletine tanımıştır. Böylelikle, uçak nerede uçuyor olursa olsun, güvertesinde işlenen suçların cezasız kalmaması hedeflenmiştir<sup>38</sup>. Sözleşme, imzacı devletlerin hukuk düzenlerindeki suçlar için uygulama alanı bulur. Dolayısıyla biraz önce de vurguladığımız gibi kendi içinde açıkça herhangi bir suç yaratmamıştır. Sözleşmenin ilk maddesine göre barındırdığı hükümler, taraf devletlerden birinde tescil edilmiş, uçuş halinde veya açık deniz yüzeyinde veya herhangi bir devletin ülkesi dışındaki bir bölge yüzeyindeki uçaklarda uygulama alanı bulur. Bu uçaklarda bulunan bir kişi tarafından gerçekleştirilen, ceza kanunlarını ihlâl eden suçları ve bir suç oluştursun ya da oluşturmasın, uçağın veya içindeki şahıslarla onların mallarının güvenliğini tehlikeye düşürebilecek veya düşüren, uçak içindeki düzen ve disiplini bozan tüm eylemleri kapsar (Tokyo Sözleşmesi m. 1).

Tokyo Sözleşmesi, devletlerin kendi hava sahaları üzerindeki egemenliklerini pekiştiren, devlet içi ihtilafları ulusal düzenlemelere bırakan bir anlayışla hazırlanmıştır<sup>39</sup>. Sözleşmenin bir diğer niteliği ise, uçuş sırasında uçağın güvertesinde gerçekleştirilen eylemler göz önüne alınarak hazırlanmış olmasıdır<sup>40</sup>. Dolayısıyla, uçağın güvenliğini tehlikeye düşürebilecek, uçuş öncesi ve karada güverte dışındaki eylemler Sözleşmenin kapsamı dışında kalmıştır. Bu düzenleme biçimi, çalışmanın devamında değinilecek ileriki tarihli uluslararası sözleşmelerde giderilen kimi eksikliklere yol açmıştır. Doğaldır ki Tokyo Sözleşmesi havacılık güvenliğiyle ilgili ilk Sözleşme olduğundan mükemmel değildir ve başlarda çeşitli eleştirilerle karşı karşıya kalır. Bu eleştiriler arasında, yargılama yetkisi saptanırken sadece uçağın tescil edildiği devletin göz önüne alınması, herhangi bir suç tanımı içermemesi, suçluların yargılanması veya geri verilmesiyle ilgili bir yükümlülük getirmemesi konuları yer alır<sup>41</sup>. Anlaşılabileceği üzere, Sözleşmede, devletlerin egemenliği olabildiğince göz önünde bulundurulmuş ve yaşanabilecek problemlerin çözümünü olabildiğince ulusal hukuk sistemlerine bırakılmıştır.

---

<sup>38</sup> Sorgucu (n 2) 26

<sup>39</sup> Denaro (n 33) 176

<sup>40</sup> Luke C. Muoneke "The Need for a New Convention to Deal with Aviation Related Crimes" 2013 (4) Nnamdi Azikiwe University Journal of International Law and Jurisprudence 174, 174

<sup>41</sup> Jiefang Huang, Aviation Safety and ICAO (Kluwer, 2009)141

Uçak içindeki haksız davranışların sıklığının ve ağırlığının artışı sonucunda Tokyo Sözleşmesi, 2014 tarihli Montreal Protokolü ile güncellenmiştir<sup>42</sup> ve işbu Protokol, Türkiye tarafından 7057 sayılı Kanun ile uygun bulunmuştur<sup>43</sup>. Bu güncellemeler, hem yukarıda yer alan eksikliklerle eleştirileri gidermeyi, hem de Sözleşmeyi zamanın gereklerine uygun, daha etkin bir duruma getirmeyi amaçlar<sup>44</sup>. 2014 tarihli Montreal Protokolü ile Sözleşmenin ilk biçiminde yer alan “uçuş” kavramı yeniden tanımlanmış, “işleticinin devleti” ve “hava aracı güvenlik memuru” kavramlarına yer verilmiştir.

Protokol ile hava aracının kayıt devletinin dışındaki devletlere, kimi ek koşullarda yargılama yetkisi tanınmıştır<sup>45</sup>. Böylece Sözleşmede öngörülen şartlarda işleticinin devleti de yargılama yetkisine sahip olabilecek ve başka devlet yargılama yetkisi kurarken uçak içinde gerçekleştirilen fiillerin işleticinin devletinde de suç oluşturup oluşturmadığını dikkate alacaktır. Tüm bunlara ek olarak, tescil devleti ve işleticinin devleti dışında, iniş yapılan ülkenin devleti de eğer Sözleşmenin 1’inci maddesindeki eylemleri gerçekleştiren kişi hala hava aracındaysa yargılama yetkisini edinecektir. Diğer taraftan Protokol, suçluların geri verilmesi amacına dönük olarak, suçun, sadece hareket veya neticenin işlendiği yerde değil, aynı zamanda yargılama yetkisi kurmaları gereken akit devletlerin topraklarında işlenmiş gibi sayılacağını da öngörmektedir. Böylelikle, Protokol ile çalışmanın devamında değinilecek olan Sözleşmenin 2’nci maddesinin de değiştirildiği görülür. Irk ve din ayrımının yanına, milliyet, etnik köken, siyasi görüş, cinsiyet de eklenerek bu hükmün kapsamı genişletilmiştir. Ayrıca bu protokol ile kaptan pilotun uçak içinde başvurabileceği zorlayıcı tedbirlere ilişkin, uçuş güvenliğini tehlikeye atan bir yolcunun bağlanması gibi ek tedbirler açıklanmıştır. Bu düzlemde, çalışmanın devamında sayılacak olan, Sözleşme’nin 10’uncu maddesiyle sorumsuzluk tanınan görevlilerin kapsamı genişletilmiştir.

Yukarıda açıklanan tüm bu konular değerlendirildiğinde, Tokyo Sözleşmesinin hava ceza hukukunun ortaya çıkışında ilk ve en önemli adımlardan birini oluşturduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz. Bir başlangıcı oluşturması nedeniyle, Sözleşme tipik suç eylemleri içermediği gibi aşağıda ele alınacak diğer Sözleşmelere göre genel bir nitelik gösterir. Suç olsun veya

---

<sup>42</sup> Protokolün Türkçe tercümesi için bkz. T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, *Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesini Tadil Eden Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı* <<https://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0469.pdf>>

<sup>43</sup> Bkz. Resmî Gazete, 18/11/2017/30244 <<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/11/20171118-37.htm>>

<sup>44</sup> Huang (n 41) 158

<sup>45</sup> Bkz. Türk (n 4) 33

olmasın uçuş güvenliğini tehlikeye sokabilecek her türlü eylemi kapsamına alır ve sorumlu kaptana bu olası eylemlerle başa çıkabilmesi adına kimi yetkiler tanıdığı gibi, devletlerin yargılama yetkilerini kurmalarına yönelik kimi ilkeler içerir.

### **b. Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçilmesinin Önlenmesine İlişkin 1970 Tarihli Lahey Sözleşmesi ve Ek Pekin Protokolü (2010)**

Tokyo Sözleşmesi yürürlüğe girmesinin hemen sonrasında, sadece 1969 yılında yetmiş başarıyla sonuçlanmış seksen iki hava aracı kaçırma eylemi gerçekleşmiş; 1970 yılının ilk dokuz ayındaysa seksen altı hava aracı hâlihazırda kaçırılmış, tüm bu olaylardan sekiz binden fazla yolcu etkilenmiştir<sup>46</sup>. Dolayısıyla, Tokyo Sözleşmesi uçak kaçırma eylemlerinin önüne geçememiştir. Bunun üzerine Tokyo'dan farklı olarak uçak kaçırma eylemlerini doğrudan suç olarak tanımlayan ve bunlara ağır cezalar öngörülmesi yükümlülüğünü getiren “Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair 1970 tarihli Lahey Sözleşmesi” imzalanmıştır<sup>47</sup>. Uçak kaçırma eylemlerinin artış gösterdiği yıllarda Lahey Sözleşmesi ile Tokyo Sözleşmesine ilişkin yukarıda söz edilen eksikliklere dair eleştirilerin giderilmesi hedeflenmiştir. Haliyle, Lahey Sözleşmesi uçak kaçırma eylemlerine odaklanmış ve bunların taraf devletlerce ağır bir biçimde cezalandırılmasını öngörerek barındırdığı maddeleriyle tipikleştirmiştir<sup>48</sup>.

Bu Sözleşmenin iki önemli özelliği vardır. Birincisi biraz önce de değindiğimiz üzere, her ne kadar uçak kaçırma eylemleriyle de sınırlı kalsa bu eylemleri net bir biçimde tipikleştirip suç olarak düzenlemesidir. Lahey Sözleşmesinin o zaman için en önemli özelliklerinden bir diğeri ise yargıla ya da geri ver ilkesini (*aut dedere aut judicare*) hayata geçirmesi olmuştur. Bu ilkenin uygulanışıysa *Lockerbie* olayıyla gündeme gelmiştir<sup>49</sup>. “Yargıla ya da geri ver”, genellikle uluslararası hukukta insanlığa karşı suçlara uygulanan bir ilke olarak görünür. Buna karşın havacılık faaliyetlerinin, uçak kaçırma eylemlerinden sıklıkla etkilenmesi ve terör eylemlerine konu edilmesiyle hava ceza hukuku bakımından da uygulanmıştır. Yargıla veya geri ver ilkesi ile Sözleşmenin suçluların iadesine ilişkin hükümleri ardılı Sözleşmelerde de benzer bir biçimde yer alacaktır. Lahey Sözleşmesi, uçuş

---

<sup>46</sup> Huang (n 41) 142

<sup>47</sup> Abeyratne (n 29) 230; Sözleşmenin tam metni için ayrıca bkz. *Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair 1970 tarihli Lahey Sözleşmesi*, Resmî Gazete 31/3/1973/14493 <<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/14493.pdf>>

<sup>48</sup> Huang (n 41) 142

<sup>49</sup> Bkz. Huang (n 41) 145

kavramının açıklanması konusunda Tokyo Sözleşmesinin, ek protokolle değiştirilmemiş ilk metnine göre daha net bir tanımlama içerir ve bu tanımlama ardılları tarafından da kullanılacaktır. Bu tanıma göre uçuş, “*binişi müteakip bütün dış kapıların kapanmasından, tahliye için kapılardan birinin açılması anına*” kadarki zaman aralığını kapsar ve bu zaman aralığındaki uçak, uçuş halindeki uçak sayılır (Lahey Sözleşmesi m. 3).

Tüm bu özellikleriyle, Lahey Sözleşmesi, uluslararası kamuoyunun, sivil havacılığı tehdit eden uçak kaçırma eylemlerine karşı ortaklaşa attığı en önemli adımlardan biri olarak görülebilir<sup>50</sup>. Buna karşın Sözleşmeye, Ek Protokolle değiştirilmeden önce yöneltilen eleştirilerin en göze çarpanı sadece uçuş kavramına yer vermesidir. Bu nedenle uçuş öncesi veya sonrası güverte dışından terör eylemleri gerçekleştiren (örn. sabotaj) kişilerin, fail veya iştirakçi olmaları fark etmeksizin Sözleşmenin düzenleme alanı dışında kalmaları yergi konusu olmuştur<sup>51</sup>. Tokyo Sözleşmesinde olduğu gibi, bu Sözleşmede de askere, polise, gümrük kolluğuna ait araçlar kapsam dışında bırakılmıştır. Lahey Sözleşmesinde devletlerin eş zamanlı yargılama yetkileri düzenlenmiş, suçluların geri verilmesine ilişkin daha ayrıntılı maddelere yer verilmiştir.

Lahey Sözleşmesinin güncellenmesi amacıyla 2010 tarihli Pekin Protokolü kaleme alınmıştır<sup>52</sup>. Türkiye bu Protokolün 2013 tarihinde imzacısı olmuş ve 2017 tarihinde 6900 sayılı Kanun ile Protokolün onaylanması uygun bulunmuştur. Bu ek protokol ile öncelikle Sözleşmenin uçak kaçırma eylemlerini tipikleştiren maddesi olmak üzere kimi hükümleri değiştirilmiştir. Protokolle birlikte uçak kaçırma suçları daha net bir biçimde ayrıntısıyla tanımlanmış, Sözleşme uçuştaki uçaklarla sınırlandırılmamıştır. Böylelikle Sözleşmeye yöneltilen eleştiriler göz önüne alınmıştır. Bu ek protokolün kanımızca en önemli özelliği, Lahey Sözleşmesini uçuş halindeki uçaklarla sınırlandırılmaktan çıkarması ve ilk defa Montreal Sözleşmesinde kullanılan “hizmetteki uçaklara” genişletmesidir. Hizmetteki uçak kavramına bir sonraki başlıkta değinilecektir.

Sözleşmenin 2010 tarihli Ek Protokol ile değiştirilen birinci maddesine göre, “*herhangi bir kimse hizmette olduğu sırada bir uçağı kuvvet veya kuvvet kullanma tehdidiyle veya cebren veya herhangi bir korkutma yolu ile veyahut teknolojik imkânlar vasıtasıyla yasa*

---

<sup>50</sup> Abeyratne (n 29) 237

<sup>51</sup> Bkz. Abeyratne (n 29) 230 vd. Ayrıca bkz. Dempsey (n 3) 669

<sup>52</sup> Huang (n 41) 157 vd.

*dışı ve kasıtlı olarak el koyması veya uçağın kontrolünü ele geçirmesi halinde” suç işler<sup>53</sup>. Sözleşmede bu eylemleri gerçekleştirmeye teşebbüs etmek de suç olarak düzenlenmiştir. Kişi, tanımlanan bu eylemleri gerçekleştireceği sözüyle tehditte bulunursa veya bir kimsenin böyle bir tehdidi almasına yasadışı ve kasıtlı olarak aracı/neden olursa, tehdit de inandırıcı nitelikteyse Sözleşmeye göre yine suç işlemiş olacaktır.*

Yine sözleşmeye göre uçağa el koymaya, bu konuda tehdit etmeye ilişkin eylemlere suç ortaklığı yapmak, bu eylemlerin işlenmesi için başkalarını yönlendirmek ve örgütlemek, faillerin kovuşturma, soruşturmadan ya da infazdan kaçmasına menfaat karşılığı kasten yardımcı olmak suçtur (Lahey Sözleşmesi m. 1). Sözleşme tüm eylemlerin suç olarak düzenlenmesini taraflara yüklediği gibi, bu suçların ağır bir cezai yaptırıma bağlanacağı taahhüdünü de içermektedir (Lahey Sözleşmesi m. 2).

Bunların dışında Sözleşme, uçağa el konulması, bu yönde tehditte bulunulması veya tehdide aracılık yapılması suçlarında suç siyaseti açısından gerekli görülmesi halinde, bu suçlar için anlaşma yapılmasının da ceza yaptırımına bağlanmasını taraflara yüklemektedir. Sözleşme mükerrer ikinci maddesiyle, tüzel kişilerin cezai veya hukuki veya idari sorumluluklarının taraf devletlerin ulusal mevzuatlarına göre düzenlenmesi yükümlülüğünü de içermektedir. Tüzel kişilerin sorumluluğunun hangi kapsam ve türde olacağını, ulusal mevzuatlarında öngördükleri yaptırımlar caydırıcı, orantılı olduğu ve cezasızlığa yol açmadığı sürece imzacı devletlerin kendileri düzenleyecektir. Lahey Sözleşmesindeki suçları düzenleyen maddelerin, Türk Ceza Kanunu’nun hava ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonulmasını eylemlerini düzenleyen 233/3’üncü maddesine göre daha ayrıntılı tasarlandığı görülebilir<sup>54</sup>.

---

<sup>53</sup> Ek protokol ile değiştirilmemiş ilk halinde uçak kaçırmayla ilgili olarak, uçuş halindeki bir uçakta bulunan herhangi bir şahıs; kanun dışı olarak, zorla veya tehditle veya diğer herhangi bir korkutma yolu ile, uçağa el koyar veya uçağın kontrolünü ele geçirirse veya böyle bir harekete teşebbüs ederse veya böyle bir hareketi yapan veya buna teşebbüs eden bir şahısla suç ortağı olursa suç işlemiş sayılır tanımı bulunmaktaydı. Görülebileceği üzere değişiklikten önce Sözleşme kapsamındaki suçlar, uçaklar uçuş halindeyken işlenen suçları kapsamaktaydı.

<sup>54</sup> Türk Ceza Kanunu’nun bu maddesinin, uçağın kontrolünün ele geçirilmesine ilişkin Sözleşmede ayrıntılı biçimde düzenlenmiş hükümleri kapsayacak biçimde yorumlanabileceği ileri sürülebilir. Buna ek olarak uçağın kontrolünün ele geçirilmesine yönelik tehditte bulunulması veya tehdide aracılık edilmesine ilişkin Lahey Sözleşmesindeki hükümleri, TCK’daki düzenleniş biçimiyle tehdit suçunun karşılayabileceği düşünülebilir. Yine de benzer düzenlemelere Türk Ceza Kanunu’nda daha caydırıcı cezalar öngörülerek yer verilmesi mevzuatımızın Sözleşme ile uyumunu arttıracaktır. Dolayısıyla Kanunun 233/3’üncü maddesine paralel bir biçimde, bir hava aracının “kaçırılması veya alıkonulmasına” ilişkin tehditte bulunmak ile herhangi bir kimsenin böyle bir tehdidi almasına yasadışı ve kasıtlı olarak neden olmak eylemlerine, Türk ulusal mevzuatında yer verilmesi önerilebilir. Bunun yolu, Türk Ceza Kanunu’nun “tehdit” suçunun düzenlendiği 106’ncı maddesinin ikinci fıkrasına ek bir bent eklenmesi suretiyle Türk ulusal mevzuatındaki tehdit suçunun ağırlaştırıcı nitelikli hali durumuna getirilmeleridir. Ek olarak, Sözleşme uyarınca, hava



Görülebileceği üzere, Lahey Sözleşmesi ile artık sadece hava ceza hukukunun doğumuna hazırlanılmadığı, aynı zamanda hava ceza hukukunun ortaya çıkışına tanıklık edilmeye başlandığı rahatlıkla söylenebilir. Aslında uçak kaçırma eylemlerinin, ceza kanunlarında hangi suçların arasında tasnif edilmeleri gerektiğine ilişkin tartışmalar bu durumun bir göstergesidir<sup>55</sup>. Lahey Sözleşmesinin varlığı ve hava araçlarının kaçırılmasına ilişkin eylemlerin, havacılık faaliyetinin kendi niteliklerinden kaynaklanan bir takım yapısal farklılıklar (örn. sınıraşan nitelikleri) göstermeleri, hava araçlarının kaçırılması ve alıkonulması suçunun, TCK'nın 233'üncü maddesinin bir alt fıkrasında değil, uluslararası suçlar arasında ayrı bir maddede düzenlenmesini bizce gerektirmektedir. Böylelikle düzenlenmenin, Lahey Sözleşmesindeki hükümler örnek alınarak daha ayrıntılı bir biçimde hazırlanması olanağı da belirebilir.

### **c. Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin 1971 Tarihli Montreal Sözleşmesi ve Ek Montreal Protokolü (1988) ile 1991 tarihli Montreal Sözleşmesi**

Hava ceza hukukunun gelişimi içinde Tokyo ve Lahey Sözleşmeleri, sadece uçak içinde gerçekleştirilen eylemleri göz önünde tutmaktaydı. Bu Sözleşmelerde uçak dışından ve uçak yerdeyken gerçekleştirilen yasal olmayan müdahaleler göz önüne alınmamıştı. İşte, Montreal Sözleşmesinin kaleme alındığı yıla doğru ilerlendiği günlerde, uçak kaçırma eylemleri azalıyor ama buna karşın uçaklara ve havaalanlarına yönelik başta sabotaj olmak üzere çeşitli terörist saldırılar artmaya başlamıştı<sup>56</sup>. Bu koşullarda Tokyo ve Lahey Sözleşmeleri eleştirilere konu olmuş ve bu iki Sözleşmedeki eksikliğin giderilmesi 1971 tarihinde imzalanan Montreal Sözleşmesiyle mümkün olabilmiştir. Bu doğrultuda Montreal Sözleşmesiyle birlikte, taraf devletlerin ulusal mevzuatlarının kapsam ve etkinliğinin genişletilmesi amaçlanmış, havacılık suçlarının soruşturulması, faillerinin yakalanıp cezalandırılması için etkin uluslararası iş birliğinin kurulabilmesi için bir çerçeve oluşturulmaya çalışılmıştır<sup>57</sup>. Montreal Sözleşmesi ile yanlış bilgilerin aktarıldığı yanlış iletişimlerin kurulması, uçakları konu alan şiddet eylemleri ve seyrüsefer ünitelerine karşı

---

araçlarının kaçırılması ve alıkonulması suçunun, kalkışma suçu olarak yeniden düzenlenmesi gerektiği de değerlendirilmelidir.

<sup>55</sup> Bkz. Erem ve Keyman (n 24) 2 vd.

<sup>56</sup> Dempsey (n 3) 668 vd.

<sup>57</sup> Abeyratne (n) 237

gerçekleştirilen kimi zarar ya da somut tehlike oluşturan eylemler öngörülmüştür<sup>58</sup>. Buna karşın Montreal Sözleşmesi, her ne kadar havaalanı ve uçuş öncesi güvenliğe odaklanmış olsa da birçok açıdan Lahey Sözleşmesinin tekrarı niteliğindedir<sup>59</sup>. Öncülleri gibi, askeriyede ve kollukta kullanılan hava araçlarını kapsam dışında bırakmaktadır. Barındırdığı devletlerin yargılama yetkilerine ve suçluların geri verilmesine ilişkin kurallar, diğer Sözleşmeler ile benzerlik gösterir. Diğer taraftan, Montreal Sözleşmesini öncüllerinden ayıran iki yönü olduğunu belirtebiliriz. İlk olarak Sözleşmede kimi yeni kavramların kullanıldığı görülebilir. Bu kavramlardan en önemlisi servisteki (kullanımdaki) hava aracı (*aircraft in service*) kavramıdır. Montreal Sözleşmesi'nin 2'nci maddesine göre, bir hava aracı, belirli bir uçuş için yer personeli veya mürettebat tarafından "uçuş öncesi hazırlanmaya başlanması ile inişten sonraki yirmi dört saat içerisinde" serviste kabul edilir; her halde, serviste bulunduğu süre uçağın uçuşta bulunduğu tüm süreyi de kapsayacaktır.

Montreal Sözleşmenin en önemli özelliklerinden bir diğeri de içerisinde bütün olasılıklar değerlendirilerek düzenlenen geniş yelpazedeki havacılık suçlarıdır<sup>60</sup>. Sözleşmenin birinci maddesine göre aşağıdaki eylemlerle bu eylemlere teşebbüs veya iştirak etmek suç olarak düzenlenmiştir:

-Bir kişinin kasıtlı olarak uçuş halindeki bir uçakta bulunan bir şahsa karşı uçağın emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel bir şiddet hareketinde bulunması,

-Servisteki bir uçağın tahrip edilmesi veya böyle bir uçağın uçamayacak hale getirecek şekilde veya uçuş halinde emniyetinin tehlikeye düşürmesi muhtemel bir hasara uğratılması,

-Servisteki bir uçağa, bu uçağı tahrip etmesi muhtemel olan veya onu uçamayacak hale getirecek veya uçuş halinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel olacak şekilde hasara uğratabilecek bir cihaz veya maddenin herhangi bir şekilde koyulması veya koydurtulması,

-Bir kişinin, hava seyrüsefer kolaylıklarını tahrip etmesi veya hasara uğratması veya bunların işletilmesine müdahale etmesi ve bu fiillerden birinin uçuş halindeki uçağın emniyetini tehlikeye düşürebilecek nitelikte olması,

---

<sup>58</sup> Dempsey (n 3) 659

<sup>59</sup> Dempsey (n 3) 671

<sup>60</sup> Abeyratne (n) 238

-Kişinin yanlış olduğunu bildiği bilgiler vermek suretiyle uçuş halindeki bir uçağın emniyetini tehlikeye düşürmesi suç olarak düzenlenmiştir. Gene aynı maddenin ikinci fıkrasında bu suçlara kalkışmanın veya bu suçları işleyen ya da kalkışanlara suç ortaklığı yapmanın suç olarak düzenlenmesinin gerektiği öngörülmüştür. Görülebileceği üzere, Montreal Sözleşmesinde düzenlenen suçlar, genellikle zarar veya zarar tehlikesi suçu olma özelliği taşımaktadır<sup>61</sup>. Montreal Sözleşmesi ile imzacı devletlere Sözleşmede öngörülen suçlar için ağır cezalar getirmeleri yüklenmiştir.

Türk mevzuatı açısından Sözleşmede yer alan eylemler göz önüne alındığında, kimi eksikliklerin olduğu görülür. Yukarıdaki eylemlerin, yanlış bilgi verme eylemi dışında Türk Ceza Kanunu'nun "mala zarar verme" başlıklı 151'inci maddesi ile havayolu ulaşımı alanında kamu hizmetinin geçici de olsa aksaması halindeyse "mala zarar vermenin nitelikli halleri" başlıklı 152'nci maddesinin üçüncü fıkrasına girdiği görülür. Kanımızca, Sözleşme hükümleri göz önüne alındığında, Türk Ceza Kanunu'nun 152'nci maddesine "hava aracı ve eklentilerine karşı mala zarar verme suçunun işlenmesi sonucunda hava aracının emniyetinin tehlikeye düşürülmesi" ibaresi eklenip mala zarar verme suçunun başkaca bir nitelikli hali düzenlenebilirdi. Böylelikle Türkiye, Sözleşmedeki yükümlülüklerini karşılayabilirdi. Diğer yandan Montreal Sözleşmesinin ilk maddesinin ilk fıkrasının (e) bendinde düzenlenen "yanlış olduğunu bildiği bilgiler vermek suretiyle uçuş halindeki bir uçağın emniyetini tehlikeye düşürmek" eylemi de Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yapılacak bir değişiklikte münhasıran suç olarak düzenlenebilirdi.

Her ne kadar, Montreal Sözleşmesi, yukarıdaki gibi kimi ayrıntılı düzenlemeler içerse de Lahey Sözleşmesi gibi muğlak kavramları barındırması, ulusal mevzuatlar arasındaki eş biçimliliği sağlayamaması, ağır cezaları nitelik ve miktar olarak net bir biçimde tanımlayamaması nedenleriyle eleştirilmiştir<sup>62</sup>. Sözleşmenin eksiklikleri en net biçimde ünlü "*Lockerbie Olayı*"<sup>63</sup> ile ortaya çıkmıştır<sup>64</sup>.

---

<sup>61</sup> Aynı paralelde bkz. Huang (n 41) 144-145

<sup>62</sup> Bkz. Dempsey (n 3) 672 vd.

<sup>63</sup> 259 kişiyi taşıyan American Pan-Am Havayollarına ait Boeing 247 tipi bir yolcu uçağının 21 Aralık 1988 tarihinde Londra-New York seferini gerçekleştirirken, Libya uyruklu kişilerce koyulan içinde düzenekli bombanın patlaması sonucu İskoçya Lockerbie yakınlarında düşmesi, uçaktaki yolcuların ve düştüğü yerdeki insanların öldüğü olay. Olayın hukuksal boyutu için bkz. Stefanie Schmal "Birleşmiş Milletler'de "Hukukun Üstünlüğü", (Çeviren: Yüksel Metin) (2002) 10(1-2) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 20

<sup>64</sup> Bkz. Dempsey (n 3) 673

Montreal Sözleşmesinin imzalanmasından sonraki dönemde, terör örgütleri taktik değiştirmiş, eylemlerini havalimanlarına taşımıştır. Örneğin, Tel Aviv’de, Atina’da, Asala tarafından Ankara Esenboğa ve Paris Orly Havalimanlarında birçok insanın ölümüne ve yaralanmasına neden olan terör eylemleri gerçekleştirilmiştir. Bu gibi terör eylemleri karşısında havalimanlarının güvenliğinin sağlanması amacıyla Montreal Sözleşmesine ek, iki yeni suçu içeren 1988 tarihli “Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havalimanlarındaki Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin Sözleşmeye Ek Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havalimanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Bastırılmasına İlişkin Protokol” imzaya açılmıştır<sup>65</sup>. Bu protokol, 1971 tarihli Montreal Sözleşmesi’nin hükümlerini sadece uçakları değil, havaalanlarının içindeki diğer kimi eylemleri de kapsayacak biçimde genişletmiştir<sup>66</sup>. Böylelikle, havaalanları içinde gerçekleştirilen şiddet eylemleri veya havaalanlarının tesislerine ya da hizmette bulunmayan hava araçlarına zarar verecek, zarar tehlikesi oluşturan eylemler de Sözleşme kapsamına girmiştir<sup>67</sup>.

Son olarak değinmek gerekir ki çalışmanın sınırlarını aşacağı ve çok önemli olmadığı<sup>68</sup> için ayrı bir başlık altında değinmediğimiz, *Lockerbie* olayından sonra hazırlanan, aynı adla bir sözleşme daha vardır: 1991 tarihli Montreal Sözleşmesi. Bu Sözleşme, patlayıcılar üzerinde sıkı bir rejim kurarak, yapımında kimyasal olarak işaretlenmemiş patlayıcıların üretilmesini, bulundurulmasını ve naklini önleme amacındadır<sup>69</sup>. Böylece plastik patlayıcıların daha üretim aşamasında denetlenmesine ve belirgin bazı özelliklerle/işaretlerle üretilerek kontrol noktalarında kolayca saptanabilir olmasına, işaretleri taşımayanların imha edilmesi ve askeri amaçlar dışında patlayıcıların dolaşımıyla kullanılmasının engellenmesine çalışılmıştır<sup>70</sup>. Bu hava araçlarında kullanılmaları halinde, çok büyük hasara ve can kaybına yol açabilecek patlayıcılara ulaşımın önlenmesi açısından önemli bir düzenlemedir.

Montreal Sözleşmesiyle birlikte, artık hava ceza hukukunun doğumuna tanıklık ettiğimizi söyleyebiliriz. Bu Sözleşmeyle artık suç olarak tanımlanıp tipikleştirilen eylemlerin

---

<sup>65</sup> Huang (n 41) 147

<sup>66</sup> Günel (n 10) 155

<sup>67</sup> Dempsey (n 3) 686

<sup>68</sup> Bkz. Dempsey (n 3) 687

<sup>69</sup> Dempsey (n 3) 660

<sup>70</sup> Bkz. Servet Başol, Hukuk ve Havacılık, (Yazarın Kendi Yayını) <<http://www.servetbasol.com/Kitaplar/HvH/120312-HukukVeHavacilik.pdf>> Erişim Tarihi: 20/02/2024, 148

sayıları artmış, Sözleşmenin uygulanabilme şartları netleşmiş, devletlerin yargılama yetkisinin kuruluşu ve suçluların geri verilmesine ilişkin düzenlemeler belirli bir yeknesaklık kazanmıştır. Öte taraftan, Montreal Sözleşmesinin hükümlerini 2010 tarihli Pekin Sözleşmesi ilga edilmiştir. Ne yazık ki Türk mevzuatının hava ceza hukukunun evrimi paralelinde, ilga edilen Montreal Sözleşmesindeki ilerlemeye dahi ulaşamadığını ileri sürebiliriz.

#### **d. Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Eylemlerin Önlenmesine İlişin 2010 tarihli Pekin Sözleşmesi**

Sivil havacılık tarihi incelendiğinde, uçak kaçırma eylemlerinin artış göstermesinin, terör eylemlerinin havalimanlarına taşınmasının, yeni düzenlemelere gereksinimi beraberinde getirmiş önemli kırılma noktaları oldukları görülür. Bu kırılma noktalarından bir diğeri de 11 Eylül 2001 saldırılarıdır<sup>71</sup>. Bu saldırılarda hava araçlarının, taşıdıkları yolcularla birlikte adeta sivil hedeflere yönelik birer bomba gibi kullanılması ve bu tür terör eylemlerinin yarattığı korku, hava emniyeti ve güvenliğine ilişkin düzenlemeleri tekrar tartışmaya açmıştır<sup>72</sup>. Bu tartışmalar eşliğinde, çağımıza ait yeni nesil tehditlerden korunmak amacıyla önleyici/ön alıcı (*preemptive & preventive*) adalet yaklaşımı benimsenmiştir<sup>73</sup>. Bu yaklaşımı yansıtan, hava ceza hukukunun uluslararası kaynaklarından güncel, son ve belki de en önemlisi Pekin Sözleşmesidir. Pekin Sözleşmesi, Lahey ile Montreal Sözleşmelerinin ve ek protokollerinin eksikliklerini gidermek, ulusal mevzuatların hava güvenliğine olası ihlâllere karşı pekiştirilmesi hedefiyle, 11 Eylül saldırılarından sonra, uzun yıllar süren çalışmalar sonunda 10 Eylül 2010 yılında imzalanmıştır<sup>74</sup>. Pekin Sözleşmesinin imzacı devletleri arasında Türkiye de bulunmaktadır.

Pekin Sözleşmesiyle, sivil havacılığa karşı gerçekleştirilen yasa dışı eylemlerin bastırılması, değişen zamanla birlikte ortaya çıkan yeni tehdit türlerinin önlenmesi, bu doğrultuda uluslararası iş birliğinin kurulması hedeflenmiştir. Sözleşme, 1971 tarihli Montreal Sözleşmesinin ve ona ek 1988 tarihli protokolünün yerine esas alınacaktır (Pekin Sözleşmesi m. 24). Bu bağlamda altını çizmek gerekir ki Pekin Sözleşmesine ulaşılan kadar, uçuş güvenliğini ilgilendiren ve hava ceza hukukuna doğrudan kaynaklık eden Tokyo, Lahey ve

<sup>71</sup> Olay hakkında bkz. BBC, “11 Eylül saldırıları: 2001’de neler yaşandı, 18 yılda neler değişti?”, <<https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-49653233>> Erişim Tarihi 19.1.2020

<sup>72</sup> Bkz. Gökhan Güneysu, “Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukukta Aykırı Eylemlerin Bastırılması Hakkındaki 2010 Pekin Sözleşmesi”, (2011) (83-84) Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi 7, 7 vd.

<sup>73</sup> Türk (n 4) 32

<sup>74</sup> Huang (n 41) 149

Montreal Sözleşmeleri, öğretilerde eleştirilen dört büyük sorunla karşı karşıya kalmıştır<sup>75</sup>. Bu sorunlardan ilki çok sayıda devletin bu anlaşmaları imzalamamış olması ve ilgili sözleşmelerinin uluslararası toplumca etkin bir biçimde hayata geçirilememesidir. İkinci sorun, bu sözleşmelerin yürütülmesine yönelik uluslararası yaptırımların yoksunluğundan kaynaklanır ki bu uluslararası hukukun süregelen bir açmazının yansımasıdır. Diğer ve belki barındırdıkları en önemli sorunsu siyasi suçlarla terör suçlarını birbirinden ayırmadaki başarısızlıklarıdır. Son sorunsu imzacı devletlerin sözleşmedeki yükümlülüklerini yerine getirirken uygulamaları gereken koruma tedbirlerine ilişkin şekli kurallara özensizce değinilmiş olmasıdır. Söz edilen bu sorunlar, işbu Sözleşmeler “1988 tarihli *Denizcilik Seyrüsefer Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi*”<sup>76</sup> ile karşılaştırıldıkları daha net bir biçimde ayırt edilebilir<sup>77</sup>. Tüm bu sorunlar Pekin Sözleşmesi ve Tokyo ile Lahey Sözleşmelerini değiştiren yukarıda kısaca değinilen ek protokollerle giderilmeye çalışılmıştır.

Pekin Sözleşmesi, yukarıda sözü edilen bu dört temel sorunu çözüme amacını güder. Buna karşın Pekin Sözleşmesinin de kendine göre sınırları vardır. Öncelikle her ne kadar Sözleşmenin amaçları içinde vurgulanmamışsa da korunmaya esas alınan hukuksal menfaat uçuş güvenliğidir ve bu nedenle Sözleşmede düzenlenen suçların hüküm doğurabilmesi tipikleştirdikleri eylemlerin diğer menfaatler yanında uçuş güvenliği için somut tehlike yaratmasına bağlıdır. Diğer yandan, Sözleşme uçuş halindeki veya hizmetteki hava araçlarını kapsamına aldığından, sahip olduğu başlığın tersine havacılık faaliyetinin uçuşa dair yönünü öncelikle değerlendirmeye almaktadır<sup>78</sup>. Pekin Sözleşmesi, “uçuş halindeki uçağı”, “hizmetteki uçağı” kendisinden önceki Sözleşmeler ile onların ek protokolleri gibi tanımlamış ve bu kavramlar üzerinde değişikliğe gitmemiştir. Yine daha önceki uluslararası sözleşmelerde olduğu gibi, askeri, gümrük kolluğu ve idari kolluk tarafından kullanılan hava araçları kapsam dışında bırakılmaktadır.

Pekin Sözleşmesi’nin en önemli özelliklerinden biri, Lahey Sözleşmesinden farklı türdeki hava korsanlığı eylem tiplerine<sup>79</sup> ek olarak Montreal Sözleşmesindeki eylemleri de

---

<sup>75</sup> Ruwantissa Abeyratne, “Terror In the Skies: Approaches to Controlling Unlawful Interference with Civil Aviation” 1997 2(2) *International Journal of Politics, Culture and Society* 245, 247 vd.

<sup>76</sup> Sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Özer D. Kızılsümer, “Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi” 2015 17(2) *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 27.

<sup>77</sup> Abeyratne, (n 75) 247

<sup>78</sup> İbid 142.

<sup>79</sup> Türk (n 4) 32

kapsaması ve haliyle daha ilk maddesiyle birlikte azımsanmayacak sayıda suçu içermesidir. Öte yandan bu Sözleşmeyle, biyolojik, kimyasal ve nükleer silahların yasadışı taşınması suç olarak kabul edilmiş, ayrıca siber terörizme değinilmiştir<sup>80</sup>. Sözleşmenin ilk maddesiyle getirdiği diğer yenilikler kısaca, uçağın silah olarak kullanılmasının, uçağa ve yerdeki takımlara (ekipman) zarar verecek tehlikeli saldırıların, havacılık terörünün finanse edilmesinin, bu amaçla örgütlenmenin suç olarak tanımlanmasıdır<sup>81</sup>. Sözleşme üçüncü maddesiyle, taraf devletlere, kapsamında tanımladığı suçlar için ağır cezalar öngörmelerini yüklemektedir. Bu kapsamda, imzacı devletler kendi mevzuatlarına göre tüzel kişilerin, yöneticilerinin veya bunları kontrol eden diğer kimselerin sözleşme kapsamında işlenen suçlardan dolayı, hukuksal, idari veya cezai sorumluluklarını düzenlemek, buna göre orantılı ve caydırıcı yaptırımlar öngörmek durumundadır (Pekin Sözleşmesi m. 4). Benzer düzenleme daha önce de görüldüğü üzere Lahey Sözleşmesinin 2'nci maddesinde de bulunmaktadır.

Pekin Sözleşmesindeki hepsi de kasten işlenebileceği öngörülen suçları, çeşitli açılardan gruplandırmak olanaklıdır. Bu gruplandırma türlerinden ilki Sözleşmenin kendi tasarımıyla çıkarılabilir. Sözleşmenin ilk maddesinin fıkralara ayrımı, aynı zamanda bize bir gruplandırma sunmaktadır. Sözleşmenin ilk maddesinin birinci fıkrasında uçuş güvenliği hukuksal menfaatini koruyan suçlar bulunur. Vurgulamak gerekir ki Sözleşmenin bu ilk maddesinin birinci fıkrasındaki eylemlerin söz konusu olduğu durumlarda Sözleşmenin devamındaki soruşturmaya, yargılamaya ve geri vermeye ilişkin hükümleri, uçağın uluslararası veya yurtiçi uçuşta olup olmadığı fark etmeksizin çeşitli koşulların varlığı halinde uygulama alanı bulur. Bu bakımdan Lahey Sözleşmesi ile paralellik gösterir. Bu koşullar, uçağın gerçek veya amaçlanan kalkış veya iniş yerinin söz konusu uçağın tescil devletinin ülkesi dışında olması, suçun tescil devleti dışında başka bir devletin ülkesinde işlenmiş olması ya da bu eylemlerin şüpheli/sanıklarının tescil devletinden başkaca bir devletin ülkesinde bulunmasıdır (Pekin Sözleşmesi m. 5).

Sözleşmenin ilk maddesini ikinci fıkrasında, havalimanlarının emniyetinin hukuksal menfaat olarak korunduğu suçlar düzenlenmiştir. Üçüncü fıkradaysa önceki fıkralarda bulunan kimi fiillerle ilgili tehditte bulunulması veya tehdide aracılık edilmesi yer alır. Dördüncü fıkrada, maddede sayılan kimi eylemlere kalkışmak, bunlara çeşitli şekillerde iştirak etmek, bu eylemleri gerçekleştiren suçluları kayırmak, suç delillerini yok etmek, suç

---

<sup>80</sup> Türk (n 4) 32

<sup>81</sup> Gemici (n 8) 172

olarak düzenlenmektedir. Beşinci fıkradaysa, önceki fıkralarda sayılan eylemlere öngelen hazırlık hareketleri, bu suçlar için anlaşma da dâhil olmak üzere suç olarak düzenlenmektedir. Bizse başkaca bir ayırım kullanacağız. Bu ayırimda, Sözleşmede düzenlenen suç konusu eylemler, uçak kullanılarak gerçekleştirilen eylemler, uçak içinde diğer şahıslara karşı gerçekleştirilen eylemler, uçaklara ve uçaklara ilişkin eşyalara karşı gerçekleştirilen eylemler, havalimanlarının emniyetine ilişkin eylemler olmak üzere gruplandırılmıştır. Bu gruplama çerçevesinde Sözleşmede yer alan suçlar şunlardır:

Pekin Sözleşmesi'nde uçak içindeki şahıslara karşı gerçekleştirilen suçlar

-Uçuş halindeki bir uçakta bulunan bir kimseye karşı, uçağın emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel bir şiddet hareketinde bulunmak (Pekin Sözleşmesi m. 1/1-a). Görülebileceği üzere sözleşmede, ilk tanımlanan suç, uçuş yapan bir uçak içinde uçağın güvenliğini tehlikeye düşürecek biçimde başka bir kişiye karşı etkili eylemde bulunmaktır. Bu düzenlemede dikkat edilmesi gereken nokta, uçuş halindeki uçağın içinde başka bir kişiye uygulanan her türlü etkili eylemin değil, ancak uçuş güvenliğini tehlikeye sokabilecek nitelikte olanların cezalandırılıyor oluşudur<sup>82</sup>.

Görülebileceği üzere ne Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda ne de Türk Ceza Kanunu'nun adam yaralamayı düzenleyen hükümlerinde Sözleşmede tanımlanan bu eylemi doğrudan kapsayacak bir madde bulunmaktadır.

Pekin Sözleşmesi'nde uçaklara, uçaklarla bağlantılı eşyalara ve uçakların emniyetine karşı gerçekleştirilen suçlar:

-Hizmette olan bir uçağı tahrip etmek veya böyle bir uçağı uçamayacak hale getirecek veya uçuş halinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel bir hasara uğratmak (Pekin Sözleşmesi m. 1/1-b). Burada da uçak üzerindeki zararın, uçuş güvenliğini tehlikeye düşürmeye elverişli olması gerekmektedir. Başka bir anlatımla uçak üzerindeki her maddi hasar, Sözleşme kapsamına girmez<sup>83</sup>.

-Hizmette olan bir uçağa, bu uçağı tahrip etmeye elverişli olan veya onu uçamayacak hale getirecek veya uçuş halinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel biçimde hasara uğratabilecek bir cihaz veya maddeyi, herhangi bir şekilde koymak ve koydurtmak (Pekin Sözleşmesi m. 1/1-c). Bu sözleşmede tanımlanan üçüncü suçtur. Hükümde, cihaz veya

<sup>82</sup> Ruwantissa Abeyratne “The Beijing Convention of 2010 on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation—an Interpretative Study” (2011) 4 Journal of Transportation Security 131, 136

<sup>83</sup> Abeyratne, The Beijing Convention (n 82) 137



maddenin tanımı yapılmamıştır<sup>84</sup>. Bu nedenle uçağın uçuş emniyetini tehlikeye düşürmeye elverişli her türlü madde hükmün kapsamına girer. Dolayısıyla, somut olayın şartlarına göre ilgili maddenin elverişliliği belirlenmelidir.

-Hava seyrüsefer teçhizat ve hizmetlerini tahrip etmek veya hasara uğratmak veya bunların işletilmesine müdahale etmek veya bu eylemlerden herhangi birinin uçuş halinde uçağın emniyetini tehlikeye düşürecek nitelikte olması Sözleşmede düzenlenen başka bir suçtur (Pekin Sözleşmesi m. 1/1-d). Bu hüküm, Sözleşmede tanımlanan dördüncü suç barındırmakta olup diğerleri arasında siber terörizmle bağlantısıyla dikkat çekicidir<sup>85</sup>. Bu madde, ilgili hava seyrüsefer teçhizat ve hizmetlerinin uluslararası hava seyrüseferinde kullanılması durumunda geçerli olacaktır (Pekin Sözleşmesi, m. 5/5).

-Yanlış olduğunu bildiği bilgileri vermek suretiyle uçuş halindeki bir uçağın emniyetini tehlikeye düşürmek, Sözleşmede yer alan suçlardan biridir. (Pekin Sözleşmesi m. 1/1-e). Sözleşmede tanımlanan bu beşinci suçun kapsamı da uçuş güvenliğinin tehlikeye düşürülmesiyle sınırlandırılmıştır. Örneğin, bir kişi, uçağa bomba koyulduğuyla ilgili sahte bir ihbarda bulursa ve bu ihbar nedeniyle uçuş iptal edilse, uçuş güvenliği üzerinde herhangi bir tehlike oluşmadığı için Sözleşmenin işbu hükmü uygulanamayacaktır<sup>86</sup>.

Görülebileceği üzere Türk mevzuatının yukarıda tanımlanan suçlar açısından Sözleşme ile uyumu oldukça zayıftır. Öncelikle uçakların maddi varlıklarına (gerek kendileri, ayrılmaz parçaları ve eklentilerine ilişkin olsun) karşı zarar verici eylemleri, Türk Ceza Kanunu'nun mala zarar vermenin düzenlendiği 151'inci maddesi doğrultusunda değerlendirmek olanaklıdır. Bu durumdaysa Sözleşmede yüklenen ağır ve etkili cezalarla bu eylemleri yaptırıma bağlama yükümlülüğünün yerine getirilip getirilmediği sorgulanabilir. Mala zarar verme suçunun cezanın ağırlaştırıldığı nitelikli hallerinin düzenlendiği TCK'nın 152'nci maddesinin üçüncü fıkrasında "*havayolu ulaşımı alanında kamu hizmetinin geçici de olsa aksaması*" haline yer verilmiştir. Kanımızca bu hükme "*veya uçuş güvenliğinin tehlikeye düşmesi durumunda*" ibaresi eklenerek Sözleşme kapsamındaki mevzuatımızdaki bir eksiklik giderilebilir. Sözleşmede yer alan uçağı tahrip etmesi muhtemel olan veya onu uçamayacak hale getirecek veya uçuş halinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel olacak şekilde hasara uğratabilecek bir cihaz veya maddeyi, herhangi bir şekilde koymak ve koydurtmak

---

<sup>84</sup> İbid 137

<sup>85</sup> İbid 137

<sup>86</sup> Abeyratne, The Beijing Convention (n 82) 138

suçu ile yanlış olduğunu bildiği bilgiler vermek suretiyle uçağın güvenliğini tehlikeye atmak suçu içinse kanımızca Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yapılacak bir değişiklikle yeni bir madde düzenlenmesi gerekmektedir. Uçakların elektronik sistemlerine karşı gerçekleştirilecek siber saldırılar içinse, Türk Ceza Kanunu'nun 244'üncü maddesine ek bir fıkra koyularak, sistemi engelleme, bozma, verileri yok etme veya değiştirme suçuna yeni bir cezayı ağırlaştırıcı nitelikli hal getirilebilir.

Pekin Sözleşmesi'nde uçaklar kullanılarak gerçekleştirilen suçlar:

- “Ölüme, ciddi bedensel yaralanmaya veya mal ve mülke veya çevreye ciddi zarar vermek amacıyla hizmette olan bir uçağı kullanmak” (Pekin Sözleşmesi m. 1/1-f) eylemini düzenleyen, Sözleşmenin barındırdığı altıncı suçu oluşturan bu hüküm, 11 Eylül saldırılarını hatırlatmaktadır. Yalnız bu hükümde dikkat çeken nokta, deniz hukukuyla paralel bir biçimde koruduğu menfaatler arasında çevreyi de almış olmasıdır<sup>87</sup>.

- “Hizmette olan bir uçaktan, ölüme, ciddi bedensel yaralanmaya veya mal ve mülke veya çevreye ciddi zarara sebebiyet veren veya vermesi muhtemel bir şekilde herhangi bir BKN (Biyolojik-Kimyasal-Nükleer) silah veya patlayıcı, radyoaktif veya benzer maddeler salmak veya boşaltmak” suçu, Sözleşmenin önemli düzenlemelerinden biridir (Pekin Sözleşmesi m. 1/1-h). Öğretide bu hükümle, özellikle bio-terörizm faaliyetlerinin hedef alındığına değinilmektedir<sup>88</sup>.

-“Herhangi bir uçakta, ulusal mevzuat kapsamında düzenlendiği şekilde koşullu veya koşulsuz olarak, bir kitleye gözdağı vermek, bir hükümeti veya uluslararası kuruluşu herhangi bir eylemi gerçekleştirmeye veya herhangi bir eylemin gerçekleştirilmesinden uzak durmaya zorlamak amacıyla ölüme veya ciddi yaralanmaya veya hasara sebebiyet vermek veya sebebiyet verme tehdidinde bulunmak üzere kullanılmasının amaçlandığını bilerek her nevi patlayıcı veya radyoaktif maddenin veya biyolojik-kimyasal-nükleer silahın veya nükleer alanında herhangi bir faaliyette kullanılma amacına sahip ham maddenin, özel bölünebilir maddenin, özel bölünebilir madde üzerinde işlem yapılmasını kolaylaştıran özel malzeme ya da donanımların veya yasal izin alınmadığını, bu amaç için kullanılacağını bilerek biyolojik-kimyasal-nükleer silahın üretimine ya da fırlatılmasına katkıda bulunan her nevi teknolojiyi taşımak, taşıtmak veya taşınmasını kolaylaştırmak” suçuna Sözleşmede yer verilmiştir (Pekin Sözleşmesi m. 1/1-i).

<sup>87</sup> İbid 139

<sup>88</sup> Abeyratne, The Beijing Convention, (n 82) 139

Ölüme, ciddi bedensel yaralanmaya veya mal ve mülke veya çevreye ciddi zarar vermek amacıyla hizmette olan bir uçağı kullanmak eylemi, kanımızca, Türk Ceza Kanunu'nun Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma başlıklı 179'uncu maddesine ve kaçırma eylemleri içinse Ulaşım Araçlarının Kaçırılması ve Alıkonulması başlıklı 223'üncü maddesine koyulacak ek bir fıkayla, cezayı ağırlaştırıcı nitelikli bir hal olarak düzenlenebilir. Bunun dışında kalan yukarıda sayılan eylemleri, maddede öngörülen ceza yaptırımını ağır olmasa da Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 141'inci maddesinin ilk cümlesi hükmü genişletici bir yorumla karşılayabilir. Öte yandan hükümdede değişikliğe gidilerek, Pekin Sözleşmesinde bulunan eylem tiplerini taşır hale getirilmesi ve öngörülen cezanın arttırılması daha doğru bir yol olacaktır. Bu hüküm konunun devamında daha ayrıntılı olarak incelenecektir.

Pekin Sözleşmesi'nde havalimanlarının emniyetine karşı suçlar:

-Herhangi bir kimsenin kanuna aykırı ve kasten herhangi bir düzenek, madde veya silah kullanarak aşağıda sayılan eylemlerden birini gerçekleştirmesi, söz konusu eylemin o havaalanı emniyetini tehlikeye atması veya tehlikeye atmasının muhtemel olması halinde Pekin Sözleşmesine göre suç işlenmiş olur. Bu eylemler: uluslararası sivil havacılığa hizmet veren bir havalimanında herhangi bir kimseye karşı, ciddi yaralanmaya veya ölüme sebebiyet veren veya vermesi muhtemel bir şiddet eyleminin gerçekleştirilmesi veya uluslararası sivil havacılığa hizmet veren bir havalimanındaki tesisleri veya böyle bir uçağı havalimanında bulunan ve hizmette olmayan bir uçağı tahrip etmek veya bu tesislere ve uçağı ciddi zarar vermek veya söz konusu havalimanındaki hizmetleri sekteye uğratmaktır (Pekin Sözleşmesi m. 1/2). Bu, Sözleşmenin başka bir ilgi çekici hükmüdür ve burada korunan menfaat havaalanının emniyetidir. Bu hüküm dolayısıyla havalimanının emniyetini herhangi bir tehlikeye atmayan ve bu uğurda araç, alet ve edevat kullanılmayan eylemler havalimanı içindeki insan, eşya veya yapılara zarar verse bile Sözleşme kapsamına giremeyecektir<sup>89</sup>.

Kanımızca, Pekin Sözleşmesi doğrultusunda Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yapılacak bir değişiklikle havalimanlarının güvenliğinin hukuksal menfaat olarak korunduğu bir suç tipinin ihdas edilmesi düşünülmelidir.

---

<sup>89</sup> Aynı paralelde başka bir görüş için bkz. Abeyratne, The Beijing Convention, (n 82) 140

Pekin Sözleşmesi'nde düzenlenen tehdit suçları:

-Sözleşmenin yukarıda değinilen, 1'inci maddesinin 1'inci fıkrasının (a), (b), (c), (d), (f), (g) ve (h) bentleri kapsamındaki veya 2'nci fıkrası kapsamındaki suçlardan herhangi birini işleme tehdidinde bulunmak veya herhangi bir kimsenin böyle bir tehde maruz kalmasına kanuna aykırı ve kasıtlı olarak sebebiyet vermek de suç olarak düzenlenmiştir.

Kanımızca, Türk Ceza Kanunu'nun "tehdit" suçunun düzenlendiği 106'ncı maddesinin ikinci fıkrasına ek bir bent eklenmesi suretiyle bu hükme kapsayıcı bir düzenlemeyle Türk ulusal mevzuatında yer verilebilir. Böylelikle mevzuat hem Lahey hem de Pekin Sözleşmeleri ile uyumlu duruma gelir.

Sözleşmede, birinci maddenin dördüncü fıkrasında düzenlenen, yukarıda sözü edilen kimi eylemlere kalkışmanın, iştirak etmenin, faillerini gizlemenin ayrıca suç teşkil etmesi gerektiği düzenlenmiştir. Sözleşmenin dördüncü maddesinin dördüncü fıkrasına göre, birinci maddenin birinci ve ikinci fıkraları kapsamındaki suçlara teşebbüs edilmesinin de ayrıca suç olarak düzenlenmesi gerektiği hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla bu suçlar, aynı zamanda kalkışma suçu olarak da öngörülebilir. Sözleşmenin birinci maddesinin dördüncü fıkrasına göre, birinci ve ikinci fıkralardaki suçları gerçekleştirmek veya bunlara teşebbüs etmek, üçüncü fıkradaki suçlardan birinin işlenmesi için başkalarını örgütlemek, yönlendirmek, suçlardan birinde suç ortaklığı yapmak, bu fıkralardaki suçları işleyenleri soruşturmadan, kovuşturmadan veya infazdan kaçmaları için yardım ve destek sağlamak suç olarak öngörülmüştür. Burada yer alan düzenlemeyi, Türk Ceza Kanunu'nun iştirake ilişkin genel hükümleri, Türk Ceza Kanunu'nun adliye karşı suçlar başlığı altında yer alan başta suçluyu kayırma ve suç delillerini ortadan kaldırma olmak üzere, 270. ve devamı maddelerinde yer alan düzenlemeler karşılıyor olsa da Pekin Sözleşmesi uyarınca münhasır hükümler getirilmesi daha doğru bir yol olabilir. Ek olarak Sözleşme birinci maddesinin beşinci fıkrasıyla, önceki ilk üç fıkrada düzenlenen suçları gerçekleştirmek için anlaşmanın da suç olarak düzenlenmesini hükme bağlamıştır. Türk Ceza Kanunu'nun 316'ncı maddesine getirilecek ek bir fıkrayla, havacılık suçlarına özel bir suç için anlaşma eylemine ağırlaştırıcı neden olarak yer verilmesi akla getirilebilir.

Pekin Sözleşmesinin ikinci maddesinde, yukarıdaki eylemleri tipikleştirirken kullanılan, uçuş, hizmetteki uçak, hava seyrüsefer teçhizat ve hizmetleri, toksik kimyasal, radyoaktif madde, nükleer madde, izotop bakımından zenginleştirilmiş uranyum, BKN (biyolojik-kimyasal-nükleer) silahlar, öncül, ham madde, özel parçalanabilir madde

kavramları tanımlanmıştır. Sözleşmenin Türk hukukuna doğrudan kaynaklık etmesi nedeniyle, burada yer alan tanımlar, yer bulduğu ölçüde, Türk Sivil Havacılık Kanunu'ndaki ve Türk Ceza Kanunu'ndaki düzenlemeler doğrultusunda kullanılabilir.

Pekin Sözleşmesi, doğup, büyüüp gelişmiş bulunan havacılık hukukunun olgunluk dönemlerini simgeliyor gibidir. Pekin Sözleşmesi ve Tokyo ile Lahey Sözleşmelerine getirilen ek protokollerle uluslararası mevzuat, artık eleştirileri önemli ölçüde aşmış, belirli bir kapsam, belirlilik ve uyum kazanmıştır. Buna rağmen sayılan tüm bu Sözleşmelerin ve barındırdıkları hükümlerin ne kadar etkin uygulandığı veya imzacı devletlerin iç hukuklarının bu Sözleşmelerin hükümleri ile ne kadar uyumlu olduğu hala sorulması ve vurgulanması gereken bir sorudur. Görülebileceği üzere, Türk mevzuatının henüz Pekin Sözleşmesi ile uyumlu olduğunu söyleyebilmek güçtür. Sözleşmede yer alan suçlar hakkında gözlemlenen mevzuatımızdaki eksiklikler yukarıda ele alınanlarla sınırlı değildir. Sözleşmenin ilk maddesinin beşinci fıkrasında, bu maddenin önceki fıkralarında sayılan kimi eylemlere öngelen hazırlık hareketlerinin, bu suçlar için anlaşma dâhil olmak üzere yaptırıma bağlanması akit devletlere yüklenmiştir ve özellikle bu yükümlülük bakımından da Türk mevzuatı ciddi bir eksiklik göstermektedir.

## 2. Ulusal Kaynaklar

Ulusal mevzuatta, hava ceza hukukunun ilk ve doğrudan kaynağı doğaldır ki Anayasadır. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın kişi dokunulmazlığı ile maddi ve manevi varlığına, kişi hürriyetine ve güvenliğine, seyahat hürriyetine, mülkiyet hakkına, hakların korunmasına ilişkin ve milletlerarası antlaşmaların uygun bulunmasına ilişkin hükümleri hava ceza hukukuna doğrudan kaynaklık eder.

5237 sayılı Türk Ceza Kanunu, içerdiği genel ilkeler ile kimi suçlar ve cezaları ile hava ceza hukukunun doğrudan kaynakları arasındadır. 6107 sayılı Cezai Konularda Uluslararası Adli İşbirliği Kanununda sınır aşan nitelik gösterebilen, yabancı failer tarafından işlenebilen havacılık suçları söz konusu olduğunda, Türk hava ceza hukukunun doğrudan kaynakları arasında yer alır.

5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu, bilhassa koruma tedbirlerine ve soruşturmaya ilişkin hükümleriyle Türk hava ceza hukukunun doğrudan kaynaklarından başka bir tanesidir. Türk hava ceza hukukunun diğer bir doğrudan kaynağı da birçok havacılık düzeninin korunmasına ilişkin birçok suç ve ceza içeren hükmüyle, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunudur.

## II. SİVİL HAVACILIK DÜZENİNE KAŞRI İŞLENEN SUÇLAR

### A. Havacılık Suçlarının ve Sivil Havacılık Düzenine Karşı Suçların Genel Özellikleri

#### 1. Havacılık Suçlarının Genel Özellikleri ve Düzenleniş Biçimleri

Genel olarak havacılık suçlarının, özel olarak Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda düzenlenen, sivil havacılık düzenine karşı suçların, ekonomik suçlarla örtüşen özelliklere sahip oldukları görülür. Kanımızca bunun en önemli nedeni *mala prohibutum* nitelikleridir. Havacılık düzenine karşı suçların, ekonomik suçlarla örtüşen en dikkat çekici yanı sıra atıf ve eksik ceza normlarından oluşmalarıdır. Yan ceza kanunlarındaki diğer ekonomik suçlar gibi bu suçlar da kanunun barındırdığı çeşitli davranış kurallarına göndermede bulunan ve bunları ceza yaptırımına bağlayan bir hükümlerle yaratılır. Türk Sivil Havacılık Kanunundaki suçlar, Kanunun 141'inci maddesinde, diğer maddelerin hükümlerine yapılan göndermelerle ve göndermede bulunulan madde hükümlerinin ihlâli halinde ceza yaptırımının uygulanacağını öngörülmesiyle oluşturulmuştur. Bu yüzden ekonomik suçların yaratılma biçimlerine ilişkin eleştiriler<sup>90</sup>, Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda düzenlenen suçlar için de getirilebilir. Zira bu Kanunun 141'inci maddesiyle gönderme yapılan hükümler, en başından ceza hukukunun kanunilik ilkesi ve etkileri göz önüne alınarak hazırlanmış normlar değildir.

Havacılık düzenine karşı suçların ekonomik suçlarla örtüşen bir diğer özelliği de bu suçların çoğunlukla beyaz yakalı failer tarafından işlenebilecek özgü faili suçlardan oluşmalarıdır. Türk Sivil Havacılık Kanunu'ndaki suçların çoğu özgü faili suçlardır ve uçuş boyunca hava aracının sevk ve idaresinden sorumlu personel, yani pilotlar tarafından işlenebilirler. Bu bağlamda hava ceza hukukundan geniş anlamıyla havacılık suçlarıyla hava ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonulması suçunu hariç tutarsak, geri kalan havacılık suçlarının kriminolojik bakımdan bazı genel özelliklere sahip olduğu savlanabilir ve beyaz yakalı suçluluk içerisinde değerlendirilebilmelerinin olanaklı olduğu düşünülebilir. Bu doğrultuda önemle vurgulamak gerekir ki havacılık faaliyetinin hiçbir alanında vasıfsız işçi çalışmaz. Başka bir anlatımla, başta pilotlar olmak üzere sıkı kurallar çerçevesinde eğitilmemiş, yetkilendirilmemiş hiç kimse havacılık faaliyetleri içinde yer alamaz<sup>91</sup>.

<sup>90</sup> Bkz. Özgür Küçüktaşdemir, Ekonomik Suçlar Bağlamında Türk Ticaret Kanununda Düzenlenen Suçlar ve Cezalar, (Seçkin 2018)

<sup>91</sup> Bkz. Servet Başol, Havacılık Hukuku ve Kavramı, III. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı (16-18/9/2010 Anadolu Üniversitesi) <<http://www.servetbasol.com/Articles/UHUK-2010-076.pdf>> 6.

Nasıl ki ekonomik suçlarda, ekonomik düzenin korunması odağa alınmışsa, havacılık suçlarının ihdas edilmesindeki temel ve ortak amacın (*ratio legis*) havacılıkta düzenin sağlanması olduğu söylenebilir. Zaten, uçuş güvenliği ancak havacılıkta düzenin sağlanmasıyla olanaklıdır. Kaldı ki ilgili uluslararası sözleşmelerin hükümlerinden gözlemlenebileceği üzere hem hava araçlarının hem de havalimanları ile eklentilerinin hem de bunlardan yararlananları korumanın yegâne yolu havacılık düzeninin sağlanması ve korunmasından geçer. Genel olarak havacılık suçlarının, özeldeyse, sivil havacılık düzenine karşı suçların, ekonomik suçlarla paralel diğer bir yönüyle korudukları hukuksal menfaatler düzleminde ortaya çıkar. En genel ve yüzeysel anlatımıyla ekonomik suçlarla nasıl temelde, ekonomik ilişkilerde güven unsuru korunmaya çalışılıyorsa havacılık suçlarında da diğer menfaatlerin yanı sıra havacılık faaliyetlerine ilişkin kamusal güven korunur. Aşağıda bu konuya daha ayrıntılı olarak değinilecektir. Yine genel olarak havacılık suçlarının, özeldeyse sivil havacılık düzenine karşı suçların başka bir genel özelliğiye, ekonomik suçlarla benzer bir biçimde, gayri muayyen mağdurlu suçlardan oluşmalarıdır. Bu konuya da aşağıda daha ayrıntılı bir biçimde değinilecektir. Havacılık suçlarının son ve başka bir paylaştıkları yönse, çoğunlukla soyut veya kimi zamansa somut tehlike suçu olarak karşımıza çıkmalarıdır.

Havacılık suçlarının kendilerine has en dikkat çekici yönleriye, sınıraşan ve ulusötesi suçlar olabilme niteliğini göstermeleridir. Sivil havacılığa uluslararası açıdan bakıldığında, uçuşları biri uluslararası diğer ulusal uçuşlar olmak üzere ayırma tabi tutmak gerekir. Ulusal uçuşlar, hava araçlarının, tabiiyetinde buldukları ülkenin sınırları içerisinde iki nokta arasında kalkış ve iniş gerçekleştirmelerini tanımlar. Uluslararası uçuşlarsa, bir hava aracının tabiiyetinde bulunduğu ülkenin dışında, iniş veya kalkış gerçekleştirdiği uçuşlar olarak özetlenebilir<sup>92</sup>. Bu bağlamda havacılık suçlarının bir diğer dikkat çekici yanı, uçağın hava sahasındaki yerinin saptanmasındaki kimi güçlüklerin varlığıdır. Zira havacılık suçları seyrüsefer sırasında gerçekleştirilebildiklerinden ve haliyle uçuşu engelleyen ülkelerarası somut bir sınır çizilemediğinden, fiilin işlendiği sırada uçağın yeri kimi zaman net bir biçimde belirlenemez. Bu durumun doğal bir sonucu devletlerin yargılama yetkisi açısından kimi ihtilafların ortaya çıkmasının muhakkak olmasıdır<sup>93</sup>. Bu durumu bir örnekle açıklamak gerekirse, Türkiye'den kalkıp New York'a gitmekte olan Ukrayna'ya kayıtlı bir uçağın içinde, o sırada transit geçilen Almanya üzerindeyken, Rus vatandaşı A'nın, Amerikan vatandaşı B'yi, çıkan bir kavga sırasında ağır bir biçimde yaralamasını ve bu olay üzerine

---

<sup>92</sup> Denaro (n 33) 173

<sup>93</sup> Denaro (n 33) 171

kaptan pilotun Çekya'ya acil iniş yapmasını düşünebiliriz<sup>94</sup>. Bu nedenlerle devletlerin yargılama yetkisine ve *non bis in idem* ilkesine ilişkin çıkabilmesi muhakkak kimi sorunlar<sup>95</sup> Tokyo Sözleşmesi'nden başlanarak yukarıda sözü edilen uluslararası sözleşmeler aracılığıyla çözülmeye çalışılmıştır. Öte yandan, Sözleşmelerin kapsamının, özellikle uçak kaçırma eylemleri söz konusu olduğunda sadece salt uluslararası uçuşlarla sınırlı olmadığına da altının çizilmesi gerekir<sup>96</sup>. Havacılık suçları söz konusu olduğunda ceza normunun yer bakımından uygulanması konusuna, çalışmanın ilerleyen bölümlerinde değinilecektir.

## 2. Havacılık Suçlarının Maddi Konusu

Hava hukukunun temel konusunu hava araçları oluşturmaktadır<sup>97</sup>. Havacılık suçları da tanımları gereği hava araçlarında veya hava araçları kullanılarak, havacılık faaliyetleri ile işleri sırasında gerçekleştirilen eylemlerden oluşmaktadır. Dolayısıyla genel olarak hava ceza hukukuna bakıldığında kimi istisnaları olmakla birlikte, bu alandaki suçlarının konusunun hava araçları olduğu görülebilir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne göre hava aracı, havanın yeryüzüne basıncından başka, atmosferdeki havanın tepkimesinden aldığı destekle havada tutunabilen herhangi bir makine olarak tarif edilmektedir<sup>98</sup>. Hava aracı kavramının, havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetlerine sahip her türlü aracı ifade ettiği, Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 3'üncü maddesinin (d) bendinde de açıklanmıştır. Dolayısıyla sivil havacılıkta hava aracı kavramının içine, büyük ya da hafif uçaklar, helikopterler, serbest balonlar, zeplin, planör vb. gibi havalanabilme ve havada seyredebilme özelliğine sahip her türlü araç girer<sup>99</sup>. Bu tanımda göz önüne alınması gereken, sadece havada seyredabilmenin değil, havalanabilmenin de hava aracı olmanın olmazsa olmaz bir unsuru olarak ele alındığıdır. Örneğin, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Akrobatik Uçuş Yetkilendirme Esasları Talimatında, hava araçları, atmosferde, havanın dünyanın yüzeyine karşı olan reaksiyonları dışındaki hava reaksiyonlarından destek alabilen her türlü araç olarak tanımlanmıştır. Kanımızca bu tanım daha doğrudur.

Tüm bu söylenenlere ek olarak günümüzde kullanımları artan insansız hava araçlarına da değinmek gerekir. Teknolojinin gelişmesiyle beraber insansız hava araçları ortaya çıkmış

---

<sup>94</sup> Bu örnek için bkz. Sopilko ve Shevchuk (n 22) 122

<sup>95</sup> Abeyratne (n 75) 218

<sup>96</sup> Bu bağlamda örneğin bkz. Denaro (n 33) 173 vd.

<sup>97</sup> Günel (n 10) 12

<sup>98</sup> Günel (n 10) 12

<sup>99</sup> Sorgucu (n 2) 28



ve bunlar hava araçlarının sınıflandırılmasında günümüzde artan bir biçimde kullanılan ayrı bir türü oluşturmuştur. İnsansız hava araçları da özellikleri gereği, “hava aracı” kavramının içine girerler<sup>100</sup>. İnsansız hava araçlarının içine, başta *drone*, *quadcopter*, *multicopter* türleri olmak üzere, değişik büyüklük ve kapasitelerde olabilen askeri araçlardan oyuncaklara kadar geniş yelpazede birçok araç girer<sup>101</sup>. Tanımları gereği<sup>102</sup> hava araçları arasında sayıldıklarından, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun cezai hükümleri, yapılarına uyduğu sürece insansız hava araçlarına da uygulanmalıdır. Dolayısıyla, kimi havacılık suçlarının, kapalı mekânlarda bulunmadıkları sürece insansız hava araçlarıyla işlenebilmesi olanaklıdır.

Buna karşın, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün 2016 tarihli “*İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı*”<sup>103</sup>, “sorumluluk, güvenlik ve yasaklar” başlıklı 27’nci maddesinde, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun “Yasaklar” başlıklı 93’üncü maddesinde yer alan hükümlerin aksine hareket edilmesi halinde, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelik kapsamında yaptırım uygulanacağı belirtilmiştir. Çalışmanın devamında inceleneceği üzere Türk Sivil Havacılık Kanunu 93’üncü maddesinin kimi bentleri için adli cezalar öngörülmüşken, bir talimat ile insansız hava araçlarının kullanım yasaklarına sadece idari para cezası öngörülmüş olduğunu belirtmek, eğer insansız hava araçlarına istisna getirilmek isteniyorsa normlar hiyerarşisine aykırıdır, yok eğer aynı zamanda idari para cezası uygulanması hedeflenmişse bunun, *ne bis in idem* (mükerrer yargılanamama ve cezalandırılmama) ilkesine aykırılık<sup>104</sup> oluşturabileceği de düşünülmelidir. Eğer amaç, insansız hava araçlarının kullanıldığı eylemlere sadece idari para cezası uygulamaksa bunun yapılabilmesi ancak bir kanun değişikliği ile olanaklıdır<sup>105</sup>. Bu

<sup>100</sup> Gizem Yardımcı, “İnsansız Hava Araçlarına Türk Mevzuatından Bir Bakış”, 2019 3(1) Journal Of Aviation 61, 67 vd.

<sup>101</sup> Yardımcı (n 100) 67

<sup>102</sup> Sivil bir insansız hava aracının unsurları, havalanabilmesi, havada seyredebilmesi, insansız (mürettebatsız) olması, sivil nitelik göstermesi, uzaktan veya otonom operasyon ile İHA pilotu tarafından kontrol edilmesidir (İbid 68).

<sup>103</sup> Talimat için bkz. İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı (SHT-İHA), <[http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/SHT-IHA\\_WEB.pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/SHT-IHA_WEB.pdf)>

<sup>104</sup> Bir fiile, aynı anda hem idari ceza hem de adli ceza uygulanabileceğine, zira idari düzen ile adli düzenin birbirilerinden farklı oldukları ve dolayısıyla değişik hukuksal menfaatleri koruduklarıyla ilgili karşıt görüş için bkz. Murat Ekinci, “Ceza Hukuku İlkeleri Açısından İdari Yaptırımlar” 2017 13 YBHD 19 48

<sup>105</sup> İnsansız Hava Araçları Talimatnamesindeki (SHT-İHA) eleştirilebilecek yönler burada sözü edilenle sınırlı değildir. Konunun kapsamı dışında kaldığı için ayrıntılı değinilmeyecektir. Örneğin, insansız hava aracının kaydı alınırken, kullanıcısının adli sicilinin istenmesi ama hangi suçların kayda engel oluşturduğunun tam olarak belli olmaması eleştiri konusu yapılmıştır. Tüm bu hukuka aykırılıklarla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Yardımcı (n 100) 69 vd.

değişiklik, hava aracı kavramının tanımı yapılırken, insansız hava araçlarının ayrıca tanımlanması üzerine olabilir. Böyle bir değişiklikte, insansız hava araçlarını da boyutlarına, taşıma kapasitelerine, uçuş yeteneklerine ve kullanım amaçlarına göre kategorilere ayırmak ve bunlara göre yaptırım belirlemek herhalde en doğru yoldur.

Hava araçları hukuksal açıdan, kamu hizmetine tahsis edilmelerine göre devlet hava aracı ve sivil hava araçları olmak üzere ikili ayrıma tabi tutulmaktadır<sup>106</sup>. Türk Sivil Havacılık Kanunu da bu ayrımı benimsemiştir<sup>107</sup>. Kanun'un 3'üncü maddesinin (c) bendine göre devletin mülkiyetinde olup, devlet tarafından askerlik, güvenlik ve gümrük hizmetlerinde kullanılan hava araçları, devlet hava araçlarıdır. Bu ayrım yukarıda da ele alındığı üzere, hava ceza hukuku açısından önem arz eder. Zira uçuş güvenliğine ilişkin yukarıda değinilmiş uluslararası sözleşmelerde, askeriye koluğa ve gümrük koluğuna ait hava araçları kapsam dışında tutulmuştur. Bu durum ulusal hukukta da yansımalarını gösterir ve sivil havacılık ayrı bir alan olarak düzenlenir. Dolayısıyla, havacılık suçlarının maddi konusunu sivil hava araçları oluşturur. Sivil hava araçları, askeri hava araçları ile devlet hava araçları dışında kalan araçlardır<sup>108</sup>.

Sivil hava araçları da tabiiyetlerine göre Türk sivil hava araçları ve yabancı sivil hava araçları olmak üzere ikiye ayrılmaktadır<sup>109</sup>. Şikago Sözleşmesi'nden bu yana hava araçlarının tescil edildikleri devletin tabiiyetinde oldukları kabul edilmektedir. Bir hava aracının birden fazla devlete tescili geçerli olmamakla birlikte, tescilin bir devletten diğerine nakli olanaklıdır<sup>110</sup>. Bunun dışında, Kanunda aksi belirtilmemişse gerçekleştirilen hava faaliyetinin amatör veya profesyonel, genel ya da ticari olması, ceza sorumluluğunun doğmasını engellemez.

### **3. Uçuş Güvenliğine Karşı Suçlarda Fail ve Uçuş Operasyonlarındaki Hiyerarşik Düzen**

Havacılık faaliyetinde, belirli mesleklerde, belirli statüde kişiler yer almaktadır. Hatta her bir hava taşımacılığı faaliyetinde o sırada münhasıran kaç kişinin katıldığı dahi bellidir. Bu bağlamda havacılık faaliyetinde yer alanları çeşitli sınıflandırmalara göre gruplandırmak

---

<sup>106</sup> Kanımızca, bir önceki paragrafta da değindiğimiz üzere bu ayrıma insansız hava araçları da eklenmelidir.

<sup>107</sup> Sorgucu (n 2) 28

<sup>108</sup> Yardımcı (n 100) 69

<sup>109</sup> Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 49'uncü maddesinde bir hava aracının hangi şatları taşıması durumunda Türk sivil hava aracı sayılacağı düzenlenmiştir.

<sup>110</sup> Günel (n 10) 81

olanaklıdır. Bu doğrultuda birinci basamakta, görevli personel ve yolcular arasında ayrıma gittik. Görevli personeli de uçuş operasyonlarında ve yer hizmetlerinde bulunanlar olmak üzere ikiye ayırdık. Yer hizmetleri konunun sınırlarını aştığından ayrıca değinme gereği görmüyoruz. Sivil havacılık mevzuatına göre uçuş operasyonlarında bulunanların kendi aralarındaki hiyerarşik düzen sırasıyla şu biçimdedir: sorumlu kaptan pilot, yardımcı pilot, kabin amiri ve kabin memuru<sup>111</sup>. Bu personelin her birinin uçuş, öncesi, uçuş sırasında ve uçuş sonrasında çeşitli görevleri vardır. Hiyerarşide yükselebilmek, çeşitli ileri eğitimleri almış olmaktan ve belirli şartları taşımaktan geçer. Örneğin, pilotların bir hava aracını uçurabilmesi, o hava aracı modeliyle uçabilme yetkinliklerine bağlıdır. Bu çalışmada dar anlamıyla havacılık suçları üzerinde durulacağından, sadece pilotlar arasındaki hiyerarşik düzene değinilecektir. Bu başlık altında sadece pilotlara değinilmesini iki bakımdan gerekçelendirmek olanaklıdır. İlk olarak Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda düzenlenen sivil havacılık düzenine karşı suçlar incelendiğinde, bu suçların çok büyük çoğunluğunun, çalışmanın ilerleyen bölümlerinde irdeleneceği üzere ancak uçağı kullananlar tarafından işlenebileceği görülecektir. Bu suçların küçük bir bölümü yolcular tarafından da işlenebilir. Diğer yandan gerek ülkemizin tarafı olduğu uluslararası sözleşmeler gerekse de ulusal mevzuatımız sorumlu kaptan pilota kimi kolluk yetkileri de vermektedir.

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda sorumlu kaptan pilotun yetki ve sorumluluklarının belirlenmiş olduğu görülür. Kanun, sorumlu kaptan pilotun yetki ve sorumluluklarını üç ayrı maddede üç başlık altında düzenlemiştir. Kanun, ilk önce 100'üncü maddesiyle, sorumlu kaptan pilotun genel yetki ve sorumluluklarını tanımlar. Bu maddeye göre sorumlu kaptan pilot, "*hava aracının, can ve mal güvenliğini sağlayacak surette sevk ve idaresinden birinci derecede sorumlu olup, olağanüstü durumlarda gereken önlemleri almaya yetkilidir.*" Kanun, devamında, 101'inci maddesiyle kaptan pilota idari yetkiler tanır ve sorumluluklar yükler. Kanunun 102'nci maddesindeyse sorumlu kaptan pilotun adli yetki ve sorumlulukları belirlenmiştir. Sorumlu kaptan pilot hava aracında emniyet ve düzenin sağlanması için gerekli tedbirleri almaya, hava aracında bulunan kişilere emir vermeye, onları hava aracından çıkarmaya yetkilidir. Sorumlu kaptan pilotun idari sorumlulukları arasındaysa, uçuş sırasında gerçekleşen doğum ve ölüm olaylarını raporlamak, hava aracında uçuş sırasında yasal olarak bulundurulması gereken tüm belgeleri bulundurmak, onları usulünce tutmak sayılmıştır. Sorumlu kaptan pilotun adli yetki ve sorumluluklarıysa çalışmanın ilerleyen bölümlerinde

---

<sup>111</sup> Bkz. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Uçuş Operasyonları <<http://web.shgm.gov.tr/tr/kabin-memuru/2145-ucus-operasyonlari>> Erişim Tarihi: 6/01/2020

ayrıntılı olarak değinilecektir. Bunun yanına, sorumlu kaptan pilotun Kanunda sayılan bu yetkilerinin Tokyo Sözleşmesi ile gösterdiği uyuma işaret edilmelidir.

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yer alan suçların büyük çoğunluğunun uçağın kullanımıyla ilgili oldukları görüldüğünde, özgü faili suçlardan oluştukları ve buradaki özgü failin de ilk elde karar ve talimat vermeye yetkili sorumlu kaptan pilot olduğu söylenebilir. Sorumlu kaptan pilot ve yardımcı pilot ile diğer kabin görevlileri arasındaki ilişki hiyerarşik bir ilişkidir. Dolayısıyla bu noktada akla Türk Ceza Kanunu'nun 24'üncü maddesi gelebilir. Türk Ceza Kanunu'nun 24'üncü maddesine göre, konusu suç oluşturan emir hiçbir surette yerine getirilemez ve aksi takdirde yerine getiren ile emri veren sorumlu olur. Dolayısıyla, yardımcı pilotlar kaptan pilotun talimatlarının suç oluşturduğunu düşünüyorsa emri yerine getirmemelidirler. Yardımcı pilotlar, sorumlu kaptan pilotun konusu suç oluşturan emirlerini bilerek ve isteyerek yerine getirdiklerindeyse o suçun müşterek faili olurlar. Sözü edilenler aynı biçimde, pilotlar ile kabin görevlileri ve kabin amiri ile kabin görevlileri arasındaki hukuksal ilişki için de geçerlidir.

#### 4. Havacılık Suçlarının Hukuksal Konusu

Genelleme yoluna gidildiğinde, dar anlamıyla havacılık suçlarıyla, havacılık düzenine karşı suçlarla korunan ortak hukuksal menfaatler uçuş güvenliği ve ikincil olarak da havacılık faaliyetinin düzenli bir biçimde gerçekleştirildiğine duyulan güvendir. Bu savımızı kuvvetlendirmek adına, genç bir sözleşme olan Pekin Sözleşmesi'nin giriş bölümünü örnek gösterebiliriz.

Uçuş güvenliği kavramı, Şikago Sözleşmesi'nin 17'nci ekinde, sivil havacılığı yasadışı bir müdahaleye karşı korumak için insani ve maddi kaynaklar ile önlemlerin bir karışımı olarak tanımlanmıştır<sup>112</sup>. Uçuş güvenliği, hava aracını tehlikeye düşürebilecek ona karşı her türlü fiili inceler ve ceza yaptırımına bağlanmasını gerektirebilir<sup>113</sup>. Uçuş güvenliğini tehlikeye düşüren fiiller eğer cezayla yaptırıma bağlanmışlarsa havacılık suçlarını oluştururlar.

#### 5. Havacılık Suçlarında Mağdur

Genel olarak ve dar anlamıyla havacılık suçlarının mağdurunun toplum olduğu, toplumu oluşturan gayri muayyen kimlik ve sayıda kişi olduğu söylenebilir. Yani bu suçlar,

---

<sup>112</sup> Türk (n 4) 11

<sup>113</sup> Günel (n 10) 13

gayri-muayyen mağdurlu suçlardır. Zira havacılığın düzen içinde gerçekleşmemesi, sadece hava aracını yönetenlerin değil, hava aracında bulunan kişilerin, hava aracında bulunan eşyaların sahiplerinin, hatta hava aracının düşmesi halinde karada yer alanların, hava limanları göz önüne alındığında burada bulunan kişilerin menfaatlerini aynı anda etkilenmektedir. Nitekim, 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nda "ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonulması suçu" topluma karşı suçlar altında tasnif edilmiştir.

## **B. Sivil Havacılık Düzenine Karşı İşlenen Suçlar**

### **1. Uçuş Yasakları ve Sınırlamalarına Uymama Suçu**

#### **a. Kanunun Düzenlemesi**

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 141'inci maddesinde, bu Kanunun 7'nci maddesine aykırı davranışta bulunanların altı aydan üç yıla kadar hapis cezasıyla cezalandırılacakları kurala bağlanmıştır. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun "Uçuş Yasakları ve Sınırlamaları" başlıklı 7'nci maddesiyle Cumhurbaşkanına, kamu düzeni ve emniyetin sağlanması amacıyla veya askeri nedenlerle, geçici veya sürekli bir önlem olarak, Türk hava sahasının tamamının veya belirli bölümünün kullanılmasını veya belirlenmiş bölgeler üzerinden uçuşu yasaklayabilme veya kısıtlayabilme yetkisi verilmiştir. Gene bu maddeye göre uçuş güvenliğini sağlamak amacı ile Genelkurmay Başkanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca konulacak diğer kısıtlar, bu kurala tabi olmaksızın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca uygulanabilir. Görülebileceği üzere bu suç, bir açık ceza normundan<sup>114</sup> oluşmaktadır. Burada müeyyide Kanunla öngörülmüştür ama hangi bölgelerin uçuşa yasaklanacağı veya kısıtlanacağı idare tarafından belirlenecektir. Dolayısıyla uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla idare tarafından uygulanabilecek hava sahasının kullanımıyla ilgili sınırlamaları ihlal etmek suç olarak düzenlenmiştir.

#### **b. Fiil**

Hava sahası, hava boşluğunda hak konusu olabilen sahadır<sup>115</sup>. Devletler kendi ülkelerinin hava sahasında egemenliğe sahiptirler ve hava sahasının kullanımına ilişkin kimi kamusal kısıtlar getirebilirler. Hava sahasının kullanımının kısıtlandığı bölgeler, hava araçları ve insansız hava araçları arasında farklılık gösterir. Uçuşa yasak bölgelerle ilgili idarenin alabileceği kararlara, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 2565 sayılı Askeri Yasak

<sup>114</sup> Açık ceza normları için bkz. Zeki Hafizoğulları, Ceza Normu (US-A Yayıncılık 1996) 280

<sup>115</sup> Türk Hukuk Kurumu, Türk Hukuk Lügati (Başbakanlık Basımevi 1991) 122

Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu, 1700 sayılı Dâhiliye Vekâleti Kanunu, İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı (SHT-İHA) ve Amatör Havacılık Faaliyetleri Yönetmeliği kaynaklık etmektedir. Üzerinde uçuşun kısıtlandığı bölgeleri İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatından yola çıkarak iki gruba ayırmak olanaklıdır: özel izne tabi olan bölgeler ve uçuşa yasak bölgeler. Bu Talimatta, özel izne tabi bölgeler, “ilgili kurumlar tarafından tanımlanan ve uçuş yapılması özel izne tabi olan bölgeler” olarak tanımlanmıştır. Aynı Talimatta uçuşa yasak bölgelerse, “ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından uçuşa yasaklanan ve uçuş izni talep edilemeyen sahalara” olarak ifade edilmiştir. 1700 sayılı Dâhiliye Memurları Kanunu’nun 27.maddesine göre, mülki amirler de uçuş yasağı getirebilir<sup>116</sup>. Suç, Türk hava sahasının tamamını veya belirli bölümünün kullanılmasının veya muayyen bölgeler üzerinden uçuşların yasak edildiği veya sınırlandırıldığı durumlarda bu bölüm ya da bölgelerde uçuş gerçekleştirilmesiyle işlenmektedir. Dolayısıyla bu suç, salt hareket ve soyut tehlike suçudur. O hava sahası bölümü ya da coğrafi bölge üzerinde uçuş hareketinin gerçekleştirilmesiyle fiil tamamlanır. Uçuş yapılan aracın türü ve niteliğinin herhangi bir belirleyiciliği yoktur.

### c. Hukuka Aykırılık

Kanımızca bu suçla, zorunluluk hali ve ilgilinin rızası hukuka uygunluk nedenleri dışında kalan diğer genel hukuka uygunluk nedenleri bağdaşmamaktadır. İlgili idarenin verdiği izinle, kimi hava araçlarının uçuşa sınırlandırılmış hava sahasından geçebileceği düşünülebilir. Başka türlü tehlikeden kaçınmanın olanaklı olmadığı durumlarda, daha üst bir menfaatin korunması söz konusuysa uçuşa yasaklanmış veya sınırlandırılmış yerden geçişin hukuka uygunluk nedeni olan zorunluluk hali kapsamında değerlendirilmesi gerektiği ileri sürülebilir. Zorunluluk hali kapsamında, bir uçak ambulansın hastasını acilen daha kısa sürede yetiştirebilmesi için zorunlu olarak uçuşa yasaklanmış ya da kısıtlanmış yerden geçiş yapması bu duruma örnek olarak düşünülebilir.

### d. Kusurluluk

Bu suç kasten işlenebilen bir suçtur. Taksirli hali düzenlenmemiştir. Bu suç genel olarak kusurluluğu kaldıran nedenlerle bağdaşabilir. Bir pilot, mücbir bir sebep veya beklenilmeyen bir hal nedeniyle, uçuş yasak ya da sınırlandırılmış bir yere giriş yapmak

---

<sup>116</sup> Bkz. 1700 s. Dâhiliye Memurları Kanunu 27.madde: “– Kanun ve nizamnamelerde sarahat olmayan ve hakkında hususi emir bulunmayan mesailde mafevkten istizan imkânı olmadığı takdirde vali, kaymakam ve nahiye müdürleri kendi içtihatlarıyla hareket ederler ve tedbir alırlar.” <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.1700.pdf> Erişim Tarihi: 28.03.2023

zorunda kalabilir. Manevi cebir (TCK m. 28) altında bu geçişe zorlanabilir. Uçuş sırasında, uçuşa yasaklanan saha hakkında yanlışlığa düşüp geçiş yaparsa fail, Türk Ceza Kanunu'nun 30'uncu maddesi uyarınca düştüğü fiili hatadan yararlanmalıdır.

#### **e. Suçun Özel Görünüş Biçimleri**

Suç özgü failli bir suçtur. Bu suçun faili ancak pilotluk mesleğini gerçekleştirenler olabilir. Dolayısıyla uçağın pilotları dışındaki diğer kişiler, ancak azmettiren veya yardım eden olarak sorumlu tutulabilir.

Kanımızca bu suça teşebbüs edilmesi olanaklı değildir. Zira hareket parçalara bölünmemektedir. Ya uçuş yasağı veya sınırlaması ihlâl edilir ve o yer üzerinden hava aracı ile geçilir ya da geçilmez.

Aynı suç işleme kararının icrası kapsamında, "aynı kararın içinde belirtilen" uçuşa yasak yerlerden veya sınırlandırılmış bölgelerin üzerinden uçulması durumunda zincirleme suç hükümlerinin uygulanabileceği düşünülebilir

#### **f. Ceza**

Bu suç için altı aydan üç yıla kadar hapis cezası öngörülmüştür. İhlalin süresi ve yeri temel cezanın belirlenmesinde hâkim tarafından göz önüne alınabilir. Görevli mahkeme asliye ceza mahkemesidir.

## **2. Gümrüklü Havaalanlarının Kullanılmaması Suçu**

### **a. Kanunun Düzenlemesi**

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 141'inci maddesinin ikinci cümlesinde, Kanunun 9'uncu maddesinin birinci fıkrasına aykırı davranışta bulunanların iki aydan iki yıla kadar hapis cezasıyla cezalandırılacakları belirtilmektedir. Kanunun 9'uncu maddesinin birinci fıkrasıyla, yabancı ülkelere giden veya yabancı ülkelere gelen hava araçları, gümrüklü havaalanlarından kalkmaya ve inmeye mecbur kılınmıştır. Bu suçla, yabancı ülkelere ya da bu ülkelere gelen uçaklara gümrük mevzuatının uygulanabilmesi amaçlanır.

### **b. Fiil**

Suç, yabancı ülkeden gelen bir hava aracının gümrüklü olmayan bir havalimanına iniş yapmasıyla ya da yabancı bir ülkeye giden bir hava aracının gümrüklü olmayan bir havalimanından kalkış yapmasıyla tamamlanır. Bu yüzden, kalkışın ve inişin Türkiye'de gerçekleştirildiği uçuşlar hükmün kapsamında değildir. Hareketin gerçekleşebilmesi için, iniş

veya kalkış yapılan yerin bir havaalanı olması gerekir. Havaalanı kavramı gerek Şikago Sözleşmesi'nde<sup>117</sup>, gerekse Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda, karada ve su üzerinde, içerisindeki bina, tesis, donanımlar dâhil hava araçlarının kalkması, inmesi ve yer manevraları için hazırlanmış, hava araçlarının bakım ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasına, yük ve yolcu indirilip, bindirilmesine elverişli tesisleri bulunan yerler olarak tanımlanmaktadır.

Havaalanı kavramının Kanundaki tanımının göz önüne alınması gerektiği düşünüldüğünde, havaalanı niteliğinde olmayan, amatör havacılık faaliyetlerinde kullanılan hava parkları suç kapsamında değildir. Havalimanlarına kalkış ve iniş, uçağın yönlendirilmesini, azami bir biçimde kontrol altında tutulmasını gerektirdiklerinden icrai hareketler gerektirirler. Dolayısıyla bu suç, salt hareket ve soyut tehlike suçudur.

### **c. Hukuka Aykırılık**

Kanımızca, bu suçla bağdaşan genel bir hukuka uygunluk nedeni bulunmamaktadır. İstisnai olarak zorunluluk hali sadece acil inişler bakımından şartları varsa düşünülebilir. Bu sava örnek olarak, hava aracının içindeki bir olay ya da hava aracının yakıtının bitmesi nedeniyle acil iniş yapmak durumunda kalan bir hava aracının gümrüksüz bir havalimanına iniş yapmak zorunda kalması örnek gösterilebilir. Nitekim bu doğrultuda Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 9'uncu maddesinde, eğer belirlenmiş bulunan gümrüklü hava alanlarından başka bir yere zorunluluk nedeniyle iniş yapılırsa, hava aracı sorumlu pilotunun, durumu derhal varsa havaalanı yöneticisine, yoksa en yakın mülki amire veya zabıta yetkilisine duyurmak ve yetkili makamlar el koyuncaya kadar hava aracını, yolcuları ve yükü ile güvence altına almakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir.

### **d. Kusurluluk**

Bu suç ancak kasten işlenebilir. Suçun taksirli hali düzenlenmemiştir. Kanımızca kusurluluğu kaldıran nedenlerle bu suç bağdaşır. Örneğin pilot yanlışlıkla gümrüksüz bir havalimanına iniş yapmış olduğunda düştüğü bu yanlışlıktan Türk Ceza Kanunu'nun 30'uncu maddesi uyarınca yararlanmalıdır.

### **e. Suçun Özel Görünüş Biçimleri**

Bu suç, özgü failli bir suçtur. Dolayısıyla, uçağı kullanan pilotlar dışındaki kişiler ancak azmettiren veya yardım eden olarak suça iştirak edebilirler.

---

<sup>117</sup> Bkz. Günel (n 10) 81



Bir salt hareket suçu olan bu suçta hareketin parçalara bölünebilmesi düşünülebilirse de pratikte bunun saptanması son derece güçtür. Belki kimi ayrık durumlarında, kalkışa giden bir uçağın tekerlerinin inerken hasar görmesi veya motorlarının aniden bozulması ve havalanamaması ya da inmekte olan bir uçağın pisti teğet geçmesi gibi olayların teşebbüs kapsamında değerlendirilmesi düşünülebilir. Çalışmanın devamında değinileceği üzere uçağın piste teker koyması, inişi tamamladığı anlamına gelmez.

Aynı suç işleme kararının kapsamında, aynı gümrüksüz havalimanı birden fazla kez iniş veya kalkış için kullanılmışsa kanımızca zincirleme suç hükümlerinin uygulanabilmesi düşünülebilir. Bunun dışındaki hallerde bize göre, her ayrı havalimanı için ayrı bir suç oluşacaktır.

#### **f. Ceza**

Türk Sivil Havacılık Kanununda gümrüksüz havalimanlarının kullanılması suçu için iki aydan iki yıla kadar hapis cezası öngörülmüştür. Kanımızca hâkim, pilotun tecrübesi, hava aracında taşıdığı eşyaların niteliğini göz önüne alarak temel cezayı belirleme yoluna gidebilir. Görevli ceza mahkemesi asliye ceza mahkemesidir.

### **3. Kabotaj Hakkının İhlali Suçu**

#### **a. Kanunun Düzenlemesi**

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 141'inci maddesinde, Kanunun 31'inci maddesine aykırı davranışta bulunanların iki aydan iki yıla kadar hapis cezasıyla cezalandırılacakları öngörülmüştür. Kanunun 31'inci maddesi, Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde, iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımalarının ancak Türk hava araçları ile yapılabilmesini kurala bağlamakta, bu kuralın ihlali için ceza yaptırımını öngörmektedir. Bu hükmün amacı, kabotaj hakkının korunmasıdır. Kabotaj hakkı bir devletin, ülkesi içindeki bir noktadan yine ülkesindeki diğer bir noktaya, ücret veya kira karşılığında yolcu, yük veya posta taşıma iznini, diğer yabancı devletlerin hava araçlarına vermeme yetkisini ifade eder<sup>118</sup>. Bu bağlamda işbu suç, ticari hava taşımacılığı faaliyetiyle ilgilidir. Dolayısıyla ticari olmayan taşımacılık faaliyetleri bu kapsamda değerlendirilemez. Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nin "Tanımlar" başlıklı 4'üncü maddesinde, ticari hava taşımacılığı, sivil hava araçları ile ücret karşılığı yapılan yolcu ve yük veya sadece yük taşımacılığı olarak tanımlanmıştır.

---

<sup>118</sup> Bkz. Günel (n 10) 81

**b. Fiil**

Suç bağılı hareketli bir suçtur. Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içindeki iki nokta arasında yabancı hava aracı tarafından izinsiz yapılan ticari taşımacılık faaliyetleri düzenlenmiştir. Başka bir anlatımla, ticari taşımacılık yapan hava aracı Türkiye sınırları içinden kalkacak ve Türkiye sınırları içinde bir yere inecekse bu Türk tescilli olmalıdır. Yalnız bu maddede ticari taşımacılık faaliyetinin esas alınmasına ama her ticari taşımacılık türünün de hükmün kapsamına girmediğine dikkat edilmesi gerekir. Zira maddede yapılan ticari taşımacılık türleri sınırlandırılmıştır. Söz konusu ticari taşımacılık ancak, yolcu, posta ve yük taşımacılığıyla ilgili olabilir. Bunun dışındaki taşımacılıklarda, yabancı hava aracının ticari hava aracı olarak tescil edilmiş olup olmaması açısından bir fark yoktur. Dolayısıyla Türkiye sınırları içinde iki nokta arasındaki ticari yolcu, posta ve yük taşımacılığının izinsizce yabancı hava araçlarıyla yapılması suçu oluşturur. Dolayısıyla kabotaj hakkının ihlâli suçu salt hareket ve soyut tehlike suçudur. Suç, hava aracının kullanılmasını gerektirdiğinden ancak icra hareketlerle gerçekleştirilebilir.

**c. Hukuka Aykırılık**

Kanımızca bu suç herhangi bir genel hukuka uygunluk nedeniyle bağdaşmamaktadır. Çünkü Kanun, açıkça belirli türdeki ticari taşımacılık faaliyetlerini düzenlemiştir. Burada dikkat edilmesi gereken uluslararası havacılık ilişkilerinin temelinde bulunan trafik haklarıdır. Trafik hakları, tarifeli ve tarifersiz seferler aracılığıyla yolcu, kargo ve posta taşınması için, uçuş izni elde edilmesiyle, bu izne sahip havayollarıyla, izin verilen hatlar ve sefer sayılarıyla ilgilidir<sup>119</sup>. 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi uyarınca bir ülke havayoluna/ hava şirketine, trafik hakları çerçevesinde, ikinci veya başka bir ülke içerisinde yük veya yolcu taşıma ayrıcalığı verilip verilmediği, başka bir anlatımla ona kabotaj ayrıcalığı tanınıp tanınmadığı göz önüne alınır<sup>120</sup>. Eğer, kabotaj ayrıcalığı tanınmışsa, havayoluna/ hava şirketine ait yabancı uçağın Türkiye sınırları içerisinde maddede sayılan ticari taşımacılık türlerini gerçekleştirilmesi suç oluşturmayacaktır.

**d. Kusurluluk**

Kabotaj hakkının ihlâli suçu ancak kasten işlenebilir. Suçun taksirli hali düzenlenmemiştir. Kanımızca bu suçta failin ticari taşımacılık amacı suç tipinin içindedir.

---

<sup>119</sup> Bkz. Çelebi (n 15) 15

<sup>120</sup> Kabotaj ayrıcalığı ve türleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hava Ulaşım Daire Başkanlığı, Uçuş İzinlerine İlişkin El Kitabı (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları Pegem Yayıncılık 2018) 20

Kusurluluğu kaldıran nedenler bu suçla bağdaşır. Failin, kullandığı aracı Türk hava aracı sanması, yapılan taşımacılığın ticari olmadığı, uluslararası hukuk kaynaklı bir ayrıcalıktan yararlandığı yönünde ya da Türk hava sahası içinde bulunmadığıyla ilgili yanılığa düşmesi istisnai kimi koşullarda göz önüne alınabilir.

#### **e. Suçun Özel Görünüş Biçimleri**

Kabotaj hakkının ihlâli suçu, özgü faili bir suçtur. Dolayısıyla, hava aracını kullanan pilotlar dışında diğer kişiler ancak suça azmettiren veya yardım eden olarak katılabilirler.

Bu suça bizce teşebbüs olanaklıdır. Zira suç tipine ilişkin hareket parçalara bölünebilir. Örneğin, kalkış yapan hava aracı, Türk ülkesi içinde başka bir yerde iniş gerçekleştirmemiş, kalkış yaptığı yere ya da başka bir yere zorunlu iniş yapmış olabilir. Bu durumda failin kastını saptayabilmek her ne kadar çok güç de olsa, kastının Türk sınırları içinde ticari taşımacılık yapmak olduğu belirlenebiliyorsa, fail hakkında teşebbüs hükümlerinin uygulanabileceği söylenebilir.

Kanımızca, aynı yabancı hava aracıyla Türk sınırları içinde aynı suç işleme kararının kapsamında birden fazla ve farklı rotalarda ticari taşımacılık gerçekleştirilmesi zincirleme suç olarak değerlendirilmelidir. Eğer yabancı hava araçları değişirse, kullanılan her farklı yabancı hava aracı için ayrı suç oluşur.

#### **f. Ceza**

Kabotaj hakkının ihlâli suçu için Kanunda iki aydan iki yıla kadar hapis cezası öngörülmüştür. Gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetinin niteliği, boyutu ve süresi temel cezasının belirlenmesinde hâkim tarafından değerlendirilebilir. Görevli ceza mahkemesi asliye ceza mahkemesidir.

### **4. Uçuş Gösterilerine İzinsiz Katılma Suçu**

#### **a. Kanunun Düzenlemesi**

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 141'inci maddesinin ikinci cümlesinde, Kanunun 32'nci maddesine aykırı davranışta bulunanların iki aydan iki yıla kadar hapis cezasıyla cezalandırılacakları öngörülmüştür. Kanunun 32'nci maddesine göre, sivil hava araçları ve askeri hava araçlarının dışında Devlet hava araçlarının ve paraşütçülerin katıldığı yarışmaların ve sair gösterilerin yapılması, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından verilecek izne bağlıdır. Bu maddeye göre, Askeri hava araçlarının ve paraşütçülerin katıldığı, yarış ve sair

gösterilerde yetki, Genelkurmay Başkanlığına aittir ve keyfiyetin uçuş güvenliğinin sağlanması için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bildirilmesi gerekir.

Dikkat edilirse, Kanuna aykırı hava gösterilerinin yapılması suçunun hüküm bölümünü oluşturan 32'nci madde, bir ceza normu olarak kaleme alınmamış olduğu için “vesaire” ibaresini içermektedir. Bu ifade her ne kadar kanunilik ilkesine uygun olmasa da genel olarak uçuş gösterilerine gönderme yapmaktadır ve bu doğrultudaki amaçsal bir yorum madde metninde esas olanın gösteriler olduğuna işaret etmektedir. Gösteriler veya başka bir anlatımla gösteri uçuşları, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Akrobatik Uçuş Yetkilendirme Esasları Talimatında, yere göre 1500 fit (*feet*) ve altında, belirli bir topluluğa karşı gösteri amacıyla veya topluluk olmaksızın eğitim ya da prova amacıyla icra edilen, birbirini takip eden akrobatik ve/veya akrobatik olmayan manevralardan oluşan, bir veya daha fazla hava aracı ile gerçekleştirilen uçuşları açıklamaktadır<sup>121</sup>. Bu suçların ihdas edilmesindeki amaç, uçuş gösterilerinin idarenin denetimi doğrultusunda belirlenen limitler ve hat dâhilinde emniyetle yapılmasının sağlanması olabilir.

Madde metni, biri seçimlik hareketli olmak üzere iki ayrı suç içermektedir. İlk suç, uçuş gösterilerine izinsiz katılma suçudur. Diğer suç fiiliyse, gösteri uçuşlarına katılan askeri araçların ve paraşütçülerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bildirilmemesidir.

### **b. Fail, Hukuki Konu, Mağdur**

Bu suçların failleri de özgü faillidir. Devlet hava araçlarını veya askeri hava araçlarını kullanan pilotlar ve ayrıca bu hava araçlarından atlama yapan paraşütçülerin ceza sorumluluğu doğmaktadır. Bu noktada başkaca hem pilotların hem de paraşütçülerin kamusal bir faaliyetin yürütülmesine katılmalarından dolayı kamu görevlisi olarak nitelendirilebilecekleri söylenebilir. Uçuş gösterilerine katılacak askeri araç ve paraşütçüleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bildirmeyen askeri görevliler de 32'nci maddenin son cümlesinde düzenlenen suçun failidir. Suçun konusu gene hava aracı olmakla birlikte, bu sefer devlet hava araçlarıdır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Akrobatik Uçuş Yetkilendirme Esasları Talimatında, devlet hava aracının, devletin askerlik, güvenlik, gümrük ve orman yangınlarında mücadele gibi hizmetlerinde kullandığı hava araçlarını ifade ettiği

---

<sup>121</sup> Aynı talimata göre akrobatik manevra/uçuş kavramları, “akrobatik manevra; Hava aracının pozisyonunda pilot tarafından kasıtlı uygulanan ani durum değişikliği (60° yi geçen yatış, 30° yi geçen tırmanış ve dalış manevraları), ve normal uçuşta veya akrobasi yetkisi dışındaki uçuş ve eğitimlerde tanımlı olmayan manevrayı, akrobatik uçuş ise, içinde akrobatik manevraların yapıldığı uçuşları” ifade etmektedir.

belirtilmektedir. Buna göre askeri hava araçlar devlet hava araçlarının bir alt türünü oluşturmaktadır.

### **c. Fiil**

Madde hükmünde seçimlik suç hareketli bir suç düzenlenmiştir. Zira her iki hareketin de konuları aynıdır. Birinci seçimlik hareket, devlet hava araçları ve paraşütçülerinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca verilen izin dışında uçuş gösterilerine katılmasıdır. Diğer seçimlik hareketse, askeri hava araçlarının ve paraşütçülerinin Genelkurmay Başkanlığı'nın izni dışında, uçuş gösterilerine katılmasıdır. Suç, icrai hareket içerir. Zira izin olmaksızın uçuş gösterilerine katılmasıyla suç tamamlanmıştır. Dolayısıyla, bu suç salt hareket ve soyut tehlike suçudur.

32'nci maddenin son cümlesinde yer alan suçta ihmali bir suçtur. Gösteri uçuşuna katılacak askeri hava araçlarının ve paraşütçülerinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bildirmemesi cezalandırılmaktadır. Kanımızca bu ihmali hareketten dolayı cezalandırılabilme, askeri hava araç ve paraşütçülerinin fiilen gösteriye katılmalarına bağlıdır ve böylelikle bu durum objektif bir cezalandırılabilme şartı olarak ele alınmalıdır.

### **d. Hukuka Aykırılık**

Kanımızca bu suç, genel hukuka uygunluk nedenleriyle bağdaşmamaktadır. Sadece idarenin vereceği izinle gösteri uçuşuna katılmak suç olmaktan çıkar.

### **e. Kusurluluk**

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 32'nci maddesinin ihlali ancak kasten gerçekleştirilebilir. Failler, iznin varlığı hakkındaki yanlışlarından yararlanırlar.

### **f. Suçun Özel Görünüş Biçimleri**

Türk Sivil Havacılık Kanunu 32'nci maddede yer alan fiiller ancak özgü failer tarafından işlenebilirler. Bu nedenle, madde metninde belirtilen dışındaki kişiler bu suçlara ancak azmettiren veya yardım eden olarak katılabilirler. Öte yandan belirtmek gerekir ki bizce, 32'nci maddede düzenlenen suç, görevi kötüye kullanma suçunun özel bir halini oluşturmaktadır.

### **g. Ceza**

Bu suçlar için, Kanunda iki aydan iki yıla kadar hapis cezası öngörülmüştür. Görevli mahkeme asliye ceza mahkemesidir.

## 5. Havaalanlarına İlişkin Sınırlayıcı Tedbirlere Uymama Suçu

### a. Kanunun Düzenlemesi

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 141'inci maddesinin birinci cümlesinde, bu Kanunun 36'ncı maddesine aykırı davranışlarda bulunmak suç haline getirilmiştir. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun "kısıtlayıcı tedbirler" başlıklı 36'ncı maddesinde, havaalanlarındaki hava trafiği veya üzerindeki hava sahası gerektirdiği takdirde veya kamu düzenine ilişkin nedenlerle hava trafiğine açık bir havaalanının kullanılmasına her zaman sınırlamalar konabileceği veya geçici olarak kapatılabileceği düzenlenmektedir. Bu yönde alınan kararlar, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ilgililere duyurulacaktır. Görülebileceği üzere, hüküm bir açık ceza normundan oluşmaktadır. Çünkü kısıtlamaların hangi havaalanı veya havaalanlarıyla ilgili olduğunu idare belirleyecek ve bunu ilgililere duyuracaktır.

Bu maddede ilk olarak bir havalimanının, hangi koşullarda kullanımının sınırlanacağı veya kapatılabileceği yazılmıştır. Kanunun 141'inci maddesinin göndermesi dolayısıyla da kullanımı sınırlanan veya kapatılan bir havalimanının, bu sınırların dışında kullanılması suç oluşturacaktır. Havaalanı kavramı yukarıda tanımlandığı için bu kavramın içeriğine bir daha değinilmeyecektir. Kanunun 36'ncı maddesinin ihlâlinin cezalandırılmasındaki amaç, havaalanları üzerindeki kısıtlayıcı tedbirlere uyulmasının etkin bir biçimde sağlanmasıdır. Zira havaalanlarında gerçekleştirilecek iniş ve kalkışlar önceden bildirilip planlanmakta, hava trafiği buna göre düzenlenmekte, havaalanında buna göre uçaklara "slot"<sup>122</sup> ayrılmakta ve yer hizmetleri organize edilmektedir.

### b. Fiil

Suç fiili, kullanımı sınırlanan veya kapatılan bir havalimanından hava araçları tarafından yararlanılmasıdır. "Kullanım" kelimesiyle neyin açıklanmaya çalışıldığını, aynı maddede düzenlenen sınırlama ve kapatılmanın şartlarında aramak gerekir. Kısıtlama ve kapatılmaya ilişkin ilk iki şart, hava trafiği ve havaalanının üzerindeki hava sahasının gerekleridir. Dolayısıyla, kullanımdan havaalanına hava araçlarının gerçekleştirdiği iniş ve kalkışların anlaşılması doğaldır. Bu madde uyarınca havaalanını tümünden kapatılabilir. Bu durumda herhangi bir uçağın kural olarak oradan iniş veya kalkış yapması ceza sorumluluğun

---

<sup>122</sup> Slot, belirli saat aralıkları için havalimanının pist, park ve terminal alanından oluşan kapasitesinin iniş ya da kalkış yapan taşıyıcılara özgülenmesidir (Bkz. Çelebi (n 15) 17).

doğması için yeterli olacaktır. Buna karşın havaalanının kullanımına getirilebilecek sınırlamaların neye göre belirleneceği ele alınması gereken başka bir konudur. Kanımızca, bu sınırlandırmalar, hava araçlarının tabiiyetine, tipi ve kalkış ağırlığına, kalkış veya iniş saatlerine, taşıma faaliyetinin niteliğine, servis tipine, hava trafiğinin uluslararası veya ulusal olup olamamasına, o havalimanına yapılacak inişin “teknik iniş” olup olmamasına, kullanılan trafik hakkının kapsamına, izlenen havayoluna bağlı olabilir. Öte yandan, hükümlerle bir objektif cezalandırılabilme şartı getirildiği de unutulmamalıdır. Çünkü aynı hükme göre havaalanının kapatılması veya kullanımının kısıtlanmasına ilişkin alınan işbu idari kararlar, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ilgililere duyurulacaktır. Alınan karar ilgililere duyurulmadığı sürece, havaalanı hakkında belirtilen sınırlandırmalara uymamak, herhangi bir suç oluşturmaz. Zaten ilgililerinin başka türlü bu sınırlandırmaları bilmeleri de düşünülemez. Suç salt hareket suçudur ve icrai hareketlerle gerçekleştirilebilir.

### **c. Hukuka Aykırılık**

Kanımızca bu suçla genel hukuka uygunluk nedenlerinden ilgilinin rızası ve zorunluluk hali bağdaşmaktadır. İlgili idari makamdan, kullanımı sınırlandırılan havaalanına iniş ya da kalkış yapılmasına yönelik izin alındığında artık suç oluşmayacaktır. Zorunlu iniş yapılmasını gerektiren durumlar ve sair ortaya çıkabilecek zaruretler de göz ardı edilmemelidir.

### **d. Kusurluluk**

Bu suç kastla işlenebilir. Kanımızca olası kastla işlenmesi olanaklı değildir. Zira havaalanının kullanımına ilişkin sınırlandırmalar ilgililere Bakanlıkça bildirilecektir. Taksirli hali düzenlenmemiştir.

### **e. Suçun Özel Görünüş Biçimleri**

Kanımızca hareket parçalara bölünebileceğinden bu suçta teşebbüs olanaklıdır. Bu bağlamda hava aracı, kısıtlama uygulanan havaalanı düzleminde inişe ya da kalkışa geçmişse ve pilotun elinde olmayan nedenlerle bu iniş ya da kalkış gerçekleşmemişse hâlihazırda hava trafiğini ve havaalanının düzenini tehlikeye atmış olacağı göz önüne alındığında suçta teşebbüs etmiş olduğundan söz edilebilir.

Bu suç, özgü failli bir suçtur. Bu nedenle, iştirak hükümleri buna göre göz önüne alınmalı, pilotlar dışındaki kişilerin suça azmettiren veya yardım eden olarak katılabilecekleri belirtilmelidir.

Kanımızca, sınırlandırmaya tabi her havaalanına ilişkin ihlâl ayrı bir suç oluşturur. Öte yandan her ne kadar pratikte olanaklı gözükme de bir uçağın sınırlandırmayı ihlâl ederek bir havaalanına inmesi ve ardından kısa bir zaman sonra gene aynı ihlâl neden olarak oradan kalkışta bulunması durumunda kanımızca tek bir eylem vardır.

#### **f. Ceza**

Bu suç için, Kanunun 141'inci maddesi hükmünde, altı aydan üç yıla kadar hapis cezası öngörülmüştür. Görevli ceza mahkemesi, iniş ya da kalkış yapılan havalimanının bulunduğu yer asliye ceza mahkemesidir.

### **6. Sivil Hava Aracının Usulsüz Kaldırılması ve İndirilmesi Suçu**

#### **a. Kanunun Düzenlemesi**

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 141'inci maddesinin birinci cümlesinde, bu Kanunun 91'inci maddesine aykırı davranışlarda bulunulması cezalandırılmaktadır. Kanunun 91'inci maddesine göre, sivil hava araçlarının iniş ve kalkışları, bu Kanunun öngördüğü esaslar dairesinde saptanmış bulunan havaalanlarından başka yerlerde yapılamaz. Bu suçun yaratılma amacının, sivil hava araçlarının mevzuatta belirlenmiş havaalanlarından kalkış ve inişlerinin sağlanarak hava trafiğinin, seyrüsefer güvenliğinin sağlanması olduğu söylenebilir.

#### **b. Fiil**

Suç, mevzuatta belirlenen havaalanları dışına bir sivil hava aracının indirilmesi veya kaldırılması seçimlik hareketlerinden oluşmaktadır. Havaalanı kavramı yukarıda tanımlanmıştır. Bir uçağın pistten teker kesmesine kalkış denmektedir<sup>123</sup>. Bir hava inişiyse, iniş koşusuyla başlar. İniş koşusu, “uçağın piste teker koymasıyla, duracağı ve pisti terk edeceği nokta arasındaki mesafe olarak” tanımlanmaktadır<sup>124</sup>.

Burada problem hareketin ne zaman tamamlandığıdır. Kanımızca inişin tamamlanma anı olarak, sadece hava aracının piste teker koyması değil, teker koyduktan sonra durmasını anlamak gerekir. Zira ancak böylelikle uçak içindeki pilot, yolcu ve eşyalara, karadan fiziksel olarak doğrudan ulaşma olanağı doğacaktır. Zaten Lahey Sözleşmesi'nin uçuş tanımına bakıldığında, “binişe müteakip bütün dış kapıların kapanmasından, tahliye için kapılardan

<sup>123</sup> Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, Havacılık Terimleri Sözlüğü (Hava Trafik Müdürlüğü Yayınları 2015) <<https://docplayer.biz.tr/24266559-Havacilik-terimleri-sozlugu.html>> 8

<sup>124</sup> Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, Havacılık Terimleri Sözlüğü (Hava Trafik Müdürlüğü Yayınları 2015) <<https://docplayer.biz.tr/24266559-Havacilik-terimleri-sozlugu.html>> 54



birinin açılması anına kadar” olan aralıktan söz edilmiştir. Suç, bir salt hareket suçudur. Hava aracının belirlenen yerlerde dışında indirilmesi ve kaldırılmasıyla tamamlanır. Dolayısıyla bir soyut tehlike suçudur ve ancak icrai bir hareketle işlenebilir.

### **c. Hukuka Aykırılık**

Kanımızca bu suç, genel hukuka uygunluk nedenlerinden ancak zorunluluk haliyle bağdaşır. Bu durumda olasılıkla bir sivil hava aracının kaza, hasar, arıza gibi çeşitli nedenlerle iniş yapmak zorunluluğunda kaldığı koşullar gündeme gelecektir. Öte yandan Kanunun 91’inci maddesinin son cümlesiyle aynı zamanda özel bir hukuka uygunluk nedeni de düzenlenmiştir. Buna göre, can ve mal güvenliğinin korunması amacı ile başvurulacak önlemler ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca önceden alınmış izine dayanan iniş ve kalkışlar suç oluşturmayacaktır.

### **d. Kusurluluk**

Bu suç ancak, kasten işlenebilir. Suçun taksirli hali düzenlenmemiştir. Failin, havaalanının mevzuatta öngörülen esaslar çerçevesinde saptanmış bir havaalanı olduğu konusunda yanılışı, fiili hatadır ve dolayısıyla düştüğü bu yanılığdan yararlanmalıdır.

### **e. Suçun Özel Görünüş Biçimleri**

Suç salt hareket suçudur ve gerçekleşebilmesi için iniş ya da kalkışın tamamlanması gerekir. Kalkış ve inişler belirli süreçleri gerektirdiğinden, hareket parçalara bölünebilir ve bu yüzden teşebbüsün olanaklı olduğu ileri sürülebilir. Örneğin, pistin teğet geçildiği veya kalkışa geçilmişken uçağın kaldırılmadığı durumlarda hareket parçalara bölünebildiği için kuramsal açıdan da olsa teşebbüsten söz edilebilir.

Suç özgül failli bir suç olduğu için, bu suça ancak yardım eden veya azmettiren olarak katılınması söz konusu olabilir. Örneğin karada, havaalanında çeşitli kişilerin bulunması ve onların uçağın inişine ya da kalkışına yardım etmesi mümkündür.

Mevzuatta belirlenmemiş, aynı havaalanında, aynı suç işleme kararı kapsamında, uzun aralıklı olmamakla birlikte aynı hava aracıyla birden fazla defalar iniş veya kalkış yapılması durumunda zincirleme suç hükümlerinin uygulanabilmesinin tartışılması gerekir.

### **f. Ceza**

Bu suç için Kanunda altı aydan üç yıla kadar hapis cezası öngörülmüştür. Görevli mahkeme, asliye ceza mahkemesidir.

## 7. Hava Yolu İzleme Kurallarına Uymama Suçu

### a. Kanunun Düzenlemesi

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 141'inci maddesinin ilk cümlesinde, bu Kanunun 92'inci maddesine aykırı davranışlarda bulunanların cezalandırılacağı hükme bağlanmıştır. Kanunun 92'inci maddesi hükmünün bu ilk cümlesine göre, sivil hava araçları, bu Kanunun öngördüğü esaslar dairesinde saptanmış bulunan havayolunu izlemeye ve uçuş sırasında hava trafik kontrol yetkililerinin, talimatına aynen uymaya mecburdur. Dolayısıyla mevzuatla saptanmış havayolunu izlememek ve uçuş sırasında hava trafik kontrol yetkililerinin talimatlarına uymamak cezalandırılmaktadır. 92'nci maddenin ilk cümlesinde, tek cümle içinde iki farklı eylem tanımlanmıştır. Bu eylemlerden ilki mevzuatla belirlenen havayolunu takip etmemek, diğeri ise hava trafik kontrol yetkililerince verilen talimatlara uymamaktır.

### b. Fiil

Kanunun 92'nci maddesi kendi içinde, iki seçimli hareket barındırmaktadır. Bunlardan ilki sivil hava aracının mevzuatla öngörülen havayolunu izlenmemesidir. Böylelikle suçun oluşması için bir sivil hava aracı bulunmalı ve bu araç mevzuatla kendisi için öngörülen havayolundan başka bir rotayı takip etmelidir. Dolayısıyla bu mevzuat sınırları çerçevesinden çıkılması ve başka bir yolun takip edilmesiyle ilk hareket tamamlanır. Havayolu, hava araçlarının uçuşları sırasında takip etmek zorunlu oldukları istikameti tanımlanmaktadır<sup>125</sup>. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 92'nci maddesinde, sivil hava araçlarının bu Kanunun öngördüğü esaslar dairesinde saptanmış bulunan havayolunu izlemeye mecbur oldukları düzenlenmiştir. Uçağın kullanılması söz konusu olduğundan, uçağın sürüşüne ait hareketlerin icrai hareketler olabileceği açıktır. Buna karşın, pilotun uçağın rotasını düzeltmeye yönelik herhangi bir harekette bulunmaması gibi kimi durumlarda nadiren de olsa ihmali hareketle de gerçekleştirilebileceği tartışılabilir.

Kanunun 92'nci maddesinde düzenlenen başka bir seçimli hareketse, hava trafik kontrol yetkililerinin talimatlarına uyulmamasıdır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan, Hava Trafik Kontrol Eğitimine İlişkin Usul ve Esaslar Talimatının tanımlar ve kısaltmalar başlıklı 4'üncü maddesinde, hava trafik kontrolör lisansına haiz ve bu lisansa işlenmiş derece ve onaylar dâhilinde doğrudan hava trafik kontrol hizmeti vermeye yetkili kişi, hava trafik kontrolörü olarak tanımlanır. Talimatın aynı maddesinde hava trafik kontrol

---

<sup>125</sup> Türk Hukuk Lügati (115) 122

hizmetinin, hava araçlarının manevra sahası üzerinde veya uçuşun herhangi bir safhasında birbirleriyle ve mâniyelerle çarpışmalarını önlemek, hızlı ve düzenli bir hava trafik akışını sağlamak amacıyla verildiği belirtilmektedir<sup>126</sup>. Hava trafik kontrolörleri havadaki ve hava alanındaki trafiğin emniyetli bir biçimde akışını sağlamak amacıyla, pilotlara telsiz vasıtasıyla tavsiye, bilgi ve talimatlar iletir<sup>127</sup>. Kanun koyucu bu hükümle tavsiyelere ya da verilen bilgilere uyulmamasını değil, talimatlara uyulmamasını yasaklamakta ve ceza yaptırımına bağlamaktadır. Dolayısıyla trafik kontrolörlerinin talimatlarına uyulmamasıyla suç tamamlanır. Bu talimatlar, uçağa veya helikoptere göre farklılık gösterebilir. Bu talimatlar uçağın tırmanması ve alçalmasına vb. seviye talimatları, hareket talimatları, taksi talimatları, kalkış, iniş ve pas geçme, alçalma talimatları, yaklaşma ve bekleme talimatları, kontrollü hava sahasından çıkış talimatları olabilir. Her talimatın bir veriliş biçimi vardır. Bunlara ilişkin bilgiler, havacılık freyzolojisinin konusudur<sup>128</sup>. Talimatların burada belirtilen örnekler ve kurallar çerçevesinde, kısa, açık ve yanlış anlaşılmaya mahal vermeyecek bir biçimde verilmesi gerekir. Bu seçimlik hareket, icrai veya ihmal biçimde gerçekleştirilebilir.

### c. Hukuka Aykırılık

Bu suçla, zorunluluk hali dışında genel bir hukuka uygunluk nedeni bağdaşmaz. Örnek olarak, bir arıza karşısında, uçağın kontrolünün tam sağlanamadığı, kuleyle iletişimin beklenilmeyen bir halle ya da mücbir bir sebeple kesildiği durumlar düşünülebilir.

Diğer taraftan, Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 92'nci maddesinde, kanımızca bu suç için özel bir hukuka uygunluk nedeni düzenlenmiştir. Bu maddede, can ve mal güvenliğinin korunması amacı ile verilen talimatın dışına çıkarılmasını gerekli kılan durumlar öngörülmüş ve sorumlu kaptan pilota durumu derhal yetkili hava trafik kontrol ünitesine bildirmesi, alacağı talimata göre hareket etmesi yüklenmiştir. Böylelikle, sorumlu kaptan gerekli bildirimleri gerçekleştirip bu bildirimler neticesinde aldığı talimatlara uyduğunda eylemi hukuka uygun kabul edilecek, yükümlülüklerini yerine getirmediğindeyse bu maddeye göre cezalandırılacaktır. Bu maddede, bu hükme has bir zorunluluk hali, olağanüstü koşullar

---

<sup>126</sup> Bkz. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Hava Trafik Kontrol Eğitimine İlişkin Usul ve Esaslar Talimatı, 2019 <[http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2019/SHT-ATCO\\_EGITIM.pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2019/SHT-ATCO_EGITIM.pdf)> Erişim Tarihi: 06.01.2020

<sup>127</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Hava Trafik Kontrolörü <<http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-personeli/2129-hava>> Erişim Tarihi: 06/01/2020

<sup>128</sup> Bkz. DHMİ Genel Müdürlüğü SSD Bşk., Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Havacılık Freyzolojisi El Kitabı <<https://tr.ivao.aero/downloads/documents/Havac++l++k+Frezyoloji++DHMI+.pdf>> Erişim Tarihi: 06/01/2020

göz önüne alınarak kaleme alınmıştır. Buna göre, olağanüstü durumlarda, sorumluluğu kendisine ait olmak üzere, sorumlu kaptan pilot gereken önlemlere başvurabilir. Bu durumda dahi yetkili hava trafik kontrol ünitesini en kısa zamanda haberdar etmek zorundadır. Bu zorunluluğu gerçekleştirmezse ceza sorumluluğu doğacaktır.

#### **d. Kusurluluk**

Bu suç ancak kasten işlenebilir. Kanunda taksirli hali düzenlenmemiştir. Failin, havayolu hakkında yanılığa düşmesi veya kuleden iletilen talimatları yanlış algılaması durumunda fiili hata söz konusu olur ve fail düştüğü hatadan yararlanır.

#### **e. Suçun Özel Görünüş Biçimleri**

Kanunun 92'nci maddesinde düzenlenen suçlar özgü failli suçlardır. Dolayısıyla sorumlu kaptan pilot ve kokpitte bulunan diğer pilotlar dışında bu suça ancak yardım eden veya azmettiren olarak katılmak olanaklıdır. Kaptan pilotun yardımcıları, suçtaki fiili hâkimiyetlerine göre, müşterek fail, azmettiren veya yardım eden olabilirler.

#### **f. Ceza**

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 92'nci maddesinde düzenlenen suçlar için altı aydan üç yıla kadar hapis cezası öngörülmüştür. Görevli ceza mahkemesi, asliye ceza mahkemesidir.

### **8. İnme Mecburiyetine Uymama Suçu**

#### **a. Kanunun Düzenlemesi**

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 141'inci maddesini ilk cümlesinde, bu Kanunun 94'üncü maddesine aykırı davranışlarda bulunanların cezalandırılacağı kurala bağlanmıştır. Kanunun 94'üncü maddesi hükmüne göre, can ve mal güvenliği veya kamu düzeni veya yurt güvenliği gerekçesi ile yetkili makamlardan vaki olacak talimat karşısında hava aracının bildirilecek havaalanına inmesi zorunludur. Bu zorunluluğa uymamak, Türk Sivil Havacılık Kanununda suç olarak düzenlenmiştir. Yetkili makamlardan vaki olacak talimata uyulmasının sağlanması hükmün konuluş amacını oluşturur.

#### **b. Fiil**

Zorunlu iniş veya daha eski ifadesiyle mecburi iniş, motor veya sistem arızası, yakıtın azalmış olması gibi, uçağın içinde bulunduğu olağanüstü koşullar nedeniyle inme zorunluluğunun ortaya çıktığı durumları ifade eder. Diğer yandan, hükümlerle ifade edilen zorunluluksa, olağanüstü durumlardan kaynaklanmayan, yetkili makamların talimatlarının yol

açtığı zorunluluktur. Bu nedenle Kanunda “inme mecburiyeti” olarak tanımlanmıştır. Suç, yetkili makamlardan iletilen zorunlu iniş talimatına uyulmamasıyla tamamlanır. Yetkili makamın tanıdığı süre ve belirttiği yere inişin gerçekleştirilmemesiyle suç tamamlanmış olacaktır. Bu suç ihmali veya icrai bir hareketle işlenebilir. Gelen talimata rağmen uçağın rotasını değiştirmeyen pilotun hareketi ihmali olabileceken, talimata rağmen farklı yere istikamet kıran pilotun hareketi icrai olabilir. Yetkili makamlardan gelmeyen zorunlu iniş talimatlarına uymamak suç oluşturmaz.

### **c. Hukuka Aykırılık**

Bu suçla zorunluluk hali dışında herhangi bir hukuka uygunluk nedeni bağdaşmamaktadır. Uçağın yakıtının yeterli olmaması gibi koşullar örnek olarak verilebilir.

### **d. Kusurluluk**

Suç ancak kasten işlenebilir. İhmali bir suç olduğundan kanımızca olası kastla işlenebilmesi olanaklı değildir. Failin, kendi kusuru olmaksızın talimatları yanlış algılaması durumunda, bu yanılığın yararlanması gerekir.

### **e. Suçun Özel Görünüş Biçimleri**

Suç özgü faili bir suçtur. Dolayısıyla pilotlar dışındaki diğer kişiler suça, ancak yardım eden veya azmettiren olarak katılabilir. Suç, yetkili makamlardan verilen emre uymamakla tamamlandığından, teşebbüse elverişli değildir.

### **f. Ceza**

Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun 94’üncü maddesinde düzenlenen suçlar için altı aydan üç yıla kadar hapis cezası öngörülmüştür. Görevli ceza mahkemesi, asliye ceza mahkemesidir.

## **9. Hava Gösterileri Yapma ve Uçuş Sırasında Yasak Madde Taşıma Suçları**

### **a. Kanunun Düzenlemesi**

Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun 141’inci maddesinin ilk cümlesinde, bu Kanunun 93’üncü maddesinin (b), (c), (e) ve (g) bentlerine aykırı davranışlarda bulunanların cezalandırılacağı kurala bağlanmıştır. Kanunun 93’üncü maddesinin (b) bendinde, akrobatik uçuş veya benzeri hava gösterileri yapmak cezalandırılmaktadır. Bu maddenin (c) bendindeyse, zirai mücadele dışında yere herhangi bir madde atmak, dökmek veya boşaltmak, yangınla mücadele uçakları hariç yerden herhangi bir madde almak yasaklanmaktadır. Aynı

maddenin, (e) bendinde, herhangi bir madde veya nesneyi çekmek veya uçağın nizami kullanılma şeklinin dışında taşımak yaptırımı bağlanmıştır. Son olarak, (g) bendindeyse silah, cephane, her nevi harp malzemeleri, patlayıcı, yanıcı, tahrip edici ve aşındırıcı madde, zehirli gaz, nükleer yakıt, radyoaktif madde, can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış her nevi katı, sıvı ve gaz halinde maddenin taşınması yasaklanmıştır.

Görülebileceği üzere tüm bu bentlerde sayılan davranışların, (b) bendindeki sivil hava aracıyla izinsiz gösteri yapılması dışındaki hepsi, kanunda öngörülen yasak maddelerin hava aracıyla bir biçimde taşınmasına yöneliktir. Dolayısıyla, 141'inci maddenin birinci cümlesinin 93'üncü maddeye göndermesiyle, iki farklı suç düzenlenmiştir. Bunlardan ilki izinsiz gösteri uçuşu yapmak, diğeryse kendi içinde seçimlik hareketleri barındıran yasak maddeleri taşıma ve bulundurma suçudur. Bu suçlar, aynı madde hükmüyle yaptırımı bağlandıklarından ve ortak yönleri çok olduğundan aynı başlık altında incelenecektir.

## **b. Fiil**

### **aa. Akrobatik Uçuş veya Benzeri Hava Gösterileri Yapma Suçu**

Bu suçla yukarıda tanımlanan gösteri uçuşlarının, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın izni bulunmadan sivil hava araçları tarafından gerçekleştirilmesi yaptırımı bağlanmıştır. Suç, uçağın gösteri niteliğindeki manevraları gerçekleştirilmesiyle tamamlanır. Bu yüzden ancak icrai hareketlerle gerçekleştirilebilir ve bir salt hareket, soyut tehlike suçudur. Gösteri uçuşu kavramının içeriğine yukarıda değinildiği için bu başlık altında bir daha söz edilmesine gerek duyulmamıştır. Kısacası, akrobatik uçuş ve benzeri ifadesinden, uçağın manevra yapmasına neden olan gösterileri anlamak hem lafzi hem de amaçsal bakımdan hükmün yapısına uygun düşecektir.

### **bb. Yasak Maddeleri Hava Aracında Taşıma Suçları**

Bu hüküm kendi içerisindeki üç ayrı suç barındırmaktadır. Her bir suçun maddi konusu değişmektedir. Sivil Havacılık Kanunu 93'üncü maddesinin (c) bendiyle düzenlenen suçta, suçun konusu, zirai mücadele dışında uçaktan atılan, dökülen, boşaltılan ya da yangınla mücadele dışında uçakla alınan maddelerken, (e) bendinde yer alan suçta uçakla çekilebilecek veya uçağın nizami kullanım şekli dışına çıkılarak taşınabilecek nitelikteki madde ve nesnelere, (g) bendindeki suçtaysa can ve mal güvenliği açısından tehlikeli olduğu saptanmış maddeler, maddi konuları oluşturmaktadır.

Bu suçlardan ilki, zirai mücadele dışında yere herhangi bir madde atmak, dökmek veya boşaltmak, yangınla mücadele uçakları hariç yerden herhangi bir madde almak seçimlik hareketlerini barındırmaktadır. “Zirai mücadele”, bitkisel üretimi sınırlayan hastalıktan, zararlı ve yabancı otların zararından bitkileri korumak bu yolla tarımsal üretimi arttırmak ve kalitesini yükseltmek amacıyla yapılan tüm işlemlere denmektedir ve bu faaliyetler aynı zamanda “*bitki koruma*” olarak da adlandırılmaktadır<sup>129</sup>. Dolayısıyla zirai nitelik taşımayan, başka bir anlatımla bitkiler üzerinde yukarıdaki sayılan hedefler doğrultusunda elverişli bir etkisi bulunmayan herhangi bir maddenin atılması, dökülmesi, boşaltılması ceza yaptırımına bağlanmıştır. Bu doğrultuda taşınan madde tarımsal nitelikte olsa bile, bu maddenin tarım arazileri dışındaki bir yere atılması, dökülmesi ve boşaltılması, suç oluşturacaktır. Zira bu durumda, zirai mücadeleden söz edilmesi güçtür. “Tarım arazileri”, 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanununun<sup>130</sup> “Tanımlar” başlıklı 3. Maddesinin “d” bendinde, “*toprak, topografya ve iklimsel özellikleri tarımsal üretim için uygun olup, hâlihazırda tarımsal üretim yapılan veya yapılmaya uygun olan veya imar, ihya, ıslah edilerek tarımsal üretim yapılmaya uygun hâle dönüştürülebilen araziler*” olarak tanımlanmıştır. Boşaltma, atma veya dökme, icrai hareketlerdir.

Hükümle düzenlenen suç fillerinden bir diğerini, herhangi bir madde veya nesneyi çekmek ya da uçağın nizami kullanılma şeklinin dışında taşımak seçimlik hareketleri oluşturmaktadır. Dikkat edilirse, nesne ve madde paralel anlamları taşımaktadır. Burada kanımızca, nesneden katı, maddedense sıvı haldeki maddeler ifade edilmek istenmiştir. Bu suç hareket icrai niteliktedir. Suç bu seçimlik hareketin icrasıyla taşıma ve çekme hareketleri devam ettiği zaman aralığı boyunca süreceğinden, mütemadi bir suç olma özelliği gösterir.

Sonucu suç fiiliyse, silah, cephane, her nevi harp malzemeleri, patlayıcı, yanıcı, tahrip edici ve aşındırıcı madde, zehirli gaz, nükleer yakıt, radyoaktif madde, can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış her nevi katı, sıvı ve gaz halinde madde taşımaktır. Bu noktada ilgili maddenin ilk elde bir ceza normu olarak düzenlenmemiş olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Bu yüzden maddenin ifadesinin kanunilik ilkesinin sınırlarını

---

<sup>129</sup> Bkz. TC. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Tarımsal Araştırmalar ve Politikalar Genel Müdürlüğü, Ülkemizde Zirai Mücadele Çıktılarının Değerlendirilmesi 2015, <<https://arastirma.tarimorman.gov.tr/zmmae/Belgeler/Sol%20Menu/Yay%C4%B1nlar/%C3%9CÜlkemizde%20Zirai%20M%C3%BCadele%20Girdilerinin%20De%C4%9Ferlendirilmesi.pdf>> Erişim Tarihi: 06/01/2020, 7

<sup>130</sup> Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu, Kanun Numarası: 5403, Kabul Tarihi:3/7/2005, Resmi Gazete 19/07/2005/25880 <<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.5403.pdf>> Erişim Tarihi: 20.01.2020

zorladığı ileri sürülebilir. Bu hüküm değerlendirilip yer verdiği kavramların içeriği ve sınırları saptanırken sistematik yorum yöntemiyle, Pekin Sözleşmesi'nin birinci ve özellikle de tanımları içeren ikinci maddelerinden yararlanılmalıdır. Bu, seçimlik harekette de taşımak, icrai nitelikte bir harekettir ve suç mütemadi bir suç olma özelliği gösterir.

### **c. Hukuka Aykırılık**

Kanun 93'üncü maddesiyle, burada düzenlenen yasak davranışlarla ilgili özel bir hukuka uygunluk nedeni getirilmiştir. Bu maddeye göre, içeriğinde sayılan yasaklara istisna getirmek üzere, özel veya genel nitelikte izin vermeye, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yetkilidir. Bu izni vermeden önce, Ulaştırma Bakanlığı gerektiğinde, ilgili bakanlıklar ve Genelkurmay Başkanlığının görüşünü almak zorundadır. Dolayısıyla, Kanunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın izni söz konusu olduğunda eylem hukuka uygun hale gelecektir. Bunun dışında istisnai kimi koşullarda, genel bir hukuka uygunluk nedeni olarak zorunluluk halinin bu madde kapsamındaki suçlar için uygulama alanı bulabileceği düşünülebilir.

### **d. Kusurluluk**

Bu hükümde yer alan suçlar ancak kastla işlenebilir. Hükümde düzenlenen yasak maddeleri taşıma suçunun, olası kastla işlenebileceği düşünülebilir. Kişi, maddenin yasak niteliği konusunda kuvvetli şüphelere sahip ama buna rağmen taşımaya ya da buldurmaya devam ediyorsa, olası kastla hareket ettiği söylenebilir. Yine yasak maddeleri hava aracında buldurma ve taşıma suçu ele alındığında, eğer maddenin niteliği konusunda yanılıya düşülmüşse, failin bu yanılığından yararlanması gerekir.

### **e. Suçun Özel Görünüş Biçimleri**

Maddede de düzenlenen her iki suç da uçağın kullanımını gerektirdiğinden özgü faili bir suçtur ve bu bakımdan suça ancak, azmettiren veya yardım eden olarak katılabilir.

Kanımızca, madde hükmündeki suçlara teşebbüs etmek mümkün değildir. Burada suçlar gösteriye katılması, tehlikeli maddenin taşınması ile tamamlanır. Hareketin parçalara bölünmesi olanaklı gözükmemektedir.

Tarım arazileri dışındaki bir yere atılan, dökülen veya boşaltılan madde, o yerdeki çevreye ya da o yerde yaşayan insanların sağlıklarına zarar vermişse, Kanunda öngörülen şartların gerçekleşmesi halinde, adam yaralamaya ilişkin TCK 86 vd. maddeleri ya da çevrenin kirletilmesi suçlarından TCK 182 vd. maddeleri uyarınca failin cezalandırılıp cezalandırılmayacağı konusunda fikri içtima hükümleri uygulanacaktır.



**f. Ceza**

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 93'üncü maddesinin ilgili bentlerinde düzenlenen seçimlik hareketler için altı aydan üç yıla kadar hapis cezası öngörülmüştür. Görevli ceza mahkemesi, asliye ceza mahkemesidir.

**10. Uçuş Sırasında Yasak Eylemlerde Bulunma Suçu****a. Kanunun Düzenlemesi**

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 141'inci maddesinin ikinci cümlesine göre, bu Kanunun 93'üncü maddesinin (a), (d), (f) ve (h) bentlerine aykırı davranışta bulunanlar, iki aydan iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 93'üncü maddesinin (a) bendinde, tehlikeli ve zorunlu durumlar hariç paraşütle atlamak, (b) bendinde, fotoğraf çekme yasağı olan yerlerin fotoğrafını çekmek, (f) bendinde, her türlü reklam ve propaganda niteliğinde faaliyette bulunmak ve (h) bendindeyse görülen hizmetin ve içinde bulunulan durumun gerektirdiğinin dışında yayın ve haber yapmak cezalandırılmaktadır. Görülebileceği üzere, bu bentlerde düzenlenen suç konusu eylemlerin barındırdıkları hareketler ve dolayısıyla korudukları hukuksal menfaatler diğer havacılık düzenine karşı suçlardan farklıdır.

Bu suçların en başta gelen ortak yönü hepsinin sivil havacılık faaliyetinin başka amaçlara özgülmesiyle, başka faaliyetlerin bir aracısı durumuna getirilmesinin yasaklanmasından oluşmaktadır. Örnek olarak sivil havacılığın propaganda faaliyetlerinde kullanılması verilebilir. Böylelikle, bu maddede yer alan suçların ihdas edilmesinde ortak bir amaç ortaya çıkmaktadır. Bu da sivil havacılığın, istihbarat, propaganda, yayın gibi sivil havacılık dışındaki başkaca amaçlarla kötüye kullanılması sonucunda kamu düzeninin bozulmasının engellenmesidir. Haliyle bu maddenin içinde yer alan suçların diğer ortak özellikleriyse hepsinin uçuş sırasında gerçekleştirilmeleri ve soyut tehlike suçları olarak belirmeleridir.

**b. Fail, Hukuki Konu, Mağdur**

Bu maddede yer alan suçların faili herkes olabilir. Zira buradaki eylemlerin gerçekleştirilmesi için pilot olmaya gerek yoktur. Bu hüküm altında yer alan suçların koruduğu hukuksal değer, sivil havacılığın sivil niteliğinin korunmasına ilişkin hukuksal menfaattir. Bu hükümdeki suç da diğer havacılık suçları gibi gayri muayyen mağdurlu suçlardır.

**c. Fiil****aa. Tehlikeli ve Zorunlu Durumlar Hariç Paraşütle Atlamak**

Her insan, istediği yere, istediği zaman havadan paraşütle inseydi, bu hem onlar hem de yerdekiler için tehlike oluştururdu. Bu yüzden, paraşütün kullanılması sınırlandırılmaya çalışılmış, genel bir ulaşım yöntemi olması tercih edilmemiştir. Dolayısıyla, sivil havacılıkta, tehlikeli ve zorunlu durumlar dışında paraşütle atlamak, hakkın kullanılması hukuka uygunluk nedeni çerçevesinde belirli kurallar çerçevesinde amatör ve sportif havacılık faaliyetleri sırasında gerçekleştirilmektedir. Örneğin, serbest paraşüt atlayışları için önceden Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü uçuş izin talep formu doldurulmalı, paraşütle atlayacak kişi AFF eğitimi almış bulunmalı, ilgili atlayış merkezlerini kullanmalıdır. Tek başına atlayış yapabilmek için FAI-A lisansı gerekir. Hatta yamaç paraşütü için de izin talep formu doldurulmaktadır ve Türk Hava Kurumu'ndan ilgili sertifikaların edinilmesi önerilmektedir. Sportif faaliyetlerin dışında tehlikeli ve zorunlu durumlar hariç paraşütle atlamak suç olarak düzenlenmiştir. Türk Dil Kurumu Sözlüğü, paraşütü, Hava taşıtıdan veya yüksek bir yerden atılan bir cismin veya atlayan bir insanın kontrollü biçimde yere inmesini sağlayan araç olarak tanımlamaktadır<sup>131</sup>. Dolayısıyla bu niteliklere haiz her aracın, bu maddenin kapsamına girdiği düşünülebilir.

**bb. Fotoğraf Çekme Yasağı Olan Yerlerin Fotoğrafını Çekmek**

Hava araçlarıyla havadan fotoğraf çekimi, fotoğraf çekilmesini önlemeye yönelik müdahaleleri güçleştirir. Bu nedenle, hava araçları kullanılması suretiyle fotoğraf çekme yasağı olan yerleri fotoğraflamak suç olarak düzenlenmiştir. Hükümde dikkat edilmesi gereken unsur, suçun oluşumu için hâlihazırda fotoğraf çekme yasağı olan bir yerin, fotoğraf makinasıyla ya da bu niteliği taşıyan cihazlarla görüntüsünün saptanmasıdır. Fotoğraf çekme yasağı olan yerler denince ilk akla gelen askeri yasak bölgeler ve güvenlik bölgeleridir ki bu yerlerin fotoğrafını çekmek, 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu ile açıkça kurala bağlanmıştır. Bunun dışında birçok yer hakkında fotoğraf çekme yasaklarından söz edilse de bu yasaklarla ilgili mevzuatta açık bir hüküm bulmak güçtür. İdarece bu konuda keyfi yasaklar getirilebilmektedir. Bunun en güzel örneği havaalanlarıdır.

---

<sup>131</sup> Türk Dil Kurumu: Paraşüt, <<https://sozluk.gov.tr/>>

Buradaki fotoğraf çekme yasağının hangi mevzuattan kaynaklandığının anlaşılamadığı eleştirisi getirilmiştir<sup>132</sup>.

### **cc. Her Türlü Reklam ve Propaganda Niteliğinde Faaliyette Bulunmak**

Uçaklar, hızları ve karadaki engellere bağlı olmamaları nedeniyle farklı bölgelere hızlıca ve kolaylıkla ulaşabilmekte, yukarıdan da daha büyük bir alan üzerinden gözlemlenebilmektedirler. Bu özellikleri dolayısıyla her zaman uçaklar reklam ve propaganda faaliyetlerinde kullanılmışlardır. Bunun tarihsel örneklerinden biri, Kurtuluş Savaşı sırasında havadan atılan propaganda bildirileridir. Propagandanın da reklamın da ortak özelliği barındırdıkları mesajı kitlelere yaymalarıdır. Buna karşın içerdikleri mesajın niteliğinde ayrılırlar. Havacılık faaliyetinin belirli mesajın kitlelere yayılması için kullanılması suç oluşturur. Hüküm, her türlü reklam ve propaganda niteliğindeki faaliyette bulunmayı içerir. Dolayısıyla, uçağa herkesin görebileceği bir biçimde dev bir afiş bağlanması, uçaktan sair basılı metinlerin atılması, uçağın ardında bıraktığı gazlarla bir amblemi havada çizmesi de maddenin kapsamına girer. Faaliyetin reklam ve propaganda niteliğinde olup olmadığı somut olayın özelliklerine göre belirlenecektir. Yalnız başta da belirtildiği üzere, burada dikkat edilmesi gereken husus, bir mesajın havacılık faaliyetiyle kitlesel iletimi olmasıdır.

### **dd. Görülen Hizmetin ve İçinde Bulunulan Durumun Gerektirdiğinin Dışında Yayın ve Haberleşme Yapmak**

Uçuş güvenliğinin en önemli unsurlarından biri seyrüsefer güvenliğidir. Uçağın, seyrüsefer güvenliğinin en önemli şartlarından biri de pilotların yerle ve diğer uçakların pilotlarıyla sağlıklı bir haberleşme ortamına kavuşabilmiş olmalarıdır. Haberleşmenin belirli frekanslarda kesintisiz sürdürülmesi, hava trafiğinin, düzen içindeki akışı ve güvenliği için olmazsa olmaz bir koşuldur. Bu nedenlerle, havacılıkta haberleşmenin üzerinde ayrıca durulmuş, bu konuda özel standartlar belirlenmiş ve düzenlemeler getirilmiştir. Haberleşmenin aksamaması için, frekanslar karışmadan, mesajlaşma kanalları meşgul edilmeden, belirli öncelik ve kurallarla mesajlaşma gerçekleştirilir. Bu doğrultuda havacılıkta haberleşmek için standart SITA (*Uluslararası Havacılık Telekomünikasyon Birliği*) ve AFTN (*Sabit Haberleşme Ağı*) kanalları kullanılmaktadır<sup>133</sup> Bu ağlar kullanılarak mesaj çekilirken

<sup>132</sup> Servet Başol, Hukuk ve Yansıması, servetbasol.com <<http://www.servetbasol.com/Articles/Ucuyorum/APH-1113.htm>> Erişim Tarihi: 29/11/2019

<sup>133</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Hareket Kitabı (Pegem Akademi Yayıncılık 2015) <[http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/HAREKAT\\_Kitabi.pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/HAREKAT_Kitabi.pdf)> 118

uyulması gereken belirli kurallar, uzunluklar, öncelikler, kodlar ve tipler bulunmaktadır. Konuyla ilgili çeşitli yönetmelikler yürürlüğe konmuştur. Bu yönetmelikler arasında, frekansların tahsisi ve kullanımı söz konusu olduğunda Spektrum Yönetim Yönetmeliği, cihazlar söz konusu olduğundaysa, Haberleşme, Seyrüsefer, Gözetim Sistemleri Mânia Kriterleri Hakkında Yönetmelik ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Deniz ve Hava Bandı Telsiz Haberleşme Sistem ve Cihazları ile Seyrüsefer Cihazlarına Kurma ve Kullanım İzni Verilmesi, Ruhsatlandırılması ile Tarifelerin Düzenlenmesine Dair Yönetmelik ilk akla gelen düzenlemelerdir. Ayrıca, seyrüsefer yardımcısı olarak, radyo frekansı ile çalışan cihazların varlığı da hatırlatılmalıdır.

Yayın ve haberleşme yapmak, icrai bir hareketlerdir. Zira havacılık faaliyetinin gereklerinin dışında, radyo elektromanyetik dalgalarının yayını yapılmamalıdır. Örneğin, uçaktan radyo yayını yapılması gibi. Diğer yandan, uçaktan haberleşme gerçekleştirilirken yukarıda sözü edilen kurallara uyulması gerekir. Görülen hizmetin ve içinde bulunulan durumun gerekleri, pilotun içinde bulunduğu koşullar ve yukarıda değindiğimiz kuralların birbiriyle karşılaştırılması suretiyle her somut olayın özelliklerine göre değerlendirilir.

#### **d. Hukuka Aykırılık**

Kanun 93'üncü maddesiyle, burada düzenlenen yasak davranışlarla ilgili özel bir hukuka uygunluk nedeni getirilmiştir. Maddeye göre, içeriğinde sayılan yasaklara istisna getirmek üzere, özel veya genel nitelikte izin vermeye, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yetkilidir. Bu izni vermeden önce, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı gerektiğinde, ilgili bakanlıklar ve Genelkurmay Başkanlığının görüşünü almak zorunadır. Dolayısıyla, Kanunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın izni söz konusu olduğunda eylem hukuka uygun hale gelecektir. Bunun dışında istisnai kimi koşullarda, genel bir hukuka uygunluk nedeni olarak zorunluluk halinin bu madde kapsamındaki suçlar için uygulama alanı bulabileceği düşünülebilir.

#### **e. Kusurluluk**

Bu hükümde yer alan suçlar ancak kasten gerçekleştirilebilir. Kanunda taksirli halleri düzenlenmemiştir. Fotoğraf çekme yasağı olan yerlerin fotoğrafını çekme suçunda fail, o yerde fotoğraf çekmenin serbest olduğuna ilişkin düştüğü yanılgıdan yararlanabilir.

## f. Suçun Özel Görünüş Biçimleri

Kanımızca, bu hükümde düzenlenen suçlar teşebbüse elverişli değildir. Zira neticeli suçlar olmadıkları gibi, bu suçlardaki hareketlerin parçalara bölünebilmesi olanaklı gözükmemektedir. Bu hükümde düzenlenen suçlar özgü suçlar olmadıklarından, iştirak açısından herhangi bir özellik göstermezler.

Hükümde, yer alan her bir bent ayrı bir suç oluşturmaktadır. Örneğin, bir kişi mevzuata aykırı olarak paraşütle atlayış yapıp aynı anda dalışı sırasında fotoğraf yasağı uygulanan bir yerin fotoğrafını çektiğinde iki ayrı suçu gerçekleştirmiş olacak ve iki ayrı ceza alacaktır.

Fotoğraf çekme yasağı olan yerlerin fotoğrafını çekme eyleminde, fotoğraf çekilen yerin aynı olması durumunda, her türlü reklam ve propaganda niteliğinde faaliyette bulunmak eylemindeyse mesajın içeriğinin ulaştırıldığı yerin aynı kalması şartıyla, uçakla birden fazla defa aynı suçu işleme kararı kapsamında farklı zamanlarda uçuş yapılmışsa zincirleme suç hükümlerinin uygulanabileceğini düşünüyoruz.

## g. Ceza

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 93'üncü maddesinin ilgili bentlerinde düzenlenen suçların her biri için iki aydan iki yıla kadar hapis cezası öngörülmüştür. Görevli ceza mahkemesi, asliye ceza mahkemesidir.

## III. HAVA ULAŞIM ARAÇLARININ KAÇIRILMASI VE ALKONULMASI SUÇU (TCK m. 223/3)

### A. Uçak Kaçırma Eylemleri ve Kanunun Düzenlemesi

Uçak kaçırma eylemleri, hava ceza hukuku kapsamında gerçekleştirilen suçların en önemli bölümünü oluşturur<sup>134</sup>. Sivil havacılık tarihi boyunca hava ulaşım araçlarının kaçırılması suçunu işleyenler farklı amaçlarla hareket etmiştir. 1970'li yıllara kadar, kendilerine sığınma arayan mültecilerin başvurduğu bu eylemler, 70'li yılların başlarında fidye talep etmek için kullanılmış, 70'li yılların sonlarından 80'li yılların ortasına kadar şiddetlenen soğuk savaşla birlikte politik amaçların propagandası için gerçekleştirilmiştir<sup>135</sup>.

<sup>134</sup> Dempsey (n 3) 652

<sup>135</sup> Dempsey (n 3) 653. Sivil havacılık tarihinde kayıtlı ilk uçak kaçırma eylemi, 1931 yılında, Perulu devrimcilerin bir üç motorlu uçağı kaçırmalarıyla kayda alınmıştır. Kayda alınan ikinci eylem, 1937 yılında Hindenburg Zeplinine bomba koyulmasıdır (Bkz. Dempsey (n 3) 654).

Uçak kaçırmak, uçuş güvenliğini için en büyük tehlikeyi yaratan eylemdir. Uçağı kaçıranlarla uçak mürettebatı arasındaki mücadele uçağın kontrolünün kaybedilmesine yol açabilir, uçağın güvertesinde ya da kokpitte silah kullanması uçağın kontrolünü güçleştirecek mekanik veya elektronik hasarlara yol açabilir, içeride yaşanan karambol pilotlar tarafından hava trafiğinin izlenmesinin önüne geçebilir, uçak yakıt darlığı çekebilir<sup>136</sup>.

Türk Ceza Kanunu'nun "ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonulması" başlıklı 223'üncü maddesinin üçüncü fıkrasında hava ulaşım araçlarının kaçırılması suç olarak düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır. Çalışmanın başında ele alınan Lahey Sözleşmesinin hükümleri göz önüne alındığında, maddedeki hapis cezasının üst sınırının on yılı geçmemesi nedeniyle, bu suç için ağır ceza belirlenmesine yönelik yükümlülüğü karşıladığı bütünüyle söylenemez. Diğer yandan, kanımızca, bu fıkra, Lahey Sözleşmesi hükümleri örnek alınarak, hükümde kolayca kaçılmış izlenimi veren, aşağıdaki irdelenecek son derece genel ve hatta belirsiz "*hukuka aykırı herhangi bir başka davranış*" ifadesini içermek yerine, ayrıntılı bir biçimde başka bir madde biçiminde düzenlenmeli, sınır-aşan niteliğine uygun bir biçimde uluslararası suçlar arasında yer almalıydı.

### **B. Fail, Hukuki Konu, Maddi Konu, Mağdur**

Bu suçun faili herkes olabilir. Suçun maddi konusu, failin alıkoyma ve kaçırma eylemlerini üzerinde gerçekleştirdiği hava aracıdır. Kanun, yukarıda ele alınan uluslararası sözleşmelerden farklı olarak hava aracının, ulaşım aracı niteliğinde olması dışında, türü hakkında herhangi bir ayırma gitmemiştir. Dolayısıyla hava aracı, askeri veya sivil bir araç olabilir; herhangi bir faaliyette yolcu veya yük taşımacılığında kullanılabilir, herhangi bir türden uçak ya da helikopter, balon olabilir; yeter ki hava ulaşım aracı olsun. Ulaşım aracı, nakil aracı, nakil vasıtası, taşıt eş anlamlı sözcüklerdir. Hava ulaşım aracı, yük (eşya) ve yolcu (gerçek kişi) taşıma özelliğine sahip hava araçlarını niteler. Bunun dışındaki hava araçları, örneğin, bir "*drone*", hükmün kapsamı dışındadır.

Bu suçun hukuki konusu, uçuşun/hava ulaşımının güvenlik içinde kesintisiz bir biçimde sürdürülebilmesine ilişkin hukuksal yarardır. Suçun düzenlendiği yer başta da belirtildiği üzere, Türk Ceza Kanunu'nun "Topluma Karşı Suçlar" başlıklı üçüncü kısmıdır.

---

<sup>136</sup> Fong (n 22) 12

Dolayısıyla Kanun Koyucunun maddeye yer verdiği kısım ile ilgili tercihi ve hükümde belirli, belirlenebilir kişilerin mağduriyetini aramadığı düşünüldüğünde yasaklanan bu davranışın genel olarak toplumu ilgilendirdiği ve suçun gayrimuayyen mağdurlu bir suç olarak düzenlenmiş olduğu öne sürülebilir.

### C. Fail

Kanun, bu suçta iki seçimlik hareket öngörmüştür. Birinci seçimlik hareket cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava aracının hareket etmesini engellemek, diğeryse cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava aracını gitmekte olduğu yerden başka yere götürmektir. Suç, cebir ve tehditle birlikte işlendiğinde bileşik suç niteliğindedir. Kanun, “hukuka aykırı herhangi bir başka davranıştan” söz ettiği için, uçağı, herhangi bir zorlama kullanmadan yetkisiz bir biçimde başka bir yere götürmek de bu suçu oluşturabilir. Kanun koyucu, hukuka aykırı davranışlar diyerek hükmün kapsamını, uçağın pilotların ve/veya yolcuların iradesi dışında yönlendirilmesi için cebir veya tehdit kullanımıyla sınırlandırmamıştır. Zira teknolojinin gelişimiyle beraber, uçakların yönlendirilmesine elverişli yeni teknikler ortaya çıkmaktadır. Örneğin, failin, uçağın bilişim sistemine yetkisiz erişimiyle uçağın hareketinde değişikliğe yol açması, hükümde yer alan hukuka aykırı davranışlar arasında yer alır. Bu davranışların gerçekleştirilmesi için failin uçağın içinde bulunması da şart değildir. Örneğin fail, telsiz frekansına girerek pilotları herhangi bir konu üzerinden tehdit etmiş olabilir ya da uçağın bilişim sistemini uzaktan kontrolü altına almış olabilir. Bu doğrultuda uçağın insan taşınması ya da mutlaka içinde mürettebattan olsun veya olmasın insan barındırması da gerekmez<sup>137</sup>.

Hava aracının hareket etmesinin engellenmesi, kalkış veya inişinin önüne geçilmesi biçiminde olabileceği gibi, havada yapması gereken zorunlu manevraların engellenmesiyle de gerçekleştirilebilir. Hava aracını başka bir yere götürmek, takip etmesi gereken hava yolundan çıkarmak ya da başka bir yere indirmek biçimlerinde gerçekleştirilebilir. Her iki harekette de fail hava aracı üzerinde fiili egemenlik kurmaktadır<sup>138</sup>. Bunun neticesinde, fail tarafından uçağın irtifası, seyrüsefer istikameti, rotası, yolda kat edeceği zaman (buna göre yakıtı bulunur), son kertede zorla uçuş planı<sup>139</sup> değiştirilebilmektedir. Bu unsurlarda herhangi bir zorunluluğa

<sup>137</sup> Murat Aydın, “Ulaşım Araçlarına ve Sabit Platformlara Karşı Suçlar” (2015) (5)1 S.D.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi 79, 91

<sup>138</sup> Bkz. Köksal Bayraktar, “Uçak Kaçırma Suçu”, (1971) 37(1-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 174

<sup>139</sup> Bkz. Erem ve Keyman (n 24) 4

dayanmayan, pilotların veya yolcuların iradesi hilafına ve hukuka aykırı bir değişiklik gerçekleştirildiğinde suç tamamlanmış olur. Yalnız kanımızca bu değişikliğin suçla korunan hukuksal menfaati ihlâl edebilecek esaslı bir değişiklik olabilmesi için eylemin belirli bir süreklilik göstermesi gerekir. Bu yüzden kanımızca bu suç ani değil, kesintisiz bir suçtur<sup>140</sup>.

Bir uçağı, pilot veya pilotlarının dahi kaçırabileceğı düşünülebilir. Bu varsayımda, herhangi bir zorunluluğa dayanmadan rotası dışında hukuka aykırı bir biçimde hava aracını başka bir yere götürmesi gerekir. Diğer hallerde, üçüncü bir kişinin, pilotlar üzerinde zor kullanarak, hukuka aykırı bir biçimde uçağı hareketsiz bırakması veya başka bir rotaya yönlendirmesi sonucu, uçağın istikametinde, irtifasında, son kerte de uçuş planında değişikliğe yol açılması suçun tamamlanması için yeterlidir. Suç, icra hareketi ile işlenebilen, seçimlik hareketli ve neticesiz suçtur<sup>141</sup>. Havacılık suçlarının geneli gibi soyut tehlike suçu olma özelliğı gösterir.

#### **D. Hukuka Aykırılık**

Bu suç hukuka uygunluk nedenleriyle bağdaşır. Bu nedenle, zorunluluk hali, hakkın kullanılması, ilgilinin rızası söz konusu olduğundan, kanunun emrini ifa gibi genel hukuka uygunluk nedenleri söz konusu olduğunda failin gerçekleştirdiğı eylem bu suçu oluşturmaz. Diğer yandan bu durumda, Sivil Havacılık Kanunu'nda yer alan başka suçları oluşturması olanaklıdır.

#### **E. Kusurluluk**

Bu suç kastla işlenir. Taksirli hali düzenlenmemiştir. Failin cebir veya tehdit kullandığını ya da hukuka aykırı başka bir davranışta bulunduğunu bilmesi ve hava ulaşım aracının hareket etmesini engellemeyi veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götürmeyi istemesi, kastını oluşturur. Kanımızca fail, uçağın kaçırılması ve alıkonması için cebir, tehdit ve sair hukuka aykırı yollara başvurduğundan suçu olası kastla işlemesi olanaklı gözükmemektedir<sup>142</sup>. Suçun uluslararası anlaşmalarda ve ulusal mevzuatlarda ihdasına kadar olan süreçte, failin özel kastının aranıp aranmayacağı tartışma konusu olmuştur<sup>143</sup>. Faillerin

---

<sup>140</sup> Aynı yöndeki bir başka görüş için bkz. Aydın (137) 90; Karşı görüş için bkz. Zeki Hafizoğulları ve Ezgi Aygün Eşitli, "Ulaşım Araçlarına veya Sabit Platformlara Karşı Suçlar", (2011) (2011/1) Ankara Barosu Dergisi 17, 21

<sup>141</sup> Bkz. Zeki Hafizoğulları ve Muharrem Özen, Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler Topluma Karşı Suçlar (US-A Y. 2016) 313 ve 316

<sup>142</sup> Aynı görüş için bkz. Aydın (n 137) 95

<sup>143</sup> Bkz. Erem ve Keyman (n 24) 14 vd.



amacının farklılık göstermesi karşısında bu tartışmaların bir önemi kalmamıştır. Türk Ceza Kanunu da bu suç için özel bir kast aramamaktadır. Failin, suçun unsurları veya hukuka uygunluk nedenleri üzerinde yanılığa düşmesi olanaklıdır. Bu durumda Türk Ceza Kanunu'nun 30'uncu maddesi uyarınca bu hatasından yararlanır.

### F. Suçun Özel Görünüş Biçimleri

Suç, teşebbüse elverişlidir. Fail, cebir veya tehdit ya da diğer hukuka aykırı yöntemleri kullanmasına rağmen uçağın hareketinde bir değişikliğe yol açamamış olabilir. Örneğin, pilotları tehdit ederken, başka yolcuların müdahalesiyle eylemi kesintiye uğramış olabilir.

Suç, özgü failli bir suç niteliği taşımadığından iştirak açısından herhangi bir özellik göstermez. Herkes, iştirak iradesinin bulunması ve nedensel katkısı ölçüsünde, müşterek fail, dolaylı fail, azmettiren veya yardım eden olarak suça katılabilir. Örneğin, pilotun zorla değil de ikna suretiyle uçağın rotasını değiştirdiği bir durumda<sup>144</sup>, müşterek fail olarak suça katılmış olacağı düşünülebilir.

Hava ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonulması suçu bileşik bir suçtur. Fiil cebir veya tehditle ya da suç oluşturan başka bir hukuka aykırı davranış aracılığıyla gerçekleştirilse de bu tek bir suçu, hava ve ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonulması suçunu oluşturur. Örneğin, fail uçağın bilişim sistemine yetkisiz erişimde bulunarak onu başka bir yere yönlendirdiğinde ayrıca, TCK m. 243'ten veya 244'ten ceza almayacaktır. Öte yandan Türk Ceza Kanunu'nun 223'üncü maddesinin dördüncü ve beşinci fıkraları önem arz etmektedir. Bunlardan ilk fıkraya göre, suç işlenirken aynı zamanda aracın içindeki kişilerin hürriyetini kısıtlaması durumunda ayrıca hürriyeti kısıtlamak suçundan ceza verilecek ve fikri içtima hükümleri uygulanmayacaktır. Diğer fıkraya göreyse, kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaşan hallerinin gerçekleşmesi durumunda ayrıca kasten adam yaralamaya ilişkin hükümler uygulanacak ve bu durumda artık suçun bileşik suç olma niteliği ortadan kalkacaktır.

11 Eylül'deki gibi hava ulaşım aracının kaçırılıp, bir yere çarptırılması olayındaysa, biri uçağın kaçırılması olmak üzere iki farklı eylem söz konusudur. Bu nedenle bu gibi olaylarda fikri içtima hükümleri uygulanamaz. Yine, bir hava ulaşım aracının mala zarar verme, hırsızlık amacıyla kaçırılması ve alıkonulmasında, farklı eylemler söz konusu

---

<sup>144</sup> Bu örnek için bkz. Erem ve Keyman (n 24) 16

olduğundan hem TCK m. 223'ten hem de diğer suçlardan ayrı ayrı hüküm kurulması gerekecektir<sup>145</sup>.

### **G. Ceza**

Bu suç için kanunda beş yıldan on yıla kadar hapis cezası öngörülmüştür. Suç için öngörülen cezanın üst sınırı on yılı geçmediğinden, görevli mahkeme asliye ceza mahkemesidir.

## **IV. HAVACILIK SUÇLARININ SORUŞTURULMASI VE KOVUŞTURULMASI**

### **A. Havacılık Suçlarında Ülkelerarası Yetki Uyuşmazlığı, Görevli ve Yetkili Mahkemenin Saptanması**

#### **1. Genel Olarak Havacılık Suçlarında Yargı Yetkisi**

Havacılık suçları söz konusu olduğunda ülkeler arası yargı ihtilaflarının çıkma olasılığının son derece yüksektir. Zira başta da belirttiğimiz üzere, bir uçak tabiiyetinde bulunduğu bir ülkenin sınırlarından başka bir yerde bulunabilir, taşıdığı yolcular farklı ülkelerin vatandaşlıklarında olabilir. Diğer yandan bir suç uçuş halindeki bir hava aracında işlendiğinde, eğer bu araç uluslararası bir uçuş gerçekleştiriyorsa ve bu suç mesafe suçlarındansa, iki farklı devletin yetki alanı söz konusu olabileceği gibi, hava aracının hızı da göz önüne alındığında suçun hangi ülkenin hava sahasında gerçekleştiğini dahi saptamak güçleşebilir. Dolayısıyla bir suç için farklı hukuk sistemlerine sahip birden fazla devletin yetkililik iddiasında bulunması nedeniyle ihtilaf çıkması ve *ne bis in idem ilkesine* aykırı kimi sonuçların doğması olasılığı artar<sup>146</sup>.

Bu tip sorunları çözmek için çeşitli teorilere başvurulur. Bu teoriler, mülkîlik teorisi, tabiiyet teorisi, karma teori, kalkış yapılan ülkenin hukuku teorisi ve iniş yapılan ülkenin hukuku teorisidir<sup>147</sup>. Bu teoriler, yukarıda sözü edilen uluslararası sözleşmelerde kullanılmıştır. Çeşitli koşullara göre, devletlerin hükümlerlik esasından yola çıkılarak basamaklar halinde bu teorilerden bir veya birkaçına ilgili Sözleşme hükümleri uyarınca başvurulabilir. Çalışmanın bu bölümünde, havacılık suçları söz konusu olduğunda ortaya çıkabilecek kimi olası ihtilaflar bakımından Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası

<sup>145</sup> Aynı yönde bkz. Aydın (n 137) 100

<sup>146</sup> Bkz. Erem ve Keyman (n 24) 3 vd.

<sup>147</sup> Fong (n 22) 5

Sözleşmelerin hükümleri incelenecektir. Tokyo, Lahey ve Pekin Sözleşmelerinin devletlerin yargılama yetkisi açısından paralel düzenlemeler içerdikleri vurgulanmalıdır. Tokyo ve Lahey Sözleşmelerinde imzalanan ek protokollerle yapılan değişiklikler bu paralelliği başarılı bir biçimde sağlamıştır.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, tüm bu Sözleşmeler çağımızda doğal olarak ülkelerin egemenliğine saygı esasına dayanır ve milli hukuka göre kullanılan herhangi bir ceza yargı yetkisini bertaraf etmezler. Bu bağlamda her üç sözleşme de ceza normunun yer bakımından sınırlarının belirlenmesi yönünden ülkesellik, mağdur ve fail yönünden şahsilik ilkelerini tanır. Dolayısıyla yukarıda ele alınan Sözleşmelerdeki suçlar, hangi devletin sınırlarında işlenmişse, suç hangi devletin vatandaşı tarafından işlenmişse veya hangi devletin vatandaşına karşı işlenmişse o devlet kendi yargı yetkisini tesis etmek üzere gerekli tedbirleri alabilecektir. Böylelikle, Türk Ceza Kanunu'nun yer bakımından uygulaması hakkındaki 8'inci ve devamı maddeleri ilk elde göz önüne alınmalıdır.

Bununla birlikte Türkiye'nin tarafı olduğu sivil havacılığa ilişkin Tokyo, Lahey ve Pekin Sözleşmeleri daha ayrıntılı düzenlemeler içermektedir. Bu yüzden, TCK'daki hükümler, Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası Sözleşmeler ışığında ele alınacaktır. Türkiye hava sahasında ve Türk hava araçlarında gerçekleşen suç fiilleri için Türkiye'nin yargılama yetkisi vardır ve zaten ilgili uluslararası sözleşme hükümlerinde bunun aksini emreden bir hüküm de bulunmamaktadır. Buna karşın sözleşme hükümleri, Türk hava aracının yabancı bir ülkede bulunmasına veya bir yabancı hava aracının Türk sınırları içinde olmasına göre değişiklik göstermektedir. Belirtmek gerekir ki havacılık suçları söz konusu olduğunda, hava aracı içerisinde işlenen suçlar yukarıda sayılan uluslararası sözleşmelerin tarafı devletlerin arasında iade işlemleri amacına dönük olarak sadece suçun işlendiği yerde gerçekleşmiş gibi değil, aynı zamanda yargılama yetkisi kurmaları gereken akit devletlerin topraklarında işlenmiş gibi muamele görür (Tokyo Sözleşmesi, m. 16, Lahey Sözleşmesi, m. 8, Pekin Sözleşmesi m. 12).

Türkiye'nin tarafı olduğu işbu uluslararası Sözleşmeler, ulusal mevzuatının yer yönünden uygulanması konusunda çeşitli kıstas ve şartlar öngörmüştür. Bu noktada ilk olarak değinilmesi gereken, Montreal Sözleşmesinden itibaren sivil havacılığa ilişkin uluslararası sözleşmelerde ve onları değiştiren protokollerde kullanılan “*hizmetteki hava aracı*” ile “*uçuş halindeki hava aracı*” ayrımıdır. Bilindiği üzere, yolcuların binişinden sonra tüm dış kapıların kapandığı andan, yolcuların indirilmesi için herhangi bir dış kapının açıldığı ana kadarki süre boyunca bir hava aracı uçuş halinde sayılır. Zorunlu inişteyse yetkili makamlar tarafından

hava aracının, içindeki kişilerin ve malların sorumluluğu devralıncaya kadar uçuş durumunun sürdüğünün kabul edileceği kurala bağlanmıştır. Diğer bir ayrım ise Montreal Sözleşmesi ile ortaya çıkan hizmetteki hava aracı ayrımıdır. Hizmetteki hava aracı yukarıda da değinildiği üzere, “belirli bir uçuş için yer personeli veya mürettebat tarafından uçuş öncesi hazırlıklara başlanması ile inişten sonraki yirmi dört saat içerisinde” bulunan uçaktır. Uçağın bu durumlardan hangisinde olduğuna göre, yukarıda ele alınan uluslararası Sözleşmeler kurallar içerebilmektedir ve ancak bu durumdaki uçaklara karşı ya da bu uçakların içinde işlenen suçlarda Sözleşmelerin ilgili hükümleri uygulama alanı bulur.

Son olarak belirtmek gerekir ki, işlenen havacılık suçuna göre de yukarıda sözü edilen uluslararası sözleşmeler devletlerin yargılama yetkisine ilişkin farklı kurallar öngörebilmektedir. Bu yüzden yargılama yetkisine ilişkin Türk Ceza Kanunu ve konuyla ilgili Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası sözleşme hükümlerini ele alırken, uçağın kaçırılması ve alıkonulması suçu ile diğer havacılık suçlarını ayrı başlıklar altında değerlendirmeyi uygun gördük.

## 2. Uçağın Kaçırılması ve Alıkonması Suçu Dışındaki Suçlarda Yargı Yetkisi

Tokyo Sözleşmesinin temel amaçlarından biri daha önce de sözü edildiği üzere, devletler arasında çıkabilecek olası yetki uyuşmazlıklarının önüne geçilebilmesi ve böylece failerin cezasız kalmasının önlenmesidir<sup>148</sup>. Pekin Sözleşmesi de aynı hedefe yönelik kaleme alınmıştır. Bu nedenle aralarında devletlerin yargılama yetkisi bakımından içerdikleri kuralların benzer nitelikleri, kimi temel noktalardaki ayrılıklarından çok daha fazladır. Çalışmanın bu bölümünde, her iki Sözleşmenin yargılama yetkisi bakımından taşıdıkları hükümlerin aralarındaki paralellikler ve farklılıklar karşılaştırılacaktır.

Tokyo Sözleşmesi, hava aracının tescilli bulunduğu devletin veya başka bir anlatımla bayrak devletinin egemenliğini esas almaktadır (Tokyo Sözleşmesi m. 3). Pekin Sözleşmesi de düzenlediği suçların hangi tescil devletinin uçağına karşı ya da uçağında işlenmişse o devletin yargılama yetkisini tesis etmek üzere gerekli tedbirleri alabileceğini düzenlemektedir. Tokyo Sözleşmesi, bayrak devleti dışında hangi devletlerin yargılama yetkisine sahip olabileceğini çeşitli koşulları öngörerek sayar. Bunlardan ilki devletin, suçun veya eylemin işlendiği hava aracı faili barındırarak ülkesine iniş yaptığında söz konusu olan yargılama yetkisidir. Pekin Sözleşmesi de benzer bir düzenleme içerir. Buna göre, suçun işlendiği uçak,

---

<sup>148</sup> Sopilko ve Shevchuk (n 22) 123

fail olduğu iddia olunan kişi halen söz konusu uçakta iken ilgili devletin ülkesine iniş gerçekleştiğinde o devlet yargı yetkisine sahip olabilecektir (Pekin Sözleşmesi m. 8).

Tokyo Sözleşmesi işleticinin devletine de uçakta işlenen suçlar için yargılama yetkisi tanımıştır. Bununla aynı doğrultuda bir düzenleme Pekin Sözleşmesi'nde bulunmaktadır. Buna göre suç, ticari merkezi söz konusu devlette olan veya söz konusu kiracının böyle bir ticari merkeze sahip olmaması halinde daimî ikametgâhı söz konusu devlette olan bir kiracıya mürettebatsız olarak kiralanmış bir uçağa karşı ve böyle bir uçakta işlendiğinde o devlet yargılama yetkisi kurabilir (Pekin Sözleşmesi m. 8/1-c). Buna karşın Tokyo Sözleşmesi diğer Sözleşmelere göre tahdidi olarak sayılmış suç eylemleri içermeyen daha geniş bir düzenleme niteliği taşıdığından bir devlet iniş yapılan devlet olarak yargılama yetkisini kullanırken söz konusu suçun İşleticinin Devletinde suç sayılıp sayılmadığını dikkate alacaktır.

Bir akit devletin, ne tescil devleti ne iniş yapılan devlet ne de işleticinin devleti olma özelliğini taşıdığı durumlarda yargılama yetkisini kullanabilmesi için müdahalelerde bulunabilmesi, suçun, neticelerinin ülkesinde oluşmasına ya da suçun anılan uyruğu tarafından veya uyruğuna karşı veya kendisine daimî yerleşim yeri bulunan bir şahıs tarafından veya ona karşı işlenmesine ya da suçun güvenliğini tehlikeye düşürmesine, suçun yürürlükte olup uçakların uçuşu veya manevrasına yönelik düzenlemelerin ihlâlini gerektirmesi halinde veya çok taraflı bir milletlerarası anlaşma gereğince bir yükümlülüğü yerine getirmek için gerekli olması koşullarına bağlıdır (Tokyo Sözleşmesi m. 4).

### **3. Uçağın Kaçırılması ve Alıkonulması Suçunda Yargı Yetkisi**

Uçağın kaçırılması ve alıkonulması ilişkin suç filleri için devletlerin yargı yetkisinin belirlenmesinde, Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçilmesinin Önlenmesine İlişkin 1970 Tarihli Lahey Sözleşmesi ve bu Sözleşmenin kimi maddelerini değiştiren Ek Pekin Protokolü (2010) göz önüne alınır. Belirtmek gerekir ki, Lahey Sözleşmesi milli hukuka göre herhangi bir ceza yetkisini bertaraf etmez ve dolayısıyla ceza normlarının yer bakımından uygulanmasına ilişkin TCK hükümlerinin uygulanması sürdürülecektir. Uçak kaçırma eylemleri söz konusu olduğunda yargı yetkisinin belirlenmesinde Lahey Sözleşmesinin 3'üncü ve 4'üncü maddelerine başvurmak gerekecektir. Öncelikle belirtmek gerekir ki Sözleşme hükümleri, uçağın kalkış veya mutat iniş mahalli, sicil devletin ülkesi sınırları dışında bulunduğu takdirde uygulama alanı bulacaktır. Uçağın yurtiçi veya yurtdışı seyahate özgülenmiş olmasının herhangi bir belirleyiciliği yoktur.

Lahey Sözleşmesinin dördüncü maddesinin ilk fıkrasına göre taraf Devletler, işbu Sözleşmenin ilk maddesinde düzenlenen uçak kaçırılmasına veya alıkoyulmasına ilişkin suç fiilleri ile bu fiillerle bağlantılı olarak fail olduğu iddia edilen kişi tarafından yolculara veya mürettebata karşı işlenen her türlü şiddet eylemiyle ilgili olarak, kendi yargılarını tesis etmek üzere gerekli olabilecek tedbirleri alabilecektir. Yargı yetkisinin tesisi ve buna ilişkin gerekli tedbirlerin alınması aynı fıkırada dört seçimlik koşula bağlanmıştır. Bu seçimlik koşullar, söz konusu suç fiillerinin ilgili devletin ülkesinde işlenmesi, ilgili devlete tescilli bir uçağa karşı veya bu uçakta işlenmesi, suç fiillerinin işlendiği uçağın fail olduğu iddia edilen kişi içerisindeyken ilgili devletin sınırları içinde inişte bulunması, uçağın kiracıya mürettebatsız olarak kiralanması söz konusu olduğunda kiracının ticari merkezinin veya merkezi bulunmaması durumunda daimi ikametgahının ilgili devlette olması durumunda, suç fiillerinin ilgili devletin bir vatandaşı tarafından işlenmesidir. Diğer yandan her taraf devlet, yukarıdaki şartlardan bağımsız olarak, suç fiilleri bir vatandaşa karşı gerçekleştiğinde, suç mutad meskeni kendi sınırları içinde olan vatansız bir kişi tarafından işlendiğinden, sadece yargı yetkisini tesis edebilir. Tüm bu koşullar haricinde ya iade et ya yargıla ilkesi uyarınca, eğer fail olduğu iddia edilen kişi, ilgili devletin sınırlarında bulunuyor ve bunana karşında yargı yetkisi tesis etmiş başkaca bir devlete iade edilmiyorsa, iadeyi gerçekleştirilmeyen devlet yargılamayı yapmak yükümlüğü altındadır.

## **B. Soruşturma ve Suçluların Geri Verilmesi Usulleri**

Havacılık suçlarının soruşturulması ve faillerinin geri veri verilmesi söz konusu olduğunda, yürürlükteki, Tokyo, Lahey ve Pekin Sözleşmelerinden her birinin birtakım önemli ortak ilkeleri barındırdıkları gözlemlenebilir. Bu ilkelerden ilki, adil yargılanma ilkesidir. Lahey Sözleşmeye ek protokol ile getirilen mükerrer yedinci maddeyle yargılanan kişilere uluslararası hukukun geçerli hükümlerine uygun olarak tüm hakların ve güvencelerin kullandırılması dâhil olmak üzere adil muamele güvencesinin sağlanacağı belirtilmiştir. Adil yargılanma hakkının garantisine ilişkin benzer bir kural, Pekin Sözleşmesinin 11'inci maddesinde de yer alır.

Bu ortak ilkelerden diğeriye soruşturmanın mecburiliği ilkesidir. Bu ilke, akit devletlerin, ilgili Sözleşmeler kapsamındaki bir suç kendi sınırlarında işlensin veya işlenmesin şüpheli ülkelerinde bulunduğu sürece soruşturma mecburiyeti altında olmalarını ifade eder. Tokyo Sözleşmesine göre, ciddi bir suç işlediğinden şüphelenilmesi nedeniyle yetkili makamlara teslim edilen bir fail varsa veya failden uçak kaçırma olayını gerçekleştirildiği için şüphe ediliyorsa uçağın iniş yaptığı Akit Devlet derhal soruşturma

açmak zorundadır. Uçak kaçırma eylemleri açısından failin veya fail olduğu iddia edilen kişinin uçağın tescil devleti dışındaki bir devletin sınırları içinde bulunması durumunda, uçağın kalkış veya iniş yeri neresi olursa olsun, Lahey Sözleşmesinin kapsamındaki suçların soruşturulmasına ve kovuşturulmasına ilişkin, 6, 7, Mükerrer 7, 8, Mükerrer 8 ve ikinci mükerrer 8 ve 10 numaralı maddeleri uygulanır. Pekin Sözleşmesinin 9'uncu maddesindeyse, Sözleşme kapsamındaki eylemlerle ilgili söz konusu devletin derhal olayın hazırlık soruşturmasını başlatması gerektiği belirtilmiştir. Sözleşmelere göre, derhal o ülkenin yasalarına göre soruşturmaya başlanır ve bu doğrultuda tedbirler alınır.

Sözleşmecî devletler soruşturma sürerken gereken zorlayıcı tedbirleri alabilirler (Tokyo Sözleşmesi m. 7, Lahey Sözleşmesi m. 6, Pekin Sözleşmesi m. 9). Tüm bu sözleşmelerde taraf devletler, Tokyo Sözleşmesi uyarınca teslim aldıkları kişileri veya diğer Sözleşmelerde tanımlanan suç eylemlerinin kendi sınırlarında bulunan şüphelilerini, ulusal mevzuatları uyarınca gözaltına alır ve tutulmaları için gerekli tedbirleri uygulayabilirler. Buna tutuklama da dâhildir. Zira alınabilecek tedbirleri “gözaltı” ile sınırlamamıştır. Devletler kendi mevzuatına göre yasal koşulların oluştuğuna dair resmi makamlarca kanaat oluşmuşsa bu şahsı tutuklayabilir, onun mevcudiyetini sağlayacak diğer tedbirleri alabilirler<sup>149</sup>. Bu tedbirler ceza yargılaması ve iade işlemlerinin başlatılmasını olanaklı kılmak için gerekli makul süre boyunca devam edebilir (Tokyo Sözleşme m. 13, Lahey Sözleşmesi m. 6, Pekin Sözleşmesi m. 9).

Belirtmek gerekir ki, Tokyo Sözleşmesi açısından konuya bakıldığında, sorumlu kaptan pilotun kolluk yetkileriyle iniş yapılan devletin yükümlülükleri arasında doğrudan bağlantı olduğu gözlemlenebilir<sup>150</sup>. Kaptan pilot, bir yolcuyu, iniş yapılan imzacı devlette uçaktan indirdiğinde veya uçak içinde suç işleyen bir kimseyi o ülkenin yetkili makamlarına teslim ettiğinde, devletin o kişinin kabulüne ilişkin kimi yükümlülükleri ortaya çıkar. Bu konu aşağıdaki kaptan pilotun yetkileri başlığında ayrıntılı bir biçimde ele alınacaktır.

Teslim edilen kişilerin veya şüphelilerin derhal vatandaşı bulunduğu ülkenin temasa geçmesine yardımcı olunur. Herhangi bir taraf devlet bu Sözleşmelerde düzenlenen suçlarla ilgili bir kimseyi özgürlüğünden yoksun bırakan bir koruma tedbiri uyguladığında söz konusu kimsenin tutulduğu hakkında ve tutuklanmasını gerektirecek koşullarla ilgili yargılama yetkisi tesis etmiş olan taraf devleti bilgilendirecektir. Bu doğrultuda tutulan şahsın vatandaşı olduğu

---

<sup>149</sup> Türk hukuku açısından bkz. 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu m. 90 vd.

<sup>150</sup> Denaro (n 33) 178

ülkenin en yakın temsilcisiyle bağlantı kurmasına yardımcı olunur (Tokyo Sözleşmesi m. 13, Lahey Sözleşmesi m.6, Pekin Sözleşmesi m. 9). Bunun yanında, kendi sınırlarında bulunan kişiler hakkında adli tatbikat yürüten devletler, yargılama yetkisi kurmuş diğer devleti veya ilgi ve menfaatleri bulunduğu ölçüde öbür akit devletleri adli tatbikatın seyri, yargılama yetkisini kullanıp kullanmayacağı hakkında bilgilendirmek zorundadır (Tokyo Sözleşmesi m. 3bis, Lahey Sözleşmesi m.6, Pekin Sözleşmesi m. 9).

Sözleşmelere egemen olan diğer bir ortak yönse akit devletlere, hava aracında işlenen herhangi bir suçla bağlantılı olarak yargılama yetkisi, tutuklama veya soruşturma yürütmek üzere önlemler alınırken hava aracının, yolcuların, mürettebatın veya kargonun gereksiz gecikmesinden sakınacak biçimde hareket etmeleri yükümlülüğünün getirilmesidir. Buna göre, soruşturma yapılırken, diğer yolcuların ve mürettebatın olanaklı olan en kısa süre içinde yolculuklarına devam etmelerinin sağlanması, uçağın yüklerini sahiplerine, uçağın kendisininse meşru amirinin kontrolüne bırakılması ve bunlara ilişkin tüm tedbirlerin alınması gerekir (Tokyo Sözleşmesi m. 11 ve 17, Lahey Sözleşmesi m. 9).

Bu ilkelerden diğer bir önemli olanıysa yargıla veya geri ver (*aut dedere aut judicare*) ilkesidir<sup>151</sup>. Lahey ve Pekin Sözleşmelerine göre, ilgili taraf devlet suç kendi ülkesinde işlensin veya işlenmesin faili yargılama yetkisi kuran ülkeye iade etmezse yargılamak zorundadır (Lahey Sözleşmesi m. 7, Pekin Sözleşmesi m. 10). Pekin Sözleşmesine göre, imzacısı olan devletler arasında herhangi bir suçluların iadesi antlaşması varsa veya imzalanacaksa, ilk maddesinde barındırdığı suçların da bu antlaşmalarda bulunduğu addolunacaktır (Pekin Sözleşmesi md.12).

Bunların yanında tüm bu sözleşmeler, taraflara adli işlemlerle bağlantılı olarak birbirlerine azami ölçüde adli yardımda bulunma yükümlülüğünü yüklemektedir (Tokyo Sözleşmesi m. 3bis, Lahey Sözleşmesi m. 10, Pekin Sözleşmesi m. 9). Bu konuda tüm bu Sözleşmelerdeki diğer bir ortak ilke de adli yardımlaşma ve geri verilmeye talepte bulunulan ülkenin hukukunun uygulanacak olmasıdır (Tokyo Sözleşmesi m. 13, Lahey Sözleşmesi m. 10, Pekin Sözleşmesi m. 17). Bu sözleşmelere göre devletler, adli işlemler için azami ölçüde birbirlerine yardım ve destek sağlarlar. Hatta Pekin Sözleşmesinin 18'inci maddesiyle, Sözleşmenin içeriğindeki eylemlerle ilişkin olarak istihbarat paylaşımı dahi olanaklıdır.

Suçluların geri verilmesi konusunda aralarında anlaşma bulunmayan devletler, bu konuda Tokyo, Lahey ve Pekin Sözleşmelerini yasal dayanak sayabilirler (Lahey Sözleşmesi

---

<sup>151</sup> Huang (n 41)143



m. 8, Pekin Sözleşmesi m. 12). Eğer taraf devletler arasında suçluların geri verilmesine ilişkin önceden yapılmış bir anlaşma varsa, işbu Sözleşmelerdeki suçlar, o anlaşmaların kapsamına alınacaktır. Eğer taraf devletlerden bir veya birkaçı suçlarının geri verilmesini herhangi bir uluslararası anlaşmaya bağlamayı gerekli görmüyorsa kendi iç mevzuatında bu Sözleşmelerdeki suçları iade edilebilir suçlar arasında düzenleyecektir.

Daha önce de değinildiği üzere, havacılık suçları sınır-aşan niteliği, bu suçların faillerinin geri verilmesi gündeme geldiğinde, hangi suçların siyasi suç sayılacağına yönelik tartışmaları yeniden alevlendirmiştir. Zira kendisinden talepte bulunulan devletlerin her zaman sınırlarındaki failleri siyasi suç işledikleri savıyla geri vermeme olasılığı vardır. Bu nedenle, bu olasılığı önlemek adına gerek Lahey gerekse de Pekin Sözleşmeleri bir ilkeyi içerir. Buna göre, bu Sözleşmelerde yer alan hiçbir suç konusu eylem, adli yardımlaşma amaçları doğrultusunda siyasi suç, siyasi bağlantılı suç, siyasi saikli suç olarak yorumlanamaz. Bu ilkenin ışığında Pekin Sözleşmesi 13'üncü maddesiyle, ilk maddesi kapsamında işlenen suçların hiçbirinin siyasi suç olarak kabul edilemeyeceğini, siyasi suç gerekçesiyle buradaki suçlara ilişkin iade ve karşılıklı adli yardım taleplerinin reddedilmeyeceğini hükme bağlamıştır. Benzer düzenleme daha ayrıntılı bir biçimde Lahey Sözleşmesinin mükerrer 8'inci maddesinde bulunmaktadır.

Buna karşın, Lahey ve Pekin Sözleşmelerinde yer alan suçların siyasi suç sayılamayacak olması, her ne şart altında olunursa olunsun faillerin mutlaka talep eden devletlere geri verileceği anlamına gelmez. Bu nedenle, örneğin Lahey Sözleşmesine ikinci bir mükerrer 8'inci madde eklenmiştir. Bu maddeye göre, iade isteminin veya hukuksal yardım talebinin söz konusu kimsenin ırkı, dini, uyruğu, etnik kökeni, siyasi görüşü veya cinsiyeti nedeniyle kovuşturma veya cezalandırma amacıyla iletilmiş olduğuna veya söz konusu istemi yerine getirmenin bu nedenlerden biri sebebiyle söz konusu kimsenin temel haklarını ihlâl edeceğine yönelik ciddi gerekçeler varsa bu istemler reddedilecektir. Bu amaçtaki, neredeyse sözcü sözcüğüne benzer bir düzenleme de Pekin Sözleşmesinin 14'üncü maddesinde bulunmaktadır. Bu düzenlemeler, aslında, ayrımcılık yasağını sağlamaya ve faillerin adil yargılanma hakkını korumaya yöneliktir.

Hükümlerinin kötüye kullanılmamasına ve adil yargılanma hakkının korunmasına yönelik başka bir düzenleme de Tokyo Sözleşmesinde bulunur. Bu sözleşmenin 2'nci maddesin göre, 4'üncü madde hükümlerini ortadan kaldırmadığı ve hava aracının, kişi ve malların güvenliğini gerektirmediği sürece, bu Sözleşmenin hiçbir hükmü siyasi niteliğe sahip ceza kanunlarına veyahut ırk, din, milliyet, etnik köken, siyasi görüş ve cinsiyet gibi herhangi

bir gerekçeye sahip ayrımcılık suçlarına karşı eylem gerçekleştirmeyi gerektirecek veya bunu yetkilendirecek biçimde yorumlanamaz. Görülebileceği üzere Tokyo Sözleşmesi siyasi suçlar hakkında herhangi bir hüküm içermemektedir. Kanımızca bunun başlıca nedeni, Sözleşmenin genel nitelikte olması ve bu yüzden çok fazla sayıda eylem çeşidini kapsamına alabilecek nitelikte olmasıdır.

### C. Kaptan Pilotun Görev ve Yetkileri

Yolcu uçaklarının kullanım sıklığının atmasıyla, uçuş güvenliğinin sağlanmasına yönelik hassasiyetlerin yoğunlaşması, denizciliğe benzer bir biçimde hava aracının sorumlu kaptan pilotlarına kimi kolluk yetkileri tanınmasını gündeme getirmiştir. Türk sivil havacılık mevzuatında hava aracını kumanda eden, başka bir anlatımla ulusal veya uluslararası mevzuat çerçevesinde hava aracının sevk ve idaresinden birinci derecede sorumlu olan kişiye “kaptan pilot” denmektedir<sup>152</sup>. Uçağın sorumlu kaptan pilotuna uluslararası uçuşlar için kolluk yetkileri bahşeden ilk uluslararası sözleşme, Tokyo Sözleşmesi’dir<sup>153</sup>. Tokyo Sözleşmesinde sözleşmesinin merkezinde uçuş güvenliğinin sağlanması amacı yatar ve bu nedenle Sözleşmenin ayrı bir bölümünde (3’üncü Bölüm) sorumlu kaptan pilotun yetkileri belirlenmiştir<sup>154</sup>. Böylelikle, uluslararası bir uçuş sırasında ilgili devletin kolluk makamları herhangi bir müdahalede bulunamayacak durumda iseler, öncelikle uçağın kaptan pilotuna ve onun izni çerçevesinde diğer kişilere kolluk yetkileri tanınmaktadır<sup>155</sup>. Burada belirlenen yetkiler zorlayıcı nitelikte ve geniş olup, kişinin zapt edilmesi ve tutulmasından, zaptın ve tutulmanın gerçekleştirilmesi için diğer kabin görevlilerine emir verilmesine kadar uzanmaktadır<sup>156</sup>.

Tokyo Sözleşmesi’nin “Uçak Kaptanının Yetkileri” başlıklı üçüncü bölümünün ilk hükmü olan 5’inci maddesinde, bu bölümdeki hükümlerin, “*tescil eden Devletin hava sahasında veya açık deniz üzerinde ya da hiçbir Devlet ülkesine ait olmayan bir bölge üzerinde uçan bir uçak içindeki bir şahıs tarafından işlenen veya tamamlanan veya işlenmek veya tamamlanmak üzere olan suçlar ve fillere*” uygulanamayacağı hükme bağlanmaktadır. Dolayısıyla, kaptan pilot kendisine tanınan kolluk yetkilerini, kalkış ve planlanan iniş

---

<sup>152</sup> Günel (n 10) 150

<sup>153</sup> Denaro (n 33) 177

<sup>154</sup> Huang (n 41) 140

<sup>155</sup> Günel (n 10) 150

<sup>156</sup> Muoneke (n 40) 175

noktasının tescil eden devletin ülkesinden başka bir ülkede bulunması ya da tescil devleti dışında başkaca devletlerin arasından onların hava ülkelerine doğru takip eden, aşamalı uçuş hallerinde kullanılabilir (Tokyo Sözleşmesi m. 5)<sup>157</sup>. Başka bir anlatımla Sözleşmenin bu bölümündeki hükümleri, hava aracının tescil ülkesinin egemenliği dışında kalan yerlerde uygulama alanı bulacaktır<sup>158</sup>. Zira, tersi durumda, uçak içinde zaten, uçağın tescil devletinin kanunları geçerli olacaktır.

Kaptan pilotun kolluk yetkilerini kullanabilmesi için Sözleşmede iki koşul öngörülmüştür: uçuş güvenliğine karşı bir eylemin gerçekleştirildiğine dair makul şüphe<sup>159</sup> ve Sözleşmede öngörülen nedenlerin varlığı. Birinci koşul, kaptan pilotun, uçak içinde, ceza kanunlarını ihlâl eden ya da uçağın veya içindeki şahısların veya malların güvenliğini tehlikeye düşürebilecek veya düşüren, uçak içindeki disiplini bozan bir fiili eylem ya da suçun işlendiğine veya işlenmek üzere olduğuna inanmak için hayatın olağan akışı karşısında somut olgu ve emarelere sahip olmasıdır. Bu durumda, üç seçimlik neden çerçevesinde, kaptan pilot eylemleri gerçekleştiren kişileri bağlamak dâhil her türlü makul – zorlayıcı- önlemleri<sup>160</sup> alabilir. Hava aracının, kişilerin veyahut hava aracı içerisindeki malların emniyetini korumak ilk nedendir. Diğer neden, hava aracındaki düzen ve disiplini sağlamaktır. Son seçimlik nedense, failin hava aracından indirilmesi veya yetkili otoritelere teslim etmeye imkân sağlanmasıdır. Görülebileceği üzere bir kimsenin Sözleşmenin birinci maddesinin birinci paragrafında öngörülen bir eylem ya da suç işlediğine veya işlemek üzere olduğu yönünde haklı bir kanaate sahip olursa o kimse üzerinde bağlamak dâhil kimi zorlayıcı nitelikte olan tedbirler alabilir. Kaptan pilotun bu yetkilerini kullanması için haklı bir gerekçesinin bulunduğunu takdir etmesi yeterlidir. Takdirde bulunurken, Türk ceza muhakemesi hukukunun kavramsallaştırmasıyla makul şüpheye sahip olması yeterlidir. Takdirinin doğru olduğunu kanıtlanmasına gerek yoktur. Dolayısıyla olası hatalı kararları nedeniyle suçlanamaz. Başka bir anlatımla Sözleşmenin 10'uncu maddesi bu gibi durumlar için, kaptan pilota bir tür

---

<sup>157</sup> Unmack (n 26) 384

<sup>158</sup> Buna karşın, uçağın son kalkış noktası veya planlanan müteakip iniş noktasının tescil eden devletten başka bir devlet ülkesindeyse veya uçağın, aynı şahıs içinde bulunduğu halde müteakip merhale olarak tescil eden devletten başka bir devlet hava sahasında uçuşu halleri, kuralın dolanılmaması için istisna tutulmuştur (Tokyo Sözleşmesi m. 5).

<sup>159</sup> Her ne kadar Tokyo Sözleşmesinin 6'ncı maddesi “muhih bir kanaate” sahip olmaktan, yani haklı bir görünüşten söz etse de Sözleşmenin devamındaki 8'inci ve 9'uncu maddelerinde kaptanın inandığı makul nedenlerden söz edilmesi, 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanununda da makul şüphe kavramının kullanılması dolayısıyla, “makul şüphe” kavramını kullanmayı uygun bulduk.

<sup>160</sup> Sözleşmenin 6'ncı maddesinde “makul tedbirler” ifadesi kullanılmaktadır. Kanımızca burada anlaşılması gereken ölçülülük/orantılılık ilkesinin vurgu yapılmış olduğudur.

sorumsuzluk getirmiştir<sup>161</sup>. Hatta bu sorumsuzluk durumu, Tokyo Sözleşmesini Tadil Eden 2014 Montreal Protokolü ile sonradan başkaca görevliler için genişletilmiştir. Bu protokolle birlikte sorumsuzluk, Sözleşme uyarınca gerçekleştirilen tüm eylemleri kapsayarak, hava aracının kaptan pilotunun yanında, mürettebatın diğer üyelerini, herhangi bir yolcu, herhangi bir hava aracı güvenlik memurunu, hava aracının sahibi veya işletici veya adına uçuş gerçekleştirilmiş kişiyi sorumsuzluk kapsamına almıştır.

Tokyo Sözleşmesi hükümleri, uluslararası bir uçuş sırasında kaptan pilota üç yetki vermektedir<sup>162</sup>. Kaptan pilot yukarıdaki şartlar dâhilinde, Türk ceza muhakemesi hukukundaki kavramsallaştırılmasıyla uçak içindeki failin yakalanmasına yönelik tedbirleri alarak, onu uçak içindeki hareket özgürlüğünden, zor kullanarak yoksun bırakabilir. Kaptan pilotun alabileceği zorlayıcı tedbirler Tokyo Sözleşmesine ek 2014 tarihli Montreal Protokolü ile bütünüyle olmasa bile bir ölçüde açıklığa kavuşturulmuştur. Kaptan pilotun, başvurabileceği en önemli zorlayıcı tedbir, kişinin bağlanması tedbiridir. Sözleşmede açıkça bu tedbir belirtilmiştir ve zorunluluk durumu dışında kanımızca bunu aşan zor kullanmalara başvurulmamalıdır. Diğer yandan, sorumlu kaptanın aldığı bu tedbirler kural olarak uçağın indiği herhangi bir noktada sona erer<sup>163</sup>.

Bu noktadan sonra kaptanın önünde Sözleşmede öngörülen koşullara göre kullanabileceği iki ayrı yetki vardır<sup>164</sup>. Kaptan pilotun bu doğrultudaki ilk yetkisi, bir suç oluştursun veya oluşturmazın<sup>165</sup>, uçağın veya içindeki şahısların veya malların güvenliğini tehlikeye düşürebilecek veya düşüren, uçak içindeki düzen ve disiplini bozan bir fiili işlendiğine veya işlenmek üzere olduğuna makul nedenlerle inandığı bir kişiyi iniş yaptığı Sözleşmenin tarafı olsun veya olmasın herhangi bir devlet ülkesinde uçaktan indirebilmektir (Tokyo Sözleşmesi m. 8). Bu durumda, Akit Devletler kaptan pilotun faili uçaktan indirmesine izin vermek zorundadır (Tokyo Sözleşmesi m. 12).

---

<sup>161</sup> Huang (n 41) 141

<sup>162</sup> Denaro (n 33) 177

<sup>163</sup> Sözleşmenin 7'nci maddesinde bu kurala üç tane istisna getirilmiştir. Her ne kadar, kaptan pilotun aldığı tedbirler uçağın inişiyle birlikte sona erecek olsa da ilgili şahıs zorlama tedbirleri altında bu noktadan öteye götürülmesine rıza gösteriyorsa, kaptan pilot ilgili şahsı yetkili makamlara teslim etme olanağına sahip değilse, teslim etme amacı yoksa ya da iniş yapılan ülkenin yetkili makamları ilgili şahsın uçaktan indirilmesine izin vermiyorsa tedbir devam eder (Tokyo Sözleşmesi m. 7).

<sup>164</sup> Denaro (n 33) 178

<sup>165</sup> Denaro (n 33) 178

Kaptan pilotun sahip olduğu ikinci yetkiyse, kendi görüşüne göre “ciddi bir suç” oluşturduğunu düşündüğü bir eylem gerçekleştirdiğine inanmak için makul nedenleri olduğu bir kişiyi hava aracının topraklarına indiği herhangi bir taraf Devletin yetkili otoritelerine teslim etmesidir (Tokyo Sözleşmesi md. 9). Tokyo Sözleşmesine ek Montreal Protokolü ile “geçerli nedenleri olduğu bir kişiyi” ifadesi Sözleşmede yer almıştır. Kanımızca, buradaki kullanılış biçimi ve 6’ncı maddedeki “makul dayanaklar” ibaresi karşılaştırılırsa, “geçerli neden” kavramsallaştırılmasından Türk ceza muhakemesindeki kullanılış biçimiyle “makul şüpheyi” anlamak gerekir. Buna karşın, kaptan pilotun tüm bu değerlendirmeleri nasıl yapacağı koyu bir soru işaretidir. Zaten kaptan pilota, Tokyo Sözleşmesi ile tanınan tüm bu yetkiler, kaptan pilotun ne bir kolluk görevlisi ne de bir hukukçu olduğu gerekçesiyle eleştiriye uğramıştır<sup>166</sup>. Bu yüzden kaptan pilotların etkili bir meslek içi hukuk eğitiminden geçirilmeleri önerilebilir. Kaldı ki Tokyo Sözleşmesinin 9’uncu maddesinde kullanılan “ciddi bir suç” ifadesinden de ne anlaşılması gerektiği açık değildir.

Gerçekten de burada üzerinde durulması gereken nokta, Sözleşme’nin 9’uncu maddesinin, açıkça kaptan pilotun “ciddi bir suç teşkil ettiği” düşüncesine sahip olmasından söz etmiş olması ve bunun kaleme alınış amacıdır. Bu ifade ediş biçimi önemlidir, çünkü ancak bu halde kaptan, kişiyi, Akit Devletin yetkili makamlarına teslim edebilir ve teslimin gerçekleştirileceği makamlar, uçaktan indirmeden farklı olarak, Sözleşmenin imzacısı herhangi bir devletin makamları olabilir<sup>167</sup>. Hükmün bu kaleme alınış biçimine göre kaptanın eylemin hem haksızlık içeriğini hem de bunun bir suç oluşturduğunu takdir etmesi yetmemektedir. Eylem bir suç oluşturduğu gibi bu suç “ciddi” olmalıdır. Bu nitelirmede kullanılan “ciddi” kavramının yorumunda kanımızca iki seçenek karşımıza çıkar. Ya seçimlik olarak öngörülenler hariç olmak üzere hapis cezasıyla yaptırım altına alınan tüm suçları anlamamız ya da maddi anlamda ağır ceza mahkemelerinin yetki alanındaki suçları düşünmemiz gerekmektedir. Biz, ikinci seçeneğin anlaşılması gerektiğini savunuyoruz. Öte yandan kimi yazarca, hâlihazırda Ceza Muhakemesi Kanunu’nun 90’ıncı maddesinde herkes tarafından yakalama yapılabilecek durumlara yer verildiği gözetildiğinde, Sözleşme hükümlerinden her türlü “ciddi” suçun değil, sadece uçuş güvenliğini tehlikeye düşürebilecek nitelikte suçların anlaşılması savunulmaktadır<sup>168</sup>. Bu yoruma tam olarak katılmıyoruz. Zira Ceza Muhakemesi Kanunu’nun 90’ıncı maddesinde herkes tarafından yakalama

---

<sup>166</sup> Huang (n 41) 141

<sup>167</sup> Denaro (n 33) 178

<sup>168</sup> Günel (n 10) 151

yapılabilmesi, kişiye suç işlerken rastlanması veya suçüstü bir fiilinden dolayı izlenen kişinin kaçması olanağının bulunması veya hemen kimliğinin belirlenme olanağının bulunmaması şartlarına bağlanmıştır. Bu hükümde suçlara ilişkin bir nitelendirme ve dolayısıyla sınırlama yoktur. Diğer taraftan bir kişinin uçak içinde, kaçması olanaklı olmadığı gibi eğer sahte kimlik taşımıyorsa zaten kimlik bilgileri olmadan uçağa binemez. Ayrıca, Tokyo Sözleşmesi sadece suçüstü halini değil işlenmek üzere olduğuna inanmak için makul dayanaklar bulunan “eylem” ya da suçları kapsamaktadır (Tokyo Sözleşmesi m. 6).

Yukarıdaki her iki durumda da kaptan pilot durumu faili uçağından indirdiği veya yetkililerine teslim edeceği devletin yetkili makamlarına nedenleriyle bildirmek, rapor vermek durumundadır (Tokyo Sözleşmesi m. 8 ve 9). Yalnız vurgulamak gerekir ki failin ciddi bir suç işlediğinden duyulan şüphe dolayısıyla iniş yapılan Akit Devletin yetkili makamlarına teslimi söz konusuysa kaptan pilot sadece bildirimle yetinemez. Kaptan pilot bu yetkisini kullanırken, inişten önce ilgili otoriteleri bilgilendirdiği gibi, ek olarak elindeki bilgi ve kanıtları teslim sırasında bu otoritelere sunmalıdır (Tokyo Sözleşmesi m. 9). Akit Devletler de faili teslim almak zorunadır (Tokyo Sözleşmesi m. 13).

Kaptan pilot, uçak içinde tedbirlerin alınması için mürettebattan, yolculardan, hava güvenlik memurlarından yararlanabilir. Tokyo Sözleşmesi'nin 6'ncı maddesinin 2'nci fıkrasıyla kaptan pilota zorlayıcı tedbirleri uygulayabilmek için mürettebatın diğer üyelerine emir verme, onları yetkilendirme veya onlardan yardım isteme yetkisi tanınmıştır. Buna karşın kaptan pilot yolculardan, hava aracı güvenlik memurlarından yardım isteme veya onları yetkilendirebilme imkânlarına sahiptir, onlara emir veremez. Başka bir anlatımla, kaptan pilot ancak mürettebat üyelerine kendisine yardım etmelerini emredebilir. Aynı maddeye göre, kaptan pilotun müsaadesi bulunmaksızın, mürettebattan herhangi bir üye veya yolculardan herhangi biri uçağın veya içindekilerin şahısların veya malların güvenliğini temin için derhal alınması gerektiğine yönelik inandırıcı nedenlere sahipse acil bir biçimde gerekli olan eylemleri kaptanın yetkilendirmesine gereksinim duymadan gerçekleştirebilir. Hükme Ek Protokol ile gelen “acil bir biçimde gerekli olan eylemler” ifadesi, Türk ceza muhakemesi hukukundaki kullanış biçimiyle gecikmesinde sakınca bulunan hal olarak anlaşılabilir. Bu gibi durumlarda yolcular ve mürettebat için meşru savunma ve zorunluluk hali şartlarını aşan, uçağın içindeki “güvenlik teminini” esas alan, özel bir hukuka uygunluk nedeni getirilmiştir. Bu durumda, Sözleşme'nin 10'uncu maddesindeki sorumsuzluktan, mürettebat ve yolculardan

yararlanır<sup>169</sup>. Örnek bir olay, Kahire-Zürih-New York arasındaki aktarmalı hava yolculuğu yapan ve bu sırada uçakta intihar etmeye kalkışan yolcuya, bir anestezi uzmanı başka bir yolcu tarafından sakinleştirici *valium* verilmesidir. Olay, *Levy vs. American Airlines et al. Davası* (1992) ile yargıya taşınmış, mahkeme olayın Tokyo Sözleşmesi kapsamında kaldığına karar vermiştir<sup>170</sup>.

Hava güvenlik memurlarıysa yolcu ve mürettebattan farklı olarak haklı gerekçeye sahip olmaları şartıyla, hava aracındaki malların emniyetini yasadışı müdahaleden ve ciddi suçların ortaya çıkmasından korumak için, taraf devletler arasındaki diğer sözleşme ya da iç düzenlemeler buna imkân veriyorsa acil bir biçimde gerekli olan makul önleyici tedbirleri alabilirler. Görülebileceği üzere, hava güvenlik memurlarının alabileceği acil tedbirler hem öngörülebilirliği sağlayacak biçimde mevcut düzenlemelerle sınırlanmış hem de makul ve önleyici olma niteliklerini taşımaları gerektiği belirtilmiştir.

## SONUÇ

Çoğu teknolojik atılımda olduğu gibi ilk başta askeri alanda yararlanılan hava araçlarının sivil alanda ve ticari faaliyetlerde kullanılmasıyla birlikte sivil havacılığın gelişiminin başladığı, bu gelişimin sivil havacılığın düzenlenmesine ilişkin hukuk kurallarına gereksinim doğurduğu açıktır. Böylelikle hava hukuku doğmuştur. Sivil havacılığın alanı genişledikçe, uçuş ve hava güvenliğinin tehlikeye düşürecek ya da havacılık faaliyetinin kötüye kullanılmasına yol açacak eylemlerin sayısı ile ihlal ettikleri hukuksal menfaatlerin ağırlığı artmış, bu durum da havacılık faaliyetine ilişkin kimi eylemlerin yasaklanıp ceza yaptırımına bağlanmasına yol açmıştır. Bu gereklilik çeşitli uluslararası sözleşmelerin ortaya konmasına neden olmuştur. Bu bağlamda hava ceza hukukunun temel kaynakları arasında sırasıyla Tokyo, Lahey, sonradan yürürlükten kalkan Montreal ve Pekin Sözleşmeleri bulunur. Bu sözleşmeler, yürürlük tarihleriyle hava ceza hukukunun evrimini yansıtır. Pekin Sözleşmesi ile bu evrimin olabildiğince tamamlandığı ve insansız hava araçlarının bütünüyle gündeme oturacağı, hava araçlarının bilimkurgu yapıtlarında olduğu gibi başat ulaşım aracı olacağı ana kadar önemli bir değişim göstermeyeceği öngörülebilir.

---

<sup>169</sup> Tokyo Sözleşmesine ek Protokol ile sorumsuzluktan yararlanacak kişilerin kapsamı genişlemiştir. Sözleşmenin 10'uncu maddesinin değişiklikten sonraki haline göre, Sözleşmede öngörülen şartlar altında kaptan pilot, mürettebat ve yolculara ek olarak, hava aracı güvenlik memuru, hava aracının sahibi veya işleticisi, adına uçuş gerçekleştirilmiş kişi de kapsama alınmıştır.

<sup>170</sup> Bkz. Unmack (n 26) 3

Yukarıda ele alınan tüm bu uluslararası sözleşmelerin temel amacı uçuş güvenliğinin sağlanması, havacılık faaliyetlerin kötüye kullanımının engellenmesi ve bu faaliyetlerin yordamına uygun bir biçimde gerçekleştirildiğine ilişkin kamusal güvenin korunmasıdır. Dolayısıyla sayılan bu menfaatlerin korunmasına, hava ceza hukukunun rolüne uluslararası ve ulusal olmak üzere iki taraftan yaklaşılabilir. Konuya uluslararası boyutuyla yaklaşıldığında, mevzuatlar arasındaki farklılığın öngörülebilirliği azalttığı, bu yüzden de havacılık hukukunun uluslararası, bölgesel ve ulusal düzeyde yeknesak bir biçime getirilmesi uzun yıllardan beri savunulmaktadır<sup>171</sup>. Bu düzlemde, yukarıda ele alınan uluslararası anlaşmaların tarafı olan imzacı devletlerin sayılarının arttırılması ve devlet için asgari kıstasların daha net bir biçimde belirlenmesi desteklenmiştir<sup>172</sup>.

Türkiye'nin ulusal mevzuatında hava ceza hukukuna doğrudan kaynaklık eden en önemli iki kaynak 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'dur. Bu düzenlemeler göz önüne alındığında, Türk mevzuatının hava ceza hukukundaki uluslararası düzenlemeleri tümüyle karşılayıp karşılamadığı, hatta başarılı bir biçimde takip edip etmediği sorulabilir. Yukarıdaki Sözleşmeler kapsamına alınmış suç konusu eylemlerin çeşitliliği gözlemlendiğinde ve eylemlere ağır cezalar öngörülmesine yönelik taahhütler de buna eklendiğinde, işbu sorulara olumsuz yanıt verilebilir. Gerçekten de hava ceza hukukuna kaynaklık eden uluslararası sözleşmelerin yürürlük tarihi günümüze yaklaştıkça, Türk mevzuatının bu düzenlemeleri takip edebilme yeteneği aynı oranda azalmaktadır. Dolayısıyla, Türk ceza hukukunda suç olarak düzenlenen eylemlerin, Pekin Sözleşmesiyle, ya da Tokyo ile Lahey Sözleşmelerini tadil eden protokoller ile uyumu tekrar gözden geçirilmelidir.

Hava ceza hukukunun kapsadığı konu ve kavramlar bir makalenin sınırlarını rahatça aşar. Çalışmamızın, bu alandaki eserlerin kısıtlı sayısı düşünüldüğünde, öne sürdüğümüz eleştiriler, gerçekleştirdiğimiz irdelemeler ve sorgulamalarla birlikte, yeni, daha ayrıntılı ve başarılı çalışmalara kapı aralamasını diliyoruz. Her ne kadar hava ceza hukuku, henüz etkinliğinin düşük olması ve sokak suçları kadar gündelik hayatımızda yer etmemesi nedeniyle, düşünürlerin ve kamunun gündeminde yer etmese de hava araçları gelecekte daha fazla kişi tarafından kullanıldıkça, daha fazla kişi için ulaşılabilir duruma geldikçe, bu alanın daha fazla dikkat çekeceğini umuyoruz.

---

<sup>171</sup> Bkz. Sand (n 13) 403.

<sup>172</sup> Bkz. Alona, Evans, 'What Is To Be Done' (1972) 66(5), The American Journal of International Law, 819, 821 vd.



**KAYNAKÇA**

- Abeyratne Ruwantissa, “Terror In the Skies: Approaches to Controlling Unlawful Interference with Civil Aviation”, (1997) 2(2) *International Journal of Politics, Culture and Society* 245-282
- Abeyratne Ruwantissa, “The Beijing Convention of 2010 on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation - an Interpretative Study”, (2011) 4 *Journal of Transportation Security* 131-143
- Abeyratne Ruwantissa, *Aviation Security Law* (Springer 2010)
- Aydın Murat, “Ulaşım Araçlarına ve Sabit Platformlara Karşı Suçlar”, (2015) 5(1) *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 79-115
- Başol Servet, “Havacılık Hukuku ve Kavramı”, III. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı, UHUK 2010-1015 (Anadolu Üniversitesi, 2010) <<https://www.servetbasol.com/Articles/UHUK-2010-076.pdf>> Erişim Tarihi: 28.03.2023 1-15.
- Bayraktar Köksal, “Uçak Kaçırma Suçu” (1971) 37(1-4) *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası* 161-190
- Belbez Hikmet, “Hava Hukuku, Konusu ve Mahiyeti” (1945) 2(4) *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 80-84
- Çağa, Tahir, *Hava Hukuku* (İstanbul Üniversitesi Yayınları 1963)
- Çelebi Alpaslan, *Türkiye'nin Tam Üyelik Sürecinde AB Sivil Havacılık Müktesebatına Uyum Düzeyi ve Türkiye-AB Sivil Havacılık Sorunları* (Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 2008)
- Dempsey Paul S, “Aviation Security: The Role of Law in the War against Terrorism”, (2003) 41(3) *Columbia Journal of Transnational Law* 649-734
- Denaro Jacob, “In-Flight Crimes, The Tokyo Convention, and Federal Judicial Jurisdiction” (1969) 35(2) *Journal of Air Law and Commerce* 171-203
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi, *Havacılık Frezyolojisi El Kitabı* <<https://tr.ivoa.aero/downloads/documents/Havac+++k+Frezyolojisi++DHMI+.pdf>> Erişim Tarihi: 28.03.2023
- Ekinci Murat, “Ceza Hukuku İlkeleri Açısından İdari Yaptırımlar” (2017) 13 *YBHD* 19-54 <<https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/270847>>

EREM Faruk ve KEYMAN Selahattin, “Uçak Kaçırma Suçları” (1970) 27(1) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1-24

Evans, Alona: “What Is To Be Done” (1972) 66(5) The American Journal of International Law 819-822

Gemici Eser ve Yeşiller Mehmet, “Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri” (2017) 1(2) Journal of Aviation 140-153

Gemici Eser, Sivil Havacılık Düzeni ve Uluslararası Hava Hukuku (Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 2016)

Günel Reşat Volkan, Uluslararası Havacılık Hukuku (Beta Yayıncılık 2010)

Güneysu Gökhan, “Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukukta Aykırı Eylemlerin Bastırılması Hakkındaki 2010 Pekin Sözleşmesi” (2011) 83-84 Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi 7-20

Hafizoğulları Zeki ve Eşitli Ezgi, “Ulaşım Araçlarına veya Sabit Platformlara Karşı Suçlar” (2011) 1 Ankara Barosu Dergisi (17-28)

Hafizoğulları Zeki ve Özen Muharrem, Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler (US-A Yayıncılık 2016)

Hafizoğulları Zeki ve Özen Muharrem, Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler Topluma Karşı Suçlar (US-A Yayıncılık 2016)

Hafizoğulları Zeki, Ceza Normu (US-A Yayıncılık 1996)

Huang Jiefang, Aviation Safety and ICAO (Kluwer 2009)

Kızılsümer Özer D., “Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi” (2015) 17(2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 27-62

Küçüktaşdemir Özgür, Ekonomik Suçlar Bağlamında Türk Ticaret Kanununda Düzenlenen Suçlar ve Cezalar (Seçkin Yayıncılık 2018)

Muoneke Luke C, “The Need for a New Convention to Deal with Aviation Related Crimes” (2013) 4 Nnamdi Azikiwe University Journal of International Law and Jurisprudence 174-182

Pearson Micheal ve Riley Daniel, Foundations of Aviation Law (Routledge 2015)

Sand Peter, “The International Unification Of Air Law” (1965) 30 Law and Contemporary Problems 400-459

Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, Havacılık Terimleri Sözlüğü (Hava Trafik Müdürlüğü Yayınları 2015)  
<<https://docplayer.biz.tr/24266559-Havacilik-terimleri-sozlugu.html>> Erişim Tarihi: 06.01.2020

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Hareket Kitabı (Pegem Akademi Yayıncılık 2015)  
<[http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/HAREKAT\\_Kita\\_bi.pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/HAREKAT_Kita_bi.pdf)> Erişim Tarihi: 06.01.2020

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Hava Trafik Kontrol Eğitimine İlişkin Usul ve Esaslar Talimatı, 2019  
<[http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sekorel/talimatlar/2019/SHT-ATCO\\_EGITIM.pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sekorel/talimatlar/2019/SHT-ATCO_EGITIM.pdf)> Erişim Tarihi: 06.01.2020

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Hava Trafik Kontrolörü <<http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-personeli/2129-hava>> Erişim Tarihi: 06.01.2020

Hava Ulaşım Daire Başkanlığı, Uçuş İzinlerine İlişkin El Kitabı (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, Pegem Yayıncılık 2018)

Sopilko Iryna ve Shevchuk Yevheeni, “Jurisdiction Over Crimes Committed on Board Aircraft in Flight Under the Tokyo Convention 1963” (2016) 69(4) Proceedings of the National Aviation University 121-125

Sorgucu Ayhan, Hava ve Uzay Hukuku (Adalet Yayınevi 2012)

Schmahl Stefanie, “Birleşmiş Milletler’de “Hukukun Üstünlüğü”, (Çev. Metin, Yüksel, (2002) 10(1-2) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 20-42

TC. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Tarımsal Araştırmalar ve Politikalar Genel Müdürlüğü, Ülkemizde Zirai Mücadele Çıktılarının Değerlendirilmesi, (2015)  
<<https://arastirma.tarimorman.gov.tr/zmmae/Belgeler/Sol%20Menu/Yay%C4%B1nlar/%C3%9Clkemizde%20Zirai%20M%C3%BCcadele%20Girdilerinin%20De%C4%9Ferlendirilmesi.pdf>>  
> Erişim Tarihi: 06.01.2020

Thomas Charles ve Kirby Matthew, “The Convention For Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation” (1973) 22 Enforcing the Universal Declaration of Human Rights 163-172

Türk Hukuk Kurumu, Türk Hukuk Lügati (Başbakanlık Basımevi1991)

Türk Ahmet, 21. Yüzyılda Terör Konsepti ve Havacılık Güvenliği (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı Havacılık Uzmanlığı Tezi 2017)

Unmack Tim, Civil Aviation: Standards and Liabilities (LLP 1999)

Yardımcı Gizem, “İnsansız Hava Araçlarına Türk Mevzuatından Bir Bakış” (2019) 3(1) Journal Of Aviation 61-80.