

ULAŞIM ARAÇLARINA VEYA SABİT PLATFORMLARA KARŞI SUÇLAR*

Prof. Dr. Zeki HAFIZOĞULLARI **
Arş. Gör. Ezgi AYGÜN EŞİTLİ ***

ÖZ

Cebir ve tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla; kara, deniz, demiryolu veya hava ulaşım araçlarının hareket etmesini engelleyen, gitmekte olduğu yerden başka yere götüren ya da hareket halindeki kara, deniz ve demiryolu ulaşım araçlarını durduran veyahut kıt' a sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgede kurulmuş sabit bir platformu ele geçiren, zapteden ya da kontrolü altına alan kişi Ceza Kanunu' nca cezalandırılır. Yukarıda kısaca açıklandığı üzere; çalışmada “ulaşım aracı”, “sabit platform” ve “münhasır ekonomik bölge” terimleri açıklanacak, “ulaşım araçlarına veya sabit platformlara karşı suçlar” üzerinde durulacak ve problemleri sahalarda analiz edilmeye çalışılacaktır.

Anahtar kelimeler: Ulaşım aracı, sabit platform, münhasır ekonomik bölge, suç, işgal, kaçırma, alıkoyma, tehdit, cebir

ABSTRACT

Any person who illegally prevents movement of land, sea, railway or air transportation vehicles by using threat, violence or any other act contrary to the law or takes these from one place to another or stops the land, sea or railway transportation vehicles or occupies, confiscates or takes under control a territorial land or stationary platforms in industrial zones, is punished by criminal code.

As briefly explained above, the study will define the terms of “transportation vehicle”, “stationary platform” and “specific industrial zone”, will focus on the “offenses against transportation vehicles or stationary platforms” and will attempt on analysis of problem areas.

Key words: Transportation vehicle, stationary platform, specific industrial zone, offense, occupation, stealing, confiscation, threat, violence

* Bu makale hakem incelemesinden geçmiştir.

** Başkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Emekli Öğretim Üyesi

*** Başkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Araştırma Görevlisi

A. GİRİŞ

Ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonulması suçu Zanardelli Kanunu'nda yoktur. Bu suç, 765 sayılı Kanuna sonradan konmuştur. 5237 sayılı Kanun söz konusu suçu 765 sayılı Kanun'dan farklı düzenlemiştir. Sabit platformlara karşı suçlar ise yeni bir düzenlemedir. Bu makalede, kısaca bu suçlar incelenecektir.

B. KANUNUN DÜZENLEMESİ

Kanun, Üçüncü Kısım, Topluma Karşı Suçlar, Altıncı Bölümde, iki madde halinde, Ulaşım Araçlarına veya Sabit Platformlara Karşı Suçlara yer vermiştir.

Burada “veya” edatının “ve” olması gerekmektedir.

Ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması suçu, Ceza Kanununa, ilk kez 1971 tarih ve 1480 sayılı Kanunla, 765 sayılı Kanunun 384. maddesi olarak girmiştir. 384. madde 1979/2245 sayılı Kanunla esaslı değişiklik geçirmiştir.

2537 sayılı Kanun, suçu, esasını koruyarak, 223. maddesinde, kısmen kısaltarak ve değiştirerek yedi fıkrada yeniden düzenlemiştir.

Maddenin, 1, 2 ve 3. fıkralarında ortak bir bazda üç ayrı suça yer verilmiştir. Madde, 4. ve 5. fıkralarında, bu suçlar işlenirken işlenebilen hürriyeti tahdit¹ ve kasten yaralama suçlarına göndermede bulunmaktadır.

Sabit platformlara karşı suçlar yeni bir düzenlemedir. Kanun, suçu, 224. maddede üç fıkra olarak düzenlemiştir. Madde, 1. fıkrada suça yer vermekte, 2. ve 3. fıkrada, suç işlenirken işlenebilen hürriyeti tahdit ve kasten yaralama suçlarına göndermede bulunmaktadır. Kanunun amacı, kıta sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgede kurulu sabit platformların ve çalışanlarının güvenliğinin sağlanmasıdır.

Kanunun düzenlemesi kanun yazım tekniğine aykırıdır. 223. Maddenin 1. ve 3. fıkraları, suçun maddi konusu hariç, birbirinin aynısıdır. Kanunun, 2. fıkrada 1. fıkraya göndermede bulunurken, aynı yolu 3. fıkra için izlememiş olması isabetli olmamıştır. Ayrıca, 224. maddenin 2. ve 3. fıkraları 223. maddenin 4. ve 5. fıkralarının aynısıdır. Tarihi kanun koyucunun, kanun yazım tekniğine özen göstermemesinin nedeni, anlaşılabilir olmamıştır.

Ulaşım araçlarına ve sabit platformlara zarar verilmesinin, burada değil, “Malvarlığına Karşı Suçlar” arasında düzenlenmesi, gerekçede de belirtildiği üzere, isabetli olmuştur.

C. ULAŞIM, ULAŞIM ARACI, KİT'A SAHANLIĞI, MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE

Ulaşım aracının tanımı Ceza Kanunu'nda mevcut değildir. Diğer taraftan bazı özel kanunlarda benzer terimler varsa da² ilgili tanımların hiçbiri tam olarak “ulaşım aracı”

1 765 sayılı Kanun zamanında adı “hürriyeti tahdit” olarak ifade olunan suç, 5237 sayılı Kanun'un 109. maddesiyle “kişiyi hürriyetinden yoksun kılma” suçu olarak değiştirilmiştir. Ancak bu kez, 223/4 ve 224/2. maddede kanun koyucu terimsel birliği bozarak “kişiyi hürriyetinden yoksun kılma” terimini değil, eski kanundaki ifadesiyle “hürriyeti tahdit” terimini kullanmayı tercih etmiştir. Bu sebeple çalışmada, 223 ve 224. maddedeki ifadeye bağlı kalınarak 109. maddeyi karşılar şeklinde “hürriyeti tahdit” terimi kullanılacaktır.

2 Bkz. benzer terimler için; Karayolları Trafik Kanunu, 18.10.1983 T. ve 18195 sayılı R.G., m. 3; “Kamu hizmeti taşıtı: Kamu hizmeti için yük veya yolcu taşımaya yapan bütün taşıtlardır”, “Personel servis aracı: (Ek: 17/10/1996-4199/1 md.) Herhangi bir kamu kurum ve kuruluşu veya özel veya tüzel kişilerin personelini bir akit karşılığı taşıyan şahıs veya şirketlere ait minibüs ve otobüs türündeki ticari araçlardır. Kamu kurum ve kuruluşları ile özel ve tüzel kişilere ait araçların kendi personelini veya yolcusunu taşıma işi bu tanımın

tabirini karşılamamaktadır. Keza Kanununun hazırlanması sırasındaki adalet komisyonu ve genel kurul görüşmelerinde de herhangi bir tanıma yer verilmemiştir³. Konuya ilişkin Yargıtay içtihatları ise yok denecek kadar azdır⁴.

Sözlükte ulaşım; “ulaşma işi; köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş, münakale, muvasala, temas, bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarma” anlamına gelmektedir. Araç ise; “bir iş yapmakta veya sonuçlandırmakta gücünden yararlanan nesne, taşıt, kişiler veya nesnelere arasında bağlantı sağlayan şey, vasıta” anlamında kullanılmaktadır⁵. Öte yandan İtalyan Ceza Kanunu’nun konuya ilişkin 432. maddesinin gerekçesinde⁶ ulaşım aracı; “kamu taşımacılığına tahsis edilmiş olan, paralı ya da parasız her türlü araç” olarak tanımlanmaktadır.

Şu halde ulaşım aracını; “yük ve/ya yolcuyla bir yerden başka bir yere taşımaya yarayan ve kamunun kullanımına tahsis edilmiş olan her türlü aracın genel adı” olarak tanımlamak yanlış olmayacaktır. Öte yandan, kişilerin kendi özel hizmetlerine tahsisli araçlar her ne kadar ulaşım hizmeti görmekte iseler de bu madde kapsamında ifade olunan “ulaşım aracı” kapsamında değildirler⁷.

Kanun, suçla, kara, deniz ve hava ulaşım araçlarında, ulaşım güvenliğini, bununla birlikte yolcu, yük ve araç güvenliğini sağlamayı amaçlamaktadır. Geçmişte, şahıs ve eşyanın güvenliğinin bu ulaşım araçları ile sıkı sıkıya bağlı olduğu⁸, bunlara karşı işlenen suçların “ammenin selameti” aleyhine suçlar arasına alınmasının nedeninin bu olduğu ifade edilmiştir⁹. Burada, eski doktrin ve uygulamadan yararlanmanın, pek mümkün

kapsamına girmez”, “Umum servis aracı: (Ek: 17/10/1996–4199/1 md.) Okul taşıtları ile personel servis araçlarının birlikte değerlendirilmesidir”. Sivil Havacılık Kanunu, 19.10.1983 T. 18196 sayılı R.G., m. 3; “Hava Aracı terimi: Havalanabilen ve havada seyredilebilir kabiliyetine sahip her türlü aracı”, “Devlet Hava Aracı terimi: Devletin askerlik, güvenlik ve gümrük hizmetlerinde kullandığı araçları”, “Türk Sivil Hava Aracı terimi: Devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzel kişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçları” kapsamaktadır. Kabotaj ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcra ve Ticaret Hakkında Kanun, 29.04.1926 T. ve 359 sayılı R.G., m. 1; “Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dahilinde veya beyninde cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hizmetini ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefa ve merakibe munhasırdır”. Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı, m. 1; “Demiryolu işletmesi: Sadece cer hizmeti veren işletmeler ile çeken-çekilen araçları temin ederek demiryolu ile yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapan, herhangi bir kamu veya özel sektör işletmesini, Tren güzergâhı: İki nokta arasında, zamana bağlı olarak izlenmesi gereken tren yolunu” ifade eder.

3 Bkz.; T.C. Adalet Bakanlığı Yayın İşleri Dairesi Başkanlığı, Tutanaklarla Türk Ceza Kanunu, Ankara 2005, s. 809 vd.

4 Bkz.; T.C. Yargıtay 8. CD.; 1999/214 E., 1999/1087 K., 08.02.1999 T., T.C. Yargıtay 9. CD.; 2006/3622 E., 2006/6021 K., 09.11.2006 T.

5 <http://www.tdk.gov.tr>, yararlanma tarihi: 22.03.2011

6 (1) La tutela predisposta dalla norma si estende a tutte le forme di trasporto pubblico, sia gratuito che a pagamento. Va inoltre sottolineato che la sanzione penale deve essere applicata nei confronti di qualsiasi condotta che attenti alla sicurezza dei trasporti pubblici, indipendentemente dal fatto che gli stessi siano svolti o meno nel pieno rispetto delle norme amministrative che disciplinano la materia (quindi anche nelle ipotesi di trasporto pubblico abusivo), <http://www.brocardi.it>, yararlanma tarihi: 24.03.2011

7 Bkz. farklı yönde; Malkoç, Açıklamalı İçtihatlı 5237 Sayılı Yeni Türk Ceza Kanunu, C. 2, Ankara 2007, s. 1589.

8 Bkz.; Erman-Özek, Kamunun Selametine Karşı İşlenen Suçlar, İstanbul 1995, s. 110.

9 Erem, Ceza Hukuku, HH., s. 691. Ayrıca bkz. Erem-Keyman, Uçak Kaçırma Suçları, AÜHFHD, C. 27,

olmadığı düşüncesindeyiz.

Anayasa' nın 23. maddesi ile kişilerin temel haklarından olan seyahat özgürlüğü güvence altına alınmıştır. Yine Anayasa' nın 5. maddesi ile, bu hakkı korumak ve geliştirmek Devletin temel görevlerindedir. Bu görevin yerine getirilmesinin başlıca koşulu ise, kamunun ulaşım güvenliğini sağlamaktır. Şu halde suç ile yaptırıma bağlanan, ceza ile korunan hukuki konu, kamu ulaşımının güvenliğinin sağlanmasına ilişkin ferdi-kamusal yarardır^{10 11}.

Mademki hukuki konu objektif olarak ulaşımın güvenliğini sağlamaktır, şu halde adına ulaşım aracı dendiği müddetçe söz konusu araçların tahsis amaçları dışında kullanıldığı esnada kaçırılması ya da alıkonulması halinde dahi bu suç söz konusu olur. Şu kadar ki; somut olayda fail kaçırıldığı/alıkoyduğu aracın ulaşım aracı olduğunu bilmeli ve niteliğini bildiği bu aracı kaçırmayı istemelidir. Aksi halde fail, fiili hataya düşmüş olur. Tabi fiili hata failin, unsurlarının mevcut olması halinde bir başka suçtan, örneğin hırsızlık veya hürriyeti tahdit suçundan cezalandırılmasına engel değildir.

Kıt'a sahanlığı, münhasır ekonomik bölge Devletler Genel Hukukunun konusudur. Fiilin işlendiği yerin tespitinde, konuya ilişkin ülke kanunları, ülkenin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler ve Devletler Genel Hukukunun kuralları geçerlidir.

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi' nin 76. maddesi uyarınca "kıta sahanlığı"; karasularının ötesinde kıta kenarının dış eşiğine kadar veya bu eşik daha az bir mesafede ise, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye kadar olan kısımda, sahildar devletin kara ülkesinin doğal uzantısının bütünündeki denizaltı alanlarının deniz yatağı ve toprak altlarını içerir. Ancak doğal kıta sahanlığı daha ileriye gidiyorsa karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 deniz milini veya deniz derinliğinin 2500 metre eşderinlik çizgisinden itibaren 100 deniz milini geçmemek kaydıyla gittiği yere kadar olup ülkeyi oluşturan kara parçasının deniz altındaki uzantısıdır. Kıt'a sahanlığında, cansız doğal kaynakları araştırma, işletme, kullanma ve faydalanma yetkisi kıyı devletine aittir¹².

Yine aynı sözleşmenin 55. maddesi uyarınca "münhasır ekonomik bölge"; karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup kendi özel hukuki rejimine tabidir. Sahildar

S. 1-2, Ankara 1970, s. 3 vd.

10 Alman Ceza Kanunu' nun aynı konuyu düzenleyen "Tren, Gemi ve Hava Ulaşımına Tehlikeli Müdahaleler" başlıklı 315. maddesi uyarınca da söz konusu suçun hukuki konusu ulaşım trafiğinin (seyrüseferinin) güvenliğini sağlamaktır: " (1) Whoever interferes with the safety of rail, suspension rail, ship or air traffic by: 1. destroying, damaging or removing facilities or means of transport; 2. setting up obstacles; 3. giving false signs or signals; or 4. undertaking a similar act of intervention which is just as dangerous, and thereby endangers the life or limb of another human being or property of another of significant value, shall be punished with imprisonment from six months to ten years..."; <http://www.iuscomp.org.>, yararlanma tarihi: 22.03.2011.

11 765 sayılı TCK' nun 384. maddesinde mevcut olan; "suçun halkın yararlanmasına arzedilmiş kara veya deniz ulaşım aracına ya da uçağa karşı işlenmesi" nitelikli hali 5237 sayılı TCK' nda suçun basit şekli haline getirilmiştir. Dolayısıyla halkın yararlanmasına arzedilmemiş olan bir ulaşım aracını alıkoymak – kaçırmak eğer şartları mevcutsa bir başka suçta, örneğin, hırsızlık ve/ya hürriyeti tahdit suçlarına vücut verebilir, ancak bu suçu oluşturmaz.

12 <http://tr.wikipedia.org.>, yararlanma tarihi: 22.03.2011

devletin hakları ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri ilgili sözleşmede düzenlenmiş olup sözleşme hükümlerine uygun olarak münhasır ekonomik bölgede suni adalar, tesisler ve yapılar kurulup kullanılabilir.

Gerekece, sabit platform, doğal kaynakların keşif ve işletilmesi için veya diğer ekonomik maksatlarla deniz yatağına daimi olarak yerleştirilmiş yapılar, tesisler veya yapay adacıklar olarak tanımlanmıştır. Aynı tanım Türkiye'nin de taraf olduğu "Kıt'a Sahaneliğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Fiillerin Tenkili Hakkında Sözleşme" nin 1/3. maddesinde de mevcuttur.

D. ULAŞIM ARAÇLARININ KAÇIRILMASI VEYA ALIKONULMASI

1. Kara Ulaşım Araçlarının Kaçırılması veya Alıkonulması

1.1. Fail, Hukuki Konu, Mağdur

Kanun, suç, 223. maddenin 1. fıkrasında düzenlemiştir.

Kanun, faili, kara ulaşım aracını "engelleyen" "durduran" veya "götüren" "kişi" olarak tanımladığından herkes suçun faili olur.

Kanun, suçla, kara araçlarında, ulaşım güvenliğini, bununla birlikte yolcu, yük ve araç güvenliğini sağlamayı amaçlamıştır. Her toplumda, kişi, mal ve hizmetlerin, kesintisiz, güvenli, hızlı dolaşımının sağlanması hayati önem taşır. Ulaşım yolları toplumun kan damarları, ulaşım araçları bu damarlarda dolaşan kandır. Böyle olunca, ulaşım yollarının ve araçlarının güvenliğini sağlamak Devletin temel görevi olmaktadır. Kara ulaşım araçlarına, ne şekilde olursa olsun, işini yaptırmamak, ulaşım güvenliğini zedeler. Suçun hukuki konusu, kara ulaşım araçlarının verdiği ulaşım hizmetinin güvenliğini sağlanmasına ilişkin kamu yararıdır.

Esasen, suçun mağduru gayrimuayyendir.

Ancak, kanunun sistemi göz önüne alındığında, suçun mağduru, ulaşım araçlarının sahipleri, işletenleri ve ulaşım güvenliğini sağlamakla yükümlü kamu idaresidir denebilir.

Suçun maddi konusu, failin, "kaçırılma veya alıkonulma" fiilini üzerinde gerçekleştirdiği kara ulaşım aracıdır.

1.2. Fiil

Kanun, fiili, cebir veya tehdit kullanarak yahut hukuka aykırı başka bir davranışla, kara ulaşım aracının hareket etmesini engellemek, aracı hareket halinde iken durdurmak ya da gitmekte olduğu yerden başka yere götürmek olarak tanımlamaktadır.

Suç, icra hareketi ile işlenen, seçimlik hareketli, ani suçtur. Ulaşım aracının hareketini engelleme, hareket halinde iken durdurma veya başka yere götürme, zamanda süreklilik gerektirebilir. Ancak, bu, suç, ani suç olmaktan çıkarmaz.

Hareketlerden biri yapıldığında suç oluşur. Gerçekten, failin, aracın hareket etmesini engellemesi, aracı hareket halinde iken durdurması veya gitmekte olduğu yerden başka bir yere götürmesi ile suç işlenmiş olur. Seçimlik hareket, gerekçe "araçların hareket etmesinin engellenmesi, aracın hareket ettirilmemesi, hareket halinde bulunanların durdurulması ve gitmekte olduğu yerlerden başka yerlere yönlendirilmesi" olarak ifade edilmiştir.

Yukarıda ifade olunan seçimlik hareketlerin varlığının ön koşulu söz konusu aracın faaliyet halinde olmasıdır. Bu da aracın içinde günümüz koşullarında en azından bir insan olmasını gerektirir. Aksi halde bu suç tipi oluşmaz.

Suçta, seçimlik birkaç hareket, kural olarak birlikte yapılamaz. Öyleyse, hareketin seçimlik olması, temel cezayı belirlemede göz önüne alınmaz¹³.

Suç, neticesiz suçtur. Burada, hareketten bir zararın veya zarar tehlikesinin hâsıl olması aranmamaktadır¹⁴. Kanun, bizzat seçimlik hareketin kendisini toplumsal bakımdan zararlı veya tehlikeli saymaktadır. Hareket parçalara bölünebildiğinde suçta teşebbüs mümkündür. Aracın “gitmekte olduğu yerlerden başka yerlere yönlendirilmesi” hareketi, aracı “başka yere götürmek” hareketinin eş anlamlısı değildir. Kanun, aracı “başka yere götüren kişi” dediğinden, failin aracı “gitmekte olduğu yerlerden başka yerlere yönlendirilmesi” tamamlanmış suç olmaz, suçta teşebbüs olur. Ancak failin asıl amacı, ulaşım aracını belirlenen bir yere götürmek de olsa, eğer fail aracı o yere götürmek için, öncelikle durdurmuş ya da hareketini engellemişse, zaten seçimlik hareketlerden birini gerçekleştirmiş olduğundan tamamlanmış suç söz konusu olacaktır.

Hareket etmeyi engellemek, hareket halinde iken durdurmak veya gitmekte olduğu yerden başka yere götürmek hareketi, “cebir veya tehdit kullanılarak” ya da “hukuka aykırı başka bir davranış yapılarak” gerçekleştirilmiş olmalıdır.

Cebir “maddi cebir” zorlama; Tehdit, “manevi cebir”, korkutma anlamındadır^{15 16}.

Cebir veya tehdit suçun unsuru olduğundan, suç bileşik suçtur, içtima hükümleri uygulanmaz.

13 İstisnai durumlarda failin aracı durdurmaksızın ya da hareketini engellemeksizin de o aracı kaçırmayı mümkündür. Örneğin üzerinde manevi cebir uygulanan mağdurun ulaşım aracını gitmesi gereken yere değil de failin belirlediği yere götürmesi halinde araç ne durdurulmakta ne de hareketi engellenmektedir, ancak sadece “aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götürmek” seçimlik hareketi gerçekleşmektedir. Şu halde bu gibi istisnai hallerde hâkim seçimlik hareketlerden kaçınım somut olayda gerçekleştirildiğini göz önünde bulundurarak temel cezayı alt ve üst sınırlar arasında belirleyecektir.

14 Gereğince, ulaşım araçlarına zarar verilmesi, mala zarar verme suçunun daha ağır cezayı gerektiren nitelikli şeklini oluşturduğu için, bu madde kapsamında ayrıca suç olarak tanımlanmamıştır” denerek bu noktaya vurgu yapılmıştır.

15 Hafizoğulları-Özen, Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2010, s. 315, 316, 323-326. Ayrıca bkz.; Dönmezer-Erman, Nazari ve Tatbiki Ceza Hukuku, C. 2, İstanbul 1997, s. 311 vd., Yaşar-Gökcan-Artuç, Yorumlu Uygulamalı Türk Ceza Kanunu, C. 5, Ankara 2010, s. 6344.

16 Öte yandan kanun koyucu TCK’ nun 108. maddesi gerekçesinde cebri; “fiziki gücün meydana getirdiği acının etkisiyle belli bir davranışta bulunmaya zorlanmak” şeklinde yorumlayarak maddi cebre indirgerken, tehdidi ise Kanunun 106. maddesi gerekçesinde; “tehdit hâlinde kişi, tehdit konusu tecavüzün ileride vuku bulacağı beyanıyla korkutulmuş, belli bir davranışta bulunmaya zorlanmaktadır, mecbur edilmektedir” şeklinde yorumlayarak manevi cebre indirgemıştır. Oysa tehdit suçunun varlığı için “belli bir davranışta bulunmaya zorlamak”, fiilin zorunlu unsuru olmayıp, salt mağdurun kendisine veya yakınına bir kötülük edeceğinden bahisle korkutmak, belli bir davranışta bulunmaya zorlansın ya da zorlanmasın, suçun varlığı için yeterlidir. (Bkz.; Hafizoğulları-Özen, Ceza Hukuku Özel Hükümler, Ankara 2010, s. 164 vd.) Gerekenin bağlayıcılığı yoktur. Dolayısıyla yapılması gereken, 106. maddeyi basit tehdit suçunu da kapsar şekilde yorumlamaktır. Zira maddede “belli bir davranışta bulunmaya zorlamak” şeklinde bir ifade de bulunmamaktadır. Diğer taraftan kanunun sözünden yola çıkarak böyle bir çıkarımda bulunmak bu kez başka problemleri beraberinde getirmektedir. Kanun koyucu 106. maddede “bir başkasını, kendisinin veya yakınının hayatına, vücut veya cinsel dokunulmazlığına yönelik bir saldırı gerçekleştireceğinden bahisle tehdit eden kişi cezalandırılır...” demekte, ancak mağdurun bir şeyi yapması, yapmaması ya da failin yapmasına müsaade etmesi için zorlanması haline yer vermemekte, dolayısıyla manevi cebir olarak adlandırdığımız tehdidin bu nitelikli hali ile basit halini kanunen aynı şey saymaktadır. Şu halde yapılması gereken, hâkimin somut olayda, cezanın alt ve üst sınırları arasında tespiti giderken, bu durumu da göz önünde bulundurmasıdır.

Hukuka aykırı davranış, hukuka uygun olmayan davranıştır. Nüfuz kullanmak, yalan, dolanla kandırma, hileli her çeşit davranış, hukuka aykırıdır.

1.3. Hukuka aykırılık

Fiil hukuka aykırı olmalıdır.

Hakkını kullanmada, zorunluluk halinde, kanun hükmünü veya amirin emrini yerine getirmede, fiil hukuka uygundur, suç oluşturmaz.

Gerçekten, yol denetlemesi yapan kolluk memurunun dur uyarısına uymayan karayolu ulaşım aracını zor kullanarak durdurması hukuka uygundur, suç oluşturmaz. Ya da kazaya uğrayanlara yardımda bulunmak isteyen bir kimsenin geçmekte olan bir aracı durmaya, yolunu değiştirmeye zorlaması, hukuka aykırı olmaz.

1.4. Kusurluluk

Suç kastla işlenir.

Kast, failin, cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla kara ulaşım aracının hareket etmesini engellediğini, hareket halinde iken durdurduğunu veya gitmekte olduğu yerden başka yere götürdüğünü bilmesi ve istemesidir¹⁷.

Fiili hata kaldırır.

Hukuka uygunluk nedeninde hata, mümkündür, fail lehine değerlendirilir.

1.5. Ceza

Fiil sabit olduğunda, fail, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

Hükmedilen ceza iki yıl veya daha az süreli ise, Kanunda ifade olunan diğer şartların da mevcut olması halinde ertelenebilir ya da hükmün açıklanması geri bırakılabilir. Bir yıl veya daha az süreli hapis cezası paraya çevrilebilir.

2. Deniz Ya Da Demiryolu Ulaşım Araçlarının Kaçırılması veya Alıkonulması

2.1. Fail, Hukuki Konu, Mağdur

Kanun, deniz veya demiryolu ulaşım araçlarının hareketinin engellenmesi, hareket halindeyken durdurulması veya gitmekte olduğu yerden başka yere götürülmesi suçunu, 223/2. maddede, müeyyidesini gösterip, hükmünde, bir önceki fıkraya göndermede bulunarak düzenlemiştir. Gerekçede, “suçun konusunun deniz veya demiryolu ulaşım aracı olması itibarıyla ayrı bir suç tanımına yer verilmiştir” denmektedir.

O nedenle, yukarıda suçun faili, hukuki konusu, mağduru hakkında söylenenler bu suç yönünden de geçerlidir. Tekrar edilmeyecektir.

Suçun maddi konusu, deniz veya demiryolu ulaşım araçlarıdır. Kanun bunların “kaçırılması veya alıkonulması” fiilini suç saymaktadır.

2.2. Fiil, Hukuka Aykırılık, Kusurluluk

Kanun “suçun konusunun deniz veya demiryolu ulaşım aracı olması halinde” diyerek, fiil, hukuka aykırılık, kusurluluk yönünden, suç, önceki suçla eşleştirmiştir. Yukarıda fiil, hukuka aykırılık ve kusurluluk hakkında denenler burada da geçerlidir.

17 Failin kastı bu suçla hırsızlık suçunu birbirinden ayırmaktadır. Zira hırsızlık suçu özel kastla işlenebilen bir suçtur. Dolayısıyla bu iki suç arasında geçitlilik olmadığı gibi, fikri içtima hükümleri de uygulanamaz.

2.3. Ceza

Fiil sabit olduğunda, fail hakkında, iki yıldan beş yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

3. Hava Ulaşım Aracının Kaçırılması veya Alıkonulması

3.1. Fail, Hukuki Konu, Mağdur

Diğer iki suç için yapılan açıklamalar bu suç için de geçerlidir.

Bu suçun farkı, doğal olarak hükümde “aracı hareket halinde iken durdurmak” seçimlik hareketi hariç, maddi konusunun “hava ulaşım aracı” olmasıdır.

3.2. Fiil, Hukuka Aykırılık, Kusurluluk

Kanun, fiili, “cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesini engellemek veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götürmek” olarak tanımlamaktadır¹⁸.

Öteki suçlar hakkında yapılan açıklamalar, ortak yapısal benzerlikten ötürü, aynen bu suç yönünden de geçerlidir. Burada, inceleme kurallarına uyularak, tekrardan kaçınılmak istenmiştir.

3.3. Ceza

Fiil sabit olduğunda, fail, beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

E. KİT’A SAHANLIĞINDA VEYA MÜNHASİR EKONOMİK BÖLGEDEKİ SABİT PLATFORMLARIN İŞGALİ

1. Fail, Hukuki Konu, Mağdur

Kanun, “... ele geçiren, zapteden veya kontrol altına alan kişi ...” dediğinden herkes suçun faili olabilir.

Suçun hukuki konusu kıt’a sahanlığında ve münhasır ekonomik bölgede kurulmuş olan tesislerin güvenliğinin sağlanmasına ilişkin kamusal yarardır. Gerekçede, bu suçla, Türkiye’nin de taraf olduğu “Kıt’a sahanlığındaki Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Fiillerin Tenkili Hakkında Sözleşme” nin gereğinin yapıldığı ifade edilmektedir.

Esasen, suçun mağduru gayrimuayyendir.

Ancak, kanunun sistemine bakıldığında, suçun mağduru, sabit platformların sahipleri, işletenleri ve tesislerin güvenliğini sağlamakla yükümlü kamu idaresidir denebilir.

Suçun maddi konusu, failin, eylemini üzerinde gerçekleştirdiği sabit tesislerdir.

2. Fiil

Kanun, fiili, “kıt’a sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgede kurulmuş sabit bir platformu cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla ele geçirmek, zaptetmek veya kontrol altına almak” olarak tanımlamaktadır.

Gerekçede, bu tesislerin, kişilere karşı cebir veya tehdit kullanılarak ya da hile ile ele geçirilmesi, zaptı, kontrol altına alınması fiilleri cezalandırılırken temel amaç, sabit platformların güvenliğini korumaktır denmektedir. Öyleyse, suç, sabit bir platformun

¹⁸ Ayrıca bkz.; Erem-Keyman, Uçak Kaçırma Suçları, AÜHFD, C. 27, S. 1-2, Ankara 1970, s. 1 vd. Ayrıca bkz., uçak kaçırma olaylarının siyasal suç kavramına etkisi bakımından; Erem, Uçak Kaçırma Olaylarının Siyasal Suç Kavramına Etkisi, AÜSBFD, C: 27, S. 3, Ankara 1970, s. 407 vd.

güvenliğinin ihlalidir.

Cebir veya tehdit kullanmak ya da hukuka aykırı başka bir davranışta bulunmak, yukarıda açıklanmıştır. Açıklamalar bu suç yönünden de geçerlidir.

Sabit platform, ele geçirildiğinde, zapt edildiğinde, kontrol altına alındığında, suç işlenmiş olur. Bu suçun ani suç olması demektir. İşgal kısa veya uzun bir süre devam edebilir. Bu suçun niteliğini etkilemez. Esasen, ele geçirmek, zapt etmek, kontrol altına almak terimlerinin, eş anlamlı oldukları söylenebilir. Bir şey, ele geçirilmeden, zapt edilmeden, kontrol altına, yani denetim altına alınmış olmaz. Öyleyse, suç, gerçekte seçimlik hareketli bir suç değildir, görünüşte seçimlik hareketli bir suçtur. Platforma girilip, denetimi ele geçirilince, suçun, tamamlanmış olduğu kabul edilmelidir.

Suçta teşebbüs mümkündür. Kastı iltibasa yer vermediğinde, ayrıca geldiği aşamada dönüş olanağı kalmadığında¹⁹, fail suçta teşebbüs etmiş olur.

3. Hukuka Aykırılık

Fiil hukuka aykırı olmalıdır.

Hakkını kullanmada, zorunluluk halinde, kanun hükmünü veya amirin emrini yerine getirmede, fiil hukuka uygundur, suç olmaz. Bu bağlamda, ör., kolluğun, hakimden karar alarak, zorla sabit bir platforma girmesi, arama yapması, vs., hukuka aykırılık oluşturmaz.

4. Kusurluluk

Suç kastla işlenir.

Kast, failin, kıt'a sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgede kurulmuş sabit bir platformu cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla ele geçirmeyi, zapt etmeyi veya kontrolü altına almayı bilmesi ve istemesidir.

Fail, hareketli sanarak, sabit bir platformu zorla ele geçirdiğinde, filde hataya düşmüş olur. Fiili hata kastı kaldırdığından bu suç oluşmaz. Ancak, failin başka bir suç oluşturması halinde, fail o suçtan cezalandırılır.

Hukuka uygunluk nedeninde hata, mümkündür. Hata fail lehine değerlendirilir.

5. Ceza

Fiil sabit olduğunda, fail, beş yıldan on beş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

F. BU SUÇLARIN İŞLENMESİ SIRASINDA İŞLENEN SUÇLAR

1. İncelemede Yöntem

Kanunun 223. maddesinin, 4. ve 5. fıkraları düzenlemesi, 224. maddesinin 2. ve 3. fıkraları düzenlemesi ve gerekçeleri birbirinin aynıdır. Tekrarları önleyeceğinden, bunların, suçlardan ayrı, aynı ana başlık altında incelenmesi, teknik olarak, daha doğru bulunmuştur.

2. Hürriyeti Tahdit Suçu

Kanun, 223/4. maddede, bu suçlar işlenirken, kişilerin hürriyeti tahdit edildiğinde, ayrıca cezaya hükmolunmasını emretmiştir. Bunun anlamı, kanunun, "...cebir veya tehdit kullanarak..." demesine rağmen, bu suçlarda, bileşik suç kabul etmemiş olduğudur.

Hüküm bir gönderme hükmüdür.

Kanun, "...kişilerin hürriyetinin tahdit edilmesi dolayısıyla..." diyerek, "Kişiyi

¹⁹ Hafizoğulları-Özen, Genel Hükümler, s. 331 vd.

hürriyetinden yoksun kılma” madde başlığını taşıyan 109. madde hükmüne göndermede bulunmuş olmaktadır²⁰. Kuşkusuz, suçun basit şekli bakımından bir sorun yoktur. Ancak, hürriyeti tahdit suçunun nitelikli halinde, her iki suçta ortak olan “cebir, tehdit veya hile” nasıl göz önüne alınacaktır sorusunu akla gelmektedir. Gerçekten, bileşik suç dışında, bir suçun unsuru, diğer bir suçun ağırlaştırıcı nedeni olduğunda, bu, her iki suç bakımından, hem birinin unsuru, hem ötekini ağırlaştırıcı nedeni olarak değerlendirilebilecek midir tartışmasını tahrik etmektedir. Gerekçede bir açıklık yoktur. Bu suçların işlenebilmesi için “kişilerin hürriyetlerinin tahdit edilmesi gerekmemektedir” açıklaması suçların birbirinden bağımsız olduğuna işaret etmekte, ama belirtilen sorunu gidermemektedir. Kanunun 61/3 ve 10. maddesi hükmü de işi kolaylaştırmamaktadır. Kanun, burada, 223/5. ve 224/3. maddesinde olduğu gibi açıkça neticesi sebebiyle ağırlaşan yaralama suçuna göndermede bulunarak ve açıkça “yaralama suçunun temel şeklini” gönderme dışında bırakarak örtülü bileşik bir suça da işaret etmiş değildir²¹.

Böyle olunca, mantıksal olarak, kanunun, 109. maddenin tümüne göndermede bulunduğu kabul edilmesi gerekmektedir. Tabii, 223 ve 224. maddenin “Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla...” demesiyle, 109/2. maddenin “kişi...cebir, tehdit veya hile kullanırsa” demesi arasında özde bir farkın bulunmaması karşısında, söz konusu hüküm, bir yandan yukarıda açıklanan bu suçların unsuru olurken, öte yandan, kabul edelim veya etmeyelim, kendisine göndermede bulunulan hürriyeti tahdit suçunun ağırlatıcı nedeni olmaktadır.

Ayrıca, gerekçede “...suçların işlenmesi için kişilerin hürriyetinin tahdit edilmesi gerekmemektedir” denmesine rağmen, cebir, tehdit veya hile kullanılarak “hareket etmesi engellenen”, “hareket halindeyken durdurulan” veya “gitmekte olduğu yerden başka yere götürülen” bir kara, deniz veya hava ulaşım aracında, hatta denizdeki sabit platformlarda insan bulunmamasının olası olmaması karşısında, söz konusu ulaşım araçlarında veya sabit platformlarda bulunan insanların, en azından “dolaylı kastla”, “bir yere gitmek veya bir yerde kalmak hürriyetinden yoksun bırakılmaları” herhalde tartışmaya yer bırakmamaktadır.

Kanun, “bu suçların işlenmesi sırasında...” diyerek, 109. maddenin sadece bu suçlarla ilişkilendirilebilen hükümlerine göndermede bulunmuş olmaktadır. Öyleyse, 109. maddenin 3/d, e, ve 5., 6. fıkrası hükümlerinin bu suçların işlenmesi sırasında ihlal edilmeleri pek olası görülmemektedir. Gerçekten, bu suçların işlenmesi sırasında, hürriyeti tahdit suçunun örneğin “cinsel amaçla” işlenmesi olası değildir. Zaten “yaralama suçunun ağırlaştırılmış halinin” bu suçların işlenmesi sırasında gerçekleşmesi 223/5 ve 224/3. maddelerde düzenlenmiş olduğundan ayrıca bu hükme göndermede bulunulmuş olamaz.

Sözün kısası, Kanunun 223/4. maddesi hükmünün çelişkilerinin, ceza hukukunun kurallarına uyularak değiştirilmedikçe, giderilmesinin mümkün olmadığını düşünüyoruz. Mevcut düzenleme, Kanun koyucunun, tabiri caizse, “bir koyundan iki post çıkarma” gayretidir.

20 Hafizoğulları-Özen, Özel Hükümler, s. 175 vd.

21 Kanun koyucu gerekçede “Bu itibarla kasten yaralama suçunun temel şeklinin gerçekleşmesi halinde sadece bir, iki veya üçüncü fıkralara istinaden cezaya hükmedilmelidir” derken ve aynı gerekçeyi 224. maddenin gerekçesinde tekrarlarlarken, tek suçtan ceza verilmesi gerektiğini söyleyerek, istese de istemese de açıkça bileşik bir suçun varlığını kabul etmiş olmaktadır.

3. Ağrıtılmış Kasten Yaralama Suçu

Kanun, 223/5. maddede, bu suçlar işlenirken, kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaştırılmış hallerinin gerçekleşmesi durumunda, ayrıca kasten yaralama suçuna ilişkin hükümlerin uygulanmasını emretmektedir.

Hüküm bir gönderme hükmüdür.

Gönderme, kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaştırılmış hallerine yapılmaktadır.

Kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaştırılmış halleri, kanununun 87. maddesinde yer almaktadır.

Kanun, “yaralama suçunun temel şekli” dışında, bu suçlarda, bileşik suç kabul etmemiştir. Gerçekten gerekçede, yaralama suçunun temel şeklinin gerçekleşmesi halinde, 224. madde açısından sadece bir, 223. madde açısından ise sadece bir, iki veya üçüncü fıkralara istinaden cezaya hükmedilmesi gerektiği belirtilerek, örtülü olarak bileşik suçun varlığı kabul edilmiş olmakta ve yaralama suçunun temel şekli, bu suçların “cebren” işlenmesi haline özgü olarak söz konusu suçların içinde eritilmektedir.

Ancak bu suçların işlenmesi sırasında, suçun işlenmesi için gerçekleştirilmemiş olup da harici bir sebeple işlenen yaralama suçunun temel şeklinin söz konusu olması halinde, fail ya da failer bu suçtan ötürü ayrıca cezalandırılacaktır. Çünkü bu halde ortada 223 ve 224. maddelerde belirtilen suçların yanı sıra yaralı sayısının fiil ve suç vardır.

G. SONUÇ

“Ulaşım aracı” terimine ilişkin tartışmaların önlenmesi adına yapılması gereken, kanun değişikliğiyle bir tanım hükmüne yer vermektir.

Bu kez kanun yazım tekniğine özen gösterilerek, yapılmış olan düzenleme, yorumu kolaylaştıracak şekilde yeniden gözden geçirilmelidir.

Suçların işlenişi sırasında işlenen öteki suçlar hakkında ortaya çıkan çelişkiler giderilmelidir. Suçlar arasında zorunlu bir bağıntı olmamakla birlikte, özellikle yaralama suçu açısından bileşik suçun gerekleri göz ardı edilmemelidir.

