

KAMU HUKUKU

UÇAK KAÇIRMA SUÇLARI

Prof. Dr. Faruk EREM

Doç. Dr. Selâhattin KEYMAN

Konu, hava trafiğinin gelişimi ile ilgilidir. Ayrıca, hemen her memleket «hava yolları işletmesi»ne sahiptir. Milletlerarası hava trafiği büyük ve işletmesi oldukça karışık, bu sebeple güvenliğinin korunması daha zorunlu hale gelmiş bir örgüttür. Bu açıdan, hukuk dışı müdahalelerin önlenmesinde milletlerarası çıkar vardır. Nitekim, son yıllarda pek sık diyebileceğimiz şekillerde tekrarlanan uçak kaçırma fiilleri, konunun milletlerarası seviyede düzenlenmesindeki zarureti göstermektedir.¹

¹ 1948 Ocağından 1969 Eylül başlarına kadar 121 civarında uçak kaçırma fiilinin işlendiği tesbit edilmiş bulunmaktadır. Bu devre zarfında, 1948-1950 (onyedi olay) ve 1958-1962 (onyedi olay) yılları arasında, uçak kaçırma fiillerinin sayısında bir yükselme müşahade edilmektedir. Ancak, Eylül 1968'den Eylül 1969'a kadar, bundan evvelki yirmi yıllık devrede vuku bulanın toplamından daha çok sayıda uçak kaçırma fiili işlenmiştir. 1969 yılında işlenen fiillerin artışındaki nisbet daha da barizdir. Bu konudaki istatistikler, 1968 yılı içinde otuz, 1969'un ilk otuzüç haftasında ise kırkaltı uçak kaçırma olayının vuku bulduğunu göstermektedir. Yukarıda sözü edilen ve uçak kaçırma fiillerinde belirli yükselmeleri gösteren devrelerden 1948-1950 yılları arası Çin ve Çekoslavakya'daki siyasi karışıklıkları; 1958-1962 yılları arası ise Küba'da Castro'nun iktidara geliş ve iktidarını tahkim ettiği zamana rastlamaktadır. Ancak, 1968 ve 1969 yıllarındaki artış için tek bir izah tarzı bulmağa imkân yoktur. Bu verilen rakamlar sadece başarı ile gerçekleşen uçak kaçırma olaylarını kapsamaktadır. Bundan başka bir de, çoğu zaman failin niyet ve kastının açık bir şekilde anlaşılabilmesinden dolayı resmî belgelere geçirilmesi mümkün olamayan bir çok uçak kaçırma teşebbüslerinin de mevcut bulunduğunu unutmamak gerekir (1969'da otuz kadar. Bu konuda bk. Evans, Alona: Aircraft hijacking: Its cause and cure, American journal of international law, 1969, s. 4. s. 697-698, s. 697-698 dip not: 9-15; Bu konuda ayrıca bk. Fitzgerald, G erald: The development of international rules

Esasen, hava nakil vasıtaları içinde ve bunlar vasıtasıyla işlenen suçlar bakımından bir milletlerarası anlaşmaya olan ihtiyaç daima hissedilmiştir. Böyle bir ihtiyacın sebepleri ise, bilindiği üzere çeşitlidir: Bir kere, çeşitli iç hukuk sistemlerinin hava nakil vasıtaları içinde ve bunlar vasıtasıyla işlenen suçlara ilişkin hükümleri arasındaki farklar, konunun milletlerarası düzenlenmesini gerekli kılmaktadır. Öte yandan, bir devletin kendi taabiyetindeki hava nakil vasıtaları içinde veya bunlar vasıtasıyla işlenen suçlar bakımından kaza yetkisini düzenleyen milletlerarası kurallar mevcut değildir. Üçüncü olarak da, yetki uyuşmazlıkları meselesi, milletlerarası bir anlaşmaya duyulan ihtiyacın en belirli nedenlerinden biridir.² Gerçekten de, hava nakil vasıtaları içinde işlenen suçlarda kaza yetkisi meselesi, gittikçe genişleyen hava trafiği sebebi ile 1920'lerden beri Devletler Hukuku Komisyonu'nun önemle üzerinde durduğu konulardan biri olmuştur. Nihayet 1963' de Tokyo'da, bu ve bununla ilgili bazı meseleleri kapsayan bir sözleşme imzalanmıştır.³

Yetki uyuşmazlıkları meselesi, adi suçlar bakımından iki önemli problem doğurmaktadır: İlk olarak, bir devletin ülkesinde, diğer bir devletçe tescil edilmiş uçak (yabancı) içinde veya bunun vasıtası ile işlenen suça hangi kanun uygulanacaktır? Öte yandan, herhangi bir devletin ülkesi sayılmayan yerlerde hava nakil vasıtaları içinde veya bunlar vasıtasıyla işlenen suçlara hangi kanun uygulanacaktır? Genellikle, durumun özelliğine göre, ya suçun işlendiği yer kanununun, ya ceza usul kanunlarına göre olaya el koyan mahkemenin kanununun, ya da bayrak kanununun uygulandığı görülmektedir. Ancak, pozitif hukukta varılan bu sonuçların, çeşitli yetki uyuşmazlıklarına yol açtığı da bir gerçektir. Nitekim, uçuş halindeki bir hava nakil vasıtası içinde vukubulan bir suçun işlenmesine ilişkin özel şartlar ve bunun gibi, aynı olayda birden çok yetkililik iddiasının bulunabilmesi, yetki uyuşmazlığı ihtimallerini çoğaltmaktadır. Öte yandan, büyük bir hızla yol almakta olan bir hava nakil vasıtası içinde vuku bulan neticesi hareketten ayrılabilen suçta, hareket bir yerde işlenmiş netice de bir başka yerde gerçekleşmiş olabilir ki, bu takdirde, iki ayrı yetkililik iddiası (hareketin yapıldığı yer ve neticenin gerçekleştiği yer kanunları) bir-

concerning offences and certain other acts committed on board aircraft, The Canadian Yearbook of International Law, 1963, s. 240 dip not: 24

² Fitzgerald, Development, s. 232

³ Samuels, Alec: Crimes committed on board aircraft: Tokyo Convention Act 1967, British Yearbook of International Law, 1967, s. 271

den ortaya çıkacaktır. Hatta, hava nakil vasıtaları büyük bir süratle ve çok yükseklerden uçabilmekte, çok kısa bir zaman fasılası içinde birkaç ülkenin üzerinden birden geçebilmekte ve bu suretle meselâ fiil icra edildiği anda hava nakil vasıtasının hangi ülkede üzerinde bulunduğunu tayin imkânsızlaşmaktadır. Bütün bu zorluklar, muhtelif yasamalar tarafından, bazan bayrak kanununa, bazan ülkesine inilen devletin kanununa yetki tanımak ve nihayet bazan da özel bir «suçun işlendiği yer» (ki çoğu zaman bu yer uçaktır ve neticede bayrak kanunu uygulanmış olur) tayini sureti ile ortadan kaldırılmağa çalışılmıştır.⁴ Adi suçlarda olduğu gibi, uçak kaçırma fiillerinde de hangi kanunun uygulanacağı konusunda tereddütlere rastlanacağı tabiidir. Mülkilik ilkesinin, failin veya mağdurun tebası bulunduğu devlet kanununun, failin ele geçirildiği memleket veya iniş mahalli kanununun, bayrak kanununun uygulanması veyahut hareketin işlendiği her memleketin mahkemelerinin yetkili sayılması veya münhasıran milletlerarası bir mahkemenin yetkili kılınması konularında anlaşmaya ihtiyaç vardır.

Öte yandan, uçak kaçırma fiili, iç hukuka ilişkin bazı meseleler de doğurmaktadır. Zira herşeyden evvel, uçak kaçırma fiilinin iç hukuk (ceza hukuku) bakımından nasıl tavsif edilebileceğini araştırmak; ikinci olarak da, ülkesine uçak kaçırılan devletin ne gibi yetkileri olduğunu tesbit etmek gerekmektedir. Nihayet konuya bir de, suçluların geri verilmesi yönünden bakmak icap etmektedir. Bütün bu nedenlerle, uçak kaçırma fiilini yukarıda sözü edilen açılardan incelemek gerekmektedir. Ancak bu çalışmada konu, önce mevcut iç ve dış hukuk kuralları bakımından incelenecek; bundan sonra da 14 Eylül 1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi'nin ilgili hükümleri açıklanacaktır. Öte yandan, yetki uyumsuzluklarının çözümlenmesi meselesi, uçak kaçırma fiilinin milletlerarası suç haline getirilmesinden sonra önemli problemler doğuracağından ve daha henüz bu anlamda bir milletlerarası metin mevcut bulunmadığından, yetki meselesinin önemine değinmekle yetinilecek ve ancak zaruri açıklamalar yapılacaktır.

I. Uçak kaçırma fiilinin ceza hukuku yönünden tavsifi: Uçak kaçırma fiilinin bir suç teşkil edip etmediğini ve suç teşkil ediyorsa, bunun hukuki tavsifinin ne olacağı meselesini ikiye ayırarak incelemek doğru bir yol gibi gözükmektedir: A. İç hukuk yönünden, B. Devletler huku yönünden.

⁴ Mankiewicz, R.H.: Aspect et problèmes du droit pénal de l'aviation internationale, *Annuaire français de droit international*, 1958, s. 127 - 128

A. İç hukuk yönünden :

Millî mevzuatta yol değiştirme fiillerine kısmen uygulanabilecek hükümler bulunabilir. Uçak adamlarına karşı «silâhla tehdit» (TCK. m. 188/3), yolcuların «şahıs hürriyetlerine karşı suç» (TCK. m. 179) ve benzeri hükümlerin uygulanabilmesi mümkün görünmektedir. Fakat bunlardan hiçbiri, milletlerarası hava trafiği bakımından güvenliği bozan asıl hareketi cezalandıramamaktadır. Her ne kadar iç hukukumuzda genel olarak «büyük tehlike suçları» na ilişkin hükümler (TCK. m. 396 vd.) ve bu arada ayrıca gemilere ve deniz seyrüseferinin güvenliğine ilişkin bazı suçlar (TCK. m. 377, 379) mevcutsa da, ceza hukukundaki kıyas yasağı, bu konuda açık bir hükmü zaruri kılmaktadır. Diğer yönden, uçak kaçırmanın tek bir ülkenin sınırları içinde vuku bulması halinde, kullanma hırsızlığı olarak tavsif edilip hırsızlığa⁵ veya yağmaya ilişkin hükümlerin (TCK. m. 495)⁶ uygulanması düşünülebilir. Bununla beraber, uçak kaçırma fiilini müstakil ve hiçbir karışıklığa meydan vermeyecek şekilde suç sayıp unsurlarını tayin eden iç hukuk kurallarına duyulan ihtiyaç açıktır.⁷ Ancak burada, suçun unsurlarının tesbitinde tereddüt edilebilir. Uçak kaçırma fiilleri için İngilizce'de kullanılan «hijacking» terimi, genel olarak bir ticari nakil vasıtası veya geminin, içindeki eşya veya mal üzerinde hırsızlık suçunu işlemek gayesi ile ele geçirilmesi anlamını taşımasına rağmen, söz konusu fiili tam olarak ifade edememektedir. Zira, uçak kaçırma suçunun esas unsurlarının hırsızlıkla pek ilgisi yoktur. Burada daha ziyade, bir uçağı nakil vasıtası sıfatıyla özel gayeye uygun şekilde kullanmak üzere ele geçirmek veya gayesini buna uygun şekilde değiştirmek ve uçuş plânını zor kullanmak sureti ile başka bir istikamete çevirmek söz konusudur.⁸

Bununla beraber, uçak kaçırma suçunda genel olarak mala karşı suçların (mamelekî suçlar) genel özelliklerinden birisini teşkil eden «menfaat sağlama» unsurunun bulunmadığını iddia etmek güçtür. Bilindiği gibi, mala karşı suçların (mamelekî suçlar) çoğunda, cezalandırılan fiilin «menfaat sağlamak amacı ile» işlenmiş bulunması şartı aranmaktadır. Öte yandan, menfaat kavramı bugün oldukça geniş anlaşılmaktadır. Sadece ekonomik fayda, da-

⁵ Kullanma hırsızlığı konusunda bk. Erem, Faruk : Ceza Hukuku Hususi Hükümler, Ankara 1968, c. 2, s. 530 vd.

⁶ Yağma konusunda bk. Erem, Hususi Hükümler, c. 2, s. 557 vd.

⁷ Aynı kanaat, Evans, agm., s. 695

⁸ Evans, agm., s. 696

ha başka bir deyişle sadece mamelekteki bir artma değil, aynı zamanda işlenmiş bulunan fiilden duyulan herhangi bir memnuiyet ve zevk de menfaat sayılmaktadır.⁹ Mala karşı suçların (mameleki suçlar) en önemli örnekleri incelendiğinde, bunların hepsinde de «menfaat sağlama» gayesinin bir unsur olarak mevcut bulunduğu ve sözü edilen unsurun çoğu zaman bunları benzer suçlardan ayırmada ölçü teşkil ettiği görülmektedir. Nitekim hırsızlıkta (TCK. m. 491), menfaat sağlama niyeti (faydalanmak niyeti) bir unsur olarak müşahade edilmektedir. Üstelik burada menfaat, bir gayrimenkulün zilyetliğinin ele geçirilmesini değil, mamelekî veya gayri mamelekî bir faydayı ifade etmektedir. Bu unsur aynı zamanda, hırsızlığın diğer benzer suçlardan ayrılmasında ölçü teşkil etmektedir.¹⁰ Kullanma hırsızlığında da, menfaat sağlama yani faydalanma niyeti bakımından aynı sonuca varılacağı tabiidir. Ancak kullanma hırsızlığında bu faydalanmanın geçici bir zaman için olması hususunun, neticeyi değiştirmedini yani burada da menfaat sağlama niyetinin mevcut bulunduğunu belirtmek gerekir.¹¹ Aynı şekilde yağma (TCK. m. 495) da, esas itibarıyla hırsızlıktan ibaret olduğundan, ancak faydalanma niyeti (menfaat sağlamak) ile hareket edildiği takdirde kabul edilebilir. Bunun gibi, bütün mala karşı suçlar (mamelekî suçlar) da kabul edildiği üzere, menfaatin mamelekî olup olmaması arasında bir fark yoktur.¹²

Bütün bu verilen bilgiler, hangi saik ve maksatla işlenmiş bu bulunursa bulunsun, uçak kaçırma suçunda mala karşı suçların (mamelekî suçlar) esas unsurlarından birini teşkil eden menfaat sağlama niyetinin (faydalanmak niyeti) mevcut bulunduğunun kabul edilmesi sonucunu doğurur. Zira yukarıda da ifade edildiği üzere, menfaat sağlama (faydalanma), mutlaka malın mülkiyet ve zilyetliğini ele geçirme kastı anlamına gelmez. Esasen uçak kaçırmanın, her şeye rağmen hırsızlık teşkil ettiği Amerikan hukukunda da ifade edilmiştir. Nitekim Federal Havacılık Kanunu'nun 1961'deki tadiline kadar uçak kaçırma fiillerinde koğuşturma, çalınmış bir hava nakil vasıtasını bir yerden diğer bir yere götürmek suçundan dolayı yapılmakta idi. Bunun yanında, şahısları ülke dışına

⁹ Antolisei, Francesco (Çeviren: Alacakaptan, Uğur): Genel olarak mameleke karşı işlenen suçlar, AHFD., 1962, n. 1-4, s. 78-79

¹⁰ Manzini, Vincenzo: Trattato di diritto penale, Torino 1963, c. IX, s. 189-191; Erem, Ceza Hukuku Hususi Hükümler, c. 2., s. 537

¹¹ Manzini, age., s. 347; Ayrıca bk. Erem, Ceza Hukuku Hususi Hükümler, c. 2., s. 530 vd.

¹² Erem, Ceza Hukuku Hususi Hükümler, c. 2., s. 562; Manzini, age., s. 421

kaçırmak, tehdit ve şiddetle ticarî faaliyeti engellemekten dolayı yapılan koşturmalara da rastlanmaktadır.¹³

Görüldüğü üzere, uçak kaçırma fiilinin müstakil suç sayılması halinde, bunun hangi kategori suçlara dahil sayılacağı konusunda tereddütler uyanabilmektedir. Nitekim, suç teşkil eden aynı bir hareketin çeşitli hukuki varlıkları ızzar etmesi veya tehlikeye koyması haline sık sık tesadüf edilmektedir. Böyle bir ihtimal esas itibariyle muhtelit, mürekkep ve birbirine bağlı suçlarda söz konusu olmakla beraber, basit suçlar bakımından da ortaya çıkabilmektedir. Bu durumda hukuki konunun tayini suçun şu veya bu kategoriye sokulmasında «üstünlük» kriterine başvurulacaktır. Ancak bu konudaki hükmü, herhangi bir kontrole tâbi olmaksızın kendi politik değerlendirmesine göre kanun koyununun verdiğini de belirtmek gerekir. Zira, belli bir fiille ihlâl edilen çeşitli hukuki varlıklar arasından kendisince daha önemli görülen ve suçun hukuki mahiyetine daha uygun geleni seçmek kanun koyucuya aittir. Böylece kanun koyucu, normun üstün gayesini tesbit etmiş olacaktır.¹⁴ Nitekim, bizim hukukumuzda da bunun misallerine rastlanmaktadır. Örneğin, iftira cürmünün konusunun ne olduğu (adliye idaresinin ihlâli ve şahsın şeref ve hürriyetinin ihlâli), uzun tartışmalara sebebiyet vermiştir. Modern yasamalar ile birlikte Türk kanun koyucusu, bu konuda, adli faaliyetin muntazam şekilde icrasına vaki ihlâle üstünlük tanımış bulunmaktadır.¹⁵ Bunun gibi adam kaldırma suçunda da (TCK. m. 499), iki ayrı hukuki varlığın (hürriyet ve mamelek) ihlâl edildiği görülmektedir. Ancak, kanun koyucu burada daha ziyade mala karşı suç (mamelekî suç) vasfına üstünlük tanımış ve ilgili normu buna göre koymuştur. Bu sebeple adam kaldırma, şahsa karşı maddi ve manevi cebir kullanmak sureti ile hırsızlıktır. Yani burada cezaî himayenin konusu hem mamelek hem de hürriyet olduğu halde,¹⁶ kanun koyucu söz konusu suçu mala karşı suçlardan (mamelekî suç) saymıştır.¹⁷

¹³ Bu konuda bk. Evans, agm., s. 696-697; s. 697 dip not: 9

¹⁴ Toroslu, Nevzat: Cürümlerin tasnifi bakımından suçun hukuki konusu (Basımamış tez), Ankara 1969, s. 271

¹⁵ Toroslu, age., s. 272

¹⁶ Manzini, age., s. 377

¹⁷ «Konusu hem mamelek ve hem de kişi hürriyeti olduğuna göre, bu suçun (adam kaldırma) mala karşı suçlardan sayılması, diğer bir deyimle malike karşı işlenmiş olmak vasfının, hürriyete karşı olmak vasfından üstün tutulmasını isabetli görmemek de mümkündür». Erem, Ceza Hukuku Hususi Hükümler, c. 2., s. 570

Verilen örneklerde cezaen korunan hukuki varlık bakımından ortaya çıkan zorluklar, uçak kaçırma fiili bakımından da söz konusudur. Bu itibarla, bir iç hukuk değişikliği yapmak ve bu gibi fiilleri müstakil suç saymak düşünüldüğü takdirde, üstünlük kriterini uygulamak sureti ile hangi hukuki varlığa üstünlük tanınacağına da araştırılması gerekir. Zira, bir fiili suç sayarken bu suçun hukuki konusu da unsurların tesbiti kadar önemli olmaktadır. Nitekim, suçun şu veya bu gruba yerleştirilmesi yönünden bir ke-re seçim yapıldıktan ve herbir suçun hukuki konusu kesinlikle tesbit edildikten sonra, yorumcu, bu seçimi kabul etmek ve suçun hukuki mahiyetine ilişkin incelemelerini bu seçim etrafında toplamak zorundadır.¹⁸

Uçak kaçırma suçunun hangi hukuki varlığı ihlâl ettiği yani bu suçun hukuki konusunun ne olduğu konusundaki seçimin kanun koyucu tarafından yapılacağını kabul etmekle beraber, bu konuda bazı teklifler ileri sürmek de mümkün olabilmektedir. Gerçekten de, son zamanlarda, devletler topluluğuna ait hukuki varlıkların cezaen himayesi de söz konusu olmaktadır. Nitekim devletler topluluğu veya milletlerarası topluluk, daima daha da artan bir kısım ihtiyaçların süjesi olmaktadır. Bunlar, milletlerarası veya devletlerarası topluluğun mevcudiyetine ilişkin ihtiyaçlardır. Bu ihtiyaçları tatmin vasıtaları ise, devletlerarası veya milletlerarası varlıklardır. Devletler hukuku, devletlerarası veya milletlerarası hak ve ödevlere sahip olma ehliyetini münferit devletlere tanımaktadır. Bununla beraber, bütün devletlere, yani devletler topluluğuna ait varlıklar ve menfaatler ceza hukuku himayesinden faydalanmaktadır. Böyence devletler topluluğu da, cezaen himaye edilen varlık ve menfaatlerin yani hukuki varlık ve menfaatlerin hâmilisi olarak ortaya çıkmaktadır. Nitekim, devletler topluluğuna dahil olma vakası, her devleti iç hukuku vasıtasıyla, sadece bir yabancı devlete ait hukuki varlık ve menfaatleri değil, aynı zamanda milletlerarası topluluğa dahil bütün yabancı devletlerle müştereken sahip bulunduğu varlık ve menfaatleri yani milletlerarası topluluğa has varlık ve menfaatleri de korumağa zorlamaktadır. Milletlerarası denizlerin güvenliğine, bulaşıcı hastalıkların bir ülkeden diğerine yayılmasını, beyaz kadın ve esir ticaretini önlemeğe ve denizaltı telefon ve telgraf kablolarının bütünlüğüne ilişkin varlıklar, milletlerarası varlıklara dahildirler.¹⁹ Öyle ise uçak kaçırma suçunun da, «devletler topluluğuna ait hukuki varlıklara karşı suç»

¹⁸ Toroslu, age., s. 272

¹⁹ Toroslu, age., s. 348

sayılması düşünülebilir. Ancak buna karşı, aile, toplum, devletler topluluğu gibi hükmi şahsiyeti haiz bulunmayan kolektif organizmaların suçun pasif süjesini teşkil edemeyeceği iddiası ileri sürülebilir.²⁰ Hernekadar aile, toplum, devletler topluluğu gibi hükmi şahsiyeti haiz bulunmayan kolektif organizmaların hak süjesi olmayacakları doğru ise de, suçun pasif süjesi olmak problemi menfaatleri hukuki bakımdan bir şahsa izafe etmek problemi değildir. Çünkü, devleti her suçun devamlı pasif süjesi kabul etmek, cezaen himaye edilen menfaatleri bir şahsa izafe etmek ihtiyacına cevap vermektedir. Burada söz konusu problem, menfaatleri muayyen sosyal gruplar etrafında toplayabilmek problemidir. Öyle ise devletler topluluğu da (aile ve toplum gibi), tıpkı fert ve devlet gibi, suç tarafından ihlâl edilen hukuki menfaat veya varlığın hamili ve binnetice suçun pasif süjesi olabilir.²¹ Bu itibarla, uçak kaçırmanın devletler topluluğuna karşı bir suç sayılması, ceza hukuku yönünden hatalı olmayacaktır. Ancak bu takdirde, söz konusu suçun, şekli bakımından belli bir devletin iç hukukunu ihlâl ettiğini unutmamak gerekir.²²

Buraya kadar iç hukuk yönünden yaptığımız açıklamaları tamamlamak için bir noktanın daha nazara alınması gerekmektedir. Nitekim, mevcut TCK. hükümlerinin veya uçak kaçırma fiilini yukarıda açıklandığı şekilde müstakil suç haline getirecek bir iç hukuk kuralının tatbik edilebilmesi için, çoğu zaman, TCK.'nun ülke bakımından uygulanmasına ilişkin hükümlere (TCK. m. 3,4,5,6,7)²³ başvurmak gerekecektir.

B. Devletler hukuku yönünden :

1. İç hukuk kurallarının yetersizliği : Milletlerarası düzen bakımından muhtelif ihtimaller akla gelebilir: Bir Türk veya yabancı, bir Türk ya da yabancı uçağın yolunu,

a. Türk havalarında iken değiştirip başka bir ülkeye inmeğe zorlamış; veya,

²⁰ Bu anlayışı savunanların görüşleri için bk. Toroslu, age., s. 196 vd.; Ayrıca bk. Antolisei, Francesco : L'offesa e il danno nel reato, Bergamo 1930; Grispigni, Filippo: Il carattere sanzionatorio del diritto criminale, Milano 1920

²¹ Toroslu, age., s. 172-173; Ayrıca bk. Bettiol, Giuseppe: Diritto penale, parte generale, Palermo 1952, s. 554

²² Toroslu, age., s. 349

²³ TCK'nun ülke bakımından uygulanması konusunda bk. Erem, Faruk: Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler, C. I., Ankara 1968, s. 142 vd.

b. Türk havalardan çıktıktan sonra değiştirip yabancı bir ülkeye inmeğe zorlamıştır.

Diğer bir ihtimal de, herhangi bir uçağın yolunun, bir Türk veya yabancı tarafından Türk havaları dışında değiştirilip Türkiye'ye inmeğe mecbur edilmesidir. Bütün bu hallerde, Türk pozitif hukuku bakımından iki hususun araştırılması gerekecektir :

a. Fiil iç hukukumuz bakımından cezalandırılabilir bir fiil midir? Yani yukarıdaki ihtimallerden herhangi biri, TCK. tarafından suç olarak tarif edilen tipik bir fiil teşkil eder mi? Bu sorunun cevabın bulabilmek için, bir evvelki başlıkta zikredilen hükümlerin uygulanıp uygulanamayacağını araştırmak gerekir.

b. Fiilin, TCK. tarafından suç olarak tarif edilen tipik bir fiil olduğu sonucuna varılsa bile, TCK.'nun ülke bakımından uygulanmasına ilişkin hükümlerde (TCK. m. 3,4,5,6,7) aranan şartların gerçekleşip gerçekleşmediğini tesbit etmek gerekecektir. Ancak, bu suçların bazan siyasi saikle işlenmesi, bizim hukukumuz bakımından önemli problemler doğurmaktadır.

Bilindiği üzere, suçluların geri verilmesini düzenleyen TCK. m. 9/2 de, «Siyasi ve ona murtabıt cürümlerden dolayı bir ecnebinin ecnebi devletlere idasi talebi devletçe kabul edilemez» denilmektedir. Sözü edilen hükümde «siyasi ve ona murtabıt» cürümler denilmiş olmasından, bunun siyasi suçla irtibatı olan bütün suçları, yani muhtelit ve murtabıt suçları içine aldığı sonucu çıkmaktadır. Nitekim, murtabıt siyasi suçlardan dolayı geri verilmezlik kaidelerini kabul eden kanunumuzun, siyasi suçla daha fazla alâkası bulunan muhtelit suç bakımından farklı bir sonuç kabul ettiğini iddia için muteber bir gerekçe bulmak da kolay değildir.²⁴ Öte yandan Yargıtay da, siyasi suç konusunda oldukça geniş bir kıstas kabul etmiş bulunmaktadır.²⁵ Bu itibarla, sık sık vuku bulmakta bulunan uçak kaçırma fiillerinin bizim hukukumuz bakımından bir suç teşkil ettiği kabul edilse bile, zaman zaman siyasi suç sayılabileceklerini de gözden uzak tutmamak icap eder. Bu gibi fiil-

²⁴ Özgen, Eralp : Suçluların geri verilmesi, Ankara 1962, s. 104

²⁵ «Adi bir suçun siyasi bir suç mahiyetini iktisap etmesi behemhal fiilen ve maddeten siyasi bir suçun işlenmesine veya işlenmesi tasavvur edilmesine mütevakkıf olmayıp teessüs eden rejime muhalif bir siyasi telâkki besleyenlerin bu siyasi fikir ve telâkkilerinden dolayı nefislerine ağır tehlikeler tevliid edecek surette haksız muamelelere ve hususi bir nezaret ve takibe maruz kalmaları adi bir fiilin siyasi bir fiile irtibatının kabulüne esas teşkil.. «eder ve siyasi sayılır. 1 CD. 13.4.1949 1010/687 Bk. Özgen, age., s. 104

lerin bazen siyasi suç sayılabilmeleri, bir yandan geri vermeyi imkânsız kıldığı gibi öte yandan da, bunların faillerinin Türkiye'de yargılanamamaları sonucunu doğurmaktadır. Gerçi TCK.'nda bu konuda açık bir hüküm yoktur. Fakat Yargıtayımız haklı olarak, siyasi suçlunun geri verilmemesinden beklenen faydaları gerçekleştirebilmek için vazgeçilmez bir sonuç olarak ortaya çıkan bu «yargılanamama» kuralını da kabul etmiş bulunmaktadır. Bu itibarla, kaçak siyasi suçlular geri verilmedikleri gibi, kendilerini Türkiye'de yargılamak da mümkün değildir.²⁶ Uçağı Türkiye'ye kaçırmanın Türk olması halinde de netice değişmeyecektir. Zira, failin herşeyden evvel Türk vatandaşı olması dolayısıyla geri verilmesi söz konusu edilemeyecektir (TCK. m. 9/1); ve ayrıca yukarıda sözü edilen kural sebebi ile Türkiye'de yargılanması da mümkün olmayacaktır. Esasen bu, Mehaz Kanunda kabul edilmiş bulunan sonuca da uygun düşmektedir.²⁷

2. Uçak kaçırma fiilinin devletler hukuku tarafından düzenlenmesi zarureti : Buraya kadar yapılan açıklamalar, mevcut iç hukuk kurallarımızın uçak kaçırma fiillerinin ortaya çıkardığı problemleri çözmeğe yeterli olmadığını göstermektedir. Öte yandan, meselenin çözümlenmesi milletlerarası düzeni de ilgilendirmektedir. Bu itibarla, konunun düzenlenmesi için devletler hukuku kurallarının konulmasına ve bundan sonra da konulacak devletler hukuku kurallarına uygun iç hukuk kurallarına ihtiyaç vardır. Nitekim İngiltere 1963 tarihli Tokyo Sözleşme'sini nazara alarak, iç hukukuna ilişkin hususları kapsayan bir 1967 tarihli Tokyo Sözleşmesi Kanunu çıkartmak sureti ile, Tokyo Sözleşmesi'nin İngiltere tarafından tasdikini mümkün kılacak iç hukuk değişikliklerini yapmıştır.²⁸

²⁶ Aynı kanaat Özgen, age., s. 106; Dönmezer, Sulhi - Erman, Sahir: Nazari ve tatbiki ceza hukuku, c. II/2, İstanbul 1964, s. 1202; Yargıtay 1 CD. 13.1.1949 tarih ve 1010/687 sayılı kararında, TCK. m. 9 gereğince geri verilemeyen siyasi suçlunun, TCK. m. 6'daki şartların mevcut bulunması halinde, Türkiye'de yargılanabileceğini kabul etmiştir. Bk. Dönmezer - Erman, age., s. 1202 dip not: 98; Ancak esas mahkemenin ısrarı üzerine YCGK., ısrarı onanmış ve bu suretle aksi neticeyi yani geri verilemeyen siyasi suçlunun Türkiye'de yargılanamayacağını kabul etmiştir. CGK. 3.10.1949 1/108/93. Bu karar için bk. Perinçek, Sadık - Özden, Cahit: Türk Ceza Kanunu ve buna ait seçilmiş Temyiz Mahkemesi kararları, İstanbul 1959, s. 17 vd.

²⁷ Bk. Mehaz Kanun m. 5, 6, 7

²⁸ Bu konuda bk. Samuels, agm., s. 271-277

Görüldüğü üzere, uçak kaçırma filleri bakımından milletlerarası bir düzenlemeye duyulan ihtiyaç açıktır. Bu suretle, uçak kaçırma fiilinin milletlerarası suç²⁹ olarak tavsifi mümkün olabilecektir. Gerçekten de bu fiilleri meselâ deniz haydutluğu (korsanlık)³⁰ gibi milletlerarası suç haline getirmek için yeterli sebep vardır. Böylece, uçak kaçırma suçu unsurları itibari ile tarif edilmiş ve yetki meselesinin halli bakımından hangi fiillerin böyle bir suç teşkil ettiği tesbit edilmiş olacaktır. Nitekim deniz haydutluğu bakımından bu yola gidilmiş ve hangi fiillerin deniz haydutluğu sayılacağı 1958 Cenevre Açıkdeniz Sözleşmesi'nin 15. maddesinde gösterilmek sureti ile, sözü edilen milletlerarası suç tarif edilmiş bulunmaktadır.³¹ Bundan sonra da, aynı sözleşmenin 19. maddesinde, yetki meselesine ilişkin hükümler yer almaktadır.³² Fakat, herhangi bir devletin açık denizde deniz haydudunu yakalayıp kendi mahkemelerinde yargılayabilmesi, herşeyden evvel, fiilin 1958 tarihli Cenevre Açıkdeniz Sözleşmesi'nin 15. maddesindeki tarife uymasına bağlıdır.³³ Bütün bunlar, ilk olarak, uçak kaçırma fiilini milletlerarası suç haline getiren bir anlaşmanın yapılması ve bu suretle söz konusu suç tarif edildikten sonra da yetki uyuşmazlıkları meselesini halleden devletler hukuku kurallarının konması gereğini ortaya çıkarmaktadır. Nitekim, son zamanlarda, uçak kaçırmanın milletlerarası suçlar listesine ilâve edilmesi gereken bir fiil haline gelmiş bulunması vakiasına ve konunun milletlerarası seviyede düzenlenmesi lüzumuna işaret edilmektedir.³⁴ Esasen Avrupa Konseyi, üye devletleri, uçaklara yol değiştirtme fiillerine karşı birlikte tedbir almağa davet etmiştir; ayrıca Türkiye Birleşmiş Milletler'de alınan karar katılmış bulunmaktadır. Bu suretle, Türk hukukunda da bazı yeni hükümlere ihtiyaç hasıl olmuştur. Birleşmiş Milletlerdeki çalışmalarda, uçaklara «hukuk dışı her müdahale»ye karşı üye devletlerin uygun kanun hükümleri koymaları, gerekli tedbirleri almaları ve suçluların takibi lüzumuna işaret olunmuştur.

²⁹ Milletlerarası suç kavramı için bk. Meray, Seha L. : Devletler hukukuna giriş, c. I., Ankara 1960, s. 190 vd.

³⁰ Deniz haydutluğu (korsanlık) için bk. Meray, age., s. 467 vd.; Çelik, Edip: Milletlerarası hukuk, c. II/1, İstanbul 1968, s. 213 vd.; Gidel, G.: Le droit international public de la mer, 1932, c. I., s. 203 vd.

³¹ 1958 Cenevre Açıkdeniz Sözleşmesi'nin 15. maddesinde yer alan deniz haydutluğu suçunun tarifi için bk. Çelik, age., s. 214, 215; Ayrıca deniz haydutluğunun tarifi ve bu konuda açıklama için bk. Lütem, İlhan: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı, Ankara 1959, s. 238 vd.

³² Bk. Çelik, age., s. 215 vd.

³³ Meray, age., s. 467

³⁴ Bk. Evans, agm., s. 695

Bugün, uçak kaçırma fiilini milletlerarası suç sayan bir devletler hukuku kuralına rastlanmamaktadır. Buna mukabil, 1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi'nde uçak kaçırma fiiline ilişkin hükümler yer almaktadır. Ancak bu Sözleşme, uçak kaçırma fiilini bir milletlerarası suç haline getirmediği gibi, devletleri söz konusu fiilleri suç saymağa zorlayan hükümler de ihtiva etmemektedir. Tokyo Sözleşmesi'nde, sadece uçağın iadesine, ülkesine inilen devletin yetkilerine, uçak kaçırma fiilini işleyen kimsenin tabi tutulacağı muameleye ilişkin hükümlere rastlanmaktadır. Sonuç olarak denilebilir ki, Tokyo Sözleşmesi, uçuş sırasında işlenen bazı suçlar bakımından yeni hükümler getirmiştir; fakat bu Sözleşme uçaklara cebirle yol değiştirtme hususunda yetersiz kalmaktadır. Bu itibarla, çalışmamızın bundan sonraki kısmında, uçak kaçırma suçunu milletlerarası suç saymak düşünüldüğü takdirde hangi ölçülerin nazara alınması gerektiği üzerinde durulacak ve bir de Tokyo Sözleşmesi'nin uçak kaçırma fiili ile ilgili olarak getirmiş bulunduğu düzenleme incelenecektir.

II. Uçak kaçırma fiilini milletlerarası suç saymada kullanılacak ölçüler ve Tokyo Sözleşmesi Hükümleri :

A. Uçak kaçırma fiilini milletlerarası suç saymada kullanılacak ölçüler : Bu yeni suça «uçak çalma», «uçak kaçırma», «hava korsanlığı» adları verilmektedir. Bir çeşit kullanma hırsızlığı, zilyetliğin gayrı kanuni ele geçirilmesi anlamlarına gelmek üzere «uçak hırsızlığı», cebir ile işlenmesi sebebi ile de «korsanlık» terimleri uygun görülebilir. Fakat bu fiiller, başlıca konusu «mal» olan suçlardan değildir; böyle bir saikle işlenmiş sayılmazlar. Gerçekten de, son yirmi yıl içinde işlenmiş bulunan uçak kaçırma fiilleri, esas gayenin hava nakil vasıtasını çalmak veya mürettebat yahut da yolcular üzerinde hırsızlık suçunu işlemek olmadığını göstermiştir. Öte yandan, zaman zaman, kaçırılan hava nakil vasıtasının zorla indirildiği devlet ülkesinde alıkonduğu görülmektedir; ancak daha çok siyasi sebeplerle bu yola gidildiği de bir gerçektir.³⁵ Esasen, Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı'nın Hukuk Komisyonu'nun hava nakil vasıtalarının gayrı kanuni olarak ele geçirilmesi konusu ile ilgili alt komisyonu, hazırladığı bir milletlerarası sözleşme taslağında (Şubat 1969 tarihli toplantı), uçak kaçırma fiilini bir milletlerarası suç olarak tarif etmiş bulunmaktadır. Bu tarif de, hırsızlık ve genel olarak mala karşı suçlarda aranan ve özellikle kast ve saike ilişkin hususiyetlerin bu fiilin unsur-

³⁵ Evans, agm., s. 696, s. 696 dip not: 8

ları arasında yer almadığını göstermektedir.³⁶ Nitekim sözü edilen taslağın 1. maddesine göre, uçuş halindeki hava nakil vasıtasının içinde işlenen aşağıdaki fiiller uçak kaçırma suçunu teşkil eder : a) Gayrı kanuni olarak, kuvvet kullanmak sureti ile veya tehditle, yolunu değiştirmek için bir hava nakil vasıtasını ele geçirmek yahut da bunun üzerinde kontrol icra etmek; b) Böyle bir hareketin icrasına teşebbüs etmek; ve nihayet, c) Böyle bir fiili işleyen veya icrasına teşebbüs eden kimsenin hareketine suç ortağı olarak katılmak. Sözleşme taslağı, ayrıca 5. maddesinde yetki meselesine dokunmakta ve a) hava nakil vasıtasının tescil edildiği devletin, b) ülkesine ilk inilen devletin veya suç işlediği iddia edilen kimsenin ülkesinde hava nakil vasıtasını terkettiği devletin ceza koşturması bakımından yetkili olduğunu ifade etmektedir.³⁷ Öte yandan, Birleşmiş Milletler çalışmalarında ise «uçuş halinde iken cebir kullanmak sureti ile uçağın yolunu değiştirme suçu» deyimini kullanılmıştır ki, bunun maksada daya uygun olduğu ileri sürülmektedir.³⁸ Ancak unutmamak gerekir ki, fiilin milletlerarası suç sayılması, milletlerarası ceza yetkisine sahip bir mahkeme mevcut bulunmadıkça, sadece yetki ve yetki uyumsuzlukları meselesini halledebilecektir. Bu itibarla, milletlerarası anlaşmalarda ayrıca, devletleri bu fiili iç hukukları bakımından suç saymağa zorlayan hükümlerin kabulü, vazgeçilmez bir zarurettir. Zira aksi halde, milletlerarası suç sayılan böyle bir fiili işleyen şahsı ele geçiren âkit devlet, söz konusu fiili cezalandırmak bakımından imkansızlık içinde kalabilecektir. Gözönünde bulundurulması gereken bir diğer husus da, gerek suçun unsurları gerek korunan hukuki varlık bakımından iç hukuk ile milletlerarası hukuk normları arasında asgari bir benzerliğin sağlanması lüzumudur.³⁹

Bu fiilleri, «milletlerarası suç» (korsanlık, beyaz kadın ticareti, kalpazanlık, uyuşturucu maddeler, insanlığa karşı çürümler gibi) haline getirmek için yeterli sebepler vardır. Fakat, söz konusu suçun tanımında ve unsurlarının tesbitinde «saik» açısından bazı güçlükler kendisini göstermektedir. Gerçi «saik»in, bu suçu benzeri suçlardan ayırmada ölçü teşkil edebileceği düşünülebilir. Bununla beraber, failde mutlaka, bir başka ülkede «sığınma hakkı»

³⁶ Bu konuda bk. yuk. I., A. vd.

³⁷ Bk. Evans, agm., s. 708 - 709

³⁸ Bu konuda bk. Naciones Unies, Assemblée Générale 21 novembre 1963, A/C. 6/SR. 1154

³⁹ Uçak kaçırma suçunun hukuki konusu ve cezaen korunan menfaat hakkında bk. yuk. I., A. vd.

elde etmek saikinin bulunması şart değildir. Yolculardan birisini, bir başka ülkeye teslim etmek için de bu suç işlenebilir. Öyle ise, bu suçu diğerlerinden ayırabilecek «saik»in önceden tesbitinde güçlükler vardır. Nitekim Amerika'da Adalet Bakanlığı'ndan verilen bilgilere göre, teşhis edilebilen kırkdokuz failden ondördünün sabıkalı, dördünün polis tarafından aranan kimseler olduğu tesbit edilmiş bulunmaktadır. Yine bunlar arasında üç asker kaçağı olduğu ve ikisinin bazı ilişkilerinden doğan zorluklar sebebi ile uçak kaçırma fiilini işledikleri ifade edilmiştir. Öte yandan, sayıları altı cvarında bulunan olayda ise, suçlular, Amerika'daki yaşama şartlarından memnun olmadıkları için uçak kaçırmak sureti ile Küba'ya iltica etmek yolunu tercih etmişlerdir. Nihayet üç olayda, siyasi maksatlarla adam kaçırma gayesinin güdüldüğü tesbit edilmiştir.⁴⁰

Bir ihtimal olarak da, genel olarak siyasal saikle işlenen uçak kaçırma fiillerinin milletlerarası suç sayılması düşünülebilir. Ancak unutmamak gerekir ki, söz konusu suçun «saik» açısından siyasi suç sayılması halinde, suçluyu geri verme mümkün olamayacağından,⁴¹ bu çeşit fiillerin milletlerarası suç sayılmasından elde edilecek sonuçlar pek büyük olmayacaktır. Ancak milletlerarası anlaşmalara konacak ve Belçika şartına⁴² benzeyen bir hükümle, uçak kaçırma fiillerinde suçlunun geri verilmesini mümkün kılabilmek bakımından, bunların siyasi suç sayılamayacağıının öngörülmesi düşünülebilir. Ancak, böyle bir yol da mahzurlu olacaktır. Bir kere, aslında siyasi olan ve öyle sayılması gereken bir suç, geri vermeyi mümkün kılabilmek için siyasi olmaktan çıkartıldığı takdirde, suçluların geri verilmesi müessesesinin esaslarına aykırı hareket edilmiş ve bir bakıma geriye dönmüş olacaktır. Zira, siyasi suçlardan dolayı geri verilmezlik, son zamanlarda kabul edilmiş bir kuraldır. Bu kuralın ortaya çıkmasında, siyasi suç anlayışının ve devletlerin siyasi suçlara karşı tutumlarının tekâmülü büyük rol oynamıştır. Hatta, devletlerin siyasi suç anlayışı ve siyasi suça karşı tutumları ile siyasi suçluların geri verilmemesi kuralı arasında bir sebep netice ilişkisi mevcuttur. Gerçekten de, eski devirlerde bu kuralın tamamen aksinin kabul edilmiş bulunduğu ve özellikle siyasi suçluların geri verilmekte olduğu müşahade edilmektedir. Bundan sonra uzun bir devrenin geçmesini beklemek

⁴⁰ Evans, agm., s. 700-701, s. 701 dip not: 26

⁴¹ Siyasi suçlardan dolayı geri verilmezlik kuralı hakkında bk. Özgen, age., s. 76 vd.

⁴² Belçika şartı hakkında bk. Özgen, age., s. 90-93

gerekmiş ve ancak Fransız ihtilâlinde sonra, liberal cereyanlar sonucunda siyasi suç hakkındaki yeni ve farklı görüşler ile birlikte, siyasi suçluların geri verilmeyeceği kuralı doğmuştur.⁴³ İşte aslında siyasi olarak nitelendirilmesi gereken belli bir uçak kaçırma fiilini, geri vermeyi mümkün kılabilmek için siyasi suç olmaktan çıkarırsak, suçluların geri verilmesi müessesesinin gelişiminde ters istikamette hareket etmiş oluruz. Esasen, bu konunun da incelendiği ve görüş ayrılıklarının ortaya çıktığı müşahade edilmektedir. Gerçekten de, ileride inceleyeceğimiz Tokyo Sözleşmesi'nin uçak kaçırma fiillerinin işlenmesini önlemek bakımından tatminkâr görülmemesi sebebi ile, Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı'nın Hukuk Komisyonu 1968 yılında, hava nakil vasıtalarının gayri kanuni olarak ele geçirilmesi konusu ile ilgili alt komisyonundan, suçluların yakalanmalarını ve koğuşturulabilmelerini kolaylaştıran bir milletlerarası sözleşme taslağı hazırlamasını istedi. Burada hazırlanan tasarıda (Şubat 1969'daki toplantı), uçak kaçırma fiili milletlerarası suç sayıldığı gibi, suçlunun geri verilmesini mümkün kılan bir hüküm de kabul edildi. Bu tasarı'nın 8. maddesine göre, a) uçak kaçırma fiili, muhtelif âkit devletler arasında halen mevcut veya ileride aktebilecek olan suçluların geri verilmesi antlaşmalarında, geri vermeyi mümkün kılan bir suç olarak kabul edilecektir; b) suçluların geri verilmesini bir antlaşmanın mevcudiyeti şartına veya karşılıklılık ilkesinin varlığına bağlı tutmayan âkit devletler, uçak kaçırma fiilini, geri vermeyi mümkün kılan bir suç olarak kabul edeceklerdir; ve nihayet c) bu fiil suçluların geri verilmesi bakımından sadece vuku bulunduğu yerde değil, aynı zamanda hava nakil vasıtasının tescil edildiği devlet ülkesinde de işlenmiş sayılacaktır. Görüldüğü üzere tasarıda, siyasi saik yönünden herhangi bir istisna yer alması değildir; esasen üye devletlerde, tasarı'nın böyle bir istisnayı ihtiva etmesi fikrine karşı kuvvetli bir muhalefet müşahade edilmiştir. Böylece alt komisyonda çoğunluğun kanaati, bir devletin siyasi saik sebebi ile suçlunun geri verilmesi talebini reddedebileceği yolunda tezahür etmiştir. Görüldüğü üzere sözü edilen tasarı'nın geri verme ile ilgili 8. maddesinde, bir çok geri verme antlaşmasında yer alan siyasi suç istisnasının (siyasi suçlunun geri verilmeyeceği kuralının), zımnen de olsa mevcut bulunduğunu iddia etmek mümkün olabilmektedir. Neticede, bu koruyucu çare, uçak kaçırma failleri bakımından her zaman başvurulabilecek bir yol olarak kalmaktadır. Bununla

⁴³ Özgen, age., s. 76-80; Siyasi suçluların geri verilemeyeceği kuralının tarihi gelişimi için bk. Özgen, age., s. 76 vd.

beraber, böyle bir sözleşme yapıldığı takdirde, siyasi suç bakımından hiç bir hüküm koymamaktansa, devletlerin «siyasi saik» iddiası bakımından takdir yetkilerinin bulunduğunu gösteren açık bir ifadenin kullanılması daha gerçekçi bir davranış olacaktır.⁴⁴ Ancak, bugün yürürlükte bulunan Tokyo Sözleşmesinde ise, bu Sözleşmenin hiçbir hükmünün, suçluyu geri verme konusunda bir mecburiyet yaratır şekilde kabul edilemeyeceği açıkça ifade edilmiş bulunmaktadır (Bk. Sözleşme, m. 16/2).

Öte yandan, uçak kaçırma fiilini işleyeni, suçu siyasi saymamız sebebi ile geri vermezsek, bu sefer de kendi ülkemizde yargılayıp yargılayamayacağımız meselesi ortaya çıkar. Bu ise, esas itibarıyla iç hukuku ilgilendiren bir mesele olduğundan, bütün devletler bakımından yeknesak bir uygulamaya ulaşabilmek pek güç görünmektedir. Nihayet, uçak kaçırma fiilini bir bütün olarak siyasi suç saymamak akla gelebilir. Ancak, olayların bir kısmında dahi olsa, siyasal saikin mevcut bulunduğu bir gerçektir. Bu itibarla, siyasi maksatla işlendiği takdirde söz konusu suçu siyasi saymamak, gerçeklere aykırı hareket etmek olur.⁴⁵ Eğer suç esasen siyasi saikle işlenmemiş ise zaten mesele yoktur; zira bu gibi durumlarda milletlerarası bir düzenleme mutlak surette zaruri değildir. Siyasi sayılamayacak uçak kaçırma fiilleri bakımından, ceza kanunlarının ülke bakımından uygulanmasına ilişkin kurallar ve diğer iç hukuk kuralları, özellikle gerekli değişiklik ve tamamlamalar yapıldıktan sonra, çoğu zaman meseleyi çözmeye yetebileceklerdir.⁴⁶ Ancak bu konuda, bizdeki iç hukuk kurallarına bazı yeni hükümler ilâve edilmesi gereği de açıktır. Ayrıca, devletleri, uçak kaçırma fiilini sarîh şekilde suç sayan iç hukuk kuralları kabul etmeye mecbur tutan bir milletlerarası anlaşmanın bu konuda çok yararlı olacağı da tabiidir.

Saik yanında «cebir» de, suç unsuru olarak önem arz etmektedir. «Maddi cebir» gibi «manevi cebir» (tehdit)in de suçun unsuru olarak kabul edilmesi doğru gözükmektedir. Bununla beraber, pilotu ikna sureti ile yol değiştirilmesini sağlama halinde, fiilin mücyyide dışı kalabilmesi ihtimali de düşündürücü bir mesele olarak karşımıza çıkmaktadır.

⁴⁴ Evans, agm., s. 709-710

⁴⁵ Siyasi suç konusunda en geçerli olduğunu sandığımız üstünlük ve sübjektif kıstaslarından hangisi kabul edilirse edilsin, bu suçlardan bir kısmının siyasi sayılması gerektiği sonucuna varılacaktır; Siyasi suçu tayin de Sübjektif nazariye ve Üstünlük nazariyesi için bk. Özgen, age., s. 72

⁴⁶ Bk. yuk. I., A. vd.

Nihayet, failin uçakta bulunması şartının aranıp aranmayacağı hususunda da tereddüt edilebilir. Pilot, uçakta bulunmayan bir kimse tarafından telsizle tehdit edilmek sureti ile yol değiştirmeğe ibar edilmiş ise, ne yapılacaktır? İşte böyle bir ihtimal halinde ne şekilde hareket edileceğinin de tesbit edilmesi gerekmektedir.

B. 1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi'nin uçak kaçırma fiillerine ilişkin hükümleri :⁴⁷ Tokyo Sözleşmesi, uçak kaçırma fiilini, bunu milletlerarası bir suç saymak yönünden ele almamaktadır. Bu itibarla, Tokyo Sözleşmesi'nde uçak kaçırma milletlerarası bir suç olarak tarif edilmiş ve unsurları gösterilmiş değildir. Bununla beraber, söz konusu Sözleşme, âkit devletleri, uçağın veya kontrolünün gayrı kanuni olarak ele geçirilmesini takiben bazı tedbirler almağa zorlamaktadır.⁴⁸ Bu itibarla fail, herhangi bir âkit devlet tarafından nezaret altına alınabilir; ceza koğuşturmasına tâbi tutulabileceği gibi geri verilmesi de mümkündür.⁴⁹ Öyle ise Sözleşme, sadece bu yönden önemli olabilmektedir. Ancak yolcular, mürettebat, fiili işleyen kimse ve uçak bakımından ne gibi tedbirlerin öngörüldüğünü incelemeğe başlamadan evvel, bu tedbirlerin hangi hallerde uygulanacağını, yani Tokyo Sözleşmesi hükümlerinin hangi fiillere şamil olduğunu tesbit etmek gerekmektedir.

Bir önceki paragrafta sözü edilen konuda, Tokyo Sözleşmesi'nin 11. maddesine başvurmak gerekmektedir. Nitekim, sözü edilen maddenin 1. fıkrasında, kuvvet kullanmak sureti ile veya tehditle uçuş halindeki bir hava nakil vasıtasının veya bunun kontrolünün gayrı kanuni şekilde ele geçirilmesinden ve bir de aynı şekillerde işlenecek müdahale fiillerinden söz edilmektedir.⁵⁰ Hüküm daha yakından incelendiğinde, bunun üç ihtimali kapsadığı görülmektedir: a) Hava nakil vasıtasının ele geçirilmesi tamamlanmış bir fiildir; b) Hava nakil vasıtasını ele geçirmeğe teşebbüs edilmiş bu-

⁴⁷ 14 Eylül 1963 tarihli «Hava Nakil Vasıtalarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Fiiller Hakkında Sözleşme»nin metni için bk. The American journal of international law, 1964, s. 566 vd.; Tokyo Sözleşmesi, 4 Aralık 1969 tarihinde 12 devlet tarafından tasdik edildikten sonra yürürlüğe girmiştir. Tasdik eden devletler şunlardır: Çin Cumhuriyeti, Danimarka, İtalya, Meksika, Nijerya, Norveç, Filipinler, Portekiz, İsveç, Birleşik Krallık, Amerika, Yukarı Volta. Bu konuda bk. Evans, agm., s. 708 dip not: 68

⁴⁸ Fitzgerald, Development, s. 241; Aynı mahiyette Evans, agm., s. 708

⁴⁹ Evans, agm., s. 708

⁵⁰ Bu sözleşmenin uygulanması bakımından bir hava nakil vasıtası, kalkış için enerji verilmesinden pist üzerindeki iniş yürüyüşünün bitmesine kadar uçuş halinde sayılır (Sözleşme, m. 1/3).

lunulmakta veya böyle bir teşebbüs icra edilmektedir; c) Hava nakil vasıtasını ele geçirmek üzere teşebbüste bulunmağa başlanılmak üzere dir.⁵¹ İşte Sözleşme, bu sözü edilen durumlarda âkit devletlere, uçağın kontrolünü uçağın kanuni kumandanına iade edecek veya duruma göre bu sonuncunun kontrolünü muhafaza etmesini sağlayacak bütün uygun tedbirleri alma mecburiyetini yüklemektedir. (Sözleşme, m. 11/1).⁵² Bundan başka, söz konusu uçak kendi ülkesine inen devlet, 11. maddenin 1. fıkrasında zikredilen şartlar altında kendi ülkesine inen yolcu ve mürettebatın en kısa zamanda yolculuklarına devam etmelerine müsaade etmek ve ayrıca uçağı ve yükünü (cargo), kanuni maliklerine iade etmek zorundadır (Sözleşme, m. 11/2).⁵³

Tokyo Sözleşmesi, âkit devletlerin yetki ve ödevleri konusunda bir çok başka hükümler daha ihtiva etmektedir (Bk. Sözleşme, m. 13/15). Bu hükümler genel olarak, hava nakil vasıtası kumandanının yetki ve ödevlerine ilişkin hükümleri (Bk. Sözleşme, m. 5-10) tamamlamakta ve hava nakil vasıtasından zorla indirilen şahısların nasıl bir muameleye tâbi tutulacaklarına dair teferruatlı kuralları ihtiva etmektedir. Tokyo Sözleşmesinde ayrıca, hava nakil vasıtasını gayri kanuni olarak ele geçiren kimsenin teslimi hakkında hükümler vardır (Sözleşme, m. 13/1).⁵⁴

Bu itibarla herşeyden evvel, hava nakil vasıtası kumandanının, bu Sözleşme'nin 1. maddesinde öngörülen fiiller (Sözleşme, m. 1/1 a,b)⁵⁵ bakımından genel olarak ne gibi yetkilerini olduğunu incelemek gerekir. Zira Sözleşme'nin 11. maddesinde öngörülen, hava nakil vasıtasını veya bunun kontrolünü gayri kanuni şekilde ele geçirme fiili, aynı zamanda 1. maddenin 1. fıkrasında yazılı

⁵¹ Fitzgerald, Gerald: Offences and certain other acts committed on board aircraft: The Tokyo Convention of 1963, The Canadian Yearbook of International Law, 1964, s. 199

⁵² Fitzgerald, Development, s. 241

⁵³ Bk. Fitzgerald, Development, s. 242; Fitzgerald, Offences, s. 199

⁵⁴ Bk. Fitzgerald, Offences, s. 199

⁵⁵ Tokyo Sözleşmesi m. 1/1 a, b'nin metni şöyledir :

1. Bu sözleşme,
 - a) Ceza hukuku ihlallerine,
 - b) Suç teşkil etsin veya etmesinler, hava nakil vasıtasının, hava nakil vasıtası içindeki şahısların veya eşyanın emniyetini tehlikeye düşüren veya tehlikeye düşürebilecek olan fiillere veya hava nakil vasıtasının nizam ve disiplinini tehlikeye soğan fiillere ilişkin olarak tatbik edilir.

fiiller içine girer. Öyle ise, uçuş sırasında hava nakil vasıtası kumandanının 1. maddede öngörülen fiillere ilişkin yetkileri, 11. maddede zikredilen ve hava nakil vasıtası veya bunun kontrolünü gayrı kanuni olarak ele geçirme fiili bakımından da caridir.

Tokyo Sözleşmesi, hava nakil vasıtasının kumandanına, uçağın emniyetini tehlikeye düşüren veya uçak içindeki disiplin ve nizamı bozacak fiilleri işleyenler hakkında, bazı kısıtlamalar da dahil olmak üzere, makul ve gerekli tedbirleri almak yetkisini tanımaktadır. Tokyo Sözleşmesi'nden anlaşıldığı üzere, ceza kanunu ihlallerinde de aynı yetkiler vardır (Sözleşme, m. 6/1). Öte yandan, kumandan, gerektiğinde mürattabat ve yolculardan da bu konuda yardım isteyebilir; veya tedbirler konusunda bunları yetkili kılabilir (Sözleşme, m. 6/2). Bununla beraber, kumandandan gelen talebi yerine getirmek konusunda, mürettabat ile yolcular arasında fark gözetilmiştir (Bk. Sözleşme, m. 6/2).⁵⁶

Fail hakkında alınan tedbirler ve özellikle kısıtlamanın ne zamana kadar süreceği de önemli bir mesele olarak ortaya çıkmaktadır. Bu konuda genel kural, kısıtlamanın uygulanmasına hava nakil vasıtasının bir devlet ülkesine inmesinden sonra devam edilemeyeceğidir (Sözleşme, m. 7/1). Bununla beraber, ülkesine inilen devletin âkit devletlerden birisi olmayıp da, kısıtlama tedbirine tâbi tutulan kimsenin hava nakil vasıtasından indirilmesini kabul etmemesi mümkündür. Bunun gibi, hava nakil vasıtasının hava alanı dışında mecburi iniş yapması ve ilgili şahsı âkit devletlerin yetkili makamlarına teslim edemeyecek durumda bulunması da ihtimal dahilindedir. Sözleşme bu gibi durumlarda, kısıtlama tedbirlerinin iniş noktasının ilerisinde de devam edebileceğini kabul etmiş bulunmaktadır.⁵⁷ Ancak, böyle bir kısıtlama tedbirine tâbi kimsenin uçakta muhafazasının seyrüsefer emniyeti bakımından tehlikeli sayılacağını kabul eden Sözleşme, hava nakil vasıtası kumandanının ilgili kimseyi herhangi bir devlet ülkesinde uçaktan indirebileceğini kabul etmiş bulunmaktadır. Yani, kumandanın ilgili kimseyi uçaktan indirme yetkisi, âkit devletlerin ülkesi ile sınırlı değildir (Sözleşme, m. 8/1). Bununla beraber, sözü edilen şahısların kendi ülkesinde uçaktan indirilmesine müsaade etmek mecburiyeti, sadece âkit devletler bakımından söz konusudur.⁵⁸ Sözleşmeye taraf teşkil etmeyen devletler bakımından böyle bir mecburi-

⁵⁶ Bk. Fitzgerald, *Offences*, s. 195

⁵⁷ Bu konuda bk. Fitzgerald, *Development*, s. 246

⁵⁸ Fitzgerald, *Development*, s. 245

yetin mevcut olamayacağı tabiidir. Bunların o şahsın indirilmesini kabul etmeleri, kendi ihtiyarlarına bırakılmıştır; kabul etmedikleri takdirde, m. 7/1 a uyarınca, o kişi hakkında alınmış kısıtlama tedbirleri devam edebilecektir. Hava nakil vasıtası kumandanına, bu gibi tehlikeli şahısları âkit olmayan devletlerin ülkesinde dahi uçaktan indirme yetkisini tanıyan Tokyo Sözleşmesi, bu bakımdan kumandana bazı yetkiler de yüklemektedir. Buna göre, faili âkit olmayan bir devletin ülkesinde uçaktan indirmeğe karar veren hava nakil vasıtası kumandanı, ilgili devleti indirme olayından ve bunun sebeplerinden haberdar etmeğe mecburdur (Sözleşme, m. 8/2).

Kısıtlama tedbiri altında bulunan kimseyi âkit olmayan bir devlet ülkesine indirmek yetkisini dahi veren Tokyo Sözleşmesinin, âkit devletler söz konusu olduğunda daha geniş yetkiler ve ödevler tanıyacağı tabii idi. Nitekim hava nakil vasıtası kumandanı, uçağın tescil edildiği ülkenin ceza kanunlarına göre ağır ve ciddi bir suç işlediğini gösterir makul sebepler bulunan kimseyi, ülkesine indirdiği herhangi bir âkit devletin yetkili makamlarına teslim edebilir (Sözleşme, m. 9/1). Görüldüğü üzere, maddedeki yetkinin kullanılabilmesi için, ilgili şahıs hakkında inışten evvel m. 6/1'de öngörülen kısıtlama tedbirinin alınmış olması şart değildir. Eğer bu kimseler esasen kısıtlama tedbirine tâbi tutulmuşlarsa, maddede sarahat bulunmamasına rağmen, kumandanın bu yetkiye sahip olduğunu kabul etmek gerekir.⁵⁹ Zira, evvelden kısıtlamaya tâbi tutulmamış kimse hakkında bu yetkiyi kabul eden Sözleşme'nin, esasen kısıtlama tedbirinin konusunu teşkil etmiş bulunan ve daha tehlikeli olan şahıs bakımından aynı yetkiyi kabul edemeyeceği düşünülemez. Ancak Sözleşme, m. 8'de olduğu gibi burada da, kumandana bazı ödevler yüklemektedir. Bir kere kumandan herşeyden evvel, ülkesine inerek söz konusu şahsı teslim etmek istediği âkit devlet makamlarını, bu niyetinden ve bunun sebeplerinden haberdar etmek zorundadır. Öte yandan kumandan bu ödevini, pratik bakımdan en kısa zamanda ve mümkünse inmeden evvel yerine getirmelidir. Kumandan bundan başka, elinde bulunan delil ve bilgileri, ilgili şahsı teslim ettiği devletin yetkili makamlarına verecektir (Sözleşme, m. 9/2,3).⁶⁰

Böylece, Tokyo Sözleşmesi'nin hava nakil vasıtası kumandanının yetkilerine ilişkin hükümlerini inceledikten sonra, uçak kaçırma fiili ile ilgili olarak kabul edilen diğer hükümlerin açıklanma-

⁵⁹ Aynı kanaat, Fitzgerald, agm., s. 245

⁶⁰ Bu konuda ayrıca bk. Fitzgerald, Development, s. 246, 247

sına geçmek gerekmektedir. Bunlar esas itibariyle Sözleşme'nin 13-15. maddeleri arasında yer almakta ve özellikle ülkesine inilen devletin yetkilerini düzenlemektedirler. Ayrıca, teslim edilen şahsın teminatları ve uçağın ve yükünün (cargo) iadesi gibi hususlarda da bazı kuralların mevcut bulunduğu görülmektedir.

Tokyo Sözleşmesi'nde herşeyden evvel, ülkesine inilen devlete çeşitli vecibeler yükleyen hükümlere rastlanmaktadır. Bir kere âkit devletler, hava nakil vasıtası kumandanı tarafından uçaktan indirilen veya teslim edilen kimseleri kabul etmeğe mecbur tutulmuşlardır (Sözleşme, m. 13). Nitekim Tokyo Sözleşmesi m. 13/2'ye göre, âkit devletlerden herbiri, 11. maddenin 1. fıkrasında öngörülen bir fiili işlemekten şüpheli her şahsı nezaret altında bulundurmağa veya bu gibi kimselerin hazır bulunmasını temin için gerekli diğer tedbirleri almağa mecburdur. Öte yandan, nezaret altına alma veya diğer tedbirlere başvurma, ülkesine inilen devletin hukukuna göre olacaktır. Bununla beraber, nezaret altında bulundurma ve diğer tedbirler, bir ceza koğuşturmasına veya geri verme muamelesine başlayabilmek için makul surette zaruri olan müddetten daha uzun süremez (Sözleşme, m. 13/2). Bundan başka, ülkesine inilen devlet, nezaret altında bulundurduğu şahsın, vatan-daşı olduğu devletin en yakın temsilcisi ile muhabere etmesine yardım etmek zorundadır (Sözleşme, m. 13/3).⁶¹ 13. maddeye göre bir şahsı nezaret altına alan devlet, hava nakil vasıtasının tescil edildiği devleti, nezaret alınan şahsın vatandaşı olduğu devleti, ve nihayet lüzumlu gördüğü takdirde, sözü edilen şahsın nezaret altına alınması ile ilgili devletleri, derhal bu durumdan haberdar etmekle mükelleftir (Sözleşme, m. 13/5).

Sözleşmeye göre, 11. maddede öngörülen fiilin işlenmesini takiben kendi ülkesine inilen devlet, derhal olayla ilgili bir başlangıç soruşturması yapmak zorundadır (Sözleşme, m. 13/4). Bu soruşturmanın gayesi, bir suçun işlenip işlenmediğini araştırmak ve varılan sonuçların veya diğer delillerin, hava nakil vasıtasının tescil edildiği devlete, nezaret altında bulunduran şahsın vatandaşı olduğu devlete, ve nihayet lüzum görüldüğü takdirde, bu şahsın nezaret altında bulundurulması ile ilgili devletlere bir rapor halinde sunulmasını sağlamaktır. Bu itibarla sözü edilen soruşturmayı yapan devlet, soruşturma sonunda bulduklarını ve diğer delilleri bu sayılan devletlere bir raporla bildirmek zorundadır (Sözleşme, m. 13/5). 13. maddeye göre bir şahsı nezaret altına alan dev-

⁶¹ Bu konuda ayrıca bk. Fitzgerald, Offences, s. 200

let muhtemelen, kendisinin kaza yetkisinin bulunmadığı hallerde bile yukarıda sözü edilen soruşturmayı yapmağa mecbur olacaktır.⁶²

Devletlerin bir suç işlemiş bulunmak şüphesi altındaki kimseleri ülkelerine kabul etmek hususunda isteksiz olmaları sebebi ile, ülkesine inilen devleti, uçaktan indirilmiş bulunup da yolculuğa devam edemeyen veya etmek istemeyen bu gibi şahısları kabule mecbur tutan hükümlere yer verilmemiştir. Böyle durumlarda, ülkesine inilen devletin, suç işlemek şüphesi altındaki bu gibi şahısları hava yolculuklarına başladıkları ülkeye geri yollayabilmek hakkı olduğu kabul edilmiştir (Sözleşme, m. 14/1). Ancak bu yola başvurabilmek için, söz konusu şahsın ülkesine inilen devletin vatandaşı olmaması veya burada daimi ikamet hakkına sahip bulunmaması gerekir (Sözleşme, m. 14/1). Bu sebeple, istenmeyen yabancıların ülkesine inilen devletin topraklarından ayrılmada gecikmesi veya başka bir devlete geri gönderilmesi halinde, uçaktan indirme, teslim, nezaret altına alma veya geri gönderme muamelelerinin, söz konusu şahısların ilgili devletin toprağına kabulü şeklinde yorumlanamayacağı hususu, Sözleşme'de hükme bağlanmış bulunmaktadır. Bundan başka Sözleşme'de, âkit devletlerinin ülkeden tard ve tebid haklarını etkileyen veya buna sınırlamalar getiren herhangi bir hüküm yoktur. Bilâkis, metinde sarahaten, bu Sözleşme hükümlerinin âkit devletlerin tard ve tebide ilişkin iç hukuk kurallarını etkileyemeyeceği öngörülmüş bulunmaktadır (Sözleşme, m. 14/2).

Uçaktan indirilen veya teslim edilen şahıs yolculuğuna devam etmek isterse, bu konuda serbest olacaktır. Ancak kendisinin bu serbestisi, ülkesine inilen devletin iç hukuk kurallarına göre geri verme veya ceza koğuşturması bakımından huzurunun şart olmaması halinde söz konusudur. Nihayet kendisine tanınmış bulunan bu yolculuğuna devam edebilmek serbestisi, 14. maddenin 1. fıkrasına göre hava yolculuğuna başladığı devletin ülkesine gönderilmesine mani değildir (sözleşme, m. 15/1). Görüldüğü üzere ülkesine inilen devlet, prensip itibariyle, yolculuğuna devam etmek isteyen şahsa bu hakkı tanıyacaktır. Bununla beraber ülkesine inilen devlet, gerek geri verme gerekse ceza koğuşturması bakımından huzuru şart olan kimseye, yolculuğa devam etmek serbestisini tanımayabilecektir. Aynı şekilde, m. 15/1'de yer alan hüküm, suç-

⁶² Fitzgerald, Development, s. 248

lunun m. 14/1'de öngörülen devlete geri gönderilmesine de mani değildir.⁶³

Nihayet, ülkesine inilen âkit devlet, elinde bulundurduğu kim-
senin korunması ve emniyeti bakımından, kendi vatandaşlarına bu
gibi hallerde tanıdığından daha az teminatlı bir muamelede bulun-
mamak mecburiyetindedir. Bununla beraber, ülkesine inilen dev-
letin, yabancıların kabulüne, suçluların geri verilmesine ve tard
ve tebid hakkına ilişkin iç hukuk kuralları saklıdır (Sözleşme, m.
15/2). Yani, ülkesine inilen devletin bu sayılan hususlara ilişkin iç
hukuk kurallarını uygulamak sureti ile elinde bulundurduğu şah-
sı geri vermesi veya ülkesinden çıkarması, yukarıda sözü edilen
teminat sağlama mecburiyetinin ihlâli anlamına gelmeyecektir.

Tokyo Sözleşmesi'nin buraya kadar açıklanan ve uçak kaçır-
ma fiillerine ilişkin hükümleri, fazlaca teferruatlı olmalarından
dolayı tenkide uğramıştır. Nitekim Sözleşme'nin kabul edildiği
konferansta, ülkesine inilen devletin yetki ve ödevlerine ilişkin hü-
kümelerin böyle bir metin için fazlaca teferruatlı olduğu ifade edil-
miştir. Bununla beraber, sözü edilen tenkidin ne derece geçerli
olduğu, Sözleşme'nin uygulanmasından elde edilen tecrübelerle or-
taya çıkacaktır. Öte yandan, fail bakımından geniş ölçüde teminat
getirici hükümler kabul edilmiş olması, Sözleşme'nin olumlu bir
yanını ortaya koymaktadır.⁶⁴

Bütün bunlara rağmen, 1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi'nin
uçak kaçırma fiilleri ve özellikle bunların faillerinin cezalandırıl-
abilmeleri bakımından yeterli olmadığını söylemek de gerekmektedir.
Zira daha evvel bir başka vesile ile de ifade edildiği üzere,
Tokyo Sözleşmesi, uçak kaçırma fiillerini milletlerarası suç haline
getirmediği gibi, âkit devletleri bu fiilleri kendi iç hukukları ba-
kımından suç saymağa da zorlamamaktadır. Nitekim, Tokyo Söz-
leşmesi'nin uçak kaçırma fiillerine ilişkin hükümlerinin esas iti-
barıyla uçağın ve içindeki eşyanın maliklerine iadesini, uçağın yolcu-
luğa devamının mümkün kılınmasını gaye edinip; suçlunun cezaen
koğuşturulması hususuna ilişkin bir düzenleme getirmemesi bunu
göstermektedir.⁶⁵ Ceza koğuşturmasının bu fiillerin işlenmesini ön-
leyecek etkili bir çare teşkil ettiği düşünülürse, herşeyden evvel,
fiili milletlerarası suç haline getirmek yahut da devletleri fiili iç
hukuk bakımından suç sayan yasama değişiklikleri yapmağa zor-

⁶³ Bu konuda bk. Fitzgerald, Offences, s. 200

⁶⁴ Fitzgerald, Offences, s. 200-201

⁶⁵ Evans, agm., s. 706

lamak ve bir de faillerin geri verilmesine rıza göstermek sureti ile failin ülkesinden yolculuğa başladığı devlete veya hava nakil vasıtasının tescil edildiği devlete geri verilmesini mümkün kılmak gerekir. Nihayet, uçağın ülkesine indiği devletin faili cezalandırabileceğini kabul etmek icap eder.⁶⁶ Ancak, fiilin siyasi saikle işlenmesi halinde geri verme bakımından doğacak güçlükleri ve bu yönden yeknesak bir uygulamanın zorluklarını unutmamak gerekir.⁶⁷

⁶⁶ Evans, agm., s. 706, 707

⁶⁷ Bu konuda bk. yuk. II., A. vd.