

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU ANA BİLİM DALI

KONTEYNER TAŞIMACILIĞI KAPSAMINDA UYUŞTURUCU MADDE
İMAL, İTHAL VE TİCARETİ SUÇU

TEZİ YAZAN

Ahmet EKİN

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mustafa Tevfik ODMAN

Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Fatma Süzgün ŞAHİN ÜNVER

Yedek-Asıl Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Sami DOĞRU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MERSİN / OCAK 2025

ONAY SAYFASI

Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne;

20220030161 numaralı öğrencimiz olan Ahmet EKİN tarafından hazırlanan “Konteyner Taşımacılığı Kapsamında Uyuşturucu Madde İmal, İthal Ve Ticareti Suçu” başlıklı bu tez çalışması jürimiz tarafından oybirliği ile Kamu Hukuk Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri Başkanı - Üniv. İçi - Prof. Dr. Mustafa Tefvîk ODMAN

Üniv. Dışı - Jüri Üyesi: Dr. Fatma Süzgün Şahin ÜNVER
(Hacı Bayram Veli Üniversitesi)

Üniv. İçi - Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Sami DOĞRU

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduklarını onaylıyorum.

24/01/2025

Doç. Dr. Saadet SAĞTAŞ TUTKUNCA

Sosyal Bilimler Enstitü Müdürü

NOT: Bu tezde kullanılan ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu’ndaki hükümlere tabidir.

İTHAF

Canım kızlarım Ayşe Elvin, Asya Elçin, Aslı Eliz ve canım oğlum Ahmet'e... Hayatımın en kıymetli varlıkları, her anımda bana güç veren, bir tebessümleriyle tüm yorgunluğumu unutturan sevgili çocuklarım... Bu çalışmayı, sizlere daha iyi bir gelecek sunma hayaliyle attığım her adımın bir meyvesi olarak, sonsuz sevgimle ve gururla sizlere ithaf ediyorum.



ETİK BEYANI

Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde ve ortaya çıkan sonuçlarda herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim. **24/01/2025**

Ahmet EKİN

TEŞEKKÜR

Bu çalışmam süresince bilgi ve tecrübesiyle yolumu aydınlatan, her aşamada desteğini esirgemeyen değerli tez danışmanım Prof. Dr. Mustafa Tevfik ODMAN'a en içten teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca, araştırmalarım sundukları katkıları, teşvik edici yaklaşımları ve manevi destekleriyle bu süreci benim için daha verimli ve anlamlı kılan Ekin Hukuk Bürosu'ndaki kıymetli meslektaşlarım Mehmet Can CİVAN, Şevval Asude DOĞAN, Tuğçe ŞEN ve Furkan DİLER'e teşekkür ederim.



ÖZ

KONTEYNER TAŞIMACILIĞI KAPSAMINDA UYUŞTURUCU MADDE İMAL, İTHAL VE TİCARETİ SUÇU

AHMET EKİN

Yüksek Lisans Tezi, Kamu Hukuku Ana Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mustafa Tevfik ODMAN

Ocak 2025, 127 sayfa

Özellikle son yıllarda Türkiye Cumhuriyeti limanlarında yüklü miktarda kokain maddesi yakalanmaktadır. Yakalamaların çok büyük bölümü Güney Amerika ülkelerinden ithal edilen muz ve tropikal meyvelerin taşındığı soğutuculu konteynerlerde olmaktadır. Kimi zaman yasal yükün içinde kimi zamansa konteynerin soğutucu motoru veya özel yapılmış gizli bölümlerinde ele geçirilen kokain maddesi yüzünden, konteyner içerisinde bulunan yasal yükün ticaretini yapan iş insanları soruşturmaya ve kovuşturmaya maruz kalmakta, tutuklanarak ağır cezalar ile mahkûm edilmektedir. Oysaki suçun failleri Güney Amerika ülkelerinde yerleşik uyuşturucu kartelleri olup suça iştirak eden diğer ülkelerdeki faillerin kimliklerinin deşifre olmaması için sürekli değişen ve gelişen tekniklerle hedef şaşırtmaktadırlar. Bu nedenle de bir hayli karmaşık kurgularla uluslararası uyuşturucu ticareti yapan karteller adli makamları yanıltmaya yönelik faaliyetlerde bulunmaktadır. Hukukumuzda hakim olan “şüpheden sanık yararlanır” ilkesi zaman zaman göz ardı edilebilmekte, tüm bu karmaşık teknikler ile yapılan kokain sevkiyatları sonucunda yalnızca yasal meyve ticareti yapan tüccarlar, tüccarların çalışanları, temsilcileri ve gümrük müşavirleri yargılanabilmektedir. Bu durum bireylerin hukuki güvenlik haklarının ihlaline sebep olabilmektedir. Bu çalışmada uluslararası konteyner taşımacılığının ve uyuşturucu veya uyarıcı madde suçlarının hukuki boyutu, kokain kartellerinin kullandığı değişen ve gelişen teknikler, ülkemizdeki işleyen ödül/ikramiye sistemi ve mevcut hukuka aykırılıklar ele alınarak yaşanan sorunlar incelenip çözüm önerileri sunulacaktır.

Anahtar kelimeler: konteyner, uyuşturucu, kaçakçılık, suç, kartel

ABSTRACT

CRIME OF MANUFACTURING, IMPORTING AND TRADING DRUGS WITHIN THE SCOPE OF CONTAINER TRANSPORTATION

AHMET EKİN

Master Thesis, Department of Public Law

Supervisor: Prof. Dr. Mustafa Tevfik ODMAN

January 2025, 127 pages

In recent years, significant amounts of cocaine have been seized in the ports of the Republic of Türkiye. The majority of these seizures occur in refrigerated containers transporting bananas imported from South American countries. Sometimes the cocaine is found within the legal cargo, while at other times, it is discovered in the container's cooling motor or specially designed hidden compartments. Due to the discovery of cocaine, businesspeople trading in the legal cargo within the containers are subjected to investigations and prosecutions, often being arrested and sentenced to severe punishments. However, the true perpetrators of the crime are drug cartels based in South American countries, who use ever-evolving techniques to avoid detection and prevent the identification of accomplices in other countries. As a result, these drug cartels, involved in complex international drug trafficking operations, can mislead judicial authorities. The legal principle of "in dubio pro reo" which prevails in our legal system, is sometimes overlooked, leading to traders in legitimate goods being prosecuted and suffering various losses due to these complex drug trafficking schemes. This study will examine the legal aspects of container shipping and drug-related offenses, the evolving techniques used by drug cartels, the current reward/bonus system in our country, and the existing legal violations, addressing the problems and offering potential solutions.

Keywords : container, drug, smuggling, crime, cartel

ÖN SÖZ

Uyuşturucu madde imal, ithal ve ticareti suçu, hem bireylerin güvenliğini hem de toplumun huzurunu tehdit eden ciddi bir sorun teşkil etmektedir. Özellikle konteyner taşımacılığı aracılığıyla yapılan bu suç türü, uluslararası ticaretin güvenliğini zedelemekte ve ticaretle uğraşan masum bireylerin mağduriyetine yol açmaktadır. Bu çalışmada, konteyner taşımacılığı kapsamında uyuşturucu madde ticaretine ilişkin hukuki sorunlar detaylı bir şekilde ele alınmış, adaletin sağlanması adına mevcut uygulamalardaki eksiklikler ve çözüm önerileri incelenmiştir.

Bu tezin hazırlanmasında, danışman hocam Prof. Dr. Mustafa Tevfik ODMAN'a rehberliği, değerli katkıları ve sabrı için teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca, araştırma sürecinde bilgi ve desteklerini esirgemeyen aileme, arkadaşlarıma ve meslektaşlarıma da minnettarlığımı sunarım.

Çalışmanın, konu hakkında daha adil ve etkin çözümler bulunmasına katkı sağlamasını ve mağduriyetlerin önlenmesine yardımcı olmasını temenni ederim.

OCAK, 2025

İÇİNDEKİLER

KAPAK	i
ONAY SAYFASI.....	ii
İTHAF	iii
ETİK BEYANI	iv
TEŞEKKÜR	v
ÖZ.....	vi
ABSTRACT	vii
ÖN SÖZ.....	viii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR LİSTESİ	xii
TABLolar LİSTESİ.....	xiv
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM DENİZ TİCARETİNİN HUKUKİ BOYUTU"

1.1. Genel Olarak.....	4
1.2. Deniz Ticareti Sözleşmeleri.....	4
1.2.1 Gemi Kira Sözleşmesi	5
1.2.2. Zaman Çarteri Sözleşmesi.....	5
1.2.3. Navlun Sözleşmesi	6
1.3. Uluslararası Sözleşmelerde Hukuki Sorumluluk	9
1.3.1. Brüksel Sözleşmesi (Lahey Kuralları).....	9
1.3.2. Hamburg Sözleşmesi.....	10
1.4. Türk Hukukunda Bulunan Düzenlemeler.....	10
1.4.1. Taşıyanın Sorumluluğu	11
1.4.2. Donatanın Sorumluluğu	15
1.4.3. Gemi Acentelerinin Sorumluluğu	18
1.4.4. Fiili Taşıyanın Sorumluluğu.....	18

İKİNCİ BÖLÜM KONİŞMENTO, TÜRLERİ VE İÇERİKLERİ

2.1. Genel Olarak Konışmento	20
2.1.1. Konışmentonun Şekli ve İçeriği	20
2.1.2. Konışmento Türleri.....	21

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM DENİZ YOLUYLA KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ HUKUKİ BOYUTU

3.1. Konteyner Kavramı.....	27
3.2. Konteyner Türleri.....	27
3.2.1. Standart Konteyner	27
3.2.2. Üstü Açık Konteyner.....	28
3.2.3. Üstü Kapalı Konteyner	28
3.2.4. Platform Konteyner	29
3.2.5. Düz Raf Konteyner	29
3.2.6. Tünel, Yan ve Çift Açılır Kapak Konteyner	29
3.2.7. Tank Konteyner	30
3.2.8. Araba Taşıyıcı Konteyner	30
3.2.9. Özel Amaçlı Konteyner.....	30
3.2.10. Yalıtımlı ve Termal Konteyner	30
3.2.11. Havalandırılmalı Konteyner	31
3.2.12. Soğutmalı Konteyner	31
3.2.13. Dökme Yük Konteyneri.....	32
3.3. Denizyolu ile Konteyner Taşımacılığı Türleri.....	32
3.3.1. Düzenli Hat Taşımacılığı	32
3.3.2. Düzenli Hat Dışı Taşımacılığı.....	35
3.4. Limanlarda Konteyner Denetimi	36
3.5. Incoterms2010 Kuralları.....	39
3.5.1. Genel Olarak.....	39
3.5.2. Tüm Taşıma Türlerine Uygulanabilecek Incoterms 2010 Kuralları.....	40
3.5.3. Deniz ve İç Su Yolu Taşımalarına Özgü Incoterms 2010 Kuralları.....	41
3.5.4. Incoterms Kurallarının Uyuşturucu İmal ve Ticareti Suçunun İşlenişi Bakımından Değerlendirilmesi	42

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

UYUŞTURUCU MADDE SUÇLARININ HUKUKİ BOYUTU

4.1. Uyuşturucu veya Uyarıcı Maddeler	44
4.1.1. Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Kavramı ve Tanımı.....	45
4.1.2. Uyuşturucu ve Uyarıcı Maddelerin Sınıflandırılması ve Çeşitleri	47
4.2. Dünya Üzerindeki Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Üretim Merkezileri ve Ticaret Rotaları.....	52
4.2.1. Kokainin Üretim Merkezi	53
4.2.2. Kokain Ticaretinde Kullanılan Rotalar	54
4.3. Türk Ceza Kanunu'nda Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçu..	55
4.3.1. Genel Olarak Muz ve Tropikal Meyve Ticareti ile Gerçekleştirilen Kokain Ticareti	55
4.3.2. Kavram	56

4.3.3. Korunan Hukuki Yarar.....	57
4.3.4. Suçun Konusu.....	58
4.3.5. Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal İthal veya İhraç Suçu.....	58
4.3.6. Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçunun Diğer İşleniş Biçimleri.....	65

BEŞİNCİ BÖLÜM

KOKAİN SEVKİYATINDA KARTELLERİN UYGULADIĞI TEKNİKLER

5.1. Genel Olarak.....	75
5.2. Güney Amerika’da Kartellerin Hâkimiyeti	75
5.3. Kartellerin Değişen ve Gelişen Teknikleri.....	76
5.3.1. Yük İçi Taşıma Tekniği	76
5.3.2. Rip On–Rip Off–İkiz Mühür Tekniği	77
5.3.3. Bölümlere Gizlenmiş Kokain Yöntemi.....	79
5.3.4. Drop Off Tekniği	80
5.3.5. Truva Atı Tekniği.....	81
5.3.6. Değiştirme Tekniği.....	81
5.3.7. Keyif Amaçlı Araçlar Tekniği.....	82
5.3.8. Şişme ve Sürat Tekneleri Tekniği	83
5.3.9. Su Altı Tekniği.....	83
5.4. Uygulamada Kullanılan Teknikler	84

ALTINCI BÖLÜM

ÜLKEMİZDE İŞLEYEN ÖDÜL - İKRAMİYE SİSTEMİ

6.1. Avrupa’ya Uzanan Kokain Boru Hattı.....	87
6.2. Alıcısına Teslim Edilemeyen Kokainler.....	87
6.3. Türkiye’de İhbar ve Ödül Sistemi.....	89
6.4. Şüpheden Sanık Yararlanır İlkesi (In Dubio Pro Reo)	92
6.4.1. İlkenin Açıklaması	92
6.4.2. İlkenin Tarihsel Gelişimi	93
6.4.3. Şüphe Kavramı.....	94
6.4.4. Soruşturma Aşamasında İlkenin Geçerliliği.....	97
6.4.5. İlkenin Beraat Kararlarının Gerekçesi Olarak Kullanılması	98
6.5. Uyuşturucu Ticaretinde Araç Olarak Kullanılan Kişiler Hakkındaki Şüphe	99
SONUÇ.....	101
KAYNAKÇA	103

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AIS	: Automatic Identification System
CD	: Ceza Dairesi
CFR	: Cost and Freight
CGK	: Ceza Genel Kurulu
CIF	: Cost, Insurance and Freight
CIP	: Carriage and Insured Paid
CMK	: Ceza Muhakemesi Kanunu
CMR	: Convention Marchandise Routier
CPT	: Carriage Paid To
CSR	: Continuous Summary Record
CSO	: Company Security Officer
DAP	: Delivered At Place
DAT	: Delivered At Terminal
DDP	: Delivered Duty Paid
DSÖ	: Dünya Sağlık Örgütü
E.	: Esas
EMCDDA	: Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığı İzleme Merkezi
EXW	: Ex Works
FAS	: Free Alongside Ship
FCA	: Free Carrier
FOB	: Free On Board
GRT	: Gross Register Tonnage
ICC	: Uluslararası Ticaret Örgütü
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMDG	: The International Maritime Dangerous
INCB	: Uluslararası Narkotik Kontrol Kurulu

ISO	: International Standart of Organization
ISPS	: International Ship and Port Facility Security
ISSC	: Uluslararası Sürdürülebilirlik ve Karbon Sertifikasyonu
K.	: Karar
LSD	: Lysergic Acid Diethylamide
MDMA	: Metilendioksimetefatamin
ONDCP	: Office of National Drug Control Policy.
PFSP	: Port Facility Security Plans
PFSO	: Port Facility Security Officer
RK	: Rotterdam Kuralları
RSO	: Limanlara ve Gemilere Yönelik Tanınmış Güvenlik
SOLAS	: Safety Of Life At Sea
SSAS	: Ship Security Alarm System
SSO	: Ship Security Officer
SSP	: Ship Security Plan
T.	: Tarih
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TCK	: Türk Ceza Kanunu
TDK	: Türk Dil Kurumu
TEU	: Twenty-foot Equivalent Unit
THC	: Tetrahidrokanabinol
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
UNODC	: Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. Türkiye’de yıllara göre ele geçirilen kokain miktarı.....	53
Tablo 2. 2020 yılında ele geçirilen kokain sevkiyatı miktarı.....	84
Tablo 3. 2020’de Avrupa’da kokainin en fazla ele geçirildiği 10 liman.....	85
Tablo 4. 11.10.2020 tarihli ve 2104 sayılı Cumhurbaşkanlığı kararı.....	88



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Yük içi taşıma tekniği.....	75
Şekil 2. Rip on – rip off tekniği.....	77
Şekil 3. Bölümlere gizlenmiş kokain yöntemi.....	78
Şekil 4. Drop off tekniği.....	79
Şekil 5. Truva atı tekniği.....	80
Şekil 6. Değişirme tekniği.....	81
Şekil 7. Keyif amaçlı araçlar tekniği.....	81
Şekil 8. Şişme ve sürat tekneleri tekniği.....	82
Şekil 9. Su altı tekniği.....	82



GİRİŞ

Uzun yıllardır süregelen uyuşturucu ve uyarıcı madde imal, ithal ve ticareti, ülkemizde mücadele edilen bir sorun olup hukukumuzda çeşitli yaptırımlara tabi tutulmuştur. Uyuşturucu ve uyarıcı maddelerin kullanımı ve ticareti dünya üzerinde birçok ülkede yasaklanmış olup Türkiye de bu ülkelerden biridir. Uyuşturucu ve uyarıcı maddelerin insan sağlığı üzerindeki olumsuz etkileri nedeniyle yapılan hukuki düzenlemeler yerinde olsa da özellikle bu çalışmanın konusu olan somut olaylarla ilgili yürütülen yargılama süreçleri, kimi zaman en temel insan haklarından olan özgürlük hakkının ihlali ile sonuçlanmaktadır. Bu çalışmada da kokain maddesinin ithal ve ticareti suçlarında kullanılan bir yöntem olan konteyner taşımacılığının manipüle edilmesi ve kokain kartellerinin çeşitli yöntemler ile kimliklerini gizleyerek adaleti yanıltması ve suça iştiraki olmayan bireylerin cezalandırılma tehlikesi incelenecektir.

Son zamanlarda özellikle Mersin limanında konteynerlerde yakalanan kokain maddesi nedeniyle suç ile hiçbir hukuki ya da fiili bağı bulunmayan muz ve tropikal meyve tüccarları, yalnızca Güney Amerika ülkelerinden sipariş verdikleri meyvelerin taşınmasında kullanılan ve kendileri ile bağlantısı bulunmayan konteynerlerde çıkan kokain nedeniyle yargılanabilmekte ve mahkûm edilebilmektedirler. Bu durum bireylerin temel hak ve özgürlüklerinin ihlal edilmesinin önünü açabilmekte, ülkemizin uluslararası düzeydeki ticari ve hukuki itibarını zedeleyebilmektedir.

Ülkemiz jeopolitik konumu gereği uluslararası ticarette ithalat ve transit geçiş ülkesi olduğundan, Güney Amerika'dan ithal edilen muz dahil tropikal meyveler ile diğer eşyaların farklı ülkelere dağılımında köprü vazifesi görmektedir. Son zamanlarda, özellikle muz ticaretinde kullanılan soğutuculu konteynerlere, söz konusu ticareti yapan tüccarların bilgisi olmaksızın, uyuşturucu kartelleri tarafından geliştirilen yöntemler ile konteynerlere kokain yüklenmekte ve bu yöntemle farklı ülkelere gönderilmektedir. Bu durumun sonucu olarak ülkemizde denetlenen konteynerlerde yüksek miktarda kokain maddesi ele geçirilebilmektedir. Uyuşturucu ve uyarıcı maddelerden habersiz olan tüccarlar ise sipariş verdikleri muz veya diğer tropikal meyve ve eşyaların taşınmasında kullanılan konteynerlerde rastlanan kokain maddesi nedeniyle, başkaca fiili ya da hukuki hiçbir bağ bulunmaksızın, “konteynerdeki yasal yük kimin se yasaklı madde de onundur” gibi düz mantık yürütme ve hatalı bir kabul ile ceza yargılamasının süjesi haline getirilmekte ve çok ciddi yaptırımlara maruz bırakılmaktadırlar. Oysaki yargılama

makamlarınca bu çalışmada değindiğimiz kokain kartellerinin kullandığı teknikler ile kartellerin ve kokain alıcısı konumundaki suç ortaklarının deşifre olmaması adına ustaca uyguladıkları stratejilerin bilinmesi halinde, yargılanan tüccarların suçun faili olmadıkları aksine söz konusu meyvelerin veya eşyanın taşındığı konteynerin sabote edilmesi nedeniyle suçtan zarar gördükleri anlaşılabilecektir.

Ceza muhakemesinin evrensel nitelikteki en temel ilkelerinden biri “*şüpheden sanık yararlanır*” ilkesidir. Gerek amir hüküm olan Anayasa’nın 38/4. maddesi gerekse uluslararası sözleşmelerle düzenlenen suçluluğu sabit oluncaya değin bir kimsenin suçlu sayılamayacağına dair hükümler, doğrudan insan haklarına yönelik olup gözetilmesi gereken en temel husustur. Bununla birlikte, son dönemlerde kokain ticaretinde sıkça kullanılan bir yöntem olan söz konusu meyve veya eşyanın içinde bulunduğu konteynerlerin kokainin taşınmasında araç olarak kullanılmasıyla taşınan kokain ile fiili ve hukuki bağı bulunmayan tüccarlar, “*kokain taciri*” olarak nitelendirilmekte ve sadece yurt dışından sipariş vermekten ibaret fiilleri nedeniyle hapis cezasıyla cezalandırılabilmektedirler.

Türkiye, jeopolitik konumu gereği uluslararası ticarete önemli bir ithalat ve transit geçiş ülkesidir. Bu çalışmada incelenecek konu, özellikle muz ve tropikal meyvelerin ticareti ile ilgili olan kokain ticaretinin gerek fiili gerekse hukuki boyutlarına ilişkindir. Ülkemiz, muz ve tropikal meyveleri ithal eden ülkeler arasında üst sıralarda yer aldığı gibi Güney Amerika’dan ithal edilen meyvelerin Ortadoğu ülkelerine dağılımında da transit geçiş ülkesi olarak köprü vazifesi görmektedir. Yurt dışından ülkemize gelen meyveler Bitkisel Gıda ve Yem İthalatının Resmi Kontrollerine Dair Yönetmelik¹ hükümleri uyarınca, gümrük kontrolü altında işleme rejimi, geçici ithalat rejimi, serbest dolaşıma giriş rejimi, dahilde işleme rejimi ve hariçte işleme rejimine tabi bulunmaktadır. Bununla birlikte, gıda ve yem sanayiinde kullanılan bitkisel ürünler ve gıda ile temas eden madde ve malzemeler içerisinde yer alan ürünlerin, Türkiye’ye girişinde ön bildirim yapılması zorunludur. Göndericisi, alıcısı, hareket ülkesi gibi kriterler kapsamında riskli görülen konteynerler, ülkemizde ayrıca denetlenmektedir. Özellikle, Güney Amerika’dan gelen meyvelerin taşındığı konteynerler X-RAY taramasına tabi tutulmaktadır. Uyuşturucu kartelleri tüm bu denetimlere yakalanmadan kokaini alıcısına teslim edebilmek amacıyla sürekli değiştirilen birçok teknik geliştirmiştir.

¹ Resmi Gazete, 17 Aralık 2011, Sayı: 28145.

Geliştirilen bu tekniklerin ortak amacı örneğin, Ekvador’da konteynerlere yüklenen kokainleri, herhangi bir ülkenin yasal denetimine tabi tutulmaksızın, konteynerlerden geri alarak alıcısına teslim etmektir. Uyuşturucu kartellerinin bu amaca hizmet edecek birçok tekniği bulunmakla birlikte tüm bu tekniklerin ortak noktası konteyner taşımacılığının araç olarak kullanılmasıdır. Uyuşturucu kartellerinin uyuşturucu ve uyarıcı maddelerin taşınmasında kullandığı bu yol nedeniyle uluslararası ticaret yapmak isteyen tacirler, özellikle kokainin çıkış ülkesinin Ekvador olması ve transit geçiş ülkelerinin uyuşturucu/uyarıcı madde kullanma durumu nedeniyle, muz ve tropikal meyve ticareti yapan kişiler uğrayabileceği hak kayıplarından endişe duymaktadırlar. Yalnızca meyve ticareti yapmak isteyen kişilerin çalışma hayatları boyunca her an uyuşturucu ve uyarıcı madde ticareti suçundan yargılamaya tabi tutulabilecekleri korkusuyla yaşamaları ve mesleklerini ifa etmeleri beklenemeyecektir. Bu çalışmada asıl amaç, konteyner taşımacılığında sorumluluğun kimde olduğunu belirlemek, uyuşturucu kartellerinin kullandığı teknikler nedeniyle hak kaybına uğrayan meyve ithalatçılarının mağduriyetlerini dile getirmek ve bu konuya dair çözüm önerileri sunmaktır.

Bu bağlamda, inceleme ve araştırma konusu Tezde; “Deniz Ticaretinin Hukuki Boyutu” ve “Konişmento”, bölümlerinde sorumluluğun tespiti, “Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığının Hukuki Boyutu” bölümünde konteyner tipleri ve konteyner taşımacılığının kapsamı, “Uyuşturucu Madde Suçlarının Hukuki Boyutu” bölümünde teze konu suçun hukuki boyutu, “Kokain Sevkiyatında Kartellerin Uyguladığı Teknikler” bölümünde konteyner taşımacılığı ile kartellerin bağlantısı “Ülkemizde İşleyen Ödül-İkramiye Sistemi” bölümünde ise söz konusu sistem ile şüpheden sanık yararlanır çerçevesinde muz ve tropikal meyve ithalatçılarının yaşadığı mağduriyetler incelenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ TİCARETİNİN HUKUKİ BOYUTU

1.1. Genel Olarak

Deniz yoluyla konteyner taşımacılığı, günümüzde küresel ticaretin önemli bir unsuru haline gelmiştir. Bu taşımacılık türü, denizlerde uluslararası ticaretin büyük bir bölümünü kapsamakta ve ekonomik faaliyetleri etkileyici bir şekilde desteklemektedir.

Deniz yoluyla konteyner taşımacılığının hukuki kaynaklarını; deniz yoluyla konteyner taşımacılığına ilişkin çeşitli ulusal yasal düzenlemeler, uluslararası anlaşmalar, yönetmelikler ve kabul edilmiş olan kurallar oluşturmaktadır. Taşıyan ve taşıt sahibi şirketlerin yasal sorumlulukları, gümrük işlemleri, zarar ve ziyandan sorumluluk gibi bir dizi konuyu içeren deniz taşımacılığı hukuku; konteynerlerin manipüle edilmesi suretiyle işlenen uyuşturucu madde ithal ve ticareti suçundaki işleyişin anlaşılabilmesi açısından önem arz etmektedir.

Konteyner taşımacılığı, çok sayıda aktör ve paydaş arasında gerçekleşen karmaşık bir süreçtir. Bu süreçte, taşıyan şirketler, gemi sahipleri, yük sahipleri, sigorta şirketleri, gemi acenteleri, liman yetkilileri, gümrük otoriteleri ve diğer ilgili taraflar arasında hukuki ilişkiler ve sorumluluklar mevcuttur.

Konunun belirlenmesi, muz ve tropikal meyve taşımacılığı için kullanılan konteynerler vasıtasıyla uyuşturucu ticareti yapılması sorununun deniz ticaretinin hukuki boyutlarının ortaya konularak çözümlenmesi ve cezai yönden sorumluların belirlenmesi gerekmektedir.

1.2. Deniz Ticareti Sözleşmeleri

Deniz ticareti sözleşmeleri, deniz üzerinde yürütülen ticari ilişkileri düzenleyen sözleşmelerdir². Deniz ticareti hukuku, gemi kiralama, satış, ipotek, navlun, sigorta, kaza, zarar, sorumluluk gibi konuları kapsamaktadır. Deniz ticaret sözleşmeleri; gemi kira sözleşmesi, zaman charteri sözleşmesi ve navlun sözleşmesi olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Navlun sözleşmesi ise kendi içerisinde charter sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Charter sözleşmesi, geminin tamamının veya

² Deniz Ticareti Hukuku, 2023, https://tr.wikipedia.org/wiki/Deniz_ticareti_hukuku e.t.: 11.12.2023

bir kısmının belirli bir süre veya sefer için kiralanmasıdır. Kırkambar sözleşmesi ise, geminin belirli bir miktar yük taşıması karşılığında anlaşma yapılmasıdır.

1.2.1 Gemi Kira Sözleşmesi

Gemi kira sözleşmesi; TTK'nın 1119/1 maddesinde, "*Gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir.*" şeklinde düzenlenmiştir. Aynı maddenin ikinci fıkrasında da gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermenin sözleşmenin niteliğini değiştirmeyeceği belirtilmiştir³.

Kiraya verenin, ücret karşılığında kiracıyı temsilen gemiyi donatma, bakımını yaptırma, gemi adamı temin etme gibi yükümlülükleri üstlendiği karma sözleşmeler de yapılmaktadır⁴. Bu sözleşme türü, TTK'nın 1119/2 ile düzenlenen, kiraya verenin gemiyi gemi adamları ile birlikte kiracının emrine bıraktığı sözleşmelerden ayrılmaktadır. Gemi ve gemi adamlarının kiracıya bırakıldığı kira sözleşmelerinde, kiraya veren geminin teknik yönetimine ilişkin bir yükümlülük üstlenmemekte ve kira bedeli dışında bir alacağa hak kazanmamaktadır.

Gemi kira sözleşmesinde, gemi adamlarının hizmet sözleşmeleri de kiracıya devredilebilmekte fakat devir için gemi adamlarının muvafakati şartı aranmamaktadır. Devir işlemiyle birlikte, kiraya verenin işveren niteliği sona ermekte ve bu nitelik kiracıya geçmektedir.. Kira sözleşmesi ile geminin ve gemi adamlarının kullanılması kiracıya bırakılmış olsa da kiracı, işveren sıfatını kazanmadığı takdirde, gemi adamlarının çalıştırılmalarından doğan borç ve yükümlülüklerden sorumlu tutulamayacaktır. Bununla birlikte kiracının gemiyi kendi nam ve hesabına kullanabilmesi de işveren sıfatının bulunmasına bağlıdır⁵.

1.2.2. Zaman Çarteri Sözleşmesi

Zaman çarteri sözleşmesi, TTK'nın 1131/1 maddesinde, "*Zaman çarteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir.*" şeklinde tanımlanmıştır. Tahsis olunan kavramı, zaman çarterini, tahsis eden ise donatan veya işleteni ifade etmektedir. Zaman çarteri sözleşmesi herhangi bir şekil şartına bağlı tutulmamaktadır.

³ Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, 16. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul, 2020, s.316.

⁴ Zehra Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi Sözleşmesi**, 1. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul, 2013, s. 44-45.

⁵ Yazıcıoğlu, s.317.

Donatan veya işleteni ifade eden tahsis eden, geminin teknik yönetimini üstlenir. Bu amaçla tahsis eden, belirlenen gemiyi; kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmak, sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir şekilde bulundurmakla yükümlüdür⁶. Tahsis eden donatan ise geminin bakımı, sigortaları, personel ödemeleri ve kumanya temini ile yükümlüdür.

Tahsis olunan; navlun ödeme borcu ile geminin ticari yönetiminden doğan masrafları karşılama ve sözleşme süresinin bitiminden sonra gemiyi iade borcu altındadır. Bununla birlikte tahsis olunan geminin ticari yönetiminden kaynaklı zararlardan da sorumludur⁷.

Tahsis eden, zaman çarteri sözleşmesinden doğan bütün alacakları için tahsis olunana ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde; hapis hakkına, tahsis olunana ödenecek navlun üzerinde alacak rehnine ve bu navlunu güvenceye alınmasını sağlamak amacıyla hapis hakkına sahiptir. Bununla birlikte navlun borçlusu, alacak rehninin kendisine bildirilmediği takdirde tahsis olunana yapacağı ödemeyle borcundan kurtulur.

Tahsis olunan taraf, geminin ticari yönetimini elinde bulundurarak sözleşmede belirlenen rota ve limanlara gemiyi götürmek, sözleşmede belirtilen yükleri taşımak, geminin ticari işletilmesinden doğan gelirleri elde etmek haklarına sahiptir. Bunun yanı sıra, geminin hareketsiz kaldığı sürenin en az yirmi dört saati geçmiş olması koşuluyla, ticari bakımdan yararlanılamayan süreler için tahsis ücreti ödememe hakkına sahiptir. Ayrıca, tahsis edenin zaman çarteri sözleşmesinden kaynaklanan alacakları nedeniyle, tahsis olunana ait taşınır mallar veya kıymetli evrak üzerinde hapis hakkı ya da alacak rehni tesis edilmesini engelleme yetkisine sahiptir.

1.2.3. Navlun Sözleşmesi

Navlun sözleşmesi; taşıyanın belli bir ücret karşılığında taşınacak eşya için gemiyi tamamen veya kısmen taşıtana tahsis ederek ya da eşyayı ücret karşılığında gemiyle bir yerden başka bir yere taşımayı taahhüt ettiği sözleşmedir⁸. Navlun sözleşmesi, eşya taşınmasının deniz yoluyla yapılmasının üstlenilmesiyle diğer taşıma sözleşmelerinden ayrılmaktadır⁹.

⁶Yazıcıoğlu, s.317.

⁷ Yazıcıoğlu, s. 328-329.

⁸ Melda Taşkın, “Denizyoluyla Taşınan Eşyaların Geç Teslimi Halinde Yapılması Gereken Bildirime İlişkin Değerlendirmeler”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 10, S. 2, İstanbul 2019, s. 372.

⁹ İnci Deniz Kaner, **Deniz Ticareti Hukuku I-II**, Gözden Geçirilmiş 4. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul, 2021, s. 295.

Navlun sözleşmesinin konusunu eşyanın taşınması oluşturmaktadır. Eşyadan anlaşılması gereken ise maddi mevcudiyeti olan ve gemi ile taşınması mümkün olan her türlü maddi şeydir¹⁰. Taşıyan ve taşıtan arasında kurulan sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak kabulü için; eşya taşımanın taşıyan tarafından üstlenilmesi, taşımanın deniz yoluyla ve gemiyle yapılması, eşyanın zilyetliğinin taşıyana geçmesi ve taşımanın *navlun-ücret* karşılığında yapılması şartlarının gerçekleşmesi gerekir¹¹.

Navlun sözleşmesi iki türden oluşmaktadır: yolculuk charteri sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi. Yolculuk charteri sözleşmesinde, geminin tamamı veya bir kısmı taşımacılık hizmeti veren kişiye tahsis edilir. Kırkambar sözleşmesinde ise, geminin belirli bir miktar yük taşınması üzerinde anlaşılır.

1.2.3.1. Yolculuk Charteri Sözleşmesi

Yolculuk charteri sözleşmesinde; taşıyan, geminin tamamını ya da bir kısmını charterere tahsis ederek navlun karşılığında, denizde eşya taşımayı üstlenendir¹². Yolculuk charteri sözleşmesinde taşıyan; gerçek veya tüzel kişi olabilir. Bu durumda geminin tahsisi, sözleşmenin esaslı unsurudur. Taşıyanın, donatan ya da gemi maliki sıfatına sahip olması gerekmemektedir. Taşıyan kendisine başka bir charter sözleşmesi ile tahsis edilen gemiyle de taşımayı üstlenebilir¹³. Charter sözleşmesi, taşıyanın eşya taşıma taahhüdüyle birlikte geminin tahsisinin de üstlenmesiyle kırkambar sözleşmesinden ayrılır.

Yolculuk charteri sözleşmesi, özellikle gemi tipine uygun olarak düzenlenen, belirli bir yükün taşıtanın istediği limanlar arasında ve zamanda taşınması amacıyla gerçekleştirilen bir sözleşmedir¹⁴. Bu bakımdan, yolculuk charteri sözleşmesi özellikle belirli yüklerin tek başına taşınmasının riskli veya sorunlu olabileceği durumlarda, yanlarında başka yük taşıma olanağı bulunmayan hacimli yükler için, akreditif satışı gerektiren koşullar altında veya belirli bir tarihte sevkiyatın yapılması gereken durumlar için tercih edilmektedir.

¹⁰ Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, 6. Basım, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022 s. 320.; Yazıcıoğlu, s. 332.

¹¹ Gülümser Balkır, s. 106.

¹² Safa Murat Tekin, “Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu”, **Yüksek Lisans Tezi**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi SBE, Samsun 2017, s. 33.; Sami Aksoy, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, 12 Levha Yayınları, İstanbul, 2015, s. 50.

¹³ M. Fehmi Ülgener, **Charter Sözleşmeleri I**, Der Yayınları, İstanbul 2017, s. 126.

¹⁴ Sözer, s. 352.

Yolculuk charteri sözleşmesinin türleri; tam yolculuk charteri sözleşmesi, kısmi yolculuk charteri sözleşmesi, basit yolculuk charteri sözleşmesi, mürekkep yolculuk charteri sözleşmesi ve miktar charteri sözleşmesi olarak sayılabilir¹⁵.

1.2.3.2. Kırkambar Sözleşmesi

TTK'nın 1138. Maddesine göre taşıyan, kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı üstlenir. Kırkambar sözleşmesinde, geminin tamamının ya da bir kısmının tahsisi söz konusu değildir. Taşıyanın tek taahhüdü, eşyanın deniz yolu ile taşınmasıdır. Dolayısıyla, geminin tahsisine ilişkin bir yükümlülüğü bulunmamaktadır. Bu yönüyle kırkambar sözleşmesi ve yolculuk charteri sözleşmesi birbirlerinden ayrılmaktadır¹⁶.

Kırkambar sözleşmesi ile taşımada belirli bir geminin tamamı veya bir kısmının, taşınacak eşya için tahsis edilmesi olmayıp, taşıtana karşı sadece eşyanın gemi ile taşınması taahhüt edildiğinden, taşıyanın eşyayı nasıl ve hangi gemi ile taşıyacağı veya yükün geminin neresinde taşınacağı gibi unsurlarla ilgili taahhüt altına girilmesi söz konusu değildir¹⁷. Bununla birlikte TTK'nın 1150. maddesinde, *“Taşıyan, taşıtanın iznini almadan eşyayı başka gemiye yükleyemez, yüklerse bundan doğacak zarardan sorumlu olur...”* şeklindeki düzenleme ile her ne kadar taşınanın nerede ve nasıl taşınacağı gemi, sözleşmenin esaslı unsurlarından olmasa da yolculuk sırasında, taşıtanın izni olmaksızın eşyanın başka gemiye aktarılmasından doğan zarardan taşıyan sorumlu tutulmuştur.

1.2.3.3. Asıl Navlun Sözleşmesi ve Alt Navlun Sözleşmesi

Navlun sözleşmesinde taşıyan, taşıma işinin gerçekleştirilmesini taahhüt etmektedir. Bununla birlikte taşımayı bizzat gerçekleştirmesi gerekmediğinden başka bir navlun sözleşmesi düzenleyerek taşımayı onun aracılığıyla da gerçekleştirebilir¹⁸.

¹⁵ Safa Murat Tekin, s. 35.

¹⁶ Emre Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, 1. Basım, Turhan Kitapevi, Ankara 2011, s. 13.; Sözer, s. 334.

¹⁷ Rayegan Kender/Tahir Çağa, **Deniz Ticareti Hukuku II**, 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 9; İnci Deniz Kaner, **Deniz Ticareti Hukuku I-II**, 4. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul 2021, s. 303.; Cumalıoğlu, s. 20.

¹⁸ Yazıcıoğlu, s.334-335.

Taşımayı fiilen yerine getiren ile kurulan navlun sözleşmesi, asıl navlun sözleşmesi; taşıtan ile ona karşı taşıma taahhüdünde bulunan ancak taşımayı bizzat yerine getirmeyen kimse arasındaki ilişki ise alt navlun sözleşmesi olarak adlandırılmaktadır¹⁹.

Alt navlun sözleşmesinde taşıtan ve asıl taşıyan doğrudan ilişki içerisinde değildir, bu sebeple, sözleşmenin nispiliği ilkesi gereği, alt taşıtan asıl taşıtandan talepte bulunamayacaktır. Bununla birlikte TTK'da sadece fiili taşıyana ilişkin hükümler düzenlenmiş olduğundan, asıl navlun sözleşmesinin taşıyanı, fiili taşıyana ilişkin hükümlere tabi tutulacaktır.

1.3. Uluslararası Sözleşmelerde Hukuki Sorumluluk

Deniz taşımacılığında hukuki sorumluluğun ve taşınana zarar gelmesi durumunda, zararın nasıl ve kimden karşılanacağı konusu, deniz taşımacılığının suça konu edilmesinde faillerin tespiti bakımından yol gösterici olmaktadır. Her ne kadar cezai sorumluluk ile hukuki sorumluluk zaman zaman birlikte düşünülemeyecek kavramlar olsa da özellikle kusursuz sorumluluk halleri dışarda bırakıldığında, zarar ve ziyadan sorumlu tutulan kişinin/kişilerin taşınan ile bağlantılı olduğu hususu göz önünde bulundurulduğunda, en azından hukuki sorumluluğu bulunan kişi/kişilerin taşınan mallarla yürütülen soruşturma ve kovuşturmada suç ile bağlantılarının olup olmadığının incelenmesi gerekecektir.

Deniz taşımacılığı, uluslararası ticaretin en önemli ve en yaygın kullanılan taşımacılık türlerinden biridir. Deniz yoluyla taşınan eşya ve yolcuların güvenliği, korunması ve bu taşımacılık sırasında doğabilecek zararların tazminiyle ilgili olarak uluslararası hukuk çerçevesinde birçok sözleşme, anlaşma, kural ve yönetmelik oluşturulmuştur.

1.3.1. Brüksel Sözleşmesi (Lahey Kuralları)

Brüksel Sözleşmesi, deniz yoluyla eşya taşımalarında taşıyanın sorumluluğu ile ilgili uluslararası bir sözleşmedir. 1924 yılında imzalanmış ve uygulamada Lahey Kuralları olarak bilinmektedir. Bu sözleşme, konişmentoya ilişkin bazı kuralları belirlemiş ve taşıyanın sorumsuzluk hallerini sınırlamıştır. Brüksel Sözleşmesi, 1968 yılında Visby Protokolü ile değiştirilmiş ve Lahey-Visby Kuralları olarak anılmaya başlanmıştır. Türkiye, Brüksel Sözleşmesi'ne taraf olmuş ve bu sözleşme ülkemizde 1955 yılında

¹⁹ Kübra Yetiş Şamlı, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu”, **Doktora Tezi**, İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul 2012, s. 14.

yürürlüğe girmiştir. Brüksel Sözleşmesi 31.03.2006 Tarihli Resmi Gazetede yayımlanmıştır²⁰.

Brüksel Sözleşmesinde (Lahey Kuralları), taşıyanın, zarar ve ziyadan sorumluluğu belirli bir tutar ile sınırlandırılmıştır. Lahey Kuralları uyarınca taşıyan, eşyanın zıya ile hasara uğramasından doğan zararları tazmin ile yükümlü olmakla birlikte bu yükümlülük belirli bir tutar ile sınırlıdır. Sorumluluğun üst sınırı, koli veya birim başına belirlenen tutar ile eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı başına belirlenen tutarlardan yüksek olanı ile sınırlıdır²¹. Visby Kuralları ile tazminat miktarının, ayrıca eşyanın sözleşmeye göre boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yer ve zamandaki değerine göre hesaplanacağı hükmü getirilmiştir²². Lahey Sözleşmesi kuralları, daha sonra, Visby kuralları ile değiştirilmiş ve son durumda, taşıyanın tazmin yükümlülüğü, hem belirli bir tutar hem de eşyanın değeri ile sınırlı hale getirilmiştir²³.

1.3.2. Hamburg Sözleşmesi

Hamburg Sözleşmesi'nde²⁴ ise Lahey Sözleşmesi'nin aksine, eşyanın değeri ile sınırlandırma yapılmamıştır. Bu nedenle taşıyan, ilgilinin yükle bu yüzden maruz kaldığı bütün zararları tazmin ile yükümlüdür²⁵. Hamburg Sözleşmesi'nin 6. maddesi ile de sorumluluğun üst sınırı belirlenmiştir;

*Taşıyanın eşyanın zıya ya da hasarı konusundaki 5. madde hükümlerine göre sorumluluğu, her paket başına ya da diğer nakliye birimi başına 835 hesap birimine ya da eşyanın brüt ağırlığının kilogram başı 2.5 hesap birimine eşdeğer olan tutardaki ziyaa uğramış veya hasar görmüş eşyayla sınırlıdır, daha yüksek olamaz.*²⁶

1.4. Türk Hukukunda Bulunan Düzenlemeler

Türk hukukunda, deniz yolu ile yapılan taşımalar esas itibarıyla TTK'da yer alan "Deniz Ticareti" kısmında düzenlenmiştir. Deniz taşımacılığında önem arz eden bir diğer kanun ise Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcraı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun'dur. Bu Kanun, Türk karasularında ve limanlarında yapılan taşımacılık faaliyetlerini düzenlemektedir.

²⁰ Resmi Gazete, 31 Mart 2006, Sayı: 10160.

²¹ Akan, s. 10.; Mineliler, s. 958.

²² A. Kürşat Tangün, "Gemi İşletmeyen Taşıyan", **Doktora Tezi**, Galatasaray Üniversitesi SBE, İstanbul 2006, s. 247.

²³ Emine Yazıcıoğlu, "Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu", **Doktora Tezi**, İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul 1997, s. 146; Zeynep Demirçivi Mineliler, s. 958.

²⁴ Resmi Gazete, 24 Mart 1986, Sayı: 19057

²⁵ Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 147.

²⁶ Hamburg Sözleşmesi, 1978, m. 6/1.

1.4.1. Taşıyanın Sorumluluğu

Taşıyan, deniz yolu ile eşya taşıma taahhüdü altına giren taraftır. TTK'ya göre taşıyıcının zarar ve ziyadan sorumluluğu; geminin yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli olmamasından ileri gelen ve taşınmak üzere teslim alınmış olan yüke özen borcunun gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan sorumluluk olarak ikiye ayrılmaktadır.

Geminin yola ve yüke elverişli olmamasından ileri gelen sorumluluk TTK'nın 1141. maddesinde, taşınmak üzere teslim alınmış olan yüke özen borcunun gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan sorumluluk ise 1178. maddesinde düzenlenmiştir.

1.4.1.1. Taşıyanın Geminin Başlangıçta Denize, Yola ve Yüke Elverişli Olmaması Nedeniyle Meydana Gelen Zarardan Sorumluluğu

TTK'nın 1178. maddesinde düzenlenen sorumluluk sebeplerinin bulunması durumunda taşıyan, yoksun kalınan kâr da dahil olmak üzere bütün zararlardan sorumludur²⁷. Taşıyanın geminin yola ve yüke elverişli olmamasından ileri gelen sorumluluğu genel hükümlere tabidir²⁸.

Taşıyan, geminin denize ve yola elverişli bir halde bulunmasını ve ambarların yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli bir halde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür. Taşıyan, yükümlülüğünü yerine getirmediği durumda, yolculuğun başında geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından ileri gelen bütün zararlardan sorumludur²⁹. Zarar gören, zararının geminin denize ve yola uygun bir durumda olmadığını ispat etmekle yükümlüdür. Bu ispatla birlikte taşıyanın sorumluluğu doğar ve taşıyan, yalnızca gerekli özeni gösterdiğini kanıtlayarak bu sorumluluktan kurtulabilir.

1.4.1.2 Taşıyıcının Eşyanın Hasara Uğraması veya Geç Tesliminden Doğan Zarardan Sorumluluğu

Taşıyıcının eşyanın zayii/ hasara uğraması veya geç tesliminden doğan zarardan sorumluluğu, taşıma hukukunun önemli bir konusudur. Bu sorumluluk, taşıma sözleşmesinin türüne, taşıma yolu ve aracına, taşıma süresine, taşıyıcının kusuruna,

²⁷ Mineliler, s. 958.

²⁸ Çağa/Kender, s. 166; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 163.

²⁹ Ahmet Ekin/Mehmet Can Civan, "Deniz Ticaretinde Taşıyanın Sorumluluğu", **Ekin Hukuk Bürosu**, <https://www.ekinhukuk.com.tr/deniz-ticaretinde-tasiyanin-sorumlulugu/>, 27/03/2023, e.t.: 15/06/2023.

eşyanın niteliğine ve değerine göre değişiklik gösterebilir. Bu konuda uluslararası ve ulusal düzenlemeler bulunmaktadır.

Uluslararası düzenlemelerden biri olan CMR Konvansiyonu, karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğunu belirlemektedir. Bu düzenlemeye göre, taşıyıcı, eşyayı aldığı andan teslim ettiği ana kadar, eşyanın kısmi veya tamamen zayi olması, hasar görmesi veya teslimdeki gecikmelerden sorumludur. Taşıyıcı, bu sorumluluktan ancak eşyanın zayi olmasından, hasar görmesinden veya gecikmesinden kaynaklanan sebeplerin kendisinin, yardımcılarının ya da ara taşıyıcılarının kusuru veya ihmaliinden kaynaklanmadığını kanıtlayarak kurtulabilir..

Ulusal düzenlemelerden biri, TTK'nın deniz yoluyla eşya taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümleridir. TTK'ya göre, taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zayiinden, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur³⁰. Taşıyıcı, bu sorumluluktan ancak, zayi, hasar veya gecikmenin kendisinin, yardımcılarının veya ara taşıyıcılarının kusurundan veya ihmallerinden kaynaklanmadığını veya zayi, hasar veya gecikmenin kaçınılmaz bir olay veya eşyanın kendi kusurundan ileri geldiğini kanıtlarsa kurtulabilir.

1.4.1.3. Kavramlar

Zıya; taşınanın kısmen veya tamamen teslim edilmesinin imkânsız hale gelmesidir. Örneğin, eşyanın taşıma sırasında çalınması, kaybolması gibi durumlar nedeniyle alıcıya teslim edilemez hale gelmesidir. Eşyanın zıyaından dolayı taşıyan, yük sahibine karşı sorumludur. Eşyanın fiziki değişiklikler neticesinde ekonomik değerini kaybetmesi hali de zıya olarak kabul edilmektedir.

Hasar; eşyanın tamamen yok olmadığı ve ekonomik değerini tamamen kaybetmediği, yalnızca değerinin azalmasına neden olan kötüleşmedir. Eşyanın değerini sürekli olarak düşüren hallerde hasar söz konusu olur.

Geç teslim; eşyanın teslimi için kararlaştıran tarihten sonra teslim edilmesi, dolayısıyla tesliminin gecikmesidir. Eşyanın teslim tarihi sözleşme ile belirlenmişse bu

³⁰ Esra Kaşak, “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının TTK m. 886 Kapsamında Pervasızca ve Zararın Meydana Gelmesi İhtimalinin Bilinciyle Davranışı”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, 2021, C. 27, S.2, s. 1, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1930298>, e.t.: 15/07/2023.

sürenin geçmesiyle, belirlenmemişse makul sürede teslim gerekir. Taşınanın bu süre içerisinde teslim edilmemesi nedeniyle doğan zarardan taşıyıcı sorumludur. Geç teslim için eşyanın kısmen de olsa gecikmeli olarak teslim edilmiş olması gereklidir. Bununla birlikte TTK'nın 1178. maddesi uyarınca eşya aralıksız altmış gün teslim edilemezse, alıcı eşyayı zıyaa uğramış kabul ederek bu oranda maddi tazminat talebinde bulunabilir³¹.

1.4.1.4 Taşıyanın Özen Yükümlülüğü

Taşıyanın özen yükümlülüğü TTK'nın 1178/1 ile getirilmiştir. TTK'nın 1178/1 maddesi, “...özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.” şeklindeki hükmü ile taşıyanın gerekli dikkat ve özenin gösterilmemesi halinde, zarar ve ziyadan sorumlu olacağını düzenlemiştir.

Aynı maddenin dördüncü fıkrası ise taşınan eşyanın tesliminin gecikmesi halinde taşıyanın, gerekli dikkat ve özeni göstermemiş olması şartıyla doğan zarardan sorumlu tutulacağını düzenlemiştir. TTK'nın 1178/4 maddesinde, “...sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yoksa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır.” denilmek suretiyle eşyanın, sözleşmede belirtilen bir süre yok ise makul süre içerisinde teslim edilmesi gerektiği ve taşıyanın eşyayı zamanında teslim için gerekli dikkat ve özeni göstermemesi durumunda sorumluluğunun doğacağı belirtilmiştir.

Taşıyıcının bu dikkat ve özeni göstermemesi nedeniyle meydana gelen zarar ve ziyadan ise yine taşıyıcı sorumludur. Bununla birlikte TTK'nın 1178/2 maddesi ile “Taşıyan, eşyanın zıyayı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur.” hükmü getirilmiştir. Bu hüküm uyarınca, taşıyanın sorumluluğuna gidilebilmesi için zararın taşınan henüz taşıyanın hâkimiyetinde bulunurken meydana gelmiş olması gerekir³². Bu sorumluluk türü; kusur sorumluluğu olduğundan, taşıyan kendisinin ya da temsilcilerinin kusurunun olmadığı ispatı ile sorumluluktan kurtulabilir.

³¹ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s.395.

³² Şamlı, s. 46.

1.4.1.5 Taşıyanın Kusursuzluğunu İspat ile Sorumluluktan Kurtulması

TTK'nın 1179/1 maddesinde, taşıyanın kendisi veya temsilcilerinin kast ya da ihmalden doğmayan sebeplerle meydana gelen zarar ve ziyadan sorumlu tutulamayacağı düzenlenmiştir. Yine aynı madde ile ispat yükü taşıyana bırakılmıştır.

Zarar, zıya ve gecikme nedeniyle zarara uğradığını ispat yükü eşyayı teslim almaya yetkili kişideyken; meydana gelen zarar, zıya ya da gecikmeye neden olacak kast ya da ihmalin bulunmadığını, kendisinin ve adamlarının gerekli dikkat ve özeni gösterdiğini ispat yüküyse taşıyandadır.

TTK'ya taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için sadece kendisinin gerekli dikkat ve özen yükümlülüğünü yerine getirmiş olması yeterli değildir. Aynı zamanda “*taşıyanın adamları*” da dikkat ve özen yükümlülüğüne uymalıdır.

Taşıyanın adamları kavramı TTK'nın 934. maddesinde düzenlenmiştir. Maddeye göre, “*Gemi adamları; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir.*” Gemi adamları ile taşıyıcı arasında bir hizmet sözleşmesi olmasa dahi, taşıyıcı bu kişilerin kusurundan sorumlu olacaktır. Taşıyan, taşıyanın zarar, zıya ve geç teslimi durumlarında, aralarında hizmet ilişkisi bulunmasa dahi, gemi adamlarının dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı davranışları nedeniyle meydana gelen zararları tazmin ile yükümlüdür.

Taşıyanın zarar ve ziyadan doğan sorumluluğunun doğması için meydana gelen zararın, eşya taşıyanın hâkimiyetindeyken meydana gelmesi gerekmektedir birlikte, gemi adamlarının kusurundan sorumlu tutulabilmesi için eylemin görevi ifa sırasında işlenmiş olması şartı aranmayacaktır³³.

Meydana gelen zarara neden olan birden fazla durum varsa, taşıyan yalnızca kendisi ve adamlarının kusurundan kaynaklanan zararı tazminle yükümlüdür. Bu durum, TTK'nın 1183. maddesi ile “*Taşıyanın veya adamlarının kusurunun diğer bir sebeple birlikte zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye yol açması hâlinde, taşıyan, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin sadece belirtilen kusura bağlanabilen kısmından sorumludur.*” şeklinde düzenlenmiştir. Meydana gelen zarar, zıya ya da gecikmenin yalnızca taşıyan ve adamlarının kusurundan kaynaklanmadığını, başka bir olgunun da etkisiyle meydana geldiğini ispat yükü ise taşıyandadır.

³³ YAZICIOĞLU, **Deniz Ticareti Hukuku**, s.396.

1.4.2. Donatanın Sorumluluğu

TTK'nın 1061/1 maddesinde donatan; *“Donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir.”* şeklinde tanımlanmıştır. Donatan gerçek veya tüzel kişi olabilir. Doğrudan ya da dolaylı kazanç sağlamaya yönelik her faaliyet, geminin işletilmesi kapsamında olup menfaat sağlama amacı bulunduğu kabul edilir. Kişinin donatan sayılması için malik olduğu gemiyi kendi adına veya hesabına işletmesi gerekmektedir. Gemisini başkasına kiralamış olması gibi durumlarda donatan olarak nitelendirilemez.

Donatan gerçek kişi ise kendi eylem ve işlemlerinden, tüzel kişi ise organları ve bu organların oluşturduğu kişilerin eylem ve işlemlerinden sorumlu olur. Hukuka aykırı ve kusurlu bir fiille başkasına zarar veren donatan, ortaya çıkan zararın tazmin edilmesinden Türk Borçlar Kanunu'nun 49. maddesi ve devamı hükümleri uyarınca sorumludur.

Donatan, hukuki ilişkilere taraf olabilir ve sorumluluğu, kaynağı hangi sebep olursa olsun, kural olarak tüm malvarlığı ile kişisel ve sınırsız sorumluluk şeklinde ortaya çıkar. Hukuka aykırı ve kusurlu bir fiille zarara neden olan donatan, bu fiili ile meydana gelen zarar arasında uygun nedensellik bağı bulunduğu takdirde, söz konusu zararı TBK'nın 49. maddesi ve devam eden hükümleri uyarınca tüm malvarlığı ile kişisel ve sınırsız sorumlu olarak tazmin etmekle yükümlüdür.³⁴.

1.4.2.1 Gemi Adamlarının ve Kılavuzların Görevlerini İfa Ederken Kusurlarından Dolayı Sorumluluğu

TTK'nın 1062/1 maddesinde, donatanın gemi adamlarının ve kılavuzların görevlerini ifa ettikleri sırada kusurlarından dolayı sorumluluğu, *“Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur...”* şeklinde düzenlenmiştir.

Donatanın, görevlerini ifa ettiği sırada, fiilleri ile üçüncü kişilere verdikleri zararlardan sorumlu tutulduğu kılavuzlar; zorunlu danışman kılavuz, isteğe bağlı danışman kılavuz ve isteğe bağlı sevk ve idare kılavuzudur. Bu durumlarda tüm yetki

³⁴ Kara, s. 121.

kaptandadır. Kaptan da gemi adamı olduğundan, görevini ifa ederken kusurlu davranışları ile verdiği zararlardan donatan sorumlu olur³⁵.

Bu kişilerin görevlerini ifa sırasında hukuka aykırı, kusurlu eylemleri nedeniyle üçüncü kişilerin zarara uğraması durumunda donatanın sorumluluğu doğacaktır. Donatanın sorumluluğunun doğabilmesi için TBK’da öngörülen haksız fiil sorumluluğunun tüm unsurlarının gerçekleşmesi gerekir. Bununla birlikte belirtmek gerekir ki denizcilik faaliyetlerinde daha fazla dikkat ve özen beklenmektedir.

1.4.2.2. Yolculara ve Yükle İlgili Kişilere Karşı Sorumluluğu

Donatanın yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı sorumluluğu TTK’nın 1062/1 maddesinde, “...donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur.” şeklinde düzenlenmiştir. Anılan madde uyarınca, donatanın yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı sorumluluğu, taşıyanın sorumluluğu ile aynı hükümlere tabi tutularak daraltılmıştır.

1.4.2.3. Kaptanın İşlemlerinden Dolayı Sorumluluğu

TTK’nın 1104/1 maddesi ile gemi kaptanına, gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada, donatan adına işlem yapma yetkisi verilmiştir. TTK’nın 1104/1 maddesindeki “Gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptan, bu sıfatla, geminin donatılmasına, yakıt ve kumanyasına, gemi adamlarına, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde tutulmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesine ilişkin her türlü işlem ve tasarrufları üçüncü kişilerle donatan adına yapmaya yetkilidir.” hükmü ile kaptana verilen yetkiler kapsamında kaptanın işlemlerinden donatanın da sorumlu tutulacağı düzenlenmiştir.

Gemi kaptanı, donatanı temsil yetkisine sahip olduğundan, donatan kaptanın işlemlerinden sorumludur. Bununla birlikte gemi henüz bağlama limanındayken kaptan, kural olarak donatanı temsil yetkisine sahip değildir. Bu nedenle, geminin bağlama limanında olduğu sırada, kaptanın yapmış olduğu hukuki işlemler nedeniyle meydana gelen zararlara karşı, donatanın kural olarak sorumluluğu bulunmamaktadır. Bununla

³⁵ Şaban Kayıhan/Etem Kara, “Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi”, *İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 6, S. 10, İstanbul 2020, s. 56.

birlikte donatan, kaptana özel bir temsil yetkisi vermiş olabilir. Bu durumda donatan, kaptanın gemi limanda bulunduğu sırada yaptığı işlemlerden de sorumlu olacaktır.

1.4.3. Kaptanın Sorumluluğu

Kaptan, bir geminin sevk ve idaresinden sorumlu olan ve hukuken şirketi gemi personeline ve üçüncü taraflara karşı temsil eden kişidir. Kaptan en yetkili amir sıfatına sahip olan gemi adamı olduğundan, gemi ve gemide bulunanlar kaptanın emir ve talimatı altındadırlar.

Kaptanın TTK ile özel olarak düzenlenmiş görevleri vardır. Bu görevler; gemiye, gemi adamlarına ve yüke ilişkin belgelerin gemide bulundurulmasına dikkat etme, geminin denize ve yola elverişli olmasına dikkat etme, geminin yükleme ve boşaltmaya elverişli olmasına dikkat etme, yabancı mevzuata uyma, yola çıkma, gemide hazır bulunma, gemi jurnalinin tutulmasına nezaret etme, deniz raporu düzenlenmesini talep etme olarak sayılmıştır. Kaptan bu görevleri yerine getirmemesinden doğan zararlardan, gemi ve eşyayla ilgili herkese karşı sorumludur³⁶.

TTK'nın 1089 maddesi ile kaptanın sorumluluğu *“Kaptan, kusuruyla yol açtığı zararlardan, özellikle bu kısım ile diğer kısımlarda belirtilen görevlerini yapmamasından doğacak zararlardan dolayı, yolcular da dâhil, gemi ve eşyayla ilgili herkese karşı sorumludur.”* şeklinde belirlenmiştir. İlgili madde uyarınca, kaptan kusuruyla yol açtığı zarar, ziya ve gecikmelerden sorumludur. Kaptanın kusurlu davranışının donatanın emrinden kaynaklanması kaptanı sorumluluktan kurtarmamaktadır. Ancak, durumu bilerek veya zararı öngörerek kaptana emir vermiş olan donatan da meydana gelen zarardan sorumlu tutulacaktır.

Gemi kaptanı, sözleşmelerin yerine getirilmesinde ve diğer işlerinde dikkatli olmak zorundadır. Kaptanın gereken özeni gösterip göstermediği, somut olaya ve denizciliğin özelliklerine göre belirlenir. Gemi zayi olsa dahi, kaptan donatanın menfaatlerini korumakla yükümlüdür ve yükümlülüğünü ihlal ederse, donatanın zararlarından sorumlu olur. Kaptan, donatana düzenli bilgi vermek ve önemli işlemler için onay almak zorundadır. Olağanüstü tamir ve alımlar yalnızca zorunluluk durumunda yapılabilir. Kaptan, gemi bağlama limanına döndüğünde veya talep edildiğinde donatana hesap vermekle yükümlüdür.

³⁶ YAZICIOĞLU, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 311.

TTK'nın 1211. maddesi uyarınca kaptan, yükle ilgili olanların menfaatlerini korumakla yükümlüdür. Navlun sözleşmesinin sona ermesi halinde de kaptan TTK'nın 1211. maddesinde öngörüldüğü şekilde davranmalıdır. Bu yükümlülüklerin ihlali halinde yük ilgililerinin uğradığı zarardan kaptanla birlikte taşıyan ve donatan da sorumlu olur³⁷.

1.4.3. Gemi Acentelerinin Sorumluluğu

Gemi acentelerinin hukuki statüsü ve görevleri ile yetkileri, Gemi Acenteleri Yönetmeliği³⁸ ile düzenlenmiştir. Yönetmelikteki tanımla ile gemi acentesi; yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleten veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluştur. Kanundaki tanımıyla da anlaşılacağı üzere gemi acenteleri, meydana gelen ziya, hasar ve gecikme nedeniyle doğan zararlardan sadece kendi kusurları oranında sorumlu tutulabileceklerdir.

1.4.4. Fiili Taşıyanın Sorumluluğu

Fiili taşıyan, taşıyanın taşıma işini kısmen veya tamamen bıraktığı taraftır. Hamburg Kurallarının 10. maddesinden alınarak TTK'ya konu edilen fiili taşıyan, TTK'nın 1191 maddesi ile *“Taşımanın gerçekleştirilmesi, kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakıldığı takdirde...”* şeklinde nitelendirilmiş³⁹ ve aynı maddenin devamı ile sorumluluk düzenlenmiştir.

TTK'nın 1191/2 maddesi ile fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan sorumluluğu hakkında taşıyanın sorumluluğu hakkındaki hükümlerin uygulanacağı düzenlenmiştir. Fiili taşıyan kendisi tarafından yapılan taşımanın ifasında, dikkat ve özen göstermez ve eşyanın ziya, hasar ya da gecikmesine neden olursa, meydana gelen zarardan fiili taşıyan sorumlu tutulacaktır⁴⁰. Fiili taşıyan, meydana gelen zararın kendisine yüklenemeyecek bir sebebe dayandığını, kendisi veya adamlarının kast ya da ihmalinin bulunmadığını ispat ile sorumluluktan kurtulacaktır. Fiili taşıyana yükün taşınmasıyla birlikte bakım ve muhafazası yükümlülüğü de verildiğinden fiili taşıyanın,

³⁷ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 312.

³⁸ **Resmi Gazete**, 5 Mart 2012, Sayı: 8224.

³⁹ Bican, s. 171.

⁴⁰ Burak Adıgüzel, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”, **İÜHF**, C. 71, S. 2, İstanbul 2013, s. 12.

yükün konteynerler ile nakledildiği durumlarda yükün bakımı yükümlülüğü bulunmaktadır⁴¹.

Fiili taşıyan ile taşıyan arasında navlun sözleşmesi yapılmalıdır⁴². Yapılan navlun sözleşmesinin konusu ise taşıyanın taşıtan ile yaptığı navlun sözleşmesinin konusudur. Aralarında bulunan navlun sözleşmesi nedeniyle fiili taşıyan ve adamları “*taşıyanın adamı*” olarak kabul edilemeyecektir⁴³. Fiili taşıyan ve adamları, TBK’nın 116. maddesi kapsamında yardımcı kişi sayılmaktadır. Bununla birlikte fiili taşıyan ve adamlarının sorumluluğu TTK’nın 1191 ve 1192. maddelerinde düzenlenmiştir. Bu nedenle TBK’nın 116. maddesi yerine, TTK’nın 1191 ve 1192. maddeleri kapsamında değerlendirilecektir.

TTK’nın 1191. maddesinde yer verilen, “...*taşıyan, navlun sözleşmesine göre böyle bir bırakma hakkına sahip olup olmadığı dikkate alınmaksızın, taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam eder. Taşıyan, fiili taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı ve görevi ve yetkisi sınırı içinde hareket eden adamlarının fiil ve ihmallerinden de bu Kanun hükümlerine göre sorumludur.*” şeklindeki hüküm ile taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ve sınırlı sorumluluktan yararlanmasına ilişkin hükümlerin uygulanacağı düzenlenmiştir. TTK’nın 1191/1 maddesinde fiili taşıyanın bulunması durumunda da taşıyanın sorumluluğunun devam edeceği öngörülmüştür. Bununla birlikte TTK’nın 1191/6 maddesi ile taşıyanın, fiili taşıyana rücu hakkının bulunduğu açıkça belirtilmiştir.

TTK’nın 1192. maddesi ise taraflar arasındaki sözleşmeye, taşımanın ilgili bölümünde, taşınan eşya fiili taşıyanın hâkimiyetindeyken meydana gelecek ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeden, taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin şart konabileceği düzenlenmiştir. Taşıyan, eşya fiili taşıyanın hâkimiyetindeyken zarar, ziya ve geç teslimin meydana geldiğini ispatla yükümlüdür. Aynı zamanda TTK’nın 1192/1 maddesindeki, “*sorumluluğu sınırlayan veya ortadan kaldıran bu tür anlaşmalar, yetkili Türk mahkemesinde fiilî taşıyan aleyhine dava açılmadığı hâllerde geçersizdir.*” şeklindeki düzenleme ile taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan bu anlaşmanın geçerli olabilmesini, dava açılması şartına bağlamıştır.

⁴¹ Kaner, s. 70.

⁴² Bican, s. 164.

⁴³ Sözer, s.412.

İKİNCİ BÖLÜM

KONİŞMENTO, TÜRLERİ VE İÇERİKLERİ

2.1. Genel Olarak Konişmento

Konışmento, TTK'nın 1228/1 maddesinde; *“Konışmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir.”* şeklinde tanımlanmıştır. Söz konusu maddeden de anlaşılabacağı üzere konişmento-marine bill of lading, deniz ticaretindeki temel ispat vasıtasıdır.

Konışmento ile taşınan eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı ispatlanır ve teslim almaya yetkili kişiye teslim edileceği taahhüt edilir⁴⁴. Konışmento, sözleşmeyi yapan kişi tarafından imzalanır. Gemiye yüklenen yüklerin teslimini ve teslim şartlarını belirler. Her ne kadar yükün tesliminde gemi sahibi veya yük sahibinin eylemlerinden çıkarılan sonuç gerçek bir sözleşme olmasa da sözleşmeye ve şartlarına dair kesin kanıtlar oluşturur⁴⁵.

Kıymetli evrak niteliğine haiz bu belge ticari ilişkilerde satıcı ve taşıyıcı tarafından imzalanır. Taşıyan teslim borcundan kurtulabilmek için eşyayı konişmentonun ibrazı karşılığında teslim etmelidir.

2.1.1. Konişmentonun Şekli ve İçeriği

Konışmento; nama, emre ve hamile olarak düzenlenebilir. Aksi kararlaştırılmadıkça TTK'nın 1228/3 maddesine göre⁴⁶, yükletenin istemi üzerine konişmento gönderilenin emrine veya sadece emre olarak düzenlenir. Emre yazılı konişmentolar, ciro ve teslim ile devredilebilmektedir.

TTK'nın 1229/1 maddesinde, konişmentonun içereceği kayıtlar belirtilmiş olmakla birlikte sayılan unsurlar zorunlu unsurlardan değildir. Konişmentonun geçerli olabilmesi için; bir navlun sözleşmesinin yapılmış olduğunun, eşyanın taşıyan tarafından teslim alınarak gemiye yüklendiğinin ve taşıyanın eşyayı teslim yükümlülüğünün

⁴⁴ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 365.

⁴⁵ Alan E. Branch/Michael Robarts, **Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları**, Sedat Baştuğ (çev.), Akademisyen Kitabevi, Ankara 2014, s.218.

⁴⁶ Kağan Turan, “Yolculuk Çarteri Sözleşmesinde Tarafların Yükümlülükleri”, **Yüksek Lisans Tezi**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi SBE, Samsun 2017, s. 97.; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 367; Hakan Karan, **Elektronik Konişmento**, 1. Baskı, Turhan Kitapevi, Ankara 2004, s. 73.

bulunduğunun anlaşılması gereklidir. Bununla birlikte konişmentonun kuvvetli bir ispat aracı olduğu göz önünde bulundurularak diğer hususlar da açıkça belirtilmelidir.

Konişmentonun geçerliliğini etkilememekle birlikte, düzenlenen konişmentoda; eşyanın cinsi, işareti ve miktarı, eşyanın hal ve durumu, taşıyanın adı, soyadı veya ticaret unvanı ve işletme merkezi, kaptanın adı ve soyadı, geminin adı ve tabiiyeti, yükletenin adı, soyadı veya ticaret unvanı, gönderenin yükletenin adı, soyadı veya ticaret unvanı, yükleme limanı ve yükleme limanında eşyanın teslim alındığı tarih, boşaltma limanı, konişmentonun düzenlenme yeri ve tarihi, taşıyanın imzası, navlunun bedeli gönderici tarafından ödenecekse buna ilişkin kayıtlar, navlun sözleşmesinde kararlaştırılmışsa eşyanın boşaltma limanında teslim edileceği tarih, eşyanın değeri ve taraflarca uygun görülen ve sorumluluk sınırlarını genişleten her şart belirtilmelidir.

2.1.2. Konişmento Türleri

Deniz taşımacılığında, taşınan yüklerin güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmasını sağlayan en önemli evraklardan biri olan konişmento, çeşitlilik açısından zengin bir yapıya sahiptir. Taşımacılık sektörünün gelişen ihtiyaçları ve teknolojik ilerlemeler, konişmentonun farklı türlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Konişmento türleri, Yükleme Konişmentosu, Tesellüm Konişmentosu, Doğrudan Nakliye Dokümanı, Geçkin Konişmento-Bayat Konişmento, Aktarma Konişmentosu, Temiz Konişmento ve Kayıtlı Konişmento, Ciro Edilebilir Konişmento ve Ciro Edilemeyen Konişmento, Konteyner Konişmentosu, Çarter Partiler ile İlişkili Konişmentolar, Nama Düzenlenmiş Konişmento, Multimodal Taşımacılık Konişmentosu ve Elektronik Konişmento şeklindedir.

Geleneksel taşımacılık uygulamalarında yaygın olarak kullanılan kâğıt tabanlı konişmentoların yanı sıra, çağın getirdiği teknolojik dönüşümlerle birlikte elektronik konişmentolar da önem kazanmıştır. Ayrıca, özellikle ticari güvence sağlama konusunda etkili olan geri alım konişmentoları da taşıma süreçlerinde önemli bir rol oynamaktadır.

2.1.2.1. Yükleme Konişmentosu

Yükleme konişmentosu, malın gemiye yüklenmesi ile birlikte düzenlenen konişmento türüdür. Bu konişmento türünde malın gemiye yüklendiği tarih ile birlikte malın gemiye

iyi görünüş ve kondisyonda yüklendiğine dair şerh bulunmaktadır. Yükleme konişmentosu malın gemiye en iyi şartlarda yüklendiğini göstermektedir⁴⁷.

2.1.2.2. Tesellüm Konişmentosu

Deniz taşımacılığında, yükün gemiye yüklenmesinden önce taşımacı tarafından teslim alındığını belgelemek amacıyla düzenlenen konişmento, tesellüm konişmentosu received bill of lading olarak adlandırılmaktadır.

Tesellüm konişmentoları üzerinde “*Yüklemek Üzere Alınmıştır.*” ibaresi yer almaktadır. Bu yönüyle yükleme konişmentosu ile ayrılır. Bu konişmento türü, taşıyıcının sorumluluğunu artırması nedeniyle çok fazla tercih edilmemektedir.

2.1.2.3. Doğrudan Nakliye Dokümanı

Konişmento türlerinden biri de doğrudan nakliye konişmentosudur. Ticareti yapılan malların varış noktasına ulaşabilmesi için iki veya daha fazla taşıma hizmeti alınması gerekliyse bu konuda düzenlenen konişmentoya doğrudan nakliye dokümanı denilmektedir.

Doğrudan nakliye konişmentosu through bill of lading olarak da adlandırılmaktadır. Through (Aracılığıyla) terimi, Through Bill of Lading'in diğer bireysel konişmento belgelerini içerebilen genel bir konişmento belgesi olduğunu gösterir. Konişmento genellikle malın başlangıçtan nihai varış noktasına taşınmasıyla ilgili bir yönü içerirken, Through Bill of Lading, ulusal ve uluslararası taşımacılığı da içeren tam süreci kapsar. Ayrıca, satıcı ve taşıyıcı arasında anlaşılan taşıma detaylarını da içerir, bu detaylar özel süreçleri veya taşıma şartlarını içerebilir

2.1.2.4. Geçkin Konişmento – Bayat Konişmento

Konişmentonun hukuki niteliği gereği, konişmento ibraz edilmeksizin taşınan eşyalar alıcıya teslim edilmez. Bu nedenle yükün varışından önce konişmentonun alıcıya teslimi gereklidir. Taşınan malın varış limanına gelmesinden sonra alıcıya teslim edilen konişmento geçkin-bayat-stale bill of lading konişmentodur.

2.1.2.5. Aktarma Konişmentosu

Yükün alıcı ile satıcının bulunduğu limanlar arasında tek bir sefer ile taşınmadığı durumlarda yükün ara limanda aktarılması söz konusu olacaktır. Bu durumda aktarma

⁴⁷ Alan E. Branch/Michael Roberts, s. 225.

konişmentosu düzenlenir. Yükün indirilip yeniden yüklenilmesi için yapılan masraflar gemi sahibine aittir.

Aktarma konişmentosu, yükün birkaç farklı taşıma aracı veya gemi üzerinden taşındığı durumlarda kullanılır ve genellikle lojistik operasyonlarda veya uluslararası taşımalarda karşılaşılan durumları yansıtmaktadır. Bu tür bir konişmento, taşınan yükün tüm yolculuğu boyunca farklı taşıyıcılara teslim edileceğini ve her aşamada yeni bir konişmento düzenlenmesi gerekebileceğini belirtir.

2.1.2.6. Temiz Konişmento ve Kayıtlı Konişmento

Kural olarak konişmentoda, “*İyi Görünüş Ve Kondisyonla Yüklenmiştir*” ibaresi bulunur. Fakat taşınan yükte bir hasar mevcutsa taşıyan bu duruma ilişkin şerh düşebilir. Böyle bir kayıt barındırmayan konişmento temiz konişmento olarak adlandırılır. Hiçbir kusuru olmayan yükün yer aldığı evraklara, “temiz konişmento” adı verilir. Ticari olarak her zaman temiz konişmento tercih edilir. Konişmento, ticari anlaşmalar ve genellikle akreditifli satışlarda gerekli ve önemlidir. Özellikle “temiz konişmento” olarak adlandırılan evrak, bu tip satışların önceliğidir.

Buna karşılık, taşıyıcı aksi yönde bir kayıt ile yük sahibinin açıklamalarını kabul etmezse konişmento kayıtlı konişmento olarak adlandırılır.

Bu tip konişmentolar genellikle ticari işlemler için uygun görülmez. Yukarıda belirtildiği gibi, mal veya ambalaj üzerinde açık bir kusur beyanı olmayan konişmentolara “temiz konişmento” adı verilir. Ticari dünyada, özellikle akreditifli satışlarda ve sözleşmelerde, genellikle temiz yükleme konişmentosu (clean on-board bill of lading) şartı aranır. Bu, tarafların konişmentonun yükleme sırasında mal veya ambalaj hakkında herhangi bir kusur bildirmediği anlamına gelir. Ancak, “clean on board” ifadesinin doğrudan konişmento üzerine yazılması bu gerekliliği karşılamaz.

2.1.2.7. Ciro Edilebilir Konişmento ve Ciro Edilemeyen Konişmento

Ciro edilebilen, ticari olarak devir imkânı olan konişmento çeşitleri emre düzenlenen konişmentolardır. Consignee kısmına yalnızca emre yani “to order” yazılarak belirtilmiş olan bu konişmentolar cirolanarak devredilebilir. Dolayısıyla, konişmento “o veya onların temsilcileri” ifadesi eklenerek düzenlendiğinden bu konişmentolar kural olarak ciro edilebilir. Bununla birlikte nadiren konişmentonun ciro edilmesi engellenmek istenilebilir.

Ciro edilemeyen konişmentolar, varış limanında malın alıcıya doğrudan teslimini sağlamak amacıyla düzenlenmekte olup, bu tür konişmentoların kullanımı, konişmentonun kaybolması ya da alıcıya ulaşamaması durumunda teslimat süreçlerindeki gecikmeleri önlemeyi hedefler.. Bu konişmentonun içerisinde “o veya onların temsilcileri” ifadesi bulundurmazlar ve dolayısıyla da ciro edilemezler.

Özetlemek gerekirse; ciro edilebilir konişmento, üzerinde belirtilen hakların, yani yükün sahipliğinin veya teslimatını talep edebilecek kişilerin, ciro yoluyla devredilebileceğİ bir taşıma belgesi olup ciro edilemez konişmento, belirli bir alıcıya veya belirli bir taşıma anlaşmasına göre düzenlenir ve üzerindeki haklar ciro yoluyla devredilemez. Bu tür konişmento, belirtilen alıcı dışında başka birine devredilemez veya devredilmesi için özel prosedürlerin izlenmesi gerekebilir, bu da daha sınırlı bir hak ve yetki yelpazesi sunar.

2.1.2.8. Konteyner Konişmentosu

Tez konusu ile ilgili konişmentolardan biri de container bill of lading-konteyner konişmentosudur. Bu konişmento, yükün çıkış noktasından varış noktasına ya da limandan limana yapılan dahili taşımalarda tüm yükleme için düzenlenir.

Konteyner konişmentosu, taşınacak yüklerin taşıyıcıya teslim edildiğİni ve konteyner gemisine yükleneceğİni doğrulayan resmi bir belgedir. Bu belge, taşıma işleminin başlamasından önce yük sahibi veya yükleten tarafından düzenlenir. Konteyner konişmentosu, yük sahibi ile taşıyıcı arasında yapılan taşıma anlaşmasının bir parçasıdır ve taşıma sürecinin güvenli ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlar.

2.1.2.9. Çarter Partiler ile İlişkili Konişmentolar

Çarter parti sözleşmesi (Gemi Kira Sözleşmesi), gemi sahibinin gemisini, yük taşımacılığı amacıyla bir başkasına kiraladığı sözleşmedir. Gemi sahibi, geminin yönetimini kontrol etmeye devam ederken, taşımacılık işlemleri kiracı tarafından yapılır. Bu sözleşme, gemi sahibi ile yük sahibi veya yükleten arasında yapılmakta olup, taşıma sürecinin etkin bir şekilde yönetilmesini sağlar. Yükleme çarter partisi ile ilgili konişmento, yükün gemiye yüklenmesinden önce, yani gemi gelmeden önce yükün taşımacısı tarafından düzenlenir.

2.1.2.10. Nama Düzenlenmiş Konişmento

Nama yani kişiye düzenlenen konişımento, kontratın consignee bölgesinde ancak kişi veya firmaya ait isim veya unvanının bulunduğu ve aynı zamanda kişinin emrine veya kişinin emrine kaydının olmadığı konişımentodur. Dolayısıyla, straight bill of lading-nama düzenlenenmiş konişımento alıcının adına düzenlenir.

Nama düzenlenen konişımento emre ve hamiline düzenlenen konişımentodan farklı olarak başkasına ciro edilemez. Bu nedenle nama yazılı düzenlenenmiş konişımentolar ile gönderilen malı yalnızca namına düzenlenenmiş kişi teslim alabilir. Bu sebeple konişımentonun nama yazılı olarak kabul edilebilmesi için alıcının ismi ve “*Ciro Edilemez*” şerhinin bulunması gerekir.

2.1.2.11. Multimodal Taşımacılık Konişımentosu

Multimodal Taşımacılık Konişımentosu, birden çok taşıma tipini içeren kombine taşımalarda kullanılan bir taşıma belgesidir. Multimodal bill of lading taşımacılık, yükün taşınmasında en az iki taşıma şekli kullanılması ile gerçekleşir.

Tek bir taşıma belgesi altında karayolu, denizyolu, havayolu veya demiryolu taşımalarından en az iki tanesi kullanılmışsa bu taşıma belgesi kombine taşımalarda kullanılan bir taşıma belgesi olarak kabul görür. Kombine taşımaların büyük çoğunluğunda denizyolu taşıması kullanıldığı için kombine taşımalarda kullanılan taşıma belgeleri multimodal konişımento-multimodal bill of lading olarak isimlendirilir.⁴⁸

Düzenlenen konişımentoda, konişımentoyu düzenleyen operatör kendi namına tüm taşımacılık operasyonunu üstlenmektedir. Taşımacılık operatörü tarafından düzenlenen bu belge, operatörün yük sahibine karşı sorumluluğunu doğurur.

2.1.2.12. Elektronik Konişımento

Elektronik konişımento, konişımentonun dijital ortamda düzenlenmesidir. Geleneksel olarak kağıt üzerinde düzenlenmesi gereken konişımento, elektronik ticaretin yaygınlaşmasıyla dijital ortamda da kullanılabilmektedir. Elektronik konişımento, karmaşık ve maliyetli süreçlere daha verimli, güvenli ve sürdürülebilir bir alternatif

⁴⁸ Özgür Eker, Multimodal Bill of Lading Nedir? Multimodal Konişımento Çeşitleri Nelerdir? Akreditif Danışmanlık ve Eğitim. <https://www.akreditif.biz.tr/multimodal-bill-of-lading-nedir-multimodal-konsimento-cesitleri-nelerdir.html#:> 01/04/2023 e.t.: 28.10.2023

sunar, kağıt üzerindeki orijinal konişmentonun tüm işlevlerini elektronik olarak yerine getirir ve aynı hukuki değere sahiptir.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ YOLUYLA KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ HUKUKİ BOYUTU

3.1. Konteyner Kavramı

Konteynerler, uluslararası standartlara uygun olarak tasarlanmış, verimli, güvenli ve hasarsız bir şekilde malzemelerin taşınması için özel olarak üretilmiş çelik kutu şeklinde yapılar olarak tanımlanabilir. Bu yapılar, içlerine yüklenen malzemelerin boşaltılmasına gerek kalmadan farklı taşıma yöntemleriyle hareket ettirebilmektedirler.

ISO 6346, Uluslararası Standardizasyon Örgütü tarafından konteynerli intermodal yük taşımacılığında kullanılan intermodal konteynerlerin kodlanmasını, tanımlanmasını ve işaretlenmesini kapsayan uluslararası bir standarttır. ISO 6346 standartlarına uygun olarak çeşitli boyutlarda üretilen konteynerler, dünya genelinde çeşitli amaçlar için kullanılmaktadır. Konteynerlerin taşıma kapasitesi ise genellikle 20 fit konteyner adediyle ifade edilen TEU - Twenty-foot Equivalent Unit birimiyle ölçülmektedir⁴⁹.

3.2. Konteyner Türleri

Konteyner türleri boyutlarına göre veya tiplerine göre iki türe ayrılmaktadır. Bu ayrımın ilki için en, boy, yükseklik bir diğer anlamda boyut bazlı bir sınıflandırma yapılmaktadır. Bu sınıflandırma ISO standartları çerçevesinde 'Klasik Seri Bir' tipi konteyner boyutlarından oluşmaktadır⁵⁰.

İkinci ayırmada ise konteyner tipleri değerlendirilmektedir. Konteyner tipleri amaçlara göre değişmektedir. Bu konteyner türleri; standart konteyner, üstü açık konteyner, üstü kapalı konteyner, düz raf konteyner, platform konteyner, tünel, yan ve çift açılır kapak konteyner, tank konteyner, araba taşıyıcı konteyner, özel amaçlı konteyner, yalıtımlı ve termal konteyner, havalandırılmalı konteyner, soğutmalı konteyner ve dökme yük konteyneri olarak sıralanabilir.

3.2.1. Standart Konteyner

Standart konteynerler genel amaçlı taşıma için kullanılmaktadır. Aynı zamanda genel amaçlı konteyner olarak da isimlendirilmektedir. Standart konteynerde her türlü eşya

⁴⁹ Konteyner, 2023, <https://tr.wikipedia.org/wiki/Konteyner>, e.t.: 23.10.2023.

⁵⁰ Bican s.33; David Glass, **Freight Forward and Multimodal Transport Contracats**, 2. Basım, Routledge Taylor & Francis Group, London 2012, s. 5.

boyut ve ağırlığı uygun olduğu takdirde taşınabilmektedir⁵¹. Kuru yükler için de kullanılabilen olmasıyla birlikte, eklemelerle sıvı yük de taşınabilir⁵². Standart konteynerlerin tüm cepheleri kapalıdır ve üretimlerinde diğer konteyner türlerine göre daha fazla malzeme kullanıldığından maliyetleri de diğerlerine göre yüksektir⁵³.

Standart konteynerlerin iskeleti ve bağlantı noktaları çelikten yapılmıştır. Tabanı genellikle tahtadan oluşur. Duvarları, oluklu çelik levhalar, güçlendirilmiş alüminyum levhalar veya kontrplak ile fiberglas karışımından yapılmış levhalarla takviye edilmiştir. Ayrıca konteyner kapıları kapandığında su ve hava geçirmez özelliktedir.

3.2.2 Üstü Açık Konteyner

Üstü açık konteyner yapı olarak standart konteynere benzemektedir. Bu konteynerlerin bazı özellikleriyle standart konteynerlerden ayrılmaktadır. Standart konteynerlerin aksine üstü açık konteynerlerde çatı bulunmamaktadır. Standart konteynerlerde bulunan tahta tavan yerine üstü açık konteynerlerde branda, muşamba gibi özel nitelikteki malzemelerin yüklemesinin ardından üzerleri örtmek için kullanılmaktadır⁵⁴.

Üstü açık konteynerler, vinç ve forklift gibi araçların yardımıyla kolayca yükleme yapılabilmesinden kaynaklı; büyük hacimli, yüksek ve konteynerin yüksekliğini aşan eşyaların taşınmasında kullanılırlar. Bu konteynerler sayesinde boyutları büyük ve ağır yüklerin taşınması daha pratik bir şekilde gerçekleştirilebilir⁵⁵.

3.2.3. Üstü Kapalı Konteyner

Üstü kapalı konteynerlerde, tabanlar tahtadan, duvarları ise genelde oluklu çelikten üretilmektedir⁵⁶. Üstü kapalı konteynerlerde çatısının çıkarılabilir olması ayırt edici bir özelliktir. Bu özellik, özel aparatlarla donatılan forkliftler tarafından yaklaşık 450 kilogram olan konteynerin çatısının kolayca kaldırılabilmesini sağlar. Üstü kapalı

⁵¹ **Transport Information Service**, Standard-Container, <https://www.tis-gdv.de/tis/containe/arten/standard/standard.htm/>, e.t.: 23.10.2023; Tünay Köksal/Nur Lale Ece/Behçet Yalın Özkara, **Deniz Lojistik ve Taşımacılık Hukuku**, 1. Basım, Adalet Yayınevi, Ankara 2012, s. 526.; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma Hizmetleri – Paletler ve Konteynerler, <https://www.megep.meb.gov.tr/>, s. 44.

⁵² Dinç vd., s. 41.; Bican, s. 35.

⁵³ Latif Çakıcı, **Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık**, 1. Baskı, Ankara Üniversitesi Siyasal Yayınları, Ankara 1978, s. 54.; Koşer, s. 7.

⁵⁴ Çakıcı, s. 55-56; Köksal/Ece/Özkara, s. 527.; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, s. 46-47.

⁵⁵ Çakıcı, s. 55-56; Köksal/Ece/Özkara, s. 527.

⁵⁶ **Transport Information Service**, Hard-top containers, https://www.tisgdv.de/tis_e/containe/arten/hardtop/hardtop.htm/ e.t.: 23.10.2023

konteynerlerin diğerk bir ayırt edici özelliğı, dışarıya doğru açılabilen üst kapı eşikleridir. Bu iki özellik, büyük ve kapılardan geçmesi zor olan yüklerin, vinçler yardımıyla konteynere kolaylıkla yüklenebilmesine ve boşaltılabilmesine olanak sağlar⁵⁷. Bununla birlikte, uzun eşyaların taşınması gerektiğı durumlarda, çıkarılabilir konteyner çatısı kullanımı da dikkat çekicidir. Bu çatı, sanki bir duvar gibi konteynere koyulabilmekte ve bu sayede uzun boyutlu yüklerin taşınması esnasında pratik bir çözüm sunulmuş olmaktadır⁵⁸.

3.2.4. Platform Konteyner

Platform konteynerler, duvarları olmayan, çatısı bulunmayan ve yalnızca çelik çerçeve ile desteklenmiş dayanıklı tahta tabana sahip konteyner türleridir. Bu konteynerler genellikle gemiye doğrudan yüklenmezler; aksine ağır, geniş veya uzun eşyaların taşınmasında kullanılırlar. Bu özellikleri sayesinde platform konteynerler, büyük boyutlu yüklerin güvenli ve etkili bir şekilde taşınmasında önemli bir rol oynarlar⁵⁹.

3.2.5. Düz Raf Konteyner

Düz raf konteynerlerde, konteynerlerin tavan ve yan duvarları yoktur. Düz raf konteynerlerin ön ve arka kısımları çıkarılıp takılabilen duvarları bulunmaktadır⁶⁰. Diğer tipteki konteynerlere sığmayan jeneratör, araç taşınması gibi yükler üst ve yan tarafları açılabilirdiğ i için genellikle düz raf konteynerlerde taşınır.⁶¹

3.2.6. Tünel, Yan ve Çift Açılır Kapak Konteyner

Tünel konteynerde, konteynerin her iki ucunun da kullanıldığ ı, hızlı yükleme ve boşaltma amacıyla kullanılmaktadır. Yan kapak açılır konteyner türü, yüklenen malzemeler için daha geniş depolama alanı sağlayan konteyner tipidir. Çift açılır kapak

⁵⁷ T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma Hizmetleri – Paletler ve Konteynerler, <https://www.megep.meb.gov.tr/>, s. 54-55.; Koşer, s. 14.; Köksal/Ece/Özkara, s. 527.

⁵⁸ Köksal/Ece/Özkara, s. 527.

⁵⁹ Transport Information Service, Platforms (Plats), http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/plattfor/plattfor.htm, e.t.: 23.10.2023.

⁶⁰ Transport Information Service, Flatracks, https://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/flat/flat.htm, e.t.: 23.10.2023; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma Hizmetleri – Paletler ve Konteynerler, <https://www.megep.meb.gov.tr/>, s. 48-49.

⁶¹ Köksal/Ece/Özkara, s. 527.; Dinç vd.; s.45.

konteyner ise 20'lik ve 40'lık konteynerlerin boyutlarına göre, çelik, demir tarzı yapı malzemeleri yüklenmesinde daha geniş alan sunan depolama sistemidir⁶².

3.2.7. Tank Konteyner

Tank konteyner, sıvı ve gaz taşımacılığında kullanılmaktadır. Tipik olarak silindirik şekildedir ve çelik çerçevelerle gemilere yüklenmektedir⁶³.

Tank konteynerler, taşınan maddelerin özelliğine bağlı olarak değişik tiplerde üretilir. Gıda maddelerini taşıyan konteynerler paslanmaya ve aşınmaya karşı dayanıklılık sağlamak için plastikle kaplanmaktadır. Tehlikeli madde taşıyacak konteynerlerse sac ve çelik malzemeden üretilir ve üzerlerinde Uluslararası Deniz Yolu Taşımacılığında Tehlikeli Madde Kodu (The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code) işareti bulunur⁶⁴.

3.2.8. Araba Taşıyıcı Konteyner

Araba taşıyıcı konteyner uzun mesafelerde araba taşıyabilmek için kullanılan bir depolama yöntemidir. Araba taşıyıcı konteyner, arabaların hasar almaması veya gemi içerisinde bulunduğu konumda hareket etme riskini ortadan kaldırmak ve konteyner haznesine rahatça sığabilmesi için katlanabilir kapaklara sahip bir konteyner tipidir⁶⁵.

3.2.9. Özel Amaçlı Konteyner

Özel amaçlı konteynerler, belirli ihtiyaçlar için özel olarak üretilmiş konteynerlerdir. Bu tür konteynerler, genellikle silah sevkiyatı veya kundakçılık gibi risklere karşı koruma sağlamak amacıyla yüksek güvenlik gereksinimleri taşıyan hizmetlerde kullanılmaktadır. Burada önemli olan güvenliktir ve tasarımlar ile kullanılan malzeme karışımı buna göre belirlenmektedir.

3.2.10. Yalıtımlı ve Termal Konteyner

Yalıtımlı ve termal konteynerler, yüksek ısının korunmasını sağlama amacıyla sıcaklık derecesinin düzenlenmesi yapılabilmesi şeklinde tasarlanır ve imal edilir. Bu tip

⁶² Bican,s.36.;Anish Wankhede, “16 Types of Container Units and Designs for Shipping Cargo”, **Marine Insight**, https://www.marineinsight.com/know-more/16-types-of-container-units-and-designs-for-shipping-cargo/#4_Tunnel_container, 24/05/2022, e.t.: 23.10.2023

⁶³ Metin Özyılmaz, “Gemi Acenteleri Eğitimleri - Konteyner Bilgi Notu”, **İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi**, 2007, C.1, S.1, s. 20.; Çakıcı, s. 61-62, Köksal/Ece/Özkara, s. 527.

⁶⁴ Koşer, s.17.: **An Introduction to the IMDG Code**, 2012 https://www.marinettraininginc.com/documentos/imdg_code_intro_2012.pdf, e.t.: 23.10.2023.

⁶⁵ Anish Wankhede, “16 Types of Container Units and Designs for Shipping Cargo”, **Marine Insight**, https://www.marineinsight.com/know-more/16-types-of-container-units-and-designs-for-shipping-cargo/#4_Tunnel_container 24/05/2022, e.t.: 23.10.2023.

konteynerlerde malzeme imalatı ve kullanılan malzeme yüksek sıcaklıktan zarar görmeyecek şekilde belirlenir. Yalıtımlı ve termal konteynerler uzun mesafeli nakliyelerde taşınan malın sıcaklığını koruması ve belli bir sıcaklığın altına düşmemesi için en kullanışlı konteyner türüdür.

3.2.11. Havalandırılmalı Konteyner

Havalandırılmalı konteyner uzun deniz yolculuklarında bozulmaması için havalandırılması gereken eşyaların taşınmasında kullanılmaktadır. Bu yapıdaki konteynerler taban ve tavan kısımlarında havalandırma ızgarasına sahiptir. Özellikle nem tutabilecek ürünler taşınmaktadır⁶⁶. Bu konteynerlerde en çok kahve çekirdekleri taşınır, bu sebeple bu tip konteynerlere “kahve konteyneri” ismi de verilmektedir. Konteynerin tavanı ile tabanının kenarlarında delikler bulunmaktadır ve hava bu kısımlardan girer. Bu deliklerden herhangi bir sıvı veya yağmur suyu geçişi mümkün değildir⁶⁷.

3.2.12. Soğutmalı Konteyner

Soğutmalı konteynerlerde, iç sıcaklığın kontrolü ve sabit tutmak için ya daimi bir soğutma ünitesi ya da taşınabilir olan soğutma mekanizması kullanılır. Soğutmalı konteynerler belirli bir ısının altında muhafaza edilmesi gereken yükleri taşıma amacıyla kullanılmaktadır. Çoğunlukla dondurulmuş veya kısa sürede bozulabilecek gıdalar için kullanılır⁶⁸.

Bu tip konteynerlerin çerçeveleri çelikten üretilirken; duvarları, tabanı, tavanı ve kapıları suntadan yapılmıştır. Bu malzemeler cam yünü ile takviye edilen sağlam plastik ve poliüretanlı köpükten üretilmektedir. Konteynerin iç bölümünde ise tahta malzeme bulunmamaktadır⁶⁹.

Soğutmalı konteynerler güverteden düşmesi halinde hemen batmamakta ve uzun süre su yüzünde durabilmektedir⁷⁰.

Soğutmalı konteyner tez konumuz için en önemli konteyner türüdür. Kokain vb. uyuşturucu ve uyarıcı maddeler, muz ve tropikal meyveler arasında soğutmalı konteynerlerde taşınabilmektedir. Bu tür konteynerlerde ısıölçer bulunmaktadır. Bu

⁶⁶ Köksal vd., s. 527.; Bican, s. 38.

⁶⁷ **Transport Information Service**, Ventilated containers, https://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/ventil/ventil.htm/, e.t.: 23.10.2023; Köksal/Ece/Özkara s. 527.

⁶⁸ Çakıcı, s. 57-58.; Özyılmaz, s. 14.; Koşer, s. 16.

⁶⁹ Çakıcı, s. 57-58.; Özyılmaz, s. 14.

⁷⁰ **Ocean Navigator**, “A legendary offshore danger”, <https://oceannavigator.com/a-legendary-offshore-danger/>, e.t.: 23.10.2023.

ısıölçer ısısının nerede yükseldiğini de tespit edebilmektedir. Kokain kartelleri kullanmış oldukları tekniklerde, muz ve tropikal meyve konteynerlerinin gemiye yüklenmesinden sonra, gemi açıktayken kokaini konteynere yerleştirmektedirler. Bu sebeple de ısıölçerin konteynerin ısısının ne zaman yükseldiğini tespit etmesi ile konteynere kokainin yerleştirildiği zamana ilişkin ipucu verebilmektedir. Konteynerin içinde bulunan ikiz mühür, konteynerin herhangi bir denetime girmeden önce konteynere takılı gümrük mührünün kırılarak yasaklı maddenin konteynerin içinden alındıktan sonra konteynerin ikiz mühürle yeniden mühürlenmesini sağlamaya yöneliktir.

3.2.13. Dökme Yük Konteyneri

Dökme yük konteynerlerinde ambalajlanamayan fakat toplu halde yüklenmesi gereken tahıl, baharat gibi kuru dökme yükler taşınmaktadır. Görünüş açısından standart konteynerlerle aynı olmaktadır fakat kapak farkı bulunmaktadır. Bu kapak farkı yükleme ve boşaltma konteynerinin üst kısmında bulunan üç kapak sayesinde gerçekleşir.

3.3. Denizyolu ile Konteyner Taşımacılığı Türleri

Konteyner taşımacılığında çeşitli yük türleri ve lojistik ihtiyaçlarına göre farklı taşımacılık türleri geliştirilmiş olup, bu seçenekler işletmelere hem esneklik hem de taşıma sürecinde daha fazla kontrol imkânı sunmaktadır. Her bir taşımacılık türü, taşınan yükün özelliklerine ve ticari hedeflere uygun şekilde tasarlanarak süreçlerin verimliliğini artırır.

3.3.1. Düzenli Hat Taşımacılığı

19. yüzyılın ikinci yarısında, demiryolları, kanallar ve buharlı gemilerin entegrasyonu ile birlikte denizcilik sektörü büyük bir dönüşüm yaşadı. Kuzey Amerika, Avrupa ve Uzak Doğu arasında yolcular ve yük taşımacılığı için geniş bir ulaşım ağı oluşturuldu⁷¹. 19. yüzyılın sonuna doğru, düzenli yük taşımacılığı için tasarlanan gemiler belirli hatlarda tarifeli seferler düzenlemeye başladı. Düzenli yük taşımacılığı için tasarlanan gemiler, farklı limanlarda yükleme-boşaltma yapabilmek için çok sayıda güverteye ve özel ünitelere sahipti. Bu dönemde; gemiler genellikle ulusal bayraklar taşıyordu. 20. yüzyılın ikinci yarısından, günümüze kadar olan dönemde ise gemi

⁷¹ Martin Stopford, **Denizcilik Ekonomisi**, Okan Duru (çev.), Nobel Akademik Yayıncılık, Adana 2016, s. 23.; Bican, s. 24.

tasarımları, teknolojinin ilerlemesiyle birlikte standardizasyon ve yük işlemlerinin otomasyonuna yönelik olarak geliştirildi⁷².

Günümüzde deniz taşımacılığı, büyük ve tanınmış işletmecilik şirketlerinin yerine daha kolay bayrak sicilleriyle hizmet sunan kuruluşlar tarafından gerçekleştirilmektedir. Küresel ticaretin hızına ayak uydurmak için, elleçleme ve istifleme gibi işlemler artık daha kısa süreler içinde tamamlanmaktadır. Bu dönemde yüklere özel olarak tasarlanmış gemiler; otomotiv, sıvılaştırılmış gaz, orman ürünleri, kimyasal maddeler ve soğutulmuş yükler gibi beş farklı yük kategorisini taşımaktadır⁷³. Günümüzde konteyner gemileri de dâhil olmak üzere deniz taşımacılığı, hava, kara ve demiryolu ulaşım ağlarıyla bütünleşmiş bir şekilde çalışmakta, küresel ticaretin gerektirdiği hız ve verimlilikle taşımacılık taleplerini karşılamaktadır.

Rotterdam Kuralları'nda (RK) düzenli hat taşımacılığı kavramı, önemli bir rol oynamaktadır. RK'nın 6. maddesinde, kuralların kapsamı ve istisnaları düzenli hat taşımacılığı ve düzenli hat dışı taşımacılık terimleri üzerinden açıklanmaktadır. Buna göre, RK hükümleri, genellikle düzenli hat taşımacılığına uygulanırken, bazı durumlar dışında, düzenli hat dışı taşımacılığa uygulanmayacaktır.

RK'nın 1/3 maddesinde düzenli hat taşımacılığı, *“ilan ya da benzeri yollarla kamuya duyurulan ve belirlenmiş limanlar arasında kamuya duyurulmuş zaman çizelgelerine ve sefer sürelerine uygun şekilde yerine getirilen taşımacılık hizmetidir.”* şeklinde tanımlanmıştır.

RK'nın kapsamı, “düzenli hat taşımacılığı (liner transportation)” ile sınırlıdır ve düzenli hat dışı taşımacılığına belirli istisnalar dışında, RK uygulanmaz. RK'nın 6. maddesine göre, sözleşme hükümleri düzenli hat taşımacılığı kapsamında bile olsa, yapılan charter parti (m. 6/1-a) veya geminin kendisinin veya taşıma kapasitesinin belirli bir bölümünün kullanıma sunulduğu (m. 6/1-b) *“slot charter”* veya *“space charter”*⁷⁴ gibi benzer sözleşme türlerine uygulanmaz.

Bu nedenle, RK, yolculuk “voyage”, zaman “time” ve çıplak gemi “bareboat” kira sözleşmelerini kapsama dâhil etmemekte ve uygulama kapsamı dışında bırakmaktadır. RK'nın 6/1-b maddesi uyarınca, gemi kira sözleşmesi kapsamında, geminin veya

⁷² Stopford, s. 31-36.

⁷³ Stopford, s. 36.

⁷⁴ Bican, s. 40-41.

gemideki alanın kullanımına ilişkin sözleşmeler veya benzer nitelikteki sözleşmeler de gemi kira sözleşmesine benzer şekilde dışarıda bırakılır⁷⁵.

RK'nın 6/2 maddesinde, sözleşmenin layner dışı taşımacılık faaliyetine uygulanmayacağına ilişkin iki istisna getirilmiştir. Buna göre: “a) geminin veya belirli bir kısmının kullanımına ilişkin taraflar arasında charter parti veya başka bir sözleşme bulunmuyor ise” ve “b) taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmişse sözleşme hükümleri uygulanır”.

RK'nın diğer denizcilik hukuku belgeleri olan Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kurallarından en önemli farkı, üçüncü kişilere sağladığı korumadır. RK, taşıma belgeleri olan konişmento gibi belgelerin ciro edilip edilmemiş olmasına bakılmadan, asıl sözleşme tarafları dışındaki üçüncü kişiler için geçerli olmaktadır. Bu nedenle, RK'nın uygulaması kapsamında, ciro edilmemiş düzenli hat konişmentosu gibi belgeler olsa da, üçüncü kişiler açısından geçerli olabilir. Diğer taraftan, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'nda üçüncü kişiye ciro edildiğinde koruma sağlanmaktadır. RK'nın bu özelliği, üçüncü kişilerin deniz taşımacılığı işlemleri sırasında daha güçlü bir koruma altında olmasını sağlar⁷⁶.

RK'nın 7. maddesi, 6. maddeye bakılmaksızın, RK'nın kapsamı dışında tutulan gemi kiralama sözleşmesi veya başka bir sözleşmenin asıl taraflarından biri olmayan alıcı, idare eden taraf veya hamil arasında geçerliymiş gibi uygulanır. Ancak bu Konvansiyon, 6. madde uyarınca kapsam dışına bırakılan bir taşıma sözleşmesinin asıl tarafları arasındaymış gibi uygulanmaz.

RK'nın 6. ve 7. maddeleri bir arada değerlendirildiğinde, layner dışı taşımacılık faaliyeti için düzenlenen konişmentonun taşıma sözleşmesi tarafı olmayan üçüncü bir kişinin elinde bulunduğu durum, RK'nın uygulama kapsamına girecektir. Çünkü, bu konişmento, taşıyanla yapılmış bir taşıma sözleşmesi değildir ve layner dışı faaliyete ilişkindir. Şayet, layner dışı taşıma faaliyetine ilişkin sözleşmeye charter parti düzenlenmiş ise bu takdirde, RK uygulanmayacaktır⁷⁷.

⁷⁵ Hacı Kara, **Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, 1. Baskı, Legal Yayıncılık, İstanbul 2018, s. 59.

⁷⁶ Kara, **Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, s. 60.

⁷⁷ Kara, **Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, s. 61.

3.3.2. Düzenli Hat Dışı Taşımacılığı

19. Yüzyıldan itibaren düzenli hat taşımacılığı ile onu tamamlayıcı şekilde hizmet veren başka bir taşımacılık sistemi olan düzenli hat dışı taşımacılık – Non-Liner faaliyetleri ortaya çıkmıştır. Düzenli hat dışı taşımacılık faaliyetleri, düzenli sefer yapan gemi işletmelerinin hizmet vermediği zamanlarda veya daha düşük navlun bedeliyle spot yükleri taşıyan gemi işletmeleri tarafından gerçekleştirilir. Bu tür taşımacılık faaliyeti, “tarifesiz” ya da “tramp” olarak adlandırılır⁷⁸.

20. Yüzyılda düzenli hat gemi işletmecileri, sık sık gemilerini ek kapasite amacıyla kiralamaya başlamışlardı. Bu, düzenli ve tarifesiz taşımacılık arasında bağlantı oluşturmuştu. Tarifesiz seferlerdeki gemiler, üst güvertelerde genel yük, alt güvertelerde dökme yük taşıyacak şekilde tasarlanırdı. Daha yüksek navlunu olan gemiler, düzenli hatlara kiralanma olasılığı ile hızlı, soğutma sistemli, vinç donanımlı ve yolcu kamaralı olarak dizayn edilirdi.

20. Yüzyılın son yarısıyla 21. Yüzyıl arasındaki zaman diliminde, düzenli hat taşımacılığı yapmayan işletmeler ve gemiler, teknolojik gelişmelere uyum sağlayarak değişim ve ilerleme göstermişlerdir. Taşıma kapasitesi ve otomasyonun artması, istifleme ve elleçleme işlemlerinin hızlanması gibi faktörler bu faaliyetlerin kalitesini ve verimliliğini artırmıştır. Ayrıca, ulusal bayraklı gemilerden kolay bayraklı gemilere geçiş yapılması gibi bir eğilim de görülmüştür. Düzenli hat taşımacılığı yapmayan sektörün bu sayede günümüzdeki haline ulaştığı belirtilmiştir.

RK’nın 1/4 maddesinde yer alan tanım, düzenli hat dışı taşımacılığı tanımlarken, aslında RK’nın 1/3 maddesinde yer verilen düzenli hat taşımacılığı tanımının aynısını tersine çevirerek düzenli hat dışı taşımacılık tanımını yapmıştır. Yani, düzenli hat taşımacılığına uymayan taşıma şekli tanımlanmıştır. Bu şekilde düzenli hat dışı taşımacılık; ilan edilmemiş, belli limanlar arasında belli zamanlarda ve belli aralıklarla yapılmayan taşıma hizmeti olarak tanımlanabilir.

RK’nın 6/2 maddesinde, düzenli hat dışı taşımacılıkta RK’nın geçerli olmadığı haller için iki istisna sayılmıştır. Birincisinde taraflar arasında geminin tamamının veya bir bölümünün kiralanmasına ilişkin charter parti veya başka bir anlaşma bulunmuyorsa, RK’nın hükümleri geçerli olur. Yani, charter partisi olmayan taşıma işlemlerinde RK’nın

⁷⁸ Stopford, s. 34.

hükümleri uygulanabilir. İkincisinde ise taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmişse, bu belgedeki hükümler geçerli olur. Yani, taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydı olan taşıma işlemlerinde, bu belgedeki hükümler RK kapsamında uygulanabilir. Bu iki istisna haricinde, düzenli hat dışı taşımacılık işlemlerinde RK'nın hükümleri uygulanmaz. Ancak bu iki istisna halinde, RK'nın hükümleri taşıma anlaşması yapan taraflar arasında geçerli olur.⁷⁹

3.4. Limanlarda Konteyner Denetimi

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (ISPS Kodu), 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe koyulan ve deniz güvenliğini korumak için oluşturulan bir düzenlemedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından Safety of Life at Sea Sözleşmesi (SOLAS Sözleşmesi) ile uyumlu hale getirilmiştir. ISPS Kodu, gemiler ile liman tesisleri için güvenlik önlemlerini belirleyen bir çerçeve sunar ve denizdeki olası tehlikelere karşı alınacak tedbirleri kapsar⁸⁰.

Bu kodun ana amacı, deniz taşımacılığındaki olası riskleri minimize etmek ve deniz güvenliğini sağlamaktır. ISPS Kodu, gemilerde ve limanlarda güvenlik seviyesini artırmayı amaçlayarak denizcilik sektöründe uluslararası standartlar ve iyi uygulamalar oluşturmayı hedefler. Gemi ve liman işletmecilerine, denizcilik otoritelerine ve devletlere güvenlik önlemlerini nasıl uygulayacakları ve izleyecekleri konusunda yol gösterir.

ISPS Kodu denizcilik sektöründe güvenlik standartlarını yükseltmek için atılmış önemli bir adım olan bir düzenlemedir. IMO tarafından SOLAS Sözleşmesi ile uyumlu olarak onaylanan bu kod, gemilerde ve limanlarda güvenlik tedbirlerini saptayarak denizdeki olası sorunlara karşı önlem alınmasını mümkün kılmaktadır.

ISPS Kodu, deniz güvenliğini sağlamak için gemi işletmecileri, liman otoriteleri ve deniz taşımacılık şirketleri gibi denizcilik sektöründeki tüm tarafların uyması gereken bir dizi kurallar ve yönergeler içerir. Bu kod iki bölümden oluşur. Birinci bölüm “Kısım A” olarak adlandırılır ve kodun genel hedeflerini ve kapsamını belirtir. İkinci bölüm “Kısım B” olarak adlandırılır ve deniz güvenliği ile ilgili daha detaylı bilgiler verir. Bu bölümde,

⁷⁹ Kara, **Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, s. 61.; Nihal Pamuk, “Rotterdam Kuralları Ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi”, **Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2011, s. 19.

⁸⁰ **ISPS Kod Nedir?**, 2019, <https://www.denizcilikbilgileri.net/isps-kod-nedir/>, 10.08.2023, e.t.: 01.11.2023.

gemi ve liman tesislerinin nasıl daha güvenli hale getirileceği, hangi güvenlik ekipmanlarının kullanılacağı, mürettebatın nasıl eğitileceği, limanlarda hangi kontrollerin yapılacağı gibi konular anlatılır. ISPS Kodu denizcilik sektöründeki taraflara deniz güvenliğini nasıl sağlayacaklarını gösteren bir rehber niteliği taşır. Bu taraflar, kodun her iki bölümüne de uyarak denizdeki olası riskleri azaltmak ve güvenlik protokollerine uymak zorundadır. “Kısım B” ise bu protokollerin detaylarını içeren bir bölümdür.⁸¹

ISPS Kodu, deniz güvenliğini sağlamak için tüm gemi ve liman tesislerinin kodun kurallarına uymasını ister. Ancak bazı gemi ve liman tesisleri, bazı şartlar altında kodun bazı kurallarından muaf olabilir. Bu durumda bile, bu gemi ve liman tesisleri, kodun temel hedeflerine uygun şekilde güvenlik önlemleri almaları gerekir. Bu önlemler, kodun uygulanmasını destekler ve deniz güvenliği standartlarını yükseltir. Bu şekilde, muafiyetli olsalar bile, deniz güvenliğine katkıda bulunurlar.

Bu nedenle, ISPS Kodu’nun kapsamı ve etkisi oldukça geniştir. Deniz güvenliği konusunda daha bütüncül bir yaklaşım benimser ve tüm tarafların iş birliği ile deniz güvenliği standartlarını artırır. Bu gelişmeler, denizcilik sektörünün uluslararası alanda daha güvenli ve korunaklı olmasını sağlar.

ISPS Kodu, deniz güvenliğini sağlamak için devletler, liman tesisleri, gemi sahipleri ve gemi işleten şirketler gibi tüm taraflara çeşitli görevler yükler. Bu görevler şöyle sıralanabilir:

(a) SOLAS Bölüm XI-2 ve Kısım A’ya göre, devletlerin temel görevleri gemi ve liman tesislerinin güvenliğini sağlamaktır. Bu görevler arasında, gemi ve liman tesisleri için güvenlik değerlendirmeleri yapmak, güvenlik planlarını onaylamak, güvenlik sertifikaları vermek, güvenlik yetkilileri atamak gibi konular bulunur. Ayrıca, devletler liman devleti kontrolünü de uygulamalıdır. Devletler, bazı görevleri RSO’lara bırakabilir. RSO, “Limanlara ve Gemilere Yönelik Tanınmış Güvenlik Kuruluşu” anlamına gelmektedir. Bu belgeye de RSO Yetki Belgesi denilmektedir.

(b) Gemi sahipleri ve/veya işleten şirketlerin görevleri ise gemilerin güvenliğini sağlamak için bir dizi önlem almaktır. Bunlar arasında, gemilerin ISSC (Uluslararası

⁸¹ Yaşar Akça/Babür Halulu, “Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamalarının Değerlendirilmesi”, *International Journal of Contemporary Educational Studies (IntJCES)*, 2021, C. 7, S. 2, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1910907>, s. 552. e.t.: 10.08.2023.

Sürdürülebilirlik ve Karbon Sertifikasyonu) alması, CSO (Şirket Güvenlik Sorumlusu) ataması, SSA (Gemi Güvenlik Alarm Sistemi) yapılması ve SSP (Gemi Güvenlik Planı) geliştirilmesi yer alır. Ayrıca, SSO (Gemi Güvenlik Zabiti) ataması ve eğitim, talim ve uygulamaların yapılması da gereklidir.

ISCC, tüm tarım ve ormancılık hammaddeleri ve pazarları için bir sürdürülebilirlik belgelendirme sistemidir. CSO, şirketlerde gemi güvenlik değerlendirilmesini hazırlayan, geliştiren ve onaya sunan şirket temsilcileridir. SSA, yetkili bir otoriteye direkt olarak ulaştırılabilmesi amacıyla noktadan noktaya alarm gönderebilen bir sistemdir. SSP, ISPS Kod çerçevesinde, farklı ISPS Kod Güvenlik Seviyelerinde yapılması gereken farklı aksiyonları, hangi personelin nerede ne gibi görevleri olduğunu anlatan plandır. SSO, Gemilerde kaptana karşı sorumlu olan ve gemi güvenlik planının sürdürülmesi amacıyla görev alacak zabitlerdir.⁸²

SOLAS Bölüm V, X-1 ve X-2’de belirtilen özel zorunluluklar ise gemilere ek görevler yükler. Bu zorunluluklar arasında AIS (Otomatik Tanımlama Sistemi), SIN, SSAS (Gemi Güvenlik Alarm Sistemi) ve CSR (Sürekli Özet Kayıt) bulunur. Bu unsurların düzenli olarak uygulanması gemi sahipleri ve işletenler için çok önemlidir.

AIS, gemilerin seyir güvenliği için kullanılır. AIS transponder ile donatılmış deniz araçları, kimlik, konum, yere göre rota, yere göre hız, cayro rota vs. bilgilerini içeren kısa mesajlar yayar. SSAS, ISPS kodunun bir parçasıdır ve Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) deniz güvenliğini güçlendirme ve denizciliğe karşı terör ve korsanlık eylemlerini bastırma çabalarına katkıda bulunan bir sistemdir. SOLAS Bölüm 11-1, Kural 5 gereği; uluslararası sefer yapan tüm yolcu gemileri ile yine uluslararası sefer yapan 500 GRT ve üzeri yük gemileri, 1 Temmuz 2004 tarihi itibarıyla CSR belgesi taşımak zorundadır⁸³.

⁸² <https://www.deudenizcilikegitimi.com/ISPS.htm> e.t.:10.10.2023, <https://tr.bmcertification.com/iscc-uluslararası-surdurulebilirlik-ve-karbon-sertifikasyonu/> e.t.:10.10.2023,; <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/gemi-guvenlik-alarmi-irtibat-bilgileri--2676?page=8> , <https://www.guvenlikyonetimi.com/limang%C3%BCvenli%C4%9Fi/#:~:text=SSP%20%E2%80%93%20Gemi%20G%C3%BCvenlik%20Plan%C4%B1,gibi%20g%C3%B6revleri%20oldu%C4%9Funu%20anlatan%20pland%C4%B1r> e.t.:10.10.2023.

⁸³ <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/surekli-ozet-kayit-ornegi-csr.pdf> e.t.:10.10.2023; [https://marinnav.com/servis/ssas/#:~:text=GEM%C4%B0%20G%C3%9CVENL%C4%B0K%20ALAR,M%20S%C4%B0STEM%C4%B0\(SSAS\)&text=Sistem%2C%20IMO%20taraf%C4%B1ndan%20d%C3](https://marinnav.com/servis/ssas/#:~:text=GEM%C4%B0%20G%C3%9CVENL%C4%B0K%20ALAR,M%20S%C4%B0STEM%C4%B0(SSAS)&text=Sistem%2C%20IMO%20taraf%C4%B1ndan%20d%C3)

(c) Büyüklüğe bağlı olarak, limanın yasal ve idari sınırları içinde, ISPS kodunun amaçları için birçok ya da hatırı sayılır sayıda liman tesisi olabilir. Bunlar arasında, (i) yapılan Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesine dayanarak oluşturulan Liman Tesisi Güvenlik Planı-Port Facility Security Plans (PFSP) ve tamamlandıktan sonra, ilgili ulusal devlet tarafından onaylanan, Liman Tesisi Güvenlik Planı, (ii) Liman Tesisi Güvenlik Yetkilisi - Port Facility Security Officer (PFSO) bulunmalıdır. Her bir liman tesisi için bir güvenlik yetkilisi belirlenmeli ve (iii) eğitim, talim ve uygulamalar yapılmalıdır.

ISPS Kodu, liman devleti kontrol tesislerini etkilemektedir, örneğin, IMO 1999 kararı A. 882 (21) ve liman tesisi (yukarıdaki madde (c)), kontrol ve uygunluğu, SOLAS Bölüm X1-2/9 sayılı yönetmelik hükümleri uyarınca söz konusu gemiye ilişkin çeşitli kontrol ve uyum tedbirlerini uygulama hakkına sahiptir. Gemiler, liman devleti kontrol denetimlerine tabi olabilir ve ayrıca, kontrol uyum ve tedbirlerini kullanan taraf devletin, gemi güvenliğinin veya gemiye hizmet eden liman tesislerinin tehlikeye atıldığına inanması için bir neden varsa, ilave kontrol önlemlerine tabi olabilir.

İlgili makamlar, geminin limana girişi öncesinde gemi, yük, yolcu ve gemi personeli ile ilgili bilgi talep edebilir ve limana girişi reddedilebileceği durumlar olabilir. Bütün bu bilgiler giriş beyanname - inwards clearance prosedürünün bir parçasıdır. Liman devleti kontrolünden kaynaklanan belgelerin listesi, bir limandaki devlet dairesi tarafından denetlenen bir gemiyi kapsar⁸⁴.

3.5. Incoterms2010 Kuralları

Incoterms2010, Uluslararası Ticaret Odası (ICC) tarafından yayımlanan uluslararası ticari terimlerin bir serisidir. Incoterms 2010, ihracatçı ve ithalatçıların sevkiyat düzenlemesi ve işlemdeki çeşitli aşamalarda sorumluluk devri ile ilgili sorumluluklarını tanımlar⁸⁵.

3.5.1. Genel Olarak

Uluslararası ticarete, dünya ticaretinin yaklaşık %90'ında Incoterms2010 kuralları kullanılmaktadır. Incoterms 2010 kuralları, mal alım satım ilişkisinde tarafların hak ve yükümlülüklerini düzenlemektedir.

[%BCzenlenmi%C5%9F%20bir,kuvvetleri%20veya%20askeri%20kuvvetler%20g%C3%B6nderilebilir](#)
e.t.:10.10.2023.

⁸⁴ Türk Dil Kurumu, <https://sozluk.gov.tr/>, e.t.: 22.09.2023; Özkan Özmen, “Uyuşturucu Veya Uyarıcı Madde Suçları”, **Yüksek Lisans Tezi**, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul 2009, s. 10.

⁸⁵ Incoterms, 2020, <https://tr.wikipedia.org/wiki/Incoterms>, e.t.: 05.09.2023.

Incoterms 2010 kuralları, farklı ülkeler arasında yapılan mal ticaretinde kullanılır ve bu ticaretin hangi koşullar altında gerçekleşeceğini belirler. Her bir incoterm, belirli bir teslim şartını tanımlar ve bu teslim şartı altında satıcı ve alıcının yükümlülüklerini, taşıma masraflarını ve riskleri belirtir. Incoterms 2010 kuralları, ticaretin hangi aşamada malların riskini taşıyıcıdan alıcıya geçtiğini belirleyerek, taraflar arasındaki anlaşmazlıkları ve hukuki sorunları azaltmaya yardımcı olur.

Incoterms 2010 kurallarının bir mal alım satım işleminde uygulanabilmesi için taraflar arasındaki sözleşmede ilgili kurala atıf yapılmalıdır. Yapılan atıfta; üç harften oluşan ilgili kural, bu kurala göre belirlenen teslim yeri/varma yeri, limanı veya terminali/yükleme limanı detayı ve ‘Incoterms 2010’ ifadesi belirtilmelidir.

Incoterms kuralları, tüm taşıma türlerine uygulanabilecek kurallar ve yalnızca deniz ve iç su yolu taşımalarına özgü kurallar olarak ikiye ayrılır. İlk sınıf, kara yolu, deniz yolu, hava yolu ve demir yolunda geçerli olup, her türlü taşıma türüne uygulanabilir. İkinci sınıf ise yalnızca deniz ve iç su yollarında yapılan taşımacılık için geçerlidir ve bu taşıma türüne özgü yükümlülükleri belirler.

3.5.2. Tüm Taşıma Türlerine Uygulanabilecek Incoterms 2010 Kuralları

Tüm taşıma türlerine uygulanabilecek yedi adet Incoterms2010 kuralı bulunmaktadır. Bunlar; EXW (Ex Works-İş Yerinde/Fabrikada Teslim), FCA (Free Carrier-Taşıyıcıya Masrafsız Teslim), CPT (Carriage Paid To-Taşıma Ödenmiş Teslim), CIP (Carriage and Insured Paid To-Taşıma Bedeli ve Sigorta Ödenmiş Teslim), DAT (Delivered At Terminal-Terminalde Teslim), DAP (Delivered At Place-Belirlenen Yerde Teslim) ve DDP (Delivered Duty Paid-Gümrük Ödenmiş Teslim)’den ibarettir.

3.5.2.1. Fabrikada / İşyerinde Teslim

Fabrikada/İşyerinde teslim - EXW Ex Works; satıcının, malları kendisinin belirleyeceği bir yerde teslim edeceğini belirtir. Bu durumda, satıcı malları herhangi bir araca yüklemek ve gümrük prosedürlerini yerine getirmek zorunda değildir.

3.5.2.2. Taşıma Aracının Yanında Teslim / Taşıyıcıya Teslim

Taşıma bedeli ödenmiş olarak – CPT Carriage Paid to, malın, alıcı tarafından belirlenen taşıyıcıya veya alıcının belirlediği yerde teslim edilmesidir.

3.5.2.3. Taşıma Bedeli Ödenmiş Olarak

Taşıma bedeli ödenmiş olarak – CPT Carriage Paid to, malın, taşıyıcıya veya taraflarca kararlaştırılan yerde taşıyıcı tarafından belirlenen kişiye teslim edilmesidir. Satıcının taşıma ücretini ödemesi gerekir.

3.5.2.4. Taşıma Bedeli ve Sigorta Ödenmiş Olarak

Taşıma bedeli ve sigorta ödenmiş olarak - CIP Carriage and Insurance Paid to, mal, taşıyıcıya veya taraflarca kararlaştırılan yerde taşıyıcı tarafından belirlenen kişiye teslim edilir. Satıcı, taşıma ücretini ödemekle birlikte malların kaybolması veya hasar görmesi ihtimaline karşı sigorta teminat sözleşmesi de yapmalıdır. Bu teminat minimum risk üzerinden yapılır, alıcı ayrıca bir teminat isterse yazılı şekilde bildirmeli ya da kendi sigorta düzenlemelerini gerçekleştirmelidir.

3.5.2.5. Terminalde Teslim

Terminalde teslim - DAT Deivered at Terminal; malın, taraflarca belirlenen terminale veya varış noktasında alıcıya teslim edileceğini gösterir. Bu durumda satıcı, malların belirlenen teslim yerine getirilmesi ve tahliyesiyle ilgili tüm riskleri üstlenmektedir.

3.5.2.6. Belirlenen Yerde Teslim

Belirlenen yerde teslim - DAP Delivered at Place; malın satıcı tarafından, belirlenen varış yerinde hazır bulunan nakil vasıtalarına teslim edildiğini gösterir. Bu durumda satıcı, malların belirlenen yere getirilmesindeki tüm riskleri üstlenmektedir.

3.5.2.7. Gümrük

Gümrük - DDP Delivered Piad; malların alıcıya tüm gümrük prosedürleri tamamlanmış ve ücretleri ödenmiş şekilde teslimi anlamına gelmektedir. Satıcı, malları varış noktasında tahliye edilmeye hazır bulundurur. Satıcı, ithalat ve ihracat için tüm vergi ve harçları ödemekle ve diğer tüm gümrük işlemlerini yerine getirmekle yükümlüdür. Taşıma süresince meydana gelecek tüm hasar ve risklerden taşıyıcı sorumludur.

3.5.3. Deniz ve İç Su Yolu Taşımalarına Özgü Incoterms 2010 Kuralları

Deniz ve iç su yolu taşımalarına uygulanabilecek dört adet Incoterms 2010 kuralı bulunmaktadır.

3.5.3.1. Geminin Yanında Teslim

Geminin yanında teslim - FAS Free Alongside Ship; satıcının malı alıcı tarafından belirlenen geminin yanında teslimatı gerçekleştirmesidir. Teslimat geminin yanında gerçekleştirildiğinden, mallara ilişkin zarar alıcı tarafından karşılanır. İhracat formaliteleri ve alıcının belirlediği limandaki, yine alıcının belirlediği geminin yanına kadar olan nakliye masrafları satıcıya aittir.

3.5.3.2. Gemiye Yüklendiği Olarak Teslim

Gemiye yüklendiği olarak teslim (FOB - Free On Board), satıcının malları alıcının belirlediği gemiye teslim etmeyi taahhüt ettiği bir teslim şeklidir. Satıcı, malları nakliye yapılacak geminin güvertesine taşıyana kadar tüm sorumluluktan sorumludur. Mallar gemiye yüklendikten sonra, sorumluluk alıcıya geçer.

3.5.3.3. Mal Bedeli ve Navlun Ödenmiş Olarak

Mal bedeli ve navlun ödenmiş olarak - CFR Cost Freight; satıcının malları tedarik ederek gemiye yükleyeceği anlamına gelir. Navlun, belirtilen varış limanına ihraç etme ve gönderme masrafları satıcı tarafından ödenir. Malların gemiye yüklenmesiyle zarar ve ziyadan sorumluluk alıcıya geçer.

3.5.3.4. Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun Ödenmiş Olarak

Mal bedeli, sigorta ve navlun ödenmiş olarak (CIF - Cost, Insurance and Freight) ticaretinde, satıcı, CFR terimindeki yükümlülükleri aynen yerine getirir; ancak buna ek olarak, taşıma sırasında meydana gelebilecek zararlar için deniz sigortası sağlama yükümlülüğünü de üstlenir. Taşınan mal yolculuk sırasında, siparişin masraflarının, sigortasının ve navlunun satıcı tarafından ödendiğini gösterir. Yapılan sigorta, genellikle minimum risk üzerinden yapılır.

3.5.4. Incoterms Kurallarının Uyuşturucu İmal ve Ticareti Suçunun İşleniş Bakımından Değerlendirilmesi

Uluslararası sevkîyatların %90'ında kullanılan Incoterms 2010 kurallarında deniz ve iç su yollarında kullanılan FAS, FOB, CFR ve CIF; teslimat kuralları, zarar ve ziyadan sorumluluğun kimde olduğu, maliyetin kim tarafından karşılanacağı gibi hususları belirlemektedir. Tüm bu yollarda, alıcının taşınan eşyanın kendisine teslim anına kadar geçen süreçte taşınan üzerinde kontrolü ya da sorumluluğu bulunmamaktadır. Eşya satıcı tarafından temin edilmekte, taşımada kullanılacak gemiye götürülmesi, taşıyanın belirlenmesi ve ücretinin ödenmesi, eşyanın taşıyana teslimi, taşıyanın alıcının belirlediği

yere eşyayı teslim etmesi gibi ithalat/ihracat sürecine ilişkin tüm işlemler satıcının sorumluluğunda yapılmaktadır.

Tüm bu Incoterms 2010 kurallarında alıcı ve satıcıya getirilen farklı hak ve borçlar bulunmakla birlikte tümünün ortak tarafı, sözleşme konusu eşyanın temininden alıcıya teslimi anına kadar birçok aşamada zarar ve ziyadan sorumluluğun satıcı üzerinde olması ve alıcının bu aşamalarda eşya ile fiili bağı bulunmamasıdır. Alıcı, eşyanın kendisine teslimiyle birlikte eşyaya erişim sağlamak ve sorumluluk kendisine geçmektedir. Bu nedenle çoğu zaman alıcı, sipariş verilen eşyanın kendisine ne durumda teslim edeceğinden dahi bihaber durumdadır. Taşıma sürecinde tüm sorumluluk satıcıda olduğundan taşınanı koruma görevi de satıcıya aittir.

Son dönemlerde ise ithal edilen muz ve tropikal meyvelerin bulunduğu konteynerlere yerleştirilen kokainlerin ülkemizde tespiti ile birlikte, alıcı sıfatına sahip söz konusu ürünlerin tacirleri yargılanmakta ve çoğu zaman “*şüpheden sanık yararlanır ilkesi*” göz ardı edilerek ciddi yaptırımlara maruz bırakılmaktadır. Her ne kadar sözü geçen süreç ceza yargılamasına ilişkin olsa da sadece ceza yargılamasından ibaret değildir. Ülkemizde muz ve tropikal meyve ithalatı yapan şirket ve ilgililerinin ithal edilen meyveler ile teslim anına kadar hukuki ve fiili hiçbir bağı bulunmamaktadır. Teslim anına kadar tüm süreçte, söz konusu konteynerler satıcının kontrolü ve koruması altındadır.

Ceza yargılamasında da muz ve tropikal meyve ticaretinde kullanılan konteynerlerin sorumluluğunun kimde olduğu, fiilen ve hukuken konteynerler ile bağı bulunan kişiler araştırılmaksızın yalnızca ülkemizde bulunan, söz konusu ürünlerin ithalatçıları suçlanmakta ve failin kim olduğuna ilişkin kesin bilgi ve bulgular olmaksızın esasında mağdur sıfatına sahip olabilecek tacirler, fail sıfatıyla yargılanmaktadır. Bu durumun önüne geçmek için deniz ticaretinde hukuki sorumluluk, Incoterms kuralları, konteyner taşımacılığı gibi konular ayrıntılı şekilde ortaya konulmuş olup; tüm bu bilgilerin ceza yargılamasında, somut olayın tespiti için incelenmesi gerektiği kanısındayım.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

UYUŞTURUCU MADDE SUÇLARININ HUKUKİ BOYUTU

4.1. Uyuşturucu veya Uyarıcı Maddeler

Ülkemizde muz ve tropikal meyve ithalatçıları, limana gelen konteynerlerde uyuşturucu madde tespit edilmesi sebebiyle haksız soruşturma ve kovuşturma aşamaları geçirmektedir. İddianamede sevk maddesi olarak TCK'nın 188. maddesinde düzenlenen uyuşturucu veya uyarıcı madde imal ve ticareti suçu gösterilmektedir.

Mesleki güvenceye sahip olmayan muz ve tropikal meyve tüccarlarının söz konusu suçları işleyip işlemediği konusunda ciddi soru işaretleri olsa da çoğu zaman ceza hukukunun temel ilkesini oluşturan “*şüpheden sanık yararlanır ilkesi*” gözetilmeksizin tüccarlar hakkında, tutuklama ve mahkûmiyet kararları verilmektedir. Söz konusu ürünlerin ithalatçıları, ticari faaliyetlerini sürdürebilmek ve kâr gütmek amacıyla satışını yapmak istedikleri meyvelerin, kendilerine teslimini beklerken, yapılan denetimler neticesinde konteynerlerin gizli bölümlerinde veya yasal yükün yani meyve kolilerinin içerisinde kokain tespit edilmektedir.

Bu bağlamda, Türk Ceza Kanunu'nun 188. maddesinin birinci fıkrasında düzenlenen uyuşturucu veya uyarıcı madde ticareti suçunun unsurlarının somut olayda gerçekleşip gerçekleşmediği değerlendirilmelidir. Özellikle muz ve tropikal meyve ticaretiyle uğraşan kişilerin bu suç kapsamında sorumlu tutulup tutulamayacakları, hem hukuki hem de fiilî açıdan önem arz eden bir tartışma konusudur. Bu kişilerin yalnızca ticari faaliyet yürütüp yürütmedikleri, yoksa bu faaliyetlerin uyuşturucu madde ticareti için bir paravan olarak kullanılıp kullanılmadığı hususu, delillerin niteliğiyle doğrudan bağlantılıdır.

Dolayısıyla, elde edilen delillerin muz ve tropikal meyve tüccarlarının suçla bağlantısını ortaya koyup koymadığı ayrı bir değerlendirme gerektirir. Bu sorulara sağlıklı cevaplar verilebilmesi için öncelikle, uyuşturucu maddelerin tanımı, konteynerlerde tespit edilen kokainin kimyasal yapısı ve özellikleri, dünya genelinde uyuşturucu üretim merkezleri ve kaçakçılık güzergâhları ile uyuşturucu madde ticareti suçunun unsurlarının genel çerçevede ortaya konulması yerinde olacaktır. Bu çerçevede, muz ve tropikal meyve ticaretinin, suçla bağlantısının olup olmadığını tespit açısından sağlam bir hukuki değerlendirme zemini oluşturacaktır.

4.1.1. Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Kavramı ve Tanımı

Uyuşturucu veya uyarıcı madde, insanların merkezi sinir sistemi üzerinde etkiler yaratarak fizyolojik ve psikolojik tepkileri değiştiren kimyasal maddelerdir. Bu maddeler, genellikle keyif alma, rahatlama veya algı değişikliği gibi nedenlerle kullanılır. Bu tür maddeler, tarih boyunca farklı toplumlarda çeşitli amaçlar için kullanılmış olsa da zamanla bağımlılık, sağlık ve sosyal sorunları ile devletin ekonomisi yönünden ciddi riskleri beraberinde getiren bir sorun haline gelmiştir.

Uyuşturucu kavramı Türk Dil Kurumu (TDK) tarafından, uyuşturma özelliği olan, uyuşturan; hareketten, gereği gibi düşünmekten alıkoyan olarak tanımlanmıştır. Uyuşturucu madde ise; morfin, kokain, eroin, afyon, esrar gibi duylara uyuşukluk veren madde olarak tanımlanmaktadır⁸⁶.

Tezcan ve Dönmezer'e göre; uyuşturucu madde keyif veren, sarhoş eden, tutku yaratan veya uyanıklık veren ya da tahrik edici etkileri olan doğal ya da yapay maddelerdir.⁸⁷ Dünya Sağlık Örgütü'nün (DSÖ) uyuşturucu madde tanımı ise; *“bitkisel kökenli ya da sentetik olarak bulunup, merkezi sinir sisteminde fiziksel veya ruhsal bağımlılık etkilerine yol açan, bazı durumlarda tek konulu, bazı durumlarda ise çift konulu tutku yaratan bütün maddeler uyuşturucu madde sayılır”* şeklindedir⁸⁸.

Uyuşturucu madde, çeşitli doğal ve sentetik maddeleri kapsayan geniş bir terimdir. Geniş anlamda uyuşturucu madde, merkezi sinir sistemi üzerinde etkiler yaratarak keyif verici, sarhoş edici, bağımlılık yapıcı, uyanıklık artırıcı veya tahrik edici sonuçlara yol açabilir. Dar anlamda uyuşturucu madde ise; genellikle kontrol altına alınmış veya yasaklanmış olan, bağımlılık potansiyeli yüksek ve sağlık riski taşıyan maddeleri tanımlar. Özellikle kokain ile eroin, gibi maddeler bu kategoriye giren uyuşturucu maddelere örnek olarak verilebilir⁸⁹.

⁸⁶ **Türk Dil Kurumu**, <https://sozluk.gov.tr/>, e.t.: 22.09.2023; Özkan Özmen, “Uyuşturucu Veya Uyarıcı Madde Suçları”, **Yüksek Lisans Tezi**, Bahçeşehir Üniversitesi SBE, İstanbul 2009, s. 10.

⁸⁷ Durmuş Tezcan/Mustafa Ruhan Erdem/Murat Önok, **Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku**, 15. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara 2017, s. 511.

⁸⁸ A. Erdem Sevdin, “Uyuşturucu Madde Ticareti Suçu”, **Doktora Tezi**, Selçuk Üniversitesi SBE, Konya 2013, s. 113.

⁸⁹ Arzu Tuncer, “Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Ticareti ve Kullanılmasına İlişkin Suçlar”, **Yayınlanmış Doktora Tezi**, İstanbul Kültür Üniversitesi SBE, İstanbul 2011, s.6.

TCK’da hem uyuşturucu madde kavramı hem de uyarıcı madde kavramı kullanılmış ise de Kanunda açıkça bir tanıma yer verilmemiştir. Uyuşturucu ve uyarıcı madde arasında belirgin farklar bulunmaktadır. Uyuşturucu madde, insanın merkezi sinir sistemini etkileyerek zihinsel etkinliğini azaltır. Uyuşturucu madde kullanıcılarında genellikle dikkat dağılması, bilinç bulanıklığı ve duyarlılıkta azalma gibi etkiler gözlemlenir. Uyarıcı madde ise kişilerde uykusuz kalma eğilimine yol açabilir, aşırı dikkat ve hiperaktivite durumlarına neden olabilir ve kalp atış hızını artıracıcağı gibi ciddi yan etkilerle de ilişkilendirilebilir⁹⁰.

Uyuşturucu madde kullanımı, bireylerin fiziksel ve zihinsel sağlığını ciddi şekilde tehdit edebilir ve uzun süreli kullanım sonucunda bağımlılık geliştirme riski taşır. Bu nedenle, birçok ülke uyuşturucu maddelerin kontrol altına alınması ve yaygın kullanımının önüne geçilmesi için çeşitli yasal düzenlemeler ve tedbirler almaktadır. Aynı zamanda, toplumun bilinçlendirilmesi, tedavi ve rehabilitasyon hizmetlerinin sağlanması ve eğitim programlarının düzenlenmesi, uyuşturucu madde kullanımı ve bağımlılığı ile mücadelede önemli adımlar olarak kabul edilmektedir.

Uyuşturucu maddeler, tarihi süreç içerisinde başlangıçta tıp alanında tedavi amacıyla kullanılmış olsa da zamanla keyif verici etkileri nedeniyle yasadışı tüketim de başlamıştır. Bu tür maddelerin popülaritesinin artmasıyla birlikte, piyasada arz-talep dengesi oluşmuş ve uyuşturucu madde kaçakçılığı ve ticareti giderek yaygınlaşmıştır.

Uyuşturucu madde, başlangıçta tıbbi bir terim olarak kabul edilmesine karşın, günümüzde aynı zamanda hukuki bir öneme sahip bir kavram haline de dönüşmüştür⁹¹. Uyuşturucu ve uyarıcı maddeler bağımlılık yaratarak ve yoksunluk krizine neden olarak madde bağımlılarını yasadışı ticaretin müşterisi haline getirirken, uluslararası pazarın küreselleşmesine yol açmıştır. Uyuşturucu kartelleri özellikle bazı Güney Amerika ülkelerinde yönetimi ele geçirerek bu yasadışı ticarete devlet gücünden de yararlanmaktadır.

⁹⁰ Durmuş Tezcan, Uyuşturucu Maddelerin Yasadışı Ticaretini Önleyici Tedbirler, **Türk İdare Dergisi**, C. 59, S.374-377, İstanbul, 1987, s.39; Doğan Soyaslan, **Ceza Hukuku Özel Hükümler**, 6. Baskı, Legem Yayıncılık, Ankara, 2006, s.385; Durmuş Tezcan-Mustafa Ruhan Erdem-R. Murat Önok, **Uluslararası Ceza Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2009, s.511.

⁹¹ Sulhi Dönmezer, “Uyuşturucu Maddelerin Hukuk ve Kriminoloji ile İlgili Bazı Yönleri”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C: 36 (1-4), S:1-14 , İstanbul, 1971, s.1.

4.1.2. Uyuşturucu ve Uyarıcı Maddelerin Sınıflandırılması ve Çeşitleri

Uyuşturucu ve uyarıcı maddelerin çeşitliliği ve etkileri nedeniyle, bu maddelerin sınıflandırılması gereksinimi ortaya çıkmıştır. Uyuşturucu ve uyarıcı maddeler, genellikle birçok farklı etkiyi aynı anda içerebilen veya bir maddenin gösterdiği etkiyi, diğerinde tamamen farklı bir şekilde gösterebilen maddelerdir. Bu özellikleri nedeniyle, uyuşturucu ve uyarıcı maddeleri belirli bir etki sınıflandırmasına koymak, oldukça zordur. Bununla birlikte, uyuşturucu ve uyarıcı maddeler farklı sınıflandırmalara tabi tutulmaktadır.

Uyuşturucu maddeler, uyarıcı etkisi taşıyanları da dikkate alınarak fiziksel etkileri, elde ediliş biçimleri, sertlikleri, bağımlılık yapış özellikleri, kökeni ve şekilleri gibi çeşitli faktörlere bağlı olarak sınıflandırılmaktadır⁹². Uyuşturucu ve uyarıcı maddelerin sınıflandırılmasında tam bir birlik sağlanamasa da en yaygın kullanılan yöntem, maddelerin elde ediliş biçimlerine göre yapılan sınıflandırmadır. Bu sınıflandırmaya göre, maddeler doğal ve sentetik olmak üzere iki ana kategoriye ayrılır. Doğal uyuşturucu maddeler; doğal yöntemlerle bitkilerden elde edilen, uyuşturucu madde etkisi gösteren maddelerdir⁹³. Sentetik uyuşturucu maddeler ise çeşitli bileşiklerin laboratuvar ortamında kimyasal işlemlerle işlenerek elde edilen maddelerdir.

4.1.2.1. Afyon

Uluslararası adıyla “*Opium*” olan afyon; çeşitli kimyasal işlemlere tabi tutularak farklı uyuşturucu maddeler olan morfin, eroin, kodein gibi afyon türevleri üretilir⁹⁴. Afyon, tarih boyunca en eski kullanıma sahip uyuşturucu maddelerden biridir. Farklı yöntemlerle kullanılabilen bu madde; pipo, sigara, nargile gibi araçlarla tüketilebileceği gibi, hap şeklinde, sıvı içerisinde eritilerek veya şırınga edilerek de kullanılabilir⁹⁵.

Bu bitki aslen Güneydoğu Asya kökenlidir, ancak dünya genelinde farklı ülkelerde yetiştirilmektedir. Afyon üreticisi ülkeler arasında; “Altın Hilal” olarak bilinen coğrafyada bulunan İran, Pakistan ve Afganistan yer almaktadır. Bu ülkeler arasında,

⁹² Sevük, s.30

⁹³ Şener Güngör ve Ali Kınacı, **Öğreti ve Uygulama Boyutu ile Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerle İlgili Suçlar**, 1. Baskı, Yetkin yayınevi, Ankara 2001, s.44; Sevük, s.38; Yaşar, s.30.

⁹⁴ Ramazan Cengiz Derdiman, Uyuşturucu Maddeler Hakkında Genel Bilgi ve Uyuşturucu Maddelerle Mücadele Esasları, **Akademik Araştırmalar Dergisi**, S. 28, 2006, s.105.

⁹⁵ Erhan Günay, **Uygulamalı Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Suçları**, 4. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2007, s. 30.

Afganistan ana afyon üretici konumundadır ve uzun yıllardır dünyanın en büyük afyon üreticisi ve ihracatçısı olarak öne çıkmaktadır.

4.1.2.2. Esrar

Esrar, “*Cannabis sativa*” olarak bilinen hint keneviri bitkisinden elde edilen, kahverengi-yeşil çiçeklerin, sapların, tohumların ve yaprakların karışımından oluşan bir uyuşturucu maddedir⁹⁶. Bu bitki, esas olarak “*tetrahidrokanabinol*” (THC) adı verilen bir bileşik içerir, bu da esrarın psikoaktif etkisinin kaynağıdır.

Esrarın kullanımı dünya genelinde farklı kültürlerde binlerce yıldır devam etmektedir. Bu bitki, tıbbi, rekreasyonel ve dini amaçlar için kullanılmıştır. Ancak, modern tıp ve bilim, esrarın kullanımının bazı olumsuz etkilere ve bağımlılık potansiyeline sahip olduğunu göstermiştir.

Kenevir, dünya genelinde yetiştirilen bir bitkidir ve bu bitkiden elde edilen esrarın yasal durumu ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Uluslararası düzeyde, kenevirin yetiştirilmesi, satışı ve esrarın kullanımıyla ilgili yasal düzenlemeler, ülkelerin kendi yasalarına ve politikalarına bağlı olarak belirlenir.

Esrar, dünya genelinde neredeyse tüm coğrafyalarda ve çeşitli iklim koşullarında kolaylıkla üretilen bir madde olarak bilinmektedir⁹⁷. Gerçekleştirilen çalışmalar, Türkiye’de en yaygın olarak tüketilen uyuşturucu maddenin esrar olduğunu ortaya koymaktadır. Esrarın diğer maddelere göre daha düşük maliyetli ve erişimi daha kolay olması sebebiyle daha fazla tercih edilmektedir⁹⁸.

4.1.2.3. Morfin

Morfin, afyonun içerisinde yaklaşık %10 oranında bulunan ve son derece etkili uyuşturucu özellikleri taşıyan bir alkaloittir⁹⁹. Afyon ile morfin arasındaki etkiler benzer olsa da, morfin daha güçlü bir uyuşturucu madde olarak öne çıkmaktadır.

1803 yılında Alman Eczacısı Friedrich Serturmer, haşhaştan afyonu izole etmeye başarmıştır. Ardından afyondan baz morfini ve morfinden de ayırtmıştır. Yaptığı

⁹⁶ Mustafa Albayrak, “Kenevir Ekme Suçu Üzerine Düşünceler”, **Terazi Hukuk Dergisi**, C.3, S.18 Ankara, 2008, s.144.

⁹⁷ Fahrettin Kızıllı, **Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçları**, 1. Basım, Adalet Yayınları, Ankara, 2020, s.57, Nadi Şafak, **Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Ticareti Suçları**, 1. Basım, Yetkin Yayınları, Ankara, 2022 s. 30.

⁹⁸ Karagöz/Akdam, s.30.

⁹⁹ **Türk Dil Kurumu**, <https://sozluk.gov.tr/>, e.t.: 22.10.2023

deneyler sonucunda, bu maddenin hayvan denekleri üzerinde uyku etkisi yarattığını tespit etmiş ve bu farklı bulguyla hareket ederek, maddeye Yunan uyku tanrısının adından esinlenerek morfin adını vermiştir¹⁰⁰.

Morfin, başlangıçta kişide rahatlama, enerji artışı, ağrı ve acıların azalması gibi olumlu duygusal ve fiziksel etkiler yaratır. Ancak bu etkiler zamanla kaybolur ve yerini depresif bir ruh hali alır. Ayrıca, uykusuzluk, halsizlik, el titremesi, terleme, konuşma bozuklukları ve konsantrasyon güçlüğü gibi belirtiler de ortaya çıkabilir.

4.1.2.4. Eroin

Eroin, morfinin kimyasal yolla asetik asit anhidrit veya asetilklorür ile reaksiyona girmesi sonucu elde edilmektedir¹⁰¹. Eroin, morfin gibi alkaloitlerden basit laboratuvar işlemleriyle üretilebilir.

Eroin, ilk olarak morfin bağımlılığı tedavisinde kullanılmak amacıyla piyasaya sürülmüştür. Ancak, morfinden daha zararlı ve bağımlılık yapıcı olduğu anlaşıncı bu madde yasaklanmıştır. Tıbbi olarak, ağrıyı dindirme amacıyla da kullanılmış ancak daha etkili alternatif ilaçların geliştirilmesiyle birlikte kullanımı terk edilmiş ve nihayetinde yasaklanmıştır. Eroin üretimi; Myanmar ve Afganistan gibi ülkeler başta olmak üzere, geniş bir coğrafyada gerçekleştirilmektedir. Bu bölgelerden elde edilen eroin, özellikle Avrupa ve ABD'ye ticari amaçla sevk edilir¹⁰². Eroin kullanımı ise dünya genelinde yaygın bir sorundur ve birçok farklı ülkede görülmektedir.

4.1.2.5. Kodein

Afyondan elde edilen kodein maddesinin kimyasal özünü metilmorfin oluşturmaktadır¹⁰³. Kodein, kristal veya toz formunda bulunan, uyutucu ve keyif verici etkiler gösteren bir maddedir. Kodeinin alışkanlık yapma potansiyeli, uzun bir süre boyunca yüksek miktarlarda tüketilmesi gerektiği için düşüktür. Bu nedenle, kodein bağımlıları oldukça nadir görülür. Eroin bulamayanlar veya bağımlılığı sonlandırmak isteyen kişiler, genellikle bu maddeyi geçici olarak kullanma eğilimindedirler.

¹⁰⁰ Suat Çalışkan, **Tüm Yönleri İle Ticarete Yönelik Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Suçları**, 1.Baskı, Platon Yayınevi Yayınları, İstanbul 2021, s.725-726, Hasan Sınar, **Disiplinler Arası ve Ceza Hukuku boyutlarıyla Uyuşturucu Madde Bağımlılığı ve Ticaretiyle Mücadele**, Birinci Baskı, Lale Yayıncılık, Ankara, 2015, s.7

¹⁰¹ Şafak, s. 38.

¹⁰² Çalışkan s. 710.

¹⁰³ Çalışkan s.712.

Kodein ağız yoluyla veya enjeksiyonla alınır. Kodeinin etkileri arasında uyuşukluk, refleks azalması, iştah kaybı ve kabızlık vardır. Tıpta astım hastalarına öksürüğü azaltması için verilir. Ayrıca, ağrı kesici etkisi de bulunmaktadır. Fakat etkisi aspirinden yüksek, morfinden azdır. Kullanıcıların idrarlarında rastlanır.

4.1.2.6. Kokain

Kokain, Güney Amerika coğrafyasında yetişen koka bitkisinin yapraklarından elde edilen ve son derece bağımlılık yapıcı özelliklere sahip alkaloidlerden biridir¹⁰⁴. Ekim ayında ve sabahın erken saatlerinde toplanan koka bitkisinin yaprakları, güneşte kurutulduktan sonra damarlarından ayrılır. Daha sonra bu kurutulmuş yapraklar öğütülerek toz haline getirilir¹⁰⁵.

Kokusuz ve acı bir toz olan kokain, suda ve alkolde kolayca çözünen beyaz ve parlak renkli bir madde olarak bilinir. Kokain en yaygın olarak buruna enfiye gibi çekilerek tüketilir. Bunun yanı sıra, kokain içilerek veya şırınga aracılığıyla vücuda alınabilir. Bazı durumlarda kokainin sakız gibi çiğnenmesi için çeşitli maddelere karıştırıldığı da görülmüştür¹⁰⁶. Bu şekilde farklı tüketim yöntemleri, maddeyi vücuda alma sürecindeki farklılıkları da yansıtmaktadır.

Kokain kullanan kişilerde, göz bebeklerinin genişlediği, kandaki basınç seviyelerinin ve kalp atışlarının arttığı gözlemlenir. Ayrıca, vücut sıcaklığı da yükselir. Kullanıcılar, kendilerini oldukça enerjik ve dikkatli hissederler. Kokain tüketen bireylerde başlangıçta aşırı konuşma, keyiflenme, kıskançlık ve cinsel arzunun artması gibi etkiler görülebilir. Fakat zaman içerisinde; ruhsal dengesizlik, zihinsel faaliyetlerde azalma, mazoşist veya sadist davranışlar, erken bunama ve rahatsız edici hayaller gibi etkiler gözlemlenebilir. Kokain kullanıcıları, maddeye erişmek amacıyla suç işleme eğiliminde olabileceği gibi, madde kullanırken deneyimledikleri psikolojik durum nedeniyle de suç işlemeye yönelebilirler¹⁰⁷.

Koka bitkisi, Güney Amerika'nın And Dağları bölgesinde, özellikle Peru, Bolivya, Kolombiya ve Ekvador gibi ülkelerde doğal olarak yetişen bir bitkidir. Elde edilen

¹⁰⁴ Ankara Emniyet Müdürlüğü Narkotik Suçlarla Mücadele Şube Müdürlüğü, “Uyuşturucu Madde Türleri”, Ankara, 2015.

¹⁰⁵ İlhan Akbulut, Ülkemizde Uyuşturucu Maddeler Sorunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt: 55 Sayı: 3, 111-142, İstanbul, 1997, s.27; Şafak s.41

¹⁰⁶ Günal, s.26; Cengiz Ergen, Türk Ceza Hukukunda Uyuşturucu Madde Suçları, 1. Basım, Gaye Matbaacılık, Ankara 1988. s.131.

¹⁰⁷ Akbulut, s.127; Sevik, s.43.

kokain, bu ülkelerde üretildikten sonra dünya genelinde dağıtıldığı için diğer uyuşturucu maddelere göre daha yüksek bir piyasa fiyatına sahiptir.

4.1.2.7. Ecstasy

Ecstasy, bilimsel adıyla metilendioksimetefetamin (MDMA), amfetamin türevi sert bir sentetik uyarıcı maddedir. 1912 yılında başlangıçta böcek sokmalarının etkilerini hafifletmek için üretildiğine inanılan ecstasy, 1980'lerden sonra uyuşturucu olarak popülerlik kazanmıştır. Ecstasy çoğunlukla hap formunda tüketilirken, kapsül, toz veya sıvı şeklinde de bulunabilmektedir. Bu madde, insanları uyararak enerji artışı sağladığı gibi, halüsinasyonlar da oluşturabilir¹⁰⁸.

Bu madde, diğer sentetik uyuşturucular gibi, genellikle Avrupa merkezli üretim bölgelerinde üretilmektedir. Üretim ve tüketim açısından özellikle Belçika ve Hollanda gibi ülkeler ön planda yer almaktadır¹⁰⁹.

4.1.2.8. LSD

Lysergic Acid Diethylamide (LSD) maddesi, kişinin algılama sistemini değiştirebilen güçlü bir halüsinojen maddedir. LSD; arpa, buğday, çavdar ve mısır gibi tahıllarda bulunan zehirli bir mantar türü olan *Claviceps purpurea* tarafından üretilir. Çavdar mahmuzunun dış yüzeyi mor renkte iken iç kısmı eflatun ya da pembe renge sahiptir¹¹⁰.

LSD kullanan bireyler, halüsinasyonlar yaşayabilir; renkleri yoğun bir şekilde algılayabilir ve nesnelerin biçimleri değişebilir, hareket edebilir. Bunun yanı sıra, yer ve zaman algılamaları değişebilir ve sesleri bozulmuş bir şekilde duyabilirler.

4.1.2.9. Bonzai

Sentetik kannabinoid grubuna ait olan bu madde genellikle “*bonzai*” olarak bilinir. Bu madde, kenevir bitkisinin THC adı verilen kimyasal bileşimini taklit eden bir sentetik türdür. Özellikle, gençler arasında giderek yaygınlaşan ve tehlikeli sonuçlara yol açabilen bonzai, son yıllarda hem ülkemizde hem de dünya genelinde ciddi bir sorun haline

¹⁰⁸ Şahin Kurt ve Ela Kurt, **Uygulamada Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Suçları**, 1. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara 2007, s.39.

¹⁰⁹ Ögel, s. 51.

¹¹⁰ Kurt & Kurt, s.39; Ahmet Gündel, **Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Suçları**, 1. Basım, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2009, s. 27-29.

gelmiştir. Avrupa’da “*spice*” olarak adlandırılan bu madde, Türkiye’de “*bonzai*” olarak adlandırılmaktadır¹¹¹.

Bonzai, genel olarak esrar gibi sigara içine sarılarak kullanılmaktadır. Bunun yanı sıra, bu maddeyi kullanmak için bir düzenek kurularak buhar yoluyla soluma yöntemi de tercih edilmektedir.

Bu maddenin Türkiye’de kullanımının hızla artması ve ölümlerin meydana gelmesi sonucunda, 27.03.2015 tarihinde TCK’nın 188/4 maddesinde değişiklik yapılarak bonzai, nitelikli uyuşturucu maddeler arasına eklenmiştir. Böylece, bonzai ticareti yapan kişilerin cezalarında, artırımı gidilmiştir.

4.2. Dünya Üzerindeki Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Üretim Merkezileri ve Ticaret Rotaları

Dünya genelinde uyuşturucu ve uyarıcı madde üretimi, birçok ülkenin ekonomik, sosyal ve güvenlik sorunlarına yol açmaktadır. Bu maddelerin üretim merkezleri genellikle düşük gelirli veya istikrarsız bölgelerde yoğunlaşırken, küresel ticaret rotaları ise bu maddelerin dünya çapında yayılmasını sağlamaktadır. Uyuşturucu ve uyarıcı maddelerin üretimi, genellikle yasa dışı organizasyonlar tarafından kontrol edilen bölgelerde yoğunlaşmakta olup, bu maddelerin taşınması ve ticareti ise uluslararası suç şebekeleri tarafından organize edilmektedir. Bu durum, sadece ilgili ülkelerdeki halk sağlığını tehdit etmekle kalmayıp aynı zamanda küresel güvenlik, ekonomi ve hukuki düzen üzerinde de ciddi etkiler yaratmaktadır. Uyuşturucu ve uyarıcı madde ticaretinin boyutları, dünya genelindeki farklı coğrafi bölgelerdeki üretim merkezleri ve ticaret rotalarının izlenmesi ile daha iyi anlaşılabilir.

Uyuşturucu maddeyle mücadele çerçevesinde faaliyet gösteren uluslararası kurumlar arasında Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi (UNODC), Uluslararası Narkotik Kontrol Kurulu (INCB) ve Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığı İzleme Merkezi (EMCDDA) yer almaktadır. Söz konusu kuruluşlar tarafından hazırlanan raporlar ve ilgili dokümanlar, uyuşturucu sorununun küresel ve bölgesel boyutlarda ortaya çıkardığı sorunlar ve tehditleri ayrıntılı bir biçimde ele almaktadır. Söz konusu uluslararası kurumlar tarafından gerçekleştirilen analizlerde de Kuzey ve Orta Amerika,

¹¹¹ Hülya Karadeniz vd., “Sentetik Kannabinoid: Sokak Dilinde “Bonzai”, **Karadeniz Chemical Science and Technology**, C.1, S.1, Trabzon, 2017, s.2.

Doğu ve Güney Doğu Asya, Yakın ve Orta Doğu ile Orta ve Batı Avrupa bölgelerinin amfetamin tipi uyarıcıların kaçakçılığı konusunda öne çıktığı, Güney Amerika'nın kokain kaçakçılığında, Batı ve Güney Batı Asya'nın ise afyon ve türevleri kaçakçılığında temel çıkış ve üretim merkezleri olarak tespit edildiği görülmektedir.

Tezin ana konusunu konteyner taşımacılığı ile kokain ticareti oluşturması nedeniyle kokain maddesinin üretim merkezleri ile kullanılan ticari rotaların üzerinde ayrıntılı olarak üzerinde durulmuştur. Nitekim, Türkiye kokain kaçakçılığında hem transit hem de hedef ülke olarak etkilenmektedir.

4.2.1. Kokainin Üretim Merkezi

Kokain, koka bitkisinin yapraklarından elde edilmekte olup özellikle Güney Amerika'nın kuzey ve kuzeybatısında uzanan And Dağları'nda doğal habitatında yetişmektedir. Bu coğrafi sınırlılık, kokain üretim bölgelerinin çoğunlukla bu kıtada odaklanmasına neden olmuştur. Bu kapsamda koka bitkisinin, mevcut kaynaklara göre Güney Amerika dışında dünya genelinde başka bölgelerde yetiştirilmediği bilinmektedir.

Dünya çapında en yüksek kalitede ve en büyük kokain üretim hacmi kaydedilen ülke, Kolombiya olarak bilinmektedir. 2018 Dünya Uyuşturucu Raporu'na göre, 2017 yılında Kolombiya, dünya kokain üretiminin %70'ini tek başına gerçekleştirmiştir.

Beyaz Saray Ulusal Uyuşturucu Kontrol Politikası Ofisi tarafından 2021 yılında yayımlanmış olan ONDCP, And Dağları Bölgesinde Koka Yetiştiriciliği ve Üretimi Hakkındaki Verilere göre 2020 yılı kokain üretim potansiyeli Kolombiya'da 1010 ton, Peru'da 810 ton ve Bolivya'da 312 ton civarındadır¹¹².

COVID-19 pandemisinin 2020 yılında etkisine karşın, kokain üretimi ve ticareti rekor seviyelere ulaşmıştır. Bu yıl içinde 1.982 ton kokain üretimi gerçekleştirilirken, 2019 yılına kıyasla %4,5'lik bir artışla dünya genelinde 1.424 ton kokain ele geçirilmiştir¹¹³.

Avrupa'da 2017 yılından itibaren özellikle deniz limanlarında her yıl rekor seviyelerde kokain ele geçirilmektedir. 2020 yılında ise tarih boyunca kaydedilen en

¹¹² White House Office of National Drug Control Policy, ONDCP Releases Data on Coca Cultivation and Production in the Andean Region, 2021, <https://co.usembassy.gov/ondcp-releases-data-on-coca-cultivation-and-production-in-the-andean-region/>, e.t.: 24.09.2024.

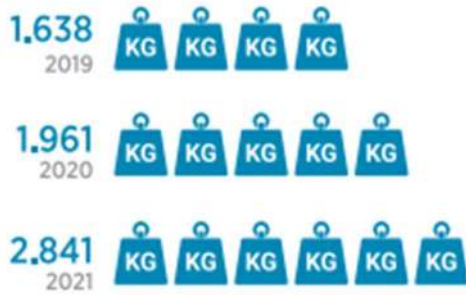
¹¹³ United Nations Office on Drugs and Crime, Global Report on Cocaine 2023, 2023, <https://www.unodc.org/>, s. 15.

yüksek miktar olan 214,6 ton kokain ele geçirilmiştir¹¹⁴. Belçika (70 ton), Hollanda (49 ton) ve İspanya (37 ton) tarafından ele geçirilen bu kokain miktarı, Avrupa genelinde yakalanan toplam kokainin %73'ünü oluşturmaktadır. Bu ülkelerin yanında, ayrıca İtalya (13,4 ton), Fransa (13,1 ton), Almanya (11 ton) ve Portekiz (10 ton) ve diğer ülkelerde de yüksek miktarda kokain ele geçirilmiştir. Aynı zamanda, geleneksel olarak kokain kaçakçılığı ve kullanımı ile özdeşleştirilmeyen Doğu Avrupa ülkeleri, Yunanistan (1,8 ton), Bulgaristan (1 ton), Polonya (3,9 ton) ve Türkiye (2 ton) tarafından da kokain ele geçirilmiştir. Bu durum, kokain sevkiyatlarının Avrupa'ya giriş yaptığı noktaların çeşitlenmekte olduğunu göstermektedir¹¹⁵.

Türkiye'de, 2021 yılında 2.961 kokain vakası yaşanmıştır. Yaşanan olaylar sırasında, 4.714 kişi yakalanmış ve toplamda 2.841 kg kokain ele geçirilmiştir.

Tablo 1

Türkiye'de yıllara göre ele geçirilen kokain miktarları



4.2.2. Kokain Ticaretinde Kullanılan Rotalar

Avrupa'da kokain iki farklı şekilde bulunmaktadır: yaygın olarak rastlanan kokain tozu ve daha nadir bulunan, sigara şeklinde içilebilen taş kokain. Kokain, Avrupa ve Orta Amerika'daki çeşitli çıkış noktalarından Avrupa'ya farklı yöntemlerle taşınmaktadır; bu yöntemler arasında yolcu uçakları, hava taşımacılığı, özel jetler, yatlar ve diğer küçük gemilerle taşıma bulunmaktadır. Özellikle, deniz yoluyla yapılan kaçakçılığın en büyük miktarları, konteynerler aracılığıyla gerçekleşmektedir. Karayipler, Batı ve Kuzey Afrika, kokainin Avrupa'ya taşındığı önemli transit bölgeleri olarak öne çıkmaktadır.

¹¹⁴ European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction, EU Drug Market: Cocaine, 2022, <https://www.emcdda.europa.eu/>, s. 4., e.t.: 10.06.2023.

¹¹⁵ European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction, EU Drug Market: Cocaine, 2022, <https://www.emcdda.europa.eu/>, s. 4., e.t.: 10.06.2023.

Uyuşturucu ve uyarıcı maddelerin üretiminin yoğun olduğu ülkelerden talebin yüksek olduğu ülkelere transferinde, Türkiye doğu ve batı arasında bir transit geçiş güzergahı olarak ön plana çıkmaktadır. Kısacası Türkiye, doğudaki ve batıdaki devletler arasındaki bağlantı noktası olarak uyuşturucu ve uyarıcı ticaretinde bir ara nokta, transit noktası olma özelliği taşımaktadır.

Türkiye, koka bitkisinin yetişmediği bir bölge olduğundan, kullanıma hazır hale getirilmiş kokainin kaçakçılığı, genel olarak deniz limanları üzerinden gerçekleştirilmektedir. Deniz yoluyla kokain kaçakçılığında en yaygın kullanılan yöntem ise konteyner taşımacılığıdır. İlk sevkiyatı gerçekleştiren kokainin çıkış noktası genellikle Güney Amerika ülkeleri arasında Venezuela, Kolombiya ve Ekvador gibi ülkelerdir.

4.3. Türk Ceza Kanunu’nda Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçu

Uyuşturucu veya uyarıcı madde imal ve ticareti suçu, Türk Ceza Kanunu’nun 188. maddesi kapsamında düzenlenmiştir. Bu suç tipi; uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin ruhsatsız ya da ruhsata aykırı şekilde imal edilmesi, ithal veya ihraç edilmesi, satılması, satışa sunulması, başkalarına verilmesi, sevk edilmesi, nakledilmesi, depolanması, satın alınması, kabul edilmesi ya da bulundurulması gibi fiilleri içermektedir. Suçun yaptırımı ise işlenen fiilin niteliğine, maddenin türü ve miktarına, suçun işlendiği yer ve zamana göre değişmekle birlikte, en az on yıl ve en fazla otuz yıl hapis cezası ile bin günden yirmi bin güne kadar adli para cezasıdır.

4.3.1. Genel Olarak Muz ve Tropikal Meyve Ticareti ile Gerçekleştirilen Kokain Ticareti

Ülkemizde muz ve tropikal meyve tüccarları, limana gelen konteynerlerde uyuşturucu madde tespit edilmesi durumunda, haksız olarak ceza yargılamasıyla karşı karşıya kalmaktadır. Tezin ana konusu konteyner taşımacılığı ile kokain ticareti oluşturmaktadır. Ortaya koymaya çalıştığım nokta ise haksız olarak yargılamaya maruz kalan ve çoğu zaman aleyhlerine herhangi bir somut delil olmaksızın ceza hukukunun temel ilkelerinden biri olan şüpheden sanık yararlanır ilkesine aykırı şekilde tutuklanmalarına ve neticeten mahkûmiyetlerine karar verilen muz ve tropikal meyve tüccarlarının, uyuşturucu madde ticareti ile herhangi bir bağlantılarının olmadığı durumlarda dahi, TCK’nın 188. maddesinde düzenlenmiş olan uyuşturucu veya uyarıcı madde ticareti ve imal suçunun faili olarak cezalandırılmalarıdır.

Bu kısımda, TCK'da yer alan uyuşturucu veya uyarıcı madde ticareti suçları, genel hatlarıyla irdelenecektir. İkinci kısımda ise TCK'nın 188/1 maddesi altında uyuşturucu veya uyarıcı madde imal, ithal ve ihraç etme suçun ayrıntılı bir biçimde ele alınacaktır. Tezin ilerleyen bölümünde TCK'nın 188/3 maddesiyle düzenlenmiş olan satma, satışa sunma, başkalarına verme, nakletme, sevk etme, depolama, satın alma, kabul etme ve bulundurma suçlarına kısaca temas edilecektir.

4.3.2. Kavram

Uyuşturucu veya uyarıcı madde suçları, TCK'nın İkinci Kitabının “Topluma Karşı Suçlar” başlıklı Üçüncü Kısım ve Kamunun Sağlığına Karşı Suçlar başlıklı Üçüncü Bölümünde “Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Ticareti ve İmal” başlıklı 188. maddesinde düzenlenmiştir.

TCK'nın 188/1 maddesinde uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri ruhsatsız veya ruhsata aykırı olarak imal, ithal veya ihraç etmek suç olarak düzenlenmişken, 188/3 maddesinde uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri ruhsatsız veya ruhsata aykırı olarak satma, satışa arz etme, başkalarına verme, sevk etme, nakletme, depolama, satın alma, kabul etme ve bulundurma suç olarak düzenlenmiştir.

TCK'nın 188.maddesinden de anlaşılacağı üzere, uyuşturucu veya uyarıcı madde ticareti, kanun koyucu tarafından ülkeler arasında ve ülke içinde olmak üzere iki ayrı suç tipi olarak düzenlenmiştir. Dış ticaret suçunun seçimlik fiilleri ihracat veya ithalattır. İç ticaret suçunun fiilleri ise, başkalarına verme, satışa arz etme, sevk etme, nakletme, satın alma, satma, depolama, bulundurma ve kabul etmek şeklinde belirlenmiştir¹¹⁶.

TCK'nın 188. maddesinin başlığı, uyuşturucu veya uyarıcı madde imal ve ticaretidir. Madde başlığında geçen “*ticaret*” sözcüğünün, madde içinde düzenlenen suçların tamamını kapsayıp kapsamadığı tartışmalıdır. Genel olarak bilindiği üzere, ticaret; üretilen malların tüketim alanına sevk, üretim ile tüketim arasındaki aracılık ve değişim faaliyetlerini ifade eder¹¹⁷. Ticaretin unsurlarından en önemlisi; değişimin para veya onun yerini tutan değerlerle olmasıdır. TCK'nın 188. maddesinin başlığındaki “*ticaret*”

¹¹⁶ Hamide Zafer vd., *Genel Tehlike Yaratın Çevreye Karşı ve Kamunun Sağlığına Karşı Suçlar*, C. 5, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 316.

¹¹⁷ Sabih Arkan, *Ticari İşletme Hukuku*, 8. Bası, Ankara 2006, s.1

sözcüğünün, suçu meydana getiren farklı fiilleri tam olarak kapsamadığı ifade edilebilir¹¹⁸.

TCK'nın 188/3 maddesinde belirtilen satış, satışa arz ve satın alma eylemleri, failin ticari amacıyla hareket ettiği fiilleri ifade ederken; sevk, nakletmek ve depolama eylemleri, ticari amaçla gerçekleştirilebileceği gibi yardım veya farklı hedeflere yönelik olarak da icra edilebilir¹¹⁹.

Muz ve tropikal meyve ithalatçıları açısından, malın alıcısı olarak uyuşturucu veya uyarıcı madde ticareti suçunun unsurlarının oluşup oluşmadığı, eğer oluşuyorsa hangi fıkra kapsamında yargılanmaları gerektiği ve gemi kaptanının neden sorumlu tutulmadığı gibi konuları daha iyi anlayabilmek için, özellikle TCK'nın 188/1. maddesinde düzenlenen uyuşturucu veya uyarıcı madde ithalatı suçunun unsurlarını incelemekte fayda vardır.

4.3.3. Korunan Hukuki Yarar

Uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin imal ve ticareti suçu TCK'nın İkinci Kitap Üçüncü Kısımında “Topluma Karşı Suçlar” başlığı altında “Kamunun Sağlığına Karşı Suçlar” Bölümünde düzenlenmiştir. Ceza hukukunda uyuşturucu veya uyarıcı madde ticareti ve madde kullanımının suç olarak tanımlanmasının temel amacı, bireyleri bu maddelerin zararlarından korumakla birlikte, toplumun geleceğini, ortak değerlerini, ahlakını ve genel sağlığını, yani kamu sağlığını korumaktır¹²⁰.

Uyuşturucu veya uyarıcı madde üretimi ve ticareti suçları, TCK'da kamunun sağlığına karşı işlenen suçlar arasında yer almasının temel nedeni, bu suçların toplum sağlığına ciddi tehditler oluşturması ve uluslararası boyutta geniş etkilerinin bulunmasıdır. Mağdurları belirsiz olabilen bu suçlar, ancak uyuşturucu madde ticaretinin toplumu oluşturan bireylerin ve gelecek nesillerin sağlığını tehdit eden, aynı zamanda uyuşturucu salgınına yol açabilen yasadışı bir faaliyet olması nedeniyle, ceza hukukundaki yerini ve önemini belirlemektedir.

¹¹⁸ Mehmet Zülfü Öner, Türk Ceza Hukukunda Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçları, **Yayınlanmış Doktora Tezi**, Ankara Üniversitesi SBE, Ankara 2010, s. 65.

¹¹⁹ Yusuf Yaşar, **Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçları**, 1. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara 2019, s. 224.

¹²⁰ Akbulut, s.113; Zafer, s. 105.

Uyuşturucu ve uyarıcı maddelerin potansiyel tehlikeleriyle mücadele amacıyla ilk olarak bu maddelerin üretimi, ithalat veya ihracatı engellenmeye çalışarak ülkeye girişinin veya çıkışının kısıtlanması öngörülmüştür. Ancak, bu tür önlemlerin yetersiz kalması nedeniyle TCK'nın 188/3 maddesi kapsamındaki yasaklayıcı fiiller aracılığıyla bu maddelerin ruhsatsız veya izne aykırı olarak dolaşımının ülke içinde engellenmesi hedeflenmiştir¹²¹.

4.3.4. Suçun Konusu

Uyuşturucu ve uyarıcı madde imal ve ticareti suçunun konusunu, kokain ticaretinin de içinde olduğu uyuşturucu veya uyarıcı maddeler oluşturmaktadır.

TCK'da uyuşturucu veya uyarıcı maddelerle ilgili doğrudan bir tanımlama yapılmamış ve hangi maddelerin bu kapsama girdiği belirtilmemiştir. Bunun nedeni, TCK'nın 188. maddesinin gerekçesinde de açıklandığı gibi, uyuşturucu ve uyarıcı maddelere benzer etkilere sahip ilaçlar ile sürekli kimyasal değişikliklerle üretilen farklı türdeki sentetik maddelerin kötüye kullanımının cezalandırılması yoluyla güçlü bir toplumsal savunma oluşturulmak istenmesidir. Bu yaklaşım, psikotrop madde tanımına giren, uyuşturucu ve uyarıcı etkiler gösteren veya bağımlılık yaratan tüm maddelerin suçun konusu olmasını sağlar. Psikotrop maddeler ise, temel olarak ruh halini değiştiren doğal veya sentetik kimyasal maddeler olarak tanımlanabilir.

4.3.5. Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal İthal veya İhraç Suçu

TCK'nın 188. maddesinin birinci fıkrasına göre, *“Uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri ruhsatsız veya ruhsata aykırı olarak imal, ithal veya ihraç eden kişi, yirmi yıldan otuz yıla kadar hapis ve ikibin günden yirmibin güne kadar adli para cezası ile cezalandırılır.”*

Uyuşturucu veya uyarıcı madde imal, ithal veya ihraç suçunun maddi unsurunun hareket kısmını uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri ruhsatsız veya ruhsata aykırı olarak imal, ithal ve ihraç etme fiilleri oluşturmaktadır.

TCK'nın 188. maddesinde yer alan uyuşturucu veya uyarıcı madde imal, ihraç ve ithal suçu, ceza hukukunda soyut tehlike suçları olarak nitelendirilen bir özellik taşımaktadır. Soyut tehlike suçları kapsamında, eylemin gerçekleştiği anda somut bir tehlike

¹²¹ Yusuf Yaşar, **Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçları**, 1. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara 2019, s. 225; Şafak, s. 103.

oluşmasına gerek duyulmamaktadır. Eylem, icrai veya ihmali hareketle gerçekleştirilebilir. Kanun koyucunun tehlike suçlarını düzenlemesindeki amaç, uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanımına benzer tehlikelerin, bireylere ve topluma yöneltebileceği zarar riskine karşı önlem almaktır.

TCK'nın 188. madde kapsamında düzenlenen suçlar seçimlik hareketli suçlardır. Söz konusu hareketlerden herhangi birinin gerçekleştirilmesi, suçun oluşması için yeterlidir. Kanunda belirtilen farklı hareketlerden biri ya da birden fazlasının gerçekleştirilmesi tek bir suç oluşturur. Örneğin, bir failin Türkiye'de veya yurtdışında uyuşturucu veya uyarıcı madde imal etmesi, aynı zamanda Türkiye'ye ithal etmesi veya Türkiye'den ihraç etmesi durumunda, TCK'nın 188/1 maddesi bir kez uygulanır¹²².

4.3.5.1. İmal Etme

TCK'nın 188/1 maddesinde belirtilmiş olan ilk seçimlik hareket imaldır. Söz konusu maddede “imal” kavramı tanımlanmamıştır. Sözlük anlamında imal; ham maddeyi işleyip mal üretme anlamına gelmektedir¹²³. İmal kavramınınim öğretide ve farklı sözleşmelerde çeşitli tanımlarına rastlanmaktadır.

1961 Tarihli Uyuşturucu Maddelere Dair Tek Sözleşmesi'nin Tanımlar başlıklı 1. maddesinde imal; “İstihsal hariç, uyuşturucu madde elde edilmesini mümkün kılan bütün işlemleri ifade eder ve uyuşturucu maddelerin arıtılması ve diğer uyuşturucu maddelere dönüştürülmesi işlemlerini kapsar.” şeklinde tanımlanmıştır.

1971 Tarihli Psikotropik Maddeler Sözleşmesinin 1. maddesinin (i) bendinde ise imal; “psikotrop maddelerin elde edilebileceği tüm İşlemler demek olup psikotrop maddelerin arıtılması ve diğer psikotrop maddelere dönüştürülmesini de kapsar. Deyim aynı zamanda eczanelerde reçeteyle yapılan preparatların yapılmasında içine alır.” şeklinde ifade edilmiştir.

Görüldüğü üzere, hangi durumların imalat kapsamına girdiğini belirlemek oldukça karmaşıktır. Ancak, imalat kavramı; bir uyuşturucu veya uyarıcı maddeyi kullanılabilir hale getirme, maddeyi arıtma, yoğunlaştırma veya uygun araçlar ve yöntemlerle kimyasal işlemler gerçekleştirerek yeni bir madde oluşturma yahut mevcut olan maddenin dönüşümünü sağlama faaliyetleri olarak açıklanabilir.

¹²² Tezcan/Erdem/Önok, s.600.

¹²³ Türk Dil Kurumu, <https://sozluk.gov.tr/>, e.t.:06.12.2020.

Uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin özelliğinde hiçbir değişiklik yapmadan gerçekleştirilen eylemler, imalat tanımına dâhil edilmez. Bir uyuşturucu veya uyarıcı madde imalinden bahsedebilmek ancak maddenin özelliğinde değişiklik olduğu takdirde mümkündür. Örnek ol, kenevir bitkisinin çiçeklerinin ufalanması gibi faaliyetler imalat kapsamına dâhil edilmez. Aynı şekilde, maddenin sadece fiziksel yapısında meydana gelen değişiklikler veya madde üzerinde gerçekleştirilen arındırma işlemleri, imal suçunun eylem unsuru olarak kabul edilmemektedir¹²⁴.

Uyuşturucu veya uyarıcı madde özellikleri taşıyan bitkiler, örneğin afyon, kenevir ve koka bitkileri, bilimsel ve teknik faaliyetler içermeyen ekim, toplama veya depolama işlemleri ile uyuşturucu veya uyarıcı maddelere dönüşüm ya da ayrıştırma gibi kimyasal değişiklikleri içermeyen işlemlerden oluşmaktadır. Bu nedenle, uyuşturucu veya uyarıcı madde niteliği taşıyan bitkilerin ekimi ve bu bitkilerle yapılan tarımsal faaliyetler, Türk Ceza Kanunu'nun 188/1. maddesi kapsamında imal suçu olarak değerlendirilmemelidir. İmalat kısaca; iki maddeyi kimyasal reaksiyona sokarak uyuşturucu madde üretilmesi, mevcut doğal veya sentetik uyuşturucu maddelerin farklı bir yöntemle başka türe dönüştürülmesi, bir uyuşturucu maddenin belli yöntemlerle saflaştırılması veya güçlendirilmesi gibi işlemleri içerebilir.

Buna karşılık; Yargıtay 10. CD, 12.11.2020 Tarihli ve 2020/13576 E., 2020/7350 K. Sayılı İlamında; TCK'nın 192/1 mad. gereğince "uyuşturucu madde imal etme" suçundan ceza verilemeyeceği, sanığın aracında ve bilinen adresinde yapılan aramada ele geçirilen maddeler sebebiyle sabit olan eyleminin TCK'nın 188/3. maddesine göre "uyuşturucu madde ticareti yapma" suçunu oluşturduğu gözetilmeden, bu suç yerine "uyuşturucu madde imal etme" suçundan mahkûmiyet hükmü kurulması yasaya aykırı olduğunu kabul edilmiştir¹²⁵.

4.3.5.2. İthal Etme

TCK'nın 188/1 maddesinde düzenlenen diğer bir seçimlik hareketli suç, uyuşturucu ve uyarıcı madde ithal suçudur. Kanun koyucu tarafından ithal kavramı tanımlanmamış

¹²⁴ Yaşar, s. 127.

¹²⁵ Yargıtay 10. CD., T. 12/11/2020, E.13576, K.7350 **Kaynak:** <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 12.11.2023.

olup sözlük anlamına göre ithal; içine alma, bir ülkeye başka ülkelerden mal getirme veya satın alma, başka ülkelerden alınan mal olarak tanımlanmıştır¹²⁶.

Uyuşturucu Maddelere Dair 1961 Tek Sözleşmesinin 1. maddesinin m bendinde ithal; *“her biri özel anlamıyla birlikte uyuşturucu maddelerin maddeten bir memleketten diğerine veya aynı memleketin bir ülkesinden diğerine nakledilmelerini”* olarak tanımlanmıştır.

1971 Psikotropik Maddelere İlişkin Sözleşme’nin ithali ihraçla birlikte tanımayan 1. Maddesinin h bendi ise; *“kendi özel anlamı gereğince bir psikotrop maddenin bir ülkeden başka bir ülkeye göre fiziksel olarak aktarılması”* şeklindedir¹²⁷.

TCK’nın 188/1 maddesi anlamında ithal ise, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin, yurt dışından, Türkiye’ye, siyasi sınırlarının herhangi bir yerinden, sokulmasıdır¹²⁸. Uyuşturucu veya uyarıcı madde ithal etme kısacası; uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin izinsiz bir şekilde Türkiye’nin kara, hava, deniz sınırlarından içeriye her ne surette olursa olsun sokulması işlemidir.

İthal suçunun oluşumu açısından, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin ülkeye kara, deniz veya hava yoluyla sokulması dışında, bu tür maddelerin taşınmasında otomobil, tren, gemi, uçak gibi araçların kullanılması veya maddeyi posta yoluyla göndermek veya yaya olarak getirmek gibi yöntemlerinin kullanılması, hatta bu maddelerin insan vücudu üzerinde veya vücut boşluklarında taşınması önemli değildir. İthal hareketi bakımından, kural olarak yasaklanan maddelerin, ülke sınırlarına girmesiyle suç tamamlanmış olmaktadır¹²⁹.

İthal etme suçu, TCK’nın 188/3 maddesinde yer verilen uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri ruhsatsız veya ruhsata aykırı olarak ülke içinde satma, satışa arz etme, başkalarına verme, sevk etme, nakletme, depolama, satın alma, kabul etme, bulundurma suçları ile benzerlik göstermektedir. Her iki suç birbirinden ayırmak için somut olayın özelliklerini incelemek gerekmektedir. Burada incelenmesi gereken husus failin kastıdır. Şayet fail, uyuşturucu maddeyi gizlemeden gümrük görevlilerine kendi isteğiyle bilgi

¹²⁶ Türk Dil Kurumu, <https://sozluk.gov.tr/>, e.t.:17.06.2021.

¹²⁷ Ertekin Aksüt, *Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçları (TCK m.188)*, 1. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara 2020, s. 93.

¹²⁸ Aksüt, s. 92.

¹²⁹ Tezcan/Erdem/Önok, s. 646; Kızıllı, s.174-175.

verirse, ithal etme kastı olmadığından dolayı, TCK'nın 188/3 kapsamındaki nakletme ve bulundurma suçlarından cezalandırılmalıdır¹³⁰. Yurt dışından gelen ve üzerinde uyuşturucu veya uyarıcı madde bulunan bir kişi; henüz beyan gerektiren aşamaya, yani gümrük alanına gelmeden yakalanırsa, bu noktada, failin yasaklı maddeyi ülkeye sokma niyeti, yani “*ithalat niyeti*” tespit edilemeyeceğinden dolayı, ithalat suçuyla ilgili teşebbüs hükümleri dahi uygulanamaz. Ancak, burada da failin hareketi aynı zamanda TCK'nın 188/3 maddesinde gösterilen herhangi bir fiile uyduğu takdirde sorumluluk bu fıkra hükümlerine göre belirlenmelidir¹³¹.

Buna karşılık, Yargıtay 10. CD, 04.12.2014 tarihli ve 2014/9646 E., 2014/13325 K. Sayılı İlamında; Sanığın ele geçirilen esrarı İran'dan getirdiğini belirterek, ikrarı ile görevlilerin bilgisi olmadığı aşamada ithal suçunun ortaya çıkmasını sağladığı anlaşıldığından, bu suçtan TCK'nın 192/1. mad. uyarınca hakkında cezaya hükmolunamayacağı ancak, sanığın eyleminin uyuşturucu madde ticareti yapma suçunu oluşturacağı gözetilmeden yazılı şekilde hüküm kurulmasının yasaya aykırı olduğunu kabul etmiştir.¹³²

Türkiye, coğrafi konumu gereği transit geçiş ülkesi olarak önem taşımaktadır. Bu bağlamda, Türkiye üzerinden transit olarak taşınan uyuşturucu maddenin ülke içinde bırakılacağına dair herhangi bir somut delil olmadığında, olayın ithalat yerine nakliyat olarak nitelendirilmesi gerekmektedir. Gerçekten de failin transit olarak taşınan uyuşturucu veya uyarıcı maddeyi ülke içinde bırakma niyeti açıkça anlaşılmıyorsa ve böyle bir kastı kanıtlayacak herhangi bir delil mevcut değilse, ithalat suçu da oluşmayacaktır¹³³.

Buna karşılık, Yargıtay 10. CD, 12.01.2023 tarihli ve 2021/4816 E., 2023/173 K. Sayılı İlamında; söz konusu suça ilişkin iddianame, sanığın uyuşturucu madde ithal ettiğinden bahisle açılmış ise de sanığın uçuş bilgilerine göre ülkemiz üzerinden transit yolcu olarak geçtiği, Brezilya'dan Barcelona'ya gidecek olduğu anlaşılmakla sanığa

¹³⁰ Ruhi, s.42; Fahrettin Kızıllı, s.176.

¹³¹ Kızıllı, s.175-176.

¹³² Yargıtay 10. CD., T. 02/12/2014, E. 9646, K. 13325 **Kaynak:** <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 15.11.2023.

¹³³ Tezcan /Erdem/Önok, s.646.

tanınan ek savunma çerçevesinde uyuşturucu nakletme suçunu işlediği kabul edilmiştir¹³⁴.

Yukarıda belirtildiği gibi, koka bitkisi yalnızca Güney Amerika'da yetişmektedir. Kokain, üretiminin en yoğun olduğu Güney Amerika ülkelerinden, talebin yüksek olduğu diğer ülkelere transfer edilirken, Türkiye, doğu ile batı arasında kritik bir transit geçiş güzergâhı olarak öne çıkmaktadır. Kokainin üretim merkezleri ve ticari rotaları incelendiğinde, genellikle deniz yoluyla konteynerler aracılığıyla dolaşıma sokulduğu görülmüştür. Bu ülkelerde faaliyet gösteren “*kokain kartelleri*” adı verilen örgütler, limanlarda uyuşturucu maddeleri konteynerlere yükleyerek çeşitli teknikler kullanarak alıcılara ulaştırmayı amaçlamaktadır. Ancak, bazı durumlarda alıcılar kokaini teslim alamamakta ve bu durumda kokainin bulunduğu konteyner Türk limanlarına ulaşmaktadır. Özellikle yaş meyve ve sebze ithalatçıları gibi masum kişiler, bu tür durumlarla sıkça karşılaşmakta ve haksız yargılamaya maruz kalmaktadır. Kâğıt üzerinde kokainin alıcısı gibi gözüken tacirler hakkında soruşturma başlatılarak çoğu zaman uyuşturucu veya uyarıcı madde suçundan iddianame düzenlenmektedir. Nitekim, sadece görünüşte kokainin, yaş meyve ve sebze ithalatçıları tarafından ülkeye getirildiği düşünülmemelidir; aynı zamanda bu tacirlerin kokainden haberdar olup olmadıkları, konteynerler üzerinde herhangi bir fiili tasarruf hakları olup olmadıkları, kokaini ithal kastı gibi hususlar da gözetilmelidir.

4.3.5.3. İhraç Etme

TDK'ya göre ihraç kelimesi; çıkarma, dışarıya atma ve yurt dışında mal satma şeklinde tanımlanmıştır. TCK'nın 188/1 maddesi kapsamında ihraç, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin yasadışı yollarla yurtdışına çıkarılmasıdır.

Uyuşturucu Maddelere Dair 1961 Tek Sözleşmesinin 1. maddesine göre, ihraç; “*uyuşturucu maddelerin, maddeden bir memleketten, diğerine veya aynı memleketin bir ülkesinden diğerine nakledilmesi*” şeklinde tanımlanmıştır. Yine 1971 Psikotropik Maddelere İlişkin Sözleşme'nin 1. maddesinin h bendinde ihraç ithal ile birlikte, “*kendi özel anlamı gereğince, bir psikotrop maddenin, bir ülkeden başka bir ülkeye, fiziksel olarak aktarılması*” şeklinde açıklanmıştır.

¹³⁴ Yargıtay 10. CD., T. 12/01/2023, E. 4816, K. 173 **Kaynak:** <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 14.11.2023.

İthal suçunda olduğu gibi ihraç suçunda da uyuşturucu veya uyarıcı madde; kara, hava veya deniz yoluyla yurt dışına çıkarılması, bu maddelerin taşınmasında otomobil, uçak ya da herhangi başka bir aracın kullanılması, bireyin uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri kendi üzerinde taşıması veya kargo aracılığıyla göndermesi bakımından fark etmemektedir¹³⁵.

İhraç eylemiyle ilgili olarak uyuşturucu veya uyarıcı maddenin türü, suçun oluşumu açısından ikincil bir rol oynamakla birlikte, cezanın belirlenmesinde dikkate alınır. İhraç suçunun gerçekleşmesi için uyuşturucu veya uyarıcı maddenin hangi yöntemle, hangi kaynaktan, ne şekilde ülke sınırlarını açtığı hususu önem arz etmez. Benzer şekilde, ihraç suçuyla bağlantılı olarak ele geçirilen uyuşturucu veya uyarıcı maddenin, failin bunları sadece kullanma amacı dışında bir niyetle taşıdığının kanıtlanması gerekir. Aksi takdirde, TCK'nın 191. maddesinde tanımlanan kullanma veya bulundurma suç oluşacaktır¹³⁶.

Öğretide ihraç suçunun oluşması için uyuşturucu veya uyarıcı maddeyi Türk sınırlarının dışına çıkarmaya yönelik icra hareketlerinin başlaması ve gümrük noktalarında memura karşı yanlış beyanlarda bulunulması veya gerçeği gizlemek amacıyla hareket edilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Gümrük sahasına girmeden önce uyuşturucu maddenin ele geçirilmesi durumunda sevk veya nakletme suçunun; gümrük noktalarında yetkili memura gerçeğe aykırı beyanda bulunulduktan sonra ülke sınırını geçmeden önce uyuşturucu veya uyarıcı maddenin ele geçirilmesi durumunda ise ihraca teşebbüs suçunun meydana geleceği, ihraç suçunun tamamlanabilmesi için maddenin ülkeden çıkarılması gerektiği vurgulanmıştır¹³⁷.

İhraç eyleminin transit geçişlerde ve failin kendi kişisel kullanım amacıyla işlendiği durumlarda, failin cezai sorumluluğuna da değinilmelidir. Bu bağlamda, ithal eylemi ile ilgili olarak yapılan açıklamalar, ihraç suçu açısından da geçerli olup transit geçişlerde; failin kastının ihraç olduğunu belirlemek mümkün değilse ve bu yönde herhangi bir somut delil bulunamıyorsa, eylemi nakletme olarak değerlendirilmektedir.

Buna karşılık, Yargıtay 10. CD, 14.09.2022 tarihli ve 2020/6652 E., 2022/9081 K. Sayılı İlamında; Uyuşturucu veya uyarıcı maddenin gümrük kapısı olan yerlerden yurt

¹³⁵ Kıldıl, s.183.

¹³⁶ Kurt, s. 50; Günal, s. 92; Birsan Elmas, **Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Suçları**, 6. Baskı, Adalet Yayınları, İstanbul 2016, s. 39.

¹³⁷ Günal, s.91; Ergin Ergül, **Uyuşturucu Maddeler ve Suçları**, 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 1997, s.143; Güngör/Kınacı, s. 190.

dışına çıkarılması amaçlandığında, ihraç suçunun icra hareketinin gümrük memuruna beyanla başlayacağı; somut olaylarda uyuşturucu madde sanık tarafından kargo şirketlerine teslim edildikten sonra, gümrük memurlarına beyan aşamasına gelmeden önce uyuşturucu maddenin ele geçirildiği, böylece uyuşturucu madde ihraç etme suçunun icra hareketi başlamadığından bu suça teşebbüsün kabul edilemeyeceği, sanığın sabit olan fiilinin tamamlanmış “uyuşturucu madde nakletme” suçunu oluşturduğu gözetilmeden, sanık hakkında bu suç yerine “teşebbüs aşamasında kalan uyuşturucu madde ihraç etme” suçundan mahkûmiyet hükmü kurulması sebebiyle fazla ceza tayini yasaya aykırı olduğunu kabul etmiştir¹³⁸.

4.3.6. Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçunun Diğer İşleniş Biçimleri

TCK’nın 188. maddesinin üçüncü fıkrasında düzenleme alanı bulan suçların hareket unsurlarını, uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri ruhsatsız veya ruhsata aykırı olarak ülke içinde satmak, satışa arz etmek, başkalarına vermek, sevk etmek, nakletmek, depolamak, satın almak, kabul etmek ve bulundurmamak eylemleri oluşturmaktadır. Zira, çoğu zaman ithal veya ihraç etme suçunun unsurları oluşmayıp nakletme, sevk etmek ve bulundurmamak suçunun unsurları oluşmaktadır.

Buna karşılık, Yargıtay 10. CD, 08.02.2023 tarihli ve 2022/11455 E., 2023/858 K. Sayılı İlamında; sanığın uyuşturucu maddeleri İran’dan ülkeye soktuğuna dair kuşku sınırlarını aşan yeterli ve kesin delil bulunmadığı, ancak eylemlerinin nakletmek suretiyle “uyuşturucu madde ticareti yapma” suçunu oluşturduğundan, sanık hakkında suç niteliğinde hataya düşülerek yazılı şekilde “uyuşturucu madde ithal etme” suçundan mahkûmiyet hükümleri kurulmasına kanaat getirilmiştir¹³⁹.

TCK’nın 188/3 maddesinde düzenlenen suç seçimlik hareketli bir suç olup, maddede belirtilen fiillerden birinin icrası failin cezalandırılması bakımından yeterlidir. Aynı suç işleme kastını taşıyan fail, bu fıkra da sayılan hareketlerden birçoğunu gerçekleştirmiş olsa dahi yine tek bir suç oluşacaktır.

¹³⁸ Yargıtay 10. CD., T. 14/09/2022, E.6652, K.9081 **Kaynak:** <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 12.11.2023.

¹³⁹ Yargıtay 10. CD., T. 08/02/2023, E.11455, K.858 **Kaynak:** <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 12.11.2023.

Buna karşılık, Yargıtay 10. CD, 17.12.2013 tarihli ve 2013/10-497 E., 2013/621 K. Sayılı İlamında; 5237 Sayılı TCK'nın 188. maddesinin 3. fıkrasında ise, uyuşturucu ya da uyarıcı maddeleri ruhsatsız veya ruhsata aykırı olarak satmak, satışa arz etmek, başkalarına vermek, sevk etmek, nakletmek, depolamak, satın almak, kabul etmek ve bulundurmak şeklinde uyuşturucu ya da uyarıcı madde ticareti suçunun hareket unsuru tanımlanmış olup, seçimlik hareketlerden birinin gerçekleşmesi halinde 188. maddenin 3. fıkrasında tanımlanan suçun oluşacağını kabul etmiştir¹⁴⁰.

TCK'nın 188/1 maddesinde düzenlenmiş olan uyuşturucu veya uyarıcı madde imal, ithal ve ihraç suçlarında, Türkiye sınırları içerisinde işlenmesi koşulu aranmamaktadır. Ancak, TCK'nın 188/3 maddesi bakımından suçun mutlaka Türkiye sınırları içerisinde işlenmesi gerekmektedir. TCK'nın 8/1 maddesinde hangi durumlarda suçun ülke içinde işlenmiş sayılacağı açıkça hüküm altına alınmıştır. Fiilin kısmen veya tamamen Türkiye'de işlenmesi veya neticenin Türkiye'de gerçekleşmesi halinde suçun, Türkiye'de işlenmiş sayılacağından bahsedilmiştir.

Yargıtay 10. Ceza Dairesi'nin 24.05.2018 Tarihli ve 2018/114 E., 2018/4497 K. Sayılı İlamında da; TCK'nın 188/3 maddesi kapsamında düzenlenen uyuşturucu madde nakletme suçunun oluşabilmesi için suça konu uyuşturucu maddesinin Türkiye sınırları içerisinde alınmış olması gerektiği içtihat edilmiştir¹⁴¹.

TCK'nın 188/1 maddesindeki suçların oluşması için “imal, ithal ve ihraç” eylemlerinde faillerin kastları önemli olup failler söz konusu eylemleri uyuşturucu maddeyi kullanmak amacı dışında veya kazanç elde etmek maksadıyla gerçekleştirilmesi gerekmektedir¹⁴².

Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun 10.03.2020 Tarihli ve 2016/806 E., 2020/166 K. Sayılı İlamında da; özellikle sevk etme, nakletme, satın alma, kabul etme ve bulundurma eylemlerinin icrası sırasında failin kullanım dışında bir amaçla hareket edip etmediğinin araştırılması gerektiği içtihat edilmiştir.

¹⁴⁰ Yargıtay 10. CD., T. 17/12/2013, E. 10-497, K. 621 **Kaynak:** <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 12.11.2023.

¹⁴¹ Yargıtay 10. CD., T.24.05.2018, E. 114, K. 4497, **Kaynak:** <https://karararama.yargitay.gov.tr/#> e.t.:24.09.2024.

¹⁴² Ferit Barut/Melisa Aydemir, **Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Suçları**, 1. Baskı, Legal Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 52; Erdenur Yurtcan ve Begüm İrtiş, **Uyuşturucu Suçları**, 7. Baskı, Yetkin Yayıncılık, Ankara 2022, s. 25; Birsan Elmas s. 51.

4.3.6.1. Satmak

TDK'ya göre satmak fiili, bir malın bedeli karşılığında talep edenine verilmesi anlamını taşımaktadır. Bu kapsamda satma; uyuşturucu veya uyarıcı maddenin mülkiyetinin veya zilyetliğinin, ruhsatsız veya ruhsata aykırı şekilde bir bedel karşılığında başka bir kişiye devredilmesini ifade etmektedir. Bu eylemin tamamlanabilmesi için icra hareketlerinin gerçekleşmesinin yanı sıra satış işleminin de tamamlanmış ve suçun konusunu oluşturan uyuşturucu veya uyarıcı maddenin alıcının hâkimiyetinde bulunuyor olması gerekmektedir¹⁴³.

Buna karşılık, Yargıtay 10. CD, 04.03.2021 Tarihli ve 2018/5318 E., 2021/3108 K .Sayılı İlamında; sanıkların evlerinde yapılan aramada ele geçirilen net 0,44 gram eroini kullanmak için bulundurduğuna ilişkin savunmaları ve sanıkların uyuşturucu maddeyi kullanma amacı dışında satmak veya başkasına vermek amacıyla bulundurduğuna ilişkin, kuşku sınırlarını aşan kesin ve yeterli delil elde edilemediği anlaşılmakla; sanıkların eyleminin TCK'nın 191. mad. kullanmak için uyuşturucu madde bulundurma suçunu oluşturduğu gözetilmeden, sanıklar hakkında uyuşturucu madde ticareti yapma suçundan mahkûmiyetine karar verilmesi yasaya aykırı olduğunu kabul etmiştir¹⁴⁴.

Satma suçunun oluşabilmesi için uyuşturucu madde devrinin belirli bir bedel karşılığında yapılması gerekmektedir. Öğretide söz konusu bedelin para, para yerini tutabilen şeyler, emtialar ya da ekonomik ve kişisel diğer çıkarlar olabileceği ileri sürülmektedir¹⁴⁵. Bu bedel, satıcı bakımından önem arz etmektedir. Satma suçunun failinin, uyuşturucu maddeyi hangi amacı güderek sattığının suçun oluşumu açısından bir etkisi bulunmamaktadır. Satma suçunun faili, uyuşturucu maddeyi kullanma amacıyla satın alan bir kişiye satmış olsa dahi, failin eyleminin hukuki değerlendirmesi değişmeyecek ve satma suçu gerçekleşecektir¹⁴⁶.

Bu suçun meydana gelebilmesi için TCK'nın 188/3 maddesindeki eylemlerin ülke sınırları içinde gerçekleştirilmesi zorunludur. Ülkemizden başka bir ülkeye uyuşturucu

¹⁴³ Aslı Selvi Akpınar, **Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Ticareti Suçu**, 1. Baskı, Seçkin Yayınları, İstanbul 2021, s.40.

¹⁴⁴ Yargıtay 10. CD., T. 04/03/2021, E.15034, K.13545 Kaynak: <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 12.11.2023

¹⁴⁵ Şafak, s. 116.

¹⁴⁶ Selahaddin Eyyüp Ekmen, Türk Ceza Kanununda Uyuşturucu Ve Uyarıcı Madde Suçları, **Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi**, Kırıkkale Üniversitesi SBE, Kırıkkale 2019, s. 41.

madde satışı durumunda ihraç suçu oluşurken başka bir ülkeden ülkemize uyuşturucu madde satışı halinde ise ithal suçu meydana gelecektir.

4.3.6.2. Satışa Arz Etmek

Satışa arz etmek, bir kimsenin zilyedi olduğu uyuşturucu veya uyarıcı maddeyi bir bedel karşılığında ruhsata aykırı veya ruhsatsız şekilde başkasına satmak için hazırlanmasıdır¹⁴⁷. Failin uyuşturucu veya uyarıcı maddeyi satmaya yönelik tüm hareketleri satışa arz etme eylemi kapsamında kalmaktadır.

Yargıtay 20. Ceza Dairesi'nin 27.04.2016 Tarihli ve 2016/1211 E., 2016/2594 K. Sayılı İlamında da; sanıkların evlerinde yapılan arama sonucu 17.09.2014 tarihinde uyuşturucu maddelerin ele geçirilmiş olması ve uyuşturucu kullanmadıklarını belirten sanıkların bu maddeleri de başkalarına temin amacıyla bulundurdıklarını anlaşılmaması karşısında; “satışa arz” seçimlik hareketinin son bulduğu bu tarih suç tarihi olarak kabul edilmesi gerektiğini kabul etmiştir¹⁴⁸.

Uyuşturucu ve uyarıcı maddenin alıcılara karşı pazarlanması, elden çıkarmak için ortaya koyulması, satış görüşmelerin yapılması, önden bir miktar para alınması ve müşterilerin aranması gibi hareketler, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin satışa arzına yönelik icrai hareketler olarak değerlendirilmektedir¹⁴⁹.

Satma hareketi teşebbüs aşamasında kaldığında, başka bir ifade ile uyuşturucu veya uyarıcı maddenin zilyetliğinin diğer tarafa geçirilmeden söz konusu maddeler yakalandığında satışa arz etme söz konusu olacak ve yine tamamlanmış suçtan ceza verilecektir¹⁵⁰. Sadece arz etme gibi hareketlerin yapılması dahi tamamlanmış suçtan cezalandırılma için yeterlidir.

Uyuşturucu veya uyarıcı maddeyi satma eylemi tamamlanmadan önce engellenirse satışa teşebbüs yerine, satışa arz eyleminden söz edilebilmektedir. Satışa arz eylemi tamamlanmadığı durumda, uyuşturucu veya uyarıcı madde bulundurma suçunun işlendiği söylenebilir. Satışa arz suçunun meydana gelebilmesi için uyuşturucu veya

¹⁴⁷ Parlar/Kızılkaya, s. 36; Durmuş Tezcan, Mustafa Erdem ve Murat Önok, **Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku**, 10. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara 2013, s. 700.

¹⁴⁸ Yargıtay 20. CD., T. 27/04/2016, E.1211, K.2594 Kaynak: <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 12.11.2023.

¹⁴⁹ Ahmet Cemal Ruhi, **Türk Ceza Kanunu'nda Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Suçları**, 2. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2020, s. 30; Parlar/Kızılkaya s. 36, Suat Çalışkan, s. 43.

¹⁵⁰ Günel, s. 108.

uyarıcı maddenin ilgili kişinin hakimiyet alanında bulunması, yani malın zilyedi olması gerekmektedir. Bir kişinin gelecekte temin edeceği madde hakkında yaptığı konuşmalar veya davranışlar, satışa arz suçunu oluşturmamaktadır.

Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun 14.12.2015 Tarihli ve 2015/5561 E., 2015/33285 K. Sayılı İlâmında da; sanığın eyleminin bütünüyle tek bir kere “uyuşturucu maddeyi satışa arz etme” suçunu oluşturduğu gözetilmeden; görevlilere verdiği uyuşturucu maddelerin bir suç ve evinde ele geçirilen uyuşturucu maddelerin ayrı bir suç olarak kabul edilerek iki ayrı suçtan mahkûmiyet hükmü kurulmasının hukuka aykırı olduğunu kabul etmiştir¹⁵¹.

4.3.6.3. Başkalarına Vermek

Türk Ceza Kanunu'nun 188/3. maddesinde yer alan seçimlik hareketlerden biri de, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin ruhsatsız ya da ruhsata aykırı şekilde başkalarına verilmesidir. Bu fiil, kişiye ait olan uyuşturucu veya uyarıcı maddenin, satış amacı bulunmaksızın başka bir kişiye devredilmesi veya teslim edilmesi şeklinde gerçekleşir. Bu kapsamda, maddenin türü ya da miktarı suçun oluşumu bakımından belirleyici değildir. Esas olan, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin mülkiyetinin ya da fiili hakimiyetinin başka bir kişiye geçmesidir.¹⁵²

Kullanım miktarı sınırında uyuşturucu veya uyarıcı maddenin, bedelsiz, hatır veya sair nedenlerle bir başkasına verilmesi hallerinde dahi başkalarına verme şeklindeki uyuşturucu veya uyarıcı madde ticareti suçunun oluşacağı ifade edilmektedir¹⁵³.

Uyuşturucu veya uyarıcı maddenin başkalarına hangi nedenle verildiği önemsizdir. Aynı şekilde, maddeyi alan kişinin hangi nedenle aldığı da failin sorumluluğunu niteliğini belirleme açısından anlamlı değildir.

TCK'nın 188/3 maddesinde her ne kadar ticari amaçla ifadesine yer verilmiş olsa da suçun gerçekleşmiş olduğunun kabulü için bu seçimlik hareketin ticari maksatla yapılması gerekmemektedir.

¹⁵¹ Yargıtay 10. CD., T. 14/12/2015, E.5561, K.33285 Kaynak: <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 14.11.2023.

¹⁵² Parlar/Kızılkaya, s. 37.

¹⁵³ Ali Erdem Sevdin, Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçu, 1. Basım, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2014, s. 105.

Yargıtay 10. Ceza Dairesi'nin bir ilamında uyuşturucu maddeyi arkadaşlarıyla birlikte kullanırken yakalanması üzerine sanığın söz konusu maddeyi sattığına veya devrettiğine ilişkin delil bulunmaması sebebiyle uyuşturucu madde ticareti yapma suçundan hüküm kurulmasının bozma nedeni olduğu içtihat edilmiştir¹⁵⁴.

4.3.6.4. Sevk Etmek

Sevk etmek, sözlük anlamıyla bir şeyi yollamak, kişinin sahip olduğu uyuşturucu veya uyarıcı maddeyi, kullanma amacı dışında, başka bir yere başka bir kişi aracılığıyla göndermektir. Burada önemli olan nokta, kişinin maddeyi kendi kullanım amacı dışında, farklı bir amaçla göndermesidir. Ayrıca, bu maddenin bir başkası tarafından taşınması gereklidir.

Uyuşturucu maddeyi bir başka şehre nakleden ile uyuşturucu maddeyi nakledenden alıp bir başkasına temin eden kişiler uyuşturucu madde ticareti suçunda müşterek fail olarak sorumlu olmalıdır. Yine nakledilen uyuşturucu veya uyarıcı maddenin bir başkasına ait olması durumunda taşıyan nakletmeden maddenin maliki de sevk etmeden müşterek fail olarak sorumlu tutulmalıdır¹⁵⁵.

Sevk etme suçu da TCK'nın 188/3 maddesinde düzenlenmiş olan diğer suçlar gibi kural olarak Türkiye içerisinde gerçekleşmektedir. Nitekim, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin yabancı ülkeye sevk edilmesi ihraç, yabancı ülkeden sevk edilmesi ithal suçunu oluşturmaktadır.

Suçun tamamlanması için uyuşturucu veya uyarıcı maddenin götürüleceği yere varması yeterli olup sevk etme suçunun oluşması için maddenin karşı tarafın eline geçme şartı aranmamaktadır. Madde karşı tarafın eline geçtiğinde, somut olayın özelliklerine göre ya satma ya da başkalarına verme suçları oluşacaktır¹⁵⁶.

4.3.6.5. Nakletmek

Nakletme, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin kullanma amacı dışında bir yerden başka bir yere taşınmasını ifade eder. Bu fiilin gerçekleştirilmesinde, naklin süresinin uzun ya da kısa olması, hangi taşıma aracının kullanıldığı ya da taşımaya karşılık bir

¹⁵⁴ Yargıtay 10. CD., T. 18.04.2014, E. 2010/463, K.2014/2763, **Kaynak:** <https://karararama.yargitay.gov.tr/> e.t.: 26.09.2024.

¹⁵⁵ Öner, s. 158.

¹⁵⁶ Murat Balcı, **Türk Ceza Kanununda Uyuşturucu Madde Ticareti Suçları**, 1. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara 2009, s. 178; Fatma Karakaş Doğan, **Türk Ceza Hukukunda Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Suçları**, 1. Baskı, Legal Yayınları, İstanbul 2015, s. 168.

bedel alınıp alınmadığı suçun oluşumu bakımından önem taşımaz. Önemli olan, maddenin kullanım amacı dışında taşınmasının gerçekleşmiş olmasıdır.

Nakletme ve sevk etme fiilleri benzerlik gösterse de, failin konumu bakımından birbirinden ayrılır. Sevk etme fiilinde, kişi malik ya da zilyet sıfatıyla uyuşturucu veya uyarıcı maddeyi doğrudan kendisi taşımayıp, bir başka kişi aracılığıyla gönderen konumundadır. Buna karşılık, nakleden kişi, maddeyi ya doğrudan kendisi taşır ya da bir aracı kullanmak suretiyle bizzat nakil fiilini gerçekleştirir.¹⁵⁷.

Şayet, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin, Türkiye’de yakalanması söz konusuysa ve maddenin kesin olarak Türkiye’de bırakılacağı kanıtlanamıyorsa ve başka bir ülkeden getirilerek transit olarak başka ülkelere götürülüyor olabileceğine yönelik şüphe bulunuyorsa fail ithal suçundan yerine, nakletme veya sevk etme suçundan sorumlu tutulmaktadır¹⁵⁸.

4.3.6.6. Depolamak

Depolamak, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin bir yerde ticari amaçla muhafaza edilmesini veya saklamak amacıyla bir yere koyulmasını ifade etmektedir. Buradaki temel amaç, uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin başka bir yere sevk veya nakledinceye kadar depoda bekletilmesidir. Depolama fiilinin bir bedel karşılığında yapılıp yapılmamasının önemi yoktur.

Depolama fiilinden söz edebilmek için bir bireyin depolamayı kendi adına gerçekleştirmesi ve bunu kişisel kullanım amacıyla yapmıyor olması gerekmektedir. Aksi takdirde, TCK’nın 191. maddesi uyarınca, uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanmak amacıyla bulundurma fiili söz konusu olacaktır. Kişinin depoladığı uyuşturucu veya uyarıcı maddenin kişisel kullanım miktarını aşp aşmadığı, Adli Tıp Kurumu uzmanlarının hazırladığı rapor doğrultusunda mahkeme tarafından değerlendirilecektir.

Depolama ve bulundurma eylemleri, birbirlerine benzerlik gösterse de aralarında belirgin farklar bulunmaktadır. Depolama eylemi, bulundurma eylemine göre genellikle daha büyük miktarlarda uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin satış öncesinde saklanması

¹⁵⁷ Şener Güngör/Alı Kınacı, **Öğreti ve Uygulama Boyutu ile Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerle İlgili Suçlar**, 1. Baskı, Yetkin yayınevi, Ankara 2001, s.279.

¹⁵⁸ Kurt/Kurt, s.57.

şeklinde ortaya çıkar. Ancak ceza tayininde her iki eylem için herhangi bir ayırım yapılmamaktadır.

4.3.6.7. Satın Almak

TCK'nın 188/3 maddesinde bir başka seçimlik hareketli suç olarak satın alma fiili düzenlenmiştir. TCK m.188/3'e göre satın alma fiili, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin bir bedel karşılığında başkasından devralınması anlamına gelmektedir. Kazanç elde etmek amacıyla bir kişinin, ruhsatsız veya ruhsata aykırı şekilde, uyuşturucu veya uyarıcı maddeyi sahibinden veya sahibinin izni olmaksızın belirli bir ücret karşılığında satın alması, satın alma suçunu oluşturur.

Satın alma hareketinin gerçekleşebilmesi için failin ticari amaçla satın alma hareketlerini yapması gerekmektedir. Bu kapsamda failin kastı, ele geçen uyuşturucu miktarı, yakalandığı yer, paketlenme tarzı gibi kriterler bir bütün olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Değerlendirme sonucu olarak failin ticari kastı ortaya koyulmadığı takdirde TCK'nın 191. maddesinde düzenlenen suç oluşacaktır.

Satın alma eylemi, para karşılığında uyuşturucu veya uyarıcı maddenin temin edilmesi anlamına geldiğinden, failin bu maddeyi hangi amaçla edindiğinin ayrıca araştırılmasına gerek bulunmamaktadır. Fail, söz konusu maddeyi ticari kazanç elde etme amacıyla satın alabileceği gibi, sadece bulundurmak ya da depolamak amacıyla da edinebilir.¹⁵⁹

TCK'nın 188/3 maddesinin düzenlemesinin yanında, TCK'nın 191/1 maddesinde de satın alma fiili suç olarak düzenlenmiş olmasına karşılık, aradaki fark TCK'nın 191/1 maddesinin sırf kullanmak için satın almayı düzenlemesidir. Bununla birlikte, TCK'nın 188/3 maddesinde sayılan satın alma fiili, sırf ticari amaçla işlenmek zorunda değildir¹⁶⁰.

TCK'nın 188/3 maddesi veya 191/1 maddesi kapsamında satın alma, kabul etme veya bulundurma fiillerinin faili olduğundan, farklı zamanlarda başka kişilere uyuşturucu veya uyarıcı madde satılması hâlinde, TCK'nın 43/1 maddesi uyarınca zincirleme suç hükümleri uygulanacaktır.

¹⁵⁹ Osman Yaşar/Hasan Tahsin Gökcan/Mustafa Artuç, **Yorumlu- Uygulamalı Türk Ceza Kanunu**, 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2014, s. 231.

¹⁶⁰ Ertekin Aksüt, Uyuşturucu Veya Uyarıcı Madde İmal Ve Ticareti Suçları (TCK m.188) **Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Ana Bilim Dalı, İstanbul, 2019, s. 127.

4.3.6.8. Kabul Etmek

Uyuşturucu veya uyarıcı madde almak, alıcının bu maddeleri kabul etmesi anlamına gelir. Kabul etme, bir kimsenin başkasına ait uyuşturucu veya uyarıcı maddenin zilyetliğini karşılıksız şekilde alması; bulundurma, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin fiili egemenliği altında madde üzerinde tasarruf imkânı bulunacak şekilde tutulmasıdır.¹⁶¹ Bir başkası tarafından uyuşturucu veya uyarıcı madde verilirse alıcı, bu maddeleri kabul ettiği zaman fiil gerçekleşir ve uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin zilyetliğini eline aldığı anda fiili tamamlamış olur. Kabul etme fiilinde alıcı, karşılığında herhangi bir ödeme yapmaz.

Yargıtay Ceza Genel Kurulu’nun 21.06.2011 tarihli, 2011/10-120 E., 2011/143 K. sayılı kararına göre; kabul etme de bir kişinin başkasına ait uyuşturucu veya uyarıcı maddenin zilyetliğini herhangi bir karşılık vermeden üzerine almasıdır¹⁶².

Uyuşturucu veya uyarıcı maddeyi kabul etme suçunun gerçekleşmesi için failin maddeyi kullanma amacı dışında bir nedenle kabul etmiş olması gerekmektedir. Aksi takdirde bu suç bakımından da TCK’nın 191.maddesinde düzenlenen suç oluşacaktır.

“Suçta ve cezada kanunilik” ilkesi uyarınca satın alma, kabul etme ve bulundurma fiilleri yönünden mutlaka kazanç amacı güdülmesi gerekmez, “Maddi Unsurlar” başlığı altında bahsettiğimiz üzere TCK’nın 188/3 maddesi kapsamında satın alma, kabul etme ve bulundurma için, bu fiillerin kullanma amacı dışında işlenmesi yeterlidir¹⁶³.

4.3.6.9. Bulundurmak

TCK’nın 188/3 maddesinde düzenlenmiş olan bir başka seçimlik hareketli suç, uyuşturucu ve uyarıcı madde bulundurma suçudur. Bulundurmak kelimesi, TDK’ye göre varlığını sürdürmek veya hazır bulunmasını sağlamak anlamına gelir. Öğretide ise bir kişinin kendi sahip olduğu veya başkasına ait olan uyuşturucu veya uyarıcı maddeyi ruhsatsız veya ruhsata aykırı bir şekilde fiili veya hukuki hâkimiyeti altında bulundurup bu madde üzerinde tasarruf yeteneğine sahip olacak şekilde muhafaza etmesi şeklinde ifade edilmektedir. Bulundurma süresi herhangi bir süreye tabi olmayıp zaman diliminin kısa veya uzun olması önem arz etmemektedir.

¹⁶¹ Aksüt, 129.

¹⁶² Yargıtay 10. CD., T. 21/06/2011, E. 10-120, K. 143 **Kaynak:** <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 15.11.2023.

¹⁶³ Günel, s. 107.

Failin üzerinde bulunan uyuşturucu veya uyarıcı maddenin, kullanım amacı dışında bulundurulduğuna dair bir kuşku mevcutsa, bu durum, yukarıda “Satın Alma” başlığı altında da aıklanığı üzere, sanık lehine yorumlanmalı ve Türk Ceza Kanunu’nun 191/1. maddesi uyarınca, fail yalnızca "kullanmak için uyuşturucu veya uyarıcı madde bulundurma" fiilinden sorumlu tutulmalıdır.



BEŞİNCİ BÖLÜM

KOKAİN SEVKİYATINDA KARTELLERİN UYGULADIĞI TEKNİKLER

5.1. Genel Olarak

Uyuşturucu kartelleri, yasadışı uyuşturucu ve uyarıcı madde ticareti yapan organize suç örgütleridir. Uyuşturucu kartelleri, genellikle üretim, dağıtım, nakliye ve satış gibi farklı aşamalarda uzmanlaşmış çeşitli alt gruplardan oluşmaktadırlar. Uyuşturucu kartelleri, uyuşturucu ve uyarıcı madde ticareti için kullandıkları teknikler açısından hem gelişmiş hem de ilkel yöntemlere başvurabilmektedirler.

5.2. Güney Amerika’da Kartellerin Hâkimiyeti

Uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin bireyler üzerinde bağımlılık oluşturma etkisi ve maddeye erişim sağlanamadığında ortaya çıkan yoksunluk krizleri, madde bağımlılarını yasadışı uyuşturucu ve uyarıcı madde ticareti yapan tacirlerinin müşterileri haline getirmiş ve ulusal sınırları aşan pazarların küreselleşmesine yol açmıştır. Uyuşturucu pazarını elinde tutan karteller, uyuşturucu trafiğinin yoğun olduğu bölgelerdeki devletlerde, yasadışı ticareti kolaylaştırarak güvenli bir üretim, imalat, ihracat ve ithalat ağı oluşturmuşlardır. Bu süreçte, bazı ülkelerin yönetimi, uyuşturucu kartellerinin kontrolü altına girmiş ve “*narko-devletler*” olarak adlandırılan uyuşturucu odaklı devletler oluşturulmuştur.

Özellikle, Güney Amerika’da kartellerin hâkimiyeti bölgenin sosyal, siyasal ve ekonomik dengelerini ciddi şekilde etkilemektedir. Karteller, yerel yönetimleri ve devlet yapılarını yok sayarak kendi otoritelerini kurmakta ve uyuşturucu trafiğini daha rahat bir şekilde sürdürmektedirler. Karteller, hızla gelişen ve modernleşen organize suç örgütleri haline gelmiş olup, son derece teknik donanıma sahip, profesyonel ekiplerle faaliyet göstermektedir. Güney Amerika’nın bazı bölgeleri, kartellerin kontrolü altında uyuşturucu ticaretinin etkisi altına girmiştir.

Kartellerin etkisi, sadece bölgesel uyuşturucu ticaretiyle sınırlı kalmayıp, genişlemiş ve derinleşmiştir. Karteller diğer ülkelerdeki liman çalışanları ve güvenlik güçlerini kullanarak operasyonlarını uluslararası seviyeye taşımıştır. Örneğin İspanya’da 6 Kasım 2024 tarihinde ele geçirilen 13 ton kokain ile ilişkili olduğu iddia edilen ve gözaltına

alınan polis memurunun evinde, 20 milyon Avroluk, suç sebebiyle kazanılan para ele geçirilmiştir.¹⁶⁴

Güney Amerika'daki uyuşturucu kartelleri, kokain ticaretinde kullandıkları teknikleri sürekli geliştirmektedirler. Gelişen bu teknikler, hem kartellerin hem de uyuşturucu ticaretinin küresel bir sorun haline gelmesine neden olmaktadır.

5.3. Kartellerin Değişen ve Gelişen Teknikleri

Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi'ne (UNODC) göre¹⁶⁵, büyük kokain sevkiyatları genel itibariyle deniz yoluyla konteyner taşımacılığı aracılığıyla yapılmaktadır. Kokainin Avrupa'ya getirilmesinde ana rota Güney Amerika'dan Batı Avrupa'ya deniz yoluyla gerçekleşmektedir.

Özellikle son yıllarda, konteyner taşımacılığı Avrupa'ya yönelik kaçakçılığın belirgin bir biçimde yaygınlaştığı bir alan olmuştur. Yıllık olarak dünya genelinde 750 milyon konteyner taşınmakta olup, bunların sadece yüzde ikisi çeşitli denetimlere tabi tutulabilmektedir. Bu durum, kartellere küresel pazarlara ulaşma fırsatı sunan bir zemin oluşturmaktadır. Yetkili makamlar, konteyner kaçakçılığının yarattığı tehdidin farkına vararak kokain sevkiyatları için en yaygın olarak hangi ülkelerden hangi nakliye hatlarının kullanıldığına daha fazla dikkat etmeye başlamışlardır. Karteller ise bu duruma daha az şüphe uyandıran yeni limanlar aramak için farklı bölgelere yayılmışlardır. Yetkililer tarafından ise bu ülkelerden gelen konteynerler kırmızı listeye alınmakta ve daha gelişmiş denetimlere tabi tutulmaktadır.

Uyuşturucu kartelleri, sürekli olarak yeni yöntemler ve yollar arayışındadır. Karteller, konteynerler ile kokain maddesini taşıyabilmek için sürekli değişen çeşitli tekniklere başvurumaktadırlar.

5.3.1. Yük İçi Taşıma Tekniği

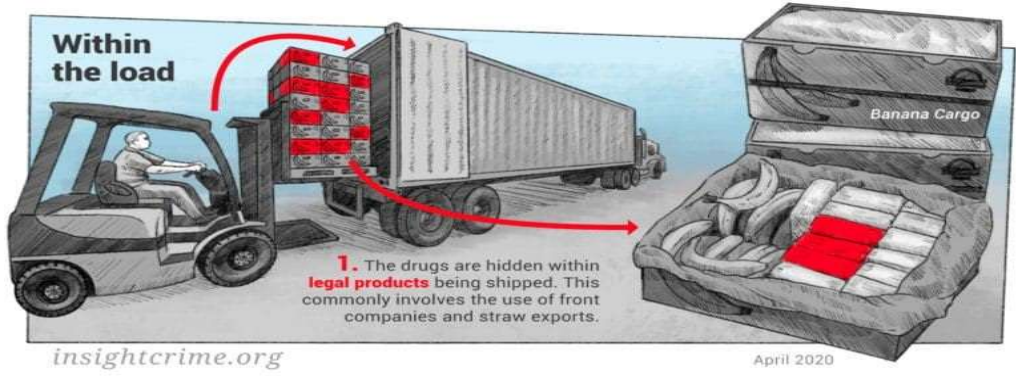
Kokain ticaretinde kullanılan en yaygın tekniklerden bir tanesi, yük içi taşıma tekniğidir. Bu teknikte, kokain yasal ürünlerin içine gizlenmektedir.

Şekil 1

¹⁶⁴ The Guardian, Spanish police arrest ex-fraud chief after €20m found in walls of his house, <https://www.theguardian.com/world/2024/nov/12/spanish-police-arrest-ex-fraud-chief-after-20m-found-in-walls-of-his-house>, e.t:15.11.2024.

¹⁶⁵ United Nations Office on Drugs and Crime, Global Report on Cocaine 2023, 2023, <https://www.unodc.org>. 163-170, e.t.: 01.10.2024

Yük içi taşıma tekniği



Yük içerisinde taşıma tekniği olarak adlandırılan bu teknikte uyuşturucu kartelleri, genellikle kendi adlarına paravan bir şirket satın alarak veya kurarak paravan şirkete ait faaliyetleri yürütmekte ve yasal ürünlerin ihracatını yapmaktadır. Sonrasında ise yasal ürünlerinin içine Avrupa'ya gönderilmek üzere yüklü miktarda kokaini gizlemektedirler.

Bazı durumlarda ise kokainin fark edilme ihtimalini en aza indirmek için kokainin kimyasal yapısını değiştirerek farklı biçimlere dönüştürmektedirler. Bu yük içi taşıma tekniği sayesinde kartellerin sevkiyatın üzerinde doğrudan kontrolleri bulunmaktadır; Bu durum ise kartellerin uyuşturucu ticaretini etkin bir şekilde yönetmelerine imkân sağlamaktadır.

Uyuşturucu kartelleri bu tekniği kullanırken paravan şirketler kurarak yüklü miktarda kokaini yasal yüklerin arasında gizlemektedirler. Bazı durumlarda sadece kokain tuğlaları kargo kutularına doldurulurken bazı hallerde ise karteller kokaini gizlemek amacıyla kimyasal olarak evcil hayvan yemi veya gübre gibi ürünler şeklinde taşımaktadırlar.

Yük içi taşıma tekniğinin en büyük avantajı, kartellerin kokainleri üzerinde doğrudan kontrol sahibi olmalarıdır. Ancak, ilgili makamlar oluşturulan paravan şirketleri soruşturmaya başladığında, bu durum kokainin ele geçirilme riskinin artmasına neden olmaktadır.

5.3.2. Rip On–Rip Off–İkiz Mühür Tekniği

İlgili makamların yük içi taşıma yöntemini tespit etmesi ve şüpheli şirketlere yönelik soruşturmalar yürütmesi, kartellerin bu yöntemden kaçınmalarına ve bunun sonucunda

¹⁶⁶ InSight Crime,
<https://insightcrime.org/investigations/container-shipping-cocaine-hide-and-peek/>,
e.t.: 22.11.2024.

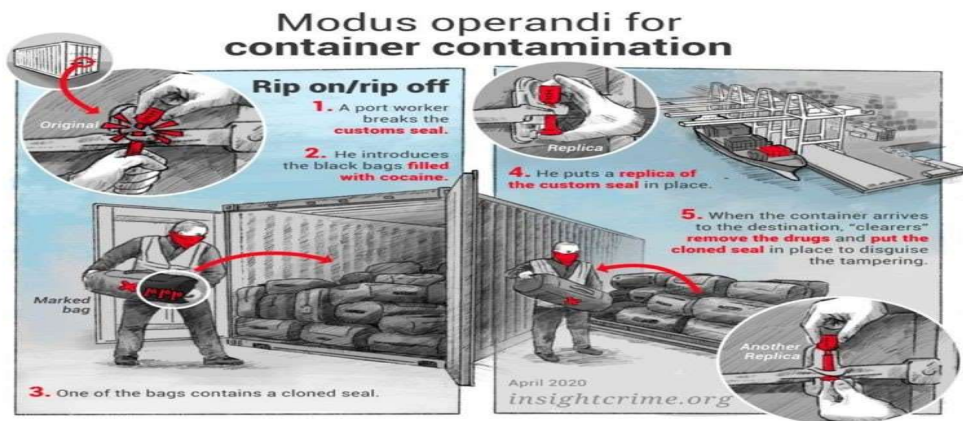
ikiz mühür yöntemi olarak adlandırılan *Rip On–Rip Off* tekniğine geçmeye başlamalarına neden olmuştur. İkiz mühür yönteminin yaygınlaşmasıyla birlikte kokain sevkiyatlarının hacminde de artış görülmeye başlanmıştır.

İkiz mühür tekniği olarak adlandırılan *Rip On–Rip Off* tekniğinde, karteller tarafından kokain ile birlikte bir adet taklit mühür konteynere yerleştirilmektedir. Bu teknikte, uyuşturucular hareket limanında yüklenilmekte ve varış limanında malın asıl alıcısının haberi olmadan geri alınmaktadır. Aşağıda görsellerden de anlaşılacağı üzere, genel itibariyle sularda veya varış limanında mühür bozularak konteyner açılmakta, kokain alıcısı tarafından indirildiğinde ikiz mühür kullanılarak konteyner tekrar kapatılmaktadır. Bu şekilde konteynerin asıl alıcısının haberi olmaksızın kokain ticareti gerçekleşmektedir.

Son zamanlarda özellikle Mersin Limanı'nda, ikiz mühür tekniğiyle taşınan uyuşturucu konteynerlerinin yakalanması Türkiye'nin yanı sıra diğer ülkelerin de ilgisini çekmiştir. Mersin'deki yetkililerin bu duruma son verme amacıyla yaptığı çabalar, diğer ülkelerin de dikkatini çekerek benzer tedbirler almaya yönelik adımları artırdığı gözlenmektedir. Bu gelişmeler, uyuşturucu kaçakçılığının önlenmesi ve güvenlik önlemlerinin güçlendirilmesi konusundaki küresel çabanın bir yansımasıdır.

Şekil 2

Rip on – rip off tekniği



167

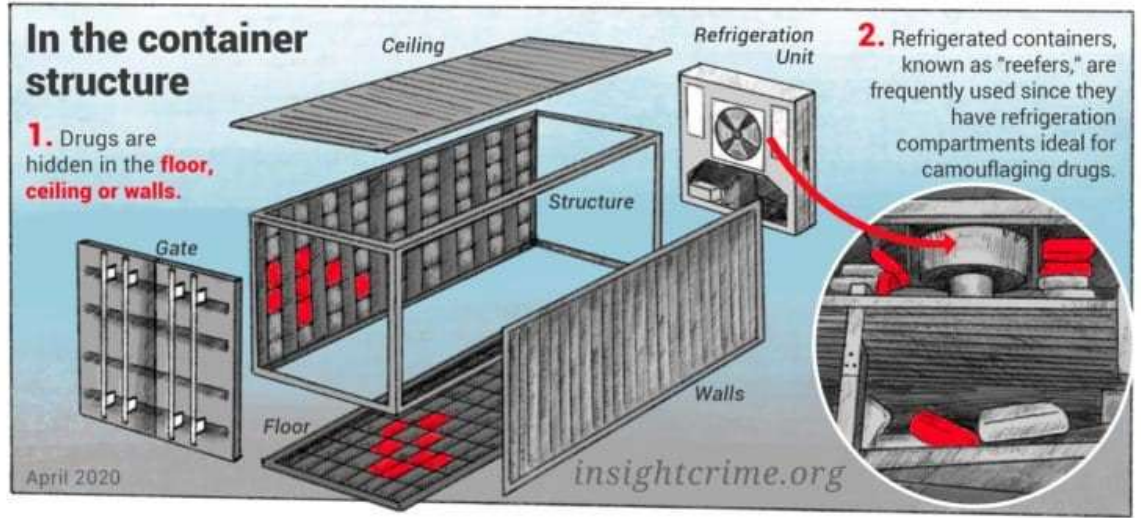
¹⁶⁷ InSight Crime,
<https://insightcrime.org/investigations/container-shipping-cocaine-hide-and-peek/>,
e.t.: 22.11.2024.

5.3.3. Bölümlere Gizlenmiş Kokain Yöntemi

Uyuşturucu kartellerinin sıklıkla başvurduğu bir başka yöntem, aşağıdaki görsellerde de görüleceği üzere kokain tuğlalarının konteynerin gizli bölmelerine yerleştirilmesidir. Konteynerlerin yapısal özelliklerini kullanmak, kartellerin ele geçirilme riskini azaltmak için etkili bir yöntemdir.

Şekil 3

Bölümlere gizlenmiş kokain yöntemi



168

Bu taktik, kartellerin ürünleri gizleyerek herhangi bir şüphe oluşturmadan taşımalarına yardımcı olur. Özellikle soğutuculu konteynerlerin gizli bölmeleri, yetkililerin dikkatini çekmeden uyuşturucuların taşınmasına olanak sağlar.

Konteynerin gizli bölümlerini kullanmak, nakliye şirketlerinin veya konteynerin asıl alıcısının iş birliğini gerektirmektedir. Karteller bu engeli aşmak için konteynerler üzerinde hakimiyet kurabilmek için paravan şirketler kurmaktadır. Kartellerin bu kapsamda, konteyner bakım şirketleri kurdukları da görülmektedir.

Yetkililer, bu tür yöntemlerin artışına yanıt olarak limanlarda konteynerin geliş ülkesine ve risk profiline göre, tarama cihazlarını kullanma yoluna gitmektedirler. Karteller tarama cihaz engelini aşmak için ise daha önce incelenmiş olan konteynerleri

¹⁶⁸ InSight Crime,
<https://insightcrime.org/investigations/container-shipping-cocaine-hide-and-peek/>,
e.t.: 22.11.2024.

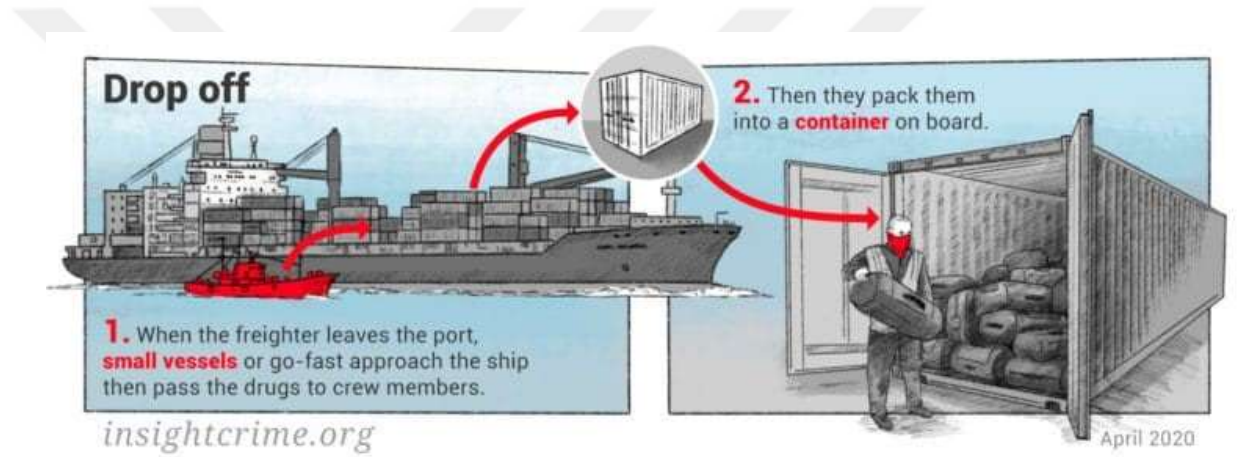
kurdukları paravan şirketleri aracılığıyla ele geçirmekte ve tarama sonuçlarını manipüle edebilmektedirler.

5.3.4. Drop Off Tekniği

Drop Off olarak adlandırılan teknikte kaçakçılık faaliyetlerini gerçekleştiren küçük gemiler veya hızlı tekneler limandan ayrılan yük gemilerine yaklaşmakta ve yük gemisine yaklaşan teknelerde bulunan kokainler, yük gemisinde bulunan konteynere yerleştirilmektedir. Bu yöntemde uyuşturucu, varış noktasına yakın bir yerde toplanmak üzere denize bırakılmaktadır.

Şekil 4

Drop off tekniği



169

Bu yöntemin engellenmesi amacıyla yetkililer yük gemisine GPS cihazı yerleştirerek çeşitli önlemler almaktadırlar. Geminin GPS cihazı, geminin hızı hakkında kesin bilgiler sunar. Yük gemisinin açık denizde yavaşlaması veya durması, olağan bir durum olarak kabul edilmediğinden şüphe uyandırmaktadır. Yük gemisinin yavaşlaması veya durması, kokainin yerleştirildiğinin veya alıcısına teslim edildiğinin bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Geminin hareketlerindeki herhangi bir anormallik, kolayca tespit edilebilmekte ve etkin bir çalışmayla birlikte uyuşturucu ticareti engellenebilmektedir.

¹⁶⁹ InSight Crime, <https://insightcrime.org/investigations/container-shipping-cocaine-hide-and-peek/>, e.t.:22.11.2024
<https://insightcrime.org/investigations/container-shipping-cocaine-hide-and-peek/>, e.t.: 22.11.2024.

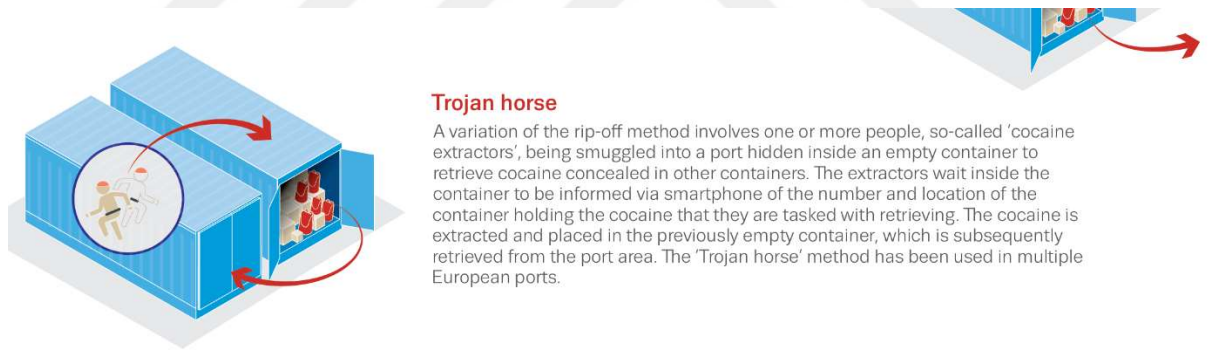
5.3.5. Truva Atı Tekniği

“*Rip On-Rip Off*” tekniğinin bir başka versiyonu da “*truva atı*” tekniğidir. Bu teknikte, kartellere üye olan veya para karşılığında bu işleri yapan kişiler, boş bir konteynerin içine gizlenmektedirler. Kendilerine akıllı telefon vasıtasıyla iletilen bilgiler bulunmaktadır. Bu bilgiler, ele geçirmeleri gereken kokainin bulunduğu konteynerin numarasını ve konumudur. Bu bilgileri öğrenerek varış limanına gelen kişiler, bilgisi verilen konteynerdeki kokaini çıkartırlar ve daha önce boş olarak aynı limana gönderilen konteynere yerleştirip liman alanından alınırlar.

Avrupa’nın birçok limanında, bu yöntemin kullanıldığına dair haberler, kaçakçılıkla mücadelenin ne kadar karmaşık ve dinamik bir süreç olduğunu ortaya koymaktadır. Diğer taraftan uyuşturucu kartellerinin bu tür yenilikçi taktikleri benimsemesi, yetkililerin adımlarını daha dikkatli ve öngörülü atmalarını gerektirdiğinden, uluslararası iş birliğinin önemini de bir kez daha ortaya koymaktadır.¹⁷⁰

Şekil 5

Truva atı tekniği



5.3.6. Değiştirme Tekniği

Değiştirme tekniği de *Rip On-Rip Off* yönteminin bir başka türüdür. Çıkış limanında, kokain konteyner içinde kolayca erişilebilir bir yere yerleştirilmektedir. Varış limanında ise konteyner henüz denetlenmeden önce, karteller ile birlikte çalışan liman işçileri kokaini teslim alarak bunlara ya önceden gümrükten geçmiş olan bir konteynere ya da denetimi gerektirmeyen bir konteynere “*Avrupa içi transit*” yerleştirmektedirler. Bu

¹⁷⁰ Europe and the global cocaine trade, 2020, https://www.emcdda.europa.eu/sites/default/files/pdf/14572_en.pdf?511347, e.t.: 01.12.2023.

yöntem, hem liman çalışanlarının hem de yeni konteynerinin taşıyıcısının veya alıcısının iş birliğini gerektirmektedir¹⁷¹.

Şekil 6

Değiştirme tekniği



5.3.7. Keyif Amaçlı Araçlar Tekniği

Bazı durumlarda kokainin deniz yoluyla veya limanlardan çıkartılması için çeşitli teknikler, aynı anda devreye sokulabilir. Bu teknikler kullanılırken özellikle diğer kişilerin yardımına ihtiyaç duyulan durumlarda, eğlence gemileri gibi yatlar tercih edilir. Yatlar, genel itibariyle sıkı denetimlere tabi tutulmadığından sıklıkla tercih edilen araçlardandır¹⁷².

Şekil 7

Keyif amaçlı araçlar tekniği



¹⁷¹Europe and the global cocaine trade, 2020, https://www.emcdda.europa.eu/sites/default/files/pdf/14572_en.pdf?511347, e.t.: 01.12.2023.

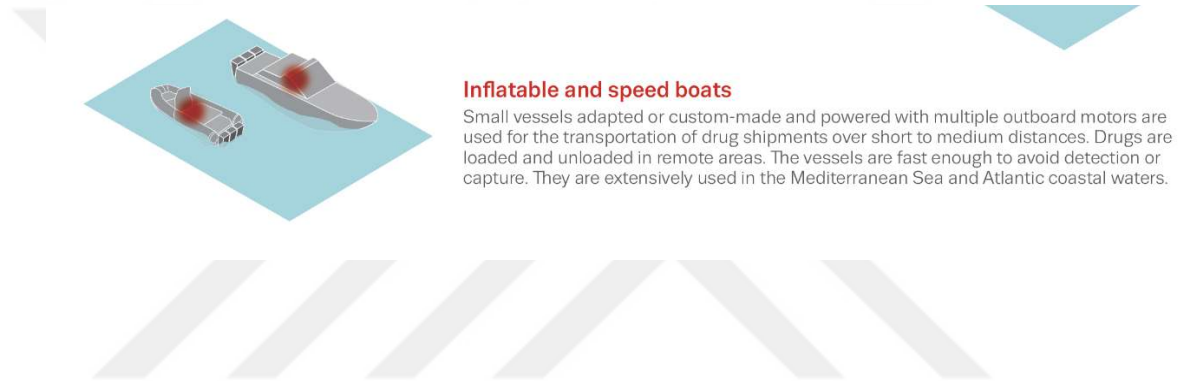
¹⁷²Europe and the global cocaine trade, 2020, https://www.emcdda.europa.eu/sites/default/files/pdf/14572_en.pdf?511347, e.t.: 01.12.2023.

5.3.8. Şişme ve Sürat Tekneleri Tekniği

Uyuşturucu sevkiyatlarının kısa ve orta mesafelerde taşınması için özel olarak uyarlanmış veya özel üretim olan ve çoklu dıştan takma motorlarla donatılmış küçük tekneler kullanılmaktadır. Uyuşturucular, genellikle uzak bölgelerde yüklenip boşaltılmaktadır. 2020 yılında Brezilya, Ekvador ve Kolombiya kapsamlı kalkış noktaları haline gelmiştir. Bu tekneler, tespit edilmekten veya yakalanmaktan kaçınmak için yeterince hızlıdır. Bu tür tekneler, özellikle Akdeniz ve Atlantik kıyı sularında yaygın olarak tercih edilmektedir¹⁷³.

Şekil 8

Şişme ve sürat tekneleri tekniği



Inflatable and speed boats

Small vessels adapted or custom-made and powered with multiple outboard motors are used for the transportation of drug shipments over short to medium distances. Drugs are loaded and unloaded in remote areas. The vessels are fast enough to avoid detection or capture. They are extensively used in the Mediterranean Sea and Atlantic coastal waters.

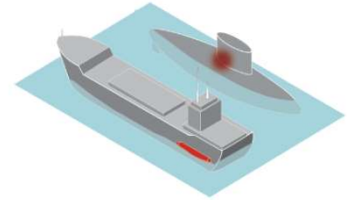
5.3.9. Su Altı Tekniği

Bu teknikte, uyuşturucu denizaltı gemilerinin gövdesine füze şeklindeki özel kaplarda yerleştirilir. Su altı tekniği olarak adlandırılan bu teknik, hem başlangıç hem de varış noktalarında uzmanlaşmış sürücülerin iş birliğini gerektirir.¹⁷⁴

Şekil 9

Su altı tekniği

Underwater attachments and semi-submersibles
Drugs are transported in missile-shaped containers attached to the hull of the vessels below the water. This method requires the use of specialised divers at both the origin and destination ports. Semi-submersible and submarine-type vessels are typically human-piloted, although unmanned crafts may be seen in future.



¹⁷³Europe and the global cocaine trade,2020,
https://www.emcdda.europa.eu/sites/default/files/pdf/14572_en.pdf?511347, e.t.: 01.12.2023.

¹⁷⁴Europe and the global cocaine trade,2020,
https://www.emcdda.europa.eu/sites/default/files/pdf/14572_en.pdf?511347, e.t.: 01.12.2023.

Yarı denizaltı gemiler, denizde gizlenme amacıyla tasarlanmış, gövdelerinin büyük bir kısmı suyun altında kalan ve bu nedenle tespiti oldukça zorlaşan özel yapıda uyuşturucu ticaretinde kullanılan gemileridir. Son on yılda ele geçirilen bu gemilerin büyük bir kısmının, örneğin Kolombiya gibi, Amazon bölgesinin ıssız alanlarında inşa edildiği görülmektedir. Bu gemiler, Amerika Kıtası'nda özellikle Pasifik Okyanusu'nda Kolombiya ve Ekvador'dan Orta Amerika ve Meksika'ya tonlarca kokain taşımak için kullanılmaktadır.

AB Uyuşturucu Piyasaları Raporu'nun 2024 baskısında, yarı denizaltı gemilerinin potansiyel bir tehdit olarak tanımlandığına dair bir bilgi olmasına rağmen Avrupa'da böyle bir gemiye rastlanmamıştır. Ancak, son zamanlarda, İspanya'da gerçekleştirilen operasyonlarda, yarı denizaltı gemilerin sadece Güney Amerika'dan Avrupa'ya kokain ticareti için değil, aynı zamanda Avrupa'daki ticaret için de inşa edilebileceğini göstermiştir. 2019 yılının Kasım ayında yapılan bir soruşturma kapsamında, Galiçya sahillerinde bir yarı denizaltı gemisi ele geçirilmiştir. Söz konusu geminin yolculuğunun, Amazon Nehri'nde başlayıp Brezilya'dan Atlantik Okyanusu'na geçerek sonunda, Avrupa kıyısına yaklaştığını ortaya koymuştur. İçinde 3 ton kokain bulunan hem gemi hem de kokain ele geçirilmiştir¹⁷⁵.

İkinci vaka ise Şubat 2021'de gerçekleşmiştir. İspanya'nın Málaga Kentinde bir depoda Avrupa yapımı bir yarı denizaltı gemisi bulunmuştur. Yapılan soruşturmada 3 ton kokain, 700 kilogram kenevir reçinesi ve 6 ton öncü kimyasal madde ele geçirilmiştir. İnşa halindeki gemi üzerinde yapılan incelemeler sonucunda 9 metre uzunluğunda ve 2 ton uyuşturucu taşıma kapasitesine sahip olduğu tespit edilmiştir¹⁷⁶.

5.4. Uygulamada Kullanılan Teknikler

Yapılan araştırmalar ve analizler neticesinde konteyner aracılığıyla yapılan kokain ticaretinde, birtakım özellikler öne çıkmaktadır. Uyuşturucu kartelleri yaratıcı olup tespit edilmemek için ortama ve alınan tedbirlere hızla adapte olabildiklerinden bunun sonucu farklı işleyiş yöntemleri ve çeşitleri geliştirmektedirler.

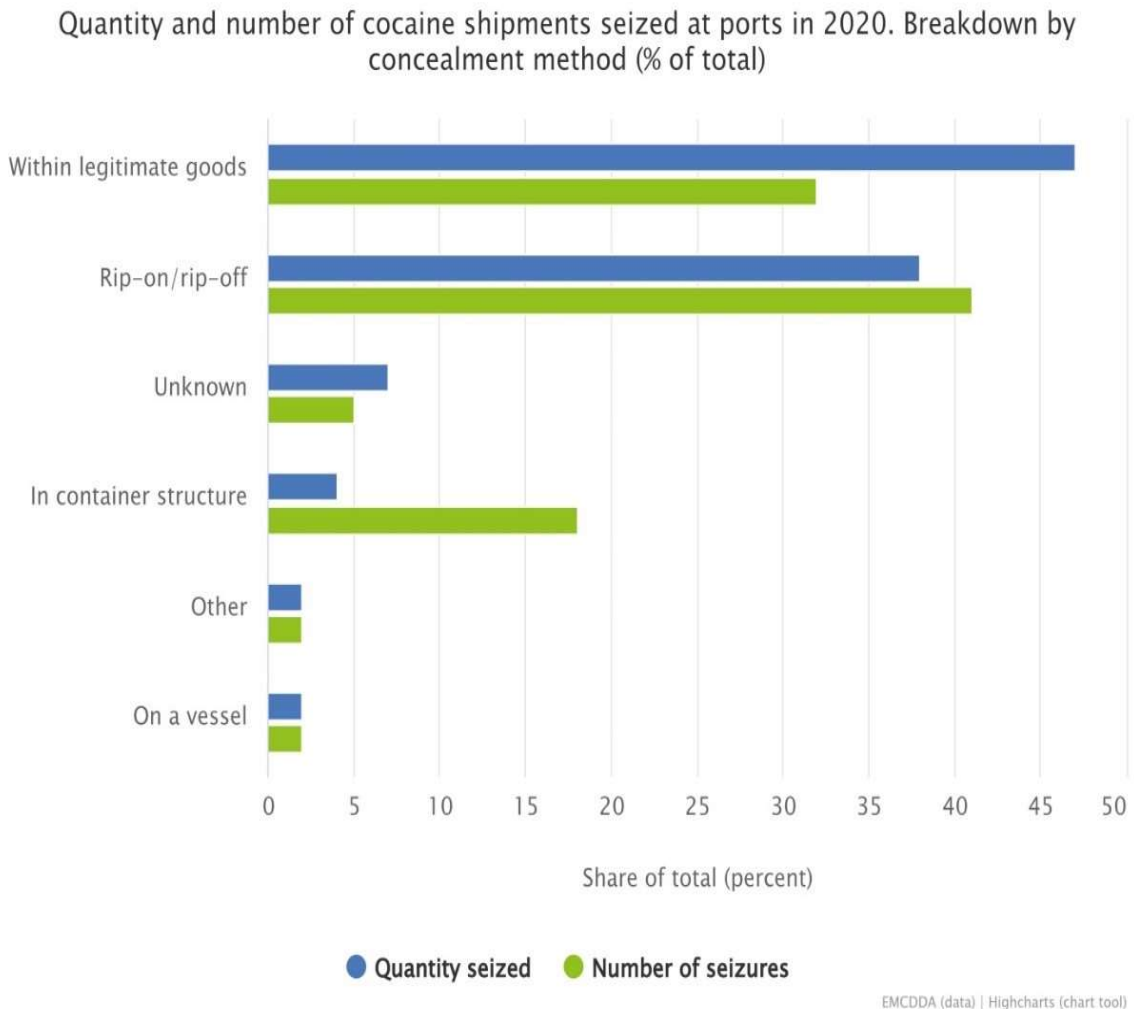
¹⁷⁵ European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction, EU Drug Market: Cocaine, 2022, <https://www.emcdda.europa.eu/system/files/media/embed/documents/23235/EU-Drug-Market-Cocaine-2022-FINAL.pdf>, s. 24-28., e.t.: 10.06.2023.

¹⁷⁶ Europol's highlights of 2021: a year in review, 2021, <https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/europol%E2%80%99s-highlights-of-2021-year-in-review>, e.t.: 10.06.2023.

Veriler incelendiğinde, en yaygın olarak kullanılan bu teknikler arasında, yasal yükün için taşıma tekniği ile ikiz mühür tekniğinin öne çıktığı görülmektedir. 2020 yılında Avrupa'ya ithal edilmek üzere ele geçirilen kokainin büyük bir kısmı yasal mallar içine gizlenmiş (132 ton), buna ek olarak rip on-rip off yöntemiyle yöntemi ile el konulan miktar ise (108 ton) olarak kaydedilmiştir. 2024 yılı Avrupa Uyuşturucu Raporuna göre 2023 yılında İspanya'da Ekvador'dan gelen muzların içerisine gizlenmiş şekilde tek bir sevkiyatta şimdiye kadarki en fazla kokain miktarı (9.5 ton) ele geçirilmiştir¹⁷⁷.

Tablo 2

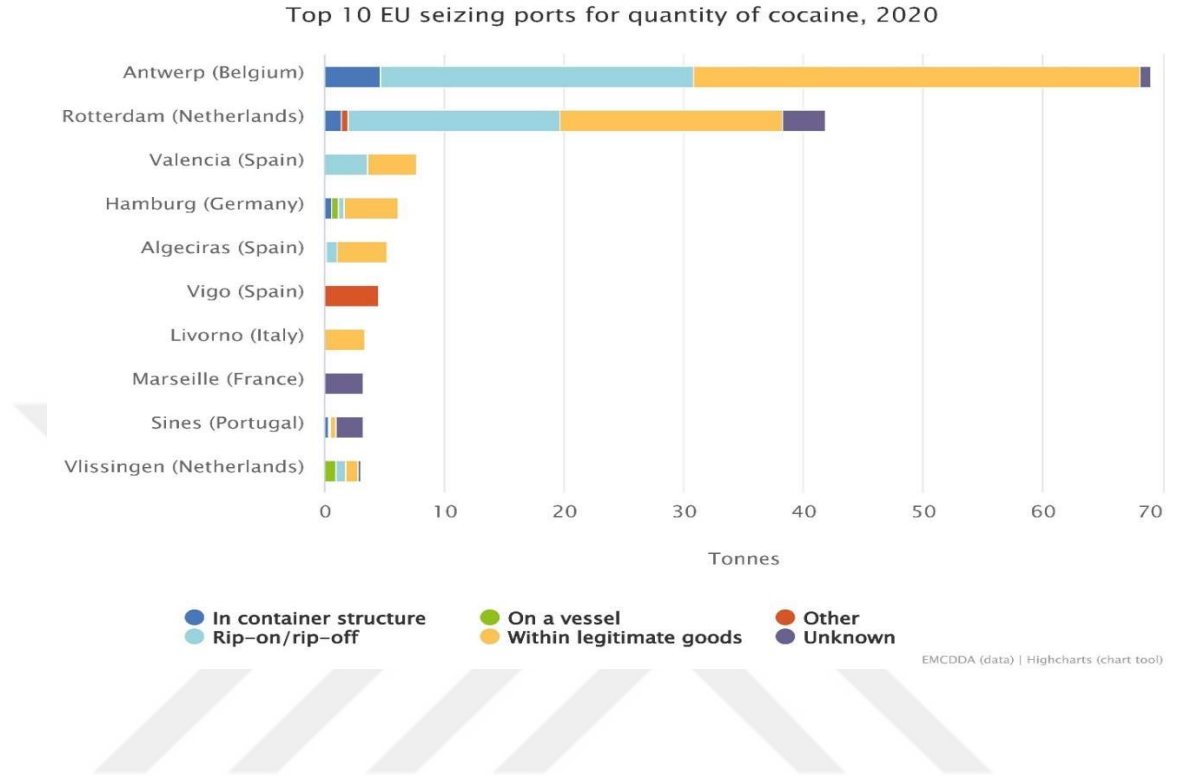
2020 yılında ele geçirilen kokain sevkiyatı miktarı



¹⁷⁷ European Union Drugs Agency, European Drug Report 2024, 2024, https://www.euda.europa.eu/sites/default/files/pdf/31853_en.pdf?857888 s.2.

Tablo 3

2020'de Avrupa'da kokainin en fazla ele geçirildiği 10 liman



ALTINCI BÖLÜM

ÜLKEMİZDE İŞLEYEN ÖDÜL - İKRAMIYE SİSTEMİ

6.1. Avrupa'ya Uzanan Kokain Boru Hattı

Son yıllarda kokain ticareti artarak ilerlemiş ve üretim hacminde büyüme yaşanmıştır. 2018 yılında üç ana kokain üreticisi olan Kolombiya, Bolivya ve Peru'nun birleşik üretimleri 2012 yılına göre daha fazla olmuştur. Her ne kadar ivme hızı yavaşlamış olsa da halen kokain üretimi büyümeye devam etmektedir.

Kokain akışının önemli ve büyük kısmı, dünyanın diğer bölgelerine aktarılmaktadır. Kaçakçılar, Batı Avrupa'daki yerleşik pazarlardan doğuya, Rusya ve Asya'ya doğru kokain pazarını itmekte ve beslemektedirler.

Avrupa'da kokain satış fiyatlarının daha yüksek olması ve buna karşın, yasaklama, iade ve varlıklara el konulması risklerinin de diğer bölgelere göre çok daha düşük olması nedeniyle, kaçakçıların iş açısından daha avantajlı en çok tercih ettiği bölgeler haline gelmektedir.

Uyuşturucu kartelleri, hem maddi hem de cezai olarak rahat ettikleri Avrupa ülkelerine kokain yollayabilmek için bir hat oluşturma ihtiyacı hissetmişlerdir. Yukarıda açıkladığım ülkelere, Avrupa ülkelerine direkt geçiş yoktur, sadece ABD üzerinden geçilebilmektedir. ABD, uyuşturucu ticaretinde yüksek güvenlik önlemleri alan ülke olduğundan, kara bağlantısı çok riskli olmaktadır. Kokain kartelleri, bu nedenle, kendilerine yeni ve farklı bir yöntem ve güzergah belirlemişlerdir. Bu güzergah, deniz yoluyla taşımacılıkla birlikte, konteyner kaçakçılığı üzerinden ilerlemektedir. Her ne kadar birçok farklı yöntem olsa da kokain kartelleri deniz yolu üzerinden ticareti daha çok tercih etmektedirler. Ayrıca, ödül-ikramiye sistemi açısından da bakıldığında, deniz yolu üzerinden ticareti tercih eden karteller yakalansalar da zarara uğramayacak, tersine kar elde edeceklerdir. Bu nedenle karteller, bu yolu tercih etmektedirler.

6.2. Alıcısına Teslim Edilemeyen Kokainler

Ülkemizde son zamanlarda Mersin Limanı'nda yapılan kokain operasyonlarının ardından, uyuşturucu alıcılarının ve suçlularının ortaya çıkarılamaması ilginç bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü Narkotik Suçlarla Mücadele Daire Başkanlığı'nın 2021 yılı Türkiye

Uyuşturucu Raporu'nda¹⁷⁸ belirtildiği üzere, Türkiye kokain ticaretinde bir hedef değil, alternatif bir geçiş noktasıdır. Türkiye Cumhuriyeti İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü Narkotik Suçlarla Mücadele Daire Başkanlığı'nın 2023 yılı Türkiye Uyuşturucu Raporu'nda¹⁷⁹ uyuşturucu kaçakçılığında en sık kullanılan rotanın başlangıç noktası Afganistan olan İran, Türkiye ve Balkan ülkeleri üzerinden Avrupa'ya ulaşan Balkan Rotası olduğu vurgulanmıştır. Daha ayrıntılı bir analiz yapıldığında, Mersin Limanı'nda ele geçirilen kokainlerin tarihleri ile diğer ülkelerde benzer tarihlerde gerçekleşen kokain yakalamaları arasında, bir bağlantı olduğu anlaşılmaktadır. Bu durumun nedeni, ülkemizde uygulanan ikramiye sistemine bağlı bir faktör olabileceği düşünülmektedir. Kilogram başına 60.000 TL ikramiye verilen bu sistem, kokain ticareti yapanların dikkatini çekmiş olabilir. Bu nedenle, teslim edilemeyen veya kayıp olan kokainlerin maddi zararlarını gidermek için, Mersin Limanı'nda yapılan rutin X-RAY kontrolleri sırasında bulunacak kokainler için, uyuşturucu kartellerinin mensupları tarafından Devlet'ten para talep edildiği yönünde bir görüş oluşmuş durumdadır. Bu kişiler, kaybettikleri kokainin bedelini karşılamak ve ikramiye kazanmak için Devlet'e bildirimde bulunuyor olabilirler. Hatta, sadece ikramiye kazanmak için alıcı bulamadıkları kokaini konteynerlere yerleştirip sonra bildirimde bulunuyor olabilecekleri de ihtimal dahilindedir. Bu tür davranışların sonucunda, ülkemizde muz ve tropikal meyve ve diğer eşya ticareti yapan iş insanları ve gümrük işlemlerinde görevli olanlar gibi suçsuz kişilerin bile ağır önlemlere ve cezalara tabi tutulduğu bilinmektedir. Bu durum, Türkiye'nin dünya medyasında itibarının zedelenmesine ve bu tür konularla hiçbir ilgisi olmadığı halde, birçok kişinin zarar görmesine neden olmaktadır.

Bu nedenle, olayın gerçek yüzünün ortaya çıkması ve daha fazla suçsuz insanın zarar görmemesi için, gerekli incelemelerin ayrıntılı bir şekilde yapılması gerekmektedir. Elde edilen kesin bilgilere göre bir sonuca varmak hem adaletin yerine getirilmesi hem de suçla gerçekten bağlantılı olan kişilerin belirlenmesi açısından çok önemlidir. Bu şekilde, ülkemizin isminin haksız yere lekelenmesinin önüne geçilerek gerçek suçluların cezalandırılması mümkün olabilir.

¹⁷⁸ Emniyet Genel Müdürlüğü Narkotik Suçlarla Mücadele Daire Başkanlığı, **Türkiye Uyuşturucu Raporu**, NBD Yayınları, Ankara 2021.

¹⁷⁹ Emniyet Genel Müdürlüğü Narkotik Suçlarla Mücadele Daire Başkanlığı, **Türkiye Uyuşturucu Raporu**, NBD Yayınları, Ankara 2023.

6.3. Türkiye’de İhbar ve Ödül Sistemi

Ülkemizde, uyuşturucu maddelerin ele geçirilmesi ve suçla mücadele kapsamında bir ödül sistemi işletilmektedir. Bu sistem, uyuşturucu ihbarını yapan kişilere veya uyuşturucu ele geçirmelerini sağlayan muhbirlerle ödül ödenmesini kapsamaktadır. Bu ödül sistemi, 12 Şubat 2020 Tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan bir kararla yeniden belirlenmiştir.¹⁸⁰

Bu çerçevede, ödül sistemi şu şekilde saptanmıştır:

1. Uyuşturucu maddelere ilişkin ihbar ödülleri sahipli ve sahipsiz ele geçirmeler olarak iki grupta değerlendirilmiştir.
2. Sahipli eroin ve kokain ele geçirmelerinde kilogram başına 60.000 TL, baz morfin ele geçirmelerinde 36.000 TL, esrar ve khat ele geçirmelerinde 15.000 TL, afyon ele geçirmelerinde ise 5.000 TL ikramiye ödenmektedir.
3. Sahipsiz eroin ve kokain ele geçirmelerinde kilogram başına 12.000 TL, baz morfin ele geçirmelerinde 7.200 TL, esrar ve khat ele geçirmelerinde 3.000 TL, afyon ele geçirmelerinde ise 1.000 TL ödül ödenmektedir.
4. Uyuşturucu ve uyarıcı madde imalatı ile ticaretine ilişkin örgütlü suçlarda, her bir iddianame için belirlenen birim miktarların üst sınırları tespit edilmiştir. Buna göre, eroin ve kokain için 8 kilogram, baz morfin için 14 kilogram, esrar için 32 kilogram, afyon için 96 kilogram ve kenevir bitkisi için 32.000 metrekaare birim miktar üst sınırı olarak belirlenmiştir.
5. Uyuşturucu ve uyarıcı madde imal ve ticaretine ilişkin bireysel suçlarda da birim miktarı üst sınırları saptanmıştır. Eroin ve kokain için 50 gram, esrar için 200 gram, afyon için 600 gram ve kanun kapsamındaki sentetikler için 25 gram birim miktar üst sınırı olarak kabul edilmiştir.

Tablo 4

11.02.2020 tarihli ve 2104 sayılı Cumhurbaşkanî kararı

¹⁸⁰ Cumhurbaşkanî Kararı (2020, 12 Şubat), Resmi Gazete (Sayı: 2104), erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/02/20200212-12.pdf>, e.t.:29.05.2024

**11/2/2020 TARİHLİ VE 2104 SAYILI CUMHURBAŞKANI KARARININ EKİ
KARAR**

MADDE 1- (1) Uyuşturucu madde ve uyuşturucu madde elde etmek amacıyla ekilen bitki yakalamalarında, 21/3/2007 tarihli ve 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun 23 üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi uyarınca ödenecek ikramiyelere esas teşkil etmek üzere uygulanacak birim miktarı ve sabit rakamlar aşağıdaki şekilde tespit edilmiştir. Birim miktarın tespitinde, maddenin saf haldeki miktarı esas alınır.

Türü	Birim Miktarı	Sahipli Yakalamalarda Sabit Rakam	Sahipsiz Yakalamalarda Sabit Rakam
1) Eroin	1 kg	60.000	12.000
2) Kokain	1 kg	60.000	12.000
3) Baz morfin	1 kg	36.000	7.200
4) Esrar	1 kg	15.000	3.000
5) Afyon	1 kg	5.000	1.000
6) Khat	1 kg	15.000	3.000
7) 12/6/1933 tarihli ve 2313 sayılı Kanun kapsamına alınmış sentetikler	1 kg	120.000	24.000
8) Kenevir bitkisi	10 m ²	150	30
9) 2313 sayılı Kanun kapsamına alınmış yukarıda belirtilmeyen diğer maddeler	1 kg	5.000	1.000

MADDE 2- (1) 5607 sayılı Kanunun 23 üncü maddesinin sekizinci fıkrası uyarınca uyuşturucu ve uyarıcı madde imal ve ticaretine ilişkin örgütlü suçlarda, kabul edilen her bir iddianame başına ödenecek ikramiyelere esas olmak üzere uygulanacak birim miktar üst sınırları ve sabit rakam aşağıdaki şekilde tespit edilmiştir.

Türü	Birim Miktar Üst Sınırı	Sabit Rakam
1) Eroin	8 kg	500.000
2) Kokain	8 kg	
3) Baz morfin	14 kg	
4) Esrar	32 kg	
5) Afyon	96 kg	
6) Kenevir Bitkisi	32.000 m ²	
7) 2313 sayılı Kanun kapsamına alınmış sentetikler	4 kg	
8) 2313 sayılı Kanun kapsamına alınmış ancak saflık oranı yetkili laboratuvarlar tarafından belirlenemeyen sentetikler	Üst sınır belirlenmeksizin tüm miktarlar	
9) Üretimi resmi makamların iznine veya satışı yetkili tabip tarafından düzenlenen reçeteye bağlı olan ve uyuşturucu veya uyarıcı etki doğuran her türlü sentetikler	Üst sınır belirlenmeksizin tüm miktarlar	

(2) Birinci fıkra uyarınca birim miktar üst sınırının tespitinde, 8 inci ve 9 uncu sıralar hariç yakalanan maddenin saf haldeki miktarı esas alınır. Birim miktar üst sınırını aşan yakalamalarda 1 inci madde hükümleri uygulanır.

(3) Bu maddeye göre ikramiye ödenenlere 1 inci maddeye göre ayrıca ödeme yapılmaz.

MADDE 3- (1) 5607 sayılı Kanunun 23 üncü maddesinin sekizinci fıkrası uyarınca uyuşturucu ve uyarıcı madde imal ve ticaretine ilişkin bireysel suçlarda, kabul edilen her bir iddianame başına ödenecek ikramiyelere esas olmak üzere uygulanacak birim miktar üst sınırları ile sabit rakamlar aşağıdaki şekilde tespit edilmiştir.

Türü		Birim Miktar Üst Sınırı	Sabit Rakam
1)	Eroin	50 gram	2.400
2)	Kokain	50 gram	
3)	Esrar	200 gram	
4)	Afyon	600 gram	
5)	2313 sayılı Kanun kapsamına alınmış sentetikler	25 gram	
6)	2313 sayılı Kanun kapsamına alınmış ancak saflık oranı yetkili laboratuvarlar tarafından belirlenemeyen sentetikler	Üst sınır belirlemeksizin tüm miktarlar	1.600
7)	Üretimi resmi makamların iznine veya satışı yetkili tabip tarafından düzenlenen reçeteye bağlı olan ve uyuşturucu veya uyarıcı etki doğuran her türlü sentetikler	Üst sınır belirlemeksizin tüm miktarlar	

(2) Birinci fıkra uyarınca birim miktar üst sınırının tespitinde, 6 ncı ve 7 nci sıralar hariç yakalanan maddenin saf haldeki miktarı esas alınır. Birim miktar üst sınırını aşan yakalamalarda 1 inci madde hükümleri uygulanır.

(3) Bu maddeye göre ikramiye ödenenlere 1 inci maddeye göre ayrıca ödeme yapılmaz.

Yürürlükten kaldırılan mevzuat ve geçiş hükmü

MADDE 4- (1) Uyuşturucu madde ve uyuşturucu madde elde etmek amacıyla ekilen bitki yakalamalarında ödenecek ikramiyelere ilişkin 30/6/2014 tarihli ve 2014/6544 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı yürürlükten kaldırılmıştır.

(2) Bu Kararın yayımı tarihinden önceki yakalamalara ilişkin ikramiye ödemeleri, 2014/6544 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı hükümlerine göre yapılır.

Yürürlük

MADDE 5- (1) Sayıştay'ın görüşü alınan bu Karar yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 6- (1) Bu Karar hükümlerini İçişleri Bakanı ile Ticaret Bakanı birlikte yürütür.

Bu ödül sistemi, uyuşturucu ticaretinin engellenmesi ve suçla mücadele amacıyla oluşturulmuş bir teşvik yöntemidir. Her ne kadar ihbarcılar ve muhbirler, bu sistem

sayesinde suçla mücadelede daha etkin rol alarak toplumun güvenliğine katkı sağlamakta olsa da bu sistemi kokain kaçakçılarının kendi çıkarları için kullanmaktadırlar.

Kokain kartelleri kullanmış oldukları tekniklerde, kokaini gemiden alamamaları ihtimallerinde, Türkiye'ye gelecek olan mal için muhbirlik yaparak ihbarda bulunmakta ve kokain ticaretinden kazanamadıkları paraların bazen daha da fazlasını muhbir sisteminden kazanmaktadırlar. Kokain kartelleri kendi paralarını bir şekilde elde etmektedir fakat bu durum Türkiye'deki muz ve tropikal meyve tacirlerini zora sokmakta ve kokain ticaretinden yaftalanmalarına ve yargılanmalarına neden olmaktadır.

Özellikle muz veya tropikal meyve ve diğer eşya ticaretinde kullanılan konteynerlere, bu ticareti yapan tüccarların bilgisi olmaksızın, uyuşturucu kartelleri tarafından geliştirilen yöntemler ile kokain yüklenmekte ve çeşitli ülkelere gönderilmektedir. Bu durumun sonucu olarak ülkemizde denetlenen muz ve tropikal meyve konteynerlerinin içinde yüksek miktarda kokain maddesi yakalanmaktadır. Uyuşturucu ve uyarıcı maddelerden habersiz olan tüccarlardan ise ithal ettikleri meyvelerin veya diğer eşyanın taşımada kullanılan konteynerlerin içerisinden çıkan kokainler nedeniyle başkaca fiili ya da hukuki hiçbir bağ bulunmaksızın ceza yargılamasının süjesi haline getirilmekte ve çok ciddi yaptırımlara maruz bırakılmaktadırlar.

6.4. Şüpheden Sanık Yararlanır İlkesi (In Dubio Pro Reo)

Latince ifadesiyle in dubio pro reo olarak kullanılan şüpheden sanık yararlanır ilkesine Roma Hukukunda açıkça yer verilmemiş olmasına rağmen bir takım benzer ilke ve ifadeler yer verildiği görülmektedir. Nitekim Klasik dönem sonrasında Roma İmparatoru tarafından mahkemede jüri önünde söylendiği iddia edilen “Kuşku içeren unsurların varlığı halinde cezalandırma söz konusu olamaz. Kusursuz bir kimsenin cezalandırılması yerine kusurlu bir kişinin cezasız kalması daha iyidir.” şeklindeki ifadeler dolaylı olarak şüpheden sanık yararlanır ilkesine işaret edildiğini göstermektedir.

6.4.1. İlkenin Açıklaması

Şüpheden sanık yararlanır ilkesi, ceza muhakemesi hukukunun en temel ilkelerindendir. Bu ilkeye göre; sanığın kusurunun varlığı ya da isnat edilen suç

gerçekleştiren eylemin varlığı hakkında şüphe bulunursa adil yargılama hakkına uygun yargılama yapılarak var olan şüphe sanık lehine yorumlanacaktır¹⁸¹.

Temelde “insan onuru” düşüncesi ve “hukuk devleti” ilkesine dayanan şüpheden sanık yararlanır ilkesi uyarınca, yargılama sonunda hakim, sanığın suçu işlediği yönünde tam bir kanaat oluşturmadan mahkumiyetine hükmedemeyecektir. İnsan onuru, insanın sırf insan olması sebebiyle değerli ve saygıya layık bir varlık olması şeklinde tanımlanabilir. Hukuk devleti ise devletin hukuka bağlı olduğu, hukukun üstünlüğünü sağladığı ve insan haklarını koruduğu bir devlet düzenidir. Bu iki kavram, yargılama sürecinde sanığın haklarını ve masumiyetini güvence altına almak için önemlidir. Sanığın suçluluğu kesin olarak kanıtlanmadıkça onun insan onuruna aykırı bir şekilde cezalandırılması veya haklarının ihlal edilmesi hukuk devleti ilkesine aykırı olacaktır.

Ceza muhakemesi hukukunda, sanığın suçu işlemediğini ispat ederek kendisini suçlamalardan kurtarma yükümlülüğü yoktur. Mahkeme, tüm inceleme ve araştırmayı yaparak sanığa isnat edilen fiilin sanık tarafından gerçekleştiğini, yargılama sürecinde ortaya çıkan deliller ile ortaya koymakla mükelleftir¹⁸². Şayet, mevcut deliller ile sanığın suçu işlediği yönünde kanıya varılamıyorsa sanığın o eylemi gerçekleştirmediği kabul edilir¹⁸³.

6.4.2. İlkenin Tarihsel Gelişimi

Şüpheden sanık yararlanır ilkesi Roma hukukuna dayanmaktadır. 17. ve 18. yüzyılda Voltaire, Rousseau, Montesquieu, Grotius, Pufendorf, gibi düşünürlerin fikir ve uğraşları sonucu gelişen bu ilke günümüzde ceza yargılamasının temeli haline gelmiştir¹⁸⁴. İlkenin temeli ise “Bir masum mahkûm edileceğine, birkaç suçlu cezasız kalsın” fikrine dayanmaktadır.

Bu ilke, iki çıkarın karşılaştırılması sonucu kabul görmüştür: bireyin yararı ve toplum çıkarı. Suçu sabit olmayan bir kişinin, şüphe nedeniyle mahkûm edilmesi sonucu; mahkûm edilen kişi esasında masum ise bir kişinin özgürlük hakkı kısıtlanmakta olup somut bir zarar meydana gelecektir. Bununla birlikte, şüphe nedeniyle beraatine karar verilen kişi esasında suçlu ise toplum güvenliği tehlikeye düşmektedir. Bu nedenle,

¹⁸¹ Ali Kemal Yıldız, “Ceza Muhakemesinde İspat ve Delillerin Değerlendirilmesi”, **Yayınlanmış Doktora Tezi**, İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul 2002, s. 226.

¹⁸² Yalçın Şahinkaya, **Suçsuzluk Karinesi**, 1. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara 2008, s. 221.

¹⁸³ Yıldız, s. 224.

¹⁸⁴ Yalçın Şahinkaya, **Suçsuzluk Karinesi**, 1. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara 2008, s.221.

masum kişinin ceza alması somut ve kesin bir zarar oluşturmaya karşın toplum açısından meydana gelebilecek sonuç sadece tehliktir. Tüm bu karşılaştırma ve değerlendirmeler sonucu kabul edilen bu ilke ile hata sonucu masum kişilerin cezalandırmasının önüne geçilmek adına şüphe bulunması halinde gerçek suçlunun cezalandırılması yetkisinden vazgeçilmektedir.

Ceza yargılamasında sanığın cezalandırılması için şüphenin yenilmesi gerekir. Yenilmesi gereken şüpheden anlaşılması gereken ise her türlü şüphe değil, akla ve mantığa uygun gerekçelere dayanan şüphedir¹⁸⁵. Her türlü şüphenin yenilmesi için somut gerçeğin olduğu gibi açığa çıkarılmasıyla olacaktır ki her vakıada bunun gerçekleşmesi imkansıza yakındır. Bu nedenle, şüphenin yenilmesinin mutlak gerçeğe ulaşmak ile olacağını savunmak, sanıkların birçoğunun suçu sabit bulunmadığından beraatine karar verilmesiyle sonuçlanacaktır ki bu durum toplum açısından büyük sorunlara yol açacaktır.

6.4.3. Şüphe Kavramı

Şüphe, TDK tarafından “*Bir şeyle, bir olguyla ilgili gerçeğin ne olduğunu tam olarak bilememekten, kestirememekten doğan kararsızlık, güvensizlik duygusu.*” şeklinde tanımlanmıştır¹⁸⁶. Şüphe, farklı alanlarda farklı şekillerde ortaya çıkabilir. Örneğin, felsefede şüphe, doğru bilgiye ulaşmak için kullanılan bir yöntem olabilir. Descartes, yöntemli şüphe adını verdiği bir süreçle tüm bilgileri sorgulamış ve sadece kesin olanları kabul etmiştir¹⁸⁷.

Ceza muhakemesi hukukunda şüphe, soruşturma ve kovuşturma işlemlerinin başlatılması, yürütülmesi ve sonuçlandırılması için çok önemli bir kriterdir. Şüphenin varlığı ve kuvvet derecesi, kişi hak ve özgürlükleri ile toplumda adaletin sağlanması açısından da çok önemlidir.

Ceza muhakemesi hukukunda şüphenin dereceleri şöyle sınıflandırılabilir:

Basit şüphe: Bir suçun işlendiğine dair en zayıf delil durumudur. Bu derecedeki şüphe, soruşturma başlatmak için yeterli olmakla birlikte, koruma tedbirlerine veya kamu davası açmaya yetmez. Ceza Muhakemesi Kanunu’nun 160. maddesi uyarınca, bir suçun

¹⁸⁵ Şahinkaya, s. 223.

¹⁸⁶ **Türk Dil Kurumu**, <https://sozluk.gov.tr/>, e.t.: 22.09.2023.

¹⁸⁷ Çiğdem Yıldızdöken, “Şüpheden Kartezyen Düşünceye Giden Yol”, **Yayımlanmış Makale.**, Uludağ Üniversitesi, 2017, s. 47.

işlendiğine dair ihbar veya başka bir şekilde bir durum öğrenen Cumhuriyet Savcısı, bu durumu öğrendiği anda kamu davası açılıp açılmayacağına karar verebilmek için derhal olayın gerçekliğini araştırmaya başlamak zorundadır.

Makul şüphe: Bir suçun işlendiğine dair orta derecede delil durumudur. Bu derecedeki şüphe, koruma tedbirlerine başvurmak için yeterli olmakla birlikte, kamu davası açmaya yetmez. Makul şüphe ile ilgili Ceza Muhakemesi Kanunu'nun 116. ve 117. maddeleri arasında düzenlemeler mevcuttur. CMK'nın 116. maddesine göre; *“Yakalanabileceği veya suç delillerinin elde edilebileceği hususunda makul şüphe varsa; şüphelinin veya sanığın üstü, eşyası, konutu, işyeri veya ona ait diğer yerler aranabilir.”* CMK'nın 117. maddesine göre ise; *“(1) Şüphelinin veya sanığın yakalanabilmesi veya suç delillerinin elde edilebilmesi amacıyla, diğer bir kişinin de üstü, eşyası, konutu, işyeri veya ona ait diğer yerler aranabilir. (2) Bu hâllerde aramanın yapılması, aranılan kişinin veya suçun delillerinin belirtilen yerlerde bulunduğu kabul edilebilmesine olanak sağlayan olayların varlığına bağlıdır. (3) Bu sınırlama, şüphelinin veya sanığın bulunduğu yerler ile, izlendiği sırada girdiği yerler hakkında geçerli değildir.”*

Yeterli şüphe: Bir suçun işlendiğine dair güçlü delil durumudur. Bu derecedeki şüphe, kamu davası açmak için yeterlidir. Ceza Muhakemesi Kanunu madde 170'e göre; *“(1) Kamu davasını açma görevi, Cumhuriyet savcısı tarafından yerine getirilir. (2) Soruşturma evresi sonunda toplanan deliller, suçun işlendiği hususunda yeterli şüphe oluşturuyorsa; Cumhuriyet savcısı, bir iddianame düzenler.”*

Kuvvetli şüphe: Bir suçun işlendiğine dair kesin delil durumudur. Bu derecedeki şüphe, vicdani kanaat oluşturmak ve hüküm vermek için yeterlidir. Ceza Muhakemesi Kanunu madde 100/1 bu duruma örnek olarak verilebilir; *“Kuvvetli suç şüphesinin varlığını gösteren somut delillerin ve bir tutuklama nedeninin bulunması halinde, şüpheli veya sanık hakkında tutuklama kararı verilebilir. İşin önemi, verilmesi beklenen ceza veya güvenlik tedbiri ile ölçülü olmaması halinde, tutuklama kararı verilemez.”*

Ceza muhakemesinde, sanık hakkında ceza verilebilmesi için hakimın şüpheyi yenmesi ve vicdani kanaate ulaşması gerekir. Burada yenilmesi gereken şüphe akla ve mantığa uygun gerekçeye dayanan şüphedir. Bu nedenle şüphe; makul ve gerekçeli olmalı, varsayımlardan arınmalıdır.

6.4.3.1. Genel Olarak

Şüpheden sanık yararlanır ilkesi ceza muhakemesi hukukuna özgüdür. Bu ilkeye göre; isnat edilen fiilin sanık tarafından gerçekleştirilip gerçekleştirilmediği, fiilin işleniş şekli gibi konularda ortaya çıkan şüphe sanık lehine yorumlanacaktır¹⁸⁸. Şüphe fiil ve sanığa ilişkin olabilir. Fiile ilişkin şüphe, suçun maddi veya manevi unsuruna ilişkin olabilir. Hakim; suçun işleniş şekli, suçta kullanılan araçlar, suç konusunun önemi, suçun işlendiği zaman ve yer, meydana gelen zarar, failin kusurunun ağırlığı, failin amacı konularında şüpheyne düşmesi halinde, bu şüpheyi sanığın lehine yorumlayarak hüküm kurmalıdır¹⁸⁹.

Şüpheden sanık yararlanır ilkesi, şüphenin yenilmesi gereken her duruma uygulanacaktır. Bununla birlikte, şüphenin yenilemediğinden söz edilebilmesi için soruşturma ve kovuşturma evrelerinin özenle ve yeterli düzeyde yürütülmesi gerekmektedir. Delillerin toplanması için gerekli özen gösterilmeli ve yeterli araştırma yapılmalı, buna karşın şüphe halen devam etmekteyse şüphe sanık lehine yorumlanmalıdır. Aksi takdirde, gerçek suçlunun tespitini ve cezalandırılmasını zorlaştırarak mağdurun, adaletin ve toplumun zarar görmesiyle sonuçlanacaktır.

6.4.3.2. Suçun Manevi Unsurlarında Şüphe

Ceza hukukunun temelini oluşturan bir diğer ilke kusur ilkesidir. Bu ilkeye göre kişiye ancak kusuru oranında ceza verilebilecektir. Suç oluşturan eylemdeki kusuru ve kusur oranı tam olarak ispat edilemeyen, kusur oranından şüphe edilen sanık hakkında, kusuru tammişçesine hüküm kurmak *kusur ilkesine* ve *şüpheden sanık yararlanır ilkesine* aykırı olacaktır¹⁹⁰.

Suçun kastla mı taksirle mi işlendiği, sanığın kusur oranı gibi hususlar; verilecek cezayı ve kurulacak hükmü temelden etkilemektedir. Kast unsuru, bazen suçun niteliğini değiştirmekte ya da fiilin daha ağır ya da hafif bir cezayla cezalandırılmasına neden olmaktadır. Bu nedenle, hüküm kurulurken suçun manevi unsuru hakkında var olan şüphe yenilmeli, şüphe yenilemiyor ise sanık lehine hüküm kurulmalıdır. Şüphenin bulunduğu ve yenilemediği yönünde hüküm kurulabilmesi için ise öncesinde

¹⁸⁸ Yıldız, s.227-228.

¹⁸⁹ Şahinkaya, s. 228.

¹⁹⁰ Yener Ünver, “Ceza hukukunda objektif sorumluluk”, *Ceza Hukuku Günleri, 70. Yılında Türk Ceza Kanunu Genel Hükümler*, Sempozyum, İstanbul 1997.

yargılamaya konu olayda delillerin eksiksiz olarak toplanması ve tamamlanması gerekmektedir.

6.4.3.3. Sanığın Kişiliği Konusunda Şüphe

Ceza hukukunda kanunlar, cezaların belirlenmesinde çoğunlukla iki sınır belirleyerek takdir yetkisini hakime bırakmıştır. Hakim ise; sanığın geçmişi, sosyal ilişkileri, yargılama sürecindeki davranışları, adli para cezası verilecekse sanığın ekonomik durumu gibi hususları göz önünde bulundurarak, TCK'nın 61. maddesine göre kanuni sınırlar içerisinde uygun cezayı belirlemektedir.

Sanığın kişiliğinin, ceza tayininde önemli olduğu durumlarda; yetkili makam sanığın kişiliğinin tespiti için gerekli inceleme ve araştırmayı yapmalı; sanık hakkında toplanan deliller, sanığın yargılama sürecindeki tutum ve davranışlarını incelemeli ve sanık hakkında hüküm verirken takdir yetkisini buna göre kullanmalıdır. Bu durumda da yetkili makamın şüpheyi yenememiş olması halinde, şüphe sanık lehine yorumlanmalı, sanığın kötü özellikleri ile ilgili şüphe yenilememiş ve vicdani kanaate ulaşılamamışsa, sanığın iyi kişilikli olduğunun kabulü ile hüküm kurulmalıdır. Yargıtay da içtihatlarında istikrarlı olarak bu kabulü uygulamaktadır¹⁹¹.

6.4.4. Soruşturma Aşamasında İlkenin Geçerliliği

Şüpheden sanığın yararlanacağı ilkesi, delillerin değerlendirilmesi durumunda ortaya çıkmaktadır. Mahkeme, duruşma devresinde delillerin değerlendirilmesi aşamasında, bu ilkeyi uygulayacaktır. Bu nedenle, kural olarak ilkenin uygulanması muhakeme aşamasında ortaya çıkmaktadır.

Soruşturma evresi, delillerin değerlendirilmesinden ziyade toplanması aşaması olduğundan, kural olarak bu aşamada “şüpheden sanık yararlanır” ilkesi uygulanmayacaktır. Bununla birlikte soruşturmanın son safhasında bu ilke uygulama alanı bulacaktır. Cumhuriyet savcısı, soruşturmada sonuca çıkarma aşamasında, delillerin toplanması ve soruşturma aşamasının sonuna gelinmesiyle birlikte, CMK'nın 170. maddesinde aranan yeterli delile ulaşılamamış ve şüphelinin suç oluşturan fiili gerçekleştirdiğine yönelik bir bulgu elde edememiş ise kovuşturmayaya yer olmadığı kararı verecektir. Bununla birlikte, dosyada mevcut delillerin yorumlanması, çelişkili delillerin

¹⁹¹ Yargıtay 5. CD., T. 22/06/2022, E.9113, K.7318 Kaynak: <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 12.12.2023.

çözümlemesi, sanığın kusurunun tespiti gibi hususlarda yapılacak değerlendirmenin mahkemece yapılması gerektiğinde, bu gibi durumlarda şüpheden sanık yararlanır ilkesi soruşturma evresinde uygulanamayacaktır.

Cumhuriyet savcısının vicdani kanaate ulaşmak ve şüpheyi yenmek gibi bir yükümlülüğü bulunmamakla birlikte, şüpheli hakkında yapılan suç isnadına ilişkin yeterli delil olduğu konusunda tatmin olmalıdır¹⁹². Cumhuriyet savcısının, bulguların delil vasfını taşıyıp taşımadığı, şüpheliye suç isnadını ispata yarar bulguların yeterli olup olmadığı gibi hususlarda kanaat oluşturması önemlidir.

6.4.5. İlkenin Beraat Kararlarının Gerekçesi Olarak Kullanılması

Soruşturma evresi sona erdikten sonra kovuşturma evresinde, sanığın suçu işlediğinin sabit olup olmadığı hususundaki şüpheler giderilmeye çalışılacaktır. Sanığın yürütülen kovuşturma sonucunda toplanan deliller ışığında isnat edilen suçu işlediği kesin olarak ispatlanamazsa şüpheden sanık yararlanır ilkesi gereği beraat kararı verilecektir. Zira görüldüğü üzere verilecek olan kararda sanık hakkında isnat edilen suçu işlemediğine dair en ufak şüphe beraat kararına yol açacaktır. Aksinin kabulü şüpheden sanık yararlanır ilkesinin doğasına ters düşecektir.

6.4.5.1. “Delil Yetersizliği” Ve “Delil Yokluğu”

Şüpheden sanık yararlanır ilkesi uyarınca sanığın suçu işlediğine dair gerekçelere dayanan şüphe yenilemez ise sanık hakkında beraat kararı verilmelidir¹⁹³. Yargıtay uygulamasında ise beraatı gerektiren şüphe ile ilgili olarak “*her türlü şüpheden uzak deliller bulunmaması*” şeklinde ifadeler kullanılmaktadır, fakat bu ifade delillerin somut gerçeği doğrudan yansıtması gibi anlaşılmaktadır.

Yabancı mahkeme kararlarında da şüpheden sanık yararlanır ilkesi sıkça tekrar edilmekte ve beraat kararının temel dayanaklarından sayılmaktadır. Oysa, Türk Hukukunda, “*delil yokluğundan*” ve “*delil yetersizliğinden*” ifadeleri kullanılmaktadır. Suçsuzluk karinesini ortadan kaldıracak güçte delil bulunmadığı ve şüpheden sanığın yararlandırılmasının temel hukuk ilkesi olduğu dile getirilmiş olsa idi adil yargılamayı

¹⁹² Şahinkaya, s.246.

¹⁹³ Yalkut, s. 327.

belirten daha açık bir ifade ortaya çıkmış olurdu¹⁹⁴. Aksi takdirde, bireyin yargı yoluyla aklanma hakkı ihlal edilmektedir.

Verilen beraat kararında, “*delil yetersizliği*” gerekçesinin kullanılması, toplumda mahkemenin sanığın masum olduğuna inanmamasına rağmen, mahkûmiyet kararı vermediği fikrinin yerleşmesine neden olacaktır¹⁹⁵. Bu nedenle, hâkim, deliller neticesinde şüpheyi yenememiş ise, *delil yetersizliği* yerine, *eylemin sabit olmadığı* gerekçesiyle beraat kararı vermesi gerekmektedir¹⁹⁶. Zira, hakim hangi hal nedeniyle beraat kararı verildiğini hükümde göstermek zorundadır. Gerekçenin gösterilmemesi veya hatalı gösterilmesi, hükmün bozulmasına neden olmaktadır¹⁹⁷.

Nitekim, soruşturma ve kovuşturma aşamasında, şüpheden sanık yararlanır ilkesi gereğince, mevcut şüphe yenilemediğinden şüpheli hakkında kamu davası açılmasına yer olmadığına dair ve sanığın beraatine karar verilebilir. Bu kararların gerekçesi olarak yeterli delil bulunmamasının gösterilmesi ise kişinin aklanma hakkını elinden alacaktır. Hukuka ve adalete olan güvenin sarsılmaması için bu kararlar verilirken kullanılan ifadelerle özen gösterilmesi gerekmektedir.

6.5. Uyuşturucu Ticaretinde Araç Olarak Kullanılan Kişiler Hakkındaki Şüphe

Muz, tropikal meyve veya diğer eşyaların taşınmasında konteynerlerinin araç olarak kullanılması yoluyla yapılan uyuşturucu ticareti suçunda; faillerin tespitinde ve cezalandırılmasında yapılması gereken, tüm soruşturma ve kovuşturma evrelerindeki ceza muhakemesi işlemlerini özenle ve yeterli düzeyde yerine getirmektir. Somut ve kesin delillerin elde edilememesi durumunda ise suçu ispat edilemeyen sanığın beraatine karar verilmesi, mevcut şüphenin sanık yararına yürütülmesi gerekmektedir. Suçun işleniş şekli, işlendiği yer ve zaman, yargılanan tarafından işlenip işlenmediği, ağırlaştırıcı ve hafifletici nedenlerin varlığı gibi hususlar detaylıca araştırılmalı ve vicdani kanaate ulaşılmasına yeter delil bulunulamaması halinde, var olan şüphe sanık lehine yorumlanmalıdır.

¹⁹⁴ Sulhi Dönmezer, “**Suçsuzluk Karinesi Üzerine Düşünceler**”, in: Prof. Dr. Nurullah Kunter’e Armağan, Beta Yayınları, İstanbul 1998, s. 68.

¹⁹⁵ Friedrich Christian Schroeder, Feridun Yenisey ve Wolfgang Peukert, **Ceza Muhakemesinde “Fair Trial” İlkesi**, İstanbul Barosu, İstanbul 1999.

¹⁹⁶ Şahinkaya, s. 253.

¹⁹⁷ Anayasa Mahkemesi Genel Kurulu, T. 20/10/2020, E. 2016/13566, K.2020/31280, **Kaynak:** <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 26.09.2024.

Uyuşturucu ticaretinin, muz, tropikal meyve veya diğer eşya ticaretinde araç olarak kullanılması suretiyle işlenmesi halinde ise suça ilişkin fiillerin birçoğunun ülke dışında, uluslararası sularda gerçekleşmesi nedeniyle, somut gerçeğe ulaşmak zor olmaktadır. Bu suçlarda asıl failler, çoğu zaman Ekvador’da ve Avrupa’da bulunan uyuşturucu kartelleri olduğundan, faillerin tespiti ve cezalandırılması imkânsız hale gelmektedir. Bu durumda ise yerel mahkemelerce; ülkemizde bulunan söz konusu ticareti yapan tacirler adeta “*ğünah keçisi*” ilan edilmektedir. Ülkemizde uyuşturucu ticareti suçunu işleyen kişiler bulunmakla birlikte, özellikle meyve ticaretinin araç olarak kullanılması yoluyla yapılan uyuşturucu ticaretinde, suçun faili olmayan kişiler de yargılanmakta ve ceza almaktadır.

şüpheden sanık yararlanır ilkesi; maddi olayın tespiti için tüm işlemlerin gerçekleştirilmesi, tüm önlemlerin alınması ve sonucunda maddi olay hakkında halen bir şüphe mevcut ise bu sanık lehine karar verilmesi üzerinedir. Her ne kadar muz ve tropikal meyve ticaretinin araç olarak kullanılması yoluyla yapılan uyuşturucu ticaretinde, şüpheyi yenmek, maddi olayı tespit etmek ve asıl faillerin cezalandırılmasını sağlamak, suçun işleniş biçimi nedeniyle bir hayli zor olsa da hukuka uygun bir yargılama süreci yürütülebilmesi için yapılması gereken; maddi olayın tespiti için tüm önlemleri almak, gerekli kanuni düzenlemeler ile masum insanların yargılanmasını, ceza almasını ve hak kaybına uğramasını engellemektir. Ceza muhakemesinde, zaman içerisinden kabul görmüş ve ilke haline gelmiş “şüpheden sanık yararlanır ilkesi” uyarınca, yürütülen tüm soruşturma ve kovuşturma sonucunda, sanığın suçu işlediği yönündeki şüphe yenilememiş ise sanık lehine hüküm kurulmalıdır.

SONUÇ

Dünya genelinde uyuşturucu ve uyarıcı madde üretimi, birçok ülkenin ekonomik, sosyal ve güvenlik sorunlarına yol açmaktadır. Bu maddelerin üretim merkezleri genellikle düşük gelirli veya istikrarsız bölgelerde yoğunlaşırken, küresel ticaret rotaları ise bu maddelerin dünya çapında yayılmasını sağlamaktadır. Uyuşturucu ve uyarıcı maddelerin üretimi, genellikle yasa dışı organizasyonlar tarafından kontrol edilen bölgelerde yoğunlaşmakta olup bu maddelerin taşınması ve ticareti ise uluslararası suç şebekeleri tarafından organize edilmektedir. Bu durum, sadece ilgili ülkelerdeki halk sağlığını tehdit etmekte kalmayıp aynı zamanda küresel güvenlik, ekonomi ve hukuki düzen üzerinde de ciddi etkiler yaratmaktadır. Uyuşturucu ve uyarıcı madde ticaretinin boyutları, dünya genelindeki farklı coğrafi bölgelerdeki üretim merkezleri ve ticaret rotalarının izlenmesi ile daha iyi anlaşılabilir.

Muz dahil her türlü tropikal meyve ve diğer eşya ticareti yapan tüccarların bu aşamada söz konusu ticareti yaparken kendilerini bir anda uyuşturucu ve uyarıcı madde ticareti suçunun faili olarak bulmamaları için neredeyse mesleği bırakmaktan başka çareleri kalmamaktadır. Bu durum için her ne kadar bu tür ticaret yapan tüccarlar, ısrarla talepte bulunsalar da herhangi bir çözüm önerisi henüz sunulmuş değildir.

Söz konusu ticaret ile uğraşmakta olan tüccarların, muz dahil tropikal meyvelerden bazılarını kırmızı listedeki bir eşya olmasından kaynaklı olarak işlerini devam ettirmekte oldukça zorlandığı görülmektedir. Yasal olarak söz konusu ticareti yapan tüccarlar, bir anda kendilerini illegal olan uyuşturucu ve uyarıcı madde ticareti suçunun faili sıfatında bulmaktadır.

Şüpheden sanık yararlanır ilkesi, kesin delil olmadan bireylerin mahkûm edilmesini önlemeyi amaçlasa da konteyner taşımacılığıyla yapılan uyuşturucu ve uyarıcı madde kaçakçılığında bu ilkenin ihlal edildiği görülmektedir. Asıl faili bulmak adına yapılacak düzenlemeler hem haksız yere yargılanan tüccarların haklarının zedelenmemesini sağlayacak hem de uyuşturucu ve uyarıcı madde kaçakçılığı ile mücadeleyi güçlendirecektir.

Bununla birlikte, uyuşturucu ve uyarıcı madde ticaretinin önlenmesi adına yapılacak düzenlemelerin sadece cezalandırmaya dayalı olmaması, aynı zamanda meşru dış ticaret faaliyetlerinin güvence altına alınmasını da sağlayacak önlemleri de içermesi gerektiği unutulmamalıdır. Bu ticaretlerin, uyuşturucu ve uyarıcı madde kaçakçılığından

ayrılmasını sağlayacak hukuki düzenlemeler yapılması, sadece ticaretin sürdürülebilirliğini sağlamakla kalmayacak, aynı zamanda suçluların adalet önünde hesap vermesini de kolaylaştıracaktır.

Örneğin TCK'nın etkin pişmanlık hükümlerini düzenleyen 192. maddesine 5. fıkra ve 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'nun 5. maddesine 4. fıkra olarak “*Serbest dolaşıma giriş, transit, gümrük antrepo, dahilde işleme veya geçici ithalat rejimlerinde, eşyanın yurda girişinden önce, denetim masrafları kendisine ait olmak üzere, adli ve idari denetime tabi tutulmasını yazılı olarak talep eden kişiler ve temsilcileri hakkında, ele geçen suç eşyasından başka somut delil olmaması halinde cezaya hükmolunmaz.*” şeklinde bir hükmün eklenmesi, tüccarların mağduriyetini giderme noktasında faydalı olabilir. Konteynerinde kokain olduğunu bilen kişinin, henüz içerisindeki kokain liman denetimi ile tespit edilmemişken kendisini ihbar ederek zarara uğramayı göze alamayacağı kabulü ile bu denetimi talep edip ayrıca tüm giderleri karşılayan muz ve tropikal meyve ithalatçılarının, suçsuzluğu karine olarak kabul edilmeli ve bu kişilerin suç ile bağlantısını gösterir farklı bulgular olmaksızın cezalandırılmamalıdır.

Kokain ticaretiyle hiçbir ilgisi olmayan, sadece yurt dışından getirttiği malının bulunduğu konteyner kullanılan ve kokain limana gelmeden alamayan kaçakçıların 12 Şubat 2020 tarihli Resmî Gazete’de yayınlanan 11/02/2020 tarihli ve 2104 Sayılı Cumhurbaşkanî Kararının Eki Karar’ında bulunan ödül/ikramiye sisteminden yararlanması, muz dahil değişik türdeki tropikal meyve ticareti yapan tüccarların suçsuz olduğu kanısına dayanak oluşturmaktadır.

Meyve ticareti ile uğraşmakta olan tüccarlar uzun yıllardır süregelen bu sorunun bilincinde olmalarına karşın, kendi tasarruf alanlarında dahi bulunmayan bir uyuşturucu uyarıcı maddeye ilişkin geliştirilebilecek bir koruma mekanizması henüz bulunmuş değildir. Şirketler bünyesinde her ne kadar risk koruma şirketleri ile anlaşarak iş yürütme yoluna gitmiş olsalar da bu durum dahi muz dahil değişik mal ithal eden tüccarları olağan şüpheli yapmaktan kurtaramamaktadır.

Bu sorunun çözülmesi, etkin denetim mekanizmalarının kurulması ve hukuki düzenlemelerin iyileştirilmesiyle mümkündür. Geliştirilecek yeni yasal çerçeveler ve uluslararası iş birliği, Türkiye'nin güvenlik ve ekonomik çıkarlarını koruyarak, uyuşturucu ve uyarıcı madde kaçakçılığıyla mücadelede daha etkin bir rol oynamasını sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

ADIGÜZEL, Burak; “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”, **İÜHFM**, C. 71, S. 2, İstanbul 2013, s. 12.

AKPINAR, Aslı Selvi, **Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Ticareti Suçu**, 1. Baskı, Seçkin Yayınları, İstanbul 2021, s.40.

AKSOY, Sami, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, 12 Levha Yayınları, İstanbul 2015, s. 50.

AKSÜT, Ertekin, **Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçları (TCK m.188)**, 1. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara 2020.

ARKAN, Sabih, **Ticari İşletme Hukuku**, 8. Bası, Ankara 2020, s. 1.

BALCI, Murat, **Türk Ceza Kanununda Uyuşturucu Madde Ticareti Suçları**, 1. Baskı”, Adalet Yayınları, Ankara 2009, s. 168.

BARUT, Ferit, AYDEMİR, Melisa, **Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Suçları**, 1. Baskı, Legal Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 51.

Branch Alan E., Robarts Michael, **Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları** (Sedat Baştuğ, Çev.), Akademisyen Kitabevi, Ankara 2014, s.218, 225.

ÇAKICI, Latif, **Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık**, 1. Baskı, Ankara Üniversitesi Siyasal Yayınları, Ankara 1978, s. 7, 55-58,61-62.

ÇALIŞKAN, Suat, **Tüm Yönleri ile Ticarete Yönelik Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Suçları**, 1.Baskı, Platon Yayınevi Yayınları, İstanbul 2021, s.725-726,710-712.

DİNÇ, Evren, GÖKMEN, Aytaç, TEMİZ DİNÇ, Dilek, BİLİR, Hakan, **The Effect Of Container Shipping On The Turkish Economy**, 1. Basım, Kriter Yayınevi, İstanbul 2019, s. 41, 45

DÖNMEZER, Sulhi, **Suçsuzluk Karinesi Üzerine Düşünceler**, Beta Yayınları, İstanbul 1998, s. 68.

ELMAS, Birsen, **Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Suçları**, 6. Baskı, Adalet Yayınları, İstanbul 2016, s. 39, 51

ERGEN, Cengiz, **Türk Ceza Hukukunda Uyuşturucu Madde Suçları**, 1. Basım, Gaye Matbaacılık, Ankara 1988, s.131

ERGÜL, Ergin, **Uyuşturucu Maddeler ve Suçları**, 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 1997, s.143

GLASS, David, **Freight Forward and Multimodal Transport Contracats**, 2. Basım, Routledge Taylor & Francis Group, London 2012, s. 5.

GÜNAY, Erhan, **Uygulamalı Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Suçları**, 4. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara 2007, s. 30.

GÜNDEL, Ahmet., **Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Suçları**, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2009, s. 27-29.

GÜNGÖR, Şener, KINACI, Ali , **Öğreti ve Uygulama Boyutu ile Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerle İlgili Suçlar**, 1. Baskı, Yetkin yayınevi, Ankara 2001 s. 44, 190, 279.

KANER, İnci Deniz, **Deniz Ticareti Hukuku I-II. Gözden Geçirilmiş**, 4. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul 2021 s. 70,295, 303.

KARA, Hacı, **Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, 1. Baskı, Legal Yayıncılık, İstanbul 2018 s. 59.

KARADENİZ, Hülya, ÖZER, Erdal, AYDOĞDU, İlhan, AKSAY, Mehmet, **Sentetik Kannabinoid: Sokak Dilinde “Bonzai” Karadeniz Chemical Science and Technology**, C.1, S.1, Trabzon 2017, s.2.

KARAKAŞ DOĞAN, Fatma , **Türk Ceza Hukukunda Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Suçları**, 1. Baskı, Legal Yayınları, İstanbul 2015, s. 168.

KARAN, Hakan, **Elektronik Konişmento**, 1. Baskı, Turhan Kitapevi, Ankara 2004, s. 73.

KAYIHAN, Şaban, KARA, Etem, Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi, **İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 6, S. 10, İstanbul 2020, s. 56.

KENDER, Rayegan, ÇAĞA, Tahir, **Deniz Ticareti Hukuku II**, 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 166, 303.

KIDIL, Fahrettin, **Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçları**, 1. Basım, Adalet Yayınları, Ankara 2020, s. 54, 174-176, 183.

KÖKSAL, Tünay, ECE, Nur Lale, ÖZKARA, Behçet Yalın, **Deniz Lojistik ve Taşımacılık Hukuku**, 1. Basım, Adalet Yayınevi, Ankara 2012, s. 527.

KURT, Şahin, KURT, Ela, **Uygulamada Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Suçları**, 1. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara 2007, s. 39, 50, 57.

ÖĞÜZ, Zehra Şeker, **Gemi Yönetimi Sözleşmesi**, 1. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul 2013, s. 44-45.

ÖZYILMAZ, Metin, **Gemi Acenteleri Eğitimleri - Konteyner Bilgi Notu**, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi. C.1, S.1.,2007, s. 14, 527.

PARLAR, Ali, KIZILKAYA, Azmi., **Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Suçları**, Bilge Yayınevi, Ankara 2018, s. 36-37.

RUHİ, Ahmet Cemal, **Türk Ceza Kanunu'nda Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Suçları**, 2. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2020, s. 30, 42.

SCHROEDER, Friedrich Christian, YENİSEY, Feridun, PEUKERT, Wolfgang, **Ceza Muhakemesinde "Fair Trial" İlkesi**, İstanbul Barosu, İstanbul 1999.

SINAR, Hasan, **Disiplinler Arsası ve Ceza Hukuku boyutlarıyla Uyuşturucu Madde Bağımlılığı ve Ticaretiyle Mücadele**, Birinci Baskı, Lale Yayıncılık, Ankara 2015, s. 7.

SOYASLAN, Doğan, **Ceza Hukuku Özel Hükümler**, 6. Baskı, Legem Yayıncılık, Ankara 2006, s. 385.

SÖZER, Bülent, **Deniz Ticareti Hukuku I**, 6. Basım, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022, s. 320, 334, 352, 412.

STOPFORD, Martin, **Maritime Economics [Denizcilik Ekonomisi]**, (Okan Duru Çev.). Nobel Akademik Yayıncılık, Adana 2016, s. 23, 31-36.

ŞAFAK, Nadi, **Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Ticareti Suçları**, 1. Basım, Yetkin Yayınları, Ankara 2022, s. 30, 38, 41, 103, 116.

ŞAHİNKAYA, Yalçın, **Suçsuzluk Karinesi**, 1. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara 2008, s. 221, 223, 228, 246, 253.

TEZCAN, Durmuş, ERDEM, Mustafa Ruhan, ÖNOK, Murat, **Uluslararası Ceza Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2009, s. 511.

TEZCAN, Durmuş, ERDEM, Mustafa Ruhan, ÖNOK, Murat, **Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku**, 10. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara 2013, s. 700.

TEZCAN, Durmuş, ERDEM, Mustafa Ruhan, ÖNOK, Murat, **Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku**, 15. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara 2017, s. 511, 600, 646.

ÜLGENER, Mehmet Fehmi, **Çarter Sözleşmeleri I**, Der Yayınları, İstanbul 2017, s. 126.

YAŞAR, Yusuf, **Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçları**, 1. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara 2019, s. 224-225.

YAŞAR, Osman, GÖKCAN, Hasan Tahsin, ARTUÇ, Mustafa, **Yorumlu - Uygulamalı Türk Ceza Kanunu**, 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2014, s. 231.

YAZICIOĞLU, Emine, **Deniz Ticareti Hukuku**, 16. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul 2020, s. 316.

YILDIZDÖKEN, Çiğdem, **Şüpheden Kartezyen Düşünceye Giden Yol**, Uludağ Üniversitesi, 2017, s. 47.

YURTCAN, ERDENUR, İrtiş Begüm, **Uyuşturucu Suçları**, 7. Baskı, Yetkin Yayıncılık, Ankara 2022, s. 25.

ZAFER, Hamide, BOSTANCI BOZBAYINDIR, Gülşah, EVİK, Hakan, ALTUN, Sinan, AYTEKİN İNCEOĞLU, Asuman, EROĞLU, Fulya vd., **Genel Tehlike Yaratan Çevreye Karşı ve Kamunun Sağlığına Karşı Suçlar**, C. 5, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 316.

AKBULUT, İlhan, **Ülkemizde Uyuşturucu Maddeler Sorunu**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt: 55 Sayı: 3, İstanbul 1997, s. 111-142.

ALBAYRAK, Mustafa, Kenevir Ekme Suçu Üzerine Düşünceler, **Terazi Hukuk Dergisi**, C.3, S.18 Ankara 2018, s.144.

DERDİMAN, Ramazan Cengiz, Uyuşturucu Maddeler Hakkında Genel Bilgi ve Uyuşturucu Maddelerle Mücadele Esasları, **Akademik Araştırmalar Dergisi**, 2006, S. 28, s.105.

DÖNMEZER, Sulhi, Uyuşturucu Maddelerin Hukuk ve Kriminoloji ile İlgili Bazı Yönleri, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası** C: 36 (1-4), İstanbul 1971, S:1-14, s.1.

GÜNAL, Yılmaz, Uyuşturucu Madde Suçları, **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, Cilt: 32 Sayı: 01, Ankara 1976,s. 26, 91-92, 107-108.

Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyıcının TTK m. 886 Kapsamında Pervasızca ve Zararın Muhtemelen Meydana Geleceği Bilinciyle Davranışı (Aralık 2021). **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C.27, S.2, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1930298>, e.t.: 15/07/2023.

KAŞAK, Esra, Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyıcının TTK m. 886 Kapsamında Pervasızca ve Zararın Meydana Gelmesi İhtimalinin Bilinciyle Davranışı, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**. 2021, C. 27, S.2, s. 1, 2021, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1930298> , e.t.: 15/07/2023.

TAŞKIN, Melda, Denizyoluyla Taşınan Eşyaların Geç Teslimi Halinde Yapılması Gereken Bildirime İlişkin Değerlendirmeler, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 10, S. 2, İstanbul 2019, s. 372.

TEZCAN, Durmuş, Uyuşturucu Maddelerin Yasadışı Ticaretini Önleyici Tedbirler, **Türk İdare Dergisi**, C. 59, İstanbul 1987, S.374-377, s. 39.

AKSÜT, Ertekin , Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal Ve Ticareti Suçları (TCK m.188), **Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Üniversitesi, 2015, s. 92-93,129.

BİCAN, Buğrahan, Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk, **Yayımlanmış Doktora Tezi**, Kocaeli Üniversitesi,2019, s. 24, 33, 35-36, 38, 40-41, 164, 171.

EKMEN, Selahaddin Eyyüp, Türk Ceza Kanununda Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Suçları, **Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi**, Kırıkkale Üniversitesi,2019, s. 41.

ÖNER, Mehmet Zülfü, Türk Ceza Hukukunda Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde İmal ve Ticareti Suçları, **Yayınlanmış Doktora Tezi**, Ankara Üniversitesi, 2010, s. 65, 158.

ÖZMEN, Özkan, Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Suçları, **Yüksek Lisans Tezi**, Bahçeşehir Üniversitesi, 2009, s. 10.

PAMUK, Nihal, Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, **Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2011, s. 19.

SEVDİM, Ali Erdem, Uyuşturucu Madde Ticareti Suçu, **Yayınlanmış Doktora Tezi**, Selçuk Üniversitesi, 2013, s. 105, 113.

ŞAMLI, Kübra Yetiş, Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, **Yayınlanmış Doktora Tezi**, İstanbul Üniversitesi, 2012, s. 14, 46.

TANGÜN, Alpaslan Kürşat, Gemi İşletmeyen Taşıyan, **Yayınlanmış Doktora Tezi**, Galatasaray Üniversitesi, 2006, s. 247.

TEKİN, Safa Murat, Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, **Yüksek Lisans Tezi**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, 2017, s. 33, 35.

TUNCER, Arzu, Uyuşturucu veya Uyarıcı Madde Ticareti ve Kullanılmasına İlişkin Suçlar, **Yayınlanmış Doktora Tezi**, İstanbul Kültür Üniversitesi, 2011, s. 6.

TURAN, Kağan, Yolculuk Çarteri Sözleşmesinde Tarafların Yükümlülükleri, **Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, 2017, s. 97H

YAZICIOĞLU, Emine, Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, **Yayınlanmış Doktora Tezi**, İstanbul Üniversitesi, 1997, s. 146.

YILDIZ, Ali Kemal, Ceza Muhakemesinde İspat ve Delillerin Değerlendirilmesi, **Yayınlanmış Doktora Tezi**, İstanbul Üniversitesi, 2002, s. 226.

ÜNVER, Yener, Ceza Hukukunda Objektif Sorumluluk, **Ceza Hukuku Günleri, 70. Yılında Türk Ceza Kanunu Genel Hükümler**, Sempozyum, İstanbul 1997.

AKÇA, Yaşar, Halulu Babür (2021). Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamalarının Değerlendirilmesi. **International Journal of Contemporary Educational Studies (IntJCES)**. C. 7, S. 2, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1910907> e.t.: 10.08.2023.

EKER Özgür (2003), Multimodal Bill of Lading Nedir? Multimodal Konşimento Çeşitleri Nelerdir? Akreditif Danışmanlık ve Eğitim. <https://www.akreditif.biz.tr/multimodal-bill-of-lading-nedir-multimodal-konsimento-cesitleri-nelerdir.html#>; e.t.: 28.10.2023

An Introduction to the IMDG Code (2012) https://www.marinetraininginc.com/documentos/imdg_code_intro_2012.pdf, e.t.: 23.10.2023.

BM Certification. ISCC Uluslararası Sürdürülebilirlik ve Karbon Sertifikasyonu. <https://tr.bmcertification.com/iscc-uluslararasi-surdurulebilirlik-ve-karbon-sertifikasyonu/> e.t.:10.10.2023.

Deniz Ticareti Hukuku (2023). https://tr.wikipedia.org/wiki/Deniz_ticareti_hukuku e.t.: 11.12.2023

DEÜ Denizcilik Eğitimi <https://www.deudenizcilikegitimi.com/ISPS.htm> e.t.:10.10.2023

EKİN Ahmet, CİVAN Mehmet Can (2023), Deniz Ticaretinde Taşıyanın Sorumluluğu, **Ekin Hukuk Bürosu**, <https://www.ekinhukuk.com.tr/deniz-ticaretinde-tasiyanin-sorumlulugu/> , e.t.: 15/06/2023.

Europe and the global cocaine trade (2020) https://www.emcdda.europa.eu/sites/default/files/pdf/14572_en.pdf?511347, e.t.: 01.12.2023

European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (2022), **EU Drug Market: Cocaine.** <https://www.emcdda.europa.eu/>, e.t.: 10.06.2023.

European Union Drugs Agency (2024). **European Drug Report 2024.** 2024, https://www.euda.europa.eu/sites/default/files/pdf/31853_en.pdf?857888 e.t.: 27.09.2024

Europol's highlights of 2021: a year in review (2021) <https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/europol%E2%80%99s-highlights-of-2021-year-in-review>, e.t.: 10.06.2023.

Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (SSAS).
[https://marinnav.com/servis/ssas/#:~:text=GEM%C4%B0%20G%C3%9CVENL%C4%B0K%20ALARM%20S%C4%B0STEM%C4%B0\(SSAS\)&text=Sistem%2C%20IMO%20taraf%C4%B1ndan%20d%C3%BCzenlenmi%C5%9F%20bir,kuvvetleri%20veya%20askeri%20kuvvetler%20g%C3%B6nderilebilir](https://marinnav.com/servis/ssas/#:~:text=GEM%C4%B0%20G%C3%9CVENL%C4%B0K%20ALARM%20S%C4%B0STEM%C4%B0(SSAS)&text=Sistem%2C%20IMO%20taraf%C4%B1ndan%20d%C3%BCzenlenmi%C5%9F%20bir,kuvvetleri%20veya%20askeri%20kuvvetler%20g%C3%B6nderilebilir) e.t.:10.10.2023.

Güvenlik Yönetimi.
<https://www.guvenlikyonetimi.com/limang%C3%BCvenli%C4%9Fi/#:~:text=SSP%20%E2%80%93%20Gemi%20G%C3%BCvenlik%20Plan%C4%B1,gibi%20g%C3%B6revleri%20oldu%C4%9Funu%20anlatan%20pland%C4%B1r> e.t: 10.10.2022

Incoterms (2020). <https://tr.wikipedia.org/wiki/Incoterms> , e.t.: 05.09.2023.

ISPS Kod Nedir? (2019). <https://www.denizcilikbilgileri.net/isps-kod -nedir/> e.t.: 01.11.2023.

InSight Crime, <https://insightcrime.org/investigations/container-shipping-cocaine-hide-and-seek/>, e.t: 22.11.2024.

Gemi Güvenlik Alarmı İrtibat Bilgileri.
İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (2006).
<https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/gemi-guvenlik-alarmi-irtibat-bilgileri--2676?page=8> et:10.10.2022.

Konteyner (2023). <https://tr.wikipedia.org/wiki/Konteyner> , e.t.: 23.10.2023.

Legalbank. <https://legalbank.net/>, e.t.: 05.09.2023.

Ocean Navigator. A legendary offshore danger. <https://oceannavigator.com/a-legendary-offshore-danger/>, e.t.: 23.10.2023

Resmi Gazete. <https://www.resmigazete.gov.tr> e.t.: 28.09.2024

Sinerji Mevzuat. <https://mevzuat.sinerjias.com.tr> e.t.: 26.09.2024

Sürekli Özet Kayıt (CSR) İle İlgili Rehber.
<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/surekli-ozet-kayit-ornegi-csr.pdf>
e.t.:10.10.2023.

T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma Hizmetleri – Paletler ve Konteynerler, <https://www.megep.meb.gov.tr/>

The Guardian, **Spanish police arrest ex-fraud chief after €20m found in walls of his house**, <https://www.theguardian.com/world/2024/nov/12/spanish-police-arrest-ex-fraud-chief-after-20m-found-in-walls-of-his-house>. e.t.:15.11.2024

Transport Information Service. **Bulk Containers**, https://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/bulk/bulk.htm/ e.t.: 28.09.2024

Transport Information Service. **Flatracks**, https://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/flat/flat.htm/ e.t.: 23.10.2023.

Transport Information Service. **Hard – Top Containers**. https://www.tisgdv.de/tis_e/containe/arten/hardtop/hardtop.htm/ e.t.: 23.10.2023

Transport Information Service. **Platforms (Plats)**. http://www.tisgdv.de/tis_e/containe/arten/plattfor/plattfor.htm e.t.: 23.10.2023.

Transport Information Service. **Standard-Container**, <https://www.tis-gdv.de/tis/containe/arten/standard/standard.htm/> e.t.: 23.10.2023;

Transport Information Service. **Ventilated Containers**, https://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/ventil/ventil.htm/ e.t.: 23.10.2023.

Türk Dil Kurumu, <https://sozluk.gov.tr/>, e.t.: 22.09.2023

United Nations Office on Drugs and Crime (2023). **Global Report on Cocaine 2023**, <https://www.unodc.org> e.t.: 28.09.2024

WANKHEDE, Anish (2022). **Kargo Taşımacılığı için 16 Konteyner Ünitesi Türü ve Tasarımı**. Marine Insight, https://www.marineinsight.com/know-more/16-types-of-container-units-and-designs-for-shipping-cargo/#4_Tunnel_container, e.t.: 23.10.2023

White House Office of National Drug Control Policy (2021) **ONDCP Releases Data on Coca Cultivation and Production in the Andean Region**. <https://co.usembassy.gov/ondcp-releases-data-on-coca-cultivation-and-production-in-the-andean-region/> e.t.: 24.09.2024

Ankara Emniyet M¼d¼rl¼ę¼ Narkotik Suçlarla M¼cadele Şube M¼d¼rl¼ę¼ (2015).
Uyuşturucu Madde T¼rleri.

Emniyet Genel M¼d¼rl¼ę¼ Narkotik Suçlarla M¼cadele Daire Başkanlığı, “**T¼rkiye
Uyuşturucu Raporu**”,2021.

Emniyet Genel M¼d¼rl¼ę¼ Narkotik Suçlarla M¼cadele Daire Başkanlığı, “**T¼rkiye
Uyuşturucu Raporu**”, 2023.

