

PAPER DETAILS

TITLE: Yabancı Bayrakli Yatların Gümrük Kontrolleri Kapsamında Aranması

AUTHORS: Fatih KÖSELI

PAGES: 18-30

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2835592>

Fatih KÖŞELİ¹ 

1. Ticaret Bakanlığı, Ticaret Uzmanı, fatihkoseli87@gmail.com

Yabancı Bayraklı Yatların Gümrük Kontrolleri Kapsamında Aranması

Özet

Deniz turizminde önemli yeri olan yatlar son zamanlarda kaçakçılık faaliyetlerinde kullanılmalarıyla da gündeme gelmektedirler. Etkin bir kaçakçılıkla mücadelenin sağlanması açısından yetişmiş kolluk güçleri ve modern ekipmanın yanı sıra sağlam bir zemine oturtulmuş mevzuat hükümleri de büyük önemi haizdir. Konuya bütüncül bir bakış açısıyla yaklaşan bu çalışmada Türkiye Cumhuriyeti Anayasası ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nden başlayarak adsız düzenleyici işlemlere kadar geniş bir değerlendirme gerçekleştirilmiş ve birbiriyle çelişen hükümler ortaya konulmuştur. Bu doğrultuda mer'î gümrük mevzuatı hükümleri çerçevesinde yabancı ve Türk bayraklı yatlarda arama yapılması hususu, aralarında bir farkın bulunup bulunmadığı, yatların "konut" niteliğini sahip olup olmadığı ve mevcut sisteme dair öneriler ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Yatlarda Arama Yapılması, Usulüne Uygun Yapılmış İhbar, Yabancı ve Türk Bayraklı Yatlar, Konut Olarak Yatlar, Gümrük Kontrolleri.

JEL Sınıflama Kodları: K10, K14, K40.

Searching Foreign Flagged Yachts In The Scope of Customs Controls

Abstract

Yachts, possessing an important role in sea tourism are recently becoming an issue by their usage in smuggling activities. Legal provisions grounded on a solid base are of vital importance besides qualified enforcement departments and modern equipment regarding anti-smuggling efforts. At this very point, in this study trying to grasp a comprehensive point of view, there has been realised a broad evaluation ranging from Constitution and European Convention on Human Rights to unnamed regulatory acts while pointing out the contradictions. Ultimately, in the scope of current legal provisions regarding Customs, there has been assessed the issue of searching yachts, whether a discrimination between Turkish and foreign flagged yachts exists, whether yachts can be evaluated as residence and proposals regarding the current system.

Keywords: Searching Yachts, Due Denunciation, Foreign and Turkish Flagged Yachts, Yachts as Residence, Customs Controls.

JEL Codes: K10, K14, K40.

Giriş

Yat terimi, 24/7/2009 tarihli ve 27298 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği’nin 23’üncü maddesi birinci fıkrasında “Gezi, spor ve eğlence amacıyla deniz turizminde kullanılmaya uygun, taşıdığı yolcu sayısı onikiyi geçmeyen, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, kamarası, tuvaleti ve mutfaklı olan deniz aracı” olarak tanımlanmıştır.

Deniz turizmi açısından çok önemli bir rol oynayan yatlar maalesef son zamanlarda göçmen kaçakçılığı da dâhil olmak üzere farklı nevide eşya türleri için bir kaçakçılık yöntemi olarak kullanılmalarıyla da gündeme gelmektedirler. Bu nedenle kaçakçılıkla mücadele ve ülkemizin ekonomik çıkarlarının korunması kapsamında yatların gümrük gözetim ve kontrollerine tabi olmaları, bu kapsamda aranmaları söz konusu olabilmektedir. Ancak günümüzde yatların aranmasına yönelik mevzuatın yeterince açık olmadığı, kısıtlayıcı hükümlerin bulunduğu, uygulamada sorunlara yol açtığı yönünde tartışmalar da bulunmaktadır. Peki, Deniz Turizmi Yönetmeliği’nde bir deniz aracı olduğu ifade edilen yatların aranmasında tereddüt yaratan hususlar nelerdir?

1- Deniz Araçlarında Arama Yapılması

Konunun bütüncül ve geniş bir açıdan ele alınması adına öncelikli olarak Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi (AİHS) ve 18/10/1982 tarihli ve 2709 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası’ndan başlayarak, hiyerarşik olarak aşağıda yer alan yasal metinlere doğru bir inceleme gerçekleştirilecektir.

AİHS’nin “Özel ve aile hayatına saygı hakkı” başlıklı 8’inci maddesine göre birey, özel hayatına saygı duyulmasını ve bu çerçevede mahremiyetinin ihlal edilmemesini bekleme hakkına sahiptir. Bireyin bu hakkına ulusal güvenliğin korunması, suç işlenmesinin önlenmesi gibi sınırlı amaçlarla ve ancak yasayla öngörülmüş olmaları halinde müdahale söz konusu olabilir.

Benzer bir şekilde Anayasa’nın “Özel Hayatın Gizliliği” başlıklı 20’nci maddesinin ikinci fıkrası da şu şekildedir:

“Millî güvenlik, kamu düzeni, suç işlenmesinin önlenmesi, genel sağlık ve genel ahlâkın korunması veya başkalarının hak ve özgürlüklerinin korunması sebeplerinden biri veya birkaçına bağlı olarak, usulüne göre verilmiş hâkim kararı olmadıkça; yine bu sebeplere bağlı olarak gecikmesinde sakınca bulunan hallerde de kanunla yetkili kılınmış merciin yazılı emri bulunmadıkça; kimsenin üstü, özel kâğıtları ve eşyası aranamaz ve bunlara el konulamaz. Yetkili merciin kararı yirmidört saat içinde görevli hâkimin onayına sunulur. Hâkim, kararını el koymadan itibaren kırksekiz saat içinde açıklar; aksi halde, el koyma kendiliğinden kalkar.”

Görüldüğü üzere Anayasa metni, temel bir hak ve özgürlük olarak kabul edilen özel hayatın gizliliğini korumak ve devletin bu konuda bireyin mahrem alanına haksız müdahalesini önlemek amacıyla arama tedbirini belirli kısıtlamalara tabi tutmuştur. Öncelikli olarak arama tedbirine başvurulması için belirli nedenlerin mevcut olması, ardından da bu tedbirin uygulanabilmesi için belirli mercilerin kararı ya da yazılı emri zorunlu kılınmıştır.

Kaçakçılıkla mücadelenin temel dayanağı olan 21/3/2007 tarihli ve 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu’nda (KMK) da arama yapılmasına ilişkin esaslar belirlenmiştir. Mezkûr Kanun’un 9’uncu maddesinin birinci fıkrasında “kaçak eşya, her türlü silâh, mühimmat, patlayıcı ve uyuşturucu maddelerin bulunduğundan şüphe edilen her türlü kap, ambalaj veya taşımaya yarayan diğer araçlar ile kişilerin üzerlerinde yapılacak arama ve elkoymaların 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu hükümlerine tabi olduğu” ifade edilmektedir. Yine aynı maddenin ikinci ve üçüncü fıkrasında da şu düzenlemeler yer almaktadır:

“(2) Gümrük salonları ve gümrük kapılarında kaçak eşya sakladığından kuşku edilen kişilerin üzeri, eşyası, yükleri ve araçları gümrük kontrolü

amacıyla gümrük görevlilerince aranabilir. Yapılan arama sonucunda tespit edilen kaçak eşyaya derhal elkonulur.

(3) Gümrük bölgesine, Gümrük Kanunu gereğince belirlenen kapı ve yollardan başka yerlerden girmek, çıkmak veya geçmek yasaktır. Bu yerlerde rastlanacak kişi ve her nevi taşıma araçları yetkili memurlar tarafından durdurulur ve kişilerin eşya, yük ve üzerleri ile varsa taşıma araçları aranır. Yapılan arama sonucunda tespit edilen kaçak eşyaya derhal elkonulur.”

Görüldüğü üzere arama konusunda genel bir düzenleme niteliğinde olan birinci fıkraya göre, araçlarda kaçak eşya, her türlü silâh, mühimmat, patlayıcı ve uyuşturucu madde bulunduğuna yönelik şüphe bulunması halinde gerçekleştirilecek arama ve elkoymalar 4/12/2004 tarihli ve 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu (CMK) hükümlerine göre yapılmaktadır.

CMKm.116 düzenlemesine göre, “yakalanabileceği veya suç delillerinin elde edilebileceği hususunda makul şüphe bulunması halinde, şüphelinin veya sanığın üstü, eşyası, konutu, işyeri veya ona ait diğer yerler” aranabilir.

CMK m. 119 düzenlemesine göre de arama “hâkim kararı üzerine veya gecikmesinde sakınca bulunan hâllerde Cumhuriyet savcısının, Cumhuriyet savcısına ulaşamadığı hallerde ise kolluk amirinin yazılı emri” ile yapılabilir. Kolluk amirinin yazılı emrine istinaden yapılan arama sonuçları ise Cumhuriyet Başsavcılığına derhal bildirilir. Ancak; konutta, işyerinde ve kamuya açık olmayan kapalı alanlarda arama yalnızca “hâkim kararı veya gecikmesinde sakınca bulunan hallerde Cumhuriyet savcısının yazılı emri” ile yapılabilir.

KMK m. 9’un özel nitelikte olduğu değerlendirilen ikinci ve üçüncü fıkraları uyarınca ise gümrük salonlarındaki ve gümrük kapılarındaki kişiler ile 27/10/1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu gereğince belirlenen kapı ve yollardan başka yerlerden giriş, çıkış yapmakta ya da geçmekte

olan kişilerin eşyası, yükü, üzerleri ve araçlarında gerçekleştirilecek aramalarda herhangi bir arama kararı ya da yazılı emir şartı bulunmamaktadır. Deniz Turizmi Yönetmeliği’nin 5’inci maddesinin ikinci fıkrası gereğince ise deniz turizmi tesisleri gümrüklü saha kabul edilmemektedir. Ancak, hudut kapısı olarak ilan edilmiş deniz turizmi tesislerinin yalnızca hudut giriş ve çıkış işlemlerinin yürütülmesi için tahsis edilen; deniz turizmi aracına, yolcuya ve yolcu eşyasına ilişkin gerekli kontrollerin gerçekleştirildiği bölge gümrüklü sahadır.

KMK m. 9’da yer alan düzenlemelerle paralel bir şekilde 1/6/2005 tarihli ve 25832 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Adli ve Önleme Aramaları Yönetmeliği’nin “Karar alınmadan yapılacak arama” başlıklı 8’inci maddesinin birinci fıkrası (e) bendi de söz konusu düzenleme ile paralel bir şekildedir. Bu düzenleme uyarınca 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun 9’uncu maddesinin ikinci fıkrası kapsamında gümrük salonları ve gümrük kapılarında kaçak eşya sakladığından kuşkuylaanan kişilerin üzeri, eşyası, yükleri ve araçlarının gümrük kontrolü amacıyla gümrük görevlilerince aranması ve aynı Kanun’un 9’uncu maddesinin üçüncü fıkrası kapsamında Gümrük Kanunu gereğince belirlenen kapı ve yollardan başka yerlerden girilmesi, çıkılması ve geçilmesi yasak olan gümrük bölgesinde rastlanacak kişi ve her nevi taşıma araçlarının yetkili memurlar tarafından durdurularak bu kişilerin eşya, yük ve üzerleri ile varsa taşıma araçlarının aranması karar alınmadan yapılacak arama halleri içerisinde sayılmışlardır.

KMK m. 9/2-3’te belirtilen haller karar alma mecburiyetine istisna olarak sayılan ve “sınır aramaları doktrini” çerçevesinde izah edilen düzenlemeler olarak değerlendirilmektedir (Şahin, 2010: 282). Ülkeye giriş ve çıkışlar kanun gereği kontrol altında olduğu için arama işleminin hâkim kararına tabi olmadığı da öğretide ifade edilmektedir (Koper, 2022: 662).

Konuya ilişkin diğer bir önemli mevzuat ise Gümrük Kanunu olup, m. 10/A hükmüne göre gümrük idareleri Türkiye Gümrük Bölgesi ile diğer ülkeler arasında taşınan eşyanın giriş ve çıkışına ilişkin öncelikle gümrük mevzuatı esas olmak üzere gerekli görülen kontrolleri yerine getirirler.

Yine mezkûr Kanun'un m. 3/13 hükümleri ise gümrük kontrollerinin, gümrük idarelerince yürütülen *"eşyanın muayenesi, beyanname verileri ile elektronik veya yazılı belgelerin varlığının ve gerçekliğinin doğrulanması, işletmelerin hesap ve diğer kayıtlarının incelenmesi, taşıma araçlarının kontrolü, bagajların ve kişilerin yanlarında ya da üstlerinde taşıdıkları diğer eşyanın kontrolü ile resmî araştırmalar ve diğer benzeri uygulamalar"* olduğunu ifade etmektedir. Kontrolün kapsamına yönelik olarak da 7/10/2009 tarihli ve 27369 (mükerrer) sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gümrük Yönetmeliği m. 72/A'da şu hükümler yer almaktadır:

"(1) 182 nci madde hükümleri saklı kalmak kaydıyla, taşıtların kontrolü duruma göre aşağıda yer alan işlemlerin bir kısmı veya tamamını kapsar;

a) Taşıta ve eşyaya ilişkin tüm bilgi, belge, defter ve kayıtların kontrol edilmesi,

b) Taşıta ve eşyaya ilişkin ilave bilgi istenilmesi,

c) Taşıt sürücüsü, kaptanı, mürettebatı ve yolcunun kendisi ve beraberindeki eşyanın gümrük kontrolü ve üst araması,

ç) Taşıtın ve eşyanın; taşıt, eşya ve konteyner tarama sistemleri ile kontrolü,

d) Kontrol sırasında diğer taşıt ve kişiler ile temasa geçilmemesi ve yük alınıp verilmemesi için gerekli tedbirlerin alınması,

e) Taşıtın dedektör köpek ve teknik cihazlar vasıtasıyla kontrol edilmesi,

f) Taşıtın fiziki olarak tam veya kısmi kontrolü,

g) Eşyadan numune alınması ve incelenmesi,

ğ) Taşıtta bulunan ambarlar ve eşya bulunan diğer yerlerin mühür altına alınması,

h) Taşıtın etkin kontrolü için alınan diğer tedbir ve işlemler."

Gümrük Yönetmeliği'nin m. 72/Ç hükümlerine göre yurt dışından gelerek Türkiye Gümrük Bölgesine giriş yapan ancak herhangi bir Türk limanına girmeyecek olan gemiler; şüphe ve suçüstü hallerinde, haklarında ihbarda bulunulması durumunda veya risk analizi kapsamında kontrole tabi tutulabilir. Yine mezkûr Yönetmelik m. 72/E-2 hükmüne göre de *"ihbar, şüphe, yükleme ve taşıma belgelerinde çelişki olması, risk analizi veya gümrük idaresince gerek duyulan hallerde"* gemiler kontrole tabi tutulabilir.

Arama yapılması konusunda gümrük mevzuatında yatlar özelinde hiyerarşik olarak daha alt seviyede adsız düzenleyici işlemlerde de hükümler bulunmaktadır. Bunlar 6/11/2001 tarihli ve 24575 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) (Seri No: 9) ve Ticaret Bakanlığı Makamının 9/11/2015 tarihli ve 11755702 sayılı Olur'u ile yürürlüğe giren Gümrük Muhafaza Hizmetleri Yönergesidir.

Söz konusu Tebliğ'in "Yabancı Bayraklı Yatlara İlişkin İşlemler" başlıklı 6'ncı maddesi birinci fıkrası (d) bendinde;

"Haklarında kaçak eşya taşıdıklarına dair usulüne uygun yapılmış bir ihbar olmayan yatlarda arama ve eşya muayenesi yapılmaz. Gerek beyan üzerine gerekse yapılan arama veya muayenede sözü edilen yatta Türkiye'ye sokulması yasak eşya olduğunun anlaşılması halinde bu eşya, gümrük denetimi altına alınarak yat Türkiye Gümrük Bölgesi'ni terk edinceye kadar iade edilmez."

Yönerge'nin "Gümrük idareleri tarafından dikkat edilecek hususlar" başlıklı 176'ncı maddesi üçüncü fıkrasında ise;

"Türkiye Gümrük Bölgesinde Türk veya yabancı bayraklı tüm yatlar ihbar, şüphe, suçüstü halleri

veya risk analizi kapsamında arama veya belge kontrolüne tabi tutulabilir. Bu kapsamda deniz üzerinde yapılan denetimler seyir izin belgesi üzerinde gösterilir.” hükümleri bulunmaktadır.

Görüldüğü üzere, yatlarda gümrük kontrol ve denetimleri kapsamında arama yapılabilmesi için Tebliğ’e göre yat hakkında kaçak eşya taşıdığına yönelik usulüne uygun bir şekilde yapılmış ihbar şartı aranırken; Yönerge hükümleri çerçevesinde ihbar hükmünün yanı sıra şüphe, suçüstü halleri veya risk analizi kapsamında da arama yapılabilir. Mezkûr Yönerge ve Tebliğ’deki söz konusu hükümler birbiriyle çelişmekte olup aşağıdaki başlıkta bu çelişki irdelenecektir.

Yukarıda belirtilen yasal düzenlemeler haricinde, 21/1/2017 tarihli ve 29995 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği’nin “Kaçakçılığın önlenmesine ilişkin görevler” başlıklı 15’inci maddesinin birinci fıkrası (b) bendinde Sahil Güvenlik Komutanlığına görevli olduğu tüm deniz alanlarında ve uluslararası anlaşmalardan kaynaklanan yetki alanlarında kaçakçılık suçunun işlenmesinde kullanılan her türlü deniz aracında Ceza Muhakemesi Kanunu’nda belirtilen usul ve esaslar doğrultusunda arama yapmak, yakalanan kaçak eşya ve maddelere el koymak görevi verilmiştir. Bununla birlikte çalışmanın konusu gümrük idareleri ile sınırlandırılmış bulunduğu için mezkûr Komutanlığın görev ve yetkileri kapsamındaki düzenlemeler çalışma kapsamında incelenmemiştir.

1.1. Tebliğ ve Yönerge Arasındaki Çelişkinin Hukuki Değerlendirmesi

Söz konusu iki düzenlemeden hangisine itibar edileceğine dair hukuk öğretisi incelendiğinde; adsız düzenleyici işlem olarak tanımlanan yönerge ve tebliğ arasında normlar hiyerarşisi açısından bir astlık üstlük ilişkisinin mevcut olmadığı ifade edilmektedir (Şanlı Atay, 2011:150). Bununla birlikte, öğretide adsız düzenleyici işlemler

arasında söz konusu düzenlemeyi ihdas eden makamların hiyerarşisine göre bir astlık-üstlük ilişkisi tesis edilebileceği de belirtilmektedir (Günday, 2011:209). Bu noktadan bakıldığında Yönerge’nin 191’inci maddesinde Yönerge hükümlerini Gümrük ve Ticaret Bakanının yürüteceği; Tebliğ’in 13’üncü maddesinde ise Tebliğ’in Turizm Bakanı ile Denizcilik Müsteşarlığı ve Gümrük Müsteşarlığı’nın bağlı olduğu Devlet Bakanları tarafından müşterek olarak yürütüleceği hüküm altına alınmıştır. Her iki düzenleme de Bakanlık makamlarınca tesis edilmiş olmakla birlikte Tebliğ hükümlerinin yürütülmesine birden fazla Bakanlığın yetkili olduğu göz önüne alınarak Tebliğ’in hiyerarşik olarak daha üst bir noktada ele alınması gerektiği düşünülmektedir.

Bu hususun yanı sıra her iki düzenlemenin ihdas edilme amacı incelendiğinde Yönerge’nin 1’inci maddesinde Yönerge’nin “*istihbarat, soruşturma işlemleri ve teknik takip, adli kolluk, dedektör köpek, yolcu işlemleri, gemi aramaları ve deniz devriyesi ile teknik cihaz ve sistemlerin kullanımı çerçevesinde gümrük muhafaza hizmetlerine ilişkin genel ilke, uygulama, yöntem, görev ve sorumlulukları belirlemek*” amacıyla hazırlandığı; Tebliğ’in ise “*Türkiye Gümrük Bölgesi’ne giriş-çıkış yapan veya bu bölgede kışlayan yatların Türk Limanları arasında seyrine veya limanda kışlamasına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi*” amacıyla hazırlandığı ifade edilmektedir. Bu kapsamda Tebliğ’in doğrudan yat işlemlerine yönelik bir hukuki metin olduğu ve Yönerge’ye göre daha özel nitelikte bir düzenleme olduğu mütalaa edilmektedir.

Yine benzer doğrultuda mezkûr Tebliğ Resmî Gazete’de yayımlanarak üçüncü kişilere de etki edecek bir nitelikte bulunurken, mezkûr Yönerge Resmî Gazete’de yayımlanmamış olup kurum içi hizmetlerin yürütülmesine ilişkin esasları belirler niteliktedir. Resmî Gazete’de yayımlanmayan bir düzenlemenin hukuki güvenlik ilkesi çerçevesinde kişilere olumsuz bir hukuki etkide bulunması beklenemez (Söyler, 2016:110). Bu noktada bir

değerlendirme yapıldığında; yatların aranmasına ilişkin olarak, Yönerge hükümlerinin daha sonra ihdas edilmesi hususuna rağmen Tebliğ'deki hükümlere itibar edilmesinin daha uygun olduğu düşünülmektedir.

Bu başlıkta son olarak değinilmesi gereken ve önem arz eden bir diğer husus ise itibar edileceği ifade edilen söz konusu Tebliğ hükümlerindeki madde başlığının “Yabancı Bayraklı Yatlara İlişkin İşlemler” şeklinde düzenlenmesidir. Bu çerçevede söz konusu 6'ncı maddede öngörülen “*usulüne uygun olarak yapılmış ihbar*” şartının yabancı bayraklı yatları ilgilendiren bir şart olduğu, Türk bayraklı yatlar için bu yönde bir çıkarım yapılamayacağı düşünülmektedir. Bu çerçevede Türk bayraklı yatlar için KMK ve CMK'da yer alan düzenlemelerin esas olduğu, Tebliğ'in yatların aranması konusundaki düzenlemesinin Türk bayraklı yatları kapsamadığı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla bu noktada yabancı bayraklı yatlar için daha ayrıcalıklı bir statünün teşkil edildiğini ifade etmek kanaatimce hatalı olmayacaktır.

1.2. Yabancı Mevzuat Örnekleri

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 17'nci maddesine göre sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri karasularında zararsız geçiş hakkından yararlanırlar. Bununla birlikte 21'inci madde çerçevesinde “*Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi*” maksadıyla sahildar devletin kendi karasularından zararsız geçişe ilişkin kanun ve kuralları ihdas edebileceği de düzenlenmektedir.

Konuya ilişkin uluslararası örnekler incelendiğinde de özellikle 11 Eylül 2001'de Amerika Birleşik Devletleri'nde gerçekleştirilen terör saldırılarından sonra kamu otoritelerinin güvenlik kaynaklı endişelerle daha geniş yetkiler elde etme amacıyla olduğunu ifade etmek mümkündür (Ha Viet, 2011: 99).

Amerikan öğretisi ele alındığında, Amerikan Anayasası'nda gerçekleştirilen 1791 tarihli 4'üncü Değişiklik ile kişilerin haksız arama ve elkoymalara karşı korunması ve makûl mahremiyet çıkarlarının güvence altına alınması amaçlanmıştır. Söz konusu değişiklik ile arama yapılmadan önce yargısal bir karar alınması mecburi kılınmıştır; ancak Türk hukukunda olduğu gibi istisnai hükümler de mevcuttur. Bu istisnalardan birisi de denizlerde gerçekleştirilen aramalardır. Amerika Birleşik Devletleri Kanunları'nın 19'uncu Bölümünün (The United States Code, Title 19) “Gemilere çıkış (Boarding vessels)” başlıklı 1581'inci maddesinin (a) alt maddesi gereğince;

“Tüm gümrük görevlileri, Birleşik Devletler'in herhangi bir yerinde ya da gümrük sularında ya da bu konuda Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu (Birleşik Devletler Kanunları'nın 19'uncu Bölüm 1701'inci maddesi vd) kapsamında yetkilendirilebileceği üzere gümrük muhafaza alanında ya da yetkilendirilmiş diğer bir yerde herhangi bir kara ya da deniz aracına çıkabilir, manifestoyu ve diğer belgeleri inceleyebilir, araçları, kişileri, bagajı, paketleri ya da kargoyu denetleyebilir, inceleyebilir ve arayabilir ve bu doğrultuda araçlara durması yönünde bildirimde bulunup durdurabilir ve bunlara uyulmasını zorlamak üzere gerekli tüm kuvveti kullanabilirler.”

Yine benzer şekilde mezkûr Bölümün “Araç ve Kişi Araması” başlıklı 482'nci maddesinde bir eşyanın yasalara aykırı şekilde ülkeye ithal edildiğine dair “makul şüphe” bulunması halinde deniz taşıtlarına çıkılabileceği ve arama yapılabileceği düzenlenmektedir.

Görüldüğü üzere Amerikan mevzuatında deniz araçlarının durdurulması ve aranmasına yönelik olarak herhangi bir somut ya da kuvvetli şüphe şartı, yargısal bir karar şartı aranmaksızın gümrük görevlilerine geniş bir yetki tanınmıştır. Ancak öğretilerde bu tedbirin doğası gereği sınırlı, amacıyla orantılı olması gerektiği de ifade edilmektedir (Smith/Santamaria, 2021:32). Bu hususla paralel bir şekilde Amerikan sahil güvenlik birimlerinin

de her yıl farklı güzergâhlarda olmak üzere araç güvenlik tedbirlerinin tetkiki, sınırların güvenliğini sağlanması ve çevreye zarar verilmesinin önlenmesi amacıyla muayene, denetleme, arama, elkoyma ve tutuklamaya yetkili olduğu; bu çerçevede yılda yaklaşık 70.000 deniz aracına çıkış yaptığı ifade edilmektedir (USCG, 2016:50).

Fransız mevzuatında Gümrük Kanunu'nun (Code des Douanes) 60 ve 62'nci maddesi düzenlemeleri gereğince gümrük görevlileri söz konusu Kanun hükümlerinin uygulanması ve kaçakçılığı tespit etmek maksadıyla, Kanun'da belirlenmiş deniz alanındaki herhangi bir gemiye zaman kısıtlaması olmaksızın çıkabilir ve bu çerçevede eşyayı, taşıma aracını inceleyebilirler. Hatta bu çerçevede gemiye çıkılamaması ya da yürütülmesi gereken derinlikli bazı soruşturmaların yürütülememesi halinde geminin uygun bir yere çekilmesi de gümrük görevlilerinin yetkileri arasında bulunmaktadır. Bu çerçevede Fransız gümrük görevlilerinin de yargısal bir karar ya da kuvvetli bir şüphe şartı olmaksızın geniş bir arama yetkisine sahip olduğu ifade edilebilir.

İngiliz mevzuatında gümrük idarelerinin yetkilerini düzenleyen 1979 tarihli Gümrük ve İstihlak Yönetim Kanunu'nun (Customs and Excise Management Act)163'üncü maddesine göre ilgili idareler bir aracın herhangi bir vergisel yükümlülüğü ödenmemiş eşya taşıdığına şüphelenmeye yönelik "haklı gerekçeler" bulunması halinde söz konusu aracı durdurup arayabilecektir. Malta Gümrük Talimatnamesi'nin 37'nci Kısımında (Chapter 37 of Customs Ordinance) da polis ya da gümrük görevlilerinin ülke gümrük bölgesine kaçak eşya sokulduğuna dair "makul şüphe" bulunması halinde taşıma araçlarını durdurup inceleyebileceği düzenlenmektedir.

Norveç mevzuatında Eşyanın İthalı ve İhracına Dair Kanun'un (Act Relating to the Importation And Exportation Of Goods) (Movement of Goods Act) 8-1 Kısımının 1'inci maddesine göre de gümrük idareleri taşıma araçlarını rastgele ya da hedeflenmiş kontrollerle durdurabilir ve

arayabilirler. Bu kontrol tedbirleri ithalat ve ihracata dair kuralların ihlali çerçevesinde ve orantılı bir şekilde gerçekleştirilmelidir.

Konuya ilişkin ulusal ve yabancı mevzuat hükümlerine yer verildikten ve gerekli değerlendirmeler yapıldıktan sonra ara tartışma niteliğinde dikkat çekici bir görüşe yer verilmesi gerektiğini düşünmekteyim. Bugörüştür çerçevesinde yatların konut niteliğini haiz olup olmadığı ve haiz kabul edilmesi halinde yararlanması gerektiği düşünülen koruyucu hükümler incelenecektir.

1.3. Yatlar Konut Olarak Değerlendirilebilir Mi?

Bu noktada yatların konut olarak addedilmesi imkânı bulunup bulunmadığı değerlendirilecektir. Konut kavramı terminolojide *"Bulunduğu yer, fiziki yapısı (toprağa bağlı olup olmama), sürekli veya geçici olup olmasının önem arz etmediği ancak tahsis iradesinin dıştan anlaşıldığı ve ihtiyaçların giderilmesi için sığınılan yer"* olarak tanımlanmıştır (Tezcan/Erdem/Önok, 2019:555). Yargıtay da bir kararında konut kavramını *"Medeni Kanun'un 19. maddesinde tanımlanan her ikametgâh TCK anlamında bir konuttur. Konut, bir kimsenin geçici de olsa oturmak için sığındığı ve kullandığı bir yer olarak tanımlanabilir. Kişinin ihtiyaçlarından bir veya bir kısmının yerine getirildiği yani yaşamsal faaliyetlerini geçirdikleri yer konuttur (Y15CD, T. 9/11/2015, 6632/30973)." şeklinde ele almıştır.*

Bu noktada bir değerlendirme gerçekleştirildiğinde, "yat" olarak nitelenen deniz taşıtlarının özellikle belirli bir kişisel mahremiyet içeren bölümlerinin konut kavramı içerisinde mütalaa edilebileceği düşünülmektedir. Nitekim günümüzde ülkemizde de büyük gelişim gösteren yat turizmi ile paralel bir şekilde insanlar zamanlarının önemli bir kesiminde hayatlarını yatlarında idame ettirebilmektedirler.

Konunun Amerikan öğretisinde de tartışmaya açıldığı görülmektedir. Buna göre gümrük ya da sahil güvenlik birimlerinin yasal bir şekilde deniz aracına çıkarak sınırlı bir belge ve güvenlik kontrolü yürütebileceği, ancak aracın bazı bölümlerindeki

mahremiyet müessesesine saygı gösterilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bu görüş kapsamında kişilerin mahremiyet yönündeki menfaatine saygı gösterilmemesinin, kişi ve devletin çıkarları arasındaki dengenin dramatik bir şekilde kişiler aleyhine bozulmasına sebebiyet verebileceği ifade edilmektedir (Cullum, 1994:369).

Yukarıda da yer verildiği üzere Amerika Birleşik Devletleri Kanunları'nın 19'uncu Bölüm 1581'inci maddesinin (a) alt maddesi gereğince Amerikan mevzuatında deniz araçlarının durdurulması ve aranmasına yönelik olarak herhangi bir somut ya da kuvvetli şüphe şartı aranmaksızın gümrük görevlilerine geniş bir yetki tanınmıştır. Bununla birlikte örnek bir yargı kararında olduğu üzere karavan (motorhome) niteliğinde bir araçtaki mahremiyet beklentisine dair yorumda bulunulurken, mahkeme karavanın bir ulaşım vasıtasından ziyade ikamet edilen bir yer olarak ele alınması gerektiğini ifade etmiştir. Mahkemeye göre bir karavanın asıl fonksiyonu ulaşımından ziyade kullanana yaşam alanı sağlamaktır (US Supreme Court, 1985, California v Carney Case). Bu değerlendirmeyi birçok kişi için barınma vazifesi gören yatlar için de yapmak mümkündür. Ancak bu değerlendirme gerçekleştirilirken söz konusu aracın hareket halinde olup olmadığının göz önünde bulundurulması gerektiği de kararda ifade edilmiştir. Bu çerçevede objektif bir gözlemcinin aracın bir ulaşım aracı olarak ya da barınma maksatlı kullanıldığına yönelik ne yönde bir değerlendirmede bulunduğu söz konusu karara göre dikkate alınmalıdır.

Diğer bir mahkeme kararında da Amerikan yargısı yat gibi bir deniz aracındaki mahremiyet beklentisi ile tanker gibi bir deniz aracındaki mürettebatın yaşamını sürdürdüğü bölümlerdeki mahremiyet beklentisinin aynı seviyede olamayacağını ifade etmektedir (United States District Court (North Carolina), 1979, USA v Whitmire Case). Bir diğer Amerikan yargı kararında da yatların ya da tekne-evlerin sınırlı ulaşım menzilleri dolayısıyla gümrük kanunlarını ihlal etmesi öncelikle beklenen

araçlar olmadıkları, bu nedenle daha yüksek bir mahremiyet beklentisi atfedilmesi gerektiği ifade edilmektedir (United States Court of Appeals (Eleventh Circuit), 1983, USA v Gollwitzer Case). Benzer şekilde yatçıların kara taşıtlarına göre yasal olarak daha geniş bir korumaya sahip olduğu, yatın karaya sabitlenmemiş olmasının klasik bir konuta tanınan korumanın niteliğini değiştirmeyeceği de öğretide dile getirilmektedir (Vrevich, 1984:767).

Konuyu bu noktada toplamak gerekirse, Amerikan mevzuatında gümrük gözetim ve kontrolleri çerçevesinde deniz taşıtlarında arama yapmak için herhangi bir kuvvetli şüphe şartı bulunmamaktadır. Ancak yatların da dâhil olduğu deniz taşıtlarına gümrük görevlilerince çıkılması ve arama yapılması her ne kadar kabul gören bir olgu olsa da yatların mahremiyet içeren bölümleri açısından konut statüsünde değerlendirilmesi yönünde bazı görüşler de mevcuttur. Bu hususu konutun niteliğine yönelik görüşlerle birlikte ele aldığımızda, benzer bir değerlendirmenin Türk hukuk sisteminde de yapılabileceğini düşünmekteyim. Dolayısıyla mevcut düzenlemeler eşliğinde yatların belirli bir mahremiyet içeren barınma maksatlı bölümlerini konut olarak değerlendirmek ve bu noktada arama tedbirine başvurulması için yargısal bir karar ya da yazılı emrin mevcudiyetinin aranması mümkündür. Ancak yatın hareket halinde olup olmaması da bu noktada önemli bir değerlendirme kıstası olmalıdır. Bu çerçevede yatın bulunduğu konum, hareket halinde olup olmadığı hususları objektif bir gözle değerlendirilmeli, yatın hangi aşamada ve ne şekilde konut olarak nitelendirilmesi gerektiği irdelenmelidir.

Bununla birlikte konut niteliğini haiz olsun ya da olmasın bir deniz aracı olarak yatları CMK m. 119'da ifade edildiği üzere kamuya açık olmayan kapalı alan statüsünde değerlendirmek gereklidir. Bu çerçevede KMK m. 9/2-3 düzenlemeleri saklı kalmak kaydıyla yatların aranması için hâkim kararı ya da gecikmesinde sakınca bulunan hallerde Cumhuriyet savcısının yazılı emri mecburi olup,

aynı zamanda CMK m. 118 gereğince de gece arama yapılması kural olarak mümkün değildir. Ancak CMK m.118/2 kapsamında suçüstü hali ya da gecikmesinde sakınca bulunan hal bulunması gece arama yapılamayacağı kuralının istisnası niteliğindedir.

2- Yabancı Bayraklı Yatlarda Arama

Söz konusu sonuçlara varılmasını müteakiben yabancı bayraklı yatlarda gümrük kontrolleri kapsamında arama yapılmasına ilişkin mevzuat hükümlerinin bütüncül bir bakış açısıyla tekrar değerlendirilmesi ve uygulamayla birlikte incelenmesi gereklidir. Ülkemizde her 2.000 kişi başına bir tekne düşmekte olup, bu veri de toplam sayının yaklaşık 40.000 olduğuna işaret etmektedir (Capital, 2022:1). Kültür ve Turizm Bakanlığı istatistiklerine göre de 2022 yılında yaklaşık 1.6 milyon kişi deniz yoluyla ülkemize giriş yapmış ve yaklaşık 20.000 yat giriş çıkış işlemi gerçekleştirilmiş olup, söz konusu sayılar artan bir eğilim göstermektedir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2022:1). Artan bu verilerle birlikte kaçakçılık girişimlerinin de artacağı düşünülmekte olup, konunun bu çerçevede irdelenmesi gerekmektedir.

Yukarıda da izah edildiği üzere konuyu düzenleyen en temel şart Tebliğ’de ifade edilen *“haklarında kaçak eşya taşıdıklarına dair usulüne uygun yapılmış bir ihbar”* olmadıkça arama yapılamayacağı hususudur. Usulüne uygun yapılmış bir ihbar şartı karşılanmadığı sürece yabancı bayraklı yatlar bulunduğu konum, hareket halinde olup olmadığı, konut niteliğinin bulunup bulunmadığı dikkate alınmaksızın söz konusu koruma tedbirine tabi tutulamayacaktır.

“Hakkında kaçak eşya taşıdığına dair usulüne uygun yapılmış bir ihbar” bulunması halindeyse yabancı bayraklı yatın aranması Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu m. 9 çerçevesinde yatın bulunduğu yer ve konut niteliğini haiz olup olmadığı özelinde değerlendirilmelidir. Yukarıda da ifade edildiği üzere KMK m. 9 gereğince gümrük

salonlarında, gümrük kapılarında ya da Gümrük Kanunu gereğince belirlenen kapı ve yollardan başka yerlerden yapılan yasak giriş ve çıkışlarda yapılacak aramalarda herhangi bir hâkim kararı ya da yazılı emir şartı aranmamaktadır.

Peki, bu noktada yatın konut niteliği hakkında nasıl bir değerlendirilme yapılmalıdır? Kanaatimce, yatın bir gümrük kapısında ya da gümrük salonunda bulunması yalnızca hudut giriş çıkış işlemlerinin gerçekleştirilmesi haline özgü bir durumdur. Nitekim Gümrük Kanunu’nun 33’üncü maddesi birinci fıkrası ve Deniz Turizmi Yönetmeliği’nin 40’ncü maddesi birinci fıkrasında deniz yoluyla Türkiye’ye giriş ve Türkiye’den çıkış yapan deniz turizmi araçlarının gümrük kapılarını kullanmak mecburiyetinde olduğu ifade edilmektedir. KMK m. 9/3 ise yukarıda ifade edildiği üzere denizlerin coğrafi niteliği göz önüne alınarak çalışma alanımıza temas eder nitelikte bulunmasa da ülkeye yasak giriş ve çıkış halinde, yani hareket halinde bir durumu nitelemektedir. Dolayısıyla gerek m. 9/2 gerek m. 9/3 hallerinde yatın konut niteliğinin ağır bastığını ifade etmek mümkün olmayacaktır. Söz konusu hallerde yatı bir ulaşım aracı olarak nitelendirmek ve hâkim kararı ya da gecikmesinde sakınca bulunan hallerde Cumhuriyet savcısının yazılı emri bulunmasına gerek olmadan arama yapılabileceğini kabul etmek isabetli olacaktır. Nitekim KMK m. 9/2-3 hükümleri açık bir şekilde araçların aranabileceğini ifade etmektedir. Bu husus Adli ve Önleme Aramaları Yönetmeliği’nin “Karar alınmadan yapılacak arama” başlıklı 8’inci maddesiyle de paralel niteliktedir.

Bu haller haricinde, yani KMK m. 9/2-3’te belirtilen haller haricinde kaçak eşya, her türlü silâh, mühimmat, patlayıcı ve uyuşturucu maddelerin bulunduğu şüpheli edilen yabancı bayraklı yatların aranmasında ise CMK m. 119 düzenlemesi temel alınmalıdır. Buna göre konutta, işyerinde ve kamuya açık olmayan kapalı alanlarda arama, hâkim kararı veya gecikmesinde sakınca bulunan hallerde Cumhuriyet savcısının yazılı emri ile yapılabilir. Dolayısıyla burada bir hâkim kararı ya

da Cumhuriyet savcısının yazılı emri şartı devreye girmektedir.

Yukarıda da ifade edildiği üzere konut niteliğinin bulunup bulunmadığı hususunda yatın hareket halinde olup olmadığı göz önünde bulundurulur. Yatın yat limanı ya da yat çekek yeri gibi bir yerde bulunması veya deniz üzerinde makul bir süre belirli bir yerde sabit konumlanması halinde konut niteliğinin bulunduğu kabul edilebilir. Böyle bir durumda CMK m. 119 hükümleri gereğince aramanın gerçekleştirilmesi için hâkim kararı ya da gecikmesinde sakınca bulunan hallerde Cumhuriyet savcısının yazılı emrine ihtiyaç bulunmaktadır. Ancak bu yönde bir sonuca yukarıda ifade edilen Amerikan yargı kararında olduğu üzere objektif bir bakış açısıyla kanaat getirilmelidir. Dolayısıyla muhtemel bir uyuşmazlık halinde sorun yaşanmaması adına aramayı gerçekleştirecek görevlilerin durumu belgelendirmesi, tutanak altına alması isabetli bir hareket tarzı olacaktır.

Bununla birlikte, yukarıda da ifade edildiği üzere yat konut niteliğini haiz olsun ya da olmasın bir deniz aracı olduğu için kapalı alan statüsünde değerlendirilebilecektir. Bu değerlendirme de her iki ihtimali kapsayacak şekilde bizleri CMK m. 119 düzenlemesine yönlendirmektedir. Dolayısıyla KMK m. 9/2-3'te düzenlenen haller haricinde yatlarda arama yapılabilmesi için her halükarda hâkim kararı ya da gecikmesinde sakınca bulunan hallerde Cumhuriyet savcısının yazılı emri şart olmaktadır. Bu noktada belki de ifade edilebilecek tek fark, yatın konut niteliğinde sayılması halinde arama esnasında daha yüksek bir mahremiyet beklentisinin bulunduğu yönündedir.

Yakın zamanda Danıştay tarafından verilen bir karar da konumuz açısından aydınlatıcı niteliktedir. Karara konu olan 4/7/1934 tarihli ve 2559 sayılı Polis Vazife ve Salâhiyet Kanunu'nun "Durdurma ve kimlik sorma" başlıklı 4/A maddesinin altıncı fıkrasına, 04/04/2015 tarih ve 29316 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 6638 sayılı Kanun'un 1'inci maddesiyle, "Ancak, el ile dıştan kontrol

hariç, kişinin üstü ve eşyası ile aracının dışarıdan bakıldığında içerisi görünmeyen bölümlerinin aranması; İçişleri Bakanlığı tarafından belirlenecek esaslar dâhilinde mülki amirin görevlendireceği kolluk amirinin yazılı, acele hâllerde sonradan yazıyla teyit edilmek üzere sözlü emriyle yapılabilir. Kolluk amirinin kararı yirmi dört saat içinde görevli hâkimin onayına sunulur. Bu fıkra kapsamında yapılan araç aramalarına ilişkin olarak kişiye, arama gerekçesini de içeren bir belge verilir." hükmü eklenmiştir.

Danıştay ise 23/11/2021 tarihinde vermiş olduğu kararında "İçişleri Bakanlığı tarafından belirlenecek esaslar dâhilinde mülki amirin görevlendireceği kolluk amirinin yazılı emrine bırakılmakta böylece gecikmesinde sakınca bulunmayan hâllerde de hâkim kararı olmaksızın arama yapılmasına imkân tanınmaktadır. Anayasa'nın 20. maddesinin anılan hükmü açık olup gecikmesinde sakınca bulunan bir hâl olmaksızın usulüne uygun verilmiş hâkim kararı dışında başka bir merciin kararıyla arama yapılması mümkün değildir. Dolayısıyla kural, bu yönüyle Anayasa'nın 20. maddesiyle çelişmektedir (Danıştay 10. Daire, T. 23/11/2021, E. 2016/11956, K. 2021/5766). gerekçesiyle söz konusu düzenlemeyi iptal etmiştir. Görüldüğü üzere araçlarda arama, aracın dışarıdan bakıldığında görünen ve görünmeyen kısımları şeklinde ikili bir ayrıma tabi kılınmaktadır. Araçların dışarıdan bakıldığında görülmesi mümkün kısımlarının incelenmesi arama niteliğinde kabul edilmemektedir (Çöpoğlu, 2019:177). Ancak görülmesi mümkün olmayan kısımlar kapalı alan statüsünde sayılmakta ve aranması hâkim ya da gecikmesinde sakınca bulunan hallerde Cumhuriyet savcısının yazılı emrine tabi kılınmaktadır.

Peki, Gümrük Kanunu özelinde gümrük mevzuatı hükümlerini bu aşamada nasıl değerlendirmeliyiz? Yukarıda da belirtildiği üzere Gümrük Kanunu m. 10/A, serbest dolaşımda bulunmayan eşyaya ilişkin gümrük mevzuatı ve diğer ilgili mevzuatın doğru bir şekilde uygulanmasını teminen

gerekli görülen gümrük kontrollerinin yerine getirileceğini; m. 3/13 hükümleri ise gümrük kontrollerinin gümrük idarelerince yürütülen eşyanın muayenesi, ilişkili belgelerin varlığının ve gerçekliğinin doğrulanması, taşıma araçlarının kontrolü ve diğer benzeri uygulamalar olduğunu ifade etmektedir.

Benzer şekilde Gümrük Kanunu m. 65'e göre de gümrük idareleri, beyanın doğruluğunu araştırmak üzere beyanname ve ekli belgeleri kontrol edebilir, beyannamenin içerdiği bilgilerin doğruluğunu araştırmak amacıyla beyan sahibinden beyanın doğruluğunu kanıtlayan belgeleri isteyebilir. Öğretide Masat tarafından ifade edilen ve katıldığım görüşe göre de bu noktada gerçekleştirilen denetim arama seviyesine ulaşmayan, tarama olarak nitelendirilebilecek bir denetimdir (Masat, 2019:48). Kanaatimce, söz konusu Kanun'un 10/A maddesi KMK'da düzenlenen arama tedbirinin yoğunluk seviyesine varmayan, genel gümrük mevzuatı hükümlerinin kontrolüne imkân sağlayacak bir belge kontrolüne, belgelerin varlığının ve gerçekliğinin doğrulanmasına olanak verecek bir gümrük kontrolüne cevaz vermektedir. Dolayısıyla gümrük idareleri yatlarla yavaşabilir, gerek görülmesi halinde yatlarla çıkabilir ve bu kapsamda söz konusu kontrolleri gerçekleştirebilir. Bu hususların ilerisine giden, kaçakçılık suçunun işlendiği şüphesine istinaden gerçekleştirilecek koruma tedbiri faaliyetlerinde ise öncelikle Tebliğ'de ifade edilen *"haklarında kaçak eşya taşındıklarına dair usulüne uygun yapılmış bir ihbar"* şartına, ardından da KMK ve CMK hükümlerine riayet edilmelidir.

Söz konusu kontrol esnasında yatın konut niteliğini haiz olduğu değerlendiriliyorsa konut niteliğinin bulunduğu bölümlerinin incelenmesi ve aranması, araç niteliğini haiz olduğu değerlendiriliyorsa dışarıdan bakıldığında gözle görülmeyen bölümlerinin incelenmesi ve aranması hâkim kararı ya da gecikmesinde sakınca bulunan hallerde Cumhuriyet savcısının yazılı emrini

gerektirmektedir. Belirtilen alanlar haricinde gerekli gümrük denetim ve kontrollerinin gerçekleştirilmesi ise kanaatimce yukarıda ifade edilen Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği düzenlemeleri çerçevesinde mümkündür. Ancak konut niteliğinin atfedilmesi halinde daha yüksek bir mahremiyet beklentisinin bulunduğu hususuna dikkat edilmelidir.

Konut niteliğine ilişkin yukarıda yaptığımız açıklamalar Türk bayraklı yatlar için de geçerlidir. Ancak yabancı bayraklı yatlar için Tebliğ'de öngörülen usulüne uygun yapılmış ihbar şartı, madde başlığının atfıyla kanaatimce Türk bayraklı yatlar için geçerli değildir. Bunun haricinde ifade edilen KMK ve CMK düzenlemeleri Türk bayraklı yatlar için de geçerli kabul edilir.

Sonuç

Yabancı bayraklı yatlarda arama yapılması hususu çalışmamda izah edilmeye çalışıldığı üzere, hâlihazırda birden çok mevzuat hükmüne dayanmakta ve birden çok paydaşı ilgilendirmektedir. Ülkemizin turizmle ilgili ekonomik menfaatleri ve kaçakçılıkla mücadele alanında duyulan güvenlik hassasiyetleri arasında bir denge kurulmasında ise fayda bulunmaktadır.

Yabancı bayraklı yatlarda arama yapılması açısından ilk katmanda Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) (Seri No: 9) uyarınca *"kaçak eşya taşındığına dair usulüne uygun yapılmış ihbar"* şartının mevcut olup olmadığı irdelenmelidir. Türk bayraklı yatlar açısından ise kanaatimce böyle bir şart mevcut değildir.

İkinci katmanda yatların KMK 9/2-3'te ifade edildiği üzere gümrük kapıları ya da gümrük salonlarında olup olmadığı, Gümrük Kanunu'na belirlenen yerler haricinde ülkeye giriş ya da çıkış yapma durumunda olup olmadığı irdelenmelidir. Nitekim KMK m. 9/2-3'te belirtilen hallerde yatların konut niteliğinden ziyade araç niteliğini haiz olduğu değerlendirilmektedir. Yatın konut

vasfında ele alınması için hareket halinde olup olmadığı, belirli bir yerde konaklamak maksadıyla makul bir süre dâhilinde bulunup bulunmadığı ve konut niteliğinde kullanılıp kullanılmadığına yönelik müspet yönde objektif bir değerlendirme hâsıl olmalıdır. Ancak yukarıda da ifade edildiği üzere yurda giriş ya da yurttan çıkış yapan bir yatın gerekli işlemlerinin yürütüldüğü esnada araç niteliğinin esas olduğunu belirtmek mümkündür.

KMK m. 9/2-3'te düzenlenen haller haricinde yatlarda arama yapılabilmesi için ise her halükarda hâkim kararı ya da gecikmesinde sakınca bulunan hallerde Cumhuriyet savcısının yazılı emri şart olmaktadır. Yatlar konut niteliğini haiz olsun ya da olmasın bir deniz aracı olarak CMK m. 119 çerçevesinde kamuya açık olmayan kapalı alan statüsünde değerlendirilebilecektir. Her iki kavram arasında mahremiyet beklentisi açısından bir farklılık bulunsun da arama koşulları değişmemektedir. Dolayısıyla *“hâkim kararı veya gecikmesinde sakınca bulunan hallerde Cumhuriyet savcısının yazılı emri”* arama yapılması için zorunludur. Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği çerçevesinde belirtilen gümrük denetim ve kontrollerinin gerçekleştirilmesi, bu kapsamda yatlara ve kişilere yönelik izin, belge kontrolü gibi arama tedbirinin yoğunluk seviyesine ulaşmayan yöntemlere başvurulması ise mümkündür.

Sonuç olarak, kanaatimce yabancı bayraklı yatlar ve Türk bayraklı yatlar açısından Tebliğ hükümleri gereğince bir ayrıma gidilmesi isabetli değildir. Bu nedenle yatların aranmasına yönelik Tebliğ hükümlerinin gerek yabancı gerekse Türk bayraklı yatları kapsayacak şekilde ve risk analizi çerçevesinde sübuta erecek makul/kuvvetli şüphe ve suçüstü hallerini de kapsayacak şekilde genişletilmesi ya da aramaya dair düzenlemenin Tebliğ kapsamından çıkarılarak genel nitelikteki CMK ve KMK hükümleri uyarınca işlem tesis edilmesinin uygun olduğu değerlendirilmektedir. Nitekim çalışmada yer verilen yabancı mevzuat örnekleri de incelendiğinde yatlar ve genel deniz

taşıtları arasında bir ayrıma gidilmesi tercihinde bulunulmadığı, ancak “konut” nitelendirmesine dayalı farklı bir değerlendirme yapılabildiği anlaşılmaktadır. Göçmen kaçakçılığı, uyuşturucu kaçakçılığı da dahil olmak üzere artan kaçakçılık eğilimine karşı gümrük görevlileri özelinde kamu idarelerinin daha geniş bir yetkiyle donatılması elzemdir.

Bu yönde bir yasal düzenlemeye başvurulmasını yakın zamanda gerçekleşen kaçakçılık vakaları da göz önüne alındığında ülkenin ekonomik güvenliğinin, kamu düzeninin, kamu güvenliğinin ve genel sağlığının korunması açısından elzem bir husus olduğunu değerlendirmekteyim. Ancak tasarlanan mevzuat hükümlerinin ülkemizin ekonomik menfaatleri açısından da önemli bir yeri olan yat turizmini zedeleyici bir şekilde uygulanmaması ve hassas bir dengenin tesis edilmesi büyük önem arz etmektedir.

Kaynakça

1. Birleşik Krallık, Gümrük ve Vergi İdaresi Kanunu (Customs and Excise Management Act), 1979, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1979/2/section/163>, E.T: 23/3/2023.
2. Capital (2022), <https://www.capital.com.tr/haberler/tum-haberler/turkiyede-her-2-bin-kisiye-bir-tekne-dusuyor-italyada-68>, E.T: 24/3/2023.
3. Cullum, D. (1994), “The Fourth Amendment and Maritime Drug Searches: Is There a Legitimate Expectation of Privacy on Vessels at Sea?”, University of Chicago Legal Forum, 1994(16), 367-394. <https://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1167&context=uclf>, E.T: 25/08/2022.
4. Çöpoğlu, H.S. (2019), “Ceza Muhakemesi Hukukunda Arama Koruma Tedbirinde Belirlilik İlkesi”, Ankara Barosu Dergisi, 2019(1), 155-229.
5. Danıştay 10. Daire, Esas No: 2016/11956, Karar No: 2021/5766, T. 23/11/2021, <https://karararama.danistay.gov.tr/>, E.T:12/12/2022.
6. Fransız Gümrük Kanunu, Code des Douanes, Fransa, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGI-TEXT000006071570/LEGISCTA000006099258/#LEGISCTA000006099258, E. T: 23/3/2023.
7. Günday, M. (2011), İdare Hukuku, Ankara, İmaj Yayınevi.
8. Gümrük Muhafaza Hizmetleri Yönergesi, https://www.gumrukkulliyati.com/index.php?id=docs/gumruk_mevzuati/dosyalar/diger_yonetmelikler/gumruk_muhafaza_hizmetleri_yonergesi.htm#secili, E.T:13/9/2022.

9. Ha Viet, T. (2011), "Contemporary Trends In Vessel Boarding: An Overview", The United Nations – The Nippon Foundation of Japan Fellowship Programme, https://www.un.org/oceancapacity/sites/www.un.org.oceancapacity/files/ha_1011_vietnam.pdf, E.T: 22/3/2023.
10. Koper, M. (2022), Ceza Yargılamasında Arama ve Elkoyma, Ankara, Seçkin Hukuk.
11. Kültür ve Turizm Bakanlığı Turizm İstatistikleri, 2022 Yılı Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri, <https://yigm.ktb.gov.tr/Eklenti/111370,2022yilliksinirbultenixlsx.xlsx?0>, E.T: 24/3/2023.
12. Malta Gümrük Talimatnamesi (Chapter 37 of Customs Ordinance), 1909, <https://legislation.mt/eli/cap/37/eng/pdf>, E.T: 23/3/2023.
13. Masat, Y. (2019), "5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'na Göre Arama, Elkoyma ve Müsadere", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
14. NORVEÇ EŞYANIN İTHALINE VE İHRACINA İLİŞKİN KANUN (ACT RELATING TO THE IMPORTATION AND EXPORTATION OF GOODS (MOVEMENT OF GOODS ACT), 1/1/2023, https://LOVDATA.NO/DOKUMENT/NLE/LOV/2022-03-11-9#KAPITTEL_8, E.T: 23/3/2023.
15. Smith, H. ve Santamaria, K. (2021), "Searches and Seizures at the Border and the Fourth Amendment", Congressional Research Service Report (R46601), <https://crsreports.congress.gov>, E.T: 22/3/2023.
16. Şahin, İ. (2010), "ABD Federal Mahkemelerinin Sınırlarda Bilgisayar Aramalarına İlişkin Kararları ve Değerlendirmeler", Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2010 (89), 277-322.
17. Şanlı Atay, Y. (2011), "Türk İdare Hukukunda Adsız Düzenleyici İşlemler", Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi.
18. Şen, E. (2013), "Araç Araması", <https://www.haber7.com/yazarlar/prof-dr-ersan-sen/1065968-arac-aramasi>, E.T:12/9/2022.
19. Şen, E. (2018), "Üst ve Taşıt Aramasının Yasal Dayanağı", <https://www.hukukihaber.net/ust-ve-tasit-aramasinin-yasal-dayanagi-makale,6093.html>, E.T: 12/9/2022.
20. Tezcan, D., Erdem, M.R. ve Önok, M. (2019), Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku, Ankara, Seçkin Hukuk.
21. The United States Code, Title 19, Art. 482&1581, <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/19/1581>, E.T: 23/3/2023.
22. THE UNITED STATES COAST GUARDS BOATING SAFETY DIVISION (USCG) (2016), "A BOATER'S GUIDE TO THE FEDERAL REQUIREMENTS FOR RECREATIONAL BOATS AND SAFETY TİPS", <https://www.USCGBOATING.ORG/IMAGES/420.PDF>, E.T: 21/3/2023.
23. The United States Court of Appeals (Eleventh Circuit) (1983), "Case of United States v Gollwitzer", T. 14/12/1983, <https://www.casemine.com/judgement/us/5914905eadd7b0493457572c>, E.T: 24/06/2022.
24. The United States District Court (North Carolina) (1979), "Case of United States v. Whitmire", 595 F.2d 1303 (5th Cir. 1979), <https://casetext.com/case/united-states-v-whitmire>, E.T: 24/06/2022.
25. The United States Supreme Court (1985), "Case of California v. Carney", No. 83-859, T. 13/5/1985, <https://caselaw.findlaw.com/us-supreme-court/471/386.html>, E.T: 24/06/2022.
26. POLİSİN ARAMA YETKİSİNE KISITLAMA: YAZILI EMİR OLMADAN ÜST VE ARAÇ ARAMASI YAPILAMAYACAK, <https://T24.COM.TR/HABER/POLİSİN-ARAMA-YETKİSİNE-KISITLAMA-YAZILI-EMİR-OLMADAN-UST-VE-ARAC-ARAMASI-YAPILAMAYACAK,1027869>, E.T: 13/9/2022.
27. Söyler, Y. (2016), "Karşılaştırmalı Hukukta Resmî Gazeteler ve Hukuki Güvenlik İlkesi", Hacettepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 6 (2), 107-134.
28. VREVIČH, B. (1984), "TREATING A VESSEL LIKE A HOME FOR PURPOSES OF CONDUCTING SEARCH", SAN DIEGO LAW REVIEW, 21(3), 751-768, CHROME-EXTENSION://EFAIDNBMMNNIBPCAJPGLCLEFINDMKAJ/HTTPS://DIGITAL.SANDIEGO.EDU/CGI/VIEWCONTENT.CGI?ARTICLE=1731&CONTEXT=SDLR, E.T: 22/3/2023.
29. YARGITAY 15. CEZA DAİRESİ, T. 9/11/2015, E. 2015/6632, K. 2015/30973, WWW.LEXPERA.COM.TR, E.T: 1/7/2022.
30. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi.
31. 4/11/1950 tarihli Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi (İnsan Hakları ve Temel Özgürlüklerin Korunmasına İlişkin Sözleşme)
32. 18/10/1982 tarihli ve 2709 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası.
33. 21/3/2007 tarihli ve 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu.
34. 4/12/2004 tarihli ve 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu.
35. 27/10/1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu.
36. 4/7/1934 tarihli ve 2559 sayılı Polis Vazife ve Salâhiyet Kanunu.
37. 7/10/2009 tarihli ve 27369 (mükerrer) sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gümrük Yönetmeliği.
38. 24/7/2009 tarihli ve 27298 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği.
39. 1/6/2005 tarihli ve 25832 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Adli ve Önleme Aramaları Yönetmeliği.
40. 21/1/2017 tarihli ve 29995 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği.
41. 6/11/2001 tarihli ve 24575 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) (Seri No: 9).