

# Hava Aracı Kaza İncelemeleri & Hukuki Sorumluluk

Ercan Caner, DASA Savunma Havacılık ve Uzay Derneği, Teknoloji ve Hukuki Boyutları ile Savunma ve Uzay Sempozyumu



## ***KAZA SORUŐTURMASININ HEDEFLERİ***

- ✓ Olayların akıő sırasını belirlemek ve ortaya koymak (ne, nerede, ne zaman?),
- ✓ Kazanın direkt ve katkıda bulunan nedenlerini ortaya koymak (neden),
- ✓ Gelecekte benzer kazaların önlenmesi için tedbirleri belirlemek (alınan dersler),
- ✓ Potansiyel kovuőturma için temellerini araştırmak ve değerlendirmek (suçlama),
- ✓ Tazminata esas olmak üzere suç ve suç oranlarının değerlendirilmesi (ödeme).

## ***CHICAGO ANLAŐMASI EK-13***

Bir hava aracı olayı veya kazasının nedeninin belirlenmesi genellikle hangi yasal iddiaların ileri sürüleceğine ve kime dava açılacağına karar vermede temel husustur. Hava aracı kazalarına; pilot hatası, hatalı donanım ve parça, hava aracının yanlış

tasarımı veya yapısal sorunları, hava trafik kontrolörleri tarafından yapılan hatalar, hava aracına uygulanan hatalı bakım ve onarımlar ile yakıt problemleri neden olmaktadır. Hava aracı olay ve kazalarına genellikle bu faktörlerden birden fazlasının katkıda bulunduğu görülmektedir. Katkıda bulunan nedenlerin çokluğu ve çeşitliliği göz önüne alındığında bir hava aracı kazasına neyin sebep olduğunu belirlemek son derece zor olabilir ve bu görev; ülkelere göre farklılıklar gösteren kurumlar tarafından yerine getirilir.

Hava aracı kazaları ve ciddi olaylarının nedenlerini belirlemek için yapılan araştırma ve incelemeler ile bu araştırma ve inceleme sonuçlarına dayanılarak yayınlanan emniyet tavsiyeleri, benzer kazaların önlenmesine yardımcı olur ve havacılık emniyetinin geliştirilmesinde çok önemli bir rol oynar. Yapılan araştırma ve incelemenin amacı suçlu ve/veya sorumluları belirlemekten ziyade kazanın nedenini ortaya çıkarmaktır.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO-International Civil Aviation Organization) bütün sivil hava aracı kazalarının, kazanın meydana geldiği ülkedeki bağımsız bir birim tarafından incelenmesini zorunlu kılmaktadır.



Türkiye’de hava aracı kaza ve ciddi olaylarını incelemekle görevli bağımsız birim T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı altındaki Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı’dır.

Bu merkezin, diğerlerinin yanı sıra hava aracı kaza ve ciddi olayları ile ilgili yetki ve sorumluluklarından bir tanesi; emniyet yönetimi bakımından belirgin etkiye sahip kaza ve olayları araştırmak, incelemek ve ulaşım emniyetinin iyileştirilmesine yönelik rapor hazırlamaktır.

Başkanlık görev ve yetkilerinde de araştırma ve incelemenin tek amacının benzer kaza veya olayların önlenmesine yönelik olduğu ve raporların kapsamında idari, hukuki veya cezai sorumluluk tespitinin olmadığı vurgulanmaktadır.

Hava aracı kaza veya ciddi olayı ile ilgili hazırlanan nihai rapor; araştırma ve inceleme esnasında toplanan bütün maddi bilgileri, bu bilgilerin analizini ve kaza veya olayın nedenleriyle ilgili ortaya çıkan emniyet tavsiyelerini kapsar.

O halde soralım; hava aracı kaza ve ciddi olayları ardından yapılan ayrıntılı araştırma ve inceleme sonuçlarına dayanılarak hazırlanan ve içeriğinde kaza ve olay ile ilgili bütün ayrıntıların yanı sıra, gelecekte benzer kazaların önlenmesine yönelik alınması gereken tedbirler de olan bir nihai rapor, yapılacak idari, hukuki veya cezai sorumlulukların belirlenmesinde de kullanılabilir mi?

Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı görev ve yetkilerinde; nihai raporun kapsamında idari, hukuki veya cezai sorumluluk tespitinin yer almadığının altı özellikle çizildiğine ve üstüne basılarak vurgulandığına göre; hava aracı kazasında bu sorumlulukları hangi organ belirleyecektir?

### ***Hava Aracı Kaza İncelemelerinde İkilem***

***Kazaya neden olan faktörleri ortaya çıkaran ve havacılık emniyetinin geliştirilmesini hedefleyen bir kaza inceleme ve araştırma raporu, hukuki olarak suç ve sorumluluk oranlarının belirlenmesinde de kullanılabilir mi?***

Hava aracı kazalarının ardından yayınlanan araştırma ve inceleme nihai raporunun belki de en önemli bölümü; kazayla ilgili bulgular, kazaya neden olan muhtemel nedenler ve tavsiyelerdir.

Kazanın ardından yayınlanan ve bulgular ile kazaya neden olan bütün faktörleri belirlemeyi hedefleyen araştırma ve inceleme raporunun; hava aracı sahibi, işleticisi, pilot, ana üretici firma veya yedek parça imal eden firmadan bir tanesinin tek başına ya da birlikte sorumlu olduğunu bütün ayrıntıları ile ortaya çıkardığında, bu ayrıntıda başka bir inceleme ve araştırma yapılmadığı da göz önüne alındığında, cezai soruşturma ve sorumluluk belirlenmesinde de kullanılması gerekmez mi?

Bir örnekle açıklamaya çalışalım: 1995 yılında American Airlines şirketine ait bir yolcu uçağı Kolombiya'da dağa çarpar ve uçakta bulunan 155 yolcudan 151'i ve 8 kişilik mürettebatın tamamı hayatını kaybeder. Kazanın nedeni seyrüsefer/yaklaşma sistemindeki bir hata ve pilotların hava aracı konumunu teyit edememeleridir.

Nitekim kaza kırım soruşturması sonucunda American Airlines %75, Honeywell %17 ve Jeppesen de %8 oranında kusurlu bulunur. Kaza kırım soruşturmasında elde edilen bir bulgu daha vardır; kaderi kötü Boeing uçağı üzerindeki 523 adet parça da ikinci el pazarından satın alınmıştır.

Evet, kaza raporunda kimin hangi oranda suçlu olduğu belirtilmemiştir, hatırlanacak olursa nihai raporların idari, hukuki veya cezai sorumluluk tespiti yapmadığı bizzat raporda üzerine basılarak vurgulanmaktadır.

Davada yargıç, yolcular açısından pilotların kasıtlı suistimalden, mürettebat açısından ise havayolu şirketinin ihmalden suçlu olduğuna karar verir. Hayatını kaybeden pilotları şirket temsil ettiğinden yargıç yolcuların davasında da aslında American Airlines şirketini suçlu bulmuştur. Yargıcın kararına itiraz edilir ve temyiz mahkemesi, Amerikan yasalarına göre suçluluk kararı sadece jüri tarafından verilebildiğinden pilotların kusurlu olduğu yönündeki yargıç kararını bozar.

Peki, kimin hangi oranda suçlu olduğuna nasıl karar verilir? Bu kararı yargıç mı, jüri mi yoksa sigorta şirketleri mi vermelidir? Bağımsız bir organ olan kaza inceleme heyetinin nihai raporunda elde ettiği bulgular ve kazaya neden olan faktörler sorumluluk oranlarının belirlenmesinde kullanılabilir mi?

Havacılık emniyetini geliştirmeyi hedefleyen, kazayla ilgili bulguları, muhtemel nedenleri ve tavsiyeleri içeren bir hava aracı kaza raporunun, suç ve sorumluluk oranlarının belirlenmesinde kullanılması ne kadar doğrudur?

### ***Hava Aracı Kazalarında Adli Soruşturma ve Yetkiler***

***Adli Tıp Kurumu Kanunu Uygulama Yönetmeliğinin 15. maddesi uyarınca, tahkikat dosyaları üzerinde incelemeler yaparak kusur oranı tespit etme yetkisinin sadece Trafik İhtisas Dairesine ait olduğu ifade edilmektedir.***

Bir trafik kazasının, adli işleme esas olmak üzere suç soruşturma yetkisi savcılık ve emniyet güçlerine, ihtiyaç duyulması halinde kusur oranlarının belirlenmesine dair tespit ve raporların hazırlanması yetkisi Adli Tıp Kurumu'na aittir ve hâkim ihtiyaç duyması halinde bilirkişi incelemesi talep etse de kusurluluk oranının belirlenmesi nihai kararı sadece hâkim yetkisindedir.



**T.C. ADALET BAKANLIĞI**  
**ADLİ TIP KURUMU**

**MİSYON - Kendisine kanunla tanınmış olan adli bilirkişilik görevini her zaman bilimsel kıstas ve tespitler ışığında, en tarafsız ve güvenilir şekilde icra etmek; gerçeğin ortaya çıkmasına ve adaletin tecellisine mümkün olan en hızlı şekilde katkı sağlamaktır.**

Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi mevzuatı çerçevesinde yapılan ve tek amacı benzer kaza ve hadiseleri önlemeye yönelik tavsiyelerde bulunmak olan Hava Aracı

Kazası İnceleme ve Araştırma raporu, suç ve suçluyu tespit etme ve sorumluluk paylaşımı ortaya koyma amacı gütmese de, talep edilmesi halinde savcılık makamı ve mahkemeye verilmektedir.

Peki, bu rapor; savcılık iddianamesinin hazırlanmasında ve/veya hâkim tarafından suç ve kusurluluk oranlarının belirlenmesinde kullanılabilir mi?

### ***Adli Soruşturma ve Kusur Oranı Tespit Yetkisi***

Adli işleme esas olmak üzere, karşılığında ceza tayin edilmiş bir fiil işlediğinden şüphe edilen kişi ya da kişilerin, suçla ilgili derecelerini ortaya koymak amacıyla yetkili adli ve idari makamlarca yapılan her türlü araştırma, inceleme ve delil toplama faaliyetlerinin tümüne suç soruşturması denmektedir.

Hava aracı kazalarında, tıpkı diğer ulaşım aracı kazalarında olduğu gibi çok sayıda insan hayatını kaybetmekte, yaralanmakta, hasar ve zararlar meydana gelmektedir. Bu açıdan bakıldığında hava aracı kazaları da bir adli soruşturma konusudur.

Tıpkı diğer kazalarda olduğu gibi hava aracı kazalarında da olayın tarafları bulunmaktadır ve taraflar arasında çıkan uyuşmazlıklar ve cezai tedbirlerin yerine getirilmesi gerekmektedir.

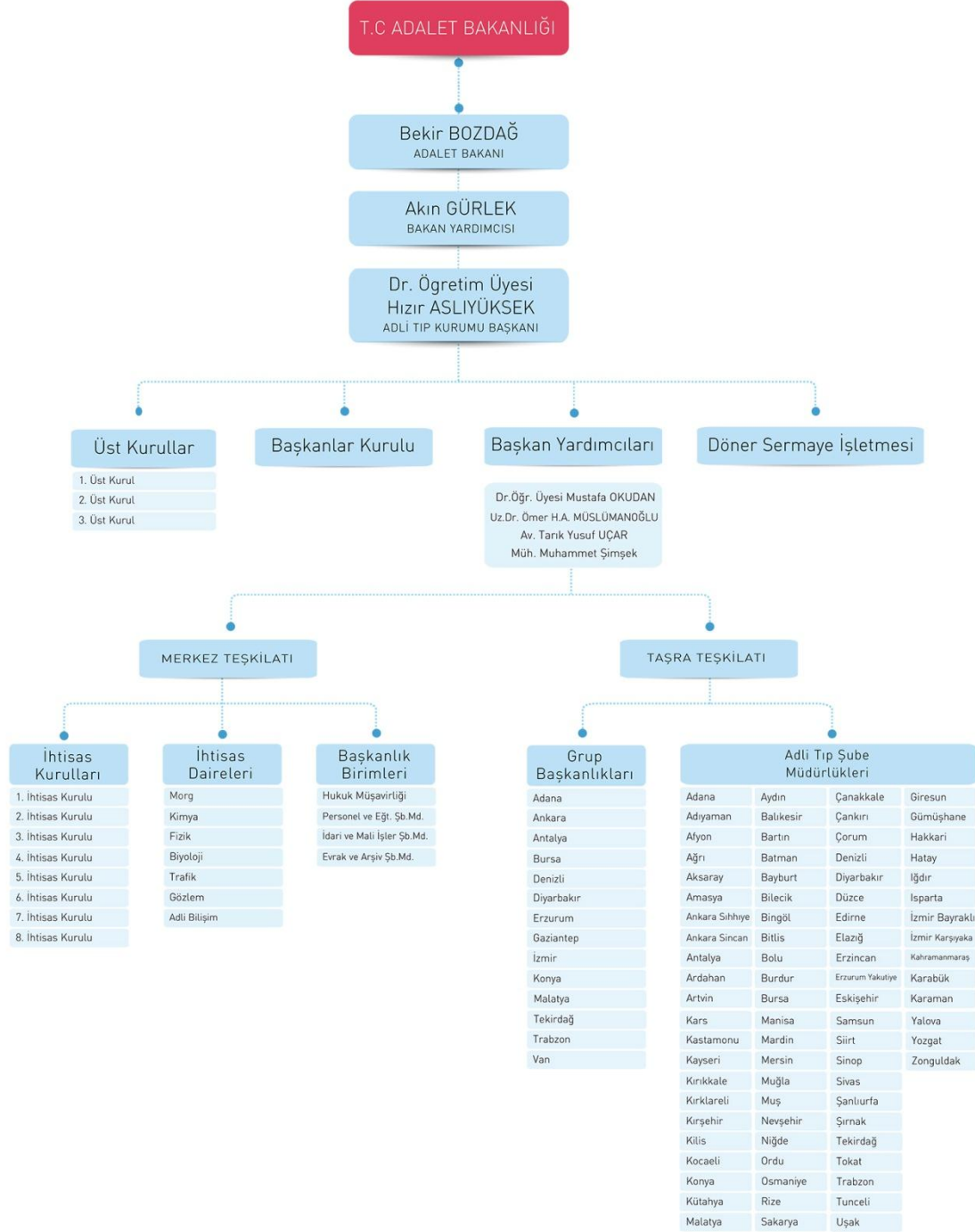
Örneğin meydana gelen bir trafik kazasında, tarafların kusur oranlarının belirlenmesinde; taksirle işlenen suçlardan dolayı kusurluluk değerlendirilmesinin ancak hakim tarafından yapılabileceği yönünde bir Yargıtay İçtihat Metni bulunmaktadır.

Yargıtay 12. Ceza Dairesi'nin İçtihat Metninde; kusurun belirlenmesinin normatif bir değerlendirmeye mümkün olmasına rağmen, konunun teknik bilgiyi gerektirmesi, hâkimin hukuk bilgisiyle sorunu çözemeyeceği durumlarda, bilirkişi incelemesi yaptırılması gerektiğinde dahi, bilirkişinin inceleme yetkisi kusurlulukla ilgili olmayıp, işin tekniği ve norma aykırı davranışın belirlenmesi ile sınırlı olacağı, bilirkişi raporlarının mahkemeyi bağlayıcı değil, delilleri değerlendirme vasıtalarından biri olduğu, mahkemelerin gerekçelerini açıklamak suretiyle bilirkişi raporlarına itibar edip etmeme hususunda takdir ve değerlendirme hakkına haiz bulunduğu, bilirkişi tarafından münhasıran hâkimin yetkisinde bulunan kusurluluk konusunda herhangi bir değerlendirme yapılmaması gerekmele birlikte, bu yöndeki bir değerlendirmenin de hâkimi bağlayıcı bir yönünün bulunmadığı, kaldı ki 31/07/2004 tarihli ve 25539 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Adli Tıp Kurumu Kanunu Uygulama Yönetmeliğinin 15. maddesi uyarınca, tahkikat dosyaları üzerinde incelemeler yaparak kusur oranı tespit etme yetkisinin sadece Trafik İhtisas Dairesine ait olduğu ifade edilmektedir.

Trafik İhtisas Dairesi'nin görev ve çalışma usullerini düzenleyen Madde 15 kapsamında; mahkemeler ile hakimlikler ve Cumhuriyet savcılıklarınca gönderilen trafik olayları ile ilgili konularda gerekli muayene ve incelemeler yapılarak sonucu bir



raporla mahalline bildirilmesi ve ilgili mercilerden gönderilmiş trafik kazaları ile ilgili tahkikat dosyaları üzerinde incelemeler yapılarak tarafların kusur oranları, zararları ve gerekli tazminat miktarları tespit edilerek sonucun bir raporla tespit edilmesi gibi hükümler bulunmaktadır.



**ADLI TIP KURUMU – MİSYON:** Kendisine kanunla tanınmış olan adli bilirkişilik görevini her zaman bilimsel kıstas ve tespitler ışığında, en tarafsız ve güvenilir şekilde icra etmek; gerçeğin ortaya çıkmasına ve adaletin tecellisine mümkün olan en hızlı şekilde katkı sağlamak

Madde kapsamında; özel ihtisas gerektiren konularda kurum dışından uzman çağrılacağı ve trafik kazalarının teknik arızadan dolayı meydana gelmesi durumunda, mahkeme veya savcılıkların talebi üzerine taşıtların teknik açıdan kontrollerinin yapılarak durumun bir raporla tespit edileceği hususu da yer almaktadır.

### ***Hava Aracı Kazaları Trafik Kazası mıdır?***

Trafik kelimesi TDK web sitesindeki bilgilere göre dilimize Fransızca “trafic” kelimesinden geçmiştir ve ulaşım yollarının yayalar ve her türlü taşıt tarafından kullanılması, gidiş geliş, seyrüsefer anlamlarına gelmektedir.

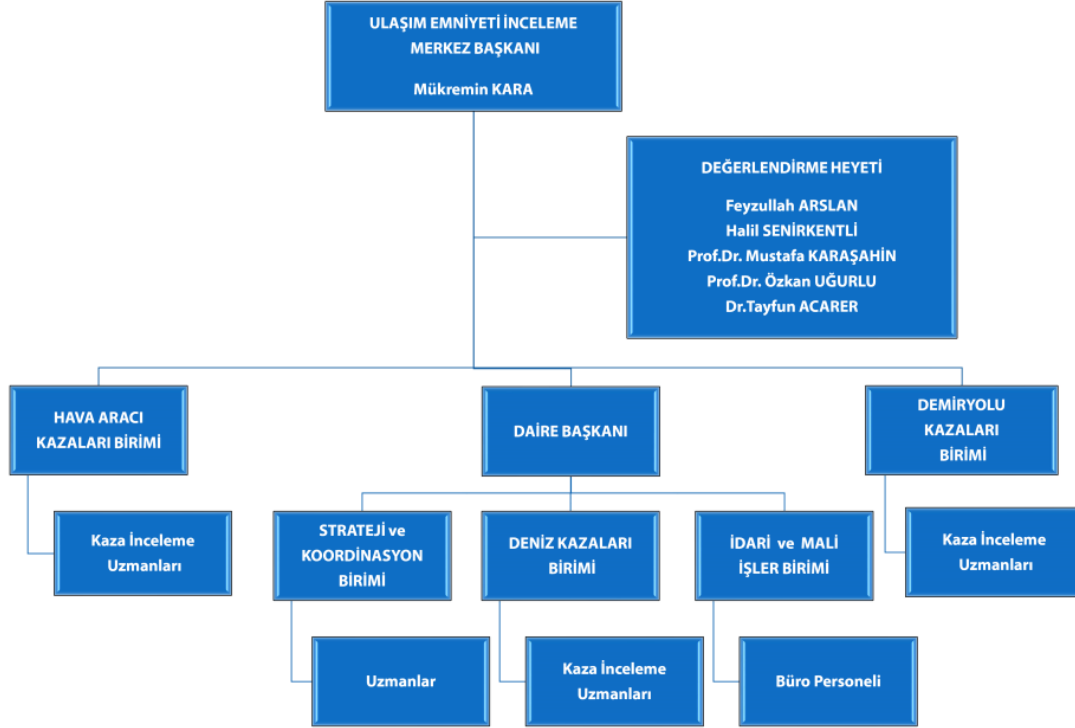


Devlet Hava Meydanları İşletmesi Havacılık Terimleri sözlüğünde hava trafiği; bir havaalanının manevra sahasında hareket eden hava araçları ile uçuştaki hava araçlarının tamamı olarak tanımlanmaktadır.

### ***Türk Sivil Havacılık Kanunu***

**Madde 13** – (Değişik: 23/1/2008-5728/428 md.) Ulaştırma Bakanlığı, havacılık alanında uzmanlığı kabul edilmiş kişilerden seçilecek bir kurulu, kazanın sebeplerini araştırması için görevlendirir. Bu Kurul, yukarıdaki maddede belirtilen amaç dairesinde her türlü araştırma ve incelemeyi yapar, soruşturma işlemlerini yürütmekle görevli Cumhuriyet savcısı ile işbirliği yaparak, delillerin toplanmasına yardımcı olur. Kurul, yaptığı araştırma ve inceleme faaliyeti sırasında ilgili kişileri dinleyebilir; açıklama yapmaktan kaçınan kişilerin Cumhuriyet savcısına başvurarak ifadesinin alınmasını sağlayabilir; bu ifade alma sırasında hazır bulunarak, açıklığa kavuşturulması istenen hususlarla ilgili olarak ifadesi alınan kişiye sorular sorulmasını isteyebilir. Kurul, araştırma ve inceleme faaliyeti sırasında teknik ve uzmanlığı gerektiren sair hususlarla ilgili olarak başka uzman kişiler görevlendirebilir. Araştırma ve İnceleme Kurulunun oluşturulması, araştırma ve incelemenin yürütülmesi, yetki ve sorumluluklar, hava aracı kazalarında yapılacak

kurtarma ve yardım işleri Ulaştırma Bakanlığınca bir yönetmelikle düzenlenir. Bu yönetmelikte Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar gözönünde tutulur.



*Bu araştırma ve incelemenin tek amacı, Ulaştırma Emniyeti İnceleme Merkezi mevzuatı çerçevesinde benzer kaza ve hadiseleri önlemeye yönelik tavsiyelerde bulunmaktır.*

*Bu rapor adli ve idari soruşturma niteliğinde olmayıp, suçu, suçluyu tespit etme ve sorumluluk paylaşımı ortaya koyma amacını taşımaz.*

### ***Araştırma ve İnceleme Raporu***

**Madde 14** – (Değişik: 23/1/2008-5728/429 md.) Araştırma ve İnceleme Kurulu; tespit ettiği hususları, vardığı sonucu, tekrarlara engel olunması bakımından alınmasını uygun bulduğu önlemleri, önerileri ile birlikte ayrıntılı ve gerekçeli bir rapor hâlinde Ulaştırma Bakanlığına verir. Raporunda yer alan hususlara kısmen veya tamamen katılmayan üyeler, kişisel görüşlerini ek bir raporda belirtebilirler. Ulaştırma Bakanlığı raporun bir suretini ilgililere verir ve raporun tekemmül etmiş olduğunu Resmi Gazete ile üçüncü şahıslara duyurur. Resmi Gazete ile yapılan duyuruda raporun ilgililerce nerede ve ne suretle incelenebileceği belirtilir. Rapor, gerektiğinde kısmen veya tamamen uygun bulunacak vasıtalar ile yayınlanır.

Ancak, meydana gelen kaza ile ilgili olarak soruşturma başlatılması hâlinde, Ulaştırma Bakanlığı hazırlanan raporun bir örneğini yapılan soruşturma veya



kovuşturma kapsamında **değerlendirilmek üzere**, sadece ilgili **Cumhuriyet başsavcılığına** verir.

şimdi, hava aracı kaza ve ciddi olaylarında hukuki sorumluluk, yani bir kimsenin sۆzleřmeye aykırı davranış veya hukukun yazılı veya yazısız kurallarına aykırı hareketi nedeniyle başkasına vermiş olduğu zararı tazmin etme sorumluluklarını irdeleyelim...

### **Res İpsa Loquitur - Yeterli Kanıt Doktrini**

Res ipsa loquitur bazı hususların kanıtlanmalarına gerek olmayacak kadar açıkça ortada bulunduğu anlamına gelir. Genel ihmal hukukunda res ipsa loquitur doktrini, özen yükümlölüğü ve ihlalin unsurlarının, herhangi bir sanığın nasıl davrandığına yönelik doğrudan kanıtlar olmasa dahi, bazen bir kazanın veya başka bir sonucun doğasından çıkarımlanabileceğini belirtmektedir. Bazen etkilenen taraf doğrudan ihmal olduğuna dair kanıt gösteremese de res ipsa loquitur doktrini, olumsuz etkilenme normalde ihmal/kusur olmaksızın meydana gelmeyecek türden ise ikinci derece kanıtların yeterli olabileceği anlamına gelmektedir.



Res ipsa loquitur doktrininin amacı; davalı tarafın kusurlu olduğuna dair özel bir kanıt olmadığında veya kusurun kanıtına sadece davalının erişimi olduğunda dahi zarar gören kişinin bir kusur davası açmasına imkân sağlamaktır.

Zarar görmüş kişinin kusurun kanıtlarına doğrudan erişebilmesi durumunda res ipsa loquitur doktrini kullanılamaz. Bu doktrin, zarar gören hastaların genellikle bir tıp uzmanının kusuryla ilgili kanıtlara erişemediği tıbbi uygulama hatası vakalarında yaygındır. Örneğin, hasta bilinçsiz durumdayken ameliyat yapan bir hekimin

hatasının hasta tarafından gözlemlenemeyeceği ve bu nedenle de kanıt toplayamayacağı vakalarda kullanılabilir.

Yeterli kanıt doktrininin uygulanabilmesi için zarar gören taraf üç unsuru ortaya koymalıdır;

- Kazanın normalde birinin kusuru olmaksızın meydana gelmeyen türden bir kaza olduğu,
- Kazanın sanığın münhasır kontrolündeki bir araçtan kaynaklandığı ve
- Kazanın yaralanan tarafın herhangi bir gönüllü eylemi nedeniyle meydana gelmediği.

Açıklamak gerekirse; ilk olarak yaralanma veya zarar görme türü, zarar gören gerekli özeni gösterdiği takdirde, normalde meydana gelmeyen türde olmalıdır. Örneğin bir lokantada, yüksek bir taburede oturan adamın, taburenin dağılması sonucu düşerek zarar görmesi ancak birinin kusuru olduğunu gösterir, olağan şartlar altında ve normal kullanıldığında tabureler kendi kendilerine parçalanmazlar.

İkinci olarak zarara/kazaya neden olan nesne tamamen davalı tarafın kontrolünde olmalıdır. Tabure vakasında, kazaya neden olan tabure restoranın münhasır kontrolü altındadır.

Son olarak, kazanın zarar görenin gönüllü eylem ve katkıları nedeniyle meydana gelmemiş olması zorunluluğudur. Tabure örneğinde düşerek zarar gören kişinin taburede normal bir şekilde oturması gerekmektedir.

Res ipsa loquitur davalarındaki zorluk, genellikle davalının münhasır kontrolünün gösterilmesi ve kanıtlanmasıdır. Örneğin kaldırımda yürürken başına otele bir koltuk düşmesi sonucu yaralanan bir kişi otele karşı bir res ipsa loquitur davası açmış; düşen bir koltuğun çarpması normalde kusur ve ihmâl olmaksızın meydana gelmesi mümkün olmayan türden bir kaza olmasına ve kişinin eylemleri yaralanmaya katkıda bulunmamasına rağmen dava reddedilmiştir. Bunun nedeni ise, otel yönetiminin odalardaki mobilyalar üzerinde münhasır bir kontrole sahip olmaması, otel müşterilerine kısmi bir kontrol vermesidir.

### ***Havacılık Kazalarında Kimler sorumlu Tutulabilir***

Bir hava aracı kazası meydana geldiğinde soruşturma açılmasını da gerektiriyor ise iki işlem paralel olarak yürütülür. Bunlardan birincisi Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı tarafından yürütülen, hava aracı kazasına yönelik daha çok teknik bilgileri içeren, hukuki manada sorumluluk tahlili yapılmayan, hedefi sadece hava aracı kazasının nedenlerini ortaya çıkararak gelecekte olası benzer kazaları önlemek olan inceleme ve araştırmadır. Diğeri ise tazminat davaları ve cezai soruşturmadır.

Hava aracı kazası meydana geldiğinde birçok tarafın hukuki ve cezai sorumluluğu söz konusu olabilir. Bir havacılık kazasından sağ ve/veya yaralı olarak kurtulan bireyler

kayıpları için dava açma ve tazminat alma hakkına sahiptirler. Cezai sorumluluk ise kazaya neden olan faillerin cezalandırılmasıdır.

Ancak bir havacılık kazasında gerçekte kimin sorumlu olduğunu belirlemek karmaşık ve uzun süren bir faaliyet olabilir ve kazanın nedenine bağlıdır. Havacılık kazalarında sorumlu tutulabilecek taraflar aşağıda açıklanmıştır.

### ***Havayolu Şirketi***

Havayolu şirketi, tıpkı halka kara, deniz ve demir yolu ulaşım hizmeti sağlayan şirketler gibi bir genel taşımacılık şirketi olarak kabul edilmektedir. Toplu taşıma ve ulaştırma hizmetlerinin esasları yasalarla düzenlenmektedir. Yolcuların güvenliği söz konusu olduğunda bütün ulaştırma şirketlerinin çok daha fazla dikkatli olmaları gerekmektedir. Taşıma şirketleri yolcuların yaralanma ve zarar görme risklerini azaltmak maksadıyla ellerinden gelen her şeyi yapmalıdır.



*Fransa araştırma ekibi Germanwings ikinci pilotu Andreas Lubitz'in geçmişte depresyon tedavisi gördüğünü ve yolcu uçağını bilerek yere çarptırması öncesindeki haftalarda düzinelerce doktor ile görüştüğünü ortaya çıkarmıştır. 24 Mart 2015 tarihinde meydana gelen olayda uçakta bulunan 150 kişi hayatını kaybetmiştir.*

Bir kaza meydana geldiğinde şirket veya çalışanları sorumlu tutulabilir. Bir kaza meydana geldiğinde, başka taraf ve/veya taraflar da sorumlu olsa dahi geride



kalanların havayolu ve sigorta şirketinden tazminat alma olma olasılığı neredeyse daima daha yüksektir.

### ***Pilot***

Havacılık kazasına pilotun ihmali veya hatasının katkıda bulunması veya pilotun tamamen sorumlusu olması durumunda pilot zararlardan sorumlu tutulabilir. Pilotlar, kurallara uymak ve hava aracını güvenli bir şekilde kullanmak zorundadır. Pilotun sorumlu tutulabileceği hata/kusur örnekleri aşağıdadır:

- Gerekli uçuş emniyet kontrolleri ve prosedürlerinin yapılmaması,
- Hava trafik kontrolörü ile yanlış iletişim,
- Seyrüsefer hataları,
- Yakıt yönetimini yapamamak,
- Sürat, irtifa ve konum gibi kritik parametrelerin doğru şekilde izlenmemesi,
- Trafik paternine uyulmaması,
- Uçuş donanımını yanlış kullanmak ve
- Hava şartları ve meteorolojik durumu yanlış değerlendirmektir.

Deneyimsizlik ve eğitim eksikliği de kazaya neden olan pilot hatalarına katkıda bulunan nedenler arasındadır.



*Modern hava araçlarındaki çeşitli sistemlerin güvenilirliği havacılığı her geçen gün çok daha emniyetli bir ulaşım yöntemi yapmaya devam etmektedir. Ancak bu güvenilirlik ne yazık ki pilotları kapsamamakta ve büyük hava aracı olay ve*

*kazalarındaki kritik durumlarda pilotların performanslarında büyük boşluklar yaşanmaktadır. Pilotlarda görülen şartlanmış normallik beklentisi, sürpriz kritik olaylarla karşılaştıklarında yetersiz performansa katkıda bulunabilir ve karşı karşıya kalınan karmaşık olaylarda pilotların durumu ele alış biçimlerini olumsuz yönde etkileyebilir. Bilgi işlem sürecine zararlı otonom bir reaksiyon olan irkilmenin etkileri kritik olaylarla karşılaştıklarında pilotların zayıf performans göstermelerinin arkasındaki neden olabilir. Bu etkiler; karmaşık acil durumlarla karşılaştıklarında tamamı kritik beceriler olan; pilotların durumsal farkındalık, karar verme süreci ve problem çözme becerilerini ciddi şekilde sekteye uğratabilirler.*

Pilotaj faktörü aşağıda açıklanan ikinci derece olayları kapsar;

- Muhakeme Faktörü; Mevcut durum ve şartlara uygun olmayan ve pilot tarafından verilen yanlış karar sonucu meydana gelen Hava - aracı kazalarıdır,
- Kullanma Tekniği Faktörü: Hava - aracının kumanda ve sistemlerinin kullanılmasında yeteneksizlik ve çeşitli göstergelerin yanlış kıymetlendirilmesi gibi kullanma tekniği noktasından ileri gelen kazalardır,
- Dikkatsizlik Faktörü: Dikkatsizlik nedeniyle meydana gelen hava-aracı kazalarıdır,
- Bilgisizlik Faktörü: Hava - aracı ile ilgili teknik bilgi eksikliği ile Hava - aracına ait karakteristiklerdeki bilgi veya uçuş görevinin yapılışına ait bilgilerdeki eksikliklerden ileri gelen Hava aracı kazalarıdır,
- Disiplinsizlik Faktörü: Kanun, Yönetmelik, Yönerge ve emir esaslarını tam olarak uygulamama ve aykırı davranışlar sonucu meydana gelen hava aracı kazalarıdır,
- Sağlık Faktörü: Vücut yapısı, ruhi bozukluklar ve diseryantasyon durumu gibi tıbbi yönleri ihtiva eden sebepler sonucu meydana gelen hava aracı kazalarıdır.

### ***Hava Aracı Üreticisi***

Hava aracı üreticileri imal ettikleri hatalı veya kusurlu ürünlerden kaynaklanabilecek yaralanma ve hasarları önlemek için özen göstermek zorundadırlar. Kazanın tamamen veya kısmen üretim veya tasarım hatası nedeniyle meydana gelmesi durumunda hava aracının üreticisi sorumlu tutulabilir.

Endonezya Lion Air Havayollarına ait JT610 sefer sayılı yolcu uçağı 29 Ekim 2018 tarihinde düşer ve uçakta bulunan 189 insan yaşamını yitirir. Kaza yapan uçağın modeli; bütün dünyada oldukça popüler olan Boeing 737 Max 8'dir. Kalkışından neredeyse hemen sonra düşen uçak çok yenidir, fabrikadan çıkışı üç ay dahi olmamıştır. Etiyopya Havayollarına ait 302 sefer sayılı yolcu uçağı da 10 Şubat 2019 tarihinde düşer ve uçakta bulunan 157 insan yaşamını yitirir. Kaza yapan uçağın modeli yine Boeing 737 Max 8'dir.

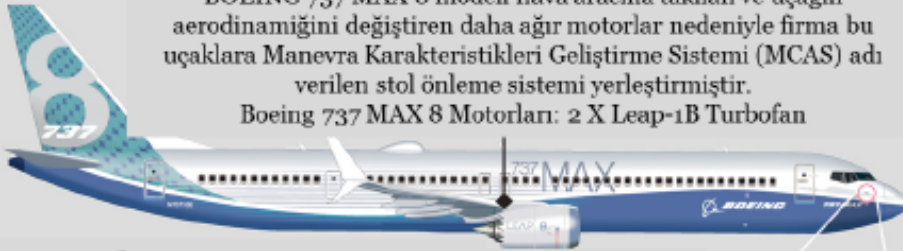


# BOEING FİRMASI 737 MAX BİLGİLERİNİ SAKLADI

**BOEING 737 MAX 8 modeli hava aracı ile uçan Birleşik Devletler pilotlarına göre Boeing Firması, ölümcül kazaya neden olan yeni uçuş kontrol sistemiyle ilgili bilgileri pilotlara bildirmemiştir.**

BOEING 737 MAX 8 modeli hava aracına takılan ve uçağın aerodinamini değiştiren daha ağır motorlar nedeniyle firma bu uçaklara Manevra Karakteristikleri Geliştirme Sistemi (MCAS) adı verilen stol önleme sistemi yerleştirmiştir.

Boeing 737 MAX 8 Motorları: 2 X Leap-1B Turbofan



## MCAS Çalışma Sistemi

Düz Uçuş – Normal Hücüm Açısı (AOA)  
Hava akışının uçağa çarptığı açıdır.

Hücüm Açısı (AOA)  
Sensör Kanatçığı kendisini hava akışı ile aynı eksene getirir.



## Burun Yukarı Uçuş

Yüksek AOA hava aracını stol riskine sokar. MCAS otomatik olarak devreye girer ve yatay stabilatörü saat istikameti aksine döndürerek uçağın burnunu aşağı doğru iter.

Hava Aracının Uzunlamasına Eksenini

Hücüm Açısı

Hava Aracı Uçuş Yolu



Sistem sadece uçak manuel olarak uçurulurken, flaplar yukarı durumda ve tipik olarak keskin dönüşler esnasında aktif haldedir.

29 Ekim 2018 tarihinde meydana gelen ve 189 insanın ölümü ile sonuçlanan Lion Air kazasında kaza-kırım inceleme ekipleri sensörlerin uçağın bilgisayarına hatalı bilgi göndererek MCAS'ı defalarca aktif hale getirdiğini tahmin etmektedir.

Sources: AP, JAO Aero Media LLC, New York Times, Seattle Times

© GRAPHIC NEWS

Her iki uçakta da kalkışlarından çok kısa bir süre sonra, derin tırmanma ve alçalmalar ile hava hızında büyük oynamalar görülmüştür. Düşen uçaklara Boeing Firması tarafından yeni bir yazılım yüklenmiş ve adına da Manevra Karakteristikleri Geliştirme Sistemi (MCAS – Maneuvering Characteristics Augmentation System) adı verilmiştir. Boeing 737 MAX 8 modeli yolcu uçaklarına MCAS takılmasının nedeni; hava aracına takılan ağır ve yakıt tüketiminde %14 oranında tasarruf sağlayan yeni motorların hava aracının aerodinamik karakteristiklerini değiştirmiş olmasıdır.

Yaşanan ikinci kaza sonrasında bütün dünyada 737 MAX modellerinin uçuşları kesilir. Kazaların nedeni hatalı hücüm açısı sensöründen aldığı sinyal ile devreye giren Manevra Karakteristikleri Geliştirme Sistemidir. MCAS yazılımının takılma

maksadı; önceki 737 modelleriyle karşılaştırıldığında MAX modellerine yeni takılan motorların ebatları ve yeriyile ilgili modifikasyonu telafi etmektir.

### ***Hava Aracı Sahibi***

Hava aracının sahibi işleticiden farklı olduğu durumlarda, hava aracının bakım ve işletilmesi üzerinde belirli bir dereceye kadar kontrolü var ise kazadan sorumlu tutulabilir. Örnek vermek gerekirse; hava aracına uygun şekilde bakım yapılmaması, bilinen veya bilinmesi gereken tehlikeli bir durumun düzeltilmemesi veya işleticinin uygun sertifikasyon ve eğitime sahip olması koşullarının göz ardı edilmesi durumlarında hava aracı sahibi sorumlu tutulur.

### ***Hava Aracı Kazası Araştırma ve İncelemesinin Maksadı***

#### ***Maksat***

Yukarıda ifade edildiği gibi hava aracı kazası veya hava aracı olayı soruşturma ve incelemesinin tek hedefi; gelecekte meydana gelebilecek olası ve benzer kazaların önlenmesi, başka bir ifadeyle yaşanan hava aracı kazası veya olayından dersler çıkarılarak yeni kazaların meydana gelmesini engellemektir.

#### ***Bağımsızlık***

Hava aracı kaza ve olaylarını inceleyen kurul tamamen bağımsız olmak zorundadır. Araştırma ve incelemeyi yürüten kurul, herhangi bir kurum, kuruluş veya kişinin baskısı ve etkisi altında olmamalıdır.



*ABD NTSB üyeleri başkan tarafından aday gösterilen ve Senato tarafından onaylandıktan sonra 5 yıl görev yapan beş (halen biri eksik) üyeden oluşmaktadır. Soldan sağa; Başkan Jennifer L. Homendy (129.3 milyon dolar bütçe ve 411 tam zamanlı personelin yöneticisidir), uzun bir havacılık deneyimine sahip Bruce Landberg, eski bir hava kuvvetleri pilotu ve eğiticisi olan Michael Graham ve havacılık dâhil ulaşım sektöründe 40 yıllık deneyime sahip olan Thomas B. Chapman.*

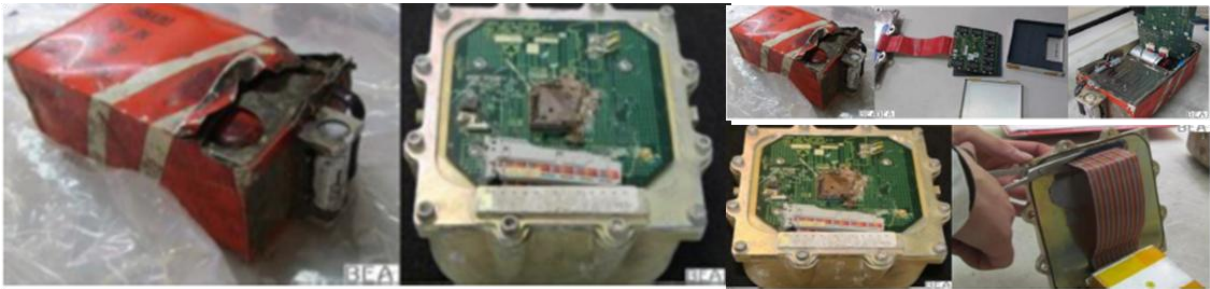
Örnek vermek gerekir ise; misyonu havacılık sektöründe uluslararası standartlarda, kaliteli, güvenli, konforlu, insana ve çevreye duyarlı ileri teknoloji ürünü alt yapı ve sistemlere ve yetişmiş insan gücüne dayalı hava seyrüsefer ve havaalanı işletme hizmetleri sunmak olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi ve Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi'nin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı altında olması, meydana gelen bir hava aracı kazası veya olayının nedenlerinin tam ve doğru olarak ortaya koyulmasını engelleyebilir.



Amerika Birleşik Devletleri'nde boru hatları, karayolları, demiryolları ve denizyollarının yanı sıra havayolları kaza ve olaylarını incelemekle görevli Ulusal Ulaşım Güvenlik Kurulu (NTSB – National Transport Safety Board) göz önüne alındığında ülkemizde yürütülen kaza araştırma ve incelemelerinin bağımsızlığı söz konusu değildir.

### ***Kokpit Ses Kayıt Cihazları***

Uçuş emniyeti, mürettebat arasındaki açık ve dürüst konuşmalarla artırılır. Bu konuşmaların maksadı dışında kullanıldığına dair bir tehdit algılaması olduğunda, uçuş emniyetinin zararına olacak şekilde mürettebat konuşmalarını kısıtlayabilir. Kokpit ses cihazlarının kullanılmasının tek amacı kaza kırım araştırma ve incelemesini yapanlara kazanın nedenlerini belirlemede yardımcı olmaktır. Kokpit ses kayıt cihazı verilerinin başka bir maksatla kullanılması kabul edilemez bir mahremiyet ihlali ve en kötü türden bir röntgenciliktir.



## **ULAŞIM EMNİYETİ İNCELEME MERKEZİ – UEİM**

### ***Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı – Araştırma ve İnceleme Raporu***



Hava aracı kaza ve ciddi olay araştırma ve incelemelerinin bağımsız birimler tarafından tamamen gelecekteki benzer hava aracı kazalarının önlenmesi, can ve mal emniyetinin sağlanması amacıyla yapıldığını, kapsamının da kazalara ait bilgilerin toplanması, değerlendirilmesi, kazanın nedenlerinin belirlenmesi, sonucun karara bağlanması, gerekli tavsiye ve önerilerin belirlenmesi için yürütülen her türlü faaliyetler olduğunu bir kez daha hatırlayalım.



Hava aracı kazası araştırma ve inceleme nihai raporu kazayla ilgili gerçek bilgiler, analiz, sonuçlar ve emniyet tavsiyelerinin yer aldığı dört bölümden oluşur ve gerekirse ilaveler yapılır. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı altındaki Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı bünyesindeki Hava Aracı Kazaları Birimi'nin görev ve yetkileriyle ilgili maddeler aşağıdadır:

- Ulaştırma türlerinde meydana gelen ve ulaştırma emniyet düzenlemeleri ile emniyet yönetimi bakımından belirgin bir etkiye sahip kaza veya olayları araştırmak, incelemek ve ulaşım emniyetinin iyileştirilmesine yönelik rapor hazırlamak, incelenen ve karara bağlanan raporu Bakana ve Cumhurbaşkanlığı Güvenlik ve Dış Politikalar Kuruluna sunmak.
- İncelemesi yapılan kaza veya olaylara ilişkin raporları gerektiğinde taraflara, ilgili ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşlara göndermek.
- Kaza veya olay bölgesinde gerekli incelemelerin tekemmül etmesine kadar, delilleri muhafaza etmekle yükümlü mülki idare amirliği ile koordinasyon halinde olmak.
- Gizlilik derecesi bulunan delillerle ilgili usul ve esasları belirlemek.

- Uluslararası gelişmeleri takip etmek, ilgili uluslararası kuruluşlara üye olmak, katkı veya katılma paylarını ödemek, üyesi olunan uluslararası kuruluşlarca yayımlanan kural ve standartların uygulanmasını temin etmek.
- Bakan tarafından verilen diğer görevleri yapmak

## YÖNETMELİK

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından:

### SİVİL HAVA ARACI KAZA VEYA CİDDİ OLAYLARINI ARAŞTIRMA VE İNCELEME YÖNETMELİĞİ (HKY-13)

#### Amaç

**MADDE 1-** (1) Bu Yönetmeliğin amacı, sivil hava aracı kaza veya ciddi olaylarının bildirimlerinin yapılması, araştırılması ve incelenmesi, gerçekteőebilecek kaza ve ciddi olayların önlenmesi hususunda inceleme raporları yayımlanması; bunlara ilişkin usul ve esaslar ile görev, yetki ve sorumlulukları belirlemektir.

#### Kapsam

**MADDE 2-** (1) Bu Yönetmelik;

a) Ülkemiz hava sahasında meydana gelen tüm sivil hava aracı kaza veya ciddi olaylarının araştırılması ve incelenmesini,

b) Bulunduğu coğrafi konuma bakılmaksızın Türk tescilli ve/veya üretici yetkisini veya tasarım yetkisini Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden alan sivil hava aracı kaza veya ciddi olaylarının araştırılması ve incelenmesini,

c) Sivil hava aracının sahibini, işletmecisini, üreticisini, tasarımcısını, sivil havacılıkla ilgili tüm kurum ve kuruluşları, mahalli mülki amirlerini,

ç) Sivil hava aracının tasarımcı, üretici, tescil edildiği ve işletmeci ülkelerinin kaza veya ciddi olaylarıyla ilgilenen kurumlarını,

kapsar.

(2) Devlet hava araçları, paraşüt, yamaç paraşütü, yelken kanat, deneysel hava araçları, uçuş operasyonu haricinde meydana gelen kaza veya ciddi olaylar veya herhangi bir ülke tarafından sivil tescil işareti verilmeyen hava araçları bu Yönetmeliğin kapsamı dışındadır.

#### BİLİRKİŞİ VE BİLİRKİŞİ YEMİNİ



Bilirkişi incelemesinin temel amacı, hâkime veya Cumhuriyet savcısına sahip olmadığı bilgiyi vermek, başka bir deyişle, hâkimi veya Cumhuriyet savcısını hukuk dışında özel veya teknik bilgi gerektiren konularda aydınlatmaktır. Bilirkişi, kendisini görevlendiren mercie özel veya teknik bilgiyi sunan, özel veya teknik bilgiden hareketle vakıadan sonuçlar çıkaran yahut vakıaları tespit eden kişidir. Somut uyuşmazlık hakkında karar verilebilmesi için ihtiyaç duyulan özel veya teknik bilgiyi mahkemeye sunan, ilgili konu hakkındaki özel yahut teknik bilgisini kullanmak suretiyle varmış olduğu sonuçlara işaret eden ya da özel yahut teknik bilgiden hareketle vakıaları tespit eden bilirkişi, açıklamaları ve sunmuş olduğu rapor aracılığıyla mahkeme kararının ortaya çıkmasına *doğrudan* etki eder.



Maddi ve hukukî meselenin, yani olgu ve hukuk sorunlarının çoğu kez bir arada olması, ister istemez konuya ilişkin bir tereddüt uyandırabilir. Ancak kusurun hukuk ve ceza sorumluluğu açısından değerlendirilmesi, yani onun varlığı veya yokluğu veyahut somut olay bakımından derecesi (ölçüsü), bizzat hâkim tarafından vicdani kanaati doğrultusunda belirlenmesi gereken, pür hukukî bir meseledir. O itibarla hâkim veya Cumhuriyet savcısı, sebebi ne olursa olsun, bilirkişiyi kusurun tespitinde veya değerlendirilmesinde görevlendiremez. Aynı şekilde bilirkişi de kusur değerlendirmesinde veya kusur oranına yönelik bir dağılımda hatta; aslî kusur veya talî kusur şeklinde dahi bir belirlemede bulunamaz.

Bilirkişi, raporunda çözümü uzmanlığı, özel veya teknik bilgiyi gerektiren hususlar dışında açıklama yapamaz; hukuki nitelendirme ve değerlendirmelerde bulunamaz (BilK m.3/2; BilY m.5/2.) Yine başta Bilirkişilik Kanunu olmak üzere gerek Hukuk Muhakemeleri Kanunu gerek Ceza Muhakemesi Kanunu, hukuki konuda bilirkişi incelemesine başvurulmasını açıkça yasaklamıştır (BilK m.3/3; HMK m.266; CMK m.63; BilY. m.5/3). Özellikle belirtmek gerekir ki, bilirkişinin hukukî nitelendirme ve değerlendirmede bulunmaması, bilirkişi için bir etik kural değil, Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın (Any m.9) açık emrinin sonucudur. Yargılama yetkisi, sadece bağımsız ve tarafsız mahkemelerce kullanılır. Bu sebeple, hâkimin veya Cumhuriyet savcısının hukukî konuda bilirkişi incelemesine başvurmaması, yetkisini bilirkişiye devretmesi anlamına gelir ve yetkisini devreden yargı görevlisinin sorumluluğuna yol açabilecek bir işlemdir.

## HAVACILIK BİLİRKİŞİ UZMANLIK ALANLARI

Enkazın bir araya getirilmesi	Hava sahası
Havacılık eğitimi	Hava taksi operasyonları
Risk yönetimi	Uzay mühendisliği
Kazanın analiz edilmesi	Bakım
Mürettebat kaynak yönetimi	Uçuş eğitimi
Uçuş emniyeti	DeneySEL hava aracı
Akrobasi	BOGUS parçalar
Hava trafik kontrolü	Yer operasyonları
Aerodinamik	Helikopter
Sıcak hava balonları	Uçuş testleri
Enkaz incelemesi	Planör
İlaçlama hava aracı	Radar verileri
Uçuş rotası	Tek-Çift motorlu hava aracı

Bilirkişi başvurusu yapabilmek için gerçek kişilerin;

- 1) Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olması,
- 2) Bilirkişilik yapacağı alanda **en az beş yıllık** meslekî deneyime sahip olması,
- 3) Affa uğramış ya da ertelenmiş olsalar bile Devlete karşı işlenen suçlar ile basit ve nitelikli zimmet, irtikâp, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, güveni kötüye kullanma, hileli iflâs gibi bir suçtan veya kaçakçılık, resmî ihale ve alım

satımlara fesat karıştırma, gerçeğe aykırı bilirkişilik yapma, yalan tanıklık suçlarından biriyle hükümlü bulunmaması gerekir.

"Görevimi adil bir şekilde, bilim ve fenne uygun olarak, tarafsızlıkla yerine getireceğime namusum, vicdanım, kutsal saydığım bütün inanç ve değerler üzerine yemin ederim."

## **HAVA ARACI ARAŞTIRMA VE İNCELEME NİHAİ RAPOR FORMATI**

### **1) Amaç**

Bu rapor formatının amacı, kaza veya ciddi olaya ait bilgi ve sonuçların muntazam ve standart olarak düzenlenmesini sağlamaktır.

### **2) Raporun Bölümleri**

Kaza veya ciddi olay araştırma inceleme nihai raporu aşağıda ifade edilen üç kısımdan oluşur:

#### **a) Başlık**

Bu bölüm; işletmecinin adı, hava aracının üreticisi, modeli, milliyeti ve tescil işareti, kaza veya ciddi olayın yeri ve tarihine ait bilgileri içerir.

#### **b) Özet**

Bu bölümde aşağıda açıklanan özet bilgiler bulunur;

- 1) Kazanın ulusal ve uluslararası makamlara bildirimini
- 2) Kaza araştırma ve inceleme makamının ve akredite temsilcilerin tanımlanması
- 3) Araştırma ve incelemenin organizasyonu
- 4) Raporu yayımlayan makam ve yayım tarihi
- 5) Kazaya neden olan şartların kısa bir özeti

#### **c) Gövde Metni**

Nihai raporun gövde metni aşağıdaki başlıkları kapsar;

- 1) Kaza hakkında gerçek bilgiler
- 2) Analiz
- 3) Sonuçlar
- 4) Tavsiyeler
- 5) Ekler

Yukarıda görüldüğü gibi hava aracı kaza inceleme ve araştırma raporu formatı (SHY-13 Ek-1) son derece ayrıntılı bilgiler içerecek şekilde düzenlenmiştir. Bu formata göre kaza araştırma ve incelemesini yapan UEİM görevini yerine getirirken aşağıdaki avantajlara sahiptir:

- Kazaya anında müdahale,
- Görgü tanıklarının ifadesini alma,
- Kaz yerinde delilleri toplama ve değerlendirme,
- Hava aracı enkazını ayrıntılı inceleme,
- Yurtiçi ve yurtdışı çeşitli kurumlar ve laboratuvar desteği,
- Üretici firma desteği,
- Adli tıp desteği.

Uzmanlardan oluşan UEİM'e kazanın özelliklerine göre ilave bilirkişiler de ilave edilebilir.

### ***Suç Soruşturması***

Adli işleme esas olmak üzere, karşılığında ceza tayin edilmiş bir fiil işlediğinden şüphe edilen kişi ya da kişilerin, suçla ilgili derecelerini ortaya koymak amacıyla yetkili adli ve idari makamlarca yapılan her türlü araştırma, inceleme ve delil toplama faaliyetlerinin tümüne suç soruşturması denmektedir.

Havacılık kazalarının karmaşıklığı ve teknik bilgi gerektirmesi nedeniyle, suç soruşturmasını yürüten ve savcı ile kusur ve sorumluluk tespiti yapmaya yetkili hakim bilirkişi kullanabilir.

### ***Kusur Tespiti***

Bilirkişi, daima olanı bildirmek, içeriği sunmakla yetinmek zorundadır. Bu içerik üzerine onu hukuk kuralı bakımından olması veya olmaması gereken ile ilişkilendirmek hâkimin görevidir. Bu sınırları belirlemek her zaman kolay olamayabilir.

Maddi ve hukukî meselenin, yani olgu ve hukuk sorunlarının çoğu kez bir arada olması, ister istemez konuya ilişkin bir tereddüt uyandırabilir. Ancak kusurun hukuk ve ceza sorumluluğuaçısından değerlendirilmesi, yani onun varlığı veya yokluğu veyahut somut olay bakımından derecesi (ölçüsü), bizzat hâkim tarafından vicdani kanaati doğrultusunda belirlenmesi gereken, pür hukukî bir meseledir. O itibarla hâkim veya Cumhuriyet savcısı, sebebi ne olursa olsun, bilirkişiyi kusurun tespitinde veya değerlendirilmesinde görevlendiremez. Aynı şekilde bilirkişi de kusur değerlendirmesinde veya kusur oranına yönelik bir dağılımda hatta; aslî kusur veya talî kusur şeklinde dahi bir belirlemede bulunamaz.

Kusurun tespiti normatif bir değerlendirmeye mümkündür ve sadece hâkimin yetkisindedir. Bilirkişi münhasıran hâkimin yetkisinde olan kusurluluk konusunda (asli/tali kusurlu, kusursuz, yüzdellik kusur oranı gibi) herhangi bir değerlendirme yapamaz. Aksi yöndeki tutum bilirkişilik görevinin sınırlarını aşmayı ve hâkimin yerine geçmeyi ifade eder.

### ***Araştırma ve İnceleme Raporu vs Bilirkişi Raporu***

Evet, bir tarafta uzmanlardan oluşan bir ekibin her türlü teknik imkânlardan, üretici firma desteğinden yararlanarak, kazanın hemen ardından kaza yeri ve enkaz üzerinde ayrıntılı incelemeler yaparak hazırladığı araştırma ve inceleme raporu, diğer tarafta ise bilirkişi ve/veya bilirkişi heyetinin hâkimin talebi üzerine, kazadan aylar ve hatta yıllar sonra sadece dosya üzerinden yaptığı inceleme ile hazırladığı rapor. Farz edelim kaza büyük ve/veya ölümlü bir kaza ve hâkimin talebi üzerine Ulaştırma ve Altyapı

Bakanlığı da (UEİM) araştırma ve inceleme raporunu gönderdi. Peki, hâkimin adaletin doğru tecellisi için hangisini esas alarak karar vermesi doğrudur?

İle de bir tanesine bakmasın, hem UEİM tarafından hazırlanan araştırma ve inceleme raporunu hem de bilirkişi tarafından hazırlanan raporu, bu arada tarafların sundukları uzman görüşlerinin hepsini esas alsın.



### **HAVA ARACI KAZASI ARAŞTIRMA & İNCELEME RAPORU**

### **BİLİRKİŞİ RAPORU**

### **UZMAN GÖRÜŞÜ**

Uygulamada neredeyse her zaman ilk önce tamamlanan; kusur ya da sorumluluk aramayan ve sadece benzer kaza ve olayların önüne geçilmesini hedefleyen araştırma ve inceleme raporudur. Bilirkişi raporu ve uzman görüşleri, UEİM tarafından hazırlanan bu araştırma ve inceleme raporu esas alınarak hazırlanmaktadır.

Diyelim ki UEİM grubu tarafından yapılan detaylı incelemeler sonrasında hazırlanan hava aracı kaza araştırma ve inceleme raporu, kazanın ana nedenini; motor gaz türbin kanatçıklarında bogus parçaların kullanılması olarak belirlemiş olsun.

Bu bulgu kesinlikle maddi bir delildir ve bogus parçaları üreten firma, satın alan havayolu şirket yetkilisi, kalite kontrolünü yapanlar, hava aracına takanlar ve sistemde kusur ve hatası bulunan diğerleri bu maddi delil dikkate alınarak sorumlulukları oranında cezalandırılmalıdır.

Her ne kadar spesifik olaylara göre karar vermek doğru olsa da felakete sonuçlanan bir hava aracı kazasının ardından hazırlanan araştırma ve inceleme raporunun misyonu sadece kazanın gerçek nedenini ortaya çıkarmak ve gelecekte benzer



kazaların yaşanmaması için sistemdeki paydaşlara bazı tavsiyelerde bulunmak olmamalıdır.

### **Sonuç Yerine**

Hava aracı kazalarının araştırma ve incelenmesi tam bağımsız bir kurul tarafından yapılmalıdır. Bu maksatla Cumhurbaşkanlığı'na direkt olarak bağlı, baro, meslek kuruluşları, sivil toplum örgütleri, havayolu şirketleri ve üniversiteler tarafından önerilen adaylar arasından cumhurbaşkanı tarafından seçilen bir kurulun bu görevi yerine getirmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.



Ayrıca, hakimin karar verirken; hava aracı kaza araştırma ve inceleme raporunun yanı sıra bilirkişi raporu ve uzman görüşlerini de dikkate alması ve gerekirse bütün tarafları bir araya getirerek görüşlerini savunma ve savlarını ortaya koymalarına şans tanınması ve ardından nihai kararını vermesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.