

# HAVAYOLU PİLOTLARININ CEZAI SORUMLULUKLARINA GENEL BİR BAKIŞ<sup>1</sup>

## AN OVERVIEW OF CRIMINAL LIABILITIES OF AIRLINE PILOTS

Cengiz Topel ÇİFTÇİOĞLU<sup>2</sup>

### ÖZET

Son yıllarda hava taşımacılığının gelişmesiyle birlikte hızlı bir ilerleme kaydeden sivil havayolu taşımacılığının ülkemizde çok büyük bir önem kazanması sebebiyle, havayolu pilotlarının cezai sorumlulukları daha da büyük bir önem kazanmış bulunmaktadır. Zira, hiç arzu edilmemekle birlikte, alınan tüm önlemlere rağmen hava aracı kazaları meydana gelmektedir. Sivil hava araçları kazaları konusunda, her ülke kendi ulusal mevzuatına göre tespit yapmaktadır. 14.10.1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 10. maddesi ile devamında yer alan maddelerinde de bu konu Türk Hukuku bakımından düzenlenmiştir. Sivil havacılığımızdaki kaza istatistikleri ile uluslararası sivil havacılıktaki kaza istatistikleri karşılaştırıldığında, ülkemizde diğer batı ülkelerine göre daha fazla uçak kazası meydana geldiği görülmektedir. Nitekim, 1974 yılından bugüne kadar ulusal havayolu şirketlerimize ait uçaklarda 13 büyük kaza gerçekleşmiştir. Bu çalışmada, hava aracı kazaları, hava aracı kazalarında yer bakımından yetki ve hava aracı kazalarının soruşturma usulü konuları ana hatlarıyla ortaya konulup esasen hava aracı kazalarında pilotların cezai sorumlulukları anlatılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Uçak kazası, havayolu taşımacılığı, pilot, soruşturma usulü, cezai sorumluluk.

1 Araştırma Makalesi

Makale Gönderim Tarihi: 18.08.2024

Makale Kabul Tarihi: 02.09.2024

2 Dr. Öğr. Üyesi, Nuh Naci Yazgan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ceza ve Ceza Muhakemesi Hukuku Anabilim Dalı

E-posta: drcengiztopelciftcioglu@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-1956-6924>

### **ABSTRACT**

*Since civil airline transportation, which has made rapid progress with the development of air transportation in recent years, has gained great importance in our country, the criminal responsibilities of airline pilots have gained even greater importance. Because, although it is not desired at all, aircraft accidents do occur despite all the precautions taken. Regarding civil aircraft accidents, each country makes determinations according to its own national legislation. This issue is regulated in terms of Turkish Law in the 10th and subsequent articles of the Turkish Civil Aviation Law No. 2920 dated 14.10.1983. When the accident statistics in our civil aviation are compared with the accident statistics in international civil aviation, it is seen that more plane accidents occur in our country than in other western countries. As a matter of fact, there have been 13 major accidents on planes belonging to our national airline companies since 1974. In this study, the issues of aircraft accidents, jurisdiction in terms of location in aircraft accidents and investigation procedure of aircraft accidents are outlined and the criminal responsibilities of pilots in aircraft accidents are explained.*

**Keywords:** *Airplane accident, airline transportation, pilot, investigation procedure, criminal liability.*

## GİRİŞ

Nispeten yeni bir hukuk dalı olan ve esas itibarıyla uluslararası özellik taşıyan hava hukukunun, hava taşımacılığının gelişmesine ve havacılığın teknik ilerlemesine bağlı olarak kapsamı ve önemi hızla artmaktadır. Bu nedenle sivil havacılığın dünyada artan önemiyle birlikte son yıllarda ülkemizde de hızla gelişmesi sebebiyle sivil hava taşımacılığının hukuki sorunlarının ele alınıp değerlendirilmesi büyük önem arz etmektedir.<sup>3</sup> Konunun uluslararası özelliği sebebiyle, en başta bir kısmı Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü bünyesinde olmak üzere, uluslararası alanda yapılan çalışmalar bulunmakla beraber, ülkemizde konuyla ilgili bugüne kadar yapılmış geniş kapsamlı ve süreklilik gösteren bir çalışma bulunmamaktadır. Bu bakımdan, ülkemizde, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) tarafından İstanbul’da 22-23.10.2010 tarihlerinde düzenlenen TALPA Hava Hukuku Konferansında, hava hukukunun çeşitli ülkelerden gelen uzmanların iştirakiyle tartışılması, önemli bir gelişmenin başlangıcını oluşturmuştur.<sup>4</sup>

Türk Hukukunda, havayolu pilotlarının cezai sorumluluğu, esas olarak 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda (TSHK) düzenlenmiştir. Burada, cezai sorumluluk (criminal liability), suç oluşturan fiili işleyen bir kişinin, fiili işlediği sırada ortaya çıkan kastından veya taksirinden sorumlu tutulabilmesine imkân sağlayan ve ceza hukukuna özgü bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.<sup>5</sup> Sivil havacılık alanında, güvenli taşımacılık konusunda pilotlar dışında hava taşıyanının, hava kontrolörlerinin, hava meteoroloji görevlilerinin, uçak imalatçısının veya yer araç bakım servisi mensuplarının da cezai sorumlulukları gündeme gelebilmektedir. Hatta, bazen, üçüncü kişilerin dahi hava trafik güvenliğini kasten veya taksirle tehlikeye düşürmeleri mümkündür.<sup>6</sup> Bu çalışmanın sınırları gereği, esasen havayolu pilotlarının cezai sorumlulukları üzerinde durulmuş, ancak yeri geldikçe, belirtilen diğer kişilerin sorumluluklarına da işaret edilmiştir.<sup>7</sup>

## 1. KONUYA İLİŞKİN KAVRAM VE İLKELER

Hava hukuku, havacılık faaliyetinden doğan özel surette düzenlenmiş hukuk kurallarının tamamı olarak tanımlanabilir. Bu tanım çerçevesinde, bir

3 Gazali Çiçek, *Türkiye’de Sivil Havacılığın Yeniden Yapılanması: DHMİ Örnek Olayı*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2004, s.1-3.

4 Yaşar Öztürk, *Hava Hukuku*, 1. Baskı, Samsun 2010, s.43-44.

5 Timur Demirbaş, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Seçkin Yayınevi, 18. Baskı, Ankara, 2023, s.71.; Bahri Öztürk - Mustafa Ruhan Erdem, *Uygulamalı Ceza Hukuku ve Güvenlik Tedbirleri Hukuku*, Seçkin Yayınevi, 23. Baskı, Ankara, 2023, s.27-28; Cengiz Topel Çiftcioglu, “Türk Ceza Kanunu’nda Taksir”, *Ankara Barosu Dergisi*, S.3, 2013, s.318.

6 Durmuş Tezcan, “Havayolu Pilotlarının Cezai Sorumluluklarına İlişkin Bazı Gözlemler”, *İKÜ CEHAMER Fasikül Aylık Hukuk Dergisi*, C.4, S.26, s.8-9.

7 Esasen bu makede, bir monografik eserin çalışma konusu olabilecek havayolu pilotlarının cezai sorumlulukları ana hatlarıyla, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Türk Ceza Kanunu kapsamında incelenmiştir.

kuralın hava hukuku kuralı sayılabilmesi için hava seyrüseferinden doğan ilişkiyi düzenlemek amacıyla konulmuş olması gerekir.<sup>8</sup> Hava hukukunun ulusal boyutu yanında uluslararası boyutu da vardır. Ulusal hukuk mevzuatımızın uluslararası konvansiyonlarda (andlaşmalarda) öngörülen kurallarla uyum içerisinde olması gerekir.<sup>9</sup>

Hava hukukunun hem özel hukuk yönü hem de kamu hukuku yönü vardır. Bu nedenle bu hukuk dalı, “uluslararası kamu hava hukuku” ve “uluslararası özel hava hukuku” olmak üzere iki ayrı alt disipline ayrılmaktadır.<sup>10</sup>

Türkiye Cumhuriyeti’nin egemenliği altında bulunan kara ülkesinin üzerindeki hava sahası ile Türk karasuları üzerindeki hava sahası, Türk Cumhuriyeti Devleti’nin hava sahasını oluşturmaktadır. Hava aracının seyrüsefer ettiği bu hava sahasında Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin tam ve münhasır egemenlik hakkı bulunmaktadır.<sup>11</sup> Bu bakımdan, Türk hava sahası içerisindeki hava araçları kazalarında Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun 10 ve devamında yer alan maddeleri başta olmak üzere ulusal mevzuat hükümleri uygulanır.<sup>12</sup>

Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği (SHY-13)’e göre, hava aracı kavramı, havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü aracı ifade eder<sup>13</sup> (m.3/1-f). Bu kavram, Sivil Hava Aracı Kaza veya Ciddi Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği’nde (HKY-13) de havanın dünya yüzeyine karşı tepkimesi haricinde, atmosferde havanın tepkimesinden destek sağlayabilen herhangi bir makine olarak tanımlanmıştır (m.4/1-k).<sup>14</sup>

Hava aracı kazası kavramı ise Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği (SHY-13)’te “uçuş hareketi esnasında, kişilerin tali nedenlerle ve/veya kendi kendini veya birbirlerini yaralamaları veya uçuş ekibi ve yolcular için ayrılan yerler dışında saklanarak kaçak seyahat edenlerin yaralanmaları hariç olmak üzere, hava aracı içinde veya hava aracından kopan parçalarda dahil olmak üzere hava aracının herhangi bir parçasının çarpmasıyla veya hava basıncına maruz kalmak suretiyle çok ağır derecede

8 Durmuş Tezcan, *Hava Hukuku Ders Notları*, DEÜHF, İzmir, Tarihsiz, s.1.

9 Öztürk, *Hava Hukuku*, s.26-27.

10 Tezcan, *Hava Hukuku Ders...*, s.1-2.

11 Melda Sur, *Uluslararası Hukukun Esasları*, Beta Yayınevi, 16. Baskı, İstanbul 2022, s.113; Reşat Volkan Günel, *Uluslararası Hukuk Açısından Açık Semalar Antlaşmaları Sürecinde Sivil Havacılık Düzeninin Dönüşümü*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010, s.10.

12 Şafak Herdem - Esin Yüce, “Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun Eksiklikleri”, www.tayyareci.com, s.1, Erişim Tarihi: 10.03.2024.

13 Tezcan, *Hava Hukuku Ders...*, s.3.

14 10.11.1985 tarihli ve 18924 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Sivil Hava-Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği (SHY-13), 08.11.2022 tarihli ve 32007 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Sivil Hava Aracı Kaza veya Ciddi Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği (HKY-13) ile yürürlükten kaldırılmıştır.

yaralanması, motor ve aksesuarlarda meydana gelen arıza ve hafif hasarlar hariç olmak üzere hava aracının fiziksel yapısının veya performansının ve uçuş karakteristiğinin menfi yönde etkilendiği ve bunların değiştirilmesi veya tamirini gerektirecek derecede hasar ve arızalanması, hava aracının kaybolması veya enkaza ulaşılamayacak bir yere düşmesi ile sonuçlanan olaylar” olarak tanımlanmıştır (m.3/1-g). Ancak, Sivil Hava Aracı Kaza veya Ciddi Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği (HKY-13)’te ise bu kavramın tanımı kısmen değiştirilerek “herhangi bir hava aracının operasyonu ile ilişkili olan, insanlı hava aracı halinde, herhangi bir kişinin söz konusu hava aracına uçuş amacıyla bindiği an ile bu tür tüm kişilerin söz konusu hava aracından indiği an arasında gerçekleşen veya insansız hava aracı halinde, söz konusu hava aracının uçuş gerçekleştirmek amacıyla harekete hazır olduğu an ile söz konusu hava aracının ilgili uçuşun sonunda tamamen durduğu ve birincil tahrik sisteminin kapatıldığı an arasında gerçekleşen olaylar” olarak ifade edilmiştir (Yön. m.4/1-s).<sup>15</sup> Her iki yönetmelik karşılaştırıldığında, 10.11.1985 tarihli Yönetmelik’te (SHY-13) yapılan tanımların 08.11.2022 tarihli Yönetmelik’te (HKY-13) yapılan tanımlara göre daha bütüncül ve anlaşılır bir nitelik taşıdığı ve uluslararası konvansiyonlarla daha uyumlu olduğu görülmektedir.<sup>16</sup>

Yine kaza soruşturması kavramı, eski Yönetmelik (SHY-13)’e göre, “hava aracı kazalarının önlenmesi, can ve mal güvenliğinin sağlanması amacıyla; kazalara ait bilgilerin toplanması, kıymetlendirilmesi, kaza sebeplerinin belirlenmesi, sonucun karara bağlanması, gerekli tavsiye ve tekliflerin tespit edilmesi için yürütülen her türlü faaliyet ve işletmeleri” ifade eder (m.3/1-m). Ancak, yeni Yönetmelik’te (HKY-13) bu kavram doğrudan tanımlanmamıştır.

Nihayet, kaza sebebi kavramı da eski Yönetmelik (SHY-13)’e göre “kaza veya olaya yol açan aksaklık, eksiklik, eylem, hadise, şartlar veya kazaların birleşimini” ifade eder (m.3/1-d). Bu kavram da yeni Yönetmelik’te (HKY-13) doğrudan tanımlanmamıştır.

## 2. HAVA ARACI KAZALARINDA PİLOTLARIN CEZAI SORUMLULUĞU

### 2.1. Genel Olarak

1982 Anayasası’nın 38. maddesinin birinci fıkrasıyla Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi’nin 7. maddesinin birinci fıkrasında, “suçta ve cezada kanunilik ilkesi” düzenlenmiştir. Bu ilkeye göre, sadece kanunda açıkça düzenlenmiş bulunan suçlar

15 Ayrıca, yeni Yönetmelik (HKY-13) “ciddi olay” kavramını getirmiştir. Yönetmelikte bu kavram, “oluşan durum itibarıyla kaza ihtimalini içeren ancak sonucunda ölüm, yaralanma veya uçuş performansını etkileyecek nitelikte hasar oluşmadığından dolayı kaza olarak sınıflandırılmayan olaylar” olarak tanımlanmıştır (m.4/1-f).

16 Tezcan, *Hava Hukuku Ders...*, s.3 vd.

bakımından kişilerin sorumluluğu cihetine gidilebilir.<sup>17</sup> Bu kural, hiç kuşkusuz havayolu pilotlarının cezai sorumluluğu bakımından da geçerlidir.<sup>18</sup>

Son yıllarda, sivil hava taşımacılığının ülkemizde, dünyada olduğundan daha hızlı bir şekilde gelişmesi, havayolu pilotlarının cezai sorumluluğunun önemini de artırmıştır. Bu bakımdan, havayolu pilotlarının cezai sorumluluğunun kapsamını belirlemek gerekmektedir. Türk Hukukunda, havayolu pilotlarının cezai sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler, başta 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu (TCK) olmak üzere, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yer almaktadır.<sup>19</sup> Ancak, sivil havacılık alanında güvenli taşımacılık konusunda sadece pilotların cezai sorumluluğu bulunmayıp pilotların yanında uçak kazasına sebep olan veya sebep olma riski bulunan eylemleri gerçekleştiren hava taşıyanının,<sup>20</sup> hava trafik

17 Çetin Arslan - Murat Kayanççek, *Suçta Tekerrür*, Seçkin Yayınevi, 1. Baskı, Ankara 2009, s.38 vd.

18 Demirbaş, *Ceza Hukuku...*, s.128 vd.

19 Türk Sivil Havacılık Hukukunu düzenleyen tek kanun 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'dur. Bu Kanun'da havayolu pilotlarının cezai sorumluluğuna ilişkin normatif düzenlemeler bulunmaktadır. Ancak, havayolu pilotlarının cezai sorumlulukları sadece bu Kanun'da yer alan hükümlerle sınırlı değildir. Zira ileride ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 5. maddesinde yer alan "Bu Kanun'un genel hükümleri, özel ceza kanunları ve ceza içeren kanunlardaki suçlar hakkında da uygulanır." hükmü uyarınca Türk Ceza Kanunu'nda öngörülen suçlar bakımından da havayolu pilotlarının cezai sorumluluğu söz konusu olabilir (M. Tarık Gülerüz - H. Silanur Binici, "Havayolu Pilotlarının Cezai Sorumluluğuna Dair Değerlendirmeler", *Kokpit'ten Bakış Dergisi*, Y.9, S.42, s.32).

20 Taşıyıcı firmaların borçlarından biri de, yolcuyu gideceği yere kadar sağ salım götürme borcudur. Bu da yolcunun güvenliği ile ilgili tüm önlemlerin alınmasını ve bu konudaki kurallara uyulmasını gerektirir. Taşıyıcının sağ salım ulaştırma borcu, yolcunun hava aracında bulunduğu süre içinde söz konusu olmaktadır. Bu süre içinde bir kazanın meydana gelmesi halinde taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelmektedir. Bu konuya ilişkin düzenleme, TSHK m.120'de yapılmıştır. Bu maddede; "Yolcunun ölümü veya herhangi bir cismani zarara uğraması halinde, bu zarara sebebiyet veren kaza, hava aracında veya iniş biniş sırasında meydana geldiği takdirde, taşıyıcı sorumludur" hükmü bulunmaktadır. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ile bu konvansiyonu değiştiren 1955 tarihli Lahey Protokolü'nün 17. maddesinde de benzer bir düzenleme bulunmaktadır (Günel, *Uluslararası Hukuk Açısından...*, s.177-178). Buna göre, TSHK ve Varşova Konvansiyonu ile bu konvansiyonu değiştiren Lahey Protokolü, taşıyıcının kaza nedeniyle sorumlu tutulabilmesi bakımından üç aşama öngörmüştür. İlk aşamayı, kazanın hava aracında meydana gelmesi oluşturmaktadır. Bu aşama, yolcunun hava aracına alındığı andan itibaren, sözleşmenin yerine getirilmesinden sonra hava aracından çıktığı ana kadar geçen süreyi içine almaktadır. İkinci aşamayı ise biniş işlemleri oluşturmaktadır. Biniş işlemleri için başlangıç anı, yolcunun hava alanı binasından içeri girme anıdır. Zira biniş işlemlerinin başlayabilmesi için yolcunun hava alanı binasından içeri girmesi gerekmektedir. Bu nedenle, taşıyıcının sorumluluğunun başlayabileceği en erken zaman dilimi, yolcunun bina içine girmesidir. Biniş işlemleri açısından yolcunun, zararın meydana geldiği anda hava aracına binmek amacıyla hareket etmesi ve bunun için gerekli olan hareketleri yapması gerekir. Üçüncü aşamayı da iniş işlemleri oluşturur. İniş işlemi de, sadece hava aracının kapısından çıkarak, merdivenlerden inmek ile sınırlı bir işlem değildir. Burada da peş peşe ve birden fazla eylemin bulunduğu bir bütünlük söz konusudur. Burada, taşıma sözleşmesinin tam ve gereği gibi ifasından sonra, yolcunun, taşıyıcının egemenlik alanından çıkarak, kendi serbest iradesi ile hareket edebileceği bir noktaya gelmesi halinde iniş işlemleri tamamlanmaktadır. Ayrıca, taşıyıcının kaza nedeniyle sorumluluğunun doğabilmesi için, meydana gelen kaza sonucunda bir zararın ortaya

kontrolörlerinin,<sup>21</sup> hava meteoroloji görevlilerinin, uçak imalatçısının ve yer araç bakım servislerindeki mensupların ve hava aracı işletenin<sup>22</sup> de cezaî sorumlulukları bulunmaktadır.<sup>23</sup> Hatta, üçüncü kişiler tarafından hava trafik güvenliğinin kasten veya taksirle tehlikeye düşürülmesi halinde bu kişilerin de cezaî sorumlulukları gündeme gelebilmektedir.<sup>24</sup> Söz gelimi, bir uçağın, kargo kapısındaki bir arıza sebebiyle düşmesi ve uçak personeli ile beraber yolcuların vefat etmesi halinde; pilotla beraber bütün uçuş personeli de hayatını kaybettiğinden ve ölüm üzerine TCK m.64/1'de kamu davasının düşürülmesine karar verileceği hükmüne yer verildiğinden pilot ve uçuş personeli hakkında bu sebeple soruşturma yapılamayacaktır.<sup>25</sup> Böyle bir durumda, sadece, hava taşıyanının,<sup>26</sup> hava trafik kontrolörlerinin, hava meteoroloji

---

çıkması gerekir. Zararın bulunmadığı bir durumda, tazminattan söz edilemez. Zarar maddi ve manevi olarak meydana gelebilir. Bu çerçevede taşıyıcı firmanın hukuki sorumluluğu yani tazminat sorumluluğundan söz edilir (Onur Güntürk, "Uçak Kazalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", www.airkule.com, s.1, Erişim Tarihi: 10.03.2024). Ancak taşıyıcı firmanın tazminat sorumluluğu dışında, hava aracı kazasının oluşumunda kendisine izafe edilebilecek TCK hükümlerine göre suç oluşturan bir kusur veya ihmalinin bulunması halinde cezaî sorumluluğu da TCK hükümlerine göre devreye girebilir (Çiftcioğlu, Cengiz Topel, *Açıklamalı Uygulama Örnekleriyle Savcılık Kurumunun Hukuki Statüsü Bağlamında Cumhuriyet Savcısının Kovuşturmaya Yer Olmadığına Dair Kararı ve Kararın Denetimi*, Seçkin Yayınevi, 3. Baskı, Ankara, 2017, s.110-112).

- 21 Hava trafik kontrolü faktörünün hava aracı kazalarında en önemli sebeplerden biri olduğunu göz ardı etmemek gerekir. Zira, hava trafik kontrolörlerinin sayısal yetersizliği ve dinlenme saatlerinin yetersizliği gibi sebeplerden doğabilecek, hava trafik kontrolörlerinin anlık hatası sonucu hava aracı kazaları meydana gelebilmektedir. Bunun sonucu olarak da hava trafik kontrolörünün söz konusu hava aracı kazasının meydana gelmesindeki kusur ve ihmal durumuna göre TCK hükümleri uyarınca cezaî sorumlulukları söz konusu olabilmektedir (Öztürk, *Hava Hukuku*, s.202).
- 22 Hava aracı kazalarında, hava aracını işletenin de cezaî sorumluluğu bulunmaktadır. Buna göre, havayolu işletmecilerinin ve uçak sahiplerinin uçuş güvenliğini sağlayabilmek için tüm önlemleri alması ve uçuş otoritelerinin uçuş güvenliği için yaptıkları tüm düzenlemelere tam olarak uyması gerekli olup bu durumda uçuş otoritelerince denetlenmesi icap eder (Tezcan, "Havayolu", s.8-10).
- 23 Zira, hava aracı kazalarında kaza sebepleri olarak; uçaktan kaynaklanan sebepleri (dizayn hatası, bakım eksikliği gibi), pilot hatalarını (uygun olmayan uçuş teknikleri, aşırı güven, dikkat eksikliği, yorgunluk, ilaç etkisi altında olma, kural ihlalleri gibi), hava trafik kontrolör hatalarını ve hava alanı hatalarını (yapım, işletme ve bakım gibi) saymak mümkündür. Bu nedenle, hal ve şartlara göre, havayolu pilotu dışında diğer kişilerin de cezaî sorumlulukları söz konusu olabilmektedir (a.k., s.8-10).
- 24 Nitekim, Fransa'da yaşanan bir olayda; Orly Hava Limanında hava araçlarının inişi esnasında, pilotların gözlerini kamaştırıcı lazeri kokpite yönelten üçüncü kişi yakalanmış ve altı ay hapis cezasına mahkûm edilmiştir (Ekin Topatan, "Havayolu Pilotlarının Cezaî Sorumluluğu", www.ezintopatan.av.tr, s.1, Erişim Tarihi: 10.03.2024).
- 25 Esasen pilot ve uçuş personeli hakkında ölmüş olmaları sebebiyle kovuşturmaya yer olmadığı kararı verilecek, ancak pilot ve uçuş personelinin ölmüş olduğu göz ardı edilerek açılmış bir dava bulunması halinde ise kamu davasının düşürülmesine karar verilecektir (Çiftcioğlu, *Kovuşturma...*, s.151-152.).
- 26 Bu konuda, Saks v. Air France, 470 U.S. 392, 1985 tarihli Saks Kararı önemlidir. Bu kararda, Paris'ten Los Angeles şehrine gerçekleştirilmekte olan bir uluslararası uçuş sırasında, uçak inerken meydana gelen hava basıncı değişikliği sonucu duyu yetisi kaybına uğrayan Valerie H. Saks adlı yolcu tarafından taşıyıcı Air France şirketine dava açılmıştır. Uyuşmazlık Eyalet Mahkemesi önünde tartışılırken, bu uyuşmazlık öncesi verilmiş olan eski tarihli iki karara dayanan mahkeme normal seyrinden sapmayan ve olağan şekilde uçuşunu tamamlayan Air France açısından kaza

görevlilerinin ve uçak imalatçısının cezai sorumlulukları üzerinde durulabilecektir.<sup>27</sup>

Öte yandan, hava araçlarının inişi sırasında, pilotların gözlerini kamaştıran ve pisti görmelerini tehlikeye düşüren davranışlara sebebiyet veren üçüncü kişilerin de TCK m.179 ve m.180'e göre cezai sorumlulukları gündeme gelecektir.<sup>28</sup>

Yine, TSHK'nın "Denetleme" başlıklı 27/1. maddesi, "Türk sivil hava araçları ile faaliyette bulunan tüm kamu kurum ve kuruluşları ve gerçek ve özel hukuk tüzel kişileri Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hava seyrüsefer güvenliğini sağlamak amacıyla yapacağı veya yaptıracığı teknik denetime tabidirler." hükmüne yer vermiş olup aynı maddenin son fıkrasında da bu konuda "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından görevlendirilen teknik denetçiler, denetimlerde; hava aracının uçuşa elverişli olmaması, mürettebatın o hava aracı tipi için gerekli nitelikleri taşımaması veya uçuşu yürütecek fiziksel ya da zihinsel kapasiteye sahip olmaması, operasyonun can ve mal emniyeti için tehlike oluşturması, tespit edilen eksiklik veya bulguların can ve mal emniyeti ile uçuş emniyetini doğrudan ilgilendirmesi durumlarında işletmecinin ya da yeterlik belgesi gerektiren personelin uçuş operasyonunu ve/veya işletmecinin faaliyetini durdurmaya yetkili olduğu" belirtilmiştir.

Ayrıca, TSHK'nın "İdari önlem" başlıklı 98/1. maddesinde, "can ve mal güvenliğinin korunmasına yönelik kurallara aykırı davrandıkları iddiasıyla haklarında soruşturma veya kovuşturma başlatılmış bulunan sivil havacılık personelinin yeterlik belgelerini, soruşturma veya kovuşturma sonuçlanıncaya kadar tedbir amaçlı geri almaya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının yetkili olduğu" düzenlemiş bulunmaktadır.<sup>29</sup>

---

söz konusu olmayacağından hareketle hava yolu şirketini sorumlu tutmamıştır. Bu kararın temyizi üzerine, uyuşmazlık Temyiz Mahkemesi önüne gelmiştir. Temyiz mahkemesi, kaza kavramının kazazede olan davacı bakış açısıyla ele alınması gerektiğini, "normal seyirinde işletilme" gibi sonradan yaratılan prensiplerin uygun olmayacağını ileri sürmüştür (İlyas Gölcüklü, Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu, On İki Levha Yayıncılık, 1. Baskı, İstanbul 2015, s.70 vd.). Amerikan Yüksek Mahkemesi, uluslararası konvansiyonların, havayoluyla yapılan taşıma işine ait risklerin ve hava araçlarına ilişkin tehlikelerin tümünü kapsayacak şekilde taşıyıcının sorumluluğunun düzenlenmesi amacıyla yönelik olarak hazırlandığını ve bu yönde tarihsel gelişim gösterdiğini de dikkate alarak, olayın kaza olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği noktasında değerlendirmenin esnek bir şekilde yapılması gerektiğini belirtmiş ve dava konusu olayı hava taşımacılığının karakteristik riskleri kapsamında ele alarak olayın kaza niteliği taşıdığı sonucuna ulaşmıştır. Uygulamada, Saks Kararı olarak bilinen bu karar, kaza kavramını geniş bir biçimde yorumlaması ve bir olayın kaza olarak nitelendirilebilmesi için olayın hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında yer alması gerektiği hususuna dikkat çekmesi sebebiyle, son derece büyük önem arz etmektedir. Bu olayda, taşıyıcı şirketin sadece tazminat sorumluluğu gündeme gelmiş ve bu sorumluluğun kapsamı üzerinde durulmuştur (Tuba Birinci Uzun, "Hava Yoluyla Yapılan Uluslararası Taşımalarda Sağlıklı Bir Yolcuya Koronavirüs 'Covid-19' Bulaşması Halinde Taşıyıcının Sorumluluğu", *Yaşar Hukuk Dergisi*, C.2, S.2, 2020, s.4).

27 Öztürk, *Hava Hukuku*, s.201-202.

28 Topatan, "Havayolu Pilotlarının...", s.1.

29 Tezcan, "Havayolu", s.14.



Türk Hukukunda, havayolu pilotlarının doğrudan cezai sorumluluğunu gerektiren suçların incelenmesine geçmeden önce, bu konuda asıl yetkilinin, asıl sorumlunun kim olduğunun belirlenmesi gerekir. Buna göre, “sorumlu kaptan pilot, hava aracının can ve mal güvenliğini sağlayacak surette sevk ve idaresinden birinci derece sorumlu olup olağanüstü durumlarda gereken önlemleri almaya yetkilidir” (TSHK m.100). Ancak, Kanun’da, sorumlu kaptan pilotun kim olacağı açıkça düzenlenmemiştir. Bu durumda, genel kuraldan hareket edilerek bir uçakta bir pilot bulunması halinde uçağın kaptanı bu pilot sayılır; şayet uçakta birden fazla pilot bulunmakta ise anılan hükme göre hava aracının işleteni bu pilotlardan hangisinin baş pilot ve dolayısıyla kaptan pilot ve hangisinin onunu yardımcısı olduğunu belirlemek zorundadır. Bir uçak kaptanı belirlenmemişse veya uçak kaptanı ya da onun yardımcısının, görevlerini yerine getirememesi hâlinde ise bu iki pilottan en kıdemli olanın kaptan pilotluğu üstleneceği kuralı havacılıkta kabul görmektedir. Nitekim, 22.01.1960 tarihli Uçak Kaptanının Görevlerine İlişkin İsviçre Tüzüğü’nde bu kurala yer verilmiştir.<sup>30</sup> Zira, sorumlu kaptan pilota TSHK m.100, m.101 ve m.102’de bazı önemli yetkiler verilmiştir. Ayrıca, TSHK m.92/1’de kaptan pilotun sivil hava araçlarının kullanımına ilişkin sivil havacılık kurallarının uygulanmasından da sorumlu olduğu belirtilmiştir. Kaptan pilot, bu kurallara ancak güvenlik gerekçesiyle ve zorunlu hallerde uymayabilir (TSHK m.92/3).

Nihayet, havayolu pilotlarının cezai sorumlulukları bakımından TCK’nın 5. maddesine işaret etmekte fayda bulunmaktadır.<sup>31</sup> Zira, TCK’nın genel hükümleri, TSHK’da düzenlenen suç ve cezalar için de geçerlidir. Nitekim, TSHK’da yer alan cezai konulardaki değişiklikler, özel kanunlarla TCK arasında bu uyumu sağlamak üzere çıkarılan 23.01.2008 tarihli ve 5728 sayılı Temel Ceza Kanunlarına Uyum Amacıyla Çeşitli Kanunlarda ve Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile gerçekleştirilmiştir.<sup>32</sup>

Genel nitelikteki bu açıklamalardan sonra, Türk Hukukunda havayolu pilotlarının cezai sorumluluğuna işaret etmek gerekmektedir. Bu konuda TCK’da düzenlenen taksirle öldürme, taksirle yaralama, kasten veya taksirle trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçları başta olmak üzere; bizzat uçak pilotu tarafından işlenmesi, yani pilotun bizzat bu suçların faili olması dışında, doğrudan havayolu pilotlarının cezai sorumluluğunu ilgilendirmeyen uçak kaçırma, kişiyi hürriyetinden yoksun bırakma ve mala zarar verme suçları ile 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda düzenlenen suçlara değinmekte fayda bulunmaktadır.<sup>33</sup>

30 Topatan, “Havayolu Pilotlarının...”, s.1; Tezcan, “Havayolu”, s.14 vd.

31 TCK m.5’te, “Bu Kanunun genel hükümleri, özel ceza kanunları ve ceza içeren kanunlardaki suçlar hakkında da uygulanır.” hükmüne yer verilmiştir.

32 Hüseyin Bilgin - Barış Çelik, “5728 Sayılı Kanun ile Birlikte İdari Yargının Görev Alanındaki Değişiklikler Üzerine Bir İnceleme”, *TBB Dergisi*, S.2, Y.2009, s.1-2.

33 Öte yandan, uçağı bizzat sevk ve idare eden kaptan pilotun ve yukarıda anılan diğer kişilerin uçağı kasten çarpması veya benzeri bir eylemde bulunması yoluyla kasıtlı bir suç işlemeleri ihtimali zayıf görünmekle birlikte; hava olayları veya kazaları sonucunda insanların hayatını kaybetmesi veya

## 2.2. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda Düzenlenen Havayolu Pilotlarının Ceza Sorumluluğunu Gerektiren Eylemler

### 2.2.1. Suç Oluşturan Eylemler

#### 2.2.1.1. TSHK m.141'e Göre Altı Aydan Üç Yıla Kadar Hapis Cezası ile Cezalandırılan Suçlar

Bu suçlar, TSHK'nın 7., 36., 91., 92. ve 94. maddeleri ile 93. maddenin (b), (c), (e) ve (g) bentlerinde düzenlenen suçlardır.<sup>34</sup> Buna göre;

- i. Uçuş Yasakları ve Sınırlamalarına Riayetsizlik (m.7),
- ii. Kısıtlayıcı Tedbirlere riayetsizlik (m.36),
- iii. Kalkış ve İniş Kurallarına Riayetsizlik (m.91),
- iv. Uçuş Rotalarına Riayetsizlik (m.92),
- v. İnme Mecburiyetlerine riayetsizlik (m.94),

vi. Uçuş sırasında uyulması gereken bazı yasaklara riayetsizliğin ağır halleri (m.93/b, c, e, g) de sayılmıştır. Bunlar; akrobatik uçuş veya benzeri hava gösterileri yapmak (m.93/b); zirai mücadele dışında yere herhangi bir madde atmak, dökmek veya boşaltmak, yangınla mücadele uçakları hariç yerden herhangi bir madde almak (m.93/c); herhangi bir madde veya nesneyi çekmek veya uçağın nizami kullanılma şeklinin dışında taşımak (m.93/e); silah, cephane, her nevi harp malzemeleri, patlayıcı, yanıcı, tahrip edici ve aşındırıcı madde, zehirli gaz, nükleer yakıt, radyoaktif madde, can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış her nevi katı, sıvı ve gaz halinde madde taşımak (m.93/g) suçlarından ibarettir.

#### 2.2.1.2. TSHK m.141'e Göre İki Aydan İki Yıla Kadar Hapis Cezası ile Cezalandırılan Suçlar

Bu suçlar, TSHK'nın 31. ve 32. maddeleri ile 9. maddesinin birinci fıkrası ve 93. maddesinin (a), (d), (f) ve (h) bentlerine aykırı davranışta bulunma suçlarıdır.<sup>35</sup> Buna göre;

---

yaralanmaları durumunda olayın özellikleri ve olaya yol açanların başta kaptan pilot olmak üzere diğer kişilerin doğrudan kast veya olası kastla hareket etmeleri halinde TCK'nın kasten öldürme (m.81-82), kasten öldürmenin ihmali davranışla işlenmesi (m.83), kasten yaralama (m.86-87) ve kasten yaralamanın ihmali davranışla işlenmesi (m.88) suçlarından sorumlu olmaları da mümkündür (Öztürk, *Hava Hukuku*, s.117). Bu arada, kaptan pilot ve diğer kişilerin hava olayları ve kazaları sonucunda yol açıkları somut olay kapsamında bir suç işlemeleri durumunda ceza soruşturması yetkili ve görevli Cumhuriyet Savcılığı tarafından başlatılır ve soruşturma dosyasındaki delil durumuna göre haklarında yetkili ve görevli mahkemede kamu davası açılır (Çiftcioğlu, *Kovuşturma...*, s.150-151).

34 Topatan, "Havayolu Pilotlarının...", s.1.

35 Topatan, "Havayolu Pilotlarının...", s.1; Öztürk, *Hava Hukuku*, s.121.

- i. Kabotaj hakkının ihlali (m.31),
- ii. İzinsiz hava gösterisi veya yarışma yapılması veya bunlara hava araçlarıyla katılma (m.32),
- iii. Yabancı ülkelere giden veya yabancı ülkelerden gelen hava araçları bakımından gümrüklü havaalanlarının kullanılması yükümlülüğü (m.9/1),
- iv. Tehlike ve zorunlu durumlar hariç paraşütle atlamak (m.93/a),
- v. Fotoğraf çekme yasağı olan yerlerin fotoğrafını çekmek (m.93/d),
- vi. Her türlü reklam ve propaganda niteliğinde faaliyette bulunmak (93/f),
- vii. Görülen hizmetin ve içinde bulunulan durumun gerektirdiğinin dışında yayın ve haberleşme yapmak (m.93/h) suçlarından ibarettir.

## 2.2.2. Kabahat Oluşturan Eylemler

### 2.2.2.1. Bin Türk Lirasından On Bin Türk Lirasına Kadar İdari Para Cezası Gerektiren Kabahatler

Bu kabahatler, TSHK'nın 11., 18., 19., 26., 28., 29., 54., 58. ve 89. maddeleri ile 9. maddesinin üçüncü, 95. maddesinin birinci ve 102. maddesinin ikinci fıkrasına aykırı eylemler olarak belirlenmiştir.<sup>36</sup> Buna göre;

- i. Araştırma ve soruşturmanın selametle yürütülmesini engelleyecek işler yapmama ve delillerin aynen muhafazasını sağlama yükümlülüklerine uymamak (m.11),
- ii. Ticari amaçla faaliyette bulunmak için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından izin alma yükümlülüğüne uymamak (m.18),
- iii. Taşıma yapma faaliyetinde bulunmak için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından işletme ruhsatı alma yükümlülüğüne uymamak (m.19),
- iv. Talep edildiğinde ücret karşılığında posta taşıma yükümlülüğüne uymamak (m.26),
- v. Denetim için istenilen teknik ve ekonomik bilgileri verme yükümlülüğüne uymamak (m.28),
- vi. Taşımayı ilgilendiren genel şartlar ve tarifelerde izin verilmesinden sonra yapılacak değişiklikleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına tasdik ettirme yükümlülüğüne uymamak (m.29),
- vii. Türk sivil uçak siciline tescil edilen hava aracını, daha önce kayıtlı bulunduğu sicilden sildirme yükümlülüğüne uymamak (m.54),

36 Tezcan, "Havayolu", s.6; Öztürk, *Hava Hukuku*, s.122.

viii. İlgili yönetmelik hükümlerine göre belirlenmiş milliyet ve tescil işaretlerinden başkasını taşıyama ve başka bir devletin siciline tescil olunmama yükümlülüğüne uymamak (m.58),

ix. Hava aracı belgelerinin bulundurulması ve taşınması ile ilgili (merkezi sicile kayıtlı olma ve tescil belgesini taşıma, milliyet ve tescil işaretlerini taşıma, uçuşa elverişlilik belgesini taşıma, mürettebata ait belgeleri bulundurma, telsiz tesisatı ruhsatnamesini taşıma, sigorta poliçesini bulundurma, kanun ve yönetmelikler gereğince tayin olunan sair belgeleri bulundurma) yükümlülüklerine uymamak (m.89).

x. Belirlenmiş bulunan gümrüklü hava alanlarından başka bir yere zorunluluk nedeniyle iniş yapıldığı halde durumu derhal duyurma ve hava aracını, yolcuları ve yükü ile birlikte güvence altına alma yükümlülüğüne uymamak (m.9/3),

xi. Pilotlar ile diğer personel için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında yeterlik belgesi alma ve bu belgeleri belirli süreler içinde yenileme yükümlülüğüne uymamak (m.95/1),

xii. Hava aracında işlenen suç veya kabahatlere ilişkin bildirim ve rapor verme yükümlülüğüne uymamak (m.102/2) kabahatlerinden ibarettir.

#### **2.2.2.2. Beş Yüz Türk Lirasından On Bin Türk Lirasına Kadar İdari Para Cezası Gerektiren Kabahatler**

Bu kabahatler, TSHK'nın 23., 24. ve 25. maddeleri ile 57. maddesinin son fıkrasına aykırı eylemler olarak belirlenmiştir.<sup>37</sup> Buna göre;

i. Ruhsatın asılması yükümlülüğüne uymamak (m.23),

ii. Ruhsata uyma zorunluluğuna uymamak (m.24),

iii. Tarife belirleme, duyurma ve onaya sunma yükümlülüğüne uymak (m.25),

iv. Sicil kayıtlarında meydana gelen değişiklikleri süresi içinde sicile ve kayıt belgesine işletme yükümlülüğüne uymamak (m.57/2) kabahatlerinden ibarettir.

#### **2.2.2.3. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca Sivil Havacılığı Düzenlemek Amacıyla Alınacak Önlemlere Uymayanlara Verilecek Beş Yüz Türk Lirasından On Bin Türk Lirasına Kadar İdari Para Cezası Gerektiren Diğer Kabahatler**

Bu kabahatler, bu Kanun'un 143. maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde belirtilmemiş olup da Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün sivil havacılığı düzenlemek amacıyla alacağı önlemlere uymamak sonucunu doğuran eylemlerden ibarettir.

Çerçeve kanun olarak adlandırılan bu tür düzenlemeler idareye kanunun

37 Tezcan, "Havayolu", s.6.

verdiği bir yetki kapsamında sınırlı düzenleme yapma imkânı sağlar. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bu yetkiyi sadece sivil havacılığı düzenlemek amacıyla, mevcut düzenlemelerin dışında kalan durumlarda Resmi Gazete’de yayımlayarak yürürlüğe koyabilir.<sup>38</sup> Ayrıca, bu Bakanlık, pilotlar da dahil olmak üzere, haklarında soruşturma veya kovuşturma başlatılmış bulunan sivil havacılık personeline görevden uzaklaştırma tedbiri uygulayabilir (m.98).

### 2.3. TCK’da Doğrudan Havayolu Pilotlarının Cezai Sorumluluğunu İlgilendiren Suçlar

#### 2.3.1. Taksirle Öldürme ve Taksirle Yaralama Suçları

TCK m.22/2’ye göre, taksir, dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla, bir davranışın suçun kanuni tanımında belirtilen sonucu öngörmeyerek gerçekleştirilmesidir. Ancak, kişinin öngördüğü sonucu istememesine rağmen sonucun meydana gelmesi halinde de bilinçli taksir durumundan söz edilir.<sup>39</sup> Taksirle insan öldürme, failin ölüm sonucuna yönelik doğrudan kastı veya olası kastı bulunmaksızın objektif özen yükümlülüğüne aykırı hareket etmesi sebebiyle öngörülebilir ve önlenebilir ölüm sonucunu öngörmediği için gerçekleşen ölüm sonucundan dolayı sorumlu tutulmasıdır (TCK m.85). Taksirle yaralama suçu da failin yaralama sonucuna yönelik doğrudan kastı veya olası kastı bulunmaksızın, objektif özen yükümlülüğüne aykırı hareket etmesi sebebiyle öngörülebilir ve önlenebilir yaralama sonucu öngörmediği için gerçekleşen yaralama sonucundan dolayı sorumlu tutulmasıdır (TCK m.89). Bu suçların fail tarafından bilinçli taksirle işlenmesi halinde taksirli suçla ilişkin ceza üçte birinden yarısına kadar artırılır. TCK m.22/3’te bu duruma işaret edilerek bilinçli taksir “failin öngördüğü neticeyi istememesine karşın neticenin meydana gelmesi” şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre bilinçli taksir, failin suç tanımına uyan hukuka aykırı eyleme iradi bir hareketle sebebiyet vermesi ve öngörülebilir neticeyi de öngörmesine karşın istememiş olması hali olarak kabul edilmiştir.<sup>40</sup>

38 Öztürk, *Hava Hukuku*, s.119-123.

39 Y. 12.CD., T.26.03.2019, E.2019/1342, K.2019/4065 sayılı kararında, “Kaza mahallinden 70 metre önce yol çalışması sebebiyle hız sınırının 50 km olduğunu işaret eden trafik levhası bulunmasına rağmen mağdurun ‘hız göstergesine baktığında saatte 90-100 km hızla gidiyordu ama daha sonra aracın daha da hızlandığını fark ettim’ şeklindeki beyanından da anlaşılacağı üzere mahal şartlarının iki katı bir hızla istihap haddini de aşarak seyrettiği anlaşılan sanık hakkında bilinçli taksir şartlarının oluştuğunun ve dolayısıyla TCK’nın 22/3. maddesinin uygulanması gerektiğinin gözetilmemesinin hukuka aykırı olduğuna” hükmetmiştir (Demirbaş, *Ceza Hukuku Genel...*, s.431).

40 Tezcan vd., *Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, 21. Baskı, Ankara 2023, s.183-185; Veli Özer Özbek vd., *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler*, Seçkin Yayıncılık, 18. Baskı, Ankara 2023, s.195-196; Sevinç Arslan Hızal, “Tıbbi Müdahalelerde Olası Kast ve Bilinçli Taksirin Ayırımı”, *Ceza Hukuku Dergisi*, Y.7, S.18, 2012, s.248; Cengiz Apaydın, “Taksirle Öldürme Suçu”, *Ceza Hukuku Dergisi*, S.1, Temmuz 2011, s.17-18; Çiftcioğlu, “Türk Ceza Kanunu’nda Taksir”, s.335-336.

Öte yandan, Uluslararası Havayolu Pilotları Dernekleri Federasyonu (International Federation of Air Line Pilots' Associations, 'IFALPA') Hukuk Komitesi, uzun zamandır pilotların uçuş sırasındaki kasti olmayan eylemleri ve ihmalleri sonucu meydana gelebilecek olan kazalardan dolayı cezai sorumluluklarının kaldırılması ve herhangi bir cezai takibata maruz kalmamalarının sağlanması ve bu kapsamda, ulusal mevzuatlarda gerekli değişikliklerin yapılması için çalışmalar yürütmektedir.<sup>41</sup> Buna göre, özellikle uçuş güvenliği ve ileride olması muhtemel kazaların önlenmesi için kazaların soruşturması yapılırken kaza sebeplerinin sağlıklı biçimde saptanabilmesi amacıyla pilotların maruz kalabilecekleri soruşturma ve cezalandırılma tehdit ve korkusundan uzak ve kendilerini suçlamaları sonucunu doğuracak beyanlarını çekinmeden ve korkmadan yapabilmelerini sağlayabilmek için pilotların kasti olmayan eylemleri ve iradi hataları sebebiyle cezai sorumluluklarının kaldırılması talep edilmektedir.<sup>42</sup>

### 2.3.2. Uçak Kaçırma, Kişiyi Hürriyetinden Yoksun Kılma, Mala Zarara Verme ve Trafik Güvenliğini Kasten veya Taksirle Tehlikeye Sokma Suçları

TCK'da düzenlenen uçak kaçırma (m.223), kişiyi hürriyetinden yoksun kılma (m.109) ve mala zarar verme (m.151- 152) suçları, bizzat uçak pilotu tarafından işlenmesi, yani pilotun bizzat bu suçların faili olması dışında, doğrudan hava pilotlarının ceza sorumluluklarını ilgilendiren suçlar arasında yer almamaktadır. Buna karşın, trafik güvenliğini kasten veya taksirle tehlikeye sokma (m.179-180) suçları pilotlar bakımından önem arz edebilir. Kanun koyucu, trafik güvenliğinin kasten tehlikeye sokma suçu yanında bu eylemin taksirle işlenmesi halini de ayrıca cezalandırmış bulunmaktadır.<sup>43</sup> Bu kasıtlı eylemlerden bazıları (m.179/1), üçüncü kişiler tarafından işlenebilen eylemler olarak düzenlenmiştir. Buna göre, "hava ulaşımının güven içinde akışını sağlamak amacıyla konulmuş her türlü işareti değiştirerek, kullanılamaz hale getirerek, konuldukları yerden kaldırarak, yanlış işaretler vererek; geçiş, varış, kalkış veya iniş yolları üzerine bir şey koyarak ya da teknik işletim sistemine müdahale ederek, başkalarının hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye sebep olma eylemleri" bir suç olarak tanımlanmıştır.

Bu kasıtlı eylemlerden bazıları (m.179/2) da pilotlar tarafından işlenebilen eylemler olarak düzenlenmiştir.<sup>44</sup> Pilotun, "hava ulaşım aracını, kişilerin hayat, sağlık veya malvarlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde sevk ve idare etmesiyle" bu suç oluşmaktadır. Ayrıca bu suç, pilotun "alkol veya uyuşturucu madde etkisiyle ya da başka bir sebeple emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek halde olmasına rağmen araç kullanması" halinde de oluşur (m.179/3).

Ayrıca, deniz veya demiryolu ulaşımı yanında, havayolu ulaşımında da,

41 Öztürk, *Hava Hukuku*, s.114.

42 a.k., s.115.

43 Özbek vd., *Türk Ceza Özel...*, s.775-778.

44 Demirbaş, *Ceza Hukuku...*, s.596.

“kişilerin hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye taksirle sebep olan pilot veya bir başka kimse” de TCK m. 180’de düzenlenmiş olan suç işlemiş olacaktır.

### 3. HAVA ARACI KAZALARINDA YER BAKIMINDAN YETKİ

Ceza kanunlarının yer bakımından uygulanmasını gösteren kurallar iç hukuk kuralları olup her devlet kendi cezalandırma yetkisinin kapsam ve sınırlarını bizzat belirlemektedir.<sup>45</sup> TCK m.8 ve devamında yer alan maddelerinde bulunan hükümler; fiilin işlendiği yer ve fail ve mağdur bakımından yabancılık unsuru taşıyan olaylara hangi hallerde Türk soruşturma ve kovuşturma makamları tarafından TCK’nın uygulanabileceğini tespit etmektedir. Yabancı ülkelere ait ceza kanunu, ancak Türk Hukukunun izin verdiği hallerde ve izin verdiği oranda uygulanabilir. Buna göre, yer bakımından yetki konusunda; ülkesellik, kişisellik, gerçeklik veya korunma ve evrensel yetki ilkesi olmak üzere dört ilke bulunmaktadır.<sup>46</sup>

Ülkesellik ilkesi, suç işleyen veya suçtan zarar gören kişinin vatandaşlığına bakılmaksızın, fiilin işlendiği yerdeki devletin ceza kanunlarının o fiil hakkında uygulanmasını ifade eden bir ilkedir.<sup>47</sup> Buna karşın, kişisellik ilkesi ise suç nerede işlenirse işlensin, devletin ceza kanunlarının vatandaşını takip edeceği, buna göre suçu yabancı ülkede işleyen (fail) vatandaşın veya yabancı ülkede bir suçla maruz kalan (mağdur) vatandaşın olması halinde yurt dışında işlenen bu suçlar bakımından failin veya mağdurun vatandaşı bulunduğu devlete yargılama ve cezalandırma yetkisi tanıyan bir ilkeyi ifade etmektedir.<sup>48</sup> Gerçeklik veya korunma ilkesi ise devletin iç ve dış güvenliğine, varlığına ve bütünlüğüne karşı işlenen suçlarda suçun işlendiği yere ve failin veya mağdurun vatandaşlığına bakılmaksızın devletin kendisini yetkili görmesinden hareket eden bir ilkedir.<sup>49</sup> Nihayet, evrensel yetki ilkesi ise insanlığın ortak kültür değerlerine yönelik olarak işlenen bir suçun insanlık yararına cezasız kalmaması bakımından ülkesellik, kişisellik ya da gerçeklik veya korunma ilkesi boyutuyla yetkili sayılmayan bir devletin salt adaleti sağlamak amacıyla suç nerede ve kim tarafından ve kime karşı işlenmiş olursa olsun bu suçu yargılamak konusunda kendisini yetkili kılmasını ifade eden bir ilkedir.<sup>50</sup> TCK’da “Türkiye’de işlenen suçlar hakkında Türk kanunları uygulanır.” hükmüne yer verilme suretiyle, yer bakımından uygulamayla ilgili temel ilke olarak ülkesellik ilkesinin benimsendiği anlaşılmaktadır

45 Veli Özer Özbek vd., *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Seçkin Yayıncılık, 14. Baskı, Ankara 2023, s.138; İzzet Özgenç, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Seçkin Yayıncılık, 19. Baskı, Ankara 2023, s.1101-1102.

46 Demirbaş, *Ceza Hukuku*..., s.184; Durmuş Tezcan vd., *Uluslararası Ceza Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, 7. Baskı, Ankara 2023, s.93 vd.

47 Öztürk-Erdem, *Uygulamalı Ceza*..., s.73; Özgenç, s.1101; Hakan Hakeri-Yener Ünver, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, Adalet Yayınevi, 21. Baskı, Ankara 2024, s.55.

48 Tezcan vd., *Uluslararası*..., s.109; Özbek vd., *Türk Ceza Genel*...s.151.

49 Öztürk-Erdem, *Uygulamalı Ceza*..., s.91; Demirbaş, *Ceza Hukuku*..., s.190; Cengiz Topel Çiftcioğlu, “Vatandaş Tarafından Yurt Dışında İşlenen Suçların Yurt İçinde Soruşturulması ve Kovuşturulması”, *TBB Dergisi*, S.106, Yıl:2013, s.134.

50 Tezcan vd., *Uluslararası*..., s.147-148; Demirbaş, *Ceza Hukuku*..., s.191.

(TCK m.8/1). Ancak, bu ilkenin yol açtığı bazı sakıncaları ortadan kaldırmak amacıyla TCK’da işaret edilen hallerde kişisel, gerçeklik veya korunma ilkesi ve evrensellik ilkesi de uygulama imkânı bulabilmektedir. Böylece, TCK’da esas olarak yarı mülkîlik sisteminin kabul edildiği görülmektedir.<sup>51</sup>

Ceza Muhakemesi Kanunu’nun (CMK) 12. maddesi ile devamında yer alan maddelerinde yer itibarıyla yetki kuralları düzenlenmiştir.<sup>52</sup> Buna göre, CMK m.12/1 uyarınca, davaya bakmak yetkisi, suçun işlendiği yer mahkemesine aittir. Deniz, hava ve demiryolu taşıtlarında veya bu taşıtlarla işlenen suçlarda yetki ise, CMK m.15’te düzenlenmiştir. Buna göre; suç, Türk bayrağını taşıma yetkisine sahip olan bir gemide veya böyle bir taşıt Türkiye dışında iken işlenmişse, geminin ilk uğradığı Türk limanında veya bağlama limanında bulunan mahkeme yetkilidir. Türk bayrağını taşıma hakkına sahip olan hava taşıtları ile demiryolu taşıtları hakkında da aynı kural uygulanır (CMK m.15/2). Ülke içerisinde deniz, hava veya demiryolu taşıtlarında ya da bu taşıtlarla işlenen suçlarda, bunların ilk ulaştığı yer mahkemesi de yetkilidir. Çevreyi kirletme suçu, yabancı bayrağı taşıyan bir gemi tarafından Türk karasuları dışında işlendiği takdirde de suçun işlendiği yere en yakın veya geminin Türkiye’de ilk uğradığı limanın bulunduğu yer mahkemesi yetkilidir (CMK m.15/3-4).

Öte yandan, hava aracı kazalarında yer bakımından yetki konusunda, 14.09.1963 tarihinde Tokyo’da imzalanan ve TBMM’de de 17.04.1975 tarihinde kabul edilip onaylanan ve 08.12.1975 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Konvansiyonundan da söz etmek icap eder. Bu Konvansiyonun 3(1) maddesine göre, uçağın tescilli bulunduğu devletin, uçak içinde işlenen suçlarda yargı yetkisine sahip olduğunu belirtmek gerekir. Yine bu Konvansiyonun 4. maddesine göre, uçağın sicilinde kayıtlı bulunmadığı bir taraf devletin, uçakta işlenen bir suç dolayısıyla, ancak o suçun sonuçları kendi ülkesinde gerçekleşmişse; o suç söz konusu taraf devletin bir vatandaşı tarafından veya o devlet vatandaşına karşı ya da o devlette daimi ikametgâhı bulunan bir kişi tarafından veya bu kişiye karşı işlenmişse; o suç taraf devletin güvenliğini tehlikeye düşürüyorsa; yine o suç taraf devlette yürürlükte bulunan uçakların uçuşu veya manevrasına ilişkin kural veya nizamların bir ihlali niteliğinde ise ve nihayet çok taraflı bir uluslararası anlaşma gereğince taraf devlete düşen bir yükümlülüğü yerine getirmek amacıyla bu yetkinin kullanılması gerekli ise, ceza yetkisini kullanmak maksadıyla uçuş halindeki bir uçağa müdahalede bulunabileceğini de vurgulamak icap etmektedir.

51 Özbek vd., *Türk Ceza Genel...*, s.139; Demirbaş, *Ceza Hukuku...*, s.184; Öztürk-Erdem, *Uygulamalı Ceza...*, s.85; Çiftcioğlu, *Yurt İçinde*, s.116-118.

52 Bahri Öztürk vd., *Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, 17. Baskı, Ankara 2023, s.200-201; Cumhur Şahin-Neslihan Göktürk, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, 5. Baskı, Ankara 2022, s.120.



#### 4. HAVA ARACI KAZALARINDA SORUŞTURMA USULÜ

Sivil hava araçlarının sebep olduğu veya karıştığı her türlü kazanın sebeplerini ve oluş şeklini açıklığa kavuşturmak ve sivil havacılıkta can ve mal güvenliğinin sağlanması açısından ve bu tür kazaların tekrarına engel olmak amacıyla, her sivil hava aracı kazasının ayrıntılı teknik inceleme ve soruşturması, hem ülkemizde hem de uluslararası sivil havacılık sözleşmesini onaylamış olan tüm ülkelerde yapılmakta ve söz konusu inceleme ve soruşturma sonucunda düzenlenen rapor, ilgili devletlerin sivil havacılık otoritelerine ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne (International Civil Aviation Organization, 'ICAO') gönderilmektedir.<sup>53</sup>

Hava hukuku alanında havayolu pilotlarının cezaî sorumluluklarını da ilgilendiren başka bir konu ise “just culture” (culture juste) konusudur. Ceza hukukunda açıkça işaret edilmeyen bu tür işletmecilik kusuru konusunun havacılık güvenliği öğretisine girmesine rağmen, içeriği tam olarak belirginleştirilmemiştir.<sup>54</sup> Bazılarına göre sorun, bir uçak kazasından sonra, hatanın sebebini bulmak ve geleceğe yönelik önlem almak amacıyla açılan teknik soruşturma bulgularının bu araştırmadan bağımsız yürütülmesi gereken adli soruşturma ile birbirine karıştırılmasından doğmaktadır. Öğretilerde yüklenen değişik anlamlarına rağmen, adalet kültürü olarak çevrilebilecek olan “just culture”, adaletin gerçekleştirilmesinde kamu güvenliğinin mutlak üstünlüğünü sağlamak bir yana, havacılık yönetiminin eksikliği ile bireysel sorumluluk arasında denge kurmayı hedefleyen bir kavramdır.<sup>55</sup> Zira, işletmecilik eksikliği nedeniyle, görevlileri mahkûm etmek her zaman mümkün olmamaktadır. Bu, esasen amirlere veya astlara yüklenebilecek bir durum da değildir; işletmecilik siyasetiyle ilgilidir. Bunun için bu tür kusurların ortadan kaldırılması amacıyla, yargı ile havacılık sektörünün birlikte hareket ederek kazalara neden olabilecek teknik kusurları önceden önlemeye yönelik bir iş birliği yapması gerekir.<sup>56</sup>

Türk hava sahasında ve ülkesinde meydana gelen sivil hava aracı kaza soruşturmaları, TSHK'nın 12. ilâ 14. maddeleri ile bu Kanun çerçevesinde çıkarılmış olan 08.11.2022 tarihli Sivil Hava Aracı Kaza veya Ciddi Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği (HKY-13) hükümlerine göre yapılmaktadır.<sup>57</sup>

Uluslararası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli bir şekilde geliştirilebilmesi ve uluslararası hava taşıma hizmetlerinin fırsat eşitliği temeline oturtulabilmesi, sağlam ve ekonomik olarak işletilebilmesi için 07.12.1944 tarihinde Chicago Konvansiyonu olarak bilinen, “Uluslararası Sivil Havacılık Andlaşması” ABD'nin Chicago kentinde imzalanmıştır.<sup>58</sup> Bu andlaşma ile yeknesak uluslararası sivil havacılık kuralları,

53 Öztürk, *Hava Hukuku*, s.205; Tezcan, “Havayolu”, s.9.

54 Tezcan, “Havayolu”, s.10.

55 a.k., s.10.

56 Öztürk, *Hava Hukuku*, s.205-207.

57 a.k., s.208-212.

58 Çiçek, *Türkiye’de Sivil Havacılığın...*, s.6-7.

standartları, ilke ve prensipleri belirlenmiş, daha sonra da bu andlaşmaya Ekler (Annex) çıkarılmıştır. Chicago Andlaşması 04.04.1947 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Daha sonraları ise Andlaşmanın 54(l) maddesi uyarınca Ekler (Annex) hazırlanmış ve Andlaşma'ya eklenerek 91. maddedeki usul ve kurala uygun olarak yürürlüğe konulmuştur. 13 numaralı Ek (Annex 13) de, sivil hava aracı kazalarının soruşturulması ve soruşturma raporunun hazırlanması usulü ve diğer esaslarını belirlemek amacıyla hazırlanmış ve üye devletlerce kabul edilerek yürürlüğe girmiştir.<sup>59</sup>

Böylece, Chicago Konvansiyonu ve ekleri, TBMM'de 05.06.1945 tarihinde 4749 sayılı Kanun ile kabul edilerek onaylanmış ve Anayasamızın 90. maddesinin beşinci fıkrasında yer alan "Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesi'ne başvurulamaz." hükmü uyarınca ulusal mevzuatımıza dahil edilmiştir.

Chicago Konvansiyonuna ek olarak çıkarılan ve yürürlüğe giren ve daha sonraları yapılan değişikliklerle birlikte yürürlükte olan ICAO Annex 13, ülkemizde sivil hava aracı kazalarının soruşturulmasını düzenleyen hukuk kaynaklarından birincisini oluşturmuştur.<sup>60</sup>

Ülkemizde sivil havacılığın hukuki altyapısını oluşturan düzenlemelerin ilki olan TSHK'nın 10. ilâ 14. maddelerinde, ICAO Annex 13'e paralel hükümlere yer verilmiş ve bu Kanun'a uygun olarak çıkarılan 10.11.1985 tarihli (SHY-13) Yönetmeliği de sivil hava aracı kazalarının soruşturulma usul ve esaslarını tanzim eden ikinci düzenleme olmuştur. (SHY-13), ICAO Annex 13'deki hükümleri aynen benimsemiştir. Ancak, bu Yönetmelik, 08.11.2022 tarihli Sivil Hava Aracı Kaza veya Ciddi Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği (HKY-13) ile yürürlükten kaldırılmıştır. Bu suretle, (HKY-13) Yönetmeliği, sivil hava aracı kazalarının soruşturma yöntemini tanzim eden üçüncü düzenlemeyi oluşturmuştur.

Dünya genelinde, ICAO Annex 13'ün içerdiği standart ve tavsiyelerde belirtilen uygulama ve usullere göre, kaza araştırma ve incelemeleri yapılmakta, sonuçlandırılmakta ve ICAO ile kazayla ilişkili devletlere nihai kaza raporu gönderilmektedir. Ayrıca, bu raporda yer alan bulgu ve tavsiyeler yayınlanmakta ve yeni muhtemel felaketlerin önlenmesi için tavsiyeler âkit devletlere bildirilmektedir.<sup>61</sup>

TSHK m.12'de, "kazanın nedenlerini ve oluş şeklini açıklığa kavuşturmak ve sivil havacılıkta can ve mal güvenliğinin sağlanması bakımından tekrara engel olmak amacıyla yönelik her sivil hava aracı kazası ile ilgili olarak teknik bakımdan araştırma ve inceleme yapılır" hükmüne yer verilmiştir. ICAO Annex 13'ün, "Soruşturmanın

59 Günel, *Uluslararası Hukuk Açısından...*, s.80-81.

60 Günel, *Uluslararası Hukuk Açısından...*, s.92-93; Öztürk, *Hava Hukuku*, s.210-211.

61 Öztürk, *Hava Hukuku*, s.205; Günel, *Uluslararası Hukuk Açısından...*, s.94-95; Tezcan, *Hava Hukuku Ders...*, s.5.

Amacı” başlıklı 3(1) maddesinde “Bir kaza veya olayın soruşturulmasının tek amacı kaza ve olayların önlenmesi olacaktır. Bu faaliyetin amacı suçlamanın veya sorumluluğun paylaşılması değildir.” denilmektedir.<sup>62</sup> TBMM tarafından usulüne uygun olarak onaylanan ve Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe konulan Chicago Konvansiyonu ve Ekleri, kanun hükmünde olduğundan, ICAO Annex 13’ün 3(1) maddesinin açık hükmü karşısında; sivil hava aracı kaza raporunun, kazanın oluşumunda suç veya sorumluluk oranlarını belirleyici bir niteliği bulunmamaktadır.<sup>63</sup>

Kaza soruşturma raporunun amacı ve konusu ile ilgili olarak belirtilen nitelikleri sebebiyle, bu kaza raporunun, cezai veya hukuki soruşturma ve davalarda kazanın oluşumunda yer alan veya katkıda bulunan kişi veya kuruluşların, kusur veya sorumluluk oranları yönünden delil olarak kullanılması mümkün değildir. Ancak, kazanın oluşumu ve sebeplerine ilişkin olarak yapılan saptamalar bakımından delil olarak değerlendirilebileceği açıktır. Kazanın oluşumuyla ilgili olarak suçlanan veya dava edilenlerin kusur ve sorumluluk dağılımının, uzman ve tarafsız bilirkişiler tarafından yapılması gerekir.<sup>64</sup> Bu konuda Yargıtay Hukuk Genel Kurulu bir kararında, “yerel mahkemenin toplanan deliller çerçevesinde o günkü hava koşullarının, uçağın cins ve özelliklerinin, bakım durumunun, uçuş öncesinde ve uçuş sırasında alınması gereken önlemlerdeki herhangi bir eksikliğin uçağın düşmesine etkisi olup olmadığı, kazanın pilotaj hatasından ileri gelip gelmediği, sonuç olarak, uçağın düşmesinde davalı kuruma yüklenebilecek bir kusurun bulunup bulunmadığı yönlerinden, konusunda uzman ve taraflarla ilgisi bulunmayan bilirkişilerden oluşturulacak bir kurumdan rapor alınmaksızın, somut durum itibarıyla tarafsız sayılması mümkün bulunmayan, Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu’nun 276/2. maddesi hükmü anlamında resmi bilirkişi sıfatı da taşımayan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce düzenlenmiş Hava Aracı Kazası Nihai Raporu benimsenmek suretiyle hüküm kurulması yanlış olup; bu yöne işaret eden ve Hukuk Genel Kurulu’nca da benimsenen Özel Daire bozma kararına uyulmak gerekirken, önceki kararda direnilmesi usul ve yasaya aykırıdır.” sonucuna varmıştır.<sup>65</sup> Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun bu kararında açıkça; hava aracı nihai kaza raporuna göre, uçağın düşmesindeki kusur saptaması ve diğer sebepler yönünden; konusunda uzman ve taraflarla ilgisi bulunmayan bilirkişilerden rapor alınması gerektiğine işaret edilirken, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan raporun bu niteliği taşımadığı belirtilmektedir.<sup>66</sup>

62 Sefa İnan, “Uçak Kazalarının İnceleme Usulleri ve Kaza İnceleme Organizasyonları”, www.airlinehaber.com, s.1, Erişim Tarihi: 11.03.2024.

63 Öztürk, *Hava Hukuku*, s.207.

64 Şahin-Göktürk, *Ceza Muhakemesi...*, s.2020-221; Öztürk vd., *Nazari ve Uygulamalı Ceza...*, s.354-355

65 Y. HGK., T. 13.11.2002, E. 2002/13-793, K. 2002/909 (Öztürk, *Hava Hukuku*, s.213).

66 Uygulamada, soruşturma sürecinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın oluşturduğu Kaza Soruşturma Kurulu, hava olayı veya kazasıyla ilgili teknik bilgileri, radar scope printleri, kara kutu olarak da adlandırılan CVR ve FDR kayıtları, elde edilen materyallerin durumunu gösteren fotoğrafları, kroki ve çizimleri, pilot ve ilgili diğer personele ilişkin bilgi ve kayıtları, hava aracının

ICAO Annex 13'ün 5(4) maddesiyle; araştırma otoritesinin (kurulunun), araştırmanın yapılmasında, bu Ek'in hükümlerine uygun olarak bağımsız ve tarafsız olması gerektiğine işaret edilmiştir.

Yine Annex 13'ün 5(10) maddesinde, kaza soruşturmasıyla görevlendirilen kişi veya kurulun, adli makamlarla koordinasyon içinde olması ve delillerin hızlı şekilde kayıt altına alınmasıyla analizi konusunda özenli davranması gerektiği hükmüne yer verilmiştir. Adli makamların kaza soruşturmasında, Soruşturma Kuruluna yardımı, tanıkların celbi ve dinlenmesi, delillerin toplanması gibi hususlar da TSHK m.13'te düzenlenmiştir. Buna göre Kurul, bu durumlarda görevli Cumhuriyet Savcılığı ile işbirliği yapabilecek ve Cumhuriyet Savcısı aracılığıyla gerekli delilleri toplayabilecek, ifade vermekten kaçınan kişilerin ifadesinin alınmasını sağlayabileceklerdir.<sup>67</sup>

## 5. ISPARTA'DA MEYDANA GELEN UÇAK KAZASININ DEĞERLENDİRİLMESİ

30.11.2007 tarihinde (...) Özel Havayolu Şirketinin İstanbul-Isparta seferini yapan (...) Havayolları Şirketinden kiraladığı yolcu uçağı, Süleyman Demirel Hava Limanına inişe geçtiği sırada Keçiborlu Türbetepe mevkiinde düşmüş ve kazada yedisi mürettebat olmak üzere toplam yedi kişi yaşamını yitirmiştir.

Kazayla ilgili olarak Isparta Ağır Ceza Mahkemesinde dönemin Sivil Havacılık Genel Müdürü (...), Genel Müdür Yardımcısı olan (...), yolcu uçağını kiraya veren (...) Havayolları Şirketi Genel Müdürü (...)’nın da aralarında bulunduğu sanıklar hakkında, “taksirle birden fazla kişinin ölümüne sebebiyet verme” suçundan kamu davası açılmıştır.

Isparta 1. Ağır Ceza Mahkemesinde yapılan yargılama sırasında,<sup>68</sup> mahkeme heyetine sunulan ikinci bilirkişi raporunda; (...)Özel Havayolu Şirketi yönünden yapılan değerlendirmede, “Kısa süreli kiralama olarak bilinen subcharter sözleşmelerinde operasyonun sorumluluğu, kontrolü ve güvenliğinin kiraya verende olduğu, düşen uçağın bakım ve onarımındaki eksiklik ve arızalardan ve ayrıca iddia edildiği gibi ölen

---

kayıtları, COA (certificate of analysis - analiz raporu) ve teknik bakım kayıtları, hava aracı ile kule arasındaki radyo konuşma bant çözümleri ve benzeri materyal ve bilgileri toplar. Dolayısıyla, Kaza Kırım Ekibi de denilen Kurul tarafından toplanan bu deliller, Cumhuriyet Başsavcılığı dosyasında değil, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının oluşturduğu Kurul’un dosyasında bulunmaktadır. Her ne kadar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca yerine getirildiği belirtilen bu hizmetlerin bizzat takibini yapan ve Bakanlığın bağlı kuruluşu olan Türk Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün, Türk Sivil Havacılığının kolluk görevini üstlendiği ifade edilebilirse de yukarıda sözü edilen delillerin muhafazasının, Cumhuriyet Başsavcılığınca yapılması ve bu delillerin, kamu davası sonuna kadar adli emanette bulundurulması soruşturmanın selameti bakımından daha uygundur (a.k., s.123).

67 Çiftcioğlu, *Kovuşturma...*, s.63-64.

68 Hava aracı kazalarında kusur tespiti yapılırken tespate esas alınan bilgi ve bulguların nelerden ibaret olduğunun ortaya konulması amacıyla, bu başlık altında ele alınan yargı kararlarında sadece sanıkların kusur oranlarının belirlenmesinde esas alınan bilgi ve bulgular üzerinde durulmuş ve bu kapsamda özellikle sanıkların kusur dağılımlarını sebepleriyle birlikte açıklayan bilirkişi raporları ön plana çıkarılmıştır.

pilotların eğitiminde bir eksiklik söz konusu ise bundan subcharter'in kiraya vereni, yani olayda (...) Havayolları Şirketinin sorumlu olduğu" belirtilerek; (...) Havayolları Şirketi yönünden yapılan değerlendirmede "Sivil havacılık mevzuatında yer alan uçuş güvenliği ile mal ve can emniyetini koruyucu kurallara uyulmuş olsaydı, elli yedi kişinin hayatını kaybetmesine sebebiyet veren bu acı ve müessif kazanın meydana gelmeyeceğine" işaret edilmiştir. Pilotlar yönünden yapılan değerlendirmede ise kaza yapan uçakta CVR (kokpit ses kayıt cihazı), FDR (uçuş verileri kayıt cihazı) ve EGWPS (geliştirilmiş yere yakınlık uyarı cihazı) sistemlerinin gayri faal durumda olduğu ve ayrıca flapların da arıza nedeniyle çalışmaz durumda olduğu vurgulanarak söz konusu raporda, "Bu cihazlar ve özellikle EGWPS çalışıyor durumda olsa idi kazanın önlenmesinin kesinlikle mümkün olabileceği, kaldı ki bu kadar bakım noksanı ve arızası bulunan uçağın başka aletlerinin de çalışıp çalışmadığının bilinmediği; ölen pilotların sadece ve sadece bakım noksanı ve arızalı olduğunu bildikleri bir uçakla uçmaya zorlandıkları için olayın ve zararlı sonucun gerçekleşmesinde tali kusurlu oldukları" sonucuna varılmıştır.

Yine raporda, bilirkişi heyeti, uçakla ilgili belirtilen tüm eksik ve hatalardan sonra sanıklarla ilgili kusurları; "Asli kusurlular: (...) Havayolları Şirketi Genel Müdürü (...), Teknik Müdürü (...), Sivil Havacılık Genel Müdürü (...) ve hissedar (...); Tali kusurlular: Eğitim Müdürü (...), Bakım Müdürü (...), olay günü Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı olan (...) olarak belirledikten sonra; Kusuru bulunmayanları da (...) Havayolları Şirketinden (...), Uçak Mühendisi (...), Teknisyen (...), (...), (...), hava trafik kontrolörü (...), (...), (...) Havayolları Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı (...), (...) Özel Havayolu Şirket Yöneticisi (...), Genel Müdürü (...) ve Genel Müdür Yardımcısı (...)" olarak açıklamıştır.

Öte yandan, taksirle birden fazla kişinin ölümüne neden olma suçundan dört şüpheli hakkında ek kovuşturmaya yer olmadığına kararı veren Keçiörlü Cumhuriyet Başsavcılığının 26.02.2009 tarihli ve 580 Sor. sayılı bu kararına karşı yapılan itirazı reddeden Burdur Ağır Ceza Mahkemesinin 29.05.2009 tarihli ve 570 D. İş sayılı kararına karşı da kanun yararına bozma yoluna gidilmiş ve Yargıtay 9. Ceza Dairesi yapmış olduğu inceleme sonucunda vermiş olduğu kararda, "Kaza raporuna göre uçuş ekibinin yetersiz ve eğitimlerinin eksik olması gibi eksikliklerin yanında, yere yakınlık alarm sistemi cihazının arızalı olması gibi teknik eksikliklerin de olduğu dikkate alındığında, mevcut eksiklikler ile kaza arasında illiyet bağının olduğu, şüphelilerin eylemlerinin taksirle birden fazla kişinin ölümüne neden olma olarak kabul edilmesinin gerektiği; olayda yazılı şekil şartı yerine getirilerek uçak subcharter kira anlaşmasının yapılmış olması, hukuki sorumluluğu paylaşmak olarak kabul edilse bile, bu anlaşmanın cezai sorumluluğu bertaraf edemeyeceği; ayrıca sözleşmenin kazadan bir gün önceye ait adi yazılı şekilde olmasının muvazaa yönünden araştırılmasının gerektiği; yolcuların biletleri satın aldığı şirketin uçakla ilgili yaptığı alt sözleşmelerin yolcuları bağlamayacağı, hukuki sorumlulukta rücu kabul edilse bile, cezai yönden rücunun mümkün olmadığına gözetilmemesinin hukuka aykırı olduğunu" belirterek Burdur Ağır Ceza Mahkemesinin kararının bozulmasına hükmetmiştir.<sup>69</sup> Yargıtayın bu kararı kanımızca da isabetlidir.

69 Y. 9. CD., T.10.03.2019, E.2010/2357, K.2010/2913 (www.uyap.gov.tr, Erişim Tarihi: 11.03.2024).

Nihayet, Isparta 1. Ağır Ceza Mahkemesinde yapılan yargılama sonunda, 29.11.2007 tarihinde İstanbul-Isparta seferini yapmak üzere saat 22.55'te Atatürk Havalimanından elli yolcu ve yedi kişilik uçuş ekibiyle birlikte uçuşa başladığı, saat 23.22'de uçağın alçalmaya hazır olduğunun rapor edilmesi üzerine kulenin uçuş ekibinden dinlemede kalmasını istediği, uçağın 8.000 feet irtifaya alçaltıldığı, 23.35'te pilotların Isparta Hava Limanından iniş izni talep ettiği, ancak bu görüşmeden sonra kule ile uçak arasında herhangi bir irtibatın gerçekleşmediği; uçağın öngörülen süre zarfında Isparta Hava Limanına inmemesi üzerine acil durum ilan edildiği ve yapılan araştırmalar neticesinde uçağın Keçiözümlü İlçesinde Türbetepe mevkiindeki dağlık alana çarptığının anlaşıldığı ve meydana gelen kaza sonucunda yolcu ve uçuş ekibinden oluşan toplam elli yedi kişinin öldüğü olayda, hava aracı kazası nihai raporunda ve diğer raporda belirtilen pilotlara verilen eğitimin yeterli olup olmadığı ve sanıkların kusurlarının bulunup bulunmadığı yönünden yapılan değerlendirme sonucunda bazı sanıklar hakkında taksirle birden fazla kişinin ölümüne neden olma suçundan beraat kararının verildiği, daha sonra, verilen bu karara karşı temyiz yoluna başvurulması üzerine Yargıtay 12. Ceza Dairesinin bu hükmü onadığı ve Yargıtay Cumhuriyet Başsavcılığının da onama kararına karşı itiraz yoluna başvurduğu, Yargıtay Ceza Genel Kurulunun da itiraz üzerine yapmış olduğu inceleme sonunda verdiği kararda özetle; "Yargıtay 12. Ceza Dairesinin 07.03.2016 tarihli ve 14323/3470 E-K sayılı, sanık (...) hakkında taksirle birden fazla kişinin ölümüne neden olma suçundan verdiği beraat hükmüne yönelik onama kararının kaldırılmasına ve Isparta 1. Ağır Ceza Mahkemesinin 06.01.2015 tarihli ve 117/1 E-K sayılı, sanık (...) hakkında taksirle birden fazla kişinin ölümüne neden olma suçundan verdiği beraat kararının da olayda sanık (...)’nın kusurlu olması sebebiyle (mahkumiyet kararı verilmesi gerekirken beraat kararı verilmiş olması dolayısıyla) hukuka aykırı olduğu gerekçesiyle bozulmasına" hükmetmiştir.<sup>70</sup>

70 Y. CGK., 05.03.2019 T. E.2016/1130, K. 2019/162 sayılı kararında özetle, "Sanıklar (...) yönünden değerlendirmede; Sanık (...)’nın, inceleme dışı sanık (...) ile yaptığı görüşmeler neticesinde 2007 yılı Mart ayı içerisinde (...) A.Ş.’nin hisselerinin bir kısmını satın alıp söz konusu şirketin büyük hisseli ortağı olarak yönetim kurulu üyesi olması, savunmalarında şirketin mali ve ticari durumunu kontrol ettiğini, şirkete ortak olduğunda şirket envanterinde bulunan uçakların türünü, yaşlarını, şirketin genel müdüründen eğitim müdürüne kadar tüm personelin yeterlilik durumlarını araştırıp Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü nezdinde onaylı olup olmadıklarını kontrol ettiğini, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce yapılan denetleme raporlarını inceleyerek şirkete girmeyi kabul ettiğini, şirket personelinin SHGM nezdinde onaylı kişilerden olduğunu, inceleme dışı sanık (...) ile (...) A.Ş.’ye uçak kiralaması konusunda görüşme yaptıklarını söylemesi, inceleme dışı sanık (...)’nın; (...) A.Ş.’nin kontrolünün sanık (...) da bulunduğunu, (...) A.Ş.’nin uçak kiralama ile ilgili görüşmelerde adı geçen ile muhatap olduğunu, EGPWS cihazının Eritre’de meydana gelen arızasından sanık (...)’nın haberinin bulunduğunu beyan etmesi, inceleme dışı sanık (...)’nın; şirketi fiilen yönetenin, sözleşme görüşmelerini yapıp tüm bağlantıları sağlayan ve bütün denetim ile operasyonları gerçekleştirenin sanık (...) olduğunu ifade etmesi, (...), kaza yapan uçakta bulunan ve dosyadaki teknik raporlardan da olay tarihinde arızalı olduğu anlaşılan CVR ve UFDR cihazları ile birlikte motor ateşleme, APU, CSD, PMC ve MCDU arızalarının sürekli yinelediğinin, bu arızaların giderilme işlemlerinin genelde kâğıt üzerinde kaldığının belirlenmesi, hava aracı kazası nihai raporunda kaza yapan uçakta bulunan kokpit ses kayıt (CVR), uçuş bilgi kayıt (UFDR) cihazları ile geliştirilmiş yere yakınlık alarm sisteminin (EGPWS) arızalı olduğunun, şirket dokümanlarında EGPWS cihazının arızalı olması durumunda

pilotların kullanabileceği herhangi bir usulün geliştirilmediğinin ve eğitimlerinin bu önemli hususu kapsamadığının, kontrollü uçuşa yere çarpma kazalarını önleme amacıyla yönelik arazi farkındalığı uyarısının şirket dokümanlarında ve verilen eğitimlerde yer almadığı için pilotların arazi farkındalığı uyarısını açma ve arazi görüntülerini bir şekilde kazanma alışkanlığının özellikle gece uçuşlarında kazandırılmadığının, (...), 06.11.2009 tarihli bilirkişi raporunda; (...) A.Ş.'nin, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nin 38., Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği'nin 8. ve Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği'nin 18. maddelerini ihlal etmesi dolayısıyla 2/3 oranında kusurlu olduğunun belirtilmesi, 20.02.2012 tarihli bilirkişi raporunda; pilotların eğitimleri bakımından ciddiyet eksikliği olduğunun, eğitim fişlerinin usulüne göre doldurulmadığının, pilotların eğitim alırken günde uçması gereken saat sürelerinin aşıldığı veya mevzuata aykırı olarak MCC eğitiminin tip eğitimi içerisinde yapıldığının tespit edilmesi, yine 19.03.2013 havale tarihli bilirkişi raporunda; sanık (...)’nın söz konusu şirketteki konumu ve fiili durumu gereğince kaza yapan uçağın her türlü teknik kusurlarını ve SHGM tarafından yapılan denetlemeler sonucu belirlenen tüm arıza ve bakım noksanlıklarını bilmesine rağmen, düşen (...) tescil işaretli uçağın subcharter sözleşmesi ile (...) A.Ş.’ye kiralanmasında belirleyici durumda olması nedeniyle asli kusurlu bulunması, (...), bu şekilde sanık (...)’nın üzerine düşen dikkat ve özen yükümlülüğünü ihlal edip öngörmesi gereken bir neticeyi öngörmediği, kusurlu davranışları ile meydana gelen uçak kazası arasında uygun illiyet bağının bulunduğu kabul edilmelidir. (...) Sanıklar (...) ve (...) yönünden değerlendirmede; (...) 20.02.2012 tarihli bilirkişi raporunda Wet-lease anlaşması dönemi için (...) A.Ş.’nin söz konusu uçağı belirli bir seviyede de olsa teknik ve operasyonel olarak gözetim imkânına, dolayısıyla uçak hakkında subcharter anlaşmasının başlangıcında bir ön bilgiye sahip olduğunu, hukukçu bilirkişi (...)’nın, hem kiralananın hem de kiraya verenin uçağın emniyetinin sağlanması bakımından yükümlülüklerinin bulunduğunu, sanıklar (...)’nın EGPWC cihazı gibi uçakta var olan eksikliklerin kontrolünün yapıp yapılmadığını denetlemekle yükümlü ve bu yükümlülüklerini ihmal etmeleri nedeniyle kazanın meydana gelmesinde tali kusurlu olduklarını; diğer hukukçu bilirkişi (...)’nın ise (...) A.Ş.’nin subcharter sözleşmesi nedeniyle kaza tarihinde sadece ticari, (...) A.Ş.’nin ise teknik, idari ve operasyonel sorumluluğunun bulunduğunu, söz konusu sözleşmenin başka bir içerikte hazırlanmasının mümkün olmadığını, aksine bir yorumun hukuki güvenlik ilkesini zedelediğinden diğer kanaate katılmadığını, (...), sanıklar (...), (...) ve (...)’nın, sorumlulukları ve yükümlülükleri gereğince subcharter sözleşmesi uyarınca kiradadıkları uçağın teknik durumunu kontrol edip, genel durumuna ilişkin eksikler ile arızalı olan parçaların (...) A.Ş. tarafından giderilip onarılmasından sonra söz konusu uçağı kiralayarak uçuş gerçekleştirmeleri gerekirken bu konuda gerekli dikkat ve özeni göstermedikleri, bu hâliyle öngörülmesi mümkün olan bir neticeyi öngöremedikleri ve davranışları ile meydana gelen netice arasında nedensellik bağının bulunduğunun ve kazanın oluşumunda kusurlu olduklarının kabulü gerekmektedir. (...) Sanık (...) hakkında hava aracı kazası nihai raporunda ve diğer raporlarda belirtilen pilotlara verilen eğitimlerin yeterli olmadığına ilişkin bulguların, denetime imkân verecek şekilde doğru belirlenip belirlenmediğinin tespiti bakımından eksik araştırma ile hüküm kurulup kurulmadığı; (...), bu bulguların, denetime imkân verecek şekilde doğru belirlenip belirlenmediğinin tespiti bakımından araştırılması gereken herhangi bir husus olmadığı anlaşıldığından, eksik araştırmaya dayalı hüküm kurulmadığı kabul edilmelidir. (...) sanık (...)’ya atılı taksirle birden fazla kişinin ölümüne sebebiyet verme suçunun sabit olup olmadığına ilişkin uyumsuzluk konusu bakımından yapılan değerlendirmede ise; (...) 20.02.2012 tarihli bilirkişi raporunda; pilotların eğitimleri bakımından ciddiyet eksikliği olduğunun, eğitim fişlerinin usulüne göre doldurulmadığının, pilotların eğitim alırken günde uçması gereken saat sürelerinin aşıldığı veya mevzuata aykırı olarak MCC eğitiminin tip eğitimi içerisinde yapıldığının tespit edilmesi, 19.03.2013 havale tarihli bilirkişi raporunda; sanık (...)’nın pilotların eğitimlerinin verilmesini sağlama ve bu eğitimlerin gereği gibi yapıp yapılmadığını denetlemekle yükümlü olduğundan tali kusurlu bulunması karşısında; düşen uçağı kullanan pilotlara verilmesi gerekli olan simülâtör ve hat uçuş eğitimleri ile kontrollü uçuşa yere çarpma kazalarını önlemeye yönelik eğitimlerinin eksik verildiği, eksik verilen eğitimler nedeniyle kazada ölen pilotların, yayınlanmış alçalma planlarındaki usulleri doğru uygulamadıkları, hava aracının bulunduğu coğrafi konumu ve arazi yapısını doğru takdir edemedikleri, karşılıklı çapraz kontrolü sağlamakta ve alet işaretlerini takdir etmede yetersiz

## SONUÇ

Günümüzde havacılık sektöründe büyük teknolojik gelişmeler yaşanmıştır. Bu konuda ciddi yeni yatırımlar yapılmaktadır. Yapılan bu yeni yatırımlar kapsamında farklı boyutlarda ve oldukça iddialı tasarımlarla yeni uçaklar üretilmektedir. Uçak imalatçılarının mükemmel havayolu ulaşım araçları üretme çabaları ve yatırımlarının yanında, dünyanın değişik yerlerinden gelen uçak kazası haberleri de hafızalardaki yerini korumaktadır. Bu nedenle, uçuş güvenliğinin, hava aracındaki konforun çok ötesinde bir önemi bulunmaktadır. Bu bakımdan, meydana gelen hava aracı kazalarında, kazaların sebepleri iyice araştırılmalı ve kazalara yol açan bu sebeplerin ortadan kaldırılması için gerekli gayret ve çabalar gösterilmelidir. Bu alanda, bir kaza veya olayın incelenmesinin öncelikli hedefi kazaların ve olayların önlenmesi olmalıdır. Bu incelemelerin esas amacı suç ve sorumluluk yüklemek olmamalıdır. Bu itibarla, hava aracı kazalarında pilotların kasti olmayan eylemlerinden dolayı cezai sorumlulukları ya çok azaltılmalı ya da tamamen kaldırılmalıdır. Zira, pilotluk mesleğinin doğası gereği taşıdığı yüksek tehlike ve riskler göz önüne alındığında, bu meslek mensuplarının hem TCK'da hem de TSHK'da düzenlenen suçlar bakımından üstlendikleri sorumlulukların oldukça geniş kapsamlı olduğu söylenebilir.

Türkiye'de bugün itibarıyla, meydana gelen sivil hava aracı kazalarının soruşturulması Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının görevlendirdiği havacılık alanında uzmanlığı kabul edilmiş kişilerden oluşan bir Kaza Soruşturma Kurulu tarafından yapılmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının oluşturduğu bu Kurulun yaptığı soruşturmanın havacılıkta güvenliğin sağlanması amacına yönelik olduğu düşünülebilirse de bu Kurul'a ilişkin mevzuatın yeniden ele alınarak değiştirilmesi ve bu görevin mutlaka tarafsız ve bağımsız bir Kurula verilmesi gerekmektedir. Zira, havayolu şirketlerine lisans ve uçabilirlik sertifikası veren ve ayrıca bu şirketler üzerinde denetim yetkisi bulunan otorite ve Kurullar, bu şirketler kazaya karıştıklarında, bu şirketlere karşı yeterince tarafsız davranamayabilecek ve meydana gelen bu kazalarla ilgili olarak yürütülen soruşturma ve kovuşturmalarda delil olarak kabul edilebilecek raporları düzenlemede yetersiz kalabileceklerdir. Bu nedenle, suç yeri itibarıyla yetkili Cumhuriyet Başsavcılığının, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca oluşturulan ve Kaza Kırım Ekibi olarak da adlandırılan Kaza Soruşturma Kurulu tarafından hazırlanan Kaza Kırım Raporu'ndan yararlanarak, başta havayolu pilotu olmak üzere, ayrıca havayolu pilotu yanında işlenen soruşturma konusu suça kastlı veya taksirli eylemleriyle sebep olma ihtimali bulunan hava taşıyanı ile hava kontrolörleri, hava meteoroloji görevlileri, uçak imalatçısı veya yer araç bakım servisi mensupları gibi diğer kişileri de aynı suç kapsamında soruşturması isabetli olacaktır.

---

kalmaları nedeniyle uçağın yayınlanmış usullere uygun uçmasını sağlayamadıkları, planlama hatası yaparak seyirüsefer cihazlarına yanlış veri girdikleri, aletli uçuş kurallarına sadık kalmadıkları, (...) A.Ş.'nin Eğitim Müdürü olan sanık (...)nın, pilotlara verilmesi gereken eğitimlerin gereği gibi yapılması hususundaki denetim görevini yerine getirmede gerekli dikkat ve özeni göstermediği, öngörülmesi mümkün olan bir neticeyi öngöremediği, davranışları ile meydana gelen netice arasında nedensellik bağı bulunduğu ve kazanın oluşumunda kusurlu olduğu kabul edilmelidir. (...)” sonucuna varmıştır (www.uyap.gov.tr, Erişim Tarihi: 11.03.2024). Y. CGK'nın bu kararı kanımızca da isabetlidir.



## KAYNAKÇA

### Kitaplar

Arslan, Çetin - Kayançiçek, Murat, *Suçta Tekerrür*, Seçkin Yayınevi, 1. Baskı, Ankara 2009.

Çiftcioğlu, Cengiz Topel, *Açıklamalı Uygulama Örnekleriyle Savcılık Kurumunun Hukuki Statüsü Bağlamında Cumhuriyet Savcısının Kovuşturmaya Yer Olmadığına Dair Kararı ve Kararın Denetimi*, Seçkin Yayınevi, 3. Baskı, Ankara 2017.

Demirbaş, Timur, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Seçkin Yayınevi, 18. Baskı, Ankara 2023.

Gölcüklü, İlyas, *Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu*, On İki Levha Yayıncılık, 1. Baskı, İstanbul 2015.

Hakeri, Hakan - Ünver, Yener, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, Adalet Yayınevi, 21. Baskı, Ankara 2024.

Özbek, Veli Özer - Doğan, Koray - Bacaksız, Pınar, *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler*, Seçkin Yayıncılık, 18. Baskı, Ankara 2023.

Özbek, Veli Özer - Doğan, Koray - Meraklı, Serkan - Bacaksız, Pınar - Başbüyük, İsa, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Seçkin Yayıncılık, 14. Baskı, Ankara 2023.

Özgenç, İzzet, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Seçkin Yayıncılık, 19. Baskı, Ankara 2023.

Öztürk, Bahri - Erdem, Mustafa Ruhan, *Uygulamalı Ceza Hukuku ve Güvenlik Tedbirleri Hukuku*, Seçkin Yayınevi, 23. Baskı, Ankara 2023.

Öztürk, Bahri - Tezcan, Durmuş - Erdem, Mustafa Ruhan - Sırma Gezer, Özge - Saygılar, Yasemin Filiz - Alan, Esra - Özaydın, Özdem - Erden Tütüncü, Efser - Tok, Mehmet Can, *Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, 17. Baskı, Ankara 2023.

Öztürk, Yaşar, *Hava Hukuku*, 1. Baskı, Samsun 2010.

Sur, Melda, *Uluslararası Hukukun Esasları*, Beta Yayınevi, 16. Baskı, İstanbul 2022.

Şahin, Cumhur - Göktürk, Neslihan, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, 5. Baskı, Ankara 2022.

Tezcan, Durmuş - Erdem, Mustafa Ruhan - Önok, Rıfat Murat, *Uluslararası Ceza Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, 7. Baskı, Ankara 2023.

Tezcan, Durmuş, *Hava Hukuku Ders Notları*, DEÜHF, İzmir Tarihsiz.

Tezcan, Durmuş - Erdem, Mustafa Ruhan - Önok, Rıfat Murat, *Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, 21. Baskı, Ankara 2023.

#### *Makaleler*

Apaydın, Cengiz, “Taksirle Öldürme Suçu”, *Ceza Hukuku Dergisi*, S.1, Temmuz 2011.

Arslan Hızal, Sevinç, “Tıbbi Müdahalelerde Olası Kast ve Bilinçli Taksirin Ayırımı”, *Ceza Hukuku Dergisi*, Y.7, S.18, 2012.

Bilgin, Hüseyin - Çelik, Barış, “5728 Sayılı Kanun ile Birlikte İdari Yargının Görev Alanındaki Değişiklikler Üzerine Bir İnceleme”, *TBB Dergisi*, Sayı:2, Yıl:2009.

Birinci Uzun, Tuba, “Hava Yoluyla Yapılan Uluslararası Taşımalarda Sağlıklı Bir Yolcuya Koronavirüs (Covid-19) Bulaşması Halinde Taşıyıcının Sorumluluğu”, *Yaşar Hukuk Dergisi*, C.2, S.2, 2020.

Çiftcioğlu, Cengiz Topel, “Vatandaş Tarafından Yurt Dışında İşlenen Suçların Yurt İçinde Soruşturulması ve Kovuşturulması”, *TBB Dergisi*, Sayı:106, Yıl:2013.

Çiftcioğlu, Cengiz Topel, “Türk Ceza Kanunu’nda Taksir”, *Ankara Barosu Dergisi*, S.3, 2013.

Güleryüz, M. Tarık - Binici, H. Sılanur, “Havayolu Pilotlarının Cezai Sorumluluğuna Dair Değerlendirmeler”, *Kokpit’ten Bakış Dergisi*, Y.9, S.42, 2017.

Güntürkün Onur, “Uçak Kazalarında Taşıyıcının Sorumluluğu”, [www.airkule.com](http://www.airkule.com), Erişim Tarihi: 10.03.2024.

Herdem, Şafak - Yüce, Esin, “Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun Eksiklikleri”, [www.tayyareci.com](http://www.tayyareci.com), Erişim Tarihi: 10.03.2024.

İnan, Sefa, “Uçak Kazalarının İnceleme Usulleri ve Kaza İnceleme Organizasyonları”, [www.airlinehaber.com](http://www.airlinehaber.com), Erişim Tarihi: 11.03.2024.

Tezcan, Durmuş, “Havayolu Pilotlarının Cezai Sorumluluklarına İlişkin Bazı Gözlemler”, *İKÜ CEHAMER Fasikül Aylık Hukuk Dergisi*, C.4, S.26, Ocak 2012.

Topatan, Ekin, “Havayolu Pilotlarının Cezai Sorumluluğu”, [www.ekintopatan.av.tr](http://www.ekintopatan.av.tr), Erişim Tarihi: 10.03.2024.

*Tezler*

Çiçek, Gazali, *Türkiye’de Sivil Havacılığın Yeniden Yapılanması: DHMİ Örnek Olayı*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2004.

Günel, Reşat Volkan, *Uluslararası Hukuk Açısından Açık Semalar Antlaşmaları Sürecinde Sivil Havacılık Düzeninin Dönüşümü* (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010.