



ATLASJET FACIASI

Kreindler & Kreindler LLP, AtlasJet trajedisi hakkında soruşturma yapmakta ve kaza mağdurlarının aileleri için en geçerli hukuksal hakları belirlemektedir. İş bu vesileyle, şirketimiz alanının öncüsü Türk avukatlarla önemli bir işbirliği içerisinde. Ortaklarımız, **Anthony Tarricone**, **Justin Green** ve **Daniel Rose** yaşanan facianın analizini yapan Kreindler ekibini yönetmektedir.

Kazayı takip eden birkaç gün içerisinde Türk medyasında yer alan çeşitli haber kuruluşları, 30 Kasım 2007 tarihinde Isparta Türkiye’de düşen KK 4203 sefer sayılı AtlasJet uçağının düşüş sebebi olarak ‘pilotaj hatası’nı göstermişlerdi. Hiçbir uçak kazasının açıklaması bu kadar basite indirgenemez.

Amerika Birleşik Devletleri’nde tasarımı ve üretimi yapılan MD-83 tipi uçak, gece yarısı havaalanına yaklaştığı sırada dağlık alana çakıldığında, İstanbul’dan güneye doğru Isparta’ya gidiyordu. Uçakta yer alan 57 yolcunun tamamı kazada hayatlarını kaybetti. Kazadan dakikalar önce, uçağın pilotu havaalanının görüş alanında yer aldığını bildirmişti ve ortada herhangi bir olağandışı durumun yaşandığını gösteren bir belirti yoktu. Kazadan sonra uçuşla alakalı veriler ve kokpit kayıt cihazına ulaşıldı, fakat kaza raporları kurtarılan her iki cihazında elle tutulur veriler içermediğini işaret etti.

Pilotaj hatası, uçuş görevlilerinin uçağın piste iniş sırasında bir hata yaptıklarını ve kazanın bu sebeple oluştuğunu öne süren bir bulgudur. Fakat havacılık felaketleri, çok nadir olarak, tek bir ihmalkâr davranışın ya da atlanılmış bir detayın sonucudur. Pek çok kazada ana sebebi etkileyen yan faktörler ve koşullar vardır ki bu faktörler içinde çoğu zaman mürettebatı, uçak teknik sistemlerini ve iniş anında yaşanması muhtemel bir kaza durumunda da, uçağın ve uçağı yönlendiren kulenin seyrüsefer sistemleri ve bunların parçalarını barındırır. KK 4203 sefer sayılı uçağın içinde bulunduğu durum göz önüne alınırsa, kazanın oluşmasında rol oynayan ve henüz açıklama getirilememiş etmenlerin ışığında, bu kazadan sorumlu kurumlar ve kazanın oluşmasında etken olan ana ve yan faktörlerin, herhangi bir sonuca varılmadan önce mutlaka geniş bir biçimde incelenmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Söz konusu uçak, Türkiye tescilli TC-AKN, 18 Ağustos 2007 tarihinde, yine AtlasJet markasının adı altında hizmet verirken Kuzey Kıbrıs’tan, kalkıştan hemen sonra, kaçırılmıştı. Hava korsanları ellerinde bomba olduğunu iddia etmiş ve uçağın İran’a yönlendirilmesini istemişlerdi. Uçak pilotu yakıt ikmali için uçağı Antalya’ya indirdikten sonra hava korsanları, beş saatlik bir bekleyişin ardından, teslim olmuşlardı.

Bu olaydan iki ay önce ise, garip bir biçimde, bu kaçırılmış uçak İran merkezli bir hava yolu şirketine kiralanmış, ayrıca içinde bulunduğumuz yılın ekim ayında da 13 senedir kullanımda olan bu Amerikan üretilmiş uçak bu seferde Eritre Havayollarına kiralanmıştı.

Kasım ayında Isparta yaşanan uçak kazasından önce mevzu bahis uçak AtlasJet’e kısa bir zaman için tekrar kiralanmıştı.

Uçağı kullanan havayolu şirketlerinin sıklıkla ve tekrar tekrar değişmesi gerçeğini bir kenara bırakırsak, uçağın sahibi olan World Focus şirketinin sahipleri de bu süre zarfında el değiştirmiş; Türk ve Amerikan merkezli hissedarlar tarafından, 2007 yılının başlarında, satın alınmıştı.

Bu trajedi vesilesiyle ortaya çıkan en önemli sorunun ise pilotların ‘neden inmeye çalıştıkları piste yaklaşırken uçağı prosedüre uygun bir şekilde indirmedikleri’ olduğu göze çarpıyor.

Kaza sonrası soruşturmayı yürüten görevliler, hava trafik kontrolörlerinin KK 4203 sefer sayılı uçağın piste inişle alakalı ne tarz direktifler verdiklerini, kaza anında sefer ile ilgili ne tarz yardımların sağlandığını ve uçakta bulunan seferle alakalı

teçhizatın durumunu bilmek isteyeceklerdir. Radar verileri ve uçak mürettebatıyla hava trafik kontrolörleri arasında yapılan konuşmaları kaydeden cihazlar ise özellikle önem arz etmektedir, çünkü hem kokpit kaydı, hem de uçuş veri kayıtları işe yarayabilecek herhangi bir bilgi barındırmamaktadır. Bu durum ise olayı araştıran kurum ve kuruluşların kafalarında soru işareti yaratmaktadır, çünkü bu cihazların kayıt yapamamaları, bu tarz kazalarda her zaman karşılaşılan bir durum değildir. Uçuş veri ve kokpit kayıt cihazları uçağın gözü kulağı gibidir. Bu cihazlar uçağın teknik sistemlerinin kurulumu, durumu, faaliyeti ve mürettebatın durumu hakkında, hem uçuş sürecisince, hem de olası bir kaza anından hemen öncesiyile alakalı önemli ipuçları sağlar. Mevzu bahis cihazlarının ikisinin de bozuk olması, uçağın işletmecisi ve sahibinin yükümlülüğünde olan teknik bakımıyla alakalı soru işaretleri yaratıyor.

KK 4203 sefer sayılı AtlasJet uçağında sevdiklerini kaybeden insanların en çok bilmek istedikleri şey bu kazaya neyin sebebiyet verdiği yönünde. Yakınlarını kaybeden bu insanlar, Havacılık güvenliğinden sorumlu kurum ve kuruluşlar tarafından yapılacak itinalı ve esaslı bir araştırmayı sonuna kadar hak ediyorlar. Ancak kaza hakkında daha fazla bilgi elde edilip, toplanılan bu bilgiler analiz edildikten sonra acılı aileler bu kazadan kimin sorumlu tutulması gerektiği hakkında görüş sahibi olmaya başlayabilirler.

Havacılık kazalarındaki hukuksal süreç, doğal olarak uluslar arası bir yapıya sahiptir. Bu yapıda, bu hukuksal süreci kabul etmiş bir sürü ülke bulunur ki bu ülkelere mağdurların yaşadıkları ve çalıştıkları ülkeler, uçağın ve parçalarının ürettiği ülkeler ve de hava yolu şirketinin uçağı işlettiği ve gerekli teknik onarımını yaptığı ülkeler dahildir.

Kreindler & Kreindler'ın havacılık kazalarını ilgilene hukuksal süreçte elli yılı aşkın bir tecrübesi vardır. Şirket bu süre zarfında dünya çapında meydana gelen düzinelerce kazayı ele almıştır. Bu kazalar arasında, mevzu bahis bölgede yakın zamanda meydana gelen kazalarda vardır. Bu kazalar ise şunlardır:

- 522 Sefer Sayılı Helios Havayolları Uçağı, Yunanistan, Ağustos 2005
- 301 Sefer Sayılı Birgenair B-757 Uçağı, Dominik Cumhuriyeti açıkları, 1996
- 990 Sefer Sayılı Mısır Havayolları B-767 Uçağı, Atlantik Okyanusu, 1999
- Kam Air B-737 Uçağı, 7 Şubat 2005

Kreindler & Kreindler LLP hukuk ahlakına sonuna kadar bağlı bir kurumdur. Şirketimizin kurban yakınlarını suiistimal etmesi, ya da kurban yakınları tarafından herhangi bir davet olmaksızın avukat yollaması gibi bir durum söz konusu olamaz. Müvekkillerimizin _bizi tercih etmelerinin sebebi uluslararası havacılık davalarında kazandığımız başarılarıdır. Kurban yakınlarının hak ettikleri adaleti sağlamak için dürüstlük ve içtenlikle çalışmaktayız.

<http://www.kreindler.com>