

YENİ TASARIDA VE UMUMİYETLE TÜRK HAVA HUKUKUNDA UÇAK YOLCULARI LEHİNE MECBURİ KAZA SİGORTASI

Yazan: Asistan Dr. Yaşar Karayalçın

I — GİRİŞ :

- A) Hava Hukukuna ait Mevzuatımız.
- B) Hava Seyrüsefer Hukukuna ait Tasarı ve Teklifler.
- C) Yeni Tasarı

II — MECBURİ SİGORTA HAKKINDAKİ HÜKÜMLER :

- A) Mevzuatta.
 - a) 2186 sayılı mülga kanunda. b) 3424 sayılı meri kanunda.
- B) Tasarı ve Tekliflerde.
 - a) Türk Tayyare Cemiyeti tarafından hazırlanan tasarıda. b) 1942 tarihli Tasarıda. c) Bilsel Teklifinde. ç) Yeni Tasarıda.

III — YENİ TASARIDA MECBURİ SİGORTAYA AIT BAZI HÜKÜMLER VE MESELELER :

- A) Personelin Sosyal Kaza Sigortası.
- B) Yerdekilere Lehine Mesuliyet Sigortası.
 - a) Devlet Hava Gemileri ve Sigorta Mecburiyeti. b) Mesuliyet Sigortasına ait hükümler.
- C) Yolcular Lehine Kaza Sigortası :
 - a) Giriş.
 - b) Yeni Tasarı ve bazı meseleler.
 - 1) Kaza Sigorta Yaptırma Mecburiyetinde olan şahıslar. 2) Yabancı Ulaştırıcılar. 3) Sigortacı. 4) Sigorta Mecburiyetinin Müeyyidesi. 5) Ölüm Halinde Sigorta Tazminatı. 6) Vüs'ati (Sigorta Edilen Riskler). 7) Rücu Hakkı.

I. GİRİŞ

A — HAVA HUKUKUNA AIT MEVZUATIMIZ

Türkiyede hava hukukuna müteallik ilk metin *Sefaini Havaiyeye ait Memaliki Memnua Nizamnamesi* adını taşır. 22 Mayıs 1330 (1916) tarihli 19 maddelik bu nizamname (Düstur, II, C. 6, s. 765) adından da anlaşılacağı veçhile yasak bölgelere ait olup daha ziyade askeri maksatlarla vazedilmiştir. Bu nizamname tamamen ilga edilmemiş olmakla beraber

hükümleri 9 Eylül 1341 (1925) tarihli "Seyrüseferi havai talimatnamesi" ile büyük ölçüde değişikliğe uğramıştır. Filhakika talimatnamenin son maddesi (m. 35) "24 Mayıs 1330 tarihli sefaini havaiyeye dair menatıki memnua nizamnamesinin işbu kararnameye muhalif olmayan mevaddı ahkâmı bakidir" hükmünü ihtiva etmektedir.

9 Eylül 1925 tarihli *Seyrüseferi Havai Talimatnamesi* (Düştur, c. 6, s. 777) Lozan Andlaşmasının 100 ncü maddesi ile taahhüt edilmiş bir vecibeyi yerine getirmek üzere kaleme alınmıştır:

"m. 100 — Türkiye atide tadat olunan mukavelename veya itilâfna-melere iltihak veya onları tasdik etmeği taahhüt eyler:

No. 13. 1 Mayıs 1920 tarihli protokol ahkâmını tatbiken vaziyeti coğ-rafiyesinin iktiza ettirdiği tadilâta Türkiye nail olduğunu gördüğü tak-dirde seyahatı havaiyenin tanzimine dair olan 13 Teşrinievvel 1919 ta-rihli mukavelename".

Bundan dolayı talimatname hazırlanırken 1919 tarihli *Paris Hava Seyrüsefer Sözleşmesi* esas ittihaz edilmiş ve hatta talimatnamenin bazı maddeleri bu sözleşmeden alınmıştır. Bakanlar Kurulunca kabul edildiği için kararname mahiyetinde olan ve halen yürürlükte bulunan bu tali-matname 34 maddeden ibarettir ve daha ziyade hava amme hukukuna ait hükümleri ihtiva etmektedir.

Hava hukukumuzla ilgili ilk teşrii metin *Hava Yolları Devlet İşlet-me Teşkilâtı hakkındaki* 20 Mayıs 1933 tarih ve 2186 sayılı kanundur (Düştur, C. 14, s. 617). 1935 yılında 2744 sayılı kanunla bu kanunda bazı değişiklikler yapılmış ve Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Millî Savun-ma Bakanlığından alınarak Bayındırlık Bakanlığına bağlanmıştır. 2186 sayılı kanun (m. 9) seyrüsefere müteallik inzibati hükümler ayrıca bir nizamname ile tesbit edilinceye kadar Devlet Demiryollarında tatbik edi-len cezai hükümlerin devlet havayollarında da tatbik edileceğini kabul etmiştir. Bu kanunla alâkalı olarak 12 İkinci Teşrin 1933 tarihinde 55 maddelik "Hava yolları devlet işletme idaresi talimatnamesi" neşredilmiş (Sicilli Kavanin, c. 13, s. 930-940) ve bu talimatnamedeki yolcu ücretle-ri 12 Mayıs 1934 tarihli kararname ile değiştirilmiştir (Sicilli Kavanin, c. 13) "Hava yolları devlet işletme idaresi yolcu ve hamule tarifesi ve şartları" ise 1936'da neşredilmiştir (Sicilli Kavanin c. 17 s. 244). Posta idaresi ile hava yolları devlet işletme idaresi beynindeki 9 maddelik iti-lâfname ise 1933 yılında bir kararname ile tasvip edilmiştir (Sicilli Kavanin, c. 13 s. 941).

Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü Teşkilât Kanunu adını taşı-yan 3 Haziran 1938 tarihli ve 3424 sayılı kanun (Düştur, c. 19. s. 1171)

2186 ve 2744 sayılı kanunları ilga etmiştir (m. 17). Halen yürürlükte olan bu kanunda 3822, 4467 ve 5213 sayılı kanunlarla bazı değiştirme veya ilâveler yapılmıştır. (Ayrıca 3613 ve 5434 sayılı kanunlara bak.) Devlet Hava Yolları Genel Müdürlüğü halen Ulaştırma Bakanlığına bağlı bulunmaktadır.

Havacılık sahasında memleketimizde neşredilen en son, fakat en mühim kanun 1944 Chicago Havacılık Konferansında kabul edilmiş olan bazı sözleşme ve anlaşmalara, bilhassa "Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi" ne iştirakimiz hakkındaki 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanundur (1).

B — HAVA HUKUKUNA AİT TASARILAR

Türk hava seyrüsefer hukukunu tanzim maksadile bu güne kadar bir kaç tasarı hazırlanmıştır.

İlk tasarı "Hava Seyrüseferleri Hakkında Kanun Projesi" adını taşıyan. "Türk Tayyare Cemiyeti Umumî Merkezi" tarafından hazırlanan 136 maddelik bu tasarı (2) hükümet tarafından 1934 yılında T.B.M.M. ne verilmiş, fakat her nedense sonradan geri alınmıştır.

(1) Düstur, C. 26, S. 1094. Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasını esas itihaz etmek suretile Türkiye ile aşağıdaki hükümetler arasında hava ulaştırmalarına dair iki taraflı anlaşmalar da imza edilmiş bulunmaktadır:

Amerika Birleşik Devletleri (13 Mayıs 1946 tarih ve 4885 sayılı Kanun, Düstur c. 27, s. 1073 vd.), **Birleşik Krallık Hükümeti** (13 Mayıs 1946 tarih ve 4886 sayılı Kanun, Düstur, c. 27, s. 1077 vd.), **İsveç** (16 Eylül 1946 tarih ve 4954 sayılı kanun Düstur, c. 27, s. 1446 vd.), **Fransa** (21 Şubat 1947 tarih ve 5028 sayılı Kanun, Düstur c. 28, s. 949 vd.), **Hollanda** (18 Haziran 1947 tarih ve 5111 sayılı kanun, Düstur, c. 28, s. 1348 vd.), **Yunanistan** (9 Şubat 1948 tarih ve 5171 sayılı kanun, Düstur, c. 29, s. 756 vd.), **Danimarka** (9 Şubat 1948 tarih ve 5172 sayılı kanun, Düstur, c. 29, s. 761 vd.), **Irak** (9 Şubat 1948 tarih ve 5173 sayılı kanun, Düstur, c. 29, s. 766 vd.), **Lübnan** (9 Şubat 1948 tarih ve 5174 sayılı kanun, Düstur, c. 29, s. 772 vd.), **Norveç** (10 Ocak 1949 tarih ve 5302 sayılı kanun, Düstur, c. 30, s. 107 vd.), **Haşimi Ürdün** (10 Ocak 1949 tarih ve 5303 sayılı kanun, Düstur c. 30 s. 111 vd.), **İsviçre** (24 Mayıs 1949 tarih ve 5395 sayılı kanun, Düstur, c. 30 s. 1066 vd.), **Suriye** (12 Aralık 1949 tarih ve 5455 sayılı kanun, Düstur, c. 31, s. 192 vd.), **İtalya** (6 Şubat 1950 tarih ve 5525 sayılı kanun, Düstur c. 31, s. 761 vd.), **Mısır** (2 Nisan 1951 tarih ve 5756 sayılı kanun, Düstur c. 32, s. 1232 vd.), **Brezilya** (4 Haziran 1951 tarih ve 5779 sayılı kanun, Düstur c. 32, s. 1473 vd.).

Hava Ulaştırmaları Milletlerarası Sağlık Sözleşmesi için bak. 5238 sayılı kanun (Düstur, c. 29, s. 1163).

Türk havacılık mevzuatı için ayrıca bak. **Göknil** (Prof. Mazhar Nedim): Hava Hukuku Notları, İstanbul 1947, s. 14 vd., **Bilsel** (Ord. Prof. Dr. Cemil): Milletlerarası Hava Hukuku, İstanbul, 1948, s. 31 vd.).

(2) Bak. Rifat Şerif (Taşkın): Hava Hukuku, İstanbul, 1934 s. 242-271.

İkinci tasarı 1939'da T.B.M.M. ne tevdi edilmiş olan "Seyrüseferi Havai Kanunu" lâyihasıdır. 138 maddeden ibaret olan bu tasarı Millî Müdafaa ve Nafia Encümenlerinden geçerek Adliye Encümenine kadar gelebilmiş, fakat Meclis devresi sona erdiği ve sonraki devrede de ele alınmadığı için tasarı kanuniyet iktisap edememiştir (3).

Üçüncü proje İkinci Dünya Harbi esnasında 1942 yılında hazırlanmıştır. Bu projenin tanzimi için önce Alman Seyrüsefer Kanunu tercüme ettirilmiş (4) ve 52 maddelik proje de bu metne esas ittihaz edilmek üzere kaleme alınmıştır. B.M.M. Komisyonlarında müzakere edilen bu tasarı da daha evvelki tasarı gibi kanunlaşmamıştır (5). Bu tarihten sonra 1947 yılına kadar hava seyrüsefer hukukunu tanzim meselesi hemen hiç bahis mevzuu olmamış ve o sıralarda Samsun Milletvekili bulunan rahmetli Prof. Dr. Cemil Bilsel'in B.M.M. ne tevdi ettiği bir sözlü soru üzerine bu mesele Meclisin 2 Haziran 1947 oturumunda tekrar ele alınmıştır. Ulaştırma Bakanı bu sözlü soruya verdiği cevapta hava seyrüsefer kanununu hazırlamak maksadile yeni bir komisyon teşkil edilmiş olduğunu ve komisyon etütlerini bitirdikten sonra tasarının T. B. M. M. ne verileceğini bildirmiştir (6).

Ulaştırma bakanının bahis mevzuu ettiği komisyon eski tasarıda bazı değişiklikler yaparak yeni bir tasarı hazırlamış ve bu tasarı mütaalaları alınmak üzere bakanlıklara tevzi edilmiş, fakat bu çalışmalardan müsbet bir netice alınmadığı için hükümet 1949 yılına kadar yeni tasarıyı T.B.M.M. ne sevk edememiştir.

Sözlü sorudan sonra geçen iki senelik bir zaman zarfında vadedilen tasarının T. B. M. M. ne gelmediğini gören Prof. Bilsel bu sahada tekrar teşebbüsü ele almış ve 172 maddelik "Türk Hava Seyrüsefer Kanunu" teklifini gerekçesile birlikte 22-6-1949 tarihinde T. B. M. M. ne sunmuştur (7).

-
- (3) Bilsel, age, s. 33. Lâyiha hakkında başka bir malûmat elde edilememiştir.
 - (4) Belbez (Dr. Hikmet): Alman Hava Seyrüsefer Kanunu, Adliye Ceridesi, 1942, s. 540 vd.
 - (5) Dr. Fikret Arık'ın Adliye Ceridesi'nde yazdığı "Objektif Mesuliyet yahut ihdas edilen tehlike nazariyesi ve bazı kanun projelerimizdeki tatbikatı" adlı makale (1942 s. 808 vd.) bu proje münasebetile hazırlanmıştır.
 - (6) Bak. Tutanak Dergisi, Dönem VIII, c. 6, s. 4-6, 67 nci birleşim. Ayrıca Bilsel, age, s. 73 vd.
 - (7) Samsun Milletvekili Cemil Bilsel'in Türk Hava Seyrüsefer Kanunu Teklifi, 23 sayfa. Tasarılar hakkında ayrıca bak. Bilsel, age, s. 33.

Bilsel teklifi ile tekrar faaliyete geçen hükümet yeni bir komisyon teşkil etmiş ve Prof. Hirs'in de iştirak ettiği bu komisyon meri hükümleri, mevcut tasarıları, milletlerarası metinleri ve bilhassa son konferanslarda ittihaz edilmiş olan kararları, 1922 tarihli Alman, 1942 tarihli İtalyan ve 1948 tarihli İsviçre hava seyrüsefer kanunlarını göz önüne alarak 135 maddelik bir tasarı hazırlamış ve bu tasarı oldukça mufassas bir gerekçe ile hükümet tarafından T.B.M.M. ne sunulmuştur (8).

C — YENİ TASARI

T. B. M. M. komisyonlarında incelenmekte olan yeni tasarı beş kısma ayrılmıştır: "Hava seyrüseferinin esasları ve denetleme" (m. 1 - 64) birinci kısımda, "Hava seyrüseferlerinden doğan hukuki münasebetler" e ait hükümler (m. 65-105) ikinci kısımda, "usul hükümleri" (m. 106-114) üçüncü kısımda, "cezalar ve ceza usulü" (m. 115 - 127) dördüncü kısımda, "yer itibarıyla uygulanacak hükümler" ise (m. 128-135) beşinci kısımda yer almıştır.

Görülüyor ki tasarı "hava gemiciliğinin" *amme ve hususî hukuk* sahasındaki başlıca meselelerini tanzim etmek istemektedir. Bu, tasarının daha umumi bir ifade ile, hava seyrüsefer kanunlarının mühim bir hususiyetini teşkil eder. Tasarının ikinci bir hususiyeti de - gerekçede belirtildiği veçhile - her maddeye ayrı birer *matkap* konmuş olmasıdır.

Burada tasarının gerekçesi hakkında redaksiyon tekniğine müteallik umumî mahiyetteki bazı müşahedelerimizi belirtmek isteriz. Kanunların, bilhassa ana kanunların tatbik ve tefsirinde ve bu kanunların ilmi bir surette incelenmesinde gerekçelerin ne kadar büyük bir yeri olduğu malumdur. Bundan dolayı her kanun tasarısının çok iyi kaleme alınmış bir gerekçe ile T.B.M.M. ne sevk edilmesi, tasarının B.M.M. nde tetkik edilmesinde ve ondan sonraki safhalarda şüphesiz büyük faydalar sağlayacaktır. Tasarının hazırlanmasını icap ettiren hal ve sebepleri kısaca zikretmekle iktifa eden birkaç satırlık veya sayfalık gerekçelerin, bilhassa ana kanunlar için gayri kâfi olduğunda şüphe yoktur. Her madde hakkında ayrı ayrı izahat vermeyen bir gerekçenin hakikatı halde bir gerekçe olup olmadığı bile cayı sualdir. Bununla beraber yalnız tasarının hazırlanmasını icap ettiren sebepler hakkında yeter bilgi veren ve

(8) Türk Hava Seyrüsefer Kanunu Tasarısı. Ankara, Yeni Cezaevi Matbaası, 1951, 42 s. Türk Hava Seyrüsefer Kanunu Tasarısının Gerekçesi. Ankara, Yeni Cezaevi Matbaası 1951, 48 s.

hatta her maddeyi ayrı ayrı izaheden bir gerekçe de tam ve eksiksiz bir gerekçe telâkki edilemez. Zira gerekçelerde bu hususlardan başka teknik çalışmaların kısa, fakat tam bir tarihçesinin bulunması, eski tasarılarait eksiksiz malûmat verilmesi ve tasarının nasıl hazırlandığı, bilhassa büyük kanun projelerinde komisyonların kimlerden teşekkül ettiği ve tasarımı kaleme alanların kimlerden ibaret olduğu hakkında da açık malûmat verilmesi lâzımdır. Yani bir kelime ile gerekçe aynı zamanda *dokümantasyon için, muteber bir resmi me haz* da olmalıdır. Eksiksiz malzeme toplayabilmenin çeşitli sebepler dolayısıyla hakikaten pek güç olduğu memleketimizde bu husus bilhassa müstakbel ilmi çalışmalar için çok mühimdir.

Gerekçe bu bakımdan tetkik edildiği vakit bilhassa her madde hakkında verilen izahların yani tabir caizse gerekçenin *özel kısmının* binlerce kanun gerekçesi arasında mümtaz, hatta örnek bir mevki işgal ettiği söylenebilir. Bununla beraber gerekçenin dokümantasyon kısmının diğer kısımlara nisbetle biraz zayıf kalmış olduğunu da belirtmek icap eder. Gerekçede eski tasarılarait çok kısa ve kifayetsiz bir şekilde temas edilmiş, teknik komisyonların çalışmalarına ise bir kaç satır bile tahsis edilmemiştir.

Tasarı ve gerekçesi hakkında son müşahedemiz, ana kanunlarımız arasında yer olacak böyle mühim bir metnin T.B.M.M. ne sevk edilmeden evvel ilgili kimselerin tetkik ve tenkitlerine alenen sunulmamış olmasıdır. "İlave olarak arz edeyim ki kanun tasarılarının yetkili ellerle yapılması ne kadar gerekli ise bunlar üzerinde fikir, meslek ve yayın adamlarının görüşlerini daha önce bildirmelerine imkân vermek de çok önemlidir. Tasarıya en uygun şekli vereceğinde şüphe olmayan komisyonlarımızın çalışmalarını daha verimli kılabilme bakımından tasarının şimdiden bastırılarak ilgili milletvekillerimizle dairelerimize ve üniversitelerimizle kurumlarımıza ve yayın adamlarımıza dağıtılmasını dileriz. Ş. Günlaltay hükümeti Meclise sunmak üzere hazırladığı önemli kanun tasarılarında bu faydalı usule başvurma yolunu tuttuğu gibi milletvekillerinin esash kanun teklifleri için Büyük Meclisin de aynı yolu tutması takdir buyurulacak bir gerektir".

Bu cümleler rahmetli Prof. C. Bilsel'in - daha evvel zikretmiş olduğumuz kanun teklifine müteallik - gerekçesinde son paragrafı teşkil etmektedir. Prof. Bilsel'in üzerinde bilhassa durduğu "tasarıların neşredilmesi ve ilgililere dağıtılması meselesi" memleketimiz için ayrı bir ehemmiyet taşımaktadır. Fakat ekseriya bu konuya gereken ehemmiyet veril-

memekte, mahdut bir miktarda basılmış bulunan "Türk Hava Seyrüsefer Kanunu Tasarısı" da herkesin serbestçe temin edebileceği şekilde tevzi edilmeden ve ilgililerin tetkik ve tenkidine arzedilmeden B.M. M. ne sunulmuş bulunmaktadır.

II — MECBURİ SİGORTA HAKKINDAKİ HÜKÜMLER

A) MEVZUATDA :

a) 2186 sayılı mülga kanunda: Hava hukuku sahasında sigorta mecburiyeti ilk defa Hava Yolları Devlet İşletme teşkilâtı hakkındaki 1933 tarih ve 2186 sayılı kanunla vazedilmiştir (9).

Bu kanunun 5 inci maddesine göre "İdarenin hakiki ve hükmî şahıslarla akit ve muamelelerinde ve memur ve müstahdemlerle olan münasebetlerinde umumî hükümler caridir". Bu hükümden hava yolları işletmesine ait uçaklar tarafından yolculara, personele veya yerdeki üçüncü şahıslara ika edilecek zararların hususî hukuk hükümleri dahilinde tazmin ettirileceği neticesi çıkar. Bununla beraber kanunun 11 nci maddesi İdarenin mesul olacağı *azami meblâğı* ayrıca tesbit etmiş ve bu meblâğın (yolculara karşı) temin edilmesi için Hava Yolları İşletmesine bir sigorta şirketi nezdinde sigorta mukavelesi akdetmek mükellefiyetini tahmil etmiştir:

M. 11 — "Kaza vukuunda kazaya duçar olanlara veya ailelerine verilecek mali tazminat miktarı azami 10,000 lira olup bu da sigorta kumpanyasından idarece istifa ve mutazarrırlara tesviye olunur."

"Bu maksatla tayyareye rakip yolcular 10,000 liraya kadar sigorta edilir. Sigorta primi idarece istifa edilen nakliye ücretinden tesviye olunur".

Hükümet tasarısında mevcut olmayan bu madde tasarıya o zamanki Millî Müdafaa Vekili Zekâi Beyin teklifi üzerine Millî Müdafaa Encümeni tarafından ilâve edilmiştir: "..Havayolları ile seyahatler esnasında bir kaza vukuunda kazaya uğrayanlara veya ailelerine tazminat olarak 5000 liranın verilmesi ve bu tazminatın yolcuların sigorta edilmesi suretile temini hususunun halkın hava seyahatlerine rağbetini ziyadeleştirecek bir vasıta olduğundan bahisle lâyhaya böyle bir hükmün ilâvesine dair M. M. Vekili Beyin teklifi encümenimizce de muvafık görüldüğünden 11 inci maddenin bu veçhile tertip edildiği arz olunur". (T.B.M.M. Za-

(9) Prof. Gökni 2186 sayılı kanunun havayollarında mecburi sigortayı "teyit" ettiğini bildirmektedir, age, s. 15. Bu kanun hakkında ayrıca bak. Aynı eser, s. 85 - 86.

bit Ceridesi, C. 15. 1933. 54 ncü inikat Sıra No: 163 S. 3). Beşbin lira sonradan başka bir komisyonda (muhtemelen İktisat Encümeninde) onbin liraya iblâğ edilmiştir. (age, 54 ncü inikat, s. 194-195'e bak).

b) 3424 sayılı mer'î kanunda: 3 Haziran 1938 tarih ve 3423 sayılı Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü Teşkilâtı hakkındaki Kanun 2186 sayılı kanun hükümlerini tamamen ilga etmiştir (m. 17) (10). Bu kanun tazminat bakımından yolcular ile personel arasında bir tefrik yapmıştır: "Vazife ile uçuş esnasında düşerek vefat eden idare personelinin varislerine dul ve yetim maaşından ayrı olarak 5000 lira nakdi tazminat verilir" (m. 5). Yolcular hakkında ise 15 inci madde hükümleri tatbik edilir:

M. 15 — "Yolcular 1,000 lirası mecburi olmak üzere 10,000 liraya kadar sigorta edilir. Sigorta primi Nafia Vekâletince münasip görülecek sigorta şirketlerle bilitilaf tesbit edilecek nisbetler dahilinde bilet ücretlerine ilâveten alınarak emanete irad kayıd ve sigorta mukaveleleri mucibince emanetten reddiyat suretile tesviye edilir".

"Kaza neticesinde malûliyet veya vefat vukuunda sigorta edilen miktar yolculara veya kanunî mirascılarına mukavelesine tevfikan sigorta şirketi tarafından ödenir".

Mesuliyet ve sigorta bakımından bu madde ile yapılmak istenen değişiklikler hakkında hükümet gerekçesinde her hangi bir kayıt mevcut değildir. Projenin 14 ncü maddesini teşkil eden bu madde hakkında yalnız şu mucip sebepler verilmiştir: "Halkın tayyare seferlerine alıştırmaması, rağbetlerinin celbi ve her hususta kolaylık temini ve aynı zamanda kendilerine bir emniyet telkini mülâhazasıyla idare tayyarelerle yolculuk edenlerin hayatlarının idare vasıtasile sigorta şirketine sigorta ettirilmesi ve sigorta primlerinin bilet ücretlerine ilâveten alınması muvafık görülmüştür." (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, C. 26. 71 inci inikat, s. sayısı 218. s. 4).

2186 sayılı kanunun 11 inci maddesi ile meri kanunun 15 inci maddesi arasında iki mühim fark vardır:

1 — 2186 sayılı kanun "kaza vukuunda kazaya duçar olanlara veya ailelerine verilecek mâlî tazminat miktarını" azami 10,000 lira ile tahdit etmiştir. 3424 sayılı kanunda ise Havayolları İdaresinin mesuliyetini tahdit eden herhangi bir hüküm mevcut değildir.

2 — 2186 sayılı kanun havayolları işletmesini yolcular lehine 10.000 lirahk bir (kaza) sigortası akdetmeğe mecbur tutmuş, 3424 sayılı ka-

(10) Prof. Göknil'in kitabında 3424 sayılı kanun hükümleri incelenmemiştir.

nun ise bu hususta "Yolcular 1,000 lirası mecburî olmak üzere 10,000 lira ya kadar sigorta edilir" hükmünü (11) vazetmiştir. Bu hükümle hava kaza sigortaları mecburi ve ihtiyari olmak üzere iki kısma ayrılmış ve mecburi kaza sigortası miktarı 1,000 lira olarak tesbit edilmiştir.

c) *Tasarı ve Tekliflerde:* Mülga ve meri kanunlarda sigorta mecburiyetine müteallik hükümleri gözden geçirdikten sonra bir de şimdiye kadar hazırlanmış bulunan tasarı ve tekliflerde bu konuyla ilgili ne gibi hükümler mevcut olduğunu tesbit etmek istiyoruz:

a) Türk Tayyare Cemiyeti tarafından hazırlanan "Hava Seyrüseferleri hakkındaki kanun projesinde yalnız üçüncü şahıslara ika edilecek zararların mecburi olarak sigorta ettirilmesi düşünülmüştür (m. 82 vd.)

b) 1942'de hazırlanmış ve Meclise tevdi edilmiş bulunan tasarıda ise sadece mesuliyet meselelerine temas edilmiştir (ikinci fasıl, m. 26-36) Bu tasarıda mecburi sigortaya ve alehtlak sigortalara ait herhangi bir hüküm mevcut değildir.

c) Bilsel teklifinde: Uçuş ve sefer dolayısıyla yolcuların ve yerdekilerin maruz kaldıkları can ve mal zararlarının nasıl ve ne şekilde tazmin ettirileceği ve işletenin mesuliyet sınırlarının nelerden ibaret bulunacağı Türk Hava Seyrüsefer Kanunu Teklifinin 101-113, 117-121 nci maddelerinde tesbit edilmiştir. Kanun teklifinin XVII nci faslı ise (m. 126-134) doğrudan doğruya sigorta meselelerine tahsis edilmiştir.

Mecburi Sigorta: m. 126- "Uçak komutanı ile pilotların, seyir memurlarının, makinist ve telsizcilerin ve uçaklarda çalışan bütün hizmetlilerin hükümetçe tesbit edilen miktar üzerinden primleri uçak sahiplerince veya işletenlerce ödenerek sigorta edilmeleri mecburidir.

"Hava alanlarında çalışan bütün işçilerin aynı suretle çalıştıranlarca sigorta edilmesi mecburidir.

"Uçakların yerdekilere verebilecekleri zararların da sigorta edilmesi mecburidir".

(11) "Yolcular 1000 lirası mecburi olmak üzere 10,000 liraya kadar sigorta edilir" cümlesindeki "edilir" kelimesi kanaatımızca iki bakımdan yerinde kullanılmamıştır.

Bir defa hem mecburi, hem de ihtiyari sigortaya müteallik bir hükümde "sigorta edilir" gibi mutlak bir ifadeye yer vermemek daha uygun olurdu. Sonra sigorta edilen riskin bizzat havayalları işletmesi tarafından deruhte edileceği zehabını uyardığı için de "sigorta edilir" ifadesi yerinde değildir. Havayolları işletmesi böyle bir mukavelede "sigortaca âkid" vaziyetinde değildir ve olmasına da imkân yoktur.

Kaldı ki ihtiyari kaza sigortasında sigorta meblâğını 10,000 lira olarak tesbit ve tahdit etmek için de herhangi bir sebep mevcut değildir. Böyle bir tahdidin neden konduğunu ve bu hükmün tatbikatta fillen uygulanmış olup olmadığını maalesef tesbit edememiş bulunuyoruz.

Yolcu ve eşya sigortası: m. 128 — “Yolcular ve eşyaları kaza halinde ödenecek kanuni tazminat bedeli için sigorta edilebilecekleri gibi özel beyan halinde kanuni tazminattan üstün miktar için de sigorta edilebilirler.”

Üçüncü kimseler: m. 134 — “Kazada zarar gören üçüncü kimseler sigortacıya karşı sigorta ettirenin yerine kaim olurlar.

“Kazadan zarar gören üçüncü kimse bunun için yapılmış sigorta bedeli üzerinde yeğliğe sahiptir. İflâs hali mahfuzdur”.

Görüüyor ki Bilsel teklifinde yalnız personel için ve yerdekilerin maruz kalabilecekleri mal ve can zararları için mecburi sigorta derpiş edilmiş, yolcular lehine sigorta mecburiyeti vaz etmekte herhangi bir fayda mülâhaza edilmemiştir.

ç) *Son Tasarıda:* T. B. M. M. Komisyonlarında tetkik edilmekte olan ve bazı değişikliklerle yakında kanuniyet iktisap etmesi beklenen yeni ve son tasarıda hava gemisi işletenlerin mesuliyeti ve bu mesuliyetin sınırları, Varşova ve Roma Anlaşmalarından mülhem etraflı hükümler ile tanzim edilmiştir (m. 8 vd. m. 92 vd.). Sigorta hakkındaki hükümler ise tasarıнын “hava seferlerinden doğan hukukî münasebetler” e müteallik ikinci kısmının “sigorta ve teminat mecburiyeti” adını taşıyan dördüncü bölümünde (m. 100-105) ve bir de 63 üncü maddesinde yer almıştır.

İş Şartları ve Sigorta: m. 63 — “Hava adamları ile istihdam edenler arasındaki hukuki münasebetler özel bir kanunla tesbit olunur.

“İstihdam edenler çalıştırdıkları hava adamlarını iş kazaları, meslek hastalıkları rizikolarına karşı İşçi Sigortaları Kurumu nezdinde sigorta ettirmeğe mecburdur. Bu sigortanın genel şartları Çalışma ve Ulaştırma Bakanlıkları tarafından müştereken tesbit olunur.”

“5434 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanunu hükümlerinden faydalanan Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü ve hizmetlileri hakkında bu madde hükümleri uygulanmaz.”

I — Sigorta mecburiyeti. 1 — Mesuliyet Sigortası : m. 100 — “Aşağıda yazılı kimseler kanuni mesuliyetin neticelerine karşı kendilerini, Ulaştırma ve Ticaret Bakanlıklarınca müştereken tayin olunacak bir veya bir kaç sigorta müessesinde sigorta ettirmeğe mecburdurlar:

1 — Yerdekilere verilen zararlardan dolayı ve 97 nci maddede yazılı hadler dahilinde olmak üzere Türk hava gemileri siciline kayıtlı bulunan hava gemisini işleten kimse.

2 — 82 ve 83 ncü madde hükümleri uyarınca ulaştırma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı ve 85 nci maddede yazılı hadler dahilinde olmak üzere yurd içi ve yurd dışı muntazam yolcu, eşya ve posta seferleri yapmağa mezun kılınan ulaştırıcı". (fıkra 1).

2 — *Kazaya karşı sigorta.* a) esas: m. 101. "Yurd içi veya yurd dışı muntazam yolcu seferleri yapmağa mezun kılınan ulaştırıcı hava seyrüseferinden doğan tehlikelere karşı, Ulaştırma ve Ticaret Bakanlıklarınca müstereken tayin olunacak bir veya bir kaç sigorta müessesesinde, her yolcu lehine *kırkbin liralık* bir kaza sigortası yapmağa mecburdur. Yapmadığı takdirde, sigorta akdedilmiş olsaydı sigortacı ne vüsatte mesul idiye ulaştırıcı da kendisinin veya adamlarının hiçbir kusuru olmasa bile yolcuya karşı aynı vüsatta şahsen mesul olur" (fıkra 1).

Bu hükümleri hülâsa edecek olursak:

1) İstihdam edenler iş kazaları ve meslek hastalıkları rizikolarına karşı hava adamlarını İşçi Sigortaları Kurumu nezdinde sigorta ettirmek mecburiyetindedirler.

2) Hava gemisi işleten kimseler yerdekilere verilecek can ve mal zararlarından doğacak olan tazminat taleplerine karşı - kanuni hadler dahilinde - bir mesuliyet sigortası akdetmek mecburiyetindedirler.

3) Ulaştırıcılar, yük veya kaydettirilmiş bagajdan doğacak tazminat taleplerine karşı - kanuni hadler dahilinde - mesuliyet sigortası akdetmek mecburiyetindedirler.

4) Muntazam yolcu seferleri yapmağa mezun kılınan ulaştırıcılar hava seyrüseferinden doğan tehlikelere karşı her yolcu lehine 40,000 liralık bir kaza sigortası yaptırmak mecburiyetindedirler.

III — YENİ TASARIDA MECBURI SİGORTAYA AIT

BAZI HÜKÜM VE MESELELER

Son tasarının mecburi sigortalara müteallik hükümleri sigorta endüstrisi ve hukuku bakımından pek mühim esasları ihtiva etmektedir. Kanuniyet iktisap etmeden tasarının mecburi sigortaya müteallik bütün hükümlerini nayrı ayrı ve etraflı bir şekilde incelenmesine tabiatile lüzum yoktur. Ancak tasarı ile derpiş edilen mecburi sigorta müesseselerinin bazı hususiyetleri ve bu müesseseler hakkındaki hükümler dolayısıyla ortaya çıkan bazı meseleler vardır ki etüdümüzün bu kısmında bunları ana hatlariyle belirtmek istiyor ve - yabancı memleketlerdeki durumu ayrıca tesbit etmek icabeden yerlerde - mukayeseli hukuka da müracaat etmeyi faydalı buluyoruz (12).

- (12) Doğrudan doğruya mal zararlarıyla ilgili bulunduğu için yük veya kaydettirilmiş bagajlardan doğacak tazminat taleplerine karşı akdedilecek mesuliyet sigortalarına bu bahiste ayrıca temas edilmeyecektir.

A) Hava personeli lehine sosyal kaza sigortası :

Tabi olacakları hukuki rejim bakımından hava işletmelerinde çalışan personel mevzuatımızda iki guruba ayrılmış bulunmaktadır:

a) Yer personeli: 3008 sayılı İş Kanununun 2 nci maddesine göre (C bendi) "Deniz ve hava nakliyatı ile tarım işlerinde bu kanun hükümleri uygulanmaz". Ancak "havacılığın yer tesisleri ile meydan, depo ve atelyelerine ait işler" (aynı bend no: 2) bu istisnai hüküm dışında kaldığından sahaya giren işler de İş Kanunu hükümlerini tabi bulunmaktadır.

İş Kanunu hükümlerine tabi olan yer personeli İş Kanununun bütün hükümlerinden, bu arada iş akdine, işin tanzimine ait hükümlerden ve bilhassa sosyal yardımla ilgili 100-108 nci maddelerinden istifade eder. Hava işletmelerinin yer personeli iş kazası ve meslek hastalığı (daimi ve geçici hastalıklarla sakatlık) hallerinde İş kazaları ile meslek hastalıkları ve analık sigortası hakkındaki 4772 sayılı kanun hükümlerinden faydalanır. Yani bu gibi işçiler de "İş yerine alınmalarıyla beraber (İşçi Sigortaları Kurumu nezdinde) kendiliğinden sigorta olmuş olurlar" (İş Kanunu m. 101 f. 1).

b) Hava Personeli: Hava işletmelerinin yer personeli İş Kanunu hükümlerine tabi olduğu halde bu işletmelerde çalışan hava personeli hakkında şimdiye kadar İş Kanununa benzer herhangi bir kanun isdar edilmemiştir. Yeni Hava Seyrüsefer Kanunu Tasarısında yalnız "Hava adamlarıyla istihdam edenler arasındaki hukuki münasebetler özel bir kanun" ile tesbit olunacaktır, hükmü mevcut bulunmaktadır (m. 63 f. 1).

Yeni tasarı hava personeli ile hava işletmesi arasındaki hukuki münasebetin ilerde çıkacak özel bir kanunla tanzim edileceği esasını kabul etmekle beraber iş kazaları ve meslek sigortaları konusunda bu "özel kanun"un hazırlanmasını ve kabul edilmesini beklememekte ve haddi zatında o kanunda yer alması gereken şu hükmü vazetmektedir:

"İstihdam edenler çalıştırdıkları hava adamlarını iş kazalarıyla meslek hastalıkları rizikolarına karşı İşçi Sigortaları Kurumu nezdinde sigorta ettirmeğe mecburdur. Bu sigortanın genel şartları Çalışma ve Ulaştırma Bakanlıkları tarafından müştereken tesbit olunur" (m. 63 f. 2).

Bu hükme göre hava personeli istihdam eden kimseler uçucu personeli İşçi Sigortaları Kurumunda iş kazaları ve meslek hastalıklarına karşı sigorta ettireceklerdir. Sosyal sigortalar hakkındaki umumi hükümler (3008, 4772, 5417 sayılı kanunlar) ile yeni tasarıdaki bu hüküm mukayese edildiği vakit umumi sosyal sigortalar ile hava personelinin sosyal sigortası arasında şu farkların mevcut olduğu müşahede edilir:

1) M. 62 f2'de bir sarahat olmadığına göre, hava personelinin analık ve ihtiyarlık risklerine karşı sigorta edilmeleri mecburi değildir.

2) Hava personeli ile ilgili iş kazaları ve meslek hastalıkları sigortasının umumî şartları "bu sahanın hususiyetlerine uygun" olacak şekilde Çalışma ve Ulaştırma Bakanlıklarınca müştereken tesbit edilecektir. Başka bir deyimle İşçi Sigortaları Kanunu hava personeli hakkında tatbik edilmeyecektir.

3) 63 üncü maddenin ikinci fıkrasında "sigorta ettirme mecburiyeti"nden bahsedildiğine göre sosyal sigortalarımızdaki "otomatik - kendiliğinden sigorta" esas (3008 sayılı Kanun m. 101, 4272 sayılı Kanun m. 84) hava personeli için bahis mevzuu olmayacak, sigorta himayesi için İşçi Sigortaları Kurumu ile istihdam eden arasında mutlaka bir sigorta mukavelenamesi aktedilmiş olması icap edecektir.

Bu statü hususî teşebbüse ait hava işletmeleri için bahis mevzuudur. Devlete ait sivil hava uçaklarında çalışan hava personeli bu statü haricinde bırakılmış ve tasarının 63 ncü maddesinin 3 ncü fıkrasına şu hüküm konmuştur:

"5434 sayılı T. C. Emekli Sandığı Kanunu hükümlerinden faydalanan Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü memur ve hizmetlileri hakkında bu madde hükümleri uygulanmaz" (m. 63 f3).

Yani a) 63 maddenin ilk fıkrası, başka bir deyimle "hava adamları ile istihdam edenler arasındaki hukuki münasebetler"i tanzim edecek özel kanun hükümleri,

b) 63 ncü maddenin ikinci fıkrası, yani hava adamlarını iş kazalarıyla meslek hastalıklarına karşı İşçi Sigortaları Kurumu nezdinde sigorta ettirmek mecburiyeti,

Emeklilik hakkından faydalanan D. H. Y. U. M. nün memur ve hizmetlileri hakkında tatbik edilmeyecektir.

a) D.H.Y.U. Müdürlüğünde çalışan hava personelinin, "hava işçilerinin iş kanunu" olacak bu özel kanundan neden istifade edemeyeceklerini tahmin etmek oldukça güçtür. İş Kanunu hükümlerinin tatbikinde hususî işletmelerle devlet ekonomi işletmeleri arasında nasıl bir tefrik yapılmamışsa, hava adamlarıyla istihdam edenler arasındaki hukuki münasebetleri ve hava hizmetinde çalışma şeklini ve süresini, gece ve tecrübe uçuşlarını vs. tanzim edecek olan böyle bir kanunun da aynı şekilde, bir nevi iktisadi devlet işletmesi mahiyetinde olan Devlet Hava Yolları personeli hakkında uygulanması icap eder.

63 üncü maddenin üçüncü fıkrasındaki “bu madde hükümleri uygulanmaz” ifadesindeki katıyet ve sarahate rağmen biz tasarımı hazırlayanların böyle bir neticeyi derpiş ettiklerini kabul ve tahmin etmiyoruz. Bir defa bu fıkraya ait olmak üzere gerekçede verilen izahdan (s. 26) Devlet Hava Yollarında çalışan uçucu personelin özel kanuna tabi olmayacakları neticesini çıkarmak oldukça güçtür. Zira bu izahatta sadece uçuş parası, maktu tazminat ve emeklilik hakkından bahsedilmekte olduğuna göre bu mucip sebeplere dayanılarak varılacak neticenin yalnız bu konulara inhisar etmesi icap eder. Kaldı ki “Emekli Sandığı Kanunu hükümlerinden faydalanma” esasının bir kıstas olarak kabul edilmiş olması keyfiyeti de bu kanaatımızı teyit etmektedir. Emekli Sandığı Kanunu hükümlerinden faydalanmak veya faydalanmamak hususunun, özel iş kanununda bulunacak meselâ gece veya tecrübe uçuşlarına ait hükümlerin tatbik edilmesi veya edilmemesi bahsinde yerinde bir ölçü olamayacağı aşikârdır. Bundan dolayı 3 üncü fıkranın bir dikkatsizlik neticesi yanlış bir şekilde kaleme alınmış olduğunu tahmin ediyor ve bu cihetin metindeki “madde” kelimesi yerine “fıkra” kelimesini koymak ve üçüncü fıkradaki hükmü doğrudan doğruya ikinci fıkraya ilâve etmek suretiyle düzeltilebileceğini zannediyoruz.

b) 63 üncü maddenin son fıkrasına göre, Devlet Havayolları, İşletmesinde çalışan ve 5434 sayılı Emekli Sandığı Kanunu hükümlerinden faydalanan uçucu personeli İşçi Sigortaları Kurumu nezdinde sigorta ettirmek mecburiyetinden muaf tutulmuştur. Devlet Hava Yollarında çalışan ve memur veya ücretli olmaları dolayısıyla sosyal güvenlik bakımından daha müsait bir durumda bulunan uçucu personel aşağıdaki haklardan faydalanır :

1) 5434 sayılı Emekli Sandığı Kanunu ile tanınan haklar: Emekli aylığı, emekli ikramiyesi, adi, vazife ve harp malûllüğüne göre değişen malûllük aylığı, dul ve yetim aylığı.

2) Çocuk zammı, doğum veya ölüm yardımı (4598 sayılı kanun m. 6, 7), tedavi ve cenaze masrafları (4598 sayılı kanun m. 9 ve bu maddeyle ilgili talimatname “Sicilli Kavanin, C. 25, s. 453 vd.”).

3) Vazife ve uçuş esnasında düşerek vefat eden idare personeli varislerine verilecek 5000 lira nakdî ve maktu tazminat (3424 sayılı kanun m. 5).

B) YERDEKİLER LEHİNE MESULİYET SİGORTASI :

a) Devlet hava gemileri ve sigorta mecburiyeti :

Mesuliyet rejimi: Hava gemilerinin yerdekilere ika edeceği muhtemel zararları karşılamak üzere üçüncü şahıslar lehine mesuliyet sigortası ak-

detmek mecburiyetinde olan şahıs "Türk hava gemileri sicilinde kayıtlı bulunan hava gemisini işleten kimse" dir (m. 100, 1 no.lu bend). Bu hüküm yalnız sivil hava gemileri bakımından değil, devlet hava gemileri tarafından yerdekilere ika edilecek mal ve can zararlarının tazmin ve temini bakımından da mühimdir. Tasarının 37 nci maddesine göre "Devletin sırf askerlik, zabıta ve gümrük hizmetlerinde kullanılan hava gemileri devlet hava gemileridir". Uçuş halindeki devlet hava gemileri yerde bulunan hususi şahıslara bir zarar ika ettiği takdirde bu zararın tazminini hangi hükümlere göre talep edilebilecektir? Tasarının 92 ve müteakip maddelerine göre mi, yoksa amme hukukunun haksız fiiller hakkındaki umumi kaidelerine göre mi?

Yeni tasarı yerdekilere verilen zararların tazmini bahsinde kusur mesuliyeti esasından ayrılarak sebep mesuliyeti esasını kabul etmiştir: "Uçuş halindeki bir hava gemisinin yerdeki insanlara ve mallara verdiği zarardan işleten mesuldür" (m. 92 fl). Ancak bu mesuliyet gayri mahdut olmayıp Roma Anlaşmasında okuduğu gibi hava gemisinin ağırlığına göre hesap edilecek (1 kg. = 880 lira) ve 180.000 lira ile 600.000 lira arasında değişen bir meblâğla mahdut bulunmaktadır.

Tasarıda yerdekilere verilen zararlar hakkındaki 92 ilâ 99 uncu maddelerin devlet hava gemilerine tatbik edilmeyeceği hakkında herhangi bir hüküm mevcut değildir. Ayrıca devlet hava gemilerinin sigorta veya teminat mecburiyetinden muaf olduğuna dair - yeni İsviçre Kanununun 72 nci maddesine müşabih - bir hükme de tasarıda rastlanılmamaktadır. Yeni İsviçre Kanunu, yerdeki üçüncü şahıslara ika edilen zararlar arasında bir tefrik yapmamakta, fakat (Federal devlet ve kanton hava gemileri teminat verme mükellefiyetinden muaftır) hükümü ile (m. 72) devlet hava gemilerinin yerdeki üçüncü şahıslara ika edilen zararlar bakımından bu kanuna tabi olduklarını dolayısıyla ifade ve teyit etmektedir.

Devlet hava gemilerinin, yerdeki üçüncü şahıslara ika edebilecekleri zararlar dolayısıyla hangi mesuliyet rejimine tabi olacağı keyfiyetine tasarı gerekçesinde de temas edilmemiştir. Bununla beraber tasarının heyeti umumiyesi ve ilgili maddelerde kullanılan kelimeler nazarı itibara alındığı vakit devlet hava gemilerinin de - yerdeki hususi şahıslara ika edilecek zararlar bakımından - yeni tasarının 92 ilâ 99 uncu maddelerine tabi olacakları neticesine varmak icap eder. Zira tasarının 92 ve müteakip maddeleri yeni İsviçre Kanununun 64 ve müteakip maddelerinden hemen ayrı alınmış ve İsviçre Kanunu da yerdeki hususi şahıslara ika edilecek zararlar bakımından devlet ve sivil hava gemileri arasında herhangi bir

tefrik yapmamıştır. Bundan dolayı mehz kanunun kabul ettiği sistemin - tasarıda İsviçre Kanununun yukarıda temas ettiğimiz 72 nci maddesine benzer bir hüküm bulunmamasına rağmen - yeni tasarı tarafından benimsenmiş olduğu düşünülebilir. Esasen tasarının 92 nci maddesi de bu görüşü teyid etmektedir: "Uçuş halindeki bir hava gemisinin yerdeki insanlara ve mallara verdiği zarardan işleten mesuldür." Tasarının 37 ve 38 inci maddelerine göre hava gemileri a) Yabancı hava gemileri, b) Türk devlet hava gemisi, c) Türk sivil hava gemisi olmak üzere üç guruba ayrılmış bulunmaktadır. 92 nci maddede alelittak "uçuş halindeki hava gemisi" ibaresi mevcut bulunduğuna göre yerdeki üçüncü şahıslara ika edilecek zararları tazmin bakımından Türk veya yabancı hava gemisi, veya devlet veya sivil hava gemisi arasında herhangi bir tefrik yapmak bahis mevzuu olamaz. Esasen bu mantıkî neticeyi bertaraf edecek husus ve ayrı bir hüküm de tasarıda mevcut bulunmamaktadır (13).

Sigorta mecburiyeti: Tasarının 92 ve müteakip maddelerinin devlet hava gemilerine de tatbik edilmesi gerekeceği neticesine vardıktan sonra karşımıza şöyle bir mesele çıkacaktır: Devlet, devlet hava gemileri tarafından yerdekilere ika edilecek zararları karşılamak üzere teminat verme veya sigorta yaptırma mükellefiyetine tabi tutulacak mıdır? Yani tasarının 100 ve müteakip maddeleri hükmü devlet hakkında da uygulanacak mıdır? Tasarının ne "sigorta ve teminat mecburiyeti" hakkındaki 100-105 inci maddelerinde, ne de son hükümleri teşkil eden maddelerinde - İsviçre Kanununun 72 nci maddesine benzer - herhangi bir hüküm mevcut değildir. Tasarıda böyle bir hükmün mevcut bulunmayışı tasarıyı hazırlayanların bu konuda İsviçre mevzuatından ayrıldıkları ve aksi hal tarzını kabul ve tercih ettikleri zehabını uyandırabilir. Fakat tasarının 100 üncü maddenin 1 numaralı bendi muvacehesinde bu mütalâaya iştirak etmek kanaati mizce mümkün değildir. Zira 100 üncü maddenin 1 numaralı bendinde yalnız "Türk hava gemileri sicilinde kayıtlı bulunan hava gemileri" nden bahsedilmektedir. Hava gemisi siciline kaydedilebilmek için ise bahis mevzuu hava gemisinin m. 41 no. 1 gereğince Türk hava gemisi sayılması, yani bu hava gemilerinin ya Türk vatandaşlarının malı olması veya Türkiye Devletinin sivil hava gemisi sıfatını haiz bulunması (m. 38 fl) lâzımdır. Başka bir ifade ile 37 nci maddede tarif edilmiş olan devlet hava gemilerinin hava gemisi siciline kaydedilmesi bahis mevzuu değildir. 100 üncü maddenin 1 numaralı bendi ise yalnız "Türk hava gemileri siciline kayıtlı bulunan hava gemisi" ni istihdaf ettiğinden, bu hükümle vaz olunan sigorta ve

(13) Bununla beraber 49 uncu madde hakkındaki müteakip nota bak.

teminat mecburiyetinin, sicile kaydı bahis mevzuu olmayan devlet hava gemileri hakkında kabili tatbik olamayacağı kendiliğinden ortaya çıkmış olur.

Böylece sigorta ve teminat mecburiyeti bakımından hava gemileri üçe ayrılmış bulunmaktadır:

1 — **Devlet hava gemileri:** Hava gemileri siciline kaydedilmeyen bu çeşit hava gemileri, dolayısıyla, devlet sigorta ve teminat mecburiyetine de tabi değildir (14).

2 — “Türk hava gemileri siciline kayıtlı bulunan hava gemileri”, yani **Türk sivil hava gemileri** (M. 41, no. 1, 38, 39 fl). Sivil hava gemilerini işleten ister hususî şahıs, ister devlet olsun 100 üncü maddenin 1 numaralı bendi gereğince mesuliyet sigortası akdetmek veya teminat göstermek mecburiyetindedir.

3 — **Yabancı hava gemileri.** Milletlerarası sözleşme ve anlaşmalarla istisnai ve ayrı bir rejim kabul edilmediği takdirde yabancı hava gemileri hakkında da Türk Hava Seyrüsefer Kanunu hükümleri tatbik edilir (m. 100, sf. 101 sf.). Bu itibarla memleketimizi ziyaret eden yabancı devlet hava gemilerinin de Türk devlet hava gemileri gibi sigorta ve teminat mecburiyetine tabi olmamaları lâzım gelir.

(14) Tasarının 49 uncu maddesi “sefere çıkan her hava gemisinde” hangi belgelerin bu'unması gerekeceği hususunu tesbit etmiştir. Bu madde hükümlerinin hangi nevi hava gemilerine kabili tatbik olduğu cayı sualdir. Metinde “her hava gemisi” gibi kati bir ifade mevcut olduğuna göre maddenin seferde bulunan Türk ve yabancı, devlet veya sivil bütün hava gemilerini istihdaf ettiği i'eri sürülebilir. Maddedeki h bendinin yazılı tarzı da bu bakımdan dikkate şayandır: Her hava gemisinde “bu kanunla tayin edilen hukuki mesuliyeti karşılamağa yeter” belgelerin bulunması icap edecek olursa devlet hava gemilerinin de - dolayısıyla - sigorta ve teminat mecburiyetine tabi olacağı neticesine varmak gerekecektir.

Maddenin a i'â h bendlerinde yazılı bulunan belgeler nazarı itibara alındığı takdirde 49 uncu maddenin ilk cümlesindeki “sefere çıkan her hava gemisi” ifadesinin maksadı aşan bir mana taşıdığı anlaşılır. Zira tescil belgesi (m. 49 a, 42), sefere elverişlilik belgesi (m. 49 b, 41 no. 3), yeterlik belgeleri (m. 49 c, 60) ve hattâ telsiz ruhsatnameleri (m. 49 c) gibi belge'lerin devlet hava gemilerinde bulunmaları bahis mevzuu olamaz. Yolcu adları listesiy'e yük senedi ve manifestosu da (m. 49 f, g) mahiyetleri itibariyle ancak sivil hava gemilerinde bulunabilir. Bundan doayı metnin muhtevası ve gayesiyle hemahenk olabilmesi için 49 uncu maddedeki ilk cümle'nin “sefere çıkan her sivil hava gemisi...” şeklinde kaleme alınmış olması icap ederdi.

Bundan başka maddenin h bendindeki hukuki mesuliyeti karşılamağa yeter sigorta poliçesi...” ifadesi de yerinde değildir. Zira yolcular lehine aktedilecek mecburi kaza sigortasının, yalnız ulaştırıcının mesuliyetini mucip hallere inhisar etmesi bahis mevzuu olamaz (m. 100-103). Bundan dolayı h bendinin de şu şekilde kaleme alınmış olması gerekirdi: “Bu kanunla mesuliyet veya kaza sigortası akdetmek mecburiyeti vazedi'miş bulunan hallerde sigorta poliçesi veya sertifikası yahut teminat be'gesi”.

b) Mesuliyet sigortasına ait hükümler : Tasarıda hava gemilerinin yerdekilere verdiği zararlar ve bu zararların tazmini hakkında 8 madde (92-99) bulunduğu halde, yerdekiler lehine mesuliyet sigortası hakkında yalnız bir madde (m. 100 ve bilhassa no. 1) mevcuttur ve bu madde ile de sadece sigorta veya teminat mecburiyeti vazedilmiş bulunmaktadır. Tasarı hava gemisi işleten kimselere yerdekiler lehine mesuliyet sigortası akdetmek mecburiyetini tahmil etmekte ise de mecburi mesuliyet sigortasına ait mühim bazı meseleler hakkında maalesef hiç bir hükmü ihtiva etmemektedir. Hava seyrüsefer kanunu tasarısında bu gibi meselelere müteallik kâfi hükümler mevcut olmadığına göre tasarının kanunlaşması halinde bu çeşit boşluklar nasıl doldurulacaktır? Akla gelen ilk hal çaresi bu boşlukları sigorta mukavelesinin umumi şartları vasıtasıyla bertaraf etmektir. Ancak sigortacılığın ve sigorta şirketlerini teftiş ve mürakabesi hakkındaki 1149 sayılı kanuna göre Ticaret Bakanlığı ancak umumi şartları tasdik selâhiyetine sahip olup “şeraiti mezkûre kavanini meriyece memnu ahkâmı muhtevi bulunmadığı takdirde Vekâlet tarafından tasdik edilecektir” (m. 16). Ticaret Bakanlığı sigorta mukavelesinin umumi şartlarını tanzim selâhiyetine sahip bulunmadığından ve yeni tasarı da sigorta şirketlerinin nazarı itibara almağa mecbur olacakları amir hükümleri ihtiva etmediğinden yerdeki üçüncü şahısların menfaatlarını sigorta şirketleri karşısında iyi bir şekilde korumak pek de mümkün olmayacaktır.

Hattâ muhtemel reaksiyonlara sebebiyet vermemek endişesiyle sigorta şirketleri, belki sigorta mukavelelerinde birçok noktalara temas etmek bile istemeyeceklerdir. Tasarının 100 üncü maddesi bu çeşit sigorta işlerini yapacak olan sigorta müesseselerini tayin ve tesbit selâhiyetini Ulaştırma ve Ticaret Bakanlıklarına vermiş olduğu için bu iki Bakanlığın, Sigortacılığın bu bransında iş yapacak sigorta müesseselerine tesir edebileceği ve höylece sigorta mukavelelerinin umumî şartlarını tanzim işine dolayısıyla müdahale edebileceği düşünülebilir. Tabiatıyla bu da bir hal çaresi olmaktan uzaktır. Bundan dolayı dolambaçlı yollara müracaat edilmesine meydan vermektense teşrii veya tanzimi tedbirlerle hukuki durumu açık bir şekilde tesbit etmek ve bu maksatla tasarıya gereken hükümleri koymak kanaatimizce çok daha faydalı olurdu.

Bu bakımdan ya tasarıyı İtalyan Seyrüsefer Kanunu hükümlerinden faydalanmak suretiyle tamamlamak veya İsviçre hukukunda olduğu gibi (15) hava seyrüsefer kanununa ait ilerde çıkartılacak tüzüğe bu hususta

(15) Vollziehungsverordnung zum Luftfahrtgesetz vom 5. Juni 1950 (m. 171-186). (Bak. Sammlung der eidgenössische Gesetze. Bd. 1950, s. 540 vd.)

Almanyada da sigorta ve teminat mecburiyeti 1922 tarihli Hava Seyrüsefer Ka-

mufassal hükümler koymak lâzımdır. Roma Anlaşmasını ve Brüksel protokolünü(16) nazarı itibara almış bulunan ve hattâ onlara nisbetle daha ileri hükümleri ihtiva eden İtalyan Seyrüsefer Kanunu bu boşlukları doldurmakta bize son derece faydalı olabilir. 1942 tarihli İtalyan Seyrüsefer Kanunu yerdeki üçüncü şahıslar lehine akdedilecek mesuliyet sigortasının esaslarını 1010 ilâ 1016 ncı maddelerinde tesbit etmiştir. Sigortacı tarafından hangi riskler deruhte edilmiş, hangi riskler sigorta himayesi dışında kalmıştır; işletenin değişmesi hukukî duruma ne suretle tesir eder; seyahat esnasında sigorta mukavelesinin sona ermesi halinde mukavele ne zamana kadar temdit edilmiş sayılır; mağdur üçüncü şahsın sigortacıya karşı doğrudan doğruya dava hakkı var mıdır; sigortacı hangi hallerde işletene karşı rücu hakkına sahip bulunmaktadır? Bütün bu meseleler adı geçen kanunda açık bir şekilde hükme raptedilmiş bulunmaktadır.

C) YOLCULAR LEHİNE KAZA SİGORTASI :

a). Giriş : Uçakla yolculuk son seneler zarfında dünyanın her tarafında büyük bir artış kaydetmiştir. Teknik terakkiler ve uçuş emniyeti için alınan çok esaslı tedbirler sayesinde uçak bugün kara ve hattâ deniz nakil vasıtalarından daha emin bir nakil vasıtası sayılmaktadır. Buna rağmen kazaların tamamen önü alınmamakta ve bu yüzden bazı yolcular maalesef hayatlarını kaybetmektedirler. Bugün muntazam hatlar işleten bir çok hava nakliyat müesseseleri sigorta şirketleri nezdinde sigorta mukaveleleri akdetmeği bir işletme prensibi telakki etmekte ve bu suretle hem yolcular lehine bir sigorta garantisi tesis ederek müşteri celbetmekte (veya mevcut müşterilerini kaybetmemekte), hem de kendi mesuliyetlerini teminat altına alarak işletmelerini muhtemel risklerden korumaktadırlar. Çok defa yolculardan ayrı bir ücret talep edilmeden yaptırılmakta olan bu sigorta mukaveleleri umumiyetle mesuliyet sigortası veya kolektif kaza sigortası olmak üzere iki tip üzerinden tanzim edilmektedir.

nunu ile vazedilmiş (§ 29), sigorta mukavelesine ait hükümler ise tüzükde yer almıştır (§ 106-111). Bak. Jaeger, Reichszivilgesetze, 9. Auflage, (§79, 79 a).

(16) 1933 tarihli Roma Anlaşmasının 2-11, 14, 16, 17 ve 18 inci maddeleri yerdeki üçüncü şahıslara ika edilecek zararların tazmini meselesine; 12, 13, 14 (b) ve 15 inci maddeleri ise mecburi sigorta ve teminat meselelerine ait bulunmaktadır. Roma Anlaşmasının mecburi sigorta ve teminat hakkındaki hükümleri ise 30 Eylül 1938 tarihli Brüksel Protokolü ile tamamlanmış ve Roma Anlaşmasının mütemmim cüzü sayılan bu protokol ile sigorta şirketinin mağdur üçüncü şahsa karşı hangi defa ve itirazları dermeyan edebileceği tahdidi bir şekilde tesbit edilmiştir. Bu hususta bak. Riese, Luftrecht, Stuttgart, 1949, s. 362 vd. Coquoz, le droit privé international aérien, Paris, 1938, s. 242 vd. Bilsel, age, s. 378-379.

İhtiyarî mahiyetteki bu sigortalardan tabiatıyla bütün uçak yolcularının istifade etmelerine imkân yoktur. Zira hâlâ bir çok memleketlerde yolcular lehine henüz herhangi bir sigorta himayesi tesis etmemiş veya yaptıkları sigorta mukaveleleriyle kazazede yolcuların bütün zararlarını karşılamaya yetecek, kâfi bir sigorta himayesi sağlamamış bulunan hava nakliyat müesseseleri vardır. Bu durum milletlerarası hava nakliyatında uçak yolcuları lehine sigorta mecburiyeti vaz edilmesini istihdaf eden bir cereyanın meydana çıkmasına sebep olmuştur. Ancak bu cereyan oldukça yeni olup sigorta mecburiyetine mütealilik herhangi bir hüküm henüz herhangi bir milletlerarası anlaşmada yer almamış bulunmaktadır.

Uçak yolcuları lehine sigorta mecburiyeti vaz edilmesi meselesi 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Anlaşmasına tekaddüm eden yıllarda bir hayli münakaşa mevzuu olmuş, hattâ "Havacılık Milletlerarası Hukuk Komitesi" - meşhur fransız hukukçusu Prof. Ripert'in hazırladığı bir rapor üzerine - mecburi sigorta esasını vaz eden bir projeyi 24 Mayıs 1925 tarihli oturumunda kabul ve tasvip etmiştir. Ancak bu teklif aynı sene toplanan 7 nci Kongrede red edildiğinden yolcular lehine sigorta mecburiyetini vaz eden bir hükmün Varşova Anlaşmasına ithali mümkün olamamıştır.

Varşova Anlaşmasında bu yolda bir hüküm mevcut olmamasını ilk defa Kaftal adlı bir Leh hukukçusu tenkid etmiş olup bu hukukçunun teklifleri 1930 senesinde La Haye'de toplanan Milletlerarası Hava Seyrüseferi Kongresinde bir temenni olarak kabul edilmiştir (17). Aralarında bazı görüş ayrılıkları bulunmasına rağmen bu sahada ihtisas sahibi olan diğer bazı hukukçular da milletlerarası hava nakliyatında yolcular lehine sigorta mecburiyeti vazedilmesine taraftardır (18). Esasen Varşova Anlaşmasıyla milletlerarası hava nakliyatında kabul edilmiş bulunan hudutlu mesuliyet sistemi yolcu lehine sigorta mecburiyeti vaz'ı meselesini bir hayli kolaylaştırmıştır. Zira yolcular lehine sigorta mecburiyeti vazından doğabilecek başlıca mahzurlar arasında yer alan "sigorta primlerinin aşırı bir hadde yükselmesi ihtimali" bu suretle bertaraf edilmiş bulunmaktadır (19).

Bugün Varşova Anlaşmasını değiştirmek ve tamamlamak maksadıyla Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtının Hukuk Komitesi büyük bir mesai sarfetmektedir. 1946 yılındanberi devam eden bu revizyon hazırlıkları bir hayli ilerlemiş olup Anlaşmaya ithal edilmesi derpiş edilen yeni

(17) Bak, Coquoz, age, s. 76-78, Lemoine, Traité de Droit aérien, Paris, 1947, s. 732.

(18) Bak, Riese, age, s. 493.

(19) Bu hususta ayrıca bak, Lemoine, age, s. 733.

maddeler arasında uçak yolcuları lehine sigorta mecburiyetinin vaz edilmesini istihdaf eden hükümler de mevcut bulunmaktadır (20).

Dahili mevzuata gelince: İç hava nakliyatında yani umumiyetle Varsoya Anlaşması hükümlerine tabi olmayan hava nakliyatında yolcular lehine sigorta mecburiyeti esasını vaz ve kabul etmiş olan devletler henüz oldukça azdır ve son senelerde hava hukukuna ait neşredilmiş olan başlıca eserlerde (21) bu devletlerin tam bir listesini bulmağa da maalesef imkân yoktur. Mevcut kaynaklardan elde edebildiğimiz malûmata göre yolcular lehine sigorta mecburiyeti 1941 de İspanya, 1942 de İtalya ve 1943 te Almanya tarafından kabul edilmiştir. Daha evvel belirttiğimiz gibi memleketimizde uçak yolcuları lehine sigorta mecburiyeti ilk defa 2186 sayılı kanunla 1933 yılında vaz edilmiştir. Görülüyor ki Türk hukuku bu bakımdan bir çok yabancı hukuk sistemlerine tekaddüm etmiş bulunmaktadır. Elimizde uçak yolcuları lehine sigorta mecburiyetini kabul eden devletlerin tam bir listesi mevcut olmadığı için bu sahada ilk adımı hangi devletin atmış olduğunu kati olarak tesbit edememiş bulunuyoruz. Bu ihtirazî kayıt altında dünyada uçak yolcuları lehine sigorta mecburiyetini vaz eden ilk devletin Türkiye olduğunu söyleyebiliriz.

Seyrüsefer kazalarına karşı mecburi sigorta bahsinde çok enteresan bir inkişaf seyri kaydetmiş bulunan İspanya'da mecburi sigorta usulü 13 Ekim 1928 tarihli kararname ile ilk defa demiryolu kazalarına karşı kabul edilmiştir. Yolcu biletlerinden alınan yüzde muayyen prim ile yolcular yol kazalarından mütevellit ölüm ve malûliyet rizikolarına karşı "Mecburî Yolcu Sigortaları Komiserliği" tarafından sigorta edilmekte ve riskin gerçekleşmesi halinde ilgililer ölen kimsenin yaşına ve malûl olan kimsenin malûliyet derecesine göre muayyen bir sigorta tazminatı almağa hak kazanmaktadırlar. Önce demiryolu yolcuları lehine tatbik edilmiş olan bu sigorta usulü 26 Eylül 1941 tarihli kanun ile kara ve hava yolları nakliyatına da teşmil edilmiştir. 8 Mayıs 1942 tarihli kararnameye göre hava yollarında bilet bedeli üzerinden yüzde 4 nisbetinde bir prim alınmaktadır (22).

İtalya'da uçak yolcuları lehine kaza sigortası akdetme mecburiyeti 1942 tarihli Seyrüsefer Kanunu (Codice della Navigazione ile vaz edil-

(20) Riese, age, s. 479; Riese-Lacour: Précis de Droit aérien, Paris - Lausanne, 1951, s. 284.

(21) Riese, Riese - Lacour, Lemoine, Schawcross - Beaumont (Air Law, 2 nd. ed. 1951) gibi. Bilsel'in s. 401 de verdiği izahatın yolcular lehine mecburi sigortaya mı, yoksa yerdekiler lehine mecburi sigortaya mı ait olduğu anlaşılammamaktadır.

(22) Saporta-François: Les assurances aériennes en Espagne, Revue générale de l'Air, 1950, s. 885-889.

miştir (m. 941, 943 f2, 996-1000). "Muntazam havai hat işleten kimse her yolcuyla uçuş hizikolarına karşı 160.000 lirete sigorta ettirmek mecburiyetindedir" (m. 941 f1). Görülüyor ki sigorta ettirme mecburiyeti ancak muntazam havai hat işleten müesseseler için bahis mevzuu olmakta ve ölüm ve malûliyet riskine karşı bir nevi kaza sigortası mahiyetinde olan bu sigortadan ancak bu muntazam havai hatlarda yolculuk yapan kimseler istifade edebilmektedirler.

Alman Seyrüsefer Kanununun asıl metninde - yani 1 Ağustos 1922 tarihli metinde - "tazminat taleplerinin teminat altına alınması için" hava gemisi işleten kimsenin bir mesuliyet sigortası akdetmek veya teminat yaptırmak mecburiyetinden bahsedilmekte ise de § 29, § 29 ve 19 daki umumî ifadelerle rağmen bu hükümden hava gemisi işleten kimselerin, yolcular lehine mesuliyet sigortası akdetmek mecburiyetinde bulunduğu neticesi çıkarılmamış ve mesuliyet sigortası akdetme mükellefiyetinin "hava gemisinde taşınan kimselere şamil olmadığı" hususu meselâ 21 Ağustos 1936 tarihli Tüzüğün (23) 107 nci paragrafında açık bir şekilde tesbit edilmiştir. Almanya'da yolcular lehine sigorta mecburiyeti esas olarak Hava Seyrüsefer Kanununun 26 Ocak 1943 tarihli yeni metni ile vaz edilmiştir (24). Bu yeni metni bulamadığımız için Alman hukukundaki bugünkü durum hakkında başka bir malûmata sahip bulunamamıştır.

15 Haziran 1930 da yürürlüğe girmiş olan 20 Ocak 19449 tarihli yeni İsviçre Hava Seyrüsefer Kanununda yolcular lehine sigorta mecburiyeti esasını vaz eden herhangi bir hüküm mevcut değildir (25). Esasen bu kanun yolcu, bagaj, emtia ve hayvanların nakline ait hükümlerin - Varşova Anlaşması nazarı itibara alınmak suretiyle ve Hava Seyrüsefer Komisyonunun uygun mütalâası üzerine - Federal Meclis tarafından çıkartılacak bir "Hava Nakliye Tüzüğü" nde bulunmasını öngörmektedir (m. 75). Hava Seyrüsefer Kanunu tasarısına ait gerekçede de uçak yolcuları lehine sigorta mecburiyeti vaz edilmesi icap edip etmeyeceği meselesinin Hava Nakliye Tüzüğü yapılırken tetkik edilecek bir mesele olduğu tasrih edilmiştir (26). İsviçre'nin en büyük hava nakliyat şirketi olan Swissair, kendi uçakları tarafından taşınan yolcuları Varşova Anlaşması tarafından tesbit edilmiş olan hudut dahilinde yani 36.000 franga ivazsız olarak si-

(23) Jäeger, age, § 79 a.

(24) Riese, age, s. 492, Riese - Lacour, age, s. 293, not 17.

(25) Prof. Bilselin kitabında İsviçrenin sigorta mecburiyetini kabul etmiş olduğu yazılı ise de (s. 401) bu mecburiyetin yolculara mı, yoksa üçüncü şahıslara mı taa'ülük ettiği tasrih edilmemiş bulunmaktadır.

(26) Botschaft, s. 25, Message, s. 27.

gorta ettirmekte olmasına rağmen, İsviçre'de de mecburi sigorta lehine bir cereyan mevcuttur (27).

b) Hükümet tasarısı :

Daha evvel de belirttiğimiz gibi yolcular lehine mecburi kaza sigortası hakkındaki mer'i hüküm 3424 sayılı kanunun 15 inci maddesinde bulunmaktadır. Yeni tasarının 132 nci maddesiyle bu hüküm kaldırılmakta ve uçak yolcuları lehine mecburi kaza sigortasının müstakbel esasları tasarının 101-103 üncü maddelerinde yer almaktadır.

Yeni tasarıdaki uçak yolcuları lehine mecburi kaza sigortasının başlıca hususiyetleri ve meseleleri şunlardan ibarettir:

1 — Kaza sigortası yaptırmak mecburiyetinde olan şahıslar : Kaza sigortası akdetmek mecburiyetinde olan şahıs "muntazam yolcu seferleri yapmağa mezun kılınan ulaştırıcı" dır. Yani bu sigortadan ancak muntazam yolcu seferleri yapmağa mezun ulaştırıcıların - bu seferlere tahsis edilmiş olan uçaklarıyla nakledilen - müşterileri istifade ederler. Muntazam yolcu seferleri yapmayan şahıs ve müesseseler taşıyacakları kimseler için böyle bir sigorta yaptırmak mecburiyetinde değildirler. Meselâ Türk Hava Kurumu, taksi uçakları işletecek müstakbel müesseseler veya hususi uçak sahipleri uçaklarına b'nen kimseler lehine sigorta yaptırmak mecburiyetine tabii olmayacaklardır. Bundan dolayı bu gibi şahıs ve müesseselerin uçaklarında ivazlı veya ivazsız uçan kimselerin mecburi sigorta hükümlerinden faydalanmaları bahis mevzuu değildir.

2 — Yabancı ulaştırıcılar: "Yurt içi" ve "yurt dışı" muntazam yolcu seferleri yapmağa mezun kılınan bütün ulaştırıcılar sigorta mecburiyetine tabidirler. Bu esas 101 inci maddenin son fıkrası ile de teyid edilmiştir. Varşova Anlaşmasına dahil bulunan devletlerin uçaklarına böyle bir mükellefiyetin tahmil edilebilip edilemeyeceği devletler hukuku bakımından enteresan bir meseledir. Fakat memleketimiz Varşova Anlaşmasını resmen imza ve kabul etmemiş olduğu için Türkiye, Varşova Anlaşmasının derpiş etmemiş olduğu kaza sigortası mecburiyetini milletlerarası uçuşlara teşmil etmek selâhiyetine sahip bulunmaktadır (28).

(27) Oppikofer, Die aktuelle Probleme des Luftrechts. Zeitschrift für schweizerisches Recht 1946, NF. 65, s. 219 a.

(28) İsviçre'de yolcular lehine kaza sigortası mecburiyeti vaz edilse bile, bu sebepten dolayı, Riese bu mecburiyetin adı geçen anlaşmayı kabul etmiş olan memleketlerde kayıtlı yabancı uçaklara teşmil edilemeyeceği kanaatındadır. Zira aksi takdirde Varşova Anlaşmasıyla öngörülmemiş olan bir mecburiyeti İsviçre bu anlaşmaya taraf olan devlet uçaklarına tatbik etmiş ve bu suretle millî hukuk kaideleriyle anlaşmada taraf olan devletlerin vaziyetini ağırlaştırmış olacaktır. Age, s. 493 e bak.

101 inci maddenin ikinci fıkrası, "yabancı hava gemilerine" ait 100 üncü maddenin 4 üncü fıkrasının da kıyasen yolcular lehine kaza sigortası bahsinde uygulanacağını ifade etmiştir. Bu fıkraya göre yabancı hava gemileri hakkında sigorta ve teminat mecburiyeti hususunda a) Önce Türkiye Cumhuriyetinin akdettiği milletlerarası sözleşme ve anlaşma hükümleri uygulanır; b) Milletlerarası sözleşme ve anlaşmalar bu hususta herhangi bir hükmü ihtiva etmiyorsa yabancı hava gemileri de Türk hava gemileri rejimine tabi tutulurlar. Başka bir deyimle milletlerarası sözleşme ve anlaşmalarda istisnai bir hüküm bulunmadıkça yabancı hava gemileri de - sigorta ve teminat mecburiyeti bakımından - doğrudan doğruya hava seyrüsefer kanunu hükümlerine tabi olacaklardır. Chicago Anlaşmasından sonra akdedilen ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı nezdinde tescil edilen iki taraflı anlaşmalarda (29), yanılmıyorsak, bu hususta her hangi bir özel hüküm bulunmamaktadır. Bundan dolayı yabancı ulaştırıcılar da tasarının kanunlaşmasıyla hava seyrüsefer kanunu hükümleri dairesinde uçak yolcuları lehine kaza sigortası akdetmek mecburiyetinde olacak ve bu suretle yolcular lehine kaza sigortası bakımından 3424 sayılı kanunun hükümlerine tabi olmayan yabancı yolcu uçaklarıyla Türk uçakları (halen Devlet Hava Yolları uçakları) arasındaki hukukî müsavatsızlık, daha mükemmel bir sigorta rejimi içinde bertaraf edilmiş olacaktır. Sigorta mecburiyetinin yabancı yolcu uçaklarına teşmili üzerine Türkiye'de çalışan yabancı hava nakliyat şirketleri de yeni esaslar dahilinde sigorta mukaveleleri aktecek veya teminat göstereceklerdir. Ancak memleketimizde çalışan yabancı şirketlerin büyük bir kısmı ihtiyarî olarak sigorta akdetmekte olduklarından bu gibi şirketler sigorta mukavelelerini sadece yeni hükümlere uygun bir hale çevirmekle iktifa edeceklerdir.

3 — Sigortacı : Tasarının 101 inci maddesi yolcu lehine mecburî kaza sigortalarının "Ulaştırma ve Ticaret Bakanlığınca tayin olunacak bir veya birkaç sigorta müessesesinde" yapılacağını tasrih etmektedir. Gerekçe de bu hükmün gayesi ve mahiyeti hakkında herhangi bir izahat mevcut değildir (S. 39). Neden uçak yolcuları lehine mecburî kaza sigortası yapma hakkı kaza branşında çalışma selâhiyetine sahip bütün sigorta müesseselerine tanınmamaktadır? Bu imkânın resmî makamlar tarafından bir veya birkaç sigorta müessesesine verilmek istenmesinin sebepleri nelerdir? Ve nihayet Ulaştırma ve Ticaret Bakanlığınca tesbit edilen bir veya birkaç sigorta müessesesinde değil de başka bir sigorta müessesesinde uçak yolcuları lehine bir kaza sigortası mukavelesi aktebilecek olursa, bu hal

(29) 1 numaralı nota bakınız.

gerek sigorta ve teftiş ve mürakabe hukuku ve gerek sigorta mecburiyetinin ifası bakımından ne gibi neticeler tevhit edecektir?

Uçak yolcuları lehine mecburî kaza sigortasını yapabilecek sigorta müesseselerini tahdit etmekle tasarımı hazırlayanlar bu branşa giren bütün sigorta taleplerini bir veya birkaç sigorta müessesesinde temerküz ettirmek ve bu suretle belki de bu sahada çalışmak isteyen sigorta müesseselerini, vecibelerini her zaman yerine getirebilecek bir vaziyette iktisaden kuvvetli bulundurmamak istemişlerdir. Ancak teftiş ve mürakabe mevzuatının gayesi de bu olduğuna ve aynı ihtimal diğer bütün branşlar için de varit bulunduğuna göre bir branşta çalışacak sigorta müesseselerini ismen tesbit veya tahdit etme usulünün sigortacılığa hakim bulunan esaslarla telif edilemeyeceği kanaatindeyiz. Eğer bu branş, bilhassa mecburi sigortayla ilgisi bulunduğu için normal teftiş ve mürakabe rejiminden daha sıkı bir kontrole veya sadece meselâ teminat miktarlarının artırılmasına ihtiyaç gösteriyor idiyse o zaman bu meseleyi umumî olarak ele almak ve bu branş için özel bir rejim ihdas etmek herhalde çok daha münasip olurdu. Sigortacılık yapma selâhiyetini haiz bulunan şirketlerden hangilerinin bu branşta çalışabileceklerini resmî makamlar değil, iş ve piyasa durumuna göre bizzat alâkalı şirketler tayin etmelidirler. Bu branşta çalışma şartlarının umumî olarak tesbit edilmesi ve bu şartları yerine getirecek her sigorta şirketinin eşit imkân ve şartlarla uçak yolcuları lehine kaza sigortası yapılabilmesi muhakkaktır ki hem sigorta endüstrisi, hem ulaştırıcılar, hem de yolcular lehine olacaktır.

4 — Sigorta mecburiyetinin müeyyidesi: “Sefere çıkan her hava gemisinde” hangi belgelerin bulunması icabettiği tasarının 49 uncu maddesinde gösterilmiştir. Sefere çıkan her hava gemisinde bulunması gereken 8 belgeden biri de “bu kanunla tayin edilen hukukî mesul’yeti karşılamağa yeter bir sigorta poliçesi veya sertifikası yahut teminat belgesi” dir. Esasen ilgili (30) resmî makam sigorta veya teminatların mahiyeti, şumulü ve süresi hakkında özel bir belge vermek veya sefere elverişlilik belgesine bu hususta bir şerh ilâve etmek mecbur yetindedir (m. 104). Bu belge veya şerh sigorta mecburiyetinin ifa edilmiş olduğuna dair bir karine teşkil eder.

Sigorta mecburiyetinin ifa edilip edilmediği hususunu tesbit etmek maksadiyle tasarıda diğer bazı hükümler de mevcuttur. Meselâ “bir hava gemisinin iniş veya kalkışında hava meydan memurları mecburî belgeleri

(30) Belge verecek veya sefere elverişlilik belgesine gereken şerhi ilâve edecek resmî makam 104 üncü maddede gösterilmemiştir.

denetlerler" (m. 50) ; bundan başka 104 üncü madde ile "sigorta veya teminata müteallik belge veya şerhin yetkili makam veya ilgililere, istekleri halinde ve her zaman gösterilmesi mecburiyeti" kabul edilmiştir (f. 1, c. 2). Bu suretle gerek resmi makamlar, gerek ilgili hususi şahıslar sigorta ve teminat mecburiyetinin yerine getirilip getirilmediğini kontrol imkânına sahip bulunacaklardır. Ancak gerek 50 nci maddeye dayanan idarî kontrol, gerek 104 üncü maddeyle tanınmış ve fakat müeyyidesi tesbit edilmemiş bulunan "belge veya şerhi gösterme mecburiyeti" sigorta ve teminat mecburiyetinin ifa edilmesini temin edecek kâfi birer tedbir olmaktan uzaktır. Tasarı sigorta mecburiyetinin ifa edilip edilmediğini tesbite yarıyacak bu idarî ve hususî kontrol yetkileri yanında ulaştırıcıları sigorta mecburiyetini ifaya sevkedecek bazı müeyyideler de derpiş etmiştir. Bu müeyyideler biri hukukî, diğeri ise cezai olmak üzere iki gruba ayrılırlar.

A — Hukukî müeyyideler: a) "Sigorta yapmak veya teminat gösterme mecburiyetine kısmen veya tamamen riayet" etmiyen ulaştırıcı "kast veya kusur" la hareket etmiş sayılır ve kanunun mesuliyeti kaldıran veya daraltan hükümlerinden faydalanamaz (m. 87 den). Mesuliyeti kaldıran veya muayyen bir meblâğla sınırlayan hükümler ulaştırıcı lehine bulunduğundan sigorta ve teminat mecburiyetini tam olarak ifa etmemiş bulunan sigortacı bu hükümlerden istifade etmek imkânını kaybetmektedir. Ancak şunu kabul etmek lâzımdır ki bu hükmün pratik net cesi pek de mühim değildir. Zira bu takdirde ulaştırıcı (işleten) aleyhine ancak Borçlar Kanunu hükümlerine istinaden bir talepte bulunulabilecek, esas itibariyle kusur mesuliyetine dayanan bu hükümler dolayısıyla işleteni (ulaştırıcıyı) mesul etmek ise çok güç olacaktır. Zira kusurun mevcudiyetini tesbit veya ispat edebilmek bilhassa uçak kazalarında oldukça güç bir iştir.

b — Kaza sigortası yaptırmayan ulaştırıcı - sigortacı ne vüsatte mesul olacak idiyse aynı vüsatte - ilgili şahsa karşı şahsen mesul olur. Tasarının 101 inci maddesinde (f. 1, c. 2) ifade edilmek istenen bu prensip de ulaştırıcının hukukî durumunu ağırlaştırmaktadır. Çünkü muteber ve kâfi bir kaza sigorta poliçesi mevcut oldukça ulaştırıcı yolcuya karşı kaide ten mesul değildir. Yolcunun zararı sigortacı tarafından ödenir. Bundan dolayı kanaatimizce "makul bütün tedbirler alınmış olduğu" def'i (m. 84) yolcunun uğradığı zararların tazmini bahsinde sigortacı tarafından dermeyan edilemez. Zira kaza sigortasında sigortacının sigorta meblâğını teediye etmesi için kazanın, ulaştırıcının mesuliyetini mucip bir mahiyet arzetmesi lâzım değildir. Bir kazanın vuku bulmuş olması ve bundan yolcunun sigorta şartlarında yazılı şekilde zarar görmesi kâfidir. Bundan dolayı

yolcunun uğradığı zarar bakımından 84 üncü maddenin (f. 1) ehemmiyet kazandığı hal ancak, dolayısıyla ve muteber ve kâfi bir sigorta poliçesinin ademi mevcudiyeti halinde bahis mevzuu olabilir. M. 101 c. 2 deki bir nevi medenî ceza hükmü mevcut olmasaydı ulaştırıcı zararı önlemek üzere kendisinin veya adamlarının makul bütün tedbirleri almış olduğunu isbat etmek suretiyle mesuliyetten tamamen kurtulabilirdi. İşte M. 101, f. 1, c. 2 bu ihtimali bertaraf etmekte ve tasarının mesuliyet hükümlerine göre ulaştırıcının mesul olmaması icap eden bir halde kaza sigortası yaptırmayan ulaştırıcının, "sigortacı ne vüsatte mesul olacak idiyse" o vüsatte mesul olmasını kabul etmektedir (31).

B — Cezai müeyyide: Tasarının 115-123 üncü maddeleri hangi fiillerin cürüm ve kabahat sayıldığını ve bu suçları işliyenlere verilecek cezaların nelerden ibaret bulunduğunu tesbit etmektedir. 123 üncü maddeye göre 49 uncu maddeye (yani mecburi belgeleri, bu arada sigorta veya teminat belgesini sefer esnasında hava gemisinde bulundurma mecburiyeti-ne) bilerek aykırı hareket edenler 6 aya kadar hafif hapis veya 1000 liraya kadar hafif para cezasıyla cezalandırılırlar. Bu belgeleri hava gemisinde bulundurmamak mecburiyeti hava gemisi komutanına yani yalnız başına ve birinci pilot olarak hava gemisini fiilen idare eden kimseye aittir (M. 61 f 3 ve f 1).

Görülüyor ki tasarının sigorta ve teminat mecburiyetine müteallik medenî müeyyideleri ulaştırıcıya, cezaî müeyyidesi ise hava gemisi komutanına hitap etmektedir. Ancak M. 61 f 3 deki umumî ifadenin, hava gemisi komutanı aleyhine ayrıca bir tazminat davası açmak imkânını verdiği de ileri sürülebilir.

5 -- Ölüm halinde sigorta tazminatı : Muntazam yolcu seferleri yapan ulaştırıcılar yolcuları lehine ya 40.000 liralık bir kaza sigortası yaptırmak veya böyle bir bankadan alınacak teminat mektubunu Ulaştırma altını Ulaştırma ve Ticaret Bakanlığınca tesbit edilecek bir bankaya ya-

(31) M. 101 f 1, c 2 iyi bir şekilde kaleme alınmamıştır: "Yapmadığı takdirde sigorta aktedilmiş olsaydı sigortacı ne vüsatte mesul idiyse ulaştırıcı da kendisinin veya adamlarının hiç bir kusuru olmasa bile yolcuya karşı aynı vüsatte şahsen mesul olur."

Bu hükümdeki "kendisinin veya adamlarının hiç bir kusuru olmasa bile" ifadesi fazladır. Çünkü ulaştırıcının yolculara karşı mesuliyetinde tasarının kusur mesuliyeti prensibini değil, objektif mesuliyet prensibini esas ittihaz etmiştir.

Bundan başka "sigortacı ne vüsatte mesul idiyse" ifadesindeki (mesul) ve (idiyse) kelimeleri arasında bulunması icap eden (olacak) kelimesi de metinde her nasılsa unutulmuştur.

tırmak veya böyle bir bankadan alınacak teminat mektubunu Ulaştırma Bakanlığına tevdi eylemek mecburiyetindedirler. Daha evvel de incelemiş olduğumuz gibi mecburî sigorta meblâğı 2186 sayılı mülga kanunda 10,000 lira, 3424 sayılı kanunda ise 1,000 lira olarak tesbit edilmiştir. Yeni tasarıyla bu miktar 40,000 liraya yükseltilmektedir.

40,000 liralık bir kaza sigortası aktetme mecburiyeti ilk bakışta uçak yolcuları lehine ve yerinde bir hüküm telâkki edilebilir. Ancak gerek bilet bedelleri, gerek türk havacılığı üzerindeki muhtemel in kâslarını nazarı itibara alacak olursak 40,000 liralık mecburî kaza sigortasının hiç te temenniye şayan olmadığı neticesine varabiliriz. Zira Devlet Hava Yolları tarafından 3424 sayılı kanuna göre yaptırılan kaza sigortasında 1,000 liralık meblâğ için Devlet Hava Yolları her yolcu ve uçuş başına 40 kuruş civarında bir prim ödemektedir. İlerde bu primin düşmesi büyük bir ihtimal dahilinde olmakla beraber tasarının kanunlaşmasıyla bir yolcu ve uçuş başına sigorta şirketine ödenecek sigorta primi aşağı yukarı 16 lira civarında olacak demektir. Bilet bedelleri üzerine inikâs etmesi tabii olan 16 liralık sigorta primi, bilhassa orta ve kısa mesafeli seyahatlarda bilet bedelini bir hayli arttıracak, hatta diğer nakil vasıtalarının rekabeti karşısında orta ve kısa mesafeli uçak nakliyatı son derece güç bir vaziyete düşecektir. Bundan başka memleketimizin iktisadî durumu ve uçak yolcularının vasati gelirleri ve servet durumları nazarı itibara alındığı takdirde 40,000 liralık bir sigorta meblâğının nisbet kabul etmiyecek derecede fazla olacağını ve bu suretle sigorta müessesesinin, adeta yolcuların mirasçıları için bir servet iktisabı vasıtası haline geleceğini de düşünmek lâzımdır.

Hülâsa edecek olursak, 40,000 liralık sigorta tazminatını biz gerek türk sivil havacılığı bakımından, gerek sigortanın gayesi ve mahiyeti bakımından pek fazla bulmaktayız. Ancak bugün 3424 sayılı kanunla tesbit edilmiş bulunan 1000 liralık kaza sigortasının da kifayetsiz olduğu aşikârdır. Bundan dolayı kanaatımızca Türkiyede ilk defa yolcuları lehine mecburi kaza sigortasını vazetmiş bulunan 2186 sayılı kanunun kabul etmiş olduğu 10,000 lirayı müstakbel hava seyrüsefer kanunu için de sigorta meblâğı olarak kabul etmek kanaatımızca en yerinde ve en uygun bir hal tarzı olacaktır (32).

(32) Bu takdirde sigorta meblâğı ile azami mesuliyet haddi (40.000) lira arasında bir fark husule gelecektir. İki meblâğ arasındaki fark ulaştırıcı için risk olmakta devam edeceğinden ve dolayısıyla bir nevi découvert olarak kalacağından haksız fiil veya mukavele tazminatının "kazaları önleyici fonksiyonu" da bu suretle muhafaza edilmiş olacaktır. Ancak ulaştırıcı aradaki fark için bir mesuliyet sigortası aktedebileceğinden bu neticeyi bertaraf etmek imkân dahiindedir. Böyle bir hale mani olmak istendiği takdirde tasarıya açık bir "menedici" hükmün ilâve edilmesi gerekir.

6 — **Vüsati (sigorta edilen riskler)** : Tasarının “vüsati” matlabını taşıyan 102 inci maddesi sigortacının tediye edeceği tazminatın vüsatini değil, sigortacı tarafından deruhte edilen riskin neden ibaret bulunduğunu tayin etmektedir. Esasen bu maddenin kaleme alınışında nümune ittihaz edildiğini tahmin ettiğimiz İtalyan Seyrüsefer Kanununun 997 inci madde sinde de “vüsati” kelimesi değil, “risk” kelimesi matlap olarak kullanılmış bulunmaktadır.

“Sigortacı, yolcunun ulaştırma münasebetiyle vukua gelen kazadan dolayı ölmesi, yaralanması veya cismani yahut ruhi bir arızaya uğraması halinde yolcuya veya mirasçılara sözleşme şartları dahilinde sigorta tazminatı ödemekle mükelleftir. Ticaret Kanununun 1004 üncü maddesinin 3 üncü bendile 1005 inci maddesi hükümleri burada uygulanır”.

Tasarının metnini aynen yukarıya aldığımız 102 nci maddesine göre sigorta şirketleri tarafından deruhte edilecek riskler şunlardan ibarettir. Sigortacı ulaştırma münasebetile (33) vukua gelen kazanın sebep olduğu:

- 1 — Ölüm,
- 2 — Yaralanma,
- 3 — Cismani veya ruhi bir arızaya uğrama,
- 4 — Geçici olarak işten alıkonma (T. K. 1004 No. 3.)

halinde yolcuya veya mirasçılara sigorta tazminatı ödeyecek ve

5 — Tedavi ücret (ve masraflarını) da (TK. m. 1005) tediye edecektir.

Maddenin bu şekilde kaleme alınması ilerde sigortaların ve bilhassa kaza sigortalarının en nazik meselesi olan bu risk bahsinde bir çok ihtilâfların ortaya çıkmasına sebep olacaktır kanaatindeyiz. Meselâ “Cismani veya ruhî arıza” tabiri uçak yolcularını sigorta etmek isteyen sigorta şirketlerini herhalde bir hayli düşündürecektir. Bundan başka maddede Ticaret Kanununun 1004 üncü maddesinin yalnız 3 No. lu bendinin zikredilmiş olması da bazı tereddüt ve ihtilâflara yol açacaktır (Meselâ ölümün kaza tarihinden itibaren bir sene içinde vukua gelmesi halinde TK. 1004 No. 1'e dayanarak sigorta tazminatı talep edilebilir edilemeyeceği gibi).

(33) “Yolcunun kalkış hava meydanına ulaşmak veya hava gemisine binmek üzere ulaştırıcının yahut acentesinin emrinde bulunan bir kara, deniz veya iç sular vasıtasına bindiği andan hava gemisinin varış hava meydanına veya yolculuğun niha-yet bulunduğu diğer bir yere inişinden sonra mezkûr vasıtalarla varma yerine vasil olduğu ana kadar geçen süre içindeki kaza ulaştırma münasebetiyle vuku bulmuş sayılır” (m. 102 f 2). Bu hüküm İtalyan Seyrüsefer Kanununun 997 nci maddesinden aynen alınmıştır (f 2). (Ayrıca m. 81 f. 21, e de bak.)

Risklerin tadat tarzı da üzerinde durulacak ayrı bir mevzudur. Zira kaza sigortalarında normal olarak üç ihtimal bahis mevzuu olabilir :

- 1 — Ölüm,
- 2 — Malûliyet. — —
- 3 — Malûliyeti mucip olmayan yaralanma.

İlk iki halde sigortacı sözleşmeyle tayin edilmiş olan ölüm ve malûliyet tazminatlarını öder. Üçüncü halde ise sigortacı geçici olarak işten alıkonma tazminatını ve aksine sözleşmede hüküm bulunmadığı takdirde tedavi ücret (ve masraflarını) talebe hak kazanır. Tasarının 102 nci maddesinde bu klâsik tasnif nazarı itibara alınmamış ve kanaatimizce son iki hal birbirine karıştırılmıştır.

Sigorta tazminatının tesbitinde şüphesiz sigorta sözleşmesinin hükümleri birinci derecede mühim bir rol oynayacaktır. Daha açık bir ifadeyle uçak yolcuları lehine mecburi kaza sigortasının muvaffakiyeti ve akibeti doğrudan doğruya sigorta sözleşmelerindeki umumi şartların, bilhassa sigorta tazminat miktarlarının tesbitine bağlıdır. (Kısmî veya tam malûliyet halinde yolcuya irat veya kapital olarak hangi şartlar altında ve ne miktar tazminat verileceği, işten geçici olarak alıkonma halinde gündelik tazminatın ne miktar olacağı ve kaç gün devam edeceği, tedavi ücret ve masraflarının hangi şartlar altında ve ne miktarda sigortacı tarafından ödeneceği gibi.)

102 nci maddeye mehz teşkil eden İtalyan Seyrüsefer Kanununun 997 nci maddesinde kaza sigortası riski etraflı ve esaslı bir şekilde tesbit edildiği için bu memlekette mecburi kaza sigortasına ait sözleşmelerin hususî bir rejime tabi tutulması icap etmiyebilir. Bizde ise sigorta sözleşmelerindeki umumî şartların kontrolüne müteallik hükmün, yani "sigorta şirketlerinin teftiş ve mürakabesi" hakkındaki 1149 sayılı kanunun 16 nci maddesi, mecburi kaza sigortası müessesesinin iyi işlenmesini temin bakımından kanaatimizce gayri kâfidir. Zira bu maddeye göre şirketler "sigorta şeraiti umumiyesini ve bunun üzerine yapacakları tadilatı ticaret vekâletine bildirmeğe mecburdurlar." Bu hükmün müeyyidesi 3392 sayılı kanunun 10 uncu maddesinde yazılıdır. Teftiş ve mürakabe kanunundaki hükümlerin ihlalini ağır para cezasıyla tecziye eden bu madde sigortalıların korunması bahsinde tatmin edici bir garanti sayılamaz. Ekonomi Bakanlığına bildirilecek umumi şartların muteberiyeti Bakanlığın tasvibine vabeste değildir. Zira "hükümetçe kabul ve tasdik edilmemiş şerait hakkında ahkâmı umumiye tatbik olunur." İhtiyarî sigortalar için makul görülebilecek olan bu sistem mecburi sigortalar bakımından kifayetsizdir. 102 nci maddenin kaleme alınış tarzı dolayısıyla bilhassa ehemmiyet

kazanmış bulunan uçak yolcuları lehine kaza sigortası umumî şartlarının mecburî tasdik usulüne tabi tutulması, sigortalıların korunması ve mecburi sigorta ile elde edilmek istenen sosyal gayenin temini bakımından bir zarurettir. İlerde kabul edilecek diğer mecburi sigortalara iyi bir emsal ve başlangıç teşkil edecek böyle bir kontrol sisteminin tasarıda yer alması, doldurulması gereken mühim bir boşluk sayılmalıdır kanaatindeyiz.

7 — Rücu hakkı : Kaza sigortaları şahıs sigortaları gurubuna dahil bir sigorta nevidir. Şahıs sigortalıların başlıca husus yetlerinden birini bu sigortalıların tazmini bir karakter taşımaları teşkil eder. Şahıs sigortalıların da sigortacı, zararın miktarı nazari itibara alınmaksızın sigortalıya muayyen bir meblâğın tediyesini taahhüt eder. Bu itibarla mal sigortalıdaki aşkın sigorta yaşgını vey muzaaf sigorta ile ilgili hükümleri ve halefiyet esasını şahıs sigortalılarında tatbik etmek bahis mevzuu olamaz.

Halefiyet esasının şahıs sigortalılarında cari olamayacağını, yani mağdurun halefi olarak sigortalının fail aleyhine rücu hakkına sahip bulunamayacağı hususunu "Sigorta Mukavelesi hakkındaki" 1908 tarihli İsviçre Kanununun 96 ve aynı adı taşıyan 13 Temmuz 1930 tarihli Fransız Kanununun 55 inci maddesi açık bir şekilde derpiş etmiştir. Türk hukukunda ise hukukî durum kanaatimizce bu kadar sarih değildir.

Zira Ticaret Kanununun mal sigortasına ait hükümlerinde (m. 934 - 975) sigortalının tediye ettiği miktar nisbetinde sigorta ettiren kimse yerine kaim olacağına dair bir hüküm mevcut olduğu halde (m. 965) Ticaret Kanunumuzda şahıs sigortaları hakkında böyle bir hüküm mevcut bulunmamaktadır. Filhakika Ticaret Kanununda şahıs sigortalılarına ait müşterek hükümleri tesbit eden ayrı bir fasıl maalesef mevcut değildir. Bununla beraber kaza sigortasına ait 1006 ncı madde hükmü ile Ticaret Kanunumuzda da bu esasın benimsendiği umumiyetle kabul edilmektedir.

M. 1006: "Üçüncü şahsın hatası neticesinde vukua gelen kazalardan dolayı sigorta ettirenin sigortacılarından tazminat alması, sigorta ettirenin üçüncü şahsa hakkı müracaatını iskat etmez. Üçüncü şahıs kazazade sigorta ettirenin sigortası nazari itibara alınmaksızın, bilcümle zarar ve ziyanı tazmin ile mükellef tutulur".

Yani mağdur sigortalı, sigorta şirketinden sigorta tazminatını talep edebileceği gibi mesul üçüncü şahıstan da ayrıca tazminat talep etmek selâhiyetini haiz bulunmaktadır. Görülüyor ki bu madde kaza sigortalılarında sigortalının üçüncü şahsa rücu hakkı mevcut olmadığı hususunda açık bir hüküm ihtiva etmemektedir. Maddenin halefiyet ve rücu hakkıyla alakası

ancak dolayısıyledir. Sigortalı hem sigorta şirketinden, hem de üçüncü şahıstan tazminat talep etmek yani bu iki tazminatı cem etmek hakkına sahip bulunduğuna göre sigortacının artık üçüncü şahsa rücu etmesi ve halefiyet iddia etmesi bahis mevzuu olamaz. Zira aksi halde üçüncü şahıs iki defa tediye bulunmak mecburiyetinde kalmış olacaktır.

1006 ncı maddenin tesir sahası ne olursa olsun, sigorta hukukunda şu iki meselenin birbirinden ayrı mütalâa edilmesi icap eder:

1 — Kaza (şahıs) sigortalarında sigortacının mesul üçüncü şahsa karşı rücu hakkı mevcut olmadığı yolundaki kaide sigorta mukavelesine dercedilecek bir hükümlerle bertaraf edilebilir mi?

2 — Sigortacıya rücu hakkı tanınmadan sigortalının tazminat taleplerini cem hakkından vazgeçmesi caiz midir? Başka bir deyimle sigorta tazminatından faydalanabilmek için mesul üçüncü şahıslar hakkındaki tazminat talebinden vazgeçilmesi şartı (veya sigorta tazminatının bu tazminata mahsup edilmesi kaydı) muteber midir?

Fransız sigortalar kanununda şahıs sigortalarında sigortacının rücu hakkına sahip olamayacağı prensibini ifade eden 55 inci madde gayet açık ve âmir mahiyette olduğu için bu memlekette ilk suale verilen cevap menfidir (34).

İsviçre sigortalar kanununun 96 ncı maddesindeki halefiyet yasağı ise Federal Mahkeme tarafından daha yumuşak bir şekilde tatbik edilmekte ve risk gerçekleştikten sonra sigortacıya rücu hakkının tanınabileceği kabul edilmektedir. Filhakika Federal Mahkeme Birinci Hukuk Dairesinin (35) 20 Nisan 1937 tarihli kararına göre 96 ncı maddenin gayesi sigortalının fail aleyhindeki talep hakkını iptidaen ve sigorta şartları dolayısıyla sigortacıya devir ve temlik etmesine mani olmaktan ibarettir. Talep hakkı bir defa doğduktan sonra tazminat talep etmeğe selâhiyetli bulunan kimsenin tasarruf selâhiyetini tahdit etmek bahis mevzuu olamaz ve tazminat talep hakkı - hattâ ivazsız olarak - sigortacıya temlik edilebilir (36).

(34) Meselâ bak. Piccard/Besson: *Traité général des assurances terrestres*. C. 4, s. 16-17 ve not 1. Sumien (Pau): *Traité théorique et pratique des assurances terrestres*. 6 éd. 1948, s. 111 vd.

(35) Federal Mahkeme ve Birinci Hukuk Dairesi hakkında bilgi edinmek için "İsviçre Federal Mahkemesi ve Federal Kaza Merci'leri" adlı monografimize bak. (Ankara, 1950, bilh., s. 41, 109 vd.)

(36) BGE. 63 II, s. 156-157. (Bir hayli girift meselelere temas eden ve oldukça karışık bulunan bu kararda BK. nun 58 ve 51 inci maddelerinin de tatbiki bahis mevzuu olmuştur. Hadise Züriç Şehri tarafından işletilen bir mezbahada çıkan ve üç kasap müstahdeminin yaralanmasıyla neticelenen bir kaza ile ilgilidir. Kasap dükkâ-

İkinci suali ise fransız ve isviçre içtihatları müsbet bir şekilde cevaplandırmaktadır (37).

Türk hukukuna gelince: şahıs (veya kaza) sigortalarında sigortacının üçüncü şahsa rücu selâhiyetine sahip olamayacağını tesbit eden açık bir hüküm mevcut olmadığı için ilk meselenin nasıl bir hal tarzına bağlanması icap ettiği hukuk tekniği bakımından hakikaten üzerinde durulacak bir husustur (38). İkinci meseleyi ise türk hukuku bakımından şu şekilde ifade etmek mümkündür: 1006 ncı madde amir bir hüküm müdür? Yani bu maddeye aykırı olarak yapılan bir muamele batıl mıdır? Yanılmıyorsak kazai içtihatlarımız henüz bu meseleyle meşgul olmamıştır. Ticaret Kanunumuzun sigortaya müteallik hükümlerini çok mükemmel bir şekilde işlemiş ve tahlil etmiş bulunan **Dr. Reşat Atabek** 1006 ncı maddeye aykırı muamelelerin umumiyetle muteber olmayacağı mütalâasında (39).

Uçak yolcuları lehine mecburi kaza sigortalarında bu iki suale nasıl bir cevap verilmiştir? Her şeyden evvel şu hususu belirtmek lâzımdır ki, mecburi kaza sigortalarında bu iki mesele bilhassa büyük bir ehemmiyet arzeder. Çünkü kaza sigortasındaki tazminatları cem prensibini mecburi

nını işleten patronun sigortacısı yaralanan müstahdemlere sigorta tazminatını ödemiş ve buna mukabil parayı alan müstahdem de haksız fiilden mütevellit tazminat alacağını sigorta müessesesine temlik etmiştir. Bunun üzerine sigorta müessesesi, temlik mukavelesiyle elde ettiği hakka istinaden BK. 58 e dayanarak mezbahada kazaya sebep olan tesisatın fena yapılmasından ve bu tesisatın bakımsızlığından dolayı Zürich Şehri aleyhine tazminat davası açmıştır.)

Bu mevzuda ayrıca bak. Röelli/Jäeger: Kommentar. C. III, s. 464 vd. 96 ncı maddeye ait izahatın 9 ve 10 numaralı kısmı. Guhl, Das Schweizerische Obligationenrecht. 3. Auf. Zürich, 1944, s. 758.

(37) Piccard/Besson: age, C. 4, s. 17, not 2, s. 19, not 2. (Toulouse, 23 Şubat 1940 tarihli karar: Revue gén. des Ass. ter. 1940, s. 486.)

BGE. 65. II s. 250 vd. bilh. s. 261-263. (Otobüs işleten bir firma yolcuları lehine akdettiği bir kollektif kaza sigortasında, sigorta şirketi tarafından kazazede yolcuya ödenecek olan sigorta tazminatının mesuliyet tazminatına mahsup edilmesini şart edebilir. Böyle bir şart sigorta mukavelesi hakkındaki kanunun 96 ncı maddesine aykırı değildir.) Ayrıca bak. Guhl, age, s. 757-758. Dürr (Dr. K.) Das Versicherungsvertrag gesetz. Bern, 1946, s. 315-316.

(38) Zira Ticaret Kanununun - kaza sigortalarında halefiyetin veya rücu hakkının mevcut olduğuna esas ve mesnet teşkil eden - 1006 ncı maddesi hükmünün bertaraf edildiği bazı hallerde de halefiyet ve rücu hakkı meseleleri ortaya çıkabilir. Mesnedin ortadan kalkmış olacağı böyle bir kaza sigortasında artık rücu hakkı veya halefiyet yasağı vardır denebilecek midir? Mesele sigortalının mesul üçüncü şahıstan tazminat talep edemeyeceği yolundaki taahhüdü muteber addedildiğine göre bu hallerde - hiç olmazsa nazari olarak - sigortacının mesul üçüncü şahsa rücu ihtimali bahis mevzuu olabilir.

(39) Sigorta Hukuku, 1950, s. 440.

kaza sigortasında da kabul edecek olursak mecburi sigorta müessesesi iktisadi bakımdan kazazede sigortalı veya mirasçıları lehine bir nevi zenginleşme vasıtası olacaktır. Mecburi sigortanın böyle bir netice tevhit etmesini ise bu sigortanın mahiyet ve gayesiyle telif etmek mümkün değildir. Fakat aksi hal tarzı kabul edildiği takdirde de başka bir mahzur ortaya çıkacaktır: kazazede yolcu veya mirasçısı yalnız sigorta teminatını almak selâhiyetine sahip olur ve ulaştırıcıdan ayrıca tazminat talep edemez

se mecburi (ve hatta ihtiyarî) kaza sigortalarında yolcunun ödemek zorunda bulunduğu primlerle netice itibariyle ve aynı zamanda ulaştırıcının mesuliyeti de sigorta edilmiş olacaktır.

Hava Seyrüsefer Kanunu Tasarısında bu iki mahzur bertaraf edilmeye çalışılmış ve Ticaret Kanunumuzdan ayrılan ortalama bir hal tarzı kabul edilmiştir :

M. 103 f'1. : "Zarar ulaştırıcının veya vazifelerini ifa sırasında adamlarının kastından yağıt ağır kusurundan (40) ileri geldiği takdirde sigortacı tazminat bedelini ödedikten sonra hukuken sigorta edilen kimse veya mirasçısı yerine geçer. Sigorta edilen kimsenin kaza vukuundan dolayı diğer kimselere karşı dava hakkı varsa bu hak tazmin edildiği bedel nisbetinde sigortacıya intikal eder.

Bu hükümlerle uçak yolcuları lehine mecburî kaza sigortasında halefiyet (rücu hakkı) ve tazminatların cemi meselesi birbirinden tamamen farklı iki statüye tabi tutulmuş bulunmaktadır :

1 — a) Kazaya ulaştırıcı veya adamlarının ağır kusur veya kastı sebep olmuşsa sigortacı bu halde tediye ettiği sigorta tazminatı nisbetinde sigortalı yerine kaim olur ve mesul üçüncü şahıs (ulaştırıcı veya adamları) aleyhine rücu hakkına sahip olur. Hususi kaza sigortalarında umumen kabul edilmiş olan halefiyet yasağını bertaraf eden bu özel ve istisnai hükümlerle uçak yolcuları lehine kaza sigortasında Ticaret Kanununun 1006 ncı maddesi de dolayısıyla ve zımnem bertaraf edilmiş bulunmaktadır. Zira sigortacı "hukuken sigorta edilen kimse veya mirasçısı yerine"

(40) "Ağır" kelimesi elimizdeki resmi tasarı metninde mevcut değildir. Gerekcede de yalnız "kast yahut kusur" ibaresi geçmekte (s. 40), ağır kusur tabirine rastlanmamaktadır. Buna rağmen biz burada "ağır kusur" teriminin kullanılmasını icap ettiği ve ortada sadece bir unutmaya bahis mevzuu olduğu kanaatindeyiz. Zira aksi halde metinde sadece kusur kelimesine yer vermek ve kats kelimesini hiç kullanmamak icap ederdi. (Ma'ûm olduğu veçhile kusur kast halini de ihtiva eden bir üst-mefhumdur). Esasen İtalyan Seyrüsefer Kanununun - tasarının bu hükmüne tekabül eden - 1000 inci maddesinde de "dolo o colpa grave" kelimeleri kullanılmış bulunmaktadır.

geçtikten sonra artık sigorta edilen kimsenin (sigortalının) veya mirasçılarının tazminat talep edebilme imkânı kendiliğinden ortadan kalkmış olur.

b) Kazaya ulaştırıcı veya adamlarından başka bir kimse sebep olmuşsa sigortacı yine ödediği sigorta tazminatı nisbetinde üçüncü şahsa rücu hakkına sahiptir. (M. 103 f 1 c 2 den). Bu hükümle de tasarı hususi kaza sigortalarında umumen kabul edilmiş olan halefiyet yasağı prensibinden ve bu prensibin neticesi olan tazminat haklarının içtimaı esasından ayrılmış bulunmaktadır.

2 — Kazaya ulaştırıcı veya adamlarının - ağır kusur ve kasit sayılmıyacak - hafif bir kusuru sebep olmuş ise: bu takdirde tasarının 103 üncü maddesindeki istisnai hüküm tatbik edilmez. Bundan dolayı bu gibi hallerde kaza sigortaları hakkındaki umumi hükümlere müracaat etmek icap edecektir. Yani :

a) Halefiyet memnuiyeti dolayısıyla bu gibi hallerde sigortacı ulaştırıcıya rücu edemez.

b) Fakat kazazede yolcunun, 1006 ncı maddeye dayanarak, sigortacıdan aldığı tazminattan başka nakil mukavelesi veya haksız fiile dayanarak ulaştırıcıdan da tazminat talep etmesi ihtimal dahilindedir (41). Bu ihtimali bertaraf etmek üzere sigorta mukavelelerine konulacak hususî bir hükmü, yukarıda zikrettiğimiz Fransız ve İsviçre içtihatlarına uygun olarak, muteber addetmek icap eder. Esasen böyle bir netice - bilhassa mecburi - sigortaların bir zenginleşme vasıtası olamayacağı prensibine de uygun bulunmaktadır. Bu gibi hallerde kaza sigortası mesul üçüncü şahıs lehine bir nevi mesuliyet sigortası fonksiyonunu da ifa etmiş olur.

Halefiyet (rücu hakkı) ve tazminat haklarının içtimaı bakımından kaza (veya şahıs) sigortalarının umumi esaslarına aykırı olarak mecburi kaza sigortalarında kanunî, ihtiyarî kaza sigortalarında ise akdî hükümlerle ihdas edilen bu özel duruma sosyal sigortalarda da (42) rastlamakta-

(41) Bu takdirde ulaştırıcının şahsi mesuliyeti azami had olan 40.000 lira ile sigortacı tarafından yolcuya ödenen tazminat bedeli arasındaki farkı geçemez (m. 103, f 3, son cümle).

(42) Meselâ iş kazalarıyla meslek hastalıkları ve analık sigortaları hakkındaki 4772 sayılı kanunun - 5564 sayılı kanunla muaddel - 37. nci maddesine bak.

İşçi Sigortaları Kurumunun rücu hakkı bu maddede maalesef vazih bir şekilde ifade edilememiştir. Zira 1. fıkra İşçi Sigortaları Kurumunun kazaya kusuriyle sebebiyet veren işveren veya vekiline hangi hallerde rücu edebileceğini açıkça tesbit ettiği halde ikinci fıkra kazaya istihdam edilen bir şahsın sebebiyet vermesi halinde işveren veya vekili aleyhine BK. 55 e dayanarak İşçi Sigortaları Kurumu veya sigortalı veya hak sahibi olan kimselerin tazminat dava edebileceğini bildirmektedir. Bu hüküm kazazede işçinin - sigortalının sigorta tazminatını aldıktan sonra - işveren aleyhine tazminat talep edebileceğini tecviz eder görünmektedir ki 1. fıkrada ka-

yız. Bu hal 1 — mecburi kaza sigortalarında ve hatta bu istisnai durumu kabul eden ihtiyarî kaza sigortalarında, sosyal kaza sigortalarıyla müste-rek “sosyal” unsurlar bulunduğunu, 2 — Sosyal kaza sigortalarının da - mecburi kaza sigortalarında veya bu özel durumu benimseyen ihtiyarî kaza sigortalarında olduğu gibi - “tazmini” bir karakter taşıdığını ve bu itibarla tazminat ve mal sigortaları prensiplerine temayül ettiğini göster-mektedir.

Böylece hava sigorta hukukunu çok aşan, fakat sigorta ilmi bakımın-dan son derece mühim bulunan bir problemle karşılaşmış bulunuyoruz: tazminat sigortalarıyla mecburi sigortalar ve sosyal sigortalar arasındaki münasebet neden ibarettir? Nazarî olduğu kadar tatbiki bakımından da büyük bir ehemmiyet taşıyan bu mesele bu etüdümüzün mevzuunu aş-makta ve müstakil bir monografiye konu teşkil edecek bir mahiyet ve vü-sat arz etmektedir.

bul edilmiş olan hal tarzıyla bu fıkra hükmünü telif etmek mümkün değildir.

3. fıkradaki “kazaya veya meslek hastalığına sebep olan üçüncü şahıslar da... kast ve kusurlarından sorumludur’lar” hükmü de gayri vazihtir. Çünkü herhalde bu hüküm i’le BK. 41 ve müteakip maddelerdeki esas tekrar edilmek istenmemiştir ve esasen buna lüzum da yoktur. Bu fıkra ile de İşçi Sigortaları Kurumunun kusurlu üçüncü şahıslara rücu edebileceği ifade edilmek istenmiş olduğu kanaatindeyiz. Fakat fıkranın yazılış tarzı maalesef bu fikri ifade etmekten pek uzaktır.