

**İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ PROGRAMLAR ENSTİTÜSÜ
HUKUK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

HAVA ARACI KİRA SÖZLEŞMELERİ: DRY LEASE VE WET LEASE

**Mertcan BENLİ
117613003**


Prof. Dr. Mehmet Murat İNCEOĞLU


**İSTANBUL
2020**

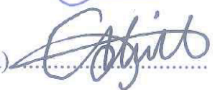
Hava Aracı Kira Sözleşmeleri: Dry Lease ve Wet Lease
Aircraft Leasing Contracts: Dry Lease and Wet Lease

Mertcan BENLİ

117613003

Tez Danışmanı : **Prof. Dr. Mehmet Murat İNCEOĞLU** (İmza) 
İstanbul Bilgi Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Dr. Öğr. Üyesi Cüneyt SÜZEL** (İmza) 
İstanbul Bilgi Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Mustafa Cahit GÜNEL (İmza) 
İstanbul Üniversitesi

Tezin Onaylandığı Tarih : 02.01.2020

Toplam Sayfa Sayısı : 204

Anahtar Kelimeler (Türkçe)

- 1) Hava Aracı Kira Sözleşmeleri
- 2) Dry Lease
- 3) Wet Lease
- 4) Uçak Kiralama
- 5) Helikopter Kiralama

Anahtar Kelimeler (İngilizce)

- 1) Aircraft Leasing Contracts
- 2) Dry Lease
- 3) Wet Lease
- 4) Airplane Leasing
- 5) Helicopter Leasing

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	iii
KISALTMALAR.....	xii
ABSTRACT	xv
ÖZET.....	xvi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVA ARACI

1.1. HAVA ARACININ TANIMI	3
1.1.1. Genel Olarak Hava Aracı.....	3
1.1.2. Türk Hukuku'nda Hava Aracı	7
1.1.2.1. Türk Sivil Havacılık Kanunu Uyarınca Hava Aracı	7
1.1.2.2. Diğer Sivil Havacılık Mevzuatı Uyarınca Hava Aracı.....	8
1.2. HAVA ARAÇLARININ SINIFLANDIRILMASI.....	9
1.2.1. Devlet Hava Araçları	10
1.2.2. Sivil Hava Araçları.....	12
1.2.2.1. Türk Sivil Hava Araçları.....	13
1.2.2.2. Yabancı Sivil Hava Araçları	14
1.3. HAVA ARACININ HUKUKİ NİTELİĞİ	14
1.4. HAVA ARACININ TABİİYETİ	15
1.4.1. Genel Olarak Tabiiyet	15
1.4.2. Kira Sözleşmelerine Konu Olmaları Halinde.....	17

1.4.2.1. Dry Lease ve Wet Lease Bakımından.....	18
1.4.2.2. Finansal Kiralama Sözleşmeleri Bakımından	19
1.4.3. Tabiiyetin Devlet ve Taraflara Etkileri.....	20
1.5. HAVA ARACININ KAPSAMI.....	21
1.5.1. Bütünleyici Parça	21
1.5.2. Eklenti	23
1.5.3. Hava Aracı Motorlarına İlişkin Özel Durum.....	24
1.5.3.1. Finansal Kiralama Sözleşmelerine Konu Olmaları Halinde.....	24
1.5.3.2. Adi Kira Sözleşmelerine Konu Olmaları Halinde.....	26

İKİNCİ BÖLÜM

HAVA ARACI KİRA SÖZLEŞMELERİ

2.1. TÜRK BORÇLAR KANUNU KAPSAMINDAKİ KİRA SÖZLEŞMELERİ	28
2.1.1. Konut ve Çatılı İşyeri Kiraları.....	30
2.1.2. Ürün Kirası.....	30
2.1.3. Adi Kira.....	35
2.2. TÜRK TİCARET KANUNU KAPSAMINDAKİ KİRA VE CARTER SÖZLEŞMELERİ	36
2.3. FİNANSAL KİRALAMA, FAKTORİNG VE FİNANSMAN ŞİRKETLERİ KANUNU KAPSAMINDAKİ FİNANSAL KİRA SÖZLEŞMELERİ	42
2.3.1. Genel Olarak Finansal Kiralama Sözleşmeleri.....	42

2.3.2. Hava Aracı Kira Sözleşmelerinin Finansal Kiralama Kapsamında Değerlendirilmesi	43
2.3.3. Hava Aracı Kira Sözleşmelerinin Faaliyet Kiralaması Kapsamında Değerlendirilmesi	46
2.4. TÜRK SİVİL HAVACILIK MEVZUATI UYARINCA DÜZENLENEN KİRA SÖZLEŞMELERİ.....	47
2.4.1. Dry Lease	49
2.4.1.1. Dry Lease'in Genel Nitelik ve Özellikleri	49
2.4.1.2. Dry Lease Bakımından Uygulanacak Hükümler	50
2.4.1.3. Dry Lease'in Unsurları.....	52
2.4.1.4. İki Yerli İşletme Arasındaki Dry Lease Sözleşmeleri.....	53
2.4.2. Wet Lease.....	54
2.4.2.1. Wet Lease'in Genel Nitelik ve Özellikleri.....	54
2.4.2.2. Wet Lease Bakımından Uygulanacak Hükümler.....	58
2.4.2.3. Wet Lease'in Unsurları.....	59
2.4.3. Kısa Süreli Wet Lease.....	61
2.4.3.1. Kısa Süreli Wet Lease'in Genel Nitelik ve Özellikleri.....	61
2.4.3.2. Kısa Süreli Wet Lease Bakımından Uygulanacak Hükümler.....	61
2.4.3.3. Kısa Süreli Wet Lease'in Unsurları.....	62
2.4.4. Damp Lease.....	62
2.4.4.1. Damp Lease'in Genel Nitelik ve Özellikleri.....	63
2.4.4.2. Damp Lease'in Uluslararası Kapsamda Düzenlemesi.....	64
2.4.4.3. Damp Lease'in Ulusal Kapsamda Düzenlemesi.....	66
2.4.5. Eğitim ve Kontrol Amaçlı Kira Sözleşmeleri	66
2.4.6. Özel Amaçlı Kira Sözleşmeleri	67

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
DRY LEASE VE WET LEASE

3.1. SÖZLEŞMENİN UNSURLARI.....	68
3.1.1. Hava Aracı	68
3.1.1.1. Sivil Havacılık Mevzuatı Uyarınca Belirlenmiş Niteliklerin Karşılanması.....	69
3.1.1.1.1. Gürültü Düzeyi.....	69
3.1.1.1.2. Yaşı	70
3.1.1.1.3. Uçuşa Elverişlilik Belgesi.....	71
3.1.1.1.4. Diğer Nitelik ve Şartlar.....	72
3.1.1.2. Devlet Hava Aracı Olarak Kullanılması.....	74
3.1.1.2.1. Genel Olarak.....	74
3.1.1.2.2. Orman Yangınları ile Mücadele Amacıyla	75
3.1.2. Sözleşmenin Tarafları.....	76
3.1.2.1. Yerli İşletme.....	77
3.1.2.2. Yabancı İşletme	78
3.1.3. Kullanımın Kiracıya Bırakılması	79
3.1.4. Kira Bedeli	79
3.1.4.1. Kira Bedelinin Hesaplanması.....	80
3.1.4.2. Kira Bedelinin Ödenmesi	80
3.1.5. Kira Süresi	81
3.1.5.1. Kısa Süreli Wet Lease Bakımından.....	82
3.1.5.2. Wet Lease Bakımından.....	83
3.1.5.3. Dry Lease Bakımından	84
3.1.5.4. Finansal Kiralama ve Faaliyet Kiralaması Bakımından.....	85
3.2. SÖZLEŞMENİN GEÇERLİLİK ŞARTLARI.....	87
3.2.1. Yazılı Şekil	88

3.2.2. Kiracının veya Kiraya Verenin İşletme Ruhsatı.....	89
3.2.3. SAFA Bulgu Ortalaması ve Diğer Belge veya Şartlar	90
3.2.4. ICAO 83 Bis Yetki Devri Anlaşması	91
3.2.5. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Onayı.....	94
3.2.5.1. Kısa Süreli Wet Lease Bakımından.....	95
3.2.5.2. Dry Lease Bakımından	95
3.2.5.3. Wet Lease Bakımından.....	96
3.2.6. Kiraya Veren Hava Aracına Malik Olması veya Malikin Onayı.....	97
3.2.6.1. Kiraya Veren Hava Aracına Malik Olması.....	97
3.2.6.2. Malikin Onayı.....	98
3.2.7. Kiraya Veren Hava Aracını İşletmesi.....	99
3.3. SİVİL HAVACILIK MEVZUATI UYARINCA SÖZLEŞMEDE DÜZENLENMESİ GEREKEN HUSUSLAR.....	100
3.3.1. Wet Lease ve Kısa Süreli Wet Lease Bakımından	100
3.3.2. Dry Lease Bakımından	102
3.4. SİCİLE TESCİL VE KİRA SÖZLEŞMESİNİN ŞERHİ.....	102
3.4.1. Uluslararası Tescil.....	102
3.4.1.1. Sicilin Kuruluşu.....	102
3.4.1.2. Dry Lease ve Wet Lease Bakımından Uygulanması	104
3.4.1.3. Sicilin Niteliği.....	105
3.4.1.4. Tescilin Sonuçları.....	105
3.4.1.5. IDERA Uygulaması.....	107
3.4.2. Ulusal Tescil.....	107
3.4.3. Kira Sözleşmesinin Şerhi.....	109

3.5. SÖZLEŞMENİN TARAFLARINA İLİŞKİN NİTELİKLER.....	110
3.5.1. Genel Değerlendirme	110
3.5.2. Tüzel Kişilik Türü, Faaliyet Konusu ve Yapısı	111
3.5.3. İşletme Türleri.....	111
3.5.4. İşletmeler Bakımından Aranılan Nitelikler	114
3.5.4.1. Hava Araçlarına İlişkin Nitelikler	114
3.5.4.2. Mali Kapsamdaki Nitelikler.....	115
3.5.4.2.1. Ödenmiş Sermaye Miktarı Bakımından	115
3.5.4.2.2. Mali Gücün Tespiti Bakımından	116
3.6. HAVA ARACININ SÖZLEŞMEYE UYGUN VE ÖZENLE KULLANILMASI.....	117
3.6.1. Hava Aracının Uçuşa Elverişli Olması veya Bulundurulması.....	117
3.6.2. Uçuş Ekibinin Geçerli Lisans ve Sertifikalara Sahip Olması	118
3.6.2.1. Kiraya Verenin Yerli İşletme Olması.....	120
3.6.2.1.1. Yeterlik Belgelerinin SHGM Tarafından Verilmiş Olması	121
3.6.2.1.2. Yeterlik Belgelerinin EASA Üyesi Devletler Tarafından Verilmiş Olması.....	122
3.6.2.1.3. Yeterlik Belgelerinin Yabancı Devletler Tarafından Verilmiş Olması	122
3.6.2.2. Kiraya Verenin Yabancı İşletme Olması	123
3.6.3. Hava Aracının Özgülediği Kullanım Amacına Uygun Olarak Kullanılması.....	125
3.6.4. Hava Aracının Özenle Kullanılması Borcu	126
3.7. HAVA ARACININ KABOTAJ HAKKI KAPSAMINDA KULLANILMASI.....	128
3.7.1. Genel Olarak Kabotaj Hakkı.....	128

3.7.2. Dry Lease Halinde Kabotaj Hakkı.....	129
3.7.3. Wet Lease Halinde Kabotaj Hakkı.....	130
3.8. ALT KİRA VE SÖZLEŞMENİN DEVRİ	131
3.8.1. Alt Kira	131
3.8.1.1. Alt Kiranın Yapılamayacağı Haller	133
3.8.1.1.1. Talimat Uyarınca Yasaklanan Alt Kiralamalar.....	133
3.8.1.1.2. Nitelikleri Gereği Alt Kiralama Yapılamayacak Haller.....	133
3.8.1.2. Alt Kiranın Onaya Tabi Olduğu Haller.....	134
3.8.1.3. Alt Kiranın Mümkün Olduğu Haller	135
3.8.2. Sözleşmenin Devri	136
3.8.2.1. Dry Lease Halinde.....	136
3.8.2.2. Wet Lease Halinde	137
3.9. SÖZLEŞMENİN SONA ERMESİ.....	138
3.9.1. Sözleşmenin Sona Erme Sebepleri.....	138
3.9.1.1. Sürenin Dolması	139
3.9.1.2. Fesih Bildirimi ve Sözleşmenin Karşılıklı Olarak Sona Erdirilmesi.....	140
3.9.1.3. Kiralama Onayı ya da Uçuş İzninin İptal Edilmesi.....	141
3.9.1.4. Uçuşların Durdurulması, İşletme Ruhsatının Askıya Alınması veya İptal Edilmesi.....	143
3.9.1.5. Yabancı İşletmenin Kara Listeye Alınması	144
3.9.1.6. Hava Aracının Enkaz Haline Gelmesi veya Kaybolması	145
3.9.2. Sözleşmenin Sona Ermesinin Sonuçları.....	147
3.9.2.1. Hava Aracının İade Yükümlülüğü	148
3.9.2.1.1. Kural Olarak İade Yükümlülüğü.....	148
3.9.2.1.2. İade Yükümlülüğünün İstisnası.....	149
3.9.2.2. Bildirim Yükümlülüğü.....	151
3.9.2.3. Peşin Ödenen Kira Bedellerinin İadesi	151

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
DRY LEASE VE WET LEASE UYARINCA
SORUMLULUK VE DENETİMLER

4.1. SORUMLULUKLAR	153
4.1.1. Teknik Sorumluluk	153
4.1.1.1. Teknik Sorumluluk ve Kira Sözleşmeleri Bakımından Uygulanması	153
4.1.1.2. Teknik Sorumluluğun Kapsamı	155
4.1.1.3. Sorumluluğun Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kuruluşuna Devri	155
4.1.1.4. Uçuşa Elverişlilik Kayıtlarının Tutulması	156
4.1.1.5. Bildirim Yükümlülüğü.....	157
4.1.2. İdari Sorumluluk.....	158
4.1.3. Ticari Sorumluluk.....	159
4.1.4. Operasyon Sorumluluğu.....	161
4.1.5. Sigorta Sorumluluğu	162
4.1.5.1. Sözleşmenin Niteliği Uyarınca	162
4.1.5.1.1. Wet Lease Bakımından.....	162
4.1.5.1.2. Dry Lease Bakımından	163
4.1.5.2. Sigortanın Kapsamı Uyarınca.....	164
4.1.5.2.1. Üçüncü Şahıs Malî Sorumluluk Sigortası	164
4.1.5.2.2. Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Malî Sorumluluk Sigortası.....	165
4.1.6. İşleten Sıfatıyla Sözleşme Dışı Sorumluluk.....	167
4.2. DENETİMLER	169
4.2.1. Denetim Yetkisi	170
4.2.2. Denetim Türleri.....	170

4.2.2.1. Teknik Denetim	170
4.2.2.2. Mali Denetim	171
4.2.2.3. Operasyonel Denetim.....	172
4.2.2.4. Uyumluluk Denetimi.....	173
4.2.2.5. Kira Sözleşmelerine İlişkin Denetim	174
4.2.3. Denetim Sonucu Tesis Edilecek İşlemler	174
SONUÇ.....	177
KAYNAKÇA	180

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AIP GEN 1.2	: AIP GEN 1.2 Hava Araçlarının Giriş, Transit Geçiş ve Kalkışı
b.	: Bent
Bakanlık	: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
bkz.	: Bakınız
c.	: Cümle
Cape Town	
Protokolü	: Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol
Cape Town	
Sözleşmesi	: Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme
dn.	: Dipnot
DHMİ	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
E.	: Esas
f.	: Fıkra
EASA	: European Union Aviation Safety Agency (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı)
FAA	: Federal Aviation Administration (Federal Havacılık Kurulu)
HD	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
FKK	: Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu
IATA	: The International Air Transport Association (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)

ICAO	: The International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)
İİK	: İcra ve İflas Kanunu
K.	: Karar
m.	: Madde
MSHS	: Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi
RG	: Resmi Gazete
s.	: sayfa
S.	: Sayı
SDR	: Special Drawing Right (Özel Çekme Hakkı)
SHD-T.34	: Sivil Hava Vasıtaları Tescil Yönetmeliği (SHD-T.34)
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SHT-120.95	: Mülga Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı
SHT-6AF	: Ticari Hava Taşıma İşletmelerinin Finansal ve Mali Konularda Denetlenmesine İlişkin Talimat SHT-6AF
SHT-DENETİM	: Havacılık İşletmeleri Denetimlerine İlişkin Uygulama Esasları Talimatı (SHT-DENETİM)
SHT-KİRALAMA	: Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı (SHT-KİRALAMA)
SHT-M Rev. 03	: Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatı (SHT-M Rev. 03)
SHY-1	: Pilot Lisans Yönetmeliği (SHY-1)
SHY-6A	: Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)
SHY-6B	: Genel Havacılık Yönetmeliği (SHY-6B)
SHY-İPC	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelik (SHY-İPC)
SHY-M	: Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği (SHY-M)
SHY-RAMP	: Yerli ve Yabancı Hava Aracına Yapılan Emniyet Değerlendirmeleri Yönetmeliği (SHY-RAMP)

SHY-YDTGMK	: Sivil Havacılık İşletmeleri Yetkili Denetim, Teknik Gözetim ve Müşavirlik Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-YDTGMK)
SYK	: Uçuşa Elverişlilik Yönetim Kuruluşu
TSHK	: Türk Sivil Havacılık Kanunu
T.	: Tarih
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TMK	: Türk Medeni Kanunu
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
vd.	: ve devamı

ABSTRACT

Leasing aircrafts by way of dry lease and wet lease contracts are frequently used by airline companies. Dry lease is a lease of the aircraft which is operated under the air operator certificate of the lessee without the flight crew, while wet lease is a lease of the aircraft which is operated under the air operator certificate of the lessor with a flight crew. Although leasing an aircraft with or without a flight crew is enacted by Turkish Civil Aviation Act, the relevant articles only refer to Turkish Commercial Code and Turkish Code of Obligations as the applicable legislations. However, the relevant provisions of these legislations which shall be applied to dry lease and wet lease contracts have not been identified.

In this research, it is ascertained that the ordinary lease provisions of the Turkish Code of Obligations shall be applied in respect to dry lease, the time charter provisions of the Turkish Commercial Code shall be applied in respect to wet lease. Nevertheless, these regulations do not have adequate provisions about liabilities of the parties, characteristics of the leasing subject, administrative control of the Directorate General of Civil Aviation on these contracts and other subjects with regards to dry lease and wet lease contracts.

However, within this scope Directorate General of Civil Aviation enacted the Rules and Procedures of Leasing an Aircraft which brought special arrangements about dry lease and wet lease in a great detail. Also, other civil aviation legislations which are implemented by Directorate General of Civil Aviation have great importance on validity and implementation of dry lease and wet lease. Indeed, these legislations specifically regulate the required provisions for dry lease and wet lease contracts, the aircraft which is the leasing subject and its specifications, term of the lease, required approvals, cabotage transportation and the qualifications of the parties to the contract.

ÖZET

Hava araçlarının dry lease ve wet lease sözleşmeleri ile kiralanması, uygulamada ticari hava taşıma işletmeleri tarafından sıklıkla başvuru alan bir yöntemdir. Dry lease, hava aracının uçuş ekibi olmadan ve kiracının işletme ruhsatı üzerinden işletilmek üzere kiralandığı hali oluştururken; wet lease ise, hava aracının uçuş ekibi de dahil olarak ve kiraya verenin işletme ruhsatı üzerinden işletilmek üzere kiralandığı hali oluşturmaktadır. Türk Sivil Havacılık Kanunu uyarınca hava araçlarının ekipli ve ekipsiz kiralanması düzenlenmişse de söz konusu hükümlerde yalnızca bu sözleşmeler bakımından uygulanacak yasal mevzuatın Türk Borçlar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu olduğu belirlenmiştir. İlgili mevzuatlar bakımından hangi hükümlerin tatbik edileceği ise düzenlenmemiştir.

Çalışmamız kapsamında, Türk Sivil Havacılık Kanunu uyarınca dry lease bakımından Türk Borçlar Kanunu'nda düzenleme alanı bulan adi kira hükümlerinin, wet lease bakımından ise Türk Ticaret Kanunu uyarınca düzenlenen zaman çarteri hükümlerinin uygulanması gerektiği tespit edilmiştir. Ancak belirtilen düzenlemeler, dry lease ve wet lease sözleşmeleri bakımından; tarafların yükümlülüklerini, kira konusunun özelliklerini, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün idari olarak bu sözleşmeler üzerindeki etkisini ve sair hususları düzenlemek bakımından yeterli hükümleri ihtiva etmemektedir.

Meydana gelen bu ihtiyaç kapsamında, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yürürlüğe konulan Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı (SHT-KİRALAMA) uyarınca, dry lease ve wet lease sözleşmeleri özel olarak düzenleme alanı bulmuştur. İlaveten Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yürürlüğe konulan diğer sivil havacılık mevzuatları da dry lease ve wet lease sözleşmelerinin geçerlilik ve uygulaması bakımından büyük önemi haizdir. Nitekim ilgili mevzuatlar dry lease ve wet lease sözleşmelerinde düzenlenmesi gereken hususlar, kira konusu hava araçları, bunların nitelikleri, kira süresi, alınması gereken onaylar, kabotaj taşımacılığı ve sözleşme taraflarına ait nitelikler gibi özellik arz eden hususları özel olarak düzenlemektedir.

GİRİŞ

Hava aracı kira sözleşmeleri, hem sözleşme konusu hava araçları hem de sözleşmenin tarafları bakımından, oldukça geniş bir kapsamda uygulama alanı bulabilmektedir. Ancak çalışma konumuzu oluşturan dry lease ve wet lease sözleşmeleri, Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı (SHT-KİRALAMA) uyarınca düzenlendiği üzere, yalnızca ticari hava taşıma işletmeleri arasında yapıldığı hali ile incelenmektedir. Nitekim Talimat yalnızca yerli işletmeler ile yabancı işletmelerin bu sözleşmelerin tarafı olabileceklerini düzenlemiştir. Yerli işletmeler Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) uyarınca ruhsatlandırılan işletmelerden oluşurken; yabancı işletmeler ise, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü üyesi devletlerin sivil havacılık teşkilatları tarafından ICAO Ek 6'ya göre ruhsatlandırılan ve işletme ruhsatı geçerli olan ticari hava taşıma işletmeleridir. Sözleşme konusu hava araçları da bu işletmelerin filolarında yer alan hava araçları olduğundan, genellikle uçak ve helikopterlerin kiralanması söz konusu olmaktadır.

Dry lease ve wet lease sözleşmeleri, özellikle hava araçlarını konu edinen finansal kiralama sözleşmelerine kıyasla daha kısa süreler için akdedilmektedir. Zira, burada genellikle süreklilik arz etmeyen ihtiyaçların giderilmesi amaçlanmaktadır. Nitekim dönemlik olarak kapasite artırımını ihtiyacının söz konusu olması halinde, diğer işletmelerden kiralama yoluna gidilmektedir. Kapasite azaltılmasının gerektiği hallerde ise, hava araçlarının kiraya verilmesi yoluna başvurulmaktadır. İşletmelerin filolarına yeni bir tipte hava aracını katmayı planladıkları hallerde, öncelikle bu hava araçlarını diğer işletmelerden kiralama yoluna gitmektedirler. Öte yandan, meydana gelen farklı nitelikteki politik engellerin aşılması amacıyla, wet lease ile hava aracı kiralanması yoluna başvurulduğu da görülmektedir.

Sivil havacılığın başta uçuş güvenliğinin sağlanması amacıyla sıkı kurallara bağlanmış olması nedeniyle, dry lease ve wet lease sözleşmeleri bakımından da oldukça detaylı şartlar öngörülmüştür. Bunların yerine getirilmemesi halinde sözleşmelerin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onaylanması mümkün

olmayacaktır. Onaya tabi olmayan sözleşmeler bakımından ise, yapılacak denetimler sonucunda uygunsuzlukların tespit edilmesi halinde, gerekli idari işlemler tesis edilecektir. Dolayısıyla sözleşme taraflarının bu şartları eksiksiz olarak yerine getirmeleri oldukça önemlidir. Nitekim hava aracına ilişkin olarak gürültü düzeyi, yaş, uçuşa elverişlilik belgesi şartlarının sağlanması, işletmelerin belirlenmiş işletme ruhsatlarına sahip olmaları, sözleşmelerin öngörülen geçerlilik şartlarını havi olması ve yasal mevzuat uyarınca belirlenmiş hususlara sözleşme metninde yer verilmesi bu kapsamda değerlendirilebilir. Tarafların teknik, idari, ticari, operasyon ve sigorta sorumluluklarını da bu sözleşmelerin niteliklerine uygun olarak paylaşmaları gerekmektedir.

Belirtmiş olduğumuz doğrultuda, çalışmamız kapsamında Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun atıfta bulunduğu düzenlemeler ile birlikte, başta Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı (SHT-KİRALAMA) olmak üzere, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yürürlüğe konulan diğer yasal düzenlemeler de inceleme alanı bulmuştur. Bununla birlikte, dry lease ve wet lease sözleşmelerinin geniş uluslararası uygulaması ve bu kapsamda yasal mevzuatımıza olan etkisi kapsamında, ilgili uluslararası sözleşmeler incelenmiş ve yabancı kaynaklardan istifade edilmiştir.

Dry lease ve wet lease'in diğer hava aracı kira sözleşmelerinden farklı olduğu yönler de inceleme alanı bulmuştur. Bu sözleşmelerin Türk Hukuku uyarınca yalnızca ticari hava taşıma işletmelerinin kendi aralarında yapacakları hava aracı kira sözleşmeleri oldukları ifade edilerek; finansal kiralama, eğitim ve kontrol amaçlı kira sözleşmeleri ile özel amaçlı kira sözleşmelerinden olan farkları açıklanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVA ARACI

1.1. HAVA ARACININ TANIMI

1.1.1. Genel Olarak Hava Aracı

Yürürlükte olan ve hava aracı ifadesinin kullanıldığı uluslararası sözleşmelerde, hava aracı tanımının yapılmaktan kaçınıldığı görülmektedir¹. Ne var ki, ülkemizin de tarafı olduğu Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi² (“MSHS”) metninde bir hava aracı tanımı yapılmamış olsa da 2 ve 7 no.lu eklerinde, “*Havanın dünya yüzeyi üzerindeki reaksiyonları hariç olmak üzere, hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayabilen her türlü araç*” ifadeleriyle, hava araçları oldukça geniş bir kapsamda tanımlanmıştır³. Ancak söz konusu tanım, MSHS metni yerine sonrasında kabul edilen ek düzenlemelerle kabul edilmiştir. Bununla birlikte, MSHS m. 90 uyarınca Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (“ICAO”) tarafından yürürlüğe konulan eklerin taraf devletlerin çoğunluğunun itirazı olmaması halinde taraflar için bağlayıcı olduğu düzenlenmiş olduğundan; MSHS’de yapılan hava aracı tanımının, Türkiye de dahil olmak üzere toplamda 193 taraf devlet için bağlayıcı olduğu ifade edilebilir⁴. Geniş bir anlamda ve bağlayıcı bir nitelikte yapılan bu tanım, şüphesiz ki, hava aracını tanımlama yetkisinin ulusal mevzuatlara

¹ İnci KANER, Hava Hukuku (Hususi Kısım), 2. Bası, İstanbul 2004, s. 14; Hasan İŞGÜZAR, Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu, 1. Baskı, Ankara 2003, s. 61; Hava aracının tanımlanmadığı uluslararası sözleşmeler için bkz.: Roma Konvansiyonu, Varşova/Lahey Konvansiyonu, Montreal Sözleşmesi, Avrupa Dahili Tarifersiz Hava Servislerinin Ticari Hakları Mevzuunda Çok Tarafli Anlaşma, Ortak Havacılık Kurallarının Geliştirilmesi Kabulü ve Uygulanması Konusunda Anlaşma.

² MSHS, 4749 sayılı Şikago’da 7 Aralık 1944 Tarihinde Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun ile uygun bulunarak yürürlüğe girmiştir. (RG, 12.06.1945, S. 6029)

³ MSHS EK 2 ve EK 7, Uluslararası Standartlar, Bölüm 1, Tanımlar Hava Aracı “*Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth’s surface.*”

⁴ Bülent SÖZER, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul 2009, s. 18; Ayhan SORGUCU, Hava ve Uzay Hukuku, 5. Baskı, Ankara 2019, s. 42-44; Taraf devlet sayısının tespiti için ICAO’nun internet sitesi bkz. <https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf>

bırakıldığını ve gelişen teknoloji ile birlikte farklı uygulamalara da imkân tanındığını göstermektedir.

MSHS’de yapılan bu tanıma karşın, Türkiye’nin de tarafı olduğu ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu⁵ (“TSHK”) m. 68/A uyarınca öncelikle uygulanacak hüküm olarak belirlenen Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol’de⁶ (“Cape Town Protokolü”), hava aracı farklı bir şekilde tanımlanmıştır. MSHS’deki tanıma atıfta bulunulan m. 1/2-a uyarınca, hava aracı “*hava aracı’ Chicago Sözleşmesinde⁷ tanımlanmış olan, üzerinde hava aracı motorları takılı olan hava aracı gövdeleri veya helikopterler*” olarak tanımlanmıştır. Ancak tanıma bakıldığında, hava aracı gövdelerinin ve helikopterlerin MSHS’de tanımlanmış olduğuna yönelik bir anlam ortaya çıkmaktadır. Ne var ki, MSHS’de yalnızca bir taşıtın hava aracı olması için sağlayabilmesi gereken nitelik ifade edilmekle birlikte; ne hava aracı gövdesi, ne de helikopter tanımı yapılmıştır. Cape Town Protokolü’nün orijinal metni incelendiğinde ise, bu uygunsuzluğun yapılan bir tercüme hatası nedeniyle meydana geldiği anlaşılmaktadır. Nitekim orijinal metnin⁸, “*hava aracı’ Chicago Sözleşmesindeki amaçla hava aracı olarak tanımlanan, üzerinde hava aracı motorları takılı olan hava aracı gövdeleri veya helikopterlerdir.*” olarak Türkçeye tercüme edilmesi gerekirdi. Böylelikle, MSHS uyarınca hava aracı olarak kabul edilen taşıtların belirli bir kapsama alınarak, Cape Town Protokolü uyarınca ayrı bir hava aracı tanımı yapıldığı anlaşılacaktır. Nitekim Cape Town Protokolü ve onunla birlikte imzalanan Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme (“Cape Town Sözleşmesi”), hava araçlarının ve diğer

⁵ RG, 19.10.1983, S. 18196.

⁶ “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme” ve “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol” 6192 sayılı kanun ile uygun bulunarak yürürlüğe girmiştir. (RG, 29.03.2011, S. 27889)

⁷ Çalışmamız kapsamında, Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi (MSHS) olarak ifade edilmektedir.

⁸ “*‘aircraft’ means aircraft as defined for the purposes of the Chicago Convention which are either airframes with aircraft engines installed thereon or helicopters*”

unsurların teminat gösterilmesi bakımından özel bir amaçla öngörölmüş olmakla, MSHS'deki tanıma uyularak ancak kapsamı daraltılarak farklı bir hava aracı tanımlı yapılmıştır. Keza, Cape Town Protokolü uyarınca hava aracı motorları, hava aracı nesnelere, hava aracı gövdeleri ve helikopterler ayrı ayrı tanımlanmış olup her bir tanım uyarınca belirli özelliklerin karşılanması gerektiği belirlenmiştir. Dolayısıyla söz konusu Cape Town Protokolü ve Cape Town Sözleşmesi'nde öngörölen özel amaç doğrultusunda kullanılan hava aracı tanımlı, hava araçlarına dair öngörölmüş olan genel bir tanım olarak değerlendirilmemelidir. Aksine bir yorum, özel nitelikteki bu düzenlemelerin atıfta bulunduğu genel nitelikteki MSHS'ye aykırı olacaktır.

Hava aracının tanımlanması bakımından ölkeler tarafından uygulanmakta olan iki farklı sistem vardır: sübjektif sistem ve objektif sistem. Sübjektif sistemlerde, hava aracı olarak nitelenebilecek olan araçlar sınırlı sayıda (*numerus clausus*) belirlenmektedir. Dolayısıyla belirlenen listede yer almayan bir vasıta, hava aracı olarak kabul edilmemektedir⁹. Danimarka, Finlandiya, Norveç, İsveç, Çekya, Venezüella ve İngiltere'de bu sistem kabul görmektedir¹⁰. Doktrinde Alman hukukunun da sübjektif sistemi kabul ettiği ileri sürölmektedir¹¹. Ancak bu görüşe katılmamaktayız. Nitekim Alman Havacılık Kanunu (Luftverkehrsgesetz [LuftVG]) m. 1/2'de yapılan hava aracı tanımında, bu kapsamda değerlendirilebilecek taşıtlar başlıklar halinde sayıldıktan sonra, "... ve yerin veya suyun en az 30 metre üzerinde havada hareket etmesine imkân bulunan diğer araçlar." ibaresine yer verilmiştir¹². Dolayısıyla bu tanıma uyan her taşıt Alman

⁹ **Ahmet KIRMAN**, Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, 1. Baskı, Ankara 1990, s. 55; **Ayşe Gül CANBOLAT**, Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, 1. Baskı, Ankara 2009, s. 9; **Sinan Sami AKKURT**, Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, 2. Baskı, Ankara 2018, s. 63.

¹⁰ **KIRMAN**, s. 55 ve dn. 211; **İŞGÜZAR**, s. 61 ve dn. 2; **Atalay ÖZDEMİR**, Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Ankara 1992, s. 47 ve dn. 46. (*naklen*, **Peter von der MÜHLL**, Voraussetzungen und Umfang der Lufthaftpflicht gegenüber Drittpersonen, Basel 1950, s. 54)

¹¹ **CANBOLAT**, s. 9; **KIRMAN**, s. 55 ve dn. 211; **Tuba BİRİNCİ UZUN**, Uluslararası Hava Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, 2. Baskı, Ankara 2015, s. 47 ve dn. 141.

¹² İlgili fıkranın tamamı için bkz. "Luftfahrzeuge sind 1. Flugzeuge 2. Drehflügler 3. Luftschiiffe 4. Segelflugzeuge 5. Motorsegler 6. Frei- und Fesselballone 7. (weggefallen) 8. Rettungsfallschirme

Hukuku uyarınca hava aracı olarak kabul edileceğinden, burada sınırlı bir sayım yapıldığı ve belirtilen hava araçları dışında kalan diğer araçların bu kapsamda değerlendirilemeyeceği ifade edilemez¹³. Nitekim doktrindeki bazı yazarlar hava araçlarının bu şekilde örnek kabilinden sayılması suretiyle genel kural getirilmesini farklı bir yöntem olarak görmüşlerdir¹⁴. Kanaatimizce, burada her halükarda genel bir kurala yer verildiğinden, bu yöndeki düzenlemelerin objektif sistemler içerisinde değerlendirilmesi daha uygun olacaktır.

Objektif sistemlerde, hava aracının tanımı yapıp bu tanıma girebilen tüm araçlar, hava aracı olarak kabul edilmektedir. Bu sistemde önemli olan, hava aracının sayılan özellikleri taşıyıp taşıyamamasıdır. Brezilya, Kanada, Şili, Fransa, Yunanistan, Hindistan, İtalya, Kolombiya, Meksika, Panama, Portekiz, Tunus, Avusturya, Amerika Birleşik Devletleri ile birlikte Türkiye’de uygulanmakta olan sistem, objektif sistemdir¹⁵.

MSHS’nin 2 ve 7 no.lu eklerinde yapılan hava aracı tanımı da objektif sistemlere örnek teşkil eden bir tanımdır¹⁶. Nitekim yapılan geniş nitelikteki tanım sayesinde, üye ülkeler hava araçlarını diledikleri kapsamda değerlendirebilmişlerdir. Sübjektif sisteme özgü bir tanım yapılmış olsaydı, bu halde üye devletlerin objektif sisteme özgü bir tanım yapabilmeleri mümkün olmayacak; yeni bir sübjektif bir tanım yapabilmeleri ise, ancak MSHS’deki tanımdan daha geniş kapsamda bir tanım yapılmaması halinde mümkün olacaktır.

9. Flugmodelle 10. Luftsportgeräte 11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, sofern sie in Höhen von mehr als dreißig Metern über Grund oder Wasser betrieben werden können.”

¹³ Benzer yöndeki görüşler için bkz. **KANER**, s. 14 ve dn. 4; **Hüseyin ÜLGEN**, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987, s. 1; **İŞGÜZAR**, s. 61 ve dn. 4; **ÖZDEMİR**, s. 47 ve dn. 48. (*naklen*, **MÜHLL**, s. 55)

¹⁴ **İŞGÜZAR**, s. 61; **ÖZDEMİR**, s. 47; **AKKURT**, s. 63.

¹⁵ **İlyas GÖLCÜKLÜ**, Uluslararası Hava Taşıma Hukuku, 1. Baskı, İstanbul 2018, s. 36; **KIRMAN**, s. 55 ve dn. 210; **KANER** s. 14; **İŞGÜZAR**, s.61 ve dn. 3.; **ÖZDEMİR**, s. 47 ve dn. 47 (*naklen*, **MÜHLL**, s. 54)

¹⁶ Bkz. 1.1.1. Genel Olarak Hava Aracı

1.1.2. Türk Hukuku'nda Hava Aracı

Hava aracı, temel olarak TSHK uyarınca tanımlanmıştır. TSHK'ya uyumlu olarak, diğer bazı sivil havacılık mevzuatlarında da aynı tanım kullanılmaya devam edilmiştir¹⁷. Bununla birlikte, bazı sivil havacılık mevzuatlarında farklı şekillerde tanımlandığı görülmekte iken¹⁸, bazı mevzuatlarda ise yalnızca TSHK'ya atıfta bulunulmuş ve yeniden bir tanımlama yapılmamıştır¹⁹.

1.1.2.1. Türk Sivil Havacılık Kanunu Uyarınca Hava Aracı

TSHK m. 3/1-b bendinde, hava aracı "*havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü aracı*" olarak tanımlanmıştır. Bu tanım uyarınca bir taşıtın hava aracı olarak değerlendirilebilmesi için iki unsur aranmaktadır: havalanabilmek ve havada seyretme kabiliyetine sahip olmak. Her iki unsura da sahip her taşıt, TSHK uyarınca hava aracı olarak kabul edilecektir. Bu unsurlardan her ikisinin veya herhangi birinin geçici olarak kaybolması hava aracı niteliğini ortadan kaldırmayacak; ancak bu unsurların devamlı surette kaybedilmesi halinde, hava aracı niteliği kaybedilecektir²⁰.

TSHK'da hava araçlarının isimleriyle zikredilerek tahdidi olarak sayılmaması, yani objektif sistem öngörülmesi, havalanabilen ve havada seyredilme imkanına sahip her türlü aracın bu kapsamda değerlendirilebilmesine imkân vermektedir²¹. Böylelikle, 1983 tarihinde yürürlüğe giren TSHK'dan sonra icat edilen hava araçları da TSHK uyarınca hava aracı olarak değerlendirilebilmektedir. Doktrinde de teknolojinin gelişmesiyle hava aracı

¹⁷ Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) m. 4/1-1; Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik m. 4/1-c; Türkiye'de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Malı Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik m. 4/1-ç; Hava Aracı Milliyeti ve Tescil İşaretleri Talimatı (SHT-7) m. 4/1-e

¹⁸ Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği (SHY-M) m. 4/1-j; Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatı (SHT-M Rev. 03) m. 4/1-r

¹⁹ Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı (SHT-KİRALAMA); Genel Havacılık Yönetmeliği (SHY-6B); SHY-M Kapsamına Girmeyen Hava Araçlarının Sürekli Uçuşa Elverişliliği Talimatı (SHT-MD).

²⁰ SORGUCU, s. 46; KANER, s. 16; Nurdan ORBAY ORTAÇ, Havayolu ile Taşınan Yolcuların Ölümünden veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk, Ankara 2014, s. 9.

²¹ Kerim ATAMER, Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri, (Uçak İpoteği), 1. Baskı, Temmuz 2012, s. 87.

kavramının geniş kapsamda ve güncellenebilecek şekilde ele alınması gerektiği isabetli bir şekilde ifade edilmektedir²².

Dolayısıyla bir taşıtın, TSHK anlamında hava aracı sayılabilmesi için havalanabilme ve havada seyredibilme kabiliyetine sahip olması yeterli olup havalanma yöntemi, taşıtın büyüklüğü, ağırlığı, çapı, gerçek kişi tarafından bizzat veya uzaktan kumanda ya da bilgisayar tarafından kumanda ediliyor olması, motorlu veya motorsuz olması, havadan hafif veya ağır olması gibi özelliklerin bir önemi yoktur²³.

Çalışmamız bakımından dry lease ve wet lease konusu olan hava araçları genellikle uçak ve helikopterlerdir. Öte yandan, balon ve insansız hava araçları ile diğer hava araçlarının yasal mevzuat uyarınca gerekli nitelikleri sağlamaları halinde, dry lease ve wet lease konusu olmasalar dahi, yine de hava aracı kira sözleşmesi konusu olabilmeleri mümkündür.

1.1.2.2. Diğer Sivil Havacılık Mevzuatı Uyarınca Hava Aracı

Sivil havacılık mevzuatımız içinde yer alan bazı düzenlemelerde, hava aracının TSHK'dan farklı bir şekilde tanımlandığı görülmektedir²⁴. Bu düzenlemelerde “havalanabilme ve/veya havada seyredibilme kabiliyeti” aranmaktadır. Diğer bir ifadeyle, havalanabilme veya havada seyredibilme kabiliyetlerinden birine sahip olunması yeterli kabul edilmiştir. Buna göre, havalanabilme özelliği olmasa da havada seyredibilme kabiliyetine sahip olan ve havalanabilse de havada seyredibilme kabiliyetine sahip olmayan bir taşıt da hava aracı olarak kabul edilecektir. Ancak TSHK ile belirlenmiş hava aracı tanımının, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (“SHGM”) tarafından yürürlüğe konulan düzenleyici mevzuat ile daha geniş bir kapsamı mümkün kılacak şekilde değiştirilmesi, normlar hiyerarşisine aykırılık teşkil etmektedir. Tarafı olduğumuz

²² KIRMAN, s. 57; CANBOLAT, s. 10; GÖLCÜKLÜ, s. 37; BİRİNCİ UZUN, s. 48.

²³ AKKURT, s. 65; BİRİNCİ UZUN, s. 16; İŞGÜZAR, s. 62; Kazım Sedat SİRMEN, Hava Araçlarının Tâbiyeti, (Tabiiyet), Haziran 2003, s. 3.

²⁴ Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği (SHY-M); Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatı (SHT-M Rev. 03).

uluslararası sözleşmelere de uygun olmayan bu tanım, söz konusu düzenleyici mevzuat bakımından dahi uygulama alanı bulmamalıdır.

Öte yandan, hava araçlarının sivil havacılık mevzuatımızda farklı kapsamlarda tanımlanabildiği de görülmektedir. Bunun sebebi, söz konusu hava araçlarının bu mevzuatlar uyarınca farklı hukuki rejimlere tabi tutulmak istenmesidir²⁵. Ancak TSHK uyarınca öngörülmuş hava aracı tanımına uyulduğu sürece bunların geçerliliklerine ilişkin herhangi bir tartışma söz konusu olmayacaktır. Örneğin; bakım ve uçuşa elverişliliğe yönelik farklı yükümlülüklerin belirlenmesi, işletilen hava aracına göre işletmecilerinin yerine getirmesi gereken şartların değişmesi ve kira sözleşmelerine konu olmaları bakımından hava araçlarına dair farklı şartlar aranması bu kapsamda değerlendirilebilir. Bu tanımlar, mevzuatların özel amaçları doğrultusunda değerlendirilmeli ve genel kapsamda bir hava aracı tanımı yapılmadığı kabul edilmelidir.

1.2. HAVA ARAÇLARININ SINIFLANDIRILMASI

Hava araçlarına dair birçok sınıflandırma yapılmaktadır. Bunlara örnek olarak; havadan ağır ve havadan hafif, tahrik ile çalışan ve tahriksiz çalışan, tescile tabi ve tescile tabi olmayan hava araçları örnek verilebilir²⁶. Ancak çalışmamızın kapsamı bakımından yapılacak en önemli ayırım, devlet hava aracı ve sivil hava aracı ayırımıdır. Nitekim bir hava aracının TSHK ve MSHS kapsamında değerlendirilmesi bu ayırma göre belirlenmekte olup sivil hava araçları söz konusu mevzuatların kapsamı içerisinde değerlendirilmekte iken, devlet hava araçları ise istisna edilmektedir²⁷. Bu husus, TSHK m. 2 uyarınca “*Devlet hava araçları, açık hüküm bulunmayan hallerde bu Kanunun kapsamı dışındadır.*” denilerek açıkça ifade edilmiştir. İlaveten, m. 90/1/c. 3 uyarınca saklı tutulan MSHS m. 3 hükmünün (a) bendinde de, “*Bu konvansiyon yalnız sivil hava nakil vasıtalarına kabili tatbik*

²⁵ KANER, s. 14.

²⁶ KANER, s. 15; SORGUCU, s. 47-48; AKKURT, s. 70-71.

²⁷ SİRMEN, (Tabiiyet), s. 100.

olup Devlet hava nakdi vasıtalarına tatbik olunmaz.” denilerek, devlet hava araçları sözleşmenin kapsamı dışında tutulmuştur.

Devlet hava araçlarının TSHK kapsamı dışında bırakılmasının çalışmamız bakımından en önemli sonucu, TSHK uyarınca öngörülen kiralama işlemlerine konu olamamalarıdır. Ancak SHGM mevzuatı uyarınca sivil hava araçlarının devlet hava aracı olmak üzere kiralanmaları mümkündür. Bu konu çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde detaylı olarak incelenecektir²⁸.

1.2.1. Devlet Hava Araçları

Devlet hava aracı TSHK m. 3/1-c bendinde, *“Devletin askerlik, güvenlik, gümrük ve orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde kullandığı hava araçları”* olarak tanımlanmıştır. Doktrinde devlet hava aracının tespitinde iki farklı görüş söz konusudur²⁹. İlk görüşe göre, bir aracın devlet hava aracı olarak değerlendirilebilmesi için öncelikle hava aracının devletin mülkiyetinde olması gerekmektedir³⁰. Tahsis gayesine sonrasında bakılmaktadır. Ancak bizim de iştirak ettiğimiz diğer görüşe göre, bir hava aracının devlet hava aracı olarak nitelendirilmesine yol açan husus, tanımında belirtilen kullanım amaçlarıdır³¹. Dolayısıyla hava aracının mülkiyetinin kime ait olduğunun bir önemi yoktur.

TSHK m. 3/1-d bendi uyarınca yapılan sivil hava aracı tanımına bakıldığında, mülkiyeti Türk Devletine ait hava araçlarının da sivil hava aracı olabileceği açıkça belirlenmişken; devlet hava aracı niteliğinin belirlenmesi bakımından mülkiyeti esas alan görüşü benimsemek isabetli olmayacaktır. Öte yandan, devlete ait olmayan ve sivil amaçlarla kullanılan hava araçları da kimi hallerde devlet hava aracı olarak kullanılabilir. Nitekim SHGM tarafından yayımlanan Sivil

²⁸ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.1.2. Devlet Hava Aracı Olarak Kullanılması

²⁹ Devlet hava aracı niteliğinin tespiti bakımından mülkiyet teorisi ve fonksiyonel yaklaşım bakımından detaylı bilgi için bkz. **Berat Lale AKKUTAY**, “Uluslararası Hukukta Sivil ve Devlet Hava Aracı Ayrımı”, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, Temmuz 2017, Yıl 8, Sayı 31, s. 316 vd. (<http://kutuphane.dogus.edu.tr/mvt/pdf.php>)

³⁰ **SORGUCU**, s. 46; **KANER**, s. 16.

³¹ **AKKURT**, s. 67-68; **Cemil BİLSEL**, Milletlerarası Hava Hukuku, İstanbul 1948, s. 199-200; **Mazhar Nedim GÖKNİL**, Hava Hukuku, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 484, Hukuk Fakültesi No:107, İstanbul 1951, s. 143.

Hava Araçlarının Devlet Hava Aracı Olarak Kullanılması Genelgesi (GENELGE UOD – 2016/2) uyarınca, sivil hava araçlarının münferiden devlet hava aracı olarak kullanılabilmesi için kiralama veya sair tahsis etme usullerinin mümkün olduğu belirlenmiştir. Dolayısıyla bir hava aracının devlet hava aracı olarak sayılabilmesi için, mülkiyetinin devlete ait olması gerekmediği gibi; devlete ait olması halinde dahi, devlet hava aracı olarak nitelendirilmemesi mümkündür³².

Burada üzerinde durulması gereken bir diğer husus ise, bir hava aracının devlet hava aracı olarak kabul edilmesi için TSHK’da sayılan amaçların sınırlı sayıda olup olmadığıdır. Keza, TSHK’da belirlenen amaçların dışındaki bir kamu hizmetine tahsis edilenlerin de devlet hava aracı sayılacağı ileri sürülebilir³³. Ancak bizim de katıldığımız görüşe göre, sayılan amaçlar sınırlı sayıda olup bu amaçlar dışında başka kamu hizmetlerinin ifası amacı ile kullanılanlar devlet hava aracı olarak kabul edilmeyecektir³⁴. Nitekim TSHK m. 3/1-c hükmünün eski halinde yalnızca askerlik, güvenlik ve gümrük hizmetleri bakımından kullanılan hava araçları bu kapsama alınmışken; 6495 sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun³⁵ m. 25 uyarınca, orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde kullanılacak hava araçları da bu kapsama alınmıştır. Söz konusu hükümde örnekseme yoluyla bir sayım yapılmış olsaydı, kanun koyucu hükümde değişikliğe giderek başka bir kamu hizmetini ifa edenlerin de devlet hava aracı olarak değerlendirileceğine ilişkin bir değişiklik yapmazdı. Hal böyleyken, TSHK m. 3/1-c’de sayılan kamu hizmetlerinin sınırlı sayıda olduğunun kabulü isabetli olacaktır.

³² Sivil hava araçlarının, askeri amaçlarla kiralanmaları halinde, devlet hava aracı niteliğinin kazanılıp kazanılmayacağına ilişkin detaylı bilgi için bkz. **Berat Lale AKKUTAY**, “Uluslararası Hukuk Kuralları Çerçevesinde Sivil Hava Araçlarının Askeri Amaçlarla Kullanılması”, Hava Hukuku Sempozyumu, 1. Baskı, Ankara 2017, s. 75; **Michel BOURBONNIERE/Louis HAECK**, “Military Aircraft and International Law”, Journal of Air Law and Commerce, Year: 2000-2001, Volume 66, Issue 3, s. 904-905 (Heinonline); **Alejandro PIERA/Michael GIL**, “Will the New ICAO Beijing Instruments Build a Chinese Wall for International Aviation Security”, 47 VAND. J. TRANSNAT’L L. 145, 2014, s. 222 vd. (Heinonline)

³³ **KANER**, s. 16 ve dn. 9.

³⁴ **AKKURT**, s. 69-70.

³⁵ RG, 02.08.2013, S. 28726.

TSHK uyarınca devlet hava araçlarına ilişkin olarak getirilen bu tanım, Türkiye'nin de taraf olduğu MSHS m. 3/1-b bendi uyarınca; hava araçlarının askeri, gümrük ve polis servisleri için kullanılması halinde, devlet hava aracı olarak kabul edileceğine ilişkin düzenlenen hükme de uygundur. Ancak yapılan son değişiklik sonucu, orman yangınları ile mücadelenin de kapsama alınması, MSHS'nin öngördüğü devlet hava aracı tanımından daha geniş bir tanıma sahip olmamıza yol açmıştır³⁶.

1.2.2. Sivil Hava Araçları

Bir sivil hava aracından söz edebilmek için, bu aracın devlet hava aracı niteliği taşıması gerekmektedir. Bunun için de söz konusu hava aracı, devlet hava aracı için öngörülen amaçlara tahsis edilmemiş olmalıdır³⁷. Nitekim devlet hava aracı niteliğinin kazanılması bakımından önemli olan husus tahsis gayesi olup mülkiyetin kime ait olduğunun bir önemi yoktur³⁸. Bu bakımdan, zirai ilaçlamada kullanılan ve ambulans olarak ya da meteorolojik amaçlarla kullanılan hava araçları dahi sivil hava aracı olarak kabul edilir³⁹. Dolayısıyla yolcu ve/veya yük taşıma amaçlı kullanılan hava araçlarının, sivil hava aracı niteliğinde oldukları tartışmasızdır.

Mülkiyetin kime ait olduğu, yalnızca sivil hava araçlarının kendi içinde ikiye ayrılarak incelenmesi bakımından önem arz etmektedir. Keza, sivil hava araçları kendi içerisinde, tabiiyetlerine göre Türk sivil hava araçları ve yabancı sivil hava araçları olarak tasnife tabi tutulmaktadır⁴⁰.

³⁶ MSHS bakımından devlet hava aracının kapsamının belirlenmesinde meydana gelen güçlükler nedeniyle, devlet hava aracını tanımlayan m. 3/b'nin revize edilmesi hakkındaki görüş için bkz. **Kazım Sedat SİRMEN**, "Havacılık Alanındaki Gelişmeler 7 Aralık 1944 Tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Chicago Sözleşmesi)'nin Tadil Edilmesi İhtiyacını Ortaya Çıkarmakta Mıdır?", Hava Hukuku Sempozyumu, 1. Baskı, Ankara 2017, s. 67-68.

³⁷ **SORGUCU**, s. 46.

³⁸ **AKKURT**, s. 67-68; Detaylı bilgi için bkz. 1.2.1. Devlet Hava Araçları

³⁹ **İŞGÜZAR**, s. 65.

⁴⁰ **SORGUCU**, s. 46-47.

1.2.2.1. Türk Sivil Hava Araçları

Türk sivil hava araçları TSHK m. 3/1-d bendinde, “Devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzelkişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçları” olarak tanımlanmıştır. Dolayısıyla devletin askerlik, güvenlik, gümrük ve orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde kullanılmayan hava araçları; mülkiyetlerinin Türk Devletine, kamu tüzel kişileri veya Türk vatandaşlarına ait olması halinde Türk sivil hava aracı olarak kabul edilecektir.

Tüzel kişiliklere ait sivil hava araçlarının hangi hallerde Türk sivil hava aracı olarak kabul edileceği, TSHK m. 49’da özel olarak düzenlenmiştir. Buna göre, Türk kanunları uyarınca kurulan;

a) Kamu kurumu niteliğindeki mesleki kuruluşlar, dernekler, siyasi partiler, sendikalar veya vakıfların idari organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,

b) Türk Ticaret Siciline kaydedilmiş ticari şirketler, kooperatifler ve bunların birliklerinin idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve anasözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması halinde,

mülkiyetlerinde bulunan hava aracı Türk sivil hava aracı olarak kabul edilecektir. Dolayısıyla Türk sivil hava araçları bakımından mülkiyet esaslı bir tanım öngörüldüğü kabul edilebilir⁴¹.

Çalışmamızın ileriki bölümlerinde detaylı olarak inceleneceği üzere, bir sivil hava aracının ulusal sınırlarımız içerisindeki iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçla taşıma yapabilmesi, diğer bir ifadeyle kabotaj taşıması yapabilmesi için, Türk sivil hava aracı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir⁴². Dolayısıyla sivil hava araçlarının bu tanım kapsamında değerlendirilmesi, özellikle yabancı

⁴¹ KANER, s. 19; Yaşar ÖZTÜRK, Hava Hukuku-I, Samsun 2010, s. 427.

⁴² Detaylı bilgi için bkz. 3.7. HAVA ARACININ KABOTAJ HAKKI KAPSAMINDA KULLANILMASI

ortakları bulunan yerel ticari hava taşıma işletmeleri için büyük önem arz etmektedir.

1.2.2.2. Yabancı Sivil Hava Araçları

Sivil havacılık mevzuatımız uyarınca, TSHK m. 88 ve 138’de yabancı sivil hava araçları ifadesi kullanılmışsa da yabancı sivil hava araçları tanımı yapılmamıştır. Bu doğrultuda bir tanım yapılabilmesi bakımından, TSHK m. 3/1-d bendinde Türk sivil hava araçları için yapılan tanımdan yola çıkılarak; devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzel kişilerine veya Türk vatandaşlarına ait olmayan araçların, yabancı sivil hava aracı olarak kabul edileceği ifade edilebilir.

1.3. HAVA ARACININ HUKUKİ NİTELİĞİ

Hava araçlarının hukuki niteliği, TSHK m. 65’te “*Bu Kanunda aksine bir hüküm bulunmadıkça, hava araçları menkul mal hükümlerine tabidir.*” denilerek, menkul mal olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla hava araçları herhangi bir ayrıma tabi tutulmaksızın taşınır eşya olarak değerlendirilmekle, 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu’nda⁴³ (“TMK”) düzenlenen taşınır mülkiyeti hükümlerine tabidir⁴⁴.

TSHK m. 146’da atıfta bulunulduğu üzere, sivil hava araçlarının cebri icrası bakımından 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu⁴⁵ (“İİK”) uygulanacaktır. Söz konusu hüküm uyarınca, hava araçlarının tahliye ve teslimi bakımından, İİK m. 26’da öngörülen taşınmazlara ilişkin hükmün uygulama alanı bulacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla hava araçları bakımından kural olarak taşınır hükümleri uygulanacak olsa da TSHK’nın öngördüğü istisnai hallerde taşınmaz hükümleri de tatbik edilebilmektedir.

⁴³ RG, 08.12.2001, S. 24607.

⁴⁴ KANER, s. 17; ATAMER, (Uçak İpoteği), s. 120; SORGUCU, s. 48; Efrail AYDEMİR, Türk Borçlar Yasasına Göre Kira Hukuku, 4. Baskı, Ocak 2016, s. 18-19 ve 355.

⁴⁵ RG, 19.06.1932, S. 2128.

Doktrinde hem taşınır hem de taşınmaz mülkiyetine ilişkin kuralların tatbik edilmesi nedeniyle, hava araçlarının kendine özgü (*sui generis*) nitelikte oldukları ifade edilmektedir⁴⁶. Nitekim devletlerin hava araçlarına tabiiyet bahşetmeleri ve bunun ispatı olarak bir sicile kaydetmeleri, bu araçların bazı özel hukuk işlemleri bakımından menkul mallardan farklı bir mahiyette olduğu şeklinde yorumlanmıştır⁴⁷. Hatta, hava araçlarının hukuki rejiminin taşınmaz eşyanın hukuki rejimine benzetildiği ve neredeyse bu rejime yaklaştırıldığı da doktrinde ifade edilmektedir⁴⁸. Ancak TSHK m. 65 ile öngörülen açık kanuni düzenleme uyarınca, aksine bir düzenleme öngörülmediği takdirde, hava araçlarının taşınır eşya niteliğinde olduklarının kabulü isabetli olacaktır⁴⁹. Nitekim sahip oldukları yüksek hareket kabiliyetleri dolayısıyla, bir noktadan diğer bir noktaya yapılacak yolcu ve yük taşımalarını en hızlı şekilde gerçekleştiren hava araçlarının taşınır niteliğinde olduğundan şüphe etmemek gerekir.

1.4. HAVA ARACININ TABİİYETİ

1.4.1. Genel Olarak Tabiiyet

Milli ekonomi ile milli güvenlik menfaatlerini korumak ve uygulanacak muamele ile denetimleri belirlemek bakımından, devletler kendi tabiiyetlerinde olan hava araçlarıyla yakından ilgilenirler⁵⁰. Böylece kendi tabiiyetlerinde olanlara teşvik, vergi muafiyetleri ve kabotaj hakkı gibi birtakım ayrıcalıklar

⁴⁶ GÖKNİL, s. 156-157; BİLSEL, s. 227.

⁴⁷ SİRMEN, (Tabiiyet), s. 1.

⁴⁸ Aydın AYBAY/Hüseyin HATEMİ, Eşya Hukuku, 4. Bası, 2014, s. 143; Rona SEROZAN, Eşya Hukuku I, (Eşya Hukuku), 3. Baskı, İstanbul 2014, s. 257-258; Hüseyin HATEMİ/Rona SEROZAN/Abdülkadir ARPACI, Eşya Hukuku, İstanbul 1991, s. 305; Ekrem KURT, “Sivil Hava Aracı Niteliğinin Kazanılması, Devri ve Sona Ermesi”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2017, Cilt 11, Sayı 2, s. 53; Hava aracı mülkiyetinin naklinde gayrimenkul mülkiyetine benzer bir rejim kabul edildiği görüşü için bkz. KANER, s. 29.

⁴⁹ KURT, s. 53; Nitelik itibarıyla taşınır mal olan hava araçları bakımından, TSHK m. 49 vd. uyarınca özel bir rejim söz konusu olduğu görüşü için bkz. M. Kemal OĞUZMAN/Özer SELİÇİ, Saibe OKTAY-ÖZDEMİR, Eşya Hukuku, 21. Bası, İstanbul 2018, s. 740.

⁵⁰ BİLSEL, s. 209.

tanıyabilecekleri gibi; uluslararası sözleşmelere aykırı olmamak kaydıyla, yabancı hava araçlarına güvenlik sebebiyle farklı muamelede de bulunabilirler⁵¹.

Türk sivil hava araçları bakımından mülkiyet esaslı bir tanım öngörülmüş olduğundan⁵², bu tanım kapsamındaki hava araçları Türk tabiiyetinde kabul edilmektedir⁵³. Ancak devlet hava araçlarına niteliğini veren husus mülkiyet değil tahsis gayesi olduğundan⁵⁴, yabancı hava araçlarının TSHK m. 3/1-c uyarınca öngörülen amaçlarla kullanılması halinde, Türk tabiiyetinde olmayan bir devlet hava aracı söz konusu olabilecektir. Nitekim orman yangınları ile mücadele hizmetinde kullanılmak için yabancı ülkenin tabiiyetinde olan bir hava aracının kiralanması halinde, Türk tabiiyetinde olmayan bir devlet hava aracı söz konusu olmaktadır⁵⁵. Dolayısıyla devlet hava araçlarının üzerindeki aynı ve nispi hak sahipliği belirlenmeden, Türk tabiiyetinde olup olmadıkları değerlendirilemeyecektir.

Bir hava aracının Türk tabiiyetinde sayılabilmesi için sicile tescil edilmesi gerektiği belirtilmektedir⁵⁶. Ancak doktrindeki diğer bir görüşe göre ise, sicile tescil, tabiiyetin tayini bakımından bildirici bir etkiyi haizdir. Nitekim hava araçlarının Türk vatandaşı gerçek kişiler tarafından doğrudan, tüzel kişiler bakımından TSHK m. 49 maddesi uyarınca aranılan şartların yerine getirilerek iktisap edilmesi halinde Türk tabiiyeti kendiliğinden kazanılacaktır. Sicile tescil yalnızca, bu tabiiyetin hukuki sonuçlarının doğabilmesi içindir⁵⁷.

⁵¹ **KANER**, s. 18; **GÖKNİL**, s. 144.

⁵² Detaylı bilgi için bkz. 1.2.2.1. Türk Sivil Hava Araçları

⁵³ Hava araçlarının tabiiyetinin, malik kıstasından hareketle tayin olduğu yönündeki görüş için bkz. **SİRMEN**, (Tabiiyet), s. 103 ve 114; **BİLSEL**, s. 210.

⁵⁴ Detaylı bilgi için bkz. 1.2.1 Devlet Hava Araçları

⁵⁵ Bu hava araçlarının sivil hava aracı olarak değerlendirilmesi gerektiğine yönelik aksi yöndeki görüş için bkz. **KURT**, s. 54 ve dn. 17; Konuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. 3.1.1.2.2. Orman Yangınları ile Mücadele Amacıyla

⁵⁶ **GÖKNİL**, s. 145; Sivil Hava Vasıtaları Tescil Yönetmeliği (SHD-T.34) m. 2 uyarınca, sicile tescil edilmiş olan hava araçlarının Türk tabiiyetini alacağı düzenlenmiştir.

⁵⁷ **SİRMEN**, (Tabiiyet), s.102 ve 114; **Hasan Fehmi ERDOĞMUŞ**, Finansal Kiralama Sözleşmesi ve Hava Aracı ve Parçalarının Finansal Kiralama Yöntemi ile Temini (Doktora Tezi), 2014, s. 123; **KURT**, s. 87.

1.4.2. Kira Sözleşmelerine Konu Olmaları Halinde

Türk tabiiyetindeki bir hava aracının yabancı gerçek veya tüzel kişilere veya m. 49'da yazılı niteliklere sahip olmayan kişilere işletilmek üzere bırakılması halinde, hava aracı m. 59 uyarınca sicilden terkin edilebilecektir. Ancak bu hallerde, esas olarak Türk tabiiyetinin kaybedilmeyeceği, ancak tabiiyetin hukuki sonuçlarının ortadan kalkacağı ifade edilmektedir. Buna göre, yabancılar tarafından işletilen Türk sicil hava aracı, Türk tabiiyetini kaybetmediği halde sicildeki kaydı silineceğinden, tabiiyet bağından doğan haklardan yararlanamayacak ve kendisine yüklenilen yükümlülüklerini yerine getiremeyecektir⁵⁸.

Buna karşın, m. 55 uyarınca bir sivil hava aracının en az 6 ay süre ile Türk Devleti veya kamu tüzel kişilerine veya Türk vatandaşlarına veya m. 49'da belirtilen nitelikleri haiz tüzel kişilere bırakılması halinde, söz konusu hava aracı sicile geçici olarak tescil olunabilir⁵⁹. Bu durumda, hava aracının diğer bir devletin tabiiyetinde olması halinde, o devletin tabiiyetini muhafaza etmek kaydıyla MSHS'ye uygun olarak söz konusu devletin sicilinden terkin edilmesi gerekeceğinden, o devletle arasında var olan tabiiyet bağından doğan hukuki vasıtaları kullanamayacaktır⁶⁰.

Görülmektedir ki, TSHK işletilmek üzere yerli veya yabancı kişilere bırakılan hava araçlarına ilişkin olarak sicile tescil ve sicilden terkin hallerini özel olarak düzenlemiştir. Hava aracının işletilmek üzere başka bir kişiye bırakılması bakımından en yaygın yöntemlerden biri olarak kira sözleşmeleri kullanılmaktadır. Dolayısıyla farklı nitelikteki hava aracı kira sözleşmelerinin bu kapsamda incelenmesinde fayda vardır.

⁵⁸ SİRMEN, (Tabiiyet), s. 103-104 ve 114.

⁵⁹ TSHK m. 55 ve m. 59 uyarınca öngörülen geçici tescil ve terkin halleri, TTK m. 941 uyarınca gemiler bakımından da bayrak çekme hakkı kapsamında uygulama alanı bulmakta ve bu durum flagging-in ile flagging-out olarak adlandırılmaktadır. Konuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Cüneyt SÜZEL, "815 Sayılı Kabotaj Kanunu'nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Mevzuatı Uyarınca Değerlendirilmesi", Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2015, Cilt 10, Sayı 135-136, s. 70. (Jurix)

⁶⁰ SİRMEN, (Tabiiyet), s. 103.

1.4.2.1. Dry Lease ve Wet Lease Bakımından

Çalışmamızın konusunu oluşturan dry lease ve wet lease sözleşmeleri, Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı (SHT-KİRALAMA) (“SHT-KİRALAMA”) uyarınca düzenlenmiş olup bu sözleşmelerin hava aracının tabiiyeti bakımından meydana getirdikleri etkilerin incelenmesi gerekmektedir. Buna göre;

Talimat m. 4/j’de de ifade edildiği üzere, wet lease sözleşmelerinde hava aracı kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletilmektedir. Bu halde, hava aracının işletilmesi kiraya verenin ruhsatında devam ettiği için, yabancı bir işletmeden yerli bir işletmeye ve yerli bir işletmeden yabancı bir işletmeye kiralanan hava araçları bakımından sicile tescil veya sicilden terkin hallerini meydana getiren bir sonuç söz konusu olmamaktadır. Nitekim bu sözleşme uyarınca hava aracı işletilmek üzere başka bir işletmeye bırakılmamaktadır.

Dry lease sözleşmelerinde ise, m. 4/b’de de ifade edildiği üzere, hava aracı kiracının işletme ruhsatı altında işletilmektedir. Dolayısıyla yerli işletmelerden yabancı işletmelere ve yabancı işletmelerden yerli işletmelere yapılacak dry lease kiralama sözleşmelerinde, hava aracının farklı bir işletme ruhsatı üzerinden işletilmesi söz konusu olacaktır. O kadar ki, yerli işletmeye ait bir hava aracının yabancı bir işletmeye dry lease ile kiralanması halinde, Talimat EK-7 m. 3 uyarınca hava aracı yerli işletmenin ruhsatından geçici olarak çıkartılacaktır. Buna karşın, yabancı bir işletmeye ait hava aracının dry lease ile yerli işletmeye kiralanması halinde ise, Talimat EK-8 m. 7 uyarınca hava aracı kiracının işletme ruhsatına eklenecektir. Dolayısıyla hava aracının bir kira sözleşmesi uyarınca, TSHK m. 55 ve m. 59’a uygun olarak işletilmek üzere başka bir işletmeye bırakıldığı açıktır. Bu bakımdan yukarıda sayılan ilk ihtimalde hava aracının TSHK m. 59 uyarınca sicilden terkin edileceği ve Türk tabiiyetinin hukuki sonuçlarının ortadan kalkacağı; ikinci ihtimalde ise, TSHK m. 55 uyarınca geçici olarak tescil edileceği ve kiraya verenin işletme ruhsatını veren devletle arasında var olan tabiiyet bağından doğan hukuki vasıtaların kullanılmayacağı ifade edilebilir.

Ne var ki, yabancılık unsuru içeren dry lease sözleşmelerinin geçerliliği bakımından özellikli bir durum söz konusudur. Talimat EK-7 m. 2 ve EK-8 m. 6

uyarınca, SHGM ile yabancı sivil havacılık teşkilatı arasında ICAO 83 bis yetki devri anlaşmasının imzalanması gerekmektedir. Bu anlaşma ile hava aracının kiraya verenin tabii olduğu devletin sicilinden terkin edilmesi ve kiracının tabii olduğu devletin siciline tescil edilmesinin önüne geçilmektedir⁶¹. Nitekim 83 bis yetki devri anlaşmalarında, hava aracı ve işletilmesine ilişkin belirlenmiş olan yükümlülükler kiracının devletine devredilmekte ve böylelikle hava aracının kiraya verenin ülkesindeki tescili korunmaktadır. Dolayısıyla hava aracının farklı bir yerli veya yabancı işletme bünyesinde işletilmesi bakımından tescil ve terkin ile amaçlanan sonuçlar, kısmen de olsa yetki devri anlaşması ile gerçekleştirilmektedir.

Sonuç olarak, yabancılık unsuru içeren dry lease sözleşmelerinin akdedilmesi hali kural olarak TSHK uyarınca tescil ve terkinine ilişkin sonuçlar meydana getirebilecek olsa dahi⁶²; Talimat uyarınca geçerlilik şartı olarak da düzenlendiği üzere, 83 bis yetki devri anlaşmaları ile bu durumun önüne geçilmektedir. O halde, dry lease ve wet lease hallerinde uygulama alanı bulmayan tescil ve terkinine ilişkin hükümler hangi hallerde uygulanacaktır? Bu durumun yalnızca finansal kiralama sözleşmeleri bakımından söz konusu olduğu ifade edilebilir.

1.4.2.2. Finansal Kiralama Sözleşmeleri Bakımından

Dry lease sözleşmelerinin ticari hava taşıma işletmeleri arasında yapılması mümkün olduğu gibi; kiracı yerli hava taşıma işletmesinin hava aracını, finansal kiralama yapmaya yetkili kiraya veren yabancı kuruluşlardan da temin edebilmesi mümkündür⁶³. Nitekim bu yöntemle yapılan finansal kiralama sözleşmelerinde de

⁶¹ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.4. ICAO 83 Bis Yetki Devri Anlaşması

⁶² Mülga SHT-120.95 m. 21/2 uyarınca “83 Bis’e göre anlaşma yapılamaması durumunda ise, dry-lease olarak kiraya verilecek hava aracının Türk Sivil Hava aracı tescilinden düşürülmesi gerekir.” denilerek, yerli işletmelerin yabancı işletmelere 83 bis yetki devri anlaşması olmaksızın kiraya verdikleri hava araçları bakımından, TSHK m. 59 hükmünün uygulanarak, sicilden terkin işleminin gerçekleştirilmesi mümkün idi. Ancak mülga SHT-120.95 düzenlemesini yürürlükten kaldıran SHT-KİRALAMA uyarınca; 83 bis yetki devri anlaşmaları dry lease sözleşmeleri bakımından geçerlilik şartı olarak öngörüldüğünden, yürürlükteki mevzuata göre dry lease sözleşmelerinin akdedilmesiyle tescil veya terkin sonuçlarının meydana gelmesi mümkün değildir.

hava aracı uçuş personeli olmaksızın ve kiracının işletme ruhsatı altında işletilmek üzere kiracıya devredilmektedir⁶⁴. Dolayısıyla yabancılik unsuru içeren finansal kiralama bakımından, TSHK uyarınca tescile ilişkin olarak aranılan, hava aracının işletilmek üzere başka bir işletmeye bırakılması unsuru gerçekleşmektedir. En önemlisi ise, bu sözleşmeler bakımından kiracı ve kiraya verenin sivil havacılık teşkilatları arasında 83 bis yetki devri anlaşması imzalanması geçerlilik şartı olarak öngörülmemiştir. Nitekim finansal kiralama sözleşmeleri 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu⁶⁵ (“FKK”) uyarınca düzenlenmekle, bu sözleşmeler bakımından 83 bis yetki devri anlaşmasını geçerlilik şartı olarak düzenleyen SHT-KİRALAMA hükümleri tatbik edilmemektedir. Aksine, FKK m. 22/7 hükmü ile kiracının TSHK m. 49 uyarınca hava aracının maliki gibi değerlendirileceği düzenlenmiştir. Hal böyleyken, yurtdışından finansal kiralama niteliğindeki dry lease sözleşmeleriyle kiralanan hava araçlarının sicile tescili söz konusu olmaktadır. Dolayısıyla, yurtdışından finansal kiralama anlaşmaları ile kiralanan hava araçları bakımından tescil işlemleri gerçekleştirilebilecek ve tabiiyete ilişkin sonuçlar meydana gelecektir⁶⁶.

Ancak yine de kiracı ve kiraya verenin devletlerinin 83 bis yetki devri anlaşmalarını imzalayarak, TSHK uyarınca öngörülen tescil işlemlerine engel olabilmeleri mümkündür. Ne var ki, bu durum dry lease bakımından olduğu gibi yasal bir zorunluluk olmayıp taraf devletlerin bu konuda irade serbestileri söz konusudur.

1.4.3. Tabiiyetin Devlet ve Taraflara Etkileri

Tabiiyete ilişkin farklılıkların meydana gelmesi halinde; kabotaj hakkı, uygulanan vergi muafiyetleri, yararlanılan uluslararası anlaşmalar ile tabii olunan

⁶³ Finansal kiralama yapmaya yetkili kuruluşlar ile de dry sözleşmelerinin yapılabileceği, ancak bu durumun çalışmamız kapsamında incelenmediği bakımından detaylı bilgi için bkz. 2.4.1.2. Dry Lease Bakımından Uygulanacak Hükümler

⁶⁴ Detaylı bilgi için bkz. 2.3.2. Hava Aracı Kira Sözleşmelerinin Finansal Kiralama Kapsamında Değerlendirilmesi

⁶⁵ RG, 13.12.2012, S. 28496.

⁶⁶ ERDOĞMUŞ, s. 124 ve 193; Kazım Sedat SİRMEN/Bilge ERSON ASAR, “Şikago Konvansiyonu’nun 83 Bis Maddesinin Uluslararası ve Türk Havacılık Hukukuna Etkileri”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Haziran 2017, Cilt 8, Sayı 1, s. 314 ve dn. 82. (Dergipark)

devletin uyguladığı himaye ve denetim kapsamı değişecektir⁶⁷. Şüphesiz ki sözleşme taraflarının bir hava aracına dair kira sözleşmesi akdedecekleri durumlarda, bu hususları da dikkate alarak risk durumlarını dikkatlice belirlemeleri gerekmektedir.

1.5. HAVA ARACININ KAPSAMI

Hava aracı birçok parça, alet, edevat ve tesisatın bir araya gelmesiyle oluşan birleşik bir yapıdır. Kanun nezdinde de bütünlük arz etmektedir⁶⁸. Tüm bu parçaların hukuki mahiyetlerinin ve hava aracına tabiiyetlerinin belirlenebilmesi için, eklenti veya bütünleyici parça olarak nitelendirilmeleri gerekmektedir. Bu bakımdan, TSHK m. 68 hükmü ile mülga 743 sayılı Türk Medeni Kanunu⁶⁹ m. 619 ve 621'e atıfta bulunulmuştur⁷⁰. Ancak TSHK'nın yürürlük tarihinden sonra yürürlüğe giren TMK uyarınca; mülga Medeni Kanunu'ndaki hükümlerin karşılığı olarak, eklentiler bakımından m. 686, bütünleyici parçalar bakımından m. 684 uygulama alanı bulacaktır. Bu hükümlerin içeriğinde bir değişikliğe gidilmemiştir.

1.5.1. Bütünleyici Parça

Bütünleyici parçalar TMK m. 684 hükmü uyarınca, "*Bütünleyici parça, yerel adetlere göre asıl şeyin temel unsuru olan ve o şey yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değiştirilmedikçe ondan ayrılmasına olanak bulunmayan parçadır.*" denilerek tanımlanmıştır. Hava aracının bütünleyici parçaları bakımından; kanatları, motor aksamaları, pervaneleri, iniş takımları örnek gösterilebilir. Nitekim bu parçaların hava aracında bulunmaması halinde, havalanabilme ve/veya havada seyredebilme özellikleri ortadan kalkacağından,

⁶⁷ SİRMEN, (Tabiiyet), s. 111-112.

⁶⁸ GÖKNİL, s. 157.

⁶⁹ RG, 08.05.1926, S. 366.

⁷⁰ Hava Hukukunun kendi özelliğini göz önünde bulundurularak, tıpkı İtalyan Kanunu gibi, Medeni Kanun'a mütenazır ölçüt içeren bir maddenin TSHK'ya eklenmesi gerektiği yönündeki görüş için bkz. GÖKNİL, s. 159.

hava aracı niteliği de kaybedilecektir. Bu sebeple, bunların hava aracından sökülmesi halinde asıl şeyin zarara uğrayacağı veya yapısının değişeceği açıktır.

Belirtilen parçalar ile hava aracı arasındaki sıkı maddi bağlantı, bu parçaların tek başına bütünleyici parça olarak kabul edilmesi için yeterlidir⁷¹. Ancak bu parçalardan bazıları (motor aksamları, iniş takımları, flap-slat-spoiler gibi), yasal mevzuat ve belirlenen prosedürler doğrultusunda kısa bir süre içerisinde yetkili teknisyenler tarafından yerinden sökülerek tamir edilmekte ve gerektiğinde yenisi ile değiştirilmektedir. Dolayısıyla bu parçalar hava aracını fiziksel olarak zarara uğratmadan sökülüp değiştirilebildiğinden, başta motor olmak üzere bu parçaların bütünleyici parça olarak değerlendirilemeyecekleri ileri sürülmektedir⁷². Aksi yönde görüşler belirtilerek, bağlılık bakımından kolaylıkla çözülebilir olmanın önemi olmadığı da ifade edilmektedir⁷³. Ancak asıl şey ile bütünleyici parçalar arasında çok sıkı bir maddi bağlantı arandığına dair görüş kabul edilse dahi; hava aracı ile belirtilen kapsamdaki parçaların birbirlerinden ayrılmaları halinde, bu durum asıl şeyin ekonomik bakımından tahsis amacını sağlayamayacak duruma düşmesine sebep olacağından, hava aracı niteliği de kaybedilecektir⁷⁴. Nitekim bu parçalar olmadan hava aracının havalanabilmesi ve/veya havada seyredilmesi mümkün olmadığından, söz konusu haliyle hava aracı olarak da kabul edilemeyecektir. Dolayısıyla bir ekonomik birliği meydana getiren bu bağlılık uyarınca bütünleyici parçanın varlığı kabul edilmelidir⁷⁵.

Bütünleyici parça hükümlerinin kapsamı bakımından, TMK m. 685'te öngörülen eşyanın ürünlerine ilişkin düzenlemenin de nazara alınması gerekmektedir. Hüküm uyarınca, bir eşyanın maliki dönemsel olarak elde edilen

⁷¹ OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 287-288.

⁷² GÖKNİL, s. 158 (*naklen*, E. SPASIANO, Corso di diritto aeronautico, Milano 1941, s.90); ERDOĞMUŞ, s. 136.

⁷³ A. Lâle SİRMEN, Eşya Hukuku, 7. Baskı, Ankara 2019, s. 269; Fikret EREN, Mülkiyet Hukuku, 4. Baskı, Ankara 2016, s. 60-61; ERDOĞMUŞ, s. 136; Jale G. AKİPEK/Turgut AKINTÜRK/Derya ATEŞ, Eşya Hukuku, 2. Baskı, İstanbul 2018, s. 54; Bülent SÖZER, Gemi Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, (Geminin Mütemmim Cüzü), İstanbul 2010, s. 122 vd.

⁷⁴ OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 289.

⁷⁵ EREN, s. 57.

hukuki ürünlerin de maliki olacaktır. Hukuki ürün ise, bir eşyadan veya bir alaktan bir hukuki işlem dolayısıyla elde edilen dönemsel edim olarak tanımlanmakla; elde edilen kira gelirleri de hukuki ürün olarak kabul edilmektedir⁷⁶. Ancak doktrinde, kira gelirlerinin (hukuki ürünlerin) bütünleyici parça olarak değerlendirilemeyeceği açık bir şekilde ifade edilmektedir⁷⁷.

1.5.2. Eklenti

Hava aracının işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için ona özgülünen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka bir biçimde hava aracına bağlı kılınan taşınır mallar, eklenti olarak kabul edilecektir. Hava araçlarının eklentileri bakımından; Rynair şirketinin uçaklarının içerisine monte ettiği ve böylelikle yer hizmeti almasına gerek olmaksızın yolcuların uçağa binmesine ve uçaktan inmesine imkân veren merdivenleri, uçakların içerisindeki servis arabaları ve multimedya ekranları örnek gösterilebilir.

Özgülemenin sürekli bir nitelikte yapılması gerekmektedir⁷⁸. Geçici olarak bir özgüleme yapılması, eklenti vasfını kazandırmayacaktır. Ancak sürekli olarak özgülenmeleri halinde, hava aracından geçici olarak ayrılmakla bu niteliklerini kaybetmezler⁷⁹. Eklenti özelliğinin yitirilebilmesi için, asıl şeyden temelli ayrılması gerekir⁸⁰.

Bütünleyici parçalar kural olarak bağımsız eşya vasfı taşımadıkları, ayrı ayni hak konusu olmadıkları halde, eklenti asıl şeyden bağımsız bir hukuki varlık olarak ayrı ayni hak konusudur. Asıl şey üzerinde ayrı bir mülkiyet, eklenti üzerinde ayrı bir mülkiyet vardır. Bu sebeple asıl şeyin bir kişiye, eklentinin diğer bir kişiye

⁷⁶ Yargıtay İçtihadı Birleştirme Genel Kurulu, T. 01.03.1950, E. 11/K. 2: “Bir şeyden nakit ve sair suretlerle alınan; mesela ödünç bir paranın belli zaman ve devrelerde getirdiği faiz, adi ve hasılat kira bağitlarından elde edilen kira karşılıkları ve emsali hukuki semere mefhumu altında mütalaa olunmakta maden ve taş ocaklarını hasılatı da semereye benzetilmekte ve belli zaman ve devrelerde hasıl olmayan şeyler semere merhumu addedilmemektedir.” (RG, 30.06.1950, S. 7546)

⁷⁷ SEROZAN, (Eşya Hukuku), s. 76; AYBAY/HATEMİ, s. 11-12; A. L. SİRMEN, s. 275; OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 293.

⁷⁸ EREN, s. 77-78.

⁷⁹ OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 298; A. L. SİRMEN, s. 278.

⁸⁰ SEROZAN, (Eşya Hukuku), s. 227.

ait olması mümkündür⁸¹. Yukarıda verilen örneklerde; merdiven, servis arabası ve multimedya ekranlarının başka bir kişiye ait olması mümkün olmakla, asıl şeye zarar vermeden sökülüp alınmaları da mümkündür. Nitekim bu halde hava aracının havalanabilme ve/veya havada seyredebilmesine engel bir durum meydana gelmeyecektir.

1.5.3. Hava Aracı Motorlarına İlişkin Özel Durum

Asıl şeye özgülenen parçaların mülkiyetinin başka kişilere ait olması bakımından, hava aracı motorları ile bunların aksam ve parçalarına ilişkin özel bir durum söz konusudur. Uygulamada, bunların başka kişilerden adi kira veya finansal kiralama ile temin edilmeleri sıklıkla karşılaşılan bir durumdur⁸². SHGM düzenlemeleri⁸³ ve Özelgelere dahi konu olmaktadır⁸⁴. Bu hallerde motorların mülkiyeti başka bir kişiye ait olduğundan, bütünleyici parça niteliğinin tartışmalı hale geldiği ve yine bunların eklenti olarak değerlendirilebileceği dahi ileri sürülebilir⁸⁵. Söz konusu durumun finansal kiralama ve adi kira için ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir.

1.5.3.1. Finansal Kiralama Sözleşmelerine Konu Olmaları Halinde

FKK m. 2/5'te, yolcu ve yük taşıma faaliyetinde bulunan hava yolu şirketlerine hava aracı motorları ile bunların aksam ve parçalarının en az iki yıl

⁸¹ OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 299; AYBAY/HATEMİ, s. 13-14; SEROZAN, (Eşya Hukuku), s. 229; A. L. SİRMEN, s. 279; EREN, s. 81.

⁸² Ali Okyay ÖZTUGRAN, Leasing, Uçak Finansmanı ve Hava Taşımacılığında Leasing Uygulamaları (Yüksek Lisans Tezi), 1995, s. 45; Melek KILINÇ KONUK, "Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokolüne Genel Bakış", Hava Hukuku Sempozyumu, 1. Baskı, Ankara 2017, s. 84: "Hava aracı motorlarının ayrı bir nitelikleri bulunmakta olup, uluslararası sicile tek başlarına kayıt edilebilmektedirler. Hava aracı motorları, değerli olmaları, bağımsız olarak taşınabilmeleri, daha çok ayrı ayrı satılmaları, leasing sözleşmelerine konu olabilmeleri, kiralanmaları ve operasyonel işlemler sırasında sık değiştirilmeleri ve hava aracının değerini de belirleyebilmektedir."

⁸³ SHGM tarafından hava aracı motorlarının ithaline ilişkin hazırlanmış olan Hava Aracı, Motor, Pervane İthalı Başvuru Kontrol Formu (Doküman No: SHGM.UED.26005653.FR.295)

⁸⁴ Yurt dışından uçak ana motoru kiralanması bakımından Gelir İdaresi Başkanlığı tarafından 05.03.2012 ve 10.11.2017 tarihlerinde, sırasıyla B.07.1.GİB.4.34.17.01-KDV.13-859 ve 76464994-130[KDV.2015.131]-184203 sayılı özelgeler yayımlanmıştır. Bkz. <http://www.gib.gov.tr/node/90322> ; <http://www.gib.gov.tr/yurt-disindan-ucak-ana-motorumotor-standi-ve-techizatinin-kiralanmasi-islemlerinde-kdv-uygulamasi> (Erişim tarihleri: 24.11.2019)

⁸⁵ Taşıt motorunda taşıt mülkiyetinden bağımsız, ayrı ve özel mülkiyet olamayacağı yönündeki görüş için bkz. SEROZAN, (Eşya Hukuku), s. 69.

süreyile yurt dışından kiralanması işlemleri doğrudan kanun kapsamına alınmıştır. Yine m. 19/2 uyarınca finansal kiralama sözleşmesine konu olmak bakımından, bütünleyici parça veya eklenti niteliğine bakılmayacağı açık bir şekilde hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla uygulamada sıklıkla karşılaşılan, bütünleyici parça niteliğindeki hava aracı motorlarının başka bir kişiden finansal kiralama yoluyla temin edilmesi, yasal mevzuat uyarınca mümkün hale gelmiştir. Ne var ki, bu durum TMK m. 684/1 uyarınca asıl şey ile bütünleyici parçanın mülkiyetinin aynı kişiye ait olmasına ilişkin genel kurala aykırılık teşkil etmektedir⁸⁶. Ancak bütünleyici parça tanımının yapıldığı genel nitelikli TMK'dan sonraki tarihte yürürlüğe giren özel nitelikli FKK uyarınca öngörülen m. 2/5 ile m. 19/2 hükümlerinin, hava aracı motorları ile bunların aksam ve parçaları bakımından istisnai olarak uygulanması gerekmektedir. Nitekim hava aracı motorlarına kıyasen asıl şeyden ayrılması çok daha zor olan gemi motorlarının dahi finansal kiralamaya konu olabileceği ifade edilmektedir⁸⁷. Dolayısıyla hava aracı motorlarının finansal kiralama konusu olmasıyla, mülkiyetlerinin hava aracına malik olan kişiden başkasına ait olabileceği istisnai olarak kabul edilmelidir.

Belirtmek gerekir ki, FKK ile bütünleyici parçaların finansal kiralama sözleşmelerine konu edilmesi doktrinde tartışmalı olmakla birlikte, çalışmamızın kapsamı dışına çıkmamak adına, yalnızca bu tartışmalara atıfta bulunmakla yetiniyoruz⁸⁸. Özellikle bu kapsamda, ülkemizin de tarafı olduğu Cape Town Sözleşmesi kapsamında yapılacak hava aracı motorlarına ilişkin finansal kiralamalar bakımından özellikli durumlara dikkat edilmesi gerekmektedir⁸⁹.

⁸⁶ OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 294; Fikret KOYUNCUOĞLU, Değişen Finansal Kiralama Mevzuatı Işığında Finansal Kiralama Sözleşmesine İlişkin Uygulamadan Kaynaklanan Sorunların Değerlendirilmesi, 1. Baskı, İstanbul 2015, s. 113; EREN, s. 65-66.

⁸⁷ Murat TOPUZ, Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi, 2. Baskı, Ankara 2017, s. 149; Merve ACUN MEKENGEC, Milletlerarası Özel Hukukta Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmeleri, 1. Baskı, İstanbul 2014, 24-25; Gemi motorlarının da bütünleyici parça olarak değerlendirilmesi bakımından bkz. SÖZER, (Geminin Mütemmim Cüzü), s. 64 vd.; Rayegân KENDER/Ergon ÇETİNGİL/Emine YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt-1, 14. Baskı, İstanbul 2019, s. 36.

⁸⁸ ERDOĞMUŞ, s. 139 vd.; TOPUZ, s. 144-151; KOYUNCUOĞLU, s. 113-116.

⁸⁹ Hava aracı motorlarının Cape Town Konvansiyonu kapsamında finansal kiralamaya konu edilmesi bakımından ayrıntılı bilgi için bkz. ERDOĞMUŞ, s. 143 vd.

1.5.3.2. Adi Kira Sözleşmelerine Konu Olmaları Halinde

Hava aracı motorları ile bunların aksam ve parçalarının bir adi kira sözleşmesi uyarınca temin edilerek hava aracına monte edilmelerine ilişkin istisnai bir hüküm öngörülmediğinden, genel kural olarak TMK'daki bütünleyici parça ve eklentilere ilişkin hükümler uygulama alanı bulacak ve bu parçaların mülkiyetinin farklı kişilere ait olması nedeniyle eklenti niteliğinde oldukları ifade edilebilecektir. Nitekim tatbikat ve ticaretin ayrı hak mevzuu olmasını gerektirdiği hallerde hava aracı motorlarının eklenti olarak kabul edilmesi gerektiği ifade edilmektedir⁹⁰. Doktrinde asıl eşyanın bütünleyici parçası haline getirilen eşyalar üzerindeki mülkiyetin kaybedileceği ifade edildiğinden⁹¹, bir kira sözleşmesi ile temin edilen hava aracı motorlarının eklenti olarak kabulü bir çözüm yolu olarak değerlendirilebilir.

Kanaatimize göre, nitelik olarak bütünleyici parça olduğundan şüphe olmayan motorların, yalnızca mülkiyetlerinin başka kişilere ait olabilmesi amacıyla eklenti olarak kabul edilmemesi gerekmektedir. Aksi takdirde, bütünleyici parça ile eklenti ayırımında belirleyici olan hususun; bu parçaların asıl şey ile olan ilişkisi değil, mülkiyet kriteri olduğunun kabulüne varılması gerekecektir. Diğer bir ifadeyle mülkiyet kriterinin, parçanın esas şey ile olan ilişkisinin önüne geçtiği yönünde bir sonuç ortaya çıkmaktadır. Ne var ki, kanun bütünleyici parça ve eklentilere ilişkin olarak objektif nitelikler koymakta ve bu kapsama uygun olarak mülkiyetlerine ilişkin hükümleri düzenlemektedir. Dolayısıyla hava aracı motorlarının nitelikleri göz önüne alınarak bütünleyici parça oldukları kabul edilmelidir⁹². Kaldı ki, burada hava aracı motorlarına ilişkin özel durum sebebiyle

⁹⁰ GÖKNİL, s. 159.

⁹¹ SEROZAN, (Eşya Hukuku), s. 224 ve 232; A. L. SİRMEN, s. 272-273; EREN, s. 66; SÖZER, (Geminin Mütemmim Cüzü), s. 119.

⁹² Tuba AKÇURA KARAMAN, Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni (Taşıtır İpoteği), 2. Baskı, İstanbul 2019, s. 300: “Gemi, hava aracı ve motorlu aracın makinaları onların bütünleyici parçaları kabul edilirken bu taşıtların içinde tutulan yedek makinaların da eklenti olduğu kabul edilmektedir.” Üçüncü kişilerin sağladığı maddi bağlantının malik tarafından gerçekleştirilmediğini savunarak bütünleyici parça vasfının oluşmadığını ileri sürmenin isabetli olmadığı ve önemli olanın asıl şey ile var olan maddi bağlantının ve hukuki bütünlüğün sağlanmış olması yönünde görüş için bkz. ERDOĞMUŞ, s. 136-137; Motorun hava aracından ayrı tutularak TBK'ya göre satış sözleşmesi yapılabileceği ve bu durumda hava aracının bütünleyici parçalarının

FKK hükümleri kıyas yoluyla uygulanarak, mülkiyetlerinin başka kişilere ait olabilmesine rağmen bütünleyici parça oldukları kabul edilebilir. Bunun dışında; bütünleyici parça olmaktan çıkan parçaların, asıl şeyden ayrıldığı anda, bu ayrımı yapmaya yetkili başka bir kişinin mülkiyetine tabi olacağına dair hükümler kıyasen uygulanarak, bütünleyici parça niteliklerinin korunacağı kabul edilebilir (TMK m. 801/2, 994/2; TBK m. 80/3, m. 529/2)⁹³. Tıpkı üst hakkı dolayısıyla arazi üzerinde yer alan binanın mülkiyetinin başka bir kişiye ait olması örneğinde olduğu gibi, asıl şey ile bütünleyici parça arasındaki bağımlılık ilkesine istisnalar getirildiğinin ifade edilebilmesi de mümkündür⁹⁴. Sonuç olarak, hava aracı motorları konu edildikleri kira sözleşmesinin niteliğinden bağımsız olarak, asıl şey olan hava aracı ile aralarındaki ilişki dikkate alınarak, her halükârda bütünleyici parça olarak kabul edilmelidir.

İKİNCİ BÖLÜM

HAVA ARACI KİRA SÖZLEŞMELERİ

Hava aracı kira sözleşmeleri TSHK m. 118’de Kira ve Carter sözleşmeleri başlığı altında, “*Uçuş personeli almadan sadece hava aracının kiralanması halinde Borçlar Kanununun ilgili hükümleri, uçuş personeli ile birlikte bir hava aracının tamamının veya bir kısmının yahut muayyen bir mahallinin kiralanması veya Carter Sözleşmesi halinde Türk Ticaret Kanununun ilgili hükümleri uygulanır.*” denilerek düzenlenmiştir. Kira sözleşmelerine uygulanacak mevzuat belirlenmiş olsa da hangi hükümlerin uygulanacağı açık bir şekilde ifade edilmemiştir.

ayrı tutularak veya bu parçaların finansal kiralama sözleşmesine konu edilmesinin mümkün olacağı yönünde görüş için bkz. ERDOĞMUŞ, s. 139.

⁹³ OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 291; A. L. SİRMEN, s. 274; EREN, s. 64-65.

⁹⁴ SEROZAN, (Eşya Hukuku), s. 75; AYBAY/HATEMİ, s. 10-11; Faruk ACAR, Kira Hukuku Şerhi, 4. Baskı, Aralık 2017, s. 68: “*Hatta bir şeyin bütünleyici parçası üzerinde (asıldan ayrı olarak) aynı hak kurulamazken (TMK.m.684/1), bütünleyici parçanın bizzat kendisi kira sözleşmesine konu edilebilir. Örneğin arazi üzerinde bir binanın kira sözleşmesine konu edilmesi mümkündür. Oysa bina arazinin bütünleyici parçasıdır.*”

Dolayısıyla ilgili mevzuatlar bakımından uygulanabilecek hükümlerin incelenmesinde fayda vardır.

TSHK'nin atıfta bulunduğu 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu⁹⁵ ("TBK") ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu⁹⁶ ("TTK") dışında, FKK uyarınca da hava araçlarının kiralanmasına ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Nitekim FKK m. 2/5 uyarınca hava araçlarının, motorlarının ve bunların aksam ve parçalarının finansal kiralama konusu olabileceği özellikli bir durum olarak ayrıca düzenlenmiştir. Bu kapsamda FKK bakımından da gerekli incelemelerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Belirtilen yasal düzenlemelere ilaveten; sivil havacılığın uluslararası ve kendine özgü teknik yapısı nedeniyle, tabi olduğumuz uluslararası sözleşmeler ve SHGM tarafından yürürlüğe konulan düzenlemeler hava aracı kira sözleşmelerini detaylı bir şekilde düzenlemektedir. Nitekim tarafların hak ve yükümlülükleri ile birlikte, tescil devletine ilişkin öngörülen hak ve yükümlülükler, hava aracına dair teknik, idari, ticari ve operasyonel sorumluluklar da dahil olmak üzere, kira sözleşmesine ilişkin birçok farklı husus düzenleme alanı bulmuştur. Hal böyleyken, çalışmamızın amacının gerçekleştirilmesi bakımından; öncelikle hava aracı kira sözleşmelerine ilişkin düzenlemelerde bulunan genel nitelikli yasal düzenlemelerin, sonrasında ise konuyla ilgili olarak ülkemizin tabi olduğu uluslararası mevzuat ile SHGM tarafından yürürlüğe konulan ulusal mevzuatın incelenmesi uygun olacaktır.

2.1. TÜRK BORÇLAR KANUNU KAPSAMINDAKİ KİRA SÖZLEŞMELERİ

TSHK uyarınca, uçuş personeli⁹⁷ almadan sadece hava aracının kiralanması halinde TBK'nın ilgili hükümlerinin uygulanacağı belirtilse de, hangi hükümlerinin

⁹⁵ RG, 04.02.2011, S. 27836.

⁹⁶ RG, 14.02.2011, S. 27846.

⁹⁷ **M. Deniz GÜNER-ÖZBEK**, "Türkiye'de Hava Taşıma Hukuku", Avrupa ve Türkiye'de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler, İstanbul 2010, s. 57: "*Uçuş personeli görevini uçakta ifa eden*

uygulanacağı belirlenmemiştir. Dolayısıyla öncelikle TBK kapsamında uygulanacak kira hükümlerinin belirlenmesi gerekmektedir.

Kira sözleşmeleri, m. 299'da "*Kira sözleşmesi, kiraya verenin bir şeyin kullanılmasını veya kullanmayla birlikte ondan yararlanılmasını kiracıya bırakmayı, kiracının da buna karşılık kararlaştırılan kira bedelini ödemeyi üstlendiği sözleşmedir.*" denilerek tanımlanmıştır. Hüküm uyarınca kira sözleşmeleri üç unsurdan meydana gelmekte olup bunlar; kiralanan, kira bedeli ve tarafların anlaşmasıdır⁹⁸. Belirtmek gerekir ki, madde metninde yapılan tanım adi kira sözleşmelerine ilişkin değil, kira sözleşmesinin tüm türlerini kapsayacak şekilde yapılan genel bir tanımdır⁹⁹.

Keza, m. 299-338 arasında yer alan hükümler Birinci Ayırım başlığı altında Genel Hükümler olarak düzenlenmiştir. Burada yer alan düzenlemeler genel hüküm olduğu için TBK'da düzenlenen her tür kira sözleşmesine uygulanabilir niteliktedir. Ancak bir konu hakkında, İkinci Ayırım başlığı altında Konut ve Çatılı İşyeri Kiraları ve Üçüncü Ayırım başlığı altında Ürün Kirası düzenlemelerinde özel hüküm bulunmakta ise, genel hükümlere itibar edilmeyecektir. Buna karşın, ikinci ve üçüncü ayırımıda bir konu düzenlenmemişse, genel hükümler, özel ayırımıdaki hükümlerle çelişmemek koşuluyla o konuya uygulanacaktır¹⁰⁰. Ancak çalışmamız kapsamında, genel hükümler kapsamında değerlendirilen hükümler, mülga 818 sayılı Borçlar Kanunu'nda¹⁰¹ düzenlendiği ve uygulamada da halen üzerindeki kavram birliği devam ettiği üzere, adi kira sözleşmesi hükümleri olarak ifade edilecektir.

ve varlığı uçuş boyunca gerekli olan personeldir. Bunlar kaptan pilot, yardımcı pilot ve kabin memurlarıdır."; Uçuş personelleri için detaylı bilgi için bkz. 3.6.2. Uçuş Ekibinin Geçerli Lisans ve Sertifikalara Sahip Olması

⁹⁸ **Cevdet YAVUZ/Faruk ACAR/Burak ÖZEN**, Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler), 16. Baskı, İstanbul 2019, s. 237; **ACAR**, s. 53.

⁹⁹ **M. Murat İNCEOĞLU**, Kira Hukuku, Cilt 1, (Kira Hukuku-I), 1. Baskı, İstanbul 2014, s. 8.

¹⁰⁰ **YAVUZ/ACAR/ÖZEN** s. 233; Genel hükümler arasında yalnızca konut ve çatılı işyeri kiralarında uygulama alanı bulacak düzenlemelere de yer verildiği ve TBK m. 301, m. 315/1, m. 316/2 3, m. 322/2'nin bu kapsamda örnek gösterilebileceği görüşü için bkz. **İNCEOĞLU**, (Kira Hukuku-I), s. 3 ve dn. 5.

¹⁰¹ RG, 08.05.1926, S. 366.

2.1.1. Konut ve Çatılı İşyeri Kiraları

Konut ve çatılı işyeri kiraları TBK m. 339-356 hükümleri uyarınca düzenlenmiştir. Çalışmamızın konusu oluşturan hava araçlarının bu kapsamda bir kira sözleşmesine konu olabilmesi için, öncelikle hava aracının konut veya çatılı işyeri amacıyla kullanılması amaçlanmalıdır. Bununla birlikte, kira sözleşmesinin süresinin altı ay ve daha kısa olmaması şartı aranmaktadır. Bu şartların sağlanması halinde, hava aracının taşınır nitelikte olmasının da bir önemi kalmayacak ve konut ve çatılı işyeri kiralarına konu olabilecektir¹⁰². Ancak şüphesiz ki bu halde, hava aracının konut ve işyeri niteliklerini yerine getirebilmesi için bir yere sabitlenmesi veyahut kira sözleşmesi boyunca sabit bir şekilde durması gerekecektir. Uçuşlarına devam eden bir hava aracının bu kapsamda değerlendirilemeyeceği açıktır.

Yukarıda belirtilen şartların yerine getirilmesi halinde, hava aracının bir konut ve çatılı işyeri kirasına konu olması mümkündür. Ancak en az altı ay boyunca bu amaçlar için sabit bir şekilde duran hava aracının uçuşa elverişliliğinin etkileneceği şüphesizdir. Kaldı ki, uygulamada da hava aracı niteliğini haiz taşıtların kiralanarak bu amaçlarla kullanılması yerine, hizmetten çekilmiş ve bu niteliklerini kaybetmiş hava araçlarının kullanılması tercih edilmektedir. Sonuç olarak, hukuken hava araçlarının konut ve çatılı işyeri kiralarına konu olmaları mümkün olsa da uygulamada karşılaşılmaması oldukça güç bir durumdur.

2.1.2. Ürün Kirası

Hava araçlarının konu edildiği wet lease sözleşmelerinde, kiracının doğrudan işletilmeye hazır olan hava aracını kullanarak gelir elde etmesi, bu sözleşmelerin ürün kirası olarak değerlendirilmelerine yol açabilir¹⁰³. Ne var ki, TSHK m. 118 uyarınca bir hava aracının wet lease sözleşmesine konu olması halinde, TTK'nın ilgili hükümlerinin uygulanacağı hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla wet lease

¹⁰² Gerekli niteliklerin haiz olunması halinde taşınırların da konut ve çatılı işyeri kirası konusu olabileceği yönündeki görüşler için bkz. **Mustafa Alper GÜMÜŞ**, "Yeni" 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Kira Sözleşmesi, 2. Baskı, 2012, s. 24; **YAVUZ/ACAR/ÖZEN**, s. 320.

¹⁰³ **KURT**, s. 60 ve dn. 31; **Ayşe ŞAHİN**, "Hasılat Kira Sözleşmesinin Ayırt Edici Unsurları ve Tabii Olduğu Yasa Hükümleri", Hüseyin Hatemi'ye Armağan, Cilt 2, 2009, s. 1402-1403: "...bir taşıt aracının işletilerek kâr elde edilmek üzere kiralanması hallerinde, kiralanan, semere getiren taşınır niteliğinde olduğundan hâsılat kirası sözleşmesi söz konusudur."

sözleşmeleri her ne kadar ürün kirası olarak nitelendirilebilse dahi, TSHK uyarınca TTK hükümleri tatbik edilecek ve TBK’da düzenlenmiş olan ürün kirası hükümleri uygulama alanı bulmayacaktır. Ancak yine de belirtmek gerekir ki, TSHK uygulanacak hukuku emredici nitelikte belirlememiştir. Hal böyleyken, tarafların m. 119 uyarınca yapacakları yazılı sözleşme ile wet lease bakımından ürün kirası hükümlerini tatbik etmeleri ve böylelikle bu hükümlere işlerlik kazandırabilmeleri mümkündür. Bu doğrultuda, ürün kirası hükümlerinin wet lease sözleşmeleri bakımından incelenmesi çalışmamız bakımından fayda sağlayacaktır.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, doktrinde TBK m. 299 uyarınca yapılan kira sözleşmesi tanımının ürün kirasını da kapsadığı kabul edilmektedir¹⁰⁴. Ancak buna rağmen, ürün kirası, TBK m. 357’de “*Ürün kirası kiraya verenin, kiracıya, ürün veren bir şeyin veya hakkın kullanılmasını ve ürünlerin devşirilmesini bedel karşılığında bırakmayı üstlendiği sözleşmedir.*” denilerek, özel olarak da tanımlanmıştır. Bu kapsamda, taşınır ve taşınmaz mallar ile gelir getiren ticari işletme veya hakların da ürün kirası konusu olabileceği kabul edilmektedir¹⁰⁵.

Doktrinde bir kira sözleşmesinin hangi hallerde ürün kirası olarak kabul edileceğine dair adi kira sözleşmeleriyle kıyaslama yapılarak bazı kriterler öngörülmüş olsa da¹⁰⁶, bu nitelendirme her zaman rahatlıkla yapılamamaktadır. Nitekim ürün getirmeye elverişli olmayan bir şey ürün kirasının konusunu teşkil edemezken, ürün getirmeye elverişli bir şeyin hem adi hem de ürün kirasına konu olması mümkündür¹⁰⁷. Bu noktada, tespit için maldan yararlanmanın mı yoksa

¹⁰⁴ ACAR, s. 68-69; İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 8; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 235; Nihat YAVUZ, Yeni TBK, HMK, İİK ve İstinafa Göre Kira Hukuku, 7. Baskı, Ankara 2019, s. 920; Zeynep ARSLAN, Ürün Kirası Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Kiralananın İadesi, 1. Baskı, Ankara 2016, s. 5; Ürün kirasını da kapsayan tanıma ilişkin getirilen eleştiriler için bkz. GÜMÜŞ, s. 30

¹⁰⁵ AYDEMİR, s. 30-31; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 375; YAVUZ, s. 920; ARSLAN, s. 8 ve 22; Yasemin KARADİBEK, Hasılat Kirasından Kaynaklanan Dava ve Takipler (Yüksek Lisans Tezi), 2011, s. 12; Halit AKER, Ticari İşletme Kirası, Ankara 2012, s. 23; Hüseyin ALTAŞ, Hasılat ve Şirket Kirası, 1. Baskı, Ankara 2009, s. 76; Yargıtay HGK, T. 14.04.2004, E. 2004/11-222, K. 2004/222.

¹⁰⁶ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 24-26; YAVUZ, s. 912-913; AYDEMİR, s. 31-32; ALTAŞ, s. 233-242.

¹⁰⁷ YAVUZ, s. 910; ARSLAN, s. 30; ŞAHİN, s. 1404; AKER, s. 27.

ürünlerin elde edilmesi unsurunun mu ön plana çıktığı değerlendirilmelidir¹⁰⁸. Bu bakımdan, kiralananın ürün kirasına konu olduğunun kabulü için donanımlı olarak kiraya verilmesi gerektiği ifade edilebilir¹⁰⁹. Ancak hava araçları çıplak kiralama halini oluşturan dry lease sözleşmelerinde dahi, iç ve dış donanım olarak uçuşa elverişli olacak şekilde kiraya verilmektedir. Dolayısıyla kira konusunun özellik arz eden niteliği dolayısıyla, donanımlı olarak kiraya verilmesi kriteri bakımından, sözleşmenin akdedilmesiyle hava aracının kiracı tarafından doğrudan işletilmesinin mümkün olması anlaşılmalıdır. Keza Yargıtay otel, benzin istasyonu, tarla ve benzeri yerlerin ürün kirasına konu olması bakımından, aslında doğrudan kiracı tarafından işletilebilmesi için gerekli olan şartların sağlanıp sağlanmadığını incelemektedir. Bu kapsamda kiralananların işletilebilmesi için varsa işletme ruhsatının kiracıya devri ve gerekli olan ekipmanların da kiracının kullanımına tahsis edilmesi gibi kriterler aranmaktadır¹¹⁰. Donanımlı olarak kiraya verme kriterinin kabul edilmesi halinde, wet lease sözleşmelerinin ürün kirası olarak değerlendirilebilmesi mümkün hale gelmektedir. Nitekim bu sözleşmelerde kira süresi boyunca yapılan uçuş faaliyetlerinin teknik ve operasyonel sorumlulukları hava aracını kiraya veren işletmeye ait olduğundan ve uçuş ekibi de kiraya veren

¹⁰⁸ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 25; YAVUZ, s. 912-913; ARSLAN, s. 9-10.

¹⁰⁹ AYDEMİR, s. 31; ALTAŞ, s. 100.

¹¹⁰ Yargıtay 6. HD, T. 26.02.2015, E. 2015/869, K. 2015/1923: “...hasılat kirasından söz edilebilmesi için hasılat getiren bir taşınır ya da taşınmaz mal, ticari işletme ya da hakkın kira ilişkisinin konusunu oluşturması ve kiralananın demirbaşları ve işletme ruhsatı ile birlikte kiraya verilmesi gerekir.” Yargıtay 6. HD, T. 29.01.2015, E. 2014/13893, K. 2015/919: “Kira ilişkisine, Türk Borçlar Kanunu’nun ürün (hasılat) kirasına dair hükümlerinin uygulanabilmesi için, kiralananın demirbaşları ve işletme ruhsatı ile birlikte kirallanmış olması gerekir.” Yargıtay 6. HD, T. 07.04.2003, E. 2003/2093, K. 2003/2244: “Kiralanan tarla, mera, zeytinlik arazileri dam ve Ağıl olarak gösterilmiştir. Kiralanan şeyin cinsi olarak tarıma ve hayvancılığın besi ile korunmasına elverişli olarak kullanılacağı belirtilmiştir. Sözleşme imzalandıktan sonra taraflarca imzalanan 22.02.2000 tarihli protokolde kira sözleşmesinin gayri muayyen süreyle uzatıldığı kararlaştırılmıştır. Buna göre sözleşmenin hasılat kirasına ilişkin olduğunun kabulü gerekir.” Yargıtay 6. HD, T. 19.06.2000, E. 2000/5420, K. 2000/5596: “Bu kira sözleşmesinde kiralananın niteliği tesisat ve bina eksiksiz işler halde, otel, restoran, kafeterya, plaj olarak belirtilmiştir. Kira sözleşmesinin ekli listesinde mefruşatı ile birlikte otel işletmesi ve plaj olarak kiraya verildiği anlaşılmaktadır. Plaj ve otel işletmesinin kiraya verilmesi hasılat kirası mahiyetinde olup...” Yargıtay 6. HD, T. 18.04.1988, E. 1988/1566, K. 1988/6163: “...kontratoda kiralanan şeyin hali hazır durumu benzin istasyonuna muhtelif tarla olarak ve kiralanan şeyin ne için istimal olunacağı karşısında da akaryakıt istasyonu olarak kullanılacağı kaydedilmiştir. Beraber teslim olunan demirbaş eşya olarak da, bir adet motorin, bir adet benzin, bir adet gaz pompaları, üç adet yeraltı deposu, bir adet yerüstü deposu ile bir adet hava saati komprasör motorundan bahsedilmiştir. Kira akdi bu niteliği itibarıyla hasılat kirasıdır.” (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası)

tarafından temin edildiğinden; kiracının hava aracının özgülendiği kullanım amacına uygun olarak, yolcu taşıma ve/veya yük taşıma sözleşmelerini akdetmesiyle birlikte, kira konusu hava aracını derhal işletebilmesi mümkündür. Bu durum, ürün kiralarda kiraya verenin, kiralananı kullanıma uygun bulundurma zorunluluğuna da uygundur. Keza, kiraya verenin kira konusunu kullanma ve işletmeye elverişli bir hale bulundurma borcu teslimden sonra da devam etmektedir¹¹¹. Semere ya da başka hasılat getiren taşınırlar ürün kirası konusu olabildiğinden, hava araçlarının da taşınır nitelikleri kapsamında ürün kirası konusu olabilecekleri ifade edilebilir.

Ancak öte yandan, ürün kiralaları bakımından bir hakkın da kira konusu olabileceği kabul edildiğinden¹¹², hava aracının işletme hakkının kira konusu edildiği de kabul edilebilir. Nitekim hava aracının işletilmesi için TSHK m. 19 uyarınca işletme ruhsatına ihtiyaç duyulmakta olup wet lease sözleşmelerinde kiracı hava aracını kiraya verene ait bu ruhsat uyarınca işletmekte ve bu anlamda işletme hakkını kullanmaktadır. Ancak burada mutlaka bir ayrıma gidilmesi gerekmemektedir. Nitekim haklar müstakil olarak ürün kirasının konusunu oluşturabileceği gibi, taşınırlarla birlikte de kiraya verilmeleri mümkündür. Bu bakımdan, tıpkı bir taşıt aracının taksi plakası ile kiralınması örneğinde olduğu gibi, bir taşınır eşya ile bir hak aynı ürün kirası sözleşmesinin konusunu oluşturmaktadır¹¹³. Dolayısıyla wet lease sözleşmelerinde hem taşınır nitelikteki hava aracının, hem de bu hava aracının işletme hakkının ürün kirası konusu yapıldığı kabul edilebilir.

Wet lease tanımının yapıldığı SHT-KİRALAMA m. 4/j hükmü uyarınca, hava aracının kiraya verenin işletme ruhsatı kapsamında işletileceği hükme

¹¹¹ **Ahmet Cemal RUHİ**, Yeni Türk Borçlar Kanunu ve Hukuk Muhakemelerine Kanununa Göre Kira Hukuku, 2. Cilt, 1. Baskı, Ankara 2011, s. 1536-1537 (Yargıtay 14. HD, T. 05.07.2010, E. 2010/6575, K. 2010/7750); **YAVUZ**, s. 936; **KARADİBEK**, s. 21-22; **ARSLAN**, s. 72; **ALTAŞ**, s. 102.

¹¹² **İNCEOĞLU**, (Kira Hukuku-I), s. 24; **YAVUZ/ACAR/ÖZEN**, s. 376; **AYDEMİR**, s. 30; **GÜMÜŞ**, s. 30; **YAVUZ**, s. 909; **ARSLAN**, s. 31; Yargıtay HGK, T. 24.01.2018, E. 2015/9-3561, K. 2018/77; **ALTAŞ**, s. 90-91.

¹¹³ **ARSLAN**, s. 31; **ŞAHİN**, s. 1405-1406.

bağlanmıştır. Ancak Yargıtay'ın yerleşik içtihatları uyarınca, ürün kirasının söz konusu olması için işletme ruhsatının da kiraya verilmesi şartı aranmaktadır¹¹⁴. Nitekim ticari taksinin ürün kirasına konu olması örneğinde, buna uygun olarak işletme ruhsatı ile birlikte kiralanması gerektiği ifade edilmektedir¹¹⁵. Ne var ki, sivil havacılık mevzuatımız uyarınca, işletme ruhsatı hava araçlarına değil; hava araçlarını işleten ticari hava taşıma işletmelerine verilmektedir. Dolayısıyla kira konusuna dair bir işletme ruhsatı olmadığından, bu ruhsatın devredilmemesi sonucu ürün kirasının söz konusu olmayacağı da ileri sürülemeyecektir¹¹⁶.

Wet lease sözleşmelerinde uçuş ekibi kiraya veren tarafından sağlandığı için, sözleşme süresi boyunca hava aracının hakimiyeti kiraya verenin istihdam ettiği personelde ve dolayısıyla kiraya verende olmaktadır¹¹⁷. Hal böyleyken, kira konusu hava aracının zilyetliği kiracıya geçmemektedir¹¹⁸. Ancak ürün kiralarda, kira konusunun kiracıya teslim edilmesi şartı aranılmadığından¹¹⁹, bu durum sözleşmenin ürün kirası kapsamında değerlendirilmesine engel olmamaktadır.

Ürün kiralarda, kiracı kiralananndan elde ettiği ürünleri kiraya veren adına veya başkası hesabına değil, kendi adına toplamaktadır¹²⁰. Nitekim ürün kirası sözleşmesi gereği elde edilen ürünlerin mülkiyeti kiracıya aittir¹²¹. Wet lease sözleşmeleri uyarınca da ticari sorumluluk kiracıya ait olduğundan, kiracı yolcu taşıma ve/veya yük taşıma sözleşmelerini kendi adına imzalamaktadır. Ancak bu sözleşmelerin kiracı tarafından yapılmasına karşın, uçuş kiraya veren tarafından

¹¹⁴ Yargıtay 3. HD, T. 24.10.2017, E. 2017/2065, K. 2017/14495; Yargıtay 3. HD, T. 27.04.2017, E. 2017/2591, K. 2017/6121; Yargıtay 6. HD, T. 29.01.2015, E. 2014/13893, K. 2015/919; Yargıtay 6. HD, T. 18.11.2014, E. 2014/11753, K. 2014/12615; Yargıtay 6. HD, T. 07.07.2014, E. 2014/7570, K. 2014/9012; Yargıtay 6. HD, T. 19.06.2014, E. 2014/6916, K. 2014/8129; Yargıtay 13. HD, T. 23.05.1988, E. 1988/1533, K. 1988/2783. (Kazancı İchtihat Bilgi Bankası)

¹¹⁵ **KARADİBEK**, s. 11 ve 16.

¹¹⁶ Benzer yöndeki; ticari işletmeler bakımından, işletme ruhsatının kiraya dahil edilmemesine rağmen, faaliyet gösterilmesini sağlayacak nitelikteki unsurlarla birlikte kiraya verilmiş olması halinde, bir hasılat kirası sözleşmesinin bulunduğu kabul edilmesi yönündeki görüş için bkz. **ŞAHİN**, s. 1410 vd.; **ALTAŞ**, s. 100.

¹¹⁷ **Donald H. BUNKER**, "Aircraft Wet Leasing: The Perils and the Benefits", 25 *Annals Air & Space L.* 67, 2000, s. 68 (Heinonline)

¹¹⁸ Detaylı bilgi için bkz. 3.9.2.1.1. Kural Olarak İade Yükümlülüğü

¹¹⁹ **YAVUZ/ACAR/ÖZEN**, s. 375; **KARADİBEK**, s. 17; **ARSLAN**, s. 15; **ALTAŞ**, s. 75.

¹²⁰ **ARSLAN**, s. 7; **AKER**, s. 22.

¹²¹ **ARSLAN**, s. 13; Yargıtay HGK, T. 12.01.1966, E. 1965/76, K. 1966/4.

gerçekleştirilecek olup bu durumun yolcular nezdinde bir karışıklık yaratmaması için, SHT-KİRALAMA m. 8 uyarınca yolculara bildirim şartı öngörülmüştür. Yine bu kapsamda belirtmek gerekir ki, bir hava aracının ürün kirası kapsamında wet lease sözleşmesine konu edildiğinin kabulü halinde; kiracının kira konusu hava aracından elde edeceği gelir, medeni ürün olarak değerlendirilecektir¹²². Nitekim bir mal veya haktan gelir elde edilmesine yöneltilmiş bir hukuki ilişkiye dayanılarak toplanan gelirler, medeni ürün olarak kabul edilmektedir¹²³.

2.1.3. Adi Kira

TSHK m. 118 uyarınca, uçuş personeli almadan sadece hava aracının kiralanması halinde, TBK'nın ilgili hükümlerinin uygulanacağı düzenlenmiştir. Çalışmamızın konusu bakımından personelsiz kiralama, dry lease halinde söz konusu olmakla birlikte, bu kiralamalar bakımından tatbik edilmesi gereken hükümler ise, TBK'da düzenlenen adi kira hükümleridir. Keza, TBK uyarınca düzenlenen konut ve çatılı işyeri kirası ile ürün kirası hükümlerinin, yukarıda izah edilen nitelikleri dolayısıyla, dry lease sözleşmeleri bakımından uygulanması mümkün olmayacaktır. Hal böyleyken, adi kira sözleşmesine ait niteliklerin incelenmesi uygun düşecektir.

TBK m. 299 uyarınca tanımlanan adi kira sözleşmelerinde, kira konusunun kullanılmasının veya ondan yararlanmanın kiracıya bırakıldığı görülmektedir. Kiracı da buna karşılık olarak, kira bedeli ödemekle yükümlü tutulmuştur. Ancak kullanma veya yararlanma kanunda alternatifli olarak verilmekle, adi kira sözleşmeleri bakımından yalnızca eşyanın kullanılmasının bırakılması söz konusu olmaktadır¹²⁴. Dolayısıyla adi kira sözleşmesi, kiraya verenin kiralananın kullanımını kiracıya bırakmayı, kiracının da bunun karşılığında kira bedelini ödemeyi üstlendiği, iki taraflı ve rızai mahiyetteki sözleşme olarak tanımlanabilir¹²⁵. Buna uygun olarak, dry lease sözleşmelerinde de hava aracı

¹²² YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 376; AYDEMİR, s. 33; KARADİBEK, s. 55; YAVUZ, s. 921.

¹²³ Haluk TANDOĞAN, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri 1/2, 4. Baskı, İstanbul 2008, s. 4; ALTAŞ, s. 78.

¹²⁴ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 11.

¹²⁵ ACAR, s. 52; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 235-236.

kullanılması için kiracıya bırakılmakta olup kiracı da kira bedelini ödemekle yükümlü tutulmaktadır. Dolayısıyla dry lease sözleşmeleri bakımından kanuni düzenleme olarak TBK'da düzenleme alanı bulan adi kira hükümlerinin uygulanacağı ifade edilebilir¹²⁶.

2.2. TÜRK TİCARET KANUNU KAPSAMINDAKİ KİRA VE CARTER SÖZLEŞMELERİ

TSHK m. 118 uyarınca, uçuş personeli ile birlikte bir hava aracının tamamının veya bir kısmının yahut muayyen bir mahallinin kiralanması veya çarter sözleşmesi halinde, TTK'nın ilgili hükümlerinin uygulanacağı hükme bağlanmıştır. Ancak TTK uyarınca kira ve çarter sözleşmeleri, yalnızca Deniz Ticareti isimli beşinci kitapta düzenlenmekle; hava araçlarına özgü veya genel nitelikli bir kira veya çarter sözleşmesi düzenlenmesi yer almamaktadır. Dolayısıyla burada tespit edilmesi gereken husus, TSHK'da yapılan bu atfın TTK'nın Deniz Ticareti kitabının uygulanması için mi yapıldığı olmalıdır.

Gemiler ve hava araçları, hukuki düzen ve uygulama açısından birbirine çok benzeyen iki eşya türüdür. Hatta TSHK'nın hazırlık döneminde, hava araçları üzerindeki aynı hakları düzenleyen hükümler hazırlanırken, doğrudan gemilere ilişkin TTK hükümlerinden yararlanıldığı ve ikisi için de aynı kuralların benimsendiği dahi kabul edilmektedir¹²⁷. Doktrinde deniz hukuku, hava hukukunun en yakın komşusu olarak değerlendirilerek, iki disiplin arasındaki benzerlik ifade edilmektedir¹²⁸. Buna karşın hava hukukunun özgün bir yapı olduğu ifadelerine rastlamak da mümkündür¹²⁹.

¹²⁶ Dry lease halinde uygulanacak hükümler bakımından detaylı bilgi için bkz. 2.4.1.2. Dry Lease Bakımından Uygulanacak Hükümler

¹²⁷ ATAMER, (Uçak İpoteği), s. 88 ve dn. 87; AKÇURA KARAMAN, s. 35.

¹²⁸ GÖKNİL, s. 20 vd. ve 105 vd.

¹²⁹ BİLSEL, s. 6; Tahir ÇAĞA, Hava Hukuku, Cilt I: Genel Kısım, İstanbul 1963, s. 9 vd.; Hikmet BELBEZ, "Hava Hukuku Konusu ve Mahiyeti", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 1945, Cilt 2, Sayı 4, s. 80 vd. (Dergipark); Hava hukukunun otonomisi dolayısıyla, deniz sistemlerinin düzenlenmesi için hazırlanmış hukuk kurallarının doğrudan hava hukukuna uygulanmasının doğru olmadığı, ancak bu kuralların hava hukukuna ilişkin olarak hazırlanmış özel

MSHS'nin kabulünden sonra hazırlanan Türk Hava Seyrüsefer Kanunu Tasarısında¹³⁰ da benzer bir hükme yer verilmiştir¹³¹. Uçuş personeli olmaksızın yapılacak hava aracı kira sözleşmeleri (dry lease) bakımından (mülga) Borçlar Kanunu'nun uygulanacağı belirlenmiş; ancak hava araçlarının uçuş personelleriyle kiralanmasına ilişkin (wet lease) bir hüküm getirilmemiştir. Buna karşın, yapılacak charter, kırkambar ve taşıma sözleşmeleri bakımından (mülga) Deniz Ticareti Kanunu'nun uygulanacağı düzenlenmiştir¹³². Dry lease bakımından, Tasarı ile TSHK birebir aynı düzenlemeyi ihtiva etmektedir. Her ne kadar Tasarıda wet lease düzenlenmemiş olsa da, charter sözleşmeleri bakımından getirilen düzenleme yine TSHK ile aynı niteliktedir. Burada dikkat çeken husus ise, charter sözleşmeleri bakımından, o dönem yürürlükte olan 1440 sayılı Ticaret Kanunu¹³³ yerine, Deniz Ticaret Kanunu'na¹³⁴ atıfta bulunulmasıdır. Ancak Tasarı döneminde atıfta bulunulan Deniz Ticareti Kanunu, o dönem yürürlükte olan 1440 sayılı Ticaret Kanunu'nun İkinci Kitabı idi. Dolayısıyla burada da mülga TTK hükümlerine atıfta bulunulmuş olmakla, yalnızca maddede doğrudan Deniz Ticareti İkinci Kitabı'nın isminin zikredilmesi tercih edilmiştir.

hukuki durumlara aykırı olmayacak şekilde istisnai durumlarda uygulanabileceğinin belirtilmesi için bkz. **Eser GEMİCİ/Mehmet YEŞİLLER**, "Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri", Journal of Aviation, 2017, Cilt 1, Sayı 2, s. 150 (Dergipark).

¹³⁰ "...Adalet Bakanlığında Prof. E. Hirsch'in de iştirakiyle kurulan yeni bir komisyon yürürlükte olan mevzuatımızla evvelki projeleri (hassaten Ulaştırma Bakanlığının hazırladığı lâyhayı), enternasyonal anlaşmaları ve 1922 tarihli Alman, 1924 tarihli İtalyan ve bilhassa 1948 tarihli İsviçre Hava Seyrüsefer Kanunlarını gözönünde bulundurmak suretiyle (Gerekçe, s. 3) 135 maddelik bir tasarı hazırlamıştır. <<Türk Hava Seyrüsefer Kanunu Tasarısı>> adını taşıyan bu proje de o zamanlar Büyük Millet Meclisine sunulmuşsa da bir türlü kanun haline gelememiştir." **ÇAĞA**, s. 78-79.

¹³¹ "Madde : 66 - Bu kanunda aksine hüküm olmadıkça:

1. Uçuş personeli olmadan sadece hava gemisinin kiralanması halinde Borçlar Kanununun ilgili hükümleri,
2. Hava gemisinin tamamının veya bir kısmının yahut muayyen bir mahallinin kiralanması (charter sözleşmesi) veya muayyen bir malın taşınmasına mütaallik sözleşmelerde (kırkambar sözleşmesi) yahut yolcu ulaştırma sözleşmesi hallerinde Deniz Ticaret Kanununun ilgili hükümleri, uygulanır.

Milletlerarası sözleşme ve anlaşma hükümleri saklıdır."

¹³² **GÖKNİL**, s. 115.

¹³³ Bu Kanun, 29.05.1926 tarihli ve 865 sayılı Ticaret Kanunu'nun (RG, 28.06.1926, S. 406) ekidir, bkz. **ATAMER**, (Uçak İpoteği), s. 70.

¹³⁴ RG, 20.05.1929, S. 1197; 13.05.1929 tarihli ve 1440 sayılı Ticaret Kanunu 2. Kitap - Deniz Ticareti olarak yürürlüğe girmiştir.

Tasarıda wet lease'e yer verilmeksizin, çarter ve diğer sözleşmeler bakımından deniz ticareti hükümlerine atıfta bulunulmasının sebebi, Tasarının hazırlandığı tarihteki havacılık uygulamalarından kaynaklanmaktadır. Nitekim 1950'li yıllarda wet lease uygulaması yeterince gelişmemiş olmakla, wet lease'in profesyonel olarak icra edilmesi dahi 1990'lı yılları bulmuştur¹³⁵. Dolayısıyla uygulamada yaygın bir hale gelmeyen sözleşmenin Tasarıda düzenleme alanı bulunmaması da anlaşılabilir bir durumdur.

TSHK m. 118 ile Tasarı m. 66 arasındaki benzerlik, wet lease bakımından uygulanacak hukukun belirlenmesi hususunda önem arz etmektedir. Nitekim yukarıda da izah edildiği üzere; hava hukuku, deniz hukuku ile benzerlik göstermekte ve niteliğine uygun düştüğü müddetçe deniz hukuku düzenlemeleri uygulama alanı bulabilmektedir. Bu kapsamda Tasarıdaki düzenlemenin çarter sözleşmeleri bakımından *-wet lease'in öngörülmediği haliyle-* doğrudan mülga TTK'nın deniz ticareti hükümlerine atıf yaptığı ortadadır. Dolayısıyla TSHK uyarınca öngörülen söz konusu hükmün, *-wet lease'in ilave edilmesiyle birlikte yalınlaştırılarak düzenlenmesinde de-* TTK'ya atıfta bulunması sebebiyle, deniz ticareti hükümlerinin uygulanması uygun düşecektir. Nitekim TTK içerisinde, Deniz Ticareti Kitabı haricinde; kira sözleşmesi ve çarter sözleşmesini içeren başka bir kitap bulunmamaktadır. Dolayısıyla TSHK'nın wet lease ve çarter sözleşmeleri bakımından TTK hükümlerinin uygulama alanı bulacağını düzenlemesine ilişkin olarak, TTK'nın deniz ticareti hükümlerinin uygulanacağı ifade edilebilir.

Yukarıdaki açıklamalarımız doğrultusunda, wet lease bakımından tatbik edilecek deniz ticareti hükümlerinin tespit edilmesi gerekmektedir. Bu bakımdan, hava aracı kira sözleşmesi olan wet lease'in niteliğine en uygun düzenlemenin, deniz ticareti sözleşmeleri altında m. 1131-1137 arasında düzenlenen zaman çarteri

¹³⁵ **Peter S. MORRELL**, "Airline Finance", 4th Edition, 2013, s. 250: "1990'dan bu yana bazı wet lease uzmanları kendini kabul ettirmiştir. Özellikle Amerika Birleşik Devletleri'nde, Atlas Air (11 Eylül gerileme döneminden sonra Bölüm 11'de [iflas koruma süreci] 6 ay geçirdi) ve Gemini ile Air Atlanta Icelandic şirketleridir." [eBook Collection (EBSCOhost)]; Wet lease sözleşmelerinin yalnızca son birkaç on yıl içerisinde yaygınlaşarak genel uygulama haline geldiği yönündeki görüş için bkz. **Elena CARPANELLI**, "Cooperative Ventures between Air Carriers: Time to Reform the International Rules", 15 ISSUES AVIATION L. & POL'Y 307, 2016, s. 311.

sözleşmesi olduğu görülmektedir. Nitekim zaman çarteri m. 1131/1’de “*Zaman çarteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir.*” olarak tanımlanmıştır. Zaman çarterinin wet lease ile karşılaştırılması bakımından önem arz eden niteliği; m. 1131/1 ile m. 1134/1 uyarınca ticari yönetimin tahsis olunana, m. 1131/2 ile m. 1133/1 uyarınca teknik yönetiminin tahsis edene ait olması ve sözleşme kapsamına personellerin de dahil olmasıdır. Şöyle ki;

Tıpkı wet lease bakımından olduğu gibi, zaman çarterinde de kira konusunun ticari yönetimi tahsis olunana bırakılmaktadır¹³⁶. Burada ticari yönetimden anlaşılması gereken hususlar; zaman çarteri konusunun yük veya yolcu taşıma ya da tahsis edildiği diğer bir amaca uygun kullanımı ile kazanç elde etmeye yönelik sözleşmelerin akdedilmesi ve bu sözleşmelerden doğan borçların ifasına yönelik işlemlerin planlanmasıdır¹³⁷. Hava aracını konu edinen wet lease sözleşmelerinde de kiracının ticari yönetimi bakımından anlaşılması gereken hususlar da bu kapsamdadır.

Wet lease ile zaman çarteri arasındaki tek benzerlik ticari yönetim bakımından değildir. Nitekim wet lease’de de söz konusu olduğu üzere, zaman çarterinde teknik yönetim kira konusunu tahsis edene aittir. Buna göre, sözleşme konusunun elverişliliğinin sağlanması, uluslararası mevzuata uygun hale getirilmesi ve bu kapsamda ilgili belgelerin temin edilmesi teknik fonksiyon kapsamında değerlendirilmekle birlikte, zaman çarteri halinde bu sorumluluklar tahsis edene aittir¹³⁸.

¹³⁶ **Kerim ATAMER**, Deniz Ticareti Hukuku Cilt I, (Deniz Ticareti), 1. Baskı, İstanbul 2017, s. 818 vd.; **Bülent SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku – I, (Deniz Ticareti), 5. Bası, İstanbul 2019, s. 364; **M. Fehmi ÜLGENER**, Çarter Sözleşmeleri II, (Zaman Çarteri), 1. Baskı, İstanbul 2016, s. 156.

¹³⁷ **KENDER/ÇETİNGİL/YAZICIOĞLU**, s. 150; Ticari yönetim kavramının ne anlama geldiğinin açıklanmamasının isabetli olduğu, çünkü bu kavramın doktrin ve özellikle denizcilik uygulamasında yeterince bilindiği yönündeki görüş için bkz. **SÖZER**, (Deniz Ticareti), s. 364.

¹³⁸ **ÜLGENER**, (Zaman Çarteri), s. 155-156.

Sözleşmeler arasındaki diğer bir benzerlik ise, kira konusunun personel ile kiraya verilmesidir. Nitekim wet lease halinde hava aracının uçuş personelleriyle kiralanması söz konusu iken; zaman çarteri halinde gemi, gemi adamları da dahil olmak üzere kiralanmaktadır¹³⁹. O kadar ki, zaman çarteri konusu gemide yetersiz sayıda personel bulunması halinde sözleşme bedelinde kesinti yapılabilmesi dahi söz konusu olabilmektedir¹⁴⁰. Öte yandan, zaman çarteri halinde gemi adamlarının sözleşmeleri tahsis olunana devredilmediğinden, gemi adamlarının maaş ve diğer alacaklarının ödenmesi tahsis edene ait olmaktadır¹⁴¹. Geminin personel ile tahsis edilmesi m. 1134/2 düzenlemesi ile anlaşılmalı; başta kaptan olmak üzere gemi adamları, teknik faaliyetleri tahsis eden adına yerine getirirken, ticari bakımdan tahsis olunanın vermiş olduğu talimatları yerine getirmekle mükelleftirler.

Sonuç olarak, wet lease uyarınca söz konusu olan; personelle kiralama, kiraya verenin teknik ve kiracının ticari yönetimi altında işletilme unsurları, zaman çarteri sözleşmeleri ile birebir uyum göstermektedir¹⁴². O kadar ki, wet lease bakımından kullanılan ACMI; hava aracı (aircraft), uçuş personeli (crew), bakım (maintenance) ve sigorta (insurance) kavramları, zaman çarteri bakımından da söz konusudur. Bu kısaltmayı meydana getiren kavramlar zaman çarteri bakımından; gemi, gemi adamı, bakım ve sigorta olarak söz konusu olmakla, tahsis eden tarafından

¹³⁹ ÜLGENER, (Zaman Çarteri), s. 159; M. Fehmi ÜLGENER, Çarter Sözleşmeleri I, (Çarter Sözleşmeleri I), 2. Baskı, İstanbul 2017, s. 27.

¹⁴⁰ ÜLGENER, (Zaman Çarteri), s. 137-138.

¹⁴¹ ÜLGENER, (Zaman Çarteri), s. 18.

¹⁴² Denizcilik terminolojisinde, bareboat çarterin (çıplak kiralama) ekipsiz kiralamayı, zaman çarterinin ise ekiple kiralamayı ifade ettiği ve bareboat çarter ile zaman çarterinin, havacılıkta dry lease ve wet lease'e karşılık geldiği yönündeki görüş için bkz. **Ketan DALAL**, "What Royalty Means in Shipping", 17 INT'L TAX REV. 43, 2006, s. 43. (Heinonline); Bareboat çarter ile dry lease'in, zaman çarteri ile wet lease'in vergi muafiyeti bakımından aynı kapsamda değerlendirilmesi bakımından bkz. **Lawrence LOKKEN**, "Income Effectively Connected with U.S. Trade or Business: A Survey and Appraisal", 86 TAX MAG. 57, 2008, s. 69. (Heinonline); Gemi ve hava araçları operasyonlarını meydana getiren haller olarak, geminin zaman çarteri ile hava aracının wet lease'inin ve geminin bareboat çarteri ile hava aracının dry lease'inin aynı başlıklarda değerlendirilmesi bakımından bkz. **Charles Edward FALK**, "Exempting Transportation Income under the Proposed Section 883 Regulations", 26 INT'L TAX J. 31, 2000, s. 37. (Heinonline)

karşılanmaktadır¹⁴³. Dolayısıyla wet lease bakımından TTK'nın zaman çarteri sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağı ifade edilebilir¹⁴⁴.

Ancak bu noktada, TSHK'nın wet lease ve çarter sözleşmeleri bakımından Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili hükümlerine yaptığı atfın, TSHK'nın yürürlüğe girdiği tarihte yürürlükte bulunan mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na yapıldığı ve bu Kanun uyarınca da zaman çarterinin düzenlenmemiş olduğu ifade edilebilir. Buna karşın, hava hukuku ile deniz hukukunun benzerlik arz eden niteliği dolayısıyla, wet lease bakımından yapılan atfın kanundaki deniz ticareti hükümlerine yapıldığı dikkate alınmalı ve yürürlükte bulunan TTK uyarınca düzenlenmiş olan zaman çarteri hükümlerinin uygulanması gerektiğinden şüphe duyulmamalıdır. Nitekim deniz ticareti hükümleri uyarınca düzenlenmiş olan zaman çarteri sözleşmeleri ile hava aracı kira sözleşmesi olan wet lease sözleşmeleri neredeyse birebir benzerlik göstermekte olup mülga düzenlemenin uygulanması halinde bu benzerlikten istifade edilmesi mümkün olmayacak ve farklı nitelikteki hükümlerden en elverişli olanının tespit edilmesi gerekecektir.

Diğer bir husus ise, wet lease ile zaman çarterinin farklı hukuki niteliklere sahip olduklarının ifade edilebilecek olmasıdır. Nitekim zaman çarteri TTK uyarınca Dördüncü Kısım "Deniz Ticareti Sözleşmeleri" başlığı altında, ancak Birinci Bölümde yer alan "Gemi Kira Sözleşmeleri"nden sonra İkinci Bölümde ayrı bir şekilde m. 1131-1137 arasında düzenlenmiştir. Dolayısıyla gemi kira sözleşmesi olarak düzenlenmediği açıktır. Nitekim doktrindeki çoğunluk görüşüne göre de zaman çarterinin bir kira sözleşmesi olmadığı¹⁴⁵ ve navlun sözleşmesi niteliğinde olduğu kabul edilmektedir¹⁴⁶. Buna karşın zaman çarterinin kural olarak navlun sözleşmesi niteliğinde olduğu kabul edilse dahi, tarafların ortak iradelerinin içeriğine bakılarak

¹⁴³ ÜLGENER, (Zaman Çarteri), s. 11 vd.

¹⁴⁴ Wet lease bakımından zaman çarteri sözleşmesi hükümlerinin uygulanabileceği yönündeki görüş için bkz. <https://abbuke.wordpress.com/2017/08/06/wet-lease-kiralama-sozlesmelerine-uygulanacak-hukumler/> (Erişim tarihi: 24.11.2019)

¹⁴⁵ ATAMER, (Deniz Ticareti), s. 819.

¹⁴⁶ KENDER/ÇETİNGİL/YAZICIOĞLU, s. 149; Tahir ÇAĞA/Reyâgan KENDER, Deniz Ticareti Hukuku - II, 10. Baskı, İstanbul 2010, s. 8; Zaman çarterinin hukuki niteliği konusunda detaylı bilgi için bkz. ÜLGENER, (Çarter Sözleşmeleri I), s. 16 vd.

kira sözleşmesi olarak da kabul edilebileceği ifade edilmektedir¹⁴⁷. Ancak bu noktada önemle ifade etmek gerekir ki, wet lease ile zaman çarterinin esaslı unsurları arasındaki bu benzerlik, TSHK hükmünün TTK'ya yaptığı atıf dolayısıyla wet lease bakımından zaman çarteri hükümlerinin kıyasen uygulanması bakımından yeterli olmakla; iki sözleşmenin hukuki niteliklerinin farklı olmasının bu yorumun uygulamasının önünde bir engel oluşturmadığı kanaatindeyiz.

2.3. FİNANSAL KİRALAMA, FAKTORİNG VE FİNANSMAN ŞİRKETLERİ KANUNU KAPSAMINDAKİ FİNANSAL KİRA SÖZLEŞMELERİ

2.3.1. Genel Olarak Finansal Kiralama Sözleşmeleri

Finansal kiralama özel nitelikleri gereği FKK ile özel olarak düzenlenmiştir. Bu kapsamda finansal kiralama sözleşmeleri FKK m. 18'de "*Finansal kiralama sözleşmesi; kiralayanın, kiracının talebi ve seçimi üzerine üçüncü bir kişiden veya bizzat kiracıdan satın aldığı veya başka suretle temin ettiği veya daha önce mülkiyetine geçirmiş bulunduğu bir malın zilyetliğini, her türlü faydayı sağlamak üzere kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmasını öngören sözleşmedir.*" denilerek hükme bağlanmıştır. Bu tanımdan yola çıkıldığında, finansal kiralama sözleşmesinin unsurları: kiralayanın FKK m. 3/1-d bendindeki tanıma uygun olarak yalnızca katılım bankaları, kalkınma ve yatırım bankaları ile finansal kiralama şirketleri olabilmesi, kiralananın zilyetliğinin kiracıya devredilmesi, zilyetliğin devrinin bir bedel karşılığı olması ve bu konuda bu anlaşmaya varılmış olmasıdır¹⁴⁸.

Özellikli yapıları ve FKK'da ayrıca düzenlenmeleri nedeniyle, finansal kiralama sözleşmelerinin, kira sözleşmesi niteliğinde olup olmadıkları doktrinde

¹⁴⁷ SÖZER, (Deniz Ticareti), s. 367-369.

¹⁴⁸ TOPUZ, s. 113; ACUN MEKENGEC, s. 11 vd.; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 428-436; Belirlenen unsurlara ilaveten, finansal kiralama sözleşmesinin konusunun, kiracının işletmesinde kullanılacak bir mal olması gerektiği yönündeki görüş için bkz. **Türkân GÜNDOĞAN KIRMIZITAŞ**, 6361 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu'na Göre Finansal Kiralama Sözleşmesi, Ankara 2017, s. 48.

tartışmalıdır. Genel kabul gören görüş, bu sözleşmelerin kira sözleşmesi olarak değerlendirilemeyeceği yönündedir¹⁴⁹. Bununla birlikte doktrinde; bir ivaz karşılığı kiralanan malda kiracıya kullanma ve yararlanma hakkı veren, tam iki tarafa borç yükleyen ve sürekli borç ilişkisi doğuran rızai bir sözleşme olduğu da ifade edilmektedir¹⁵⁰.

Hava araçlarının finansal kiralama sözleşmelerine konu edilmek suretiyle hava taşıma işletmelerinin filolarına katılması, ülkemizde oldukça sık uygulanan bir yöntemdir¹⁵¹. Burada tatbik edilen usul ise, hava aracının kiracının talebi ve seçimi üzerine, kiralayan tarafından üçüncü bir kişiden temin edilmesi şeklinde gerçekleşmektedir¹⁵². Ancak hava aracının temin edildiği satıcı/tedarikçi, geniş anlamıyla finansal kiralama ilişkisi içerisinde yer almakla beraber, finansal kiralama sözleşmesinde taraf sıfatı bulunmamaktadır. Diğer bir ifadeyle finansal kiralama ilişkisi, kiralayan ile kiracı arasında kurulmakta olup satıcı/tedarikçi finansal kiralama sözleşmesinin tarafı değildir¹⁵³.

2.3.2. Hava Aracı Kira Sözleşmelerinin Finansal Kiralama Kapsamında Değerlendirilmesi

Hava aracı kiralamalarını konu edinen sözleşmelerin FKK uyarınca finansal kiralama kapsamında değerlendirilebilmesi için, kural olarak, m. 3/1-ç bendi ile belirlenen şartları havi olması gerekmektedir. Nitekim finansal kiralamalar FKK m. 3/1-ç bendinde, “*Bir finansal kiralama sözleşmesine dayalı olmak koşuluyla, bu*

¹⁴⁹ ACAR, s. 40 vd.; ERDOĞMUŞ, s. 58 vd.; GÜNDOĞAN KIRMIZITAŞ, s. 84-85; Aydın ZEVLİLER/K. Emre GÖKYAYLA, Özel Borç İlişkileri, 19. Bası, Ankara 2019, s. 418.

¹⁵⁰ TOPUZ, s. 161; GÜNDOĞAN KIRMIZITAŞ s. 79; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 440.

¹⁵¹ Ülkemizde faaliyet göstermekte olan 6 yerli hava yolu işletmesi üzerinden 2018 tarihinde gerçekleştirilen bir araştırmada, toplamda 503 hava aracının 269 adetinin finansal kiralama yoluyla filoya katıldığı görülmektedir. Bkz. Hakan RODOPLU/Güler POLAT/Doğan KILIÇ, “Uçak Sahipliği Açısından Türk Havacılık Şirketleri Üzerinde Bir Araştırma”, Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 2019, Cilt 6, Sayı 1, s. 101. (Dergipark)

¹⁵² ERDOĞMUŞ, s. 166-167; RODOPLU/POLAT/KILIÇ, s. 97; Luca LEONE, “Aviation Leasing Agreements As Financial Propeller For The Newcomers”, Zeszyty Naukowe WSFiP Nr 4/2015, Volume 6, Issue 4, s. 111. (Directory of Open Access Journals)

¹⁵³ TOPUZ, s. 123; M. Argun KÖTELİ, Karşılaştırmalı Hukuk ve Türk Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing Sözleşmeleri), İstanbul 1991, s. 57-59; Aslı MAKARACI BAŞAK, “Finansal Kiralama Sözleşmesinde Kat Mülkiyeti Kanunu’nun 20. Maddesinin Uygulanması” Legal Hukuk Dergisi, 2012, Cilt 10, Sayı 120, s. 100 vd. (Legal Online); KOYUNCUOĞLU, s. 9.

Kanun veya ilgili mevzuatı uyarınca yetkilendirilen kiralayan tarafından finansman sağlamaya yönelik olarak bir malın mülkiyetinin kira süresi sonunda kiracıya devredilmesi; kiracıya kira süresi sonunda malın rayiç bedelinden düşük bir bedelle satın alma hakkı tanınması; kiralama süresinin malın ekonomik ömrünün yüzde sekseninden daha büyük bir bölümünü kapsamaması veya finansal kiralama sözleşmesine göre yapılacak kira ödemelerinin bugünkü değerlerinin toplamının malın rayiç bedelinin yüzde doksanından daha büyük bir değeri oluşturması hâllerinden herhangi birini sağlayan kiralama işlemi...” olarak tanımlanmıştır. Tanımın içerdiği unsurlara bakıldığında, finansal kiralama sözleşmesi uyarınca aranılan unsurlara ek olarak, madde metninde öngörülen özellikli unsurlardan herhangi birinin de sağlanması gerekmektedir. Nitekim finansal kiralama konusu malın sözleşme süresi sonunda kiracıya devri, malın rayiç bedelinden daha düşük bir bedel üzerinden kiracı lehine konulmuş alım hakkı, sözleşme süresinin malın neredeyse ekonomik ömrü kadar bir süre olarak belirlenmesi veya kiracı tarafından sözleşme süresince ödenecek kira bedellerinin malın ekonomik değerine yakın olması unsurlarından birinin mevcut olması halinde finansal kiralama söz konusu olacaktır¹⁵⁴.

Ne var ki, FKK m. 2/5 uyarınca, yolcu ve yük taşıma faaliyetinde bulunan hava yolu şirketlerine; hava araçlarının, motorlarının ve bunların aksam ve parçalarının kurulu bulunulan ülke mevzuatına göre bunları kiralama yetkisini haiz olan şirket, kuruluş ve finansal kiralama şirketleri tarafından, finansal kiralama sözleşmesine dayalı olarak en az iki yıl süreyle yurt dışından kiralanması işlemleri, m. 3/ç bendinde yer alan sınırlamalara tabi olmaksızın finansal kiralama kapsamına alınmıştır. Hava aracı ve motorlarının finansal kiralaları bakımından getirilen bu istisna, şüphesiz ki uygulamada sıklıkla karşılan finansal kiralamaların mevzuat kapsamında düzenlenmek istenmesindedir. Keza bu amaç Plan ve Bütçe Komisyonu Alt Komisyonu gerekçesinde; *“Tasarının 2. maddesi; 3. maddede yer alan finansal kiralama tanımının uçak kiralamalarının büyük kısmını kapsamaması*

¹⁵⁴ KOYUNCUOĞLU, s. 3; GÜNDOĞAN KIRMIZITAŞ, s. 45-46; TOPUZ, s. 108.

nedeniyle ve yürürlükte olan Finansal Kiralama Kanunu çerçevesinde devam etmekte olan faaliyetlerin devamlılığın sağlanması amacıyla 2. maddeye 5. fıkra olarak yeni bir fıkranın eklenmesi ve mevcut 5. fıkranın 6. fıkra olarak teselsül ettirilmesi suretiyle kabul edilmiştir.” denilerek ifade edilmiştir.

Çalışmamızın konusu bakımından m. 2/5 uyarınca öngörülmüş olan istisnanın şartlarının belirlenmesinde fayda vardır. Öncelikle kira konusu bakımından kanun koyucu açık bir belirleme yapmıştır. Buna göre hava araçları, motorları ve bunların aksam ve parçalarının finansal kiralama konusu olabileceği belirlenmiştir. Dolayısıyla sayılan unsurlar nazara alındığında, aslında bir hava aracında bulunabilecek her türlü unsurun finansal kiralama konusu yapılabileceği anlaşılmaktadır. Motorların da hava aracına tabi olmasına rağmen ayrıyeten sayılmaları, bunların yüksek bedelleri nedeniyle tek başlarına finansal kiralamaya konu olmalarının uygulamada oldukça sıklıkla karşılaşılan bir husus olması ve buna da madde hükmünde yer verilmesinden kaynaklanmaktadır¹⁵⁵.

Sonuç olarak m. 2/5 kapsamında aranılan unsurlar: kiracının yolcu ve yük taşıma faaliyetinde bulunan hava yolu şirketleri olması, hava araçlarının, motorlarının ve bunların aksam ve parçalarının konu edinilmesi, kira süresinin en az iki yıl olması, kiraya verenin yurtdışındaki yetkili şirket veya kuruluşlar olması ve taraflar arasında finansal kiralama sözleşmesi imzalanmasıdır. Bu unsurların karşılanması halinde FKK m. 3/ç uyarınca öngörülen diğer şartlar aranmayacak ve finansal kiralama sözleşmesi bakımından FKK uygulama alanı bulacaktır. Bu anlamda, FKK'nın mülga 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'ndan¹⁵⁶ farklı hükümler öngörerek, hava araçlarının finansmanını kolaylaştırdığı ifade edilebilir¹⁵⁷.

¹⁵⁵ Detaylı bilgi için bkz. 1.5.3. Hava Aracı Motorlarına İlişkin Özel Durum

¹⁵⁶ RG, 28.06.1985, S. 18795.

¹⁵⁷ **Tayfun ERCAN**, 6361 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu ile Neler Değişti?, 1. Baskı, Ankara 2013, s. 66.

2.3.3. Hava Aracı Kira Sözleşmelerinin Faaliyet Kiralaması Kapsamında Değerlendirilmesi

Hava araçları, motorları ve bunların aksam ve parçalarını konu eden kira sözleşmelerinin, FKK m. 2/5 uyarınca öngörülen şartları taşımaları halinde, finansal kiralama sözleşmesi kapsamında değerlendirilebileceği yukarıda ifade edilmişti. Ancak maddede öngörülen şartların yerine getirilememesi halinde, bu sözleşmelerin FKK kapsamında değerlendirilebilmeleri için genel kural uygulanacak ve m. 3/ç hükmünde öngörülmüş olan şartları taşımaları gerekecektir. Ancak özellikle iki yıldan daha kısa süreli kira sözleşmelerinin söz konusu olduğu hallerde, kira sözleşmesinin hava aracının ekonomik ömrünün yüzde sekseninden daha büyük bir bölümü kapsaması veya yapılacak ödemelerin kira konusu hava aracının rayiç bedelinin yüzde doksanından daha fazla olması mümkün olmadığından, bu şartların yerine getirilmesinin mümkün olmadığı ifade edilebilir. Belirtilen şartlar yerine getirilmeden yapılan kira sözleşmeleri ise, m. 3/b uyarınca “*Finansal kiralama dışında kalan kiralama...*” denilerek tanımlanmış olan faaliyet kiralaması kapsamında değerlendirilecektir.

Faaliyet kiralamalarında, kiralayan ile kiracı arasında yapılan sözleşme çerçevesinde, kira konusunun ekonomik ömründen daha kısa bir süre için kiralınması söz konusudur¹⁵⁸. O kadar ki, sözleşmenin süresinden önce sona erdirilmesi dahi mümkündür¹⁵⁹. Nitekim faaliyet kiralamalarına genellikle teknolojik gelişmeye açık ve/veya kısa vadeli ihtiyaç duyulan mallar konu olmakla birlikte, hava araçları da bu gibi sebeplerle daha kısa sürelerle kiralatabilmektedir. Şüphesiz ki, kira konusunun servis, bakım, onarım gibi hizmetlerinin üstlenilmesinin *-maliyeti kiracıya yüklense bile-* faaliyet kiralamalarının gerçekleştirilmesi bakımından etkisi olduğu ileri sürülebilir. Dolayısıyla, hava

¹⁵⁸ ÖZTUGRAN, s. 4; TOPUZ, s. 65. KOYUNCUOĞLU, s. 4; Pınar UZUN, Türkiye’de Finansal Kiralaması ve Faaliyet Kiralaması: Tarım Sektörü Örneği (Yüksek Lisans Tezi), 2016, s. 47.

¹⁵⁹ ÖZTUGRAN, s. 4; TOPUZ, s. 65-66; ACUN MEKENGECİ, s. 64; ERCAN, s. 63; ERDOĞMUŞ, s.30; GÜNDOĞAN KIRMIZITAŞ, s. 37; İhsan CANARSLANLAR, Türkiye’de Finansal Kiralama İşlemleri ve Finansal Kiralama İşlemlerinin Vergisel Yönleri (Yüksek Lisans Tezi), 2017, s. 23.

araçları da bu kapsamda oldukça yaygın olarak faaliyet kiralaması konusu olmaktadır¹⁶⁰.

Hava araçlarının faaliyet kiralamasına konu olduğu hallerde, sözleşmeye uygulanacak olan hukukun belirlenmesi gerekmektedir. Nitekim FKK m. 2/3 uyarınca faaliyet kiralamalarına, finansal kiralama hükümlerinin uygulanmayacağı açıkça belirlenmiştir. Dolayısıyla finansal kiralama şirketleri tarafından yapılan faaliyet kiralamaları söz konusu olduğunda genel hükümler uygulama alanı bulacaktır¹⁶¹. Nitekim bu halde hava aracı personelsiz olarak kiralandığından, genel kural olarak, TSHK m. 118 uyarınca yapılan atıf dolayısıyla TBK adi kira hükümleri uygulanacaktır¹⁶².

2.4. TÜRK SİVİL HAVACILIK MEVZUATI UYARINCA DÜZENLENEN KİRA SÖZLEŞMELERİ

Hava araçlarının kira sözleşmelerine konu olması, temel mevzuat olarak TSHK uyarınca m. 118 ile düzenlenmiştir. Bu kapsamda kira sözleşmelerine uygulanacak mevzuat TBK ve TTK olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte, özel düzenleme olarak FKK'da hava araçlarının finansal kiralama konusu olması düzenlenmiştir. Ancak belirtilen kanunlarda yer alan düzenlemeler, çalışma konumuzu oluşturan dry lease ve wet lease sözleşmeleri bakımından; tarafların yükümlülüklerini, kira konusunun özelliklerini, tabiiyete ilişkin özel durumları, SHGM'nin idari olarak bu sözleşmeler üzerindeki etkisini ve sair hususları düzenlemek bakımından yeterli hükümleri ihtiva etmemektedir. Ne var ki, SHGM tarafından yürürlüğe konulan mevzuat ile bu eksiklikler giderilmiş ve hava

¹⁶⁰ ERCAN, s. 63-64; TOPUZ, s. 68; ACUN MEKENGEC, s. 65; Dry lease ve wet lease sözleşmelerinin faaliyet kiralaması kapsamında değerlendirilmesine yönelik olarak bkz. ERDOĞMUŞ, s. 164.

¹⁶¹ TOPUZ, s. 69.

¹⁶² FKK m. 2/5 uyarınca öngörülen süre şartının sağlanamaması halinde, faaliyet kiralaması kapsamında değerlendirilen hava aracı kira sözleşmelerinin dry lease sözleşmesi niteliklerini haiz olduğu ve belirli şartların gerçekleşmesi halinde SHT-KİRALAMA kapsamında da değerlendirilebileceği görüşünün detaylı incelemesi için bkz. 3.1.5.4. Finansal Kiralama ve Faaliyet Kiralaması Bakımından

araçlarının konu edildiği kira sözleşmeleri bakımından özellikli düzenlemeler getirilmiştir.

Dry lease ve wet lease sözleşmeleri, SHGM tarafından 01.07.2013 tarihinde yürürlüğe konulan SHT-KİRALAMA ile düzenlenmiştir. Bu Talimat, TSHK ile 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile İlgili Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun¹⁶³ 8/A maddesinin (a) ve (f) bentlerine dayanılarak hazırlanmıştır. Talimat'ın dayanağı olan TSHK yürürlükte olsa da; 5431 sayılı Kanun'un hükümleri, m. 8/A da dahil olmak üzere, 02.07.2018 tarih ve 703 sayılı Kanun Hükmünde Kararname¹⁶⁴ m. 89 uyarınca yürürlükten kaldırılmıştır. Bunun yerine Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi¹⁶⁵ yürürlüğe girmiştir. SHGM'nin teşkilat kanunu olarak kabul edilecek düzenlemelere ise, ilgili Kararname'nin 31. Bölümünde m. 434 ile m. 447 arasında yer verilmiştir.

Burada dikkat edilmesi gereken husus ise; yürürlükten kaldırılan m. 8/A hükmü, SHGM bünyesinde yer alan Uçuş Operasyon Daire Başkanlığı'nın görevlerine ilişkin olmakla, bu hükmün yürürlükten kaldırılması SHT-KİRALAMA'nın geçerliliğini etkilememektedir. Nitekim yürürlükten kaldırılan 5431 sayılı Kanun'un 8/A maddesinin (a) ve (f) bentlerinde yer alan görevler, Kararname m. 441/1-b (1) ve (6) bentlerinde yine Uçuş Operasyon Daire Başkanlığı'nın görevleri arasında sayılmıştır. Kaldı ki, m. 14 uyarınca, Talimat hükümlerinin Sivil Havacılık Genel Müdürü tarafından yürütüleceği açıkça belirlenmiştir. Sonuç olarak, atıfta bulunulan 5431 sayılı Kanun'un maddelerinin yürürlükten kaldırılması, Talimat'ın geçerliliğini herhangi bir surette etkilemeyecek; halihazırda TSHK'ya dayanak olarak çıkartılmış olan Talimat, Uçuş Operasyon Daire Başkanlığı görevlerine yapılan atıf ile birlikte, Sivil Havacılık Genel Müdürü tarafından uygulanmaya devam edecektir.

¹⁶³ RG, 18.11.2005, S. 25997.

¹⁶⁴ RG, 09.07.2018, S. 30473.

¹⁶⁵ RG, 15.07.2018, S. 30479.

SHT-KİRALAMA uyarınca, hava aracı kira sözleşmeleri olarak; dry lease, wet lease ve kısa süreli wet lease sözleşmeleri düzenlenmiştir. Bu sözleşmelerin isimlerinde yer alan lease terimlerinin, uygulamadaki yaygın kullanımı nedeniyle, FKK'da düzenlenmiş olan finansal kiralama olarak anlaşılması mümkündür. Ancak Talimat kapsamında düzenlenen sözleşmeler, başta sözleşmenin taraflarına ilişkin niteliklerin farklı kapsamda olması nedeniyle, FKK uyarınca finansal kiralama olarak değerlendirilemez¹⁶⁶. Dolayısıyla bu sözleşmelerin isimleri dolayısıyla anlaşılacak nitelikten ziyade, her bir hava aracı kira sözleşmesi bakımından, TSHK'nın belirlediği kapsamda ve SHGM tarafından yürürlüğe konulan mevzuat uyarınca ilgili hükümlerin tatbik edilmesi gerekmektedir.

Uluslararası mevzuat açısından bakılacak olur ise; hava aracını konu alan kira sözleşmeleri MSHS uyarınca düzenlenmemiş olmakla, ICAO Sirküler 295'te de belirtildiği üzere, 9626 numaralı Uluslararası Hava Taşımacılığının Düzenlenmesi Hakkında El Kitabı yayımlanana kadar ICAO tarafından tanımlanmamıştır. Bu durum, Sirküler'de de ifade edildiği üzere, kira sözleşmelerinin özel durumlara ilişkin olarak farklı şekillerde belirlenebilmesinden kaynaklanmaktadır. Nitekim ulusal hukuk bu sözleşmeleri farklı şekillerde belirleyebildiği gibi, taraflar da yürütülen müzakere süreci sonucunda hava aracı kiralamalarının hüküm ve koşulları bakımından kişiye özel farklılaştırmalara gidebilmektedir.

2.4.1. Dry Lease

2.4.1.1. Dry Lease'in Genel Nitelik ve Özellikleri

Hava aracını konu alan kira sözleşmelerinden ilki dry lease sözleşmesidir. Bu kira sözleşmesi uyarınca, hava aracı uçuş personeli olmaksızın kiracının kullanımına bırakılmaktadır¹⁶⁷. Hava aracının teknik, operasyonel ve ticari

¹⁶⁶ Dry lease'in finansal kiralama kapsamında da yapılabileceğine yönelik detaylı bilgi için bkz. 2.4.1.2. Dry Lease Bakımından Uygulanacak Hükümler

¹⁶⁷ ERDOĞMUŞ, s. 163; GÖLCÜKLÜ, s. 295; Ruwantissa ABEYRATNE, "Asset-Based Financing and Leasing of Aircraft and Equipment", 2 J. World Investment 831 (2001), s. 840. (Heinonline); MORRELL, s. 295; Alessandro GAVAZZA, "Asset Liquidity and Financial Contracts: Evidence from Aircraft Leases", Journal of Financial Economics, Volume 95, Issue 1, January 2010, s. 29 ve dn. 48 (Science Direct); Philip E. CROWTHER, "Taxation of Fractional Programs: Flying Over Uncharted Waters", 67 J. AIR L. & COM. 241, 2002, s. 245. (Heinonline);

yönetimi kiracıya ait olmaktadır¹⁶⁸. Bu kapsamda, kira süresi boyunca hava aracının bakım ve sigorta yükümlülükleri ile tüm işletme masrafları kiracıya aittir¹⁶⁹. Uçuş ekibi ve ilgili ekipmanların da yine kiracı tarafından temin edilmesi gerekmektedir¹⁷⁰. Dry lease halinde, kira konusu hava aracı kiracının işletme ruhsatı altında işletilir¹⁷¹.

Dönemlik olarak meydana gelen kapasite ihtiyaçları bakımından wet lease daha çok tercih edilen bir yöntemdir. Ancak uçuş ekibi de dahil olmak üzere gerekli operasyonel kaynaklara sahip olmasına karşılık, yeterli sayı ve kapasitede hava aracına sahip olmayan işletmeler tarafından, kapasite artışının sağlanması için dry lease yöntemi tercih edilmektedir. Nitekim Türk Hava Yolları'nın uçuş izinleri iptal olan toplamda 24 adet Boeing 737 MAX tipi yolcu uçağı nedeniyle¹⁷², gerekli kapasiteye erişebilmek için dry lease yoluyla hava aracı kiralama yoluna gitmesi bu duruma örnek gösterilebilir¹⁷³.

2.4.1.2. Dry Lease Bakımından Uygulanacak Hükümler

Dry lease, ulusal mevzuatımızda TSHK m. 118/1'de "*Uçuş personeli almadan sadece hava aracının kiralanması halinde Borçlar Kanununun ilgili hükümleri... uygulanır.*" denilerek düzenlenmiştir. Maddenin lafzından da

PIERA/GIL, s. 164 ve dn. 126; Dry lease'in hava aracı değiş tokuşu olarak ifade edildiği görüş için bkz. **SİRMEN/ERSON ASAR**, s. 304.

¹⁶⁸ **Ari MUNISAMI**, "Aircraft Financing: Perspectives for Small and Emerging Economies", (Yüksek Lisans Tezi), Haziran 2010, s. 79 (http://digitool.library.mcgill.ca/webclient/StreamGate?folder_id=0&dvs=1573559206421~755);

BUNKER, s. 73.

¹⁶⁹ **Metin PARDO**, Kiralama Yoluyla Bir Havayolu Şirketi Kurulması (Yüksek Lisans Tezi), Haziran 2011, s. 12.

¹⁷⁰ **LEONE**, s. 111.

¹⁷¹ **SİRMEN/ERSON ASAR**, s. 304; **BUNKER**, s. 73; **IATA**, "Guidance Material and Best Practices for Aircraft Leases" (Aircraft Leases), 4. Versiyon, Mayıs 2017, s. 132.

¹⁷² 2018 ve 2019 yıllarında beş ay içinde meydana gelen iki farklı kaza sonrasında, Boeing 737 MAX tipi hava araçlarının uçuş izinleri SHGM de dahil olmak üzere, sivil havacılık otoriteleri tarafından iptal edilmiş ve bu sebeple mevcut hava araçları işletilemediği gibi, siparişi verilmiş olunan hava araçları da teslim alınamamıştır. Bkz. <http://www.kokpit.aero/737-max-yere-indi> http://www.kokpit.aero/737-max-yorumu?filter_name=737%20max&page=3 (Erişim tarihleri: 24.11.2019)

¹⁷³ Basında yer alan haberler için bkz. http://www.kokpit.aero/thy-ryanair-ucak-pazarligi?filter_name=dry%20lease <https://www.airporthaber.com/thy-haberleri/thy-norwegian-ucagini-kiraladi.html> <http://www.goklerdeyiz.net/ozel-haber-thynin-kiralayacagi-a321ler-belli-oldu/> (Erişim tarihleri: 24.11.2019)

anlaşılacağı üzere, bu sözleşmeye niteliğini veren husus, hava aracının uçuş personeli olmaksızın kiraya verilmesidir. Ancak TSHK'da hava aracı kira sözleşmelerine ilişkin düzenleme öngörülmemesi nedeniyle, uygulanacak hukuk olarak TBK'nın ilgili hükümleri belirlenmiştir. Dry lease'in niteliği göz önüne alındığında, TBK'nın adi kira hükümlerinin tatbik edileceği anlaşılacakla birlikte, bu konu çalışmamızın önceki bölümlerinde incelenmiştir¹⁷⁴.

Ne var ki, dry lease bakımından SHT-KİRALAMA uyarınca oldukça detaylı düzenlemeler öngörülmüş olduğundan, sonraki tarihli özel düzenleme olması sebebiyle, bu sözleşmeler bakımından Talimat uygulama alanı bulacaktır. Nitekim Talimat uyarınca öngörülen hükümlere ilaveten; m. 5/1 ve m. 6/1 (f) ve (g) bentlerinde de atıfta bulunulduğu üzere, dry lease sözleşmeleri bakımından Talimat'ın eklerinde yer alan hükümler de tatbik edilecektir. Keza, Talimat EK-7 ve EK-8 uyarınca doğrudan dry lease'e ilişkin hükümler öngörülmüştür. Belirtilen özel nitelikli düzenlemeler dolayısıyla, dry lease sözleşmeleri bakımından Talimat'ın uygulama alanı bulacağı açıktır.

Son olarak belirtmek gerekir ki, doktrinde ve uygulamada dry lease sözleşmelerinin finansal kiralama niteliğinde de yapılabileceği ifade edilmekte ve bu yönde uygulamalar görülmektedir¹⁷⁵. Ancak bu sözleşmeler ticari hava taşıma işletmeleri yerine, finansal kiralama sözleşmesi yapmaya yetkili taraflar ile imzalanmaktadır. Dolayısıyla bu sözleşmeler bakımından FKK hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Ne var ki, çalışmamız kapsamında ticari hava taşıma işletmeleri arasında yapılan dry lease sözleşmeleri incelendiğinden, belirtilen sözleşmeler inceleme alanı bulmayacaktır¹⁷⁶.

¹⁷⁴ Detaylı bilgi için bkz. 2.1.3. Adi Kira

¹⁷⁵ Dry lease'in finansal kiralama kapsamında değerlendirilmesi için bkz. **LEONE**, s. 111; Dry lease'in hem finansal kiralama hem de faaliyet kiralaması şeklinde yapılabileceği yönündeki görüş için bkz. **PANCHAL**, s. 12; Dry lease'in faaliyet kiralaması türü olduğu görüşü için bkz. **ERDOĞMUŞ**, s. 163.

¹⁷⁶ Ülkemizde bu yönde yapılmış çalışmalar için bkz. **ERDOĞMUŞ, ÖZTUGRAN, RODOPLU/POLAT/KILIÇ**

2.4.1.3. Dry Lease'in Unsurları

Ulusal ve uluslararası mevzuat uyarınca dry lease'e niteliğini veren iki unsur olduğundan söz edilebilir. Bunlardan ilki, hava aracının uçuş personeli olmaksızın kiraya verilmesidir. İkincisi ise, kira konusu hava aracının kiracının işletme ruhsatı altında işletilmesidir. Ancak dry lease sözleşmelerine dair düzenlemeler incelendiği takdirde, her zaman bu iki unsura birlikte yer verilmediği görülmektedir. Şöyle ki;

ICAO tarafından taraf devletlerin kullanımını için hazırlanmış olan Taslak Hava İşletmesi Sözleşmesi EK-5 m. 26 ve ICAO Sirküler 295 uyarınca dry lease tanımına yer verilmiş olmakla birlikte, her iki düzenleme uyarınca da yalnızca tek bir unsur üzerinden tanımlama yapılmıştır. Buna göre, dry lease hava aracının uçuş ekibi olmaksızın kiralanması hali olarak öngörülmüştür. Hava aracının kiracının işletme ruhsatı altından işletileceğine dair bir ifadeye yer verilmemiştir.

Ulusal mevzuatımıza bakıldığında da durum farklı değildir. Nitekim dry lease sözleşmeleri iki ayrı mevzuatta düzenlenmekle birlikte, bu iki unsura ayrı ayrı yer verilmiştir. İlk olarak TSHK m. 118/1'de, ilk unsur olan uçuş personeli olmaksızın kiraya verilme düzenlenmiş; ikinci unsur olan kiracının işletme ruhsatı altında işletme ise, SHT-KİRALAMA m. 4/1-b uyarınca düzenlenmiştir. Ancak her iki unsura birlikte yer veren bir düzenleme bulunmamaktadır¹⁷⁷.

Ne var ki, Türkiye'nin de tarafı olduğu Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın ECAC/21-1 numaralı Tavsiyesi (Hava Aracı Kiralamaları Hakkında Tavsiyeler) ve ICAO tarafından yürürlüğe konulan 8335 sayılı Operasyon Denetimi, Sertifikasyon ve Devamlı Gözetim Prosedürleri El Kitabı'nda iki unsura birden yer verilmiştir. Bu düzenlemeler uyarınca; dry lease halinde, hava aracının kiracının işletme ruhsatı altında işletildiği belirlenmekle, hava aracının uçuş ekibi olmaksızın, kiracının gözetimi ile operasyonel ve ticari kontrolü altında

¹⁷⁷ SHT-KİRALAMA m. 12/1-a bendi uyarınca yürürlükten kaldırılan SHT-120.95 m. 3 hükmü ile "Dry lease; hava aracının kiracının işletme ruhsatı altında işletildiği kira anlaşmasını, (Normal olarak bir uçağın mürettebatsız kiralanması olup, kiracının ticari kontrolü altında ve kiracının havayolu kodu ve trafik hakları kullanılarak işletilir.)" denilerek yapılan tanımlamada, her iki unsura birlikte yer verilmiştir.

ve kiracı havayolunun tanıtıcı kodu ve trafik hakkı altında işlediği kira türü olarak düzenlenmiştir.

Sonuç olarak, mevzuatlar düzenleme amaçları gereği dry lease'i tek bir unsur ile tanımlamış olsa bile; gerek yürürlükteki diğer mevzuatlarda öngörülen yükümlülüklerin yerine getirilmesi, gerekse de ticari uygulamaya uygun olması bakımından, geçerli bir dry lease sözleşmesinden bahsedebilmek için her iki unsurun da bir arada olması gerekmektedir.

2.4.1.4. İki Yerli İşletme Arasındaki Dry Lease Sözleşmeleri

Çalışma konumuz bakımından özel nitelikli hükümleri havi SHT-KİRALAMA uyarınca, iki yerli işletme arasında yapılacak dry lease sözleşmelerine ilişkin herhangi bir düzenleme öngörülmemiştir. Ne var ki, iki yerli işletmenin kendi aralarında yapacakları kısa süreli wet lease ve wet lease sözleşmeleri Talimat'ta düzenleme alanı bulmuştur. Dolayısıyla SHGM'nin söz konusu dry lease sözleşmelerini Talimat'ta düzenlememiş olmasının bilinçli bir tercih olduğu görülmektedir. Bu durumun çalışmamız kapsamında incelenmesi uygun düşecektir.

Hava aracı kira sözleşmeleri temel olarak TSHK m. 118 uyarınca düzenlenmektedir. Buna göre yerli işletmelerin kendi aralarında yapacakları sözleşme ile dry lease olarak değerlendirilen, uçuş personeli almaksızın sadece hava aracını kiralamaları halinde; TBK adi kira hükümleri uygulanacaktır. Buna uygun olarak, Sivil Hava Vasıtaları Tescil Yönetmeliği (SHD-T.34)¹⁷⁸ ("SHD-T.34") m. 4/c hükmü uyarınca, yerli işletmeler arasındaki 6 ayı geçen kira sözleşmelerinin m. 4/b'de belirlenen özel sicile tabi tutulacağı düzenlenmiştir. İlâveten, Hava Aracı Adi Kiralama ve İşletme Sözleşmeleri – Rev.01 (GENELGE UOD – 2014/1) uyarınca, yerli işletmeler arasında yapılacak adi kira sözleşmeleri düzenlenmiş, yurtdışından yapılacak adi kira sözleşmelerine ilişkin olarak ise ilave hususlar belirlenmiştir. Yine SHGM'nin internet sitesinde¹⁷⁹, hava aracı işletici değişikliğinin hava aracının mevcut operatörünün (işleticisinin) değişmesi olduğu

¹⁷⁸ RG, 02.06.1967, S. 12611.

¹⁷⁹ <http://web.shgm.gov.tr/hava-araci-islemleri/2205-tescil-islemleri> (Erişim tarihi: 24.11.2019)

belirtmekle, bu değişikliğin yerli bir işleticinin başka bir yerli işletici olarak değişmesi olduğu ifade edilmiştir. Belirtilen tüm düzenleme ve kayıtlar, yerli işletmeler arasında adi kira sözleşmelerinin yapılabilmesine imkân tanımakla birlikte; tescil ve terkin sonuçlarını da doğurmaktadır.

Tüm bu açıklamalarımıza karşın, çalışma konumuz kapsamında değerlendirilen yerli iřletmeler¹⁸⁰, uygulamada kendi aralarında dry lease operasyonlarına başvurmamaktadır. Nitekim söz konusu uygulama, diğer sivil havacılık özel ve tüzel kişileri arasında gerçekleşmektedir. Hal böyleyken, SHGM tarafından düzenlenmeyen ve uygulamada da ticari hava taşıma işletmeleri tarafından uygulanmayan bu kira sözleşmeleri çalışmamız kapsamında incelenmeyecektir.

2.4.2. Wet Lease

2.4.2.1. Wet Lease'in Genel Nitelik ve zellikleri

Hava aracının kiraya veren tarafından temin edilen uçuş personelleriyle birlikte kiralanması halinde wet lease söz konusu olmaktadır¹⁸¹. Bu halde, hava aracının teknik yönetimi kiraya verene ait iken, ticari yönetimi ise kiracıya aittir. Hava aracı kiraya verenin işletme ruhsatı üzerinde iřletilmektedir¹⁸².

Wet lease uygulamada ACMI sözleşmeleri olarak da bilinmektedir¹⁸³. Aircraft, crew, maintenance, insurance kavramlarının kısaltmasından oluşan ACMI; hava aracı, uçuş personeli, bakım ve sigorta kavramlarının bir araya getirilmesinden meydana gelmiştir. Bu kısaltmayı meydana getiren kavramlar wet lease sözleşmelerinde kiraya verene ait olmaktadır.¹⁸⁴ Böylelikle, kiracıya hava aracını işletmek bakımından çok daha az yükümlülük kalmakta ve bu anlamda

¹⁸⁰ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.2.1. Yerli İşletme

¹⁸¹ **GÖLCÜKLÜ**, s. 295; **ABEYRATNE**, s. 840; **LEONE**, s. 111; **CROWTHER**, s. 245; **PIERA/GIL**, s. 222; **Nazlı CAN**, "AB-ABD Arasındaki Açık Gökyüzü Andlaşması'nın İkinci Müzakere Safhasının Değerlendirilmesi", Avrupa ve Türkiye'de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler, İstanbul 2010, s. 37.

¹⁸² **SİRMEN/ERSON ASAR**, s. 304; **PARDO**, s. 13; **PANCHAL**, s. 11; **IATA**, (Aircraft Leases), s. 132.

¹⁸³ **William E. O'CONNOR**, An Introduction to Airline Economics, 6th Edition, 2001, s. 195; **PANCHAL**, s. 11; **IATA**, (Aircraft Leases), s. 132.

¹⁸⁴ **MORRELL**, s. 249; **GAVAZZA**, s. 29 ve dn. 48; **BUNKER**, s. 67.

kiracı maksimum seviyede operasyonel esnekliğe sahip olmaktadır¹⁸⁵. Bu sözleşmelerde kiracı daha çok mali kalemler ile yükümlü haldedir. Yakıt, iniş, hizmet, park, saklama masrafları ve uçuş ekibinin yemek, ulaşım ve vize masrafları; yolcu, bagaj ve yük sigortaları ile üst geçiş ve navigasyon ücretleri ile uygulanabilir olduğu yerde gümrük vergileri ve yerel vergiler kiracıya aittir¹⁸⁶. Ancak belirtilen kalemler hava aracının işletilmesinin mali sonuçları olmakla, kiracı aleyhine operasyonel yükümlülük getirdiğinden bahsedilemeyecektir. Kaldı ki, bu durum kiracının dry lease ile hava aracı kiralaması halinde de aynı olacaktır.

Wet lease genellikle kısa süreli olarak yapılmaktadır¹⁸⁷. Nitekim ticari hava taşıma işletmelerinin kısa süreler için meydana gelen kapasite artırımını ihtiyaçlarını karşılamak için en elverişli yol budur. Hava aracı, kiraya veren tarafından işletilmeye hazır olarak temin edilmekle; kiracı, doğrudan yolcu taşıma ve/veya yük taşıma sözleşmelerini akdederek kapasite ihtiyaçlarını giderebilmektedir. Özellikle yaz sezonu ve hac dönemimde hallerinde yaygın olarak kullanılmaktadır¹⁸⁸. Bu duruma verilebilecek bir örnek ise; yaz sezonunda Avrupa'dan diğer ülkelerdeki tatil beldelerine dar gövdeli hava araçları ile yoğun bir hava taşımacılığı icra edilmesi rağmen, kışın bu talebin söz konusu olmaması ve kış sezonunda da Kanada'dan sıcak tatil bölgelerine talep olmasına karşın, yazın icra edilecek uçuşlar bakımından söz konusu dar gövdeli hava araçlarına ihtiyaç olmamasıdır. İşte bu gibi haller bakımından, hava aracının tüm bir yıl tek bir işletme bünyesinde ticari olarak işletilmesi yerine; wet lease ile farklı işletmelere kiralamar yapılarak, ihtiyaç duyulan sezonlarda farklı coğrafyalarda işletilmesi ve bütün bir yıl hava aracından en yüksek verimin sağlanması mümkün olmaktadır¹⁸⁹.

¹⁸⁵ MUNISAMI, s. 72;

¹⁸⁶ CARPANELLI, s. 312; BUNKER, s. 69.

¹⁸⁷ MORRELL, s. 249; ÖZTUGRAN, s. 17; PARDO, s. 13: “Wet-lease anlaşmaları genellikle 1-12 ay arasında, havayolu işletmelerinin kısa dönemlik kapasite artırımını karşılamaları amacıyla kullanılır.”

¹⁸⁸ MORRELL, s. 249; Ülkemizdeki uygulaması bakımından, Onur Air'in hac ve umre seferleri dolayısıyla hava araçlarını wet lease olarak kiraya vermesi için bkz. <https://www.airporthaber.com/onur-air-haberleri/onur-air-filosuna-7-airbus-geliyor.html> <https://www.ch-aviation.com/portal/news/39755-saudia-outlines-initial-hajj-charter-leases> (Erişim tarihleri: 24.11.2019)

Wet lease yalnızca kapasite artırımı ihtiyacını karşılamak için değil, aynı zamanda kapasite kaybı halinde bu durumun telafi edilmesi için de uygulanmaktadır. Belirli tipteki hava araçlarının teknik bir arıza sonucu uçuş izinlerinin iptal edilmesi¹⁹⁰, hava aracının kaza veya kırım geçirmesi ve hava araçlarının belirlenmiş ağır bakım dönemlerinin gelmesi gibi hallerde, meydana gelen kapasite kaybı wet lease yoluyla giderilebilmektedir¹⁹¹. Kapasite kaybının diğer bir yönü ise, ticari hava taşıma işletmelerinin aldıkları talepte meydana gelen azalma halinde söz konusu olmaktadır. Böyle bir durumda işletmeler hava araçlarının wet lease kapsamında kiraya verilmesi yoluna gitmektedir¹⁹². Zira ülkemizde 2016 yılında meydana gelen benzer bir durumda, özellikle Türk Hava Yolları ve Pegasus Hava Yolları hava araçlarını wet lease ile kiralama yoluna başvurmuşlardır¹⁹³.

Wet lease'in kullanıldığı diğer bir alan ise, ticari hava taşıma işletmelerinin filolarına yeni bir tipte hava aracını katmayı planlaması halinde söz konusu olmaktadır. Türk Hava Yolları'nın Boeing 777-300ER tipi hava aracını, Atlasglobal'in (Atlasjet Havacılık) Airbus A330 tipi hava aracını filosuna katmadan önce, wet lease olarak kiralaması da bu duruma örnek olarak gösterilebilir¹⁹⁴.

¹⁸⁹ **BUNKER**, s. 76; Ülkemizdeki uygulaması bakımından, Sunexpress'in (Güneş Ekspres) yoğun yaz sezonu için yabancı bir işletmeden yapmış olduğu 5 uçaklık wet lease operasyonu için bkz. <http://www.avionexpress.aero/press/sunexpress-to-lease-five-airbus-a320-from-avion-express/> (Erişim tarihi: 24.11.2019); Düşük kış sezonu için Corendon Airlines'ın (Turistik Hava Taşımacılık) yabancı bir işletmeye yaptığı 5 uçaklık wet lease operasyonu için bkz. <https://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/corendon-5-ucagini-hindistana-gonderdi.html> (Erişim tarihi: 24.11.2019)

¹⁹⁰ Uygulamada hava aracının ground edilmesi veyahut aircraft on ground (AOG) olarak da ifade edilmektedir.

¹⁹¹ **BUNKER**, s. 67; **MUNISAMI**, s. 72.

¹⁹² Yerli işletmelerin kapasite kaybı dolayısıyla yaptıkları wet lease sözleşmelerine ilişkin verilen örnekler için bkz. http://www.kokpit.aero/wetlease-turk-sirketleri-2016?filter_name=wet (Erişim tarihi: 24.11.2019)

¹⁹³ <https://www.flypgs.com/basin-bultenleri/pegasustan-filosunu-wet-lease-ile-kiralanmasiyla-ilgili-aciklama> <https://www.ch-aviation.com/portal/news/52024-turkeys-pegasus-airlines-to-secure-pia-b737-wet-lease-deal> http://www.kokpit.aero/thy-pakistan-havayollarina-ucak-kiraliyor?filter_name=wet <https://www.ch-aviation.com/portal/news/54014-pia-commits-to-turkish-airlines-a330-wet-lease> (Erişim tarihleri: 24.11.2019)

Yukarıda belirtilen farklı kapsamdaki ticari saiklerin dışında, wet lease bazı hallerde politik engellerin aşılması amacıyla da kullanılmaktadır. Bu duruma örnek olarak ise; Mısır Havayolları'nın Mısır devlet politikası uyarınca İsrail'e kendi adı altında doğrudan uçuşunun yasak olması nedeniyle, Air Sinai Havayolları'na wet lease olarak yaptığı kiralamalar ile bu uçuşları gerçekleştirmeleri gösterilebilir¹⁹⁵. Bazı hallerde ise bürokratik gecikmelerin aşılmasında da wet lease yoluna başvurulmaktadır. Nitekim Türk Hava Yolları'nın kurucusu ve hissedarı olduğu Air Albania'nın¹⁹⁶, Avrupa Birliği ("AB") hava sahasında ticari hava taşımacılığı faaliyetinde bulunmak için gerekli lisansı seferlere başlama tarihinden önce alamaması nedeniyle; Türk Hava Yolları'ndan wet lease yoluyla Boeing 737-800 tipi yolcu uçağı kiralanarak, seferlerin Türk Hava Yolları'nın işletme ruhsatı altında yapılması bu kapsamda örnek gösterilebilir¹⁹⁷.

Belirtilen durumlara ilaveten, wet lease'in uygulama alanı bulduğu bir diğer durum da bazı ticari hava taşıma işletmelerinin, belirli ülke veya bölgelerin hava sahasına girmesinin yasaklanması halinde meydana gelmektedir. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı ("EASA") ve Federal Havacılık Kurulu ("FAA") bu anlamda kendi kriter ve tecrübeleri doğrultusunda kara listeye sahiptirler¹⁹⁸. Nitekim EASA tarafından yayınlanan kara liste ile bazı işletmelerin AB içerisinde faaliyette

¹⁹⁴ Türk Hava Yolları'nın önce wet lease olarak kiralayıp sonrasında kira ilişkisini dry lease sözleşmesi ile devam ettirdiği Boeing 777-300ER tipi hava araçlarından memnun olması üzerine, bu hava araçlarından 12 adet sipariş vermesine ilişkin haber için bkz. <https://www.havayolu101.com/2018/12/24/thy-boeing-777-kullanmaya-ilk-kez-bundan-10-yil-once-baslamisti/> (Erişim tarihi: 24.11.2019); Atlasglobal'in önce wet lease olarak kiraladığı Airbus A330 tipi hava araçlarından memnun olması üzerine, bu hava araçlarını dry lease olarak kiralayarak filosuna almasına ilişkin haber için bkz. <https://www.arabianaerospace.aero/atlas-global-map-missing-a-few-pages.html> (Erişim tarihi: 24.11.2019)

¹⁹⁵ MUNISAMI, s. 73.

¹⁹⁶ Türk Hava Yolları tarafından ortaklık yapısına ilişkin yapılan açıklama için bkz. <https://investor.turkishairlines.com/tr/aciklamalar/borsa-aciklamalari/detail/12-09-2018-ozel-durum-aciklamasi> (Erişim tarihi: 24.11.2019); Air Albania'daki ortaklık payının %49 olduğu yönündeki bilgiyi havi, Türk Hava Yolları 2019 3. Çeyrek Sonuç Özeti için bkz. https://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/IR_PRESENTATION_3Q19_TR.pdf (Erişim tarihi: 24.11.2019)

¹⁹⁷ <https://exit.al/en/2019/09/18/air-albania-still-unlicensed-by-easa-will-wet-lease-aircraft-from-turkish-airlines/> <https://www.ch-aviation.com/portal/news/81931-air-albania-adds-wet-leased-b737-capacity-ahead-of-eu-debut> <https://haber.aero/gundem/air-albania-thy-ile-ilk-seferini-gerceklestirdi/> (Erişim tarihleri: 24.11.2019)

¹⁹⁸ MUNISAMI, s. 75

bulunması doğrudan yasaklanırken, bazıları ise belirlenen ülkelerin sivil havacılık otoriteleri tarafından ruhsatlandırılmaları nedeniyle yasaklanmıştır¹⁹⁹. FAA tarafından yürürlüğe alınan Uluslararası Havacılık Güvenliği Değerlendirmesi (IASA) uyarınca ise; ülkeler ve sivil havacılık otoriteleri, ICAO tarafından belirlenen uluslararası güvenlik standartlarını sağlamalarına göre iki ayrı kategoride değerlendirilerek, bu standartları sağlayamayan Kategori II'deki ülkelerin lisanslandığı ticari hava taşıma işletmelerine yönelik olarak sınırlandırmalar öngörülmüştür. Bu işletmeler Amerika Birleşik Devletleri'ne ("ABD") olan mevcut operasyonlarını genişletemedikleri gibi, halihazırda herhangi bir operasyon başlatmamış olmaları halinde ise, yeni operasyonlarına izin verilmemektedir. Belirtilen durumların meydana geldiği hallerde ise, AB ve ABD'ye yapılacak uçuşların, EASA tarafından belirlenen kara listede yer almayan ve FAA tarafından sınırlama öngörülmemiş olan Kategori I kapsamındaki ülkelere wet lease yoluyla kiralanmış hava araçları ile gerçekleştirilmesi gerekmektedir²⁰⁰.

2.4.2.2. Wet Lease Bakımından Uygulanacak Hükümler

Wet lease, ulusal mevzuatımızda TSHK m. 118/1 uyarınca, "... uçuş personeli ile birlikte bir hava aracının ... kiralanması ... halinde Türk Ticaret Kanununun ilgili hükümleri uygulanır." denilerek düzenlenmiştir. Maddenin lafzından da anlaşılacağı üzere, bu sözleşmeye niteliğini veren husus, hava aracının uçuş personeli ile kiraya verilmesidir. Ancak TSHK'da hava aracı kira sözleşmelerine ilişkin düzenleme öngörülmemesi nedeniyle, uygulanacak hukuk olarak TTK'nın ilgili hükümleri belirlenmiştir. Çalışmamız kapsamında incelediğimiz üzere, wet lease'in niteliği göz önüne alındığında, bu kiralama bakımından TTK'nın zaman çarteri hükümlerinin tatbik edilmesi gerekmektedir²⁰¹.

¹⁹⁹ 15.04.2019 tarihli güncel kara liste için bkz. https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/air-safety-list_en.pdf (Erişim tarihi: 24.11.2019)

²⁰⁰ Olga BARRETO, "Safety Oversight: Federal Aviation Administration, International Civil Aviation Organization, and Central American Aviation Safety Agency", 67 J. AIR L. & COM. 651, 2002, s. 652. (Heinonline); MUNISAMI, s. 76; FITZGERALD, s. 105.

²⁰¹ Detaylı bilgi için bkz. 2.2. TÜRK TİCARET KANUNU KAPSAMINDAKİ KİRA VE CARTER SÖZLEŞMELERİ

Ne var ki, wet lease bakımından SHT-KİRALAMA uyarınca oldukça detaylı düzenlemeler öngörülmüş olduğundan, sonraki tarihli özel düzenleme olması sebebiyle, bu sözleşmeler bakımından Talimat uygulama alanı bulacaktır. Nitekim Talimat uyarınca öngörülen hükümlere ilaveten; m. 5/1 ve m. 6/1 (ç), (d) ve (e) bentlerinde de atıfta bulunulduğu üzere, wet lease sözleşmeleri bakımından Talimat'ın eklerinde yer alan hükümler de tatbik edilecektir. Keza, Talimat EK-4, EK-5 ve EK-6 uyarınca doğrudan wet lease'e ilişkin hükümler öngörülmüştür. Belirtilen özel nitelikli düzenlemeler dolayısıyla, wet lease sözleşmeleri bakımından Talimat'ın uygulama alanı bulacağı açıktır.

2.4.2.3. Wet Lease'in Unsurları

Tıpkı dry lease gibi, wet lease de iki unsurdan meydana gelmektedir. Bunlardan ilki, hava aracının uçuş personeli ile birlikte kiraya verilmesidir. İkincisi ise, kira konusu hava aracının kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletilmesidir. Yine dry lease bakımından olduğu gibi, wet lease sözleşmelerine dair düzenlemeler incelendiği takdirde, her zaman bu iki unsura birlikte yer verilmediği görülmektedir. Şöyle ki;

Taslak Hava İşletmesi Sözleşmesi EK-5 m. 26 ve ICAO Sirküler 295 uyarınca wet lease tanımına yer verilmiş olmakla birlikte, her iki düzenleme uyarınca da yalnızca tek bir unsur üzerinden tanımlama yapılmıştır. Buna göre, wet lease hava aracının uçuş ekibi ile birlikte kiralanması hali olarak öngörülmüştür.

Ulusal mevzuatımıza bakıldığında da durum farklı değildir. Nitekim wet lease sözleşmeleri iki ayrı mevzuatta düzenlenmekle birlikte, bu iki unsura ayrı ayrı yer verilmiştir. İlk olarak TSHK m. 118/1'de, ilk unsur olan uçuş personeli ile birlikte kiraya verilme düzenlenmiş; ikinci unsur olan kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletme ise, SHT-KİRALAMA m. 4/1-j uyarınca düzenlenmiştir. Ancak her iki unsura birlikte yer veren bir düzenleme bulunmamaktadır²⁰².

²⁰² SHT-KİRALAMA m. 12/1-a bendi uyarınca yürürlükten kaldırılan SHT-120.95 m. 3 hükmü ile “Wet lease; hava aracının kiraya verenin işletme ruhsatı kapsamında işletildiği kira anlaşmasını, (normal olarak bir uçağın mürettebatı ile birlikte kiralanması olup, kiracının ticari kontrolü altında

Ne var ki, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın ECAC/21-1 numaralı Tavsiyesi (Hava Aracı Kiralamaları Hakkında Tavsiyeler) ve 8335 sayılı Operasyon Denetimi, Sertifikasyon ve Devamlı Gözetim Prosedürleri El Kitabı'nda iki unsura birden yer verilmiştir. Bu düzenlemeler uyarınca; wet lease, hava aracının kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletildiği ve uçuş personeli ile birlikte kiralandığı; ilaveten, kiracının ticari kontrolü altında ve kiracı havayolunun tanıtıcı kodu ile trafik hakkı altında işletildiği kiradır.

Sonuç olarak, mevzuatlar düzenleme amaçları gereği wet lease'i tek bir unsur ile tanımlanmış olsa bile; gerek yürürlükteki diğer mevzuatlarda öngörülen yükümlülüklerin yerine getirilmesi, gerekse de ticari uygulamaya uygun olması bakımından, geçerli bir wet lease sözleşmesinden bahsedebilmek için her iki unsurun da bir arada olması gerekmektedir.

Yukarıda yapılan açıklamalara karşın, wet lease sözleşmelerinde aranılan ikinci unsura ilişkin olarak; ICAO Sirküler 295 m. 2.1.3 uyarınca, kiracının kira konusu hava aracını kendi işletme ruhsatı altında işletilebileceği ifade edilmiştir. Ancak bu durum ulusal mevzuatımız bakımından mümkün olmadığı gibi, doktrinde yapılan wet lease tanımlarında da hava aracının kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletileceği açıkça ifade edilmektedir. Kaldı ki, wet lease halinde hava aracının kiracının işletme ruhsatı altında işletilmesi uygulamada pek karşılaşılan bir durum olmamakla birlikte, ICAO Sirküler 295 m. 3.4'te ve 9760 numaralı Uçuşa Elverişlilik Elkitabı m. 3.2.1.2'de dahi bu durum açıkça ifade edilmiştir. Dolayısıyla çalışmamız kapsamında, wet lease uyarınca aranılan ikinci unsur olarak, hava aracının kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletileceği kabul edilecek ve değerlendirmelerimiz buna göre yapılacaktır.

ve kiracının havayolu kodu ve trafik hakları kullanılarak işletilir...)" denilerek yapılan tanımlamada, her iki unsura birlikte yer verilmiştir.

2.4.3. Kısa Süreli Wet Lease

2.4.3.1. Kısa Süreli Wet Lease'in Genel Nitelik ve Özellikleri

Kısa süreli wet lease, wet lease sözleşmelerinin kısa süreli olarak yapılmasına ilişkin öngörülen bir hava aracı kiralamasıdır. Nitelik olarak wet lease'den herhangi bir farkı bulunmamakla birlikte, bu ayrımın yapılmasına neden olan unsur, yalnızca bu kiralamanın süresidir. Kısa süreli wet lease'in bahse konu olan bu niteliği gerek uluslararası gerekse de ulusal düzenlemeler ile açıkça belirlenmiştir.

Taslak Hava İşletmesi Sözleşmesi EK-5 m. 26 ve 8335 sayılı Operasyon Denetimi, Sertifikasyon ve Devamlı Gözetim Prosedürleri El Kitabı m. 3.3 uyarınca kısa süreli wet lease bakımından düzenlemeler öngörülmüş olup ticari hava taşıma işletmelerinin özel olarak kısa süreli wet lease yapılabileceğine yer verilmiştir. Bu kiralamaların, bir işletmenin hava aracında seferlerin gerçekleştirmesine engel olan bir arızanın meydana gelmesi halinde; başka bir işletmeden, sınırlı bir süre için uçuş personelinin de içinde olduğu başka bir hava aracının temin edilerek, vuku bulan kısa süreli ihtiyacın giderilmesi için gerçekleştirildiği düzenlenmiştir.

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın ECAC/21-1 numaralı Tavsiyesi (Hava Aracı Kiralamaları Hakkında Tavsiyeler) uyarınca kısa süreli wet lease tanımına yer verilmemiştir. Ancak wet lease bakımından uygulanan hükümlerin aynı zamanda kısa süreli wet lease bakımından da uygulanmasının amaçlandığı belirtilmiştir. Söz konusu düzenleme ile birlikte, 8335 sayılı El Kitabı uyarınca kısa süreli wet lease sözleşmelerinin, sub-charter kavramı ile de ifade edilebileceği belirtilmiştir²⁰³.

2.4.3.2. Kısa Süreli Wet Lease Bakımından Uygulanacak Hükümler

Dry lease ve wet lease'den farklı olarak, kısa süreli wet lease'e ilişkin olarak TSHK veya başkaca bir yasal düzenleme kapsamında herhangi bir düzenlemeye gidilmemiştir. Bu kiralamalar bakımından, yalnızca SHT-KİRALAMA uyarınca

²⁰³ SHT-KİRALAMA m. 12/1-a bendi uyarınca yürürlükten kaldırılan SHT-120.95 m. 3 hükmünde yapılan wet lease tanımında, "... *kısa süreli wet-lease anlaşmalarına da (sub-charter) uygulanabilir.*" denilerek ifade edildiği üzere, kısa süreli wet lease anlaşmalarının sub-charter olarak ifade edilebileceği düzenlenmiştir. Nitekim m. 18 hükmü ile de düzenleme alanı bulmuştur.

düzenlemelerde bulunulmuştur. Dolayısıyla kısa süreli wet lease'e ilişkin olarak hangi hükümlerin uygulanacağına dair herhangi bir tartışma vuku bulmayacaktır.

Talimat uyarınca tıpkı dry lease ve wet lease bakımından olduğu gibi, birçok farklı hususta oldukça detaylı hükümler öngörülmüştür. Bu hükümlere ilaveten; yine m. 5/1 ve m. 6/1 (a), (b) ve (c) bentlerinde de atıfta bulunulduğu üzere, Talimat'ın eklerinde yer alan hükümler tatbik edilecektir. Keza, Talimat EK-1, EK-2 ve EK-3 uyarınca doğrudan kısa süreli wet lease'e ilişkin hükümler öngörülmüştür.

2.4.3.3. Kısa Süreli Wet Lease'in Unsurları

Kısa süreli wet lease, SHT-KİRALAMA m. 4/1-ğ bendinde “*En fazla 3 güne kadar yapılan wet-lease kiralama operasyonu...*” olarak tanımlanmıştır. Bu doğrultuda Talimat'ın m. 4/1-j bendinde yapılan wet lease tanımdan yola çıkılarak, kısa süreli wet lease sözleşmeleri; hava aracının, kiraya verenin işletme ruhsatı kapsamında en fazla 3 güne kadar işletildiği kiralama operasyonu olarak tanımlanabilir. Dolayısıyla wet lease bakımından aranılan iki unsur olan; hava aracının uçuş personeli ile birlikte kiraya verilmesi ve kira konusu hava aracının kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletilmesine ek olarak, üçüncü unsur olarak bu kiralama süresinin 3 günü geçmemesi şartı aranacaktır.

Sonuç olarak, kısa süreli wet lease yasal mevzuat uyarınca wet lease üzerinden süre bakımından özel bir nitelik ile tanımlanmış olmakla, yukarıda wet lease sözleşmeleri bakımından yaptığımız açıklamalar burada da geçerli olacaktır. Buna göre, ilgili mevzuat uyarınca kısa süreli wet lease bakımından tüm unsurlar birlikte sayılmamış olsa bile; geçerli bir kısa süreli wet lease sözleşmesinden bahsedebilmek için her üç unsurun da birlikte olması gerekmektedir.

2.4.4. Damp Lease

Öncelikle belirtmek gerekir ki, damp lease yürürlükteki ulusal mevzuatımız uyarınca düzenleme alanı bulan hava aracı kira sözleşmelerinden değildir. Ancak uygulamada ticari hava taşıma işletmeleri tarafından tercih edilmekte olan bir yöntem olduğundan kısaca üzerinde durulacaktır. Bu kiralamalar bakımından

dikkat çeken husus ise, doktrin ve mevzuat uyarınca üzerinde bir kavramsal birlik sağlanamamış olmasıdır.

2.4.4.1. Damp Lease'in Genel Nitelik ve Özellikleri

Hava aracının bütün mürettebatı yerine, sadece bir kısmı ile birlikte kiraya verilmesi damp lease olarak adlandırılmaktadır²⁰⁴. Mürettebatlı kiralama olduğu için, bu sözleşmeler bakımından wet lease hükümleri uygulanacaktır. Ancak burada mürettebatın tamamı kira kapsamında olmadığından, mürettebatın kapsam ve niteliği önem arz etmektedir. Nitekim kokpit ekibinin kiraya veren tarafından temin edilmesi gerekirken, kabin ekibi ise sözleşme kapsamında değerlendirilmeyecektir. Zira doktrinde de ifade edildiği üzere, hava aracının wet lease kapsamında, fakat kabin ekibi olmadan kiralanması haline damp lease denmektedir²⁰⁵. Bu kiralama türü, kiraya verenin hava aracı ve kokpit ekibini kiralarken, kiracının kabin ekibini temin ettiği sözleşme olarak da ifade edilmektedir²⁰⁶. Kısmi mürettebatlı kiralama olarak da ifade edilen bu uygulamaya, genelde yasal mevzuatlardaki mürettebat kısıtlamaları veya yabancı kabin ekibinin yaratacağı yabancı dil sorunları nedeniyle başvurulmaktadır²⁰⁷.

Doktrinde damp lease'e ilişkin olarak farklı görüşler yer almaktadır. Nitekim damp lease'in, wet lease ile dry lease arası bir kiralama yöntemi olduğu ifade edildiği gibi²⁰⁸; esas olarak wet lease olduğunun ifade edildiği halde dahi, damp lease halinde mürettebatın sözleşme kapsamında düzenlenmediği ve kiracının sorumluluğunda olduğu da ileri sürülmektedir²⁰⁹. Ancak belirtilen görüşlere iştirak etmenin mümkün olmadığı kanaatindeyiz.

Öncelikle, damp lease halinde kira konusu hava aracı kısmi de olsa mürettebat ile kiraya verilmekte olduğundan, mürettebatsız kiralama olan dry

²⁰⁴ ERDOĞMUŞ, s. 163.

²⁰⁵ GAVAZZA, s. 29 ve dn. 48.

²⁰⁶ Rod D. MARGO, "Aspects of Insurance in Aviation Finance", 62 J. AIR L. & COM. 423, 1996, s. 426 ve dn. 9. (Heinonline)

²⁰⁷ PARDO, s. 13.

²⁰⁸ ERDOĞMUŞ, s. 163; MUNISAMI, s. 78; MORRELL, s. 249.

²⁰⁹ PANCHAL, s. 11.

lease'e yakın olarak değerlendirilmesi mümkün değildir. Kaldı ki, uluslararası düzenlemeler uyarınca damp lease'in wet lease niteliğinde olduğu açık bir şekilde belirlenmiştir. Diğer bir yandan, mürettebatın kiracının sorumluluğunda olması ise, damp lease'in niteliğine uygun değildir. Zira, nitelik olarak wet lease olduğu ifade edilen ve temel olarak mürettebatın konu edildiği bir sözleşmede, bu konudaki sorumluluğun kiracıya ait olduğunun ifade edilmesi isabetsizdir. Dolayısıyla, doktrinde damp lease'in nitelik ve kapsamına ilişkin olarak yeknesak bir tanımlama olmadığı ve bu kapsamda isabetli olmayan görüşler ileri sürülebildiği ifade edilebilir.

2.4.4.2. Damp Lease'in Uluslararası Kapsamda Düzenlemesi

Uluslararası mevzuatta doğrudan yapılan bir damp lease tanımı yoktur. Tıpkı kısa süreli wet lease bakımından olduğu gibi, damp lease'e de wet lease üzerinden yapılan tanımlarda yer verilmektedir. Nitekim ICAO Sirküler 295 uyarınca, kısmi personel ile wet lease olarak yapılan kiralamalar damp lease olarak kabul edilmektedir. Öte yandan, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın ECAC/21-1 numaralı Tavsiyesi (Hava Aracı Kiralamaları Hakkında Tavsiyeler) uyarınca, wet lease bakımından uygulanan hükümlerin aynı zamanda kısmi ekiple yapılan kiralamalara, yani damp lease kiralamalarına da uygulanmasının amaçlandığı belirtilmiştir.

Damp lease bakımından en geniş kapsamlı düzenlemelere ise, ICAO 8335 sayılı Operasyon Denetimi, Sertifikasyon ve Devamlı Gözetim Prosedürleri El Kitabı'nda yer verilmiştir. Buna göre damp lease uyarınca, kokpit ekibi ve bir ihtimal olarak da kabin ekibinin bir bölümünün kiraya veren tarafından sağlanmasıyla birlikte, wet lease olarak kiralanmış hava aracının kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletildiği kiralama anlaşılmaktadır. Bu durumda işleticinin tabii olduğu devlet, kokpit ekibi ile kabin ekibinin ortak iletişimi kullanmak ve acil durum prosedürlerini uygulamak bakımından eğitilmiş olduğundan emin olur ve kabin ekibi bu konuda uygun eğitimleri alır.

Öte yandan, ICAO 9626 numaralı Uluslararası Hava Taşımacılığının Düzenlenmesi Hakkında El Kitabı uyarınca damp lease farklı şekillerde

tanımlanmıştır. İlk olarak, kokpit veya kabin ekiplerinden biri ile kısmi personelle yapılan wet lease sözleşmeleri olacağı şeklinde tanımlanmıştır. Sonrasında ise, wet lease olarak kiralanana hava aracının kokpit ekibini içermesi, ancak kabin ekibini içermemesi hali olarak adlandırıldığı ifade edilmiştir.

Yukarıda yer verilen düzenlemeler göz önüne alındığında, damp lease'in wet lease'in bir türü olduğu ve bu kiralama bakımından wet lease hükümlerinin uygulanacağı konusunda herhangi bir ayrık durum yer almamaktadır. Ne var ki, hava aracında yer alacak hangi personelin bu kiralamaya niteliğini vereceği ortak bir şekilde belirlenmemiştir. Nitekim ICAO Sirküler 295 ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın ECAC/21-1 numaralı Tavsiyesi (Hava Aracı Kiralamaları Hakkında Tavsiyeler) bakımından yalnızca kısmi personel ile yapılan kiralamalar olarak ifade edilmiş; bu personellerin kokpit veya kabinde görevli olması bakımından bir nitelendirme yapılmamıştır. Öte yandan, 8335 sayılı El Kitabı'na bakıldığında ise, damp lease'e niteliğini veren personel kokpit ekibidir. Buna karşın, 9626 numaralı El Kitabı ise kendi içerisinde dahi çelişki göstermektedir. Keza, ilk olarak kokpit ekibini içermesi, kabin ekibini içermemesi gerektiğinin ifade edilmesine rağmen; sonrasında, her ekibi ekipten birinin de damp lease'e konu olabileceği düzenlenmiştir.

Sonuç olarak, damp lease'e niteliğini veren husus konusunda bir yeknesaklık sağlanamamış olsa dahi, kokpit veya kabin ekibinin tamamının veya bir kısmının kiraya veren tarafından sağlandığı her kira sözleşmesinde wet lease hükümlerinin uygulama alanı bulacağı açıktır. Ancak kanaatimizce, damp lease'in kokpit ekibinin tamamını ve taraflar arasında kararlaştırılmışsa, kabin ekibinin de bir bölümünü kapsayacağı kabul edilmelidir. Nitekim kiraya verenin hava aracı üzerindeki zilyetliğini sağlaması ve teknik sorumluluğunun gereklerini yerine getirmesi bakımından, kendisi tarafından sağlanan kokpit ekibi olmazsa olmaz bir nitelik göstermekte olup kokpit ekibinin dahil edilmediği sözleşmelerde bu fonksiyonların yerine getirilmesi mümkün olmayacaktır.

2.4.4.3. Damp Lease'in Ulusal Kapsamda Düzenlemesi

Yürürlükteki ulusal mevzuatımız uyarınca, damp lease'e ilişkin olarak herhangi bir düzenleme öngörülmemiştir. Nitekim wet lease'in düzenleme alanı bulunduğu SHT-KİRALAMA uyarınca dahi damp lease bakımından herhangi bir düzenleme yer almadığı gibi, bu kapsamda hüküm öngören başkaca herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak bu noktada, Talimat'tan önce yürürlükte bulunan mülga Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı'na (SHT-120.95) ("SHT-120.95") dikkat edilmesi gerekmektedir.

SHT-120.95 uyarınca damp lease'e ilişkin ayrıca bir düzenleme yer almamaktadır. Ancak m. 3 uyarınca, "*Wet-Lease anlaşmasında uygulanan hükümler kısmi mürettebatlı kiralamalara (Damp-Lease) ... uygulanabilir.*" denilerek, damp lease sözleşmelerinin uygulanmasına imkân tanınmıştır. Yukarıda da ifade edildiği üzere, wet lease niteliğinde olması nedeniyle, bu kiralamalar bakımından wet lease hükümlerinin tatbik edileceği açıkça belirlenmiştir. Ancak Talimat, m. 12/1-a bendi uyarınca yürürlükten kaldırdığı SHT-120.95 yerine getirdiği hükümlerde, damp lease'e ilişkin olarak herhangi bir düzenlemede bulunmamıştır. Şüphesiz ki bu durum, SHGM'nin bilinçli bir tercihi neticesinde meydana gelmiş olmakla, Talimat uyarınca yer verilmeyen damp lease sözleşmelerinin uygulamasının sona erdirilmesi olarak değerlendirilebilir.

2.4.5. Eğitim ve Kontrol Amaçlı Kira Sözleşmeleri

Uygulamada, uçuş eğitim organizasyonları ile tip intibak eğitim organizasyonlarının eğitim ve kontrol uçuşlarının aksamaması maksadıyla; ihtiyaç olduğunda, öğretmen/kontrol pilotlarının diğer işletmelerde görevlendirmeleri ile eğitim ve kontrol uçuşu maksatlı hava aracı kira sözleşmelerinin akdedilmesi söz konusu olmaktadır. Meydana gelen bu ihtiyacın giderilmesi amacıyla yapılacak hava aracı kira sözleşmeleri ve görevlendirmeler bakımından, SHGM tarafından yürürlüğe konulan Eğitim Organizasyonları Hava Aracı Kiralama ve Öğretmen/Kontrol Pilotu Görevlendirme Usulleri hakkında Genelge (UOD – 2016/4) uyarınca oldukça kapsamlı düzenlemeler yapılmıştır.

Genelge uyarınca, meydana gelen ihtiyaca göre görevlendirme veya hava aracı kiralamalarından biri yapılarak, eğitim ve kontrol uçuşlarının icra edilebilmesi mümkündür. Ancak taraflar arasında yapılacak sözleşme bakımından, yalnızca hava aracının kiralanmasının konu edilmesi halinde dry lease'in, hem görevlendirme hem de hava aracı kiralamasının konu edilmesi halinde wet lease'in söz konusu olduğu ileri sürülebilir. Ne var ki, dry lease ve wet lease'i düzenleyen SHT-KİRALAMA m. 1 uyarınca, Talimat'ın ticari hava taşıma işletmelerinin iç ve dış hatlarda tarifeli veya tarifesiz seferlerle ücret karşılığında yolcu ve/veya yük taşımak amacıyla akdedecekleri hava aracı kiraya sözleşmelerine yönelik usul ve esasların belirlendiği ifade edilmektedir. Dolayısıyla eğitim ve kontrol amaçlı gerçekleştirilen hava aracı kira sözleşmelerinin, Talimat kapsamında değerlendirilerek dry lease veya wet lease olarak kabul edilmesi mümkün olmayacaktır.

Sonuç olarak eğitim ve kontrol amaçlı kira sözleşmeleri, uygulamada ortaya çıkan belirli süreli ihtiyaçların karşılanması amacıyla, SHGM tarafından yürürlüğe konulan Genelge uyarınca özel olarak düzenlenmiş sözleşmelerdir. Nitekim başta SHT-KİRALAMA olmak üzere, diğer herhangi bir sivil havacılık mevzuatında düzenleme alanı bulmamıştır. Dolayısıyla eğitim ve kontrol amaçlı kira sözleşmelerinin, *ad hoc* nitelikte hava aracı kira sözleşmeleri oldukları kabul edilerek, bu sözleşmeler bakımından özel olarak yürürlüğe konulmuş olan Genelge ve ilgili diğer yasal mevzuat uygulama alanı bulmalıdır.

2.4.6. Özel Amaçlı Kira Sözleşmeleri

Sivil havacılık mevzuatımız uyarınca öngörülen bir diğer hava aracı kira sözleşmesi ise, Genel Havacılık Yönetmeliği (SHY-6B)²¹⁰ ("SHY-6B") m. 31'de düzenlenmiştir. Hüküm uyarınca işleticiler filolarında bulunan hava araçlarını belirli şartlar altında kiralayabilmektedir. Buna göre, özel amaçlı kira sözleşmeleri için dört ayrı unsur öngörülmüştür. Şöyle ki; kira sözleşmesi süresinin en fazla onbeş gün olması, kiracının geçerli ve uygun pilot lisansına sahip olması, hava

²¹⁰ RG, 14.05.2013, S. 28647.

aracının yalnızca kiracının özel ihtiyaçları için kullanılması ve hava aracı ile ticari faaliyette bulunulmaması şartlarının gerçekleşmesi gerekmektedir.

Belirtmek gerekir ki, SHY-6B uyarınca getirilen bu düzenlemeye uygun olarak yapılacak hava aracı kira sözleşmeleri çalışmamızın inceleme konusu dışında kalmaktadır. Nitekim pilot lisansına sahip gerçek kişilerin özel kullanım ihtiyaçlarının giderilmesi için düzenlenmiş olan bu sözleşmeler, dry lease ve wet lease niteliklerini haiz değildir. Dry lease bakımından hava aracının uçuş personeli olmaksızın kiraya verilmesi şartı gerçekleşmekte olsa da, hava aracı kiracının işletme ruhsatı altında işletilmemektedir. Wet lease bakımından bir inceleme yapılacak olur ise; kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletme koşulu gerçekleşmekte olsa da, hava aracının uçuş personeli ile kiraya verilmesi mümkün değildir. Kaldı ki, dry lease ve wet lease sözleşmelerini düzenleyen SHT-KİRALAMA uyarınca kiracı ve kiraya veren sıfatlarının kazanılabilmesi için, tarafların ticari hava taşıma işletmesi niteliğini haiz olmaları gerekmektedir. Ancak bunun için Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)²¹¹ (“SHY-6A”) uyarınca ruhsatlandırılmaları ve geçerli bir işletme ruhsatına sahip olmaları gerekmekte olup SHY-6B uyarınca ruhsatlandırılan işletmeler ve pilot lisansına sahip gerçek kişiler bu kapsamda değerlendirilemez²¹².

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DRY LEASE VE WET LEASE

3.1. SÖZLEŞMENİN UNSURLARI

3.1.1. Hava Aracı

SHT-KİRALAMA, işbu başlık altında incelenecek olan objektif kriterlerin haiz olunması haricinde, hava araçlarına ilişkin herhangi bir kapsam belirlememiş ve sınırlama öngörmemiştir. Dolayısıyla kural olarak, hava aracı niteliğini haiz her

²¹¹ RG, 16.11.2013, S. 28823.

²¹² Detaylı bilgi için bkz. 3.1.2. Sözleşmenin Tarafları

türlü vasıtanın bu kapsamda dry lease ve wet lease konusu olabilmesi mümkündür. Ne var ki, uygulamada bu sözleşmelere konu olan hava araçlarının genellikle uçak ve helikopterler olduğu görülmektedir²¹³. Zira ticari hava taşıma işletmelerinin ücret karşılığında gerçekleştirecekleri yolcu ve/veya yük taşımacılığı için en uygun hava araçları bunlardır.

3.1.1.1. Sivil Havacılık Mevzuatı Uyarınca Belirlenmiş Niteliklerin Karşılanması

3.1.1.1.1. Gürültü Düzeyi

SHT-KİRALAMA uyarınca, kira konusu hava araçlarının gürültü bakımından belirli nitelikleri karşılamaları gerektiği düzenlenmiştir. Buna göre hava aracının, ICAO Ek 16 1. Cilt 3, 4, 5, 6, 7, 8 ve 11. bölüm standartlarını sağlayan gürültü sertifikasına sahip olması gerekmektedir. Ancak önemle belirtmek gerekir ki, bu düzenleme yalnızca yurtdışından wet lease ve kısa süreli wet lease ile temin edilecek hava araçları içindir. Yurtiçinden wet lease ve kısa süreli wet lease ile temin edilecek hava araçları ile yurtiçi veya yurtdışından dry lease ile temin edilecek hava araçları bakımından böyle bir şart öngörülmemiştir.

Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacakları wet lease operasyonları bakımından, m. 6/1/e uyarınca SHGM'den operasyon başlangıcından önce onay alınması gerektiğinden; gürültü düzeyine ilişkin gerekli niteliklerin karşılanmaması halinde, SHGM'nin sözleşmeye onay vermemesi mümkündür. Ancak yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacakları kısa süreli wet lease operasyonları bakımından, m. 6/1/c uyarınca SHGM'den kiralama izni alınmayacağı için, gürültü düzeyine ilişkin gerekli niteliklerin karşılanmamasına rağmen, sözleşmenin kurularak tarafların edimlerini ifa edebilmeleri mümkündür. Ancak durumun tespiti

²¹³ SHY-6A m. 4/1-ee bendi uyarınca uçak, "Uçak: Uçuş sırasındaki kaldırma gücünü büyük ölçüde verilen uçuş durumlarında sabit kalan yüzeylerdeki aerodinamik tepkilerden alan havadan daha ağır motorlu hava aracını..." ve m. 4/1-l bendi uyarınca helikopter, "Helikopter: Kaldırma kuvvetini havanın büyük ölçüde yatay eksen etrafında dönen bir veya daha fazla motorlu rotorla tepkisinden alan havadan daha ağır hava aracını..." denilerek tanımlanmıştır.

halinde SHGM, Talimat m. 10 uyarınca yerli işletme bakımından idari yaptırım tesis edebilecektir²¹⁴.

Ne var ki, SHY-6A m. 19/1-h bendi uyarınca, kira sözleşmesi tarafı olan yerli işletmelerin kendi adlarına tescil edilecek hava araçlarındaki gürültü düzeylerinin en az MSHS Ek-16, 1. Cilt, 3. veya 4. bölüm ile öngörülen gürültü limitlerine uygun olması gerekmektedir. Dolayısıyla yerli işletmelerden kiralanacak hava araçları bakımından belirtilen kriterlerin yerine getirilmesi gerekmektedir.

3.1.1.1.2. Yaşı

Yasal mevzuatımız uyarınca, kira sözleşmesi konusu hava araçlarına ilişkin doğrudan öngörülmüş bir yaş kriteri mevcut değildir. Nitekim hava aracı kira sözleşmelerini düzenleyen temel mevzuat olan TSHK ve SHT-KİRALAMA uyarınca böyle bir şart öngörülmemiştir. Ne var ki, Talimat uyarınca kira sözleşmesi akdedebilecek olan yerli işletmelerin tabi olduğu SHY-6A uyarınca, bu işletmelerinin işletebileceği hava araçlarının yaşı bakımından bir sınırlamaya gidilmiştir. Dolayısıyla bu sınırlamanın hava aracı kira sözleşmeleri bakımından da dikkate alınması gerekmektedir.

SHY-6A m. 19/1-ı bendi uyarınca, *“Yangın söndürme amaçlı işletilen hava araçları hariç olmak üzere, işletmelerin filolarında bulunacak yolcu taşıma amaçlı hava araçları Türk Sivil Hava Aracı Siciline ilk kayıt tarihinde 15 yaşından, yük taşıma amaçlı hava araçları Türk Sivil Hava Aracı Siciline ilk kayıt tarihinde 25 yaşından daha büyük olamaz. Türk Sivil Hava Aracı Siciline kayıtlı hava araçları için bu şart uygulanmaz.”* denilerek sivil hava araçları bakımından, 15 ve 25 yaşlık sınırlar öngörülmüştür.

Wet lease sözleşmelerinde, hava aracı kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletildiği ve kiracının kendisi adına işletebilmesi mümkün olmadığı için, TSHK m. 55 uyarınca hava aracının sicile tescili söz konusu olmamaktadır. Dolayısıyla wet

²¹⁴ Detaylı bilgi için bkz. 4.6.3. Denetim Sonucu Tesis Edilecek İşlemler

lease konusu hava araçları sicile tescil edilmeyeceği için, SHY-6A uyarınca öngörülen yaş sınırlaması da uygulama alanı bulmayacaktır.

Dry lease konusu hava araçları bakımından ise dikkat edilmesi gereken bazı hususlar bulunmaktadır. Çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde detaylı bir şekilde inceleneceği üzere²¹⁵; MSHS 83 bis hükmünün yürürlüğe girmesinden önce, dry lease konusu olan hava araçlarının sicile tescili ve sicilden terkinin söz konusu olabilmekteydi. MSHS 83 bis uyarınca söz konusu olan mevcut durumda ise, hava aracına dair sorumluluklar kiracının tabi olduğu devlete devredilmekte ve böylelikle tescil ve terkin sonuçları meydana gelmemektedir. Ancak bu durumda dahi, kiracının tabi olduğu devletin sorumlulukları, kendisine devredilen sorumluluklar nispetinde devam etmektedir. Hal böyleyken, SHY-6A uyarınca aranan yaş kriterlerinin dry lease ile yurtdışından kiralanan hava araçları bakımından uygulanması gerektiği ifade edilebilir. Nitekim yurtdışından yapılacak dry lease sözleşmelerinin yürürlüğe girmesi bakımından, SHGM tarafından ön onay verilmesi ve 83 bis yetki devri anlaşmasının imzalanması gerekmekte olup bu anlamda hava aracının yaşının SHY-6A’da belirlenen sınırlardan daha yüksek olması halinde, sözleşmeye onay verilmeyerek veya yetki devri anlaşması imzalanmayarak, sözleşmenin yürürlüğe girmesine engel olunabilir.

3.1.1.1.3. Uçuşa Elverişlilik Belgesi

MSHS m. 31 uyarınca, uluslararası seyrüsefer icra eden her hava aracına tescilli olduğu ülke tarafından uçuşa elverişlilik belgesi düzenlenmesi veya sağlanması gerekmektedir. Buna uygun olarak TSHK m. 89 uyarınca, Türk hava sahasında uçuş yapacak bütün hava araçlarının, uçuş sırasında bağlı buldukları devletin geçerli kuralları uyarınca uçuşa elverişlilik belgelerini taşımaları ve yetkili makamlar tarafından yapılacak kontrollerde gösterilmesi zorunlu tutulmuştur.

Bir hava aracının geçerli uçuşa elverişlilik belgesi olmaksızın Türk hava sahasında uçuş gerçekleştirilebilmesi, ancak TSHK m. 87’nin öngördüğü hallerde mümkündür. Buna göre, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın (“Bakanlık”) izni

²¹⁵ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.4. ICAO 83 Bis Yetki Devri Anlaşması, 3.4.2. Ulusal Tescil

olması halinde; deneme, muayene ve ferry uçuşu yapılabilmesi mümkündür. Bunlar arasında ferry uçuşlar, çalışmamız kapsamında değerlendirilmelidir. Nitekim ferry uçuş terimi TSHK m. 3'te *“Bir hava aracının yolcu ve yük taşımaksızın; satın alınması veya kiralanmasında tescil işlemleri yapılmadan yurda getirilmesi maksadıyla yapılan uçuşlar ile uçuşa elverişliliğine hanel getirmeyen kısmi arızalı olarak yapılan uçuşlar...”* denilerek tanımlanmıştır. Dolayısıyla bir kira sözleşmesi kapsamında yurda getirilecek hava araçları bakımından, uçuşa elverişlilik belgesi olmaksızın Türk hava sahasında uçuş gerçekleştirilmesine imkân tanınmıştır. Ancak çalışmamız konusu kapsamında, dry lease veya wet lease sözleşmelerinin akdedilmesi, sicile tescil veya sicilden terkin sonuçları doğurmadığından²¹⁶; söz konusu hüküm, tescilin mümkün olduğu finansal kiralama sözleşmesi kapsamında yurtdışından getirilecek hava araçları bakımından uygulama alanı bulacaktır.

Belirtilen istisna haricinde, kira sözleşmesine konu olan hava araçları, diğer tüm hava araçları gibi geçerli bir uçuşa elverişlilik belgesine sahip olmak zorundadır. Bu noktada sözleşmenin dry lease veya wet lease kapsamında olması, yalnızca sözleşme taraflarından hangisinin bu belgeyi edinmek bakımından sorumlu olduğunu belirleyecektir. Tarafların sorumluluklarına ilişkin bu konu çalışmamızın ileriki kısımlarında daha detaylı olarak incelenecektir²¹⁷.

3.1.1.1.4. Diğer Nitelik ve Şartlar

Kira sözleşmelerine konu olan hava araçları bakımından aranılan genel nitelikler; hava aracının gürültü düzeyi, yaşı ve uçuşa elverişlilik belgesidir. Ancak SHT-KİRALAMA uyarınca, yerli işletmelerin yabancı işletmelerden kira sözleşmesi uyarınca temin edecekleri hava araçları bakımından farklı nitelik ve şartlar da aranmaktadır. Sözleşmenin niteliğinin dry lease veya wet lease olması, yalnızca aranılan kriterlerin farklılaşmasına yol açmaktadır.

Wet lease sözleşmelerinin niteliği gereği teknik sorumluluk ve uçuş personelinin temini kiraya verene ait olduğundan, yurtdışından kiralanacak hava

²¹⁶ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.4. ICAO 83 Bis Yetki Devri Anlaşması, 3.4.1. Ulusal Tescil

²¹⁷ Detaylı bilgi için bkz. 3.6.1. Hava Aracının Uçuşa Elverişli Olması veya Bulundurulması, 4.1.1. Teknik Sorumluluk

araçları bakımından kiraya verenin işletme tecrübesine sahip olması aranmıştır. Nitekim yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacakları wet lease ve kısa süreli wet lease operasyonlarında, yabancı işletmenin kiralanacak tipteki hava aracını en az bir yıldır işletiyor olması gerekmektedir. Dolayısıyla tarafların kiraya veren tarafından işletilen her hava aracını kira konusu yapmaları mümkün değildir. Ne var ki, üçte bir oranından daha fazla hissesi yerli bir ticari hava taşıma işletmesine ait olan yabancı işletmeler bakımından bu şart aranmamaktadır.

İlaveten, yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacakları wet lease kiralamalarında, kiraya verenin halihazırda üçüncü bir kişiden wet lease ile kiralamış olduğu bir hava aracını kira konusu yapamayacağı düzenlenmiştir. Bu anlamda Talimat uyarınca alt kiralama yasağı öngörülmüştür. Bir diğer sınırlama ise, yerli işletmelerin filosunda bulunan hava aracı sayısının, wet lease olarak kiralanmış hava aracı sayısından az olamamasıdır. Böylelikle, yerli işletmelerin yapacakları wet lease kiralamalarına sınırlama getirilmiştir.

Yalnızca yerli işletmelerin yabancı işletmelerden dry lease ile kiralayacakları hava araçları bakımından aranılan bir nitelik ise, SHT OPS 1 K ve L Bölümleri ile JAR 26 Genelgesi gerekliliklerinin karşılanması gerektiğidir.

Hava araçlarına ilişkin aranılan bazı kriterler ise, hem dry lease hem de wet lease bakımından ortaktır. Nitekim yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacakları dry lease ve wet lease kiralamalarında, kiralanması planlanan hava aracının FAR 22, 23, 25, 27, 29 veya EASA CS-22, 23, 25, 27, 29 taşıma kategorisinde tasdik edilmiş ve uçuşa elverişlilik sertifikasının ICAO Ek 8'e uygun olması gereklidir. Bu kapsamda olmayan hava araçlarının belirtilen kira sözleşmelerine konu olması mümkün değildir.

Sonuç olarak, SHT-KİRALAMA ile hava aracına ilişkin aranılan nitelik ve şartlar wet lease bakımından daha detaylı bir şekilde düzenlenmiştir. Niteliği gereği kiraya verenin sorumluluk alanının daha geniş olduğu bu kiralama türünde, hava araçlarına ilişkin olarak aranılan kriterler daha fazla sayıdadır. Buna karşılık dry

lease halinde hava aracı kiracının işletme ruhsatı altında işletildiğinden, Talimat'ın aradığı kriterlerin daha dar kapsamda kaldığı görülmektedir.

3.1.1.2. Devlet Hava Aracı Olarak Kullanılması

Sivil hava araçlarının devlet hava aracı niteliğinde kullanılmak üzere kiraya verilmesi bakımından iki ayrı genelge uyarınca düzenlemeler öngörülmüştür. Ancak burada önemle belirtmek gerekir ki, söz konusu kiralamar bakımından yalnızca ilgili genelgelerde düzenlenen hususlar uygulanma imkânı bulacaktır. Nitekim SHT-KİRALAMA, ticari hava taşıma işletmelerinin iç ve dış hatlarda tarifeli veya tarifersiz seferlerle ücret karşılığında yolcu ve/veya yük taşımak amacıyla akdedecekleri hava aracı kiraya sözleşmelerini düzenlemekte olup söz konusu kiralamar bakımından Talimat'ın uygulanması mümkün değildir. Dolayısıyla, devlet hava aracı olarak kullanılmak üzere yapılan hava aracı kira sözleşmeleri; nitelikleri dry lease, wet lease veya kısa süreli wet lease olsa dahi, Talimat kapsamında değerlendirilmeyecektir.

3.1.1.2.1. Genel Olarak

TSHK m. 2/1 uyarınca devlet hava araçları kanununun uygulama alanı dışında bırakılmıştır. Dolayısıyla sivil havacılık mevzuatımız uyarınca, kural olarak kira sözleşmelerine konu olmaları mümkün değildir. Ancak sivil hava araçlarının devlet hava aracı olarak kiralanmalarını engelleyen herhangi bir düzenleme mevcut değildir. Aksine, SHGM tarafından yayımlanan Sivil Hava Araçlarının Devlet Hava Aracı Olarak Kullanılması Genelgesi (GENELGE UOD – 2016/2) uyarınca, sivil hava araçlarının münferiden devlet hava aracı olarak kullanılabilmesi için kiralanmaları mümkün kılınmıştır.

Genelge uyarınca hava aracının devlet hava aracı tanımında belirtilen kapsamda kullanılacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla kira konusu hava aracının askerlik, güvenlik, gümrük ve orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde kullanılması gerekmektedir. Bu halde de hava aracının kira süresi boyunca devlet hava aracı niteliğinde olacağı açıktır²¹⁸. Nitekim Genelge, bu hava araçlarının yolcu

²¹⁸ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. 1.2.1. Devlet Hava Araçları

ve yük taşımacılığı gibi sivil amaçlı kullanımını yasaklamaktadır. O kadar ki, bu hava araçları ile yapılacak uçuşlarda sivil uçuş kodu kullanılması ve transponderda²¹⁹ sivil uçuş kodu bağlanması da yasaklanmıştır.

Genelge uyarınca akdedilecek kira sözleşmeleri bakımından, kiracının usulüne uygun olarak hava aracının işleticisine yazılı olarak talepte bulunmuş ve bu talepte hava aracının devlet hava aracı statüsünde kullanılacağı belirtilmiş olması gerekmektedir. Bununla birlikte, hava aracının işleticisi olan kiraya veren de istenildiği takdirde sunulmak üzere bu talebi muhafaza etmekle yükümlüdür.

Genelge kapsamındaki hava aracı kira sözleşmelerinin, wet lease niteliklerini haiz olduğu ifade edilebilir. Nitekim uçuş ekibinin temini ile bakım ve operasyonel sorumlulukların kiraya verene ait olacağı belirlenmiştir. Genelge uyarınca kiracı sıfatını haiz olacak kişi veya kurumların, kira konusu hava aracını işletmek bakımından SHGM tarafından verilmiş ruhsatları olmadığından; hava aracının kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletileceği tabiidir. Hal böyleyken, bu sözleşmelerin wet lease sözleşmesinin unsurlarını haiz olduğu ifade edilebilir²²⁰.

3.1.1.2.2. Orman Yangınları ile Mücadele Amacıyla

Devlet hava aracı niteliğinin kazanılması bakımından, mülkiyet yerine tahsis amacının dikkate alındığı²²¹ ve uygulamada yabancı işletmelerden kira sözleşmesi yoluyla orman yangınlarıyla mücadele etmek üzere, sivil hava aracı niteliğindeki hava araçlarının temin edilerek, devlet hava aracı niteliğinde kullanıldığından çalışmamız kapsamında bahsedilmiştir²²². Bu kapsamda SHGM bu konuyu özel olarak düzenleyerek, Yabancı Tescilli Yangın Söndürme Hava Araçları Genelgesi'ni yürürlüğe koymuştur²²³. Genelgenin içeriğine bakıldığında

²¹⁹ **DHMİ**, Havacılık Terimleri Sözlüğü, s. 84: “*Tranponder: Fonksiyonu otomatik sinyaller göndererek, soru-cevap mantığı ile sorgulamayı sağlamak olan, alıcı- verici cihazlarının ortak çalıştığı bir cihaz.*”

²²⁰ Detaylı bilgi için bkz. 2.4.2.3. Wet Lease'in Unsurları

²²¹ Detaylı bilgi için bkz. 1.2.1. Devlet Hava Araçları

²²² Detaylı bilgi için bkz. 1.4.1 Genel Olarak Tabiiyet

²²³ Orman yangınları ile mücadele için yurtdışından hava aracı kiralanması, ülkemizde oldukça sık karşılaşılan bir durumdur. Bkz. <https://www.airporthaber.com/turk-hava-kurumu-haberleri/o-ucak-turkiyede-yaniginla-mucadele-edecek.html>

ise, hava araçlarının yalnızca wet lease olarak kiralanabildiği görülmektedir. Şöyle ki;

Genelge uyarınca kiraya veren yabancı işletmenin güncel ve geçerli işletme ruhsatının olması ve lisans ve sağlık sertifikaları güncel ve geçerli olan pilot ve teknik personel görevlendirileceğini taahhüt etmesi gerekmektedir. Dolayısıyla Genelge'ye uygun olarak yapılacak kira sözleşmelerinde, hava aracı hem kiraya verenin işletme ruhsatı kapsamında işletilmekte, hem de uçuş personeli ile kiraya verilmekte olduğundan; wet lease'e niteliğini veren iki unsurun da bu sözleşmeler uyarınca mevcut olduğu görülmektedir. İlaveten, hava araçlarının bakım faaliyetlerinin de kiraya veren tarafından gerçekleştirilecek olması bu sözleşmelerin wet lease niteliğini pekiştirmektedir. Dolayısıyla orman yangınlarıyla mücadele amacıyla yabancı tescilli hava araçlarının kiralanması, yalnızca wet lease kapsamındaki sözleşmeler ile gerçekleştirilebilmekte olup bu kiralamaların dry lease kapsamında yapılması mümkün değildir.

3.1.2. Sözleşmenin Tarafları

Dry lease ve wet lease nitelikleri gereği kira sözleşmesi olarak değerlendirilmekte, sözleşmenin tarafları da kiracı ve kiraya veren olarak ifade edilmektedir. Bu kapsamda SHT-KİRALAMA uyarınca sözleşmenin tarafları m. 4/1-h bendinde tanımlanan kiracı ve m. 4/1-j bendinde tanımlanan kiraya veren olarak belirlenmiştir. Her iki tanımda da dikkat çeken unsur, tarafların ticari hava taşıma işletmesi olarak belirlenmesidir. Dolayısıyla bu nitelikte olmayan kişilerin, Talimat uyarınca kiracı veya kiraya veren sıfatını kazanabilmesi mümkün olmadığı gibi; dry lease, wet lease veya kısa süreli wet lease sözleşmeleri akdedebilmeleri de mümkün değildir.

Talimat uyarınca ticari taşıma hava işletmeleri, yerli işletme ve yabancı işletme olarak ikiye ayrılarak tanımlanmıştır. Buna göre yerli işletme, SHY-6A'ya

<http://www.internethaber.com/yeni-yangin-ucagi-kiralanacak-168215h.htm>
<https://www.haberturk.com/ekonomi/airport/haber/718935-thkdan-ucak-kiralama>
<http://www.milliyet.com.tr/sondurme-filosu-en-erken-5-yil-sonra-gundem-976691/>
<http://www.kokpit.aero/orman-bakanligi-yangin-helikopter> (Erişim tarihleri: 24.11.2019)

göre ruhsatlandırılan ve işletme ruhsatı geçerli olan ticari hava taşıma işletmelerini ifade ederken; yabancı işletme ise, ICAO'ya üye devletlerin sivil havacılık teşkilatları tarafından ICAO Ek 6'ya göre ruhsatlandırılan ve işletme ruhsatı geçerli olan ticari hava taşıma işletmelerini ifade etmektedir. Dolayısıyla incelemenin yerli işletme ve yabancı işletme özelinde ayrı ayrı gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

3.1.2.1. Yerli İşletme

Hava araçlarıyla ticari amaçla, ücret karşılığında yolcu ve/veya yük taşıması yapacak olan gerçek veya tüzel kişilerin, faaliyette bulunabilmeleri için öncelikle TSHK m. 18 uyarınca Bakanlık'tan izin almaları gerekmektedir. Bu izin sonrasında ise, TSHK m. 19 hükmü uyarınca işletme ruhsatı almaları şartı öngörülmüştür. TSHK'nın düzenlemesi doğrultusunda, ticari amaçlarla faaliyette bulunacak işletmelerin ruhsatlandırılmaları bakımından, SHY-6A uygulama alanı bulunmaktadır. Ancak SHY-6A uyarınca yalnızca tüzel kişiler için işletme ruhsatı verilmekte olup gerçek kişiler bu kapsama alınmamıştır. Her ne kadar SHY-6B uyarınca gerçek kişiler bakımından işletme ruhsatı öngörülmüş olsa dahi, söz konusu ruhsat yalnızca genel havacılık faaliyetlerinin icrası bakımından verilmektedir²²⁴. Dolayısıyla, sivil havacılık mevzuatımız uyarınca ticari hava taşımacılığı yapacak gerçek kişilere ruhsat verilmesi imkanını öngören bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle, gerçek kişilerin Talimat kapsamında dry lease, kısa süreli wet lease veya wet lease sözleşmelerini akdedebilmeleri mümkün değildir²²⁵.

Nitekim çalışma konumuz bakımından, Talimat'ta yapılan yerli işletme tanımında açıkça SHY-6A hükümlerine atıfta bulunularak; yerli işletme kavramı, Yönetmeliğe göre ruhsatlandırılan ve işletme ruhsatı geçerli olan ticari hava taşıma işletmeleri olarak tanımlanmıştır. Bu kapsamda, SYH-6A m. 1 uyarınca mevzuatın

²²⁴ Genel havacılık faaliyetleri, SHY-6B m. 4/1-c bendi uyarınca “Genel havacılık faaliyetleri: Ticari hava taşımacılığı kapsamında olmayan yolcu ve yük taşımacılığı ile ücret karşılığı olup olmadığına bakılmaksızın yapılacak hava işi ve eğitim faaliyetleri...” denilerek tanımlanmıştır.

²²⁵ Gerçek kişilerin Genel Havacılık Yönetmeliği (SHY-6B) uyarınca işletici olarak değerlendirilmeleri ve m. 31 uyarınca hava aracı kira sözleşmeleri akdedebilmeleri mümkündür. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. 2.4.6. Özel Amaçlı Kira Sözleşmeleri

amacının ticari hava taşıma işletmelerinin ruhsatlandırılması ve sair işlemler olduğu ifade edilmiş olup işletmeciler de m. 4/1-p bendi uyarınca, ticari yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere SHGM'den işletme ruhsatı almış limited veya anonim şirketleri olarak tanımlanmıştır.

Belirtilen nitelikleri haiz tüzel kişiler, SHY-6A kapsamında farklı kapsamda değerlendirilebilmektedir. Nitekim ticari hava taşıma işletmeleri; hava yolu işletmesi, hava taksi işletmesi ve havacılık işletmesi olarak üç farklı tipte öngörülmüştür. Buna göre hava yolu işletmesi, koltuk kapasitesi yirmi ve üzeri olan uçaklarla yolcu taşımacılığı ile sadece yük taşımacılığı yapan ticari hava taşıma işletmelerini; hava taksi işletmesi, en fazla on dokuz koltuk kapasitesine sahip hava araçları ile ticari hava taşımacılığı yapan işletmelerini; havacılık işletmesi ise, Türk tescilli hava araçları ile ticari hava taşımacılığı faaliyetlerinde bulunan işletmelerini ifade etmektedir²²⁶. Ancak çalışmamızın kapsamını genişletmemek adına, incelemelerimizi tüm ticari hava taşıma işletmeleri bakımından ortak bir şekilde gerçekleştireceğiz.

3.1.2.2. Yabancı İşletme

ICAO Ek 6 uyarınca; taraf devletlerin, diğer bir taraf devlet tarafından düzenlenen işletme ruhsatını, işletme ruhsatı için aranılan şartların en azından bu düzenlemede öngörülen uygulanabilir standartlara eşit olması halinde, geçerli olarak tanıyacağı düzenlenmiştir. Bu bakımdan ICAO Ek 6'da öngörülen standartlara uygun olarak yabancı bir devlet tarafından verilen işletme ruhsatına sahip yabancı işletmeler bakımından, SHGM tarafından ruhsatlarının geçerliliği bakımından başkaca bir inceleme yapılamayacaktır. Nitekim buna uygun olarak SHT-KİRALAMA hükümleri uyarınca, ICAO'ya üye devletlerin sivil havacılık teşkilatları tarafından ICAO Ek 6'ya göre ruhsatlandırılan ve işletme ruhsatı geçerli olan ticari hava taşıma işletmeleri doğrudan yabancı işletme olarak tanımlanmıştır. Dolayısıyla yalnızca belirtilen nitelikleri haiz yabancı işletmeler, Talimat

²²⁶ Yerli işletmelerin niteliklerine ilişkin detaylı bilgi için bkz. 3.5. SÖZLEŞMENİN TARAFLARINA İLİŞKİN NİTELİKLER

kapsamında dry lease, wet lease ve kısa süreli wet lease sözleşmelerinde kiracı ve kiraya veren sıfatını haiz olabileceklerdir.

3.1.3. Kullanımın Kiracıya Bırakılması

Dry lease ve wet lease sözleşmeleri bakımından ortak olarak, kira konusu hava aracının kiracı tarafından işletilebilmesi gerekmektedir. Dry lease halinde hava aracının teknik ve ticari sorumlulukları ile birlikte işletilmesi söz konusu olurken; wet lease halinde yalnızca ticari sorumluluk üstlenilmektedir. Dolayısıyla sözleşmelerin nitelikleri gereği işletilmenin kapsamı farklılık gösterse de temel olarak hava aracının kiracının ticari faaliyetlerinde kullanılması esastır.

SHT-KİRALAMA, TBK uyarınca adi kira-ürün kirası ayrımı bakımından söz konusu olan kullanım veya yararlanmanın kiracıya bırakılması²²⁷ ya da TTK'da düzenlenen zaman charterinde söz konusu olan tahsis etme kavramlarını²²⁸ tercih etmemiştir. Nitekim Talimat uyarınca yapılan kiracı ve kiraya veren tanımlarında, kira sözleşmesine hava aracının kullanımının konu edildiği açıkça belirlenmiştir²²⁹. Dolayısıyla kullanım, yararlanma veya tahsis etme kavramlarına ilişkin ayrımlara girilmeksizin; dry lease ve wet lease sözleşmelerinde, kiraya veren tarafından hava aracının kullanımının kiracıya devredildiği ifade edilebilecektir.

3.1.4. Kira Bedeli

SHT-KİRALAMA uyarınca kiracının kira bedeli ödeme yükümlülüğüne ilişkin herhangi bir düzenleme öngörülmemiştir. Dolayısıyla kira bedeline ilişkin hükümler, taraflar arasındaki yazılı kira sözleşmesi uyarınca belirlenecektir. Ancak taraflarca belirlenmeyen hususlar bakımından, TSHK m. 118 uyarınca atıfta bulunulan TBK ve TTK hükümlerinin tatbik edilmesi gerekmektedir.

²²⁷ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 11; ACAR, s. 69; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 235-236.

²²⁸ ÜLGENER, (Zaman Charteri), s. 5 vd.

²²⁹ SHT-KİRALAMA m. 4/1-h: “*Kiracı: Bir kiralama anlaşması ile belirli bir dönem için, bedeli karşılığı bir hava aracının kullanımını alan ticari hava taşıma işletmesi...*”; SHT-KİRALAMA m. 4/1-i: “*Kiraya veren: Bir hava aracını belirli bir dönem için, bedeli karşılığı bir diğer ticari hava taşıma işletmesi kullanımına veren ticari hava taşıma işletmesi...*”

3.1.4.1. Kira Bedelinin Hesaplanması

Wet lease sözleşmelerinde kira bedelinin hesaplanmasına ilişkin özellik arz eden bir durum bulunmaktadır. Nitekim uygulamada wet lease sözleşmeleri bakımından kira bedelinin uçuş saati üzerinden belirlendiği görülmektedir²³⁰. Buna göre, hava aracının işletildiği saatler block hour esasıyla tespit edilerek, kira bedeli bu süreye göre belirlenmektedir²³¹. Ancak bu anlaşma genellikle minimum uçuş saati belirlenmesi suretiyle yapılır²³². Böylelikle kiracı hava aracını işletmese dahi, belirlenmiş olan minimum uçuş saati üzerinden kiraya verene kira bedeli ödemekle yükümlü tutulmaktadır.

Dry lease halinde ise, kiracı hava aracının zilyedi ve işletmecisi olduğundan kira bedeli uçuş saati üzerinden belirlenmemektedir. Bunun yerine kira konusu hava aracının kiracıya tahsis edildiği süreye ilişkin toplam bir kira bedeli belirlenmekte ve belirlenen şekilde ödenmektedir.

3.1.4.2. Kira Bedelinin Ödenmesi

Kira bedelinin ödenmesine ilişkin olarak SHT-KİRALAMA uyarınca bir düzenleme getirilmemiştir. Dolayısıyla bu konuda genel hükümler tatbik edilebilir.

Dry lease halinde TBK'nın adi kira hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Bu kapsamda m. 314 uyarınca; kiracı, aksine sözleşme ve yerel adet olmadıkça, kira bedelini ve gerekiyorsa yan giderleri, her ayın sonunda ve en geç kira süresinin bitiminde ödemekle yükümlüdür. Ancak hükümde de ifade edildiği üzere, tarafların kira bedelinin ödenmesi yönünden farklı düzenlemeler öngörmeleri mümkündür²³³.

Wet lease halinde ise TTK'nın zaman charteri hükümleri uygulanacaktır. Ancak zaman charterinde kira bedeli yerine, tahsis ücreti ifadesi kullanılmakta olup

²³⁰ PARDON, s. 13; MUNISAMI, s. 72; PANCHAL, s. 11.

²³¹ Block hour, uygulamada block time (uçuş süresi) olarak da ifade edilmektedir. Bkz. DHMİ, Havacılık Terimleri Sözlüğü, 1. Baskı, Ankara 2011, s. 138: “Uçuş Süresi (Blok Süre) Flight Duration (Block Time): Bir hava aracının kalkış yapmak maksadıyla, kendi gücü ile veya harici bir güç uygulanmak suretiyle ilk hareketine başlama anından, uçuşun veya görevin sonunda tam olarak durarak yolcu, yük veya diğer muhteviyatı indirme ve/veya bindirme amacıyla kendisine tahsis edilen park yerine gelme anına kadar geçen toplam süredir.”

²³² MORRELL, s. 249; BUNKER, s. 70-71; PANCHAL, s. 11.

²³³ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 256; ACAR, s. 288; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 288.

m. 1136 uyarınca tahsis ücretinin, geminin ticari yönetiminin, sözleşme şartları çerçevesinde fiilen tahsis olunana bırakıldığı günden başlamak üzere aylık olarak ve peşinen ödeneceği belirlenmiştir. Söz konusu hüküm emredici nitelikte olmamakla birlikte, uygulamada farklı usullerin tatbik edildiği de görülmektedir²³⁴. Dolayısıyla taraflarca kira bedelinin ödenmesine ilişkin herhangi bir düzenleme öngörülmemesi halinde, kira bedellerinin ödenmesi bakımından TTK m. 1136 uygulanacaktır.

3.1.5. Kira Süresi

Kira sözleşmelerinin süresi bakımından, temel olarak belirli ve belirsiz süre ayrımına gidilmektedir²³⁵. İlaveten, bazı hallerde karma süreli sözleşmelerin de söz konusu olabildiği ifade edilmektedir²³⁶. Nitekim zaman çarteri bakımından da sözleşmelerin belirli bir süre için yapılacağına belirlenmesine rağmen, tarafların farklı kapsamdaki sözleşmeler ile değişken süreli sözleşmeler yapabilmeleri mümkündür²³⁷. Ancak çalışma konumuzu oluşturan dry lease ve wet lease sözleşmelerinin belirli süreli olarak akdedilmesi esastır. Nitekim SHT-KİRALAMA uyarınca sözleşmelerin niteliklerine uygun olarak süre sınırlamasına dahi gidilmiştir. Bu kapsamda, sözleşmeler kural olarak bir fesih bildiriminde bulunulmaksızın, sürenin sona ermesiyle kendiliğinden sona erecektir. Şöyle ki;

Hava aracı kira sözleşmelerinin farklı süreler için yapılabilmesi mümkündür. Ancak Talimat uyarınca wet lease ve kısa süreli wet lease bakımından doğrudan sözleşmenin süresine ilişkin olarak; dry lease bakımından ise, imzalanacak 83 bis yetki devri anlaşmalarına ilişkin süre şartı öngörülerek, dolaylı yoldan bazı sınırlamalar öngörülmüştür. Belirlenen süreler, sözleşmenin kapsamının değişmesine dahi yol açabilmektedir. Nitekim FKK uyarınca yapılan hava aracı

²³⁴ ÜLGENER, (Zaman Çarteri), s. 22.

²³⁵ TANDOĞAN, s. 96; AYDEMİR, s. 73; GÜMÜŞ, s. 44-45; RUHİ, s. 290; ZEYKİLİLER/GÖKYAYLA, s. 192.

²³⁶ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 36; Gerçek olmayan belirli süreli kira sözleşmesi nitelendirmesi için bkz. YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 245.

²³⁷ ÜLGENER, (Zaman Çarteri), s. 122-123; SÖZER, (Deniz Ticareti), s. 367.

kira sözleşmelerinin, sözleşmenin süresi dolayısıyla alacağı niteliğin de çalışmamız kapsamında incelenmesi uygun düşecektir.

3.1.5.1. Kısa Süreli Wet Lease Bakımından

Talimat m. 4/1-ğ bendi uyarınca yapılan kısa süreli wet lease tanımında, sözleşmenin en fazla 3 güne kadar yapılması gerektiği düzenlenmiştir. Nitekim 3 günlük sürenin aşılması halinde, sözleşme wet lease olarak değerlendirilecektir. Şöyle ki;

Bir yerli işletmeden yabancı işletmeye ve yabancı işletmeden yerli işletmeye yapılacak kısa süreli wet lease sözleşmelerinin, aynı taraflar arasında bir takvim ayı içerisinde toplam 72 saatlik uçuş süresini geçmemesi gerekmektedir. Nitekim bu süre kısa süreli wet lease'in sınırı olan 3 güne tekabül etmekte olup bir takvim ayı içerisinde bu sürenin aşılması halinde, söz konusu kiralama wet lease olarak değerlendirilecektir. Bunun sonucu olarak da söz konusu sözleşme bakımından Talimat'ın wet lease ile ilgili hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Nitekim yurtdışına yapılacak wet lease kiralamalarında, operasyon başlangıç tarihinden en az 15 gün; yurtdışından yapılacak wet lease kiralamalarında ise, operasyon başlangıç tarihinden en az 30 gün önce SHGM'ye başvuruda bulunularak onay alınması gerekmektedir. Genellikle ani olarak meydana gelen ihtiyaçların giderilmesi için başvuru kısa süreli wet lease sözleşmeleri bakımından 15 ve 30 gün sürelik onay mekanizmasının devreye girmesi, şüphesiz ki bu kiralamalar ile amaçlanan faydanın elde edilmesine engel olacaktır. Dolayısıyla bir takvim ayı içerisinde aynı kiraya verenden yapılan kiralamaların sürelerinin dikkatli bir şekilde takip edilmesi, eğer bu sürelerin aşılmasını gerektirecek bir kiralama yapılacak ise, bu kiralamanın başka bir kiraya verenden yapılması uygun olacaktır.

Önemle belirtmek gerekir ki, bir takvim ayı için öngörülmüş olan toplam 72 saatlik uçuş süresi sınırı, Talimat EK-1 uyarınca yerli işletmelerin kendi aralarında yapacakları kısa süreli wet lease operasyonları bakımından düzenlenmemiştir. Ancak bu durumda öngörülenden daha uzun süreleri haiz olacak kısa süreli wet lease kiralamaları yapılmasına imkân tanımamalıdır. Nitekim Talimat m. 4/1-ğ bendi uyarınca, en fazla 3 güne kadar yapılan wet lease kiralama operasyonları, kısa

sürelî wet lease olarak tanımlanmış olduğundan; EK-1 uyarınca böyle bir süre öngörülme dahi, genel hükümler uyarınca sürenin 3 günün karşılığı olan 72 saatlik süreyi geçmemesi gerekmektedir. Aksi takdirde, sözleşme wet lease olarak değerlendirilecektir.

3.1.5.2. Wet Lease Bakımından

SHT-KİRALAMA uyarınca, yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacakları wet lease sözleşmelerine ilişkin olarak da süre sınırı söz konusudur. Nitekim bu sözleşmelere SHGM tarafından bir defada en fazla 8 ay süre ile onay verileceği düzenlenmiştir. Ancak tarafların yeni döneme dair operasyon başlama tarihinden 30 gün önce SHGM'ye başvuruda bulunmaları ve sözleşmelerin onaylanması halinde, devamlı olarak sözleşme yapmalarına engel bir husus bulunmamaktadır. Bu halde, süresi sona eren sözleşme bittikten sonra önceden onay alınmış yeni sözleşme üzerinden kira ilişkisi sürdürülecektir. Böylelikle kısa süreli wet lease'den farklı olarak, belirlenen sürele uyulduğu ve gerekli onaylar alındığı takdirde, hava aracının belirli bir takvim dilimiyle sınırlı olmaksızın uçuş personeli ile birlikte kiralanabilmesi mümkündür. Burada dikkat edilmesi gereken husus ise, SHGM'nin sözleşmenin süresinden bağımsız olarak 8 aydan daha kısa süreler için de onay verebileceğidir. Bu konuda, hava aracı ve personele ilişkin sorumlulukları üstlenen yabancı işletme nedeniyle, SHGM'ye sözleşmenin süresi konusunda bir takdir yetkisi tanındığı ifade edilebilir.

Yerli işletmelerin birbirleriyle yapacakları ve yerli işletmelerin yabancı işletmelere yapacakları wet lease operasyonları bakımından, EK-4 ve EK-5 m. 1/d uyarınca sözleşme süresinin belirlenmesi gerektiği düzenlenmişse de herhangi bir süre sınırı öngörülmemiştir. Ancak Talimat m. 6/1-d bendi uyarınca, yabancı işletmelere yapılacak kiralama operasyonlarının SHGM tarafından uygun görülen süreyle onay alınarak gerçekleştirileceği düzenlenmiştir. Dolayısıyla maddenin lafzından, taraflar arasındaki kira sözleşmesinde belirlenen süreden daha kısa bir süre için onay verilebileceği de anlaşılmaktadır.

3.1.5.3. Dry Lease Bakımından

SHT-KİRALAMA uyarınca dry lease sözleşmelerine ilişkin olarak bir süre sınırı öngörülmemiştir. Taraflar dilekleri süre üzerinden dry lease sözleşmesi akdedebilmek bakımından serbesttirler. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus, yabancılık unsuru içeren dry lease sözleşmeleri bakımından, SHGM ile yabancı sivil havacılık otoritesi arasında imzalanacak ICAO 83 bis yetki devri anlaşmasıdır. Nitekim anlaşmaların bitiş tarihinden önce, iki ülke sivil havacılık teşkilatı tarafından anlaşmanın süresinin uzatılması mümkün olsa da; yerli işletmenin başvurusu kapsamında imzalanacak bu anlaşmanın yürürlük süresi en fazla 12 ay olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla taraflar aralarında 12 aydan daha uzun süreli dry lease sözleşmeleri imzalayabilirler. Ancak sözleşmelerin 12 ayı geçen sürelerine ilişkin kısmı askıda hükümsüz olacaktır²³⁸. Sivil havacılık otoritelerinin 83 bis yetki devri anlaşmasını uzatmaları halinde geçerli olacak, uzatmamaları halinde ise geçersiz hale gelecektir²³⁹.

Dry lease sözleşmeleri bakımından SHGM tarafından hazırlanan dry lease formları uyarınca²⁴⁰; kira sözleşmesinin başlangıç ve bitiş tarihleri ile SHGM'ye

²³⁸ **Rona SEROZAN**, Medeni Hukuk Genel Bölüm / Kişiler Hukuku, (Medeni Hukuk), 8. Bası, İstanbul 2018, s. 396: “Rıza karşı yana varması gerekli tek yanlı bir irade beyanında somutlaşan bir hukuksal işlemdir. İlişkin bulunduğu asıl işlemin geçerlilik gereğini oluşturduğu ölçüde de bir yardımcı, tamamlayıcı işlem sayılır. Rıza tamamlanuncaya (sonradan icazet verilinceye) kadar, rıza alınmadan gerçekleştirilen işlem ‘askıda hükümsüz’ sayılır.” **M. Kemal OĞUZMAN/Nami BARLAS**, Medeni Hukuk, 25. Bası, İstanbul 2019, s. 239: “Resmî bir makamın fiili ile tamamlanan hukukî işlemlerde, bu fiil gerçekleşinceye kadar işlem hüküm ifade etmez. Resmî makamın fiilinin gerçekleşmeyeceği anlaşılınca işlem kesin olarak hükümsüzleşir. Buna karşılık, söz konusu fiille noksanlık tamamlandığında işlem geçerli hale gelir.” **Gökhan ANTALYA/Murat TOPUZ**, Medeni Hukuk, 2. Baskı, İstanbul 2018, s. 203: “Hukuki işlemin tamamlayıcı unsurları gerçekleşinceye kadar taraflar arasındaki hukuki işlem askıda (beklemede) olup, bu askı döneminde taraflar bir bekleme dönemindedirler. Tamamlayıcı olgununun gerçekleşmesiyle birlikte hukuki işlem de hukuki sonuç ve hükümlerini doğurmaya başlar.”

²³⁹ Bu halde de 83 bis yetki devri anlaşmasının imzalanması, dry lease sözleşmesinin geçerliliği bakımından geciktirici şart olarak kabul edilecektir. Nitekim SHGM ile ilgili sivil havacılık otoritesi arasında bu sözleşmenin imzalanması objektif olarak şüpheli bir olaydır. Geciktirici şart ile ilgili genel kapsamda bilgi için bkz. **ANTALYA/TOPUZ**, s. 203; **SEROZAN**, (Medeni Hukuk), s. 399 vd.; **OĞUZMAN/BARLAS**, s. 239; **M. Kemal OĞUZMAN/M. Turgut ÖZ**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt-II, 14. Bası, İstanbul 2018, s. 520 vd.; **Safa REİSOĞLU**, Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 25. Bası, İstanbul 2014, s. 452 vd.

²⁴⁰ Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacakları dry lease operasyonları bakımından söz konusu olan Dry-Lease In Onay Başvuru Formu (Doküman No: SHGM.UOD.51859319.FR.100) ve yerli işletmelerin yabancı işletmelere yapacakları dry lease operasyonları bakımından söz konusu olan Dry-Lease Out Onay Başvuru Formu (Doküman No: SHGM.UOD.51859319.FR.101)

yapılan kiralama başvurusunun başlangıç ve bitiş tarihlerinin farklı başlıklar altında gösterilmiş olması, yukarıda ifade ettiğimiz hususları desteklemektedir. Nitekim taraflar arasında daha uzun süreli bir dry lease sözleşmesi konu olsa dahi, SHGM'ye yapılan başvuruda, 83 bis yetki devri anlaşmasının azami süresi olan 12 aylık süre bakımından başvuruda bulunabileceği yazılmıştır. Hal böyleyken, tarafların azami süre olarak belirlenen 12 aydan daha uzun süreli sözleşmeler yapabilecekleri, SHGM tarafından da kabul edilmiş olmaktadır.

3.1.5.4. Finansal Kiralama ve Faaliyet Kiralaması Bakımından

FKK m. 2/5 hükmü uyarınca, hava aracı kiralamalarının finansal kiralama kapsamında gerçekleştirilmesine ilişkin özel bir düzenleme öngörülmüştür. Buna göre, yolcu ve yük taşıma faaliyetinde bulunan hava yolu şirketlerinin, kurulu buldukları ülke mevzuatına göre bunları kiralama yetkisini haiz olan şirket, kuruluş ve finansal kiralama şirketlerinden, finansal kiralama sözleşmesine dayalı olarak en az 2 yıl süreyle yurt dışından yapacakları hava aracı kiralama işlemleri, finansal kiralama tanımındaki sınırlamalara tabi olmaksızın, FKK kapsamında finansal kiralama olarak değerlendirilmektedir. Ancak tarafların FKK m. 2/5'te tarif edilen nitelikteki bir sözleşmeyi 2 yıldan kısa süreli olarak akdetmeleri halinde, söz konusu sözleşme faaliyet kiralaması olarak değerlendirilecektir²⁴¹. Dolayısıyla bu sözleşmeler bakımından sözleşmenin süresi, sözleşmenin niteliğini değiştirecek etkiye sahiptir. Hal böyleyken, 2 yıldan daha kısa süreli olarak imzalanan bu sözleşmelerin hangi kapsamda değerlendirileceğinin belirlenmesi gerekmektedir.

Hava araçlarını konu edinen finansal kiralama sözleşmelerinde, hava aracı uçuş personeli olmaksızın ve kiracının işletme ruhsatı altında işletilmek üzere kiralanmaktadır. Belirtilen özellikler ise dry lease sözleşmelerine niteliğini veren unsurlardır. Dolayısıyla hem finansal kiralama hem de faaliyet kiralaması sözleşmelerinin, dry lease kapsamında değerlendirilebilmesi mümkündür²⁴².

²⁴¹ Detaylı bilgi için bkz. 2.3.3. Hava Aracı Kira Sözleşmelerinin Faaliyet Kiralaması Kapsamında Değerlendirilmesi

²⁴² Detaylı bilgi için bkz. 2.4.1.2. Dry Lease Bakımından Uygulanacak Hükümler

Faaliyet kiralamalarının dry lease kapsamında değerlendirilmesi bakımından deniz ticareti hukukundan da istifa edilebilir. Nitekim gemilerin finansal kiralama yerine faaliyet kiralamasına konu olmaları halinde, unsurları dry lease ile benzerlik gösteren bareboat charter hükümleri uygulanmaktadır²⁴³. Keza bareboat charterda, malik geminin kiracı tarafından işletilebilmesi için zilyetliği kiracıya devretmekte ve kiracı gemiyi ya personelleriyle kiralamakta ya da bu kişileri sonradan temin etmektedir. Ancak her halükârda gemi adamları kiracı tarafından istihdam edilir ve kiraya verenin personeli olarak değerlendirilmezler²⁴⁴. Dolayısıyla hem kira konusunun kiracı adına işletilmesi, hem de personellerin kiraya verenin değil kiracının çalışanı olmaları bakımından, bareboat charter ile dry lease birebir benzerlik göstermektedir. Hal böyleyken, gemileri konu alan faaliyet kiralamalarında, bareboat charter hükümleri uygulanmakta olduğundan; hava araçlarını konu alan faaliyet kiralamalarında da bareboat charter ile aynı nitelikleri haiz olan dry lease hükümleri uygulama alanı bulmalıdır.

Ancak belirtilen kapsamda kalan sözleşmelerin niteliklerinin dry lease olarak değerlendirilmesi mümkün olsa da, bu sözleşmeler bakımından SHT-KİRALAMA'nın uygulama alanı bulması mümkün değildir. Nitekim Talimat uyarınca kira sözleşmesi yapacak yabancı işletmeler; ICAO üyesi devletlerin sivil havacılık teşkilatları tarafından ICAO Ek 6'ya göre ruhsatlandırılmış ve işletme ruhsatı geçerli olan ticari hava taşıma işletmeleri olarak belirlenmiştir. Ne var ki, hava aracını kiraya veren şirket, kuruluş ve finansal kiralama şirketleri, genellikle ticari hava taşıma işletmeleri olmadıkları gibi, ICAO EK 6'ya göre de ruhsatlandırılmamaktadırlar. Dolayısıyla Talimat kapsamında bir kiralama işlemi

²⁴³ **ATAMER**, (Deniz Ticareti), s. 817: “Gerçekten de leasing sözleşmeleri iki ana gruba ayrılmaktadır: operational lease ve financial lease. İlki, gemiler açısından bareboat charter (gemi kira sözleşmesi) ile aynı anlama gelmektedir: “kiracı” gemiyi işletmek (operate) amacıyla zilyetliğini almakta, karşılığında zilyetlik bedeli olarak ödemede bulunmaktadır. Buna karşılık financial lease (finansal kiralama) hâlinde “kiracı” yalnızca geminin zilyetliği (işletilmesi) için değil, aynı zamanda geminin mülkiyetini edinmek için semeni (geminin bedelini) taksitler hâlinde ödemekte ve sözleşme süresinin sonunda mülkiyetin kendisine naklini isteyebilmektedir.”

²⁴⁴ **ÜLGENER**, (Çarter Sözleşmeleri I), s. 5: “Bu tür gemi kirasında gemi işletme müteahhidi gemiyi ya personeli ile birlikte kiralamakta, ya da bunları sonradan kendisi tayin etmektedir. İlk halde var olan hizmet sözleşmeleri gemi işletme müteahhidinin üzerine geçmekte, ikinci halde ise hizmet sözleşmeleri bizzat gemi işletme müteahhidi tarafından yapılmaktadır.”

gerçekleştirmeleri mümkün değildir. Hal böyleyken, TSHK m. 118 hükmü uyarınca, genel kural olarak, uçuş personeli olmaksızın yapılan bu kira sözleşmeleri bakımından TBK'nın adi kira hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

Ancak bu noktada söz konusu şirket, kuruluş veya finansal kiralama şirketinin, kira konusu hava aracını Talimat'ın tanımladığı nitelikteki bir yabancı işletmeye kiralayarak, o yabancı işletme üzerinden yerli işletmeye kiraya vermesi mümkündür. Böylelikle aranılan diğer şartların da yerine getirilmesi halinde, Talimat'a uygun bir kiralama işlemi gerçekleştirilebilecektir. Kanaatimizce, Talimat hükümlerinin dolaşarak böylesi çözümler üretilmesi yerine, belirtilen kapsamda kalan kira sözleşmelerine ilişkin olarak Talimat'ta bir düzenleme yapılması daha isabetli olacaktır.

3.2. SÖZLEŞMENİN GEÇERLİLİK ŞARTLARI

TSHK uyarınca hava aracı kira sözleşmeleri bakımından geçerlilik şartı olarak yalnızca yazılı şekil şartı öngörülmüştür. Çalışmamızın konusu olan dry lease ve wet lease sözleşmeleri bakımından ise, TSHK'ya ilaveten SHT-KİRALAMA uyarınca da bazı geçerlilik şartları öngörülmüştür.

Ancak önemle belirtmek gerekir ki, Talimat uyarınca öngörülen geçerlilik şartları, dry lease ve wet lease sözleşmelerinin Talimat kapsamındaki geçerliliğine ilişkindir. Belirtilen şartların sağlanamamış olması halinde, sözleşmelerin hükümsüzlüğü söz konusu olmayacaktır. Nitekim Talimat uyarınca bu şartların haiz olunmaması halinde, kira konusu hava aracı ile iç ve dış hatlarda tarifeli veya tarifersiz seferlerle ücret karşılığında yolcu ve/veya yük taşınması yapılamayacaktır. Talimat uyarınca öngörülen diğer hak ve imtiyazlardan yararlanılamayacaktır. Ancak bu halde, söz konusu sözleşmeler bakımından TSHK m. 118/1 uyarınca, sözleşmenin nitelikleri doğrultusunda TBK adi kira veya TTK zaman charteri hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Dolayısıyla Talimat uyarınca öngörülen geçerlilik şartlarının haiz olunmaması, sözleşmenin geçerliliği bakımından bir etki

yaratmayacak, yalnızca sözleşmenin tabi olduğu mevzuat ve hükümlerde değişiklik meydana gelecektir.

3.2.1. Yazılı Şekil

Dry lease ve wet lease sözleşmelerinin tabi oldukları genel hükümler uyarınca, bu sözleşmelere ilişkin olarak bir geçerlilik şekli öngörülmemiştir. Nitekim adi kira sözleşmeleri kural olarak bir geçerlilik şekline tabi değildir. Sözlü veya zımni olarak dahi kurulmaları mümkündür²⁴⁵. Zaman çarteri sözleşmelerinde de herhangi bir şekil şartı öngörülmemiş olup sözlü olarak dahi yapılabilmeleri mümkündür²⁴⁶. Ancak şekil şartının tespiti bakımından dry lease ve wet lease'e ilişkin olarak öngörülen özel nitelikli hükümlerin incelenmesi gerekmektedir.

TSHK m. 119/1 “*Kira ve Carter sözleşmeleri yazılı şekilde yapılmadıkça muteber değildir.*” hükmü uyarınca, hava aracını konu alan kira sözleşmelerinin geçerlilik şartı olarak yazılı şekilde akdedilmesi gerekmektedir²⁴⁷. Aksi takdirde, sözleşme kesin hükümsüz olarak hüküm ve sonuçlarını doğurmayacaktır²⁴⁸.

Ne var ki, dry lease ve wet lease sözleşmelerini düzenleyen SHT-KİRALAMA hükümleri uyarınca, sözleşmelerin yazılı olarak yapılması şartını içeren herhangi bir hüküm öngörülmemiştir. Ancak Talimat hükümlerine bakıldığında; sözleşmede düzenlenmesi gereken hususlar açıkça belirtilmekle birlikte, bazı kiralama türlerinde SHGM'den onay alınması dahi gerekmektedir.

²⁴⁵ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 33-34; Yalçın KAVAK, Borçlar Hukukunda Yazılı Şekil, 1. Baskı, İstanbul 2015, s. 184; RUHİ, s. 275; TANDOĞAN, s. 92-93; GÜMÜŞ, s. 41.

²⁴⁶ ÜLGENER, (Zaman Çarteri), s. 75; KENDER/ÇETİNGİL/YAZICIOĞLU, s. 150.

²⁴⁷ Sözleşmelerin şekil şartına bağlı tutulduğu hallerde, bu şekle uymanın sözleşmelerin geçerliliği bakımından şart olduğu yönündeki değerlendirmeler için bkz. Turhan ESENER/Fatih GÜNDOĞDU, Borçlar Hukuku I Sözleşmelerin Kuruluşu ve Geçerliliği (TBK m. 1 - 40), İstanbul 2017, s. 184-185; Hüseyin HATEMİ/Emre GÖKYAYLA, Borçlar Hukuku Genel Bölüm, 4. Bası, İstanbul 2017, s. 44-45; Pierre TERCIER/Pascal PICHONNAZ/H. Murat DEVELİOĞLU, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 1. Baskı, İstanbul 2016, s. 208; REİSOĞLU, s. 81; Yazılı şekil ile ilgili detaylı incelemeler için bkz. KAVAK, s. 71 vd.

²⁴⁸ ESENER/GÜNDOĞDU, s. 186; OĞUZMAN/BARLAS, s. 226; SEROZAN, (Medeni Hukuk), s. 376; ANTALYA/TOPUZ, s. 200; Şekil eksikliği halinde kural olarak kesin hükümsüzlük yaptırımının uygulanacağı kabul edilse de doktrinde bu halde uygulanan geçersizlik yaptırımının türü konusunda ileri sürülen farklı görüşler için bkz. KAVAK, s. 134; HATEMİ/GÖKYAYLA, s. 53; TERCIER/PICHONNAZ/DEVELİOĞLU, s. 215 vd.; REİSOĞLU, s. 146.

Dolayısıyla Talimat uyarınca açık bir şekilde yazılılık şartı aranmamış olsa da öngörülen bu hususların yerine getirilmesi, şüphesiz ki yazılı kira sözleşmeleri ile mümkün olacaktır. Kaldı ki TSHK m. 119/1 hükmü dolayısıyla, Talimat'ta kiralama anlaşmasının yazılılığına dair herhangi bir unsur bulunmasaydı dahi, yine de sözleşmenin geçerliliği için yazılı olarak akdedilmesi gerekecekti. Nitekim TBK m. 12/2 uyarınca sözleşmeler için öngörülen şekil, kural olarak geçerlilik şekli olarak öngörülmüş olup bu şekle uyulmaksızın kurulan sözleşmelerin hüküm doğurmayacağı düzenlenmiştir.

3.2.2. Kiracının veya Kiraya Verenın İşletme Ruhsatı

Dry lease ve wet lease sözleşmelerine niteliğini veren hususlardan birinin de kira konusu hava aracının hangi sözleşme tarafının işletme ruhsatı üzerinden işletileceği olduğu ifade edilmişti. Keza, SHT-KİRALAMA'nın dry lease ve wet lease için yaptığı tanımlarda, bu kiralamaların hava aracının işletileceği ruhsat üzerinden tanımlandığı görülmektedir. Yine sözleşmenin tarafları bakımından yapılan incelemede de ifade edildiği üzere, Talimat uyarınca yerli ve yabancı işletmeler için farklı tanımlar öngörülmüş olup bunlar bakımından işletme ruhsatlarına ilişkin olarak aranılan hususların yerine getirilmiş olması gerekmektedir²⁴⁹. Nitekim kira sözleşmesi uyarınca hava aracını işletme ruhsatı üzerinden işletmeyecek olan tarafın da geçerli bir işletme ruhsatına sahip olması gerekmektedir. Keza, dry lease ve wet lease bakımından sözleşme taraflarının geçerli birer işletme ruhsatına sahip olmaları gerektiği; bu sözleşmelere ilişkin gereklilikleri ayrıca düzenlemekte olan EK-4 m. 1/a, EK-5 m. 1/a, EK-6 m. 1/a, EK-7 m. 4/a ve EK-8 m. 2/a uyarınca hüküm altına alınmıştır. Sonuç olarak, sözleşme taraflarının Talimat'ın aradığı niteliklere uygun işletme ruhsatlarına sahip olmaları ve kira sözleşmesinin niteliğine göre de hava aracını ilgili tarafın işletme ruhsatı üzerinden işletmeleri gerekmektedir.

²⁴⁹ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.2. Sözleşmenin Tarafları

3.2.3. SAFA Bulgu Ortalaması ve Diğer Belge veya Şartlar

SHT-KİRALAMA uyarınca hava aracı kira sözleşmelerinde, yabancı işletmelerin SAFA bulgu ortalaması ve öngörülen diğer belgelerin temini veya şartları yerine getirmeleri gerekmektedir. Ancak aranan bu unsurlar, yukarıdaki şartlardan farklı olarak, Talimat uyarınca düzenlenen her hava aracı kira sözleşmesi bakımından aranmamaktadır. Belirtilen şartların yalnızca yerli işletmelerin yabancı işletmelerden wet lease ve kısa süreli wet lease olarak yapacakları kiralama bakımından yerine getirilmesi gerekmekte olup kira konusu hava aracının kapasitesine göre istisnai olarak bu unsurların aranmaması da söz konusu olabilmektedir.

Kiraya veren yabancı işletmenin, Talimat uyarınca belirlenen nitelikte bir işletme ruhsatına sahip olmasının yanı sıra; son 12 aylık SAFA²⁵⁰ bulgu ortalamasının 1,20'den az olması ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği ("IATA") IOSA belgesine²⁵¹ veya EASA üyesi ülke tarafından verilmiş işletme ruhsatına sahip olması veya işletmeyi ruhsatlandıran ülke otoritesinin efektif uygulama puanının %80 ve üzerinde olması gereklidir²⁵². Dolayısıyla yabancı işletmenin SAFA bulgu ortalamasının her halükârda 1,20'den az olması gerekirken, buna ilaveten belirtilen 3 şarttan birinin de yerine getirilmesi gerekmektedir. Bunlar; IATA IOSA belgesi, EASA üyesi ülke tarafından verilmiş işletme ruhsatı ve işletmeyi ruhsatlandıran ülke otoritesinin efektif uygulama puanının %80 ve

²⁵⁰ SAFA denetimleri ile ilgili olarak SHGM tarafından yürürlüğe konulan Yerli ve Yabancı Hava Aracına Yapılan Emniyet Değerlendirmeleri Yönetmeliği (SHY-RAMP) uyarınca detaylı düzenlemeler öngörülmüştür. Nitekim Yönetmelik m. 4/1-1 hükmü uyarınca; SAFA, yabancı hava araçlarına gerçekleştirilen emniyet değerlendirmesi olarak tanımlanmaktadır. Bu kapsamda, 14.12.2006 tarihinde EASA ile SHGM arasında imzalanan işbirliği anlaşması gereği SHGM'nin de bu incelemeleri gerçekleştirebilmesi mümkündür.

²⁵¹ SHT-KİRALAMA m. 4/1-g hükmü uyarınca; IOSA, IATA operasyonel güvenlik denetimini ifade etmektedir. Nitekim IOSA programı, hava yolu işletmelerinin operasyonel yönetim ve kontrol sistemlerinin değerlendirilmesi amacıyla tasarlanan, uluslararası olarak tanınmış ve kabul edilmiş bir değerlendirme sistemidir. Detaylı bilgi için bkz. <https://www.iata.org/whatwedo/safety/audit/iosa/Pages/index.aspx> (Erişim tarihi: 24.11.2019)

²⁵² "İşletmeyi ruhsatlandıran ülke otoritesinin efektif uygulama puanının % 80 ve üzerinde olması" şartı, 20.07.2017 tarihinde Talimat'ta yapılan değişiklik ile getirilmiş olmakla; yerli işletmelerin yabancı işletmelerden wet lease ve kısa süreli wet lease operasyonlarında, yabancı ülke hava yolu işletmesinin değerlendirilebilmesini sağlayan gerekliliklerden olan EASA üyesi olan ülkeler tarafından verilmiş işletme ruhsatına veya IATA IOSA belgesine sahip olma şartına alternatif olarak düzenlenmiştir.

üzeri olmasıdır. Ancak en fazla on dokuz koltuk kapasiteli hava araçları ile yapılacak operasyonlar bakımından, istisna öngörülmüştür. Bu kapsamda gerçekleştirilecek operasyonlara ilişkin olarak, belirtilen hususların yerine getirilmiş olması aranmamaktadır.

3.2.4. ICAO 83 Bis Yetki Devri Anlaşması

SHT-KİRALAMA, dry lease sözleşmelerinin akdedilmesi bakımından ICAO 83 bis yetki devri anlaşmasının imzalanması şartını öngörmüştür. Bu husus m. 6/1 (f) ve (g) bentleri uyarınca düzenlenmekle, taraf işletmelerin yerli veya yabancı olmalarına göre detaylı düzenleme için EK-7 ve EK-8'e atıfta bulunmuştur. İlgili düzenlemelere bakıldığında ise, bu anlaşmaların imzalanmasının dry lease sözleşmeleri bakımından geçerlilik şartı olarak düzenlendiği anlaşılmaktadır. Nitekim EK-7 m. 2 ve EK-8 m. 6 uyarınca, taraflar arasında imzalanan dry lease sözleşmelerinin, ancak SHGM ile yabancı sivil havacılık teşkilatı arasında imzalanan ICAO 83 bis yetki devri anlaşması ile yürürlüğe gireceği düzenlenmiştir²⁵³. Dolayısıyla bu anlaşmaların nitelik ve kapsamlarının belirlenmesi gerekmektedir²⁵⁴.

ICAO 83 bis yetki devri anlaşmaları, 6 Ekim 1980 tarihinde yapılan değişiklik ile MSHS'ye eklenen ve 20 Haziran 1997 tarihinde yürürlüğe giren 83 bis maddesi uyarınca düzenlenmiştir²⁵⁵. Hükmün uygulanması bakımından ise, Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi 83 bis Maddesinin Uygulama El Kitabı olarak, ICAO Sirküler 295 düzenlenmiştir. Nitekim bu düzenlemenin amacı, tescil devletinin MSHS uyarınca hava aracı üzerindeki görev ve işlevlerini, hava aracının işletildiği yabancı devlete aktarmak amacıyla devletler arasında yapılan anlaşmaları düzenlemektir. 83 bis anlaşmaları olarak da kabul edilen bu anlaşmalara göre; dry

²⁵³ Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, m. 441/1/b-6 uyarınca; 83 bis yetki devri anlaşmaları yapmak bakımından Uçuş Operasyon Daire Başkanlığı yetkili kılınmıştır.

²⁵⁴ 83 bis yetki devri anlaşmalarının taraf devletler için bir zorunluluk veya yükümlülük değil, bir imkân olduğu yönündeki açıklamalar için bkz. **SİRMEN/ERSON ASAR**, s. 296.

²⁵⁵ Ülkemiz bakımından 08.05.1991 tarihli ve 3738 sayılı kanunla (RG, 21.05.1991, S. 20877) onaylanması uygun bulunan 83 bis değişikliğinin onaylanması, Bakanlar Kurulu tarafından 06.08.1992 tarihinde kararlaştırılmıştır. (RG, 22.10.1992, S. 21383)

lease de dahil olmak üzere, kira (lease), charter (charter), değiş-tokuş (interchange) ve benzeri hukuki ilişkiler ile hava aracının farklı bir ülke nezdinde işletilmesi halinde, tescil devleti için öngörülen sorumlulukların hava aracını işleten devlete devri düzenlenmektedir²⁵⁶. Devri yapılan görev ve işlevler ise sınırlı sayıda sayılmıştır. Bunlar; m.12’de düzenlenen uçuş kuralları, m. 30 uyarınca hava aracı radyo ekipmanı, m. 31 hükmü ile düzenlenen uçuşa elverişlilik ve m. 32/a bakımından ise personel lisanslarına ilişkin sorumluluklardır²⁵⁷.

Taraf devletler dilerse bu görev ve işlevlerin tamamını devredebilecekleri gibi, yalnızca bir veya birkaçını devredebilmeleri de mümkündür. Nitekim Talimat EK-7 m. 2 ve EK-8 m. 6 uyarınca getirilen düzenleme de bu yöndedir. Dolayısıyla tarafların yalnızca tek bir görev ve işlevi devretmeleri dahi, geçerlilik şartını sağlamak bakımından yeterlidir. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus, devredilen görev ve işlevlerin yetki devri anlaşmasında açıkça belirtilmesidir. Aksi takdirde, bunlara ilişkin sorumluluk tescil devletinde kalmaya devam edecektir. Bununla birlikte, yetki devri anlaşmasında hava aracının kimliğinin de açıkça belirlenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda, hava aracının tipi, tescil numarası ve seri numarasının belirtilmesi aranmaktadır.

83 bis maddesine taraf devletlerin yetki devri anlaşmalarının diğer taraf devletler için de bağlayıcı hale gelmesi için, bu anlaşmaların ICAO nezdinde resmi olarak tescil edilmesi ve m. 83 uyarınca kamuya açıklanması veya diğer taraf devletlerin genel olarak işletici devlet tarafından doğrudan bildirim yoluyla resmi olarak bilgilendirilmesi şartlarının gerçekleşmesi gerekmektedir²⁵⁸. Böylelikle tescil devleti, işletici devlete devrettiği fonksiyon ve yükümlülüklerine dair sorumluluğundan kurtulmakta ve işletici devletin kendi yasa ve mevzuatları uyarınca bunlara uygunluğu sağlaması gerekmektedir²⁵⁹. Bu durum şüphesiz ki, dry lease konusu olan hava araçları ile yabancı ülkelere yapılacak seferler bakımından

²⁵⁶ MUNISAMI, s. 91.

²⁵⁷ SİRMEN/ERSON ASAR, s. 294-295.

²⁵⁸ SİRMEN/ERSON ASAR, s. 307.

²⁵⁹ ABEYRATNE, s. 849.

önem taşımaktadır. Dolayısıyla dry lease kiracısının, kendi tescil devletinin (işletici devletin) bu hususları yerine getirmesi bakımından süreci takip etmesi, ileride karşılaşılabilecek sorunların önlenmesi bakımından önem arz edecektir. Bu bakımdan, ICAO Sirküler 295 uyarınca, 83 bis yetki devri anlaşması ve hava aracının işletildiği işletme ruhsatının onaylı kopyalarının hava aracında bulundurulmasının faydalı olacağı ifade edilmiştir.

ICAO 83 bis yetki devri anlaşmaları ağırlıklı olarak dry lease ve finansal kiralama sözleşmeleri bakımından uygulama alanı bulmaktadır²⁶⁰. Nitekim yalnızca bu sözleşmelerin uygulandığı hallerde, hava aracı kiracının işletme ruhsatı kapsamında işletildiğinden; hava aracını kiraya veren tarafın tescil ülkesi, hava aracının işletilmesi bakımından yerine getirilmesi gereken yükümlülükleri kiracının tescil ülkesine devretmektedir. Wet lease bakımından ise farklı bir durum söz konusudur. ICAO Sirküler 295 m. 3.4 ve 9760 numaralı Uçuşa Elverişlilik Elkitabı m. 3.2.1.2’de, 83 bis hükmü ile genel olarak kiralama (lease) ifadesi kullandığı ifade edilerek, kural olarak wet lease’in hariç tutulmadığı belirtilmiştir. Ne var ki, wet lease halinde hava aracının kiracının işletme ruhsatı altında işletilmesinin pek rastlanılmayan bir durum olduğu ifade edilerek, bu kira sözleşmesi ile 83 bis anlaşmasının yapılmasının zorluğu ifade edilmiştir. Nitekim buna uygun olarak, uygulamada da wet lease sözleşmelerinin akdedilmesi halinde 83 bis yetki devri anlaşmaları imzalanmamaktadır²⁶¹. Sonuç olarak, wet lease halinde hava aracı kural olarak kiraya verenin ruhsatında işletilmekte olduğundan, tescil ülkesinin sorumluluğuna dair değişen bir husus bulunmamaktadır²⁶².

²⁶⁰ ICAO, “Worldwide Air Transport Conference: Challenges and Opportunities of Liberalization”, Montreal, 24 to 29 March 2003, s. 2. (https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/ATConf5_wp009_en.pdf)

²⁶¹ Wet lease sözleşmelerinin tescil edilmesinin pratik bir etkisi olmadığı yönündeki görüş ve açıklamalar için bkz. **MUNISAMI**, s. 91; 83 bis yetki devri anlaşmasının wet lease bakımından pratik bir etkisi olmadığı ve bu anlaşmaların wet lease’in hızlı aksiyon gerektiren yapısına uymadığı yönündeki görüş ve açıklamalar için bkz. **BUNKER**, s. 74.

²⁶² ICAO Sirküler 295 m. 2.1.3 ve 3.4 uyarınca, kira konusu hava aracının kiracının işletme ruhsatı altında da işletilebilmesinin mümkün olduğunun ifade edilmesine rağmen; çalışmamız kapsamında, wet lease uyarınca hava aracının yalnızca kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletileceği kabul edilerek, değerlendirmelerimizin buna göre yapılacağı yönündeki açıklamalarımız için bkz. 2.4.2 Wet Lease

Son olarak belirtmek gerekir ki, 83 bis anlaşmalarının imzalanması halinde TSHK m. 55 uyarınca düzenlenen geçici tescilin ve m. 59 uyarınca düzenlenen sicilden terkinin gerçekleşmesi mümkün olmamaktadır²⁶³. Nitekim 83 bis anlaşması ile hava aracı kiraya verenin tabii olduğu devletin tescilinde kalmaya devam ettiğinden, terkin ve tescil sonuçları doğmayacaktır²⁶⁴. Zira buna uygun olarak, EK-7 m. 3 ve EK-8 m. 7 uyarınca hava aracının tescil işaretinin dahi değişmeyeceği düzenlenmiştir. Ayrıca, bu durum yine kabotaj taşımaları bakımından önemli sonuçlara yol açmaktadır²⁶⁵.

3.2.5. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Onayı

Kira sözleşmelerinin doğrudan yürürlüğe girdiği ve onaya tabi olduğu haller SHT-KİRALAMA m. 6 uyarınca belirlenmiştir. Buna göre, Talimat kapsamında gerçekleştirilecek her kiralama operasyonu için onay şartı aranmadığı gibi, onay aranan hallerde de farklı türde onay mekanizmaları öngörülmüştür. Dolayısıyla burada gerçekleştirilecek inceleme bakımından sözleşmelerin niteliklerinin dikkate alınması gerekmektedir.

Ancak bu incelemeye geçilmeden önce, SHT-KİRALAMA kapsamında düzenlenen tüm kira sözleşmeleri bakımından dikkat edilmesi gereken bir husus bulunmaktadır. Nitekim Ticari Hava Taşıma İşletmelerinin Finansal ve Mali Konularda Denetlenmesine İlişkin Talimat SHT-6AF (“SHT-6AF”) uyarınca yapılacak denetim sonucunda, işletmelerin mali durumlarını olumsuz etkileyebilecek yeni kira sözleşmelerinin akdedilmesinin önüne geçilebilmektedir. Bu durum m. 11/2/a/4 uyarınca, yerli veya yabancı işletmelerden yapılacak kiralama taleplerinin, tüm yönleri ile değerlendirilerek tamamen veya kısmen reddedilebileceği şeklinde düzenlenmiştir. Ancak bu durumun, SHGM’nin onayına

²⁶³ SHT-KİRALAMA uyarınca buna imkân tanıyan bir düzenleme söz konusu olmasa da mülga SHT-120.95 m. 21/2 uyarınca “83 Bis’e göre anlaşma yapılamaması durumunda ise, dry-lease olarak kiraya verilecek hava aracının Türk Sivil Hava aracı tescilinden düşürülmesi gerekir.” denilerek, yerli işletmelerin yabancı işletmelere 83 bis yetki devri anlaşması olmaksızın kiraya verdikleri hava araçları bakımından, TSHK m. 59 hükmünün uygulanarak, sicilden terkin işleminin gerçekleştirilmesi mümkün idi.

²⁶⁴ SİRMEN/ERSON ASAR, s. 313.

²⁶⁵ Detaylı bilgi için bkz. 3.7.2. Dry Lease Halinde Kabotaj

tabi olan kira sözleşmeleri bakımından geçerli olabileceği kabul edilmeli, SHT-KİRALAMA bakımından onay şartı aranmayan kira sözleşmelerine ilişkin olarak böyle bir yaptırımın uygulanamayacağı kabul edilmelidir.

3.2.5.1. Kısa Süreli Wet Lease Bakımından

SHT-KİRALAMA m. 6/1 (a), (b) ve (c) bentlerinde, kısa süreli wet lease sözleşmeleri bakımından onay şartı aranmadığı açıkça belirlenmiştir. Ancak yine de kiralama operasyonundan sonra SHGM'ye bilgi verme yükümlülüğü öngörülmüştür. Keza yerli işletmeler, her takvim ayının 10'una kadar bir önceki takvim ayı içerisinde gerçekleştirilen kısa süreli wet lease operasyonları hakkında; Talimat EK-9'da yer alan tabloyu doldurarak, belirlenen e-posta adresine göndermek suretiyle, SHGM'yi bilgilendirmekle yükümlü tutulmuştur. EK-9 uyarınca doldurulması gereken tablo ise şu bilgileri ihtiva etmektedir: kiraya veren, kiralayan, ülke, tescil işareti, operasyon üssü, kiralama başlangıç tarihi, kiralama bitiş tarihi.

3.2.5.2. Dry Lease Bakımından

SHT-KİRALAMA EK-7 ve EK-8 m. 1 uyarınca, tarafların dry lease sözleşmesi imzalayabilmeleri için, belirlenen koşulları sağlamaları ve SHGM'den bu kiralama faaliyetine ilişkin olarak ön onay almaları gerekmektedir. Söz konusu ön onay bakımından, operasyon başlama tarihinden en az 120 gün önce başvuruda bulunulmalıdır²⁶⁶. Talimat, kira sözleşmesinin bu koşullar sağlandıktan sonra imzalanması gerektiğini düzenlemiştir. Sözleşmenin yürürlüğe girmesi ise, ancak SHGM ve yabancı sivil havacılık otoritesi arasında ICAO 83 bis kapsamında imzalanan yetki devri anlaşması ile mümkün olmaktadır.

²⁶⁶ Yerli işletmelerin yabancı işletmelere yapacağı kiralamalar bakımından; asgari 120 gün önce ön onay başvurusunda bulunulması yerine, bilgi verilmesi ibaresi kullanılmıştır. Ancak yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacağı kiralamalara ilişkin olarak, EK-8 m. 1'de yer alan aynı hükümde başvuru ibaresinin yer alması ve EK-7'de ön başvuru tarihi için ayrıca başka bir düzenlemeye yer verilmediğinden; farklı terminolojilerle ifade edilen iki benzer düzenlemenin aynı kapsamda değerlendirilmesi gerekmektedir. Buna göre, SHGM'ye bilgi vermek ifadesinden, ön onay başvurusunda bulunulması gerektiği anlaşılmalıdır.

Dolayısıyla dry lease sözleşmeleri bakımından iki aşamalı bir onay mekanizması öngörülmüştür. Buna göre; öncelikle taraflar sözleşme imzalanmadan önce SHGM'ye başvuruda bulunacak, başvurunun uygun görülmesi halinde taraflar arasında sözleşme imzalanacak ve sonrasında yapılacak ilave denetimlerde de uygunluğun sağlanması halinde, ICAO 83 bis yetki devri anlaşması imzalanarak, dry lease sözleşmesi yürürlüğe konulacaktır.

3.2.5.3. Wet Lease Bakımından

SHT-KİRALAMA uyarınca wet lease bakımından farklı onay mekanizmaları öngörülmüştür. Nitekim hava aracının yurtdışından kiralanması ile yurtdışına kiralanması arasında bazı farklılıklar söz konusu olmakla birlikte, yerli işletmelerin kendi aralarında yapacakları wet lease sözleşmeleri bakımından SHGM onayı aranmamaktadır.

Yerli işletmelerin wet lease ile hava araçlarını yabancı işletmelere kiralamaları halinde; operasyon başlangıç tarihinden en az 15 gün önce, Talimat EK-10'da yer alan Taahhüt Formu ile SHGM'ye başvuruda bulunarak, onay almaları gerekmektedir. Ancak bu halde onay şartı, kira sözleşmesi yerine taahhüt formuna ilişkin olarak öngörülmüştür. Taahhüt formunda ise, kira sözleşmesinde Talimat uyarınca öngörülen hususlara yer verildiği taahhüt edilmektedir. SHGM'nin kira sözleşmesi yerine söz konusu taahhüt formunu onaylaması, aslında hava aracının yerli işletmenin işletme ruhsatı kapsamında işletilmeye devam etmesinden kaynaklanmaktadır. Nitekim burada yerli işletme bakımından meydana gelecek tek değişiklik, hava aracının ticari yönetiminin kiracıya devredilmesi olacaktır, kiraya veren işletici olmaya devam edecektir.

Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacakları wet lease kiralamaları bakımından özellik arz eden bir durum söz konusudur. Nitekim planlanan operasyon başlama tarihinden en az 30 gün önce, Talimat EK-6'da yer alan tüm gerekliliklerin karşılandığını gösterir bilgi ve belgeler ile SHGM'ye onay başvurusu yapılması gerektiği düzenlenmiştir. Yurtdışına wet lease ile kiralanmış hava araçlarından farklı olarak, daha uzun bir başvuru süresi öngörülmüş ve taahhüt formundan farklı olarak da gerekliliklerin karşılandığını ispat eder bilgi ve

belgelerin ibrazı şartı aranmıştır. O kadar ki, kira sözleşmesinde sözleşmenin yürürlüğünün SHGM ve yabancı işletme sivil havacılık teşkilatının onayına tabi tutulduğuna dair bir hüküm bulunması gerektiği dahi düzenlenmiştir. Talimat uyarınca öngörülen niteliklerin karşılanması sonucu SHGM tarafından onay verilse dahi, yabancı sivil havacılık teşkilatı tarafından onay verilmemesi halinde; sözleşmenin geçersiz olmasına imkân tanınmıştır. Dolayısıyla yerli ve yabancı işletmelerin wet lease sözleşmesi akdederken, ulusal mevzuatları uyarınca gerekli nitelikleri karşılamaları bu anlamda büyük önem arz etmektedir.

Son olarak, yerli işletmelerin birbirleri arasında yapacakları wet lease sözleşmeleri bakımından SHGM'den onay alma şartı öngörülmemiştir. Bu husus m. 6/1-ç ve EK-4 m. 2/a hükümleri uyarınca açık bir şekilde düzenlenmiştir. Ancak bu kiralama operasyonlarında, tıpkı kısa süreli wet lease bakımından söz konusu olduğu üzere, SHGM'ye bilgi verme yükümlülüğü öngörülmüştür. Buna göre yerli işletmeler; her takvim ayının 10'una kadar bir önceki takvim ayı içerisinde gerçekleştirilen wet lease operasyonları hakkında; Talimat EK-9'da yer alan tabloyu doldurarak, belirlenen e-posta adresine göndermek suretiyle, SHGM'yi bilgilendirmekle yükümlü tutulmuştur.

3.2.6. Kiraya Veren Hava Aracına Malik Olması veya Malikin Onayı

3.2.6.1. Kiraya Veren Hava Aracına Malik Olması

Kira sözleşmelerinde bir aynı hakkın devri veya tesisi söz konusu olmamaktadır. Zira kiracının sahip olduğu kira konusunu kullanma hakkı, kişisel nitelikteki bir haktır. Dolayısıyla bu sözleşmelerin borç doğurucu niteliği haiz olması sebebiyle, kiraya verenin kira konusunun maliki olması şartı aranmamaktadır²⁶⁷. Zaman çarteri bakımından da TTK hükümleri uyarınca, tahsis edenin malik olması yönünde bir düzenleme yer almamaktadır. Nitekim doktrinde

²⁶⁷ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 51; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 238-239; TANDOĞAN, s. 104-105; GÜMÜŞ, s. 37; ZEVLİLER/GÖKYAYLA, s. 187.

tahsis edenin genellikle malik olduğunun ifade edilmesine karşın²⁶⁸, bu durumun bir zorunluluk teşkil etmediği de ifade edilmektedir²⁶⁹.

Hava aracı kira sözleşmeleri bakımından da kural olarak kiraya verenin hava aracının maliki olması gerekmektedir. Ne var ki, yerli işletmelerin yabancı işletmelere yapacakları dry lease kiralamaları bakımından, Talimat EK-7 m. 1 uyarınca kiraya verenin hava aracının maliki olması gerektiği düzenlenmiştir. Ancak bu durumun tespiti bakımından sicile tescil dikkate alınmamalıdır²⁷⁰. Nitekim TSHK m. 55 hava araçlarının geçici tescillerine imkân tanımakla birlikte, bu durum tescil edilmiş olan hava araçlarının yerli işletmelerin mülkiyetinde olduğu anlamına gelmemektedir²⁷¹. Dolayısıyla yerli işletmelerin kendi mülkiyetlerinde olmayan hava araçlarını dry lease olarak yabancı bir işletmeye kiralayabilmeleri mümkün değildir. Burada sicile tescil durumu dikkate alınmayacaktır.

3.2.6.2. Malikin Onayı

Yasal mevzuatımız uyarınca, kiraya verenin hava aracına malik olması şartı, yalnızca yerli işletmelerin yabancı işletmelere yapacakları dry lease kiralamaları bakımından öngörülmüştür. SHT-KİRALAMA uyarınca öngörülen bu istisna dışında, kural olarak kiraya verenin hava aracının maliki olması şartı aranmamaktadır. Ancak yine de Talimat bazı hava aracı kira sözleşmelerinin geçerliliği bakımından, hava aracı malikinin onayı bulunması gerektiğini düzenlemiştir. Bu onay şartı finansal kiralama sözleşmesi ile yurda ithal edilen hava araçları bakımından öngörülmüştür. Buna göre, bu hava araçlarının kira sözleşmesi konusu yapılabilmeleri için finansal kiralama anlaşmalarında buna imkân veren bir hüküm bulunmalıdır. Eğer taraflar arasındaki sözleşmede bu yönde bir düzenlemeye yer verilmemişse, o halde hava aracı malikinden yazılı onay alınması

²⁶⁸ Tahsis eden bakımından geminin maliki sıfatının kullanıma ilişkin olarak bkz. **ATAMER**, (Deniz Ticareti), s. 818-820; **ÇAĞA/KENDER**, s. 8; Zaman charterinde donatan olarak ifade edilen tahsis edenin, geminin maliki olduğu yönündeki ifade için bkz. **ÜLGENER**, s. 16.

²⁶⁹ **SÖZER**, (Deniz Ticareti), s. 366; Tahsis eden bakımından donatan sıfatının kullanıma ilişkin olarak bkz. **KENDER/ÇETİNGİL/YAZICIOĞLU**, s. 149.

²⁷⁰ **SİRMEN/ERSON ASAR**, s. 314.

²⁷¹ Detaylı bilgi için bkz. 1.4.2. Kira Sözleşmelerine Konu Olmaları Halinde

gerekmektedir. Kiraya veren ancak bu şartlardan uygun olanı yerine getirildikten sonra, finansal kira konusu hava aracını bir başka kişiye kiralayabilir²⁷².

Sözleşmede yer alan müsaade hükmü ya da malik tarafından sonradan verilecek yazılı onay şartı, tüm hava aracı kira sözleşmeleri bakımından söz konusu değildir. Bu şart yalnızca; yerli işletmelerin kendi aralarında ve yabancı işletmelere yapacakları kısa süreli wet lease ve wet lease operasyonları bakımından söz konusudur. Buna karşın, yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacakları kısa süreli wet lease ve wet lease ile dry lease sözleşmesinin herhangi bir türü bakımından bu şart aranmamaktadır. Nitekim halihazırda yurtdışından finansal kiralama ile ithal edilen hava araçlarının, yabancı işletmelerden yerli işletmelere wet lease, kısa süreli wet lease veya dry olarak kiralanması mümkün olmadığından; bu şart yalnızca yerli işletmelerin kendi aralarında yaptıkları ve yabancı işletmelere yapacakları kiralama için öngörülmüştür.

3.2.7. Kiraya Veren Hava Aracını İşletmesi

SHT-KİRALAMA uyarınca öngörülen bu şart, yalnızca yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacakları kısa süreli wet lease ve wet lease kiralamaları bakımından söz konusudur. Nitekim EK-3 m. 1/b ve EK-6 m. 1/d uyarınca öngörüldüğü üzere; kira konusu tipteki hava aracının, kiraya veren tarafından en az bir yıldır işletiliyor olması gerekmektedir. Bu düzenlemenin sebebi şüphesiz ki; yurtdışından yapılacak kiralamalarda, yabancı işletmenin kira konusu hava aracının işletilmesi bakımından yeterli tecrübeye ve bu kapsamda da tecrübeli uçuş personellerine sahip olmasının amaçlanmasından kaynaklanmaktadır. Ancak Talimat istisnai olarak, üçte bir oranından daha fazla hissesi yerli bir ticari hava taşıma işletmesine ait olan yabancı işletmeler bakımından bu şartın aranmayacağı düzenlenmiştir. Böylelikle, yerli işletmelerin ortak olduğu yabancı işletmeler bakımından pozitif bir ayırım yapılmıştır.

²⁷² Yazılı izin şartının FKK bakımından geçerlilik şartı olduğu, ancak alt kira sözleşmesi yapıldıktan sonra da yazılı izin verilebileceği görüşü için bkz. **TOPUZ**, s. 451; **GÜNDOĞAN KIRMIZITAŞ**, s. 142-143.

3.3. SİVİL HAVACILIK MEVZUATI UYARINCA SÖZLEŞMEDE DÜZENLENMESİ GEREKEN HUSUSLAR

SHT-KİRALAMA kısa süreli wet lease, wet lease ve dry lease sözleşmelerinde bulunması gereken birçok unsuru düzenlemektedir. Tarafların da TSHK m. 119 uyarınca yazılı olarak yapacakları kira sözleşmelerinde bu unsurlara yer vermeleri gerekmektedir. Bunlar; tarafların sorumluluk rejimi, hava aracı, hava aracının kullanılacağı parkurlar ve tarihler ile bakımları, operasyon üssü, mürettebatın eğitimi ve yeterliliği, alt kiralama yasakları, sözleşmenin geçerliliği ve geçersizliğine ilişkin haller, sivil havacılık otoritelerine dair yetkilendirme ve sorumluluklar ile tarafların otoritelere bildirimde bulunma yükümlülüklerinden meydana gelmektedir.

3.3.1. Wet Lease ve Kısa Süreli Wet Lease Bakımından

Uygulamada kira sözleşmesinin tarafları bakımından önem arz eden hususlar, hava aracına ve hava aracının işletilmesine dair sorumlulukların paylaşılma şeklidir. Buna göre, wet lease ve kısa süreli wet lease kiralamalarında, uçuş faaliyetleri bakımından yalnızca ticari sorumluluk kiracıya bırakılmaktayken; teknik, operasyonel ve diğer idari sorumluluklar kiraya veren bünyesinde kalmaktadır. SHT-KİRALAMA da bu doğrultuda, m. 5/2 uyarınca wet lease ve kısa süreli wet lease kiralamalarında, bu sorumluluk düzeninin kira sözleşmesinde açıkça yazılması gerektiğini hüküm altına almıştır.

Kısa süreli wet lease kiralamalarının geçerliliği bakımından, SHGM'nin onay şartı öngörülmemiş olsa da; Talimat uyarınca bu kira sözleşmelerinde bulunması gereken hususlar EK-1, EK-2 ve EK-3 uyarınca düzenlenmiştir. Nitekim söz konusu hükümlere göre, kira sözleşmelerinde; uçulacak parkurlar, operasyon tarihleri, kira konusu hava aracı ile teknik, operasyonel ve sigorta sorumluluklarının taraflar arasında hangi şekilde dağıtılmış olduğu yer almalıdır.

Wet lease kiralamaları bakımından sözleşmede bulunması gereken unsurlar, tarafların yerli veya yabancı işletme olmasına göre değişiklik göstermektedir. Buna göre, yerli işletmelerin kendi aralarında yapılacak kiralamalar ile yerli işletmelerin yabancı işletmelere yapacağı kiralamalar bakımından aynı unsurlar aranmaktadır.

Bu unsurlar; operasyon üssü, operasyon tarihleri, kira konusu hava aracı ile teknik, operasyonel ve sigorta sorumluluklarının taraflar arasında hangi şekilde dağıtılmış olduğudur. Dolayısıyla kısa süreli wet lease kiralamalarından tek farkı, wet lease sözleşmelerinde uçulacak parkurlar yerine operasyon üssüne yer verilecek olmasıdır.

Ancak yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacakları wet lease kiralamaları bakımından çok daha farklı unsurlar aranmaktadır. Nitekim m. 5/2 uyarınca sorumlulukların ne şekilde dağıtılacağına belirtilecek olmasına rağmen, EK-6 m. 1/ğ uyarınca sözleşmede ilaveten; hava aracının operasyonu, mürettebatın eğitimi ve yeterliliği ile hava aracının bakımı ve benzeri tüm konularda sorumluluğun kiraya veren yabancı işletmeye ait olacağı ve yerli işletmenin yalnızca ticari sorumluluğu alacağına açıkça belirtilmesi gerektiğini düzenlenmiştir. Sorumlulukların yerine getirilmesi bakımından ise, yerli işletme ve SHGM tarafından denetimin mümkün olacağına dair bir hükme de yer verilmesi gerekmektedir. Nitekim yabancı işletmenin teknik ve operasyonel yükümlülüklerini yerine getirmesi bakımından, yerli işletme tarafından gerekli kontrollerin sürekli olarak yapılacağı ve SHGM tarafından istenilen standartların karşılanmadığının veya sonrasında kaybedildiğinin tespiti halinde, sözleşmenin geçersiz hale getirileceği belirtilecektir.

Bununla birlikte, sorumluluğun taraflar arasındaki taksimi dışında sözleşmede başkaca unsurlara da yer verilmesi gerekmektedir. Nitekim yabancı işletmenin kira konusu hava aracını alt kiralama yoluyla üçüncü şahıslara kiralamasının yasak olduğunun da sözleşme metninde yer alması gerekmektedir. Son olarak ise, sözleşmenin yürürlüğe girmesi bakımından SHGM ve yabancı işletme sivil havacılık teşkilatı tarafından onaylanması gerektiğine dair geciktirici şartı havi hüküm bulunması gerekmektedir²⁷³. Nitekim yerli işletmelerin yabancı

²⁷³ OĞUZMAN/BARLAS, s. 239: “Geciktirici şarta bağlı hukukî işlemler, şartın gerçekleşmesinden itibaren hüküm ifade eder. Buna karşılık, şart gerçekleşmezse, şartın gerçekleşmediğinin/gerçekleşmeyeceğinin kesinlik kazandığı anda artık işlem kesin olarak hükümsüzleşir.”; OĞUZMAN/ÖZ, s. 513: “Tarafların, yaptıkları işlemin tümünü veya bir kısmının hüküm doğurmasını gelecekteki bir olgunun gerçekleşmesine veya gerçekleşmemesine

işletmelerden yapacakları bu nitelikteki kiralamaların geçerli olabilmesi ve SHGM tarafından onaylanabilmesi için, belirtilen bu hükümlerin kira sözleşmesinde açıkça yer alması gerekmektedir.

3.3.2. Dry Lease Bakımından

Dry lease bakımından ise, yalnızca yerli işletmelerin yabancı işletmelere yapacakları kiralamalar bakımından sözleşmede kararlaştırılması gereken hususlar belirlenmiştir. Wet lease bakımından olduğu gibi, dry lease sözleşmelerinde de öncelikli olarak sorumluluğun tanzimine ilişkin hükümlere yer verilmesi gerektiği düzenlenmiştir. Nitekim kira konusu hava aracının operasyon ve bakım sorumluluğunun, sözleşme süresi boyunca yabancı işletmeye ait olacağına açık bir şekilde kararlaştırılması gerekmektedir. Bu kapsamda, kira konusu hava aracının bakımının SHY 145, EASA Part145 veya eşdeğer onaylı bir organizasyon tarafından yapılacağına sözleşmede belirtilmesi gerekmektedir. Son olarak ise; sözleşme süresi boyunca yapılan uçuş faaliyetleri sırasında meydana gelebilecek olan kaza ve olaylar ile uçuşa elverişliliği etkileyen olaylar hakkında, yerli ve yabancı işletme tarafından 48 saat içinde SHGM'ye bilgi verileceğinin ve daha sonra ayrıntılı teknik raporun da sunulacağına belirtilmesi gereklidir.

3.4. SİCİLE TESCİL VE KİRA SÖZLEŞMESİNİN ŞERHİ

3.4.1. Uluslararası Tescil

3.4.1.1. Sicilin Kuruluşu

Ülkemizin de tarafı olduğu Cape Town Sözleşmesi m. 16 uyarınca, uluslararası bir sicil kurulacağı belirlenmiş ve ilgili maddenin birinci fıkrasının (a) bendi uyarınca, uluslararası teminatların da bu sicile tescil edilebileceği hüküm altına alınmıştır²⁷⁴. Hava araçlarının kira konusu edilmesi de bu anlamda

bağladıkları durumlarda, geciktirici (erteleyici = taliki) koşuldan söz edilir.”; REİSOĞLU, s. 452: “Geciktirici koşula bağlı sözleşme, koşulun gerçekleşmesinden önce tarafları bağlar. Taraflar, koşulun gerçekleşmesinden önce de, tek taraflı iradeleriyle sözleşmeden vazgeçemezler. Ancak sözleşme koşulun gerçekleşmesi halinde kendine bağlanan sonuçları doğurur. Koşul gerçekleşinceye kadar, alacaklının ifayı isteme hakkı, borçlunun da ifa yükümlülüğü yoktur.”

uluslararası teminat kapsamında değerlendirilmektedir²⁷⁵. Ne var ki, uluslararası teminatlar bakımından m. 7 uyarınca bazı şartlar aranmaktadır. Bunlar; teminat hakkını ihdas eden veya sağlayan anlaşmanın yazılı olması, kiraya verenin tasarruf etmeye yetkili olduğu bir nesneye ilişkin olması ve teminat konusu nesnenin Cape Town Protokolü'ne uygun olarak tanımlanabilmesidir²⁷⁶. Belirtilen şartların sağlanması halinde, hava aracının Cape Town Sözleşmesi uyarınca uluslararası teminat olarak tescilli söz konusu olacaktır²⁷⁷. Keza, yukarıda belirtilen şartları haiz bir uluslararası teminat, m. 2 düzenlemesine uygun olarak, bir kira sözleşmesi uyarınca kiraya veren sıfatını haiz kişi tarafından elde edilmiş teminat olarak kabul edilmektedir. İşte bu kapsamda değerlendirilen kira konusu hava araçlarının, Cape Town Sözleşmesi uyarınca kurulacak uluslararası sicile tescil edilmesi mümkün hale getirilmiştir.

Nitekim ICAO bu konuda 9864 numaralı Uluslararası Tescil Hakkında Regülasyonlar ve Prosedürler'i yayınlamış ve Uluslararası Sicil kurulmuştur. Regülasyonlar ve Prosedürler uyarınca sicil ile ilgili olarak üye devletler, işletmeler ve ilgili kişilerin bilmesi gereken hususlar ayrıntılı bir biçimde düzenlenmiştir. Ayrıca Prosedürler m. 7.1 uyarınca, Uluslararası Sicil'e <http://www.internationalregistry.aero> adresinden erişebileceği belirlenmiştir.

²⁷⁴ **KILINÇ KONUK**, s. 81: “Cape Town Konvansiyonun genel amacı, uçak finansmanında tüm dünyada geçerli bir hukuk sisteminin oluşturulması, temerrüt, iflas, hava aracının zarara uğraması gibi durumlarda hava aracının alacaklı tarafından kontrolünün alınmasına, kiraya verilmesine, satılmasına, sicilden terkin edilerek başka ülkelere ihraç edilebilmesine imkan tanımaktır.”

²⁷⁵ Bu husus, TBMM Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme ve Bu Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ile Dışişleri Komisyonu Raporu (1/904) uyarınca, Sözleşme ve Protokolün amaçları arasında açıkça ifade edilmiştir: “...hava araçları için finansman sağlayan teminat sahibi finansörlerin, şartlı satıcıların, kiralayanların veya kiracıların haklarını uluslararası bir sicile kaydetmek ve borçlu kişi ve kurumların tasfiye haline girmeleri durumunda bu alacaklılara mezkur nesnelere üzerinde öncelik tanımak suretiyle alacaklıları koruyacak istikrarlı bir uluslararası hukuki rejim tesis etmek amacını gütmektedir.” Bkz. <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss622.pdf> (Erişim tarihi: 24.11.2019)

²⁷⁶ Hava aracı, Cape Town Protokolü m. 1/2-a bendi uyarınca; MSHS'deki amaçla hava aracı olarak tanımlanan, üzerinde hava aracı motorları takılı olan hava aracı gövdeleri veya helikopterler olarak tanımlanmıştır. Detaylı bilgi için bkz. 1.1.1. Genel Olarak Hava Aracı

²⁷⁷ **KILINÇ KONUK**, s. 84: “Konvansiyon'un temelinde tüm akit devletlerin kendi ulusal mevzuatlarına göre tesis edilen teminatların diğer akit devletler tarafından tanınması değil, konvansiyonla protokol düzenlemeleri kapsamında uluslararası sicile tescil edilebilen ve uluslararası bir teminat niteliğine sahip teminatın tüm akit devletler tarafından tanınmasıdır.”

Dolayısıyla kira sözleşmesi konusu hava araçlarına ilişkin tescil ve terkin işlemlerinin bu adres üzerinden gerçekleştirilebilmesi ve ilgililerin yine bu adres üzerinden bilgi edinebilmesi mümkün hale gelmiştir.

3.4.1.2. Dry Lease ve Wet Lease Bakımından Uygulanması

Uluslararası Sicil bakımından yapılan düzenlemelerde, kira sözleşmeleri uyarınca tescile imkân tanındığı kabul edilmiştir. Ancak bu kira sözleşmeleri bakımından dry lease-wet lease özelinde bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Dolayısıyla tescil konusu olacak hava aracı sözleşmelerinin niteliklerinin Cape Town Sözleşmesi kapsamında değerlendirilmesi uygun olacaktır.

Cape Town Sözleşmesi m. 1/q uyarınca, kira sözleşmesi; kiraya verenin kira veya sair ödeme karşılığında (satın alma opsiyonlu veya opsiyonsuz olarak), bir nesnenin zilyetlik veya kontrol hakkını kiracıya verdiği anlaşma olarak tanımlanmıştır. Burada ilk göze çarpan husus, satın alma opsiyonlu kira sözleşmelerinin bu kapsamda değerlendirilmesidir. Nitekim ulusal mevzuatımız uyarınca hava aracı kira sözleşmelerinde satın alma opsiyonunun söz konusu olduğu tek hal, FKK'da düzenlenmiş olan finansal kiralama sözleşmeleri bakımından karşımıza çıkmaktadır²⁷⁸. Dolayısıyla finansal kiralama sözleşmelerinin Cape Town Sözleşmesi kapsamına alındığı ifade edilebilir.

Satın alma opsiyonsuz kira sözleşmeleri bakımından ise, çalışmamızın konusunu oluşturan dry lease ve wet lease sözleşmeleri söz konusu olmaktadır. Dry lease sözleşmeleri, Cape Town Sözleşmesi uyarınca yapılan kira sözleşmesi tanımı kapsamında değerlendirilmektedir. Nitekim kiracı kira bedeli karşılığında, hava aracının zilyetliğini elde ederek, hava aracını kendi adına işletmektedir. Bu kapsamda teknik, operasyonel ve idari sorumluluklar da kiracıya ait olmaktadır.

²⁷⁸ FKK m. 3/1-ç bendi uyarınca, finansal kiralama bakımından söz konusu olan satın alma opsiyonu, “*Finansal kiralama: Bir finansal kiralama sözleşmesine dayalı olmak koşuluyla, bu Kanun veya ilgili mevzuatı uyarınca yetkilendirilen kiralayan tarafından finansman sağlamaya yönelik olarak bir malın mülkiyetinin kira süresi sonunda kiracıya devredilmesi; kiracıya kira süresi sonunda malın rayiç bedelinden düşük bir bedelle satın alma hakkı tanınması... hâllerinden herhangi birini sağlayan kiralama işlemi...*” denilerek hüküm altına alınmıştır. Detaylı bilgi için bkz. 2.3.2. Hava Aracı Kira Sözleşmelerinin Finansal Kiralama Kapsamında Değerlendirilmesi

Ancak wet lease sözleşmelerinde, hava aracının zilyetliği kiracıya bırakılmamaktadır²⁷⁹. Nitekim hava aracının yalnızca ticari işletmesi kiracıya bırakılırken; teknik, operasyon ve idari sorumluluk kiraya verende kaldığından, burada zilyetliğin devri söz konusu olmamaktadır. Hal böyleyken, wet lease sözleşmesine konu olan hava araçlarının Cape Town Sözleşmesi uyarınca Uluslararası Sicil'e tescil edilebilmeleri mümkün değildir²⁸⁰.

3.4.1.3. Sicilin Niteliği

Cape Town Sözleşmesi uyarınca kurulan sicil alenidir. Nitekim m. 26 uyarınca, sözleşmede belirtilen usullere uyulması halinde kimsenin sicile tescil ve erişim imkanlarının engellenmeyeceği hükme bağlanırken; m. 22 uyarınca ise, sicilde araştırmaların ne surette yapılacağı düzenlenmiştir. Bu kapsamda yapılan araştırmalara ilişkin olarak, sicil merciinin elektronik ortamda tescil araştırma sertifikası düzenleyeceği belirlenmiştir. Nitekim bu sertifikanın, tescilin tarih ve zamanı da dahil olmak üzere, belirtilen vakıalara karine teşkil edeceği düzenlenmiştir. Tescilin geçerliliği ise, terkin edilene kadar veya tescilde belirtilen süre sona erene kadar sürmektedir.

3.4.1.4. Tescilin Sonuçları

Tescilin özellikle üçüncü kişilere karşı doğurduğu önemli sonuçlar bulunmaktadır. Bu bakımdan, tescilin en önemli fonksiyonları; tescil edilmiş olan bir teminatın, kendisinden sonra tescil edilen herhangi bir teminattan ve tescil edilmemiş bir teminattan önce gelmesidir. Bununla birlikte, kiracı hava aracı üzerindeki hakkını, kiraya verene ait uluslararası teminatın tescilinden önce tescil edilmiş bir teminata tabi olarak kazanır. Bu durum özellikle, kiraya verenin de hava aracını finansal kiralama ile başka bir kişiden kiralayarak, alt kiralama niteliğinde

²⁷⁹ Detaylı bilgi için bkz. 3.9.2.1.1. Kural Olarak İade Yükümlülüğü

²⁸⁰ Wet lease sözleşmelerinin Cape Town Sözleşmesi kapsamında olmadığı yönündeki görüş için bkz. **Scott D. MCCREARY**, "The Cape Town Treaty and International Registry Outline and Suggested Best Practices Checklist", s. 21 (<https://aerolawgroup.com/wp-content/uploads/2015/04/nbaa-2011-cape-town-treaty-and-international-registry-outline-and-best-practices-checklist.pdf>)

yapılan bir dry lease sözleşmesi ile kiracıya tahsis ettiği hava araçları bakımından söz konusu olacaktır²⁸¹.

Uluslararası Sicil'e tescil ile hak sahipliği üçüncü kişilere karşı da ileri sürülebilmektedir. Ancak bununla birlikte, kiraya veren lehine öngörülen başkaca koruma usulleri de söz konusudur. Keza, Cape Town Sözleşmesi m. 11'de öngörülen temerrüt halinin meydana gelmesi halinde; kiraya verenin sözleşmeyi feshederek, sözleşme konusu hava aracının zilyetliğini veya kontrolünü alabilmesi ya da bu işlemlerden herhangi birinin icrası için yetki veya emir vermesi talebiyle mahkemeye müracaat edebilmesi mümkündür²⁸². Yasal mevzuatımızda da buna uygun olarak düzenlemelerde bulunulmuştur. Nitekim İİK Ek Madde 2 hükmü kapsamında, Cape Town Sözleşmesi uyarınca kiraya verenin herhangi bir yargı kararı aranmaksızın, hak sahibi olduğunu gösteren ve SHGM tarafından düzenlenecek tescil belgesiyle Ankara İcra Dairesine başvurarak, tercih ettiği hakkın yerine getirilmesini talep edebileceği düzenlenmiştir.

Uygulamada tescilin kiraya veren lehine doğurduğu sonuçlar doğrultusunda, kira sözleşmelerine kiracının hava aracını Uluslararası Sicil'e tescil etmekle yükümlü tutulduğu yönünde bir hüküm ekleme yoluna gidilmektedir²⁸³. Böylelikle kiraya verenin teminatının güvence altına alınması mümkün olmaktadır. Nitekim 2006 yılından beri faaliyette olan Uluslararası Sicil'de, 2019 yılı itibariyle bir milyon adet kayıt sayısına ulaşılmıştır²⁸⁴.

²⁸¹ Benzer yöndeki görüş için bkz. **ERDOĞMUŞ**, s. 190.

²⁸² **KILINÇ KONUK**, s. 88: “Başka bir ifade ile, kendisi lehine üzerinde güvence tesis edilen herhangi bir nesnenin zilyetliğini veya kontrolü elde edebilmesini, böyle bir nesneyi satabilmesini veya kiraya verebilmesini, böyle bir nesnenin kullanılmasından veya idaresinden doğan her türlü geliri veya kârı tahsil veya kabul edebilmesini, uçağın sicilden terkin edilmesini, hava aracı nesnesinin bulunduğu ülkeden ihraç edilmesini ve bilfiil naklini sağlayabilir.”; Temerrüt hali ile ilgili detaylı bilgi için bkz. **ERDOĞMUŞ** s. 192 vd.

²⁸³ **IATA**, (Aircraft Leases), s. 17.

²⁸⁴ <https://www.unidroit.org/89-news-and-events/2554-the-aircraft-protocol-international-registry-celebrates-one-millionth-registration> (Erişim tarihi: 24.11.2019); Konvansiyonun imzalanmasından itibaren 2014 yılına kadar geçen on yıldan daha fazla süredeki uygulamanın istenilen etkiye ulaşamadığı yönündeki görüş için ise bkz. **ERDOĞMUŞ**, s. 174 ve 203.

3.4.1.5. IDERA Uygulaması

Uluslararası Sicil'e tescilin hava aracı kira sözleşmeleri bakımından en önemli etkisi, kiraya verenin IDERA olarak bilinen imkanlara sahip olmasıdır. Kiraya verene gayrikabil-i rücu sicilden terkin ve ihraç talebi yetkisini veren ve Cape Town Protokolü IX hükmü uyarınca düzenlenen IDERA, bu yetkinin kısaltılmasından meydana gelmekte (irrevocable de-registration and export request authorisation) ve uygulamada da bu kısaltma ile bilinmektedir. IDERA uyarınca kiraya veren, kira konusu hava aracının sicilden terkin edilmesi sağlama ve hava aracı nesnesinin bulunduğu ülkeden ihraç edilmesi ile bilfiil naklini sağlama yetkisine sahiptir.

IDERA hükümlerinin uygulamada sıklıkla uygulanmasına paralel olarak, SHGM de bu konuda düzenlemeye gitmiştir. Buna göre, IDERA'nın uygulamasına ilişkin olarak; Gayrikabil-i Rücü Sicilden Terkin ve İhraç Talebi Yetki Formu'nun (IDERA) Kayda Alınmasına, İptal Edilmesine ve İcrasına İlişkin Talimat (SHT-IDERA Rev.02) yürürlüğe alınmıştır. Konuyla ilgili işlemler bu Talimat'a uygun olarak yerine getirilecektir.

3.4.2. Ulusal Tescil

TSHK m. 50 vd. uyarınca hava araçlarının tescil edileceği sicile ilişkin düzenlemeler öngörülmüştür²⁸⁵. Buna göre, Türk sivil hava araçlarının tescili için Bakanlık tarafından "Uçak Sicili" adında bir sicil tutulacağı düzenlenmiştir²⁸⁶. Ayrıca m. 55 ve m. 59 uyarınca, hava araçlarının kira sözleşmelerine konu edilmeleri halinde, sicile tescil ve sicilden terkin sonuçlarının meydana gelebileceğine dair düzenlemeler öngörülmüştür. Finansal kiralama sözleşmesi konusu olan hava araçları bakımından sicile tescilin söz konusu olduğundan

²⁸⁵ Söz konusu hükümlerin Cape Town Sözleşmesi ve Cape Town Protokolü dışında kalan hallerde uygulanacağı görüşü için bkz. **ATAMER**, (Uçak İpoteği), s. 126.

²⁸⁶ TSHK tarafından tercih edilmiş olan "Uçak Sicili" ismine karşılık, tescili mümkün olan tüm sivil hava araçları söz konusu sicile tescil edilebilecektir. Nitekim SHD-T.34 hükümleri uyarınca da sivil hava araçlarının bu sicile tescil edilebileceği açıkça düzenlenmiştir. Belirtilen yöndeki görüşler için bkz. **ÖZTÜRK**, s. 357; **KURT**, s. 84-85; **ATAMER**, (Uçak İpoteği), s. 126; **AKÇURA KARAMAN**, s. 289-290; **GÖLCÜKLÜ**, s. 294; **KANER**, s. 20-22; **ERDOĞMUŞ**, s. 123.

çalışmamız kapsamında bahsedilmiştir²⁸⁷. Ne var ki, TSHK'dan sonra yürürlüğe giren MSHS 83 bis hükmü ve buna uygun düzenlemeler öngören mülga SHT-120.95 ile halen yürürlükte bulunan SHT-KİRALAMA uyarınca, dry lease ve wet lease sözleşmeleri uyarınca sicile tescil ve sicilden terkin sonuçları doğmayacaktır²⁸⁸. Şöyle ki;

Wet lease halinde, hava aracının kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletilmesi nedeniyle; TSHK m. 55 ve m. 59 uyarınca aranılan kiracı adına işletilme şartı gerçekleşmediğinden, hava aracının sicilden terkinin veya sicile tescili mümkün olmamaktadır. Ancak dry lease halinde, hava aracı kiracı adına işletildiğinden, TSHK hükümleri uyarınca sicile tescil ve sicilden terkin sonuçlarının doğacağı ifade edilebilir. Ne var ki, SHT-KİRALAMA EK-7 m. 2 ve EK-8 m. 6 uyarınca açıkça düzenlendiği üzere, dry lease sözleşmelerinin yürürlüğe girmesi için SHGM ile yabancı sivil havacılık otoriteleri arasında 83 bis yetki devri anlaşması imzalanması gerekmekte olup bu anlaşma uyarınca hava aracının tescil devleti bünyesindeki tescili korunmaktadır. Dolayısıyla, hava aracının tescil veya terkin edilmesini gerektiren bir hal meydana gelmemektedir²⁸⁹. Kaldı ki, Talimat EK-7 m. 3 ve EK-8 m. 7 uyarınca dry lease halinde hava aracına ait tescil işaretinin değiştirilmeyeceği de belirlenmiştir. Hal böyleyken, Talimat kapsamındaki hava aracı kira sözleşmelerinin akdedilmesiyle, hava araçlarının tescili ve terkinine dair bir sonuç meydana gelmediği ifade edilebilir. Nitekim Talimat uyarınca tescil ve terkinine ilişkin olarak herhangi bir düzenleme öngörülmemiş olması, kira sözleşmelerinin imzalanmasıyla bu yönde sonuçlar meydana gelmemesi kapsamında değerlendirilebilir.

Talimat m. 12/1-a bendi ile yürürlükte kaldırılan mülga SHT-120.95 uyarınca öngörülen hükümler de 83 bis yetki devri anlaşmasının hava aracının tescil veya terkin edilmesine imkân tanımadığı hususunu teyit etmektedir. Zira m. 20 uyarınca dry lease sözleşmelerinin akdedilebilmesi için kural olarak 83 bis anlaşmasının

²⁸⁷ Detaylı bilgi için bkz. 1.4.2.2. Finansal Kiralama Sözleşmeleri Bakımından

²⁸⁸ Aksi yönde görüş için bkz. **GÖLCÜKLÜ**, s. 295.

²⁸⁹ **SİRMEN/ERSON ASAR**, s. 313.

imzalanması gerekmekte olup bu halde, “... söz konusu hava aracı SHGM tarafından uçağı kiraya vermek isteyen Türk işletmenin İşletme Ruhsatı kapsamından geçici olarak çıkarılır...” denilerek, hava aracının sicilden terkin yerine, yerli işletmenin işletme ruhsatından geçici olarak çıkarılacağı düzenlenmiştir. Ancak istisnai olarak 83 bis anlaşmasının imzalanamaması hali bakımından, m. 21/2 uyarınca “83 Bis’e göre anlaşma yapılamaması durumunda ise, dry-lease olarak kiraya verilecek hava aracının Türk Sivil Hava aracı tescilinden düşürülmesi gerekir.” denilerek, sicilden terkin işleminin gerçekleştirileceğı düzenlenmiştir. Dolayısıyla tescil ve terkin işlemlerinin, 83 bis yetki devri anlaşmasının imzalanmasına göre belirleneceğı açıktır.

3.4.3. Kira Sözleşmesinin Şerhi

TSHK m. 119 uyarınca, hava aracını konu edinen kira sözleşmelerinin üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilmesi için sicile şerh verilmesi gerektiğı düzenlenmiştir. Nitelik olarak hem dry lease hem de wet lease sözleşmelerinin şerh edilebilmesi mümkün olup kiracının kendisine nispi hak veren bu sözleşmeyi üçüncü kişilere ileri sürebilmesi için sözleşmenin sicile şerh edilmesi gerekmektedir²⁹⁰. Ancak bu şerhin nasıl verileceğı TSHK, SHD-T.34 ve SHT-KİRALAMA uyarınca düzenlenmediğı gibi, genellikle kısa süreli ihtiyaçların giderilmesi için yapılan dry lease ve wet lease sözleşmelerinin sicile şerh edilmesi uygulamada pek rastlanılan bir durum da değildir. Ne var ki, tarafların bu yönde bir uygulamayı tatbik etmek istemeleri halinde, genel hükümler uyarınca gerekli şartları yerine getirmeleri gerekecektedir. Ancak her halükârda, kira sözleşmesinin şerh verilmesi yalnızca sicile tescil edilmiş olan Türk sivil hava araçları bakımından söz konusu olacaktır. Yabancı ticari hava taşıma işletmelerinden kiralanan hava araçları sicile tescil edilmediğinden, bu hava araçları bakımından sicile şerh verilmesi de mümkün değildir.

Kira sözleşmelerinin şerh edilmesi bakımından genel hükümler uyarınca yapılacak incelemede ise, wet lease sözleşmelerine uygulanacak genel hüküm olan

²⁹⁰ ERDOĞMUŞ, s. 124; GÖLCÜKLÜ, s. 296.

zaman çarteri hükümleri uyarınca, sözleşmelerin sicile şerh edilebilmesine ilişkin herhangi bir düzenlemeye gidilmediği görülmektedir. Ancak dry lease sözleşmeleri bakımından, TBK m. 312 uyarınca adi kira sözleşmelerinin sicile şerh edilmesi imkânı öngörülmüştür. Söz konusu hüküm taşınmaz kiralarda tapu siciline şerhi düzenlese de, hava aracı siciline tescil edilen hava araçları bakımından kıyasen uygulanmasının önünde bir engel bulunmamaktadır. Bu kapsamda, ilk olarak kiracı ile kiraya veren arasında bir şerh anlaşması yapılması gerekmektedir. Şerh anlaşması, taraflar arasındaki kira sözleşmesinin içerisinde yer alabileceği gibi, ayrı bir sözleşme olarak da yapılabilir. Kiraya veren ile malikin farklı kişiler olduğu hallerde ise, şerh anlaşmasının tarafı malik olacaktır. Şerh talebi kural olarak malik tarafından yapılacak olsa dahi, şerh anlaşması uyarınca kiracı da şerh talebinde bulunmak konusunda yetkilendirilebilir²⁹¹.

3.5. SÖZLEŞMENİN TARAFLARINA İLİŞKİN NİTELİKLER

3.5.1. Genel Değerlendirme

Hava aracı kira sözleşmesi akdedebilecek kişiler, SHT-KİRALAMA uyarınca ticari hava taşıma işletmeleri olarak belirlenmiştir. Yerli ve yabancı işletmeler olarak iki farklı kapsamda değerlendirilen bu işletmelere ilişkin olarak; yerli işletmelerin, SGHM tarafından SHY-6A kapsamında ve yabancı işletmelerin ICAO'ya üye devletlerin sivil havacılık teşkilatları tarafından ICAO Ek 6 uyarınca ruhsatlandırılmaları gerektiği belirtilmiştir²⁹².

ICAO Ek 6 uyarınca; bu düzenleme ile ek ve eklentilerinde belirtilen kriterler karşılandığı müddetçe, işletme ruhsatının verilmesi ve sonrasında yenilenmesine ilişkin olarak, işletmenin tabi olduğu devlete serbesti tanınmıştır. Diğer taraf devletlerin de en azından asgari olarak bu standartları karşılayacak şekilde verilmiş olan yabancı işletme ruhsatlarını geçerli olarak kabul edecekleri düzenlenmiştir. Dolayısıyla her ülkenin belirlenen sınırlar dahilinde, ticari hava taşıma

²⁹¹ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 610-612; AYDEMİR, s. 126-127; GÜMÜŞ, s. 153.

²⁹² Detaylı bilgi için bkz. 3.1.2. Sözleşmenin Tarafları

işletmelerine verecekleri işletme ruhsatları bakımından getirecekleri düzenlemelere dair takdir yetkileri bulunmaktadır. İşte bu kapsamda, SHGM de işletme ruhsatının verilmesi bakımından işletmelere ilişkin farklı kriterler aramakla birlikte; bir kira sözleşmesinin kiracı ve kiraya veren tarafı olabilen bu işletmelerin yapılarına ilişkin olarak, SHY-6A uyarınca kapsamlı düzenlemeler yapılmıştır.

3.5.2. Tüzel Kişilik Türü, Faaliyet Konusu ve Yapısı

SHY-6A m. 4/1-p bendi uyarınca yapılan işletmeci tanımına göre, işletme ruhsatı kapsamında ticari yolcu ve yük taşımacılığı yapacak işletmecilerin limited veya anonim şirket yapısında olması gerekmektedir. Koltuk kapasitesi yirmiden az hava araçları ile ticari hava taşımacılığı faaliyetinde bulunacak işletmeler anonim veya limited şirket olarak kurulabilirler. Ancak yalnızca yük taşımacılığı faaliyeti yürütecek veya koltuk kapasitesi yirmi ve daha fazla olan hava araçları ile faaliyette bulunacak işletmelerin anonim şirket olarak kurulması gerekmektedir. Her iki halde de işletmelerin bu hukuki yapılarını işletme süresince korumaları gerekmektedir.

Anonim şirket olarak kurulma ve faaliyet gösterme zorunluluğu getirilen işletmeler bakımından, bu işletmelerin şirket sözleşmelerinin amaç ve konu başlığı altında havacılık ve havacılıkla bağlantılı işler dışında bir çalışma alanına yer verilemez.

Yönetmelik uyarınca, işletmecilerin şirket yapılarına ilişkin düzenlemeler de öngörülmüştür. Bu kapsamda şirket payları ve pay devrine ilişkin öngörülen hükümler ile birlikte; birleşme, bölünme ve devralmaların nasıl gerçekleştirileceği düzenlenmiştir. Ayrıca işletmenin gerçek ve tüzel kişi kurucuları ve paydaşları ile tüzel kişilerde dolaylı paya sahip gerçek kişi paydaşlar ve işletmenin tüzel kişiliğini temsil ve idare etmeye yetkili yöneticiler bakımından aranılan şartlar da Yönetmelik uyarınca düzenlenen hususlardandır.

3.5.3. İşletme Türleri

SHY-6A uyarınca, farklı kapsamda işletmeler öngörülmüştür. Bu işletmeler genel kapsamda ticari hava taşıma işletmeleri olarak ifade edilmekle; hava yolu işletmesi, hava taksi işletmesi ve havacılık işletmesi olarak üç farklı tipte

düzenlenmiştir. Buna göre hava yolu işletmesi, koltuk kapasitesi yirmi ve üzeri olan uçaklarla yolcu taşımacılığı ile sadece yük taşımacılığı yapan ticari hava taşıma işletmelerini; hava taksi işletmesi, en fazla on dokuz koltuk kapasitesine sahip hava araçları ile ticari hava taşımacılığı yapan işletmeleri; havacılık işletmesi ise, Türk tescilli hava araçları ile ticari hava taşımacılığı faaliyetlerinde bulunan işletmeleri ifade etmektedir. Ancak çalışmamızın konusu bakımından, dry lease ve wet sözleşmeleri ile faaliyette bulunacak işletmeler; tarifeli ve/veya tarifersiz seferlerle, yük ve/veya yolcu taşıyan hava yolu işletmeleri ile hava taksi işletmecilikleri olup Yönetmelik m. 15 ila m. 18 arasında kapsamlı bir şekilde düzenlenmişlerdir.

Zira bu işletmeler Yönetmelik uyarınca; tarifeli ve tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapacak hava yolu işletmeleri, sadece tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapacak hava yolu işletmeleri, tarifeli ve tarifersiz seferlerle sadece yük taşımacılığı yapacak hava yolu işletmeleri ile hava taksi işletmeleri olarak ifade edilmiştir²⁹³. Yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere SHGM tarafından ruhsatlandırılmış işletmeler; Türk Hava Yolları, Anadolujet, Pegasus Hava Yolları, İHY İzmir Havayolları²⁹⁴, Atlasjet Havacılık (Atlasglobal), Güneş Ekspres (Sunexpress), Onur Air, Turistik Hava Taşımacılık (Corendon Airlines), Hürkuş Hava Yolları (Freebird), Tailwind Airlines işletmeleridir. Her ne kadar şu anda yalnızca tarifersiz seferler ile yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere ruhsatlandırılan bir hava yolu işletmesi bulunmasa da; birinci grup içerisinde yer alan bazı hava yolu işletmeleri aslında faaliyetlerini bu kapsamda sürdürmekle

²⁹³ Çalışmamız kapsamında bu işletmeler daha kısa isimler ile ifade edilecektir. Nitekim SHY-6A m. 15 uyarınca düzenlenenler, “yolcu ve yük taşımacılığı yapan işletmeler”; m. 16 uyarınca düzenlenenler, “yalnızca tarifersiz seferler ile yolcu ve yük taşımacılığı yapan işletmeler”, m. 17 uyarınca düzenlenenler, “yalnızca yük taşımacılığı yapan işletmeler” ve m. 18 uyarınca düzenlenenler, “hava taksi işletmeleri” olarak anılacaktır. Ayrıca m. 15 uyarınca düzenlenen işletmeler, “birinci grup”; m. 16 uyarınca düzenlenen işletmeler, “ikinci grup”; m. 17 uyarınca düzenlenen işletmeler, “üçüncü grup”; m. 18 uyarınca düzenlenen işletmeler, “dördüncü grup” olarak da anılabilecektir.

²⁹⁴ 21.12.2018 tarih ve 9729 sayılı Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi’nde ilan edildiği üzere; İHY İzmir Havayolları, Pegasus Hava Yolları tarafından birleşme yoluyla devralınmıştır. Konuyla ilgili Pegasus Hava Yolları tarafından yapılan bildirim ve Kamuyu Aydınlatma Platformu (KAP) tarafından yayınlanan birleşme işlemlerine ilişkin bildirim için bkz. <http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/tr/kurumsal-yonetim/izair-sirket-birlesmesi> <https://www.kap.org.tr/tr/Bildirim/724638> (Erişim tarihleri: 24.11.2019)

birlikte, faaliyet kapsamlarını daha geniş tutabilmek için birinci grup kapsamında ruhsat almışlardır. Yalnızca yük taşımacılığı yapmak üzere ruhsat alan işletmeler ise; MNG Havayolları, ULS Havayolları ve ACT Airlines işletmeleridir²⁹⁵. Dördüncü ve son grup olan hava taksi işletmeleri bakımından, diğer işletme türlerine göre daha fazla sayıda işletme bulunmaktadır. Nitekim toplamda 42 işletme bu kapsamda faaliyetlerini sürdürmektedir²⁹⁶.

Belirtmek gerekir ki, yukarıda sayılan tüm bu işletmeler hava aracı kira sözleşmeleri akdederek, kira konusu hava araçlarını kendilerinin veya diğer bir yerli ya da yabancı işletmenin işletme ruhsatları altında işletebilirler. Ancak bunun için dikkat edilmesi gerekenler, hava aracının işletmenin türüne uygun olması ve bu kapsamda işletilmesidir. Örneğin; hava taksi işletmelerinin, belirlenen koltuk kapasiteden daha fazlasına sahip bir kira konusu uçak ile faaliyetlerini yürütebilmesi veya yalnızca yük taşımacılığı yapan bir işletmenin, kira konusu uçağı yolcu ve yük taşımacılığı yapmakta kullanması mümkün değildir.

Son olarak belirtmek gerekir ki; SHY-6A m. 15 ila m. 18 uyarınca dört ayrı maddede düzenlenen işletmelerin, öngörülen nitelikleri karşılama halinde, kural olarak diğer bir madde kapsamında yetkilendirilebilmeleri mümkündür. Ancak bunun için değişiklik talebinde bulunan işletmelerin m. 19/1-e bendinde belirtilen nitelikte bir fizibilite raporu düzenlemeleri gerekmektedir. İkinci gruptaki bir işletmenin birinci grup kapsamında; üçüncü gruptaki bir işletmenin birinci, ikinci ve dördüncü grup kapsamında; dördüncü gruptaki bir işletmenin ise birinci, ikinci ve üçüncü grup kapsamında yetkilendirilmesi mümkündür. Ancak birinci grupta düzenlenen yolcu ve yük taşımacılığı yapan işletmeler, en geniş kapsamlı hava yolu

²⁹⁵ SHGM tarafından düzenlenen 03.05.2019 son güncelleme tarihli hava yolu işletmeleri listesi için bkz.http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/havacilik_isletmeleri/Havayolu_isletmeleri.pdf (Erişim tarihi: 24.11.2019)

²⁹⁶ SHGM tarafından düzenlenen 21.10.2019 son güncelleme tarihli hava taksi işletmeleri listesi için bkz.http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/havacilik_isletmeleri/Hava_Taksi_isletmeleri.pdf (Erişim tarihi: 24.11.2019)

işletmesi olduğundan, bu gruptaki bir işletmenin diğer bir grup kapsamında yetkilendirilmesi mümkün olmayacaktır²⁹⁷.

3.5.4. İşletmeler Bakımından Aranılan Nitelikler

SHY-6A uyarınca belirlenen dört ayrı grup işletmenin SHGM tarafından yetkilendirilebilmesi için belirlenmiş olan bazı nitelikleri haiz olmaları gerekmektedir. Aranılan niteliklerin ise, genel olarak, hava araçlarına ilişkin ve mali kapsamdaki nitelikler olarak değerlendirilmesi mümkündür.

3.5.4.1. Hava Araçlarına İlişkin Nitelikler

Hava araçları bakımından aranılan nitelikler, işletme ruhsatının hangi kapsamda alınacağına etki etmektedir. Nitekim işletmelerin talep edilen kapsamda yetkilendirilebilmesi için, belirlenen koltuk kapasitesine bağlı olarak, sicilde adlarına kayıtlı yeterli sayıda hava aracı bulunması gerekmektedir. Sayının belirlenmesi bakımından ise, kural olarak hava araçlarının işletmenin mülkiyetinde bulunmasının ya da kira sözleşmesi sonucu edinilmiş olmasının bir önemi yoktur. Önemli olan filolarında bulunan hava aracı sayıdır.

Yük ve yolcu taşımacılığı yapacak işletmelerin, koltuk kapasitesi yüz ve daha fazla olan uçaklar ile operasyon yapılacak ise, en az beş adet uçağı sicilde adlarına kaydettirmeleri gerekmektedir. Eğer koltuk kapasitesi en az yirmi en fazla doksan dokuz olan uçaklar ile operasyon yapılacak ise, yalnızca iki uçağın kaydettirilmesi yeterlidir. Yalnızca tarifersiz seferler ile yolcu ve yük taşımacılığı yapacak işletmelerin, koltuk kapasitesi yüz ve daha fazla olan uçaklardan en az üç adetini sicilde adlarına kaydettirmeleri gerekmektedir. Yalnızca yük taşımacılığı yapan işletmeler bakımından, tamamı sadece kargo uçağı olmak üzere²⁹⁸, en az iki adet uçağın sicilde adlarına kaydedilmiş olması gerekir. Hava taksi işletmeleri bakımından ise, en fazla on dokuz koltuk kapasiteli uçaklardan veya herhangi bir

²⁹⁷ SHY-6A m. 15/1/b/4 hükmünün de cevaz vermesiyle; birinci grup uyarınca düzenlenen işletme ruhsatı kapsamında faaliyetlerini yürüten Türk Hava Yolları, kargo operasyonları için üçüncü grupta ayrı bir işletme ruhsatı almaksızın, Turkish Cargo markası altında ülkemizdeki en geniş kargo uçağı filosu ile faaliyetlerini yürütmektedir.

²⁹⁸ SHY-6A m. 4/1-s: “Kargo uçağı: Tamamı yük taşımak için düzenlenmiş uçağı...”

koltuk kapasitesine sahip helikopterlerden en az bir hava aracının sicilde adlarına kaydedilmiş olması gereklidir.

Bununla birlikte, tüm işletmeler bakımından ortak olarak; filolarında bulunacak hava araçlarının m. 19/1-ı bendinde belirlenen yaş kriterlerini sağlaması²⁹⁹, işletmeci adına tescil edilecek hava araçlarının en az MSHS Ek-16, 1. Cilt, 3. veya 4. Bölüm ile öngörülen gürültü limitlerine uygun olması ve MSHS Ek-8'e uygun olarak düzenlenmiş ve SHGM tarafından uygun görülecek bir tip sertifikasına sahip olması gerekmektedir. Son olarak ise, filosunda 50 ve üzeri hava aracı bulunan işletmelerin filosundaki her 50 uçak için 1 adet uçağı işletme mülkiyetinde bulundurması zorunludur. Bu durum kiralama yoluyla kurulacak hava yolu işletmeleri bakımından önem arz etmektedir³⁰⁰.

3.5.4.2. Mali Kapsamdaki Nitelikler

3.5.4.2.1. Ödenmiş Sermaye Miktarı Bakımından

İşletmelerin ödenmiş sermaye miktarları, filolarında kayıtlı hava aracı sayısı üzerinden belirlenmektedir. Ancak filoda kayıtlı bulunan hava araçlarının, mülkiyetin iktisabı veya kira sözleşmesi kapsamında edinilmiş olmasının bir önemi bulunmamaktadır. Bu kapsamda;

Filosunda koltuk kapasitesi yüz ve daha fazla olan uçaklar ile operasyon yapacak yolcu ve yük taşımacılığı işletmelerinin, asgari on beş milyon ABD Doları ödenmiş sermayeye sahip olması zorunludur. Bu sermaye en fazla on beş uçak için yeterli olup işletmenin filosunda adına kayıtlı bulunan on beş üzeri her bir uçak başına, en az bir milyon ABD Doları karşılığı tamamı nakit ödenmiş sermayeye sahip olması gereklidir. Koltuk kapasitesi en az yirmi en fazla doksan dokuz olan uçaklar ile operasyon yapacakların ise, asgari beş milyon ABD Doları ödenmiş sermayeye sahip olması zorunludur. Bu sermaye en fazla on uçak için yeterli olup işletmenin filosunda adına kayıtlı bulunan on üzeri her bir uçak başına en az beş

²⁹⁹ Söz konusu yaş kriterlerinin dry lease ve wet lease konusu hava araçları bakımından uygulanmasına yönelik detaylı bilgi için bkz. 3.1.1.1.2. Yaşı

³⁰⁰ Konuyla ilgili yapılmış yüksek lisans tezi çalışması için bkz. **PARDO**.

yüz bin ABD Doları karşılığı tamamı nakit ödenmiş sermayeye sahip olması gereklidir.

Yalnızca tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapacak işletmelerin, on milyon ABD Doları ödenmiş sermayeye sahip olması zorunludur. Bu sermaye en fazla on uçak için yeterli olup işletmenin filosunda adına kayıtlı bulunan on üzeri her bir uçak başına, en az bir milyon ABD Doları karşılığı tamamı nakit ödenmiş sermayeye sahip olması gereklidir.

Yalnızca yük taşımacılığı yapacak işletmelerin; beş milyon ABD Doları ödenmiş sermayeye sahip olmaları zorunludur. Bu sermaye en fazla on uçak için yeterli olup işletmenin filosunda adına kayıtlı bulunan on üzeri her bir uçak başına, en az beş yüz bin ABD Doları karşılığı tamamı nakit ödenmiş sermayeye sahip olması gereklidir.

Hava taksi işletmelerinin, faaliyet gösteren her bir hava aracı başına en az iki yüz bin ABD Doları karşılığı tamamı nakit ödenmiş sermayeye sahip olması gereklidir. İki milyon ABD Doları karşılığı sermaye koşulunu sağlayan işletmelerde ise, ilave sermaye şartı aranmamaktadır. Bu bakımından diğer işletmelerden önemli ölçüde farklılaşma söz konusudur.

3.5.4.2.2. Mali Gücün Tespiti Bakımından

Yeni ruhsatlandırılacak işletmeler bakımından, mali gücün tespitine ilişkin olarak bazı şartların karşılanması gerekmektedir. Bu kapsamda işletmelerin; operasyonlara başlama tarihlerinden itibaren 24 aylık dönem içerisinde oluşacak mevcut ve muhtemel yükümlülükleri karşılayabilecek mali güce sahip olduklarını gösteren belgeleri SHGM'ye sunmaları gerekmektedir. İlâveten; en az üç aylık uçak kirası, yakıt, personel, bakım, sigorta, yer hizmetleri, havaalanları ve Eurocontrol gibi sabit ve operasyonel işletme giderlerini karşılayabilecek mali güce sahip olduklarını ve gerektiğinde sermaye artırımında bulunabileceklerine ilişkin belgeleri de SHGM'ye sunmaları gerekmektedir. Bunun dışında, işletme ruhsatı talebinde bulunan işletmenin veya büyük paydaşının Türkiye'de veya Türkiye'de muhabir bankası bulunan yurtdışındaki en az iki bankadan alınmış kredibilitesini

gösteren referans mektubunu SHGM'ye ön izin aşamasında sunması gerekmektedir.

Birinci ve ikinci gruptaki işletmelerin, asıl ruhsat aşamasından önce, beş yüz bin ABD Doları değerinde kesin ve süresiz limit içi banka teminat mektubunu SHGM'ye sunması ve işletme faaliyetleri süresince tam ve geçerli tutması gerekir. Teminat yükümlülüğünün yalnızca bu iki grup için düzenlenmesinin sebebi, hava yolu işletmelerinin yolcu taşıma taahhütlerini yerine getirememesi ilişkin olarak öngörülmüş olmasındadır. Bu sebeple, yalnızca yük taşımacılığı yapan işletmelere ve hava taksi işletmelerine ilişkin olarak bu şart aranmamaktadır.

Ne var ki, teminat yalnızca birinci ve ikinci grup işletmeler için söz konusu olsa da, m. 19/1-c bendi uyarınca tüm işletmeler bakımından sigorta yükümlülüğünün yerine getirilmesi gerekmektedir. Ancak maddede belirtilen yönetmelikler yürürlükten kaldırılmış olmakla, bu düzenlemeleri ilga eden yönetmelikler; Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik³⁰¹ ve Türkiye'de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik'tir³⁰². Dolayısıyla işletmelerin yürürlükte olan söz konusu yönetmelikler uyarınca öngörülen şartları yerine getirmeleri gerekmektedir³⁰³.

3.6. HAVA ARACININ SÖZLEŞMEYE UYGUN VE ÖZENLE KULLANILMASI

3.6.1. Hava Aracının Uçuşa Elverişli Olması veya Bulundurulması

Genel hükümler uyarınca, kiraya verenin kiracıya karşı olan borçları arasında, kira konusunu kira süresi boyunca kullanım amacına elverişli olarak bulundurmak yer almaktadır. Nitekim bu husus TSHK m. 118 uyarınca, dry lease halinde

³⁰¹ RG, 27.07.2017, S. 30136.

³⁰² RG, 27.07.2017, S. 30136.

³⁰³ İlgili yönetmelikler uyarınca düzenlenen sigortalara ilişkin detaylı bilgi için bkz. 4.5.2. Sigortanın Kapsamı Uyarınca

uygulanacak adi kira sözleşmesi hükümleri ve wet lease halinde uygulanacak zaman çarteri hükümleri ile açıkça belirlenmiştir³⁰⁴. Ancak dry lease ve wet lease sözleşmesi konusu olan hava araçları bakımından, kullanıma elverişli olarak bulundurma yükümlülüğü; hava aracını uçuşa elverişli bulundurma yükümlülüğü olarak değerlendirilmektedir. Nitekim söz konusu yükümlülük, teknik sorumluluk kapsamında değerlendirilmektedir³⁰⁵.

Ne var ki, kiraya veren bakımından öngörülen hava aracını uçuşa elverişli halde bulundurma yükümlülüğü, wet lease ve dry lease sözleşmelerinde farklı şekillerde öngörülmüştür. Zira wet lease sözleşmelerinde, hava aracının uçuşa elverişli halde bulundurulması, genel kurala uygun olarak kiraya verenin borçlarındandır. Ancak dry lease halinde, hava aracının uçuşa elverişli halde bulundurulması kiracının sorumluluğundadır. Nitekim wet lease halinde teknik sorumluluk kiraya verene ait iken, dry lease halinde bu sorumluluk kiracıya aittir.

3.6.2. Uçuş Ekibinin Geçerli Lisans ve Sertifikalara Sahip Olması

Wet lease sözleşmelerinde, kiraya veren, hava aracını personelle birlikte kiraya verme borcu altına girmektedir. Personeller ise, kokpit ekibi ve kabin ekibi olarak iki farklı ekipten meydana gelmekte olup bu ekipler birlikte uçuş ekibi olarak anılmaktadır³⁰⁶. Nitekim kokpit ekibi, pilotlar ve bazı hallerde uçuş

³⁰⁴ Adi kira sözleşmeleri bakımından TBK m. 301 c. 1 uyarınca “*Kiraya veren, kiralananı kararlaştırılan tarihte, sözleşmede amaçlanan kullanıma elverişli bir durumda teslim etmek ve sözleşme süresince bu durumda bulundurmakla yükümlüdür.*” denilerek; zaman çarteri bakımından ise TTK m. 1133 uyarınca “*Tahsis eden, geminin teknik yönetimini üstlenir. Bu amaçla tahsis eden, belirlenen gemiyi; a) Kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmak, b) Sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir hâlde bulundurmak, ile yükümlüdür.*” denilerek düzenlenmiştir.

³⁰⁵ Detaylı bilgi için bkz. 4.1.1. Teknik Sorumluluk

³⁰⁶ SHY-6A m. 4/1-ff: “*Uçuş ekibi: Hava aracının sevk ve idaresinden sorumlu kaptan pilot, pilotlar ve uçuş mühendisleri ile kabin memurlarını...*” Kabin Yol Boyu Denetimlerine İlişkin Esas ve Usuller Talimatı (SHT – KABİN YOL BOYU) m. 4/1-m: “*Uçuş ekibi: Bir hava aracının operasyonu için görevlendirilen pilotlar ile kabin görevlilerinden oluşan ekibi...*” Kokpit Yol Boyu Denetleme ve Değerlendirmelerine Dair Talimat (SHT- KOKPİT YOL BOYU) m. 4/1-k: “*Uçuş ekibi: Havacılık işletmeleri tarafından belirlenen, hava aracının sevk ve idaresiyle görevli pilotlar, uçuş mühendisleri ile sertifikalı kabin içi emniyet ve diğer hizmetlerin yürütülmesiyle görevli kabin ekibini ve yükleme görevlilerini, uçak tipine göre uçuş mühendisi kapsamında gerektiğinde seyrüsefer ve radyo operatörlerini...*”; ERDOĞMUŞ, s. 130: “*Uçuş personeli; kaptan pilot, yardımcı pilot ve kabin memurlarından oluşur.*”

mühendislerinden meydana gelmekle birlikte³⁰⁷; kabin ekibi ise, kokpit ekibi ve teknik personel haricinde, operasyonlar süresince uçuşun ve yolcuların emniyeti ile ilgili görevlerini yapmak üzere ticari hava taşıma işletmeleri tarafından hava aracında görevlendirilmiş kişilerden meydana gelmektedir³⁰⁸. Ancak her iki ekibin de kira konusu hava aracında çalışabilmeleri için geçerli lisans ve sertifikalara sahip olmaları gerekmektedir³⁰⁹.

Nitekim MSHS m. 32 uyarınca, uluslararası taşımacılık yapan her hava aracının pilot ve diğer personellerinin, hava araçlarının tescil edilmiş olduğu devlet tarafından verilmiş veya tasdik edilmiş uygun yeterlik belgeleri ve lisanslarının bulunması zorunlu tutulmuştur. TSHK da m. 95 uyarınca, pilot ve diğer personellerin Bakanlık'tan yeterlik belgesi almaları ve bu belgeleri belirli süreler içinde yenilemeleri zorunluluğunu öngörmüştür. Ancak kokpit ve kabin ekibinin, hava araçlarında farklı edimleri ifa etmeleri nedeniyle, lisans ve sertifikaları ile tabi oldukları yasal düzenlemeler de farklılık göstermektedir.

Ülkemizde kokpit ve kabin ekiplerinin lisans ve sertifikalarını düzenleme ve bu konuda yasal düzenlemelerde bulunma yetkisi SHGM'ye aittir³¹⁰. Dolayısıyla

³⁰⁷ Kokpit Yol Boyu Denetleme ve Değerlendirmelerine Dair Talimat (SHT- KOKPİT YOL BOYU) m. 4/1-ğ: “Kokpit ekibi: Hava aracının sevk ve idaresi ile kullanımından sorumlu ve Genel Müdürlük tarafından lisanslandırılmış gerekli olan asgari sayıdaki pilot/pilotlar ile varsa uçuş mühendislerini...” Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatı (SHT-6A.50 Rev. 06) m. 4/1: “Kokpit Ekibi; Hava aracının sevk ve idaresi ile kullanımından sorumlu ve SHGM tarafından lisanslandırılmış gerekli olan asgari sayıdaki pilot/pilotlar ile eğer varsa uçuş mühendislerini...”

³⁰⁸ Kabin Ekibi Talimatı (SHT-CC) m. 4/1-ğ: “Kabin Ekibi Üyesi: Uçuş ekibi ve teknik personel haricinde operasyonlar süresince uçuşun ve yolcuların emniyeti ile ilgili görevleri yapmak üzere havayolu işletmeleri tarafından gerekli eğitimleri verilmiş ve görevlendirilmiş sertifikalı kişiyi...” Uçuş ve Görev Süresi Sınırlamaları ile Dinlenme Gereklikleri Talimatı (SHT – FTL) m. 4/1-v: “Kabin ekibi üyesi: İşletici tarafından operasyonlar sırasında yolcular ile uçuşun emniyetine ilişkin görevler verilen, uçuş ekibi ya da teknik ekip üyesi dışındaki uygun niteliklere sahip bir ekip üyesini...” Kabin Yol Boyu Denetimlerine İlişkin Esas ve Usuller Talimatı (SHT – KABİN YOL BOYU) m. 4/1-h: “Kabin Ekibi: Bir uçuş görevinin yapılmasında kokpit ekibinin dışında, esas görev yeri hava aracının kabini olan ve işletme tarafından gerekli temel ve yenileme eğitimleri verilmiş sertifikalı personeli...”

³⁰⁹ BİLSEL, s. 284 vd.

³¹⁰ Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, m. 444/1/b-2 uyarınca; sivil havacılık alanında yeterlik belgesi gerektiren bakım, onarım, tasarım ve üretim ile hava trafik hizmetleri dışındaki personelin lisans ve sertifika işlemlerine esas olan düzenlemeleri yapmak, belgeleri vermek, onaylamak,

yerli işletmelerde çalışacak ve lisans ile sertifikalarını SHGM'den almış olan kokpit ve kabin ekiplerine ilişkin olarak herhangi bir özel durum söz konusu olmayacaktır. Ancak lisans ve sertifikalarını EASA üyesi devletlerden ve bunların dışındaki diğer yabancı devletlerden almış ekipler bakımından özellik arz eden durumlar meydana gelebilmektedir.

3.6.2.1. Kiraya Veren Yerli İşletme Olması

Wet lease sözleşmesinde kiraya veren yerli işletme olması halinde, Türk vatandaşlığını haiz personellerin lisans ve ruhsatlarının SHGM tarafından verilmesi veya yabancı bir sivil havacılık otoritesi tarafından verilmişse, yasal mevzuat uyarınca öngörülmüş niteliklerin karşılanması ve bu doğrultuda gerekli hallerde SHGM tarafından uygun bulunması gerekmektedir. Bu halde, söz konusu hava aracı yabancı bir işletmeye kiralanacak olsa dahi, yerli işletme SHT-KİRALAMA ve diğer yasal mevzuat uyarınca sorumluluğunu yerine getirmiş olacaktır.

Ancak wet lease kapsamında istihdam edilecek yabancı uçuş personellerine ilişkin olarak dikkat edilmesi gereken bazı hususlar bulunmaktadır. SHY-6A m. 22/2 uyarınca, yabancı uçuş ekibi kural olarak, 4817 sayılı Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Kanunu'na³¹¹ ve ilgili mevzuata uygun olarak; Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı'ndan izin alınmak koşulu ile geçici olarak çalıştırılabilecektir. Ancak bunun da bir sınırı söz konusudur. Zira, yirmi ve daha fazla koltuklu hava araçlarıyla ticari hava taşımacılığı yapacak işletmelerde, işletme ruhsatı tarihinden itibaren en geç bir yıl içinde işletmede görev yapan pilot ve kabin memurlarının çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve işletmecinin faaliyetlerinin devamı süresince bu durumu muhafaza etmesi gereklidir. Gerektiği takdirde, ilgili yabancı personelin SHGM tarafından yapılacak sınavlarda başarılı olmaları da gerekmektedir. Ne var ki, sadece yurt dışındaki operasyonlar sırasında Türkiye Cumhuriyeti tescilli uçaklarda görev alacak yabancı personel ile ilgili izinlerin SHGM tarafından ayrıca değerlendirileceği düzenlenmiştir.

yenilemek, askıya almak veya gerektiğinde iptal etmek ve kayıtlarını tutmak bakımından Uçuş Operasyon Daire Başkanlığı yetkili kılınmıştır.

³¹¹ RG, 06.03.2003, S. 25040.

Kabin ekibinin tamamının Türk vatandaşı olması esastır. Ancak dış hat seferlerinde istihdam edilecek yabancı kabin ekibine ilişkin gereklilikler, SHGM tarafından Yabancı Uyruklu Kabin Memuru Görevlendirme Usul ve Esasları Genelgesi (GENELGE – UOD 2017/02 Rev. 01) uyarınca düzenlenmiştir. Buna göre, yerli işletmeler tarafından istihdam edilen yabancı kabin personellerinin, yalnızca ilgili dış hat seferlerinde görevlendirilebilmeleri mümkündür. Bu personellerin wet lease sözleşmesi gereği uçuşların gerçekleştirileceği ülkeye ilişkin yabancı dili bilmeleri gerekmektedir; hangi ülke ve şehirde, ne kadar süre ile istihdam edileceğine dair bir bilgilendirme metninin de hazırlanması gerekmektedir. Ayrıca Genelge’de yabancı personeller bakımından öngörülmuş diğer şartların da yerine getirilmesi gerekmektedir.

3.6.2.1.1. Yeterlik Belgelerinin SHGM Tarafından Verilmiş Olması

Kokpit ekibi kapsamında pilotlara verilecek yeterlik belgeleri Pilot Lisans Yönetmeliği (SHY-1)³¹² (“SHY-1”) uyarınca düzenlenmektedir³¹³. Yönetmelik uyarınca, Türk sivil hava aracı tescilinde kayıtlı bir hava aracında pilot olarak görev yapılabilmesi için, bu Yönetmelik hükümlerine göre düzenlenmiş bir lisansa sahip olunması gerekmektedir. Nitekim Yönetmelik kapsamında farklı lisans tipleri uyarınca farklı şartlar öngörülmuş olmakla birlikte, ilgili lisans türünde öngörülen şartları yerine getiren pilotlara lisans verilmesi SHGM tarafından gerçekleştirilecektir³¹⁴.

Kabin ekibinin sertifikalandırılması ise, Kabin Ekibi Talimatı (SHT-CC) uyarınca gerçekleştirilecek olup Ek-1’de belirtilen niteliklerin taşınması ve Talimat

³¹² RG, 02.06.2017, S. 30084.

³¹³ SHT-KİRALAMA kapsamında yapılan dry lease ve wet lease sözleşmelerine konu olan hava araçlarında, kokpit ekibi tanımı içerisinde yer alan uçuş mühendislerinin bulunmaması sebebiyle, çalışmamızın kapsamını genişletmemek adına, uçuş mühendislerinin yeterlik belgeleri bakımından bir inceleme yapılmayacaktır.

³¹⁴ SHT-KİRALAMA, ticari hava taşıma işletmelerinin yapacakları dry lease ve wet lease sözleşmelerini düzenlemiş olduğundan; kira konusu hava aracında pilot olarak çalışacak kişilerin de buna uygun olarak, SHY-1 m. 4/2-a bendi uyarınca ATPL olarak kısaltılan havayolu nakliye pilotu lisansı veya m. 4/2-b bendi uyarınca CPL olarak kısaltılan ticari pilot lisansına sahip olması gerekmektedir. Nitekim m. 23 ve 25 uyarınca, bu lisansları haiz pilotların ticari hava taşımacılığı kapsamında pilot olarak görev yapabilecekleri düzenlenmiş olup diğer lisanslara sahip pilotların bu kapsamda görev yapabilmeleri mümkün değildir.

gereğince ilgili belgelere sahip olunması gerekmektedir. Bu koşulların sağlanması halinde, sertifikalandırma SHGM tarafından gerçekleştirilecektir.

3.6.2.1.2. Yeterlik Belgelerinin EASA Üyesi Devletler Tarafından Verilmiş Olması

Ülkemiz, EASA ile teknik iş birliği yapmaktadır³¹⁵. Bu kapsamda EASA üyesi ülkeler tarafından verilen pilot lisanslarına ilişkin olarak, SHY-1 kapsamında bir istisna getirilerek; bu ülkeler tarafından tanzim edilmiş Part-FCL lisansına sahip olan pilotların, Türk sivil hava aracı tescilinde kayıtlı bir hava aracının kokpit ekibinde görev yapabilmeleri mümkün hale getirilmiştir. Dolayısıyla, SHGM tarafından EASA üyesi ülkeler tarafından verilen bu lisanslara ilişkin olarak herhangi bir validasyon işlemi yapılmasına gerek olmayacaktır.

SHT-CC uyarınca da EASA üyesi ülkeler tarafından verilen sertifikalara ilişkin istisna söz konusudur. Keza, kabin ekibi temel eğitim sertifikası, bütün EASA üyesi devletler tarafından tanınmakta olup bir başka üye devlette çalışıldığında sertifikanın değiştirilmesi gerekmemektedir. Buna göre, EASA üyesi bir ülkeden sertifikalandırılan kabin ekibi üyelerinin de Türk sivil hava araçlarında çalışabilmeleri mümkün olacaktır.

3.6.2.1.3. Yeterlik Belgelerinin Yabancı Devletler Tarafından Verilmiş Olması

Yabancı devletler tarafından verilen belge ve lisanslara ilişkin olarak, TSHK uyarınca mütekabiliyet esasıyla bir düzenlemeye gidilmiştir. Nitekim m. 96 hükmüne göre, yabancı bir devletin yetkili makamları tarafından usulüne uygun surette düzenlenmiş veya geçerliliği onanmış yeterlik belgelerinin, ülkemizin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar çerçevesinde geçerli olarak kabul edileceği düzenlenmiştir. Ancak yeterlik belgesini düzenlemiş veya onanmış bulunan devletin veya belge sahibinin vatandaşı olduğu devletin, Türk sivil hava araçlarına veya

³¹⁵ Teknik iş birliklerine ilişkin detaylı bilgi için bkz. <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/international-cooperation/easa-by-country/countries/turkey#main-content> (Erişim tarihi: 24.11.2019); **SORGUCU**, s. 127: “Sadece AB üyesi ülkelerin katılımına açık olan EASA’ya, aralarında ülkemizin de bulunduğu İsviçre, İzlanda ve Norveç gibi AB üyesi olmayan ülkelerin katılabilmeleri ancak, AB Komisyonu ile ikili veya çok taraflı veya özel bir anlaşma yapılması ve bu kapsamda belirlenmiş bazı ön şartların yerine getirilmesi ile mümkün olabilmektedir.”

TSHK hükümleri uyarınca verilmiş yeterlik belgelerine veya sahiplerine karşı kasıtlı işlem yapmaları durumunda, bu belge ve lisanslara geçerlik tanınmayacağı hüküm altına alınmıştır.

SHGM de buna uygun olarak, yabancı devletler tarafından verilen belgelere ilişkin gerekli düzenlemeleri yapmıştır. Nitekim SHY-1 uyarınca, yabancı bir ülke tarafından MSHS Personel Lisanslandırma konulu EK-1'e göre düzenlenmiş lisansların, SHGM tarafından validasyonunun yapılarak geçerli kılınmış olması gerekmektedir. Validasyonun yapılması ve şartlarına ilişkin düzenlemeler ise, Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı (SHT-FCL) uyarınca düzenlenmiş olmakla, uygulaması da yine SHGM tarafından gerçekleştirilecektir. Keza, SHGM'nin yabancı bir lisansı geçerli kılmak gibi, geçersiz kılma yetkisi de bulunmaktadır. O kadar ki; SHY-1 m. 37 uyarınca, hakkında idari yaptırım uygulanmasına karar verilen uçuş ekibi üyesi pilotun, validasyon belgesi veya çalışma yetki belgesi yenilenmemek üzere iptal edilebilecektir.

SHT-CC uyarınca, yabancı devletlerden alınan sertifikaların validasyonuna ilişkin olarak herhangi bir hüküm öngörülmemiştir. Dolayısıyla, yerli işletmelerde çalışacak kabin ekibi üyelerinin yalnızca SHGM veya EASA üyesi ülkeler tarafından sertifikalandırılması mümkün olup bu anlamda diğer yabancı devletler tarafından verilen sertifikalara ilişkin olarak bir geçerlilik tanınmamıştır.

3.6.2.2. Kiraya Veren Yabancı İşletme Olması

SHT-KİRALAMA uyarınca wet lease sözleşmelerinde personellerin eğitim ve yeterliliklerine dair sorumluluğun kiraya veren yabancı işletmeye ait olduğu düzenlenmiştir. Dolayısıyla bu sözleşmelerde personellerin lisans ve sertifikalarının kapsamı ve geçerliliği bakımından; kural olarak, yukarıda belirtilen TSHK ile SHGM mevzuatı uygulama alanı bulmayacak ve bu kapsamda bir inceleme gerçekleştirilmeyecektir. Nitekim SHY-1, Türk sivil hava aracı tescilinde kayıtlı hava araçlarında pilot olarak görev yapacak personellere ilişkin düzenlemede bulunurken; SHT-CC ise, ticari hava taşımacılığı faaliyetlerinde bulunan yerli işletmelerde görev alan kabin ekibi üyelerine ilişkin düzenlemelerde bulunmaktadır. Dolayısıyla kira konusu hava aracında, yabancı işletmenin tabi

olduğu sivil havacılık otoritesi tarafından MSHS'ye uygun olarak tanzim edilen veya geçerli bulunan lisans ve sertifikaları haiz uçuş ekipleri çalıştırdığı müddetçe; kiraya veren, wet lease sözleşmesi uyarınca hava aracını uçuş ekibi ile birlikte temin etme edimini ifa etmiş olacaktır. Ancak SHT-KİRALAMA EK-6 m.1/j uyarınca SHGM'nin wet lease sözleşmesini sona erdirme yetkisi söz konusu olmakla, uçuşların yeterli eğitim ve yeterliliğe sahip olmayan personeller ile icra edilmesi halinde, sözleşme sona erdirebilecektir.

Yukarıda ngrlen kuralın istisnası ise, Yabancı Uyruklu Kabin Memuru Görevlendirme Usul ve Esasları Genelgesi (GENELGE – UOD 2017/02 Rev. 01) uyarınca düzenlenmiştir. Nitekim Genelge uyarınca wet lease operasyonları çerçevesinde kiracı işletmede görevlendirilen yabancı kabin personellerine ilişkin asgari gereklilikler düzenlenmiştir. Bu kapsamda, yerli işletmenin mevcut onaylı eğitim programı (CCTM) kapsamında, ilgili personele ilişkin yer ve uçuş eğitimlerinin gerçekleştirildiği ve anılan personelin bu eğitimler sonrasında yapılan kontrolleri başarıyla tamamladığını gösteren; işletmeler tarafından kabin memuru adına, Uçuş Operasyonlarına Yönelik Usul ve Esaslar Talimatı (SHT – OPS) uyarınca “ORO.CC.215(b)(2)” ve “GM1- ORO.CC.215(b)(2)” maddelerine göre düzenlenmiş olan, Kabin Ekibi Hava Aracı Tipi/Serisi Sertifikasının bulunması gerekmektedir.

Genelge'de düzenlenen şartlar arasında, söz konusu kabin personellerinin sadece kiraya veren işletmenin operasyonlarında görev alacaklarına dair taahhütname verilmesi de aranmaktadır. Ancak belirtmek gerekir ki, aksi bir uygulama wet lease sözleşmelerinin niteliğine aykırılık teşkil edecek olup bu yönde bir taahhütname şartı aranmasa dahi, tarafların kabin personellerini başka hava araçlarında alıştırabilmeleri mümkün değildir.

3.6.3. Hava Aracının Özgülediği Kullanım Amacına Uygun Olarak Kullanılması

Kullanım amacına uygun olarak kullanma, kira konusunun sözleşmeye uygun olarak kullanılması kapsamında kiracının borçları arasındadır³¹⁶. Nitekim dry lease veya wet lease sözleşmesi kapsamında işletilecek olan hava araçlarının da bu kapsamda özgüledikleri kullanım amaçlarına uygun olarak kullanılmaları gerekmektedir. Wet lease halinde, hava aracının zilyetliği kiraya verene ait olduğundan³¹⁷, hava aracının özgülediği kullanım amacı dışında kullanılması pek mümkün olmayacaktır. Ancak dry lease halinde, hava aracı doğrudan kiracının zilyetliğinde bulunduğundan, özgülediği amaçların dışında kullanımların gerçekleştirilebilmesi mümkün olabilir. Zira, kiracının kira konusu hava aracını farklı amaçlarla kullanmak istemesi halinde, ortaya farklı kapsamda sonuçlar çıkabilecektir. Hava aracının niteliğinin, tabi olduğu mevzuatın ve işletilmesi için gerekli olan işletme ruhsatının değişmesi bu kapsamda örnek gösterilebilir.

İlk olarak; yalnızca yük taşımacılığı yapılan bir hava aracının, yolcu ve yük taşıyacak şekilde değişikliğe tabi tutulması veya yolcu ve yük taşımacılığı yapılan bir hava aracının, yalnızca yük taşımacılığı yapılacak bir hava aracına çevrilmesi halinde, hava aracının niteliği değişmiş olacaktır. Bu doğrultuda da hava aracının özgülediği kullanım amacı doğrultusunda kullanılmamış olacağı açıktır.

Sivil hava aracı niteliğindeki bir hava aracının devlet hava aracı olarak kullanılması da bu kapsamda değerlendirilebilir. Nitekim kira konusu hava aracının askerlik, güvenlik, gümrük veya orman yangınları ile mücadele hizmetlerinden birinde kullanımı söz konusu olur ise; bu kullanım bakımından, kural olarak ne MSHS ne de TSHK uygulama alanı bulacaktır. Hava aracının tabi olduğu yasal mevzuatın değişikliğine yol açacak şekilde gerçekleştirilen bir kullanımın, özgülenen kullanım amacı dışında değerlendirileceği tabiidir.

³¹⁶ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 363; RUHİ, s. 459; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 274; TANDOĞAN, s. 144.

³¹⁷ Detaylı bilgi için bkz. 3.9.2.1.1. Kural Olarak İade Yükümlülüğü

Öte yandan, kira konusu hava aracının yapılacak dar kapsamlı değişiklikler sebebiyle, hukuka aykırı bir şekilde işletilmesi dahi söz konusu olabilecektir. Nitekim en az yirmi koltuk kapasiteli uçaklarla yolcu ve yük taşımacılığı yapan hava yolu işletmeleri, business yolculara hitap edebilmek amacıyla, kira konusu uçakları yirmi koltuk kapasitesinin altına düşürürlerse; SHY-6A m. 15/1/a/3 veya m. 15/1/b/4 uyarınca öngörülen istisnai şartlardan uygun olanı sağlayamamaları halinde, ilgili uçakları işletme ruhsatları kapsamı dışında işletmiş olacaklardır. Nitekim bu uçaklar, belirtilen maddelerdeki istisnalar sağlanamıyor ise, yalnızca hava taksi işletmeciliği ruhsatı ile işletilebilmektedir. Dolayısıyla yaptıkları değişiklikler sonucu, hava aracını bu ruhsata sahip olmaksızın işleten kiracıların, hukuka aykırı kullanımları nedeniyle, hava aracını özgülendikleri kullanım amacı dışında kullandıkları ifade edilebilir.

3.6.4. Hava Aracının Özenle Kullanılması Borcu

Özenle kullanma borcu, temelini dürüstlük kuralından almaktadır. Kiracının özen borcu kapsamında, kira konusunun varlığını ve ekonomik değerini koruması gerekmektedir³¹⁸. Özen borcu değişik şekillerde ortaya çıkabilmektedir.

İlk olarak, kiracının kira konusunda yaptığı kalıcı nitelikteki değişiklikler bu kapsamda değerlendirilmektedir³¹⁹. Zira, kiracının bu kapsamdaki değişiklikler için kiraya verenin yazılı rızasını alması gerekmektedir. Çalışma konumuz bakımından, kira konusu hava aracının koltuk düzeni ile birlikte koltuklarının değiştirilmesi bu kapsamda değerlendirilebilir. Ancak geçici nitelikteki değişiklikler bu kapsamda değerlendirilmemektedir. Bu hale örnek olarak ise, kiracının yolcu koltuklarında yer alan multimedya ekranlarını, kendisi tarafından temin edilen ekranlar ile değiştirmesi örnek gösterilebilir.

Özen yükümlülüğünün diğer bir görünüşü ise, kira konusunu koruma yükümlülüğüne uygun hareket edilmesidir. Nitekim koruma yükümlülüğü, kira

³¹⁸ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 371; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 274; TANDOĞAN, s. 141; GÜMÜŞ, s. 160.

³¹⁹ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 372.

konusunun zarar görmesinin veya bir zarar meydana geldiğinde durumun kötüleşmesinin engellenmesi şeklinde kendini göstermektedir³²⁰. Bu durum genellikle kiracıya ait teknik sorumluluğun yerine getirilmesi ve hava aracının uçuşa elverişliliğinin sağlanması kapsamında gündeme gelecektir. Ancak, kira konusu hava aracının iniş ve kalkış yapmasına uygun olmayan havaalanlarından tarifeli veya tarifersiz seferler ile uçuş icra edilmesinin de bu yükümlülüğün ihlali bakımından örnek gösterilmesi mümkündür.

Son olarak ise, kiracının yan borçlarına uygun davranması da kimi hallerde özen borcu altında değerlendirilebilmektedir. Nitekim kiracının olağan kullanımının gerektirdiği bakım ve temizliği yapması, ayıpları kiraya verene bildirmesi, ayıpların giderilmesine katlanma yükümlülüğü ile kira konusunda değişiklik yapılmasına katlanma borcunun bu kapsamda olduğu ifade edilebilir³²¹. Ancak belirtilen yükümlülük ve borçların özen yükümlülüğünün kapsamına girip girmediğinin tespiti bakımından, somut hadise ve kira sözleşmesinin niteliğine göre karar verilmesi daha isabetli olacaktır. Keza, söz konusu yan borçların doğrudan özen sorumluluğu kapsamında değerlendirilmesi, özellikle bu sorumluluğa aykırı davranışların sözleşmenin feshine yol açması nedeniyle, her zaman isabetli sonuçlar doğurmayacaktır³²².

Kiracının özen yükümlülüğüne aykırı davranması halinde, kiraya verenin kiracıya önceden bir ihtarda bulunmaksızın, yazılı bir bildirimle sözleşmeyi hemen feshedebilmesi mümkündür. Dolayısıyla bu kapsamda kiracının hangi derece özen göstermesi gerektiğinin belirlenmesi önem arz etmektedir. Doktrinde, kiracının kendi malına gösterdiği özeni göstermesi gerektiği yönünde görüşler yer alsın da³²³;

³²⁰ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 373; ZEVKLİLER/GÖKYAYLA, s. 295; GÜMÜŞ, s. 160; AYDEMİR, s. 118.

³²¹ ZEVKLİLER/GÖKYAYLA, s. 298-300; İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 375-377; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 276-281.

³²² İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 376-377.

³²³ AYDEMİR, s. 118; ZEVKLİLER/GÖKYAYLA, s. 295.

kanaatimizce, kiracıdan objektif olarak, makul ve dürüst bir kiracının göstereceği özeni göstermesini aramak daha isabetli olacaktır³²⁴.

Şüphesiz ki yukarıda özen yükümlülüğü kapsamında sayılan kiracıya ait yükümlülükler, adi kira hükümlerinin kıyasen uygulandığı dry lease sözleşmeleri bakımından söz konusu olacaktır. Nitekim kiracı kira konusu hava aracını kendi zilyetliğinde işletmekte olduğundan, belirlenen yükümlülüklerle uygun davranması gerekmektedir. Wet lease halinde ise, hava aracının zilyetliği kiraya verene ait olduğundan³²⁵, hava aracının kullanımı bakımından kiracı hakkında özen yükümlülüğü hükümlerinin tatbik edilmesi, bu hükümler ile amaçlanan sonuçların elde edilmesi bakımından isabetli olmayacaktır.

3.7. HAVA ARACININ KABOTAJ HAKKI KAPSAMINDA KULLANILMASI

3.7.1. Genel Olarak Kabotaj Hakkı

Kabotaj, yolcuların ve eşyanın ücret karşılığında aynı devletin ülkesel alanı içerisinde, bir noktadan diğer bir noktaya taşınması anlamına gelmektedir³²⁶. Devletlerin kabotaj hakkı MSHS ile güvence altına alınmıştır. Nitekim m. 7 uyarınca, taraf devletlerin ülkeleri dahilindeki bir noktadan yine kendi ülkeleri dahilindeki diğer bir noktaya ücret veya kira bedeli karşılığında yolcu, yük veya posta taşıma iznini, diğer taraf devletlere ait hava araçlarına vermeme hakkına sahip olduğu düzenlenmiştir³²⁷. Ülkemiz de MSHS uyarınca teminat altına alınan kabotaj hakkı kapsamında, TSHK m. 31 hükmü ile kabotaj taşımacılığını münhasıran kendi hava araçlarına ait olacak şekilde düzenleme yoluna gitmiştir. Buna göre; Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde, iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçla yolcu, posta

³²⁴ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 381.

³²⁵ Detaylı bilgi için bkz. 3.9.2.1.1. Kural Olarak İade Yükümlülüğü

³²⁶ W.M. SHEEHAN, "Air Cabotage and the Chicago Convention." Harvard Law Review, vol. 63, no. 7, 1950, s. 1157 (Heinonline); SİRMEN, (Tabiiyet), s. 104; ÖZTÜRK, s. 425.

³²⁷ Doktrinde, taraf devletlerin ülkeleri içerisindeki bir noktadan ötekine yapılacak paralı uçuşları yalnızca kendi uyuşundaki sivil hava araçlarına ayırabilme hakkı olarak ifade edilmektedir. Bkz. M. Yasin ASLAN, Uluslararası Hava Hukuku, 1. Baskı, Ankara 2017, s. 22.

ve yük taşımalarının Türk hava araçları ile yapılacağı hüküm altına alınmıştır. Dolayısıyla yabancı hava araçları ile ülkemiz sınırları içerisinde kabotaj taşımacılığı yapılmasının önüne geçilmiştir³²⁸. Diğer bir ifade ile de kabotaj hakkı Türk gerçek veya tüzel kişilerine değil, Türk hava araçlarına tanınmıştır³²⁹.

İlaveten, AIP GEN 1.2 Hava Araçlarının Giriş, Transit Geçiş ve Kalkışı³³⁰ (“AIP GEN 1.2”) m. 1.7. uyarınca da hava araçlarının bir kira sözleşmesine konu olmasına ilişkin olarak kabotaj düzenlenmesinde bulunulmuştur. Buna göre, özel kullanıma tahsisli yabancı tescilli hava araçlarının ülkemiz dahilindeki havalimanları arasında yapacakları uçuşlarda, hava aracının herhangi bir üçüncü kişiye kiralanamayacağı düzenlenmiştir. Böylelikle kabotaj hakkının ihlaline yol açacak kullanımların önüne geçilmesi amaçlanmıştır.

Kabotaj hakkı, dry lease, kısa süreli wet lease ve wet lease sözleşmeleriyle yabancı işletmelerden kiralanacak hava araçları bakımından da büyük önem arz etmektedir. Nitekim kira konusu hava araçlarının iç hat uçuşlarında kullanılamaması halinde, bu hava araçlarıyla daha dar kapsamda bir operasyon yürütülmesi söz konusu olacaktır. Bu durum da şüphesiz ki, hava aracı ihtiyacını gidermek isteyen işletmeleri kısa vadede olmasa dahi, orta ve uzun vadede finansal kiralama veya mülkiyetin iktisabı seçeneklerine yöneltecektir.

3.7.2. Dry Lease Halinde Kabotaj Hakkı

Dry lease ile yabancı işletmelerden kiralanacak hava araçları bakımından, SHGM ile yabancı işletmenin tabi olduğu sivil havacılık otoritesi arasında 83 bis yetki devri anlaşması imzalanmaktadır. Bu anlaşma uyarınca, hava aracına dair tescil devleti bakımından belirlenen sorumlulukların tamamı veya bir kısmı kira

³²⁸ **İslam Safa KAYA**, “Chicago Sözleşmelerinin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2016, Cilt 7, Sayı 2, s. 191. (Dergipark)

³²⁹ **ÖZTÜRK**, s. 426; **KANER**, s. 20; Yabancı sermayeli Türk şirketlerinin TSHK m. 49 uyarınca öngörülen şartları karşılamaları halinde hava kabotajından yararlanabileceği yönündeki inceleme için bkz. **SÜZEL**, s. 57 ve dn. 94.

³³⁰ **SORGUCU**, s. 106: “Türkiye’de icra edilecek uçuş faaliyetlerine temel teşkil eden kalıcı nitelikteki havacılık bilgileri ile uzun süreli değişikliklerin uluslararası alanda karşılıklı değişiminin amaçlandığı ana havacılık dokümanı AIP TURKEY (Aeronautical Information Publications)’dir. İki cilt halinde İngilizce ve Türkçe olarak hazırlanan bu doküman Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğüne yayınlanmakta ve devamlı güncel olarak tutulmaktadır.”

konusu hava aracını işleten devlete devredildiği için, hava aracı sicilden terkin edilmemekte ve yabancı sivil havacılık otoritesi nezdindeki tescili korunmaktadır. Dolayısıyla, yabancı işletmelerden yapılacak dry lease kiralamalarında; hava aracına ait teknik, operasyonel, idari ve ticari sorumluluklar yerli işletmeye ait olsa dahi, hava aracı başka bir yabancı sivil havacılık otoritesi nezdindeki tescilini koruduğundan, hava aracının Türk sivil hava aracı olarak değerlendirilmesi mümkün olmayacaktır³³¹. Hal böyleyken, neredeyse tüm sorumluluğu yerli işletmeye ait olan bir hava aracı ile iç hatlarda kabotaj taşımacılığı yapılamayacaktır.

Yukarıdaki açıklamalarımıza uygun olarak, SHT-KİRALAMA EK-8 m. 10 uyarınca, yabancı bir işletmeden dry lease olarak kiralanana hava aracı ile Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde iki nokta arasında ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımacılığı yapılamayacağı açıkça düzenlenmiştir³³².

3.7.3. Wet Lease Halinde Kabotaj Hakkı

Wet lease konusu hava araçları ile yapılacak yolcu, yük veya posta taşımalarında; hava aracının kiraya verenin işletme ruhsatı kapsamında işletiliyor olması, kabotaj bakımından önem arz etmektedir. Nitekim kiraya verenin yerli işletme olduğu sözleşmelerde, kiracının Türk tescilinde olan hava araçları ile kabotaj taşımacılığı yapabilmesi mümkündür. Ancak yabancı işletmelerden yapılacak kiralamalar bakımından aynı durum söz konusu değildir. Keza, bu halde hava aracı yabancı kiraya verenin işletme ruhsatı kapsamında işletildiğinden; bu hava araçlarının Türk sivil hava aracı olarak değerlendirilmesi mümkün değildir³³³. Buna uygun olarak, yerli işletmelerin yabancı işletmelerden yapacakları wet lease operasyonlarını düzenleyen SHT-KİRALAMA EK-6 m. 3 uyarınca, kira konusu hava aracı ile Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde iki nokta arasında ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımacılığı yapılamayacağı düzenlenmiştir³³⁴.

³³¹ Detaylı bilgi için bkz. 1.2.2.1. Türk Sivil Hava Araçları

³³² Yabancı işletmelerden dry lease yolu ile kiralanana hava araçlarıyla kabotaj taşımacılığı yapılamayacağına ilişkin olarak, SHT-KİRALAMA uyarınca düzenleme yapılmasına dahi gerek olmadığı yönündeki görüş için bkz. **SİRMEN/ERSON ASAR**, s. 313.

³³³ Detaylı bilgi için bkz. 1.2.2.1. Türk Sivil Hava Araçları

Ne var ki, Talimat uyarınca yabancı işletmelerden yapılacak kısa süreli wet lease kiralamaları bakımından, kabotaj taşımacılığına dair düzenlemede bulunulmamıştır. Ancak bu durum kısa süreli wet lease sözleşmesi konusu olan yabancı hava araçlarıyla kabotaj taşımacılığı yapılabileceği şeklinde değerlendirilmemelidir. Nitekim kabotaja ilişkin temel düzenleme TSHK uyarınca öngörülmüş olmakla, Talimat kapsamında bu durumun kısa süreli wet lease bakımından düzenlenmemiş olması, kanuni düzenlemenin ihlaline sebebiyet verecek şekilde yorumlanmamalıdır. Kaldı ki, kısa süreli wet lease sözleşmeleri de nitelik olarak wet lease olarak değerlendirildiğinden³³⁵, yukarıda wet lease'in niteliği bakımından da açıklandığı üzere, yabancı işletmelerden bu yöntem ile kiralanen hava araçları ile kabotaj taşımacılığı yapılabilmesi mümkün değildir.

3.8. ALT KİRA VE SÖZLEŞMENİN DEVRİ

3.8.1. Alt Kira

Kira sözleşmeleri genellikle kira konusunun kiracı tarafından kullanılması amacıyla akdedilse de bazı hallerde kira konusuna olan ihtiyacın geçici ya da sürekli olarak ortadan kalkması söz konusu olabilir. Böyle durumlarda kira konusunun kiracı tarafından bir alt kira sözleşmesine konu edilebilmesi mümkündür³³⁶. Ancak bu halde kira konusu asıl kiraya verenin öngördüğü kiracı dışında bir kimse kullanmış olacağından, kiracının böyle bir yetkiye sahip olup olmadığının belirlenmesi gerekmektedir³³⁷. Kural olarak taşınır niteliğindeki hava araçlarının alt kira konusu edilebilmesi mümkündür. Ancak asıl kiraya veren ile asıl kiracı arasındaki sözleşme uyarınca alt kiranın yasaklanmamış olması gerekmektedir³³⁸. Nitekim alt kira sözleşmesi, asıl kiracı ile alt kiracı arasında

³³⁴ Yabancı işletmelerden wet lease yolu ile kiralanen hava araçlarının kabotaj taşımacılığında kullanılamamasının genel bir uygulama olduğu yönündeki açıklamalar için bkz. **FITZGERALD**, s. 89.

³³⁵ Detaylı bilgi için bkz. 2.4.3.1. Kısa Süreli Wet Lease'in Genel Nitelik ve Özellikleri

³³⁶ **RUHİ**, s. 569.

³³⁷ **İNCEOĞLU**, (Kira Hukuku-I), s. 492; **ZEVKLİLER/GÖKYAYLA**, s. 311.

³³⁸ Alt kira sözleşmesi yapılmasının mümkün hallerde dahi, tarafların bunu sözleşme ile yasaklamalarına engel bir durum olmadığı yönündeki görüş için bkz. **İNCEOĞLU**, (Kira Hukuku-I), s. 505; **AYDEMİR**, s. 53; **YAVUZ/ACAR/ÖZEN**, s. 282; **GÜMÜŞ**, s. 214; **ZEVKLİLER/GÖKYAYLA**, s. 311.

yapılsa da asıl kiraya veren ve asıl kiracı arasındaki kira sözleşmesi sona ermemektedir. Zaman çarteri bakımından ise durum farklıdır. Zira, sözleşmede aksi öngörülmediği müddetçe, çarter konusunun tahsis olunan tarafından başkasına tahsisine dair zaman çarteri sözleşmesi yapılabilmesi kural olarak mümkün değildir³³⁹. Bu doğrultuda çalışma konumuz bakımından dry lease ve wet lease sözleşmelerinin alt kira sözleşmesi kapsamında yapılmasının mümkün olup olmadığı inceleme alanı bulacaktır.

İlk olarak, finansal kiralama ile temin edilen hava araçlarının dry lease ve wet lease sözleşmesi uyarınca bir alt kiralama işlemine konu edilmesi bakımından, sözleşmede buna imkân tanıyan bir hükmün yer alması veya malikin yazılı onayının bulunması gerektiği belirtilmişti³⁴⁰. Ancak SHT-KİRALAMA uyarınca öngörülen tek alt kira hali bu olmadığı gibi, uygulamada meydana gelebilecek farklı nitelikteki alt kira sözleşmelerinin Talimat hükümleri kapsamında incelenmesi gerekmektedir.

Talimat uyarınca, dry lease veya wet lease olarak kiralanan hava araçlarının, alt kira niteliğindeki başka bir dry lease veya wet lease sözleşmesi uyarınca kiralanasının doğrudan ve dolaylı olarak yasaklandığı bazı haller söz konusudur. Bununla birlikte, bir düzenlemede bulunulmamasına rağmen, dry lease ve wet lease'in niteliği gereği alt kira sözleşmesi yapılmasının mümkün olmadığı ve asıl kiraya veren ya da asıl kiraya veren ile birlikte sivil havacılık otoriteleri tarafından onay verilmesi gereken haller de söz konusudur. Bunun dışında kalan hallerde ise, alt kira sözleşmesinin yapılabilmesi mümkündür. Ancak burada önemle dikkat edilmesi gereken husus, alt kiralamanın mümkün olduğu hallerde de Talimat uyarınca kiralamanın niteliğine uygun olarak öngörülen şartların muhafaza edilmesi gerektiğidir.

³³⁹ KENDER/ÇETİNGİL/YAZICOĞLU, s. 152.

³⁴⁰ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.6.2. Malikin Onayı

3.8.1.1. Alt Kiranın Yapılamayacağı Haller

3.8.1.1.1. Talimat Uyarınca Yasaklanan Alt Kiralamalar

Talimat uyarınca alt kiralamanın yasak olduğu bazı haller doğrudan ve dolaylı olarak belirlenmiştir. Şöyle ki;

Yasaklamanın açıkça yapıldığı haller, wet lease kiralamalarına ilişkindir. İlk olarak EK-6 m. 1-e bendi uyarınca, yabancı işletmelerin üçüncü bir taraftan wet lease ile kiraladığı bir hava aracını, yerli işletmelere wet lease olarak kiralayamayacağı düzenlenmiştir. Yine aynı maddenin h bendi uyarınca, taraflarca imzalanacak kira sözleşmesinde, kiraya veren yabancı işletmenin söz konusu hava aracını üçüncü şahıslara alt kiralama yoluyla tahsis etmesine müsaade edilmeyeceğine yer verilmesi gerekmektedir.

Öte yandan, EK-7 uyarınca dry lease sözleşmelerinde dolaylı olarak bir alt kiralama yasağı öngörülmüştür. Nitekim m. 1 uyarınca; yerli işletmelerin, yabancı işletmelere yalnızca mülkiyetlerinde olan hava araçlarını kiralayabilecekleri öngörülmüştür. Bu kapsamda, kiraya veren yerli işletmelerin başka bir kira sözleşmesi dolayısıyla kendi bünyelerinde olan hava araçlarını, Talimat uyarınca başka yabancı işletmelere dry lease kapsamında kiralayabilmeleri mümkün değildir.

3.8.1.1.2. Nitelikleri Gereği Alt Kiralama Yapılamayacak Haller

Yasal mevzuat uyarınca yasaklanmamış olsa dahi, asıl kira sözleşmesi uyarınca kiracı olan işletmenin, yapacağı alt kira sözleşmesi ile kiraya veren olarak üstleneceği edimleri yerine getirebilmesi mümkün olamayabilmektedir. Bu halde alt kira sözleşmesinin yapılamamasının nedeni, yasal mevzuattan değil, sözleşmelerin niteliklerinden kaynaklanmaktadır.

Keza, wet lease konusu bir hava aracının, bir alt kira sözleşmesi uyarınca dry lease'e konu edilebilmesi, sözleşmelerin nitelikleri gereği mümkün değildir. Asıl kira sözleşmesinin kiracısı, hava aracını ancak kiraya veren tarafından sağlanan personel ile ticari kontrolünde bulundurabildiği ve hava aracının zilyetliğine sahip olmadığı için³⁴¹, hava aracını alt kira sözleşmesi uyarınca başka bir kiracıya teslim

³⁴¹ Detaylı bilgi için bkz. 3.9.2.1.1. Kural Olarak İade Yükümlülüğü

edemeyecektir. Kaldı ki böyle bir durumun söz konusu olması ihtimalinde dahi, alt kiracı hava aracını personelsiz bir şekilde kiralamış olacağından; asıl kira sözleşmesi dolayısıyla, hava aracının personelsiz olarak kiracıya tahsis edilmesi mümkün olmayacaktır.

3.8.1.2. Alt Kiranın Onaya Tabi Olduğu Haller

Talimat uyarınca yasaklanmamış olan bazı alt kira sözleşmelerinde, alt kiraya verenin üstlendiği edimleri ifa edebilmesi için, asıl kiraya veren tarafından alt kiraya onay verilmesi gerekmektedir. Ancak bazı alt kiralama operasyonlarında ise, asıl kiraya verenin vereceği onay tek başına yeterli olmamakta ve ilaveten ilgili sivil havacılık otoritelerinin de onayı gerekmektedir.

Wet lease konusu olan bir hava aracının, yine wet lease kapsamında başka bir işletmeye kiralanabilmesi için, asıl kira sözleşmesinin kiraya vereninin bu alt kiralamaya onay vermesi gerekmektedir. Nitekim asıl kira sözleşmesinin kiracısı konumunda olan işletme, hava aracı ve personeli kendisi temin etmemesi sebebiyle, sorumluluk alanında olmayan unsurları başka bir işletmeye de temin edemeyecektir. Ancak asıl kira sözleşmesinin kiraya vereninin onay vermesi halinde, yine kendisi tarafından temin edilmiş olan hava aracı ve personeller, alt kira sözleşmesinin kiracısına tahsis edilecektir. Talimat EK-6 m. 1 (e) ve (h) bentleri uyarınca, yabancı işletmelerden yapılacak wet lease operasyonları bakımından bu durumun yasaklanmasının sebebi de yasak öngörülmemesi halinde alt kiranın mümkün olmasından kaynaklanmaktadır. Ancak önemle belirtmek gerekir ki, yabancılık unsuru içeren wet lease sözleşmeleri bakımından, EK-5 m. 2/a ve EK-6 m. 1/n uyarınca, her halükarda SHGM'den onay alınması gerekmektedir.

Yerli işletmelerin yabancı işletmelere dry lease olarak kiraladıkları hava araçlarının, kiracı yabancı işletmeler tarafından başka bir işletmeye yine dry lease olarak alt kira konusu yapılabilmesi, 83 bis yetki devri anlaşmaları bakımından onaya tabiidir. Nitekim 83 bis yetki devri anlaşmaları, dry lease sözleşmeleri bakımından geçerlilik koşulu olarak öngörülmekle, imzalanabilmeleri için EK-7 m. 5 uyarınca alt kiracı işletme bünyesinde denetim yapılması gerekmektedir. Denetim sonucu işletmenin gerekli nitelikleri haiz olduğunun tespiti halinde, işletmenin tabi

olduğu sivil havacılık otoritesi ile SHGM arasında yeni bir 83 bis yetki devri anlaşması imzalanacaktır. Denetim yapılabilmesi ve anlaşma imzalanabilmesi için SHGM'den talepte bulunması gerekeceğinden, asıl kiraya verenin onayı olmaksızın bu alt kiralama operasyonun yapılabilmesi mümkün olmayacaktır. Yine bu kapsamda, SHGM ve alt kiracı işletmenin tabi olduğu sivil havacılık otoritesinin de bu anlaşmayı onaylayarak, 83 bis yetki devri anlaşmasını imzalamaları gerekmektedir.

Yabancı işletmelerin başka işletmelerden dry lease olarak kiralamış oldukları hava araçlarını, yerli işletmelere yine dry lease olarak kiralamaları mümkündür. Keza, EK-7 m. 1'den farklı olarak, EK-8 m. 1 uyarınca; hava aracının kiraya verenin filosunda olması yeterli bulunmuş, mülkiyetinde olması şartı aranmamıştır. Ancak yine de bu sözleşmeler bakımından hem asıl kiraya verenin hem de sivil havacılık otoritelerinin onayı gerekmektedir. Nitekim söz konusu alt kiralama için, 83 bis yetki devri anlaşmasının imzalanması gerekmele birlikte, bunun için de SHGM tarafından asıl kiraya verenin ana üssünde kira konusu hava aracına yönelik denetim yapılmalıdır. Denetimler sonucunda hava aracı yeterli bulunursa, asıl kiraya verenin tabi olduğu sivil havacılık otoritesi ile SHGM arasında 83 bis yetki devri anlaşması imzalanacaktır. Dolayısıyla yerli işletme ile yapılacak kira sözleşmesinin tarafı olmayan asıl kiraya veren işletmenin ve bu işletmenin tabi olduğu sivil havacılık otoritesinin 83 bis yetki devri anlaşmasının imzalanması için verecekleri onay olmaksızın, söz konusu dry lease operasyonunun yapılabilmesi mümkün değildir.

3.8.1.3. Alt Kiranın Mümkün Olduğu Haller

Dry lease ile kirallanmış olan bir hava aracı, wet lease kapsamında başka bir işletmeye alt kiraya verilebilir. Burada asıl kiraya verenin temin ettiği hava aracına ilaveten, asıl kiracı da uçuş ekibini temin edecek ve hava aracını alt kiraya veren sıfatıyla, alt kiracıya wet lease olarak kiraya verecektir. Ancak burada da dikkat edilmesi gereken husus, asıl kira sözleşmesinde alt kiralamanın yasaklanmamış olmasıdır.

3.8.2. Sözleşmenin Devri

SHT-KİRALAMA uyarınca kira sözleşmelerinin devrine ilişkin olarak herhangi bir düzenleme öngörülmemiştir. Dolayısıyla dry lease ve wet lease'e ilişkin olarak düzenlenen farklı nitelikteki hükümler elverdiği takdirde, sözleşmenin devri mümkün kabul edilebilecektir. Ancak genel hükümler uyarınca kira sözleşmesinin devri bakımından, asıl sözleşmenin yazılı olarak yapılması sebebiyle devralan taraflar arasında da yazılı bir devir anlaşması yapılması ve kiraya verenin devir işlemine yazılı onayının alınması gerekmektedir³⁴². Kiraya verenin onayı devir sözleşmesinden önce veya sonra verebilecektir³⁴³. Devir sözleşmesine katılma yoluyla da onay verilebilmesi mümkündür³⁴⁴. Ancak kiraya veren tarafından verilen onayın niteliği doktrinde tartışmalıdır³⁴⁵.

3.8.2.1. Dry Lease Halinde

Dry lease sözleşmelerinin geçerliliği için, SHGM ile yabancı işletmenin tabi olduğu sivil havacılık otoritesi arasında 83 bis yetki devri anlaşması imzalanması ve bunun için de taraflara ve kira konusu hava araçlarına ilişkin olarak yeterlilik denetimlerinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Ancak bu denetimler yalnızca kira sözleşmesinin imzalanması süreci ile sınırlı kalmamakta, 83 bis yetki devri anlaşmasında belirlenen sürelerle denetimlere devam edilmektedir. Kaldı ki, 83 bis yetki devri anlaşmaları en fazla 12 aylık süreler için yapılmakla, bu anlaşmanın süresinin uzatılması sivil havacılık otoritelerinin inisiyatifindedir. Dolayısıyla 83 bis yetki devri anlaşmaları, sözleşmenin tarafı olan işletmelerin niteliklerine ve Talimat uyarınca öngörülen şartların yerine getirilmesine bağlı olarak imzalanmakta ve geçerliliğini buna göre sürdürmektedir. Kira sözleşmesinin bir başka işletmeye devri halinde ise, yukarıda belirtilen denetimler devralan işletme bakımından gerçekleştirilmemiş olacağından; geçerlilik şartı olarak öngörülen 83

³⁴² İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 532-533; AYDEMİR, s. 60-61.

³⁴³ YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 286; İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 533.

³⁴⁴ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 532-533; AYDEMİR, s. 61.

³⁴⁵ Kiraya veren tarafından verilecek onayın yenilik doğurucu hakkın kullanılması niteliğinde olduğu yönündeki hakim görüş için bkz. YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 285; GÜMÜŞ, s. 228; ZEVLİLER/GÖKYAYLA, s. 318; Kiraya veren tarafından verilecek onayın devir sözleşmesinin tamamlayıcı unsuru niteliğinde olduğu yönündeki azınlık görüş için bkz. İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-I), s. 534.

bis yetki devri anlaşması devralan işletmeyi kapsamayacaktır. Hal böyleyken, dry lease sözleşmelerinin üçüncü bir işletmeye devredilmesi mümkün değildir. Dolayısıyla, dry lease sözleşmesinin devrinin söz konusu olması halinde; tarafların yeni bir sözleşme imzalamaları ve buna uygun olarak da SHGM ile ilgili sivil havacılık otoritesinin gerekli denetimleri gerçekleştirerek, tarafları kapsayan yeni bir 83 bis yetki devri anlaşmasını imzalamaları gerekmektedir.

3.8.2.2. Wet Lease Halinde

Yerli işletmelerin kendi aralarında yapacakları wet lease sözleşmelerinde, operasyon öncesi SHGM'ye sunulacak taraflara ait sigorta sertifikalarının, her iki işletmeyi ve kira sözleşmesini de kapsayacak şekilde olması gerekmektedir. Dolayısıyla sözleşmenin devredilmesi halinde, devralan tarafın buna uygun bir sigorta sertifikası temin etmesi gerektiği gibi; diğer tarafın sigorta sertifikasında da devralan tarafa yer verilecek şekilde değişiklik yapılması gerekmektedir. Bu halde de sözleşmenin devri için diğer tarafın onayı gerektiği anlaşılmaktadır. Ancak bu onayın verilmemiş olması, sözleşmenin geçerliliğine bir etki etmeyecektir. Nitekim EK-4 m. 2/a uyarınca bu sözleşmelerin SHGM'den onay alınmaksızın yürürlüğe gireceği düzenlenmiştir. Ancak böyle bir devrin söz konusu olması halinde, bu durumun EK-9'da yer alan tabloda gösterilerek, sonrasında SHGM'ye bildirilmesi gerekmektedir.

Yabancı işletmelere yapılacak ve yabancı işletmelerden yapılacak wet lease operasyonları bakımından ise özellik arz eden bir durum söz konusudur. Nitekim EK-5 m. 2/a ve EK-6 m. 1/n uyarınca bu sözleşmelerin yürürlüğe girmesi için SHGM'den onay alınması gerekmektedir³⁴⁶. Zira, bu sözleşmelerin akdedilmesi bakımından yerli ve yabancı işletme niteliğinin haiz olunması, SAFA bulgu ortalaması ve diğer belge veya şartların sağlanması, sigorta gerekliliklerinin karşılanması, hava aracının belirli bir süre için işletilmesine dair yükümlülüğün yerine getirilmiş olması, filoda bulunan kiralık hava araçlarına dair sınırlamaya uyulması gibi hususlar söz konusu olduğundan³⁴⁷; sözleşmenin devri halinde,

³⁴⁶ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.5.3. Wet Lease Bakımından

devralan tarafın öngörülen şart ve nitelikleri karşılayamaması söz konusu olabilir. Dolayısıyla yabancılık unsuru içeren wet lease sözleşmelerinin devri halinde, Talimat EK-5 ve EK-6 uyarınca öngörülen şartların yerine getirilmesi ve bu doğrultuda SHGM'den onay alınması gerekmektedir.

3.9. SÖZLEŞMENİN SONA ERMESİ

3.9.1. Sözleşmenin Sona Erme Sebepleri

Dry lease ve wet lease sözleşmeleri bakımından, nitelikleri doğrultusunda, genel hükümler uyarınca öngörülen sona erme sebepleri uygulama alanı bulabilir. Bu kapsamda dry lease halinde, adi kiralara ilişkin olarak düzenlenen sona erme sebepleri, bu sözleşmelerin yalnızca belirli süreli olarak yapılabileceği hususu dikkate alınarak uygulanabilir³⁴⁸. Böylelikle olağan sona erme sebebi olarak, sözleşmenin sürenin dolması ve olağanüstü sona erme sebepleri olarak ise; önemli sebeple fesih, kiracının iflası ve ölümü ile sözleşmenin sona ereceği kabul edilebilir. Ancak dry lease sözleşmesinin niteliği nazara alındığında, sözleşmenin süresinin dolması, önemli sebeple fesih ve kiracının iflası hallerinin uygulanabileceği kabul edilse dahi; SHT-KİRALAMA kapsamında gerçek kişilerin dry lease sözleşmesinin tarafı olamaması nedeniyle, kiracının ölümü haline ilişkin sona erme halinin uygulanması mümkün olmayacaktır. Ne var ki, kiracının tüzel kişiliğinin sona ermesi halinde sözleşmenin de sona ereceği kabul edilmekle birlikte, sona ermenin hangi kapsamda meydana geleceği doktrinde tartışmalıdır³⁴⁹.

Yukarıda belirtilen haller dışında, borca aykırılıktan kaynaklanan sebepler ile de sözleşmenin sona ermesi mümkündür. Nitekim kiracının kira bedelini ödemedi

³⁴⁷ Detaylı bilgi için bkz. 3.2. SÖZLEŞMENİN GEÇERLİLİK ŞARTLARI ve 3.3. SİVİL HAVACILIK MEVZUATI UYARINCA SÖZLEŞMEDE DÜZENLENMESİ GEREKEN HUSUSLAR

³⁴⁸ Dry lease ve wet lease sözleşmelerinin yalnızca belirli süreli sözleşme olarak yapılabileceği yönünde detaylı bilgi için bkz. 3.1.5. Kira Süresi

³⁴⁹ Tüzel kişiliğin sona ermesi halinde, kira sözleşmesinin kiracının ölümü sebebi yerine haklı sebeple feshedilebileceği yönündeki hakim görüş için bkz. **TANDOĞAN**, s. 237-238; **YAVUZ/ACAR/ÖZEN**, s. 318; **ZEVKLİLER/GÖKYAYLA**, s. 333. Tarafımızca da iştirak edilen, tüzel kişiliğin sona ermesi ile sözleşmenin de kendiliğinden sona ereceği yönündeki azınlık görüş için bkz. **M. Murat İNCEOĞLU**, Kira Hukuku, Cilt 2, (Kira Hukuku-II), 1. Baskı, İstanbul 2014, s. 282.

temerrüde düşmesi, sözleşmeye uygun ve özenle kullanma borcuna aykırı davranması; kiraya verenin de teslim borcunda temerrüde düşmesi, ayıba ve zapta karşı tekeffül borçlarına aykırılığın söz konusu olması halinde sözleşme sona erebilecektir³⁵⁰.

Zaman çarteri bakımından da benzer sona erme halleri söz konusudur. Sözleşmenin süresinin sona ermesi ve sürenin sona ermediği hallerde ise, sözleşmenin karşılıklı olarak sona erdirilmesi, geminin zayi olması ve TTK uyarınca öngörülen fesih halleri ile zaman çarteri sözleşmesi sona erecektir³⁵¹. Nitekim bu sözleşmeler uyarınca da borca aykırılık halleri sonucu sözleşmenin sona ermesi söz konusu olabilmektedir³⁵².

Ancak Talimat m. 7 hükmü ile doğrudan bu sözleşmeler bakımından sona erme halleri öngörmüş olmakla; çalışmamız kapsamında burada belirlenen sona erme hallerinin, SHGM mevzuat ve uygulaması kapsamında özel olarak incelenmesi faydalı olacaktır.

3.9.1.1. Sürenin Dolması

Talimat m. 7/1-a bendi uyarınca, sözleşme süresinin dolması ve sözleşmenin yenilenmemesi hali, sona erme halleri arasında sayılmıştır. Ancak çalışmamız kapsamında incelendiği üzere, tarafların sözleşmenin süresini belirlemek bakımından her zaman mutlak bir serbestisi söz konusu değildir³⁵³. Nitekim SHGM'nin bazı hallerde sözleşmenin geçerlilik süresini belirlemek bakımından takdir yetkisi bulunmakta olup bu halde sözleşme taraflar arasında kararlaştırıldan daha kısa bir süre için geçerli olabilmektedir. Bu durum wet lease sözleşmelerinde, doğrudan sözleşmeye süresi ile birlikte onay verilmesi suretiyle; dry lease halinde ise, geçerlilik süresi en fazla 12 ay olabilen 83 bis yetki devri anlaşmalarının akdedilmesi ile gerçekleşmektedir. Hal böyleyken, sözleşmenin sona ermesi halleri arasında düzenlenen bu hal, sözleşme uyarınca öngörülen

³⁵⁰ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-II), s. 302-308; YAVUZ/ACAR/ÖZEN, s. 312; AYDEMİR, s. 151; GÜMÜŞ, s. 267 vd.

³⁵¹ ÜLGENER, (Zaman Çarteri), s. 341-357; ÇAĞA/KENDER, s. 254.

³⁵² ÜLGENER, (Zaman Çarteri), s. 323-324.

³⁵³ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.5. Kira Süresi

sürenin sona ermesi ile birlikte SHGM'nin onay verdiği geçerlilik süresinin sona ermesi şeklinde anlaşılmalıdır.

3.9.1.2. Fesih Bildirimi ve Sözleşmenin Karşılıklı Olarak Sona Erdirilmesi

Sözleşmenin fesih ve karşılıklı olarak sona erdirilmesi hali, Talimat m. 7/1-b bendi uyarınca düzenlenmiştir. Ancak söz konusu hükümde hukuk terminolojisi açısından doğru kavramlar kullanılamamıştır.

İlk olarak, Talimat'ta sözleşmenin karşılıklı sona erdirilmesi hali, karşılıklı fesih olarak ifade edilmiştir. Ancak fesih karşı tarafa ulaşmakla hüküm ve sonuçlarını doğuran, tek taraflı bozucu yenilik doğuran bir hak olup karşılıklı olarak kullanılabilmesi mümkün değildir³⁵⁴. Bu anlamda ilgili hükümden anlaşılması gereken husus, sözleşmenin karşılıklı sona erdirilmesi olmalıdır³⁵⁵. Nitekim uygulamada da sözleşmelerin karşılıklı olarak sona erdirilmesi bakımından taraflarca ikale sözleşmeleri imzalanmaktadır³⁵⁶.

³⁵⁴ GÜMÜŞ, s. 232: “Bozucu yenilik doğuran hak olan fesih hakkı bir yenilik doğurucu işlem ile kullanılıncaya (yani fesih iradesi muhatabına ulaşıncaya) kira sözleşmesi derhal, ileriye etkili olarak kendiliğinden sona erer.”; ACAR, s. 548: “Buradaki feshin bozucu yenilik doğurucu hakkın kullanımı ve buna bağlı olarak tek taraflı kullanılabilen, yöneltmesi ve ulaşması gerekli cinsten irade açıklaması olduğunu ifade etmeliyiz. Haliyle fesih bildirimini sona erdirecektir, bunun için muhatabın kabulüne bağlı değildir.”; TANDOĞAN, s. 200: “Fesih bildirme karşı taraf ulaşması gerekli, yenilik doğurucu, tek taraflı irade beyanlarındandır. Karşı tarafın bu beyanı kabul etmesi, itirazda bulunması, kanunî şartlara uygun olarak yapılmış beyanın hükmüne husule getirmesine engel olmaz.”

³⁵⁵ Talimat uyarınca yanlış terminoloji kullanıldığı ve aslında belirlenmek istenilen usulün ikale sözleşmesi olduğu yönündeki görüşümüzü destekleyici şekilde, iki kavramın farklarının izahı için bkz. **Hasan Ali ÖZYÖRÜK**, İkale Sözleşmesi, 1. Baskı, Ankara 2017, s. 50: “İkale ile feshin ayrıştığı noktaları incelediğimizde iki kavramın hukuksal niteliğinin farklı olduğunu görmekteyiz. Fesih tek taraflı bir irade beyanı ile yapılmakta ve bozucu yenilik doğuran bir hakkın kullanılması ile sözleşmeyi ileri etkili olarak sona erdirmektedir. Öte yandan ikalede ise sözleşmenin sona erdirilmesi için tarafların tümünün katılımı ile yapılacak yeni bir sözleşmeye ihtiyaç bulunmaktadır. İkale bir sözleşmedir. TBK'da yer alan şartlara tabidir. Geçerliliği, hüküm ve sonuçları TBK hükümleri ışığında belirlenecektir. Fesihteki gibi bozucu yenilik doğuran bir hakkın kullanılması söz konusu değildir. Karşılıklı iradelerin uyumunu ile doğar. Fesihte tek tarafın iradesini karşı tarafa ulaştırması yeterlidir. Karşı tarafın kabulü dahi gerekmemektedir, feshin sözleşme niteliği bulunmamaktadır.”

³⁵⁶ İkale sözleşmesi ile taraflar daha önce yapmış oldukları bir sözleşmeyi (veya başka bir borç ilişkisini) ortadan kaldırarak, bu sözleşmeden (borç ilişkisinden) doğan alacak ve borçlardan karşılıklı olarak vazgeçmektedir. Bkz. **Abdurrahman SAVAŞ**, “Türk Borçlar Hukukunda İkale Sözleşmesi”, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, Nisan 2016, Yıl 7, Sayı 26, s. 112 (<http://kutuphane.dogus.edu.tr/mvt/pdf.php>); **ÖZYÖRÜK**, s. 21; **KAVAK**, s. 124-125; **HATEMİ/GÖKYAYLA**, s. 63.

İkinci olarak ise, ilgili hüküm uyarınca sözleşmenin tek taraflı feshi, anlaşma hükümleri gereğince fesih olarak düzenlenmiştir. Ancak yapılan feshin anlaşmaya uygun olması bir zorunluluk teşkil etmemektedir. Dolayısıyla feshin de daha geniş kapsamlı olarak, sözleşmeye uygun olmasından bağımsız bir şekilde, her türlü fesih olarak anlaşılması gerekmektedir.

3.9.1.3. Kiralama Onayı ya da Uçuş İzininin İptal Edilmesi

Yukarıda öngörülen sona erme hallerinin aksine, Talimat m. 7/1-c bendi uyarınca öngörülen sona erme halleri, doğrudan dry lease ve wet lease'e özgü olarak belirlenmiştir. Şöyle ki; yürürlükte bulunan mevzuat kapsamında SHGM veya yabancı sivil havacılık otoritesi tarafından kiralama onayının ya da uçuş izninin iptal edilmesi halinde, sözleşme de kendiliğinden sona erecektir.

Çalışmamız kapsamında hangi hallerde kira sözleşmesine onay verileceği ifade edilmişti³⁵⁷. Buna göre, dry lease bakımından sözleşmenin geçerliliği için, tarafların SHGM'den ön onay alması ve buna uygun olarak 83 bis yetki devri anlaşması imzalanması gerekmektedir. Kısa süreli wet lease sözleşmeleri ile yerli işletmelerin birbirleri arasında yapacakları wet lease sözleşmelerinde, SHGM'den onay alma şartı öngörülmemiştir. Ancak yabancı işletmelere ve yabancı işletmelerden yapılacak wet lease operasyonlarında onay şartı aranmaktadır. Dolayısıyla onay şartı öngörülen kira sözleşmeleri bakımından verilen onayın iptal edilmesiyle, sözleşme geçersiz hale gelecektir.

İşletmelere verilecek uçuş izinlerinin usul ve esasları, Talimat m. 4/1-a bendinde havacılık enformasyon (bilgileri) yayını olarak tanımlanan AIP GEN 1.2 uyarınca düzenlenmektedir. Konumuzla ilgili olarak ise, m. 1.11. uyarınca tarifeli ve tarifersiz hava taşımacılığını düzenleyen kuralların ihlal edilmesi halinde, uçuş izinlerinin iptaline veya mevzuatta öngörülen diğer yaptırımlara yol açacağı düzenlenmiştir. Öte yandan, Sivil Hava - Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği (SHY – 13) ³⁵⁸ m. 30/1-b bendi uyarınca, bir hava aracı kazası sonrasında

³⁵⁷ Konuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. 3.2.5. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Onayı

³⁵⁸ RG, 10.11.1985, S. 18924.

düzenlenen rapor uyarınca bir işletmenin kusurlu olduğu tespit edilir ise, Bakanlık'ın doğrudan söz konusu işletmenin uçuş izinlerini geçici veya devamlı olarak iptal edebileceği düzenlenmiştir. Dolayısıyla belirtilen hükümler doğrultusunda, kira sözleşmesi tarafı işletmelerin uçuş izinleri iptal edilirse, sözleşme de kendiliğinden geçersiz hale gelecektir.

Sivil havacılık mevzuatımız uyarınca, uçuş izninin iptali hali yalnızca işletmeler bakımından söz konusu olmamaktadır. Nitekim kira konusu hava araçlarının uçuş izinleri de iptal edilebilmektedir. TSHK m. 132 ve m. 138 uyarınca hava aracı bakımından belirlenen kapsamlarda malî mesuliyet sigortaları yapılmaması halinde, hava aracının uçuştan men edilmesi söz konusu olacaktır. Buna ilaveten, Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği (SHY-M)³⁵⁹ (“SHY-M”) hava araçlarına ilişkin olarak işletmelerin sahip olduğu yükümlülükleri düzenlemekle birlikte, bunların ihlali halinde uçuş izinlerinin iptalinin söz konusu olacağını da hüküm altına almaktadır. Nitekim m. 42/2 uyarınca, uçuşa elverişlilik sertifikasının geçersiz olması³⁶⁰ veya maddede düzenlenen diğer hallerin gerçekleşmesi halinde hava aracının uçuş yapmasına izin verilmeyeceği düzenlenmiştir³⁶¹. Dolayısıyla uçuş izninin iptali hali iki farklı kapsamda öngörülmüş olmakla, bu iki kapsam arasındaki fark, uçuş izninin işletmeye veya hava aracına ilişkin olarak uygulanması noktasında meydana gelmektedir. Bu kapsamda AIG GEN 1.2 uyarınca, kira sözleşmesi tarafı olan

³⁵⁹ RG, 20.12.2012, S. 28503.

³⁶⁰ Uçuşa elverişlilik sertifikasının geçersiz olduğu haller de SHY-M m. 42/1 uyarınca düzenlenmiştir: “1) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası aşağıdaki durumlardan en az birisinin gerçekleşmesi halinde geçersizdir: a) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi, b) Uçuşa elverişlilik sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi, c) Söz konusu hava aracının Türkiye Cumhuriyeti hava aracı sicilinde tescilli olmaması, ç) Söz konusu uçuşa elverişlilik sertifikasının bağlı olduğu tip sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi.”

³⁶¹ Maddede düzenlenen diğer haller; hava aracının veya söz konusu hava aracına takılı herhangi bir komponentin sürekli uçuşa elverişliliğinin bu Yönetmeliğin gerekliliklerini karşılamaması, hava aracının, EASA veya denkliği olan havacılık otoritesi tarafından onaylanmış tip dizaynı ile uygun olmaması, hava aracının gerekli onaylı önlemler alınmadan, onaylı uçuş el kitabının veya uçuşa elverişlilik sertifikasının sınırlamalarının ötesinde işletiliyor olması, hava aracının uçuşa elverişliliğine etki eden bir olaya veya kazaya karışmasının akabinde hava aracının uçuşa elverişliliğini sağlamaması halinde, bir modifikasyonun veya tamirin SHY-21/EASA Part-21 kapsamında onaylanmadan uygulanması durumlarıdır.

işletmenin uçuş izinleri iptal edilmekte iken³⁶²; TSHK ve SHY-M uyarınca ise, kira konusu hava aracının uçuş izni iptal edilmektedir³⁶³.

3.9.1.4. Uçuşların Durdurulması, İşletme Ruhsatının Askıya Alınması veya İptal Edilmesi

SHT-KİRALAMA m. 7 uyarınca öngörülen bir diğer kategorideki sona erme hali ise; uçuşların durdurulması, işletme ruhsatının askıya alınması veya iptal edilmesidir. Belirtilen tüm bu haller TSHK m. 27 ve m. 30 uyarınca düzenlenmiş olmakla, söz konusu idari yaptırımların uygulanması kural olarak SHGM tarafından gerçekleştirilecektir. Nitekim SHY-6A m. 44 uyarınca SHGM ve SHGM'nin yetkilendirdiği denetim kuruluşlarının işletmeler üzerindeki denetim fonksiyonu düzenlenmekle; SHGM'nin uçuşları durdurmaya, işletme ruhsatını askıya almaya ve iptal etmeye yetkili olduğu hüküm altına alınmıştır. Söz konusu idari yaptırımların uygulama usul ve esasları m. 47 uyarınca öngörülmüştür. Bu denetimlerin uygulanması bakımından daha detaylı düzenlemeler ise, Havacılık İşletmeleri Denetimlerine İlişkin Uygulama Esasları Talimatı (SHT-DENETİM) uyarınca düzenlenmiş olup SHT-6AF ile birlikte, uçuşların durdurulması yaptırımı da öngörülmüştür. Keza, Yerli ve Yabancı Hava Aracına Yapılan Emniyet Değerlendirmeleri Yönetmeliği (SHY-RAMP)³⁶⁴ ("SHY-RAMP") m. 11 ve m. 12 ile SHY-M m. 5/1 ve m. 45/4 hükmü uyarınca da işletmenin uçuşlarının durdurulması yaptırımına ilişkin, uçuşa elverişliliğin ihlali kapsamındaki haller öngörülmüştür. Sonuç olarak, işletme ruhsatının askıya alınması ve iptal edilmesi hali bakımından, SHGM tarafından TSHK ve SHY-6A hükümleri uygulanacaktır.

³⁶² Yabancı bir işletmenin uçuş izninin iptal edilmesi bakımından, Germania Havayolları'nın uçuş izinlerinin SHGM tarafından bir haftalık süre için iptal edilmesi hali örnek gösterilebilir. Bkz. <http://web.shgm.gov.tr/haberler/1298-germania-havayollarinin-ucus-izinleri-bir-hafta-iptal-edildi> (Erişim tarihi: 24.11.2019); Yerli bir işletmenin uçuş izninin iptal edilmesi bakımından, Atlasjet Havayollarının Irak'a olan uçuş izninin 2015 yılında Irak Sivil Havacılık Otoritesi tarafından belirsiz bir süreliğine iptal edilmesi hali örnek gösterilebilir. Bkz. <https://www.dunya.com/dunya/irak-ucuslari-iptal-edildi-haberi-267486> (Erişim tarihi: 24.11.2019).

³⁶³ Bir hava aracının uçuş izninin iptal edilmesi bakımından, 2018 ve 2019 yıllarında beş ay içinde meydana gelen iki farklı kaza sonrasında, SHGM tarafından yapılan değerlendirme sonucunda, Boeing 737 MAX tipi hava araçlarının uçuş izinlerinin iptal edilmesi hali örnek gösterilebilir. Bkz. <http://www.kokpit.aero/737-max-yere-indi> (Erişim tarihi: 24.11.2019)

³⁶⁴ RG, 23.12.2015, S. 29571.

Bu kuralın istisnası ise, SHY – 13 m. 30/1-b bendi uyarınca öngörülmüştür. Hükme göre, bir hava aracı kazası sonrasında düzenlenen rapor uyarınca bir işletmenin kusurlu olduğu tespit edilir ise, Bakanlık doğrudan söz konusu işletmenin işletme izinlerini geçici veya devamlı olarak iptal edebilecektir.

Son olarak belirtmek gerekir ki, SHY-6A uyarınca öngörülen denetimler, bu işletmelerin imzaladıkları hava aracı kira sözleşmelerini de kapsamaktadır. Nitekim SHGM'nin denetim için yetkilendirdiği kuruluşlara ilişkin olarak yürürlüğe konulan Sivil Havacılık İşletmeleri Yetkili Denetim, Teknik Gözetim ve Müşavirlik Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-YDTGMK) ³⁶⁵ (“SHY-YDTGMK”) m. 6/8 ve SHT-DENETİM m. 8/2 uyarınca, kira sözleşmelerinin de denetim kapsamında olduğu belirlenmiştir. Söz konusu hava aracı kira sözleşmelerinin, başta SHT-KİRALAMA olmak üzere yasal mevzuata uygun olmadığı tespit edilmesinde, SHGM tarafından ilgili yaptırımlar uygulanacaktır. Hal böyleyken, denetim sonucu uygun bulunmayan kira sözleşmeleri nedeniyle uçuşların durdurulması, işletme ruhsatının askıya alınması veya iptal edilmesi işlemlerinin tesis edilebilmesi mümkün olmakla; bu işlemlerden birinin tesis edilmesi halinde de yürürlükte olan kira sözleşmelerinin sona ermesi söz konusu olacaktır. Dolayısıyla sonraki tarihli hava aracı kira sözleşmelerinin geçerliliğinin etkilenmemesi için, önceki tarihli sözleşmelerin de mevzuata uygun bir şekilde yapılması ve uygulanması büyük önem arz etmektedir.

3.9.1.5. Yabancı İşletmenin Kara Listeye Alınması

Kira sözleşmesinin sona ermesi bakımından SHT-KİRALAMA uyarınca öngörülen son hal, yabancı işletmelerin kara listeye alındığı hallerdir. Nitekim m. 7/1 (d) ve (e) bentleri uyarınca; wet lease sözleşmelerinde kiraya veren, dry lease sözleşmelerinde ise kiracı sıfatını haiz olan yabancı işletmelerin, SAFA programı kapsamında kara listeye alınmaları halinde, bu kira sözleşmelerinin de sona ereceği düzenlenmiştir. Belirtilen kiralama operasyonlarında teknik sorumluluk yabancı işletmelere ait olduğundan, bu işletmelerin kara listeye alınmaları, uçuş

³⁶⁵ RG, 05.04.2012, S. 28225.

operasyonunun güvenliği bakımından meydana gelebilecek riskleri ifade etmesi bakımından önemlidir.

Ülkemizde SAFA değerlendirmeleri, SHY-RAMP kapsamında SHGM tarafından gerçekleştirilmekte ve tespit edilen uygunsuzluklar bakımından gerekli işlemler tesis edilmektedir. Ancak SHGM'nin bir işletmeyi doğrudan SAFA programının kara listesine alma yetkisi bulunmamaktadır. Nitekim bu denetimleri yürütmek bakımından yetkilendirilen kuruluş EASA olmakla³⁶⁶, söz konusu kara liste de Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanmakta ve belirli tarihler ile güncellenmektedir³⁶⁷. Son olarak 15.04.2019 tarihinde yayınlanan liste ile bazı işletmeler doğrudan yasaklanırken, bazıları ise belirlenen ülkelerin sivil havacılık otoriteleri tarafından ruhsatlandırılmaları nedeniyle yasaklanmıştır³⁶⁸. Dolayısıyla belirtilen yabancı işletmelerin bu kara listeye alınmaları halinde, tarafı oldukları kira sözleşmeleri de kendiliğinden sona erecektir.

3.9.1.6. Hava Aracının Enkaz Haline Gelmesi veya Kaybolması

TSHK m. 10 ile m. 17 arasında sivil hava aracı kazaları düzenlenmiştir³⁶⁹. Söz konusu hükümler uyarınca, bu kazalar sonucunda hava araçlarının enkaz haline gelmesi ve kaybolduğuna karar verilmesi mümkündür. Belirtilen durumlar sebebiyle sözleşmelerin sona ermesi sonucu meydana gelebileceğinden, bu konu başlığı altında incelenmesi uygun görülmüştür.

Hava aracının enkaz haline gelmesi TSHK m. 16 hükmü ile düzenlenmiştir. Ancak TSHK uyarınca hava aracı kazasına ilişkin bir tanım öngörülmediği gibi, hava aracının geçireceği kaza sonucu hangi kriterler doğrultusunda enkaz olarak değerlendirileceği de düzenlenmemiştir. Ne var ki, hava aracı kazalarına ilişkin

³⁶⁶ SAFA programı hakkında detaylı bilgi ve EASA'nın söz konusu programdaki rolü için bkz. <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/air-operations/ramp-inspection-programmes-safa-saca> (Erişim tarihi: 24.11.2019)

³⁶⁷ Avrupa Komisyonu'nun kara listeyi yayınladığı internet sitesi için bkz. https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban_en (Erişim tarihi: 24.11.2019)

³⁶⁸ 15.04.2019 tarihli güncel kara liste için bkz. https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/air-safety-list_en.pdf (Erişim tarihi: 24.11.2019)

³⁶⁹ Kira konusu bir hava aracının kaza geçirmesi halinde, MSHS EK 13 Hava Aracı Kaza ve Kırım Soruşturması EK A Kira, Çarter veya Değişim Konusu Hava Aracının Karıştığı Kaza ve Olaylara İlişkin Olarak İşletmeci Devletin Hak ve Sorumlulukları uygulama alanı bulacaktır.

düzenlemeler getiren SHY-13 uyarınca³⁷⁰, hava aracı kazaları ve bu kazaların meydana gelmesi halinde yerine getirilmesi gereken hususlar detaylı olarak düzenlenmiştir³⁷¹. Keza, TSHK m. 16 uyarınca enkaz haline gelmenin de SHY-13 uyarınca tespit edilebilmesi mümkündür. Buna göre, SHY-13 m. 41 ve m. 42 uyarınca tam hasar ve ağır hasar olarak belirlenen hallerde, hava aracının enkaz haline geleceği kabul edilebilir. Bununla birlikte, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi³⁷² meydana gelen hava aracı kazalarına ilişkin olarak incelemeler gerçekleştirerek rapor tanzim etmektedir³⁷³. Bu kapsamda Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi tarafından tanzim edilen rapor ile hava aracının durumu tespit edilebilecektir. Her ne kadar hava aracında meydana gelen hasar ve enkaz niteliği bu şekilde belirlenebilecek olsa da, ilk aşamada yapılacak belirlenmeler ticari örf ve adet doğrultusunda gerçekleştirilecektir. Nitekim uygulamada bu durum sözleşme taraflarının gerçekleştirecekleri inceleme ve ekspertiz raporları ile tespit edilebilmektedir.

Hava aracının kaybolması ise, TSHK m. 17 uyarınca düzenlenmiştir. Madde metninde kaza sonucu kaybolmadan söz edilmese de söz konusu hüküm sivil hava aracı kazaları bölümü altında düzenlenmiştir. Kaldı ki, SHY-13 m. 3/g uyarınca

³⁷⁰ SHY-13, MSHS EK 13 Hava Aracı Kaza ve Kırım Soruşturması düzenlemelerine uygun olarak yürürlüğe konulmuştur. ICAO EK 13 ve SHY-13 uyarınca yerine getirilmesi gereken hususlar bakımından detaylı bilgi için bkz. **ÖZTÜRK**, s. 205-232.

³⁷¹ Sivil Hava - Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği (SHY – 13) m. 3/g uyarınca hava aracı kazaları şu şekilde tanımlanmıştır: “... uçuş hareketi esnasında, kişilerin tali nedenlerle ve veya kendi kendini veya birbirlerini yaralamaları veya uçuş ekibi ve yolcular için ayrılan yerler dışında saklanarak kaçak seyahat edenlerin yaralanmaları hariç olmak üzere, hav a-aracı içinde veya hava aracından kopan parçalarda dahil olmak üzere hava-aracının herhangi bir parçasının çarpmasıyla veya hava basıncına maruz kalmak suretiyle çok ağır veya derecede yaralanması, motor ve aksesuarlarda meydana gelen arıza ve hafif hasarlar hariç olmak üzere hava-aracının fiziksel yapısının veya performansının ve uçuş karakteristiğinin menfi yönde etkilendiği ve bunların değiştirilmesi veya tamirini gerektirecek derecede hasar ve arızalanması, hava -arasının kaybolması veya enkaza ulaşılamayacak bir yere düşmesi ile sonuçlanan olayları...”

³⁷² Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, 10.01.2019 tarihli ve “Bazı Cumhurbaşkanlığı Kararnamelerinde Değişiklik Yapılması Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” başlıklı 27 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile 1 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesine 489/A maddesi ilave edilerek kurulmuştur.

³⁷³ Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi'nin bu kapsamdaki yetkilerinden birine örnek olarak; Havaalanlarında Bekleyen Hava Araçlarının Terkini, Hurdaya Ayrılması, Tasfiye ve Ödeme İşlemlerine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik (SHY HURDA) m. 8 uyarınca, kaza geçiren sivil hava araçlarının fiili ya da itibari harabiyete uğrayıp uğramadığına dair rapor düzenleyerek SHGM'ye iletmesi örnek gösterilebilir.

yapılan hava aracı kazası tanımında, hava aracının kaybolması ile sonuçlanan olaylar da hava aracı kazası kapsamında değerlendirilmektedir. Nitekim mevcut teknoloji uyarınca bir hava aracının kaybolması aksi takdirde mümkün olmamaktadır³⁷⁴. Böyle bir durumda, hava aracından alınan son haberden itibaren 90 günün geçmesi üzerine, mahkemece hava aracının kaybolduğuna karar verilebilir. Yetkili mahkeme bu hava aracının siciline kayıtlı olduğu yer mahkemesi olduğundan, Türk mahkemeleri yalnızca Türk sivil hava araçlarının kaybolduğuna karar verebilecektir³⁷⁵.

Sonuç olarak, kira konusu bir hava aracı geçirdiği bir kaza sonucu enkaz haline gelir veya 90 günlük sürede haber alınamaması halinde yetkili mahkeme tarafından kaybolduğuna karar verilirse, kira konusunun kullanılmasının objektif olarak imkânsız hale gelmesi nedeniyle, sözleşme de kendiliğinden sona erecektir³⁷⁶. Böyle bir durumda, enkaz haline gelen kira konusu hava aracı, maliki tarafından 90 gün içinde muhafaza masraflarının verilmesi suretiyle alınabilecektir. Kaybolan hava aracı bakımından söz konusu durum, ancak hava aracı bulunduktan sonra söz konusu olabilecektir.

3.9.2. Sözleşmenin Sona Ermesinin Sonuçları

SHT-KİRALAMA uyarınca kira sözleşmelerinin sona erme sebepleri özel olarak düzenlenmiş olsa da; erken sona erme halinde bildirim yükümlülüğü hariç olmak üzere, sona ermenin sonuçlarına dair herhangi bir düzenleme öngörülmemiştir. Dolayısıyla sona ermenin sonuçlarının genel hükümler uyarınca,

³⁷⁴ Malezya Havayolları'na ait MH370 sefer sayılı Boeing 777-200ER tipi yolcu uçağının 08.03.2014 tarihinde kaybolmasına rağmen, aradan geçen beş yıllık sürede halen bulanamamış olması bu kapsamda değerlendirilebilir. Nitekim sivil havacılık otoriteleri ve kaza inceleme komisyonları tarafından uçağın kaza geçirmiş olması dışında, başkaca bir ihtimal değerlendirilmemektedir. Konuyla ilgili basında yer alan haberler için bkz. <http://www.kokpit.aero/kayip-malezya-ucagi-4-yil> <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-47497786> (Erişim tarihleri: 24.11.2019)

³⁷⁵ Yetkili mahkeme yabancılık unsuru içeren dry lease konusu hava araçları bakımından da değişmeyecektir. Bu kapsamda 83 bis yetki devri anlaşmalarının, hava aracı ile ilgili yargı yetkisinin de operatör devlete devredildiği anlamına gelmediği yönündeki görüş için bkz. **SİRMEN/ERSON ASAR**, s. 310.

³⁷⁶ **İNCEOĞLU**, (Kira Hukuku-II), 1. Baskı, İstanbul 2014, s. 230; **GÜMÜŞ**, s. 232-233; **ACAR**, s. 159; **HATEMİ/GÖKYAYLA**, s. 334 vd.; **TERCIER/PICHONNAZ/DEVELİOĞLU**, s. 464; **REİSOĞLU**, s. 410-411.

ancak kira sözleşmesi niteliğinin ve kira konusu mahiyetinin dikkate alınarak belirlenmesi gerekmektedir.

3.9.2.1. Hava Aracının İade Yükümlülüğü

3.9.2.1.1. Kural Olarak İade Yükümlülüğü

Dry lease sözleşmelerinin sona ermesi halinde, kiracının kira konusunu kiraya verene iade etmesi gerekmektedir. Uygulamada iade yükümlülüğü sözleşmelerde açık bir şekilde düzenlenmektedir. Ancak bu yönde bir düzenlemeye gidilmediği hallerde, hava aracı en geç sözleşmenin sona erdiği günün mesai saatinin sonuna kadar iade edilmelidir³⁷⁷. Kira konusunun iade yeri ise doktrinde tartışmalıdır. Nitekim kira konusunun sözleşmenin kurulduğu sırada bulunduğu yerde iade edilmesi gerektiği ifade edilmekte ise de³⁷⁸, hava araçlarının niteliği nazara alınarak, kiracıya teslim edildiği yerde iade edilmesi görüşünün benimsenmesi daha uygun olacaktır³⁷⁹. Zira hava araçları yüksek hareket kabiliyetleri dolayısıyla, sözleşmenin kurulduğu esnada taraflara oldukça uzak noktalarda olabileceklerinden, iadenin de buralarda yapılması amaca uygun olmayacaktır.

Wet lease halinde ise kiracının iade yükümlülüğü bulunmamaktadır. Nitekim dry lease halinde, hava aracı kiracının zilyetliğinde bulunmakta iken; wet lease halinde ise, sözleşme uyarınca yalnızca ticari sorumluluğu bulunan kiracının hava aracına zilyetliği söz konusu değildir³⁸⁰. Keza, wet lease halinde hava aracının

³⁷⁷ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-II), s. 492; TANDOĞAN, s. 184; ZEVKLİLER/ÖZYAYLA, s. 303; İadenin, sözleşmenin süresinin bitim tarihinin ertesi günü, iş saati içinde yapılması gerektiği yönündeki görüş için bkz. GÜMÜŞ, s. 240.

³⁷⁸ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-II), s. 492; GÜMÜŞ, s. 240.

³⁷⁹ TANDOĞAN, s. 184; AYDEMİR, s. 108; ZEVKLİLER/GÖKYAYLA, s. 301.

³⁸⁰ Wet lease halinde kiraya verenin hava aracı üzerindeki zilyetliği, kendisi tarafından temin edilen uçuş ekibi ile devam ettirilmektedir. Nitekim hava aracı kiraya verene bir hizmet sözleşmesi ile bağlı olan uçuş ekibi tarafından fiili hakimiyet altında tutulmaktadır. Bu anlamda kiracının hava aracı üzerinde zilyetliği söz konusu olmamaktadır. İfade edilen duruma ilişkin farklı zilyetlik tanımları öngörülmüşse de belirtilen haller Türk Hukuku uyarınca düzenleme alanı bulmamıştır. Hizmet zilyedi görüşü için bkz. Gökhan ANTALYA, Eşya Hukuku Cilt II Zilyetlik, 1. Baskı, İstanbul 2017, s. 30: “Hizmet zilyedinin eşya üzerindeki hâkimiyeti, genellikle nispi bir hukuki ilişkiden (sözleşmeden) kaynaklanır. Örneğin, hizmet sözleşmesi, iş akdi, vekâletsiz işgörme, vekâlet sözleşmesi gibi... Hizmet ilişkisini örneklersek, işletmenin aracını kullanan şoför ...” ve s. 32: “Özellikle seyahat eden hizmet zilyedinin, mekân olarak uzak bir şey üzerinde zilyetliğinin zilyet sahibi adına olduğu, ancak talimat bağlılığın objektif olarak diğer kişilerce anlaşılabilir olması

seferleri doğrudan kiraya veren tarafından temin edilen personeller ile icra edildiğinden ve sözleşmenin sona ermesi halinde hava aracı üzerindeki ticari sorumluluk da kendisine geçeceğinden, kiraya veren hava aracını kendi talimatlarına uygun olarak kullanabilecektir.

Yukarıdaki açıklamalarımıza uygun olarak, zaman çarteri sözleşmelerinde de zilyetliğin tahsis edende kaldığı ve tahsis olunanın sözleşme konusunun zilyetliğine sahip olmadığı açık bir şekilde kabul edilmektedir³⁸¹. Her ne kadar zaman çarterinde sözleşme konusunun iadesinden bahsedilse de bu durumun ticari kontrolün tahsis edene geçmesi kapsamında değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmektedir³⁸². Ancak sözleşme konusunun iade yeri ve zamanı bakımından, hava araçları ile deniz araçlarının iadesine ilişkin süreçlerin farklılaşması nedeniyle, wet lease sözleşmelerinde zaman çarteri hükümlerinin kıyasen uygulanması amaca elverişli olmayacaktır. Bu durum uygulamada taraflar arasındaki sözleşmede açık bir şekilde belirlenen iade yükümlülüğüne ilişkin hükümler vasıtasıyla çözülecektir.

3.9.2.1.2. İade Yükümlülüğünün İstisnası

Kira konusu hava aracının geçirdiği kaza sonucu TSHK m. 16 uyarınca enkaz haline dönmesi veya TSHK m. 17 uyarınca mahkeme kararıyla kaybolduğuna karar verilmesi halinde, kiracının kira konusu hava aracını iade edebilmesi mümkün olmayacaktır. Nitekim kira konusunun kaza sonucu enkaz haline gelmesi halinde,

halinde mümkündür.” Başkası için zilyetlik görüşü için bkz. OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 59: “Elinde bulundurduğu mal bakımından hiçbir aynî hak veya kişisel hak iddia etmeksizin malı elinde bulunduranlar, ne aslı ne de fer’î zilyettirler. Yani işçi (otomobilin şoförü) veya temsilci sıfatıyla bir malı elinde tutanlar kendileri için zilyet olmayıp, bunlar sadece ‘başkası için zilyet’ tirler. Bunların mal üzerinde kendileri için hâkimiyeti yoktur. Mal üzerinde hâkimiyetleri vardır fakat bu başkası içindir.” Vaziüyetlik (zilyet yardımcılığı) görüşü için bkz. AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, s. 139: “O halde vaziüyet, eşya üzerinde hâkimiyeti zilyet adına kullanan kişidir... İşçiler iş yerlerinde kullandıkları -işverene ait eşyaların- zilyedi değil, fakat vaziüyedi olarak kabul edilirler. Vaziüyetlik öyle bir kurumdur ki zilyet, eşya üzerindeki hâkimiyetini onun vasıtasıyla kullanır. Vaziüyedin eşyayı maddi hâkimiyeti altında bulundurma hususunda, eşya ile ilgili bir şahsî veya sınırlı aynî hakkı yoktur.”

³⁸¹ ÜLGENER, (Zaman Çarteri), s. 107; ATAMER, (Deniz Ticareti), s. 819; KENDER/ÇETİNGİL/YAZICIOĞLU, s. 151; SÖZER, (Deniz Ticareti), s. 368.

³⁸² ÜLGENER, (Zaman Çarteri), s. 251.

meydana gelen hasar nedeniyle, hava aracı niteliği de kaybedilecektir³⁸³. Dolayısıyla kiracının iade ettiği kira konusu, hava aracı olarak dahi değerlendirilemeyecektir. Kaybolması halinde ise, kira konusunun iadesi fiili olarak mümkün olmayacaktır. Belirtilen bu hallerin meydana gelmesi halinde, kiracının iade yükümlülüğü ortadan kalkacaktır.

Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus, hava aracının kazası halinde kusurun kime ait olduğudur. Belirtilen durumlar kiracının kusuru sonucu meydana gelmiş ise, iade yükümlülüğünün yerini tazminat yükümlülüğü alacaktır³⁸⁴. Nitekim bu halde kiraya verenin hava aracından yararlanma ihtimali ortadan kalktığından, tazminat yükümlülüğü de kiralananın tam değerine ilişkin olacaktır. Enkazın iade edilmiş olup olmamasının bir etkisi olmayacaktır³⁸⁵. Öte yandan, söz konusu kazanın kiracının eylemlerinden sorumlu olmadığı üçüncü kişinin fiillerinden veya mücbir sebepten kaynaklandığı hallerde kiracının sorumluluğu doğmayacaktır³⁸⁶. Böyle durumlara; hava trafik kontrolörünün, olağandışı hava olaylarının (örneğin, mikropatlama³⁸⁷), diğer bir hava aracının ve/veya kira konusu hava aracının üreticisinin tasarım hatası³⁸⁸ sonucu meydana gelen hava aracı

³⁸³ KURT, s. 56; Bir taşıtın hava aracı olarak değerlendirilebilmesi için aranılan nitelikler ile ilgili detaylı bilgi için bkz. 1.1.2. Türk Hukuku'nda Hava Aracı

³⁸⁴ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-II), s. 490; TERCİER/PICHONNAZ/DEVELİOĞLU, s. 460; REİSOĞLU, s. 350

³⁸⁵ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-II), s. 514; TANDOĞAN, s. 187.

³⁸⁶ İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-II), s. 515; Zaman charteri bakımından umulmayan bir hal sonucu sözleşme konusunun zayi olması halinde, tarafların tazminat yükümlülüğünün doğmayacağı düzenlenmiş olup bu yöndeki açıklamalar için bkz. ÜLGENER, (Zaman Charteri), s. 352.

³⁸⁷ Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nün tanımına göre; mikropatlama (microburst), 2-15 dakika süreli çok kuvvetli rüzgarlar ile dışarı akışların olduğu 4 km (2.5 deniz mili) veya daha küçük bir alanda görülen küçük downburstlar olarak ifade edilmektedir Bkz. <https://www.mgm.gov.tr/genel/meteorolojiradarlari.aspx?s=sozlukM> (Erişim tarihi: 24.11.2019); Downburst ise, yer üzerinde veya yer yakınında çok kuvvetli rüzgarlardan dolayı dışarı doğru patlamalara neden olan çok kuvvetli aşağı yöndeki akımlar olarak tanımlanmıştır. Bkz. <https://www.mgm.gov.tr/genel/meteorolojiradarlari.aspx?s=sozlukD> (Erişim tarihi: 24.11.2019)

³⁸⁸ 2019 yılının başındaki beş aylık süre içerisinde, Boeing tarafından üretilen 737 MAX tipi yolcu uçaklarının, hatalı tasarlanan ve/veya çalışan MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System) sistemleri nedeniyle meydana geldiği ifade edilen iki farklı kaza geçirmesi bu kapsamda değerlendirilebilir. Konuyla ilgili basında yer alan haberler için bkz. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-47732364>

<https://www.theverge.com/2019/3/22/18275736/boeing-737-max-plane-crashes-grounded-problems-info-details-explained-reasons> <https://www.businessinsider.com/boeing-pilot-737-max-mcas-problems-messages-2019-10> (Erişim tarihleri: 24.11.2019)

kazaları örnek gösterilebilir. Dolayısıyla böyle bir halin söz konusu olması halinde, kiracının iade yükümlülüğü sona ereceği gibi, tazminat yükümlülüğü de söz konusu olmayacaktır.

3.9.2.2. Bildirim Yükümlülüğü

Kira sözleşmesinin sona ermesi bakımından, kural olarak tarafların herhangi bir bildirim yükümlülükleri bulunmamaktadır. Ancak SHT-KİRALAMA m. 7/2 uyarınca, wet lease ve dry lease operasyonlarının anlaşma tarihlerinden daha erken sona ermesi halinde, durumun ivedilikle yazılı olarak SHGM'ye bildirilmesi gerekmektedir. Burada bildirimle yükümlü kılınan taraf, sözleşmenin kiracı veya kiraya veren sıfatını haiz olmasından bağımsız olarak, yerli işletmedir. Sözleşme yerli işletmeler arasında akdedilmiş ise, her iki yerli işletmenin de bildirimde bulunması gerekecektir. Belirtmek gerekir ki, sözleşmenin sona ermesine sebebiyet veren husus SHGM tarafından tesis edilen bir işlem olsa dahi, yerli işletmelerin bildirim yükümlülükleri ortadan kalkmamaktadır. Nitekim Talimat'ta bu duruma dair bir istisna tanınmamıştır.

Wet lease bakımından ise dikkat edilmesi gereken bir husus bulunmaktadır. Nitekim yerli işletmeler arasında yapılacak kiralamalarda, Talimat EK-9'da yer alan ve kiralama bitiş tarihini de havi tablonun SHGM'ye gönderilmesi gerekmektedir. Ancak bu tablo ile her takvim ayının 10'una kadar bir önceki takvim ayı içerisinde gerçekleştirilen kiralama operasyonlarına ilişkin bildirimde bulunduğundan, m. 7/2 uyarınca öngörülen derhal bildirim şartı karşılanmayacaktır. Dolayısıyla tarafların sözleşme bitiş tarihini, bu tablonun gönderim tarihini beklemeksizin, ayrıca SHGM'ye bildirmeleri gerekmektedir.

3.9.2.3. Peşin Ödenen Kira Bedellerinin İadesi

Taraflar aralarında akdedecekleri kira sözleşmelerinde, kira bedelinin ifa zamanını serbestçe kararlaştırılabilirler. Bu kapsamda, peşin olarak ödemenin kararlaştırabilmesi de mümkündür. Nitekim wet lease sözleşmelerinde block hour uygulaması³⁸⁹ söz konusu olsa dahi, genellikle ortalama bir kira ücreti peşin olarak

³⁸⁹ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.4.1. Kira Bedelinin Hesaplanması

ödenerek³⁹⁰, kira süresinin sonunda söz konusu bedel block hour hesabına göre tam olarak belirlenmektedir. Taraflar buna göre eksik veya fazla hesaplanan bedele göre borçlarını ifa etmektedirler. Zaman charteri sözleşmelerinde de son dönemde ödenmiş olan fazla bedelin tahsis eden tarafından iade edilmesi gerektiği ifade edilmekle birlikte³⁹¹, yukarıdaki açıklamalarımız kapsamında bu durumun wet lease bakımından kıyasen tatbik edilebilmesi mümkündür. Öte yandan, dry lease sözleşmelerinde de peşin ödeme usulü tatbik edilebilmektedir. Dolayısıyla bu hallerde, sözleşmenin erken sona ermesi durumunda, peşin ödenen kısmın iadesi gerekecektir. Doktrinde bu talebin sebepsiz zenginleşmeye dayanacağı kabul edilmektedir. Nitekim burada gerçekleşmeyen sebebe dayanan sebepsiz zenginleşme söz konusudur³⁹².

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DRY LEASE VE WET LEASE UYARINCA

SORUMLULUK VE DENETİMLER

Hava araçlarının kira sözleşmesi altında işletilmesi halinde, mevcut sorumluluk rejiminin sözleşme tarafları arasında paylaşılması gerekmektedir. Dry lease ve wet lease sözleşmelerinin birbirlerinden ayrılmasını sağlayan en önemli unsurlardan biri de bu farklılaşan sorumluluk rejimidir. Söz konusu sorumluluklar ise, SHT-KİRALAMA m. 5/2’de sayıldığı üzere; teknik, idari, ticari ve operasyonel sorumluluklardan meydana gelmektedir. Ancak m. 5/2 uyarınca sayılmaması olmasına rağmen, Talimat’ta öngörülen diğer hükümlerden ve diğer sivil havacılık mevzuatımızın düzenlemelerinden de anlaşılacağı üzere, tarafların kira konusu hava aracına ilişkin olarak sigorta yükümlülükleri de söz konusudur. Belirtilen sorumluluk türlerinden farklı olarak ise, hava aracı kira sözleşmesi uyarınca

³⁹⁰ BUNKER, s. 72-73.

³⁹¹ ÜLGENER, (Zaman Charteri), s. 24.

³⁹² İNCEOĞLU, (Kira Hukuku-II), s. 528-529; OĞUZMAN/ÖZ, s. 365; Turgut ÖZ, Sebepsiz Zenginleşme, İstanbul 1990, s. 98; REİSOĞLU, s. 281.

tarafların işleten sıfatıyla üçüncü kişilere karşı sözleşme dışı sorumlulukları bulunmaktadır.

Önemle belirtmek gerekir ki, taraflara ait yükümlülükler bazı hallerde birden çok sorumluluk türü altında değerlendirilebilir. Bu durum bakımından, hava aracının uçuşa elverişliliğinin sağlanmasının hem teknik sorumluluk altında hem de operasyon sorumluluğu altında değerlendirilen bir yükümlülük olmasına ilaveten; bu yükümlülüğün yerine getirilmesine ilişkin olarak yapılacak bildirimlerin de tarafların idari sorumlulukları kapsamında değerlendirilmesi örnek gösterilebilir.

4.1. SORUMLULUKLAR

4.1.1. Teknik Sorumluluk

4.1.1.1. Teknik Sorumluluk ve Kira Sözleşmeleri Bakımından Uygulanması

Hava aracının teknik sorumluluğu, doğrudan hava aracının uçuşa elverişliliğine ilişkin bir sorumluluktur. Bu kapsamda, hava aracının düzenli olarak kontrol ve takip edilerek, her daim uçuşa elverişliliğinin sağlanması ve yasal mevzuat uyarınca öngörülen bakımlarının, belirlenen zaman periyotlarına uygun olarak gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Hava aracında meydana gelecek her türlü arıza ise, teknik sorumluluğa sahip işletme veya bu işletmenin yetkilendirdiği teknik kuruluşlar tarafından yasal mevzuata uygun olarak giderilecektir. Uçuş öncesi kontrollerin yapılması da yine teknik sorumluluğu haiz işletmelere ait olacaktır.

SHY-M uyarınca da düzenlendiği üzere, hava araçlarının uçuşlarını gerçekleştirebilmeleri için uçuşa elverişlilik sertifikasını haiz olmaları gerekmektedir. Ancak uçuşa elverişlilik sertifikasının bulunması, hava aracının gerçekleştireceği her uçuş bakımından uçuşa elverişli olduğu anlamına gelmemektedir. Nitekim bu sertifikalar sivil havacılık otoriteleri tarafından gerçekleştirilen kontroller sonucunda, istenilen kriterlerin sağlanması halinde verilmekle; bir diğer kontrol tarihine kadar hava aracında meydana gelebilecek herhangi bir arıza, hasar, yıpranma ve benzeri durumlar hava aracının uçuşa

elverişliliğini kolaylıkla etkileyebilecektir. Dolayısıyla kira sözleşmesi uyarınca teknik sorumluluğu haiz tarafın uçuşa elverişlilik sertifikasını edinmiş olması, tek başına sorumluluğunu yerine getirdiği anlamına gelmemektedir.

Teknik sorumluluk dry lease operasyonlarında kiracıya devredilirken, wet lease operasyonlarında ise kiraya veren bünyesinde kalmaktadır. Bu duruma yol açan sebepler ise, söz konusu tarafların sözleşme uyarınca hava aracını işletme ruhsatı altında işletmeleri ve hava aracına zilyet olmaları dolayısıyla, hava aracının uçuşa elverişliliğini düzenli olarak takip edebilmeleridir. Ancak dry lease halinde sorumluluğun kiracıya devredilebilmesi bakımından, SHY-M m. 5/2 uyarınca öngörülen hususların da yerine getirilmesi gerekmektedir. Nitekim hava aracının teknik sorumluluğu kural olarak malike ait olduğundan, kiraya verilmesi halinde bu kapsamdaki sorumlulukların kiracıya devredilebilmesi için, bu durumun kiracının tescil sertifikasında belirtilmesi ve kira sözleşmesinde de ayrıntılı olarak yer alması gerekmektedir.

Yabancı işletmelerden dry lease olarak temin edilen hava araçları bakımından ise, SHY-M m. 44 hükmü kıyasen uygulama alanı bulmalıdır. Nitekim hava aracı kiracı durumunda olan yerli işletmenin işletme ruhsatı kapsamında işletileceğinden, uçuşa elverişlilik sertifikasının da kiracı tarafından temin edilmesi gerekecektir. Ancak burada SHGM ile yabancı sivil havacılık otoritesi arasında imzalanmış olan 83 bis yetki devri anlaşması önem arz etmektedir. Nitekim bu anlaşma uyarınca uçuşa elverişliliğe ilişkin sorumluluğun tescil devleti tarafından devredilmiş olması gerekmektedir³⁹³. Zira, SHY-M m. 44/3 uyarınca SHGM'ye hava aracını kontrol bakımından erişim imkânı tanınması da 83 bis yetki devri anlaşmasının kapsamına göre belirlenecektir. Ancak SHY-RAMP uyarınca yapılacak denetim bu kapsamda

³⁹³ **SİRMEN/ERSON ASAR**, s. 300: “Hava aracının bakımlarının yapılıp yapılmadığına ilişkin kontrolü gerçekleştirmek suretiyle ‘uçuşa elverişlilik sertifikası’nın yenilenmesi, yine ‘uçuşa elverişlilik sertifikası’ verilecek hava aracının tescil edildiği devlete ait olacaktır. 83 BIS anlaşmalarıyla bu görev, operatör devletinin sorumluluğuna devredilmektedir.”

değerlendirilemeyecektir. Nitekim söz konusu denetim ülkemiz hava alanlarına iniş ve kalkış yapan tüm yabancı hava araçları bakımından yapılabilmektedir.

4.1.1.2. Teknik Sorumluluğun Kapsamı

Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden doğan sorumluluğun kapsamı SHY-M uyarınca belirlenmiş ve öngörülen hallerin sağlanamaması halinde hava aracının uçuşuna izin verilmeyeceği düzenlenmiştir. Buna göre; hava aracının uçuşa elverişli bir durumda muhafaza edilmesi, hava aracında mevcut olan her bir operasyonel ve acil durum ekipmanının doğru bir şekilde takılı ve faal olması veya açık bir şekilde asgari teçhizat listesine uygun şekilde gayri faal olarak belirtilmesi, SHGM tarafından yayınlanan düzenlemelere uygun olarak SHGM tarafından yayınlanmış olan uçuşa elverişlilik sertifikasının geçerli tutulması ve bakımlarının m. 8 kapsamında belirtilen onaylı bakım programına göre uygulanması gerekmektedir.

Hava aracının teknik sorumluluğunu haiz olan işletmelerin, SHY-M uyarınca yerine getirmesi gereken başkaca yükümlülükler de bulunmaktadır. Nitekim söz konusu işletme, hava aracı için yedinci bölüm doğrultusunda SHGM tarafından yayımlanan işletme ruhsatının bir parçası olarak yetki belgesinin onaylanmasından, EASA Part-145 ve/veya SHY-145 onayı almaktan veya EASA Part-145 ve/veya SHY-145 kapsamında yetkilendirilmiş onaylı bir kuruluş ile sözleşme yapmaktan ve m. 5/1’de belirtilen gereklilikleri sağlamaktan da sorumludur.

Ayrıca teknik sorumluluğu haiz işletme, SHY-M ve Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatı (SHT-M Rev. 03) (“SHT-M Rev. 03”) uyarınca, sürekli uçuşa elverişlilik uygunluğunun tespit edilmesi için; kendi tesisleri, hava aracı, hava aracının faaliyetleri ile ilgili dokümanlar, ilgili kuruluşlar ile alt yüklenicileri ve ilgili dokümanları bakımından, SHGM’ye erişim hak ve imkanının verilmesinden sorumlu tutulmuştur.

4.1.1.3. Sorumluluğun Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kuruluşuna Devri

Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin sağlanması için, ilgili işlemlerin yerine getirilmesi, onaylı bir sürekli uçuşa elverişlilik yönetim kuruluşuna (“SYK”)

sözleşme yoluyla devredilebilir. Nitekim m. 32/1-b bendi uyarınca, SYK'ların hem onay sertifikalarında hem de işletme ruhsatlarında listelenmesi durumunda, ticari hava taşımacılığında kullanılan hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğini yönetebilecekleri düzenlenmiştir. Bu kapsamda SYK'ların sürekli uçuşa elverişliliğin yerine getirilmesi bakımından söz konusu olan sorumlulukları, SHT-M Rev. 03 Tablo-43 uyarınca düzenlenirken, sahip olduğu yetkiler de Tablo-46 IR M.A.711 uyarınca düzenleme alanı bulmuştur.

Hal böyleyken; dry lease halinde kiracının, wet lease halinde ise kiraya verenin, teknik sorumlulukları uyarınca söz konusu olan edimlerini, doğrudan kendisinin ifa etmek zorunda olmadığı ifade edilebilir. Ancak bu durumda, söz konusu işlemlerin mevzuata uygun bir şekilde yerine getirilmesinden SYK sorumlu olsa dahi, tarafların kira sözleşmesi uyarınca birbirlerine karşı olan sorumlulukları devam edecektir.

Dry lease halinde, özellikle sözleşmenin kısa süreli olduğu hallerde, taraflar tutarlılık ve devamlılık sebepleri ile var olan bakım anlaşmalarına devam edilmesini daha uygun bulmaktadır. Nitekim SHT-145 / EASA Part 145 onaylı farklı anlaşmalı kuruluşlar bulunması durumunda, kiracı işletme/SYK'nın kiraya veren işletme/SYK ile tek bir bakım anlaşmasına sahip olması daha yönetilebilir olmaktadır. Zira bu husus SHT-M Rev. 03 Tablo-43 AMC2 M.A.708 (c) uyarınca açıkça ifade edildiği gibi, böyle bir durumda EK-2.1 m. 6.6.3. uyarınca havuzda toplama düzenlemelerinde de esneklik sağlanabileceği düzenlenmiştir.

4.1.1.4. Uçuşa Elverişlilik Kayıtlarının Tutulması

Teknik sorumluluğun yerine getirilmesi bakımından, kira konusu hava aracına ilişkin uçuşa elverişlilik kayıtlarının tutulması gerekmektedir. SHY-M m. 11 ile 13 arasında düzenlenen bu yükümlülük uyarınca; hava aracı ve hava aracına takılan komponentlere ait sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının, SHGM tarafından belirtilen usul ve sürelerle göre kaydedilmesi, güncellenmesi, muhafaza edilmesi ve talep halinde SHGM'ye sunulması gerekmektedir. Ayrıca, işletmenin teknik sorumluluğunu haiz olduğu her bir kira konusu hava aracı bakımından, SHGM tarafından belirtilen usul ve sürelerle göre onaylanmış bir hava aracı teknik kayıt

sistemini kullanması ve muhafaza etmesi gerekmektedir. Burada dikkat çeken husus ise, belirtilen yükümlülüklerin hem işletme hem de SYK bakımından yerine getirilmesinin gerekmesidir.

Teknik sorumluluğu haiz işletme, hava aracını başka bir işletmeye veya sahibine kalıcı olarak devrettiğinde, SHY-M m. 13 uyarınca sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları ile teknik kayıt sistemini de devretmekle yükümlüdür. Ancak SHT-M Rev. 03 Tablo-9 AMC M.A.307 (a) uyarınca, kalıcı devrin, bir hava aracının 6 aydan daha kısa süreler için dry lease yöntemiyle yabancı işletmeye kiraya verilmesi halini içermediği belirlenmiştir. Dolayısıyla kayıtların devri bakımından, dry lease için öngörülen kira süresine dikkat edilmesi gerekmektedir. Devir kapsamına giren dry lease sözleşmeleri bakımından ise, SHGM kira süresi boyunca gerekli tüm sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının kiracıya devredildiğine veya kiracının erişimine açık bulundurulduğuna kanaat getirmelidir. İlaveten belirtmek gerekir ki, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi için SYK'lar ile sözleşme yapan işletmeler de söz konusu kayıtları ilgili SYK'ya devretmekle mükelleftir. Her iki devir halinde de yeni işletme veya SYK'nın, kayıtların muhafaza edilmesi için SHGM tarafından belirlenen sürelerle uymaya devam etmesi gerekmektedir.

SYK'nın faaliyetlerine son verdiği hallerde, muhafaza edilen tüm kayıtlar teknik sorumluluğu haiz işletmeye devredilmelidir. Burada faaliyetlerine son verme hali geniş kapsamda değerlendirilmeli, işletme ile SYK arasındaki sözleşme ilişkisinin sona ermesi hali de bu kapsama dahil edilmelidir. Şüphesiz ki, böyle bir durumda kayıtların devri, denetim kapsamındaki hava araçlarının uçuşa elverişliliğinin sağlanması bakımından büyük önemi haizdir.

4.1.1.5. Bildirim Yükümlülüğü

Teknik sorumluluğu haiz işletmenin, hava aracında veya herhangi bir komponentinde tespit edilen ve uçuş emniyetini tehlikeye düşüren olay veya durumları, SHGM'ye ve tip tasarımı veya ilave tip tasarımından sorumlu kuruluşa rapor etmesi gerekmektedir. Eğer bakım gerçekleştirmek üzere üçüncü bir kişi ile sözleşme yapılmışsa, bu kişi ilgili hava aracını veya komponentini etkileyen her bir durumu, sorumlu işletmeye veya SYK'ya ve SHGM'ye rapor etmekle yükümlüdür.

Ancak her iki bildirim yükümlülüğünün de en kısa sürede yerine getirilmesi gerekmekte olup her halükârda en geç 72 saatlik süre içerisinde bildirimde bulunulması gerekmektedir.

Hava aracının teknik sorumluluğunu haiz işletme veya yetkilendirdiği SYK, hava aracı denetlemeleri veya diğer uygulamalar sırasında, SHY-M gerekliliği ile uygunsuzluk gösteren kanıtlar tespit edildiğinin kendilerine bildirilmesi halinde; mutabık kalınan süre içerisinde kök neden analizlerini de içeren bir düzeltici faaliyet planını, kapsamındaki işlemlerin uygunluğunu onaylamak üzere SHGM'ye sunmakla yükümlüdür.

4.1.2. İdari Sorumluluk

Bir hava aracının işletilmesi bakımından, özellikle Bakanlık, SHGM ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (“DHMI”) gibi sivil havacılıkla ilgili işlemleri tesis eden kurumlar nezdinde; işletmeler, hava araçları, hava aracı kira sözleşmeleri, gerçekleştirilecek operasyonlar, uçuşa elverişliliğinin sağlanması, uçuş izinlerinin alınması ve benzeri konular bakımından bildirimlerde bulunulması ve gerekli işlemlerin tesis edilmesi gerekmektedir. Hava aracının kira konusu edilmesi halinde ise, tarafların bu yükümlülükleri sözleşmenin niteliğine uygun olarak yerine getirmeleri gerekmektedir. Bu doğrultuda, SHT-KİRALAMA uyarınca dry lease ve wet lease sözleşmeleri özelinde, taraflar bakımından farklı idari sorumluluklar düzenlemiştir.

İlk olarak, yerli işletmeler arasında yapılacak wet lease sözleşmeleri bakımından; her takvim ayının 10'una kadar bir önceki takvim ayı içerisinde gerçekleştirilen bu kiralama operasyonları hakkında, EK-9'da yer alan tablonun doldurularak e-posta yoluyla SHGM'ye bilgi verilmesi gerekmektedir. Hükümde yerli işletmeler ifadesi kullanılması nedeniyle, söz konusu sorumluluğun hem kiracı hem de kiraya veren bakımından ayrı ayrı yerine getirilmesi gerektiği kabul edilmelidir. Yerli işletmelerin yabancı işletmelere yapacakları wet lease operasyonlarında ise; operasyon başlangıç tarihinden en az 15 gün önce, EK-10'da yer alan Taahhüt Formunun ilgili yönetici personel tarafından imzalanarak, SHGM'ye başvuru yapılması ve onay alınması gereklidir. Yapılacak işlemlerden

sorumlu olacak taraf belirlenmemiş olsa da yerli işletme niteliğini haiz olması sebebiyle, sorumluluğun kiraya verene ait olduğu ifade edilebilir. Yerli işletmelere yapılacak wet lease operasyonlarında ise, farklı olarak; kiraya veren yabancı işletmenin emniyet, güvenlik ve kira sözleşmesindeki sorumluluklarının, kiracı yerli işletme tarafından denetlenmesi ve denetleme raporunun SHGM'ye sunulması yönünde bir sorumluluk öngörülmüştür.

Dry lease bakımından da farklı idari sorumluluklar öngörülmüştür. Hem yabancı işletmelere yapılacak hem de yerli işletmelere yapılacak kiralamalarda, operasyon tarihinden önce SHGM'ye ön onay başvurusunda bulunulması gerekmektedir. Yine burada da söz konusu sorumluluğun yerli işletmeye ait olması gerektiği ifade edilebilir. Yabancı işletmelere yapılacak operasyonlarda ise, ek olarak; uçuş faaliyetleri sırasında kaza veya başkaca bir olay meydana gelmesi halinde hem yerli hem de yabancı işletmenin SHGM'ye 48 saat içinde bilgi vermesi ve daha sonra da teknik rapor sunması gerekmektedir.

SHT-KİRALAMA uyarınca düzenlenmese de diğer sivil havacılık mevzuatı kapsamında da kira sözleşmesi taraflarının yerine getirmesi gereken başkaca idari yükümlülükler bulunmaktadır. Ancak söz konusu idari yükümlülüklerin, genel kural olarak kira konusu hava aracını işletene ait olduğu ifade edilebilir. İşleten sıfatı ise, hava aracının hangi işletmenin ruhsatı altında işletildiği ile tespit edilmektedir. Dolayısıyla dry lease halinde, işleten sıfatı kiracıya ait olurken; wet lease halinde ise, işleten sıfatını haiz olan taraf kiraya verendir.

4.1.3. Ticari Sorumluluk

Hava aracı kira sözleşmelerini düzenleyen SHT-KİRALAMA uyarınca, bu Talimat'ın amacı; ticari hava taşıma işletmelerinin, iç ve dış hatlarda tarifeli veya tarifersiz seferlerle ücret karşılığında, yolcu ve/veya yük taşımak amacıyla hava aracı kiralama ve kiraya verme işlemlerine yönelik usul ve esasları düzenlemek olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla başta Talimat'ın amacı olmak üzere, Talimat hükümleri nazara alındığında, dry lease ve wet lease sözleşmelerine konu hava araçlarının ticari amaçlarla işletilmesinin esas olduğu anlaşılmaktadır. Hal

böyleyken, bu hava araçlarının işletilmesinden doğan ticari sorumluluğun sözleşmenin hangi tarafına ait olduğunun belirlenmesi gerekmektedir.

Hava aracı kira sözleşmelerinin akdedilmesinin amacı, kiracı işletmelerin hava aracını işleterek ticari faaliyetlerde bulunması olduğundan, sorumluluğun kiracıya ait olması kaçınılmazdır. Nitekim dry lease halinde, hava aracı kiracı tarafından zilyet sıfatıyla kendi işletme ruhsatı altında işletilmekte ve yolcu ve/veya yük taşıma amacıyla yapılan sözleşmeler de doğrudan kendisi adına akdedilerek, sorumluluk kendisine ait olmaktadır. Wet lease halinde ise, hava aracının kiraya verenin zilyetliği ile kendi işletme ruhsatı altında işletilmesine rağmen; söz konusu sözleşmeler kiracı adına yapılmakta ve ticari sorumluluk kiracıya ait olmaktadır.

Kiracıların ticari sorumlulukları bakımından; yolcu ve/veya yük taşıma sözleşmeleri kapsamında gerçekleştirilen uçuşlarda seferlerin zamanında gerçekleştirilerek herhangi bir gecikme yaşanmaması, taşınan bagaj veya yüklerin her türlü zarar ve ziyandan korunması, yolculara verilecek hizmetler kapsamında catering şirketleri ile yapılan sözleşmelerden doğan yükümlülüklerin ifa edilmesi kiracının ticari sorumlulukları bakımından örnek olarak gösterilebilir. Bunlara ilaveten, Talimat m. 8 uyarınca açıkça öngörüldüğü üzere; wet lease operasyonlarında, kira konusu hava aracının yolcu ve yük taşıma amacıyla kiralanması ve seferlerinin de bu amaçla icra edilmesinde halinde, kiracının yolcuları bilgilendirme yükümlülüğü söz konusu olmaktadır. Bu kapsamda, yerli işletmelerin wet lease veya kısa süreli wet lease olarak kiralanan hava araçları ile gerçekleştirecekleri uçuşlarda, yolculara mümkün olan en kısa sürede ve her koşulda hava aracına binmeden önce fiili işletici olan kiraya veren hakkında bilgi vermeleri gerekmektedir³⁹⁴. Bu konuda her türlü sorumluluk kiracı yerli işletmeye aittir. Ancak bildirim şekline ilişkin herhangi bir düzenleme getirilmediğinden, yolculara biniş (boarding) esnasında yapılacak bir anons ile bilgi verilmesi dahi yeterli olacaktır.

³⁹⁴ Alitalia Hava Yolları'nın ilgili seferin wet lease kapsamında Carpatair tarafından gerçekleştirileceğini yolcularına bildirmemesinin ticari sahtekarlık kapsamında soruşturulması örneği bakımından bkz. **CARPANELLI**, s. 308.

4.1.4. Operasyon Sorumluluğu

Kira konusu hava araçları bakımından incelenecek bir diğer sorumluluk ise, hava araçlarının operasyonlarından kaynaklanan sorumluluktur. SHT-KİRALAMA m. 5/2 uyarınca, wet lease sözleşmeleri bakımından operasyon sorumluluğunun kiraya verene ait olduğu belirlenmiştir. Dry lease halinde ise, EK-7 m. 4/b/1 ve EK-8 m. 3 hükümleri uyarınca, operasyon sorumluluğunun kiracıya ait olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, operasyon sorumluluğunun hava aracını zilyet olarak işleten tarafa ait olduğu ifade edilebilir. Bu bakımından kira konusu hava araçlarında, teknik sorumluluk ile operasyon sorumluluğunun aynı işletmelere ait olduğu ifade edilebilir.

Talimat uyarınca hava aracına ait operasyon sorumluluğunun kapsamı belirlenmemiştir. Ancak kira konusu hava aracının iç ve dış hatlarda, tarifeli veya tarifersiz seferlerle ücret karşılığında, yolcu ve/veya yük taşımak amacıyla gerçekleştireceği operasyonların icrası bakımından yerine getirilmesi gereken tüm yükümlülükler bu kapsamda değerlendirilebilir. SHY-M m. 5/4 uyarınca hava aracının uçuş öncesi kontrollerinin yerine getirilmesi, mevzuatta bu bakımdan verilen örneklerden biri olmakla; yer hizmetlerinin ifa edilmesi için gerekli anlaşmaların yapılması, yakıt temini, hava koşullarının gerektirmesi halinde yerde buzlanma giderme ve önleme (de-icing) operasyonlarının yerine getirilmesi, operasyonların icra edileceği ülke ve havalimanlarına ilişkin yükümlülüklerin yerine getirilmesi ve gerekli uçuş izinlerinin alınması bu kapsamda örnek gösterilebilir.

Son olarak, wet lease halinde uçuş ekibinin temin edilmesi de kiraya verenin operasyon yükümlülükleri arasında yer almaktadır. Nitekim ilgili personellerin gerekli lisans ve sertifikalara sahip olmaları gerekmektedir, kira konusu hava aracı bakımından da uygun yeterlik belgelerine sahip olmaları gerekmektedir. Ayrıca personellerin hava aracında çalışmaları bakımından hak ettikleri ücret ve diğer alacakların ödenmesi de yine kiraya verenin sorumluluğundadır.

4.1.5. Sigorta Sorumluluğu

SHT-KİRALAMA m. 5/2 uyarınca hava aracı kira sözleşmelerinde tarafların sigorta sorumluluklarından bahsedilmemiştir. Ancak Talimat'ın eklerinde sigorta sorumluluğu müteaddit defalar hükme bağlanmış olup diğer yasal mevzuat ile de bu konuda düzenlemelerde bulunulmuştur. Nitekim TSHK uyarınca öngörölmüş sigorta yükümlölüklerinin de bu kapsamda dikkate alınması gerekmektedir. Dolayısıyla kira sözleşmesi taraflarının hava aracı bakımından söz konusu olan sigorta sorumlulukları işbu başlık altında incelenecektir.

Talimat sigorta sorumluluğunu yalnızca wet lease bakımından düzenleyip dry lease bakımından herhangi bir düzenleme getirmediğinden, söz konusu sorumluluğun bu sözleşmeler için ayrı ayrı incelenmesi gerekecektir. Ayrıca tarafların sigorta sorumlulukları birden fazla sigorta türünü kapsadığı için, bu sigortaların da ayrı başlıklar altında incelenmesi uygun düşecektir.

4.1.5.1. Sözleşmenin Niteliği Uyarınca

4.1.5.1.1. Wet Lease Bakımından

Talimat uyarınca, sigorta sorumluluğu yalnızca kısa süreli wet lease ve wet lease sözleşmeleri bakımından düzenlenmiştir. Nitekim EK-1, 2, 3, 4, 5 m. 1 (d) ve (e) bentleri uyarınca; işletmeler arasındaki kira sözleşmesinin, sigorta sorumluluklarının iki işletme arasında hangi şekilde dağıldığını kapsamayı ve taraflara ait sigorta sertifikalarında, sigortanın anılan kiralama operasyonunda da geçerli olacağına dair açıklamaların yer alması gereklidir. Ancak EK-6 uyarınca yabancı işletmelerden yapılan wet lease operasyonları bakımından, sigorta sorumluluğuna ilişkin herhangi bir düzenlemede bulunulmamıştır. Kanaatimizce bu durum bilinçli bir tercih yerine, unutmadan kaynaklanmaktadır. Nitekim Talimat'tan sonraki tarihte yürürlüğe girmiş olan Uçuş İzni İşlemlerinde Gönderilen Sigorta Belgeleri Genelgesi (HUD 2017/1) uyarınca, wet lease bakımından tarafların sigorta yükümlölüklerine ilişkin düzenlemeler getirilmiş olmakla, taraflara dair herhangi bir istisna tanınmamıştır. Keza, hava aracı kira sözleşmelerinde sigorta sorumluluğuna ilişkin hükümler ihtiva eden AIP GEN 1.2 uyarınca da sözleşmenin tarafları bakımından bir ayrıma gidilmemiştir. Hal

böyleyken, yabancı işletmelerden yapılan wet lease operasyonlarının sigorta yükümlülüklerinden muaf olduğu kabul edilemeyecektir.

Genelge incelendiğinde ise, wet lease halinde sigorta sorumluluğunun taraflar arasında nasıl paylaşılacağı düzenlendiği de görülmektedir. Nitekim üçüncü taraflara verilecek hasar ve kayıpları koruma altına alan üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortasının, kiraya veren tarafından teknik sorumluluğunda bulunan hava araçlarına ilişkin olarak, AIP GEN 1.2 Ek-2'deki formata göre yaptırılması; yolcu, bagaj, yük üzerinde meydana gelecek zararları ve gecikmeye bağlı ortaya çıkacak maddi kayıpları teminat altına alan havayolu mali sorumluluk sigortasının da, kiracı tarafından ticari sorumluluğunda bulunan hava araçlarına ilişkin olarak, AIP GEN 1.2 Ek-1'deki formata göre yaptırılması ve her iki tarafın da bu sigortaları SHGM'ye imzalı/kaşeli olarak göndermesi gerekmektedir. Burada dikkat çeken husus ise; tarafların sigorta sorumluluklarının, teknik ve ticari sorumluluklarına uygun olarak paylaşılmış olmasıdır.

Sonuç olarak; taraflara ait sigorta sertifikalarında sigortanın anılan kiralama operasyonunda da geçerli olacağına dair açıklamaların yer alması ve kiracı ile kiraya verenin üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ile yolcu, bagaj, yük ve posta mali sorumluluk sigortasını Genelge'ye uygun olarak yaptırımları gerekmektedir.

4.1.5.1.2. Dry Lease Bakımından

Talimat uyarınca, dry lease sözleşmelerinde tarafların sigorta sorumluluklarına dair herhangi bir düzenlemede bulunulmamıştır. Ancak bu durum dry lease sözleşmeleri bakımından sigorta yükümlülüğü bulunmadığı şeklinde değerlendirilemeyecektir. Nitekim AIP GEN 1.2 uyarınca kira sözleşmelerinde tarafların sigorta yükümlülükleri de düzenlenmiş olmakla, bu düzenleme uyarınca, dry lease sözleşmeleri bakımından bir istisna hali öngörülmemiştir.

Dry lease sözleşmelerinde sigorta yükümlülüğüne ilişkin özel bir düzenleme yer almadığından, sorumluluk genel hükümler uyarınca belirlenmelidir. Nitekim TSHK hava araçlarına ilişkin sigorta sorumluluğunu düzenleyen hükümler öngörmekle, bu hükümler dry lease bakımından da tatbik edilecektir. Zira, m. 132

uyarınca öngörülen yolcu, bagaj, yük ve posta mali sorumluluk sigortası bakımından, taşıma yapmaya yetkili kılınan taşıyanın sorumlu olduğu belirlenirken; m. 138 uyarınca düzenlenmiş olan üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası bakımından ise, işletenin sigorta yaptırma zorunluluğu düzenlenmiştir. Buna göre, kiracı taşıma sözleşmelerini kendi adına yaptığı ve kira konusu hava aracını zilyetliği altında işletmesi sebebiyle işleten sıfatını haiz olduğu için, belirtilen iki sigortanın sorumluluğu da kiracıya ait olacaktır.

4.1.5.2. Sigortanın Kapsamı Uyarınca

Ticari hava taşıma işletmelerinin sigorta yükümlülükleri TSHK uyarınca kanundan kaynaklanmaktadır. SHGM tarafından yürürlüğe alınan yönetmelikler ile de bu konuda detaylı düzenlemeler öngörülmüştür. Kira konusu hava araçlarını da kapsamına alan bu sigortalar, aşağıda iki ayrı başlık altında incelenecek olup her iki sigorta da nitelik olarak malî mesuliyet sigortası niteliğindedir.

Söz konusu sigortalar nitelik olarak aynı kapsamda değerlendirilebilse de teminat altına aldığı riskler ve öngörülen teminatlar farklılık göstermektedir. Ancak her iki sigortanın da yaptırılması zorunlu olup bu yükümlülüklerin yerine getirilmemesi halinde uygulanacak yaptırımlar ortak bir şekilde belirlenmiştir. Nitekim TSHK hava araçlarının uçuştan men edileceğini düzenlemektedir. Hava araçlarına ilişkin malî mesuliyet sigortalarını düzenleyen yönetmelikler ise; hava araçlarının Türk hava sahasını kullanmasına, havaalanlarına inişine ve uçuş halinde bulunmayan hava araçlarının kalkışına izin verilmeyeceğini ve mevzuatın öngördüğü diğer yaptırımların uygulanacağını düzenlemektedir. Son olarak, AIP GEN 1.2 de hava araçlarının Türk hava sahası ve havalimanlarını kullanımının yasaklanacağını düzenlemektedir.

4.1.5.2.1. Üçüncü Şahıs Malî Sorumluluk Sigortası

TSHK m. 138 uyarınca Türk hava sahasında uçuş yapacak Türk ve yabancı sivil hava araçları bakımından, üçüncü şahıslara verilecek zararın teminatı olarak, işleten tarafından malî mesuliyet sigortası yaptırılması zorunlu tutulmuştur. Bu hükme uygun olarak, Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik yürürlüğe alınmıştır. Nitekim SHY-6A m. 19/1-c bendi

uyarınca, yerli işletmelerin bu Yönetmelik uyarınca öngörülen şartları karşılaması gerektiği düzenlenmiştir. AIP GEN 1.2 uyarınca da EK-2’de sertifika örneği gösterildiği üzere, hava araçları bakımından üçüncü şahıs malî mesuliyet sigortasının yaptırılması ve hava aracında bulundurulması zorunlu tutulmuştur.

Yönetmelik yapılması gereken sigortanın kapsamına ilişkin olarak detaylı düzenlemelerde bulunmuştur. Buna göre, sigorta sorumluluğunu haiz dry lease kiracısı ve wet lease kiraya vereni, faaliyetleri dolayısıyla üçüncü şahıslara verebileceği zararlardan kaynaklanan sorumluluklarına karşı; savaş, terör, uçak kaçırma, sabotaj, kanun dışı müsadere ve halk hareketleri risklerini de teminat altına alacak şekilde sigorta yaptırmak zorundadır. Hava aracı bakımından sigorta teminatının olay başına asgari değerleri, Yönetmelik m. 8 uyarınca bir tablo ile belirlenmiştir³⁹⁵. Buna göre, asgari teminat miktarı hava aracının azami kalkış ağırlığına göre belirlenmiştir. Gerçekleştirilen her bir uçuşta sigorta sürekliliğinin sağlanması gerekmekte olup sigorta poliçesinin uçuş yapılırken hava aracında bulundurulması esastır³⁹⁶.

Yönetmelik, üçüncü şahısların maruz kalacağı kâr kaybı ve kira kaybı dâhil olmak üzere, tüm dolaylı zararların sigorta kapsamı dışında kalacağını düzenlemektedir. Dolayısıyla sigortalı hava aracı ile diğer bir hava aracı arasında bir kaza meydana gelmesi ve diğer hava aracının da bir kira sözleşmesine konu edilerek işletiliyor olması halinde; bu hava aracının işletilememesi dolayısıyla meydana gelecek kira kaybı, sigorta kapsamında olmayacaktır³⁹⁷.

4.1.5.2.2. Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Malî Sorumluluk Sigortası

TSHK m. 132 uyarınca; yurtiçi veya yurtdışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan işletmelerin, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek

³⁹⁵ Tablo uyarınca asgari teminat miktarı, özel çekme hakkı (SDR) olarak belirlenmiştir. SDR, Uluslararası Para Fonu tarafından kullanılan kaydi para birimini ifade etmektedir. SDR’nin diğer para birimlerine dönüştürülmesinde, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından RG’de ilan edilen kurlar esas alınır.

³⁹⁶ GÖLCÜKLÜ, s. 304.

³⁹⁷ İki sivil hava aracı arasında meydana gelen kazalar bakımından, ülkemizde meydana gelen örnekler için bkz. <http://www.kokpit.aero/asiana-thy-kuyrugunu-bicti> <http://www.kokpit.aero/kuyruk-kanat-kaza> (Erişim tarihleri: 24.11.2019)

zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere, asgari olarak m. 124 esaslarına göre saptanan sorumluluk sınırları içerisinde, malî mesuliyet sigortaları yaptırmakla yükümlü oldukları hüküm altına alınmıştır. Söz konusu sigortalar bakımından, Türkiye’de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Malî Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik yürürlüğe alınarak daha detaylı düzenlemeler öngörülmüştür. Nitekim SHY-6A m. 19/1-c bendi uyarınca da yerli işletmelerin bu Yönetmelik’te öngörülen şartları karşılaması gerektiği düzenlenmiştir. Ayrıca AIP GEN 1.2 gereği, EK-1’de örneği gösterilen sigorta sertifikasına uygun olacak bir malî mesuliyet sigortasının yaptırılması ve hava aracında bulundurulması gerekmektedir.

Ticari sorumluluğu haiz olan dry lease ve wet lease kiracısı; yolcunun ölümü veya herhangi bir bedensel zarara uğramasına neden olan ve hava aracında veya binış yahut iniş esnasında meydana gelen kaza ile bagaj, yük veya postanın taşıma esnasında, hava aracında, havaalanında veya havaalanı dışına inilmesi halinde, muhafaza ve nezareti altında bulunduğu süre içinde kaybı veya zarara uğramasından ve yolcu, bagaj, yük ve posta taşımada yaşanan gecikme dolayısıyla uğranılan zarardan sorumludur. Bu sorumluluklarına karşılık olarak ise; savaş, terör, uçak kaçırma, sabotaj, kanun dışı müsadere ve halk hareketleri risklerini de teminat altına alacak şekilde sigorta yaptırmak zorundadır. Keza, sigorta sorumluluğunu haiz taraf, gerçekleştirilen her bir uçuşta geçerli bir sigorta poliçesi bulundurmak ve bunun sürekliliğini sağlamakla yükümlüdür. Sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeden, ilgili hava aracı ile uçuş yapılması yasaklanmış olup sigorta poliçesi hava aracında bulundurulmadan da uçuş icra edilemeyecektir³⁹⁸.

Sigortanın asgari teminat miktarları, Yönetmelik m. 8 uyarınca belirlenmiştir. Buna göre yolcu taşımacılığı bakımından öngörülen yolcu başına asgari sigorta yükümlülüğü; yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması halinde 250.000 Özel Çekme Hakkı (“SDR”)³⁹⁹, gecikme halinde 5.346 SDR ve bagajla ilgili olarak

³⁹⁸ GÖLCÜKLÜ, s. 304.

kayıp, zarar ve gecikme riskleri için 1.288 SDR'dir. Yük ve postayla ilgili olarak asgari sigorta yükümlülüğü ise, kilogram başına 22 SDR'dir⁴⁰⁰. Maruz kalınacak kâr kaybı ve işgücü kaybı dahil tüm dolaylı zararlar ise, bu sigortanın kapsamı dışındadır.

SDR ile belirlenmiş olan bu bedeller, TSHK m. 132 hükmü uyarınca, m. 124'teki sorumluluk sınırlarına uygun olarak belirlenmiştir. Nitekim m. 124 uyarınca sorumluluk sınırının, Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'ye⁴⁰¹ göre belirlenmesi gerekmektedir⁴⁰². Keza, Sözleşme m. 50 uyarınca taraf devletlerin taşıyıcılarından Sözleşme dahilindeki sorumluluklarını kapsayan yeterli bir sigorta yaptırımalarını ve bu sigortaya dair kanıt sunmalarını talep edebilecekleri düzenlenmektedir. Dolayısıyla TSHK uyarınca öngörülen sigorta yükümlülüğü Sözleşme ile uyumlu olmakla birlikte, Yönetmelik uyarınca belirlenmiş olan sigortanın asgari teminat tutarları da Sözleşme ile belirlenen ve 2019 yılında güncellenen miktarlara uygunluk arz etmektedir⁴⁰³.

4.1.6. İşleten Sıfatıyla Sözleşme Dışı Sorumluluk

İşleten kavramı TSHK m. 133 uyarınca tanımlanmıştır. Hükmün ilk fıkrası uyarınca; hava aracını kendi adına bizzat kullanan veya yardımcılarını marifeti ile

³⁹⁹ Uygulamada ve doktrinde SDR kısaltması yerine, bu ifadenin Türkçe karşılığı Özel Çekme Hakkı'nın kısaltması olan ÖÇH kısaltmasının da kullanıldığı görülmektedir.

⁴⁰⁰ Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından günlük olarak yayınlanan SDR kurlarına ilişkin olarak bkz. <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/tr/tcmb+tr/main+page+site+area/bugun> (Erişim tarihi: 06.01.2020)

⁴⁰¹ RG, 01.10.2010, S. 27716.

⁴⁰² TSHK m. 124 uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan ve Uluslararası Hava Taşımacılığının İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme ve bu Sözleşmeyi değiştiren Türkiye'nin katıldığı sözleşme ve protokollerinin hükümlerine göre tayin olmalıdır. Ancak Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme m. 55 hükmü uyarınca açıkça ifade edildiği üzere, bu sözleşme 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan ve bu sözleşmeyi tadil eden sözleşmelerden de üstün olarak uygulama alanı bulacaktır. Dolayısıyla sorumluluk sınırlarının belirlenmesi bakımından, Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'nin uygulama alanı bulacağı açıktır.

⁴⁰³ 28.12.2019 tarihinden itibaren geçerli olacak değişikliğe ilişkin olarak ICAO tarafından yapılan duyuru için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_1999.aspx (Erişim tarihi: 06.01.2020)

kullanılmasını sağlayan kişiler işleten olarak kabul edilmiştir. Tanım doğrultusunda, dry lease sözleşmelerinde kiracının hava aracını yardımcı kişileri olarak kabul edilen uçuş personelleri vasıtasıyla kullanması⁴⁰⁴ ve bu kullanımı kendi işletme ruhsatı altında ve kendi adına gerçekleştirmesi nedeniyle, işleten sıfatını haiz olan taraf kiracı olacaktır⁴⁰⁵. Nitekim işleten sıfatının kazanılması için malik olma şartı bulunmamaktadır⁴⁰⁶. İkinci fıkra uyarınca ise, hava aracını kullanma hakkı doğrudan veya dolaylı olarak kendisinden elde edilen işletmenin, seferlerin kontrolünü elinde tutması halinde, işleten sayılacağı düzenlenmiştir. Bu kapsamda, wet lease sözleşmelerinde hava aracının ticari yönetim kapsamındaki kullanma hakkı kiracıya bırakılmış olsa dahi; hava aracına dair teknik, operasyonel ve genel kural olarak idari sorumluluk kiraya verene ait olmaktadır. Nitekim hava aracı kiraya verenin uçuş ekibi vasıtasıyla işletildiğinden, seferlerin kontrolü de kiraya verene aittir. Dolayısıyla wet lease sözleşmelerinde işleten sıfatı kiraya verene ait olacaktır⁴⁰⁷. Keza TSHK m. 138 uyarınca işletenlerin yaptırmakla yükümlü olduğu üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortasının, wet lease sözleşmelerinde kiraya verene ait olması da kiraya verenin işleten sıfatını haiz olduğunu gösteren bir diğer husustur⁴⁰⁸.

Dry lease halinde, yolcu ve/veya yük taşıma sözleşmeleri kiracı ile akdedildiğinden; kiracının bu sözleşmelerin imzalandığı kişilere karşı sözleşmesel sorumluluğu bulunmaktadır⁴⁰⁹. İşleten sıfatı nedeniyle, sözleşme tarafı olmayan üçüncü kişilere karşı verilen zararlardan dolayı da sorumludur. Nitekim dolaylı zararlar hariç olmak üzere, üçüncü kişilere verilen zararlara ilişkin sigorta sorumluluğu dahi bulunmaktadır⁴¹⁰. Buna karşın, kiraya verenin ne sözleşme

⁴⁰⁴ Uçuş ekibi ile gerçekleştirilen kullanımın, hava aracının yardımcıları marifetiyle kullanılması olarak değerlendirilmesi yönündeki açıklamalar için bkz. **İŞGÜZAR**, s. 43-44; **AKKURT**, s. 93-95.

⁴⁰⁵ **İŞGÜZAR**, s. 47.

⁴⁰⁶ **KANER**, s. 40; **İŞGÜZAR**, s. 42.

⁴⁰⁷ Aksi yöndeki görüş için bkz. **İŞGÜZAR**, s. 48.

⁴⁰⁸ Detaylı bilgi için bkz. 4.1.5.1.1. Wet Lease Bakımından

⁴⁰⁹ İşleten sıfatını haiz işletmeler bakımından, TSHK m. 124 uyarınca haksız fiil sorumluluğu ile sözleşmesel sorumluluğun yarışabileceğinin kabulü bakımından bkz. **AKKURT**, s. 324.

⁴¹⁰ Detaylı bilgi için bkz. 4.1.5.1.2. Dry Lease Bakımından

tarafına ne de üçüncü kişilere karşı herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır. Zira kiraya verenin, yerli işletme olması halinde söz konusu olan bazı idari yükümlülükleri hariç olmak üzere, hava aracının işletilmesine dair sorumluluğu bulunmamaktadır.

Wet lease halinde kira konusu hava aracı ile gerçekleştirilecek yolcu ve/veya yük taşımalarında, sözleşme tarafı olan ve bu sözleşmeler dolayısıyla sigorta yaptırmakla yükümlü kılınan taraf kiracı olduğundan⁴¹¹; bu sözleşmelerden dolayı meydana gelecek zararlardan da kiracı sorumlu olacaktır. Ne var ki, kiraya veren bu sözleşmelerin tarafı olmasa dahi, bu kapsamda gerçekleştirilen taşımalarda meydana gelecek zararlardan, işleten sıfatı dolayısıyla sorumlu tutulabilecektir. Nitekim kiraya verenin üçüncü kişilere karşı verilen zararlardan dolayı, TSHK m. 134 uyarınca işleten sıfatı nedeniyle sorumluluğu söz konusudur. Kiraya verenin sorumluluğu, haksız fiil hükümlerine göre kusursuz sorumluluk olarak nitelendirilmektedir⁴¹². Sorumluluğun kapsamı ise sınırlandırılmamıştır. Dolayısıyla işleten sıfatını haiz kiraya veren, hem kişilere verilecek zararlar hem de bagaj, yük ve postalara ilişkin olarak eşyaya verilecek zararlar bakımından sorumlu tutulabilecektir⁴¹³.

4.2. DENETİMLER

Çalışmamızın ilgili kısımlarında hava araçları, hava aracı kira sözleşmeleri ve işletmeler bakımından öngörülen denetimler ve sonuçları bakımından incelemeler gerçekleştirilmiştir. Nitekim SHT-KİRALAMA m. 9 uyarınca, dry lease ve wet lease bakımından denetim gerçekleştirilecek hususlar da özel olarak belirlenmiş olup yine çalışmamızın ilgili kısımlarında inceleme alanı bulmuştur. Dolayısıyla Talimat uyarınca öngörülen hususlardan bağımsız olarak, tarafların yerine getirmeleri gereken sorumluluklara ilişkin olarak, TSHK hükümleri ile

⁴¹¹ Detaylı bilgi için bkz. 4.1.5.1.1. Wet Lease Bakımından

⁴¹² KANER, s. 41; İşletenin sorumluluğunun tehlike sorumluluğu olduğu yönündeki değerlendirmeler için bkz. İŞGÜZAR, s. 32-35; AKKURT, s. 312-317.

⁴¹³ AKKURT, s. 327.

SHGM tarafından yürürlüğe konulan denetim mevzuatının ayrı bir başlık altında incelenmesi daha uygun düşecektir.

4.2.1. Denetim Yetkisi

Sivil havacılık mevzuatımız uyarınca, denetim yetkisinin SHGM'ye ait olduğu düzenlenmiştir. Nitekim SHGM denetimlerin gerçekleştirilmesi bakımından TSHK m. 27 ve SHY-6A m. 44 uyarınca açıkça yetkilendirildiği gibi; yine bu hükümler uyarınca, SHGM'nin denetim yetkisini kendisinin yetkilendireceği kurumlar vasıtasıyla gerçekleştirebilmesi de mümkün kılınmıştır. Bu kapsamda, SHY-YDTGMK yürürlüğe konulmuş olmakla, denetim kuruluşları ve bu kuruluşların bünyesinde görevlendirilecek denetçilere ilişkin olarak düzenlemeler getirilmiştir. Yönetmelik kapsamında yetkilendirilmeyen kuruluşların SHGM adına herhangi bir faaliyette bulunabilmeleri mümkün değildir.

Denetimin yürütülme usul ve esasları ise, SHT-DENETİM uyarınca düzenlenmiştir. Talimat m. 5 uyarınca da hükme bağlandığı üzere, işletmelerin sivil havacılık mevzuatı kapsamındaki tüm faaliyetleri denetime tabi tutulmakla birlikte; denetim, işletmelerin faaliyetleri sırasında ve tüm kayıt, belge ve operasyonları üzerinden yürütülmektedir.

4.2.2. Denetim Türleri

4.2.2.1. Teknik Denetim

Dry lease ve wet lease uyarınca tarafların haiz oldukları teknik sorumluluk çalışmamız kapsamında incelenmişti⁴¹⁴. Buna göre, sorumluluğu haiz tarafın yerine getirmesi gereken yükümlülüklerin denetlenmesi gerekmekte olup bu husus TSHK m. 27 uyarınca açıkça düzenlenmiştir. Türk sivil hava araçları ile gerçekleştirilecek faaliyetlerin, hava seyrüsefer güvenliğinin sağlanması amacıyla, SHGM veya SHGM'nin yetkilendireceği kuruluşlar tarafından yapılacak teknik denetime tabi olduğu hüküm altına alınmıştır. Yabancı uyruklu işletmelere uygulanacak hükümlerin ise, Türkiye'nin taraf olduğu ikili ve çok taraflı anlaşmalar uyarınca ve

⁴¹⁴ Detaylı bilgi için bkz. 4.1.1. Teknik Sorumluluk

karşılıklılık ilkesi göz önünde tutularak, Bakanlık tarafından saptanacağı düzenlenmiştir. Bu kapsamda SHGM tarafından yürürlüğe konulan SHY-RAMP uyarınca, ülkemiz hava alanlarına iniş ve kalkış yapan tüm yabancı hava araçları bakımından denetimler gerçekleştirilmektedir.

SHGM tarafından yetkilendirilen teknik denetçilerin gerçekleştirecekleri denetimlerde; hava aracının uçuşa elverişli olmaması, personellerinin o hava aracı için gerekli nitelikleri taşımaması veya uçuşu yürütecek fiziksel ya da zihinsel kapasiteye sahip olmaması, operasyonun can ve mal emniyeti için tehlike oluşturması, tespit edilen eksik veya bulguların can ve mal emniyeti ile uçuş emniyetini doğrudan ilgilendirmesi durumlarında gereken yaptırımlar uygulanacaktır. Bunlar, işletmenin ya da yeterlik belgesi gerektiren personelin uçuş operasyonunu ve/veya işletmenin faaliyetlerini durdurmaaktır. Nitekim m. 30 uyarınca işletmenin ruhsatının iptal edilmesi dahi söz konusu olabilmektedir.

4.2.2.2. Mali Denetim

SHY-6A m. 45 uyarınca, işletmeler bakımından mali denetimlerin gerçekleştirileceği ve bu konudaki esasların SHGM tarafından ayrıca düzenleneceği belirlenmiştir. Buna uygun olarak, SHT-6AF yürürlüğe konulmuş ve bu kapsamda detaylı düzenlemeler öngörülmüştür. SHT-6AF uyarınca denetim, m. 8'e göre yapılacak finansal bildirim doğrultusunda, SHGM'nin m. 9'a uygun olarak değerlendirmelerde bulunması ile gerçekleştirilecektir. Denetim kapsamında çalışmamız bakımından özellik arz eden husus ise, işletmenin uçak kiralama şirketlerine ilişkin mali yükümlülüklerinde hizmet almaya ya da operasyonlarını sürdürmeye engel teşkil edecek herhangi bir gecikme olmaması gerektiğinin düzenlenmiş olmasıdır.

Yapılan denetimlerde uygunsuzlukların tespit edilmesi halinde ise, m. 11 bakımından uygun olan yaptırımlar tesis edilecektir. Yine öngörülen yaptırımlardan çalışmamız bakımından en önemlisi, şüphesiz ki; mali durumun düzeltilmesine yönelik gerekli işlemler tesis edilene kadar, işletmenin mali durumunu olumsuz etkileyebilecek kiralama taleplerinin tamamen veya kısmen reddedilebilmesidir. Ancak bu durumun, SHGM'nin onayına tabi olan kira sözleşmeleri bakımından

geçerli olabileceği kabul edilmeli, SHT-KİRALAMA bakımından onay şartı aranmayan kira sözleşmelerine ilişkin olarak böyle bir yaptırımın uygulanamayacağı kabul edilmelidir.

Son olarak belirtmek gerekir ki, SHT-6AF m. 9/3 uyarınca işletmelerin ticari sorumluluklarına ilişkin belirtilen hususlar, operasyonel sorumlulukların yerine getirilmesi kapsamında da değerlendirilebilir. Keza buna uygun olarak, SHT-6AF m. 11/3 ile de atıfta bulunulduğu üzere; SHY m. 47 uyarınca operasyonel ve mali konularda yapılacak denetimler sonucunda uygunsuzlukların tespit edilmesi halinde, işletmenin uçuşlarının kısmen veya tamamen durdurulabileceği ve işletmeye uygunsuzluk nispetinde 3 veya 6 aylık süreler verilebileceği, ortak bir şekilde düzenlenmiştir. Buna göre, verilen süre içerisinde tespit edilen hususların giderilememesi halinde, işletme ruhsatı askıya alınabilir veya iptal edilebilir.

4.2.2.3. Operasyonel Denetim

İşletmelerin tabi olacakları operasyonel denetim bakımından genel bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak farklı sivil havacılık mevzuatları uyarınca operasyonel denetime ilişkin hükümler öngörülmüştür.

İlk olarak, SHT-DENETİM uyarınca yapılacak denetim kapsamında, yol boyu uçuş denetimine de yer verilmiş olup bu denetim m. 4/1-h bendi uyarınca; hava aracının park yerinden ayrıldığı andan, tekrar park yerine ulaşım tamamıyla durana kadarki süreçte gerçekleştirilen operasyonel denetim olarak tanımlanmıştır. Ayrıca m. 5/2 uyarınca denetimin operasyonlar üzerinden de yürütüleceğinin belirtilmiş olması, bu Talimat uyarınca operasyonel denetim gerçekleştirileceğini açıkça ifade etmektedir. Buna ilaveten, SHY-YDTGMK m. 19 uyarınca denetim kuruluşlarının SHGM tarafından yetkilendirilebileceği gruplar arasında, uçuş operasyon grubu da sayılmıştır. Nitekim bu grup kapsamında yetki türleri, ticari hava taşıma işletmeleri bakımından; üs, istasyon, özel yetki, yol boyu uçuş, SANA (Yerli Hava Araçlarına Yapılan Emniyet Değerlendirme Denetimi), kabin ekibi temel emniyet eğitimi denetimi olarak sayılmıştır. Sayılan denetimler de yine işletmelerin operasyonel sorumluluklarının icrasına ilişkindir.

Son olarak, mali denetim başlığı altında da incelendiği üzere, SHY-6A m. 47 uyarınca operasyonel konularda yapılacak denetimlerde uygunsuzlukların tespit edilmesi halinde, öngörülen yaptırımların uygulanacağı belirlenmiştir. Dolayısıyla bu denetime ilişkin olarak özel bir düzenleme öngörülmemiş olsa dahi, belirtilen mevzuatlar kapsamında gerçekleştirilecek denetimler sonucunda, ilgili yaptırımların tatbik edilmesi mümkündür.

4.2.2.4. Uyumluluk Denetimi

İşletmeler bakımından öngörülen bir diğer denetim ise, uyumluluk denetimidir. Uyumluluk İzleme Fonksiyonunun Uygulanmasına İlişkin Talimat (SHT-UYUMLULUK İZLEME) uyarınca düzenlenmiştir. Ancak diğer denetimlerden farklı olarak, uyumluluk denetimi bir iç denetim olarak öngörülmüş olmakla, işletmelerin kendi bünyeleri içerisinde gerçekleştirilecektir. Keza bu denetimin gerçekleştirilmesi bakımından, işletme içerisinde sorumlu müdür yetkilendirilecek olup denetçiler işletme bünyesinde istihdam edilen personeller de olabileceği gibi, dışarıdan da görevlendirilebilecektir. Bu denetim ile amaçlanan husus ise; ticari hava taşıma işletmelerinde gerçekleştirilen faaliyetlerin, ilgili ulusal ve uluslararası mevzuat ile iç prosedürlere uygunluğunun sistematik olarak izlenmesi amacıyla, yönetim sistemi kapsamında uyumluluk izleme fonksiyonunun oluşturulması ve etkin bir şekilde işletilmesidir.

Talimat m. 9 uyarınca denetimlerin usul ve esaslarına ilişkin düzenlemeler öngörülmüş olmakla, çalışmamızın konusu bakımından önem arz edenler ise, 11 ve 12. fıkralarda yer bulmuştur. Nitekim burada öngörülen denetim ve kontroller; işletmenin operasyon, teknik ve ticari sorumluluklarını konu edinmektedir. Zira, m. 9/12-p bendi uyarınca hava aracı kiralama operasyonları da denetim kapsamına alınmıştır.

Ancak diğer denetimlerden farklı olan bir diğer nokta ise, denetimlerde tespit edilen uygunsuzluklar bakımından, SHGM'nin herhangi bir yaptırım uygulamayacak olmasıdır. Nitekim iç denetim niteliğine uygun olarak, tespit edilen uygunsuzluklara ilişkin olarak, işletme bünyesinde Talimat'ta belirtilen doğrultuda tedbirler alınacaktır.

4.2.2.5. Kira Sözleşmelerine İlişkin Denetim

SHT-KİRALAMA uyarınca dry lease ve wet lease sözleşmeleri bakımından, SHGM'den onay alınması veya SHGM'ye bildirimde bulunulması gerekmektedir⁴¹⁵. Dolayısıyla SHGM'nin bu kira sözleşmelerine ilişkin olarak, onay verme aşamasında veya operasyon sonrasında kendisine yapılan bildirimler ile birlikte, gerekli denetimleri gerçekleştirebilmesi mümkündür⁴¹⁶. Ancak SHGM'nin kira sözleşmeleri üzerindeki denetim yetkisi, SHT-KİRALAMA ile sınırlı olmayıp genel kapsamdaki denetim mevzuatı uyarınca denetim yetkisinin düzenlendiği haller mevcuttur.

SHY-YDTGMK m. 6/8, SHT-DENETİM m. 8/2 ve SHT-6AF m. 9/3 uyarınca, kira sözleşmelerinin de denetim kapsamında olduğu belirlenmiştir. Dolayısıyla kira sözleşmeleri, operasyonel ve mali denetim kapsamında dahi yer almaktadır. Belirtilen denetimler kapsamında; hava aracı kira sözleşmelerinin, başta SHT-KİRALAMA olmak üzere yasal mevzuata uygun olmadığı tespit edilmesi halinde, SHGM tarafından ilgili yaptırımlar uygulanacaktır. Nitekim denetim sonucu uygun bulunmayan kira sözleşmeleri nedeniyle uçuşların durdurulması, işletme ruhsatının askıya alınması veya iptal edilmesi işlemlerinin tesis edilebilmesi mümkün olmakla; bu işlemlerden birinin tesis edilmesi halinde de yürürlükte olan kira sözleşmelerinin sona ermesi söz konusu olabilecektir⁴¹⁷. Keza, bu haller SHT-KİRALAMA m. 7/1-ç bendi uyarınca dry lease ve wet lease sözleşmelerini sona erdiren sebepler arasında sayılmıştır.

4.2.3. Denetim Sonucu Tesis Edilecek İşlemler

Yukarıda denetim türleri bakımından gerçekleştirdiğimiz inceleme kapsamında, denetimlerde tespit edilen uygunsuzluklara ilişkin olarak tesis edilecek işlemler belirlenmişti. Ancak belirtmek gerekir ki, SHT-DENETİM

⁴¹⁵ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.5. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Onayı

⁴¹⁶ Onaya tabi olup olmamasından bağımsız olarak, wet lease ve kısa süreli wet lease sözleşmeleri bakımından, SHGM tarafından gerçekleştirilecek denetimlere ilişkin Wet Lease ve Kısa Süreli Wet Lease Kontrol Formu hazırlanmıştır. (Doküman No: SHGM.UOD-51859319.FR.43)

⁴¹⁷ Detaylı bilgi için bkz. 3.9.1.4. Uçuşların Durdurulması, İşletme Ruhsatının Askıya Alınması veya İptal Edilmesi

uyarınca denetimde tespit edilen bulguların giderilmesine ilişkin olarak, bulguların niteliklerine göre süre verilmesi söz konusu olabilmekle birlikte; süre verilmeksizin, doğrudan TSHK ve ilgili sivil havacılık mevzuatı uyarınca öngörülen yaptırımların tesis edilebilmesi de mümkündür. Burada yine dikkat edilmesi gereken bir diğer husus, SHGM'nin yetkilendirdiği kuruluşların yalnızca uygunsuzlukları tespit etme yetkilerinin bulunup buna karşılık yaptırım tesis etme yetkilerinin bulunmamasıdır.

Denetimlerde tespit edilen uygunsuzlar bakımından incelenmesi gereken son husus ise; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelik (SHY-İPC) ⁴¹⁸ (“SHY-İPC”) uyarınca, bu uygunsuzluklara ilişkin olarak idari para cezalarının öngörülmüş olmasıdır. Nitekim TSHK m. 143/2 hükmüne uygun olarak, SHY-İPC uyarınca; Yönetmelik içerisinde belirtilen hususlara ilaveten, SHGM'nin sivil havacılığı düzenlemek amacıyla alacağı önlemlere uyulmaması haline ilişkin olarak da idari para cezası kesilebileceği düzenlenmiştir.

Denetimlerdeki uygunsuzluklar bakımından Yönetmelik'te somutlaşan örnek ise; m. 4/1-d bendi uyarınca, denetim kapsamında istenilen teknik ve ekonomik bilgilerin verilme yükümlülüğünün yerine getirilmemesi halinde, ruhsat sahiplerine idari para cezası uygulanacağını belirlenmiş olmasıdır. Öte yandan m. 8 uyarınca, hükümde belirtilen ihlaller bakımından, belirlenen şartlara uygun olarak gönüllü raporlama yapılması halinde, idari para cezası uygulanmayacağı belirlenmiştir. Buna göre; ihlalin SHGM tarafından yapılan plansız denetimden önce bildirilmesi veya planlanan denetim tarihinden en geç 1 ay önce bildirilmesi, yapılan ihlalin ilgili işletme tarafından maddi bir kazanç temin etmek amacıyla yapılmamış olması, bu bildirimden en geç 10 iş günü içerisinde ihlalin tekrarlanmaması için kök sebepleri içerecek şekilde önleyici, düzeltici önlemleri açıklayan ve SHGM tarafından kabul edilen detaylı bir bildirim raporunun SHGM'ye sunulması ile

⁴¹⁸ RG, 29.01.2013, S. 28543.

düzeltilici önlemlerin verilen süre içerisinde yapılmış olması halinde idari para cezası uygulanmayacaktır.

SONUÇ

Hava araçlarının farklı nitelikteki kira sözleşmelerine konu olabilmeleri mümkündür. Bu kapsamda; adi kira, ürün kirası ve hatta gerekli şartların sağlanması halinde konut ve çatılı işyeri kirasına dahi konu olabilirler. Eğitim ve kontrol amaçlı kira sözleşmeleri ile özel amaçlı kira sözleşmeleri de yine hava araçlarını konu edinmektedir. Uygulamada sıklıkla görüldüğü üzere, FKK uyarınca finansal kiralama sözleşmeleri ile hava araçlarının kiralanması da söz konusu olmaktadır. Her bir hava aracı kira sözleşmesi bakımından farklı düzenlemeler öngörülmüştür. Ticari hava taşıma işletmelerinin kendi aralarında gerçekleştirecekleri dry lease ve wet lease niteliğindeki hava aracı kira sözleşmelerine ilişkin olarak ise, başta SHT-KİRALAMA olmak üzere, SHGM tarafından özel düzenlemeler öngörülmüştür. Nitekim SHGM'nin onayına veya sonrasında denetimine tabi olan bu sözleşmeler bakımından, işletmelerin edimlerini yerine getirebilmeleri ve haklarında herhangi bir idari işlem tesis edilmemesi için, yasal düzenlemeler uyarınca öngörülen şartları karşılamaları gerekmektedir.

Çalışmamız kapsamında dry lease ve wet lease sözleşmelerinin birlikte incelenmesine karşın, tarafların sözleşmeden doğan edim ve yükümlülükleri ile hava aracının işletilmesinden kaynaklanan sorumlulukları oldukça farklıdır. Ancak bu sözleşmelerin genellikle hava yolu şirketlerinin daha kısa süreli veya geçici nitelikteki ihtiyaçlarının giderilmesi bakımından uygulama alanı bulması sebebiyle, incelemeleri de ortak bir şekilde yapılmıştır. Nitekim SHGM de bu sözleşmeleri tek bir mevzuat kapsamında, SHT-KİRALAMA uyarınca düzenlemiştir. Bu kapsamda iki farklı sözleşmenin ortak bir tanımda buluşturulabilmesi de mümkündür. Zira, dry lease ve wet lease sözleşmeleri, yerli işletmeler ve yabancı işletmeler tarafından, bir hava aracının kullanımının yasal mevzuat uyarınca belirlenmiş sürelerle uygun olarak diğer bir işletmeye bırakıldığı ve bunun karşılığında kiraya veren işletmenin bir kira bedeli elde ettiği hava aracı kira sözleşmeleri olarak tanımlanabilir.

Dry lease halinde, hava aracı uçuş personeli olmaksızın kiracının kullanımına bırakılmakta ve kiracının işletme ruhsatı altında işletilmektedir. Bu

sözleşmelerde hava aracının teknik, ticari, operasyon ve sigorta sorumluluğu kiracıya ait olmaktadır. Talimat uyarınca yerli işletmelerin kendi aralarında yapacakları dry lease sözleşmeleri düzenlenmediğinden ve uygulamada da bu kapsamda sözleşmeler imzalanmadığından, dry lease operasyonları yalnızca yabancılik unsuru içerecek şekilde yapılmaktadır. Bu halde de Talimat uyarınca geçerlilik şartı olarak öngörüldüğü üzere, SHGM ile yabancı işletmenin tabi olduğu sivil havacılık otoritesi arasında 83 bis yetki devri anlaşmasının imzalanması gerekmektedir. Anlaşmanın imzalanmasıyla, tescil devleti MSHS 83 bis maddesi kapsamında belirlenmiş görev ve işlevlerin tamamı veya bir kısmını işletici devlete devretmektedir. Bu anlaşmanın önem arz ettiği husus ise, hava aracının tescil devletindeki tescilinin korunması sebebiyle, kira sözleşmesine bağlı olarak tescil ve terkin sonuçlarının doğmamasıdır. Buna bağlı olarak da yabancı işletmelerden dry lease olarak kiralanmış hava araçları ile kabotaj taşımacılığı gerçekleştirilememektedir.

Hava aracının kiraya veren tarafından temin edilen uçuş personelleriyle birlikte kiralanması halinde wet lease söz konusu olmaktadır. Bu halde, hava aracı kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletilmeye devam edilerek, hava aracının yalnızca ticari sorumluluğu kiracıya bırakılmaktadır. Teknik, operasyon ve kısmi olarak da sigorta sorumluluğu kiraya verene ait olmaya devam etmektedir. Böylelikle hava aracı, kiracı tarafından derhal işletilmeye hazır olarak temin edilmektedir. Kiracı; yolcu, bagaj, yük ve posta malî sorumluluk sigortası yaptırarak ve yolcu taşıma ve/veya yük taşıma sözleşmelerini akdederek, doğrudan hava aracını kullanabilmektedir. Wet lease halinde 83 bis yetki devri sözleşmeleri imzalanmamaktadır. Nitekim hava aracı kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletildiğinden, kiraya verenin tabi olduğu devlet nezdindeki tescili de korunmaktadır. Buna bağlı olarak, yabancı işletmelerden bu yöntemle kiralanana hava araçları ile kabotaj taşımacılığı yapılamamaktadır.

Talimat uyarınca wet lease'in 3 günden kısa sürelerle yapılması hali, kısa süreli wet lease olarak düzenlenmiştir. Ancak bu sözleşmeler bakımından, aynı taraflar arasında bir takvim ayı içerisinde 3 güne karşılık gelen toplam 72 saatlik

uçuş süresinin aşılmaması gerekmektedir. Aksi takdirde, söz konusu kiralama bakımından kısa süreli wet lease hükümleri yerine, wet lease'e ilişkin öngörülen hükümlerin uygulanması söz konusu olacaktır. Ancak uygulanacak hükümler farklı olarak belirlenmiş olsa da bu sözleşmelerin wet lease niteliğinde olduğu açıktır. Wet lease niteliğindeki bir diğer kira sözleşmesi olan damp lease ise, mülga SHT-120.95 uyarınca düzenlenmiş olmasına rağmen, SHT-KİRALAMA uyarınca düzenleme alanı bulmamıştır. Ne var ki, damp lease ülkemizde tatbik edilen bir yöntem olmamasına karşın, uluslararası kapsamda uygulama alanı bulan bir sözleşme türüdür.

KAYNAKÇA

ABEYRATNE Ruwantissa, “Asset-Based Financing and Leasing of Aircraft and Equipment”, 2 J. World Investment 831, 2001 (Heinonline)

ACAR Faruk, Kira Hukuku Şerhi, 4. Baskı, Aralık 2017

ACUN MEKENGEC Merve, Milletlerarası Özel Hukukta Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmeleri, 1. Baskı, İstanbul 2014

AKÇURA KARAMAN Tuba, Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni (Taşınır İpoteği), 2. Baskı, İstanbul 2019

AKER Halit, Ticari İşletme Kirası, Ankara 2012

AKİPEK Jale G./**AKINTÜRK** Turgut/**ATEŞ** Derya, Eşya Hukuku, 2. Baskı, İstanbul 2018

AKKURT Sinan Sami, Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, 2. Baskı, Ankara 2018

AKKUTAY Berat Lale, “Uluslararası Hukuk Kuralları Çerçevesinde Sivil Hava Araçlarının Askeri Amaçlarla Kullanılması”, Hava Hukuku Sempozyumu, 1. Baskı, Ankara 2017

AKKUTAY Berat Lale, “Uluslararası Hukukta Sivil ve Devlet Hava Aracı Ayrımı”, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, Temmuz 2017, Yıl 8, Sayı 31 (<http://kutuphane.dogus.edu.tr/mvt/pdf.php>)

ALTAŞ Hüseyin, Hasılat ve Şirket Kirası, 1. Baskı, Ankara 2009

ANTALYA Gökhan/**TOPUZ** Murat, Medeni Hukuk, 2. Baskı, İstanbul 2018

ANTALYA Gökhan, Eşya Hukuku Cilt II Zilyetlik, 1. Baskı, İstanbul 2017

ARSLAN Zeynep, Ürün Kirası Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Kiralananın İadesi, 1. Baskı, Ankara 2016

- ASLAN M. Yasin**, Uluslararası Hava Hukuku, 1. Baskı, Ankara 2017
- ATAMER Kerim**, Deniz Ticareti Hukuku Cilt I, (Deniz Ticareti), 1. Baskı, İstanbul 2017
- ATAMER Kerim**, Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri, (Uçak İpteoği), 1. Baskı, İstanbul 2012
- AYBAY Aydın/HATEMİ Hüseyin**, Eşya Hukuku, 4. Bası, İstanbul 2014
- AYDEMİR Efrail**, Türk Borçlar Yasasına Göre Kira Hukuku, 4. Baskı, Ankara 2016
- BARRETO Olga**, “Safety Oversight: Federal Aviation Administration, International Civil Aviation Organization, and Central American Aviation Safety Agency”, 67 J. AIR L. & COM. 651, 2002 (Heionline)
- BELBEZ Hikmet**, “Hava Hukuku Konusu ve Mahiyeti”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 1945, Cilt 2, Sayı 4 (Dergipark)
- BİLSEL Cemil**, Milletlerarası Hava Hukuku, İstanbul 1948
- BİRİNCİ UZUN Tuba**, Uluslararası Hava Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, 2. Baskı, Ankara 2015
- BOURBONNIERE Michel/HAECK Louis**, “Military Aircraft and International Law”, Journal of Air Law and Commerce, 2001, Volume 66, Issue 3, p. 885-978 (Heionline)
- BUNKER Donald H.**, “Aircraft Wet Leasing: The Perils and the Benefits”, 25 Annals Air & Space L. 67, 2000, p. 67-82. (Heionline)
- CAN Nazlı**, “AB-ABD Arasındaki Açık Gökyüzü Andlaşması’nın İkinci Müzakere Safhasının Değerlendirilmesi”, Avrupa ve Türkiye’de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler, İstanbul 2010
- CANARSLANLAR İhsan**, Türkiye’de Finansal Kiralama İşlemleri ve Finansal Kiralama İşlemlerinin Vergisel Yönleri (Yüksek Lisans Tezi), 2017

CANBOLAT Ayşe Gül, Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, 1. Baskı, Ankara 2009

CARPANELLI Elena, “Cooperative Ventures between Air Carriers: Time to Reform the International Rules”, 15 ISSUES AVIATION L. & POL'Y 307, 2016 (Heinonline)

CROWTHER Philip E., “Taxation of Fractional Programs: Flying Over Uncharted Waters”, 67 J. AIR L. & COM. 241, 2002 (Heinonline)

ÇAĞA Tahir, Hava Hukuku, Cilt I: Genel Kısım, İstanbul 1963

ÇAĞA Tahir/**KENDER** Reyâgan, Deniz Ticareti Hukuku - II, 10. Baskı, İstanbul 2010

DALAL Ketan, “What Royalty Means in Shipping”, 17 INT'L TAX REV. 43, 2006 (Heinonline)

DHMİ, Havacılık Terimleri Sözlüğü

DHMİ, Havacılık Terimleri Sözlüğü, 1. Baskı, Ankara 2011

ERCAN Tayfun, 6361 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu ile Neler Değişti?, 1. Baskı, Ankara 2013

ERDOĞMUŞ Hasan Fehmi, Finansal Kiralama Sözleşmesi ve Hava Aracı ve Parçalarının Finansal Kiralama Yöntemi ile Temini (Doktora Tezi), 2014

EREN Fikret, Mülkiyet Hukuku, 4. Baskı, Ankara 2016

ESENER Turhan/**GÜNDOĞDU** Fatih, Borçlar Hukuku I Sözleşmelerin Kuruluşu ve Geçerliliği (TBK m. 1 - 40), İstanbul 2017

FALK Charles Edward, “Exempting Transportation Income under the Proposed Section 883 Regulations”, 26 INT'L TAX J. 31, 2000 (Heinonline)

GAVAZZA Alessandro, “Asset Liquidity and Financial Contracts: Evidence from Aircraft Leases”, Journal of Financial Economics, Volume 95, Issue 1, January 2010 (Science Direct)

GEMİCİ Eser/YEŞİLLER Mehmet, “Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri”, Journal of Aviation, 2017, Cilt 1, Sayı 2 (Dergipark)

GÖKNİL Mazhar Nedim, Hava Hukuku, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 484, Hukuk Fakültesi No:107, İstanbul 1951

GÖLCÜKLÜ İlyas, Uluslararası Hava Taşıma Hukuku, 1. Baskı, İstanbul 2018

GÜMÜŞ Mustafa Alper, "Yeni" 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Kira Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul 2012

GÜNDOĞAN KIRMIZITAŞ Türkân, 6361 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu'na Göre Finansal Kiralama Sözleşmesi, Ankara 2017

GÜNER-ÖZBEK M. Deniz, “Türkiye’de Hava Taşıma Hukuku”, Avrupa ve Türkiye’de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler, İstanbul 2010

HATEMİ Hüseyin/GÖKYAYLA Emre, Borçlar Hukuku Genel Bölüm, 4. Bası, İstanbul 2017

HATEMİ Hüseyin/SEROZAN Rona/ARPACI Abdülkadir, Eşya Hukuku, İstanbul 1991

IATA, “Guidance Material and Best Practices for Aircraft Leases” (Aircraft Leases), 4. Versiyon, Mayıs 2017

ICAO, “Worldwide Air Transport Conference: Challenges and Opportunities of Liberalization”, Montreal, 24 to 29 March 2003 (https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/ATConf5_wp009_en.pdf)

İNCEOĞLU M. Murat, Kira Hukuku, Cilt 1, (Kira Hukuku-I), 1. Baskı, İstanbul 2014

İNCEOĞLU M. Murat, Kira Hukuku, Cilt 2, (Kira Hukuku-II), 1. Baskı, İstanbul 2014

İŞGÜZAR Hasan, Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu, 1. Baskı, Ankara 2003

KANER İnci, Hava Hukuku (Hususi Kısım), 2. Bası, İstanbul 2004

KARADİBEK Yasemin, Hasılat Kirasından Kaynaklanan Dava ve Takipler (Yüksek Lisans Tezi), 2011

KAVAK Yalçın, Borçlar Hukukunda Yazılı Şekil, 1. Baskı, İstanbul 2015

KAYA İslam Safa, “Chicago Sözleşmelerinin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2016, Cilt 7, Sayı 2 (Dergipark)

KENDER Rayegân/ÇETİNGİL Ergon/YAZICIOĞLU Emine, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt-1, 14. Baskı, İstanbul 2019

KILINÇ KONUK Melek, “Cape Town Konvansiyonu ve Hava Aracı Protokolüne Genel Bakış”, Hava Hukuku Sempozyumu, 1. Baskı, Ankara 2017

KIRMAN Ahmet, Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, 1. Baskı, Ankara 1990

KOYUNCUOĞLU Fikret, Değişen Finansal Kiralama Mevzuatı Işığında Finansal Kiralama Sözleşmesine İlişkin Uygulamadan Kaynaklanan Sorunların Değerlendirilmesi, 1. Baskı, İstanbul 2015

KURT Ekrem, “Sivil Hava Aracı Niteliğinin Kazanılması, Devri ve Sona Ermesi”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2017, Cilt 11, Sayı 2

LEONE Luca, “Aviation Leasing Agreements As Financial Propeller For The Newcomers”, Zeszyty Naukowe WSFiP Nr 4/2015, Volume 6, Issue 4 (Directory of Open Access Journals)

LOKKEN Lawrence, “Income Effectively Connected with U.S. Trade or Business: A Survey and Appraisal”, 86 TAX MAG. 57, 2008 (Heinonline)

MAKARACI BAŞAK Aslı, “Finansal Kiralama Sözleşmesinde Kat Mülkiyeti Kanunu’nun 20. Maddesinin Uygulanması” *Legal Hukuk Dergisi*, 2012, Cilt 10, Sayı 120 (Legal Online)

MARGO Rod D., “Aspects of Insurance in Aviation Finance”, 62 *J. AIR L. & COM.* 423, 1996 (Heinonline)

MCCREARY Scott D., “The Cape Town Treaty and International Registry Outline and Suggested Best Practices Checklist” (<https://aerolawgroup.com/wp-content/uploads/2015/04/nbaa-2011-cape-town-treaty-and-international-registry-outline-and-best-practices-checklist.pdf>)

MORRELL Peter S., *Airline Finance*, 4th Edition, 2013 [eBook Collection (EBSCOhost)]

MUNISAMI Ari, “Aircraft Financing: Perspectives for Small and Emerging Economies”, (Yüksek Lisans Tezi), Haziran 2010 (http://digitool.library.mcgill.ca/webclient/StreamGate?folder_id=0&dvs=1573559206421~755)

MÜHLL Peter von der, *Voraussetzungen und Umfang der Lufthaftpflicht gegenüber Drittpersonen*, Basel 1950 (*naklen*)

O’CONNOR William E., *An Introduction to Airline Economics*, 6th Edition, 2001

OĞUZMAN M. Kemal/**BARLAS** Nami, *Medenî Hukuk*, 25. Bası, İstanbul 2019

OĞUZMAN M. Kemal/**ÖZ** M. Turgut, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Cilt-II, 14. Bası, İstanbul 2018

OĞUZMAN M. Kemal/**SELİÇİ** Özer/**OKTAY-ÖZDEMİR** Saibe, *Eşya Hukuku*, 21. Bası, İstanbul 2018

ORBAY ORTAÇ Nurdan, *Havayolu ile Taşınan Yolcuların Ölümünden veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk*, Ankara 2014

ÖZ Turgut, *Sebepsiz Zenginleşme*, İstanbul 1990

- ÖZDEMİR** Atalay, Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Ankara 1992
- ÖZTUGRAN** Ali Okyay, Leasing, Uçak Finansmanı ve Hava Taşımacılığında Leasing Uygulamaları (Yüksek Lisans Tezi), 1995
- ÖZTÜRK** Yaşar, Hava Hukuku-I, Samsun 2010
- ÖZYÖRÜK** Hasan Ali, İ kale Sözleşmesi, 1. Baskı, Ankara 2017
- PANCHAL** Rekha, “Technical Aspects of Aircraft Leasing (Part I of II)”, 4 CT. UNCOURT 11, 2017 (Heinonline)
- PARDO** Metin, Kiralama Yoluyla Bir Havayolu Şirketi Kurulması (Yüksek Lisans Tezi), Haziran 2011
- PIERA** Alejandro/**GIL** Michael, “Will the New ICAO Beijing Instruments Build a Chinese Wall for International Aviation Security”, 47 VAND. J. TRANSNAT'L L. 145, 2014, s. 222 vd. (Heinonline)
- REİSOĞLU** Safa, Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 25. Bası, İstanbul 2014
- RODOPLU** Hakan/**POLAT** Güler/**KILIÇ** Doğan, “Uçak Sahipliği Açısından Türk Havacılık Şirketleri Üzerinde Bir Araştırma”, Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 2019, Cilt 6, Sayı 1 (Dergipark)
- RUHİ** Ahmet Cemal, Yeni Türk Borçlar Kanunu ve Hukuk Muhakemelerine Kanununa Göre Kira Hukuku, 2. Cilt, 1. Baskı, Ankara 2011
- SAVAŞ** Abdurrahman, “Türk Borçlar Hukukunda İ kale Sözleşmesi”, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, Nisan 2016, Yıl 7, Sayı 26 (<http://kutuphane.dogus.edu.tr/mvt/pdf.php>)
- SEROZAN** Rona, Eşya Hukuku I, (Eşya Hukuku), 3. Baskı, İstanbul 2014
- SEROZAN** Rona, Medeni Hukuk Genel Bölüm / Kişiler Hukuku, (Medeni Hukuk), 8. Bası, İstanbul 2018

SHEEHAN W.M., "Air Cabotage and the Chicago Convention." Harvard Law Review, 1950, Volume 63, Issue 7, 1950, p. 1157-1166. (Heinonline)

SİRMEN A. Lâle, Eşya Hukuku, 7. Baskı, Ankara 2019

SİRMEN Kazım Sedat, Hava Araçlarının Tâbiyeti, (Tabiiyet), Ankara 2005

SİRMEN Kazım Sedat, "Havacılık Alanındaki Gelişmeler 7 Aralık 1944 Tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Chicago Sözleşmesi)'nin Tadil Edilmesi İhtiyacını Ortaya Çıkarmakta Mıdır?", Hava Hukuku Sempozyumu, 1. Baskı, Ankara 2017

SİRMEN Kazım Sedat/ERSON ASAR Bilge, "Şikago Konvansiyonu'nun 83 Bis Maddesinin Uluslararası ve Türk Havacılık Hukukuna Etkileri", İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Haziran 2017, Cilt 8, Sayı 1 (Dergipark)

SORGUCU Ayhan, Hava ve Uzay Hukuku, 5. Baskı, Ankara 2019

SÖZER Bülent, Deniz Ticareti Hukuku – I, (Deniz Ticareti), 5. Bası, İstanbul 2019

SÖZER Bülent, Gemi Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, (Geminin Mütemmim Cüzü), İstanbul 2010

SÖZER Bülent, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul 2009

SÜZEL Cüneyt, "815 Sayılı Kabotaj Kanunu'nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Mevzuatı Uyarınca Değerlendirilmesi", Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2015, Cilt 10, Sayı 135-136 (Jurix)

SPASIANO E., Corso di diritto aeronautico, Milano 1941 (*naklen*)

ŞAHİN Ayşe, "Hasılat Kira Sözleşmesinin Ayırt Edici Unsurları ve Tabi Olduğu Yasa Hükümleri", Hüseyin Hatemi'ye Armağan, Cilt 2, 2009

TANDOĞAN Haluk, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri 1/2, 4. Baskı, İstanbul 2008

TERCIER Pierre/**PICHONNAZ** Pascal/**DEVELİOĞLU** H. Murat, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 1. Baskı, İstanbul 2016

TOPUZ Murat, Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi, 2. Baskı, Ankara 2017

UZUN Pınar, Türkiye’de Finansal Kiralaması ve Faaliyet Kiralaması: Tarım Sektörü Örneği (Yüksek Lisans Tezi), 2016

ÜLGEN Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987

ÜLGENER M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri I, (Çarter Sözleşmeleri I) 2. Baskı, İstanbul 2017

ÜLGENER M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri II, (Zaman Çarteri), 1. Baskı, İstanbul 2016

YAVUZ Cevdet/**ACAR** Faruk/**ÖZEN** Burak, Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler), 16. Baskı, İstanbul 2019

YAVUZ Nihat, Yeni TBK, HMK, İİK ve İstinafa Göre Kira Hukuku, 7. Baskı, Ankara 2019

ZEVKLİLER Aydın/**GÖKYAYLA** K. Emre, Özel Borç İlişkileri, 19. Bası, Ankara 2019