

Dönem : 3  
Toplantı : 1

MİLLET MECLİSİ S. Sayısı : 82

**17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun bâzı maddelerinin değiştirilmesine dair kanun tasarısı ve İçişleri, Millî Savunma ve Plân komisyonlarından seçilen 3 er üyeden kurulu Geçici Komisyon raporu (1/186)**

T. C.

*Başbakanlık*

*Kanunlar ve Kararlar*

*Tetkik Dairesi*

*Sayı : 71 - 960/585*

22 . 1 . 1970

MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Millî Savunma Bakanlığınca hazırlanan ve Türkiye Büyük Millet Meclisine arzı Bakanlar Kurulunca 19 . 1 . 1970 tarihinde kararlaştırılan «17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun bâzı maddelerinin değiştirilmesine dair kanun tasarısı» ile gerekçesi ilişik olarak sunulmuştur.

Gereğinin yapılmasını rica ederim,

*Süleyman Demirel*  
Başbakan

GEREKÇE

1 Şubat 1963 tarihinde yürürlüğe giren 144 sayılı Kanunun meriyetinden bu yana geçen 7 sene içerisinde hayat şartlarında birçok değişimler olmuş bu sebeple kanun özelliğini ve esas gayesini nisbeten kaybetmiştir.

Silâhlı Kuvvetlerin dışındaki bir kısım müesseselerde pilota olan ihtiyacın artması ve bu müesseselerde hizmetin daha az tehlikeli ve az yıpratıcı olması ayrıca bu müesseselerin pilotlarına 144 sayılı Kanunla mukayese kabul etmiyecek derecede maddi imkân sağlamaları Türk Silâhlı Kuvvetlerini pilot ihtiyacı yönünden zayıflatacak bir unsur olarak meydana çıkmıştır.

Türk Silâhlı Kuvvetlerinin uzun yıllar her türlü imkânlarını kullanarak yetişmiş olduğu kıymetli pilotları özellikle en verimli çağlarında her türlü önleyici tedbirlere rağmen yukarıda arz edilen sebeplere müsteniden mecburi hizmetlerini tamamlar tamamlamaz Silâhlı Kuvvetlerdeki görevlerinden istifa ederek ayrılmaktadırlar. 1963 yılından beri muhtelif sebeplerle yalnız 306 pilot Hava Kuvvetlerinden ayrılmıştır. Bu durum ise Silâhlı Kuvvetlerimizin müessiriyetini büyük ölçüde etkilemektedir. Bu nedenlerle kanuna ek cetvelin de değiştirilmesi bir zaruret halini almıştır. (İki cetvelin mukayeseli ek 2 de).

Uçucu personelin almış olduğu uçuş tazminatı modern Hava Kuvvetlerine sahip devletlerin uçucularına verdikleri tazminat ile mukayese edildiğinde çok düşük olduğu görülür ayrıca Türk Havayolları ile diğer özel şirketlerin uçucularına vermiş olduğu uçuş tazminatı ile Silâhlı Kuvvetler uçucu personelinin almakta olduğu tazminatın kıyaslanmasında birincilerin daha yüksek bir seviyede olduğu görülecektir (mukayeseli cetvel ek 3)

Ayrıca Kanunun 8 nci maddesinde gösterilen sakatlık ve şehitlik tazminat miktarları değişen hayat şartları göz önüne alındığında yetersiz ve tatminkâr olmadığı görülmektedir. Bu mik-

ta larını azlığı nedeniyle müzayaka haline düşen hak sahipleri Türk Silâhlı Kuvvetlerinden daimi olarak yardım istemektedirler bu hal ise halen görevli bulunan personelin moralini olumsuz yönde etkilemekte ve toplulukta üzüntü yaratmaktadır.

Evvelce 8 nci madde metninde mânevi tazminat unsuru öngörülmemiş olduğundan şehidolanların maaşa müstehak dul ve yetimleri veya kanuni mirasçıları tarafından verilen tazminat miktarının azlığı nedeniyle Danıştaya müracaatte bulunularak haklarında maddi ve mânevi tazminat hükmedilmesi yolunda müteaddit defalar dâva ikame olunmuş ve Danıştayca da vâkı talepler uygun mütalâa olunarak yüksek nisbetlerde tazminatlara hükmedilmiştir. Gerek bu yöndeki dâvaların azaltılması maksadıyla evvel emirde tazminat miktarının yükseltilmesi yoluna gidilmiş ve ayrıca da metne mezkûr tazminatın maddi ve mânevi tazminat olarak verilmesi hususu dercedilmek suretiyle kanundaki mevcut boşluğun doldurulmasını sağlamak gayesiyle mezkûr madde nin bu yönde tadili gerekli görülmüştür.

Diğer taraftan Hava Kuvvetlerinin dışında Türk Havayolları ve ilaçlama şirketleri gibi resmî veya gayriresmî birtakım müesseseler aynı meslek sahasındaki personele fazlasıyla ihtiyacı batınması ve mezkûr müesseselerin sağladığı geçim ve diğer şartların Silâhlı Kuvvetlerin sağladığı imkânlar ile kıyas edilemeyecek kadar yüksek olması 10 yıllık mecburi hizmetlerini dolduran pilotların ayrılmalarına sebeb olmaktadır. Oysa ki bu durumda bulunan pilotlar Silâhlı Kuvvetlerin büyük para, gayret ve emek sarfiyle yetiştirdiği ve kendilerinden öğretmen, lider, yetiştirici olarak istifade edileceği meslekî gelişmeye tecrübeye ulaşmış olan ve toplulukta kendilerine en fazla ihtiyaç duyulan uçuculardır.

Diğer taraftan Türk Havayollarında ticari maksatlarla inşa edilip kullanılan çok motorlu bir uçağın uçuş emniyet ve hayati risk emsaliyle harb maksadı için inşa edilmiş ses üstü süratindeki bir uçağın uçuş emniyeti hayati risk ve hata kabul etme faktörleri de birincilerle mukayese edilemeyecek derecede Silâhlı Kuvvetler aleyhine değişir.

Bir diğer husus da ifa edilen görev ile görevin ifa edildiği ortam ve şartlar arasındaki farktan doğmaktadır sivil havayolları muayyen şartlar altında belirli görevleri ifada Silâhlı Kuvvetlerin pilotları ise harb için hazırlandıklarından en zor şartlar altında ve en tehlikeli görevleri genellikle tek pilot olarak icra etmek yükümlülüğü altındadırlar bu hususta Silâhlı Kuvvetler pilotlarının diğer sahalara kaymasında önemli bir faktör olarak rol oynamaktadır.

Sermayenin yarısından fazlası Devlete aid olan Türk Havayolları pilotlarına tanınan imkânlar Silâhlı Kuvvetlerinizdeki pilotlara ve uçuş ekibine tanındığı takdirde maddi bakımdan bir denge kurulmuş olacağından pilotlar arasındaki istifalar azalacak ve Silâhlı Kuvvetlerinizin müessiriyeti o nisbette artmış olacaktır.

**Bu mülâhazalarla hazırlanan kanun tasarısının madde gerekçeleri aşağıda sırası ile arz edilmiştir.**

Madde 1. — a) Evvelki yıllarda Hava Harbokuluna askerî liseden gelen ve sivil kaynaktan alınan öğrenciler her hangi bir uçuş denemesine tâbi tutulmadan alınmaktaydılar. Bu öğrencilerden pilot olma nisbeti % 25 ile % 30 arasında değişmektedir. Pilot olma nisbetinde de görüleceği üzere Harbokulu mezunlarının ancak 1/4 pilot olmakta 3/4 ise hava yer sınıflarına ayrılmaktadırlar neticede hava yer sınıfındaki subay adedi hızla artarken pilot subaylardaki artma çok az olmaktadır halbuki pilot ve hava yer dengesinin sağlanabilmesi için hava Harbokuluna alınan öğrencilerin asgari % 50 sinin pilot olması şarttır. % 50 pilot verimi elde edebilmek için titizlikle yapılacak sıhhi muayenenin yanında Hava Harbokuluna alınacak öğrencilerin bizzat uçurularak uçuş kabiliyetlerinin ölçülmesi ve uçuşu olmak niteliğine sahip olan öğrencilerin seçilmesi bir zaruret olarak ortaya çıkmaktadır ve ilk defa 1969 - 1970 öğrenim yılında sivil kaynaktan Hava Harbokuluna alınan öğrenciler Türk Kuşunun yardımlarıyla bir uçuş denemesinden geçirilerek seçilmişlerdir sivil kaynaktan alınan öğrencilerin hemen hepisi uçuş kabiliyetine haiz öğrenciler oldukları için Harbokulunu bitirdiklerinde başhyacakları uçuş eğitiminde bugüne nazaran çok daha az fire vereceklerdir.

1969 - 1970 öğrenim devresi için sivil kaynaktan gelen öğrenciler uçuş denemesine tabi olmalarına rağmen Hava Askerî Lisesinden gelen öğrencilere bu uçuş denemesi uygulanmamıştır çünkü askerî lise ve harbokulu öğrencileri her hangi bir sebeple uçuşa başladıkları takdirde 144 sayılı Kanundaki pilot adayı kapsamına girmekte ve öğrenciler uçuş tazminatına hak kazandıkları gibi uçuş hizmet süreleri de bu tarihten itibaren başlamaktadır. Bu sebeple gerçekte pilot eğitimi olmayıp sadece bir sınav ve bir kabiliyet ölçme niteliğinde olan uçuş denemeleri askerî lise öğrencilerini uygulandığı zaman uçuş tazminatı gibi maddi bir külfete meydan vermekte uçuş hizmeti sürelerini bu tarihten itibaren başlatmakta ve bu iki avantajdan mahrum olan sivil lise mezunu öğrenciler arasında bir ikilik meydana getirmektedir bu mahsurların önlenmesi nedeniyle maddenin bu fıkrasının tadili öngörülmüştür.

e) Uçuş hizmetleri tazminatını tesbit eden 144 sayılı Kanunun kendisinden evvelki aynı kanunlara nazaran getirdiği en bâriz yenilik kanunun yürürlükte kaldığı süre boyunca hayat pahalılığı ve paranın iştirâ gücünün değişmesi gibi nedenlerle maaş ve ücretlerdeki vâkı ayarlamaların uçuş tazminatlarına da aksetmesini sağlamak ve her yeni durumda kanunu tadil etmek zorluğundan idareyi kurtarmaktır bu sebeple bu fıkra hükmünde albay maaşına vâkı olacak zamların tazminatın hesabında dikkate alınmasıyla kanun vâzının başlangıçta muradettiği ve bilâhara idare tarafından yapılan veya yapılacak ayarlamaların kanunda mâkes bulması sağlanmış olacak ve ileride yapılması muhtemel maaş derecelendirilmelerinde dahi uzun zaman değiştirilmeden maddenin tatbiki imkânı bulunabilecektir.

Madde 2. — Ağırlaşan hayat şartlarının pilotların maddi ve manevi durumları üzerindeki tesirleri kaza ve kırılmaları artıran faktörlerden biridir bir kaza can kaybı yanında 20 - 30 milyon değerlerindeki uçaklarında elden çıkmasına sebep olmaktadır, halbuki yılda bir tek kazanın önlenmesi bile tüm uçuculara verilecek uçuş tazminatını karşılayacağı gibi Türk Silâhlı Kuvvetlerinin harb gücünün azalmasını önleyecektir.

e) Yukarıda arz edilen sebepler muvacehesinde pilotların mâruz kaldığı tehlike ve zor hayat şartları içerisinde bulunan uçuş ekibine dâhil personelin tazminatlarının artırılmasının adalet ve nasfet ilkelerine uygun düşeceği tabiidir.

f) Kanuna ek cetveldeki yüzde oranlarıyla diğer maddelerdeki kat sayılar artırılarak değiştirildiğine göre bu fıkradaki yüzdelerin de artırılması adalet ilkelerine uygun düşmektedir.

g) Paraşüt ve komando birliklerinde bilfiil paraşütle atlayış yapan personelin tazminatı da yukarıdaki görüşler muvacehesinde artırılması uygun görülmüştür.

Madde 3. — 17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun değiştirilen 6 nci maddesinin gerekçesi aşağıda arz edilmiştir.

Geçim şartlarındaki değişiklikler bu maddenin va'zedildiği andaki gayesinden uzaklaştırmıştır mesleke girecekler için istikbalin teminatsız olması oranında meslekin cazibesi azalmaktadır son yıllarda bu ve buna benzer nedenlerle Hava Kuvvetlerine müracaatların azaldığı müşahade olunmuştur, değiştirilmesi öngörülen diğer maddelere paralel olarak bu maddedeki yüzdelerin de artırılmasında zaruret görülmüştür.

Madde 4. — 17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun değiştirilen 7 nci maddesinin (b) fıkrasının gerekçesi aşağıda arz edilmiştir.

Kanuna ek cetveldeki yüzde oranlarıyla diğer maddelerdeki kat sayılar artırılarak değiştirildiğine nazaran bu fıkradaki nisbetlerin de artırılması uçuculuğu teşvik ve kendilerine emniyetli bir statü sağlaması bakımından uygun görülmüştür.

Madde 5. — 17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun değiştirilen 8 nci maddesinin gerekçesi aşağıda arz edilmiştir.

Kanunun genel gerekçesinde teferruatla arz edilmiş olduğu gibi evvelce madde metninde tazminatın maddi ve manevi unsurları nazari itibara alınmadığından bunların evveleminde tadil gören yeni metne derecedilmesi öngörülmüş ve aynı zamanda tazminat miktarının yükseltilmesi uygun telâkki edilmiştir bu şekilde gerek şehit maaşına müstehak dul ve yetimlerin maddi imkânları

genişletilmiş gerekçede Danıştayda açılması ihtimali olan dâvaların önüne geçilmesi mümkün görülmüştür.

Madde 6. — 17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun değiştirilen geçici ikinci maddesinin gerekçesi aşağıda arz edilmiştir.

Uçuş Hizmetleri Kanununa ek cetvel değiştirilerek tazminatlar artırılırken aynı hizmeti yapmış ve bu hizmetin sebep ve etkileriyle uçuştan ayrılarak Hava Kuvvetlerinin muhtelif kadrolarına atanmış bulunan subayların tazminatlarının artırılmaması hak ve adalet prensiplerine uygun düşmeyecekti bu nedenle bir gün evvel uçuştan ayrılan personel ile bir gün sonra ayrılan arasında aynı dönem içinde aynı hizmeti yaptıkları halde değişik tazminat almaları bir adaletsizliğe ve huzursuzluğa meydan verecektir bu sebeple evvelce uçuştan ayrılmış olanların da yeniden tanzim kılınan bu kanunun 3 nci madde hükmüne göre tazminat almaları uygun görülmüştür.

### Geçici Komisyon raporu

*Millet Meclisi*  
*Geçici Komisyonu*  
*Esas No: 1/186*  
*Karar No: 2*

17 . 3 . 1970

### Yüksek Başkanlığa

17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun bazı maddelerinin değiştirilmesine dair kanun tasarısını görüşmek üzere Genel Kurulun, 2 . 2 . 1970 tarih ve 38 nci Birleşiminde kurulması kabul edilmiş bulunan Geçici Komisyonumuz, mezkûr tasarımı ilgili Bakanlık temsilcilerinin de iştirakiyle tetkik ve müzakere etti :

144 sayılı Kanun, meriyetinden bu yana değişen hayat şartları, Silâhlı Kuvvetler haricinde yerli ve yabancı, yurt içi ve yurt dışındaki bir kısım müesseselerin pilota olan ihtiyaçları, mecburi hizmetlerini tamamlayan pilotları cazip teklifleriyle kendi saflarına çekmek istemeleri, Türk Silâhlı Kuvvetlerinde görevli uçuş personelinin aldıkları tazminat, Türk ve yabancı Hava Yolları ile yabancı Devlet Hava Kuvvetlerinin kendi mensuplarına verdikleri tazminatla mukayese edilemeyecek kadar az oluşu, sakatlık ve şehitlik tazminatının tatminkâr olmayışı, mânevi tazminatın ise mezkûr kanunda derpiş edilmeyişi, Türk Hava Yolları pilotlarına tanınan ümkânlarla bir denge temin etmek gayeleriyle sevk edilen tasarının tümü prensibolarak Komisyonumuzca uygun mütalâa olunarak maddelerin tetkikine geçilmiştir.

Tasarının 1 nci maddesi ile değiştirilmesi istenen 144 sayılı Kanunun (a) ve (c) fıkraları, metinde sehven (a) ve (b) olarak yazıldığından düzeltilmiş ve yapılan bu değişiklikle madde kabul edilmiştir.

Tasarının 2 nci maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

144 sayılı Kanunun 6 nci maddesini değiştirecek olan tasarının 3 nci maddesinin 6 nci fıkrasında oniki yıllık harita uçuş ekibi için albay maaşının yüzde onaltısı aylık yıpranma tazminatı olarak verileceği bildirilmektedir, bu miktar ise Komisyonumuzca yeterli bulunmadığından ve bir adaletsizliği de önlemek gayesi ile (yüzde onaltı) oranı «yüzde onsekiz» e çıkarılmıştır.

Tasarının 4, 5, 6, 7 ve 8 nci maddeleri Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

Öncelik ve ivedilik teklifi ile görüşülmek ve Genel Kurulun tasviplerine sunulmak üzere Yüksek Başkanlığa saygı ile sunulur.

Başkan	Sözcü	Kâtip	
Afyon Karahisar	Kastamonu	Niğde	Eskişehir
<i>Hasan Dincer</i>	<i>Hasan Tosyalı</i>	<i>Haydar Özalp</i>	<i>Şevket Asbuzoğlu</i>
	Hataş	Niğde	
	<i>Hüsnü Özkan</i>	<i>M. Naci Çerezci</i>	

## HÜKÜMETİN TEKLİFİ

*17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun bazı maddelerinin değiştirilmesine dair kanun tasarısı*

MADDE 1. — 17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun 1 nci maddesinin (a) ve (c) fıkraları aşağıda gösterildiği şekilde değiştirilmiştir.

a) Pilot ve pilot adayı: Türk Silâhlı Kuvvetleri uçuş eğitimi teşkilllerinden veya yabancı bir devlet uçuş okul veya kurslarından pilotluk diploması alan ve diploması usulüne göre onaylanan kimseye pilot; ve pilot olmak için sayılan yerlerde fiilen uçuşa başlıyan askerî personele (askerî lise öğrencileri hariç) de pilot adayı denir.

b) Albay maaşı : Üç senesini bitirmiş ve bir üst derece maaşı alan albayın kesintisiz aylık tutarıdır. Bu aylık tutarına yapılacak her türlü zamlar tazminatın hesabında dikkate alınır.

MADDE 2. — 17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun 2 nci maddesinin (a) ve (c), (f), (g) fıkraları aşağıda gösterildiği şekilde değiştirilmiştir.

a) Türk Silâhlı Kuvvetleri pilotlarına; bu kanunla değiştirilen ek cetvelin birinci sütununa göre aylık uçuş tazminatı ödenir.

c) Uçuş ekibi personeline bu kanunla değiştirilen ilişik cetvelin ikinci sütununa göre uçuş tazminatı ödenir. Bu tazminat uçuş ekibi personelinin uçuşa başladığı tarihi takibeden aybaşından itibaren cetvelin birinci uçuş kıdem yılına tekabül eden miktarı üzerinden ödenmeye başlanır. Ve uçuş hizmet süresince devam eder.

f) Uçuş ekibine dâhil olmayıp da muvakkat vazife ile uçuş esnasında tayyare içinde vazife alanlara, her uçuş saati başına albay maaşının yüzde biri verilir. Ancak, bu suretle bir ay zarfında verilecek para albay maaşının yüzde onunu geçemeyeceği gibi; istihkak sahibinin kıta tazminatına müstehak personel olması, bu tazminatın ödenmesine engel teşkil etmez.

g) Paraşüt ve komando birliklerinde veya kurslarında bulunan ve uçan hava vasıtalarından bil fiil paraşütle atlayış yapan subay ve astsubaylara beher atlayış başına albay maaşı-

## GEÇİCİ KOMİSYONUN DEĞİŞTİRİŞİ

*17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun bazı maddelerinin değiştirilmesine dair kanun tasarısı*

MADDE 1. — 17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun 1 nci maddesinin (a) ve (c) fıkraları aşağıda gösterildiği şekilde değiştirilmiştir.

a) Pilot ve pilot adayı : Türk Silâhlı Kuvvetleri uçuş eğitimi teşkilllerinden veya yabancı bir devlet uçuş okul veya kurslarından pilotluk diploması alan ve diploması usulüne göre onaylanan kimseye pilot; ve pilot olmak için sayılan yerlerde fiilen uçuşa başlıyan askerî personele (askerî lise öğrencileri hariç) de pilot adayı denir.

c) Albay maaşı : Üç senesini bitirmiş ve bir üst derece maaşı alan albayın kesintisiz aylık tutarıdır. Bu aylık tutarına yapılacak her türlü zamlar tazminatın hesabında dikkate alınır.

MADDE 2. — Tasarının 2 nci maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

(Hükümetin teklifi)

nın yüzde 8 i erbaş ve erlere albay maaşının yüzde 6 sı atlayış tazminatı olarak ödenir.

Paraşüt atlayışlarına ait eğitimler senenin her ayında uçuş ve atlayış şartları nazarı itibara alınarak yapılır. Bu suretle yapılan eğitimlerde senede 40 atlayıştan fazlası tazminat yönünden nazara alınmaz.

Bu tazminat atlayışının yapıldığı ayın sonunda ödenir.

MADDE 3. — 17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun 6 nci maddesi aşağıda gösterildiği şekilde değiştirilmiştir.

Madde 6. — Uçuş yıpranma hizmetinin hesabı :

Disiplinsizlikten gayri sebeplerle uçuştan gayri hizmetlere nakledilen uçuş personeline yıpranma tazminatı ödenir. Ve bu tazminatın hesabından aşağıdaki esaslar göz önünde tutulur.

Uçuş hizmet sürelerinin hesabında başlangıç tarihi; okul veya kurslarda, ilk uçuşa başlanılan tarihtir. Uçuştan ayrılma tarihi ise, durumlarına göre :

- a) Uçuş kıymetlendirme kurulu kararlarının tasdik tarihi,
- b) Hava sıhhi hayat raporunun tasdik tarihi,
- c) Arzuları ile ayrılanların dilekçe tarihidir.

Başlangıç ve uçuştan ayrılma tarihi arasındaki süre, uçuş hizmet süresidir. Altı ay ve yukarı müddetler tam yıla iblâğ edilir. Noksanı nazara alınmaz.

Sekiz yıllık uçuş hizmetini tamamlayan ve disiplinsizlikten gayri bir sebeple uçuştan ayrılan pilotlara albay maaşının yüzde yirmidördü aylık yıpranma tazminatı olarak verilir. Ve her fazla uçuş yılı için albay maaşının yüzde ikisi ilâve olunur.

Onbeş yıllık uçuş hizmetini tamamlayan uçuş ekibine (Harita uçuş ekibi için bu süre on iki yıldır) albay maaşının yüzde yirmibiri (oniki yıllık harita uçuş ekibi için yüzde onaltı) aylık yıpranma tazminatı olarak ödenir. Ve her fazla uçuş yılı için albay maaşının yüzde biri ilâve olunur.

(Geçici Komisyonun değişikliği)

MADDE 3. — 17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun 6 nci maddesi aşağıda gösterildiği şekilde değiştirilmiştir.

Madde 6. — Uçuş yıpranma hizmetinin hesabı :

Disiplinsizlikten gayri sebeplerle uçuştan gayri hizmetlere nakledilen uçuş personeline yıpranma tazminatı ödenir. Ve bu tazminatın hesabından aşağıdaki esaslar göz önünde tutulur.

Uçuş hizmet sürelerinin hesabında başlangıç tarihi; okul veya kurslarda, ilk uçuşa başlanılan tarihtir. Uçuştan ayrılma tarihi ise, durumlarına göre :

- a) Uçuş kıymetlendirme kurulu kararlarının tasdik tarihi,
- b) Hava sıhhi heyet raporunun tasdik tarihi,
- c) Arzuları ile ayrılanların dilekçe tarihidir.

Başlangıç ve uçuştan ayrılma tarihi arasındaki süre, uçuş hizmet süresidir. Altı ay ve yukarı müddetler tam yıla iblâğ edilir. Noksanı nazara alınmaz. Sekiz yıllık uçuş hizmetini tamamlayan ve disiplinsizlikten gayri bir sebeple uçuştan ayrılan pilotlara albay maaşının yüzde yirmidördü aylık yıpranma tazminatı olarak verilir. Ve her fazla uçuş yılı için albay maaşının yüzde ikisi ilâve olunur.

Onbeş yıllık uçuş hizmetini tamamlayan uçuş ekibine (harita uçuş ekibi için bu süre oniki yıldır) albay maaşının yüzde yirmibiri (oniki yıllık harita uçuş ekibi için yüzde onsekiz) aylık yıpranma tazminatı olarak ödenir. Ve her fazla uçuş yılı için albay maaşının yüzde biri ilâve olunur.

(Hükümetin teklifi)

Ancak, bu suretle ödenecek tazminatta yirmi üç yıldan sonraki hizmetler nazarı itibara alınmaz.

MADDE 4. — 17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun 7 ne maddesinin (b) fıkrası aşağıda gösterildiği şekilde değiştirilmiştir :

b) Beş uçuş yılı içinde uçuş hizmetine ait vazifeler esnasındaki kazalarda veya diğer sıhhi sebeplerle, hava sıhhi heyet raporuna müsteniden daimî olarak yer hizmetine nakledilen pilotlara albay maaşının yüzde yirmidördü ve uçuş ekibi personeline albay maaşının yüzde onaltısı aylık yıpranma tazminatı olarak ödenir. Beş uçuş yılını mütaakıp yıllarda pilotlara her uçuş hizmet yılı için albay maaşının yüzde ikisi, uçuş ekibi için yüzde biri ilâve edilir.

MADDE 5. — 17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminat Kanununun 8 ne maddesi aşağıda gösterildiği şekilde değiştirilmiştir :

Madde 8. — Sakatlık ve şehitlik tazminatı :

Pilot ve uçuş ekibi personeli ile hangi meslek ve sınıftan olursa olsun vazifeli olarak uçuş hizmet faaliyetlerinden veya paraşüt atlayışlarından mütevellit sakat kalanlara ve bu sebepten görevlerinden ayrılma mecburiyetindekilere albay maaşının on katı hizmetten daimî olarak ayrılanlara onbeş katı ve şehidolanların maaşa müstahak dul ve yetimlerine, yoksa kanuni mirasçılara otuz katı bir defaya mahsus olmak üzere maddi ve mânevi tazminat olarak verilir.

MADDE 6. — 17 Ocak 1963 tarih ve 144 sayılı Uçuş Hizmetleri Tazminatı Kanununun geçici 2 ne maddesi aşağıda gösterildiği şekilde değiştirilmiştir :

«Geçici madde 2. — Bu kanunun yürürlüğe giriş tarihinde mülga 5950 sayılı Kanunun geçici 1 ne ve 2 ne, 6725 sayılı Kanunun 3 ne ve 4 ne maddesinin (b) fıkrasına, 7345 sayılı Kanunun 3 ne maddesi ve bu maddenin (a) ve (b) fıkralarına ve muvakkat 4 ne maddelerine göre tazminat alanların tazminatları adı geçenlerin bu kanuna göre uçuş hizmet süreleri nazarı itibara alınarak tesbit edilir. Uçuculuk yılı üzerinden 3 ne madde esaslarına göre ödenir.

(Geçici Komisyonun değişikliği)

Ancak, bu suretle ödenecek tazminatta yirmi üç yıldan sonraki hizmetler nazarı itibara alınmaz.

MADDE 4. — Tasarının 4 ne maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 5. — Tasarının 5 ne maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 6. — Tasarının 6 ne maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

(Hükümetin teklifi)

Uçuculuk hizmet süresi itibariyle 3 neü maddedeki şartları taşıyan personelin almakta oldukları tazminatların ödenmesine devam olunur.»

MADDE 7. — Bu kanun yayımını takibeden ay başından itibaren yürürlüğe girer.

MADDE 8. — Bu kanunun hükümlerini Millî Savunma, İçişleri ve Maliye bakanları yürütür.

19 . 1 . 1970

Başbakan	Devlet Bakanı
<i>S. Demirel</i>	<i>R. Sezgin</i>
Devlet Bakanı	Devlet Bakanı
<i>H. Atabeyli</i>	<i>T. Bilgin</i>
Devlet Bakanı	Adalet Bakanı
<i>G. Titrek</i>	<i>Y. Z. Önder</i>
Millî Savunma Bakanı	İçişleri Bakanı
<i>A. Topaloğlu</i>	<i>H. Menteseoğlu</i>
Dışişleri Bakanı	Maliye Bakanı
<i>İ. S. Çağlayangil</i>	<i>M. Erez</i>
Millî Eğitim Bakanı	Bayındırlık Bakanı
<i>O. Oğuz</i>	<i>T. Gülez</i>
Ticaret Bakanı V.	Sağ. ve Sos. Y. Bakanı
<i>G. Titrek</i>	<i>V. A. Özkan</i>
Güm. ve Tekel Bakanı	Tarım Bakanı
<i>A. İ. Birincioğlu</i>	<i>İ. Ertem</i>
Ulaştırma Bakanı	Çalışma Bakanı
<i>N. Mentese</i>	<i>S. Öztürk</i>
Sanayi Bakanı	En. ve Ta. Kay. Bakanı
<i>S. Kılıç</i>	<i>S. O. Avcı</i>
Turizm ve Ta. Bakanı	İmar ve İskân Bakanı
<i>N. Cevheri</i>	<i>H. Nakiboğlu</i>
Köy İşleri Bakanı	Orman Bakanı
<i>T. Kapanlı</i>	<i>H. Özalp</i>
Gençlik ve Spor Bakanı	
<i>İ. Sezgin</i>	

(Geçici Komisyonun değiştirisi)

MADDE 7. — Tasarımın 7 ne maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 8. — Tasarımın 8 ne maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

