

512-3566

**TÜRK SİVİL HAVACILIK
KANUN TASARISI**

MAYIS 1981

T Ü R K S İ V İ L H A V A C I L I K K A N U N
T A S A R I S I
H A K K I N D A G E N E L A Ç İ K L A M A L A R
V E G E R E K Ç E

I. ULUSAL SİVİL HAVACILIK POLİTİKASININ TESBİTİ

1. Sivil havacılığın, uluslararası niteliği, devamlı ve hızlı gelişme göstermesi, ileri teknolojinin uygulandığı bir alan olması, temelinde sürat unsurunun bulunması, emniyet faktörünün en önemli yeri işgal etmesi, stratejik yönden büyük değer taşıması ve geniş çaplı ekonomik yönü dikkate alınarak, sivil havacılık faaliyetlerinin, hava taşımaları ve uçak satın alınmaları ile geniş bir ticaret gurubu karakteri taşıması karşısında bu faaliyetleri Türkiye'nin ulusal çıkarlarını da gözönünde tutarak en dengeli şekilde düzenleyecek bir sivil havacılık kanununun bir an önce çıkarılmasını gerekli kılmaktadır.

2. Çalışmalarda ulusal hukuk politikasının seçimi üzerinde özellikle durulmuştur.

Yürürlükte bulunan yabancı sivil havacılık kanunlarının incelenmesinden, pek çoklarının müşterek konular kapsadıkları tespit olunmuştur. Esasen uluslararası sivil havacılığın anayasası mahiyetindeki 1944 tarihli Çikago Sözleşmesi'nin 37.maddesi Sözleşme'ye taraf olan devletlere yeknesak hükümleri ihtiva eden kanunlara sahip olmayı tavsiye etmektedir.

Türkiye'nin diğer hukuk dallarındaki kanun yapma politikasının, belli oranda da olsa, yabancı mevzuattan büyük ölçüde çeviri veya derleme şeklinde tezahür ettiği gözönünde tutularak, sivil havacılık mevzuatı bakımından da gerektiğinde, yabancı kaynaklara baş vurmakta sakınca görülmemiştir. Bu cümleden olarak özellikle, hukuk sistemimizde belli etkisi bulunan İsviçre, Almanya ve Fransa'nın Sivil Havacılık Kanunları göz önünde tutulmuştur.

Bu arada, ülkemizde daha evvel hazırlanmış bulunan tasarı-
lardan ve Ulaştırma Bakanlığı'nın, McGill Üniversitesi öğretim üye-
lerinden Hava Hukuku Uzmanı Prof. Martin Bradley'e hazırlattığı
tasarıdan da geniş ölçüde yararlanılmıştır.

3. Tasarının hazırlanmasında, kanunun hacmi konusu da incelen-
miş ve dünyada yürürlükte olan kanunların en kısasının 5 madde ile
Avustralya Kanunu ve en uzununun da 329 madde ile Salvador Kanunu
olduğu göz önünde tutularak, ayrıntılı hükümlere yer veren uzun ka-
nunlar ile, genel bir muhtevaya sahip bulunan kısa kanunlar arasın-
daki fark tartışılmış ve dünyadaki hukuk otoritelerinin kabulüne
göre en ideal hacmin, Avrupa ülkelerinin kanunlarında görüldüğü tes-
pit edilmiştir.

4. Tasarının çatısı hazırlanırken, uluslararası özel ve kamu
hava hukuku sözleşmeleri karşısındaki durumumuz da incelenmiştir.
Taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelere gerekli atıflar yapılmıştır.

Ancak, taraf olduğumuz sözleşmelerden, taşıma konusunda önemli
yer işgal eden 1929 Varşova Sözleşmesi ve onun bazı maddelerini de-
ğiştiren 1955 La Haye Protokolü karşısındaki tutumumuzun ayrı olarak
ele alındığını belirtmek isteriz. Türkiye'nin taraf olduğu, uluslar-
arası mahiyetteki havayolu taşımalarını düzenleyen bu sözleşmenin,
bir çok memleketin ulusal kanunlarında olduğu gibi, sözleşmenin etki-
sinde kalarak yeni hükümler vaz etmek yerine, Sözleşmenin hükümleri-
ni aynen uluslararası mahiyette olmayan iç taşımalarımıza da uygula-
mayı uygun gördük. Fakat, hemen işaret edelim ki; taraf olduğumuz
uluslararası sözleşmelerin hükümlerini dahi, ulusal mevzuatımıza alır-
ken, ifade tarzının ve üslubun ulusal kanunların kaleme alınışında
kullanılan iç hukuk kavramları ile ahenkli bir duruma getirilmesi
gerektiği yolunda bir görüş belirtilmiştir. Bu görüş de esası iti-
barı ile kabili ihmal görülmemektedir.

Uluslararası sözleşmeler ile ilgili diğer bir tespitimiz de,
1952 tarihli olup, uçuş sırasında yerdeki şahıslara verilen zarar-
lardan işletenin sorumluluğuna ilişkin Roma Sözleşmesi ile ilgili
bulunmaktadır. Roma Sözleşmesi, ihtiva ettiği ağır şartlar bakımın-
dan uluslararası sahada tasdik yönünden uzun yıllar ilgi görmedi.

Bu Sözleşme, 1978 yılında Montreal'de imzalanan bir Protokol ile tadil edilmiştir. Biz de yapılan değişiklikleri göz önünde tutarak, Türkiye'nin henüz katılmamasına rağmen, Protokol hükümlerine tasarıda geniş yer vermiş bulunuyoruz.

II. TASARININ TERTİBİ

1. Kanun tasarısı esas itibari ile, altı Bölüme ve Bölümler de ihtiva ettikleri konuların kapsamı ölçüsünde alt-bölümlere ayrılmıştır. Çalışmalar sırasında incelenen 10 Ocak 1959 tarihli Alman Hava Seyrüsefer Kanunu üç kısımda toplanmıştır:

I. Bölüm: Hava seyrüseferine ilişkin hükümleri kapsamakta ve alt-bölümler itibarı ile hava taşıtları ve uçuş personeli, hava meydanları hava ulaştırma işletmeleri ve hava gösterileri, trafik kaideleri, istimplâk ve müşterek hükümleri ihtiva etmektedir.

II. Bölüm : Sorumluluğa ilişkin hükümleri ihtiva etmekte, hava taşıtlarında taşınmayan şahıs ve eşyalardan sorumluluk, nakliye sözleşmesinden doğan sorumluluk, askeri hava taşıtlarından doğan sorumluluk ve sorumluluğa ait müşterek hükümlerden meydana gelmektedir.

III. Bölüm : Cezai hükümleri ihtiva etmektedir.

İsviçre'nin Hava Seyrüseferi Hakkındaki 21 Aralık 1948 tarihli Federal Kanunu ise, şu dört kısımdan oluşmaktadır:

I. Bölüm : Hava seyrüseferinin temel hükümleri.

II. Bölüm : Hava seyrüseferinden doğan hukuki münasebetler.

III. Bölüm : Hava seyrüseferinin teşviki.

IV. Bölüm : Uygulama ve son hükümleri.

2. Tasarıda I. Bölüm, Türk hava sahası ve kullanılması, yasaklar ve sınırlamalar ile ilgili 1. Alt-Bölüm; uçak kazalarını da ihtiva eden denetleme başlıklı 2. Alt-Bölüm; ticari hava işletmeleri ile ilgili kuralları ihtiva eden 3. Alt-Bölüm; hava limanları ve yer tesisleri hakkındaki maddelerin yer aldığı 4. Alt-Bölüm; uçaklar, uçak sicili, mülkiyet ve diğer aynı haklara ait 5. Alt-Bölüm; uçuş kurallarına dair 6. Alt-Bölüm ve sivil havacılık personeli başlıklı 7. Alt-Bölümden meydana gelmektedir.

II. Bölüm: Hava yolu ile taşımalar başlığını taşımakta ve taşıma sözleşmelerini düzenleyen I. Alt-Bölüm ile, kira ve charter sözleşmelerini düzenleyen 2. Alt-Bölümü ihtiva etmektedir.

III. Bölüm : Sorumluluğa ayrılmıştır. I. Alt-Bölüm, taşıma sözleşmelerinden doğan sorumluluk ile ilgili, 2. Alt-Bölüm ise yerdeki üçüncü kişilere karşı olan sorumluluk ile ilgili hükümleri ihtiva etmektedir.

IV. Bölüm : Ceza hükümlerine ayrılmıştır.

V. Bölüm : Cebri icra, ihtiyati haciz konuları gibi, çeşitli hükümleri ihtiva etmektedir.

VI. Bölüm : 'de ise, değiştirilen veya kaldırılan hükümler ile, yürürlük hükümlerine yer verilmiştir.

III. TASARININ HAZIRLANMASINDA GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURULAN TEMEL İLKELER

1. Tasarının ilke olarak, objektif yöntem ile kaleme alınmasına, derli toplu bir metin manzarası arz etmesine, aşırılığa ve gereksiz ayrıntılara yer bırakılmamasına gayret gösterilmiştir.

Bir yandan düzenleyici kurallara, bir yandan da kurucu (ihdas edici) kurallara yer verilmiş, çağdaş ilkelere hareket edildiği gibi, ileriye dönük düzenlemelere önem verilmiş, aynı zamanda dinamizmi sağlayacak bir sisteme bağlanılmıştır. Bu cümleden olmak üzere bütün ihtimaller ayrıntılı maddelere yansıtılmamış, temel kurumlarda yapısal düzenleme konulduktan sonra, bağlayıcı dar kalıplardan kaçınılmış, bir çok şıkta ihtiyaçlara göre düzenleme getirilmesini sağlamak amacı ile tüzüklere ve yönetmeliklere geniş yer verilmiştir.

2. Sivil Havacılığın uluslararası niteliğine önem verilerek, uluslararası sözleşmelerin hükümlerinden yararlanılmış, uluslararası sivil havacılık kuralları ile en geniş uyumun sağlanabilmesi amacı ile, uluslararası sözleşme hükümlerine atıflar yapılmıştır.

Ancak, gerek ulusal çıkarlarımız, gerekse uluslararası ilişkilerimiz dikkate alınarak, uluslararası sivil havacılık sözleşmeleri ile ulusal mevzuatın bağdaştırılmasında yasama ve yürütme organlarına gereken esneklik tanınmıştır. Bununla beraber, sübjektif uygulamalara engel olmak ve ulusal saygınlığımızı korumak düşüncesi ile, dış âleme dönük taahhütlerimizin ihlâline yol açmamak için, belli durumlarda bağlayıcı hükümler de konmuştur.

3. Sivil Havacılıkta can ve mal güvenliğinin sağlanması, daima temel düşünce unsurunu oluşturmıştır. Buna paralel olarak genel anlamda kamuoyu ve özellikle kullanıcı kitleyi koruma ilkesine ağırlık verilmiştir. Bunun doğal sonucu olarak denetim unsuruna geniş yer verilmiştir. Denetim ve kontrol ile ilgili hükümler, yaygın ve ayrıntılı surette kaleme alınmış; denetim ve kontrolün amacı, nedeni, icra tarzı, sonuçları ile, yetki ve sorumluluk tayinleri açık bir şekilde işlenmiştir.

4. Uçağın ekonomik önemi dikkate alınarak, bu değerin hareketlendirilmesini, kredi kaynağı oluşturmalarını, sermaye unsuru olarak, sabitlikten kurtarıp, yatırım olanakları yaratmasını sağlayacak hükümlere yer verilmiştir. Uçağın ekonomik yönü ile ilgili maddelerde, düzenleyici kurallardan ziyade denetleyici ve güven ortamı yaratıcı kurallara ağırlık tanınmış, kredi ortamının güven sağlayıcı hükümler ile cazip duruma getirilmesine gayret gösterilmiştir.

Aynı şekilde, sivil havacılığın ticari yönünde himayeci tutumdan kaçınılmış, ulusal ekonominin ihtiyaçları düşünüldüğü gibi, müşteri muhitine destek ve güven verici önlemler getirilerek, talebin artmasını sağlayacak bir yoldan ilerleyerek sivil havacılığın genel rağbete ulaşması ve bu yoldan gelişmesinin garantiye alınması tercih edilmiştir.

5. Sivil Havacılığın stratejik önemi, yurt savunmasındaki rolü ve ulusal güvenlik ile olan ayrılmaz ilişkisi dikkate alınarak bir yandan ulusal güvenliği koruyacak ayrıntılı hükümlere yer verilirken bir yandan da sivil havacılığın yurt savunmasına katkısını sağlayacak önlemler alınmıştır.

IV. MADDELERİN GEREKÇELERİ

Gerekçe 1- Bu madde Türk hava egemenliğinin sınırını tayin etmektedir. Madde, 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzalanan ve 12.6.1945 tarih ve 4749 sayılı kanun ile kabul edilen Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 1.ci maddesinde belirlenen "Âkit Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hakimiyeti haiz" oldukları prensibine uygun olarak düzenlenmiştir.

Gerekçe 2- Bu madde, uçakların Türk hava sahasında bağlı olduğu kanuni hükümlerin sınırını çizmektedir.

Gerekçe 3- Bu madde Türk hava sahasından izne tabi olmadan faydalanacak uçakları, ayrıca özel bir izin ile istifade edecek olanları belirtmektedir.

Gerekçe 4- Bu madde, uçuş serbestliğinin, kamu düzeni ve güvenlik mülâhazaları ile veya askeri sebeplerle sınırlandırılmasını öngörmektedir. Genel olarak seyrüsefer sınırlamalarını göstermektedir. 1944 Şikago Sözleşmesinin 9.maddesinde aynı mahiyette sınırlamalar mevcuttur.

Gerekçe 5-6- Her iki maddedeki sınırlamalar, 4.cü maddedeki hukuki esasa ve Şikago Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak düzenlenmiştir.

Gerekçe 7- Türk hava sahası üzerinde Denetim yetkisinin Hükümet adına Vlaştırma Bakanlığınca kullanılması ile kendi hava ülkemizdeki egemenlik hakkı teyit olunmaktadır.

Gerekçe 8- Madde hükmü İsviçre Kanununun 23. maddesinden alınmıştır.

Gerekçe 9-10-11-12-13- Bu maddelerde uçak kazalarının nedenlerine ve soruşturma şekline ilişkin hususlar düzenlenmiştir.

Gerekçe 14 - Bu madde, soruşturma kurulunun oluşturulması, soruşturmanın yürütülmesi, yetki ve sorumluluklar, uçak kazalarında yapılacak kurtarma ve yardım işlerinin yönetmelikle düzenlenecektir. Bu yönetmeliğin Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanıp çıkarılması öngörülmüştür.

Bu madde, İsviçre Kanununun 23.maddesi gözönünde tutularak hazırlanmıştır.

Gerekçe 15- 15.ci madde ile uçağın gaipliğine karar verilmesindeki yöntem belirtilmiştir. Şikago Sözleşmesinin 24.cü maddesinde kaybolan bir uçağın aranma usullerine âkit devletler arasında bu koordine edilmiş tedbirlerin tatbiki öngörüldüğünden madde hükmü de saklı tutulmuştur.

Gerekçe 16- Türkiye'de ücret karşılığında ticari amaçla yolcu ve yük taşımacılığı izne bağlı tutulmuştur. İznin, kara, deniz ve hava ulaştırma işlemlerini yürütmekle görevli Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilmesi prensibi kabul edilmiştir.

Gerekçe 17- Ücret karşılığında ticari amaçla yolcu ve yük taşımacılığının önceden izin alma şartına bağlanması yanısıra, işletme ruhsatı almakla yükümlü kılınmıştır.

Gerekçe 18-19-20- Maddelerde izin verilmesi esas olabilecek bilgi ve belgelerin nelerden ibaret olduğu açıklanmıştır.

Gerekçe 21 ila 30- Bu maddelerde Ruhsat sahibinin borçlarının nelerden ibaret olduğu açıklanmıştır.

Gerekçe 31- Bu madde ile hava hatlarının hukuki rejimine dahil olan işletmelerinde iç rejim açıklanmıştır. Hava Kabotajı yani Türkiye Cumhuriyeti ülkesinde iki nokta arasında hava yolu ile yolcu ve yük taşımaları yapmak hakkı Türk uçaklarına tanınmıştır. Bu kabul, 1944 tarihli Uluslararası Şikago Sözleşmesinin 7. maddesinde de yer almıştır.

Gerekçe 32- Bu madde ile muntazam hava seyrüseferi olmayıp yarış veya gösteri mahiyetindeki uçuşlarda da Ulaştırma Bakanlığın-
dan izin alınması gerekliliği belirtilmiştir.

Gerekçe 33- Bu madde ile hava hatlarında işletmelerin dış rejimi belirtilmiştir. Madde, 1944 tarihli Şikago Sözleşmesindeki hukuki sisteme uygundur. Yabancılar a ait milli kanunlarda da Fransız Kanunu 128, İsviçre Hava Kanunu 35'de aynı mahiyette hükümler vardır.

Gerekçe 34- Bu madde ile uçakların uçabilmesi için gerekli yer tesislerinin tanımı yapılmıştır. Türkiye'de havacılığın yer yüzü tesisleri, değişik bir şekilde, hava limanı, hava meydanı ve hava alanı olarak kullanılmaktadır. Batı ülkelerinde hava limanı karşılığı Aeroport, hava meydanı karşılığı Aerodrom'dur. Bu maddede, yabancılar a ait bazı hava kanunlarında olduğu gibi, tesisleri ihtiva eden sahanın tanımı yapılmıştır. 1944 tarihli Şikago Sözleşmesinin 14 numaralı ekinde de Aerodrom'un tarifi yapılmıştır. Bu tarife göre, Aerodrom; uçakların geliş, gidiş ve hareketi için tamamen veya kısmen kullanılan (üzerindeki binalar, tesisler ve teçhizat da dahil olmak üzere) belli bir arazi veya su sahası olarak tanımlanmıştır.

Gerekçe 35- Türkiye'de esas itibariyle hava liman ve meydanlarının kurulmasının, işletilmesinin devlete veya kamu tüzel kişilerine ait olduğu kabul edilmiştir. Ancak, özel ve tüzel kişilerin kurma ve işletmesi, önceden izin verilmesine bağlı tutulmuştur.

Maddenin üçüncü fıkrasında ne gibi şekil ve şartlar altında izin verilebileceği açıklanmıştır. Nihayet 3.cü fıkrasındaki hüküm ile de iznin denetimi sağlanmıştır. Son fıkrada da kurula yapılan istisnaya ve Şikago Sözleşmesinin yeterli havacılık tesisleri olmayan uluslara, uluslararası Teşkilât tarafından yardım yapılmasını öngören 69-76.madde hükümlerine işaret edilmiştir.

Gerekçe 36- Bu madde ile genel seyrüsefere açık hava limanının tanımı yapılmıştır. Fransız Nava Kanununun hava alanlarının tanzimine ilişkin hükümleriyle Şikago Sözleşmesi hükümlerinden yararlanılmıştır.

Gerekçe 37- Bu hüküm, 30.11.1955 tarihli Fransız Sivil ve ticari hava seyrüsefer kanununca, hava alanlarının tanzimine ilişkin maddelerinde yapılan değişiklikler gözönünde tutularak hıdır- lanmıştır. Madde'de hava sahası üzerinde kamu düzenine ilişkin nedenlerle alınabilecek önlemler ve yapılacak düzenlemeler belir- lenmiştir.

Gerekçe 38- Uçakların istifadesine açılmış bulunan hava li- manlarının kullanılması ve havacılık tesislerinden ve diğer kolay- lık sağlayan tesislerden faydalanmada verilen hizmetlerin harca tabi tutulması hususunda 1944 tarihinde Şikago'da imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ile mutabakata varılmıştır. Her devletin ulusal kanunlarında bu mahiyetteki hükümler yer almıştır. Hatta hiz- metlerin nev'i ve tesislerin kullanılması etraflı bir şekilde açık- lanmış ve sayılmıştır. Fransız Kanununda olduğu gibi.

Bugün mer'i mevzuatımızda meydanların, tesislerin ve Devlet Hava Meydanlarıncı verilen hizmetlerin karşılığında alınan ücretler yönetmelik ile tesbit olunmaktadır. Zaman zaman yönetmeliğin açık bir kanun hükmüne dayanmadığı görüşü ile alınan ücretlerden dolayı yabancı taşıyıcılarla anlaşmazlıklar meydana gelmektedir. Bu nedenle bu madde hükmü konulmuştur. Alınacak harcın Harçlar Kanununa bağlı olduğu açıklanmıştır. Maddenin işlerliği için Harçlar Kanununda gerek- li değişiklikleri yapmak gerekebilecektir.

Gerekçe 39- Türkiye'de Sivil Havacılık hizmetleri hava liman ve meydanlarda muhtelif statülerdeki kuruluşlar tarafından yürütül- mektedir. Uygulamada koordinasyon sağlanmasında güçlükler, hizmetler- in aksamasına neden olmaktadır. Bu ihtiyacı karşılamak üzere, görev ve yetkileri belirli bir makam öngörülmüştür.

Gerekçe 40- Kural olarak askeri hava meydanlarını sivil uçaklar ve askeri uçaklarda sivil hava alanlarını kullanamazlar. Ancak uygulamada Türk Silahlı Kuvvetlerine ait meydanlar kulla- nılmaktadır. Bu nedenle madde ile ihtiyacın karşılanma şekli derpiş olunmuştur.

Gerekçe 41- Bu madde, Ulaştırma Bakanlığına gerek mal ve gerekse can ve sefer güvenliğinin sağlanması amacı ile almağa yetkili olduğu önlemleri saptamaktadır.

Gerekçe 42- Bu madde, uçuş güvenliğini sağlamak amacı ile Ulaştırma Bakanlığının gerekli tedbirleri almaya yetkili olduğunu belirtmektedir. Benzer hükümler yabancı hava kanunlarında da vardır. Örneğin İsviçre Hava Seyrüsefer Kanununun 40 numaralı maddesinde de benzer hüküm vardır.

Gerekçe 43- Bu madde uçuş güvenliği ve can ve mal emniyetinin sağlanması amacı ile kurulması gerekli örgütü, bu örgütün faaliyetini düzenlemektedir.

Gerekçe 44- Bu madde Meteoroloji ve uçuş bilgilerinin toplanması ve dağıtılmasına ilişkin bir örgütün kuruluşu ve çalışma biçimini düzenlemektedir.

Gerekçe 45 ilâ 47- Bu maddelerde toplanmış bulunan hükümler bir taraftan can ve mal güvenliğini sağlaması bir taraftan hava trafiğinin (seyrüseferinin) güven içinde gerçekleştirilmesi ve sivil havacılık faaliyetlerinin modern anlayış içinde ileri medeniyet düzeyinde yürütülmesini temin amacı ile sevk edilmiştir.

Gerekçe 48- Bu madde, İsviçre Kanununun 42.nci maddesine teka-bül etmektedir. Havacılığın yer tesislerinin sivil havacılık faaliyetlerinde arzettiği önem dolayısıyla ferdi mülkiyet üzerinden bazı özel takyitler konulması gerektiği gözönünde tutularak düzenleme yapılmıştır. Uçuş güvenliğinin sağlanması amacı ile gayrimenkulden ücretsiz yararlanma öngörülmüştür. Bu kullanmadan dolayı gayrimenkul malikinin tazminat talep etme hakkına ilişkin bir hüküm de maddede yer almıştır.

Gerekçe 49- Bu madde hava trafiği, uçuş güvenliği yönünden inşaat sınırlamalarını öngörmektedir. Bu mahiyetteki hükümler İsviçre, Fransız, Alman Hava kanunlarında da yer almıştır.

Maddenin birinci fıkrasının birinci bendinde, hava liman ve meydanları çerçevesinde Bakanlıklarca saptanacak bir saha dahilinde izin alınmadan uçuş emniyetine tesir edebilecek tesisler kurulmasının zararı açıklanmıştır.

Maddenin ikinci bendinde de uçuş emniyetine tesir edebilecek, tehlikeye düşürecek tesislerin Ulaştırma Bakanlığınca kaldırılabilceği öngörülmüştür.

Ayrıntılı bilgi ve kurallar Bakanlıkça yayınlanacaktır.

Gerekçe 50- 49.maddedeki sınırlamaların, asgari uluslararası standartlar seviyesinde güvenlik sağlamaları öngörülmektedir.

Gerekçe 51- Kurulacak veya kurulmuş hava liman veya meydanları için gerekli yerlerin kamulaştırılması öngörülmektedir.

İkinci fıkra istimlâk hakkı bulunmayan özel şahıslar için konulmuştur, İsviçre'nin 21.12.1948 tarihli Kanunun 50.ci maddesinde benzer hüküm vardır.

Gerekçe 52- Havada seyrüsefer aracının tarifi uluslararası sivil havacılıkta tartışma konusu olduğu gözönünde tutularak bütün batı ülkelerinde müsterek bir terim olarak (Aircraft) esas alınmıştır. Türkçe karşılığı, uçak deyimi kullanılmıştır, Uçağın genel bir tanımı yapılmıştır. Ancak uyuşmazlıkları önlemek amacı ile uçağın teknik çeşitlerinin belirlenmesinde Şikago Sözleşmesinin 7 sayılı Ekine atıf yapılmıştır.

Gerekçe 53-54-55- Maddelerinde, uçakların hukuki yönden bir tanımı, devlet uçakları ve sivil uçak olmak üzere yapılmıştır. 1944 Şikago Sözleşmesinde de aynı esas benimsenmiştir. Maddede Türk Sivil Uçağı sayılma koşulları açıklanmıştır.

Gerekçe 56- Bu madde ile Türk Sivil uçakları için sicil ihdas edilmiştir. (Bkz ve krz TK 839)

Gerekçe 57- Bu madde ile tescilin aleniliği esası kabul edilmiştir.

Gerekçe 58-59- Bu maddelerde, sicil kayıtlarının hükmü açıklanmıştır. (Bkz ve krz TK.887)

Gerekçe 60-61-62-63-64-65- Bu maddelerde Türk Sivil uçakları için tescil mecburiyeti getirilmiştir. Tescilin mülkiyet ve diğer aynı hakları iktisabı bakımından esas teskil edeceği kuralı getirilmiştir. Sicilin esasları açıklanmıştır. Türk uçak siciline tescil edilen uçağın Türk tabiiyet ve tescil işaretini taşıyacağı belirtilmiştir.

Madde 62 için bkz ve krz TK 843, 948/IV.

Gerekçe 66-67-68-69- Bu maddelerde tescilin genel şartları ve terkinin esasları açıklanmıştır.

Gerekçe 70- Bu madde ile uçak siciline ilişkin ve kanunda ayrıntıları belirtilmeyen konuların yönetmelikle saptanacağı kabul edilmiştir.

Gerekçe 71- Bu madde ile uçağın hukuki mahiyeti açıklanmıştır. İtalyan ve Fransız Kanunlarından istifade edilmiştir. Hava hukukunda uçakların bir tabiiyetinin olması tescil edilmeleri ve mülkiyet ve diğer aynı hakların iktisabında tescilin şart kılınması ve ipotek tesis edilmesi uçağı menkul mal tarifinden ayırmaktadır.

Bu nedenle kanunda istisnai olarak konulan bu hükümlerle uçak gayrimenkul hükümlerine tabi tutulmuştur.

Gerekçe 72- Bu kanunda, uçak, aksine sarahat olmadıkça menkul mal hükümlerine tabi tutulmuştur. Ancak madde ile istisna getirilmiş ve birçok yabancı milli kanunlarda olduğu gibi menkul mala ilişkin akit serbestisinden ayrılma uygun bulunmuştur.

İkinci fıkra ile de hukuki tasarrufun üçüncü şahıslar bakımından uçak siciline tescil ile hüküm ifade edeceği prensibi vaz edilmiştir.

Gerekçe 73- Uçağın mülkiyeti teslim ile intikal eder. Zira uçak 71.madde hükmünce menkul mal hükümlerine bağlı tutulmuştur. Ancak yapılan sözleşmenin mülkiyetin intikalini sağlama özelliği yoktur. Uçağın hususiyeti bakımından mülkiyetin temellük edene hemen geçmesini istiyebilecekleri gözönünde tutularak istisnai bir hüküm getirilmiştir.

Gerekçe 74- Madde ile, uçağın teferruat ve mütemmim cüzüleri hakkında da yeterli hükümleri ihtiva eden Medeni Kanuna atıf yapılmıştır.

Gerekçe 75- Bkz ve krz TK 875

Gerekçe 76- Madde Türk Ticaret Kanununun 876. maddesine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 77- Madde, Türk Ticaret Kanununun 877. maddesine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 78- Madde Türk Ticaret Kanununun 897. maddesine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 79- Madde Türk Ticaret Kanununun 939. maddesine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 80- Türk Ticaret Kanununun 893.maddesine göre düzenlenmiştir. Nama veya hamiline yazılı tahviller ancak anonim şirketler ve özel kanun ile yetki verilen kamu kuruluşları tarafından çıkarılabileceği için bu hususta maddeye başkaca bir açıklık getirmek gerekmemiştir.

Gerekçe 81- Türk Ticaret Kanunun 892. maddesine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 82- Türk Ticaret Kanunun 900. maddesine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 83- Türk Ticaret Kanununun 901.maddesine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 84- Fransız kanununun 12.maddesi gözönünde tutularak hazırlanmıştır.

Gerekçe 85- Türk Ticaret Kanununun 907.maddesine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 86- Türk Ticaret Kanununun 911.maddesine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 87- Türk Ticaret Kanununun 914.maddesine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 88- Türk Ticaret Kanununun 915.maddesine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 89- Alacakların, alacağını ne suretle olabileceğini ve ve alacaklıya uçağı temellük etmek yetkisini veren anlaşmaların geçersiz olmasını öngörmektedir.

Gerekçe 90- Madde Türk Ticaret Kanununun 921., 926., 927, ve 928. maddeleri hükümlerine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 91- Bu madde ile Sivil havacılığın temel ilkesini oluşturan güvenlik anlayışı uyarınca uçuşa elverişlilik konusuna gereken önem verilmiş ve Türk Hava Sahasından yararlanma hakkı bakımından uçak siciline tescilli olmak koşulu aranırken, tescilin bir koşulu olarak uçuşa elverişlilik, uçuş güvenliği ve kamunun korunması ilkesi bakımından verilen değer belirlenmiştir.

Gerekçe 92- Madde uçuşa elverişlilik durumun kontrolü ve denetlenmesi ile uçuşa elverişlilik belgesinin verilmesi ve teknik konuları kapsadığından, havacılık teknolojisindeki gelişmeler dikkate alınarak bağlayıcı kurallar sevk etmek yerine hızlı gelişmelere uyabilmek üzere tasarıda ana ilkelere yer verildikten sonra ayrıntıların yönetmeliklere bırakılması uygun görülmüştür.

Uluslararası taahhütlerimize uymak amacıyla de Türkiye'nin taraf olduğu anlasma hükümleri saklı tutulmuştur.

Gerekçe 93- Özel durumlarda bilhassa uçuşa elverişlilik belgesinin verilmesi için yapılması gerekecek deneme uçuşlarında emredici hükümlere aykırılığın söz konusu olmaması amacı ile bu madde sevk edilmiştir. Maddede söz konusu durumlar, Ulaştırma Bakanlığının denetimi altında tutulmuştur. "Ferry" uçuşu uçağın yolcu ve yük almaksızın bir noktadan diğeri bir noktaya taşınması maksadıyla uçuşulmasıdır. Uluslararası bir terim olması nedeni ile aynen kullanılmıştır.

Gerekçe 94- Uluslararası alanda hava hukukunun birleştirilmesi ve uygulamalarda yeknesaklığın sağlanması ve havacılığın sürat unsuru ile bağdaşmayacak formalitelerden kaçınılması düşüncesiyle madde 1944 Şikago Sözleşmesinin 31.maddesiyle paralellik sağlayacak şekilde düzenlenmiştir.

Gerekçe 95- Maddede Türk hava sahasında uçuş yapacak bütün uçakların uçuşta bulundurmaları gereken belgeler sayılmıştır.

Gerekçe 96- Madde ile Türk Hava sahasında uçuş yapacak devlet uçaklarının bağlı oldukları devletin kurallarına uyma zorunluğuna 1944 Şikago Sözleşmesine göre düzenlenmiştir.

Gerekçe 97- Madde ile Türk hava sahasında uçuş yapacak Türk ve yabancı sivil uçakların mevzuatları gereğince taşınması zorunlu tüm belgelerin yetkili makamlara gösterilmesi mecburiyetini 1944 Şikago Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak düzenlenmiştir.

Gerekçe 98-99- Maddeler hava trafiğinde ve meydanlara iniş kalkışta can ve mal güvenliğinin korunması ve kamu düzeninin sağlanması amacı ile düzenlenmiş ancak sivil havacılığın özel durumu da gözönünde tutularak olağanüstü durumlarda yapılacak işlemler belirtilmiştir.

Gerekçe 100- Madde ile sivil havacılık faaliyetlerinin özellikle uçakların gelisi güzel amaçlarla kullanılması önlenmiştir.

Gerekçe 101-Madde ile güvenlik ve kamu düzenine öncelik tanınmıştır.

Gerekçe 102- Sivil Havacılık faaliyetlerinin devlet denetimi altında bulundurulması anlayışına uygun olarak, Sivil Havacılık personelinin yeterlik belgesine sahip olmaları öngörülmüştür. Devlet adına yetki Ulaştırma Bakanlığına tanınmıştır.

Gerekçe 103- Madde ile Uluslararası Sivil Havacılık alanında birliği ve ahengi sağlamak, taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelere işlerlik getirmek amacı ile ve 1944 Şikago Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak düzenlenmiştir.

Gerekçe 104-105-106- Maddelerinde yeterlik belgeleriyle ilgili temel hükümler yer almıştır.

Gerekçe 107- Maddede Sivil Havacılık hizmetlerini ifa edecek personelin yetiştirilmesi düzenlenmektedir.

Gerekçe 108-109-110-111-112- Bu maddelerde uçuş sırasında genel güvenliğin kamu düzeninin sağlanması amacı ile tanınmış yetki ve dağılımını ve sorumlulukları kapsamaktadır. Uçağın sevk ve idaresinden olduğu kadar uçak içersindeki düzenin sağlanmasından da birinci derecede sorumlu bulunan pilotun, bu sorumluluğuna uygun yetkilerle donatılması zorunlu bulunmuştur. Pilotun yetki ve sorumluluklarının görülen hizmetin gereği özel düzenlemelerle işveren tarafından genişletilmesi veya daraltılması mümkün olmakla beraber, bu gibi yetkilerin kanundan doğması hukuki prensibi benimsenmiştir.

Ayrıca bir çok yabancı havacılık kanunlarında yer aldığı gibi yolculara da doğrudan bir yükümlük getirilmiştir.

Gerekçe 113- Sivil Havacılıkta can ve mal güvenliğinin korunması can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürücü nitelikte davranışlar karşısında kaptanın ve sözleşmeye taraf devletlerin yetkilerinin uluslararası alanda belirlenmesi amacı ile hazırlanmış bulunan 1963 Tokyo Sözleşmesi'nin hükümlerine ilgisi dolayısı ile bu bölümde atıfta bulunulmuştur.

Gerekçe 114- Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığının 6623 sayılı kuruluş kanununun 14.ncü maddesine göre, personeli hususî hukuk hükümlerine tabi tutulmuştur. Bu suretle personel ile Ortaklık arasındaki hukuki münasebeti Borçlar kanunu ve iş ile ilgili mevzuat hükümleri uygulanmaktadır. Ancak yürürlükteki 1475 sayılı iş kanununun istisnaları düzenleyen 5. maddesinin 1 nolu bendinde (Deniz ve hava taşıma işlerine) iş kanununun uygulanmayacağı, 11 nci bendinde ise (Havacılığın bütün yer tesislerinde yürütülen işlerin) kanuna tabi olacağı belirtilmiştir. Bu durumda, istisna edilen işlerde çalışan ve özellikleri bulunan uçucu personelin hizmet ve çalışma koşullarının bu güne kadar düzenlenmemiş olmasının yarattığı uyumsuzlukların da giderilmesi ve bir düzene bağlanması amacı ile madde düzenlenmiştir.

Gerekçe 115- Bu madde ile, taşıma sözleşmelerine uygulanacak kanun hükümleri gösterilmiş ve yurt içi taşımaları ile uluslararası taşımalar arasında ahenk sağlanmasına çalışılmıştır.

Gerekçe 116-117-118-119- Bu maddeler ile, yolcuların gönderenin ve gönderilenin azami ölçüde korunması amaçlanmış; taşıma sözleşmesini tevsik ve ispata yarayacak belgelerin asgari zorunlu içerikleri saptanmıştır.

Gerekçe 120-121-122-123-124-125- Taşıma sözleşmesinin taraflar ile, sözleşmeye taraf olmamakla beraber, sözleşme ile ilgili olup haklarının korunması zorunlu görülen kişilerin hukuki himayelerinin sağlanması öngörülmüştür.

Gerekçe 126- Taşıyıcı tarafından bedelsiz (ücretsiz) yapılacak taşımaya ilişkin kuralların yönetmelikle düzenlenmesi öngörülmüştür.

Gerekçe 127-128- Uçakların kargo alanları veya yükleme alanları si ile tutulması halinde uygulanacak kuralları gösterilmiştir.

Gerekçe 129- Bu madde Varşova Anlaşmasının 17.nci maddesine tekabül etmektedir. Madde taşıyıcı aleyhine bir kusurun varlığını kural olarak kabul etmektedir.

Gerekçe 130 - Bu madde Varşova Konvansiyonunun 18.maddesine tekabül etmektedir. Maddenin birinci fıkrası, 129. maddedeki aynı hukuki kurala dayanmaktadır. İkinci fıkra, bagaj ve yük hakkında hava ulaştırma süresinin kapsamını tayin etmektedir.

Üçüncü fıkra, bagaj veya yükün hava meydanı dışında başka bir araç ile taşınması halinde taşıyıcının sorumluluğu almadığını göstermektedir. Ancak, fıkroda son cümle geniş yorumu önlemiştir.

Gerekçe 131- Bu madde Varşova Konvansiyonunun 19. maddesine tekabül etmektedir. Taşıyıcının yolcu, bagaj veya yükün mahalline varması hususunda bir süre tayin etmiş olduğu hallerde, bu sürenin geçmesine rağmen mahalline varılmamış ise ve gecikmeden dolayı bir zarar meydana gelmiş ise, taşıyıcının onu tazmin ile yükümlü olduğu açıklanmıştır.

Gerekçe 132- Bu madde Varşova Anlaşmasının 1955 La Haye Sözleşmesi ile değiştirilen 20.ci maddesine tekabül etmektedir. Bu sistem kusur esasına, subjektif sorumluluk sistemine dayanmaktadır. Bir kusuru olmadığını ispat edebilen taşıyıcı meydana gelen zararlardan sorumlu olamaz. Beyyine külfeti taşıyıcıya yüklenmiştir.

Gerekçe 133- Bu madde taşıyıcının sorumluluğunu, sınırlarını ve bu sınırların yükseltilmesinin şartlarını düzenlemektedir.

Burada, özellikle şu hususu belirtmek gerekir. Gerek Varşova Sözleşmesi ve gerekse La Haye Protokolü ile saptanmış olan limitlerin yetersiz olduğu uluslararası alanda daima tartışma konusu edilmektedir. Nitekim, 1975 yılında Montreal'de imzalanmış bulunan Protokoller ile, Varşova Sözleşmesi ile onu tadil eden Protokollerdeki limitler yükseltilmiştir.

Sözü edilen Varşova Sözleşmesi ile La Haye Protokolü'nün iş taşımalarına da uygulanması öngörüldüğünden, sorumluluk limitlerinin ihtiyaçlara göre çözden geçirilmesi gerekli görülmüştür. Bu amacın gerçekleştirilebilmesi için:

a) Sorumluluk sınırlarının arttırılmasını öngören ve diğer havayolu işletmelerinin kabul ettiği anlaşmalara katılınmanın veya,

b) Maddede söz edilen Varşova Sözleşmesi'ni tadil eden diğer Protokol ve Sözleşmeleri onaylamanın sağlanması uygun olacaktır.

Ayrıca, değişen ihtiyaçlara süratle çözüm getirilmesinin temini amacı ile, maddeye Bakanlar Kurulu'na yetki veren 3. fıkra eklenmiştir.

Gerekçe 134- Varşova Konvansiyonu'nun 23. maddesine tekabül etmektedir. Madde, taşıyıcı sözleşmede mevcut sınırlamalardan daha aşağıda sorumluluk sınırları koymayı ve ademi mesuliyeti amaçlayan sözleşmeleri geçersiz saymaktadır. Ancak, bu hal taşıma akdini hükümsüz kılmayacaktır. İkinci fıkra hükmü ise maddeye bir istisna getirmektedir.

Gerekçe 135- Varşova Sözleşmesinin 25.ci maddesine tekabül etmektedir. Madde, sayılan sebeplerden dolayı taşıyıcının sınırlı sorumluluktan istifadesini kaldırıp onu zarardan sınırsız olarak sorumlu tutmaktadır. Böylece davacı dilerse sınırsız sorumluluk yolunu seçebilecektir. Bu takdirde maddede sayılan sebeplerin mevcudiyetini ispat külfeti davacıya terettüp edecektir.

Gerekçe 136- Taşıyıcının adamlarının hangi şartlar altında sorumluluk sınırlarından istifadeye hak kazanacağı ve sorumluluğun sınırları, bu maddede öngörülmüştür.

Gerekçe 137- Bu madde, hasarın ihbarını düzenlemektedir.

Gerekçe 138- Bu madde, birden çok taşıyıcı tarafından yapılan taşımalara ilişkindir.

Gerekçe 139- Karma taşımalarda, bu kanunun, sadece hava yolu ile yapılan taşıma kısmına uygulanması uygun görülmüştür.

Gerekçe 140- Hüküm, Varşova Sözleşmesinin 29.maddesinden alınmıştır. Varşova Sözleşmesinin metninde, her ne kadar hükmün hak dü-şürücü süre olarak düzenlendiği intibainı yaratacak ifade kullanılmış ise de, madde hükmünün zamanaşımı olarak düzenlenmesi uygun görülmüştür.

Gerekçe 141- Taşıma Sözleşmesinin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden dolayı zarara uğrayacak kişilerin korunması amacı ile bu madde sevk edilmistir.

Mecburi sigorta yükümünün sınırı, kanunda öngörülen limit-leri ile paralel tutularak taşıyıcıya yüklenecek sigorta maliyeti makul bir seviyede tutulmak istenmiştir.

Gerekçe 142- Devlet'in de sınırlı sorumluluktan yararlanması uygun görülmüştür. Ancak, devletin sorumluluğu bakımından, sigorta yükümüne gerek görülmemiştir.

Gerekçe 143- Bu Bölüm'deki hükümler, konuya ilişkin 1952 Roma Sözleşmesi'nden ve onu tadil eden 1978 Montreal Protokolü'nden mülhemdir. Her ne kadar 1978 Protokolü henüz yürürlüğe girmemiş ise de, modern görüşlere olanaklar ölçüsünde geniş yer verebilmek amacı ile, anılan Protokol'ün hükümlerinden yararlanılmıştır.

Sorumluluk, akit dışı, haksız fiil sorumluluğu olduğundan ve uçağın fiilen kullanılması sırasında meydana gelen zararlara ilişkin bulunduğu, malikin değil, fakat uçağı zarar doğduğu anda fiilen işletmekte bulunan işletenin, sorumlu tutulması öngörülmüştür. Malik aynı zaman işleten ise, işleten sıfatı nedeni ile sorumlu tutulacaktır.

Gerekçe 144-145- Zarar görenlerin haklarının ihlal edil-memesi amacı ile, işleten sıfatının tayininde dikkat edilecek hususlar, ayrıntılı bir şekilde gösterilmiştir.

Gerekçe 146- İşletenleri dikkat ve basirete sevk etmek ve aynı zamanda iki tarafın anlaşması ile muvazaalı yollara başvurulması ve zarara uğrayanların karşısında, ekonomik bakımdan güçsüz kişilerin çıkarılarak, işletenin sorumluluktan kurtulmasına engel olmak amacı güdülmüştür.

Gerekçe 147- Madde, mütteselsil sorumluluğu düzenlemektedir.

Gerekçe 148- Hava işletmelerini korumak ulusal çıkarlar ve milli ekonomi bakımından değer taşıyan sivil havacılık girişimlerini belli bir oranda saptayabilmelerini sağlamak amacı, sınırlı sorumluluk esası getirilmiştir.

Sorumluluk sınırları doğrudan doğruya Türk Lirası olarak gösterilmek yerine, belirli göstergelerin memur maaş katsayısı ile çarpılarak Türk Lirası karşılığının hesaplanmasının hak ve nasafete daha uygun düşeceği gözönünde tutulmuştur.

Gerekçe 149- Madde, tazminatın paylaştırılmasına ilişkindir.

Gerekçe 150- Kasıtlı veya ağır kusur sonucunda bir zarara yol açanların sınırlı sorumluluktan yararlandırılması adil görülme- miş ve esasen sivil havacılığın güvenlik ilkesine aykırı davranan kişilerin, belli bir müeyyideye maruz bırakılması uygun bulunmuş- tur.

Gerekçe 151- Bu hüküm, 135. maddenin bir tamamlayıcısı ola- rak sevk edilmiştir.

Gerekçe 152- Müterafık kusurun isbatı ile işletenin sorumlu- luktan kurtulması, genel hukuk ilkeleri ile de uyum sağlamaktadır.

Gerekçe 153-154-155-156-157-158-159-160- Bu maddeler ile, bir taraftan zarar görenlerin hakları emniyete alınmakta, bir ta- raftan, sigortacıya da, işletene tanınan savunma olanakları aynen tanınarak, sigorta pazarına aşırı bir külfetin yüklenmemesi sağlan- maktadır. Sigortacının rücu hakkı, sigorta mukavelesinin hükümle- rine bağlı tutularak, tarafların arasındaki ihtilafın, aralarında- ki akdi ilişkiye göre çözümlenmesi, yeni şartlara dayanılarak akitle öngörülmüş hükümlerin dışına çıkılmaması temin edilmektedir. Bu suretle de, hem işleten hem de sigortacı, risklerini peşinen tayin etme imkanına sahip kılınmaktadır.

Gerekçe 161- Zararın ihbar edilmemiş olmasının sonuçları bu maddede öngörülmüştür.

Gerekçe 162- Zamanaşımı düzenlenmektedir.

Gerekçe 163-164- Sivil havacılığa has sürat anlayışı içinde, davaların uzamaması, işletenin ve sigorta pazarının, belirsiz riskler nedeni ile anlamsız külfetlere katlanmaması istenmektedir.

Gerekçe 165- Devlet uçaklarına kıyasen uygulanacak bazı hükümler, bu maddede öngörülmüş bulunmaktadır.

Gerekçe 166-167-168-169-170-171-172- Kanun tasarısının Dördüncü Bölümü (M.166-172), Ceza Hükümlerine ayrılmıştır. Şöyleki:

166 ile 167, maddeler, hem hürriyeti bağlayıcı cezayı, hem de para cezasını gerektiren çeşitli fiil ve davranışlara verilecek cezaları öngörmektedir.

168 ve 169, maddeler, yolun para cezasını gerektiren davranışlara ilâkindir.

Madde 170, yönetmeliklere aykırı davranışlara verilecek cezalara daırdır.

171, Madde, Ulaştırma Bakanlığının alacağı önlemlere uymayanlara verilecek cezayı öngörmektedir.

Madde 172, taksirli suçlarda verilecek cezanın indirilmesine daırdır.

Gerekçe 173-174-175-176-Cebri icraya, ihtiyati hacze, sivil havacılığın geliştirilmesine, personelin eğitim ve öğretimine dair işbirliğine ve istatistik bilgilerin toplanmasına ilişkin hükümler, 173 ilâ 176. maddelerde öngörülmüş bulunmaktadır.

Gerekçe 177-178-179- Her kanunda bulunması mutad olan son hükümler, 177, 178 ve 179 maddelerde düzenlenmiştir. 178. madde, kanunda öngörülen çeşitli yönetmeliklerin çıkarılabilmesini temin maksadıyla, Kanunun Resmî Gazetede ilânından itibaren altı ay sonra yürürlüğe gireceğini hükme bağlamaktadır.

T Ü R K S İ V İ L H A V A C I L İ K
K A N U N T A S A R I S I

B İ R İ N C İ B Ö L Ü M

H A V A S E Y R Ü S E F E R İ N İ N T E M E L H Ü K Ü M L E R İ

B İ R İ N C İ A L T - B Ö L Ü M

T Ü R K H A V A E G E M E N L İ Ğ İ V E H Ü K Ü M L E R İ

I. T Ü R K H A V A S A H A S I

Madde 1- Türk hava sahası, Türk karaları ile Türk Karasuları üzerindeki alandır.

Türkiye Cumhuriyeti, Türk hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haizdir.

II. T Ü R K H A V A S A H A S I N I N K U L L A N I L M A S I

Madde 2- Türk hava sahası, uçaklar tarafından, bu kanun ve diğer ilgili mevzuat hükümleri dahilinde kullanılır.

Türk Hava Sahasından Faydalanacak Uçaklar

Madde 3- Uçuşa elverişli olmak şartıyla aşağıda sayılan uçaklar Türk Hava Sahasında uçuş yapabilirler:

- a) Türk Devletine ait uçaklar,
- b) Türk uçak sicilinde kayıtlı bulunan uçaklar,
- c) Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası antlaşmalar uyarınca, Türk hava sahasından yararlanabilen uçaklar.

Yukarıdaki bentlerde yazılı olmayan uçaklar, ancak Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilecek özel izin koşulları içinde Türk hava sahasından yararlanabilirler, Ulaştırma Bakanlığı, gerektiğinde, özel izni vermeden önce, Milli Savunma veya Dışişleri Bakanlıklarının görüşünü alır.

III- YASAKLAR VE SINIRLAMALAR

1. UÇUŞ YASAĞI

Madde 4- Bakanlar Kurulu, Genelkurmay Başkanlığının olumlu mütalâası üzerine, Türk hava sahasının tamamını veya belirli bir bölümünü kamu düzeni ve emniyet mülahazaları ile veya askeri sebeplerle geçici veya devamlı bir tedbir olarak kullanılmasını veya muayyen bölgeler üzerinden uçuşu yasak edebilir veya sınırlandırabilir.

2. HAVA YOLLARI VE HAVA LİMAN VE MEYDANLARI

Madde 5- Türk hava sahasında uçuş yapmak hakkını haiz uçakların izlemeye mecbur oldukları uçuş yolları ile kullanacakları hava liman ve meydanları, Genelkurmay Başkanlığı ile gerekli koordinasyon yapılmak suretiyle, Ulaştırma Bakanlığınca saptanır.

3. GÜMRÜKLÜ HAVA LİMANLARI

Madde 6- Yabancı ülkelere giden veya yabancı ülkelerden gelen uçaklar ancak gümrüklü hava limanından kalkmaya ve gümrüklü bir hava limanına inmeye mecburdur.

İstisnaî hallerde Ulaştırma ve Gümrük ve Tekel Bakanlığı'nın müstereken vereceği karar dairesinde, gümrüksüz bir hava meydanının da kullanılmasına izin verilebilir ve bu takdirde gümrük muayenesi bu meydanda yapılır.

Saptanmış bulunan gümrüklü hava limanından başka bir yere zorunluluk nedeniyle iniş yapıldığı takdirde, uçak sorumlu pilotu, durumu derhal varsa meydan yöneticisine, yoksa en yakın mülki âmir veya zabıta yetkilisine duyurmak ve yetkili makamlar el koyuncaya kadar uçağı yolcuları ve yükü ile birlikte güvence altına almakla yükümlüdür.

I- ESASLAR :

Madde 7- Türk hava sahası ile sorumluluğu Türkiye'ye ait olan hava sahasının ve bu sahalardaki sivil hava seyrüseferlerinin denetimi, Ulaştırma Bakanlığının yetkisindedir. Lüzum görülen hallerde Ulaştırma Bakanlığı yetkisini bağlı kuruluşlar marifetiyle kullanabilir.

II- UÇAK KAZALARI1. İLK ÖNLEMLER

Madde 8- Her türlü uçak kazası, sorumlu pilot ve işleten ve mahalli yetkililer tarafından en seri vasıta ile Ulaştırma Bakanlığı'na bildirilir.

Zorunlu kurtarma ve yardım işlemleri ile can ve mal güvenliğini korumaya yönelik önlemler dışında, araştırma ve soruşturmanın selâmetle yürütülmesini engelleyecek işler yapılmaz ve delillerin aynen muhafazası sağlanır. Bu konuda mahalli mülkî âmirler gereken tedbirleri alırlar.

2. KAZA NEDENLERİ HAKKINDA SORUŞTURMA

Madde 9- Kazanın nedenlerini ve oluş şeklini açıklığa kavuşturmak ve sivil havacılıkta can ve mal güvenliğinin sağlanması bakımından tekrara engel olmak amacı ile her sivil uçak kazasının ayrıntılı teknik inceleme ve soruşturması yapılır.

3. SORUŞTURMA KURULU

Madde 10- Ulaştırma Bakanlığı, havacılık alanında uzmanlığı kabul edilmiş kişilerden seçilecek bir kurul, kazanın soruşturulması için görevlendirir.

Bu Kurul, yukarıdaki maddede belirtilen amaç dairesinde her türlü araştırma ve incelemeyi yapar, delil toplar, ifade alır, gerektiğinde Kolluk Kuvvetleri ve adli makamlar ile işbirliği kurar veya yardımlarına başvurur.

4. SORUŞTURMA RAPORU

Madde 11- Soruşturma Kurulu, bulgularını ve vardığı sonucu, tekrarlara engel olunması bakımından alınmasını uygun bulduğu önerileri ile birlikte ayrıntılı ve gerekçeli bir rapor halinde Ulaştırma Bakanlığına verir.

Raporda yer alan hususlara kısmen veya tamamen katılmayan üyeler, kişisel görüşlerini ek bir raporda belirtebilirler. Kazanın özel şartlarının gerektirdiği hallerde bilirkişilere başvurulabilir.

Ulaştırma Bakanlığı raporun bir suretini ilgililere verir ve raporun tekemmül etmiş olduğunu Resmi Gazete ile üçüncü şahıslara duyurur. Resmi Gazete ile yapılan duyuruda raporun ilgililerce nerede ve ne suretle incelenebileceği belirtilir. Ulaştırma Bakanlığı raporu, gerektiğinde, uygun bulacağı vasıtalar ile yayınlatabilir.

5. KIYASEN UYGULAMA

Madde 12- Bir kaza ölüm ya da yaralanma ile sonuçlanmasa dahi, sivil havacılıkta can ve mal güvenliğinin korunması bakımından önem taşıyan olaylar hakkında da Ulaştırma Bakanlığı bu bölümde yer alan esaslar dairesinde kıyasen işlem yapmaya yetkilidir.

6. ENKAZ

Madde 13- Düşen uçak enkaz haline gelmiş ise, maliki, bunun muhafazası masraflarını vererek alabilir. Nereye düştüğü belli olmayan bir uçağın enkazını bulana, malik, hak ve nasafetin gerektirdiği ölçüde ve miktarda uygun bir para vermeğe mecburdur.

7. YÖNETMELİK

Madde 14- Soruşturma Kurulunun oluşturulması, soruşturmanın yürütülmesi, yetki ve sorumluluklar ve uçak kazalarında yapılacak kurtarma ve yardım işleri, Ulaştırma Bakanlığınca bir yönetmelikle düzenlenir.

Bu yönetmelikte Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar göz önünde tutulur.

8. KAYBOLMA

Madde 15- Kendisinden alınan son haberden itibaren üç ay geçen uçağın kaybolduğuna mahkemece karar verilebilir. Yetkili mahkeme uçağın siciline kayıtlı olduğu mahkemedir. Kaybolma kararını veren mahkeme durumu resen Ulaştırma Bakanlığına bildirir. Uçakta bulunanlar hakkında Medeni Kanun hükümleri ve 1944 tarihli Uluslararası Havacılık Anlaşmasının 25. maddesi hükmü saklıdır.

TİCARİ HAVA İŞLETMELERİI- İZİN

Madde 16- Ulaştırma Bakanlığının izni olmadıkça kimse, ticari amaçla ve ücret karşılığında uçaklarla yolcu ve yük taşımaları yapamaz.

Uçakların ücret karşılığında diğer amaçlar için kullanılması da Ulaştırma Bakanlığının iznine bağlıdır. 6968 sayılı kanun hükümleri ve bu kanuna dayanarak çıkarılan diğer mevzuat hükümleri saklıdır.

İzin, belirli şartlara ve süreye bağlanabilir. Kamu güvenliğinin veya düzeninin tehlikeye girebileceği kanaatini haklı kılacak nedenlerin varlığı halinde, izin verilmez.

II- İŞLETME RUHSATI VE KOŞULLARI1. İşletme Ruhsatı

Madde 17- Uçaklarla, ticari amaçla belirli hatlar üzerinde ücret karşılığında yolcu ve yük taşınması yapacak olan gerçek veya tüzel kişilerin 16. maddede belirtilen izinden başka işletme ruhsatı almaları lazımdır.

İşletme ruhsatı Ulaştırma Bakanlığınca verilir.

2. Başvuru ve Belgeler

Madde 18- İzin ve İşletme ruhsatı alınması için yapılacak başvuruya aşağıda belirtilen hususlara ilişkin belgelerin eklenmesi gereklidir.

a) Başvuruda bulunanın kimliği, tüzel kişi ise türü, sermayesi, ortakları, merkezi ve şubeleri,

b) İşletme yapılacak hatları, yerleri, bölgeleri ve uçuş ve işletme faaliyetlerini kapsayacak işletme planlarını,

c) Kullanılacak uçak tipi sayısı ile satınalma veya kiralamaya ilişkin genel projeleri (yedek parça teçhizatı kapsayacak şekilde) sağlanacak finansman kaynakları,

d) Ücret tarifeleri ve taşıma şartları,

e) Ruhsatın ne kadar süre için istendiği,

f) İşletmenin hukuki ve mali sorumluluğunu karşılayacak mali mesuliyet sigortaları, uçak gövde sigortalarının tutarı ve genel koşulları,

g) Ulaştırma Bakanlığınca incelenmesinde zorunluk duyulacak sair bilgi ve belgeler.

3. İnceleme

Madde 19- Başvuru, Ulaştırma Bakanlığınca uygunluk ve ülke yararları açısından incelenir. Bu inceleme sırasında, kurulmak istenen işletmenin ülke ekonomisi, ulusal güvenlik, ulusal ulaştırma politikası, planlı kalkınma ilkeleri bakımından değerlendirilmesi de yapılır. Bu amaçla, gerektiğinde, Ulaştırma Bakanlığı, ilgili Bakanlıkların ve Devlet Planlama Müsteşarlığının görüşünü de alır.

4. Ruhsatın Kapsamı

Madde 20- Ulaştırma Bakanlığı, istemi uygun bulduğu takdirde, işletme ruhsatını verir. İşletme ruhsatını, başvuruda belirtmiş bulundandan daha dar kapsam ve içerik ile de verebilir. Ruhsata özellikle, 16. maddenin a,b, d, e, bentlerinde yer alan hususlar ile Ulaştırma Bakanlığının gerekli göreceği diğer kayıtlar yazılır.

III- RUHSAT SAHİBİNİN BORÇLARI

1. İlan

Madde 21- Ruhsat sahibi, ruhsatın örneklerini, işletmesinde, müşteri ve iş çevrelerinin kolaylıkla görüp okuyabilecekleri yerlere asmaya mecburdu.

2. Uyma Zorunluğu

Madde 22- Ruhsat sahibi, işletme faaliyetlerini ruhsatın koşul, kapsam ve içeriğine aynen uyarak yürütmek zorundadır. Taşıma ve sefer yapma zorunluğu, izin koşullarına göre saptanır.

3. Tarifeler

Madde 23- Ruhsat sahibi, uçuş ve ücret tarifelerini, Ulaştırma Bakanlığının onayını almadan ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmadan yürürlüğe koyamaz.

4. Posta Taşınması

Madde 24- Daimi olarak hava ulaştırma hizmeti yapmak için ruhsat almış bulunan işletmeler, Ulaştırma Bakanlığının isteği üzerine, plan içerisinde yapılan her uçuşta tarifede belirtilen ücret karşılığında posta taşımakla yükümlüdürler.

Ödenecek ücret tarifesi, Dünya posta sözleşmeleriyle saptanan kurallar dairesinde belirlenir.

5. Devir Yasağı

Madde 25- İşletme ruhsatı devredilemeyeceği gibi, ondan doğan hak ve borçlar da devredilemez.

6. Denetleme

Madde 26- Hava Ulaştırma İşletmeleri, Ulaştırma Bakanlığının hava seyrüsefer güvenliğini sağlamak amacı ile yaptıracak teknik denetime tâbidirler. Bu denetimin giderleri Hava Ulaştırma İşletmeleri tarafından karşılanır.

7. Denetim Şekli

Madde 27- Ulaştırma Bakanlığı denetim fonksiyonlarını, uygun göreceği veya bu amaçla kurulan bir teknik kuruluş aracılığı ile yapabilir veya bu kuruluşa devredebilir.

8. Bilgi ve Belge Verilmesi

Madde 28- Ruhsat sahipleri, Ulaştırma Bakanlığının denetimi için bütün teknik ve ekonomik bilgileri vermeğe mecburdurlar.

9. Değişiklikleri Bildirme

Madde 29- Taşımayı ilgilendiren genel şartlar ve tarifelerde izin verilmesinden sonra yapılacak değişiklikleri ilgilinin Ulaştırma Bakanlığına tasdik ettirmesi lazımdır.

10. Ruhsatın İptali

Madde 30- Ruhsat sahibinin bu bölümde yer alan hükümlere aykırı davranması halinde Ulaştırma Bakanlığı tarafından kendisine aykırılığın giderilmesi için yapılacak gerekçeli tebliğat ve verilecek süre üzerine ruhsat sahibi aykırılığı son vermez ise, verilmiş sürenin sonunda işletilen hatların bazılarına veya tümüne ilişkin izin geçici olarak tehir edilebilir veya ruhsat derhal iptal edilir.

IV. KABOTAJ

Madde 31- Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımaları Türk uçakları ile yapılır. Özel ve geçici izin ve istisnalar Ulaştırma Bakanlığınca tanınabilir.

V. GÖSTERİLER

Madde 32- Sivil uçakların ve askeri uçaklar dışında devlet uçaklarının ve paraşütçülerin katıldığı yarışların ve sair gösterilerin yapılması, Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilecek izne bağlıdır.

Askeri uçaklar ve parasütçülerin katıldığı yarış ve sair gösterilerde yetki, Genelkurmay Başkanlığına aittir. Ancak keyfiyet, uçuş güvenliğinin sağlanması maksadı ile Ulaştırma Bakanlığına bildirilir.

Gösteri uçuşlarında kamu güvenliğinin veya düzeninin tehlikeye girebileceği kanaatini haklı kılacak nedenlerin varlığı halinde izin verilmez.

VI. YABANCI HAVA YOLU İŞLETMELERİ

Madde 33- Yabancı ülkeler ile Türkiye arasında hava Ulaştırma hizmeti görecek yabancı uyruklu işletmelere uygulanacak hükümler, Türkiye'nin taraf olduğu Uluslararası anlaşmalar uyarınca ve karşılıklılık ilkesi gözönünde tutularak saptanır.

D Ö R D Ü N C Ü A L T - E Ö L Ü M
HAVA LİMAN VE MEYDANLARI VE TESİSLERİ

I. HAVA LİMAN VE MEYDANLARI

1. Tanım :

Madde 34- Kara ve su üzerinde uçakların kalkması ve inmesi için özel olarak hazırlanmış; uçakların bakım ve ihtiyaçlarının karşılanmasına, yolcu ve yük alınmasına ve verilmesine elverişli tesisleri bulunan yerler, tertiplerine göre hava limanı veya hava meydanı olarak isimlendirilir.

2. Kuruluş ve İşletme

Madde 35- Hava Liman ve meydanları, devlet veya kamu tüzel kişileri tarafından kurulur ve işletilir.

Yabancı olmayan gerçek kişilerin ve tüzel kişilerin hava liman ve meydanı kurması ve işletmesi ve genel sevrüsefere açılmış liman ve meydanların kurulması ve işletilmesi Ulaştırma Bakanlığının iznine bağlıdır.

Genel sevrüsefere açılmamış liman, meydan ve uçuş striplerinin kurulması ve işletilmesi, Ulaştırma Bakanlığının vereceği izne bağlıdır.

İzin, süreye ve yükümlülöklere bağlanabilir. Kamu güvenliğinin veya düzeninin tehlikeye girebileceği kanaatını haklı kılacak nedenlerin varlığı halinde izin verilmez; verilen iznin kapsamı dışında bir kullanım durumunda izin iptal edilir. Gerektiğinde liman ve meydan kamulaştırılır.

7 Aralık 1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması hükümleri saklıdır.

6686 sayılı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne ait kanun hükümleri ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtı ile Hükümetin anlaşma yaparak bu teşkilata verebileceği yetkiler saklıdır.

3. Genel Seyrüsefere Açık Hava Limanı

Madde 36- Uygun teknik özelliklere sahip bütün uçakların kullanabilecekleri ve gümrük, polis ve sağlık işlemleri ve bunlara benzer işlemlerin yapılması için kolaylıkları bulunan hava limanı genel hava seyrüseferine açık sayılır.

4. Kısıtlayıcı Önlemler

Madde 37- Hava liman ve meydanlarındaki hava trafiği ya da üzerindeki hava sahası gerektirdiği takdirde veya kamu düzenine ilişkin nedenlerle genel hava trafiğine açık bir hava alanının kullanılmasına her zaman tahditler konabilir ya da liman veya meydan geçici olarak kapatılabilir. Alınan kararlar Ulaştırma Bakanlığı tarafından uygun görülecek şekil ve surette ilgililere duyurulur.

Ayrıca aynı bölgede birden fazla genel hava seyrüseferine açık hava limanının ve meydanının bulunması halinde, Ulaştırma Bakanlığı kamu yararına ilişkin nedenlerle bunların kullanılmasını düzenleyebilir ve özellikle bu alanlardan her birine belirli uçak tiplerini, hava faaliyetlerinin ya da ticari faaliyetlerinin belirli bir bölümünü tahsis edebilir.

5. Ücretler

Madde 38- Hava Liman ve meydanlarının kullanılması ve tesislerinden faydalanılması ve verilen hizmetlerin karşılığında alınacak ücretler, Ulaştırma Bakanlığı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından yapılacak tarifelerle saptanır. Yapılmış olan tarifeler, Ulaştırma Bakanlığının onayı ile yürürlüğe girer.

4749

sayılı kanunla onaylanan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması hükümleri saklıdır.

6. Genel Koordinatör

Madde 39- Her hava limanında sivil havacılık işletmeciliği hizmetlerinin bir uyum içerisinde işlemesini sağlamakla görevli bir genel koordinatör ve gereği kadar personel bulunur. Genel koordinatörün vasıfları görevleri yetkileri ve sorumlulukları Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanacak bir yönetmelikle belirlenir.

Hava limanlarında görevli emniyet, gümrük, meteoroloji, sağlık ve diğer kamu ve özel kuruluş il-cilileri, genel koordinatörün mevzuatta uygun istek ve talimatlarına uymakla yükümlüdürler.

II. ASKERİ HAVA MEYDANLARINDAN YARARLANMA

Madde 40- Türk Silâhlı Kuvvetlerine ait hava meydanlarının sivil uçaklar tarafından kullanılması ve Devlet uçaklarının sivil hava liman ve meydanlarından istifade edebilmeleri Genelkurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında yapılacak protokoller ile düzenlenir. Gerek görülen hallerde, Milli Savunma Bakanlığı, Dışişleri, İçişleri ve Gümrük ve Tekel Bakanlıklarının mutabakatı sağlanır.

III. GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

Madde 41- Ulaştırma Bakanlığı hava liman ve meydanlarında can ve mal güvenliğinin sağlanması, yolcu ve eşya trafiğinin güvenlik içinde yürütülmesi, yangına dair tehlikelere karşı korunması amacı ile gereken önlemleri alır, izinli meydanlarda ve uçuş striplerinde aldırır ve denetler.

Bu görevin yerine getirilmesinde Milli Savunma, İçişleri ve Gümrük ve Tekel Bakanlıkları, Ulaştırma Bakanlığına gereken destek ve işbirliğinde bulunmakla yükümlüdür.

1. Uçuş Güvenliği

Madde 42- Ulaştırma Bakanlığı uçuş güvenliğinin sağlanması amacı ile hava liman ve meydanlarında hava trafik kontrolü, haberleşme, seyrüsefer tesisleri ve kolaylıkları, meteoroloji hizmetleri,

ışıklandırma, engellerin ortadan kaldırılması gibi hizmetleri doğru-
dan doğruya veyahut bağlı veya ilâili kuruluşlar vasıtasıyla sağlar.
Bu hizmetlere ilişkin tesisleri ve sistemleri çağdaş teknolojiye
uygun olarak kurar veyahut bağlı veya ilgili kuruluşlar vasıtasıyla
kurulmasını sağlar.

2. Kurtarma ve Yardım

Madde 43- Ulaştırma Bakanlığı uçuş güvenliği ile can ve mal
emniyetinin sağlanması için yetenekli personelden oluşan kurtarma
yardım örgütleri kurar ve bunların emrine amacın gerçekleşmesine
yarayacak sayı ve nitelikte araç ve gereç verir.

Kazaya uğramış olan ve tehlike içinde bulunan uçak personeli
ile yerel kolluk kuvvetleri ve diğer yetkililer, kurtarma yardım eki-
binin görevini yapmasına yardımcı olmakla yükümlüdürler.

Kurtarma, yardım örgütünün kuruluşu, görev ve yetkileri ve ça-
lışma esasları bir yönetmelikle belirlenir.

IV. HİZMETLER

1. Meteoroloji ve Uçuş Bilgileri Hizmeti

Madde 44- Ulaştırma Bakanlığı, sivil havacılık faaliyetlerinin
güvenli, düzenli ve sür'atli bir biçimde yürütülmesini sağlamak amacı
ile, hava limanlarında ve meydanlarında ve gerekli göreceği diğer
yerlerde, Türk hava sahası ile sorumluluğu Türkiye'ye ait olan hava
sahalarına ilişkin, meteoroloji, hava trafik ve uçuş bilgilerinin
doğru ve hassas bir şekilde toplanıp ilgililere dağıtılması için önlem
alır ve gereken örgütü kurar.

Bu hizmetin gereği gibi yerine getirilmesi amacı ile Ulaştırma
Bakanlığı ilgili kuruluşlar ile işbirliği yapar.

Sözkonusu hizmetin yürütülmesi ve hizmetten yararlanma şekil
ve koşulları bir yönetmelik ile belirlenir.

2. Yer Hizmetleri

Madde 45- Ulaştırma Bakanlığı, hava meydanlarında, yolcu ve eşya trafiğinin ve her türlü hizmetlerin çağdaş sivil havacılık ilkelerine ve ülke çıkarlarına uygun bir biçimde yürütülmesi amacı ile gereken önlemleri almaya veya aldırmaya yetkilidir.

3. Uçuş ve Haberleşme Hizmetleri

Madde 46- Ulaştırma Bakanlığı, hava meydanlarında, sivil havacılığın güvenli, süratli ve düzenli bir biçimde yürütülmesini sağlamak amacı ile ve çağdaş teknolojiye uygun olarak, her türlü trafik, haberleşme, işaret sistemlerini ve tesislerini doğrudan doğruya veyahut bağlı veya ilgili kuruluşlar vasıtasıyla kurmakla yükümlüdür.

Madde 47- Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümlerine de uymak koşulu ile, gereken yerlerde, Türk hava sahasında hava trafiğinin güvenli, süratli ve düzenli bir şekilde yürütülmesi, haberleşmenin ve bilgi akışının sağlanması, meteoroloji hizmetlerinin yürütülmesi amacı ile ve çağdaş teknolojiye uygun olarak gereken önlemleri alır, tesis ve teçhizatı kurar ve işletir.

İlgili Bakanlıklar, kamu kuruluşları ve mahalli yönetimler, birinci fıkrada gösterilen işlemlerin yürütülmesinde, Ulaştırma Bakanlığına gereken yardımı göstermekle yükümlüdür.

V. Gayrimenkul Mülkiyet Hakkına Getirilen Sınırlar

1. Yararlanma

Madde 48- Uçuş güvenliğinin sağlanması amacı ile hava meydanlarında ve diğer yerlerde kurulması gereken tesis ve teçhizat için gerek gerçek kişilere ve gerekse kamu veya özel hukuk tüzel kişilerine

ait gayrimenkullerden yararlanmaya Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir. Bu gibi durumlarda, gerektiğinde Ulaştırma Bakanlığı lehine irtifak hakkı kurulur.

Sözkonusu tesis ve teçhizatın kurulması, gayrimenkulün mutad kullanımını engellediği takdirde, malikin anılan tesis ve teçhizatın kurulmasından doğan zararları Ulaştırma Bakanlığınca tazmin edilir.

2. İnşaat Sınırlamaları

Madde 49- 1- Hava liman ve meydanlarının ve ilgili tesis ve teçhizatın çerçevesinde, Layındırlık ve Ulaştırma Bakanlığınca saptanacak bir alan dahilinde izin alınmadıkça hava trafiği, uçuş güvenliği ve haberleşmeyi engelleyecek ya da seyrüseferi tehlikeye düşürecek veya hava seyrüsefer yararına alınan güvenlik önlemlerinin icrasına engel olabilecek nitelikte ve yükseklikte bina, yapı, inşaat yapılması, ağaç, direk vs. dikilmesi, tesis kurulması yasaktır.

2- Ulaştırma Bakanlığı, belirli manialara veya yerlere, hava seyrüseferi yapan kişilerce görülebilmesi ve tanınabilmesi için gözle görülebilen işaretler veya radyo, elektrik işaretlerinin konulmasını istemeğe yetkilidir. İlgililer de istem dairesinde işlem yapılmakla yükümlüdür. Hava liman ve meydanları ve uçuş emniyet tesisleri etrafında uçuş emniyetini tehlikeye düşürebilecek yapı, bina, ağaç, direk gibi tesisleri kaldırtabilir.

• Ulaştırma Bakanlığı, ilgili kuruluşlarında görüşünü alarak her hava limanı ve meydanı için yukarıda 1 ve 2 No.lı bentlerde değinilen hususları kapsayan plânlar ve kurallar hazırlar ve Bakanlıkça uygun görülecek şekilde yayınlanır.

• Yukarıdaki fıkralarda belirtilen işlemlerden dolayı zarar gören kimselerin tazminat isteme hakları saklıdır.

Madde 50- 49. maddede konulan sınırlamalar, asgari 7 Aralık 1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının 14 numaralı ekinde zikredilen standart ve tavsiyeleri seviyesinde güvenlik sağlamalıdır.

3. Kamulaştırma

Madde 51- Yeni hava liman ve meydanları kurmak, mevcutları genişletmek, teknik tesisler meydana getirmek için gerekli yerler 6830 sayılı İstimlâk Kanunu hükümlerince kamulaştırılır.

İstimlâk kararını vermeğe yetkili merci, Ulaştırma Bakanlığıdır. Bu kanun gereğince hava meydanı kurmak veya mevcudu genişletmek yahut teknik tesisler kurmak isteyen kimse, mülk sahibiyle anlaşamadığı takdirde, Ulaştırma Bakanlığına başvurur ve gerekli yerin kamulaştırılmasını talep edebilir.

U Ç A K L A RI. UÇAKLARIN TANIMI

Madde 52- Havalanabilen ve havada dolaşabilme kabiliyetine sahip olan her vasıta, bu kanun anlamında uçak sayılır.

Uçakların teknik özelliklerine göre sınıflandırılması, Ulaştırma Bakanlığı tarafından 1944 Şikago Sözleşmesinin 7 sayılı Eki hükümlerine göre bir yönetmelikle belirlenir.

1. DEVLET UÇAKLARI

Madde 53- Devletin sırf askerlik, güvenlik ve gümrük gibi kamu hizmetlerinde kullanılan uçaklar Devlet uçağı sayılır.

Madde 54- Bu kanunun yalnız uçak sahibinin ya da işletenin sorumluluğuna ilişkin hükümleri, devlet uçaklarına da uygulanır

2. TÜRK SİVİL UÇAĞI

Madde 55- Mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzel kişilerine veya Türk vatandaşlarına ait olan uçaklar Türk sivil uçağı sayılır.

Şu kadar ki; Türk Kanunları uyarınca kurulup da:

a) Tüzel kişiliği olan kuruluş, müessese, dernek veya tesislerin mülkiyetinde bulunan uçaklar, idare organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,

b) Türk Ticaret Siciline kaydedilmiş ticaret şirketlerinin mülkiyetinde bulunan uçaklar, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve şirket ana sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklar da bulunması koşulu ile, Türk sivil uçağı sayılırlar. (Bkz ve krz TK.ın 828/II no.2)

II- UÇAK SİCİLİ

1. SİCİLİN TUTULMASI

Madde 56- Türk sivil uçaklarının tescili için Ulaştırma Bakanlığında bir sicil tutulur.

Tescili gerekli olmayan uçak kategorileri bir yönetmelikle belirlenir. Medeni Kanunun 917. maddesi, sivil uçak sicilleri hakkında da geçerlidir.

2. SİCİLİN ALENİYETİ

Madde 57- Sicil alenidir. İlgili olduğunu kanıtlayan kişiler, bir kaydın tamamlanması için sicilde yollama yapılmış olan belgeleri, henüz sonuçlanmamış tescil işlemlerini ve sicil dosyalarını da incelemeye ve masrafını ödemek koşulu ile, sözü edilen belgelerin örneklerini almaya mezundur.

III- SİCİL KAYITLARININ HÜKMÜ

1. İYİ NİYETLİ ÜÇÜNCÜ KİŞİLER HAKKINDA

Madde 58- Uçak sicilindeki bir kayda iyi niyetle dayanarak mülkiyet, ipotek veya diğer bir aynî hakkı iktisap eden kişinin bu iktisabı geçerli olur.

Sicilde lehine bir hak tescil edilmiş olan kişiye bu hakkı nedeni ile bir edada bulunulması veya bu kişinin üçüncü kişiler ile tescilli hak üzerinde bir kazandırıcı işlemde bulunması hallerinde de, yukarıdaki fıkra hükmü uygulanır.

Hakkın iktisabı için tescil şart olan durumlarda, tescili isteme tarihi, iyi niyete esas tutulur.

2. SİCİL KAYITLARINA İTİRAZ

Madde 59- Sicilin içeriği gerçek hukuki durumu yansıtmadığı takdirde, sicilin doğru olmadığına ilişkin bir itiraz kaydolunabilir.

İtiraz, bir ihtiyati tedbir kararına veya sicilin tadili sonucunda hakkı halele uğrayacak kişinin rızasına dayanılarak tescil olunur. İhtiyati tedbir kararının verilmesinde hakkın tehlikede olduğunun kuvvetle muhtemel gösterilmesi aranmaz. (TK.887)

IV- TESCİL

1. TÜRK SİVİL UÇAKLARI

Madde 60- Türk sivil uçaklarının sivil uçak siciline tescili mecburidir.

Yabancı bir devlet siciline kayıtlı olup da sonradan Türk siciline tescil edilen uçağın, evvelce kayıtlı bulunduğu sicilden sildirilmesi mecburidir.

2. İSTİSNASI

Madde 61- Türk sivil uçağı sayılmayan bir uçak, 55.ci maddede yazılı niteliklere sahip olan bir kişiye en az altı ay süre ile sırf kendi adına işletilmek üzere bırakılırsa, yabancı kanunda da engel teşkil eden bir hüküm bulunmaması koşulu ile, sicile tescil olunabilir.

Bu durumda da 60. maddenin 2. fıkrası hükmü uygulanır.

3. TALEP VE ŞEKLİ

Madde 62- Sivil uçağın tescili için malikin bu kanunda ve ilgili yönetmelikte gösterilen kayıt ve şartları içeren bir dilekçe ile Ulaştırma Bakanlığına başvurması gereklidir.

İstemde bulunanın mülkiyet hakkına veya tescil için gerekli koşulların gerçekleşmediğine dair belgelere dayanan bir itiraz yapılsa, yasal durum kesinlik kazanmadan tescil yapılamaz. Ancak, başvuru ve itiraz bir tutanak ile saptanıp, sicil dairesinde saklanır. (TK.843, 948/IV) Sicile kaydedilen sivil uçaklara tescil belgesi verilir.

4. SICİLİN İÇERİĞİ

Madde 63- Sivil uçak sicilinde ve verilecek tescil belgesinde aşağıdaki kayıtlar yer alır:

1- Sivil uçağın;

- a) Yapımcısının adı (ticaret ünvanı) ve adresi,
- b) Yapım tarihi ve seri numarası,
- c) Yapımcının sivil uçak için saptadığı tanım (tip, model, marka)

2- Malikin;

- a) Gerçek kişi ise, adı ve soyadı, adresi, varsa ticaret ünvanı ve kayıtlı bulunduğu Ticaret Memurluğu ile sicil numarası,
- b) Ticaret Ortaklığı ise, Ortaklığın nev'i ticaret ünvanı, kayıtlı bulunduğu ticaret sicili memurluğu ve sicil numarası.
- c) Diğer tüzel kişilerden ise; adı ve merkezi,

3- İktisap şekli,

4- Verilen Tescil işareti

Bu kayıtlarda değişiklik olduğu takdirde, ilgilinin, en geç onbeş gün içinde başvurarak, yeni durumu sicile ve kayıt belgesine işletmesi zorunludur.

5- ORTAK HÜKÜMLER

a) Esas olarak

Madde 64- Sicile tescil edilmiş bulunan Türk sivil uçağı, ilgili yönetmelik hükümlerine göre saptanmış milliyet ve tescil işaretlerinden başkasını taşıyamaz ve başka bir devletin siciline tescil olunamazlar.

Türk uçak siciline tescil edilen uçak, Türk tabiiyet ve tescil işaretini taşır. Tescil mülkiyet iktisabına esas teşkil eder.

b) İstisnası

Madde 65- Sicile kayıtlı bir Türk sivil uçağı, 55. maddede yazılı nitelikleri haiz olmayan bir kişiye Ulaştırma Bakanlığı'nın vereceği iznin koşulları dairesinde, sırf kendi adına işletmek üzere bırakılırsa, sicildeki kaydı silinir. Bu izni vermeden önce Ulaştırma Bakanlığı Milli Savunma ve Dışişleri Bakanlıklarının görüşünü alır.

Böyle bir sivil uçak 55. maddedeki nitelikleri haiz bir kişinin mülkiyetine geçerse, 60. maddenin 2. fıkrası saklı kalmak kaydı ile, sicil ihya edilir.

6. TESCİLİN GENEL ŞARTLARI

Madde 66- Bir sivil uçağın tescil edilebilmesi için:

- a) 55. madde uyarınca uçağın Türk sivil uçağı sayılması,
 - b) Başka bir memlekette tescil edilmemiş olması ve eğer tescil edilmiş ise oradan kaydının silindiğine dair belge getirilmiş olması,
 - c) Uçağın uçuşa elverişli bulunduğuna dair Ulaştırma Bakanlığınca verilmiş belgeyi haiz olması,
- gereklidir.

V. TERKİN

1. RESEN

Madde 67- Bir Türk sivil uçağı;

a) 55. madde uyarınca Türk sivil uçağı sayılması için bulunması gereken nitelikler ortadan kalkarsa veya bu nitelikleri haiz olmayan bir kişinin mülkiyetine geçerse,

b) Yabancı bir devletin siciline kaydedilirse veya Türk siciline kaydedildiği halde, yabancı sicildeki kaydı terkin edilmemiş olursa, Ulaştırma Bakanlığı tarafından resen sicilden terkin olunur.

Bu madde hükmü, 61. maddede gösterilen uçaklar hakkında işletme süresinin sona ermesi üzerine uygulanır.

2. TALEP ÜZERİNE

Madde 68- Türk uçağının;

a) Uçuştan devamlı olarak çekilmesi,

b) Gerçek veya itibarî tam ziyaa uğraması halinde, malikin başvurusu üzerine sicilden kaydı silinir ve tescil belgesi iptal olunur.

Madde 69- Bir Türk uçağının sicilden terkin edilmesinden önce durum, sicilde kayıtlı ipotek hakkı sahiplerine resmen tebliğ edilir. Adresi bilinmeyenlere tebliğat ilân yoluyla yapılır ve her iki durumda da itirazlarını bildirmeleri veya itirazın haklı olmadığı Mahkemece hükme bağlanır ise, kayıt terkin olunur.

Aksi takdirde, ipotekli alacakların haklarının saklı bulunduğu dair meşruhat verilerek, sicildeki kayıt terkin olunur.

VI- YÖNETMELİK

Madde 70- Uçak sicilinin kuruluşu ve nasıl tutulacağı, personelin haiz olmaları gereken nitelikler, hukuki ilişkilerin nasıl belgeleneceği ve tescil olunacakları, kayıtların düzeltilmesi, değiştirilmesi ve silinmesine ilişkin kurallar bir yönetmelik ile saptanır.

VII- UÇAKLAR ÜZERİNDE MÜLKİYET VE DİĞER AYNI HAKLAR

1. UYGULANACAK HÜKÜMLER

Madde 71- Bu kanunda aksine bir hüküm bulunmadıkca, uçaklar menkul mal hükümlerine tabidir.

2. MÜLKİYET VE DİĞER AYNI HAKLARIN TESİSİ

Madde 72- Uçağın tamamı veya bir payının üzerinde mülkiyet ve diğer aynı hakların tesisi, devri ve temlik için yazılı sözleşme yapılması lâzım ve kâfidir. Temlike ilişkin sözleşmeler yazılı şekilde yapılmadıkça muteber değildir.

Sözleşmeler uçak siciline tescil edilmeden üçüncü şahıslar bakımından hiçbir hüküm ifade etmez.

3. MÜLKİYETİN İKTİSABI

Madde 73- Uçak veya payının temlikinde âkitler mülkiyetin temellük edene teslimden önce intikalini kararlaştırabilirler.

4. TEFERRUAT VE MÜTEMMİM CÜZÜLER

Madde 74- Uçağın teferruat ve mütemmim cüzüleri hakkında Medeni kanunun 619 ve 621. maddeleri uygulanır.

VIII- UÇAK İPOTEĞİ

Madde 75- Bir alacağın temini için uçak üzerinde ipotek tesis olunabilir. Uçak ipoteği, alacaklıya uçak bedelinden alacağını alma yetkisini verir. Müstakbel alacaklar veyahut şarta bağlı olan bir alacak için dahi ipotek tesis edilebilir.

1. AKDİ İPOTEK

Madde 76- Uçaklar üzerinde malik ile alacaklarının anlaşmaları ve sicile tescil ile ipotek tesis olunabilir.

İpotek tesisine ait anlaşmaların yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce onanmış olması şarttır.

2. KANUNİ İPOTEK

Madde 77- Uçakların yapımı ve onarımından doğan alacaklar için, yapımçı veya onarımçı, uçak üzerinde kanuni bir ipoteğin tescilini isteyebilir. Kaza hava liman ve meydanı hizmetleriyle bu yerlerde uçakların sebep olduğu hasar ve zarardan doğan alacaklar için de uçak üzerinde kanuni bir ipoteğin tesisi istenebilir.

Bu kanuni ipoteğin tesisi hakkında Medeni Kanunun 809, 810 ve 811. maddeleri uygulanır.

3. BİRLİKTE İPOTEK

Madde 78- Bir alacak için birden çok uçak ipotek edilmiş bulunursa, aksine bir anlaşmaya dayanılarak sorumluluk miktarları sicilde belirtilmedikçe, bunlardan her biri borcun tamamından sorumludur.

4. YABANCI PARA ESASINA GÖRE

Madde 79- Yabancı para ile ödenecek olan borçlar için Maliye Bakanlığının izni ile yabancı para esasına göre ipotek tesis olunabilir.

Bu iznin sicile kaydı lâzımdır.

5. TESCİLİN İÇERİĞİ

Madde 80- Sivil hava taşıt aracı ipoteğinin tescilinde :

1. Alacaklının Adı, Soyadı, Adresi ;
2. Alacağın tutarı ve faiz oranı;
3. Alacağın tutarı kesin değil veya değiştirilebilir ise; faizler dahil, ipoteğin temin ettiği azami tutar;

4. Nama veya hamiline yazılı tahvillerin ipotek ile temini durumunda ipotek borcun tamamı için kurulacaksa, alacaklı yerine, borçlu ile alacaklıların tümünü birden temsil edecek bir temsilci; ihracı üstlenen işletme için kurulacaksa, ipotek üzerinde tahvil sahipleri lehine bir rehin hakkı da tescil olunur.

6. SAĞLANAN ALACAK

Madde 81- İpotekli sivil hava taşıt araçlarının karşılayacağı alacaklar hakkında, Medeni Kanunun 790. maddesinin 1. fıkrası ile 791. maddesi hükmü geçerlidir.

7. İPOTEĞİN KAPSAMI

a) Genel olarak

Madde 82- İpotegın kapsamı hakkında Medeni Kanunun 777 ve 778. maddeleri uygulanır.

b) Sigorta

Madde 83- Bir uçağın maliki veya onun hesabına bir başkası tarafından sigorta ettirilmiş olması durumunda, ipotek sigorta tazminatına da şamil olur.

Sigortacı, sicile kayıtlı bir uçak ipoteğini bilmediğini ileri süremez.

c) Sigorta Bedeli

Madde 84- Bir uçağın kaybı ya da kazaya uğraması halinde aksine bir anlaşma olmadıkça ipotek hakkı sahibi, sigortalı uçak üzerindeki ipotek tutarı kadar sigortacı tarafından ödenecek tazminata müstehak olur.

Her hangi bir ödeme yapılmazdan önce sigortalı, tescil edilmiş ipoteklerin tesbitini talep etmekle yükümlüdür.

İpotekli alacakların hakları gözönünde tutulmadan yapılan ödemeler borçtan kurtarmaz.

Sigortacı tarafından ipotekli alacaklılara zararın gerçekleştiği ihbar edilmiş olduğu takdirde, bu ihbardan itibaren bir aylık sürenin geçmesi ile, sigorta ettirene ödemede bulunan sigortacı, alacaklıya karşı da sorumluluktan kurtulur.

d) Sigortacının halefiliyeti

Madde 85- Sigortacı alacağı ödediği oranda ipotekli alacaklı-
nın haklarına kanunen halef olur. Şu kadar ki; halefiliyet, alacaklı-
nın zararına olarak ileri sürülemediği gibi, sigortacının kendi-
lerine karşı sorumluluğu devam eden ve derecesi aynı olan veya sonra
gelen ipotekli alacaklıların zararına olarak da dermeyeran edilemez.

IX- MALİKİN HAKLARI

1. DEFİ HAKKI

Madde 86- İpotekli uçak maliki, borçlunun alacaklıya karşı haiz
bulunduğu defi ve itirazları ipotekli alacaklıya karşı ileri sürebile-
ceği gibi, borçlu borcuna esas olan hukuki işlemi feshedebildiği süre-
ce, alacaklının hakkını uçaktan sağlamasına engel olabilir.

Alacaklı borçlusunun muaccel bir alacağı ile takas imkânına
sahip bulundukça, malik de aynı yetkiye sahiptir.

Borçlunun bir defi veya itirazdan feragatı malikin hakkına hâlel
getirmez.

2. ÖDEME HAKKI

Madde 87- Alacak malike karşı muacceliyet kazanır veya borçlu
borcunu ödemek hakkını haiz olursa, malik borcu ödeyebilir.

Malik, tevdi veya takas yolu ile de alacaklının hakkını yerine
getirebilir.

3. HALEFİYET

Madde 88- Malik aynı zamanda borçlu değilse alacağı ödediği oranda alacaklının yerine geçer. Halefiyet alacaklının zararına ileri sürülemez.

4. CEBRİ İCRA

Madde 89- Alacaklı, ipoteğin kapsamına giren mamelek unsurları üzerinden alacağını, ancak cebri icra yolu ile alabilir.

Borçlu, borcunu ödemediği takdirde, alacaklıya uçağı temellük etmek yetkisini veren her türlü anlaşma geçersizdir.

5. İPOTEĞİN DEVRİ VE DÜŞMESİ

Madde 90- İpotekle temin edilmiş olan alacağın temliki ile, ipotek de yeni alacaklıya geçer. Alacak ipotekden ve ipotek de alaktan ayrı olarak devredilemez. Alacağın temliki yazılı şekilde ve sicile tescil ile olur.

Alacağın sona ermesi, alacaklının feragatı ve ipotekle mülkiyetin aynı kişide birleşmesi ile ipotek düşer

İpoteğin düşmesi üzerine, kayıt sicilden terkin olunur. Malik ipoteğin dermeyanını daimi olarak imkânsız kılan bir defie sahip bulunduğu takdirde, alacaklıdan, ipotekden feragat etmesini isteyebilir.

UÇAKLARA İLİŞKİN UÇUŞ KURALLARI

I- UÇUŞA ELVERİŞLİLİK

1. Muayene ve Kontrol

Madde 91- Bütün uçaklar, Türk uçak siciline tescil edilmeden önce ve tescilden sonra da belirlenmiş bulunan hallerde, ilgili yönetmelik hükümleri uyarınca, uçuşa elverişlilik yönünden muayene ve kontrol edilir.

2. Belgenin verilmesi ve geri alınması

Madde 92- Türk Sivil uçaklarına uçuşa elverişlilik belgesinin verilmesi, belgenin geri alınması veya iptaline ilişkin şartlar ile, bu işlemlere ait yetki ve sorumluluklar, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri saklı kalmak koşulu ile, Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanacak yönetmelikler ile belirlenir.

3. İstisnai Durumlar

Madde 93- Sivil uçaklar, geçerli uçuşa elverişlilik belgesi olmaksızın, Türk hava sahasında, Ulaştırma Bakanlığının izni ile deneme, muayene veya (ferry) uçuşu yapabilir.

4. Kıyasen Uygulama

Madde 94- Türk sivil uçakları için yabancı devletlerin yetkili makamları tarafından verilmiş uçuşa elverişlilik belgelerinin geçerliğine ve yabancı sivil uçaklar için Türkiye'de uçuşa elverişlilik belgesi verilmesine ilişkin koşullar, yukarıdaki maddelerde yer alan esaslar dairesinde, Ulaştırma Bakanlığı tarafından saptanır.

II- UÇAK BELGELERİ

Madde 95- Türk Hava sahasında uçuş yapacak bütün uçakların uçuş sırasında bağlı bulundukları devletin geçerli kuralları uyarınca:

- a) Bir merkezî sicile kayıtlı olmaları ve tescil belgesini taşımaları,

- b) Milliyet ve tescil işaretlerini taşımaları,
- c) Uçuşa elverişlilik belgesini taşımaları,
- d) Mürettebata ait belgeleri bulundurmaları,
- e) Telsiz tesisatı ruhsatnamesini taşımaları,
- f) Sigorta poliçesini bulundurmaları,
- g) Kanun ve tüzükler gereğince tayin olunan sair belgeleri bulundurmaları gereklidir.

Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmaların hükümleri saklıdır.

III- DEVLETE AİT UÇAKLAR

Madde 96- Türk hava sahasında uçuş yapacak devlet uçakları bağlı bulundukları devletin uçakların statüsünü düzenleyen kurallarına uymak zorundadırlar.

IV- BELGELERİN TAŞINMASI

Madde 97- Türk hava sahasında uçuş yapacak Türk ve yabancı sivil uçakların da bağlı bulundukları devletin mevzuatı gereğince taşınması zorunlu tüm belge, kayıt ve defterlerin bulundurulmaları ve yetkili makamlar tarafından yapılacak m₁ayene ve kontrollerde gösterilmesi mecburidir.

V- KALKIŞ VE İNİŞ

Madde 98- Sivil uçakların iniş ve kalkışları, bu kanunun öngördüğü esaslar dairesinde saptanmış bulunan hava liman ve meydanlarından başka yerlerden yapılamaz.

Can ve mal güvenliğinin korunması amacıyla başvurulacak önlemler ile Ulaştırma Bakanlığınca önceden alınmış izine dayanan iniş ve kalkışlar veya 35.maddenin 3.fıkrası hükmüne göre yapılacak kalkış ve inişler, yukarıdaki hükümden müstesnadır.

VI- UÇUŞ YOLLARI

Madde 99- Sivil hava taşıt araçları, bu kanunun öngördüğü esaslar dairesinde saptanmış bulunan uçuş yollarını izlemeye ve uçuş sırasında hava trafik kontrol yetkililerinin talimatına aynen uymaya mecburdur.

Can ve mal güvenliğinin korunması amacı ile verilen talimatın dışına çıkılmasını gerekli kılan durumlarda sorumlu Kaptan durumu derhal yetkili hava trafik kontrol makamına bildirir ve alacağı talimata göre davranır.

Olağanüstü durumlarda, sorumluluğu kendisine ait olmak üzere, sorumlu Kaptan gereken önlemlere başvurabilir, bu durumda dahi yetkili hava trafik kontrol makamının en kısa zamanda haberdar edilmesi zorunludur.

VII- YASAKLAR

Madde 100- Uçuş sırasında:

- a) Paraşütle atlamak,
- b) Akrobatik uçuş veya benzeri hava gösterileri yapmak,
- c) Zirai mücadele dışında Yere herhangi bir madde atmak, dökmek veya boşaltmak, yangınla mücadele uçakları hariç herhangi bir madde almak,
- f) Fotoğraf ekme yasağı olan yerlerin fotoğrafını çekmek,
- e) Herhangi bir madde veya nesneyi çekmek veya hava taşıt aracının nizami kullanış şeklinin dışında taşımak,
- f) Her türlü reklam ve propoganda niteliğinde faaliyette bulunmak,
- g) Silah, cephane, her nevi harp malzemeleri, patlayıcı, yanıcı, tahrip edici, aşındırıcı madde, zehirli gaz, nükleer yakıt, radyoaktif madde, can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış her nevi katı, sıvı, gaz halinde madde taşımak,
- h) Görülen hizmetin ve içinde bulunulan durumun gerektirdiğinin dışında yayın ve haberleşme yapmak, yasaktır.

Yukarıdaki yasaklara istisna getirmek üzere özel veya genel nitelikte izin vermeye, Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir.

Bu izni vermeden önce, Ulaştırma Bakanlığı, gerektiğinde, ilgili Bakanlıklar veya kamu kuruluşlarının görüşünü alır.

Can ve mal güvenliğinin korunması ve milli çıkarların gözetilmesini gerektiren durumlarda, birinci fıkra hükmü uygulanmaz.

VIII- İNME MECBURİYETİ

Madde 101- Can ve mal güvenliği veya kamu düzeni veya yurt güvenliği gerekçesi ile, yetkili makamlardan vaki olacak talimat karşısında uçağın verilen talimat dairesinde yere inmesi zorunludur.

Birinci fıkra hükmünün uygulanmasında, Ulaştırma Bakanlığı gerektiğinde, Millî Savunma, İçişleri, Dışişleri ve Gümrük ve Tekel Bakanlıkları ile işbirliği yapar.

SİVİL HAVACILIK PERSONELİ

I- YETERLİK BELGESİ (Lisans)

Madde 102- Pilotlar ile uçağın sevk ve idaresi bakımından gerekli personel, faaliyette bulunabilmeleri için Ulaştırma Bakanlığın-
dan bir lisans almak ve tescil edilmek zorundadırlar.

Ulaştırma Bakanlığı lisans (yeterlik belgesi) almaları ge-
reken diğer havacılık personelinin kategorilerini saptar. Bakanlık
lisans verilmesi, geçerliliği ve yenilenmesi ve geri alınması ve
sicillerin tutulması kurallarını yönetmeliklerle düzenler.

1. Yabancı Devlet Tarafından Verilmiş Yeterlik Belgeleri

Madde 103- Yabancı bir devletin yetkili makamları tarafından
usulüne uygun surette düzenlenmiş veya hükmü onanmış geçerli yeter-
lik belgeleri, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar dai-
resinde bu Kanunun uygulaması bakımından da geçerli olarak kabul
edilir.

Yeterlik belgesini düzenlemiş veya onamış bulunan devletin
veya belge sahibinin vatandaşı olduğu devletin, Türk Sivil hava ta-
şıt araçlarına veya bu Kanun hükümleri uyarınca verilmiş yeterlik
belgelerine yahut sahiplerine karşı kasıtlı işlem yapmaları durumun-
da, birinci fıkra hükmü uygulanmaz.

Yabancı bir devlet tarafından Türk vatandaşlarına verilmiş
yeterlik belgelerinin hangi koşullar altında geçerli sayılacağı
yönetmelikle belirlenir.

2. Yeterlik Belgesinin iptali ve geri alınması

a) İptal

Madde 104- Yeterlik Belgesinin verilmesi için zorunlu
bulunan asgari koşulların ortadan kalkması durumunda belge iptal
edilir.

b) Geri alınması

Madde 105- Yeterlik Belgesinin verilmesi için aranan niteliklerin de geçici olarak değişiklik meydana gelenlerin belgeleri, durumlarının düzeldiği saptanıncaya kadar geri alınır.

3. İdari Önlem

Madde 106- Gerek bu kanunda ve gerekse ilgili Tüzük ve Yönetmeliklerde yer alan ve can ve mal güvenliğinin korunmasına yönelik kurallara aykırı davranışları saptanarak haklarında yargı mercilerde kovuşturma veya soruşturma açılmış bulunan sivil hava adamlarının yeterlik belgelerini kovuşturma veya soruşturma sonuçlanıncaya kadar geri almaya, Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir.

Ceza Kanunlarındaki özel hükümler saklıdır.

4. Eğitim ve Öğretim

Madde 107- Sivil Havacılık personeli yetiştirmek amacı ile eğitim kursları ve merkezleri açılması, aynı amaçla eğitim ve öğretim kurumları kurulması ve bu gibi kurs, merkez ve kurumların öğretim ve eğitim düzeyi ile buralarda öğretim üyesi, eğitimci veya idareci olarak çalışacak kişilerin nitelikleri özel bir kanun ile düzenlenir. Bu kanunun çıkarılmasına kadar, Ulaştırma Bakanlığı, bu konuda gerekli düzenlemeleri Yönetmeliklerle yapmağa yetkilidir.

Bu gibi kurs, merkez ve kurumlarda öğrencilerin eğitimcinin gözetim ve denetimi altında veya tek başlarına yapacakları uçuşlar ile sınav uçuşlarının ve yer personelinin sınavlarının hangi koşullar altında yürütüleceği birinci fıkrada söz konusu edilen kanun çıkarılana kadar, Ulaştırma Bakanlığınca ayrı bir yönetmelikle düzenlenir.

II- KAPTANIN YETKİLERİ VE SORUMLULUKLARI

a) Genel

Madde 108- Sorumlu kaptan, uçağın can ve mal güvenliğini sağlayacak surette sevk ve idaresinden birinci derecede sorumlu olup, olağanüstü durumlarda gereken önlemleri almaya yetkilidir.

b) İdari Yetki ve Sorumluluk

Madde 109- Sorumlu kaptan, uçaakta emniyet ve düzenin sağlanması için önlem almaya ve bu amaçla, yolculara, personele ve uçaakta bulunan diğer kişilere emir ve talimat vermeye ve gerektiğinde bunları uçaaktan çıkarmaya yetkilidir.

Sorumlu kaptan uçuş sırasında gerçekleşen doğum ve ölüm olaylarını bir tutanakla saptar ve inilen ilk hava meydanında mahalli yetkililere ve varsa Türk Konsolosluguna bildirir veya bildirilmesini sağlar.

Sorumlu Kaptan Kanun, Tüzük veya Yönetmelik uyarınca uçaakta uçuş sırasında tutulması veya bulundurulması gereken tüm defter kayıt ve belgelerin bulundurulmasını ve usulü dairesinde tutulmasını sağlar.

c) Cezai Yetki ve Sorumlulukları

Madde 110- Sorumlu kaptan uçaakta işlenen suç ile ilgili kanıtları toplamak ve saklamak ile yükümlü olduğu gibi, can ve mal güvenliğini tehdit eden veya gecikilmesinde zarar doğabilecek durumlarda görevliler olaya el koyuncaya kadar gereken soruşturmayı yapmak, yolcuları, personeli ve orada bulunan diğer kişileri, bunların eşyalarını ve yükünü aramak, geçici olarak alakoymak yetkisine sahiptir. Sorumlu kaptan bu yetkilerini bizzat veya başkaları aracılığı ile kullanabilir.

Şu kadar ki; kaptan gereken yasal önlemlerin alınmasını sağlamak amacı ile durumu en kısa zamanda yetkili makamlara intikal ettirmek ve yurt dışında ise, Türk Konsolosluguna bildirmek veya bildirilmesini sağlamak ve her iki halde de, ayrıntılı bir rapor vermek mecburiyetindedir.

d) Özel Düzenlemeler

Madde 111- Ticarî hava işletmeleri, bu Kanun'un hükümlerine aykırı olmamak koşulu ile, kaptanın görev, yetki ve sorumluluklarını belirleyen talimatlar hazırlayabilirler. Ancak, bu gibi talimatlara uyulması, kaptanın yasal kurallar karşısındaki sorumluluğunu etkilemez.

III- YOLCULARIN GÖREVLERİ

Madde 112- Yolcular, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ile kanunun yolculara ilişkin hükümlerine ve taşıyanın talimatlarına uymak zorunda olup can ve mal güvenliğini ve yolculuğun disiplin ve intizamını bozacak her türlü eylem ve davranıştan kaçınmakla yükümlüdür.

IV- 1963 Tarihli Tokyo Sözleşmesi

Madde 113- Türkiye'nin de katılmış olduğu 1963 tarihli Tokyo Sözleşmesinin hükümleri saklıdır.

V- UÇUŞ PERSONELİNİN ÇALIŞMA KOŞULLARI

Madde 114- Sivil Havacılık personelinin hava taşıma işlerinde çalışan ve iş kanunu kapsamı dışında bırakılan personelin, bu kanunda düzenlenmeyen hizmet ve çalışma koşulları özel bir kanun ile düzenlenir.

İ K İ N C İ B Ö L Ü M

HAVA YOLU İLE TAŞIMALAR

B İ R İ N C İ A L T - B Ö L Ü M

TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

I. UYGULANACAK HÜKÜMLER

Madde 115- Havayolu ile yapılacak taşımalarda, bu Kanun'da hüküm bulunmadıkça, yurt içinde yapılan taşımalara dahi, uluslararası taşımalara uygulanan ve Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmayan hallerde, Ticaret Kanununun hükümleri uygulanır.

II. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

1. Bilet

Madde 116- Yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren ve uluslararası standartlara uygun olan bir bilet vermekle yükümlüdür:

1. Taşıyıcının adı (ticaret ünvanı), adresi;
2. Yolcunun adı ve soyadı;
3. Biletin numarası ile düzenlendiği gün ve yeri;
4. Taşıma ücreti; bilet ücretsiz verilmişse buna dair kayıt;
5. Kalkış ve varış ve varsa aktarma yerleri;
6. Taşımanın bu Kanun'da gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu;

Taşıyıcı yolcuyu, biletsiz veya 1.fıkrafta yazılı kayıtları içeren bir bilet vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliği etkilenmez, ancak taşıyıcı bu Kanun'un sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.

2. Bagaj ve Kişisel Hava

Madde 117- Taşıma sözleşmesinde belirlenen koşullar dairesinde, taşıyıcı yolcunun bagajlarını ve beraberinde bulundurduğu kişisel eşyasını, ücretsiz olarak taşımaya mecburdur.

3. Bagaj Kuponu

Madde 118- Taşıyıcıya teslim edilen her bir parça bagaj için, yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren bir bagaj kuponu verilir.

1. Taşıyıcının adı (ticaret ünvanı) ve adresi;
2. Yolcunun adı ve soyadı; veya yolcu biletinin tarih ve numarası;
3. Bagaj kuponunun tarih ve numarası;
4. Bagajın ağırlığı;
5. Teslim yeri;
6. Yolcunun beyanına göre, bagajın içeriği ve değeri;
7. Taşımanın bu Kanun'da gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

Taşıyıcı bagajı kuponsuz veya 1. fıkrada yazılı kayıtları içeren bir kupon vermeden kabul etmiş ise taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliği etkilenmez; ancak taşıyıcı bu Kanun'un sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.

Bagaj kuponu biri yolcuda kalmak ve diğeri bagaja takılmak üzere iki nüsha olarak düzenlenir ve bagajın kuponu ibraz edilene teslim edileceği kaydını içerir.

Birinci ve ikinci fıkraların hükmü saklı kalmak koşulu ile, bagaj kuponuna konulması gereken bilgilerden yolcu biletinde zaten mevcut bilgileri bagaj kuponuna yazmıyabilir veya biletle birleştirmek kaydıyla sadece bir bagaj teşhis kuponu verebilir.

III. YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

1. Hava Konşimentosu

a. Düzenlemesi

Madde 119- Yük taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı yükletene aşağıdaki kayıtları içeren bir hava konşimentosu vermekle yükümlüdür.

1. Konşimentonun numarası ile, düzenlediği gün ve yer;
2. Taşıyıcının adı (ticaret ünvanı) ve adresi;
3. Yükletenin adı, soyadı (varsa ticaret ünvanı) ve adresi;
4. Gönderilenin adı, soyadı (varsa ticaret ünvanı) ve adresi;
5. Kalkış ve varış ve varsa aktarma yerleri;
6. Yükün türü, sayısı, miktarı, ağırlığı, hacmi, ambalajı, marka ve işaretleri.
7. Beyan edilmiş değeri;
8. Taşıma ücreti ve ödeme koşulları ücretsiz taşımalarda buna dair kayıt;
9. Konşimentoya eklenen diğer belgeler;

Taşıyıcı yükü konşimentosuz veya 1.fıkıradaki yazılı kayıtları içeren bir konşimento vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliği etkilenmez; ancak taşıyıcı bu Kanun'un sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.

Birden çok parça için, yükletenin isteği üzerine taşıyan her bir parça için ayrı konşimento düzenlemekle yükümlüdür.

Hava konşimentosu üç nüsha olarak düzenlenir. Birinci nüshaya "Taşıyıcı için" yazılır ve yükleten tarafından imzalanır. İkinci nüshaya "Gönderilen için" yazılır ve taşıyıcı ile yükleten tarafından imzalanır. Üçüncü nüsha, taşıyıcı tarafından imzalanarak, yükün teslim alınmasından sonra, yükletene verilir.

2. Yükletenin Beyanları

Madde 120- Yükleten yükle ilgili olarak konimentoya yazılacak kayıt ve beyanlar ile yükün gönderilene teslimi için gereken tüm bilgi ve belgenin tam ve doğru verilmesinden sorumlu olup, bu yüzden taşıyıcının ve üçüncü şahısların uğrayacakları zararları tazmin ile yükümlüdür.

Meğer ki, taşıyıcıya veya adamlarına bir kusur isnadı mümkün olsun.

Taşıyıcı, verilen bilgi ve belgelerin doğruluğunu ve yeterliğini araştırmaya mecbur değildir.

3. Hava Konimentosunun İspat Kuvveti

Madde 121- Konimento, aksi kanıtlanıncaya kadar, sözleşmenin varlığı, koşulları ve yükün teslim alındığı hakkında karine teşkil eder.

Konimentoda yükün ağırlığına, boyutlarına, ambalajına ve parça sayısına ilişkin kayıtlar, ancak yükletenin de katılması ile, taşıyıcı tarafından muayene edilmesi ve sonuçların muayene edildiğinin belirtilerek konimentoya yazılması koşulu ile veya yükün belirgin durumuna ilişkin olması halinde taşıyıcı aleyhine delil teşkil eder.

4. Yükletenin Tasarruf Yetkisi

Madde 122- Yükleten, taşıma sözleşmesinden doğan tüm borçlarını yerine getirmek koşulu ile; gönderilenin, bir sonraki madde uyarınca hakkını kullanmaya baladığı ana kadar, yük üzerinde tam bir tasarruf hakkına sahiptir. Gönderilen konimentoyu veya yükü kabulden kaçınırsa veya kendisine gereken ihbarın yapılması mümkün olmaz ise, yükleten tasarruf hakkına tekrar sahip olur.

Yükleten bu hakkını taşıyıcıya veya diğer taıtanlara zarar vermeyecek şekilde kullanmaya mecbur olup, bu tasarruf hakkının kullanılmasından doğan masraflardan sorumludur.

Yükletenin verdiği talimatın yerine getirilmesi mümkün olmaz ise, taşıyıcının durumu derhal kendisine bildirmesi gerekir.

Taşıyıcı, yükletenin talimatını konşimentonun yükletene verilmiş olan nüshasının iadesini istemeden yerine getirirse, bu konşimento nüshasının zilyedinin, bu yüzden uğrayabileceği herhangi bir zarardan, yükletene rücu hakkı saklı kalmak koşulu ile sorumlu olur.

5. Gönderilenin Hakları

Madde 123- Yükletenin bir önceki madde uyarınca sahip olduğu hakkı kullanmamış olması koşulu ile, gönderilen, yükün varma yerine ulaşması üzerine, sözleşme koşullarına uyması kaydı ile, taşıyıcıdan, yükün kendisine teslimini istemek hakkına sahiptir.

Aksi kararlaştırılmış olmadıkça, yükün varma yerine ulaştığı, taşıyıcı tarafından en kısa zamanda gönderilene ihbar edilir.

Taşıyıcı, yükün kayıp olduğunu ikrar ederse veya yük varması gereken günden itibaren yedi gün geçmiş olmasına rağmen varmamış olursa, gönderilen taşıma sözleşmesinden doğan hakları taşıyıcıya karşı ileri sürmek yetkisine sahip olur.

6. Hakların Kullanılması

Madde 124- Yükleten veya gönderilen, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini yerine getirmek koşulu ile 122 ve 123 maddelerin tanıdığı hakları, müstakilen kendilerinin veya başkalarının adına ileri sürebilirler.

7. Yükleten ile Gönderilenin İlişkileri

Madde 125-122,123 ve 124 Maddeler yükleten ile gönderilenin ilişkilerini veya haklarını yükleten veya gönderilenden devren kazanmış olan üçüncü kişilerin karşılıklı ilişkilerini etkilemez.

122, 123, 124 maddelerin hükümleri, ancak konşimentoya konacak açık kayıtlar ile değiştirilebilir.

IV. ÜCRETSİZ TAŞIMALAR

Madde 126- Taşıyıcının kendi yetkili organınca saptanan kurallarına göre ücretsiz olarak yapacağı yolcu ve yük taşımaları dışında, görev maksadıyla veya özel nedenlerle Türk tescilli uçaklarla ücretsiz yapılacak yolcu ve yük taşımalarına ilişkin kurallar, Ulaştırma Bakanlığınca bir yönetmelikte düzenlenir.

İ K İ N C İ A L T - B Ö L Ü M
UÇAKLARI KULLANMA SÖZLEŞMELERİ

I- KİRA VE ÇARTER SÖZLEŞMELERİ

Madde 127- 1. Uçuş personeli almadan sadece uçağın kiralması halinde Borçlar Kanununun ilgili hükümleri,

2. Uçuş personeli ile birlikte bir uçağın tamamının veya bir kısmının yahut muayyen bir mahallinin kiralması (çarter sözleşmesi) halinde Ticaret Kanununun ilgili hükümleri, uygulanır.

Uluslararası anlaşmaların hükümleri saklıdır.

II- YAZILI ŞEKİL

Madde 128- Kira ve çarter sözleşmeleri yazılı şekilde yapılmadıkça muteber değildir.

Kira sözleşmesinin üçüncü kişilere dermeyeran edilebilmesi için uçak siciline şerh verilmesi gereklidir.

Ü Ç Ü N C Ü B Ö L Ü M
S O R U M L U L U K

B İ R İ N C İ A L T - B Ö L Ü M

TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK

I- SORUMLULUK HALLERİ

1. Yolcunun uğradığı zarar

Madde 129- Yolcunun ölümü, yaralanması veya herhangi diğer bir cismanî zarara uğraması halinde bu zarara sebebiyet veren kaza uçaakta veya iniş veya binış sırasında meydana geldiği takdirde, taşıyıcı sorumludur.

2. Bagaj ve yükün uğradığı zarar

Madde 130- Tescil ettirilmiş bagaj veya yükün harap olması veya kaybı veya zarara uğraması halinde, zarara sebebiyet veren olay, hava yolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş ise zarardan taşıyıcı sorumludur.

Birinci fıkra anlamında hava yolu ile taşıma; bagaj veya yükün bir hava meydanında veya bir uçaakta yahut hava meydanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında bulundukları süreyi kapsar.

Hava yolu ile taşıma müddeti, bir hava meydanı dışında olmak üzere karada, denizde veya iç sularda yapılan taşımayı içine almaz. Şu kadarki, taşımalar, sözleşmenin icrası (zımında-sırasında) yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmış ise meydana gelen her türlü zarar, aksi sabit olmadıkça hava yolu ile taşıma süresinde meydana gelmiş farzolunur.

3. Gecikmeden doğan zarar

Madde 131- Taşıyıcı, havayolu ile yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zarardan sorumludur.

II- TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTARILMASI

Madde 132- Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının gecikmeyi önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıkları veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını isbap ederse sorumlu değildir.

III- SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI

Madde 133- Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan ve Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme ve bu sözleşmeyi değiştiren sözleşme ve protokollerin hükümlerine göre tayin olunur.

Taşıyıcı, birinci fıkrada anılan Sözleşme ve Protokoller ile öngörülmüş bulunan sınırların yükseltilmesine ilişkin özel anlaşmalar yapmak veya bu nitelikteki anlaşmalara katılmak yetkisini haizdir.

Para kaymetinin değişmesi halinde, birinci fıkrada öngörülen sorumluluk sınırlarının yükseltilmesinde Bakanlar Kurulu yetkilidir.

IV- GEÇERSİZ SAYILAN HÜKÜMLER

Madde 134- Taşıyıcının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran veya 133.cü maddede sözü geçen sözleşme veya onu değiştiren Protokol'da belirtilmiş olan sorumluluk sınırını indirmeyi amaçlıyan her şart hükümsüzdür. Bu şartların hükümsüzlüğü taşıma sözleşmesinin de hükümsüzlüğünü icabettirmez.

Şu kadarki, yükün niteliği, kusuru veya gizli ayıbından doğacak zararları düzenleyen hükümlere 1.ci fıkra uygulanmaz.

V- SINIRSIZ SORUMLULUK

Madde 135- Zararın, taşıyıcının veya adamlarının gerek zarar vermek kastı ile, gerekse zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmali sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde, bu kanunda öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz. (Şu kadar ki, yardımcı kişilerin (işçilerin veya temsilcilerin), böyle bir hareket veya ihmali, kendi görevleri çerçevesinde yapmış olduklarının da ayrıca ispatı gerekir.)

VI- TAŞIYICININ ADAMLARI

Madde 136- 1. Bu kanunda öngörülen bir zarardan dolayı, taşıyıcının bir yardımcı kişisine bir dava açıldığı takdirde, bu yardımcı kişi, kendi görevi çerçevesinde hareket ettiğini ispat ederse, taşıyıcının bu Kanuna göre yararlanabileceği sorumluluk sınırlarından istifade etmeye hak kazanır.

2. Bu gibi hallerde taşıyıcıdan ve yardımcı kişilerden alınabilecek tazminatın toplam miktarı, bahse konu sınırları aşamaz.

VII- Hasarın İhbarı

Madde 137- Yolcu bagajının veya yükün, bunları teslim almaya yetkili kişi tarafından çekince belirtilmeden kabulü, taşıma belgesine uygun olarak ve iyi durumda teslim edildiklerine karine teşkil eder.

Hasar halinde, teslim almaya yetkili kişi tarafından hasarın öğrenilmesinden itibaren derhal ve teslimlerinden itibaren yolcu bagajı için en geç ondört gün içinde taşıyana ihbarda bulunulması gerekir. Gecikme halinde ihbar, bagajın veya yükün tesliminden itibaren en geç yirmibir gün içinde yapılmalıdır.

İhbarın yazılı olarak veya durumun taşıma belgesinin üstünde gösterilmesi sureti ile yapılması gerekir.

İkinci fıkrada belirtilen sürelerle uyulmaması halinde, hileli davranması hali hariç, taşıyan aleyhinde dava açılmaz.

VIII- BİRDEN ÇOK TAŞIYICI TARAFINDAN YAPILAN TAŞIMALAR

Madde 138- 1. Taşımanın, birbiri ardınca değişik taşıyıcılar tarafından yapılması halinde yolcu, bagaj ve esyayı kabul etmiş olan her taşıyıcı, bu kanun hükümlerine tabi olur ve taşımanın kendi denetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma sözleşmesinin taraflarından biri sayılır.

2. Böyle bir taşıma halinde ilk taşıyıcı, seyahatin tümü için sorumluluğu açıkca yüklenmiş olmadıkça, yolcu veya yük sahipleri, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı talep hakkına sahip olabilirler.

3. Bagaj veya eşya taşımalarında yolcu veya göndericinin ilk taşıyıcıya, yolcu veya teslim almaya yetkili alıcının ise son taşıyıcıya karşı talepte bulunma hakları vardır. Ayrıca, bunlardan herbiri zararın, ziyanın veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı da talepte bulunabilirler. Bu taşıyıcılar, yolcu, gönderici ve alıcıya karşı müştereken ve müteselsilen sorumludur.

IX- KARMA TAŞIMALAR

Madde 139- 1. Kısmen havayolu, kısmen de başka herhangi bir suretle yapılan birleşik taşımalar halinde, bu kanun hükümleri sadece havayolu ile yapılan taşıma kısmına uygulanır.

2. Birleşik taşıma hallerinde taraflar, taşıma belgelerine taşımanın havayolu ile yapılmayan kısımlarına ilişkin hükümler koyabilirler.

X- DAVA AÇMA SÜRESİ

Madde 140- Taşıma sözleşmesi ile ilgili davalar, uçağın varma yerine geldiği veya gelmesi gerektiği günden yahut taşımanın durduğu günden itibaren iki yıl sonra zaman aşımına uğrar. Ancak, II. Madde gereğince rapor tanzimi gereken hallerde, iki yıllık süre II. madde gereğince Resmi Gazete ile yapılacak duyuru tarihinden itibaren işlemeğe başlar.

XI- SİGORTA YÜKÜMLÜLÜĞÜ

Madde 141- Yurt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere, bu kanunda saptanan sınırlar dairesinde mali mesuliyet sigortaları yapmakla yükümlüdürler.

Sigorta, taşıyıcının adamlarının bu kanunda öngörülen sorumluluğunu da kapsar.

Yurt dışı taşıma yapan taşıyıcıların yaptıracakları sigorta veya teminat koşullarını saptamaya Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir. Ulaştırma Bakanlığı, gerektiğinde, bu konuda Ticaret Bakanlığının görüşünü alır.

XII- KIYASEN UYGULAMA

Madde 142- 129-141. madde hükümleri, kıyas yolu ile, devlet uçakları hakkında da uygulanır. Şu kadar ki; devlet uçakları sigorta yükünden müstesnadır.

Bu konuda sigırtacının sorumluluğu ile ilgili hükümler, taşıyıcının taşıma sözleşmelerinden doğan sorumluluğu bakımından da uygulanır.

İ K İ N C İ A L T - B Ö L Ü M

YERDEKİ ÜÇÜNCÜ KİŞİLERE KARŞI SORUMLULUK

I- S O R U M L U L U K

1. İşletenin Sorumluluğu :

Madde 143- Uçuş halindeki bir sivil uçağın veya sivil uçaktan düşen herhangi bir şey veya kişinin yerdeki üçüncü kişilere verdiği ~~zarardan~~, sivil uçağın işleteni sorumludur.

Bir uçak, motorlarını çalıştırıp apronda hareket'inden, iniş meydanında apronda motorlarını durdurduğu ana kadar (takozdan takoz) uçuş halinde sayılır.

2. İşleten :

a) Tanımı :

Madde 144- Bir sivil uçağı kendi adına bizzat kullanan veya yardımcıları marifeti ile kullanılmasını sağlayan kimse işletendir.

b) Karineler :

Madde 145- Bir sivil uçağı kullanma hakkı doğrudan veya dolaylı olarak kendisinden elde edilmiş kişi, seferlerin kontrolünü elinde tutmakta ise, bu kişi işleten sayılır.

Uçak maliki olarak sicile tescil edilmiş bulunan kişi, aksini ispat etmedikçe işleten sayılır.

3. İşletenin Rızası Olmaksızın Kullanma :

Madde 146- Sivil uçağın, işletenin iradesi dışında kullanılması halinde, işleten bunda bir kusuru bulunmadığını ispat edemediği sürece, kullanan ile birlikte, aşağıdaki hükümler uyarınca müteselsilen sorumlu olur.

4. Müteselsil Sorumluluk:

Madde 147- İki veya daha fazla sivil uçağın uçuş halinde çarpışması sonucu doğan zararlarda veyahut iki veya daha fazla sivil uçağın birlikte sebebiyet verdikleri zararlarda, her bir sivil uçağın işleteni, bu Bölümdeki hükümler dairesinde, müteselsilen sorumlu olurlar.

II- SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI

Madde 148- 143, maddede öngörülen zararlar için işletenin sorumluluğu her bir olay ve sivil uçak bakımından aşağıdaki sınırları aşamaz:

- 1- Ağırlığı 2000 kg veya daha az olan sivil uçak için 300.000 gösterge.
- 2- Ağırlığı 2000 kg'dan fazla 6000 kg'dan az sivil uçak için 300.000 göstergeye ilâveten, 2000 kg'dan her bir fazla kg için 175 gösterge.
- 3- Ağırlığı 6000 kg'dan fazla 30.000 kg'dan az sivil uçak için 1.000.000 göstergeye ilâveten, 6000 kg'dan herbir fazla kg için 62,5 gösterge.
- 4- Ağırlığı 30.000 kg'dan fazla sivil uçak için 2.500.000 göstergeye ilâveten, 30.000 kg'dan herbir fazla kg için 65 gösterge

Şu kadar ki ölüm ve yaralama nedeni ile, işletenin her bir kişi için sorumluluğu 125.000 göstergeyi aşamaz.

Tazminatın irad şekilde ödenmesine hükmedildiği hallerde de, peşin sermaye değeri bakımından da yukardaki sınırlar uygulanır.

Birinci fıkradaki "ağırlık" kelimesi, sivil uçağın uçuşa elverişlilik belgesinde gösterilen azami kalkış ağırlığını ifade eder.

Sorumluluk sınırlarının Türk Lirası olarak karşılığı, işbu maddede belirtilen göstergelerin, tazminatın fiilen ödeneceği mali yılın, bütçe kanununda yer alan maaş katsayısı ile çarpılmak suretiyle hesaplanır.

III- TAZMİNATIN PAYLAŞTIRILMASI

Madde 149- Ödenmesi gereken tazminatın tutarı, 148. maddenin 1.fıkrasında belirlenen sorumluluk sınırını aştığı takdirde aşağıdaki kurallar uygulanır. 148.maddenin 2.fıkrası hükmü saklıdır.

1. Talepler münhasıran mala gelen zararlardan doğmakta ise, ödenecek tazminat orantılı olarak indirime tabi tutulur;

2. Talepler hem ölüm veya yaralanmadan ve hem de mala gelen zararlardan doğmakta ise, ödenecek tazminat, gerektiğinde orantılı olarak indirilerek, öncelikle ölüm veya yaralanmadan doğan zararların giderilmesine tahsis olunur ve ancak kalan para, mala gelen zararların tazmininde kullanılır.

IV-SINIRSIZ SORUMLULUK

1. Genel olarak:

Madde 150- Zarara uğrayan, zararın işletenin veya adamlarının kastından veya ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ettiği takdirde, işleten sınırsız olarak sorumlu olur,

2. İşletenin Rızası Dışında Kullanma:

Madde 151- Bir sivil uçağı işletenin rızası dışında kullanan kişi sınırsız sorumludur.

V- MÜTERAFİK KUSUR

Madde 152- İşleten, zararın doğmasına veya artmasına zarara uğrayanın veya adamlarının kusurlu davranışlarının vol açtığını ispat ettiği takdirde, tazminat borcundan tamamen veya kısmen kurtulur.

VI- SİGORTA YÜKÜMÜ

1. Türk Sivil Uçakları :

Madde 153- Türk Sivil uçakları için işleten tarafından 148.madde ile saptanmış sorumluluk sınırları için sigorta tesisi zorunludur.

Sigorta, işletenin adamlarının görevlerini yerine getirirken yerdeki üçüncü kişilere verecekleri zararlardan doğan sorumluluklarını da kapsar.

Uluslararası hatlarda işletilecek Türk Sivil uçaklarının gerektiğinde tabi olacakları ek sigorta veya teminat koşullarını, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar uyarınca saptamaya, Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir.

2. Koşullar:

Madde 154- Sigorta koşulları, Ulaştırma ve Ticaret Bakanlıkları tarafından saptanır.

3. Yabancı Sivil Uçaklar:

Madde 155- Türk Hava sahasında uçuş yapacak yabancı sivil uçakların, Türk hava sahası içinde iken 143. madde uyarınca doğacak sorumluluk için asgari 148.maddesi dairesinde sigortalı olmaları gerekir.

Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri saklıdır.

4. Sigortacının Sorumluluğu :

a) Sigortacının Dava Edilmesi :

Madde 156- Zarara uğrayanlar, zararlarının tazmini amacı ile, bu bölümde yer alan hükümler dairesinde doğrudan doğruya sigortacıya da dava etmek hakkına sahiptirler.

Şu kadar ki, sigortacının sorumluluğu, sigortacı mukavele ile daha fazla bir yüküm altına girmemişse, 148 madde ile saptanmış bulunan sınırları aşamaz.

b) Sigortacının Defileri :

Madde 157- Sigortacı zarar görenlere karşı, sadece, işletenin bu Bölüm uyarınca sahip olduğu savunmaları ileri sürebilir.

c) Rücu :

Madde 158- Sigortacı ile işletenin birbirlerine karşı olan talepleri, sigorta sözleşmesinin hükümlerine bağlıdır.

d) Yetkili Mahkeme :

Madde 159- İşleten aleyhine açılacak davada yetkili olan mahkemede, sigortacı aleyhine de dava açılabilir.

e) Sigorta Tazminatının Dokunulmazlığı :

Madde 160- Zarara uğramış bulunanların hakları bu Bölümde yer alan hükümler dairesinde tamamen karşılanıncaya kadar, gerek sigortacının hak sahiplerine doğrudan doğruya yapacağı ödemeler ve gerekse hak sahiplerine ödenmek üzere işletene ödeyeceği tazminat, işletenin lacaklıları tarafından hiç bir surette haczedilemez.

VII- ZARARIN İHBARI

Madde 161- 11. madde uyarınca Resmi Gazete ile yapılacak duyuru tarihinden itibaren altı ay içinde dava açılmaz veya zarar ihbar edilmez ise, zarara uğrayan ancak süreye riayet etmiş bulunanların hakları tamamen ödendikten sonra artan miktardan hakkını alabilir.

VII- ZAMAN AŞIMI

Madde 162- 132. madde uyarınca doğan talep hakları, 11. madde uyarınca Resmi Gazete ile yapılacak duyuru tarihinden itibaren iki yıl ve her durumda zararın meydana geldiği günden itibaren üç yıl geçmekle zaman aşımına uğrar.

IX- İSTİSNALAR

1. Uçaklara ve İçindekilere Gelen Zararlar :

Madde 163- Bu Bölümde yer alan hükümler, uçuş sırasında sivil uçakların veya içlerindeki yolcu veya yüklerin uğradıkları zararlara uygulanmaz.

2. Sözleşmeden Doğan Haklar :

Madde 164- Bu Bölümde yer alan hükümler, yerde zarar gören kişi ile işleten arasında böyle bir zarar halinde uygulanacak hükümleri düzenleyen bir sözleşme bulunduğu durumlarda veya işleten ile zarar gören arasında hizmet akdi bulunduğu hallerde uygulanmaz.

X- KIYASEN UYGULAMA

Madde 165- Devlet uçaklarının 143. maddenin 1. fıkrasında öngörülen surette bir zarara yol açmaları halinde 143. maddeden 162. maddeye kadar olan hükümler, 153-160. maddeler hariç, kıyasen uygulanır.

(--)

(76)

I. HÜRRIYETİ BAĞLAYICI CEZAYI VE PARA CEZASINI GEREKTİREN DAVRANIŞLAR

Madde 166- Bu kanunun 4, 37, 98,99 ve 101. maddeleri ile 100. maddenin a, b, c, e ve g bentlerine aykırı davranışta bulunanlara altı aydan iki yıla kadar hapis ve ellibin liradan yüzbin liraya kadar ağır para cezası verilir.

Madde 167- Bu kanunun 31 ve 32. maddeleri ile 6. maddesinin 1., 39. maddesinin 2. fıkralarına ve 100. maddesinin c, f ve h bentlerine aykırı davranışta bulunanlara bir aydan bir yıla kadar hapis ve beşbin liradan ellibin liraya kadar ağır para cezası verilir.

II. PARA CEZASINI GEREKTİREN DAVRANIŞLAR

Madde 168- Bu kanunun 8, 16, 17, 24, 25, 28, 29, 60, 64 ve 97. maddeleri ile 6. maddesinin 3., 61. maddesinin 2., 102. maddesinin 1. ve 110. maddesinin 2. fıkrasına aykırı davranışta bulunanlara onbin liradan yüzbin liraya kadar ağır para cezası verilir.

Bu kanunun 16. maddesine aykırı davranışlarda, birinci fıkradaki ağır para cezası ile birlikte, aykırı davranış sonucu elde edilen paranın müsadereesine de hükmolunur.

Madde 169- Bu kanunun 21, 22 ve 23. maddeleri ile 63. maddesinin son fıkrasına aykırı davranışta bulunanlara beşbin liradan ellibin liraya kadar ağır para cezası verilir.

Bu kanunun 23. maddesine aykırı davranışlarda, birinci fıkradaki ağır para cezası ile birlikte, aykırı davranış sonucu elde edilen paranın müsadereesine de hükmolunur.

III. YÖNETMELİKLERE AYKIRI DAVRANIŞLAR

Madde 170- Bu kanunun 5, 14, 43, 91, 92, 102 ve 107. maddelerinde öngörülen yönetmeliklerde yer alacak yükümlülük ve yasaklara aykırı davranışta bulunanlara beşbin liradan yüzbin liraya kadar ağır para cezası verilir.

IV. ULAŞTIRMA BAKANLIĞININ ALACAĞI ÖNLEMLERE UYMAYANLARA VERİLECEK CEZA

Madde 171- Yukarıdaki maddeler dışında kalıp da Ulaştırma Bakanlığının Sivil Havacılığı düzenlemek maksadiyle alacağı önlemlere uymayanlara beşbin liradan yirmibeşbin liraya kadar ağır para cezası verilir.

V. TAKSİRLİ SUÇLARDA VERİLECEK CEZA

Madde 172- Yukarıdaki maddelerde yazılı suçları taksirle işleyenler hakkında, yukarıdaki maddelere göre hükmolunacak ceza, failin kusurunun derecesine göre sekizde birine kadar indirilebilir.

B E Ş İ N C İ B Ö L Ü M
Ç E Ş İ T L İ H Ü K Ü M L E R

I- Cebri İcra

Madde 173- Sivil uçaklar cebri icra yönünden İcra ve İflas Kanunu'nun hükümlerine tabi olup, anılan Kanun'un 26. maddesi, bu Kanun bakımından sivil hava taşıt araçlarını da kapsar.

II- İhtiyati Haciz

Madde 174- Sefere hazır bir sivil uçak ihtiyaten haczedilemeyeceği gibi, cebri icra yolu ile de satılamaz.

Şu kadar ki, cebri satış veya haczi gerektiren borç zaten bu sefer için yapılmış ise, birinci fıkra hükmü uygulanmaz.

III- İşbirliği

Madde 175- Sivil havacılığın geliştirilmesi ve çeşitli uğraş alanlarında görev yapacak kaliteli ve ehliyetli personelin yetiştirilmesi ve hizmet içi eğitim ve öğretimi amacı ile gerektiğinde Türk ve yabancı bilim ve meslek kuruluşları ve üniversitelerin ilgili Fakülte, bölüm ve merkez ve enstitüleri ile işbirliği sağlanır.

IV- İstatistik Bilgileri

Madde 176- Sivil uçakların malikleri ve işletenleri sivil uçaklar ve ticari işletmeleri ile ilgili olarak bir takvim yılını içeren iş raporlarını, öbür yılın Şubat ayının sonuna kadar Ulaştırma Bakanlığına vermeye mecburdurlar.

Bu raporlarda aşağıdaki bilgiler ver alır.

1. Sivil uçak sayısı, modeli, koltuk kapasitesi, kullandığı akaryakıt toplamı,

2. Personel sayısı,

3. Taşınan yolcu, bagaj, yük ve posta veya sivil hava taşıt aracı ile ifa edilen diğer kıymetler veya kullanım alanı,

4. Sivil uçağın geçirdiğı kazalar, gördüğü bakımlar,

5. Motorların modeli, uçuş saati ve frekansları, gördükleri bakımlar, beliren arızalar.

A L T I N C I B Ö L Ü M

S O N H Ü K Ü M L E R

I- KALDIRILAN HÜKÜMLER

Madde 177- Bu kanuna aykırı hükümler yürürlükten kaldırılmıştır.

II- YÜRÜRLÜK

Madde 178- Bu Kanun Resmi Gazetede yayımlandığı tarihten altı ay sonra yürürlüğe girer.

III- YÜRÜTME

Madde 179- Bu Kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.