

TÜRK SİVİL HAVACILIK
KANUN TASARISI

İEMMUZ 1980

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 I K L A M A L A R

I. MİLLİ 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 ilgili bir ticaret gurubu karakteri taşıması karşısında bu faaliyetlerin Türkiye'nin ulusal çıkarlarını da gözönünde tutarak en dengeli şekilde düzenleyecek bir sivil havacılık kanununun bir an önce çıkarılmasını gerekli kılmaktadır.

2. Çalışmalarda milli 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 Şikago 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 göz önünde tutularak, sivil havacılık mevzuatı bakımından da 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, Mc Gill Üniversitesi öğretim
üyelerinden Hava Hukuku Uzmanı Prof. Martin Bradley'e hazırlattığı
tasarıdan da geniş ölçüde yararlanılmıştır.

3. Tasarının hazırlanmasında, kanunun hacmi konusu da ince-
lenmiş 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 kanunlar ile genel bir muhtevaya sahip bulunan kısa kanunlar
arasındaki fark tartışılmış ve dünyadaki hukuk otoritelerinin
kabulüne göre en ideal hacmin, Avrupa ülkelerinin kanunlarında
görüldüğü tespit edilmiştir.

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

Ancak, taraf olduğumuz sözleşmelerden, taşıma konusunda
önemli yer işgal eden 1929 Varşova Sözleşmesi ve onun bazı madde-
lerini değiştiren 1955 La Haye Protokolü karşısındaki tutumumuzun
ayrı olarak ele alındığını belirtmek isteriz. Türkiye'nin taraf
olduğu, uluslararası mahiyetteki havayolu taşımalarını düzenleyen
bu sözleşmenin, bir çok memleketin ulusal kanunlarında olduğu gibi,
sözleşmenin etkisinde kalarak yeni hükümler vaz etmek yerine, Söz-
leşme'nin hükümlerini aynen uluslararası mahiyette olmayan iç taşı-
malarımıza da uygulamayı uygun gördük. Fakat, hemen işaret edelim
ki; taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerin hükümlerini dahi,
ulusal mevzuatımıza alırken, ifade tarzının ve üslubun milli kanun-
ların kaleme alınışında kullanılan iç hukuk kavramları ile ahenkli
bir duruma getirilmesi gerektiği yolunda bir görüş belirlemiştir. Bu
görüş de esas itibarı ile kabili ihmal görülmemektedir.

Uluslararası sözleşmeler ile ilgili diğer bir tespitimizde,
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 tedil 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 itibarı ile, altı Bölüm 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 men-danları hava ulaştırma işletmeleri ve hava gösterileri, trafik kaideleri, istimplâk ve müşterek hükümleri ihtiva etmektedir.

II. Bölüm: Sorumluluğa ilişkin hükümleri ihtiva etmekte ve 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, uça-k-lar 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 limanlar ve yer tesisleri hakkındaki maddelerin yer aldığı 4. Alt-Bölüm; uçak-lar, uçak sicili, mülkiyet ve diğer aynı haklara ait 5. Alt-Bölüm;

uçuş kuralları dair 7. Alt-Bölüm ve sivil havacılık personeli başlıklı 7. Alt-Bölümden meydana gelmektedir.

II. Bölüm : Hava yolu ile taşımalar başlığını taşımakta ve taşıma sözleşmelerini düzenleyen 1. ^{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, eğitim 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 getirilerek 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.

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

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.

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.

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 sahasının uçaklar tarafından kullanılması bu kanun ve diğer ilgili mevzuat hükümleri dahilinde serbesttir.

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

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 anlaşmalar uyarınca, Türk hava sahasından yararlanabilen uçaklar.

Yukarıdaki bentlerde yazılı olmayan uçaklar ancak Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilecek özel iznin koşulları içinde Türk hava sahasından yararlanabilirler.

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

III- YASAKLAR VE SINIRLAMALAR

1. UÇUŞ YASAĞI

Madde: 4- Ulaştırma Bakanlığı Türk hava sahasının tamamını veya belirli bir bölümünü kamu düzeni ve emniyet mülâhazaları ile veya askeri sebeplerle geçici veya devamlı bir tedbir olarak kullanılmasını veya muayyen bölgeler üzerinden uçuşu yasak edebilir veya sınırlandırabilir.

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.

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 bir yönetmelikle saptanır.

3. GÜMRÜKLÜ HAVA LİMANLARI

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

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

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

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

İKİNCİ ALT - BÖLÜM

DENETLEME

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.

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

II- UÇAK KAZALARI

1. İLK ÖNLEMLER

Madde: 8- Her türlü uçak kazası, görevli araç personeli 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.

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

2. KAZA NEDENLERİ HAKKINDA İDARİ 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 soruşturması yapılır.

3. SORUŞTURMA KURULU

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

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

4. SORUŞTURMA RAPORU

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

Raporde 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 ne suretle incelenebileceği belirtilir. Gerektiğinde uygun bulacağı vasıtalar ile yayınlayabilir.

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 mülafazası masraflarını vererek alabilir. Nereye düştüğü belli olmayan bir uçağın enkazını bulana, malik, hak ve nasafetin gerektirdiği ölçüde ve miktarda uygun bir para vermeğe mecburdur.

Gerekçe: 9-10-11-12-13- Maddeleriyle uçak kazalarının nedenlerine, soruşturma şekline ilişkin hususlar düzenlenmiştir.

7. YÖNETMELİK

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

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

Gerekçe: 14- Madde İsviçre Kanununun 23.cü maddesi göz önünde tutularak hazırlanmıştır.

8. GAİPLİK

Madde: 15- Kendisinden alınan son haberdan itibaren üç ay geçen uçağın mahkemede gaipliğine karar verilebilir. Yetkili mahkeme uçağın siciline kayıtlı olduğu mahkemedir. Gaiplik kararını veren mahkeme durumu resmen Ulaştırma Bakanlığına bildirir. Uçakta bulunanlar hakkında Medeni Kanun hükümleri ve 1944 tarihli Uluslararası Havacılık Anlaşmasının 25.cü maddesi hükmü saklıdır.

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

Ü Ç Ü N C Ü A L T - B Ö L Ü M

TİCARİ HAVA İŞLETMELERİ

I- 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.

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

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

II- İŞLETME RUHSATI VE KOŞULLARI

1. İşletme Ruhsatı

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

İşletme ruhsatı Ulaştırma Bakanlığınca verilir.

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

2. Başvuru ve Belgeler

Madde: 18- İzin ve işletme 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, verileri, 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, milli 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 bulunandan 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.

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

III- RUHSAT SAHİBİNİN BORÇLARI

1. İlan

Madde: 21- Ruhsat sahibi, ruhsatın örneklerini, işletmesinde, müşteri ve iş çevresinin kolaylıkla görüp okuyabilecekleri yerlere asmaya mecburdur.

2. Uyuma 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. Tarifler

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, posta taşımasında yapılan her uçuşta uygun bir ücret karşılığında posta taşıma ile yükümlüdürler.

Gerecek ücret, Dünya posta sözleşmeleriyle saptanan kurallara dairesinde belirlenir.

5. Devir Yasası

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

6. Denetleme

Madde : 26- Hava Ulaştırma İşletmeleri, Ulaştırma Bakanlığı'nın hava seyrüsefer güvenliğini sağlamak amacı ile yaptıracağı teknik denetime tâbidirler. Bu denetimin giderleri Hava Ulaştırma İşletmeleri tarafından karşılanır.

7. Denetim Şekli

Madde : 27- Ulaştırma Bakanlığı denetime 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 tebligat ve verilecek süre üzerine ruhsat sahibi aykırılığı son vermez ise, verilmiş sürenin sonunda işletilen hatların bazılarına veya tümüne ilişkin için geçici olarak tehir edilebilir veya ruhsat derhal iptal edilir.

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

IV. KABOTAJ

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

Gerekçe : 31- Bu madde ile hava hatlarının hukuki rejimine dahil olan işletmelerinde iç rejim açıklanmıştır. Hava Kabotajı yan 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.

V. GÖSTERİLER

Madde : 32- Uçakların ve paraşütlerin katıldığı yarışların ve sair gösterilerin yapılması, Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilecek izne bağlıdır.

Gösteleri uçuşlarında kamu güvenliğinin veya düzeninin tehlikeye girebileceği kanaatini haklı kılacak nedenlerin varlığı halinde izin verilmaz.

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

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.

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

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 bakımını ve ihtiyaçlarını karşılamaya, yolcu ve yük alınmasına ve verilmesine elverişli tesisleri bulunan yerler, tertiplerine göre hava limanı veya hava meydanı olarak isimlendirilir.

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 yabancılarla aynı bazı hava Kanunlarında olduğu gibi tesisleri ihtiva eden sahanın tanımı yapılmıştır. 1944 tarihli Chicago 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.

2. Kuruluş ve İşletme

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

Tabancı olmayan gerçek kişilerin ve özel tüzel kişilerin hava limanı ve meydanı kurması ve işletmesi ve genel seyrüsefere açılmış liman ve meydanların kurulması ve işletilmesi Ulaştırma Bakanlığının iznine bağlıdır.

Genel seyrüsefere açılmamış liman, meydan ve uçuş stripleri-
nin kurulması ve işletilmesi, Ulaştırma Bakanlığının vereceği izne
bağlıdır.

İzin, süreye ve yükümlülüklerle bağlanabilir. Kamu güvenli-
ğinin veya düzeninin tehlikeye girebileceği karaktarını haklı kıla-
cak nedenlerin varlığı halinde izin verilmez; verilen iznin kap-
samı dışında bir kullanım durumunda izin iptal edilir. Gerektiğin-
de liman veya meydan kamulaştırılır.

7 Aralık 1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlas-
ması hükümleri saklıdır.

6127 sayılı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü-
ne ait kanun hükümleri ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtı
ile Hükümetin anlaşma yaparak bu teşkilata verebileceği yetkiler
saklıdır.

Gerekçe : 35- Türkiye'de esas itibarıyla hava liman ve mey-
danlarının kurulmasının, işletilmesinin devlete veya kamu tüzel
kişilerine ait olduğu kabul edilmiştir. Ancak, özel ve tüzel kişi-
lerin kurma ve işletmesi, önceden izin verilmesine bağlı tutulmuş-
tur.

35-11 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 olma-
yan ulusal, uluslararası Teşkilât tarafından yardım yapılmasını
öngören 60-76 madde hükümlerine işaret edilmiştir.

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.

Gerekçe : 36- Bu madde ile genel seyrüsefere açık hava lıma-
nının tanımı yapılmıştır. Fransız hava kanununun hava alanlarının
tanzimine ilişkin hükümleriyle Şikago Sözleşmesi hükümlerinden
yararlanılmıştır.

4. Tasitlayıcı Önlemler

Madde : 37- Hava liman ve meydanlarındaki hava trafiği ya da her türlü 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 herbirine belirli uçak tiplerini, hava faaliyetlerinin ya da ticari faaliyetlerinin belirli bir bölümünü tahsis edebilir.

Gereçe: 37- Bu hüküm, 30.11.1955 tarihli Fransız Sivil ve ticari hava seyrüsefer kanununca, hava alanlarının tanzimine ilişkin maddelerinde yapılan değişiklikler gözönünde tutularak hazırlanmıştır. Madde'de hava sahası üzerinde kamu düzenine ilişkin nedenlerle alınabilecek önlemler ve yapılacak düzenlemeler belirlenmiştir.

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 tarifelerde Ulaştırma Bakanlığının onayı ile yürürlüğe girer.

Ücret dışında alınacak harçlar, Harçlar Kanununa tabidir. 4749 sayılı kanunla onaylanan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması hükümleri saklıdır.

Gerekçe : 38- Uçakların istifadesine açılmış bulunan hava limanlarının kullanılması ve havacılık tesislerinden ve diğer kolaylaştırıcı 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

hizmetlerin nev'i ve tesislerin kullanılması etraflı bir şekilde saklanmış ve sayılmıştır. Fransız Kanununda olduğu gibi.

Bugün mer'i mevzuatımızda meydanların, tesislerin ve Devlet Hava Meydanlarınınca 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 harçın Harçlar Kanununa bağlı olduğu açıklanmıştır. Maddenin işlerliği için Harçlar Kanununda gerekli değişiklikleri yapmak gerekebilecektir.

6. Koordinatör Yönetici

Madde : 39- Her hava limanında sivil havacılık işletmeciliği hizmetlerinin bir uyum içerisinde işlenmesini sağlamakla görevli bir koordinatör yönetici ve gereği kadar personel bulunur. Koordinatör yöneticinin görev ve yetkileri bir yönetmelikle belirlenir.

Hava limanlarında görevli emniyet, gümrük, meteoroloji, sağlık ve diğer kamu ve özel kuruluş ilgilileri, koordinatör yöneticinin mevzuata uygun istek ve talimatlarına uymakla yükümlüdürler.

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

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 Ulaştırma, Milli Savanma, İçişleri, Gümrük ve Tekel Bakanlıklarının birlikte hazırlayacakları ve Bakanlar Kurulunca onanacak bir tüzük ile düzenlenir.

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

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 strip-lerinde aldırır ve denetler.

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

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

1. Uçuş Güvenliği

Madde : 42- Ulaştırma Bakanlığı uçuş güvenliğinin sağlanması amacı ile hava liman ve meydanlarında hava trafik kontrolü, haberleşme, seyrüsefer kolaylıkları, meteoroloji hizmetleri, ışıklandırma, engellerin ortadan kaldırılması gibi hizmetleri sağlar. Bu hizmetlere ilişkin tesisleri ve sistemleri çağdaş teknolojiye uygun olarak kurar.

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.

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 sağlayacak sayı ve nitelikte araç ve gereç verir.

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

Kurtarma, yardım örgütünün kuruluşu, görev ve yetkileri ve çalışma esasları bir yönetmelikle belirlenir.

Gerekçe : 43- Bu madde uçuş güvenliği ve can ve mal emniyeti- ni sağlanması amacı ile kurulması gerekli örgütü, bu örgütün faali- yetini düzenlemektedir.

IV. HİZMETLER

1. Meteoroloji ve Uçuş Bilgileri Hizmeti

Madde : 44- Ulaştırma Bakanlığı, sivil havacılık faaliyetleri- ni 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 bilgileri- ni doğru ve hassas bir şekilde toplanıp ilgililere dağıtılması için önem alır ve gereken örgütü kurar.

Bu hizmetin gereği gibi yerine getirilmesi amacı ile Ulaştır- ma Bakanlığı ilgili kuruluşlar ile işbirliği yapar.

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

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

2. Yer Hizmetleri

Madde : 45- Ulaştırma Bakanlığı, hava meydanlarında, yola 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 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.

Gerekçe : 45 ilâ 47.nci 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.

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 özel kişilere ve gerekse kamu veya özel hukuk tüzel kişilerine ait gayrimenkul mallardan bedelsiz yararlanmaya Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir. Bu gibi durumlarda, gerektiğinde Ulaştırma Bakanlığı lehine irtifak hakkı kurulur.

Şu kadar ki, söz konusu tesis ve teçhizatın kurulması gayrimenkulün mutad kullanımını engellediği takdirde, malik anılan tesis ve teçhizatın kurulmasından doğan zararların tazminini isteyebilir.

Gerekçe : 48- Bu madde, İsviçre Kanununun 42.nci maddesine istekabül 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.

2. İnşaat Sınırlamaları

Madde : 49- 1- Hava liman ve meydanlarının ve ilgili tesis ve teçhizatın ~~sevresinde~~, Bayındırlık 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.lu bentlerde belirtilen hususları kapsayan plânlar ve kurallar hazırlar ve Bakanlıkça uygun görülecek şekilde yayınlanır.

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

Gerekçe : 49- Bu madde hava trafiği, uçuş güvenliği yönünden saat sınırlamalarını öngörmektedir. Bu mahiyetteki hükümler İsviçre, Fransa, Alman hava kanunlarında da yer almıştır.

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

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

Ayrıntılı bilgi ve kurallar Bakanlıkça yayınlanacaktır.

Madde : 50- 43.cü maddede konulan sınırlamalar, asgari 7 Aralık 1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının 14 numarasında zikredilen standart ve tavsiyeleri sayesinde güvenlik sağlanabilir.

3. Kamulaştırma

Madde : 51- Yeni hava liman ve meydanları kurmak, mevcutlarını genişletmek, teknik tesisler meydana getirmek için gerekli yerlere 6800 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 anlaşmadığı takdirde, Ulaştırma Bakanlığına başvurur ve gerekli yerin kamulaştırılmasını talep edebilir.

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.

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 Tasarımlarına göre bir yönetmelikle belirlenir.

Gerekçe : 52- Havada seyrüsefer aracının tarifi uluslararası sivil havacılıkta tartışma konusu olduğu göz önünde tutularak bütün dünya ülkelerinde müşterek bir terim olarak (Aircraft) esas alınmıştır. Türkçe karşılığı, uçak deyimi kullanılmıştır, Uçağın genel bir tanımı yapılmıştır. Ancak uyumsuzlukları önlemek amacı ile uçağın teknik çeşitlerinin belirlenmesinde Şikago Sözleşmesinin 7 sayılı Eki'ne atıf yapılmıştır.

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 yetkinde bulunan uçaklar, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve şirket ana sözleşmesi göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması koşulu ile, Türk sivil uçağı sayılırlar. (Bkz ve krz TK.ın 828/II no.2)

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

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 geçerlidir.

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

2. SİCİLİN ALENİYETİ

Madde: 57- Sicil alenidir. Herkes sayfelerini inceleyebilir. Sicil 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 mezdur.

Gerekçe: 57- Bu madde ile tescilin aleniliği esas kabul edilmiştir.

III- SİCİL KAYITLARININ HÜKMÜ

1. İYİ NİYETLİ ÜÇÜNCÜ KİŞİLER HAKKINDA

Madde: 58- Uçak sicilindeki bir kayda iyi niyetle dayanarak iyi niyet, ipotek veya diğer bir aynı hakkı iktisap eden kişi-
nin iktisabı geçerli olur.

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

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

2. SİCİL KAYITLARINA İTİRAZ

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

İtiraz, bir ihtiyati tedbir kararına veya sicilin tadili sonu-
cuna hakkı hâlele uğrayacak kişinin rızasına dayanılarak tescil
olur. İhtiyati tedbir kararının verilmesinde hakkın tehlikede ol-
masının kuvvetle muhtemel gösterilmesi aranmaz. (TK.887)

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

IV- TESCİL

1. TÜRK SİVİL UÇAKLARI

Madde: 60- Türk sivil uçaklarının sivil uçak siciline tescili
zorunludur.

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

2. İSTİSNAŞI

Madde: 61- Türk sivil uçağı sayılmayan bir uçak, 55.ci madde-
de yazılı niteliklere sahip olan bir kişiye in'aa en az altı ay
S ile sifrf kendi adına işletmek üzere bırakılırsa, yabancı kanunda
d engel teşkil eden bir hüküm bulunmaması koşulu ile, sicile tescil
o anabilir.

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

3. TALEP VE ŞEKLİ

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

İstemde bulunanın mülkiyet hakkına veya tescil için gerekli
kulların gerçekleşmediğine dair belgelere dayanan bir itiraz yapı-
l'rsa, yasal durum kesinlik kazanmadan tescil yapılamaz. Ancak, baş-
ve u ve itiraz bir tutanak ile saptanıp, sicil dairesinde saklanır.
T.843, 948/IV) Sicile kaydedilen sivil uçaklara tescil belgesi
ve ilir.

Gerekçe: Bkz ve krz TK 843, 948/IV

4. SİCİLİN İÇERİĞİ

Madde: 63- Sivil uçak sicilinde ve verilecek tescil belgesinde
a) idaki 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 04 gün içinde başvurarak, yeni durumu sicile ve kayıt belgesine tmesi zorunludur.

5- ORTAK HÜKÜMLER

a) Esas olarak

Madde : 64- Sicile tescil edilmiş bulunan Türk sivil uçağı, ilgili yönetmelik hükümlerine göre santanmış milliyet ve tescil iş-
lerinden başkasını taşıyamaz ve başka bir devletin siciline tescil
olamazlar.

Türk uçak siciline tescil edilen uçak, Türk tabiiyet ve tescil işareti taşıyan.
Tescil mülkiyet iktisabına esas teşkil eder.

b) İstisnası

Madde 65- Sicile kayıtlı bir Türk sivil uçağı, 55. maddede yazılan nitelikleri haiz olmayan bir kişiye Ulaştırma Bakanlığı'nın verdiği 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 mülketine geçerse, 60. maddenin 2. fıkrası saklı kalmak kaydı ile, suçluya edilir.

Gerekçe : 60-61-62-63-64-65- Bu maddelerde Türk sivil uçakları tescil mecburiyeti getirilmiştir. Tescilin mülkiyet ve diğer ay-
ların iktisabı bakımından esas teşkil edeceği kuralı geti-
rilmis. Sicilin esasları açıklanmıştır. Türk uçak siciline tescil
edilen uçağın Türk tabiiyet/ve tescil işaretini taşıyacağı belirtilmiştir.

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 Ulaştırma Bakanlığı tarafından terkin edilmemiş olursa, Ulaştırma Bakanlığı tarafından resen sicilden terkin olunur.

Bu madde hükmü, 61. maddede gösterilen uçaklar hakkında işleme 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 yazısı üzerine sicilden kaydı silinir ve tescil belgesi iptal olur.

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 itirazlarına bildirmeleri veya itirazın haklı olmadığı Mahkemece hükme bağlanır ise, kayıt terkin olunur.

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

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

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.

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

VII- UÇAKLAR ÜZERİNDE MÜLKİYET VE DİĞER AYNI HAKLAR

1. UYGULANACAK HÜKÜMLER

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

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

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

2. MÜLKİYET VE DİĞER AYNI HAKLARIN TESİSİ

Madde : 72- Uçağın tamamı veya bir payının üzerinde mülkiyet ve diğer aynı hakların tesisi, devri ve temliki 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.

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.

3. MÜLKİYETİN İKTİSABI

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

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

4. TEFERRUAT VE MÜTEMMİM CÜZÜLER

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

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

VIII- UÇAK İPOTEĞİ

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

Gerekçe : 75-Bkz ve krz TK-875)

1. AKDİ İPOTEK

Madde : 76- Uçaklar üzerinde, malik ile alacaklının anlaşması ve sicile tescil ile ipotek tesis olunabilir.

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

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

2. KANUNİ İPOTEK

Madde : 77- Uçakların yapımı ve onarımından doğan alacaklar için, yapımçı veya onarımcı yapı veya araç üzerinde kanuni bir ipotek tesisini isteyebilir.

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

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

3. BİRLİKTE İPOTEK

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

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

4. YABANCI PARA ESASINA GÖRE

Madde : 79- Yabancı para ile ödenecek olan borçlar için Maliye Bakanlığı'nın izni ile yabancı para esasına göre ipotek tesis edilebilir.

Bu iznin sicile kaydı lâzımdır.

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

5. TESCİLİN İÇERİĞİ

Madde : 80- Sivil hava taşıt aracı ipoteginin tescilinde:

1. Alacaklının Adı, Soyadı, Adresi;
2. Alacağın tutarı ve faiz oranı;
3. Alacağın tutarı kesin değil veya değiştirilebilir ise; faizler dahil, ipotegin 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.

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

6. SAĞLANAN ALACAK

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

Gerekçe : 81- Türk Ticaret Kanununun 892. maddesine göre düzenlenmiştir.

7. İPOTEĞİN KAPSAMI

a) Genel olarak

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

Gerekçe: 82- Türk Ticaret Kanununun 900. maddesine göre düzenlenmiştir.

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 ipotegini bilmediğini iddia edemez.

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

c) Sigorta bedeli

Madde : 84- Bir uçağın kaybı ya da kazaya uğraması halinde alacaklı 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 tasarruflar 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.

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

d) Sigortacının halefiliyeti

Madde: 85- Sigortacı alacağı ödediği oranda ipotekli alacaklıının haklarına kanunen halef olur. Şu kadar ki; halefiliyet, alacaklıının zararına olarak ileri sürülemeyeceği gibi, sigortacının kendilerine karşı sorumluluğu devam eden ve derecesi aynı olan veya sonra gelen ipotekli alacaklıların zararına olarak da dermeyer edilemez.

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

IX- MALİKİN HAKLARI

1. DEFİ HAKKI

Madde:86- İpotekli uçak maliki, borçlunun alacaklıya karşı ileri sürdüğü defi ve itirazları ipotekli alacaklıya karşı ileri sürülebileceği gibi, borçlu borcuna esas olan hukuki işlemi feshedildiği sürece, alacaklıının hakkını uçaktan sağlamasına engel olamaz.

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

Borçlunun bir defi veya itirazdan feragatı malikin hakkına dokunmaz.

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

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.

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

3. HALEFİYET

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

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

4. CEBRİ İCRA

Madde: 89- Alacaklı ipotegin 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 temlikî ile, ipotek de yeni alacaklıya geçer. Alacak ipotekden ve ipotek de alaktan ayrı olarak devredilemez. Alacağın temlikî 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.
Eğer alacaklı, ipoteğin dermeyanını daimi olarak imkânsız kılan bir defie
mülkiyet bulundugu takdirde, alacaklıdan, ipotekden feragat etmesini
isteyebilir.

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

A L T I N C I A L T - B Ö L Ü M

UÇAKLARA İLİŞKİN UÇUŞ KURALLARI

I- UÇUŞA ELVERİŞLİLİK

1. Muayene ve Kontrol

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

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.

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.

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

Uluslararası taahhütlerimize uymak amacıyla da Türkiye'nin taraf olduğu anlaşma hükümleri saklı tutulmuştur.

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.

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

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.

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.

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) Kanun ve tüzükler gereğince tayin olunan sair belgeleri bulundurmaları gereklidir.

Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmaların hükümleri saklıdır.

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

III- DEVLETE AİT UÇAKLAR

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

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

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 yetkili makamlar tarafından yapılacak muayene ve kontrollerde gösterilmesi mecburidir.

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.

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 amacı ile başvurulacak tedbirler, ile Ulaştırma Bakanlığınca önceden alınmış izine dayanan iniş ve kalkışlar veya 35. maddenin 3. fıkrası hükmüne göre yapılabilecek 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 işine 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.

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 belirlenmiştir.

VII- YASAKLAR

Madde: 100- Uçuş sırasında:

- a) Paraşütle atlamak,
- b) Akrobatik uçuş veya benzeri hava gösterileri yapmak,
- c) Yere herhangi bir madde atmak, dökmek veya boşaltmak, herhangi bir madde almak,
- d) Fotoğraf çekmek,
- e) Herhangi bir madde veya nesneyi çekmek veya hava taşıt aracının nizami kullanış şeklinin dışında taşımak,
- f) Her türlü reklam ve propoganda niteliğinde faaliyetlerde 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.

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

VIII- İNME MECBURİYETİ

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

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

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

Y E D İ N C İ A L T - B Ö L Ü M

SİVİL HAVACILIK PERSONELİ

I- YETERLİK BELGESİ (Lisans)

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

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

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.

1. Yabancı devlet tarafından verilmiş yeterlik belgeleri

Madde: 103- Yabancı bir devletin yetkili makamları tarafından sulüne uygun surette düzenlenmiş veya hükmü onanmış geçerli yeterlik belgeleri, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar dahilinde 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 taşıtlarına veya bu Kanun hükümleri uyarınca verilmiş yeterlik belgelerine yahut sahiplerine karşı kasıtlı işlem yapmaları durumunda, birinci fıkra hükmü uygulanmaz.

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

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.

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 mercilerine 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.

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

4. Eğitim ve Öğrenim Kurumları

Madde: 107- Sivil Havacılık personeli yetiştirmek amacı ile kurulacak eğitim ve öğrenim kurumlarının açılması ve bu gibi kurumların öğretim ve eğitim düzeyi ile öğretim üyesi, eğitimci veya eğitmen olarak çalışacak kişilerin nitelikleri özel bir kanun ile belirlenir. Bu kanunun çıkarılmasına kadar, Ulaştırma Bakanlığı, konuda gerekli düzenlemeleri Yönetmeliklerle yapmağa yetkilidir.

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

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

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, (uçuş sırasında) uçakta emniyet ve düzenin sağlanması için önlem almaya ve bu amaçla, yolculara, personele ve uçakta bulunan diğer kişilere emir ve talimat vermeye gerektiğinde bunları uçaktan çıkarmaya yetkilidir.

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

Sorumlu kaptan Kanun, Tüzük veya Yönetmelik uyarınca uçakta 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 uçakta 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 Konsoloslukuna bildirmek veya bildirilmesini sağlamak ve her iki halde de, ayrıntılı bir rapor vermek mecburiyetindedir.

d) Özel Düzenlemeler

Madde : 111- Ticari 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- Uçakta bulunan yolcular, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ile kanunun yolculara ilişkin hükümlerine ve taşıyan talimatlarına uymak zorunda olup can ve mal güvenliğini ve yolculuğun disiplin ve intizamını bozacak her türlü eylem ve davranışlardan kaçınmakla yükümlüdür.

Gerekçe: 108- 112- Maddelerde uçuş sırasında genel güvenliğin sağlanmasının sağlanması amacı ile tanınmış yetki ve dağılımını ve sorumlulukları kapsamaktadır. Uçağın sevk ve idaresinden olduğu kadar uçağın içersindeki düzenin sağlanmasından da birinci derecede sorumlu bulunan pilotun, bu sorumluluğuna uygun yetkilerle donatılması zorunludur. Pilotun yetki ve sorumluluklarının görülen hizmetin gereği özel düzenlemelerle işveren tarafından genişletilmesi veya daraltılması mümkün olmakla beraber, bu gibi yetkilerin kanundan alınması hukuki prensibi benimsenmiştir.

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

IV- 1963 Tarihli Tokyo Sözleşmesi

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

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.

V- UÇUŞ PERSONELİNİN ÇALIŞMA KOŞULLARI

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

Gerekçe: 114- Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığının 6623 sayılı kuruluş kanununun 14.ncü maddesine göre, personeli hususi 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 maddesinde 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 eksikliklerin giderilmesi ve bir düzene bağlanması amacı ile madde düzenlenmiştir.

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 Kanunu'nun hükümleri uygulanır.

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

II. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

1. Bilet

Madde: 116- Yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren 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;
5. Kalkış ve varış ve varsa aktarma yerleri;
6. Taşımanın bu Kanun'da gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu;

Taşıyıcı yolcuyu, hiç veya 1. fıkrada 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 Eşya

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 sınırlan-
dırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

Taşıyıcı bagajı hiç veya 1. fıkroda 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 yazmayabilir veya biletle birleştirmek kaydıyla sadece bir bagaj teşhis kuponu verebilir.

III. YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

1. Hava Konsimentosu

a. Düzenlemesi

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

1. Konşimentonun numarası ile, dzenlediğı gün ve yer;
2. Taşıyıcının adı (ticaret nvanı) ve adresi;
3. Yükletenin adı, soyadı (varsa ticaret nvanı) ve adresi;
4. Gönderilenin adı, soyadı (varsa ticaret nvanı) 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 creti ve ödeme koşulları;
10. Konşimentoya eklenen diğer belgeler;

Taşıyıcı yükü hiç veya 1.fıkırada yazılı kayıtları içeren bir konşimento vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığı veya geerliğı 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  nüsha olarak düzenlenir. Birinci nüshaya "Taşıyıcı için" yazılır ve yükleten tarafından imzalanır. İkinci nüshaya "Gönderilen için" yazılır ve taşıyıcı ile yükleten tarafından imzalanır. nc nüsha, taşıyıcı tarafından imzalanarak, yükün teslim alınmasından sonra, yükletene verilir.

Geree: 116-119- Bu maddeler ile, yolcuların gönderenin ve gönderilenin azami ölçüde korunması amaçlanmış; taşıma sözleşmesini tevsik ve ispata yarayacak belgelerin asgari zorunlu içerikleri belirtilmiştir.

2. Yükletenin Beyanları

Madde: 120 Yükleten yükle ilgili olarak kon timentoya yazılacak kayıt ve beyanlar ile yükün gönderilene teslimi için gereken tüm bilgi ve belgenin tam ve doğru verilmesinden sorumlu olup, bu yüzden taşıyıcının ve     nc  şahısların u rayacakları zararları tazmin ile yükümlüdür.

Me er ki, taşıyıcıya veya adamlarına bir kusur isnadı mümkün olsun.

Taşıyıcı, verilen bilgi ve belgelerin doğruluğunu ve yeterliliğini 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 aksi kanıtlanıncaya kadar doğru sayılır; yükün miktarına, hacmine ve bulunduğu hale 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.

Gerekçe : 119-125- Taşıma sözleşmesinin taraflar ile, sözleşmeye taraf olmamakla beraber, sözleşme ile ilgili olup haklarının korunması zorunlu görülen kişilerin hukuki himayelerinin sağlanması öngörülmüştür.

IV. BEDELSİZ TAŞIMALAR

Madde 126- Görev maksadıyla veya özel nedenlerle Türk tescilli uçaklarla yapılacak yolcu ve yük taşımaları için taşıyıcı tarafından bedelsiz (ücretsiz) yapılacak taşımaya 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 kiralınması halinde Borçlar Kanununun ilgili hükümleri,

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

Uluslararası anlaşmaların hükümleri saklıdır.

II- YAZILI ŞEKİL

Madde: 128- Kira ve çarter sözleşmeleri yazılı şekilde ya-
pılmadıkça muteber değildir.

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

Gerekçe: 127-128 - Uçakların kiralınması veya çarter sözleş-
mesi ile tutulması halinde uygulanacak kurallar gösterilmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SORUMLULUK

BİRİNCİ ALT-BÖLÜM

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 iniş sırasında meydana geldiği takdirde, taşıyıcı sorumludur.

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

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 farz olunur.

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.

3. Gecikmeden doğan zarar

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

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.

II- TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTARILMASI

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

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.

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

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 iç taşımalara da uygulanması öngörüldüğünden, sorumluluk limitlerinin ihtiyaçlara göre gözden geçirilmesi gerekli görülmüştür. Bu amacın gerçekleştirilebilmesi için:

a) Sorumluluk sınırlarının arttırılmasına öngören ve diğer havayolu işletmelerinin kabul ettiği anlaşmalara katılmanın veya,

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

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

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.

Gerekçe: 134- Varşova Konvansiyonu'nun 23. maddesine tekbül 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.

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 ihmal sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde, bu kanunda öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz. (Şu kadar ki, yardımcı kişilerin (işçilerin veya temsilcilerin), böyle bir hareket veya ihmal, kendi görevleri çerçevesinde yapmış olduklarının da ayrıca ispatı gerekir.)

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.

VI- TAŞIYICININ ADAMLARI

Madde: 136- 1. Bu kanunda öngörülen bir zarardan dolayı, taşıyıcının bir yardımcı kişisine karşı 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 eşyayı 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 tüm 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, uçağı 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 işlemeye başlar.

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

(23)

XI- SIGORTA 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.

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

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

XII- KIYASEN UYGULAMA

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

/Bu kanunda

Sigortacının sorumluluğu ile ilgili hükümler, taşıyıcının taşıma sözleşmelerinden doğan sorumluluğu bakımından da uygulanır.

Gerekçe: 142- Devletin de sınırlı sorumluluktan yararlanması uygun görülmüştür. Ancak, devletin sorumluluğu bakımından, sigorta yükümüne gerek görülmemiştir.

İKİNCİ ALT-BÖLÜM

YERDEKİ ÜÇÜNCÜ KİŞİLERE KARŞI SORUMLULUK

I- SORUMLULUK

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.

Eir uçak, motorlarını çalıştırıp apronda hareketinden, in' meydanında apronda motorlarını durdurduğu ana kadar (takozdan takoz) uçuş halinde sayılır.

Gerekçe: 143-Bu Bölüm'deki hükümler, konuya ilişkin 1952 Roma Sözleşmesi'nden ve onu tadil eden 1978 Montreal Protokolü'nden mülhremdir.. 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 bulunduğundan, malikin değil, fakat uçağı zarar doğduğu anda fiilen işletmekte bulunan işletenin, sorumlu tutulması öngörülmüştür. Malik aynı zaman işleten ise, sorumluluk malike aittir. İşleten işleten sıfatı nedeni ile sorumlu tutulacaktır.

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, aksi- ni ispat etmedikçe işleten sayılır.

Sicilde mülkiyeti devlete ait bulunan sivil uçaklarda, mevzuata göre işletilmesi kendisine tevdi edilmiş kişi işleten sayılır.

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

3. İşletenin Rızası Olmaksızın Kullanma:

Madde: 146- Sivil uçağın, işletenin iradesi dışında kulla- nılması halinde, işleten bunda bir kusuru bulunmadığını ispat ede- mediği sürece, kullanan ile birlikte, aşağıdaki hükümler uyarınca müteselsilen sorumlu olur.

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

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, mütesel- silen 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 2.000 kg'dan az olan sivil uçak için
gösterge

2. Ağırlığı 2.000 kg- 6.000 kg olan sivil uçak için
2.000 kg'a kadar ve her bir fazla kg için
gösterge

3. Ağırlığı 6.000 - 30.000 kg olan sivil uçak için,
6.000 kg'a kadar....., her bir fazla kg için

4. Ağırlığı 30.000 kg olan sivil uçak içingösterge ve bu ağırlığın üzerindeki her bir kg için..... gösterge

Şu kadar ki, ölüm veya yaralanma nedeni ile, işletenir
her bir kişi için sorumluluğu göstergeyi aşamaz.

Tazminatın irad şeklinde ödenmesine hükmedildiği hal-
lerde de, peşin sermaye değeri bakımından da yukarıdaki 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 memur maaş katsayısı ile çar-
pılmak suretiyle hesaplanır.

Gerekçe : 148- Hava işletmelerini korumak ulusal çıkar-
lar ve milli ekonomi bakımından değer taşıyan sivil havacılık girdi-
şimlerini iktisadi çöküntüye maruz bırakmamak ve muhtemel riskler-
ni 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.

III- TAZMİN ATIN 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.

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

2. İşletenin Rızası Dışında Kullanma:

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

Gerekçe: 151- Bu hüküm, 135. maddenin bir tamamlayıcısı olarak sevk edilmiştir.

V- MÜTERAFİK KUSUR

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

Gerekçe: 152- Müterafik kusurun isbatı ile işletenin sorumluluktan kurtulması, genel hukuk ilkeleri ile de uyum sağlamaktadır.

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 sigortacıyı 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 Bölüm'de 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 alacaklıları tarafından hiç bir surette haczedilemez.

Gerekçe: 153- 160- Bu maddeler ile, birtaraftan zarar görenlerin hakları emniyete alınmakta, bir taraftan, sigortacıya da, işletene tanınan savunma olanakları aynen tanınarak, sigorta pazarına aşırı bir külfetin yüklenmemesi sağlanmaktadır. Sigortacının rücu hakkı, sigorta mukavelesinin hükümlerine bağlı tutularak, tarafların arasındaki ihtilafın, aralarındaki 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.

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.

VIII- 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.

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

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.

D Ö R D Ü N C Ü B Ö L Ü M

CEZA HUKÜMLERİ

I. HURİYETİ BAĞLAYICI CEZAYI VE PARA CEZASINI GEREKTİREN DAVRANIŞLAR :

Madde:166 - Bu kanunun 4,31,32,37,98,99,100 ve 101. maddeleri ile 6. maddesinin 1. ve 39. maddesinin 2. fıkralarına aykırı davranışta bulunanlara.....danya kadar hapis vegöstergeden göstergeye kadar ağır para cezası verilir.

II. PARA CEZASINI GEREKTİREN DAVRANIŞLAR

Madde: 167- Bu kanunun 8,16, 17, 21, 22, 23, 24, 25, 28, 29, 60, 64 ve 97. maddeleri ile 6. maddesinin 3., 61. maddesinin 2., 63. maddesinin son fıkrasına, 102. maddesinin 1. ve 110. maddesinin 2. fıkrasına aykırı davranışta bulunanlaragöstergedengöstergeye kadar ağır para cezası verilir.

III. YÖNETMELİKLERE AYKIRI DAVRANIŞLAR

Madde: 168- Bu kanunun 5, 14, 43, 91,92, 102 ve 107. maddelerinde öngörülen yönetmeliklerde yer alacak yükümlülük ve yasaklara aykırı davranışta bulunanlaragöstergeden,..... göstergeye kadar para cezası verilir.

IV. ULAŞTIRMA BAKANLIĞININ ALACAĞI ÖNLEMLERE UYMAYANLARA VERİLECEK CEZA

Madde: 169- Yukarıdaki maddelerde yazılı olanlar dışında kalıp da Ulaştırma Bakanlığının bu kanun gereği almağa yetkili bulunduğu önlemlere uymayanlara göstergedengöstergeye kadar para cezası verilir.

V. TAKSİRLİ SUÇLARDA VERİLECEK CEZA

Madde: 170- Yukarıdaki maddelerde yazılı suçları taksirle işleyenler hakkında, o maddelerdeki cezalar yarı nisbetinde indirilerek hükmolunur.

VI. PARA CEZALARININ HESAPLANMA YÖNTEMİ

Madde: 171- Bu kanuna göre verilecek para cezaları, yukarıdaki maddelerdeki göstergeler, fiilin işlendiği mali yılın bütçe kanununda yer alan memur maaşı katsayısı ile çarpılarak hesaplanır.

VII. DAHA AĞIR CEZAYI İÇEREN HÜKMÜN UYGULANMASI

Madde: 172- Bu kanuna göre suç teşkil eden bir fiilin, aynı zamanda Türk Ceza Kanununa veya ceza hükmü taşıyan bir diğer kanun hükmüne aykırı olması halinde, fail hakkında en ağır cezayı içeren hüküm uygulanır.

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 25. maddesinin 4. fıkrası, bu Kanun bakımından sivil hava taşıt araçlarını da kapsar.

II- İhtiyati Haciz

Madde: 174- Sefere hazır bir sivil uçak ihtiyaten hacze dilemiyeceği 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, 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 yer alır.

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

2. Personel sayısı,

3. Taşınan yolcu, bagaj, yük ve posta veya sivil hava taşıta 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 VEYA DEĞİŞTİRİLEN HÜKÜMLER

Madde : 177-

II- YÜRÜRLÜK

Madde : 178- Bu Kanun
yürürlüğe girer.

III- YÜRÜTME

Madde: 179- Bu Kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.