

512 - 3566

**TÜRK SİVİL HAVACILIK
KANUN TASARISI**

EYLÜL 1981

7212

T. C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

SHGM: 610/HEP- 4718
KONU: Sivil Havacılık
Yasa Tasarısı

Ankara
2/EYLÜL/1981

- İLGİ: a) Başbakanlığın 29 Haziran 1981 gün ve 2-4/01648 sayılı yazısı.
- b) Ulaştırma Bakanlığının 7 Temmuz 1981 gün ve SHGM: 610/HEP-1342 sayılı yazısı.
- c) Ulaştırma Bakanlığının 15 Temmuz 1981 gün ve SHGM: 610/HEP-1400 sayılı yazısı.
- d) Ulaştırma Bakanlığının 1 Eylül 1981 gün ve SHGM: 610/HEP- sayılı yazısı.

1. Sivil havacılık; uluslararası niteliği, devamlı ve çok hızlı gelişme göstermesi, ileri bir teknolojinin uygulandığı bir alan olması, temelde sürat unsurunun bulunması, güvenlik faktörünün en önemli yeri işgal etmesi, askeri bakımdan büyük değer taşıması ve nihayet ülke ekonomik ve ticari potansiyelinin bir parçası olması sebebiyle önemli bir faaliyet sahasıdır. Bu faaliyetlerin tümünü, ulusal çıkarlar paralelinde düzenleyecek bir SİVİL HAVACILIK yasasına ihtiyaç olduğu, uzun seneler bilinen bir gerçektir.

2. Bu konuda yapılan çalışmalarda büyük mesafeler alınmış ve ilgili kuruluşların görüşlerini içeren metinler hazırlanmış olmasına rağmen, yasanın çıkarılması mümkün olmamıştır.

3. İLGİ (a) ile, Ulaştırma Bakanlığı Koordinatörlüğünde bir komisyon oluşturulması ve ilgili kuruluş temsilcilerinin katılacağı alt komitede, SİVİL HAVACILIK yasa tasarısının karara bağlanarak gönderilmesi istenmiştir.

4. İLGİ (b) ve (c) ile KOMİSYON ve Alt Komite oluşturulmuş, çalışma takvimi hazırlanarak gönderilmiş ve bu takvim uygulanarak çalışmalar sürdürülmüştür.

5. Çalışmalarda sırası ile aşağıda belirtilen konular ele alınmış, incelenmiş ve sonuçlandırılmıştır.

a. Bugüne kadar yapılan çalışmalar tespit edilerek, mevcut dokümanlar, kuruluş temsilcilerine dağıtılmıştır.

./.

b. Gerekli süre verilerek, bu dökümanların, kuruluşlar tarafından incelenmesi sağlanmış ve kuruluşların konunun tümü ve detayı hakkında görüşlerinin getirilmesi istenmiştir.

c. Kuruluş temsilcileri tarafından getirilen görüşler, alt komitede müştereken ele alınarak incelenmiştir.

d. İncelemeler esnasında, kuruluş temsilcilerinin görüşlerinin birleştirilmesine bilhassa özen gösterilmiş ve oybirliği ile tasvip edilen bir metin hazırlanmaya çalışılmıştır.

e. SİVİL HAVACILIK yasa tasarısının herbir maddesi teker teker incelenerek, nihâi şekle getirilmiştir.

f. Hazırlanan taslak metin tekrar basılarak, ilgili kuruluş temsilcilerine dağıtılarak görüşler istenmiştir.

h. Nihâi görüşler ve düzeltme teklifleri tekrar ele alınarak, düzeltmeler müşterek karara bağlanmış ve yasa tasarısı son şekline getirilmiştir.

g. Alt Komite tarafından hazırlanan metin, KOMİSYON'a sunulmuş ve oybirliği ile kabul edilmiştir.

6. Yukarda ana hatları açıklanan çalışma programı ve ilgili kuruluş temsilcilerinin büyük alâka ve katkıları sonucu hazırlanan SİVİL HAVACILIK yasa tasarısının iki önemli özelliği mevcuttur.

a. Bunlardan birincisi, bu yasa tasarısının, İLGİ (d) ile gönderilen DEVLET HAVACILIK MÜSTEŞARLIĞI yasa tasarısı paralelinde olmasıdır. Bu iki tasarı, bir biri tamamlayan ve birlikte mütalâa edilmesi gereken ve birinde yapılacak değişiklik diğerini de etkileyecek mahiyettedir.

b. İkinci özelliği ise, bu yasa tasarısının, çalışmalara katılan tüm kuruluş temsilcileri tarafından, oybirliği ile kabul edilmiş olmasıdır.

7. Yasa tasarısının hazırlanmasında şu Temel ilkeler esas alınmıştır.

a. Bugüne kadar yapılan çalışmalardan , azami şekilde faydalanılmıştır.

b. Sivil havacılığın; yurt savunmasındaki rolü ve ulusal güvenlik açısından önemi ve ilişkisi dikkate alınarak, sivil ve askeri görüşlerin en uygun şekilde birleştirilmesine önem verilmiştir.

c. Sivil Havacılığın uluslararası niteliği dikkate alınarak, uluslararası sözleşme hükümleri ile uyum sağlanmasına bilhassa özen gösterilmiştir.

d. Komisyon tarafından hazırlanan, DEVLET HAVACILIK MÜSTEŞARLIĞI yasa tasarısı ile farklılık göstermemesi için gereken bütün önlemler alınmıştır.

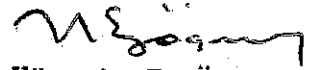
e. Yasa tasarısının bu günün ihtiyaçlarını karşılaması yanında geleceğin ihtiyaçlarına cevap verecek ve uzun yıllar uygulanacak bir yapıda olması esas alınmıştır. Bu hususun sağlanabilmesi için, devamlılık taşıyan ana kurallar metne konulmuş, gelişme ve ihtiyaçlara göre değişebilecek hususlar yönetmelik ve yönergelerle atıf yapılarak metne dahil edilmiştir.

f. Sivil Havacılıkta, kamu güvenliğinin sağlanması temel düşünce unsuru olduğundan, bu konuya metin içinde büyük önem verilmiştir. Bu maksatla; denetim, kontrol, cezai hüküm ve düzenleyici kurallar getirilmiştir.

h. Ekonomik ve ticari bir faaliyet sahası olan sivil havacılığın, bu konudaki gereksinimlerini karşılayacak çeşitli hükümlerin tasarıda yer alması sağlanmıştır.

8. Elli yıla yakın süredir, bir yasa hükümlerine dayandırılmadan yürütülmeye çalışılan SİVİL HAVACILIK faaliyetleri, bu yasa tasarısının çıkarılması ile büyük çapta gelişme gösterecektir. Bu yasa hükümleri esas alınarak hazırlanacak yönetmelik ve yönergeler ile kullanıcı ve uygulayıcıların faaliyetlerinde standardizasyon ve çalışma kolaylığı sağlanacaktır.

9. Kamu ile ilgisi bulunan tüm kuruluşların yetkili ve ihtisas sahibi elemanları tarafından, detaylı araştırma ve inceleme sonucunda hazırlanan bu yasa tasarısını, Sivil Havacılık sahasında büyük bir eksikliği gidereceği inancı ile, komisyon üyeleri adına görüşlerine arz ederim.


Hüseyin ERGÖÇMEN

Sivil Havacılık
Genel Müdürü

EKLER

Ek-1 Komisyon ve komite üyeleri

Ek-2 SİVİL HAVACILIK yasa tasarısı

702

**SİVİL HAVACILIK YASA TASARISI
ÇALIŞMA KOMİSYON VE ALT KOMİTE ÜYELERİ**

Koordinatör	Sivil Havacılık Gn.Müdürü	Hüseyin ERGÖÇMEN
Genkur.Bşk.lığı temsilcisi	Hv.Hrk.Ş.Md. Hv.Kur.Alb.	Vural AVAR
" "	Hv.Hrk.Ş. Hv.Alb.	Ömer KARA
" "	Adli Müşavir Yrd. Hkm.Yzb.	Necmi ÖZLER
Hv. K. K.lığı	Hv.Svn.D.Bşk. Hv.Tugğ.	Avni KANDEMİR
"	Hv.Trf.Ş.Md. Hv.Alb.	Aziz DURMAZ
"	Hv.Trf.Ş. Hv.Alb.	Semih BAYTAN
"	Hv.Alb.	Hüdaim GÜRÇAM
Bayındırlık B.	HATİG Gn.Md.	Atilgan YÜCEL
"	HATİG Araşt.D.Bşk.	Nurten ÜRÜNAY
Maliye B.	BUMKO Şb.Md.	Aptülkadir KARADUMAN
DPT Müst.	Uzman	Yalçın ALAYBEYOĞLU
" "	Uzman	Nurdan DOKUZOĞUZ
" "	Uzman	Sökmen DERELİ
DHİMİ Gn.Md.	DHİMİ Gn.Müdürü	Orhan ÇOŞKUN
"	" Gn.Md.Yrd.	Erdoğan OZAN
"	" Baş Müşavir	Faik SERDAROĞLU
"	" APK D.Bşk.	Taner KÜÇÜKÜNSAL
"	" Uzman	Nihat DOĞANGÜVEŞ
THY A.O.	Baş Hukuk Müşaviri	Atayar AYGÜN
"	Müşavir Avukat	Altan YILMAZ
Ulaştırma B.	I.Hukuk Müşaviri	Ertuğrul AYDEMİR
"	Sivil Havacılık Gn.Md.Baş.Yrd.	Cavit FIRAT
"	" " Gn.Md.Yrd.	İsmet ERÜSTÜN

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
V E G E R E K Ç E

1. ULUSAL SİVİL HAVACILIK POLİTİKASININ TESBİTİ

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

b. Çalışmalarda ulusal hukuk politikasının seçimi üzerinde özellikle durulmuştur. Yürürlükte bulunan yabancı sivil havacılık kanunlarının incelenmesinden, pek çoklarının müşterek konular kapsadıkları tespit olunmuştur. Esasen uluslararası sivil havacılığın anayasası mahiyetindeki 1944 tarihli 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 gözönünde tutularak, sivil havacılık mevzuatı bakımından da gerektiğinde, yabancı kaynaklara baş vurmakta sakınca görülmemiştir. Bu cümleden olarak özellikle, hukuk sistemimizde belli etkisi bulunan İsviçre, Almanya ve Fransa'nın Sivil Havacılık Kanunları gözönünde tutulmuştur.

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

c. Tasarının hazırlanmasında, kanunun hacmi konusu da incelenmiş ve dünyada yürürlükte olan kanunların en kısasının 5 madde ile Avustralya Kanunu ve en uzununun da 329 madde ile Salvador Kanunu olduğu gözönünde tutularak, ayrıntılı hükümlere yer veren uzun kanunlar ile, genel bir mübteveya sahip bulunan kısa kanunlar arasındaki fark tartışılmış ve dünyadaki hukuk otoritelerinin kabulüne göre en ideal hacmin, Avrupa ülkelerinin kanunlarında görüldüğü tespit edilmiştir.

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

Ancak, taraf olduğumuz sözleşmelerden, taşıma konusunda önemli yer işgal eden 1929 Varşova Sözleşmesi ve onun bazı maddelerini değiştiren 1955 L. Haya 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, Sözleşmenin hükümlerini aynen uluslararası mahiyette olmayan iç taşımalarımıza da uygulamayı uygun gördük. Fakat, hemen işaret edelim ki; taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerin hükümlerini dahi, ulusal mevzuatımıza alırken, ifade tarzının ve üslubun ulusal kanunların kaleme alınışında kullanılan iç hukuk kavramları ile ahenkli bir duruma getirilmesi gerektiği yolunda bir görüş belirtilmiştir. Bu görüş de esas itibari ile kabili ihmal görülmemektedir.

Uluslararası sözleşmeler ile ilgili diğer bir tespitimiz de, 1952 tarihli olup, uçuş sırasında yerdeki şahıslara verilen zararlardan işletenin sorumluluğuna ilişkin Roma Sözleşmesi ile ilgili bulunmaktadır. Roma Sözleşmesi, ihtiva ettiği ağır şartlar bakımından uluslararası sahada tasdik yönünden uzun yıllar ilgi görmedi. Bu Sözleşme, 1978 yılında Montreal'de imzalanan bir Protokol ile tadil edilmiştir. Biz de yapılan değişiklikleri göz önünde tutarak, Türkiye'nin henüz katılmamasına rağmen, Protokol hükümlerine tasarıda geniş yer vermiş bulunuyoruz.

✚ 2. TASARININ TERTİBİ:

Kanun tasarısı esas itibari ile, altı Bölüme ve Bölümler de ihtiva ettikleri konuların kapsamı ölçüsünde alt-bölümlere ayrılmıştır.

a. Çalışmalar sırasında incelenen 10 Ocak 1959 tarihli Alman Hava Seyrüsefer Kanunu üç kısımda toplanmıştır:

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

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

X

III. Bölüm: Cezai hükümleri ihtiva etmektedir.

b. 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.

c. Yukarda açıklanan Alman ve İsviçre kanunları kapsamı detaylı olarak incelenerek Türk Sivil Havacılık Kanunun 6 Bölümden oluşması ve aşağıda belirtilen hususları kapsaması ön görülmüştür.

I. Bölüm: Hava Seyrüseferinin temel hükümleri.

1. Kısım: Hava egemenliği ve hükümleri
2. Kısım: Kazalar
3. Kısım: Ticari Hava İşletmeleri
4. Kısım: Hava alanları ve tesisleri
5. Kısım: Hava araçları
6. Kısım: Uçaklara ilişkin uçuş kuralları
7. Kısım: Sivil Havacılık personeli

II. Bölüm: Hava yolu ile taşımalar

1. Kısım: Taşıma sözleşmeleri
2. Kısım: Uçakları kullanma sözleşmeleri

III. Bölüm: Sorumluluk

1. Kısım: Taşıma sözleşmelerinden doğan sorumluluk
2. Kısım: Yerdeki üçüncü kişilere karşı sorumluluk

IV. Bölüm: Ceza hükümleri

V. Bölüm: Çeşitli hükümler

VI. Bölüm: Son hükümler

3. TASARININ HAZIRLANMASINDA GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURULAN TEMEL İLKELER :

a. 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, çağıdaş ilkelerden 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 sıkta ihtiyaçlara göre düzenleme getirilmesini sağlamak amacı ile tüzüklere ve yönetmeliklere geniş yer verilmiştir.

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

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

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

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

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

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

MADDELERİN GEREKÇELERİ

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

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

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

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

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

Gerekçe 7-8-9-10-11-12-13- Bu maddelerde uçak kazalarının nedenlerine ve soruşturma şekline ilişkin hususlar düzenlenmiştir.

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

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

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

Gerekçe 16- Türkiye'de ücret karşılığında ticari amaçla yolcu ve yük taşımacılığı izne bağlı tutulmuştur.

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

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

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

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

Gerekçe 32- Bu madde ile muntazam hava seyrüseferi olmayıp yarış veya gösteri mahiyetindeki uçuşlarda da Devlet Havacılık Müsteşarlığından izin alınması gerekliliği belirtilmiştir.

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

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

Maddenin dördüncü fıkrasında ne gibi şekil ve şartlar altında izin verilebileceği açıklanmıştır. Son fıkrada da kurala yapılan istisnaya ve Şikago Sözleşmesinin yeterli havacılık tesisleri olmayan uluslara, uluslararası Teşkilât tarafından yardım yapılmasını öngören 69-76.madde hükümlerine işaret edilmiştir.

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

Gerekçe 37- Bu hüküm, 30.11.1955 tarihli Fransız Sivil ve ticari hava seyrüsefer kanununa, 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.

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

Bugün mer'i mevzuatımızda Hava alanları, tesislerin ve 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 harçların Harçlar Kanununa bağlı olduğu açıklanmıştır. Maddenin işlerliği için Harçlar Kanununda gerekli değişiklikleri yapmak gerekebilecektir.

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

Gerekçe 40- Kural olarak, askeri hava alanlarını sivil uçaklar ve askeri uçaklarda sivil hava alanlarını kullanamazlar. Ancak uygulamada, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait hava alanları kullanılmaktadır. Bu nedenle, madde ile ihtiyacın karşılanma kuralları açıklanmıştır.

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

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

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

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

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

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

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

Maddenin birinci fıkrasının birinci bendinde, hava alanları yerinde saptanacak bir saha dahilinde izin alınmadan uçuş emniyetine tesir edebilecek tesisler kurulmasının zararı açıklanmıştır.

Maddenin ikinci bendinde de uçuş emniyetine tesir edebilecek, tehlikeye düşürecek tesislerin Devlet Havacılık Müsteşarlığınca kaldırılabilmesi öngörülmüştür.

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

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

Gerekçe 52- Hava aracının tanımı uluslararası sivil havacılıkta tartışma konusu olduğu gözönünde tutularak bütün batı 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 Ekine atıf yapılarak yönetmeliğe bağlanması öngörülmüştür.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gerekçe 75- Bkz ve krz TK 875

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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, Devlet Havacılık Müsteşarlığı 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gerekçe 127-128- Uçakların kiralanması veya charter sözleşmesi ile tutulması halinde uygulanacak kurallar gösterilmiştir.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gerekçe 137- Bu madde, hasarın ihbarını düzenlemektedir.

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

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

Gerekçe 140- Hüküm, Varşova Sözleşmesinin 29.maddesinden alınmıştır.

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.

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

Gerekçe 143- Bu Bölüm'deki hükümler, konuya ilişkin 1952 Roma Sözleşmesi'nden ve onu tadil eden 1978 Montreal Protokolü'nden mülhemdir. Her ne kadar 1978 Porotokolü 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, işleten sıfatı nedeni ile sorumlu tutulacaktır.

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

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

Gerekçe 147- Madde, müteselsil sorumluluğu düzenlemektedir.

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

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

Gerekçe 149- Madde, tazminatın paylaştırılmasına ilişkindir.

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

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

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

Gerekçe 153-154-155-156-157-158-159-160- Bu maddeler ile, bir taraftan zarar görenlerin hakları emniyete alınmakta, bir 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.

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

Gerekçe 162- Zamanacımı düzenlenmektedir.

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

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

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

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

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

Madde 170, yönetmeliklere aykırı davranışlara verilecek cezalara dairdir.

171, Madde, Devlet Havacılık Müsteşarlığı'nın alacağı önlemlere uymayanlara verilecek cezayı öngörmektedir.

Madde 172, taksirli suçlarda verilecek cezanın indirilmesine dairdir.

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

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

T Ü R K H 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

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVA SEYRÜSEFERİNİN TEMEL HÜKÜMLERİ

BİRİNCİ KISIM

TÜRK HAVA EGEMENLİĞİ VE HÜKÜMLERİ

TÜRK HAVA SAHASI

Madde. 1 Türk hava sahası, Türk karahaberile Türk Karasuları üzerindeki alandır. Türkiye Cumhuriyeti, Türk hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haizdir.

HAVA SAHALARININ KULLANILMASI

Madde. 2 Türk hava sahası, ve kontrolu uluslararası anlaşmalarla Türkiye'ye verilen hava sahaları, hava araçları tarafından bu kanun ve diğer ilgili mevzuat hükümleri dahilinde kullanılır.

TÜRK HAVA SAHASINDAN FAYDALANACAK HAVA ARAÇLARI

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

- a. Türk Devlet uçakları :
- b. Türk uçak sicilinde kayıtlı bulunan uçaklar,
- c. Türkiye'nin taraf olduğu anlaşma ve anlaşmalar uyarınca Türk hava sahasından yararlanabilen uçaklar,

X Yukarıdaki bentlerde yazılı olmayan uçaklar ve diğer hava araçları ancak Devlet Havacılık Müsteşarlığı tarafından verilecek özel izin koşulları içinde Türk hava sahasından yararlanabilirler. Devlet Havacılık Müsteşarlığı özel izni vermeden önce, Genelkurmay Başkanlığı ve Dışişleri Bakanlıklarının görüşünü alır.

YASAKLAR VE SINIRLAMALAR

UÇUŞ KISAĞI

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

HAVA YOLLARI VE HAVA ALANLARI

Madde.5 Türk hava sahasında uçuş yapmak hakkını haiz uçakların izleyecekleri uçuş yolları ile kullanacakları hava alanları, Genelkurmay Başkanlığı ile gerekli koordinasyon yapılmak suretiyle, Devlet Havacılık Müsteşarlığınca saptanır.

GÜMRÜKLÜ HAVA ALANLARI

Madde.6 Yabancı ülkelere giden veya yabancı ülkelere gelen uçaklar, ancak gümrüklü hava alanlarından kalkmaya ve inmeye mecburdur.

İstisnai hallerde, Devlet Havacılık Müsteşarlığı, Gümrük ve Tekel Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığının müştereken vereceği karar dairesinde, gümrüksüz bir hava alanının da kullanılmasına izin verilebilir.

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

değişik

UÇAK KAZALARININ BİLDİRİLMESİ

Madde.7 Her türlü sivil uçak kazası, sorumlu pilot, işleten ve mahalli yetkililer tarafından en seri vasıta ile Devlet Havacılık Müsteşarlığı'na bildirilir.

İLK ÖNLEMLER

Madde.8 Zorunlu kurtarma ve yardım işlemleri ile can ve mal güvenliğini korumaya yönelik önlemler dışında, araştırma ve soruşturmanın selâmetle yürütülmesini engelleyecek işler yapılmaz ve delillerin aynen muhafazası sağlanır. Bu konuda mahalli mülkî âmirler gereken tedbirleri alırlar.

KAZA NEDENLERİ HAKKINDA SORUŞTURMA

Tamam

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

SORUŞTURMA KURULU

Tamam

Madde.10 Devlet Havacılık Müsteşarlığı, 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 Kolluk Kuvvetleri ve adli makamlar ile işbirliği kurar veya yardımlarına başvurur.

SORUŞTURMA RAPORU

Tamam

Madde.11 Soruşturma Kurulu, bulgularını ve vardığı sonucu, tekrarlarla engellenmesi bakımından alınmasını uygun bulduğu önerileri ile birlikte ayrıntılı ve gerekçeli bir rapor halinde Devlet Havacılık Müsteşarlığına verir.

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

ve raporun tekemmül etmiş olduğunu Resmi Gazete ile üçüncü şahıslara duyurur. Resmi Gazete ile yapılan duyuruda raporun ilgililerce nerede ve ne suretle incelenebileceği belirtilir. Raporu, gerektiğinde, uygun bulacak vasıtalar ile yayınlanır.

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 Devlet Havacılık Müsteşarlığı bu bölümde yer alan esaslar dairesinde kıyasen işlem yapmaya yetkilidir.

ENKAZ

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

YÖNETMELİK

Madde.14 Soruşturma Kurulunun oluşturulması, soruşturmanın yürütülmesi, yetki ve sorumluluklar ve uçak kazalarında yapılacak kurtarma ve yardım işleri, Devlet Havacılık Müsteşarlığınca bir yönetmelikle düzenlenir.

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

KAYBOLMA

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

Ü Ç Ü N C Ü K I S I M

TİCARİ HAVA İŞLETMELERİ

İZİN

Madde.16 Devlet Havacılık Müsteşarlığının izni olmadıkça kimse, ticari amaçla ve ücret karşılığında uçaklarla yolcu ve yük taşımaları yapamaz. Uçakların, ücret karşılığında diğer amaçlar için kullanılması da izne bağlıdır. 6968 sayılı kanun hükümleri ve bu kanuna dayanarak çıkarılan diğer mevzuat hükümleri saklıdır. İzin, belirli şartlara ve süreye bağlanabilir. Kamu güvenliğinin veya düzeninin tehlikeye girebileceği kanaatini haklı kılacak nedenlerin varlığı halinde, izin verilmez.

İŞLETME RUHSATI VE KOŞULLARI

İŞLETME RUHSATI

Madde.17 Uçaklarla, ticari amaçla belirli hatlar üzerinde ücret karşılığında yolcu ve yük taşınması yapacak olan gerçek veya tüzel kişilerin 16.maddede belirtilen izinden başka işletme ruhsatı almaları lâzımdır. İşletme ruhsatı Devlet Havacılık Müsteşarlığınca verilir.

BAŞVURU VE BELGELER

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

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

b. İşletme yapılacak hatlar, yerleri, bölgeleri, uçuş ve işletme faaliyetlerini kapsayacak işletme planları,

c. Kullanılacak uçak tipi, sayısı ile satınalma veya kiralamaya ilişkin genel projeleri (yedek parça, teçhizatı kapsayacak şekilde) sağlayacak 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. Özel olarak istenilen diğer bilgi ve belgeler.

İNCELEME

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

RUHSATIN KAPSAMI

Madde.20 Devlet Havacılık Müsteşarlığı, 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 gerekli görülen diğer kayıtlar yazılır.

RUHSAT SAHİBİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

İLAN

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

UYMA ZORUNLULUĞU

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

TARİFELER

Madde.23 Ruhsat sahibi, uçuş ve ücret tarifelerini, Devlet Havacılık Müsteşarlığının onayını almadan ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmadan yürürlüğe koyamaz. (Kur uygulamaları hariç)

POSTA TAŞIMASI

Madde.24 Tarifeli olarak hava ulaştırma hizmeti yapmak için ruhsat almış bulunan işletmeler; talep edildiğinde tarife içerisinde yapılan her uçuşta, belirtilen ücret karşılığında posta taşımakla yükümlüdürler. Ödenecek ücret tarifesi, Dünya posta sözleşmeleriyle saptanan kurallar dairesinde belirlenir.

DEVİR YASAĞI

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

DENETLEME

Madde.26 Hava Ulaştırma İşletmeleri; Devlet Havacılık Müsteşarlığının hava seyrüsefer güvenliğini sağlamak amacı ile yaptıracığı teknik denetime tâbidirler. Bu denetimin giderleri Hava Ulaştırma İşletmeleri tarafından karşılanır.

DENETİM SEKLI

Madde.27 Devlet Havacılık Müsteşarlığı, denetim fonksiyonlarını uygun göreceği veya bu amaçla kurulan bir teknik kuruluş aracılığı ile yapabilir veya bu kuruluşa devredebilir.

BİLGİ VE BELGE VERİLMESİ

Madde.28 Ruhsat sahipleri, denetim için istenilen bütün teknik ve ekonomik bilgileri vermeğe mecburdurlar.

DEĞİŞİKLİKLERİ BİLDİRME

Madde.29 Taşımayı ilgilendiren genel şartlar ve tarifelerde izin verilmesinden sonra yapılacak değişiklikleri, ilgilinin Devlet Havacılık Müsteşarlığına tasdik ettirmesi lâzımdır.

RUHSATIN IPTALI

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

KABOTAJ

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

GÖSTERİLER

Madde.32 Sivil uçakların ve askeri uçaklar dışında devlet uçaklarının ve paraşütçülerin katıldığı yarışların ve sair gösterilerin yapılması, Devlet Havacılık Müsteşarlığı tarafından verilecek izne bağlıdır.

X Askeri uçaklar ve paraşütçülerin katıldığı yarış ve sair gösterilerde yetki, Genelkurmay Başkanlığına aittir. Ancak keyfiyet, uçuş güvenliğinin sağlanması maksadı ile Devlet Havacılık Müsteşarlığına bildirilir.

YABANCI HAVA YOLU İŞLETMELERİ

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

HAVA ALANLARI VE TESİSLERİHAVA ALANLARI TANIMI

Madde.34 Kara ve su üzerinde uçakların kalkması ve inmesi için özel olarak hazırlanmış; uçakların bakım ve ihtiyaçlarının karşılanmasına, yolcu ve yük alınmasına ve verilmesine elverişli tesisleri bulunan yerler, Hava alanı olarak isimlendirilir.

KURULUS VE İŞLETME

Madde.35 Hava alanları, devlet veya kamu tüzel kişileri tarafından kurulur ve işletilir.

Sivil amaçla Hava alanı, pist, hangar, hizmet ve işletme tesisleri bunlarla ilgili sistem ve kolaylıkların yeniden inşası ve geliştirilmesinde ihtiyaç ve standartlar DHM tarafından saptanır. Bu hizmetlerle ilgili kamu-laştırma, etüd proje, öplikasyon, onarım ve inşası Bayındırlık Bakanlığınca yapılır. Faaliyetlerin yürütülmesinde Bayındırlık Bakanlığı ile DHM koordinasyon ve işbirliği yapar.

Yabancı olmayan gerçek kişilerin ve tüzel kişilerin hava alanı veya iniş şeritleri inşa etmesi ve işletmesi Devlet Havacılık Müsteşarlığının iznine bağlıdır. DHM bu konuda Genelkurmay Başkanlığının mütalâasını alır.

İzin, süreye ve yükümlülöklere bağlanabilir. Kamu güvenliğinin veya düzeninin tehlikeye girebileceğı kazaatını haklı kılacak nedenlerin varlığı halinde izin verilmez; verilen iznin kapsamı dışında bir kullanım durumunda izin iptal edilir. Gerektiğinde Hava alanı veya iniş şeridi kamulaştırılır.

7 Aralık 1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması hükümleri saklıdır.

GENEL SEYRÜSEFER AÇIK HAVA ALANI

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

KISITLAYICI ÖNLEMLER

Madde.37 Hava Alanlarındaki hava trafiğı ya da üzerindeki hava sahası gerektirdiğı takdirde veya kamu düzenine ilişkin nedenlerle genel hava trafiğine açık bir hava alanının kullanılmasına her zaman tahditler konabilir yada hava alanı geçici olarak kapatılabilir. Alan kararlar Devlet Havacılık Müsteşarlığı tarafından uygun görülecek şekil ve surette ilgililere duyurulur.

Aynı bölgede birden fazla genel hava seyrüseferine açık hava alanının bulunması halinde, Devlet Havacılık Müsteşarlığı kamu yararına ilişkin nedenlerle bunların kullanılmasını düzenleyebilir ve özellikle bu alanlardan her birine belirli uçak tiplerini, hava faaliyetlerinin yada ticari faaliyetlerinin belirli bir bölümünü tahsis edebilir.

ÜCRETLER

değiştirildi

Madde. 38 Hava alanlarının kullanılması ve tesislerinden faydalanılması ve verilen hizmetlerin karşılığında alınacak ücretler, yapılacak tarifelerle saptanır. Yapılmış olan tarifeler, Devlet Havacılık Müsteşarlığının onayı ile yürürlüğe girer.

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

GENEL KOORDİNATÖR

değiştirildi

Madde. 39 Her Sivil hava alanına havacılık işletmeciliği hizmetlerinin bir uyum içerisinde yürütülmesini sağlamakla görevli bir Başmüdür atanır. Başmüdürün nitelikleri, görevleri, yetkileri ve sorumlulukları Devlet Havacılık Müsteşarlığınca hazırlanacak bir yönetmelikle belirlenir.

Hava alanlarında görevli emniyet, gümrük, meteoroloji, sağlık ve diğer kamu ve özel kuruluş ilgilileri, bu yönetmelik esaslarına uymakla yükümlüdürler.

ASKERİ HAVA ALANLARINDAN YARARLANMA

değiştirildi

Madde. 40 Türk Silâhlı Kuvvetlerine ait hava alanlarının sivil uçaklar tarafından kullanılması ve Devlet uçaklarının sivil hava alanlarından istifade edebilmeleri Genelkurmay Başkanlığı ile Devlet Havacılık Müsteşarlığı arasında yapılacak protokoller ile düzenlenir. Gereğinde, yabancı hava taşımacılarının askeri meydanlardan yararlanmaları; Hv.K.K.lığı, Dışişleri, İçişleri, Gümrük ve Tekel Bakanlığı koordinasyonu sonunda ve Genelkurmay Başkanlığı onayı ile belirlenir.

GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

değiştirildi

Madde. 41 Devlet Havacılık Müsteşarlığı, Devlet kamu ve özel hava alanlarında can ve mal güvenliğinin sağlanması, yolcu ve eşya trafiğinin güvenlik içinde yürütülmesi, yangına dair tehlikelere karşı korunması amacı ile gereken önlemleri alır, aldırır ve denetler.

Bu görevin yerine getirilmesinde, İçişleri ve Gümrük ve Tekel Bakanlıkları, Devlet Havacılık Müsteşarlığına gereken destek ve işbirliğinde bulunmakla yükümlüdür.

UÇUŞ GÜVENLİĞİ

değiştir

Madde.42 Devlet Havacılık Müsteşarlığı; uçuş güvenliğinin sağlanması amacı ile hava liman ve meydanlarında hava trafik kontrolü, haberleşme, seyrüsefer tesisleri ve kolaylıkları, meteoroloji hizmetleri, ışıklandırma, engellerin ortadan kaldırılması gibi hizmetlerin planlanması, programlanması ve prensiplerinin saptanmasını sağlar. Bu hizmetlere ilişkin tesis ve sistemlerin çağdaş teknolojiye uygun olarak bağlı veya ilgili kuruluşlar vasıtasıyla tesisini sağlar.

KURTARMA VE YARDIM

Tamam

Madde.43 Devlet Havacılık Müsteşarlığı, uçuş güvenliği ile can ve mal emniyetinin sağlanması için yetenekli personelden oluşan kurtarma yardım örgütleri kurulması ve bunların emrine, amacın gerçekleşmesine yaracak sayı ve nitelikte araç ve gereç verilmesini sağlar.

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

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

HİZMETLER

Tamam

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

Bu hizmetin gereği gibi yerine getirilmesi amacı ile Devlet Havacılık Müsteşarlığı ve bağlı kuruluşları, ilgili kuruluşlar ile işbirliği yapar.

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

YER HİZMETLERİ

Madde.45 Devlet Havacılık Müsteşarlığı, hava alanlarında, yolcu ve yük trafiğinin ve her türlü hizmetlerin çağdaş sivil havacılık ilkelerine ve ülke çıkarlarına uygun bir biçimde yürütülmesi amacı ile gereken önlemleri almaya veya aldırmaya yetkilidir.

UÇUŞ VE HABERLEŞME HİZMETLERİ

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

Madde.47 Devlet Havacılık Müsteşarlığı, 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 teçhizatın kurulmasını ve işletilmesini sağlar.

İlgili Bakanlıklar, kamu kuruluşları ve mahalli yönetimler, birinci fıkroda gösterilen işlemlerin yürütülmesinde, Devlet Havacılık Müsteşarlığına gereken yardımcı göstermekle yükümlüdür.

GAYRİMENKUL MÜLKİYET HAKKINA GETİRİLEN SINIRLAR

YARARLANMA

Madde.48 Uçuş güvenliğinin sağlanması amacı ile hava alanlarında ve diğer yerlerde kurulması gereken tesis ve teçhizat için gerek gerçek kişilere ve gerekse kamu veya özel hukuk tüzel kişilerine ait gayrimenkullerden yararlanmaya Devlet Havacılık Müsteşarlığı yetkilidir. Bu gibi durumlarda, gerektiğinde Devlet Havacılık Müsteşarlığı lehine irtifak hakkı kurulur.

Söz konusu tesis ve teçhizatın kurulması, gayrimenkulün mutad kullanımını engellediği takdirde, malikin anılan tesis ve teçhizatın kurulmasından doğan zararları Devlet Havacılık Müsteşarlığınca tazmin edilir.

İNŞAAT SINIRLAMALARI

Madde.49 Hava alanlarının ve ilgili tesis ve teçhizatın çevresinde, Devlet Havacılık Müsteşarlığınca saptanacak bir alan dahilinde izin alınmadıkça hava trafiği, uçuş güvenliği ve haberleşmeyi engelleyecek, seyrüseferi ve meydan güvenliğini tehlikeye düşürecek nitelikte ve yükseklikte bina, yapı, inşaat yapılması, ağaç ve direk dikilmesi, tesis kurulması yasaktır.

Devlet Havacılık Müsteşarlığı belirli manialara veya yerlere, Hava Seyrüseferi yapan kişilerce görülebilmesi ve tanınabilmesi için gözle görülebilir işaretler veya radyo veya elektrik işaretlerinin kurulmasını istemeğe yetkilidir. İlgililer de istem dairesinde işlem yapmakla yükümlüdür.

Devlet Havacılık Müsteşarlığı; Hava Alanları ve uçuş emniyeti tesisleri etrafında uçuş emniyetini tehlikeye düşürebilecek yapı, bina, araç, direk gibi tesisleri kaldırtabilir.

Devlet Havacılık Müsteşarlığı, ilgili kuruluşlarında görüşünü alarak Hava Alanları için yukarıda değinilen hususları kapsayan plânları ve kuralları hazırlar ve yayınlar.

Yukarıdaki fıkralarda belirtilen hususlar için 6785 Sayılı Kanun ile bu kanunu tadil eden 1605 sayılı kanunun yasaklama ve Cezai hükümleri uygulanır.

Madde.50 49.Maddede konulan sınırlamalar, 7 Aralık 1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının eklerinde zikredilen standart ve tavsiyelerin altında olamaz.

KAMULAŞTIRMA

Madde. 51 Yeni hava alanları kurmak, mevcutları genişletmek, teknik tesisler meydana getirmek, Madde 48 ve 49'u uygulamak için gerekli yerler 6830 sayılı istimlak Kanunu hükümlerince kamulaştırılır.

Sivil Hava Alanları ve diğer sabit tesisler çevresinde uçuş ve çevre güvenliği açısından gerekli kriter ve kıstasları DHM tarafından saptanır. Bunların imar ve mücavir saha plânlarına geçirilme, kamulaştırma ve/veya irtifak hakkı tesis işlemleri Bayındırlık Bakanlığınca yapılır.

BEŞİNCİ KISIM

HAVA ARAÇLARI

UÇAKLARIN TANIMI

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

Uçakların teknik özelliklerine göre sınıflandırılması, Devlet Hava-
cılık Müsteşarlığı tarafından 1944 Şikago Sözleşmesinin 7 sayılı Eki
hükümlerine göre bir yönetmelikle belirlenir.

DEVLET UÇAKLARI

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

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

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, yernek veya tesislerin Mül-
kiyetinde bulunan uçaklar, idare organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun
Türk vatandaşı olması,

b. Türk Ticaret Siciline kaydedilmiş ticaret şirketlerinin mülkiyetin-
de bulunan uçaklar, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunlu-
ğunun Türk vatandaşı olması ve şirket ana sözleşmesine göre oy çoğunluğunun
Türk ortaklar da bulunması koşulu ile, Türk sivil uçağı sayılırlar.

UÇAK SİCİLİ

SİCİLİN TUTULMASI

Madde.56 Türk sivil uçaklarının tescili için Devlet Havaacılık
Müsteşarlığınca bir sicil tutulur.

Tescili gerekli olmayan uçak kategorileri bir yönetmelikle belirle-
nir. Medeni Kanunun 917.maddesi, sivil uçak sicilleri hakkında da geçer-
lidir.

SİCİLİN ALENİYETİ

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

SİCİL KAYITLARININ HÜKMÜ

İYİ NİYETLİ ÜÇÜNCÜ KİŞİLER HAKKINDA

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

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

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

SİCİL KAYITLARINA İTİRAZ

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

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

TESCİL

TÜRK SİVİL UÇAKLARI

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

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

İSTİSNASI

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

Bu tescil hakkında 70.maddedeki yönetmelikte saptanan kurallar uygulanır.

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

TALEP VE SEKLI

Madde.62 Sivil uçağın tescili için, malikin bu kanunda ve ilgili yönetmelikte gösterilen kayıt ve şartları içeren bir dilekçe ile Devlet Havacılık Müsteşarlığına başvurması gereklidir.

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

SICILIN İÇERİĞİ

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

a. Sivil uçağın;

- (1) Yapımcısının adı (ticaret ünvanı) ve adresi,
- (2) Yapım tarihi ve seri numarası,
- (3) Yapımcının sivil uçak için saptadığı tanım (tip, model, marka)

b. Malikin;

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

c. İktisap şekli,

d. Verilen Tescil işareti,

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

ORTAK HÜKÜMLER

ESAS OLARAK:

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

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

İSTİSNASI

Madde.65 Siciline kayıtlı bir Türk sivil uçağı, 55.maddede yazılı nitelikleri haiz olmayan bir kişiye Devlet Havacılık Müsteşarlığının vereceği iznin koşulları dairesinde, sırf kendi adına işletmek üzere bırakılırsa, sicildeki kaydı silinir. Bu izni vermeden önce Devlet Havacılık Müsteşarlığı, Genelkurmay Başkanlığı ve Dışişleri Bakanlıklarının görüşünü alır.

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

TESCİLİN GENEL ŞARTLARI

Madde.66 Bir sivil uçağın tescil edilebilmesi için, şu hususlar gereklidir.

- 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 bulunduğu dair Devlet Havacılık Müsteşarlığınca verilmiş belgeyi haiz olması,

TERKİN

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 mülkiyetinde geçerse,
- b. Yabancı bir devletin siciline kaydedilirse veya Türk siciline daydedildiği halde, yabancı sicildeki kaydı terkin edilmemiş olursa, Devlet Havacılık Müsteşarlığı tarafından resen sicilden terkin olur.

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

TALEP ÜZERİNE

Madde.68 Türk uçağının;

- a. Uçuştan devamlı olarak çekilmesi,
- b. Gerçek veya itibarî tam ziyaa uğraması halinde, malikin başvurusu üzerine sicilden kaydı silinir ve tescil belgesi iptal 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 itirazlarını bildirmeleri için ipotek hakkı sahiplerine 30 günlük süre tanınır. Herhangi bir itiraz bildirilmemiş ise veya itirazın haklı olmadığı Mahkemece hükme bağlanır ise, kayıt terkin olunur.

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

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 ile 61.madde tatbiki halinde uygulanacak kurallar bir yönetmelik ile saptanır.

UÇAKLAR ÜZERİNDE MÜLKİYET VE DİĞER AYNI HAKLAR

UYGULANACAK HÜKÜMLER

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

MÜLKİYET VE DİĞER AYNI HAKLARIN TESİSİ

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

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

MÜLKİYETİN İKTİSABI

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

TEFERRUAT VE MÜTEMMİM CÜZÜLER

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

UÇAK İPOTEĞİ

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

AKDİ İPOTEK

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

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

KANUNİ İPOTEK

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

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

BİRLİKTE İPOTEK

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

YABANCI PARA ESASINA GÖRE İPOTEK

Madde.79 Yabancı para ile ödenecek olan borçlar için, Maliye Bakanlığının izni ile yabancı para esasına göre ipotek tesis olunabilir. Bu iznin sicile kaydı lâzımdır.

TESCİLİN İÇERİĞİ

Madde.80 Sivil hava taşıt aracı ipoteğinin tescilinde:

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

d. Nama veya himiline 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 rehın hakkı da tescil olunur.

SAĞLANAN ALACAK

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

İPOTEĞİN KAPSAMI

GENEL OLARAK

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

SİGORTA

Madde.83 Bir uçağın maliki veya onun hesabına bir başkası tarafından sigorta ettirilmiş olması durumunda, ipotek sigorta tazminatına da şamil olur. Sigortacı, sicile kayıtlı bir uçak ipoteğini bilmediğini ileri süremez.

Sigorta Bedeli

Madde.84 Bir uçağın kaybı yada kazaya uğraması halinde; aksine bir anlaşma olmadıkça ipotek hakkı sahibi, sigortalı uçak üzerindeki ipotek tutarı kadar sigortacı tarafından ödenecek tazminata müstehak olur. Herhangi bir ödeme yapılmazdan önce sigortalı, tescil edilmiş ipoteklerin tesbitini talep etmekle yükümlüdür.

İpotekli alacakların hakları gözönünde tutulmadan yapılan ödemeler borçtan kurtarmaz.

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

SİGORTACININ HALEFİYETİ

Madde.85 Sigortacı alacağı ödediği oranda ipotekli alacaklının haklarına kanunen halef olur. Şu kadar ki; halefiyet, alacaklının 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.

MALİKİN HAKLARI

DEFİ HAKKI

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

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

Borçlunun bir defi veya itirazdan feragatı malikin hakkına halef getirmez.

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.

HALEFIYET

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

CEBRI İCRA

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

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

İPOTEĞİN DEVRİ VE DÜŞMESİ

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

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

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

A L T I N C I K I S I M

UÇAKLARA İLİŞKİN UÇUŞ KURALLARI

UÇUŞA ELVERİŞLİLİK

MUAYENE VE KONTROL

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

BELGENİN VERİLMESİ VE GERİ ALINMASI

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, Devlet Havacılık Müsteşarlığı tarafından hazırlanacak yönetmelikler ile belirlenir.

İSTİSNAİ DURUMLAR

Madde.93 Sivil uçaklar, geçerli uçuşa elverişlilik belgesi almaksızın, Türk hava sahasında, Devlet Havacılık Müsteşarlığının izni ile deneme, muayene veya (ferry) uçuşu yapabilir.

KIYASEN UYGULAMA

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

UÇAK BELGELERİ

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

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

Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmaların hükümleri saklıdır.

DEVLETE AİT UÇAKLAR

Madde.96 Türk hava sahasında uçuş yapacak yabancı devlet uçakları Türk devleti; uçaklarının statüsünü düzenleyen kurallarına uymak zorundadırlar. Şikako sözleşmesi hükümleri saklıdır.

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 defterleri bulundurmaları ve yetkili makamlar tarafından yapılacak muayene ve kontrollerde gösterilmesi mecburidir.

KALKIŞ VE İNİŞ

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

Can ve mal güvenliğinin korunması amacı ile başvurulacak önlemler ile Ulaştırma Bakanlığınca önceden alınmış izine dayanan yukarıdaki hükümden müstesnadır.

HAVA YOLU

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

Can ve mal güvenliğinin korunması amacı ile verilen talimatın dışına çıkılmasını gerekli kılan durumlarda, sorumlu Kaptan Pilot durumu derhal yetkili hava trafik kontrol ünitesine bildirir ve alacağı talimata göre hareket eder.

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

YASAKLAR

Madde.100 Uçuş sırasında:

- Paraşütle atlamak, (Emercensi durumlar hariç)
- Akrobatik uçuş veya benzeri hava gösterileri yapmak,
- Zirai mücadele dışında yere herhangi bir madde atmak, dökmek veya boşaltmak, yangınla mücadele uçakları hariç herhangi bir madde almak, (Emercensi durumlar hariç)
- Fotoğraf çekme yasağı olan yerlerin fotoğrafını çekmek,

e. Herhangi bir madde veya nesneyi çekmek veya hava taşıt aracının nizami kullanış şeklinin dışında taşımak,

f. Her türlü reklam ve propoganda niteliğinde faaliyette bulunmak,

g. Silah, cephane, her nevi harp malzemeleri, patlayıcı, yanıcı, tahrip edici, aşındırıcı madde, zehirli gaz, nükleer yakıt, radyoaktif madde, can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış her nevi katı, sıvı, gaz halinde madde taşımak,

h. Görülen hizmetin ve içinde bulunulan durumun gerektirdiğinin dışında yayın ve haberleşme yapmak,
yasaktır.

Yukarıdaki yasaklara istisna getirmek üzere; özel veya genel nitelikte izin vermeye, Devlet Havacılık Müsteşarlığı yetkilidir.

Bu izni vermeden önce, Devlet Havacılık Müsteşarlığı gerektiğinde, ilgili Bakanlıklar ve Genelkurmay Başkanlığının görüşünü alır.

İNME MECBURİYETİ

Madde.101 Can ve mal güvenliği veya kamu düzeni veya yurt güvenliği gerekçesi ile, yetkili makamlardan vaki olacak talimat karşısında uçağın bildirilecek hava alanına inmesi zorunludur.

Birinci fıkra hükmünün uygulanmasında, Devlet Havacılık Müsteşarlığı gerektiğinde; Genelkurmay Başkanlığı, İçişleri, Dışişleri ve Gümrük ve Tekel Bakanlıkları ile işbirliği yapar.

Y E D İ N C İ K İ S İ M

SİVİL HAVACILIK PERSONELİ

YETERLİK BELGESİ (Lisans)

Madde.102 Pilotlar ile uçağın sevk ve idaresi bakımından gerekli personel, faaliyette bulunabilmeleri için Devlet Havacılık Müsteşarlığından bir lisans almak ve tescil edilmek zorundadırlar.

Devlet Havacılık Müsteşarlığı; lisans (yeterlik belgesi) almaları gereken diğer havacılık personelinin kategorilerinin saptanması, lisans verilmesi, geçerliliği, yenilenmesi, geri alınması ve sicillerin tutulması kurallarını yönetmeliklerle düzenler.

YABANCI DEVLET TARAFINDAN VERİLMİŞ YETERLİK BELGELERİ

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

Yeterlik belgesini düzenlemiş veya onanmış bulunan devletin veya belge sahibinin vatandaşı olduğu devletin, Türk Sivil hava taşıt araçlarına 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 yönetmelikle belirlenir.

YETERLİK BELGESİNİN İPTALİ VE GERİ ALINMASI

a. İPTAL

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

b. GERİ ALINMASI

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

İDARİ BÖLÜM

Madde.106 Gerek bu kanunda ve gerekse ilgili Tüzük ve Yönetmeliklerde yer alan ve can ve mal güvenliğinin korunmasına yönelik kurallara aykırı davranışları saptanarak haklarında yargı mercilerde kovuşturma veya soruşturma açılmış bulunan sivil havacılık personelinin yeterlik belgelerini, kovuşturma veya soruşturma sonuçlanıncaya kadar geri almaya, Devlet Havacılık Müsteşarlığı yetkilidir.

•Eza Kanunlarındaki özel hükümler saklıdır.

EĞİTİM VE ÖĞRETİM

Madde.107 Sivil Havacılık sahasında, personel yetiştirmek amacı ile kurulacak Mesleki Eğitim ve Öğrenim Kurumlarının açılması, öğretim programlarının düzenlenmesi, bu kurumlarda görev alacak eğitici ve idarecilerin niteliklerinin belirlenmesi Devlet Havacılık Müsteşarlığı tarafından çıkarılacak yönetmelik ile saptanır.

KAPTAN PILOTUN YETKİLERİ VE SORUMLULUKLARI

GENEL YETKİ

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

İDARİ YETKİ VE SORUMLULUK

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

X Sorumlu kaptan pilot, uçuş sırasında gerçekleşen doğum ve ölüm olaylarını bir tutanakla saptar ve inilen ilk hava alanında mahalli yetkililere yurt dışında ise Türk Konsoloslughuna bildirir veya bildirilmesini sağlar. Yurda dönüşünde ayrıntılı rapor verir.

X Sorumlu Kaptan Pilot Kanun, Tüzük veya Yönetmelik uyarınca uçakta uçuş sırasında tutulması veya bulundurulması gereken tüm defter kayıt ve belgelerin bulundurulmasından ve usulü dairesinde tutulmasından sorumludur.

CEZAI YETKİ VE SORUMLULUKLARI

Madde.110 Sorumlu kaptan pilot, 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 pilot, bu yetkilerini bizzat veya başkaları aracılığı ile kullanabilir.

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

ÖZEL DÜZENLEMELER

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

YOLCULARIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Madde.112 Yolcular, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ile bu yasa hükümlerine; meydan otoritesi ve taşıyanın talimatlarına uymak zorunda olup, can ve mal güvenliğini ve yolculuğun disiplin ve intizamını bozacak her türlü eylem ve davranıştan kaçınmakla yükümlüdür.

1963 TARİHLİ TOKYO SÖZLEŞMESİ

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

UÇUŞ PERSONELİNİN ÇALIŞMA KOŞULLARI

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

İKİNCİ BÖLÜM

HAVA YOLU İLE TAŞIMALAR

BİRİNCİ KISIM

TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

UYGULANACAK HÜKÜMLER

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

YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

BİLET

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

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

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

BAGAJ VE KİŞİSEL EŞYA

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

BAGAJ KUPONU

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

- Taşıyıcının adı (ticaret ünvanı) ve adresi;
- Yolcunun adı ve soyadı; veya yolcu biletinin tarih ve numarası;
- Bagaj kuponunun tarih ve numarası;
- Bagajın ağırlığı;
- Teslim yeri;
- Yolcunun beyanına göre, bagajın içeriği ve değeri;

g. Taşımanın bu Kanun'da gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

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

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

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

YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

HAVA YÜK SENEDİ

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

- Hava Yük Senedinin numarası ile, düzenlediği gün ve yer;
- Taşıyıcının adı (ticaret ünvanı) ve adresi;
- Yükletenin adı, soyadı (varsa ticaret ünvanı) ve adresi;
- Gönderilenin adı, soyadı (varsa ticaret ünvanı) ve adresi;
- Kalkış ve varış ve varsa aktarma yerleri;
- Yükün türü, sayısı, miktarı, ağırlığı, hacmi, ambalajı, marka ve işaretleri.

g. Beyan edilmiş değeri;

h. Taşıma ücreti ve ödeme koşulları, ücretsiz taşımalarda buna dair kayıt;

1. Yük senedine eklenen diğ r belgeler;

j. Taşımanın bu kanunda gösterilen sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerine bağlı olduğu;

Taşıyıcı, yükü yk senetsiz veya 1.fıkıradaki yazılı kayıtları içeren bir yük senedi vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığı veya ge erliliğı 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 yk senedi düzenlemekle yükümlüdür.

Hava yk senedi   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.

YÜKLETENİN BEYANLARI

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

Taşıyıcı, personeli ve temsil ileri bir kusur isnadı hariç olmak üzere; taşıyıcı, verilen bilgi ve belgelerin doğruluğunu ve yeterliliğini araştırmaya mecbur değildir.

YK SENEDİNİN İSPAT KUVVETİ

Madde.121 Hava yk senedi, aksi kanıtlanıncaya kadar, sözleşmenin varlığı, koşulları ve yükün teslim alındığı hakkında karine teşkil eder.

Hava yk senedinde; yükün miktarına, hacmine ve bulunduğu hale ilişkin kayıtlar aksi kanıtlanıncaya kadar doğru sayılır. Taşıyıcı tarafından muayene edilmesi ve sonuçların muayene edildiğinin belirtilerek hava yk senedine yazılması koşulu ile veya yükün belirgin durumuna ilişkin olması halinde, taşıyıcı aleyhine delil teşkil eder.

YÜKLETENİN TASARRUF YETKİSİ

Madde.122 Yükleten, taşıma sözleşmesinden doğan tüm borçlarını yerine getirmek koşulu ile; gösterilenin, bir sonraki madde uyarınca hakkını kullanmaya başladığı ana kadar, yük üzerinde tam bir tasarruf hakkına sahiptir. Gönderilen hava yk senedini veya yükü kabulden ka ırsa veya kendesine gereken ihbarın yapılması mümkün olmaz ise, yükleten tasarruf hakkına tekrar sahip olur.

Yükleten bu hakkını taşıyıcıya veya diğer taşıtanlara 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 hava yük senedinin yükletene verilmiş olan müşhasının iadesini istemeden yerine getirirse, bu hava yük senedi müşhasının zilyedinin, bu yüzden uğrayabileceği herhangi bir zarardan, yükletene rücu hakkı saklı kalmak koşulu ile sorumlu olur.

GÖNDERİLENİN HAKLARI

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 teslimi 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.

HAKLARIN KULLANILMASI

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.

YÜKLETEN İLE GÖNDERİLENİN İLİŞKİLERİ

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 hava yük senedine konacak açık kayıtlar ile değiştirilebilir.

ÜCRETSİZ TAŞIMALAR

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

KIRA VE ÇARTER SÖZLEŞMELERİ

Madde.127 Uçuş personeli almadan sadece uçağın kiralanması halinde Borçlar Kanununun ilgili hükümleri,

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

Uluslararası anlaşmaların hükümleri saklıdır.

YAZILI ŞEKİL

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

Kira sözleşmesinin üçüncü kişilere dermeyen edilebilmesi için uçak siciline serh verilmesi gereklidir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SORUMLULUK

BİRİNCİ KISIM

TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK

SORUMLULUK HALLERİ

YOLCUNUN UĞRADIĞI ZARAR

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

BAGAJ VE YÜKÜN UĞRADIĞI 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 alanında veya bir uçaқта yahut hava alanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında bulundukları süreyi kapsar.

Hava yolu ile taşıma müddeti, bir hava alanı dışında olmak üzere karada, denizde veya iç sularda yapılan taşımayı içine almaz. Şu kadarki belirtilen taşımalar hava yolu taşıma sözleşmesinin ifası zimmında yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmış ise meydana gelen her türlü zarar, aksi sabit olmadıkça hava yolu ile taşıma süresinde meydana gelmiş farz olur.

GEÇİKMEDEN DOĞAN ZARAR

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

TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTARILMASI

Madde.132 Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıkları veya bu tedbirleri almalanağı bulunmadığını kanıtlarsa sorumlu değildir.

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 Türkiye'nin katıldığı sözleşme ve protokollerin hükümlerine göre tayin olunur.

Taşıyıcı, birinci fıkrada anılan Sözleşme ve Protokoller ile öngörülmuş 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.

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.

SINIRSIZ SORUMLULUK

Madde.135 Zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kastı ile, veya 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.

TAŞIYICININ ADAMLARI

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

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

HASARIN İHBARI

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 yedi gün içinde ve yük için en geç 14 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 sürelere uyulmaması halinde, hileli davranması hali hariç, taşıyıcı aleyhinde dava açılmaz.

BİRDEN ÇOK TAŞIYICI TARAFINDAN YAPILAN TAŞIMALAR

Madde.138 a. 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.

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

c. 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.

KARMA TAŞIMALAR

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

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

DAVA AÇMA SÜRESİ

Madde.140 Sorumluluğa ilişkin dava, uçağın varma yerine geldiği veya gelmesi gerektiği tarihten yahut taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıl içinde açılmazsa tazminat talep hakkı düşer. Ancak, 11.nci Madde gereğince rapor tanzimi gereken hallerde, iki yıllık süre 11.nci Madde gereğince Resmi Gazete ile yapılacak duyuru tarihinden itibaren işlemeye başlar.

SİGORTA YÜKÜMLÜLÜĞÜ

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

Sigorta, taşıyıcının adamlarının bu kanunda öngörülen sorumluluğunu da kapsar.

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

KIYASEN UYGULAMA

Madde.142 129.144 madde hükümleri kıyas yolu ile, devlet uçakları hakkında da uygulanır. Şu kadar ki; devlet uçakları sigorta yükümünden müstesnadır.

İ K İ N C İ K İ S İ M

YERDEKİ ÜÇÜNCÜ KİŞİLERE KARŞI SORUMLULUK

S O R U M L U L U K

İŞLETENİN SORUMLULUĞU:

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

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

İŞLETENİN TANIMI:

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

KARİNELER:

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

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

İŞLETENİN RIZASI OLMAKSIZIN KULLANMA:

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

MÜTESELSİL SORUMLULUK:

Madde.147 İki veya daha fazla sivil uçağın birlikte sebebiyet verdikleri zararlarda, her bir sivil uçağın işleteni, bu Bölümdeki hükümler dairesinde, müteselsilen sorumlu olurlar.

SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI

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

- a. Ağırlığı 2000 kg veya daha az olan sivil uçak için 300.000 gösterge.
- b. Ağırlığı 2000 kg'dan fazla 6000 kg'dan az sivil uçak için 300.000 göstergeye ilâveten, 2000 kg'dan her bir fazla kg için 175 gösterge.
- c. Ağırlığı 6000 kg'dan fazla 30.000 kg'dan az sivil uçak için 1.000.000 göstergeye ilâveten, 6000 kg'dan her bir fazla kg için 62,5 gösterge.
- d. Ağırlığı 30.000 kg'dan fazla sivil uçak için 2,500,000 göstergeye ilâveten, 30.000 kg'dan her bir fazla kg için 65 gösterge

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

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

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

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

TAZMİNATIN PAYLAŞTIRILMASI

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

a. Talepler münhasıran ölüm veya yaralanmadan veya münhasıran ödenecek tazminat orantılı olarak pay edilir.

b. 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.

SINIRSIZ SORUMLULUK

GENEL OLARAK:

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

İŞLETENİN RIZASI DIŞINDA KULLANMA:

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

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.

SİGORTA YÜKÜMÜ

TÜRK SİVİL UÇAKLARI:

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.

KOŞULLAR:

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

YABANCI SİVİL 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.

SİGORTACININ 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. SIGORTACININ DEFİLERİ:

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. YETKİLİ MAHKEME:

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

e. SIGORTA TAZMİNATININ DOKUNULMAZLIĞI:

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

ZARARIN İHBARI

Madde.161 İşletenin ve zarar kapsamının tam öğrenildiği tarihten 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. Ancak 11.nci madde gereğince rapor tanzimi gerektiren hallerde, bu süre resmi gazetede yapılacak duyuru tarihinden itibaren başlar.

ZAMAN AŞIMI

Madde.162 143.Madde uyarınca doğan talep hakları işletenin ve zarar kapsamının öğrenildiği veya 10.Madde gereğince rapor tanzimi gereken hallerde Resmi Gazete'de duyuru yapıldığı tarihten itibaren iki yıl ve her durumda zararın meydana geldiği tarihten itibaren üç yıl geçmekle zaman aşımına uğrar.

İSTİSNALAR

a. UÇAKLARA VE İÇİNDEKİLERE GELEN ZARARLAR:

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

b. 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.

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 HÜKÜMLERİ

HÜRRİYETİ BAĞLAYICI CEZAYI VE PARA CEZASINI GEREKTİREN DAVRANIŞLAR

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

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

PARA CEZASINI GEREKTİREN DAVRANIŞLAR

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

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

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

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

YÖNETMELİKLERE AYKIRI DAVRANIŞLAR

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

DEVLET HAVACILIK MÜSTEŞARLIĞININ ALACAĞI ÖNLEMLERE UYMAYANLARA
VERİLECEK CEZA

Madde. 171 Yukarıdaki maddeler dışında kalıp da Devlet Havacılık Müsteşarlığının Sivil Havacılığı düzenlemek maksadiyle alacağı önlemlere uymayanlara, beşbin liradan yirmibeşbin liraya kadar ağır para cezası verilir.

TAKSİRLİ SUÇLARDA VERİLECEK CEZA

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

B E Ş İ N C İ B Ö L Ü M

Ç E Ş İ T L İ H Ü K Ü M L E R

CEBRİ İCRA

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

İHTİYATİ HACİZ

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

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

İŞBİRLİĞİ

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

İSTATİSTİK BİLGİLERİ

Madde.176 Sivil uçakları malikleri ve işletenleri sivil uçaklar ve ticari işletmeleri ile ilgili olarak bir takvim yılını içeren iş raporlarını, mali yıl sonuna kadar Devlet Havacılık Müsteşarlığına vermeye mecburdurlar.

Bu raporlarda aşağıdaki bilgiler yer alır.

- a. Sivil uçak sayısı, modeli, koltuk kapasitesi, kullandığı akaryakıt toplamı,
- b. Personel sayısı,
- c. Taşınan yolcu, bagaj, yük ve posta veya sivil hava taşıt aracı ile ifa edilen diğer kıymetler veya kullanım alanı,,
- d. Sivil uçağın geçirdiği kazalar, gördüğü bakımlar,
- e. Motorların modeli, uçuş saati ve frekansları, gördükleri bakımlar, beliren arızalar.

ALTINCI BÖLÜM

SON HÜKÜMLER

KALDIRILAN HÜKÜMLER

Madde.177 Bu kanuna aykırı hükümler yürürlükten kaldırılmıştır.

YÜRÜRLÜK

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

YÜRÜTME

Madde.179 Bu Kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.