



Меѓународен Универзитет Визион- International Vision University
Universiteti Ndërkombëtar Vizion- Uluslararası Vizyon Üniversitesi

Adres: Ul. Major C. Filiposki No.1, Gostivar - Kuzey Makedonya
tel: +389 42 222 325, www.vizyon.edu.mk, info@vizyon.edu.mk

HUKUK FAKÜLTESİ
HUKUK BÖLÜMÜ

HAVA VE UZAY UYGULAMALARINDA HUKUKİ REJİM
(BİTİRME ÖDEVİ)

HAZIRLAYAN

Tevfik Can İNAN

1065/15

DANIŞMAN

Prof. Dr. Abdülmecit NUREDİN

Gostivar/ Kuzey Makedonya – 2019



Меѓународен Универзитет Визион- International Vision University
Universiteti Ndërkombëtar Vizion- Uluslararası Vizyon Üniversitesi

Adres: Ul. Major C. Filiposki No.1, Gostivar – Kuzey Makedonya
tel: +389 42 222 325, www.vizyon.edu.mk, info@vizyon.edu.mk

HUKUK FAKÜLTESİ
HUKUK BÖLÜMÜ

HAVA VE UZAY UYGULAMALARINDA HUKUKİ REJİM
(BİTİRME ÖDEVİ)

HAZIRLAYAN:

Tevfik Can İNAN

1065/15

DANIŞMAN

Prof. Dr. Abdülmecit NUREDİN

No	Jürisi Üyeleri / Adı Soyadı	KABUL	RED	İMZA
1				
2				
3				

Savunma Tarihi/...../20....

BEYAN

Bitirme Projesi olarak sunduğum “Hava ve Uzay Uygulamalarında Hukuki Rejim” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Prof. Dr. Abdülmecit Nuredin’in sorumluluğunda tamamladığımı, verileri/örnekleri kendim topladığımı, farklı kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim.

...../...../2019

Tevfik Can İNAN

ÖRNEKTİR

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	iv
ÖZET.....	vii
ABSTRACT.....	viii
PEZİME.....	ix
GİRİŞ.....	x

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVA VE UZAY HUKUKU UYGULAMALARI VE TANIMI HAVA VE UZAY HUKUKU TANIMI

I. HAVA VE UZAY HUKUKU TANIMI.....	11
1. ATMOSFER.....	11
1.1. TROPOSFER.....	11
1.2. STRATOSFER.....	11
1.3. MEZOSFER.....	12
1.4. TERMOSFER.....	12
2. YÖRÜNGE.....	12
2.1. TANIM.....	12
2.2. YER-SABİT YÖRÜNGE.....	13
2.3. YAKIN-KUTUPSAL YÖRÜNGE.....	13
2.4. GÜNEŞ-EŞZAMANLI YÖRÜNGE.....	13
2.5. TARAMA ALANI.....	14
3. UYDU.....	14
3.1. TANIM.....	14
4. HAVA.....	15
4.1. TANIM.....	15
5. HAVA HUKUKU.....	15
5.1. TANIM.....	15
5.1.1. Dar ve Geniş Anlamıyla Hava Hukuku.....	16
5.2. ULUSLARARASI HAVA HUKUKU.....	17
6. HAVA HUKUKUNUN KAYNAKLARI.....	18
6.1. HAVA HUKUKUNDA KAMU VE ÖZEL HUKUK AYRIMI.....	19
6.1.1. Hava Kamu Hukuku.....	19
6.1.2. Hava Özel Hukuku.....	20
7. HAVA HUKUKUNUN TARİHİ GELİŞİMİ.....	20
8. HAVA HUKUKU SORUNSAĞI.....	22
8.1. HAVA HUKUKU VE EGEMENLİK İLKESİ.....	22
8.2. DENİZLERİN TEŞKİL ETTİĞİ SINIRLAR.....	22
8.3. KİTA SAHANLIĞI KAPSAMI.....	23
8.4. MÜNHASİR EKONOMİK BÖLGE.....	24
8.5. KARASULARI.....	24
8.6. ADA.....	25
9. HAVA SAHASI.....	25
9.1. TANIM.....	25
9.2. HUKUKİ REJİMİ.....	26

9.2.1. Ulusal Hava Sahasının Hukuki Statüsü.....	26
9.2.2. Devletin Hava Sahasındaki Hâkimiyetinin Sınırları.....	27
9.3. ŞİKAGO SÖZLEŞMELERİ (1944)	27
9.4. MONTREAL KONVANSİYONU (1999).....	28
10. TÜRKİYE ÖRNEĞİ HAVAYOLU İLE TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK.....	29

İKİNCİ BÖLÜM

UZAY HUKUKU TANIMI VE UZAY HUKUKU UYGULAMALARI

II. UZAY.....	33
1. TANIM.....	33
1.1. UZAY HUKUKU.....	34
1.2. UZAY HUKUKUNUN İLKELERİ.....	35
1.3. UZAY HUKUKUNUN ULUSLARARASI NİTELİĞİ.....	36
1.4. UZAY HUKUKUNUN KAYNAKLARI.....	37
1.5. ULUSLARARASI UZAY HUKUKU ANLAŞMALARI.....	38
1.5.1. Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dahil Uzayın Keşif ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler Hakkında Antlaşma	38
1.5.2. Astronotların Kurtarılması, Astronotların ve Uzaya Fırlatılmış Olan Araçların Geri Verilmeleri Hakkında Antlaşma (Kurtarma Antlaşması)	38
1.5.3. Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslararası Sorumluluk Hakkında Sözleşme (Sorumluluk Sözleşmesi)	39
1.5.4. Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Tescili Sözleşmesi	39
1.5.5. Devletlerin Ay'da ve Diğer Gök Cisimlerindeki Faaliyetlerini Düzenleyen Antlaşma (Ay Antlaşması)	40
2. TARİHSEL SÜRECİ İÇİNDE UZAY HUKUK BİLİMİ.....	40
3. UZAY HUKUKU SÖZLEŞMELERİ.....	42
4. UZAY FAALİYETLERİ.....	44
4.1. UZAYA YÖNELİK FAALİYETLER.....	44
4.2. UZAYDAN DÜNYAYA YÖNELİK FAALİYETLER.....	46
5. UZAY HUKUKUNDA UYGULANACAK ÖZEL HUKUK KURALLARI....	47
5.1. UZAYDAN GÖZETLEME VE ALGILAMA.....	50
5.2. UZAY ARAÇLARININ FIRLATILMASINDAN DOĞAN ULUSLARARASI SORUMLULUK.....	50
5.2.1. Devletlerin Sorumluluğu.....	51
5.2.2. Uluslararası Örgütlerin Sorumluluğu.....	53
5.2.3. Sorumluluk Sözleşmesi Açısından Sorumluluk.....	53
5.2.3.1. Mutlak Sorumluluk.....	54
5.2.3.2. Kusur Sorumluluğu.....	54
5.2.3.3. Müşterek ve Mütessesil Sorumluluk.....	55
5.3. SORUMLULUĞUN UNSURLARI.....	56
5.3.1. Zarar.....	56
5.3.2. Doğrudan Zarar.....	57
5.3.3. Dolaylı Zarar.....	57
5.4. HUKUKA AYKIRILIK.....	57
5.4.1. İlliyet Bağı.....	58

6. UZAY UÇUŞU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ.....	59
6.1. UZAY UÇUŞU YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI.....	59
6.2. UZAY UÇUŞU YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDE UZAY ARACI İŞLETENİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUMLULUKLARI.....	60
SONUÇ	61
KAYNAKÇA	63
EK.1. ULUSLARARASI HAVA HUKUKUNUN YAPISI.....	66

ÖRNEKTİR

HAVA VE UZAY UYGULAMALARINDA HUKUKİ REJİM

ÖZET

Hava sahası, ulusal hava sahası ve uluslararası hava sahası olarak ikiye ayrılmaktadır. Ulusal hava sahası bir devletin ülkesi üstündeki hava sahasıdır. Devletlerin hava sahası, bu devletlerin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ve buna bitişik olarak yer alan iç suların ve karasularının üstünde bulunan hava sahası olarak tanımlanmaktadır. Ulusal hava sahası karasularının bittiği çizgidir. Uluslararası hava sahası ise devletlerin ulusal hava sahası dışında kalan hava sahasıdır ve bu alanda serbestlik rejimi geçerlidir. Uzay kavramı olarak yalnız uzay boşluğu değil, ay ve diğer gök cisimlerini de kapsamaktadır. Hava sahasının sona erdiği nokta aynı zamanda devletlerin münhasır egemenliğinin de bittiği yer olması sebebi ile de önem arz etmektedir.

Uzay faaliyetleri ve özellikle uzay araçlarının sebebiyet verdiği zararların, Uzay Hukuku kapsamında nasıl belirleneceği konusu da bu tanımın açığa kavuşturulmasının önemini ortaya koymaktadır. Devletler hava sahalarında münhasır egemenliğe sahip iken uzay sahasında böyle bir egemenliğe sahip değildir. Uzay hukukunun temel metinleri incelendiğinde uzayın barışçıl amaçlarla kullanımı, uzayın devletlerin egemenlik iddialarına konu olamaması, uzayın keşfi ve kullanımının bütün devletlerin faydasına olması, ay ve diğer gök cisimleri dâhil uzayın insanlığın ortak mirası kabul edildiği belirtilmektedir.

Uzay faaliyetlerinin kapsamı uzay teknolojisinin gelişimi ile çeşitlenmekte bunun sonucunda da uzay faaliyetlerine ilişkin yeni düzenleme ve prosedürlere ihtiyaç duyulmaktadır.

Son dönemlerde özel şirketler tarafından uzaya seyahatler düzenlenmeye başlanmıştır. Bu durum uzay turizmi ile uzay turisti, uzay katılımcısı veya uzay yolcusu gibi kavramların doğmasına sebep olmuştur. Bir uzay aracı ile seyahat eden uzay yolcusunun uğradığı zarardan doğan sorumluluğun tazmini konusu öğretide tartışmalıdır. Uzay cisminde bulunan uzay yolcusuna, yeryüzünde, hava sahasında veya uzayda başka bir fırlatan devletin uzay aracının çarpması halinde söz konusu zararı veren Fırlatan Devlet'in veya Uluslararası Örgütün uluslararası sorumluluğu doğacaktır.

Sorumluluk Sözleşmesi Fırlatan Devletin vatandaşlarına ve fırlatma anından itibaren uzay cisminin inişine kadar uzay cismini çalışmasına katılan yabancı ülke vatandaşlarına ne şekilde uygulanacağı, söz konusu statüye haiz olan ve zarar gören uzay yolcularının hukuki sürecine ne şekilde başlatıp tanzimin başlatılacağı, hava hukuku rejiminde zarar, ihmal ya da kasıt gibi konular bitirme ödevinin esasını oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Hava Uygulamaları, Hava Sahası, Uzay Hukuku, Hukuki Rejim.

THE LEGAL REGIME IN THE CELESTIAL AND SPACE APPLICATIONS

ABSTRACT

The airspace is divided into national and international airspace. National airspace is the airspace over the territory of one state. The airspace of states can be defined as airspace over the land part and over the territorial and inland waters within the sovereignty of that state. The national airspace ends where the continental water line ends. The international airspace in turn is the airspace outside the national airspace and the free regime applies to that airspace. The notion of space is not just the space, but also the moon and celestial bodies. The point where the airspace ends is of great importance because of the fact that the exclusive sovereignty of the countries ends there, as well.

The way the Space Law will define the damage caused by space activities and especially the spacecraft, gives particular importance to the clarification of the definition. States have exclusive right to their airspace. As they have an exclusive right to the sovereignty over the airspace, they do not have that right over the space. If the basic texts of the Universal Law were to be examined, the use of the space for peaceful purposes, the universe was not the subject of the claims of the sovereignty of states over it, the discovery of the space and its use would be for the benefit of all states, the space including the moon and other celestial bodies, it is said to be a common heritage of mankind.

The scope of space activities, with the development of space technology, has become diverse, and as a result, there is a need for new regulations and procedures regarding space activities. Recently, private companies have begun organizing trips to space. This condition is the reason for the appearance of new terms such as space tourism, space tourist, space participant or space traveler. The topic of liability damage that would arise if a space traveler traveling with a spacecraft suffered damage is controversial in the doctrine. If the Space Traveler sustains damage from a collision with a launch spacecraft, whether on the surface of the ground, in the airspace or in space, the state or the International Organization that has launched the spacecraft will bear international responsibility.

The basis of the diploma thesis is composed of the following; in which way will the Liability Agreement apply to the citizens of the country who have launched the spacecraft and in relation to citizens from other countries who have worked on the spacecraft within the time period from the moment of its launch until the moment of its launching, the manner in which it will be raised and how the court procedure will be initiated by space travelers who have suffered damage, damage within the space law regime, negligence, or intention.

Key words: Airspace practice, Airspace, Space Law, Law regime.

ПРАВНИОТ РЕЖИМ ВО НЕБЕСНИТЕ И ВСЕЛЕНСКИТЕ ПРИМЕНИ

РЕЗИМЕ

Воздушниот простор се дели на национален и меѓународен воздушен простор. Националниот воздушен простор е воздушниот простор над територијата на таа држава. Воздушниот простор на државите може да се дефинира како воздушен простор над копнениот дел и над територијалните и внатрешните води каде што таа држава е суверена. Националниот воздушен простор завршува таму каде што завршува линијата на континенталните води. Меѓународниот воздушен простор пак е воздушниот простор којшто останува вон националниот воздушен простор и на тој воздушен простор важи слободниот режим. Поимот за вселената не претставува само вселенскиот простор туку и месечината и небесните тела. Точката каде што завршува воздушниот простор има големо значење поради причина што таму истовремено завршува и исклучивиот суверенитет на земјите.

На кој начин со Вселенското право ќе се дефинираат штетите коишто се причинуваат од вселенските активности а особено од вселенските летала, му дава особена важност на разјаснувањето на дефиницијата. Државите имаат исклучиво право на своите воздушни простори. Тие, како што имаат исклучиво право на суверенитет врз воздушниот простор, тоа право го немаат врз вселенскиот простор. Кога би се испитувале основните текстови на Вселенското право, користењето на вселенскиот простор за мирни цели, потоа вселената да не биде тема на тврдењата на суверенитетот на државите врз неа, откривањето на вселената и нејзиното користење да биде во корист на сите држави, вселената вклучувајќи ја месечината и другите небесни тела, се наведува дека е заедничко наследство на човештвото.

Опфатот на вселенските активности, со развојот на вселенската технологија станува разновидна, а како резултат на тоа се чувствува потреба од нови регулативи и процедури по однос на вселенските активности. Во последно време од страна на приватни фирми е започнато со организирање на патувања во вселената. Оваа состојба е причина за појавување на нови поими како што се вселенски туризам, вселенски турист, вселенски учесник или вселенски патник. Темата на оштета за одговорноста која што ќе се јави доколку вселенскиот патник којшто патува со некое вселенско летало претрпи штета е контроверзна во доктрината.

Вселенскиот патник којшто доколку претрпи штета од судирот со лансираното вселенско летало било на површината од земјата, на воздушниот простор или пак во вселената, државата или Меѓународната организација кои го имаат лансирано вселенското летало ќе снесат меѓународна одговорност.

Основата на дипломската работа е сочинета од следното; на кој начин ќе се применува Договорот за одговорност по однос на граѓаните на земјата кои го имаат лансирано вселенското летало и по однос на граѓаните од други земји кои имаат работено врз вселенското летало кој го содржи временскиот период од моментот на неговото лансирање па се до моментот на неговото атерирање, на кој начин ќе се покрене и на кој начин ќе се покрене судска постапка од страна на вселенските патници кои имаат претрпено штета, претрпување на штета во режимот на вселенското право, небрежност или намера.

Клучни зборови: Воздушни практики, Воздушен простор, Вселенско право, Правен режим.

GİRİŞ

Havacılık ve uzay teknolojileri bir araya getirilerek, yüksek hız ve irtifalarda işletilmek üzere tasarlanan ilk hava-uzay araçlarının test uçuşları 1950'lerin sonunda başarıyla tamamlanmıştır. Ayrıca, NASA tarafından 1980'lerde benzer fakat daha gelişmiş özelliklere sahip uzay araçlarının uzay misyonu çerçevesinde işleme konmasıyla hava-uzay taşımacılık sistemlerinde önemli bir aşamaya ulaşmıştır. Buna ek olarak, özel hukuku ilgilendiren sivil havacılık konusunda hukuki düzenlemeler de uluslararası konvansiyonlar vasıtası ile yapılmıştır. Bunlara 1929 tarihli Havayoluyla Uluslararası Taşıma için Bazı Kuralların Birleştirilmesi hakkında *Varşova Konvansiyonu*, *Roma Konvansiyonu* ve 1999 tarihli *Montreal Konvansiyonu* örnek olarak verilebilir.

Ayrıca günümüzde, uzay faaliyetleri de sadece birkaç devletin elindeki stratejik bir araç olmaktan çıkmakta ve ekonomik önemi giderek artan bir ticari faaliyete dönüşmektedir. Yeni gelişmeler sonucunda uzay teknolojileri hem askeri hem de sivil amaçlı kullanılabilir. Uzaya erişim ile beraber uzayın kullanımı ile ilgili gelirler çoğalmakta ve bu durum da birçok girişimciyi uzay faaliyetleri alanına çekmektedir. Uzay, sadece askeri alanda değil, ekonomik, sosyal ve çevresel konularda da çeşitli hedeflere ulaşmak için bir yol olarak görülmeye başlanmıştır.¹ Uzay hukuku, belirli bir uydu fırlatması sistemi açısından bir sigorta sözleşmesinin şartları kadar özel bir durumdan, devletlerin dış uzayda nasıl davrandıklarını yöneten en geniş ilkelere kadar geniş bir yelpazede değişebilir. Uzay hukuku uzayın kullanımı ve araştırılması ile ilgili pratik sorunlarla başa çıkmak için geliştirilmiştir bir alandır. Uzay, teknolojinin küresel olarak ele alınması gereken temel alanlardandır.²

Uydu teknolojileri son yıllarda insan hayatında büyük etkilere sebep olmuştur. Gerçek zamanlı televizyon görüntüleri dünyanın uzak bölgelerinde izleyebilmekte, neredeyse dünyanın herhangi bir noktasında da telefon ile görüşülebilmekte, internet üzerinden iletişim sağlanabilmektedir. Günümüzde internette “Ay Tapusu veya Mars Tapusu” dağıtan şirketlerle de karşılaşmak mümkündür. Hukuki olarak bu tapuları tanıyan bir ülke veya kanun yoktur. Uzay turizmine hazırlanılmakta ve Mars'ta yerleşmek için planlar yapılmaktadır.

¹ Jakhu, Ram S., “Legal Issues Relating to the Global Public Interest in Outer Space”, Journal of Space Law, 2006, S.32, s. 31-110.

² Goh, Gerardine, Dispute Settlement in International Space Law, 2007, s.143

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVA VE UZAY HUKUKU UYGULAMALARI VE TANIMI

I. HAVA VE UZAY HUKUKU TANIMI

1. ATMOSFER

Atmosfer, herhangi bir gök cisminin etrafını saran ve gaz ile buhardan oluşan tabakadır. Yaklaşık olarak, %78 azot, %21 oksijen ve %1'lik bölümü ise karbondioksit, neon, helyum, kripton, ksenon, hidrojen gibi gazlar oluşturmaktadır. Eski Yunanca atmos (nefes) ve sphaira (küre) sözcüklerinden oluşan atmosfer, bir uzay cismini saran gaz kümesini anlatır. Atmosfer yeryüzündeki canlılar için koruyucu bir perde görevindedir.

Gündüz güneşin sıcaklığını, gece de uzayın soğukunu önleyerek yeryüzündeki sıcaklığın dengelenmesini sağlar. Atmosferin kalınlığı yerden itibaren 560 km.ye kadar uzanır.³ Atmosfer, kendini ısı farklılıklarıyla gösteren çeşitli bölümlere ayrılır. Bundan dolayı atmosferin kalınlığı değişmektedir.

1.1. TROPOSFER

Yeryüzüne en yakın olan katmana troposfer denir. Troposferin bir sonraki katman olan stratosfere kadar yüksekliği kutuplarda 7-8 km'yi, Ekvator'da ise 16-17 km'yi bulur. (Kutuplarda 30000 feet ve ekvator'da 60000 feet'dir.). En önemli özelliği yüksek ölçüde su buharı içermesi ve içinde havanın yatay olduğu kadar düşey hareketler de yapmasıdır.⁴ Troposferin dünya ölçeğinde karmaşık davranış biçimini ortaya koyar ve uzun vadede iklimleri belirler. Mevsimleri de ayarlar.

1.2. STRATOSFER

Troposferden sonra stratosfer gelir. O da ortalama 11-50 km'ler arasında yer alır. Stratosfer, bu tabakanın en üst limitinin ortalama irtifası 30 mildir. Sıcaklık

³Ayşe ÖZ, Hava ve Uzay Hukukunda Tahkimin Gelişimi, Yeri (Ankara-2015), **Yayımlanmamış** Yüksek Lisans Tezi, T.C. Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Yüksek Lisans Programı, s.2; "file:///C:/Users/User7658/Downloads/407585.pdf," (Çevrimiçi 22.03.2019).

⁴Age, s.2.

troposfer ile stratosfer arasındaki bölgede –55 ile –80 derece arasında değişirken, stratosferin üst bölümlerinde +50 dereceye kadar çıkar.⁵ Önemli sera gazlarından biri olan ozonun atmosferdeki konsantrasyonunun büyük bölümünün bu tabakada olmasıdır.

1.3. MEZOSFER

Stratosferden sonraki bölüme mezosfer adı verilir, o da 80 km yükseğe kadar çıkar. Mezosfer Stratosfer ile İyonosfer arasındaki katmandır. Stratosfer ile Mezosfer arasındaki 19-45 km’ler arasında oksijen azot haline gelerek ultraviyole ışınlarını tutar. Üst sınırı yerden 80 – 90 km yüksekliktedir.⁶

1.4. TERMOSFER

Yeryüzünden 85 km ile 700 km arasındadır. Bu atmosfer katmanında yukarılara çıkıldıkça sıcaklık artar. Sıcaklığın artmasının nedeni azot ve oksijen moleküllerinin uzaydan gelen ışınları tutmasıdır.

Bu tutmalar sonucu sıcaklık 1800°C derecelere çıkabilmektedir.⁷ Fakat yoğunluk düşük olduğu için termometreler 0°C derece olarak ölçebilmektedirler. Atmosferin en üst katmanıdır.

2. YÖRÜNGE

2.1. TANIM

Yörüngeler yüksekliklerine, dönüş yönlerine ve dünyanın dönüşü ile ilişkilerine göre sınıflandırılmaktadır. Başka bir deyişle kullanılması düşünülen uydunun amacına yönelik olarak yörüngesi değişecektir. Dünyadaki bütün uydular aynı yörünge üzerinde durmazlar.

⁶ Oktay ŞAHİNER, Hava ve Uzay Hukukunun Gelişimi Açısından Türkiye’nin Yeri (Diyarbakır-2006), **Yayımlanmamış** Yüksek Lisans Tezi, T.C. Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Fakültesi Kamu Hukuku Anabilim Dalı, s.6; “file:///C:/Users/User7658/Downloads/189517.pdf” (Çevrimiçi: 17.03.2019).

⁷ Ayşe ÖZ, age, s.4.

Bunlara örnek verecek olursak Televizyon ve Radyo gibi amaçlara yönelik olan haberleşme uyduları "Clarke Belt" adi verilen ve yeryüzüne uzaklığı yaklaşık olarak 36.000 Km olan bir kuşak üzerinde bulunurlar. Bu kuşak jeosenkron (yeryüzü ile eş zamanlı) bir yörüngedir.⁸ Uydunun izlediği ve tamamladığı dairesel yola yörünge denir.

2.2. YER-SABİT YÖRÜNGE

Yer Eşzamanlı Yörünge (GEO), bu tür yörüngelere sahip olan uydular genellikle çok yüksek irtifaya (36 000 km) sahiptirler. Bu tür uydular her zaman dünyanın aynı bölgesini görürler. Bu nedenle aynı bölgeyi izleme ve o bölge hakkında sürekli bilgi elde etme imkânı sağlarlar. Meteorolojik ve haberleşme uyduları genellikle bu tür yörüngelere sahip uydulardır. Bu yörüngeye konabilecek uydu sayısı sınırlıdır.⁹

2.3. YAKIN-KUTUPSAL YÖRÜNGE

Alçak Yörüngeler (LEO)20 olarak 300 – 1200 km yüksekliğe yerleştirildiği bilinen pek çok uzaktan algılama platformu kısa sürede dünyanın pek çok yerini görüntülemeyi sağlayacak yörüngelere oturtulmuştur. Yakın kutupsal yörünge' ismi, bu tür uyduların kuzey ve güney kutupları arasında uzanan bir yolu takip etmeleri nedeni ile kullanılmaktadır.

Radyasyon miktarı çoğaldığı için uydu elektroniğinde özel önlemler almanız gerekir bu da maliyet demektir.¹⁰

2.4. GÜNEŞ-EŞZAMANLI YÖRÜNGE

Pek çok yakın kutupsal uzaktan algılama uydusunun yörüngesi aynı zamanda güneş-eşzamanlıdır. Bu sayede, uydu dünyada görüntülediği her bölgeyi aynı yerel saatte görüntüler. Uzay bölümü, en az 24 uydudan (21 aktif uydu ve 3 yedek) oluşur ve sistemin merkezidir. Uydular, "Yüksek Yörünge" adı verilen ve dünya yüzeyinin 20.000 km üzerindeki yörüngede bulunurlar.

⁸ Oktay ŞAHİNER, age. s.7.

⁹ Oktay ŞAHİNER, age. s.8.

¹⁰ Oktay ŞAHİNER, age. s.8.

Bu kadar fazla yükseklikte bulunan uydular oldukça geniş bir görüş alanına sahiptirler ve dünya üzerindeki bir GPS alıcısının her zaman en az 4 adet uyduyu görebileceği şekilde yerleştirilmişlerdir.¹¹

2.5. TARAMA ALANI

Uydu dünya etrafında dönerken, algılayıcı yer yüzeyinin belli bir kısmını taramaktadır. Yörünge boyunca ilerlerken taranan bu bölgeye "tarama alanı" denilmektedir.¹²

3. UYDU

3.1. TANIM

Tüm dünyada büyük bir hızla gelişmekte olan uydu teknolojisine paralel olarak, bir temel gezegenin çevresinde dönen ve temel gezegenle aynı kanunlara uyarak, gezegenin güneş çevresinde çekim etkisiyle yaptığı dolanımında ona eşlik eden daha küçük gezegen. Dünya çevresindeki uyduların doğal yasalarla belirlenmiş yörüngeleri vardır.

Uydular dünya çevresinde dönüyorlarsa yörüngeleri birer elipstir. Elipsin özel durumu olarak dairedir. Uydular yeryüzüne gönderdikleri sinyalleri değişen oranlardaki sinyal seviyeleri ile gönderirler ki bu anlatıma uyduların ayak izi denir. Yeryüzüne gönderilen sinyal seviyeleri değiştiği için yayını almak için kullanılan çanak anten çapı da değişecektir.¹³ Uydu sayısı teknoloji düzeyi ve frekansa bağlı olarak değişir. Ülkelere tahsis edilir. Bazı ülkeler yerini satarlar. Uydular sadece televizyon ve radyo gibi iletişimlerinde kullanılmazlar.

Uydu çeşitlerinden bazılarını şu şekilde tasnif edilmektedir:

- a) Askeri Amaçlı Uydular
- b) Haberleşme Uyduları
- c) Araştırma ve Gözlem Uyduları.
- d) Meteoroloji Uyduları.

¹¹ Oktay ŞAHİNER, age. s.8.

¹² Oktay ŞAHİNER, age. s.9.

¹³ Oktay ŞAHİNER, age. s.10.

4. HAVA

4.1. TANIM

Yer atmosferini meydana getiren ve gazlardan oluşan akışkandır. Hava, yerkürenin etrafını saran atmosferi meydana getiren, normal şartlarda bileşimi %78 azot, %21 oksijen ve %1'de diğer gazlardan oluşan, canlı ve cansız varlıklara zarar vermeyen doğal bir kaynaktır.¹⁴ Bu anlamda “hava”, Latince ’de “aer”, Fransızca ’da ve İngilizce’ de “air” ve Almanca ’da “luft” kelimeleri ile tanımlanır. Hava, gazlardan meydana gelen bir karışım olarak bir “rescommunis”dir (herkese ait olan). Bu anlamda yaşamak için herkesin ihtiyacı olan hava, vasıfları itibariyle mülkiyete uygun değildir.¹⁵

5. HAVA HUKUKU

5.1. TANIM

İnsan kuşlar gibi özgür olmayı ve uçarak istediği yere özgürce gitmeyi amaçlamıştır. Kuşlar incelendiğinde aslında onların uçarken belirli kurallara uyması gerektiği bilinmektedir. Bu kurallar yazılı olmasa bile genetik sel olarak nesilden nesile geçmektedir. İnsanlar karayollarında araba kullanırken belirli kurallara uyması gerekmektedir ki kazalar olmasın. Bunun gibi gök yüzünde uçarken belirli bizim göremediğimiz yollar ve uçuş kuralları üzerine kurulmuş tüm insanların bildiği uluslararası kurallar olmalıdır. Bu kurallar toplamında Hava Hukuku’nu oluşturmaktadır.

Doktrinde, havacılık alanındaki faaliyetleri düzenleyen ilgili alan hakkında hangi terimin kullanılması gerektiği konusunda fikir birliği bulunmamaktadır. Bu tartışmalarda, hava hukukuna ilişkin yapılacak çalışmalarda hangi terimin kullanılmasının doğru olacağı üzerine odaklanılmıştır. *Seyrüsefer hukuku*, hava taşıma hukuku ve havacılık hukuku gibi terimlerin de hava hukukunun yerine kullanıldığı çeşitli kaynaklarda görülmekte fakat Diederiks-Verschoor bu terimlerin hepsinin geçmişte kullanıldığını ve günümüze uygun olmadığını ileri sürmektedir.

¹⁴ Oktay ŞAHİNER, age. s.11.

¹⁵ Oktay ŞAHİNER, age. s.11.

Buna karşılık, havacılık hukuku kavramının doktrinde daha fazla kullanıldığını, bu nedenle sadece havacılık faaliyetlerini konu edinen eserlerde havacılık hukuku kavramının kullanılmasının daha doğru olacağını belirtmektedir.

Aynı zamanda havanın kendine mahsus özelliği nedeni ile bu hususta yazılacak eserlerde hava hukuku başlığının kullanılması gerektiği, fakat sadece havacılık faaliyetleri sonucu oluşan hukuki konuları içeren eserlerin “*Havacılık Hukuku*” başlığı altında irdelenmesinin daha doğru olacağı ifade edilmektedir.¹⁶ *Hava hukukunun tanımı öğretilde dar ve geniş anlamda ele alınmaktadır.*

Geniş anlamda bakıldığında hava hukuku, hava sahası ve ondan yararlanma ile ilgili tüm kuralları içermektedir. Hava Hukuku dar anlamda ise havacılık ile sınırlı hukuk kurallarını içine almaktadır.

Dar anlamda Hava Hukuku, hava araçları ile yapılan ulusal veya uluslararası seyrüseferlerin doğurduğu çeşitli hukuki ilişkilerin incelenmesini ve bu ilişkileri düzenleyici ilkelerin ve kuralların ortaya konulmasını sağlayan ulusal ve uluslararası hukuk kurallarının bütünüdür.

5.1.1. Dar ve Geniş Anlamıyla Hava Hukuku

Kendine has niteliği nedeniyle neredeyse hukuk sistemi içerisindeki tüm hukuk dalları ile ilişki içerisine girmiş olan hava hukukunun, tüm hukuk sisteminin içerisindeki yerinin belirlenmesinin zorluğunun yanında, kapsamı hususunda da geniş ve dar anlamda tanımlanmakta olduğu görülmektedir.

Hava hukukunun tanımının tam anlamıyla verilebilmesi adına bazı yazarlar dar ve geniş anlamda hava hukuku ayrımı yoluna gitmiş ve hava hukukunun dar veya geniş anlamda neleri kapsadığını ortaya koymaya çalışmışlardır.

Dar anlamıyla hava hukuku, modern hava araçları vasıtasıyla meydana gelen seyrüseferlerin (kamusal, özel, ulusal, uluslararası) doğurduğu çeşitli hukuki ilişkilerin

¹⁶ Eser GEMİCİ, Mehmet YEŞİLLER, Hava ve Uzay Hukuku Gelişimi İçerindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri, (Çankırı-2019), **Yayımlanmamış** Havacılık Yönetimi, Sivil Havacılık Yüksekokulu, Kastamonu Üniversitesi, Ticaret Hukuku, Anabilim Dalı, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, s.141; “https://www.researchgate.net/publication/322609989_Hava_Hukukunun_Hukuk_Duzeni_Icerisinde_ki_Yeri_Yapisi_ve_Ozellikleri” (Çevrimiçi: 17.03.2019).

incelenmesini ve bu ilişkileri düzenleyici ilkelerin ve kuralların ortaya konulmasını sağlayan hukuk dalı olarak tanımlanmaktadır.

Geniş anlamda hava hukuku, havacılık adına yapılan seyrüsefer hizmetlerini ve bu hizmetlere bağlı ilişkilerin düzenlenmesi ile incelenmesi için gerekli hukuk kurallarını kapsamaktadır.¹⁷ Buna ek olarak havada ses ve elektrik dalgalarını aktaran telsiz, telgraf, telefon, radyo ve televizyon gibi her türlü iletişim ve haberleşme araçlarına ve bunların kullanımına yönelik kuralları da içinde barındıran bir hukuk dalı olarak tanımlanmaktadır.

Tüm bu tanımlamalardan anlaşılmaktadır ki, dar anlamda hava hukuku, sadece havacılık faaliyetleri ile sınırlı hukuk kurallarını içermekteyken, geniş anlamda hava hukuku ise, hava sahası ve bu hava sahasından yararlanma ile ilgili tüm hukuk kurallarını kapsamakta olduğu görülmektedir.

5.2. ULUSLARARASI HAVA HUKUKU

Uluslararası hukukta genel kabul gören anlayışa göre ülkelerin hem kara üzerindeki hem de karasuları üzerindeki hava sahalarına ilişkin her türlü hak, ilgili ülkelerin egemenlik hakkı olarak kabul edilmektedir.

Bu durum ilk olarak yürürlükten kalkmış olan 13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu'nda (Hava Seyrüsefer Antlaşması – Convention sur La'navigation aerienne) ele alınmış olup; konvansiyonun ilk maddesinde “Her devlet ülkesi üzerindeki hava sahasında mutlak ve münhasır egemenliğe sahiptir” şeklinde ifade edilmiştir.

Uluslararası hava sahası hiçbir ülkenin kontrolü altında olmayıp; ABD'nin, Pasifik'in büyük bir bölümünde hava trafik hizmeti vermesi ya da İngiltere, Kanada ve İzlanda'nın kuzey Atlantik hava sahasında hizmet vermeleri gibi bazı özel durumdaki hava sahaları, uluslararası anlaşmalar ile belli ülkelerin kontrolüne bırakılmıştır.

¹⁷ Age, s.141.

Tüm bunların yanında ülkelerin hava sahalarının dikeyde sahip olduğu sınırlara ilişkin henüz uluslararası bir anlaşma bulunmamaktadır.¹⁸ Böyle bir uluslararası hukuk alt yapısında gelişen uluslararası hava hukuku ise hem uluslararası havacılık faaliyetlerini düzenleyerek hem de ülkelerin kendi havacılık yasaları çerisindeki ihtilafları ve tutarsızlıkları gidererek hukuki anlamda uyumlu uluslararası bir sistem ortaya koymayı amaçlamaktadır. Hukukun bir dalı olarak uluslararası hava hukukunun tüm havacılık faaliyetlerini geliştiren ve değiştiren pratikleri ve kuralları kapsadığı ifade edilmektedir.

Uluslararası hava hukuku genel anlamda sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin olup, askeri uçaklar ve askeri havacılık faaliyetleri bu alanın dışında tutulmuştur. Uluslararası hukukun kaynakları olduğu gibi uluslararası hava hukukunun da kaynaklarının mevcut olduğu dile getirilmektedir.

6. HAVA HUKUKUNUN KAYNAKLARI

Uluslararası hava hukukunun kaynakları olarak;

- Uluslararası anlaşmalar ve sözleşmeler,
- İkili ve çok taraflı hava hizmetleri ile güvenlik anlaşmaları,
- Ulusal havacılık hukuku,
- Havacılık faaliyetlerine ilişkin diğer hukuk kuralları ve uluslararası anlaşmaların yorumlanmasına ilişkin yargı kararları,
- Ülkeler ve havayolu şirketleri arasındaki sözleşmeler,
- Havayolu şirketleri arasındaki ticari ittifaklar ve diğer anlaşmalar,
- Bölgesel güvenlik programları ve diğer girişimler gösterilmektedir. Hava Hukukunun kaynakları arasında diğer Hukuklarda olduğu gibi örf ve adetlerin görülmesi mümkün değildir. Bu çerçeve Hava Hukuku, bugün sadece yazılı kaynakları içermektedir. “Hava taşıtlarının en önemli ve belirgin özelliği olan hız sayesinde taşıtlar, belli bir güzergâh içerisinde kalarak birden fazla ulusun hava sahasından geçebilmektedir. Her bir ulusun kendine özgü ulusal hukuk kuralları olduğu için, bu kurallar da Hava Hukukunun kaynakları arasında gösterilebilir.

¹⁸ Age, s.141.

Hava hukukunun bir diğerk kaynağı ise uluslararası konvansiyonlarla yazılı olarak kural altına alınmış sözleşmelerdir. Buna göre, havacılık ile en yakından ilişkisi olanların haklarının, emniyetlerinin korunması ve sorumluluklarının belirlenmesi yine bu sözleşmelerle olmaktadır.

Ulusal ve uluslararası hukuk ile genel ve özel hukuk arasındaki ayrımları hava hukukunda da yapılabilmektedir.”¹⁹ Uluslararası özel hukuk bu durumda, hava taşıtını kullananı ya da operasyonunda yer alan kişilerin ilişkilerini düzenlerken, Uluslararası Kamu Hukuku ise, uluslararası organizasyonlar ile devletler arasındaki ilişkilerin kaynağını oluşturmaktadır.

6.1. HAVA HUKUKUNDA KAMU VE ÖZEL HUKUK AYRIMI

Özel hukuk – kamu hukuku ayrımı gibi hava hukukunda da *hava kamu hukuku* ve *hava özel hukuku* şeklinde doktrinde birçok yazar tarafından sınıflandırıldığı görülmektedir.

Hava hukukunun diğerk hukuk dalları ile ilişkileri sebebi ile böyle bir ayrıma tabi tutulamayacağını ileri sürmekte ve hava sahasında tam ve sınırlı (münhasır) egemenlik yetkisi nedeniyle uluslararası hukuk kapsamında olduğunu, bu durumun dışındaki hallerde ise devletler özel hukukun dan ve ilişki derecesine göre diğerk hukuk dallarından yararlanılabileceğini belirtmektedir.²⁰

6.1.1. Hava Kamu Hukuku

Hava kamu hukukunun içeriğı, hükümetler ve uluslararası iki veya daha fazla tarafa sahip önemli uluslararası havacılık anlaşmaları, diğerk uluslararası anlaşmalar ve hava kamu hukukuna ilişkin sözleşmeler ile oluşan uluslararası kamu hukuku tarafından belirlenmektedir.

Bu anlamda iniş hakları, üst geçiş izinleri, güvenlik ve kayıt, iletişim, uçaklara karşı işlenen suçlar, havayolu şirketlerinin başka ülke pazarına girişleri gibi birçok konunun hava kamu hukukunun alanına girdiğı görülmektedir.

¹⁹ Age, s.144.

²⁰ Age, s.145.

6.1.2. Hava Özel Hukuku

Hava özel hukukunun, hava hukukuna ilişkin özel kişiler arasında meydana gelecek hukuki ilişkileri düzenleyen kısmını içermekte olduğu görülmektedir.

Bu anlamda hava özel hukuku, havacılık faaliyetlerinde bulunan kişilerin arasındaki söz konusu alana ilişkin tüm ilişkileri düzenlemektedir.

Dolayısıyla, havacılık konusunda hava ülkesi ve uluslararası hava ulaşım rejimi gibi uluslararası düzeni ilgilendiren konular hava kamu hukuku tarafından incelenirken; hava araçlarının mülkiyeti, hava taşımacılığı sözleşmeleri, hava araçlarının sigortası gibi konular bu tür sorunları inceleyen hava özel hukukuna bırakılmaktadır.²¹

7. HAVA HUKUKUNUN TARİHİ GELİŞİMİ

Teknik gelişmeler, Birinci ve İkinci Dünya Savaşlarında havadan gelebilecek tehlikelere karşı önlem alınması zorunluluğu, uygulamada devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının devletin mutlak egemenliği altında olmasını gerekli kılmıştır.²² Böylece Birinci Dünya Savaşı sonrası, havacılıkla ilgili uluslararası düzenlemelere yönelme zorunluluğu doğmuştur.

1900'lü yılların başında, Fransız Hukukçu Fauchille, uluslararası hava yolculuğu hakkında "Uluslararası Hukuk Enstitüsü" kurulmasını önermiştir. Bu önerinin en büyük özelliği, hukukun teknolojik gelişmeden daha önce ilerlediğini gösteren nadir örneklerden biri olmasıdır. Nitekim 1903 yılında tartışmalara yeni bir etki gelmiştir. Bu çerçevede, Fransız Hükümeti, tamamen güvenlik nedenleri ile iki hükümetin problemi çözmek üzere anlaşmaya varmak istemesi üzerine, 1910 yılında Paris Konvansiyonunda sonuç alınmıştır.

Türk Hukukunda ise hava hukukuna dair ilk düzenleme, 22 Mayıs 1914 yılında Sefain-i Havaiye ye ait Menatık-ı Memnuna Nizamnamesidir. Nizamname daha çok savunma konularını içermektedir ve 19 maddeden oluşmaktadır. Osmanlı Dönemi

²¹ Age, s.145.

²² İbrahim ÖZKOL, Yeni Nesil Havacılık ve Uzay Hukuku, (Kocaeli-2016), **Yayımlanmamış** İstanbul Teknik Üniversitesi, VI. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı, 28-30 Eylül 2016, s.7-8; "file:///C:/Users/User7658/Downloads/UHUK-2016-117%20(1).pdf", (Çevrimiçi:15.04.2019).

Havacılığı ise 1920 yılında Damat Ferit Paşa'nın emri ile Osmanlı Devleti'nin son havacılık teşkilatının lağvedilip personelinin dağıtılması ile son bulmuştur. Türkiye daha sonra uzun yıllar uluslararası hava hukukuna ilgisiz kalmıştır.

Bu ilgisizlik bir taraftan toplu ve ikili hava antlaşmaları faaliyetlerine tamamen kayıtsız kalmak, diğer taraftan da hava hukuku çalışmalarına katılmamak şeklinde kendini göstererek uzun yıllar devam etmiştir.²³

Sivil Havacılıkta 22 Mart 1919 tarihinde Paris ve Brüksel, 25 Ağustos 1919 tarihinde Paris ile Londra arasında başlayan ilk düzenli hava servislerini takip eden aylarda yapılan Paris Barış Konferansı. Konferansa katılan Devletler, Devletlerin hava sahaları üzerindeki hükümlerlik hakları, milletlerarası kayıt ve kısıtlamalar gibi havacılığa ilişkin milletlerarası kamu hukuku konularını görüşerek, mutabık kaldıkları hususları ilk Milletlerarası Sivil Havacılık anlaşması olan 13 Ekim 1919 Paris Sözleşmesi ile belgelemişlerdir.

Bu sözleşme, 17 Aralık 1944 tarihli Chicago Sözleşmesine kadar yürürlükte kalmıştır. Milletlerarası Kamu Hukuku alanında yapılan bu gelişmelerin yanı sıra, devletlerarasında 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da "Uluslararası Bazı Kuralların Birleştirilmesi hakkındaki Sözleşmeyi imzalanmak sureti ile Sivil Havacılığa ilişkin ilk Milletlerarası Özel Hukuk Kuralları konulmuştur.

Uluslararası alanda yapılan ilk antlaşma olan Varşova Antlaşması, ücret karşılığında uçaklar tarafından yerine getirilen tüm uluslararası insan, bagaj veya eşya taşımacılıkları için uygulanır. Ayrıca Antlaşma hava taşımacılığının sorumluluğunda ki uçaklar tarafından yerine getirilen ücretsiz taşımacılıkta da eşit olarak uygulanacağını belirtmektedir. Varşova Antlaşmasının hava hukukunda bu kadar önemli bir yer işgal etmesinin en önemli nedenlerinden biri, hava hukukuna ilişkin milletlerarası sözleşmeler arasında en çok kabul gören olmasıdır.

²³ Turan YILDIRIM, Ömer Faruk EROL Yasal Düzenlemeler Işığında Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi ve İlk Türk Hava Hukuku Metni, İstanbul Medipol Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 4 (1), (İstanbul-2017), **Yayımlanmamış**, s.7; "http://www.medipol.edu.tr/Document/Galeri/Dokuman/Hukuk/dergisi/turan_2017_1_1.pdf" (Çevrimiçi: 18.03.2019).

Bu nedenle, günün şartlarına uygunluğunu sağlamak gerektiğinde, sözleşme ile aynı derecede kabul görmeme endişesi sebebiyle Devletler, yeni bir Sözleşme hazırlamak yerine, ek sözleşme ve tadil Protokolleri ile Varşova

Sözleşmesini günün şartlarını karşılar hâle getirmek için çaba sarf etmişlerdir.²⁴ Hava hukukunun gelişimi, her hukuk dalında olduğu gibi yasal düzenlemeler ile olmaktadır. Tüm dünyada devletlerin havacılığa yaklaşımı ilk aşamada yasaklama yönünde olmuştur. Sonrasında havacılık faaliyetlerine izin verilmiş ve kimi devletler havacılık faaliyetlerinde etkin olmaya başlamıştır.

8. HAVA HUKUKU SORUNSALI

8.1. HAVA HUKUKU VE EGEMENLİK İLKESİ

Devlet, ülkesine dâhil olduğu için hava sahasında egemendir. Kendi hava sahasında geçerli olacak kuralları da devlet belirler. Açık denizlerle hiçbir devletin egemenliği altında olmayan bölgeler üzerindeki hava sahası ise serbesttir. Devlet, ülkesi üzerinde yer alan hava sahasının tamamen veya belli bir yükseklikte olan kısmı üzerinde egemendir. Devletin hava sahası üzerinde egemen olduğu savunuların bir kısmı, bu egemenliğin mutlak olduğunu, yani devletin, gerek yükseklik itibarıyla sınırsız bir şekilde ve gerekse nitelik yönünden herhangi bir kısıntısı olmaksızın hava sahasında egemen olduğunu belirtilir.

8.2. DENİZLERİN TEŞKİL ETTİĞİ SINIRLAR

İki devlet ülkesi arasında bir deniz var ise; bu takdirde "Su ülkesinin" sınırı iki devlet arasındaki sınırı teşkil eder. Ancak kara ülkesi bir deniz ile çevrili ise, bu takdirde gel-git olayından ötürü deniz çekildiği en uzak çizgi kara ülkesini bitimi çizgisi sayılır.

Kara ülkesinin bitim sınırından itibaren karasuları başlar ve karasularının genişliği herhangi bir standartta bağlanamamış ve belli bir mesafeye kadar olacağı, bununla karşılıklı mutabakatla sağlanacağı 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde hükme bağlanmıştır.

²⁴ Age, s.9.

Karasularına bakmadan önce *kıta sahanlığı* ve *münhasır ekonomik bölge* gibi konulara da açıklık getirmek gerekmektedir.²⁵

8.3. KİTA SAHANLIĞI KAPSAMI

Kıta sahanlığı, kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altında doğal olarak devam eden deniz yatağı ve onun toprak altına verilen addır. Hukuksal anlamda kıta sahanlığı kavramı İkinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkmıştır. Söz konusu kavram yer bilimin (jeoloji) belirlediği öğeler üzerine dayanmaktadır. Bu nedenle, kıta sahanlığını, hukuksal açıdan ele almadan önce, dünyamızın yer bilim açısından yapısını kısaca tanımak gerekir. Dünya yer bilimsel açıdan iki değişik yer kabuğuna sahip bulunmaktadır:

- i. Deniz seviyesinin üstünde kalan kıtalar;
- ii. Deniz seviyesinden yaklaşık 5 km derinliği olan büyük okyanus tabanları.

Söz konusu iki büyük oluşum yer kabuğunun yüzünü ve ikisi arasındaki sınırı, kıta sahanlığının da yer aldığı kıta kenarını teşkil etmektedir.

Jeolojik ve jeofizik incelemeler kıtaları oluşturan yer kabuğu ile okyanusları oluşturan yer kabuğunun çok belirgin farklılıklarının olduğunu ortaya koymaktadır.²⁶

Kıyı devletinin kıta sahanlığının genişliği ise, deniz yatağının yavaş yavaş veya birdenbire derinleşmesine bağlıdır. Kıta sahanlığı, coğrafyacılar ve jeologlar tarafından kullanılan teknik bir terimdir. Temelde coğrafik, jeolojik bir kavramdır. Kıyı devletlerinin kara ülkesinin denizin altında devam eden doğal uzantısını ifade etmek için kullanılmaktadır.

²⁵Hande DAĞISTANLI, Ege Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı, (Ankara – 2006), **Yayımlanmamış** T.C. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku (Uluslararası Kamu Hukuku) Anabilim Dalı, s.85; “file:///C:/Users/User7658/Downloads/2431.pdf”, (Çevrimiçi: 9.04.2019).

²⁶ Age, s.86.

8.4. MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE

Bir kıyı devletinin karasuları esas çizgisinden başlayarak 200 mile kadar varan ve karasuları dışında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında bu kıyı devletine münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanınan denizalanıdır.²⁷ Ayrıca münhasır ekonomik bölge ilan eden devlet, bu bölgede deniz yatağında ve deniz yatağı altında bulunan canlı ya da cansız doğal kaynakların aranması, işletilmesi, korunması ve yönetimi konusunda haklar elde eder.

Bu bölgede kıyı devletinin yapay adalar, tesisler ve yapılar kurma ve kullanma, bölgesel araştırmalar yapma, deniz çevresini koruma ve gözetleme gümrük, maliye, sağlık ve göçle ilgili düzenlemeler yapma hakkında vardır.

8.5. KARASULARI

Bitişik Bölge, Ekonomik Bölge, Kıta sahanlığı gibi bölgelerin genişliğinin ölçülmesinin başlangıç noktası, “esas hat” (*ligne de base, baseline*) adı verilen hayali bir çizgidir. “Karasuları, açık deniz ile kara ülkesi arasında kalan bir deniz parçasıdır.

“Karasuları, bir kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen ve uluslararası hukuka uygun olarak açıklara doğru belirli bir genişliğe kadar uzanan kıyı devletine ait deniz kuşağına verilen addır. Karasularının bugüne kadar çeşitli tanımları olmuştur.

● Strupp karasularını, “açık denizin devlet sahillerini örten, askeri, mali, iktisadi mülahazalardan dolayı umumiyetle dâhili hukukça istisnai ahkâma tabi tutulan kısmı”; Ak ipek, “açık deniz ile kara ülkesi arasında kalan ve genişliği her devletin iç mevzuatına göre tespit edilen deniz parçası”; İnan, “bir devletin kıyıları ile açık deniz arasında kalan ve ülkenin bir parçası sayılan deniz kesimi”; ve Akın, “sahilin girinti ve çıkıntılarını takip ederek kara parçası ile açık deniz arasında yer alan, ancak genişliği bugüne kadar herkes tarafından kabul edile bilinecek uluslararası hukuki bir statüye bağlanamamış bulunan su bandı” olarak tanımlamaktadır.

²⁷ Ayşe ÖZ, age, s.19.

Literatürde, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde yapılan tanımın unsurlarını kapsayacak şekilde ve bizim de katıldığımız karasuları tanımı omdan tarafından yapılmıştır. Odman, “*Denize kıyısı olan devletlerin kara ülkesinin bittiği noktadan veya iç suların veya takımada devleti söz konusu olduğunda takımada sularının dış sınırından başlayan ve bitişik bölgeye, münhasır ekonomik bölgeye veya doğrudan doğruya açık denize kadar uzayan veya bir başka devletin karasuları ile sınırlanan, genişliği uluslararası hukuka göre her devletin iç mevzuatı ile tespit edilen deniz kuşağı ve alanıdır*” olarak tanımlanmıştır.²⁸

8.6. ADA

Uluslararası kamu hukuku temel ilkelerinden olan “*ülkelerin egemenliklerinin bölünmezliği*” garanti altına alınmıştır.

Bir adanın nüfusu, büyüklüğü, coğrafi konumu ne olursa olsun, devlet ister sadece adalardan ister devletin bir kısmı adalardan bir kısmı da Kıta’dan oluşsun, “ada”, devletin ayrılmaz bir parçasıdır. Ada deniz, göl ya da akarsuda bulunan, dört bir yanı su ile çevrili kara parçası olarak tanımlanır.

9. HAVA SAHASI

9.1. TANIM

Hava sahası yeryüzünden itibaren uzaya doğru hava tabakalarıyla kaplı olan saha anlamında kullanılmaktadır. Söz konusu bölge için “*hava uzayı*” veya “*hava boşluğu*” tercümeleri de doğru olarak düşünülse de Türk Hukukunda “*hava sahası*” terimi kullanılmaktadır. Bu durumda “*hava sahası*”, yeryüzünden itibaren uzaya kadar yer alan kütlenin içinde yapılan bir faaliyet veya gerçekleşen bir olay olarak anlaşılmaktadır.²⁹ *Diğer bir tanıma göre*, Bir devletin egemenliği altında olan, bizzat kendisinin kullanma hakkı bulunan, başka devletlerin ancak kendisinin izin vermesiyle kullanabildiği gökyüzü parçası da denilmektedir.

²⁸ Sinan Samı AKKURT, Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk, (Konya- 2014), **Yayımlanmamış** T.C. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, s.78; “<http://acikerisim.selcuk.edu.tr:8080/xyloid/bitstream/handle/123456789/5223/377775.pdf?sequence=1>” (Çevrimiçi: 10.04.2019).

²⁹ Oktay ŞAHİNER, age, s.33.

9.2. HUKUKİ REJİMİ

Hava sahasının hukuki statüsü konusunda doktrinde iki ayrı görüş yer almaktadır. Bunlardan *birincisi*, hava sahasının serbest olduğu görüşünü savunurken, *İkincisi* ise hava sahasının devlet egemenliğine tâbi olduğunu savunmaktadır. Bugün ağırlıklı kullanılan görüş ise hava sahasının devlet egemenliğine tâbi olduğu görüşüdür.

Serbestiyi savunan görüşün ana çıkış noktası, hava seyrüseferini teminat altına alma fikridir. Bu görüş “*mutlak serbesti*”, “*sınırlı serbesti*” ve “*sui generis serbesti*” olarak üçe ayrılmıştır.

Serbestlik kavramı ile tanımlanmak istenen, hava kütlesinin bulunduğu sahanın, üzerinde bulunduğu devletlerin ülkesine dahil olmaması anlamına gelmektedir.³⁰ Bunun sonucu olarak da hava sahasının barış zamanında hava ulaştırması ve diğer maksatlarla bütün devletlerce veya bunların vatandaşlarınca kullanılabilmesi, savaş zamanında ise, savaşın düşmanca hareketlerine sahne teşkil edebilmesidir.

Bu görüşün aksine olarak doktrinde, hava sahalarında devletin egemen olduğu görüşü ileri sürülmüştür. Çarpışan bu görüşler arasında, devletin egemenliği görüşü ağır basarak 1919 Paris Sözleşmesinde, ülkelerin hava sahalarında tam ve münhasır egemenliğe sahip oldukları ortaya konulmuştur.³¹

9.2.1. Ulusal Hava Sahasının Hukuki Statüsü

Ulusal hava sahası, bir devletin ülkesi üstündeki hava sahasını belirtmektedir. Uygulanan uluslararası hukuka göre devletlerin hava sahası, bu devletlerin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ile buna bitişik iç suların ve kara sularının üstünde bulunan hava sahasıdır. Bu durumda, bir devletin ulusal hava sahasının sınırı kara sularının bittiği çizgidir.

1944'te Chicago'da imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu'na (Chicago Konvansiyonu) göre her devlet kendi ülkesi/bölgesi üzerindeki hava sahasında mutlak egemenlik hakkına sahiptir.

Uluslararası hukuka göre, bir devletin kara suları dışında kalan deniz alanları uluslararası hava sahasını oluşturmaktadır.

³⁰Yücel ACER, İbrahim KAYA, Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı, Seçkin Yayıncılık, 2017, s.32.

³¹ Age, s.33.

Bu kural haricinde, Yunanistan 06.09.1931 tarihli bir kraliyet kararnamesi ile, o tarihte 3 millik karasuyuna sahip olmasına rağmen hava sahasını 10 mile çıkarmıştır; fakat bunu da sivil havacılık ve hava zabıtası konusunda 10 mil olarak saptandığını ilân etme yoluyla yapmayı tercih etmiş ve doğrudan bu sınırı genişlettiğini ilân etmekten kaçınmıştır.³²

9.2.2. Devletin Hava Sahasındaki Hâkimiyetinin Sınırları

Devletlerin hava sahasındaki hâkimiyetinin sınırları Paris Sözleşmesi'nin 2. 15. ve 24. maddelerinde belirtilmiştir. Buna göre, anlaşma ile benzer kayıtlara sadık kalmak şartıyla her biri, barışta zarar vermeden kendi ülkesinde uçarak geçmek hakkını diğer sözleşmeye taraf devletlerin hava gemilerine tanımayı taahhüt ederler.

Sözleşmeye taraf devletlerin hava gemilerine münhasır olmak şartıyla bir hava gemisinin yerine inmesine ve bir müddet kalmasına da muvafakat ederler. Söz konusu maddelerde yer alan izinlere Paris Sözleşmesi'nin 3. ve 15. maddeleri ile de kısıtlamalar getirilmiştir. Buna göre, hava gemisi başka bir devletin yasak ettiği hava bölgesinde uçamaz, ancak kendisine gösterilen rotayı takip edebilir. Hava gemisi gerektiği zamanlarda izne tâbi olan yük ve yolcu tarifeli, ticaret için inişler haricinde de açık hava limanlarına indirilebilir.³³

9.3. ŞİKAGO SÖZLEŞMELERİ (1944)

Hava taşımacılığı ile ilgili olarak özel hava hukuku konularının düzenlendiği 7 Aralık 1944 tarihinde imzalanan Şikago Sözleşmeleri bulunmaktadır. Bu sözleşme Türkiye tarafından 5 Haziran 1945 tarihinde 4749 sayılı kanun ile onanmıştır. Devletin katılımı ile yapılan Sivil Havacılık Konferansı'nda dört adlaşma imzalanmıştır.

Bunlar: *Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması*, *Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi*, *Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması* ve *Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması*'dır. Bu anlaşmalar sonraki yıllarda değişikliklere uğramıştır.

³²Oktay ŞAHİNER, age, s.34.

³³Oktay ŞAHİNER, age, s.34.

Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması 06.06.1945’de yürürlüğe girmiş olup geçici bir sivil havacılık kuruluşunun kurulması düzenlenmiştir. Bu anlaşma ile kurulan geçici örgüt 4 Nisan 1947’de yürürlüğe giren Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ile ortadan kalkmıştır. 1947 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)’nın kuruluşunu da içine alan ulusal hava sahası üzerinde uçuş, hava araçlarının uyuğu ve tescili, lisans ve sertifikaları, havacılığa ilişkin uluslararası standartlar gibi birçok kuralı kapsamaktadır.³⁴ Sözleşmeyi imzalayan devletler, her devletin kendi toprakları üzerindeki hava üzerinde tam olarak egemenliğe sahip olduğunu kabul eder. Bu sözleşme sadece sivil uçaklar için uygulanmalı, Türkiye 05.06.1945 tarihli ve 4749 sayılı kanunla bu anlaşmayı onaylamıştır. Şikago Anlaşması’na bugün 152 devlet taraf olmuştur.

9.4. MONTREAL KONVANSİYONU (1999)

Varşova/Lahey sisteminin karmaşık bir noktaya gelmesi üzerine özellikle taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler 28 Mayıs 1999 tarihinde “Havayoluyla Yapılan Uluslararası Taşımlar için Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme (*Montreal Konvansiyonu*)” 52 devletin temsilcileri tarafından imzalanmıştır. Türkiye 4.11.2003 tarihinde yürürlüğe giren Montreal Konvansiyonu’nu 28.5.1999 tarihinde imzalamış ve 25.1.2011 tarihinde onaylamıştır. Bu konvansiyon Türkiye bakımından 26.3.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Montreal Konvansiyonu’nda birinci bölüm *genel koşullara*, ikinci bölüm yolcular, bagaj ve kargo taşınmasına ilişkin belgelemeye ve tarafların görevlerine, üçüncü bölüm taşıyıcının sorumluluğu ve hasar için tazminatın kapsamına, dördüncü bölüm birleşik taşımaya, beşinci bölüm anlaşmalı taşıyıcıdan farklı biri tarafından gerçekleştirilen hava yolu ile taşımaya, altıncı bölüm zorunlu uygulamalardır.

³⁴Dilek Funda KURTULUŞ, Hava ve Uzay Hukukunda Ticari Hizmetlerden Doğan Hukuki Sorumluluk (Ankara- 2019), **Yayımlanmamış** Yüksek Lisans Tezi, T.C. Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, s.13; “<http://dspace.baskent.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11727/3015/10235148.pdf?sequence=1&isAllowed=y>” (Çevrimiçi: 15.04.2019).

Sigorta ve olağanüstü koşullarda gerçekleştirilen taşıma ile ilgili diğer koşullara ve yedinci bölüm de nihai şartlara ait hükümleri içermektedir.³⁵ İki devlet arasında gerçekleştirilen uluslararası taşımada eğer iki devlet de Montreal Konvansiyonu'na taraf ise bu konvansiyon uygulanacaktır. Ama bu iki devletten herhangi birisi konvansiyona taraf değil ama her iki devlet de Varşova/Lahey sözleşmelerine taraf ise bu durumda Varşova/Lahey'in uygulanması mümkün kılınmıştır.

10. TÜRKİYE ÖRNEĞİ HAVAYOLU İLE TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK

TSHK'da ve Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalarda bir hüküm bulunmadığı takdirde de Türk Ticaret Kanunu hükümlerine başvurulacaktır. 6102 sayılı TTK'nin "Taşıma İşleri" başlıklı Dördüncü Kitabı, genel olarak karayolu taşımalarını düzenlemekte ve deniz, demir, havayoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümleri saklı tutmaktadır.³⁶ Ancak bu hükümler Türk taşıma hukukunun genel hükümleri olduğundan, diğer taşıma ile ilgili özel kanunlarda hüküm bulunmayan hallerde TTK'nin "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitabındaki hükümlerinin uygulama alanı bulacağı kabul edilmektedir. Uluslararası antlaşmalar, uluslararası sivil havacılık faaliyetlerine uygulanacak olan asli kaynaklardır. Türkiye bakımından 26.03.2011 tarihine kadar asli kaynak, 1929 tarihli Varşova konvansiyonu ve bu konvansiyonu değiştiren 1955 tarihli Lahey Protokolü'ydü. Bu tarihten sonra Varşova Konvansiyonu ilga eden 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu, 26.03.2011 tarihinde itibaren Türkiye'de yürürlüğe girmiş ve asli hukuk kaynağı olmuştur.³⁷

Türkiye Cumhuriyeti Anayasa'nın 90. maddesi 5. Fıkrası aynen şu şekilde. *"Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası adlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz.*

Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası adlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası adlaşma hükümleri esas alınır."

³⁵Age, s.13.

³⁶Yılmaz ÇAĞLIAN, Taşıma Sözleşmesi ve Uygulanacak Hukuk., **Yayımlanmamış** s.5; https://www.academia.edu/7230725/TA%C5%9EIMA_S%C3%96ZLE%C5%9EMES%C4%B0_Ve_Uygulanacak_Hukuk (Çevrimiçi: 9.04.2019).

³⁷ Age, s.6.

Bu durumun tezahürü ise Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası adlaşmalar kanun hükmündedir. *Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) Bağlamında ise:* Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) 'un 1. maddesine göre “(1) Yabancılik unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk, Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, yabancı kararların tanınması ve tenfizi bu Kanunla düzenlenmiştir.

(2) Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklıdır.”³⁸ İçinde yabancılik unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuk MÖHUK hükümleri ile bulunur. Ancak Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklı tutulmuştur. Yabancılik unsuru olan milletlerarası uyuşmazlık, başta bu alanda düzenlenmiş milletlerarası sözleşme hükümlerine göre, düzenlenmiş sözleşme olmaması durumunda ise MÖHUK'un ilgili hükümlerine göre çözümlenir. MÖHUK'un “Yabancı hukukun uygulanması” başlıklı 2. maddesine göre “(1) Hâkim, Türk kanunlar ihtilâfı kurallarını ve bu kurallara göre yetkili olan yabancı hukuku re'sen uygular. Hâkim, yetkili yabancı hukukun muhtevasının tespitinde tarafların yardımını isteyebilir.

(2) Yabancı hukukun olaya ilişkin hükümlerinin tüm araştırmalara rağmen tespit edilememesi hâlinde, Türk hukuku uygulanır. (3) Uygulanacak yabancı hukukun kanunlar ihtilâfı kurallarının başka bir hukuku yetkili kılması, sadece kişinin hukuku ve aile hukukuna ilişkin ihtilâflarda dikkate alınır ve bu hukukun maddî hukuk hükümleri uygulanır. (4) Uygulanacak hukuku seçme imkânı verilen hâllerde, taraflarca aksi açıkça kararlaştırılmadıkça seçilen hukukun maddî hukuk hükümleri uygulanır. (5) Hukuku uygulanacak devlet iki veya daha çok bölgesel birime ve bu birimler de değişik hukuk düzenlerine sahipse, hangi bölge hukukunun uygulanacağı o devletin hukukuna göre belirlenir.

O devlet hukukunda belirleyici bir hükmün yokluğu hâlinde ihtilâfla en sıkı ilişkili bölge hukuku uygulanır”³⁹.

³⁸5718 Nolu: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, 1. Madde, s.10211; “<http://www.mevzuat.gov.tr/Mevzuat/Metin/1.5.5718.pdf>” (Çevrimiçi: 9.04.2019).

³⁹ Age, 2. Madde, s.10211.

Bu maddeye göre hâkim, kanunlar ihtilâfı kurallarını ve bu kurallara göre belirlenen yetkili yabancı hukuku kendiliğinden (re 'sen) uygulamak durumundadır. Uluslararası antlaşmaların ulusal hukuka atıf yaptığı durumlarda veya bu antlaşmalarda uyumsuzluğa yönelik herhangi bir hükmün bulunmadığı durumlarda ulusal hukuk uygulanmaktadır.

Uluslararası antlaşmalarda konuya ilişkin bir hüküm olmaması ve uluslararası antlaşmanın ulusal hukuka atıf yapmamış olması durumunda ise tarafların sözleşme ile belirleyecekleri ulusal hukukun uygulanması da söz konusu olabilecektir. Böyle bir durumda uygulanacak ulusal hukuk kurallarının, uluslararası kanunlar ihtilafı kuralları çerçevesinde belirlenmesi gerekir. Ayrıca IATA tarafından oluşturulan Genel İşlem Şartları (International Air Transport Association-IATA regulations), emredici hükümlere aykırı olmamak kaydıyla, uluslararası antlaşma ve ulusal hukuk hükümlerindeki boşlukları doldurucu ve yardımcı bir hukuk kaynağı olma özelliğindedir.⁴⁰

Yabancılik unsuru taşımayan iç hukuk taşımalarında uygulanacak olan hukuk iç hukuk kurallarıdır. MÖHUK'un "Eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler" başlıklı 29. maddesine göre: *"(1) Eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler tarafların seçtikleri hukuka tâbidir. (2) Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde, sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise bu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğu kabul edilir ve sözleşmeye bu ülkenin hukuku uygulanır. Tek seferlik Carter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmeler de bu madde hükümlerine tâbidir. (3) Hâlin bütün şartlarına göre eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşmeye bu hukuk uygulanır."*⁴¹

Bu maddeye göre eşya taşınmasına ilişkin sözleşmelerde taraflar, sözleşmeden doğacak uyumsuzlukların çözümünde hangi hukukun uygulanacağını tevdi etmektedir. MÖHUK'un 29. maddesi sadece eşya taşımaları için söz konusu olduğundan yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanmayacaktır.

⁴⁰Yılmaz ÇAĞLIAN, age, s.6.

⁴¹ 5718 Nolu: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, 29. Madde, age, s.10217.

MÖHUK'un 29. maddesi yolcu taşımalarını kapsamı dışında bırakması nedeniyle yabancılık unsuru taşıyan yolcu taşıma sözleşmeleri belirtilen uluslararası düzenlemelerin kapsamına girdiği ölçüde bu kurallara tabi olacaktır.⁴² Aksi durumda yolcu taşıma sözleşmesinin tabi olacağı hukukun sözleşmelere ilişkin genel kanunlar ihtilafı (bağlama) kuralını düzenleyen MÖHUK'un 24. maddesinin uygulanarak tespit edilmesi gerekecektir.⁴³

“Sözleşmeden doğan borç ilişkilerinde uygulanacak hukuk” başlığı taşıyan MÖHUK'un 24. maddesine göre: “(1) Sözleşmeden doğan borç ilişkileri tarafların açık olarak seçtikleri hukuka tâbidir. Sözleşme hükümlerinden veya hâlin şartlarından tereddüde yer vermeyecek biçimde anlaşılabilen hukuk seçimi de geçerlidir. (2) Taraflar, seçilen hukukun sözleşmenin tamamına veya bir kısmına uygulanacağını kararlaştırabilirler. (3) Hukuk seçimi taraflarca her zaman yapılabilir veya değiştirilebilir. Sözleşmenin kurulmasından sonraki hukuk seçimi, üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak kaydıyla, geriye etkili olarak geçerlidir. (4) Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde sözleşmeden doğan ilişkiye, o sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukuk uygulanır.

Bu hukuk, karakteristik edim borçlusunun, sözleşmenin kuruluşu sırasındaki mutad meskeni hukuku, ticarî veya meslekî faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun işyeri, bulunmadığı takdirde yerleşim yeri hukuku, karakteristik edim borçlusunun birden çok işyeri varsa söz konusu sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukuku olarak kabul edilir. Ancak hâlin bütün şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşme, bu hukuka tâbi olur.”⁴⁴

⁴² Yılmaz ÇAĞLIAN, age, s.6

⁴³ Yılmaz ÇAĞLIAN, age, s.7.

⁴⁴ 5718 Nolu: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, 24. Madde, age, s.10215.

İKİNCİ BÖLÜM

UZAY HUKUKU TANIMI VE UZAY HUKUKU UYGULAMALARI

II. UZAY

1. TANIM

Uzay, tanım olarak uygulanan uluslararası hukuk bakımından, yalnız uzay boşluğunu değil, aynı zamanda ay ve diğer gök cisimlerini de kapsamaktadır. Uzayın sınırının nerede başladığı konusunda tartışmalar mevcuttur ve kesin bir sınır belirlenmemiştir.

Uzay sahasının neresi olduğu sorusu 4 Ekim 1957 tarihinde Sovyetler Birliği tarafından uzaya gönderilen Sputnik yapay uydusu sonrası önem kazanmıştır. BM Uzay komitesi 1967 yılından beri bu konuyu ele almaktadır ama kesin bir karara ulaşamamıştır. *Aşağıda belirtilen farklı tanımlara istinaden hava sahası ile uzay sahası arasındaki sınırın belirlenmesine çalışılmaktadır:*

- Havanın uçuş için gerekli tepkisinin sona erdiği yükseklik,
- Atmosfer tabakasının bittiği yükseklik,
- Yer çekimi etkisinin bittiği yükseklik,
- Devletin ülkesi üzerinde etkili denetim kurduğu yükseklik,
- Uyduların en düşük irtifadaki yörüngesi,
- Uçakların çıkabileceği en yüksek irtifa,
- Devletin güvenliğinin gerektirdiği noktalardan sınır oluşturulması.⁴⁵

Yaklaşık 1000 km kalınlığındaki atmosferin yoğunluğu yeryüzünden yukarıya doğru gittikçe azalmaktadır ve bu yoğunluğun yavaşça incilmesi ve giderek gözden kaybolması sebebi ile atmosfer ile uzay arasındaki sınır tam olarak belirlenememektedir.⁴⁶ Hava sahasının sona erdiği nokta aynı zamanda devletlerin münhasır egemenliğinin de bittiği yer olması sebebi ile de önem arz etmektedir.

⁴⁵ Ayşe ÖZ, age, s.24.

⁴⁶ Merve ERDEM, Uzayın ve Uzay Faaliyetlerinin Hukuki Rejimi, Savaş Yayıncılık, 2014, s.7-8.

Devletler hava sahalarında münhasıran egemenliğe sahipken uzay sahasında böyle bir durum söz konusu değildir. Ayrıca, gelişen teknoloji ile birlikte hem havada hem de atmosfer ötesi yüksekliklerde uçabilen hava-uzay araçları olarak tanımlanan araçların da yakın gelecekte kullanılır bir durumda olacaktır.

Uzay insanlığın ortak malı olarak kabul edilmektedir. Uyduların dünya etrafındaki bir turu tamamlaması için geçen süreye periyot denir. Periyot yerden yüksekliğe bağlıdır. Dairesel yörüngelerde hız sabit iken eliptik yörüngelerde yeryüzüne yakın olan bölümde hız artar, uzak tarafta ise hız azalır. En düşük yörünge periyodu 89 dakikadır.

1.1. UZAY HUKUKU

Uzay Hukuku yeni teknolojilerin üretilmesi ile ve özellikle roket teknolojisinin 2. Dünya Savaşı esnasında gelişmesi ile gündeme gelmiştir. Bu dönemlerde uzay hukuku üzerine yazı yazan birçok yazarın da hava hukuku alanında deneyimi olduğu görülmektedir. Bu konuda ilk yapılan çalışma 1932 yılında Almanya'da Mandl tarafından gerçekleştirilmiş ve uzaya ulaşan roketlerin hava hukukunda mevcut olmayan birçok yeni konuyu ortaya çıkaracağını belirtmiştir ve bunun için yeni bir hukuk alanının oluşturulması ihtiyacını ortaya koymuştur. Dönemin iki süper gücü Amerika ve Sovyetler Birliği'nin bir yarışma haline getirdiği uzay teknolojileri gelişen nükleer silahlar ile daha tehlikeli boyutlara gelmiştir. 2. Dünya Savaşı sonlarına doğru Nazi Almanya'sının geliştirdiği balistik füzeler ve Ekim 1957'de uzaya ilk insan yapımı roketi fırlatan Sovyetler Birliği bu yarışa tetiklemiştir.

1963 yılında Amerika ile Sovyetler Birliği arasında nükleer silahların ve diğer kütle imha silahlarının uzayda kullanımının yasaklanması ile ilgili genel bir anlayışa varılmıştır. Başlangıçta iki taraflı bir anlaşma halinde iken daha sonradan 17 Ekim 1963 yılında Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 1884 (XVIII) nolu karar ile kabul edilmiştir. Uzay Hukuku, pozitif hukuk çerçevesinde ele alındığı zaman kurallarının daha çok uluslararası sözleşmelere dayandığı görülmektedir.

Uzayda ticari faaliyetlerin ve özel teşebbüslerin varoluşu ise yeni bir olgu olup bu konuda iç hukuk düzenlemeleri diğer hukuk dallarında olduğu kadar yer bulabilmiş değildir. Açmıştır.⁴⁷

Uzay hukuku kavramı, uzayda ve uzayla ilgili insan faaliyetlerine yönelik bir dizi ulusal ve uluslararası düzenlemeye ilişkin olarak kullanılmaktadır. Uzay hukuku kurallarının genel olarak uluslararası sözleşmelere dayalıdır. Uzay hukuku, uzayın keşfi ve kullanımıyla ilgili olarak ortak hedeflere ve çıkarlara erişilmesini sağlayan bir yasal ortamın kurulması ve aynı zamanda uzay faaliyetlerinde bulunan kişi ve kurumlar arasında gerginlik ve uyuşmazlıkların ortaya çıkmasını engellemeyi amaçlamaktadır.

Uzay hukukunun kapsamı, bir uydu tarafından görüntü ve veri toplanması gibi uzayda gerçekleşen faaliyetlere yönelik olduğu kadar, bir uzay aracının veya nesnenin bir parçasının yeryüzüne düşmesi neticesinde ortaya çıkan hasarın veya zararın sorumluluğu meselesinde olduğu gibi, uzayla ilgili olarak dünya üzerinde gerçekleşen olaylara da yöneliktir.

1.2. UZAY HUKUKUNUN İLKELERİ

Uzay hukukunun ilkeleri şu şekilde sıralanabilir:

- Uzayın barışçıl kullanımı esastır,
- Gök cisimleri dâhil uzay insanlığın ortak malıdır ve insanlığın faydasına olacak şekilde geliştirilecektir,
- Uzay ve gök cisimlerinin keşif ve kullanım özgürlüğü vardır,
- Uzay ve gök cisimlerinde mülkiyet iddiasında bulunulamaz,
- Ülkeler uzaya fırlattıkları cisimler üzerinde egemenlik haklarını muhafaza ederler,
- Uzay cisimleri tarafından verilen zararların sorumluluğu da dâhil olmak üzere icra edilen uzay faaliyetlerinin uluslararası sorumluluğu vardır,
- Uzayda ve gök cisimlerinde olabilecek zararlar doğuracak deneylerden kaçınılacaktır,
- Kaza, tehlikeli durum veya acil inişlerde uzay aracı personeline yardımda bulunulacaktır,

⁴⁷ Age, s.8.

- Uzay ve gök cisimlerinin barışçı keşif ve kullanımında uluslararası iş birliği önemlidir.

1.3. UZAY HUKUKUNUN ULUSLARARASI NİTELİĞİ

Uzay genel olarak üç kullanım alanı içermektedir. Buna göre, iletişim bu üç yoldan biridir. Dünya üzerinde herhangi iki nokta arasında güvenilir ve geniş bantlı iletişim sağlamanın yolları; telsizler, karasal hatlar ve uydulardır.⁴⁸ Uydu haberleşmesinde diğerlerinde olduğu gibi herhangi bir kısıtlama yoktur. Bir başka deyişle kara, hava ve deniz taşıtları ile her yerden güvenilir geniş bantlı iletişim sağlamanın tek yolu uydulardır. Uzayın kullanım alanına giren diğer genel alan yön bulmadır.

Dünyanın herhangi bir yerinde bulunan noktanın koordinatlarını bilebilmek, son 30 yılda geliştirilen uydu teknolojisi ile bunu her türlü hava koşulunda, yüksek doğrulukla ve kolaylıkla mümkündür. Uzayın bir diğer kullanım alanı ise gözlemdir. Uydular, ulaşılacak en üst gözlem noktasını oluşturabilmektedir. Dünya üzerinde üst gözlem noktalarına ulaşabilmek için sınır ötesi kara ve hava sahalarına girmek gerekirken, uzayda böyle bir durum söz konusu değildir. Aynı zamanda uzayda gözlem noktalarının görüş alanları da sınırlı değildir. Gözlem, uzayın ilk uygulamaları arasındadır ve sivil veya çift amaçlı gözlem uyduları yanında, keşif, istihbarat, dinleme ve erken uyarı amaçlı uydular vardır. Uzay niteliği itibarıyla çift amaçlıdır.⁴⁹

Bu bakımdan uzayda yer alan bir uydu gözlem iletişim veya yön bulma, navigasyon düzenlenmesi olarak kullanılabileceği gibi, aynı uydu aynı zamanda askeri amaçlarla da kullanılabilir. Uluslararası politik ortamlarda ortaya konan daha temek ilkelere uyum açısından bazı uzay çalışmalarının temel amacı sivil mi yoksa askeri mi diye sorgulanmakta, ancak ayırım tam olarak yapılamamaktadır. Bununla birlikte hangi amaçla kullanılırsa kullanılsın uzay, uluslararası iş birliğine açıktır. Doğal çalışma biçimi olarak birçok uluslararası projede ortaklık gelişmektedir. Bu ortaklığın başlıca amacı uzay ortamının doğal özelliklerinden kaynaklandığı söylenebilir.

⁴⁸ Ayşe ÖZ, age, s. 26.

⁴⁹ Ayşe ÖZ, age, s. 27.

Örneğin, kutupsal bir gözlem uydusu ister istemez dünyanın tamamını gözlemleyebilmektedir. Bunun yanı sıra, eşzamanlı bir haberleşme uydusunun da dünyanın yarısına yakın bir kesime hizmet verebileceği düşünülebilir.⁵⁰ Uzay ile ilgili çok sayıda uluslararası örgüt çalışmaktadır.

Uzayın insanlığın ortak malı olarak kabul edilmesi ve iş birliğine açık olması, hükümetler arası ve hükümetler dışı uluslararası örgütlerin doğmasına yol açmıştır. Bu örgütler ortak projeler ile uzayın kullanımını düzenleyici kurallar, öneriler ve yasal yetkileri çerçevesinde bunları uygulamaktadır. Uzay hukuku da uluslararası anlaşmalarla düzenlenmiştir.

1.4. UZAY HUKUKUNUN KAYNAKLARI

Uzay ile ilgili uluslararası ilk hukuki düzenlemeler BM Genel Kurulu'nun 13 Aralık 1958 gün ve 1348(XIII) sayılı “*Uzayın Barışçıl Kullanımı Sorunu*” kararı ve ayrıca “*Uzayın Barışçıl Kullanımları ad hoc Komitesi'nin kurulmasıdır*. Bu komite raporuna göre BM Genel Kurulu, 12 Aralık 1959 gün ve 1472(XIV) sayılı kararıyla 24 üye devletin temsilcileriyle “Uzayın Barışçı Amaçlarla Kullanımı Komitesi (UNCOPUOS)” ni kurmuştur. 1977’de üye sayısı 47’ye ulaşmıştır.⁵¹

Günümüzde 92 üyesi bulunmaktadır. Uzay hukukunun *asli kaynaklarından birini de uluslararası uzay antlaşmaları oluşturmaktadır*. Ayrıca uluslararası teamüller, uluslararası antlaşmalar yanında uzay hukukunun diğer bir asli kaynağını oluşturmaktadır.

Uluslararası teamüller, aynı tutum ve davranışların sürekli tekrarı neticesinde oluşmakta, küresel çapta kabul görmekte ve hukuksal yönden bağlayıcı olmaktadır. *Uluslararası hukukta olduğu gibi uzay konuları ile ilgili mahkeme kararları, uzay hukukunun yardımcı kaynağını oluşturmaktadır*.

Bu zamana kadar yaşanmış uzay kazalarından hiçbiri mahkeme yoluyla sonuca bağlanmamıştır. Uluslararası hukukta olduğu gibi diğer bir yardımcı kaynak da doktrindir.

⁵⁰ Ayhan SORGUCU, Hava ve Uzay Hukuku, Adalet Yayıncılık, 2018, s:33.

⁵¹ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.23.

1.5. ULUSLARARASI UZAY HUKUKU ANLAŞMALARI

1.5.1. Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dahil Uzayın Keşif ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler Hakkında Antlaşma (Uzay Antlaşması)

BM'nin 19 Aralık 1966 tarih ve 2222 (XXI) sayılı kararına Ek olarak hazırlanan Uzay Antlaşması, 10 Ekim 1967 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ekim 2011 tarihi itibarıyla Antlaşma 100 ülke tarafından onaylanmış ayrıca 27 ülke tarafından da imzalanmıştır. Türkiye ise Uzay Antlaşmasına 27 Mayıs 1968 tarihinde taraf olmuştur. 17 maddeden oluşan Antlaşmanın ana amacı ülkeler arasında uzay kaynaklarının kullanımı ve silahlanma konusunda yaşanacak yarışı önlemektir.⁵²

Uzay antlaşması, silahsızlanma diye bilinen çok taraflı antlaşmaların başında gelmektedir ve uzayla ilgili antlaşmaların en kapsamlısıdır ve hem sivil hem de askeri uzay faaliyetleri açısından hayati öneme sahiptir. Uzayın keşfi ve kullanılmasında temel ilkeleri ortaya koyarak kendinden sonraki hukuksal rejimin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Uzay hukukunun Magna Carta'sı olarak tasvir edilmektedir.

1.5.2. Astronotların Kurtarılması, Astronotların ve Uzaya Fırlatılmış Olan Araçların Geri Verilmeleri Hakkında Anlaşma (Kurtarma Anlaşması)

Kurtarma Anlaşması, BM Genel Kurulunun 19 Aralık 1967 tarihli ve 2395(XXII) sayılı kararına Ek olarak hazırlanmıştır. 10 maddeden oluşan Anlaşma 22 Nisan 1968 tarihinde imzaya açılmış, 3 Aralık 1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1 Nisan 2009 itibarıyla Anlaşma 90 ülke tarafından onaylanmış, 24 ülke tarafından da imzalanmıştır. Uzay faaliyetlerinin artması üzerine Türkiye, 2004 yılında Anlaşmayı onaylayarak taraf olmuştur.

Kurtarma Anlaşması iki önemli konuyu düzenlemiştir. Bunlardan biri insanlı uzay uçuş programlarından doğan sorunlardır.⁵³ Anlaşma çeşitli sebeplerden dolayı meydana gelen kazalarda eğer uzaydan atmosfere girilmiş ve fırlatan devletin yetkisi altında olmayan bir bölgeye inilmiş ise, astronotların uzay aracından kurtarılması hususunda yardımlaşma konusunda düzenlemeler getirmiştir. İkincisi ise insanlı ve insansız uzay programlarından doğan sorunlardır.

⁵² Oktay ŞAHİNER, age, s.154.

⁵³ Oktay ŞAHİNER, age, s.161.

Anlaşma, çeşitli sebepler sonucu meydana gelen kazalarda uzay araçları ve onları oluşturan parçalar atmosfere girmiş ve fırlatan devletin yetkisi altında olmayan bir bölgeye inmiş ise bu parçalara karşı ülkelerin tutumlarını düzenlemektedir.

1.5.3. Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslararası Sorumluluk Hakkında Sözleşme (Sorumluluk Sözleşmesi)

1972 yılında imzalanan “*Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslararası Sorumluluk Hakkında Sözleşme*”, Uzay Adlaşmanın 7. maddesi doğrultusunda geliştirilmiştir. 1 Ocak 2007 itibariyle Sözleşmeyi 82 ülke onaylamış 25 ülke de imzalamıştır. Uzay çalışmaları sırasında ortaya çıkabilecek herhangi bir zararın tam ve hakkaniyetle zarar görene ödenmesini sağlamak amacıyla hazırlanmıştır.⁵⁴ 28 maddeden oluşan Sorumluluk Sözleşmesi Türkiye’de 28 Nisan 2004 tarihinde TBMM’de kabul edilmiş, 4 Mayıs 2004 tarihli Resmî Gazetede yayımlanmıştır.⁵⁵

1.5.4. Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Tescili Sözleşmesi (Tescil Sözleşmesi)

Tescil Sözleşmesi BM’nin 12 Kasım 1974 tarihinde aldığı 3235 sayılı kararının Eki’dir. 14 Ocak 1975 tarihinde imzaya açılmış ve 15 Eylül 1976 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1 Ocak 2009 itibariyle Sözleşme 45 ülke tarafından onaylanmış, 4 ülke tarafından da imzalanmıştır. Ayrıca, ESA ve Avrupa Meteoroloji Uyduları Teşkilatı anlaşmaya taraf olduklarını açıklamıştır. 12 maddeden oluşan Sözleşme, 2004 yılında Türkiye tarafından onaylanmıştır. Sözleşme, uluslararası uzay hukukunun gelişimi ve askeri uzay faaliyetlerinin takibi açısından önemlidir.⁵⁶

Uzay araçlarının tescil edilmesinin sebebi, söz konusu tescil işleminin uzaydaki düzenin korunmasına ve barışı muhafaza edilmesine katkıda bulunacağı düşüncesidir. Uzay araçlarının tescil sistemi ile olası zarara neden olan bir uzay aracının sicilini belirlemek mümkün olacaktır.

Diğer amacı da devletlerin uzaya fırlattıkları nesnelerle ilgili bilgiler sunmasını ve taraf devletlerce paylaşılmasını sağlamaktır.

⁵⁴ Oktay ŞAHİNER, age, s.169.

⁵⁵ Oktay ŞAHİNER, age, s.169.

⁵⁶ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.34.

1.5.5. Devletlerin Ay’da ve Diğer Gök Cisimlerindeki Faaliyetlerini Düzenleyen Anlaşma (Ay Anlaşması)

Ay Anlaşması BM’nin 5 Aralık 1979 tarih ve 34/68 sayılı kararının Eki olarak hazırlanmıştır. 18 Aralık 1979 tarihinde New York’ta imzaya açılmış, 11 Temmuz 1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 19 Aralık 2008 tarihi itibarıyla 13 ülke anlaşmayı onaylamış (Avustralya, Avusturya, Belçika, Şili, Kazakistan, Lübnan, Meksika, Fas, Hollanda, Pakistan, Peru, Filipinler, Uruguay), 4 ülke de imzalamıştır. Ay Anlaşması’na başta uzay faaliyetlerinin öncüleri ABD, Rusya ve Çin olmak üzere birçok devlet taraf değildir.⁵⁷ Türkiye 2011 yılında taraf olmuştur. Anlaşmada geçen Ay’a ilişkin anlaşma hükümleri, Güneş Sistemi içerisindeki Dünya hariç diğer gök cisimlerine de uygulanmaktadır. Ay Anlaşması sınırlı sayıda devlet tarafından kabul edilmiş olup uzay faaliyetlerinde etkili olan devletlerden hiçbiri bu anlaşmanın tarafı olmamıştır.

Bunun iki temel sebebinden biri Anlaşma’nın görüşmeler sırasında “insanlığın ortak mirası” kavramını getiren hükümleridir. İkincisi ise devletlerin, Ay’ı ve kaynaklarını keşfetmeyi ve kullanmayı düzenleyen bağlayıcı yükümlülükleri kabul etmemeleridir.

2. TARİHSEL SÜREÇ İÇİNDE UZAY HUKUK BİLİMİ

● Uzaya ilişkin arayışlarda üç bilim adamının ismini anmak uygun olacaktır. Bunlardan ilki Rus bilim adamı Tsiolkovski (1857-1935), ikincisi Hermann Obert (1894- 1989) isimli alman ve üçüncüsü de ABD’li bilim adamı Goddard’dır (1882-1945). Konstantin Eduardovich Tsiolkovski, 1879 yılında roket denklemlerini ve roketlerde sıvı hidrojen ve sıvı oksijen kullanımı ile çok kademeli roket fikrini geliştirmiştir. İnsan yapımı uydulara ilişkin ilk teorik tanımlamaları yapan da odur.

Roketin ikinci öncüsü Hermann Obert (1894- 1989) isimli almandır. Obert, Birinci dünya Savaşı yıllarında uzay uçuşları ile ilgili olarak çalışmaya başladı, dünya yörüngesine yerleştirilebilecek roket modelleri ile alkol ve hidrojenle çalışan bir roket tasarladı.

⁵⁷ Ayşe ÖZ, age, s.32.

Daha sonra Amerikan uzay çalışmalarında önemli rolü olacak olan Wernher von Braun (1912-1977) da onun yetiştirdiklerinden biridir. Robert Hutchins Goddard ise 1926 yılında ilk sıvı yakıtlı roketi yapmıştır. Bu ilk roket 56 metre yükselmiş ve sadece 2,5 saniye uçmuştur.

Daha sonra yeni roketler de geliştirmiş olup, modern roketin babası olarak anılır ve bu nedenle NASA'nın uzay araştırma merkezlerinden birine onun adı verilmiştir. 20.Yy'da uzayı dördüncü boyut olarak kabul eden birçok ülke; uzay çalışmalarındaki gelişmeleri yakından takip edebilmek, milli kaynaklarını ülkenin uzay politikası doğrultusunda kulana bilmek ve dolayısıyla yeniçağa daha güçlü girebilmek için yeni bir yapılanma içerisine girmişlerdir.⁵⁸

Hava/uzay teknolojilerinin bu hızlı gelişmesini gören dünyanın gelişmiş ülkeleri, uzayı “Next Frontier – Geleceğin Cephesi” olarak nitelendirmiş ve sivil alanda milli uzay politikalarını oluşturacak Uzay Kurumları ile askeri uzay faaliyetlerini yönlendirecek Uzay Komutanlıkları kurmuşlardır.

Günümüzde politik sınırlardan etkilenmeyen uzay çalışmaları sayesinde; evren hakkında gizli kalmış birçok bilgiye ulaşılabilmekte, dünyanın her bölgesi ile anında iletişim kurabilmekte ve en önemlisi bu ortam etkinlikle kullanılarak düşmanlar daha yakından takip edilebilmektedir. Bundan dolayı günümüzde; tehdidin birçok istikametten geldiği göz önünde bulundurularak üstün keşif kabiliyetinin yanında, reaksiyon süresini artıracak ihbar-ikaz uydu kabiliyetini de bünyesine alan yeni ve daha caydırıcı bir kuvvet yapısı teşkil edilmelidir. 20'nci yüzyılın ikinci yarısında uzayın önemini değerlendiren birçok gelişmiş ülke; 21'nci yüzyıl için uzayı yeni harekât alanı olarak tarif etmekte ve bu alandaki faaliyetlerine önem ve öncelik vermektedir.⁵⁹

Gelişmiş ülkelerin önemli uzay faaliyetlerinin yanı sıra, bugün, gelişmekte olan ülkeler de ulusal güvenlik amacıyla uzay çalışmalarına başlamaktadırlar.

Tüm dünyada artık hava ve uzay bir bütün olarak değerlendirilmekte ve uzay bir kuvvet göstergesi olmaktan çıkarak başlı başına bir harekât alanı olarak kabul edilmektedir.

⁵⁸ Yücel ACER, age, s.44

⁵⁹Oktay ŞAHİNER, age, s.99.

3. UZAY HUKUKU SÖZLEŞMELERİ

Uzay hukukunun en önemli özelliklerinden biri, büyük ölçüde uluslararası antlaşmalar, konvansiyonlar, uzlaşmalar gibi uluslararası sözleşmelerin ortaya çıkarıldığı düzenlemelerden beslenen hukuka dayanmasıdır (uzay hukukunun yapısı ile ilgili bilgi **Ek.1**.de verilmiştir). Teknolojik gelişmeler ve araştırmalar, uzay araçlarının yerleştirilmesi ve tüm bunların maliyetleri, devletler ya da hükümetlerce desteklenen organizasyonlar tarafından yapılması gerekmektedir ve devletlerin, hükümetlerin; bu organizasyonları desteklemesi gerekmektedir. Bu durum uluslararası seviyede anlaşmaları, yaptırımları ve bunlara bağlı olarak yasal düzenlemeleri ortaya çıkarmaktadır.

Hava hukukunda sadece uluslararası düzenlemeler değil, beraberinde ulusal hukuklar ve düzenlemeler de geçerli olmaktadır.⁶⁰ Uzay hukukunda bu duruma nazaran ulusal hukuklar ve düzenlemeler, gelişen ve artan uzay faaliyetleriyle birlikte yeni yeni şekillenmeye başlamıştır.

Uzay hukuku için faaliyetlerin denetlenebilmesi, gelişmelerin düzenli bir biçimde kat edilmesi amaçlılığı ile 1959 yılında Uzayın Barışçıl Amaçlarla Kullanımı Komitesi kurulmuştur. Komitenin müzakere ve önerileri uzay hukukunun yapıtaşlarının oluşturulmasında büyük önem arz eder. Komitede önemli bir sözleşmeye yer verilmiştir ki bu sözleşme Ay ve diğer gök cisimleri dahil, uzayın keşfi ve Kullanılmasında devletlerin faaliyetlerini yöneten İlkeleri içeren sözleşmedir.⁶¹

Bu sözleşmenin temel ilke ve amaçları;

- 1) Ay ve diğer gökcisimleri dahil uzayın keşfi ve kullanımı bütün ülkelerin faydalanması için yapılmalıdır.
- 2) Uzayın keşfi ve kullanımı eşitlik temelinde bütün devletlere serbest olmalıdır.
- 3) Uzay, egemenlik iddiaları ile ya da kullanmak ya da diğer anlamlarda sahiplenmeye konu edilemez.

⁶⁰ Ali BAL, Hava-Uzay Araçlarının (Aerospacecraft) Hukukî Rejimi, **Yayımlanmamış** s.1465-1466; “<http://hukuk.deu.edu.tr/dosyalar/dergiler/dergimiz-15-ozel/3-kamu/8alibal.pdf>”, (Çevrimiçi:03.04.2019).

⁶¹Oktay ŞAHİNER, age, s.60.

- 4) Uluslararası hukukla uyumlu olarak gerçekleştirilen uzayın keşfi ve kullanımı faaliyetleri, uluslararası barış ve güvenliğin muhafazasını amaçlamalıdır.
- 5) Nükleer silah ya da diğer çeşit kitle imha silahlarının Dünyanın yörüngesine yerleştirilmesine izin verilmez.
- 6) Ay ve diğer gök cisimleri Sözleşmeye taraf bütün devletler tarafından barışçıl amaçlar için kullanılabilir.
- 7) Uluslararası iş birliği ve anlayış desteklenecektir.
- 8) Astronotlara mümkün olan her yardım verilmelidir.
- 9) Taraf devletler uzaydaki ulusal faaliyetleri için uluslararası sorumluluğu kabul etmektedir.
- 10) Uzay objelerinin tescil edildiği taraf devletler bu objeler ve onun tescilde kayıtlı personeli üzerinde yetkiye sahiptir ve onları kontrol edebilir.
- 11) Uzaydaki tehlikeli faaliyetlerde danışmanlık yer almalıdır. Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri uzay faaliyetleri hakkında bilgilendirilmeli, bilgi onun tarafından yayımlanmalıdır.
- 12) Bütün devletler tesislerini karşılıklılık temelinde diğer taraf devletlerin temsilcilerine açık tutmalıdır.

Astronotların Kurtarılması, Astronotların Dönüşü ve Atmosferötesi Uzaya Fırlatılan Araçların Geri Verilmesi Hakkında Sözleşme (1968 Kurtarma ve Geri Verme Sözleşmesi)' ve 'Uzay Araçları Tarafından Verilen Zararlardan Dolayı uluslararası sorumluluk hakkında Konvansiyon (1972 Sorumluluk Konvansiyonu)' da Uzay hukuku alanında önemli diğer sözleşmelerden biridir. Benzer bir şekilde Tescil Konvansiyonu da Kurtarma Sözleşmesi ve Sorumluluk Konvansiyonu gibi kökeni 1967 yılındaki Uzay Sözleşmesine dayanmaktadır.

Tescil Konvansiyonundaki iki temel noktaya değinmek mümkündür. Bunlardan ilki; Tescil sistemi olmadan zarara neden olan uzay aracının belirlenmesi mümkün olamayacaktır. Bir diğeri ise; Tescilin düzenli, tamamlayıcı ve bilgilendirici sistemi gizlice yörüngeye koyulan kitle imha silahları şüphesini ve olabilirliğini azaltacağı yönündedir. Bunların dışında Ay ve Diğer Gök cisimleri Üzerinde Devletlerin Faaliyetlerini Düzenleyen Sözleşme (1979 Ay Sözleşmesi) hava hukuku için önemli bir antlaşma olmaktadır. 1979 yılında Avustralya hariç, gerçekte uzay gücü olmayan 9 devlet tarafından onaylanmış ve 5 diğer devlet tarafından imzalanmıştır. İmzalayan ülkeler arasında ülkemiz de yer almaktadır.

Bu antlaşmanın en önemli özelliği Birleşmiş Milletlerin uzay hukuku ile ilgili kabul etmiş olduğu son antlaşma olmasıdır.⁶²

4. UZAY FAALİYETLERİ

Uzay hiçbir devletin egemenliğinde değildir. İnsanlığın ortak malı olması sebebi ile bu alandaki faaliyetlerin rejiminin belirlenmesi gerekmektedir. Uygulanan uluslararası hukuk uzayın serbestliği ilkesine dayanmaktadır.

BM'nin 1963 tarihli Bildirisinin 2. maddesi ve 1967 tarihli Antlaşması'nda belirtildiği üzere, uzay sahası ve gök cisimlerine giriş ve çıkış, buralarda araştırma yapma ve bunlardan yararlanma, eşitlik ilkesine ve uluslararası hukuka uygun olmak koşuluyla, bütün devletlere açıktır. 1967 Antlaşması'nın 13. maddesine göre serbestlik ilkesi uluslararası örgütler için de geçerlidir. Uzayın serbestliği ilkesinin en önemli sınırı yapılan faaliyetlerin barışçıl amaçlarla yapılması gerekliliğidir.⁶³

Uzay faaliyetlerine ilişkin kurallar, *uzaya yönelik faaliyetler* ile ilgili ve *uzaydan dünyaya yönelik faaliyetler* ile ilgili kurallar olarak ikiye kategoride değerlendirilmektedir.

4.1. UZAYA YÖNELİK FAALİYETLER

Uzayın faaliyet alanı geliştikçe Uzay Hukuku'nun kapsamı da gelişmektedir. Uzayın araştırma ve kullanımına ilişkin faaliyetleri kapsayan kuralları da ikiye ayırmak mümkündür. Bu ayırım bazı faaliyetleri yasaklayıcı kurallar ve iş birliğini özendirici kurallar olarak incelenebilir. Uzaydaki başlıca yasaklayıcı kurallar, uzay boşluğunda ve gök cisimleri üzerinde nükleer silahlar ile öteki kitle imha silahlarının yerleştirilmesinin ya da bir yörünge üzerinde oturtulmasının yasaklanmasıdır.

5 Ağustos 1963 tarihli Atmosferde, Uzayda ve Su Altında Nükleer Silah Denemelerini Yasaklayan Adlaşma ile nükleer silahların uzayda denenmesi de yasaklanmıştır. Uzayda yasaklayıcı bir başka kural da gök cisimleri üzerinde askeri nitelikteki üs, tesis ve tahkimatlar yapılmasını yasaklayan kuraldır.

⁶² Oktay ŞAHİNER, age, s.61.

⁶³ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.65.

Ancak, bu kural uzayda araştırma amacıyla ya da öteki barışçı amaçlarla askeri personel ve malzemenin kullanılmasını yasaklamamaktadır. Uzay faaliyetlerinde iş birliğini öngören kurallar, genellikle uzay faaliyetinde bulunan bir devletin başka bir devletin faaliyetlerine zarar vermesi olasılığı durumunda ilgili devletlerin aralarında uygun danışmalarda bulunmalarını öngören kurallardır. Ayrıca bir devletin uzay deneyiminden diğer devletlerin de yararlanmasını öngören kurallar mevcuttur.

1975 tarihli Astronotların Kurtarılması Sözleşmesi de astronotların ve zorunlu inişte bulunmaları durumunda devletlerin birbirlerine yardımcı olması gerektiğini belirtmektedir. Uzay ile ilgili bir diğer problem de uzay çöpüdür. Çin'in kendi uydusunu 2007 yılında bir roket ile vurması ve 2009 yılında Amerikan ve Rus uydularının çarpışması, 2013 yılında ise Çin'in vurduğu uydunun parçalarından birinin Rus uydusuna çarpması uzay çöpünün zararlarını ve ortaya çıkabilecek riskleri göstermiştir. Ayrıca 35,786 km'de yörüngede bulunan yere durağan uydular, ITU kurallarına göre ömürleri bittikten sonunda yörüngeden çıkarılmaları gerekmektedir. LEO olarak adlandırılan alçak yörünge uyduları ise BM UNCOPUOS tarafından yayımlanan kılavuzda belirtildiği üzere ömürleri bitince kontrollü yanma olacak şekilde dünya atmosferine girişlerinin yapılması veya uzay çöpü olarak belirlenen yörüngelere getirilmeleri önerilmektedir.⁶⁴ Uzay çöpleri sebebi ile uydu maliyetlerinin de artması gündeme gelmektedir.

NASA tarafından Ağustos 2012'de yayımlanan verilere göre Amerikan Uzay Gözetleme Ağı tarafından 10 cm'den daha büyük 22.000 kadar parça tespit edilmiştir. 1-10 cm arasındaki parçaların sayısı ise ortalama 500.000 kadardır. 1 cm'den daha küçük parçaların sayısı milyonlarla ifade edilmektedir. Uzay çöplüğünü oluşturan nesnelerin ortalama %60'ı uzay araçlarının veya roket gövdelerinin parçaları ve döküntüleridir.⁶⁵

Uzay çöplüğünün ana kaynakları ise ömürlerini tamamlamış ve yörüngede terk edilmiş uydular, onları yörüngeye yerleştirilmesinde kullanılan fırlatıcıların üst kademeleri, görev sırasında kasten bırakılmış operasyonel atıklardır.

⁶⁴ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.66.

⁶⁵ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.66.

Bunlara fırlatma sırasında araçların korunması için kullanılan kaplamalar, güneş panelleri ya da antenlerin yörüngeye oturtulmasından önce kullanılan montaj sistemleri de dâhildir. Uzay çöpünün yol açacağı zararın tanımı ve sorumluluğu hiçbir adlaşmada düzenlenmemiştir.

Bu zararın, 1972 Sorumluluk Sözleşmesi'nin kapsamına girip girmeyeceği tartışmalıdır çünkü 1972 Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca, uzay çöpünün hukuki rejimini ortaya koymak mümkün değildir. Uzay çöpu, artık uzay cismi statüsünde değildir.

Bunun yanında parçalanma veya patlama sonucu oluşan parçaların hangi uzay aracına ait olduğu ve tescil devletin tespiti mümkün olmayabilir. Erdem'e göre çalışmayan ve dolayısıyla sahipsiz hale gelen bir madde üzerinde hiçbir yönetimi olmayan bir devleti; uzay çöpünün verdiği zarardan ötürü sorumlu tutmak söz konusu olamaz. Uzay çöplerinin azaltılması ve temizlenmesinin hukuki boyutu yanında maddi ve teknik boyutu da vardır.

Uzay çöpünün yeterince yüksek yörüngelere gönderilesine karşılık, atmosfere indirilmesi hem teknik açıdan daha zor hem de daha maliyetlidir. Ancak yüksek yörüngelere gönderilmesi de gelecek açısından isabetli görülmemektedir.⁶⁶

4.2. UZAYDAN DÜNYAYA YÖNELİK FAALİYETLER

Uzay araçlarının kendisine ek olarak bu araçların fırlatılması, yörüngeye yerleştirilmesi, yörüngede bulunduğu zamanlarda kontrol ve denetiminin yapılması uzay faaliyetlerinin başarısı kadar zarar doğurucu durumların önceden fark edilerek hukuki ihtilaflara sebebiyet verilmesini önleme açısından da önemlidir. Hem uzayın keşfi hem de uzaydan dünyaya yönelik faaliyetlerin gerçekleştirilmesi amacı ile uzaya çok çeşitli araçlar yollanmaktadır. Bunlar arasında en önemli olanları uydular ve uzay istasyonlarıdır. Bunlara ek olarak uzaya fırlatılma esnasında uzay aracının bileşenlerini oluşturan fırlatma roketi, fırlatma rampası ve yakıt doldurma istasyonları gibi “fırlatma araçları” olarak adlandırılan ekipmanlar da uzay aracının yardımcı ekipmanları olarak sayılmaktadır.

⁶⁶ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.69.

Bir merkezi cismin kütle çekimi etkisi altında kalarak onun çevresinde dolanan cisimlere uydu (satellite) denilmektedir.

Uydular doğal uydular ve insan yapımı olan yapay uydular (artificial satellite) olmak üzere iki ana gruba ayrılmaktadır. İlk yapay uydu Sovyetler birliği tarafından 1957 yılında başarı ile fırlatılan Sputnik-uydusudur. Ardından yüzlerce uydu uzaya fırlatılmıştır. Uydular kullanım amaçlarına göre isimlendirilmektedir.⁶⁷

Bunlara örnek olarak:

a) Haberleşme Uyduları **b)** Seyrüsefer Uyduları **c)** Gözlem Uyduları **d)** Gözetleme ve Bilgi Toplama Uyduları **e)** Meteoroloji Uyduları **f)** Gökbilim Uyduları **g)** Biyoloji Uyduları **h)** Minyatür Uydular **i)** Anti-Uydu Silah Sistemleri **j)** Güneş Enerjisi Uyduları **k)** Takım uydular.

Uzay araçlarını uzaya göndermek için kullanılan fırlatma araçları da uzay hukukunda uzay aracı kapsamına alınmaktadır. Fırlatma araçları (launch vehicles), fırlatma roketi, fırlatma rampası ve yakıt doldurma istasyonu gibi uzaya göndermede işlev gören yardımcı ekipmanları ifade etmektedir.

Fırlatma rampası (launch pad), uzay araçlarının ve özellikle uzay mekiklerini fırlatmak için oluşturulan yapılardır ve bu rampaların bulunduğu bölgelere fırlatma kompleksi (launch complex) ya da uzay limanı (spaceport) denilmektedir.⁶⁸

5. UZAY HUKUKUNDA UYGULANACAK ÖZEL HUKUK KURALLARI

Uluslararası uzay hukuku, uzay araçlarının uyrukluk bağından söz etmemekte olup, yetkili devlet olarak uzay araçlarının kayıt edildiği tescil devletini göstermektedir. Tescil devleti, uzay aracını fırlatan ya da bu amaçla ülkesinden ya da tesislerinden yararlanılmasına izin veren ve fırlatan devlet adıyla anılan devlettir.

⁶⁷ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.69.

⁶⁸ TAKAT, Takiyüddin Astronomi Topluluğu, “<https://takiyuddin.org/category/uzaycalismalari/>” (Çevrimiçi: 3.04.2019).

Uzay aracını fırlatma eylemine katılan ya da ülkesinden yararlanan fırlatan devletlerin birden çok olması durumunda bu devletler, aralarından birini tescil devleti belirlemek zorundadır. Tescil devletinin gerek araç ve parçaları gerekse araç personeli üzerinde münhasır yetkisi vardır.

Tescil devletinin bu yetkisi uzay aracının bulunduğu yerden etkilenmemektedir, alakalı araç ve araçtaki kişiler üzerinde tescil devleti yetkili kılınmıştır. Ayrıca uzay aracının başka bir devlet ülkesine inmesi ya da düşmesi durumunda ülke devletinin yetkisi geçerli olurken, tescil devletinin anılan uzay aracı ve parçaları üzerindeki mülkiyeti sürmektedir.⁶⁹

Uzay araçlarının bir zarara sebebiyet vermeleri durumunda uygulanan uzay hukukunun uluslararası sorumluluğun yükletilmesi için aradığı bağ tescil bağı olmayıp, bu aracı fırlatan devlet ya da devletlerdir.⁷⁰

Uzaya gönderilen kişiler ile ilgili başka bir hukuksal sorun da uzay aracının fırlatan devletin yetki alanı dışında bir yere, örneğin açık denize ya da başka bir devlet ülkesine düşmesi ya da zorunlu iniş yapması durumunda bu kişilerin bu süre zarfından hangi devletin yetkisi altında bulunacakları konusudur. 1968 tarihli Astronotların Kurtarılması Antlaşmasının 4. maddesi, bu durumdaki kişilerin tez elden ve gerekli güvenlik koşulları içinde fırlatan devlet temsilcilerine verilmesini öngörmektedir. Belirtilen antlaşmanın 2. maddesinde ise bu gibi durumlarda araştırma ve kurtarma çalışmalarının, fırlatan devlet ile sıkı iş birliği ve sürekli bir danışma çerçevesinde davranan, ülkesine düşülen devletin yönetimi ve denetimi altında geçmesini öngörmektedir.⁷¹ Uluslararası antlaşmalarda, uluslararası uzay hukukunun asli kaynaklardır. Örneğin Türkiye Cumhuriyeti 1967 Uzay Adlaşması ve 1972 Sorumluluk Sözleşmesi'ne taraftır.

Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) 243'un 1. maddesine göre *“(1) Yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk, Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, yabancı kararların tanınması ve tenfizi bu Kanunla düzenlenmiştir. (2) Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklıdır.”*⁷²

⁶⁹ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.57.

⁷⁰ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.58.

⁷¹ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.69.

⁷² 5718 Nolu: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, 1. Madde, age, s.10211.

Yabancılık unsuru taşıyan milletlerarası uyuşmazlık; öncelikle bu alanda düzenlenmiş olan milletlerarası sözleşme hükümlerine göre, bu alanda düzenlenmiş sözleşme bulunmaması hâlinde ise MÖHUK'un ilgili hükümlerine göre çözümlenecektir.

MÖHUK'un "Yabancı hukukun uygulanması" başlıklı ikinci maddesine göre:

(1) *Hâkim, Türk kanunlar ihtilâfı kurallarını ve bu kurallara göre yetkili olan yabancı hukuku re 'sen' uygular. Hâkim, yetkili yabancı hukukun muhtevasının tespitinde tarafların yardımını isteyebilir.*

(2) *Yabancı hukukun olaya ilişkin hükümlerinin tüm araştırmalara rağmen tespit edilememesi hâlinde, Türk hukuku uygulanır.*

(3) *Uygulanacak yabancı hukukun kanunlar ihtilâfı kurallarının başka bir hukuku yetkili kılması, sadece kişinin hukuku ve aile hukukuna ilişkin ihtilâflarda dikkate alınır ve bu hukukun maddî hukuk hükümleri uygulanır.*

(4) *Uygulanacak hukuku seçme imkânı verilen hâllerde, taraflarca aksi açıkça kararlaştırılmadıkça seçilen hukukun maddî hukuk hükümleri uygulanır. (5) Hukuku uygulanacak devlet iki veya daha çok bölgesel birime ve bu birimler de değişik hukuk düzenlerine sahipse, hangi bölge hukukunun uygulanacağı o devletin hukukuna göre belirlenir. O devlet hukukunda belirleyici bir hükmün yokluğu hâlinde ihtilâfla en sıkı ilişkili bölge hukuku uygulanır".⁷³*

Bu maddeye göre hâkim, kanunlar ihtilâfı kurallarını ve bu kurallara göre belirlenen yetkili yabancı hukuku kendiliğinden (re 'sen) uygulamak durumundadır. Uluslararası antlaşmaların ulusal hukuka atıf yaptığı durumlarda veya bu antlaşmalarda uyuşmazlığa yönelik herhangi bir hükmün bulunmadığı durumlarda ise ulusal hukuk uygulanmaktadır. Uluslararası antlaşmalarda konuya ilişkin bir hüküm olmaması ve uluslararası antlaşmanın ulusal hukuka atıf yapmamış olması durumunda ise tarafların sözleşme ile belirleyecekleri ulusal hukukun uygulanması uygun olacaktır.

Böyle bir durumda uygulanacak ulusal hukuk kurallarının, uluslararası kanunlar ihtilafı kuralları çerçevesinde belirlenmesi gerekir. Bilindiği üzere yabancılık unsuru taşımayan iç hukuk taşımalarında uygulanacak olan hukuk iç hukuk kurallarıdır.

⁷³ Age, s.10211.

5.1. UZAYDAN GÖZETLEME VE ALGILAMA

Uzay fotoğrafları ve uydular uzaktan algılamanın en önemli kaynağını oluşturmaktadır. Uzaktan algılama çevresel değerlendirme ve gözlem, tarım, madenler, sulak alanlar, ormanlar, meteorolojik çalışmalar, haritalama, askeri keşif ve gözetleme faaliyetleri gibi amaçlar için kullanılmaktadır.⁷⁴ Uydular, bu faaliyetleri gerçekleştirmek için kullandıkları enerji kaynağına göre aktif ve pasif algılama olarak ikiye ayrılmaktadırlar.

Pasif sistemlerde örneğin güneş gibi doğal kaynaklardan elektromanyetik enerji yayılır ve yeryüzü tarafından yansıtılan elektromanyetik enerji yeryüzüne ait bilgiyi bir uzaktan algılama platformuna yerleştirilmiş (örneğin uyduya) bir algılayıcıya ulaştırır.

Aktif sistemde ise bir uydu, yeryüzüne elektromanyetik enerji yayar ve bu enerji yeryüzü tarafından yansıtılır ve bilgileri algılayıcıya taşır.⁷⁵ Uzaktan gözetleme ve algılama faaliyetlerinin hem askeri hem de sivil yönü mevcuttur. Sivil faaliyetler bakımından doğal kaynakların ve kullanılabilir toprakların tespit edilmesi, çevrenin korunması ve doğal afetlerin gerçekleşeceği tarih ve mekânın gözlemlenerek tespit edilmesi, insanların doğal afetlerden zarar görmesinin engellenmesi ve hatta zararın boyutunun tespiti gibi kullanış amaçları mevcuttur.

5.2. UZAY ARAÇLARININ FIRLATILMASINDAN DOĞAN ULUSLARARASI SORUMLULUK

Hem Uzay Andlaşması'nda hem de Sorumluluk Sözleşmesi'nde uzay araçlarının verdiği zarardan doğan sorumluluk uluslararası sorumluluktur. Bu sorumluluğun muhatabı olarak da devletler veya uluslararası örgütler gösterilmektedir. Uzay faaliyetlerinden doğan uluslararası sorumluluk ile ilgili ilk ilkeler 1963 tarihli ve 1962 sayılı Hukuksal İlkeler Bildirgesi'nin 5. ve 8. maddelerinde yer almıştır. Ardından Uzay Andlaşması'nın 6., 7. ve 13. maddelerinde belirtilerek Uluslararası Uzay Hukuku'nun bir parçası olmuştur.

⁷⁴TAKAT, Takiyüddin Astronomi Topluluğu, age.

⁷⁵ Hüseyin PAZARCI, Uluslararası Hukuk, Hava ve Uzay Hukuku Turhan Yayıncılık, 2017, s.301.

Daha sonradan da Sorumluluk Sözleşmesi'nde daha detaylı olarak sorumluluk konusu ele alınmıştır.⁷⁶ 1967 tarihli Uzay Andlaşması genel bir düzenleme içerdiğinden uzay faaliyetlerine ilişkin sorumluluk ile ilgili olarak özel kanuna uygun durumundadır. 1972 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi ise lex specialis olarak karşımıza çıkmaktadır. Hukuksal İlkeler Bildirgesinin 5. maddesine göre:

“Devletler, ister kamu kurumları, isterse de hükümet dışı kuruluşlar tarafından sürdürülsün, uzaydaki ulusal faaliyetler için ve ulusal faaliyetlerin işbu Bildirgede belirtilen ilkelere uygun olarak yürütülmesini sağlamak için uluslararası sorumluluk taşırlar. Hükümet dışı kuruluşlar tarafından uzayda yapılan faaliyetler ilgili devletin iznini ve sürekli denetimini gerektirecektir.

Faaliyetler uluslararası bir örgüt tarafından uzayda yürütüldüğünde, bu Beyanda belirtilen ilkelere uyma sorumluluğu, uluslararası örgüt ve ona katılan Devletler tarafından karşılanacaktır.”

Aynı ilkenin 8. maddesine göre “Uzaya araç fırlatan veya fırlattıran her Devlet ve ülkesi veya tesislerinden uzay cisim fırlatılan her Devlet, söz konusu aracın veya onu oluşturan parçaların, yeryüzünde, hava sahasında veya uzayda yabancı bir Devlete veya onun gerçek veya tüzel kişilerine verilen zararlardan, uluslararası açıdan sorumludur.” Bu madde daha sonradan Uzay Andlaşması'nın 7. maddesinde ve Sorumluluk Sözleşmesi'nin 1. maddesinin c bendinde yer alan “Fırlatan Devlet” tanımında kendini göstermektedir.⁷⁷

5.2.1. Devletlerin Sorumluluğu

Devletin sorumluluğu uluslararası hukukta bir devletin uluslararası hukuk kurallarına uymayarak yol açtığı zararları ödeme yükümlülüğüdür. Devletin uluslararası sorumluluğu, uluslararası hukuk kurallarını ihlâl eden devletin bu aykırılıktan doğan zararı tazmin ve telafi etmesi demektir.

⁷⁶ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.106.

⁷⁷ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.106.

Uzay Andlaşması'nın 6. maddesine göre: “Andlaşmaya Taraf Devletler, ay ve diğer gök cisimleri dâhil, uzayda gerek Hükümet teşekkülleri gerek Hükümetler- dışı teşekküller tarafından yürütülen millî faaliyetlerde ve millî faaliyetlerin işbu Andlaşmada yer alan hükümler uyarınca yürütülmesinde milletlerarası sorumluluk taşırlar. Hükümetler dışı teşekküllerin ay ve diğer gök cisimleri dâhil, uzaydaki faaliyetleri ilgili Devletin müsaadesine ve devamlı nezaretine tâbi olmalıdır.

Ay ve diğer gök cisimleri dâhil, uzaydaki faaliyetlerin bir milletlerarası teşkilât tarafından yürütülmesi halinde, işbu Andlaşma hükümlerine riayetden doğan sorumluluk milletlerarası teşkilât ile, söz konusu teşkilâta mensup bulunan bu andlaşmaya taraf devletlere ait olacaktır.”⁷⁸

Uzay Andlaşması'nın 7. maddesine göre ise:

“Ay ve diğer gök cisimleri dâhil, uzaya bir cisim fırlatan veya fırlattıran her Taraf Devlet ve ülkesinden veya tesislerinden bir cisim fırlatılan her Taraf Devlet, Andlaşmaya Taraf diğer bir Devlete veya bu Devlete tâbi gerçek veya tüzel kişilere karşı, söz konusu cismin veya bu cismi meydana getiren parçaların yer yüzünde, hava sahasında veya ay ve diğer gök cisimleri dâhil, uzayda ika ettikleri zararlar için milletlerarası bakımdan sorumludur.”⁷⁹

Uzay Andlaşmasına göre ister hükümet kuruluşları ister hükümet dışı kuruluşlar uzay faaliyetlerinde bulunsun, bu faaliyetlerin Andlaşma hükümlerine göre gerçekleştirilmesinin denetim ve gözetiminden dolayı, Andlaşmaya taraf olan ilgili devlet sorumlu olacaktır. Uzay araçlarının verdiği zararlardan ise uzay aracını fırlatan veya fırlattıran devlet ve ülkesinden veya tesislerinden bir uzay cismi fırlatılan devletin uluslararası sorumluluğu olacaktır.

⁷⁸ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.108.

⁷⁹ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.109.

5.2.2.Uluslararası Örgütlerin Sorumluluğu

Uzay Andlaşması'nın 6. maddesinde hükümetler yani uluslararası örgütler (international intergovernmental organization) tarafından gerçekleştirilen uzay faaliyetleri de uluslararası sorumluluk doğurmaktadır ve bu sorumluluk söz konusu uluslararası örgüte ve bu örgüt üyesi olup uzay andlaşmasına taraf devletlere de ait olacaktır.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 22. Maddesinin birinci fıkrasına göre:

“XXIV. ve XXVII. maddeler arasında kalan maddeler hariç olmak üzere, bu Sözleşme ‘de Devletlere yapılan atıflar, uzay faaliyetlerinde bulunan her uluslararası hükümetler arası kuruluşa, bu kuruluşun Sözleşme ‘den doğan hak ve yükümlülükleri kabul ettiğini bildirmesi ve kuruluşa üye devletlerin çoğunluğunun bu Sözleşme ‘ye ve Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dahil, Uzayın Keşif ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler Hakkında Anlaşma ‘ya taraf olması halinde uygulanır.”⁸⁰

Uluslararası örgütlerin bu anlaşmalara taraf olması mümkündür. Uluslararası Örgütler Sözleşme ‘den doğan hak ve yükümlülüklerini kabul ettiğini bir bildirimle ibraz etmesi ve kuruluşa üye devletlerinin çoğunun *sorumluluk sözleşmesi* ve *uzay adlaşmasına* taraf olması halinde sorumluluk sözleşmesi bu uluslararası örgüt için de uygulanacaktır. Ancak bu sorumluluğun doğabilmesi için böyle bir zarardan doğan tazminat talepleri ilk önce kuruluşa sunulmalıdır.

Kuruluşun, bu tür bir zarara karşılık olarak, belirlenen veya kararlaştırılan tazminat miktarını 6 ay içerisinde dönmesi gerekmektedir, Talep Eden Devlet, bu miktarın ödenmesi için, bu Sözleşme ‘ye taraf devletlerin sorumluluğunu öne sürebilir.

5.2.3. Sorumluluk Sözleşmesi Açısından Sorumluluk

Sorumluluk sözleşmesinde uzay cisminin verdiği zararın nerede olduğuna göre mutlak ve kusur sorumluluğu düzenlenmiştir. Ayrıca müteselsil sorumluluk durumları da mevcuttur.

⁸⁰ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.110.

5.2.3.1. Mutlak Sorumluluk

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 2. maddesine göre Fırlatan Devlet, kendi uzay cisminin yeryüzünde ve uçuş halindeki uçaklara verdiği zararlardan dolayı tazminat ödenmesinden mutlak olarak sorumlu olacaktır. Şayet zarar yeryüzünde veya hava sahasında uçuş halindeki bir uçağa verilirse bu durumda Fırlatan Devletin kusursuz sorumluluğu yani (objektif sorumluluk) bulunacaktır.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 4. maddesinin 1. fıkrası a bendinde *“Yeryüzünden başka bir yerde iki devletin uzay cisminin çarpışması durumunda üçüncü Devlete yeryüzünde ve üçüncü Devletin uçuş halindeki uçağına zarar verilmesi halinde, bu iki Devletin üçüncü Devlete karşı sorumluluklarının mutlak olduğu belirtilmektedir.*

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 6. maddesi 2. fıkrasına göre *“Zararın, Fırlatan Devletin, özellikle Birleşmiş Milletler Şartı ile Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dahil, Uzayın Keşif ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten ilkeler Hakkında Anlaşma da dahil olmak üzere, uluslararası hukuka uygun olmayan bir faaliyetinden ileri geldiği durumlarda Fırlatan Devlet hiçbir şekilde sorumluluktan kurtulamaz.”*⁸¹

Uzay faaliyetlerinin Uluslararası Hukuk'a aykırı olması durumunda Fırlatan devletin mutlak sorumlu olacağı ve bu durumdan kurtulamayacağı belirtilmektedir.

5.2.3.2. Kusur Sorumluluğı

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 3. maddesine göre *“Yeryüzünden başka bir yerde, bir Fırlatan Devletin uzay cismine veya uzay cismi içinde bulunan insanlara veya mallara, başka uzay cismi tarafından verilen zararlarda, zarar veren uzay cismini Fırlatan Devlet, zarar ancak kendisinin ve hareketlerinden sorumlu olduğu kişilerin herhangi bir kusurundan kaynaklanmışsa sorumlu olur.”*⁸²

Yeryüzünde ve hava sahasındaki zararlarda oluşan mutlak sorumluluk hali yeryüzünden başka bir yerdeki uzay cismine veya içindeki insanlara veya mallara başka bir uzay cismi tarafından zarar verilmesi halinde kusur sorumluluğı halini alır.

⁸¹Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.111.

⁸²Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.112.

Fırlatan Devlet, zarar ancak kendisinin veya hareketlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan kastından veya ağır ihmalden kaynaklandığının ispat edilmesi şartı ile sorumlu olacaktır.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 4. maddesinin 1. fıkrası b bendinde “Yeryüzünden başka bir yerde iki devletin uzay cisminin çarpışması durumunda üçüncü devletin uzay cismine veya uzay cisminin içinde bulunan insanlar ve mallara yeryüzünden başka bir yerde zarar verilmişse, bu iki devletin üçüncü devlete karşı sorumluluklarının her birinin veya her birinin hareketlerinden sorumlu oldukları kişilerin kusuruna dayandığı belirtilmektedir.”⁸³ Bu durumlarda zarar görenin kusuru dikkate alınmaktadır.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 6. maddesi 1. fıkrasına göre de “Bu maddenin 2. fıkra hükmü saklı kalmak kaydıyla, Fırlatan Devlet, zararın tamamının veya bir kısmının, talep eden Devletin, bu Devletin temsil ettiği hakiki veya hükmî şahısların ağır ihmali sonucu veya zarar verme kastı ile yapılmış bir eylem veya eksik işleminden meydana geldiğini ispat ettiği ölçüde mutlak sorumluluktan kurtulur.”⁸⁴

Devletin, zararın tamamının veya bir kısmının, talep eden devletin veya bu devletin gerçek veya tüzel kişilerinin ağır ihmali veya zarar verme kastı ile yaptığı bir davranış veya eksik işlem sebebi ile meydana geldiğini ispat etmesi ile olur. Böyle bir ispat sonucunda Fırlatan Devlet olaydaki kusuru kadar sorumlu tutulacaktır.

5.2.3.3. Müşterek ve Müteselsil Sorumluluk

Fırlatan Devlet veya zarar gören Devlet birden fazla olabilmektedir. Ayrıca Uluslararası Örgütlere de üye Devletler ile kurulmuş örgütlerdir. Bu sebeple birden fazla tarafın olduğu durumlar için de Sorumluluk Sözleşmesi'nde ilgili maddelerde yer alan şartların gerçekleşmesi durumunda “müşterek ve müteselsil sorumluluk” halleri düzenlenmiştir.⁸⁵

⁸³ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.112.

⁸⁴ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.113.

⁸⁵ Ayhan SORGUCU, age, s.85.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 4. maddesi birinci fıkrasına göre “Yeryüzünden başka bir yerde, bir Fırlatan Devletin uzay cismine veya uzay cisminin içinde bulunan insanlar ve mallara, başka bir Devlet uzay cismi tarafından verilen zararlarda ve bu zarar nedeniyle bu üçüncü Devlete veya üçüncü,

Devletin hakiki ve hükmi şahıslarına zarar verilmesi halinde, ilk iki Devlet, üçüncü Devlete karşı, aşağıda belirtilen sınırlar içinde müştereken ve müteselsilden sorumlu olacaklardır) Üçüncü Devlete yeryüzünde ve üçüncü Devletin uçuş halindeki uçağına zarar verilmesi halinde, bu iki Devletin üçüncü Devlete karşı sorumlulukları mutlakdır. b) Eğer bir üçüncü Devletin uzay cismine veya uzay cisminin içinde bulunan insanlar ve mallara yeryüzünden başka bir yerde zarar verilmişse, bu iki Devletin üçüncü Devlete karşı sorumlulukları her birinin veya her birinin hareketlerinden sorumlu oldukları kişilerin kusuruna dayanır.”⁸⁶

Hükümde yer alan sorumluk bir uluslararası örgüt ile ona üye Devletlerden Sözleşmeye taraf olanlarının birlikte sorumlu olmalarını düzenlemesi bakımından Uzak Hukuku'nun kendine özgü (sui generis) bir kurumu olarak addedilebilir.

5.3. SORUMLULUĞUN UNSURLARI

5.3.1. Zarar

Sorumluluğun en önemli unsurunu zarar kavramı oluşturmaktadır. Sorumluluk hukukuna göre tazminat borcunun doğabilmesi ancak haksız fiilde hukuka aykırı bir davranışın gerçekleşmesi, tehlike sorumluluğunda tehlikenin gerçekleşmesi, olağan sebep sorumluluğunda ise objektif özen yükümlülüğünün yerine getirilmemesi durumunda oluşan bir zararın gerçekleşmesi gerekir.⁸⁷

Zarar “geniş anlamda zarar” ve “dar anlamda zarar” olarak ikiye ayrılmaktadır. Dar anlamda zarar maddi zarardır. Geniş anlamda zarar ise maddi zarara ek olarak kişinin şahıs varlığında bir diğer değişle manevi varlığında uğradığı zararı da kapsamaktadır.

⁸⁶ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.113.

⁸⁷ Yücel ACER, İbrahim KAYA, age, s.44.

5.3.2. Doğrudan Zarar

Doğrudan zarar Sorumluluk Sözleşme 'sinde belirtilen türdeki zararlardır. Bu durumda doğrudan zarar olarak değerlendirilebilecek zararlar⁸⁸:

• Ölüm, • Yaralanmalar, • İnsan sağlığına verilen diğer zararlar, • Devlet mallarının kaybı ve bu mallara verilen zararlar, • Devlete bağlı gerçek ve tüzel kişilerin mallarının kaybı ve bu mallara verilen zararlar, • Uluslararası örgütlerin mallarının kaybı ve bu mallara verilen zararlar.⁸⁹

5.3.3. Dolaylı Zarar

Dolaylı zararlar ve bunlar ile ilişkili ekonomik kayıpların Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında açıkça açıklanmadığı müzakeredeki bazı ülkeler tarafından belirtilmiştir. Diğer bazı devletler tarafından da “uzay cismi tarafından verilen zarar”⁹⁰ Sorumluluk Sözleşmesi belirtilen insan sağlığına verilen dolaylı zararların kastedildiği ifade edilmektedir.

Bir uzay cisminin zararına doğrudan veya yakın etki ile maruz kalılabileceği gibi uzaktan da örneğin uzay cisminin düşmesi sonucunda nükleer kirlenme maruz kalınabilir. Ayrıca manevi zararların tazmininin de “diğer zararlar” teriminin geniş yorumlanması sonucu maddi zararlara ek olarak Sözleşme kapsamında ele alınması hakkaniyet açısından yerinde olacağı belirtilmektedir.

5.4. HUKUKA AYKIRILIK

Hukuka aykırılık unsuru ile haksız fiil sorumluluğu sınırlanmakta ve bir başkasına zarar vermekle sonuçlanan her kusurlu fiil, failinin sorumluluğunu doğurmamakta, ayrıca bu fiilin hukuka aykırı olması da aranmaktadır. Bazı hakkaniyete aykırı durumların ortaya çıkması üzerine bu kavramın geniş yorumlanması ile de karşılaşılmaktadır. Hukuka aykırılık kavramı sübjektif ve objektif hukuka aykırılık teorileri olarak iki teori etrafında tartışılmaktadır.

⁸⁸ Rice ABEYRATNE, *Frontiers of Aerospace Law*. London: Ashgate Publishing, 2002, s.39.

⁸⁹ Yücel ACER, İbrahim KAYA, age, s.44

⁹⁰ Merve ERDEM, age, s.56.

Sübjektif hukuka aykırılık teorisine göre zarar verici fiil, ancak failin böyle bir fiili işlemeye yetkili olmaması durumunda hukuka aykırıdır. Burada hukuka aykırılık, “haksızlık” tır. Objektif hukuka aykırılık teorisinde ise zarar verme olgusu değil, failin davranışı esas alınır. Objektif teoride hukuka aykırılık emredici hukuk kuralı niteliğindeki genel davranış normlarına aykırılıktır. Fransız hukuku sübjektif teoriyi; Türk, Alman ve İsviçre hukuku ise objektif teoriyi kabul etmiştir.⁹¹

Kişilik hakkı, yaşama hakkı, mülkiyet hakkı gibi hakların ihlali söz konusu olduğunda hukuka aykırılık nedeninin tespiti konusunda iki teori arasında pratik bir fark bulunmamaktadır daha çok mutlak haklar yönünden zarara ilişkin değil diğer zararlar yönünden çıkmaktadır. Bu durumda zarar, zarar verenin zarar göreni korumayı amaçlayan bir davranış kuralını ihlal etmesi sonucu meydana geldiğinde hukuka aykırılık söz konusu olur.

5.4.1. İlliyet Bağı

Zararlı sonuç ile sorumluluğu doğuran davranış veya olay arasında bir sebep-sonuç bağıının bulunmasını gerektirir. Hukukta, gerçekleşen zararlar sorumluluğu doğuran olay veya davranış arasındaki sebep-sonuç ilişkisine, genel anlamda illiyet bağı denilir. Uygun illiyet bağıında, sebeplerden yaşamın olağan akışına uygun olanları sorumluluk doğurur. Olayların normal akışına ve genel tecrübelerle göre, gerçekleşen türden bir sonucu meydana getirmeğe elverişli olan sebep, sorumluluğu doğuran sebeptir.

Bu mahiyetteki illiyet bağına da uygun illiyet bağı denir. Türk, İsviçre ve Alman hukukunda genel kabul gören illiyet, uygun illiyet bağıdır. Uzak Adlaşması veya Sorumluluk Sözleşmesi’nde illiyet bağı ile ilgili özel düzenlemelere rastlanmamaktadır. Sorumluluk Sözleşmesi’nde bir uzak cisminin sebep olduğu zarardan dolayı uluslararası sorumluluğun doğacağı belirtilmiştir.

Uzak cismi ile zarar arasında bir illiyet bağıının, zarara uğrayan devletin iç hukuk kuralları uyarınca ispat edilmiş olması, tazminat talebi için yeterli bir hak sayılmaktadır.

⁹¹ Hüseyin PAZARCI, age, s.301.

İllyet bağı ile ilgili çıkabilecek sorunlara yönelik çözümler için devletlerin iç hukuk kurallarına bakılacak ve devletler özel hukuku kurallarına göre saptanacak iç hukuk hükümlerine başvurulacaktır. Zarar gören devletin iç hukuk kurallarına başvurulmasının pratikteki amacı, tazminat talebinde bulunulmasının kolaylaştırılmasıdır.⁹²

6. UZAY UÇUŞU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

Günümüzde uzay turizmi çoğunlukla ABD ve Çin'in hâkimiyetinde gerçekleşmektedir. Birçok uzay sporu da ABD, Rusya, Arap Emirlikleri, Avustralya, Kanada gibi dünyanın birçok yerinde ortaya çıkmaya başlamıştır. Space Adventures, Space X, Virgin Galactic, Airbus Grup, Blue Origin gibi öncü ticari şirketlerin umut verici bir pazarı haline gelmiştir. Bu şirketler tekrardan kullanılabilir uzay araçları, yörüngeye yerleştirilmiş otel ve Ay'a yolculuk gibi projeleri ilk olarak hayata geçirme çabası içindedirler.

Uzay turizminin amacı profesyonel olmayan bir sebep ile insanları uzaya göndermektir. Bu tek uzay yolcusunun uzaya taşınması işi olmayıp aynı zamanda uçuş için gerekli bilgilerin de elde edildiği fiziksel hazırlık ve antrenman gibi ek faaliyetleri de kapsamaktadır.⁹³

Uluslararası Uzay İstasyonunda gerçekleşen yörünge uçuşu: Nisan 2001 yılında, Uluslararası Uzay İstasyonu ilk uzay turisti olan Dennis Tito'yu karşıladı. Bu zamandan sonra 2001 ila 2009 yılları arasında altı kişi daha uzay istasyonunda 20-35 milyon dolar karşılığında bir iki gün zaman geçirdiler.⁹⁴

6.1. UZAY UÇUŞU YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

Uzay uçuşu yük taşıma sözleşmesi de kanunda mevcut sözleşmelere benzememesinden dolayı kendine özgü (sui generis) sözleşmedir. Profesyonel bir taşıyıcı tarafından ücret karşılığında taşınması da "taşıma sözleşmesi" tanımına uymaktadır.

⁹² Sinan Samı AKKURT, age, s.8.

⁹³ TAKAT, Takiyüddin Astronomi Topluluğu, age.

⁹⁴ Merve ERDEM, age, s.55.

Taşıyıcı sözleşmesine ait unsurlar ki bunlar taşıma taahhüdü, taşıma işinin bir profesyonel taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmiş olması ve bunun bir uzay aracı ile yapılması, bu işin bir ücret karşılığında gerçekleştirilmesi bu sözleşmede bulunmaktadır. Karşılıklı anlaşmayı gerektirdiğinden bu sözleşme ayrıca ivazlı bir sözleşmedir. Yükletenin ücret ödeme yükümlülüğü taşıma sözleşmesinin bir unsurudur. Uzaya gönderilen bir kilogram ağırlığın ücreti 5000 Euro mertebesinde dir.⁹⁵

6.2. UZAY UÇUŞU YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDE UZAY ARACI İŞLETENİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUMLULUKLARI

Havayolu ile yük taşıma sözleşmelerinde sınırlı sorumluluk kabul edilmektedir bu durumda uzay yolculukları için de aynı şekilde bir düzenleme yapılması uygundur. Montreal Konvansiyonu'nda havayolu taşıyıcısının yük taşımasından sorumluluğu mutlak sorumluluktur Uçuşun gecikmesi ve iptali durumunda sözleşmede bu konuda hüküm bulunması tercih edilir.

Özen yükümlülüğü, özellikle, yükümlülüklerini yerine getirmek için her türlü çabayı sarf etmeyi taahhüt ettiği için fırlatan şirketin yararına sözleşmelerin başına şart koşulur. Bu nedenle, işleten gecikme durumunda, müşteriye mümkün olan en kısa sürede uyarmak için elinden gelen çabayı gösterecektir ve arıza durumunda, müşteriye bir sonraki slotu vermek için her şeyi yapacaktır. Uzay yolculuğu esnasında yük taşıyıcıdan veya üçüncü bir şahıstan zarar görebilir. Bu sözleşmeden kaynaklanan bir sorumluluk veya haksız fiil sorumluluğu olabilir.

Her iki durumda da taraflar bir rücu feragat şartının ve karşılıklı sorumluluk garantisinin sözleşmeye eklenmesini istemektedir. İşletenin ağır ihmali ve kasti durumunda feragat maddeleri geçerli değildir. Yükleten, uzay aracı işletenin kusurunu kanıtlamak zorundadır.⁹⁶

⁹⁵ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.150.

⁹⁶ Dilek Funda KURTULUŞ, age, s.151.

SONUÇ

Dar anlamda Hava Hukuku, hava araçları ile yapılan ulusal veya uluslararası seyrüseferlerin doğurduğu çeşitli hukuki ilişkilerin incelenmesini ve bu ilişkileri düzenleyici ilkelerin ve kuralların ortaya konulmasını sağlayan ulusal ve uluslararası hukuk kurallarının bütünüdür. Hava sahası, ulusal hava sahası ve uluslararası hava sahası olarak ikiye ayrılmaktadır. Ulusal hava sahası bir devletin ülkesi üstündeki hava sahasıdır. Devletlerin hava sahası, bu devletlerin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ve buna bitişik olarak yer alan iç suların ve karasularının üstünde bulunan hava sahası olarak tanımlanmaktadır.

Ulusal hava sahası karasularının bittiği çizgidir. Uluslararası hava sahası ise devletlerin ulusal hava sahası dışında kalan hava sahasıdır ve bu alanda serbestlik rejimi geçerlidir. Uzay kavramı olarak yalnız uzay boşluğu değil, ay ve diğer gök cisimlerini de kapsamaktadır. Hava sahasının sona erdiği nokta aynı zamanda devletlerin münhasır egemenliğinin de bittiği yer olması sebebi ile de önem arz etmektedir.

Uzay faaliyetleri ve özellikle uzay araçlarının sebebiyet verdiği zararların, Uzay Hukuku kapsamında nasıl belirleneceği konusu da bu tanımın açığa kavuşturulmasının önemini ortaya koymaktadır. Devletler hava sahalarında münhasıran egemenliğe sahip iken uzay sahasında böyle bir egemenliğe sahip değildir. Uzay hukukunun temel metinleri incelendiğinde uzayın barışçı amaçlarla kullanımı, uzayın devletlerin egemenlik iddialarına konu olamaması, uzayın keşfi ve kullanımının bütün devletlerin faydasına olması, ay ve diğer gök cisimleri dâhil uzayın insanlığın ortak mirası kabul edildiği belirtilmektedir.

Uzay cisminde bulunan uzay yolcusuna, yeryüzünde, hava sahasında veya uzayda başka bir fırlatan devletin uzay aracının çarpması halinde söz konusu zararı veren Fırlatan Devlet'in veya Uluslararası Örgütün uluslararası sorumluluğu doğacaktır. Teknolojik ilerlemeler ve maliyetlerin düşmesi özel sektör yatırımcıların uzay faaliyetlerine ilgisini arttırmış ve gelecekte de arttırmaya devam edeceği anlaşılmaktadır.

Uzay faaliyetlerinin kapsamı uzay teknolojisinin gelişimi ile çeşitlenmekte bunun sonucunda da uzay faaliyetlerine ilişkin yeni düzenleme ve prosedürlere ihtiyaç duyulmaktadır.

2040-2050’li yıllarda yeni uzay teknolojileri ile beraber, uzay yolcusu taşımacılığı sözleşmesi yerini uzay otellerinde kalmak için yapılan turistik paket sözleşmesine bırakacaktır. Turistik paket sözleşmeleri ise içerisinde taşıma, konaklama ve turistik servisleri barındıran farklı işlevleri içerecektir.

ÖRNEKTİR

KAYNAKÇA

ABEYRATNE Rice, *Frontiers of Aerospace Law*. London: Ashgate Publishing, 2002.

AKKURT Sinan SAMI, Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk, (Konya- 2014), **Yayımlanmamış** T.C. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, “<http://acikerisim.selcuk.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/5223/377775.pdf?sequence=1>” (**Çevrimiçi: 10.04.2019**).

ACER Yücel, KAYA İbrahim, *Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı*, Seçkin Yayıncılık, 2017.

BAL Ali, Hava-Uzay Araçlarının (Aerospacecraft) Hukukî Rejimi, **Yayımlanmamış** <http://hukuk.deu.edu.tr/dosyalar/dergiler/dergimiz-15-ozel/3-kamu/8alibal.pdf>, (**Çevrimiçi: 03.04.2019**).

BARTSCH, Ron. *International Aviation Law A Practical Guide*. Ashgate Publishing, 2012.

ÇAĞLIAN Yılmaz, Taşıma Sözleşmesi ve Uygulanacak Hukuk, **Yayımlanmamış** https://www.academia.edu/7230725/TA%C5%9EIMA_S%C3%96ZLE%C5%96MES%C4%B0_VE_UYGULANACAK_HUKUK (**Çevrimiçi: 9.04.2019**).

DAĞISTANLI Hande, Ege Kıta Sahaneliğe Uyuşmazlığı, (Ankara-2006), **Yayımlanmamış** T.C. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku (Uluslararası Kamu Hukuku) Anabilim Dalı, “<file:///C:/Users/User7658/Downloads/2431.pdf>”, (**Çevrimiçi: 15.04.2019**).

ERDEM Merve, *Uzayın ve Uzay Faaliyetlerinin Hukuki Rejimi*, Savaş Yayıncılık, 2014.

GEMİCİ Eser, YEŞİLLER Mehmet, Hava ve Uzay Hukuku Gelişimi İçerindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri, (Çankırı-2019), **Yayımlanmamış** Havacılık yönetimi, Sivil havacılık yüksek okulu, Kastamonu Üniversitesi, Ticaret Hukuku, anabilim dalı, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, “[https://www. Research gate .net /publica tion/322609989_Hava_Hukukunun_Hukuk_Duzeni_ Icerisindeki _Yeri_ Yapisi_ ve Ozellikleri](https://www.researchgate.net/publication/322609989_Hava_Hukukunun_Hukuk_Duzeni_Icerisindeki_Yeri_Yapisi_ve_Ozellikleri)” **(Çevrimiçi:17.03.2019)**.

GOH, Gerardine, Dispute Settlement in International Space Law, 2007.

JAKHU, Ram S., “Legal Issues Relating to the Global Public Interest in Outer Space”, Journal of Space Law, 2006.

KURTULUŞ Dilek Funda, Hava ve Uzay Hukukunda Ticari Hizmetlerden Doğan Hukuki Sorumluluk (Ankara – 2019), **Yayımlanmamış** Yüksek Lisans Tezi, T.C. Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, “<http://dspace.baskent.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11727/3015/10235148.pdf?sequence=1&isAllowed=y>” **(Çevrimiçi: 15.04.2019)**.

ÖZKOL İbrahim, Yeni Nesil Havacılık ve Uzay Hukuku, (Kocaeli-2016) İstanbul Teknik Üniversitesi, VI. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı, 28-30 Eylül 2016, “[file:///C:/Users/User7658/Downloads/UHUK-2016-117%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User7658/Downloads/UHUK-2016-117%20(1).pdf)”, **(Çevrimiçi:15.04.2019)**.

ÖZ Ayşe, Hava ve Uzay Hukukunda Tahkimin Gelişimi, Yeri (ANKARA-2015), **Yayımlanmamış** Yüksek Lisans Tezi, T.C. Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Yüksek Lisans Programı “<file:///C:/Users/User7658/Downloads/407585.pdf>,” **(Çevrimiçi: 22.03.2019)**.

PAZARCI Hüseyin, Uluslararası Hukuk, Hava ve Uzay Hukuku Turhan Yayıncılık, 2017.

SORGUCU Ayhan, Ayhan SORGUCU, Hava ve Uzay Hukuku, Adalet Yayıncılık, 2018.

ŞAHİNER Oktay, Hava ve Uzay Hukukunun Gelişimi Açısından Türkiye'nin Yeri (Diyarbakır-2006), **Yayımlanmamış** Yüksek Lisans Tezi, T.C. Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Fakültesi Kamu Hukuku Anabilim dalı, “file:///C:/Users/User7658/Downloads/189517.pdf” **(Çevrimiçi:17.03.2019).**

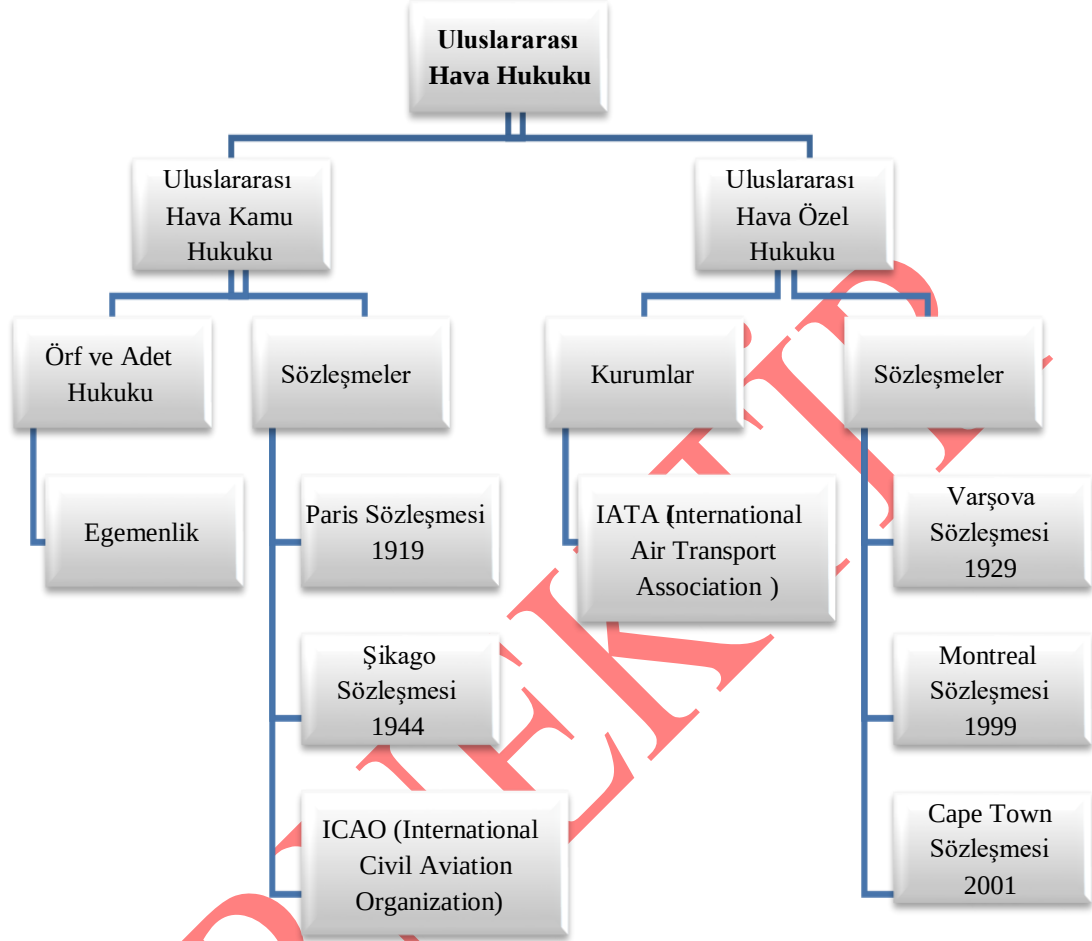
TAKAT Takiyüddin Astronomi Topluluğu **Yayımlanmamış** “https:// takiyuddin .org/category/Uzay-çalışmaları/” **(Çevrimiçi: 3.04.2019).**

YILDIRIM Turan, EROL Ömer Faruk, Yasal Düzenlemeler Işığında Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi ve İlk Türk Hava Hukuku Metni, İstanbul Medipol Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 4 (1), **(İstanbul-İ2017), Yayımlanmamış** “http://www.medipol.edu.tr/Document/Galeri/Dokuman/Hukuk dergisi/turan_2017_1_1.pdf” **(Çevrimiçi: 18.03.2019).**

Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi
http://www.mevzuat .gov.tr/ Mevzuat Metin/19.5.23.pdf, **(Çevrimiçi:18.04.2019).**

5718 Nolu Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
http://www.mevzuat.gov.tr/Mevzuat Metin/1.5.5718.pdf, **(Çevrimiçi:9.04.2019).**

EK 1. ULUSLARARASI HAVA HUKUKUNUN YAPISI



(BARTSCH, Ron. International Aviation Law A Practical Guide. Ashgate Publishing, 2012)