

T.C.
BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

HAVA VE UZAY HUKUKUNDA TİCARİ HİZMETLERDEN DOĞAN
HUKUKİ SORUMLULUK

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN
DİLEK FUNDA KURTULUŞ

TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. KUDRET GÜVEN

ANKARA – 2019



BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

Tarih: 04 / 02 / 2019

Öğrencinin Adı, Soyadı : DİLEK FUNDA KURTULUŞ

Öğrencinin Numarası : 21510264

Anabilim Dalı : ÖZEL HUKUK

Programı : ÖZEL HUKUK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

Danışmanın Unvanı/Adı, Soyadı : PROF. DR. KUDRET GÜVEN

Tez Başlığı : HAVA VE UZAY HUKUKUNDA TİCARİ HİZMETLERDEN DOĞAN
HUKUKİ SORUMLULUK

Yukarıda başlığı belirtilen Yüksek Lisans tez çalışmamın; Giriş, Ana Bölümler ve Sonuç Bölümünden oluşan, toplam 158 sayfalık kısmına ilişkin, 16 / 1 / 2019 tarihinde tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı %17'dir.

Uygulanan filtrelemeler:

1. Kaynakça hariç
2. Alıntılar hariç
3. Beş (5) kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

"Başkent Üniversitesi Enstitüleri Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Usul ve Esaslarını" inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Öğrenci İmzası: *Juude*

Onay

04 / 02 / 2019

Öğrenci Danışmanı Unvan, Ad, Soyad
PROF. DR. KUDRET GÜVEN

Kudret Güven

KABUL VE ONAY SAYFASI

Dilek Funda Kurtuluş tarafından hazırlanan “Hava ve Uzay Hukukunda Ticari Hizmetlerden Doğan Hukuki Sorumluluk” adlı bu çalışma jürimizce Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Kabul (sınav) Tarihi: 04/02/2019

(Jüri Üyesinin Unvanı, Adı-Soyadı ve Kurumu):

Jüri Üyesi: Prof. Dr. Kudret GÜVEN (Danışman)
Başkent Üniversitesi

Jüri Üyesi: Prof. Dr. Sadi ÇAYCI
Başkent Üniversitesi

Jüri Üyesi: Dr. Öğretim Üyesi Mustafa Şahin
Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi

İmzası



Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylım.
...../...../20.....

Prof. Dr. İpek KALEMCİ TÜZÜN
Enstitü Müdürü

TEŞEKKÜR

Özel Hukuk Yüksek Lisans tezimi yazmamda ve hukuk alanında çalışmalar gerçekleştirmemde bana büyük destekleri olan, beni teşvik eden, bana her zaman kıymetli vaktini ayıran ve beni yönlendiren çok değerli danışman hocam Prof. Dr. Kudret GÜVEN'e teşekkür ederim.

Tezimi inceleyerek beni yönlendiren ve kıymetli vakitlerini bana ayıran çok değerli tez jürim Prof. Dr. Sadi ÇAYCI ve Dr. Öğretim Üyesi Mustafa ŞAHİN hocalarıma da teşekkürlerimi sunarım.

Başkent Hukuk Fakültesi'nde 2015 yılından mezuniyet tarihime kadar bana her türlü desteklerini veren Başkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nin birbirinden değerli hocalarıma, asistanlarımıza ve sevgili dönem arkadaşlarıma da teşekkürü bir borç bilirim.

Başkent Üniversitesi'ne kuruluşundan günümüze emekleri olan hocalarımıza ve çalışanlarına teşekkür ederim. Hukuk Fakültesine başlamamda desteği olan merhum Prof. Dr. Ünsal Yavuz hocama da teşekkürü bir borç bilirim.

Hukuk Fakültesine girdiğim andan itibaren beni teşvik eden ve desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen ODTÜ Havacılık ve Uzay Mühendisliği Bölümü kurucusu Prof. Dr. Cahit Çıray hocama da teşekkürlerimi sunarım.

Hukuk Yüksek Lisansı yapmam için beni her zaman destekleyen ve yanımda olan annem Aynur Kurtuluş, babam Mehmet Yaşar Kurtuluş, kardeşim Bedri Kurtuluş ve eşi Tuğba Kurtuluş'a teşekkür ederim.

HAK, HAKKANİYET, ADALET ve DÜRÜSTLÜK İÇİN...

D. Funda KURTULUŞ

ANKARA- 2019

ÖZET

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 öğretilerde 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. Oysa uzay cisminde bulunan uzay yolcusuna fırlatma esnasında, uzayda veya Dünya'ya dönüşü sırasında herhangi bir zararın gelmesi durumunda uzay yolcusunun içinde bulunduğu uzay cismini "Fırlatan Devletin" sorumluluğuna Sorumluluk Sözleşmesi'nin 7. maddesi gereği gidilemeyecektir. Sorumluluk Sözleşmesi Fırlatan Devletin vatandaşlarına ve fırlatma anından itibaren uzay cisminin inişine kadar uzay cismini çalışmasına katılan yabancı ülke vatandaşlarına uygulanmamaktadır. Bu durumda olan ve zarar gören uzay yolcuları ancak fırlatan devletin iç hukuk yollarına başvurarak zararlarını tazmin edebileceklerdir.

Türkiye'de de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca hazırlanan "*Türkiye Uzay Ajansı Kurulması ve Uzaya Yönelik Faaliyetlerin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Tasarısı (Türkiye Uzay Kanunu Tasarısı)*" Bakanlar Kurulu'nca 13.02.2017 tarihinde TBMM'ye sunulmuştur. Bu tasarı kanunlaşmamıştır. Bunun yerine, 13 Aralık 2018 tarihinde 30624 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 23 nolu "*Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi*" ile Türkiye Uzay Ajansı kurulmuştur. Ne kararnamede ne de kanun tasarısında her ne kadar hüküm bulunmayan hallerde Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK)'nin uygulanacağına dair bir hüküm bulunmasa da TSHK'nın sorumluluk hükümlerinin ulusal Uzay Hukuku'na uygulanmasından daha uygun bir yaklaşım yoktur. Ayrıca uzay araçları havalanabildikleri ve havada seyredebildikleri için atmosferde (hava sahasında) buldukları sürece TSHK bakımından da hava aracı sayılmaktadır. Bu sebeple çalışmada iç hukukta uygulanması gereken kuralların düzenlenmesine ışık tutmak adına Hava Hukuku'nun ticari hizmet faaliyetleri ile ilgili hukuk kurallarına da başta TSHK olmak üzere değinilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Hava Hukuku, Uzay Hukuku

ABSTRACT

In recent years, travels to space by private companies have started to be organized. This has led to the creation of concepts like space tourist, space participant or space traveler with space tourism. The rewards of responsibility for damage caused by a spacecraft to a space participant is a subject of discussion in the literature. The international liability of the Launching State or the International Intergovernmental Organization will result in the case of a damage given to a space participant in a space object of another launching state either on the surface of the earth, in air or in space. However, in the event of any damage to space passenger in the spacecraft during the launch of the spacecraft, in the space, or in the descent phase to the Earth, the space passenger shall not be subject to the 7th Article of the Liability Agreement for the responsibility of its own "Launching State". The Liability Convention does not apply to nationals of the launching State and to foreign nationals participating in space operations from the moment of launching to the descent of space object. In this case, the space passengers will only be able to compensate their damages by resorting to local remedies.

In Turkey, Ministry of Transport, Maritime Communications prepared "*Draft Law of Turkey Space Agency Establishment and Regulation of Space Activities (Turkey Space Law Draft)*" which was submitted to parliament by Board of Ministers on 13.02.2017. This draft law has not been enacted. Instead, on 13 December 2018, Turkey Space Agency was established with "Turkey Space Agency on Presidential Decree" no. 23 published in the Official Gazette numbered 30624. In neither the decree nor the draft law, there is no provision that in cases where there are no provisions, the Turkish Civil Aviation Law (TSHK) should be applied, there will not be any more appropriate approach than applying TSHK's liability provisions to national Space Law. In addition, the space vehicles which could takeoff and cruise in the air, as much as they are in the atmosphere (airspace) they are counted as air vehicles by the provisions of TSHK. For this reason, in order to clarify on the regulation of the rules that should be applied in domestic law, the provisions related to commercial service activities of Air Law are mentioned paying attention to provision in TSHK.

Key Words: Air Law, Space Law

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
KISALTMALAR	viii
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	9
HAVA SAHASI VE HAVA HUKUKU	9
I. HAVA SAHASI	9
II. HAVA HUKUKUNUN TANIMI VE KAPSAMI.....	10
III. HAVA HUKUKUNUN KAYNAKLARI	10
A. ULUSLARARASI ANDLAŞMALAR.....	11
1. PARİS SÖZLEŞMESİ (1919).....	11
2. VARŞOVA ANDLAŞMASI (1929) VE LAHEY PROTOKOLÜ (1955).....	12
3. ŞİKAGO SÖZLEŞMELERİ (1944)	13
4. MONTREAL KONVANSİYONU (1999).....	13
B. ULUSAL KAYNAKLAR.....	14
IV. HAVAYOLU İLE TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK.....	16
İKİNCİ BÖLÜM	20
UZAY VE UZAY HUKUKU	20
I. UZAYIN TANIMI VE KAPSAMI	20
II. UZAY HUKUKUNUN TANIMI VE KAPSAMI	22
III. UZAY HUKUKUNUN KAYNAKLARI	23
A. ULUSLARARASI ANDLAŞMALAR.....	25
1. UZAY ANDLAŞMASI (1967).....	27
2. KURTARMA VE İADE ANLAŞMASI (1968)	29
3. SORUMLULUK SÖZLEŞMESİ (1972)	31
4. TESCİL SÖZLEŞMESİ (1975)	34
5. AY ANLAŞMASI (1979)	42
B. BAĞLAYICI OLMAYAN ULUSLARARASI BELGELER.....	44
C. ULUSAL KAYNAKLAR.....	45
1. ABD	45
2. RUSYA	48
3. BİRLEŞİK KRALLIK	48

4. AVRUPA	48
5. TÜRKİYE	49
D. ULUSLARARASI ÖRGÜTLER	53
1. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER.....	53
2. AVRUPA BİRLİĞİ VE AVRUPA UZAY AJANSI	53
3. DİĞER ULUSLARARASI KURULUŞLAR	54
E. ULUSAL UZAY AJANSLARI.....	55
IV. UZAYA GÖNDERİLEN KİŞİLERE VE UZAY ARAÇLARINA UYGULANACAK ÖZEL HUKUK KURALLARI.....	56
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....	62
UZAY FAALİYETLERİ.....	62
I. UZAY FAALİYETLERİNİN TARİHİ	62
A. UZAY FAALİYETLERİNİN TARİHİ VE UZAY ÇAĞI	62
B. TÜRKİYE'DE UZAY FAALİYETLERİNİN TARİHİ	63
II. UZAY FAALİYETLERİ.....	65
A. UZAYA YÖNELİK FAALİYETLER	66
B. UZAYDAN DÜNYAYA YÖNELİK FAALİYETLER.....	69
1. UZAYDAN GÖZETLEME VE ALGILAMA	71
2. UYDULAR ARACILIĞIYLA HABERLEŞME VE YAYIN.....	73
3. KÜRESEL SEYRÜSEFER UYDU SİSTEMLERİ	75
4. UZAYIN ASKERİ AMAÇLARLA KULLANIMI	75
5. UZAY MADENCİLİĞİ	76
6. UZAYDA TİCARİ FAALİYETLER	78
a. İmalat Faaliyetleri.....	79
b. Hizmet Faaliyetleri.....	79
- Fırlatma Hizmetleri ve Uzay Taşımacılığı.....	79
- Uzay Turizmi	80
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	82
HAVAYOLU TİCARİ HİZMET FAALİYETLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK ...	82
I. GENEL OLARAK	82
II. HAVAYOLU İLE YOLCU VE YÜK TAŞIMACILIĞINDA SÖZLEŞMEDEN DOĞAN SORUMLULUK VE SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUK.....	84
A. HAVA HUKUKUNDA YOLCU VE YÜK TAŞIMACILIĞINDA SÖZLEŞMEDEN DOĞAN SORUMLULUK.....	84
1. HAVAYOLU İLE TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	86

a.	Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi.....	88
b.	Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi	89
2.	HAVAYOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI.....	90
a.	Taşıma Taahhüdü	90
b.	Taşımanın Sivil Hava Aracı ile Yapılması	91
c.	Taşıma Ücreti.....	92
d.	Karşılıklı Anlaşma.....	92
3.	HAVAYOLU İLE YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI.....	92
a.	Taşıma Taahhüdü	92
b.	Taşımanın Sivil Hava Aracı ile Yapılması	93
c.	Taşıma Ücreti.....	93
d.	Karşılıklı Anlaşma.....	93
e.	Eşyanın Taşıyıcının Zilyetliğine Girmesi	94
4.	HAVAYOLU İLE YOLCU TAŞIMA BELGELERİ	94
a.	Yolcu Bileti.....	94
b.	Bagaj Kuponu.....	94
5.	HAVAYOLU İLE YÜK TAŞIMA BELGESİ.....	95
6.	TAŞIYICININ SORUMLULUĞU	96
7.	TAŞIYICININ ADAMLARININ KİŞİSEL SORUMLULUĞU	100
8.	SORUMSUZLUK ŞARTLARI	101
B.	HAVA HUKUKUNDA YOLCU VE YÜK TAŞIMACILIĞINDA SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUK	102
C.	HAVA HUKUKU YOLCU VE YÜK TAŞIMACILIĞINDA SİGORTA YÜKÜMLÜLÜĞÜ	105
	BEŞİNCİ BÖLÜM	106
	UZAY TİCARİ HİZMET FAALİYETLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK.....	106
I.	GENEL OLARAK	106
II.	UZAY ARAÇLARININ FIRLATILMASINDAN DOĞAN ULUSLARARASI SORUMLULUK.....	106
A.	DEVLETLERİN SORUMLULUĞU	108
B.	ULUSLARARASI ÖRGÜTLERİN SORUMLULUĞU	110
C.	SORUMLULUK SÖZLEŞMESİ AÇISINDAN SORUMLULUK	111
1.	MUTLAK SORUMLULUK	111
2.	KUSUR SORUMLULUĞU.....	112
3.	MÜŞTEREK VE MÜTESELSİL SORUMLULUK.....	113

D.	SORUMLULUĞUN UNSURLARI	115
1.	ZARAR	115
a.	Doğrudan Zarar	116
b.	Dolaylı Zarar	116
2.	HUKUKA AYKIRILIK	117
3.	KUSUR	118
4.	İLLİYET BAĞI.....	119
E.	SORUMLULUĞA İLİŞKİN USÛL HÜKÜMLERİ.....	120
1.	DAVA EHLİYETİ	120
2.	DAVA EHLİYETİNİ ORTADAN KALDIRAN HALLER.....	121
3.	TAZMİNAT TALEBİNDE USÛL	123
4.	TAZMİNAT KOMİSYONU.....	124
a.	Tazminat Komisyonu'nun Oluşturulması	124
b.	Tazminat Komisyonu'nun Kararı	126
5.	TAZMİNATIN ÖDEME ŞEKLİ	127
6.	HAK DÜŞÜRÜCÜ SÜRE	128
7.	RÜCÛ HAKKI.....	128
8.	TAZMİNAT KARARININ NİTELİĞİ	131
9.	ZARAR GÖREN DEVLETİN YARDIM TALEBİ	131
III.	UZAY TURİZMİ VE YÜK TAŞIMACILIĞINDA SÖZLEŞMEDEN DOĞAN SORUMLULUK VE SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUK	131
A.	UZAY UÇUŞU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ.....	134
1.	UZAY UÇUŞU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI.....	137
2.	UZAY UÇUŞU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDE UZAY ARACI İŞLETENİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUMLULUKLARI.....	138
B.	UZAY UÇUŞU FIRLATMA HİZMETİ VE YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ.....	142
1.	UZAY UÇUŞU YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI.....	150
2.	UZAY UÇUŞU YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDE UZAY ARACI İŞLETENİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUMLULUKLARI.....	151
	SONUÇ.....	153
	KAYNAKÇA	159
	EKLER	163
	EK-1 TÜRKİYE UZAY AJANSI HAKKINDA CUMHURBAŞKANLIĞI KARARNAMESİ	163

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
APRSAF	: Asya Pasifik Bölgesel Uzay Ajansı Forumu
APSCO	: Asya Pasifik Uzay İşbirliği Kuruluşu
Bkz.	: Bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
BMGK	: Birleşmiş Milletler Genel Kurulu
BNCSR	: British National Committee for Space Research (İngiliz Uzay Araştırması Ulusal Komitesi)
C.	: Cilt
CNES	: Centre National d'Etudes Spatiales (Ulusal Uzay Araştırma Merkezi- Fransa)
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
ELDO	: European Launcher Development Organisation (Avrupa Fırlatma Geliştirme Teşkilatı)
ESA	: European Space Agency (Avrupa Uzay Ajansı)
ESRO	: European Space Research Organisation (Avrupa Uzay Araştırma Teşkilatı)
EUTELSAT	: Avrupa Telekomünikasyon Uyduları Kuruluşu
FAA	: Federal Aviation Administration (Federal Havacılık Dairesi -ABD)
GEO	: Geostationary Earth Orbit (Jeostatik Dünya Yörüngesi)
GNSS	: Galileo Küresel Uydu Seyrüsefer Sistemi
INMARSAT	: Uluslararası Denizcilik Uyduları Kuruluşu
INTELSAT	: International Telecommunications Satellite Consortium (Uluslararası Telekomünikasyon Uyduları Konsorsiyumu)
ICAO	: (International Civil Aviation Organization) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
ISRO	: Indian Space Research Organisation (Hindistan Uzay Araştırma Teşkilatı)
ISS	: International Space Station (Uluslararası Uzay İstasyonu)

ITSO	: Uluslararası Telekomünikasyon Uyduları Kuruluş
ITU	: International Telecommunication Union (Uluslararası Telekomünikasyon Birliği)
LEO	: Low Earth Orbit (Alçak Dünya Yörüngesi)
m.	: madde
MEO	: Medium Earth Orbit (Orta Dünya Yörüngesi)
MÖHUK	: 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
NASA	: National Aeronautics and Space Administration (Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi – ABD)
PSTN	: Public Switched Telephone Network (Genel Telefon Şebekesi)
RG	: Resmi Gazete
S.	: Sayı
s.	: sayfa
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TSHK	: 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
UBİTEK	: TÜBİTAK Uzay Bilim ve Teknolojileri Komitesi
UNCOPUOS	: The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (BM Uzayın Barışçı Kullanımı Komitesi)
UNESCO	: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Teşkilatı)
UNOOSA	: The United Nations Office for Outer Space Affairs (Birleşmiş Milletler Dış Uzay Dairesi)
vd.	: ve devamı
WMO	: World Meteorological Organization (Dünya Meteoroloji Teşkilatı)

GİRİŞ

Türk Havacılık tarihinde ilk uçuşun İsmail Cevheri tarafından 1002 tarihinde gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Ebu Nasır İsmail Cevheri bin Hammâd-ül Farabi Türkistan'da Farab şehrinde doğmuş ve 1002 yılında kanat takarak uçuşa teşebbüsünde bulunmuştur. Bir süre kanat çırparak uçuş gerçekleştirdikten sonra çıkan rüzgâr sebebi ile dengesini kaybetip düşerek vefat etmiştir¹. İsmail Cevheri'nin bu uçuş denemesi Türk tarihindeki ilk uçuş çabası olarak da anılmaktadır. 1623-1640 yılları arasında Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Hazerfan Ahmet Çelebi'nin Galata Kulesi'nden Üsküdar'da bulunan Doğancılar meydanına kartal kanatları ile uçtuğunu ve Lagari Hasan Çelebi'nin de füze ile fırlatılarak yine kartal kanatları ile Sinan Paşa Kasrı'nın önünde denize indiğini belirtmiştir².

Dünyada ilk hava hukuku düzenlemesinin 5.6.1783 yılında Fransız Mongolfier kardeşlerin sıcak hava balonu ile Paris'te havalanmaları sonrası 1784 yılında Paris Polis Müdürü Lemoine tarafından verilen 23 Nisan 1784 tarihli ve izin almadan balonla havalanmanın yasaklandığı emirname olduğu belirtilmektedir³.

17 Aralık 1903 yılında Wright Kardeşler'in ilk motorlu uçak ile uçmaları sonrası havacılıkta yeni bir devir başlamış ve hava hukuku düzenlemeleri de ardından gelmiştir. Fransa'dan Bleriot'nun 25 Temmuz 1909 tarihinde Manş denizini geçmesi üzerine İngiltere bu durumdan rahatsızlık duyarak “*Aerial Navigation Act*” olarak bilinen hükümleri uygulamaya koymuştur ve birkaç giriş kapısı dışında bütün sahilleri hava seferine kapatmıştır⁴.

Ulusal düzenlemelere ek olarak sınır ötesi uçuşlar sonucunda uluslararası alanda da hava hukuku düzenlemeleri yoğunlaşmış ve 1874 tarihli Brüksel, 1899-1907 tarihli Lahey, 1910-1919 tarihli Paris Konvansiyonları, 1926 tarihli Madrid Konvansiyonu ve 1944 tarihli Şikago Sivil Havacılık Konferansı sonucunda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) kurulmuş ve uluslararası alanda sivil havacılığın hukuki düzenlemeleri oluşturulmuştur⁵.

1919 Paris Konvansiyonu, uluslararası hava kamu hukukunun gelişmesine ve modern hava hukukunun temellerinin oluşmasını sağlayan bir anlaşmadır. ICAO anlaşması ve ekleri de kamu

¹ Bkz. https://uteddergi.com/alt_kategori/BIN-YIL-ONCE-TAYYARE-KSIFI-BIR-TURK/397, Yalçın Osman, Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017, s.8, .

² Sorgucu Ayhan, Hava ve Uzay Hukuku, 3. Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, 2015, s. 77-78.

³ Yalçın, s.17-18, Öztürk Yaşar, Hava Hukuku I, Samsun, 2010, s. 30, Sorgucu s.9.

⁴ Öztürk, s. 30.

⁵ Sorgucu, s. 20-26, Öztürk, s. 31.

hukuku düzenlemesi olarak sivil hava araçlarının tescili, hukuki durumu, devletlerin hava sahasındaki egemenlik hakları, sivil havacılık kuralları, sivil havacılık personelinin lisanslandırılması, sivil hava aracı kazalarının soruşturulması, havaalanları inşası gibi düzenlemeler ile sivil havacılığın gelişmesi ve gelecekte doğabilecek gereksinimlere göre hukuki düzenlemelerin tekrardan yapılması veya yeniden uyarlanması gibi düzenlemeleri içermektedir⁶.

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, 1952 tarihli Sivil Hava Araçlarının Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verecekleri Zarardan Dolayı Sorumlulukları hakkında Roma Konvansiyonu ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu örnek olarak verilebilir. Avrupa Birliğinde ayrıca sivil havacılığın düzenlenmesi için JAA (Joint Aviation Authorities) ve JAR (Joint Aviation Requirements) kurulmuş ardından bunlar 2008 yılında yerini EASA (European Air Safety Agency)'ya bırakmıştır⁷.

Türkiye JAR'ın sivil havacılık faaliyetleri ve düzenlemesini uygulamış ve Haziran 2008'de EASA'nın JAA ve JAR'ın yerini almasının ardından EASA ile yapılan bir protokol neticesinde EASA kural ve standartlarına uygun düzenleme yapmak konusunda anlaşmıştır⁸.

Varşova/Lahey sisteminin karmaşık bir noktaya gelmesi üzerine özellikle taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler 28 Mayıs 1999 tarihinde "*Havayoluyla Yapılan Uluslararası Taşımalar için Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme (Montreal Konvansiyonu)*"⁹ 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 girmiştir¹⁰. İki devlet arasında gerçekleştirilen uluslararası taşımada eğer iki devlet de Montreal Konvansiyonu'na taraf ise bu konvansiyon uygulanacaktır. Ama bu iki devletten biri

⁶ Gündüz Aslan, Milletlerarası Hukuk, (Ed. Reşat Volkan Günel), 8. Baskı, Beta, İstanbul, 2015, s. 413; Öztürk, s. 32, Sorgucu, s.20-21.

⁷ Sorgucu s. 53-58; Öztürk, s. 33.

⁸ Öztürk, s. 33.

⁹ ICAO Doc. 9740, "*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*".

¹⁰ Akkurt Sinan Sami, Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Konya, 2014, s.142; Bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

konvansiyona taraf değil ama her iki devlet de Varşova/Lahey metinlerine taraf ise bu durumda Varşova/Lahey'in uygulanması gerektiği öğretilmektedir¹¹.

Uzay hukuku, dış uzay ve onunla ilgili faaliyetlere uygulanabilecek olan tüm kuralları kapsar. 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. Bu sebeple bazı uzay hukuku kuralları, sadece var olan iç hukuk ilkelerinin yeni bir alana uygulanmasından ibarettir. Uzay hukuku uzayın kullanımı ve araştırılması ile ilgili pratik sorunlarla başa çıkmak için geliştirilmiştir bir alandır¹².

Uzay, teknolojinin küresel olarak ele alınması gereken temel alanlardandır. Uydu teknolojileri son yıllarda insan hayatında büyük etkilere sebep olmuştur. Gerçek zamanlı televizyon görüntüleri dünyanın uzak bölgelerinde izleyebilmekte, neredeyse dünyanın herhangi bir noktasında telefon ile görüşülebilmekte, internet üzerinden iletişim sağlanabilmektedir¹³. Uzay turizmine hazırlanılmakta ve Mars'ta yerleşmek için planlar yapılmaktadır.

Uzay gücü ve devletlerin uzayı kullanma yetenekleri günümüzde önem kazanmaktadır. Devletlerin uzay teknolojilerindeki yeteneklerinin, askeri operasyonlarda kendilerine büyük bir avantaj getirmektedir. Ulusal güvenlik hukukunun uzay açısından durumu, barış zamanlarında uygulanan kurallar ve uluslararası bir silahlı çatışma sırasında uygulanan kurallar olarak ikiye ayrılabilir. Uluslararası silahlı çatışma dönemlerinde uluslararası antlaşmalar genelde savaşanlar arasında askıya alınmaktadır¹⁴.

Barış zamanında uzay ulusal güvenliği için uygulanabilen antlaşmalar üç ana gruba ayrılabilir: Uzay faaliyetlerinin düzenlemesi için özellikle tasarlanan anlaşmalar, barış zamanında askeri alanla ilgili faaliyetleri düzenleyen ve güven inşası amacıyla tasarlanan anlaşmalar ve barış zamanındaki uzay faaliyetlerinin ekonomik yönlerini düzenleyen anlaşmalar¹⁵.

¹¹ Akkurt, s. 143; Öztürk s. 38.

¹² Couston Mireille, Droit Spatial, Ellipses Edition Marketing, Paris, 2014, s. 7, Lyall Francis / Larsen Paul B., Space Law A Treatise, Ashgate Publishing Limited, UK, 2009, s. 2.

¹³ Lyall / Larsen, s.3.

¹⁴ Couston, s. 10-11; Bourbonniere Michel, National-Security Law in Outer Space: The Interface of Exploration and Security, 70 J. Air L. & Com. 3, 2005, s. 3-4.

¹⁵ Bourbonniere, s. 6.

Günümüzde, uzay faaliyetleri 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 başlanmıştır¹⁶.

Devletin ülkesi, toprak, iç sular, karasuları ve bunların üzerindeki hava sahasından oluşur. Devlet kendi hava sahasını diğer devletlerin kullanımına ve uçuşuna kapatabilir. Hava sahası ile ilgili sorunlardan biri, hava sahasının yeryüzünden itibaren ne kadar mesafeye kadar devletin egemenliğine dâhil olduğudur. Hava sahasının bitim noktası, uluslararası hukukta uzay hukuk sahasının başlangıç noktasıdır. Hava sahası bitim noktasının devletin münhasır egemenliğinin de sona erdiği yer olması sebebiyle sınırlarının net olması gerekmektedir ancak ne hava hukuku ne de uzay hukuku metinlerinde bu konuda açık bir düzenleme yoktur. Birçok farklı görüş arasında bazı sayılan ölçütler arasında uyduların en düşük yörüngesi, uçağın çıkabileceği en üst nokta veya yer çekimi etkisinin olmadığı seviye bulunmaktadır¹⁷.

İlk roketin Çinliler tarafından 1040'lı yıllarda kullanıldığı ve temelde katı yakıtlı bir ok olup barut ile çalıştığı tahmin edilmektedir. Çinlilerin kullandığı barut ve roketten etkilenen Moğollar bu silah teknolojisine sahip olmuş, daha sonra Moğollar ve Araplar vasıtasıyla teknoloji kısa zamanda Avrupa'ya ulaşmıştır. Evliya Çelebi Seyahatname'sinde Lagari Hasan'ın IV. Murat devrinde (1623-1640) yaptığı bir roket ile Sarayburnu'ndan kalkıp, barutun bittiği noktaya kadar göğe yükseldiğini, daha sonra kartal kanadına benzer bir paraşüt sistemi ile Sinan Paşa Kasrı önünde denize indiğini belirtmektedir¹⁸.

Gerçek anlamda roketler ile ilgili çalışmalar ikinci dünya savaşı sonunda V1 ve V2 roketlerini geliştiren Alman bilim adamlarının ABD ve Rusya'ya götürülmeleri ile başlamıştır¹⁹. Uzay çalışmalarının ilk yıllarında Sovyetler Birliği ABD'den önde gitmiş ve 1957 yılında ilk uzay üssü olan Baykonur'u inşa etmiş ve dünyanın ilk uydusu olan *Sputnik-1*'i 4

¹⁶ Bozkurt İbrahim, Uzay Sektöründe Yatırım Projeleri, Finansmanı ve Değerlemesi, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilimdalı, Ankara, 2013, s.1; Günel Reşat Volkan, Uluslararası Hukuk Açısından Uzay Madenciliği, Ankara, Turhan Kitabevi Yayınları, 2016, s. 1; Couston, s. 13.

¹⁷ Aksar Yusuf, Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk I, Ankara, 2015, s. 257-258.

¹⁸ Sorgucu, s. 188; Meray Seha L., Uzay ve Milletlerarası Hukuk, Ankara, 1964, s.2.

¹⁹ Krige J., Russo A., A History of the European Space Agency 1958–1987, Volume I, The story of ESRO and ELDO 1958–1973, Hollanda, 2000, s.2; Sorgucu, s. 189; Bkz.:

<http://www.esa.int/esapub/sp/sp1235/sp1235v1web.pdf>;

http://www.esa.int/About_Us/Welcome_to_ESA/ESA_history/History_of_Europe_in_space.

Ekim 1957 yılında fırlatarak yörüngeye yerleştirmiştir²⁰. ABD ilk uydusu *Explorer-I*'i 31 Ocak 1958 yılında fırlatmıştır. 1 Ekim 1958'de ABD Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi (NASA)'ni kurmuştur²¹. Her iki güç de uzayı “en hâkim tepe” olarak görmüş ve uzay yarışına başlamıştır²². 1961 yılında Rus Kozmonot Yuri Gagarin tarafından ilk insanlı uzay uçuşu gerçekleştirilmiştir. İngiltere Aralık 1958'de İngiliz Uzay Araştırması Ulusal Komitesi (BNCSR)'ni kurmuştur²³. 19 Aralık 1961'de oylan bir kanunla CNES (Ulusal Uzay Araştırma Merkezi) Fransa'da kurulmuştur. Asıl görevi, askeri balistik füzelerini temel alarak *Diamant* adlı bir uydu fırlatma sistemi geliştirmek olan CNES; 26 Kasım 1965'de Diamant roketi ile Hammaguir fırlatma rampasından, ilk Fransız uydusu *Astérix*'i yörüngeye yerleştirmiştir. Fransa böylece ABD ve Rusya'dan sonra yörüngeye uydu yerleştiren 3. ülke konumuna gelmiştir²⁴.

1977 yılında İngiltere'nin önderliğinde kurulan Avrupa Uzay Ajansı (ESA)'na şu anda 22 Avrupa ülkesi üyedir²⁵. Türkiye ESA üyesi değildir. 2004 yılında Türkiye ve ESA dış uzayın barışçıl amaçlarla kullanılması ve incelenmesi ile ilgili bir işbirliği anlaşmasını 5 yıllığına imzalamıştır²⁶. Bu tarihten sonra bir anlaşma yapılmamıştır.

Hindistan hükümeti de 1977 yılında Hindistan Uzay Araştırma Teşkilatı (ISRO)'nı kurmuştur²⁷.

Günümüzde 35 ülke bu alanda yatırım yapan ülkeler içine girmiştir. Büyük çoğunluğu Rusya ve ABD'ye ait olmak üzere 9000'den fazla uydu halen dünya yörüngesinde dolaşmaktadır²⁸. “Uzay Çağı” dünyayı büyük ölçüde değiştirmiştir. Günümüzde uydular aracılığıyla haberleşme ve yayında birçok değişiklikler görmekteyiz. Uzaktan algılama sayesinde dünya ile ilgili bilgilerimizi büyük çoğunlukta artmıştır²⁹.

²⁰ Krige/Russo, s. 8; Pazarcı Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri, 2. Kitap, 10. Bası, Ankara 2014, s. 425; Lyall / Larsen, s. 3; Aksar, s. 258; Erdem Merve, Uzayın ve Uzay Faaliyetlerinin Hukuki Rejimi, 1. Baskı, Savaş Yayınevi, Ankara, 2014, s. 1.

²¹Bkz.: <https://www.nasa.gov/>; Krige/Russo, s. 8.

²² Sorgucu, s. 189.

²³ Krige/Russo, s. 9.

²⁴ Bkz.: <https://cnes.fr/en>; Krige/Russo, s. 10.

²⁵ Bkz. <http://www.esa.int/ESA>; http://www.esa.int/About_Us/Welcome_to_ESA/What_is_ESA

²⁶ Bkz. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%202421/v2421.pdf>, s.446-451;

<https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d22/c120/tbmm22120103ss0908.pdf>;

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/05/20060526-2.htm>;

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/08/20060808-2.htm>

²⁷ Bkz. <http://www.isro.gov.in/>; Sorgucu, s. 192.

²⁸ Sorgucu, s. 192.

²⁹ Lyall / Larsen, s. 1.

BM uzay hukukunun ortaya çıkışında lider rol oynamıştır³⁰. 1999 yılında Birleşmiş Milletler tarafından ilan edilen ve her yıl 4-10 Ekim tarihleri arasında düzenlenen Dünya Uzay Haftası uzay alanındaki iki önemli olayı da anmaktadır. Birincisi, 4 Ekim 1957 tarihinde Sovyetler Birliği'nin dünyanın ilk yapay uydusu Sputnik 1'i uzaya fırlatmasıdır. İkincisi ise 10 Ekim 1967'de uzayın keşfi, kullanım hakları ve devletlerin faaliyetlerini kapsayan Uzay Andlaşması'nın yürürlüğe girmesidir³¹.

Teknolojik gelişim ve bilgi paylaşımının hızlanması ile uzay faaliyetlerine katılan devletlerin sayısında artış olmuştur ve böylece küçük devletlerin de bağımsız olarak kendi uzay teknolojilerini geliştirme imkânı doğmuştur. Uzay faaliyetlerinin artan bir şekilde özelleştirilmesi ve ticarileşmesi, uzay hukuku açısından yeni zorluklar yaratmıştır. Bunun sonucu olarak da uluslararası uzay hukuku ile uyumlu ulusal uzay hukuku metinlerinin yaratılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu şekilde, uluslararası uzay hukukunun uygulanabilmesi için devletlerin temel uzay hukuku ilkeleriyle tutarlı ulusal uzay faaliyetlerini sürdürebilmeleri amaçlanmıştır³².

Son dönemlerde özel ve ticari organizasyonlar tarafından Uzay Turizmi konusunda çalışmalar yapılmaktadır³³. Uzay mekiklerinin uzay taşımacılığı ve uzay turizmi gibi görevlerde kullanılması planlanmaktadır. Ayrıca uluslararası hava uzay taşımacılığı yapılması için kullanılacak yörünge altı hava uzay araçlarının günümüzde kullanılan ticari hava araçlarına göre daha kısa sürede görevlerini bitirecekleri hesaplanmaktadır³⁴.

Finansal açıdan günümüzde uzaya yönelik en önemli girişim alanı, uydu yatırımları olmakla beraber özellikle gelişmiş ülke menşeli teşebbüslerce gelecekte gerçekleştirilmesi düşünülen, çoğu insanın şu anda hayal dahi edemeyeceği projeler de mevcuttur. Bu projeler arasında, uzay taşımacılığı, uzay turizmi ve enerjiye ulaşma hedefi içerisinde olan uzay madenciliği gibi

³⁰ Aksar, s. 258.

³¹ Bkz. <http://www.worldspaceweek.org/>, Şahiner Oktay, Hava ve Uzay Hukukunun Gelişimi Açısından Türkiye'nin Yeri, Dicle Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuku Anabilimdalı Bölümü, Yüksek Lisans Tezi, Diyarbakır, 2006, s. 99.

³² Günel, s. 2.

³³ Diederiks-Verschoor I. H. Philepina / Kopal Vladimir, An Introduction to Space Law, Kluwer Law International, Hollanda, 2008, s. 16.

³⁴ Bal Ali, Hava-Uzay Araçlarının (Aerospacecraft) Hukuki rejimi, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: 15, Özel S., 2013, (Basım Yılı: 2014), s. 1465.

yatırım projeleri yer almaktadır³⁵. Türkiye’de doğrudan uzaya yönelik ticari faaliyette bulunmak amacıyla yatırım yapan tek şirket, Türksat A.Ş.’dir³⁶.

Günümüzde internette “Ay Tapusu veya Mars Tapusu” dağıtan şirketlerle de karşılaşmak mümkündür. Hukuki olarak bu tapuları tanıyan bir ülke veya kanun yoktur³⁷.

Uzay Kamu Hukuku, Uzay Hukuku’nun başlangıç aşamasını oluşturmakta; uzayın ve uzay faaliyetlerinin temel rejimini ortaya koymaktadır. Uzay özel hukuku ise uzay faaliyetlerinde yer alan devlet dışı aktörlerin de varlığı sebebi ile özellikle uzay aracını fırlatma, yörüngeye yerleştirme sırasında oluşabilecek zararın tazmini, sigorta, fikri mülkiyet vs. gibi hukuki konuları içermektedir³⁸. Özel Hukuk özelliği taşıyan Uzay Hukuku ile ilgili bir düzenlemeye örnek olarak, ABD’nin “*Commercial Space Launch Act Amendments*” yasası gösterilebilir. 2004 yılında ABD meclisinden sivil uzay araçları ve uçuşları ile ilgili olarak geçen bu yasa, uzay turizminin risklerine değinerek sivil uzay turizmi için bazı düzenlemeler getirmektedir³⁹. Ancak günümüzde, oldukça önemli bir gelişme kat etmiş olan uzaya yönelik ticari faaliyetlerin bazıları ile ilgili hala önemli düzenlemelere ihtiyaç bulunmaktadır.

Bu çalışmada hava hukuku ve uzay hukukundaki ticari hizmetlerden doğan hukuki sorumluluk incelenmiştir. Hava sahası ve uzayın tanımı ile hava ve uzay hukukunun temel ilkeleri bu konu dâhilinde açıklanmıştır. Ardından hava ve uzay faaliyetleri ve tarihçelerine değinilmiştir. Hava ve uzay ticari hizmet faaliyetlerinden doğan sorumluluk uluslararası ve ulusal hukuk düzenlemeleri boyutunda incelenmiştir. Hava hukukunda hem uluslararası mevzuat hem de Türk Sivil Havacılık Kanunu (THSK) sorumluluk ile ilgili detaylı hükümler içermektedir. Uzay Hukuku’nda Sorumluluk Sözleşmesi Fırlatan Devlet’in vatandaşlarına ve fırlatmadan itibaren uzay cisimi ininceye kadarki sürede uzay cisminin çalışmasına katılan yabancı ülke vatandaşlarına uygulanmaması sebebi ile bu durumlarda uluslararası hukuku ilgilendiren bir düzenleme bulunmadığından her ülkenin iç hukuk yollarına başvurulması gerekmektedir. Ülkemizde 13 Aralık 2018 yılında ise 23 nolu “**Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi**” 30624 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmış ve Türkiye Uzay Ajansı kurulmuştur. Kararname’nin uzay hukuku hükümleri içermemesi sebebi ile

³⁵ Couston, s. 9; Bozkurt İbrahim, Uzay Sektöründe Yatırım Projeleri, Finansmanı ve Değerlemesi, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilimdalı, Ankara 2013. s. 1.

³⁶ Bozkurt, s. 3.

³⁷ Bkz. <http://www.kozmikanafor.com/uzay-ve-hukuk-uzay-kime-ait/> ; <https://onedio.com/haber/iyi-bir-yatirim-olarak-mars-ve-ay-dan-arazi-almak-433909> .

³⁸ Erdem, s.2; Diederiks-Verschoor / Kopal, s. 13.

³⁹ Bkz. <http://aviationweek.com/awin/space-tourism-activity-sprouts-europe;> [http://aviationweek.com/awin/space-tourism-hypocrisy;](http://aviationweek.com/awin/space-tourism-hypocrisy) Bozkurt, s. 15.

Özellikle sorumluluk bakımından uygulanacak hukuk kurallarının tespiti için Hava Hukuku'ndaki ilgili ticari hizmet faaliyetlerinde uygulanan hukuk kuralları da bu çalışmada karşılaştırma amacı ile incelenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVA SAHASI VE HAVA HUKUKU

I. HAVA SAHASI

Hava sahasını uluslararası hava sahası ve ulusal hava sahası olarak ikiye ayırmak mümkündür. Bir devletin ülkesi üstündeki hava sahasına ulusal hava sahası denir. Ulusal hava sahası, bu devletlerin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ve buna bitişik olarak yer alan içsuların ve karasularının üstünde bulunan hava sahası olarak tanımlanmaktadır. Ulusal hava sahası karasularının bittiği çizgidir⁴⁰. Devletlerin ulusal hava sahası dışında kalan hava sahasına ise uluslararası hava sahası denir ve bu alanda serbestlik rejimi geçerlidir⁴¹.

14 Ekim 1983 tarihli 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK)⁴², nun 3. maddesinde verilen tanıma göre kanundaki "*Türk Hava Sahası*" terimi Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenliği altındaki ülke ile Türk karasuları üzerindeki sahayı ifade etmektedir. Aynı kanunun "*Türk hava egemenliği*" başlıklı 4. maddesinde belirtildiği üzere de "*Türkiye Cumhuriyeti Türk hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haizdir*". Türk hava egemenliğinin sınırını belirleyen bu madde 7.12.1944 tarihinde Şikago'da imzalanan ve 12.6.1945 tarih ve 4749 sayılı kanun ile kabul edilen Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin birinci maddesinde belirtilen "*Akit Devletler, ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hâkimiyeti haiz*" oldukları ilkesine uygun olarak düzenlenmiştir⁴³.

Deniz hukuku alanında açık denizler üstünde yer alan hava sahasında uçuş serbestliği ilkesi kabul edilmiştir. Bu durumda karasular dışında kalan hava sahası ulusal egemenlik konusu olmamaktadır⁴⁴. Ulusal veya uluslararası hava sahalarının yüksekliği ve uzay sahasının başlangıç noktası öğretide tartışmalıdır. Bu konu uzayın tanımının yapıldığı çalışmanın İkinci Bölümü'nde açıklanmaktadır.

⁴⁰ Pazarcı, Uluslararası, s. 413.

⁴¹ Öz Ayşe, Hava ve Uzay Hukukunda Tahkimin Gelişimi, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk, Ankara, 2015, s. 8.

⁴² 19.10.1983 tarih ve 18196 sayılı Resmi Gazete, Bkz. <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf>

⁴³ Bkz. https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/DM_/d02/c021/b154/dm_020211540136.pdf,

Gerekçe 1.

⁴⁴ Pazarcı, Uluslararası, s. 414.

II. HAVA HUKUKUNUN TANIMI VE KAPSAMI

Fransa'da Montgolfier kardeşler tarafından 1783 yılında ketenden bir torba içerisine sıcak hava doldurarak yaklaşık 2 km'lik yolculuk gerçekleştirmesinin ardından bir yıl sonra ilk sivil havacılık kuralları düzenlenmiş, Wright Kardeşler'in 1903 yılında motorlu hava aracını uçurmalarının ardından da 1910 yılında uluslararası ilk havacılık konferansı Paris'te toplanmıştır⁴⁵.

Hava hukukunun tanımı öğretide dar ve geniş anlamda ele alınmaktadır. Geniş anlamda bakıldığında hava hukuku, hava sahası ve ondan yararlanma ile ilgili tüm kuralları içermektedir⁴⁶. Bu kurallar sadece hava araçlarını değil, hava ile ses ve elektrik dalgalarını aktaran radyo, televizyon, telefon vb. haberleşme ve iletişim yöntemlerini ve meteorolojiyi de içine almaktadır⁴⁷. Hava Hukuku'nun çıktığı ilk dönemlerde hava hukuku dar anlamda düşünüldüğünden hava sahasındaki kablosuz iletişim, elektromanyetik dalgaların yayılımı gibi kuralların da bu çerçevede alınabileceği düşünülmemiştir⁴⁸.

Hava Hukuku dar anlamda ise havacılık ile sınırlı hukuk kurallarını içine almaktadır⁴⁹. 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 bütünüdür⁵⁰. Bu çalışmada Hava Hukuku dar anlamda ele alınmış ve telekomünikasyon ile ilgili kurallara değinilmemiştir.

III. HAVA HUKUKUNUN KAYNAKLARI

1910 yılında Paris ve Verona'da yapılan uluslararası konferansta ilk kez hava ülkesine ek olarak hava ulaşımı ve hava araçları rejimi gibi konular görüşülmüştür. Fransa ve Almanya hava ülkesinin serbestisini, İngiltere ise hava ülkesinde devletin egemenliği ilkesini savunduğundan konferans bir anlaşma ile sonuçlanmamıştır. Bu konularda 29 Temmuz 1913 tarihli Fransa-Almanya Hava Ulaşımı Sözleşmesi ilk anlaşma niteliğindedir ve sözleşme

⁴⁵ Gemici Eser / Yeşiller Mehmet, Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri, *Journal of Aviation*, 1 (2), 2017, s. 141.

⁴⁶ Gündüz s. 411; Pazarcı, *Uluslararası*, s. 409.

⁴⁷ Pazarcı, *Uluslararası*, s. 409.

⁴⁸ Gemici / Yeşiller, s. 142.

⁴⁹ Belbez Hikmet, Hava Hukuku Konusu ve Mahiyeti, *AÜSBFD*, C.1, S.4, 1943, s. 744; Pazarcı, *Uluslararası*, s. 409.

⁵⁰ Gemici / Yeşiller, s. 142.

kapsamında askeri ve sivil uçakların ayırımı yapılmakta olup sivil hava araçlarının diğer devletin hava sahasından zararsız geçiş hakkı kabul edilmiştir.

Hava Hukuku'nda ilk defa yapılan çok taraflı anlaşma da 13 Ekim 1919 tarihli Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi olup hava ülkesi, hava araçlarının uyuğu, sınıflandırılması, ulaşım elverişlilik belgesi gibi konularda düzenlemeler getirmiştir. Paris Sözleşmesi 1922, 1923 ve 1929'da değişikliğe uğramıştır. Bu sözleşme 33 taraf devlet ile savaş sonrasına kadar uluslararası alanda hava rejimini düzenleyen en önemli anlaşma olmuştur. Paris Sözleşmesi'ne taraf olmayan İspanya, Portekiz ve 19 Güney Amerika devleti 1926 yılında Paris Sözleşmesi hükümlerine benzer hükümler içeren Madrid Hava Ulaşımına ilişkin İspanyol-Amerikan Sözleşmesi'ni imzalamıştır⁵¹. Bu anlaşmayı 1928 Havana Ticari Havacılığa İlişkin Panamerikan Sözleşmesi izlemiştir. Paris Sözleşmesi 1944 tarihli Şikago Sözleşmeleri'nin yürürlüğe girmesi ile 1947 yılında yürürlükten kalkmıştır⁵².

12 Ekim 1929 tarihinde Hava Taşımacılığına ilişkin Varşova Sözleşmesi imzalanmıştır. 1929 Varşova Sözleşmesi, 28 Eylül 1955 tarihli Lahey⁵³ Protokolü ile değişikliklere uğramıştır.

29 Mayıs 1933 tarihinde ayrıca Uçakların Neden Olduğu Zararlar İlişkin Roma Sözleşmesi imzalanmıştır. 1933 tarihli Roma Sözleşmesi ise 7 Ekim 1952 tarihinde yapılan Yabancı Hava Araçlarının Yeryüzünde Üçüncü Kişilere Verdikleri Zarara İlişkin Sözleşme ile değişikliğe uğramıştır. Roma Sözleşmesi, uçuş sırasında yerdeki şahıslara verdiği zarardan işletenin sorumluluğuna ilişkin bir sözleşme olup ihtiva ettiği ağır şartlar nedeni ile uluslararası sahada uzun yıllar ilgi görmemiştir⁵⁴.

A. ULUSLARARASI ANDLAŞMALAR

1. PARİS SÖZLEŞMESİ (1919)

Hava Hukuku'nda ilk çok taraflı anlaşma 13.10.1919 tarihli Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi olup hava ülkesi, hava araçlarının uyuğu, sınıflandırılması, ulaşım elverişlilik belgesi gibi konularda düzenlemeler getirmiştir. Paris Sözleşmesi 1922, 1923 ve 1929'da değişikliğe

⁵¹ Sorgucu, s.21-22; Pazarcı, Uluslararası, s. 411.

⁵² Pazarcı, Uluslararası, s. 410-411.

⁵³ Öğretide "Lahey Protokolü" veya "La Haye Protokolü" olarak geçmektedir.

⁵⁴ Bkz. http://mevzuat.shgm.gov.tr/wp-content/uploads/2016/01/turk_sivil_hav.kanun-tasari_mayis1981.pdf, s.2; http://mevzuat.shgm.gov.tr/wp-content/uploads/2016/01/turk_sivil_havacilik_kanun_tasari_Eylul1981.pdf, s. 7.

uğramıştır. 33 devletin taraf olduğu sözleşme savaş sonrasına kadar uluslararası hava rejimini düzenleyen en önemli anlaşma olmuştur. Paris Sözleşmesi hava sahasında mutlak ve münhasır egemenlik prensibini birinci maddesi ile ortaya koymuştur. Türkiye, 1919 Paris Sözleşmesi'ne Lozan Barış Andlaşması'nın 100. maddesi ile katılmayı taahhüt etse de katılmamıştır. Paris Sözleşmesi, 1944 tarihli Şikago Sözleşmelerinin yürürlüğe girmesi ile 1947 yılında yürürlükten kalkmıştır⁵⁵.

2. VARŞOVA ANDLAŞMASI (1929) VE LAHEY PROTOKOLÜ (1955)

Milletlerarası Hava Hukuku'nda yapılan yasal düzenlemelere ek olarak Milletlerarası özel hukuk ve kanunlar ihtilafı konularında da yasal düzenlemelerin yapılması gerekliliği doğmuştur. Taşıma sözleşmesinin şartlarının ülkelerdeki farklı hukuk kuralları sebebi ile farklı yorumlanmaları sonucunda yolcuların hak aramasında güçlükler olmaktadır. Ayrıca taşıma sözleşmesinin yapıldığı, taşımanın başladığı, taşımanın sonlandığı, duraklama ve yolcunun tabiyetinde bulunduğu yer Mahkemelerinin, aynı olayda kendilerini yetkili sayması ve farklı hukuk kurallarını uygulamalarından dolayı birbirleriyle çelişkili ve mükerrer ödemelere neden olan kararlar da ortaya çıkabilmekteydi. Bu konular, havayolu ile yapılan yurtiçi taşımalarda TSHK gibi milli kanunlarda yer almaktadır. Yurtdışı taşımalarda ise bu konular ile ilgili hükümler 12 Ekim 1929 tarihli Hava Taşımacılığına ilişkin Varşova Sözleşmesinde mevcuttur. Bu sözleşme daha sonradan 1955 tarihli LAHEY Protokolü, 1961 tarihli GUADALAJARA Ek Sözleşmesi, 1971 tarihli GUATEMALA CITY Protokolü, 1975 tarihli 1 Sayılı MONTREAL Ek Protokolü, 3 Sayılı MONTREAL Ek Protokolü, 4 Sayılı MONTREAL Ek Protokolleri ile değişikliğe uğramıştır. 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Anlaşması 30'dan fazla devlet tarafından imzalanmış ve 1933'de yürürlüğe girmiştir. 108 devlet bu sözleşmeye katılmıştır. Varşova Anlaşması uluslararası hava taşıma sözleşmeleri bakımından taşıma belgeleri (m. 3-9), eşya taşımada hukuki ilişkiler (m.10-16) ve hava taşıyıcısının sorumluluğunu (m.17-30) ayrıntılı olarak düzenlemiştir⁵⁶.

Varşova Sözleşmesi'ne Türkiye 1.2.1977 tarihinde 2073 sayılı kanunu onaylayarak taraf olmuştur. 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan ve 1 Mart 1977 tarihli ve 2073 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan “*Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların*

⁵⁵ Pazarcı, Uluslararası, s. 410-411; Sorgucu, s.21.

⁵⁶Bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/16128.pdf>;

http://www.legalisplatform.net/hukuk_metinleri/Sivil%20Havacilik%20Cok%20Taraf%DD%20Anlasmalar.pdf

Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme'nin ve bu sözleşmeyi değiştiren 28 Eylül 1955 tarihli protokolün onaylanması; Dışişleri Bakanlığının yazısı üzerine 31.5.1963 tarihli ve 244 sayılı Kanun'un 3. maddesine göre 29 Ağustos 1977 tarihinde kararlaştırılmıştır⁵⁷.

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 onanmıştır⁵⁸. 52 devletin katılımı ile yapılan Sivil Havacılık Konferansı'nda dört anlaşma 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. Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması 6.6.1945'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)'nün kuruluşunu da içine alan ulusal hava sahası üzerinde uçuş, hava araçlarının uyruğu ve tescili, lisans ve sertifikaları, havacılığa ilişkin uluslararası standartlar gibi birçok kuralı kapsamaktadır⁵⁹. Türkiye 5.6.1945 tarihli ve 4749 sayılı kanunla bu anlaşmayı onaylamıştır⁶⁰. Şikago Anlaşması'na bugün 152 devlet taraf olmuştur⁶¹.

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*

⁵⁷Bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/16128.pdf>, s. 2-32.

⁵⁸"Şikago'da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve bunların eklerinin onanması hakkında kanun" 12.6.1945 tarih 6029 sayılı Resmî Gazete. Bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6029.pdf>.

⁵⁹ Pazarıcı, Uluslararası, s. 412.

⁶⁰ Sorgucu, s. 23.

⁶¹ Bkz.

http://www.legalisplatform.net/hukuk_metinleri/Sivil%20Havacilik%20Cok%20Taraf%DD%20Anlasmalar.pdf

Konvansiyonu)⁶² 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 girmiştir⁶³. İki devlet arasında gerçekleştirilen uluslararası taşımada eğer iki devlet de Montreal Konvansiyonu'na taraf ise bu konvansiyon uygulanacaktır. Ama bu iki devletten biri konvansiyona taraf değil ama her iki devlet de Varşova/Lahey metinlerine taraf ise bu durumda Varşova/Lahey'in uygulanması gerektiği öğretide belirtilmektedir⁶⁴.

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 uygulamalar, sigorta ve olağanüstü koşullarda gerçekleştirilen taşıma ile ilgili diğer koşullara ve yedinci bölüm de nihai şartlara ait hükümleri içermektedir⁶⁵.

B. ULUSAL KAYNAKLAR

14 Ekim 1983 tarihli 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK)⁶⁶'nin amacı sivil havacılık alanındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlar ve uluslararası ilişkilerimize uygun olarak düzenlenmesini sağlamaktır⁶⁷.

Kanun tasarısı hazırlıkları esnasında Almanya, İsviçre ve Fransa'nın sivil havacılık kanunları da incelenmiştir⁶⁸. Taraf olunan uluslararası sözleşmelere gerekli atıflar yapılmıştır. Taraf olunan sözleşmelerden taşıma konusunda en önemli sözleşme olan 1929 tarihli Varşova Sözleşmesi ve bu sözleşmenin bazı maddelerini değiştiren 1955 Lahey protokolünün hükümleri

⁶² ICAO Doc. 9740, “*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*”. Bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101001-1-1.pdf>

⁶³ Akkurt, s.142; Bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

⁶⁴ Öztürk s. 38; Akkurt, s. 143.

⁶⁵ Bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101001-1-1.pdf>

⁶⁶ 19.10.1983 tarih ve 18196 sayılı Resmi Gazete, Bkz. <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf>

⁶⁷ TSHK m.1.

⁶⁸ Türk Sivil Havacılık Kanun Tasarısı Hakkında Genel Açıklamalar ve Gerekçe, Bkz. http://mevzuat.shgm.gov.tr/wp-content/uploads/2016/01/turk_sivil_hav_kanun_tasarisi_mayis1981.pdf, s.2.

aynen uluslararası mahiyette olmayan iç taşımalara da uygulanmıştır⁶⁹. TSHK hükümleri büyük ölçüde Varşova/Lahey metinlerine uygun olacak şekilde hazırlanmıştır⁷⁰.

TSHK, kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerinin havacılık sahasındaki faaliyetlerini kapsamaktadır. Açık hüküm bulunmayan hallerde devlet hava araçları kanun kapsamı dışında bırakılmıştır⁷¹.

TSHK'nın üçüncü maddesinde tanımlara yer verilmiştir. Bu maddeye göre "*Hava Aracı*" havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü araç anlamına gelmektedir. TSHK'da hava aracı tanımlanırken Fransız ve İtalyan kanunlarından yararlanılmış olup, Fransız Sivil Havacılık Kanunu'nda hava aracı "havada yükselmeye ve dolaşmaya muktedir her türlü cihazı" ve İtalyan Seyrüsefer Kanunu'nda ise "havayolu ile bir yerden diğer bir yere insan veya eşya taşımaya müsait her türlü cihaz" olarak tanımlanmıştır. TSHK'da hava aracının havalanabilmesi gerekmektedir ama kendi gücü ile hareket edip etmemesi veya yerden kumanda ile hareket etmesi önemli değildir. Ayrıca havadan hafif veya ağır da olabilir. Bu sebeple balon ve zeplinler TSHK bağlamında hava aracı olarak sayılmakta ama paraşüt hava aracı olarak görülmemektedir. Uzay araçları havalanabildikleri ve havada seyredabildikleri için atmosferde buldukları sürece TSHK bakımından hava aracı sayılmaktadır. Alman hava hukukunda 1964 yılındaki değişiklik ile uzay araçları hava aracı olarak kabul edilmiştir. İsviçre hukukunda uzay araçları havacılık kanununun kapsamında hava aracı olarak sayılmamıştır⁷².

Kanunda hava araçları "*Devlet Hava Aracı*" ve "*Türk Sivil Hava Aracı*" olarak iki kısma ayrılmaktadır. "Devlet Hava Aracı" devletin askerlik, güvenlik, gümrük ve orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde kullandığı hava araçlarını; "Türk Sivil Hava Aracı" ise devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzel kişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçları ifade etmektedir. Kanunun ikinci maddesi ile devlet hava araçları, kanunda açık hüküm olmadığı durumlarda bu kanun kapsamı dışında tutulmuştur⁷³.

TSHK'nın 5. maddesine göre de "*Türk hava sahası hava araçları tarafından bu Kanun ve ilgili diğer mevzuat hükümleri çerçevesinde kullanılır.*"

⁶⁹ Türk Sivil Havacılık Kanun Tasarısı Hakkında Genel Açıklamalar ve Gerekeçe, Bkz. http://mevzuat.shgm.gov.tr/wp-content/uploads/2016/01/turk_sivil_hav.kanun-tasari_mayis1981.pdf, s.3.

⁷⁰ Özdemir Atalay, Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Sanem Matbaacılık, Ankara, 1992, s.1.

⁷¹ TSHK m.2.

⁷² Özdemir, s. 48.

⁷³ TSHK m.2/2.

IV. HAVAYOLU İLE TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK

TSHK'nın "Havayolu ile Taşımalar" başlıklı Üçüncü Kısmı'nın "*İç Hat Taşıma Sözleşmesi*" başlıklı Birinci Bölümü'nün "*Uygulanacak hükümler*" başlıklı 106. maddesine göre "*Havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır.*" Bu maddeye göre iç hat taşımalarında TSHK'da hüküm bulunmadığı durumlarda 26.3.2011 tarihinden itibaren 1999 Montreal Konvansiyonu'nun uygulanması uygun olacaktır. TSHK'da ve Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalarda bir hüküm bulunmadığı takdirde de Türk Ticaret Kanunu hükümlerine başvurulacaktır. 6102 sayılı TTK'nın "*Taşıma İşleri*" başlıklı Dördüncü Kitabı, genel olarak karayolu taşımalarını düzenlemekte ve deniz, demir, havayoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümleri saklı tutmaktadır (TTK m.852). Ancak bu hükümler Türk taşıma hukukunun genel hükümleri olduğundan, diğer taşıma ile ilgili özel kanunlarda hüküm bulunmayan hallerde TTK'nın "*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'yü. Bu tarihten sonra Varşova Konvansiyonu ilga eden 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu, 26.03.2011 tarihinde itibaren Türkiye'de yürürlüğe girmiş ve asli hukuk kaynağı olmuştur⁷⁴.

Anayasa'nın 90. maddesi 5. fıkrası göre "*Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır.*" Bu durumda Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir.

Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK)⁷⁵'un 1. maddesine göre "*(1) Yabancılik unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk,*

⁷⁴ Akkurt, s. 130-133.

⁷⁵ 5718 sayılı MİLLETLERARASI ÖZEL HUKUK VE USUL HUKUKU HAKKINDA KANUN, Bkz. <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5718.pdf>.

Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, yabancı kararların tanınması ve tenfizi bu Kanunla düzenlenmiştir.

(2) Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklıdır.”

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 çözümlenecektir.

MÖHUK'un “*Yabancı hukukun uygulanması*” başlıklı ikinci maddesine göre “(1) *Hâkim, Türk kanunlar ihtilâfi 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 ihtilâfi 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”*. Bu maddeye göre hakim, kanunlar ihtilâfi kurallarını ve bu kurallara göre belirlenen yetkili yabancı hukuku re'sen uygulamak durumundadır.

Uluslararası antlaşmaların ulusal hukuka atıf yaptığı durumlarda veya bu antlaşmalarda uyuşmazlığa 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 Assosiation-IATA regulations), emredici hükümlere aykırı olmamak kaydıyla,

uluslararası antlaşma ve ulusal hukuk hükümlerindeki boşlukları doldurucu ve yardımcı bir hukuk kaynağı olma özelliğindedir⁷⁶.

Yabancılık 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 charter 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." Bu maddeye göre eşya taşınmasına ilişkin sözleşmelerde taraflar, sözleşmeden doğacak uyuşmazlıkların çözümünde hangi hukukun esas alınacağını belirleyebilirler.

MÖHUK'un 29. maddesi sadece eşya taşımaları için söz konusu olduğundan yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanmayacaktır. Yolcu taşıma sözleşmelerine TTK'nın yolcu taşımalarına ilişkin hükümleri ve kapsamına girdiği ölçüde uluslararası yolcu taşımalarına ilişkin sözleşmeler uygulanacaktır⁷⁷. 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. Aksi durumda yolcu taşıma sözleşmesinin tabi olacağı hukukun sözleşmelere ilişkin genel kanunlar ihtilafı (bağlama) kuralını düzenleyen MÖHUK'un 24. maddesinin uygulanarak tespit edilmesi gerekecektir.

"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

⁷⁶ Akkurt, s. 133.

⁷⁷ Bkz: Taşıma Sözleşmesi ve Uygulanacak Hukuk, http://www.academia.edu/7230725/TA%C5%9EIMA_S%C3%96ZLE%C5%9EMES%C4%B0_VE_UYGULANACAK_HUKUK, s.10.

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.”

İKİNCİ BÖLÜM

UZAY VE UZAY HUKUKU

I. UZAYIN TANIMI VE KAPSAMI

Uzay, tanım olarak uygulanan uluslararası hukuk bakımından, yalnız uzay boşluğunu değil, aynı zamanda ay ve diğer gök cisimlerini de kapsamaktadır⁷⁸.

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 kazanmıştır⁷⁹.

BM Uzay komitesi 1967 yılından beri bu konuyu ele almaktadır ama kesin bir karara ulaşamamıştır. Aşağıda belirtilen farklı tanımlara göre hava sahası ile uzay sahası arasındaki sınırın belirlenmesine çalışılmaktadır⁸⁰:

- 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.

Kesin bir sınırın belirlenememesinin nedeni, dünyanın atmosferinin üst sınırının kesin olarak belirlenememiş olmasından kaynaklanmaktadır. 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 belirlenememektedir⁸¹.

⁷⁸ Pazarıcı, Uluslararası, s. 426; Pazarıcı Hüseyin, Pozitif Uzay Hukuku ve Bugünkü Sorunları, Seha L Meray'a Armağan, Ankara 1981, AÜSBF Yayınları: 465, Cilt I, s. 227.

⁷⁹ Kaşıkara Mustafa Serhat, Devletlerin Uzay Faaliyetlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara, Adalet Yayınevi, 2017. s. 17.

⁸⁰ Meray, Milletlerarası, s.127-142; Pazarıcı, Uluslararası, s. 426; Kaşıkara s. 18.

⁸¹ Kaşıkara, s. 17-18.

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. Buna ek olarak, gelişen teknoloji ile birlikte hem havada hem de atmosfer ötesi yüksekliklerde uçabilen hava-uzay araçları olarak tanımlanan araçların da yakın gelecekte kullanımda olacağı da göz önüne alınması gereken bir durumdur⁸².

Genel olarak Devletlerin yerden yükseklik hesabını benimsedikleri örneğin Kanada'nın 64 km, Fransa'nın 80 km, İtalya'nın 100 km yüksekliği sınır olarak önerdikleri görülmektedir⁸³. Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI) tarafından da 100 km sınır olarak kabul edilmiştir ve 100 km hattın dayanağı Karman hattı teorisidir. Bu teoriye göre deniz seviyesinden 100 km yukarısı uzay olarak nitelendirilmekte ve bu mesafedeki her türlü hava aracı, aerodinamik kaldırma kuvveti elde edebilmek için yörünge hızından daha hızlı uçmalıdır⁸⁴.

Uzay insanlığın ortak malı olarak kabul edilmektedir. Bu sebeple uzay veya gök cisimleri hiçbir devletin ulusal egemenliğine giremez. Bununla beraber, bazı uzay cisimlerinin, “gök cisimleri (celestial bodies)” olarak tanımlanıp tanımlanamayacağı ve dolayısıyla sahiplenip sahiplenilmeyecekleri konusu öğretilerde tartışmalıdır. Bazı yazarlara göre yeri değiştirilebilen veya tümü tüketilebilen gök taşları (meteorits) ve küçük gezegenler (asteroides) gibi cisimlerin “gök cisimleri” olarak nitelendirilmemesi ve sahiplenilebilmesi gerekmektedir⁸⁵.

Dünyanın merkezi daima yörünge düzleminde bulunur. Dünya çevresinde bütün uyduların yörüngelerinin düzlemi, ekvator düzleminde geçmek zorundadır. Bunun sonucunda, bir uydunun sürekli olarak belli bir coğrafi mevki üzerinde sabit kalacak şekilde bir yörüngeye sahip olması, ekvatorun tam üzeri hariç mümkün değildir⁸⁶.

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. Bu süreden daha düşük olan periyotlar, yerçekimi ve atmosferik sürüklenme kuvveti

⁸² Kaşıkara, s. 18-20.

⁸³ Pazarıcı, Uluslararası, s. 426-427; Bal, Hava-Uzay Araçları, s. 1478.

⁸⁴ Günel, s. 6.

⁸⁵ Pazarıcı, Uluslararası, s. 427.

⁸⁶ Sorgucu, s. 185.

nedeni ile pratik olmazlar. Günümüzde uydular çok değişik amaçlarla (iletişim, uzaktan algılama, konumlama, seyrüsefer vb.) kullanılmaktadır. Bu nedenle uydular, kendilerinden beklenen göreve istinaden değişik yörüngelere yerleştirilmektedir⁸⁷.

Başka bir tartışma da sabit uydular (geosynchronous satellites) olarak bilinen ve dünyanın etrafında dünyanın dönme hızına eşit bir hızda dönecek şekilde yörüngeye yerleştirilen uydulara ilişkindir. Ekvator çizgisi üstünde ve iki derece arayla 180 adet yerleştirilme olanağı bulunan bu uyduların yörüngelerinin sahiplenilip sahiplenilemeyeceği tartışmalıdır⁸⁸.

II. UZAY HUKUKUNUN TANIMI VE KAPSAMI

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 süpergücü 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 yarıştı tetiklemiştir⁸⁹. 1963 yılında Amerika ile Sovyetler Birliği arasında nükleer silahların ve diğer kütle imha silahlarının uzayda kullanımının yasaklanması ile ilgili genel bir anlayışa varılmıştır⁹⁰. Başlangıçta iki taraflı bir anlaşma halinde iken daha sonradan 17 Ekim 1963 yılında Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 1884 (XVIII) nolu karar ile kabul edilmiştir⁹¹.

Uzay Hukuku, pozitif hukuk çerçevesinde ele alındığı zaman kurallarının daha çok uluslararası sözleşmelere dayandığı görülmektedir⁹².

⁸⁷ Sorgucu, s. 185.

⁸⁸ Pazarcı, Uluslararası, s. 427.

⁸⁹ von der Dunk Frans/ Tronchetti Fabio, Handbook of Space Law, Edward Elgar Publishing, İngiltere, 2015, s. 1-3.

⁹⁰ Treaty Banning Nuclear Weapon Tests in the Atmosphere, in Outer Space and Under Water, Moskova, 5 Ağustos 1963’de imzalanmış 10 Ekim 1963’de yürürlüğe girmiştir. 40 UNTS 43; TIAS No. 5433, 14 UST 1313; UKTS 1964 No. 3; ATS

⁹¹ von der Dunk/ Tronchetti, s. 3.

⁹² Günel, s. 5.

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. ABD’de kişi ve şirketlere uzayda madencilik hakkı veren yasanın yürürlüğe girmesi, uzay hukukuna hâkim ilkeleri tekrardan tartışmaya açmıştır⁹³. 25 Kasım 2015 tarihinde ABD’de yürürlüğe giren yasada asteroidlerden elde edilen kaynaklar operasyonu üstlenen gerçek veya tüzel kişilere ait olacaktır. Asteroid madenciliği yapan şirket, çıkardığı mineral veya madenleri kullanma hakkına sahip olacak ama asteroid üzerinde herhangi bir hak iddia edemeyecektir⁹⁴.

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 dayandığı görülmektedir. 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 çatışmaların ortaya çıkmasını önlemeyi amaçlamaktadır. Uzay hukukunun kapsamı, bir uydu tarafından görüntü ve veri toplanması gibi uzayda gerçekleşen faaliyetlere yönelik olduğu kadar, bir uzay nesnesinin veya bir parçasının yeryüzüne düşmesi neticesinde ortaya çıkan hasarın sorumluluğu meselesinde olduğu gibi, uzayla ilgili olarak dünya üzerinde gerçekleşen olaylara da yöneliktir⁹⁵.

III. UZAY HUKUKUNUN KAYNAKLARI

Uzay ile ilgili uluslararası ilk hukuki düzenlemeler BM Genel Kurulu’nun 13 Aralık 1958 gün ve 1348(XIII) sayılı “Uzayın Barışçı Kullanımı Sorunu” kararı ve ayrıca “Uzayın Barışçı 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. Günümüzde 92 üyesi bulunmaktadır⁹⁶. Uzay komitesi çalışmalarını Bilim ve Teknik Alt-Komitesi ve Hukuk Alt-Komitesi olarak iki alt-komite çerçevesinde yürütmektedir⁹⁷. Komite, uluslararası hukukun özel bir bölümü olan uzay hukukunun şekillenmesine yönelik

⁹³ Günel, s. 5.

⁹⁴ Bkz. Madencilik Türkiye Dergisi; <http://www.madencilik-turkiye.com/haberler/haberdetay/1279>;
<https://www.congress.gov/bill/114th-congress/house-bill/2262/text> ;
<https://www.peacepalibrary.nl/2015/12/space-mining-and-u-s-space-law/>

⁹⁵ Günel, s. 6.

⁹⁶ Bkz. <http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/copuos/members/evolution.html>.

⁹⁷ Pazarıcı, Uluslararası, s. 425; Erdem, s. 6.

taslak andlaşma metinleri hazırlamış ve uzay hukukuna dair ilkelerin neler olacağına yönelik tavsiyelerde bulunmuştur⁹⁸. Uluslararası düzeydeki temel belgeler ve çok taraflı andlaşmalar bu komite tarafından yapılmaktadır⁹⁹. UNCOPUOS, Genel Kurul için uzayla ilgili sorunları düzenlemek amacıyla uyumlaştırma komitesi olarak hareket eder ve üye devletler arasında ilgili sorunların tartışılması için bir forum olarak da hizmet görür¹⁰⁰.

Dış uzayın barışçı amaçlarla kullanılması amacı ile 1962 yılında devletlerarası koordinasyon sağlamak için BM Dış Uzay Dairesi (UNOOSA) kurulmuştur.

BM Genel Kurulu 1961¹⁰¹ ve 1963¹⁰² yıllarında uzay faaliyetlerine ilişkin iki karar almıştır. Bu kararlar, uzayı keşfetme ve kullanma özgürlüğü, uzayı veya herhangi bir parçasını hâkimiyet altına alma yasağı, BM Şartı da dâhil olmak üzere uluslararası hukukun uzay faaliyetlerine uygulanabilirliği gibi bazı temel ilkelerden ibarettir¹⁰³.

Temel belgelerin başında BM Genel Kurulu'nun 13 Aralık 1963 gün ve 1962(XVII) sayılı kararı ile kabul edilen "*Uzayın Keşfi ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Düzenleyen Hukuksal İlkeler Bildirisi (Hukuksal İlkeler Bildirgesi)*" gelmektedir. Bu bildirinin ve diğer ilkelerin Uzay Andlaşması'na varılmasında önemi olmuştur¹⁰⁴.

10.10.1967 tarihinde kısaca "*Uzay Andlaşması*" olarak bilinen "*Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dahil, Uzayın Keşif ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler Hakkında Andlaşma*" yürürlüğe girmiştir¹⁰⁵. 1968 yılında Kurtarma Andlaşması, astronomların durumuyla ilgilenirken, 1972 Sorumluluk Sözleşmesi, uzay cisimlerinin sebep olduğu hasarın yükümlülüğünü kapsamaktadır. 1975 Tescil Sözleşmesi uzay araçlarının tescili konusunu ele alırken, 1979 Ay Andlaşması ise Ay ve diğer gök cisimleri ile ilgili hukuki sorunlara temas etmektedir¹⁰⁶. 1990 yıllarında doğrudan televizyon yayını için yapay uyduların kullanımı, uzaktan algılama, uzayda nükleer güç kaynaklarının kullanılması ve tüm devletler yararına

⁹⁸ Aksar, s. 258.

⁹⁹ Pazarıcı, Uluslararası, s. 425; Bkz. <http://research.un.org/en/docs/law>.

¹⁰⁰ Tütüncü Aysenur, Uzay Hukuku ve Uzaydaki Faaliyetlerin Gelişmesiyle Milletlerarası Sistemin Yapısı, Düzenlediği İlişkiler ve Dayandığı Esaslara Genel Bir Bakış, Prof. Dr. Aysel Çelikel'e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sayı: 1-2, İstanbul, 2001, s. 983.

¹⁰¹ BM Genel Kurul Kararı 1721, 20 Aralık 1961.

¹⁰² BM Genel Kurul Kararı 1962, 13 Aralık 1963, "Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space"; Bildirgenin resmi olmayan Türkçe tercümesi için Bkz. Erdem, s. 229-230. Bu bildirge bu çalışmada "*Hukuksal İlkeler Bildirgesi*" olarak anılacaktır.

¹⁰³ Günel, s. 8.

¹⁰⁴ Meray Seha L., Uzayda Devletlerin Çalışmalarını Yönetecek İlkelerle İlişkin Andlaşma, AÜSBFD, C. 22, S.1, 1967, s. 34; Kaşıkara s. 65; Aksar, s. 258-259; Pazarıcı Hüseyin, Pozitif Uzay Hukuku ve Bugünkü Sorunları, Seha L Meray'a Armağan, Ankara 1981, AÜSBF Yayınları: 465, Cilt I, s. 225.

¹⁰⁵ Pazarıcı, Uluslararası, s. 99; Bal, s. 1469; Bkz. UNTS, 1967, Vol. 610, s. 205 vd.; RG, 23.10.1967, S. 12732.

¹⁰⁶ Günel, s. 8-9.

uzayı keşfi ve kullanılması gibi uzay faaliyetlerinin bazı özel kategorilerini düzenleyen, bağlayıcı olmayan nitelikteki dört ilke BM Genel Kurulu'nda kabul edilmiştir¹⁰⁷.

UNCOPUOS'un Hukuk Alt Komitesi, BM uzay anlaşmalarının daha geniş çapta kabul edilmesini sağlamak ve bunların uygulanmasını değerlendirmek amacı ile çalışmalar yürütmektedir. Günümüzde UNCOPUOS'un 92 üyesi bulunmaktadır¹⁰⁸.

Özel teşebbüslerin uzay faaliyetlerine girişmesiyle ulusal hukuk metinleri ile mevcut uzay hukukunun aşılmaya çalışıldığı bir dönüşüm dönemine girilmiş ve uzay faaliyetlerinin devletlerin tekeline çıkmasıyla uzay faaliyetlerinde yeni aktörler devreye girmeye başlamıştır¹⁰⁹.

A. ULUSLARARASI ANDLAŞMALAR

Uzay ile ilgili uluslararası hukuk sisteminin esasını, BM çerçevesinde özellikle de BM Uzayın Barışçı Kullanımı Komitesi (UNCOPUOS)'nde müzakere edilerek imzaya açılmış ya da BM Genel Kurulu'na sunulmuş anlaşma ve belgelerden oluşturur.

BM'de akdedilen beş uzay anlaşması ve uzay faaliyetlerine yönelik oluşturulmuş BM genel ilke kararları, uzay hukukunun başta gelen kaynaklarıdır.

UNCOPUOS çerçevesi dışında kalan iki taraflı ve çok taraflı olmak üzere devletler arasında çeşitli anlaşmalar da düzenlenmiştir.

Genel olarak uzay faaliyetleri konusundaki uluslararası anlaşmaların sayısı 2018 yılı itibari ile toplamda 16 adettir. Bunlardan 1967 tarihli kısaca Uzay Anlaşması olarak bilinen “*Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dahil, Uzayın Keşfi ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler Hakkında Anlaşma*” (*Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies*¹¹⁰) ve bu anlaşma doğrultusundaki 4 anlaşma dışındakiler bazı devletlerin ve kurumların kendi aralarında imzaladıkları uluslararası anlaşmalardır¹¹¹.

¹⁰⁷ Pazarıcı, Uluslararası, s.425-426.

¹⁰⁸ Bkz. <http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/copuos/members/evolution.html>.

¹⁰⁹ Günel, s.10.

¹¹⁰ Bkz. <http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/spacelaw/treaties/outerspacetreaty.html>;

<http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/spacelaw/treaties/introouterspacetreaty.html>.

¹¹¹ von der Dunk/ Tronchetti, s.49 vd.; Kaşıkara, s. 41; 1 Ocak 2018 tarihi itibari ile imzalanan anlaşmalar için bkz.

Bu anlaşmalardan genel olan 1963 tarihli Atmosfer, Uzay ve Sualtında Nükleer Silah Testlerinin Yasaklanmasına İlişkin Antlaşma'ya (*Treaty Banning Nuclear Weapon Tests in the Atmosphere, in Outer Space and under Water*) Türkiye taraftır. 1974 tarihli Uydu Aracılığıyla İletilen Program Taşıyıcı Sinyallerin Dağıtımına İlişkin Sözleşmeye (*Convention Relating to the Distribution of Programme-Carrying Signals Transmitted by Satellite*) ise Türkiye taraf değildir. Diğer dokuz anlaşma kurumlara yönelik anlaşmalar olup, bunlar arasında Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmalar¹¹²:

- 1971 tarihli Uluslararası Telekomünikasyon Uydu Organizasyonu'na İlişkin Anlaşma (*Agreement Relating to the International Telecommunications Satellite Organization- ITSO*),
- 1976 tarihli Uluslararası Mobil Uydu Organizasyonuna İlişkin Sözleşme (*Convention on the International Mobile Satellite Organization- IMSO*),
- 1982 tarihli Avrupa Telekomünikasyon Uydu Organizasyonu'nun Kurulmasına İlişkin Sözleşme (*Convention Establishing the European Telecommunications Satellite Organization -EUTELSAT*),
- 1983 tarihli Meteorolojik Uyduların Kullanım ve İşletimi için bir Avrupa Organizasyonunun Kurulmasına Dair Sözleşme (*Convention for the Establishment of a European Organization for the Exploitation of Meteorological Satellites - EUMETSAT*)
- 1992 tarihli Uluslararası Telekomünikasyon Teşkilatı ve Buna Dair Sözleşme (*International Telecommunication Constitution and Convention- ITU*)'dir.

http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2018/aac_105c_22018crp/aac_105c_22018crp_3_0_html/A_C105_C2_2018_CRP03E.pdf.

¹¹² Bkz.

http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2018/aac_105c_22018crp/aac_105c_22018crp_3_0_html/A_C105_C2_2018_CRP03E.pdf, s. 10.

Türkiye'nin taraf olmadığı kurumlara ait anlaşmalar ise¹¹³:

- 1974 tarihli Uydu Aracılığıyla İletilen Program Taşıyıcı Sinyallerin Dağıtımına İlişkin Sözleşme (*Convention Relating to the Distribution of Programme-Carrying Signals Transmitted by Satellite*),
- 1971 tarihli Uzay İletişiminin Uluslararası Sistem ve Organizasyonu INTERSPUTNIK'in Kurulmasına Dair Anlaşma (*Agreement on the Establishment of the INTERSPUTNIK International System and Organization of Space Communications*),
- 1975 tarihli Avrupa Uzay Ajansı'nın Kurulmasına İlişkin Sözleşme (*Convention for the Establishment of a European Space Agency -ESA*),
- 1976 tarihli Uzay İletişimi için Arap Şirketi Anlaşması (*Agreement of the Arab Corporation for Space Communications - ARABSAT*),
- 1976 tarihli Uzayın Barışçıl Amaçlar için Keşif ve Kullanımında İşbirliğinin Yapılmasına Dair Anlaşma (*Agreement on Cooperation in the Exploration and Use of Outer Space for Peaceful Purposes -INTERCOSMOS*)'dır.

1. UZAY ANDLAŞMASI (1967)

Kısaca Uzay Andlaşması olarak bilinen “*Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dahil, Uzayın Keşfi ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler Hakkında Andlaşma*” BM Genel Kurulu tarafından 19.12.1966 tarihinde 2222 sayılı kararla benimsenerek imzaya açılmıştır. Antlaşma Türkiye bakımından 27 Mart 1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir¹¹⁴.

1967 Uzay Andlaşması bir önsöz ve 17 maddeden oluşmaktadır. Özsözde, Antlaşmanın amacı ve şimdiye kadar bu alanda alınmış kararlar özetlenmektedir. Antlaşmanın maddelerinde

¹¹³ Bkz.

http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2018/aac_105c_22018crp/aac_105c_22018crp_3_0_html/A_C105_C2_2018_CRP03E.pdf, s. 10; Kaşıkara, s.42.

¹¹⁴ Günel, s.14; Önen Mesut, Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Uzay Hukuku Kuralları, Marmara Üniversitesi Yayın No: 430, İstanbul, 1986, s. 599; Bkz.: UNTS, 1967, Vol. 610, s. 205 vd.; RG, 23.10.1967, S. 12732; Bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/12732.pdf>; 13 Temmuz 1967 tarihli ve 902 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ve 31/5/1963 tarih ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü maddesinin 1 inci fıkrasına göre Bakanlar Kurulunca 2 Eylül 1967 tarih ve 6/8766 sayılı Karar ile onaylanması kabul edilen, «Ay ve Diğer Gök Cisimleri dahil, Uzayın Keşif ve Barışçı Amaçlarla Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler Hakkında Andlaşma» nın memleketimiz yönünden, 27 Mart 1968 tarihinden geçerli olmak üzere, yürürlüğe girmesi, Bakanlar Kurulunca 1/5/1968 tarihinde kararlaştırılmıştır. RG, 1 Haziran 1968, S. 12913; <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/12913.pdf>.

uzayın ve gök cisimlerinin genel rejimi (madde 1, 2, 3), uzayın nükleer silah ve kitle imha silahlarından arınması (madde 4), kurtarma ve yardım (madde 5), denetim ve sorumluluk (madde 6, 7, 8), uzayda zararlı çalışmaların önlenmesi (madde 9), uzay çalışmalarında açıklık (madde 10, 11, 12), ortaklaşa çalışmalar (madde 13) ve yürürlük maddeleri (madde 14, 15, 16, 17) bulunmaktadır¹¹⁵.

Uzay Andlaşması'nın 1. maddesinin düzenlemesine göre, ay ve diğer gök cisimleri dahil uzayın keşfi ve kullanımı tüm ülkelerin çıkarlarına ve faydalarına uygun olmalı, ay ve diğer gök cisimleri bütün insanlığın ortak mirası kabul edilmelidir. Maddenin devamı uzayda bilimsel çalışma serbestisini ve uluslararası toplumun bu anlamda işbirliği içerisinde olmasını hükme bağlamaktadır. 2. maddeye göre ise ay ve diğer gök cisimleri dahil uzay üzerinde ulusal mülk veya egemenlik iddialarının olamayacağını belirtmektedir. Uzay Andlaşması'nın diğer maddeleri arasında uzayda, dünyanın yörüngesine nükleer silah veya kitle imha silahlarının yerleştirilemeyeceği, uzayın sadece barışçıl amaçlarla kullanılabilceği (madde 3), bu bağlamda askeri üslerin inşa edilemeyeceği, askeri tatbikat ve silah denemelerinin yapılamayacağı (madde 4), astronotların insanlığın elçileri olduğu, kendilerine her türlü yardımın yapılması gerektiği (madde 5), uzayda gerçekleştirilen eylemlerden dolayı uluslararası sorumluluğun olduğu (madde 6) yönündeki hükümler sayılabilir¹¹⁶.

1967 tarihli Uzay Andlaşması sonrasında dört ek andlaşma daha akdedilmiştir¹¹⁷. Bunlar:

- i) 1968 tarihli **Astronotların Kurtarılması, Astronotların ve Uzaya Fırlatılmış olan Araçların Geri Verilmeleri Hakkında Anlaşma** (*1968 Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space*)¹¹⁸ (Kurtarma ve İade Anlaşması);

¹¹⁵ von der Dunk/ Tronchetti, s. 49 vd.; Meray, Uzayda Devletler, s.35.

¹¹⁶ Aksar, s. 259.

¹¹⁷ Ogunbanwo Ogunsola O., International Law and Outer Space Activities, Martinus Nijhoff, The Hague, 1975, s. 3-7; Gündüz, s. 434; Günel s. 21.

¹¹⁸ Bkz. UNTS, 1969, Vol. 672, s. 119 vd.; http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_22_2345E.pdf; http://www.unoosa.org/oosa/oosadoc/data/resolutions/1967/general_assembly_22nd_session/res_2345_xxii.html; RG, 07.10.2006, S. 26312; Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 19 Aralık 1967 tarihli ve 2345 sayılı Kararı ile kabul edilen ve 29/4/2004 tarihli ve 5153 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan "Astronotların Kurtarılması, Astronotların ve Uzaya Fırlatılmış Olan Araçların Geri Verilmeleri Hakkında Anlaşma"nın onaylanması; 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca 21/9/2006 tarihinde kararlaştırılmıştır. *Astronotların Kurtarılması, Astronotların ve Uzaya Fırlatılmış olan Araçların Geri Verilmeleri Hakkında Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuda Dair Kanun*, Kanun No: 5153, Kabul Tarihi: 29.4.2004; Bkz.: <https://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5153.html>.

- ii) 1972 tarihli **Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslararası Sorumluluk Hakkında Sözleşme** (*1972 Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects*)¹¹⁹(Sorumluluk Sözleşmesi);
- iii) 1976 tarihli **Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Tescili Hakkında Sözleşme** (*1976 Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space*)¹²⁰ (Tescil Sözleşmesi)
- iv) 1979 tarihli **Devletlerin Ayda ve Diğer Gök Cisimlerindeki Faaliyetlerini Düzenleyen Anlaşma** (*1979 Agreement Concerning the Activities of States on the Moon and other Celestial Bodies*)¹²¹ (Ay Anlaşması)

Söz konusu anlaşmalar, 1967 Uzay Anlaşması'ndaki hükümleri daha da detaylandıran ve onaylayan niteliktedir ve günümüz uzay hukukunun temel belgelerini oluşturmaktadır¹²².

2. KURTARMA VE İADE ANLAŞMASI (1968)

Uzay Hukukunda kısaca “*Kurtarma ve İade Anlaşması*” olarak anılan 1968 tarihli “*Astronotların Kurtarılması, Astronotların ve Uzaya Fırlatılmış olan Araçların Geri Verilmeleri Hakkında Anlaşma*”, Uzay Anlaşması'nın 5. maddesinin geliştirilmiş halidir. Anlaşma yapma fikri ilk olarak Ad Hoc Komite'de ortaya atılmış, sonrasında BM Genel Kurulu'nun 19.12.1967 tarihli kararı ile ilgili metin kabul edilmiştir. Türkiye Anlaşma'ya 2006 yılında taraf olmuştur¹²³.

Bu anlaşmanın amacı, taraf devletlerin tehlike veya felaket altında bulunan astronotlara yardımcı olmalarına yönelik yükümlülükleri belirlemek ve bu yardımın hangi koşullar altında verileceğini açıklamaktır. Anlaşmanın hükümleri acil bir durumda veya anlaşmaya taraf olan bir devletin topraklarına beklenmedik bir iniş yapıldığında, astronotlara yardım edilmesiyle ilgili olduğundan ağırlıklı olarak yeryüzü odaklıdır. Anlaşma hükümleri, uzaydaki astronotlara yardım konusunu ele almaz¹²⁴.

¹¹⁹ Bkz. UNTS, 1975, Vol. 961, s. 187 vd.; http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_26_2777E.pdf;
http://www.unoosa.org/oosa/oodoc/data/resolutions/1971/general_assembly_26th_session/res_2777_xxvi.htm;
RG, 20.12.2006, S. 26382.

¹²⁰ Bkz. UNTS, 1976, Vol. 1023, s. 15 vd.; RG, 11.05.2006, S. 26165.

¹²¹ Bkz. UNTS, 1984, Vol. 1363, s. 3 vd.; RG, 11.06.2011, S. 27961 (Mükerrer).

¹²² von der Dunk/ Tronchetti, s.43; Aksar, s. 259.

¹²³ RG, 7.10.2006, S. 26312.

¹²⁴ von der Dunk/ Tronchetti, s.78 vd.; Günel, s. 22.

Anlaşma, taraf devletler için bazı yükümlülükler öngörmektedir. Anlaşma'nın 1. maddesine göre “*Bir uzay aracı mürettebatının kazaya uğradığını veya tehlikeli durumda bulunduğunu veya egemenliği altındaki bir ülkeye veya açık denize veya hiçbir Devletin egemenliği altında olmayan herhangi bir yere zorunlu veya istek dışı bir iniş yaptığı yolunda bilgi alan veya bunu saptayan her Akit Taraf,*

a. Fırlatan makamı haberdar eder veya fırlatan makamı belirleyemez ve kendisiyle hemen iletişim kuramazsa, elinde bulunan her türlü uygun haberleşme aracı ile derhal kamuya yönelik bir açıklama yapar,

b. Bu bilgiden gecikmeksizin, elinde bulunan her türlü uygun haberleşme aracı ile yayması için Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ni haberdar eder.”

Fırlatan makam tespit edilemediği hallerde ise akit taraflar genel bir duyuru yapmak zorundadır. Fırlatan makam tespit edildiğinde ise, derhal ve güvenlik içerisinde mürettebatı fırlatan makamın temsilcilerine teslim etmelidir¹²⁵. Anlaşmanın 6. maddesinde “*fırlatan makam*” teriminden “*fırlatmadan sorumlu Devlet veya eğer fırlatmadan bir uluslararası kuruluş sorumlu ise ve bu kuruluş uzay anlaşmasını ve bu anlaşmayı kabul ettiğini bildirmiş ve üye devletlerinin çoğu anlaşmaların tarafı ise, bu kuruluş anlaşılır*” denilmektedir.

Anlaşmanın 2. maddesinde “*Kaza, tehlikeli durum, acil veya istek dışı iniş sonucunda, bir uzay aracı mürettebatının Akit Taraflardan birisinin egemenliği altındaki bir bölgeye inmesi halinde, bu Akit Taraf, derhal kurtarılmalarını ve kendilerine gerekli her türlü yardımın yapılmasını sağlamak üzere mümkün olan bütün tedbirleri alacaktır. Akit Taraf, aldığı tedbirlerden ve bunların sonuçlarından, fırlatan makamı ve Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ni haberdar edecektir. Eğer fırlatan makamın yardımı, acil bir kurtarmayı kolaylaştırabiliyor veya arama ve kurtarma çalışmalarının etkinliğine kayda değer derecede katkıda bulunabiliyor ise, fırlatan makam sözkonusu arama ve kurtarma işlemlerinin etkinlikle sürdürülmesi amacıyla, Akit Taraf ile işbirliğinde bulunur. Bu çalışmalar, fırlatan makam ile yakın ve sürekli bir danışma içerisinde hareket edecek olan Akit Tarafın yönetimi ve kontrolü altında yapılır*” denilmektedir. Bir diğer yardım yükümlülüğü de 3. maddede belirtilmektedir. Bu maddeye göre “*Bir uzay aracı açık denize veya bir devlet egemenliği altında bulunmayan bir yere indiği bilgisi alınır veya saptanır ise, imkânları uygun olan Akit Taraflar, gerektiği*

¹²⁵ Kurtarma ve İade Anlaşması m. 4; Günel, s. 23.

takdirde, bu mürettebatın hızla kurtarılmasını sağlamak amacıyla, arama ve kurtarma çalışmaları için yardımda bulunurlar”.

3. SORUMLULUK SÖZLEŞMESİ (1972)

1972 yılında imzalanan “Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslararası Sorumluluk Hakkında Sözleşme”, Uzay Andlaşmanın 7. maddesi doğrultusunda geliştirilmiştir¹²⁶.

23.7.2002 tarihli TMBB’ye sunulan Dışişleri Komisyonu raporunun gerekçesinde, uydu kullanımında ileri bir noktaya gelmiş olan ülkemiz, uzay alanındaki uluslararası faaliyetleri ve hukuki sorumluluğu düzenleyen temel sözleşmelerden biri olan ve 1.9.1972 tarihinde yürürlüğe girmiş bulunan “Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslararası Sorumluluk Hakkında Sözleşmeye” o dönemde uydusu bulunmaması sebebi ile taraf olması pratikte bir önem ve ivedilik arz etmediğinden, o tarihte taraf olunmadığı belirtilmektedir¹²⁷.

Türkiye’ye ait uyduların, hava araçlarının, gerçek veya tüzel kişilerin uzay cisimlerinden kaynaklanan bir zarara uğraması durumunda, bu zararın uluslararası sözleşmelerle belirlenmiş yol ve yöntemlerle tazmin edilebilmesi için “Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslararası Sorumluluk Hakkında Sözleşmeye” taraf olunmasında yarar görülerek¹²⁸ 5150 sayılı “Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslar Arası Sorumluluk Hakkında Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun” 28.4.2004 tarihinde kabul edilmiştir¹²⁹.

“Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslararası Sorumluluk Hakkında Sözleşmeye” imza ve onay ile taraf olmak için Sözleşmede belirlenen süre geçmiş olduğundan sözleşmeye katılım vasıtası ile taraf olmamız gerekmiştir. Bu vesile ile de ülkemiz uzay hukuku alanında yasal korumadan yoksun kalmamıştır¹³⁰. 5150 sayılı kanunda katılmamız uygun bulunan Sorumluluk Sözleşmesi’ne Beyanla Katılmamıza İlişkin Karar’da Bakanlar Kurulunca

¹²⁶ von der Dunk/ Tronchetti, s. 82; Günel, s. 24.

¹²⁷ Bkz. <https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d22/c047/tbmm22047081ss0409.pdf>, s.9.

¹²⁸ Bkz. <https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d22/c047/tbmm22047081ss0409.pdf>, s.9.

¹²⁹ Bkz. RG, 4.5.2004, S. 25452.

¹³⁰ Bkz. <https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d22/c047/tbmm22047081ss0409.pdf>, s.10.

16.11.2006 tarihinde kararlaştırılmıştır¹³¹. Türkiye sözleşmenin hükümlerini sadece diplomatik ilişkisi bulunan Taraf Devletlere karşı uygulayacağını da beyan etmiştir¹³².

Sözleşmeye taraf olan devletler, uzayın keşfi ile barışçı kullanımının geliştirilmesinin tüm insanlığın ortak çıkarına olduğunu kabul ederek ve Uzay Andlaşmasını hatırlayarak, uzay cismi fırlatma faaliyetinde bulunan Devletler ve uluslararası kuruluşlarca alınacak tedbirlere rağmen, bu cisimlerin zarara sebebiyet vermelerinin ihtimal dâhilinde olduğunu hesaba kattıklarını belirtmişlerdir. Sözleşme çerçevesinde zarar görenlere adil, tam ve zamanında tazminat ödenmesinin sağlanması gerektiği kabul edilmiştir¹³³.

Sözleşmenin 1. maddesinde¹³⁴

“Sözleşme’de yer alan

a) "Zarar" terimi insan hayatı kaybı, yaralanmalar ve insan sağlığına verilen diğer zararları veya devlet malları ile **hükmi şahıslar**¹³⁵ ve hükümetlerarası kuruluşların mallarının kaybı ile bu mallara verilen zararları,

b) "Fırlatma" terimi, fırlatma teşebbüsünü de içerir.

c) "Fırlatan Devlet" terimi,

i - Bir uzay cismini fırlatan veya fırlattıran devleti,

ii - Ülkesinden veya tesislerinden uzay cismi fırlatılan devleti,

d) "Uzay Cismi" terimi, bir uzay cismini meydana getiren kısımlarla, fırlatma aracı ve onu oluşturan kısımları içerir” denilmektedir. Fırlatan devlet tanımı içerisine sadece fırlatma işlemini yapan devlet değil fırlattıran devlet ve tesislerinden uzay cismi fırlatan devlette girmektedir.

Sözleşmenin devamında sorumluluk açıklanmaktadır. Yeryüzünde veya uçuş halindeki bir hava aracında meydana gelen zarar ile dünya yüzeyi haricindeki herhangi bir yerde oluşan zarar

¹³¹ Bkz. RG, 20.12.2006, S. 26382.

¹³² Bkz. RG, 20.12.2006, S. 26382.

¹³³ Bkz. 5150 sayılı kanun; RG, 4.5.2004, S. 25452; RG, 20.12.2006, S. 26382.

¹³⁴ Bkz. 5150 sayılı kanun; RG, 4.5.2004, S. 25452; RG, 20.12.2006, S. 26382.

¹³⁵ Maddenin resmi tercümesinde yer alan “*hükmi şahıslar*” terimi ingilizce metinde “*persons, natural or juridical*” olarak geçmektedir. Sorumluluk Sözleşmesinin diğer maddelerinde aynı terimin tercümesi için “*hakiki veya hükmi şahıslar*” kullanılmıştır. Bu maddenin resmi tercümesinde de bu şekilde kullanılması uygun olurdu.

Bkz. <http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/spacelaw/treaties/liability-convention.html> Ayrıca aynı ingilizce terim için Hukuki İlkeler Bildirgesinin resmi olmayan tercümelerinde “*gerçek veya tüzel kişiler*” terimi kullanılmaktadır (Bkz. Kaşıkara s. 66, Erdem s. 230)

olarak iki farklı ayırımı gidilmektedir. Birinci durum için sözleşme kusursuz (mutlak) sorumluluk rejimini uygularken, ikincisi ile ilgili kusur sorumluluğu işletilmektedir¹³⁶.

Sözleşmenin 2. maddesinde Fırlatan Devletin fırlatılan uzay cisminin yeryüzünde verdiği zararlar ve uçuş halindeki uçaklara verdiği zararlardan dolayı mutlak olarak sorumlu olacağı belirtilmiştir. Kusursuz sorumluluk rejimi çerçevesinde devletler her zaman uzay araçlarının neden olduğu zarardan soruludur. Bu nedenle mağdurların, zararın fırlatmayı yapan devletin kusurundan kaynaklandığını kanıtlama zorunluluğu yoktur¹³⁷.

Buna karşılık uzay cisimleri arasında bir çarpışma olması halinde, taraf devletler eşit konumdadır ve her ikisi de uzay faaliyetlerinin risklerini kabul etmiştir, bu nedenle sorumluluk mutlak olamaz ve olaya karışan tarafların birinin kusuru esas alınır. Sözleşmenin 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.*”

Sözleşmenin 5. maddesi 1. fıkrasına göre bir uzay cisminin iki veya daha fazla devlet tarafından ortaklaşa fırlatılması halinde bu devletler müştereken ve müteselsilen sorumlu olacaklardır.

Sözleşmenin 7. maddesine göre “*Fırlatan Devletin uzay cisminin sebep olduğu zararlarda, işbu Sözleşme hükümleri,*

a) *Fırlatan Devletin vatandaşlarına uygulanmayacaktır;*

b) *Fırlatma anından sonra veya uzay cisminin düşmesine kadar olan zaman içerisinde uzay cisminin çalıştırılması işlemlerine katılan yabancı ülke vatandaşlarına veya Fırlatan Devletin daveti üzerine, uzay cisminin fırlatılması ve geri dönmesine tahsis edilen alanın çok yakınında bulunan yabancı ülke vatandaşlarına uygulanmaz.*¹³⁸

¹³⁶ Ogunbanwo, s. 156; Günel, s. 24.

¹³⁷ von der Dunk/ Tronchetti, s. 87-88; Günel, s. 24.

¹³⁸ Sorumluluk Sözleşmesinin 7. Maddesinin b fıkrasının İngilizce metni şu şekildedir “*Foreign nationals during such time as they are participating in the operation of that space object from the time of its launching or at any stage thereafter until its descent, or during such time as they are in the immediate vicinity of a planned launching or recovery area as the result of an invitation by that launching State.*” İngilizce metnin resmi tercümesine göre daha doğru bir tercümesi şu şekilde olabilir: “*Fırlatma anından itibaren veya bundan sonraki aşamalardan inişine kadar olan zamana kadar ki zaman boyunca uzay cisminin çalıştırılması işlemine katılan yabancı ülke vatandaşlarına veya Fırlatan Devletin daveti üzerine bu süreler boyunca planlanan fırlatma veya geri dönüş alanının çok yakınında bulunan yabancı ülke vatandaşlarına uygulanmaz*”

Sorumluluk Sözleşmesi, fırlatmayı yapan devletin uzay cisimlerinin neden olduğu zarar için tazminat ödeyeceği fikrine dayanmaktadır. Tazminat talepleri, hasardan zarar gören bir özel kişi olsa dahi, ancak ulusal düzeyde iletilebilecektir ve Fırlatan Devlet'ten tazminat talebi, diplomatik kanallardan yapılacaktır¹³⁹. Tazminat talebi, zararın meydana gelmesinden veya sorumlu olan Fırlatan Devlet'in belirlenmesinden itibaren bir yıl içinde yapılabilir¹⁴⁰.

Sorumluluk Sözleşmesi her ne kadar devletlerin ve uluslararası örgütlerin sorumluluğunu muhteva etse de; sorumluluk, zarar ve tazminata ilişkin birçok hüküm barındırdığından Uzay Hukuku'nda özel hukuk benzeri düzenleme ve kavramların yer aldığı ilk ve tek uluslararası anlaşma olarak nitelendirilmektedir¹⁴¹.

Sorumluluk Sözleşmesi'nde verilen hakları ve görevleri kabul edeceğine dair üç uluslararası örgüt beyanda bulunmuştur. Bunlar Avrupa Uzay Ajansı (ESA), Avrupa Telekomünikasyon Uyduları Kuruluşu (EURELSAT) ve Avrupa Meteoroloji Uydularının Kullanımı Kuruluşu (EUMETSAT)'tır¹⁴².

Sorumluluk Sözleşmesi'ne bu çalışmanın Üçüncü Bölüm'ünde daha detaylı olarak değinilecektir.

4. TESCİL SÖZLEŞMESİ (1975)

1975 yılında imzalanan “*Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Tescili Hakkında Sözleşme*” kısaca “*Tescil Sözleşmesi*”, Uzay Andlaşması'nın 8. maddesine dayanmaktadır¹⁴³.

Sorumluluk Sözleşmesi'nde “*uzay cismi*” olarak kullanılan kavram Hava Hukuku'nda kullanılan hava aracına da benzerliği olan “*uzay aracı*” kavramını kullanmayı tercih eden yazarlar da bulunmaktadır¹⁴⁴.

¹³⁹ Sorumluluk Sözleşmesi, m. 9; Günel, s. 25.

¹⁴⁰ Sorumluluk Sözleşmesi, m. 10.

¹⁴¹ Kaşıkara, s. 47, Erdem s. 45, Haanappel, Peter P.C., The Law and Policy of Air Space and Outer Space – A Comparative Approach, Kluwer International Law, The Netherlands, 2003, s. 97; von der Dunk/ Tronchetti, s. 94.

¹⁴² von der Dunk/ Tronchetti, 94; Günel, s. 26.

¹⁴³ Bkz. UNTS, 1976, Vol. 1023, s. 15 vd.; RG, 11.05.2006, S. 26165.

¹⁴⁴ Örneğin Kaşıkara (s. 84) tezinde astronomide doğal cisimlere de uzay cismi denmesinden dolayı uzay aracı tabirini kullandığını belirtmiştir. Uzay Andlaşmasında doğal uzay cisimleri “gök cisimleri (celestial bodies)” olarak türkçeleştirilmiştir. Uzay Andlaşmasının 10. maddesinde ve Sorumluluk Sözleşmesinde bahsedilen uzay cismi (space object) ise insan yapımı uzay araçlarını ve bunların fırlatma aracı ile onun parçalarını ifade etmektedir. Ayrıca uzay cisminden Tescil Sözleşmesinde de bahsedilmektedir.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 1. maddesi d bendinde “*Uzay Cismi*” teriminin bir uzay cismini meydana getiren kısımlar ile fırlatma aracı ve onu oluşturan kısımları içerdiği belirtilmiştir¹⁴⁵.

Tescil Sözleşmesi'nin 1. maddesi b bendinde ise “*Uzay Cismi*” teriminin bir uzay cisminin parçalarını olduğu kadar, onu gönderen uzay aracı ve onun parçalarını da kapsadığı belirtilmiştir¹⁴⁶. Tercümelerdeki terimlerde küçük farklılıklar gözükmekteyse de her iki sözleşmenin İngilizce metinlerinin aynı olduklarının belirtilmesine yarar görüyorum. “Onu gönderen uzay aracı” yerine “fırlatma aracı” teriminin kullanılmasının daha doğru olacağı kanaatindeyim.

Her ne kadar sözleşmelerde fırlatma aracı (*launching vehicle*)'ın tam tanımı yapılmamış da olsa uzay cismi tanımı içine hem fırlatma aracı hem de fırlatma aracının parçalarının da alındığı belirtilmiştir. Sözleşmelerde verilen tanımda uzay cismi terimine uzay aracına ve uzay aracının parçalarına ek olarak fırlatma için gerekli yardımcı elemanların (fırlatma roketi, fırlatma rampası, taşıyıcı roket ve yakıt doldurma istasyonu gibi) da eklendiği görülmektedir¹⁴⁷.

Uzay cismi üzerinde uzayda da fırlatan devletin yetkisinin sürdüğü uluslararası hukuk açısından kabul edilmektedir. Fakat fırlatan devletin uzay cisimleri üzerindeki bu yetkisi, hava araçları ve gemiler konusundaki gibi bu cismin veya aracın uyuşuna bağlı değildir. Uluslararası uzay hukuku uzay cisimlerinin uyuşundan bahsetmemektedir¹⁴⁸. Uzay araçlarının kayıt edildiği Tescil Devleti (*State of registry*) yetkili devlet olarak gösterilmektedir¹⁴⁹.

Tescil Sözleşmesi'nin 1/c maddesine göre “*Tescil eden Devlet terimi, Madde 2'ye uygun olarak uzaya fırlatılan cismin tescil işlemini yapan Devlet'i ifade eder.*” “Tescil eden Devlet” terimi yerine bu çalışmada “Tescil Devleti” terimi kullanılacaktır¹⁵⁰.

Tescil Sözleşmesi'nin 2. maddesi birinci fıkrasına göre “*Bir uzay cismi dünya etrafında bir yörüngeye girmek veya daha uzağa gitmek üzere fırlatıldığında, cismi uzaya fırlatan Devlet, kayıtların tutulduğu tescil sistemine kaydettirmek suretiyle cismnin tescil işlemini yapacaktır. Uzaya cisim fırlatan her Devlet, böyle bir tescil işlemi yapıldığını Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne bildirecektir.*” Bu durumda Fırlatan Devlet adıyla anılan devlet Tescil Devleti'dir.

¹⁴⁵ Sorumluluk Sözleşmesi m. 1/d'nin inglizce metni: “The term "space object" includes component parts of a space object as well as its launch vehicle and parts thereof.”

¹⁴⁶ Tescil Sözleşmesi m. 1/b'nin inglizce metni: “The term "space object" includes component parts of a space object as well as its launch vehicle and parts thereof.”

¹⁴⁷ Kaşıkara, s. 86.

¹⁴⁸ Pazarıcı, Uluslararası, s. 78.

¹⁴⁹ von der Dunk/ Tronchetti, s. 94; Uzay Andlaşması, m. 8; Tescil Sözleşmesi m. 1/c.

¹⁵⁰ Pazarıcı, Uluslararası, s. 78.

Uzaya fırlatılacak uzay cisminin tescili Tescil Devleti tarafından yapılacak ve bu işlem BM Genel Sekreteri'ne bildirilecektir. Tescil Sözleşmesi'nin 2. maddesi üçüncü fıkrasına göre de her tescil işleminin kapsamı sürdürülme şartları, tescili yapan Tescil Devleti tarafından belirlenecektir.

Fırlatan Devlet, bir uzay cismini fırlatan ya da fırlattıran Devlet'i veya ülke sınırları içinden veya tesislerinden uzay cisimi fırlatılan Devlet anlamına gelmektedir¹⁵¹. Fırlatan Devletin birden fazla olması durumunda cismin tescil işlemini yapacak olan devleti bu durumda bulunan tüm Devletler müştereken belirleyecektir¹⁵².

Tescil Sözleşmesi'nin 2. maddesi ikinci fıkrasına göre “*Bir uzay cisimi ile ilgili olarak, cisimi fırlatan iki veya daha fazla Devlet sözkonusu olduğunda, Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dahil, Uzayın Keşif ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler Hakkında Anlaşma'nın VIII. Maddesi hükümleri gözönüne alınarak ve uzaya cisim fırlatan Devletler arasında uzay cisminin ve ilgili personelin yetki ve kontrolüne ilişkin yapılmış veya yapılacak ilgili anlaşmalara herhangi bir halel getirilmeksizin, bu maddenin 1. paragrafı uyarınca cismin tescil işlemini kimin yapacağını, bu Devletler müştereken belirleyecektir.*”

Buna göre devletlerin birden çok olması durumunda Uzay Andlaşması'nın 8. maddesinde öngörülen hak ve yetkilerin sahibinin saptanması için, fırlatan devletlerden birinin Tescil Devleti olarak belirlenmesi gerektiği öngörülmektedir. Aynı madde, Fırlatan Devletlerin arzu etmeleri durumunda hem uzay aracı hem de personeli üzerindeki yetki ve kontrolü uygun görecekları antlaşmalarla başka bir biçimde düzenleme hakkına sahip olduklarını da kabul etmektedir. Fırlatan Devletler, aralarından seçecekleri bir devleti Tescil Devleti olarak saptayarak fırlatılan cisim üzerindeki bütün hak ve yetkilerin kullanımını bu devlete bırakabilecekleri gibi hak ve yetkilerin kullanımını üzerine başka bir düzenlemeye gitme olanakları da vardır. Devletler için uygulanan bu hükümler Tescil Sözleşmesi'nin 7. maddesinde sözleşmenin bir takım koşullarının yerine getirilmesi kaydı ile aynen uluslararası örgütlere de uygulanacağını öngörülmesi sebebiyle, ilke olarak uluslararası örgütlere için de geçerlidir¹⁵³.

Uzay Andlaşması'nın 8. maddesine göre “*Uzaya fırlatılan bir cismin tescil edilmiş bulunduğu Andlaşmaya Taraf bir Devlet, söz konusu cisim ve bu cismin personeli üzerindeki*

¹⁵¹ Tescil Sözleşmesi m.1/a; Sorumluluk Sözleşmesi m. 1/c.

¹⁵² Tescil Sözleşmesi m. 2/1.

¹⁵³ Pazarıcı, Pozitif Uzay, s. 233.

yargı hakkı ve denetlemesini, bu cisim uzayda veya bir gök cisminde bulunduğu sırada da muhafaza edecektir. Bu gök cismine indirilmiş veya bu cisme yerleştirilmiş bulunanlar da dâhil olmak üzere, uzaya fırlatılan cisimler ve bunları meydana getiren parçalar üzerindeki mülkiyet hakkı, bu cisimlerle bunların parçalarının uzayda veya bir gök cisminde bulunmaları veya yeryüzüne geri dönmüş olmaları dolayısıyla haleldar olmayacaktır. Tescil edilmiş buldukları Andlaşmaya Taraf Devletin sınırları dışında bulunan bu gibi cisimler ile bunları meydana getiren parçalar bu Devlete iade olunacak ve bu Devlet, vâki talep üzerine, iadelerinden önce, söz konusu cisimler ve bunları meydana getiren parçaların teşhisine yarıyacak bilgileri vermekle mükellef olacaktır.”

Tescil devletinin uzay cismi üzerindeki kişisel yetkisi gerek araç ve parçaları gerekse araç personeli üzerinde münhasır bir yetkidir. Uzay cisminin herhangi bir gök cisminde olması, uzay boşluğunda olması durumunda da ilgili cisim ve uzay aracındaki kişiler üzerinde Tescil Devleti yetkili kılınmıştır¹⁵⁴.

Münhasır yetki (ulusal yetki ya da milli yetki) sadece bir devletin yetkisine giren ve uluslararası hukukun düzenlemeleri dışında kalan konulardaki yetkiyi belirtmektedir. Bir devletin ulusal yetkisine giren bir konu başka devletlerin ve uluslararası örgütlerin yetki alanının dışında bulunup, uluslararası hukukun kurallarından etkilenmemektedir¹⁵⁵.

Uzay aracının başka bir devlet ülkesine inmesi ya da düşmesi durumunda ülke devletinin yetkisi geçerli olacak ama Tescil Devleti'nin bu uzay cismi üzerindeki mülkiyeti sürecektir¹⁵⁶. Tescil ettikleri uzay cisimleri ve bunların parçaları andlaşmaya Taraf Devletin sınırları dışında bulunması durumunda bu cisim veya parçalar Tescil Devletine iade edilecektir.

Bir uzay cismine yapılacak tescil işleminin iki ayrı düzeyde yapılması gerekmektedir. Tescil işleminin ilk bölümü fırlatan otorite tarafından yapılacaktır¹⁵⁷. Buna öğretide *milli tescil sistemi* veya *iç tescil* de denilmektedir. Tescil İşlemi'nin ikinci bölümü BM Genel Sekreteri tarafından yapılacaktır. Buna öğretide *uluslararası tescil sistemi* veya *dış tescil* de denilmektedir. Tescil Devleti tarafından yapılacak tescil işlemine ek olarak Tescil Sözleşmesi madde 3 uyarınca BM Genel Sekreteri uzay cisminin bazı belirgin bilgilerinin kaydedildiği bir

¹⁵⁴ von der Dunk/ Tronchetti, s. 94 vd.; Pazarcı, Uluslararası, s. 78.

¹⁵⁵ Pazarcı, Uluslararası, s. 79.

¹⁵⁶ Kurtarma ve İade Anlaşması m. 2 ve m. 4.

¹⁵⁷ Pazarcı, Pozitif Uzay, s. 234.

Tescil Sistemi'ni de ayrıca muhafaza edecektir ve bu sistemdeki bilgilere tam ve açık erişim mümkün olacaktır. Bu durumda uluslararası tescil aleniyet taşıyacaktır¹⁵⁸.

Tescil Sözleşmesi madde 4/1'e göre “*Tescil eden her Devlet, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne, mümkün olan en kısa sürede, kendi tescil sistemindeki her uzay cismi ile ilgili olarak aşağıdaki bilgileri verecektir.*

- a. *Uzaya cisim fırlatan Devlet veya Devletlerin isimleri,*
- b. *Uzay cismini tanıtan uygun bir isim veya tescil numarası,*
- c. *Fırlatılış tarihi ile fırlatılış bölge veya yeri,*
- d. *Aşağıdakiler dahil olmak üzere temel yörünge parametreleri:*
 - i. *Yörüngenin ekvator düzlemini kestiği noktalar arasındaki süre (nodal period),*
 - ii. *Yörüngenin eğimi (inclination),*
 - iii. *Dünyadan en uzak noktası (apogee),*
 - iv. *Dünyaya en yakın noktası (perigee).*
- e. *Uzay cisminin genel fonksiyonu.”*

Tescil Devleti zaman zaman BM Genel Sekreteri'ne kendi kayıt sistemindeki bir uzay cismine ilişkin ilave bilgi verebilir. Ayrıca Tescil Devleti önceden bilgi vermiş olduğu ama artık yörüngede olmayan uzay cisimleri ile ilgili uygulanabilir en büyük ölçüde mümkün olan en kısa sürede BM Genel Sekreteri'ne bilgi verecektir¹⁵⁹.

Klasik uluslararası hukuk kurallarına göre bir kişinin hukuksal statüsü, üzerinde bulunduğu ülke Devletinin ülkesel yetkisi ile uyruğunda bulunduğu Devletin kişisel yetkileri çerçevesinde belirlenmektedir¹⁶⁰. **Uzaya gönderilen kişilerin hangi devletin yetki ve denetimine bağlı oldukları konusunda uluslararası hukuk “Tescil Devlet”ini seçmektedir¹⁶¹.**

Bir uzay cisminin fırlatan devletin yetki alanı dışında bir yere, örneğin açık denize ya da başka bir devlet ülkesine zorunlu iniş yapması ya da düşmesi durumunda, uzaya gönderilen kişilerin bu süre içinde hangi devletin yetkisi altında bulunacakları konusu uluslararası hukukta açık bir kural bulunmaması sebebi ile hukuksal bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır¹⁶². Sadece Kurtarma ve İade Anlaşması'nın 4. maddesinde derhal ve güvenlik içerisinde bu

¹⁵⁸ Kaşıkara, s. 88-90.

¹⁵⁹ Tescil Sözleşmesi m. 2/3 ve 2/4.

¹⁶⁰ Pazarıcı, Pozitif Uzay, s.235.

¹⁶¹ Hukuksal İlkeler Bildirgesi, m. 7; Uzay Andlaşması m. 8.

¹⁶² Pazarıcı, Uluslararası, s.428.

kişilerin fırlatan makama teslim edilmeleri gerektiği belirtilmiştir. Bu maddeye göre “*Kaza, tehlikeli durum, acil veya istek dışı iniş sonucunda bir uzay aracı mürettebatının, Âkit Taraflardan birisinin egemenliği altında bulunan bir bölgeye inmesi veya açık denizde veya bir Devlet egemenliği altında olmayan diğer bir yerde bulunmaları halinde bunlar, derhal ve güvenlik içerisinde fırlatan makamın temsilcilerine teslim edilirler*¹⁶³.”

Kurtarma ve İade Anlaşması'nın 2. maddesine göre “*Kaza, tehlikeli durum, acil veya istek dışı iniş sonucunda, bir uzay aracı mürettebatının Âkit Taraflardan birisinin egemenliği altındaki bir bölgeye inmesi halinde, bu Âkit Taraf, derhal kurtarılmalarını ve kendilerine gerekli her türlü yardımın yapılmasını sağlamak üzere mümkün olan bütün tedbirleri alacaktır. Âkit Taraf, aldığı tedbirlerden ve bunların sonuçlarından, fırlatan makamı ve Birleşmiş Milletler Genel Sekreterini haberdar edecektir. Eğer fırlatan makamın yardımı, acil bir kurtarmayı kolaylaştırabiliyor veya arama ve kurtarma çalışmalarının etkinliğine kayda değer derecede katkıda bulunabiliyor ise, fırlatan makam söz konusu arama ve kurtarma işlemlerinin etkinlikle sürdürülmesi amacıyla, Âkit Taraf ile işbirliğinde bulunur. Bu çalışmalar, fırlatan makam ile yakın ve sürekli bir danışma içerisinde hareket edecek olan Âkit Tarafın yönetimi ve kontrolü altında yapılır.*”

Bu durumda uzay cismini kendi ülkesine zorunlu indiği veya düştüğü Devlet, Fırlatan Devlet ile yakın ve sürekli danışma içerisinde hareket edecek ama arama ve kurtarma çalışmaları bu ülkenin yönetimi ve kontrolünde yapılacaktır. Tüm bu hükümlerde zorunlu iniş yapılan veya düşülen devletin uzay aracı mürettebatı üzerinde yargı yetkisini kullanarak kullanamayacağı konusunda bir açıklık mevcut değildir¹⁶⁴.

Genel olarak bakıldığında, uzay cisimlerinin tescil edilmesinin altında yatan esas neden yetki ve sorumluluğa sahip olan ilgili devlet ve devletlerin belirlenmesini sağlamaktır. Buna ek olarak diğer bir neden olarak da uzay cisminin ve bunlarda bulunan mürettebatın emniyeti gösterilmektedir. Uzay faaliyeti sonunca ortaya çıkabilecek herhangi bir zarar durumunda, sorumlu devlet veya devletlerin belirlenmesinin kolaylaştırılması amaçlanmıştır¹⁶⁵.

¹⁶³ Kurtarma ve İade Anlaşması madde 4 İngilizce metni şu şekildedir “*If, owing to accident, distress, emergency or unintended landing, the personnel of a spacecraft land in territory under the jurisdiction of a Contracting Party or have been found on the high seas or in any other place not under the jurisdiction of any State, they shall be safely and promptly returned to representatives of the launching authority.*” Metinde uzay aracındaki kişiler astronot olarak değil uzay aracı personeli olarak belirtilmiştir. Türkçe tercümesinde de uzay aracı mürettebatı olarak tercüme edilmiştir. Bkz. <http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/spacelaw/treaties/rescueagreement.html>

¹⁶⁴ Pazarıcı, Uluslararası, s.428.

¹⁶⁵ Kaşıkara, s.87.

Tescil Sözleşmesi'nin 6. maddesine göre “*Bu Sözleşme hükümlerinin uygulanması esnasında bir Taraf Devlet, kendisine veya hakiki veya hükmi şahıslarına zarar veren veya tehlikeli veya zararlı olabilecek mahiyetteki bir uzay cismini teşhis edemez ise, diğer Taraf Devletler, özellikle uzayı gözleme ve izleme tesislerine sahip Devletler, ellerindeki imkanları en iyi şekilde kullanmak suretiyle, o Taraf Devlet veya onun adına Genel Sekreter aracılığı ile yapılacak istek üzerine, cismin teşhisi için adil ve makul şartlarla yardım sağlayacaklardır. Böyle bir talepte bulunan Taraf Devlet, imkanların elverdiği ölçüde, talebe neden olan olayların zamanı, mahiyeti ve ayrıntıları ile ilgili bilgileri sunacaktır. Bu tür yardımların ne şekilde yapılacağına ilişkin düzenlemeler, ilgili tarafların anlaşmalarına bağlı olacaktır.*” Bu maddeye göre eğer Taraf Devlet, kendisine veya gerçek veya tüzel kişilerine zarar veren veya tehlikeli veya zararlı olabilecek mahiyetteki bir uzay cismini teşhis edemez ise, diğer Taraf devletlerden özellikle uzayı gözleme ve izleme tesislerine ve yeteneklerine sahip olanlar cismin teşhisi için adil ve makul şartlarla yardım sağlamak ile yükümlü kılınmışlardır.

Tescil Sözleşmesi'ndeki hükümler uluslararası örgütler bakımından da bağlayıcılık taşımaktadır. Tescil Sözleşmesi'nin 7. maddesi uyarınca “*1. Bu Sözleşme'nin XII. maddesi dahil, VIII'den XII'ye kadar olan Maddeleri hariç tutulmak üzere, bu Sözleşme'de Devletlere yapılan atıflar, uzay faaliyetlerinde bulunan her uluslararası hükümetlerarası 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 uygulanacaktır.*

2. Böyle bir kuruluşa üye ve bu Sözleşme'ye taraf olan Devletler, kuruluşun bu Maddenin 1. paragrafına göre bir bildirim yapmasını temin amacıyla her türlü uygun tedbirleri alacaklardır.”

Tescil Sözleşmesi'nin 7. maddesinde öngörülen ve fırlatan makam niteliğini kazanabilmeleri konusunda aranılan koşulları yerine getirmeleri durumunda uluslararası örgütlerin de tescil otoritesi oluşturmalarına hukuksal bir engel bulunmamaktadır¹⁶⁶.

Uzay araçlarının tescil edilmesinin nedeni, söz konusu tescil işleminin uzaydaki düzenin korunmasına ve barışçı niteliğinin muhafaza edilmesine katkıda bulunacağı düşüncesidir. Uzay araçlarının tescil sistemi ile olası zarara neden olan bir uzay aracının kimliğini belirlemek

¹⁶⁶ Pazarcı, Pozitif Uzay, s. 232-233.

mümkün olacaktır. Bir diğer amacı da devletlerin uzaya fırlattıkları nesnelere ilgili bilgileri sunmasını ve taraf devletlerce paylaşılmasını sağlamaktır¹⁶⁷.

Tescil Sözleşmesi, ulusal kayıt dairesi ve BM Genel Sekreterliği'nde tutulan uluslararası kayıt dairesi olmak üzere ikili tescil sistemi getirmektedir¹⁶⁸. Bu ikisi arasındaki fark, birincisi sadece kayıt dairesinin bağlı olduğu devletin izniyle erişilebiliyor olması ancak ikincisinin ise tüm devletlerin erişimine açık olmasıdır. BM Genel Sekreterliği'nin tutmuş olduğu uluslararası kayıtlar, Dünya yörüngesinde bulunan insan yapımı araçlar hakkında ciddi bir bilgi kaynağı haline gelmektedir. Sözleşmenin 4. maddesine göre fırlatmayı yapan ülkelerden, bu kayda eklenmek üzere BM Genel Sekreterliği'ne bilgi ve veri sunmaları talep edilir. Ancak bu sistemin işlevselliği, verilen bilgilerin netliği ve bu bilgilerin sunulacağı süre açısından olumsuz etkilenebilmektedir. Devletler özellikle askeri niteliği olan bir proje kapsamında uzay araçlarının gerçek amacını açıklamak konusunda isteksiz davranırlar. Süre ile ilgili olarak da BM Genel Sekreterliği bilgilerin “mümkün olduğunca çabuk” iletilmesini zorunlu kılmaktadır ama devletlerin bilgileri fırlatmadan önce mi sonra mı vereceği ile ilgili net bir bilgi verilmemiştir. Son yıllarda, Tescil Sözleşmesi, ağırlıklı olarak uzay araçlarının mülkiyetinin yörüngedeleyen devri şeklinde güncel uygulamalarla ve uluslararası kuruluşların da uzay faaliyetlerine daha fazla dâhil olmasıyla bazı çıkmazlar yaşamaktadır.

Bu çıkmazlar UNCOPUOS'un Hukuk Alt Komitesi'nde “fırlatan devlet” ve “uzay araçlarının tescili” konularında tartışmalara neden olmuş ve neticesinde BM Genel Kurulu, Aralık 2004'de 59/115 sayılı Fırlatan Devlet Kavramının Uygulanması (*Application of the Concept of Launching State*) ve 17 Aralık 2007'de de Uzay Araçlarının Tescili Konusunda Devletlerin ve Uluslararası Örgütlerin Uygulamalarını Geliştirmeye Yönelik Tavsiyeler başlığında 62/101 sayılı kararları almıştır¹⁶⁹.

Belirtilmesi gereken önemli bir husus, uzay cisminin bir zarara neden olması durumunda uygulanan Uzay Hukuku'nun uluslararası sorumluluğun yükletilmesi için aradığı bağ tescil bağı olmayıp, bu aracı fırlatan devlet veya devletlerdir. Uzay Andlaşması ve Sorumluluk Sözleşmesi'nde belirtildiği üzere fırlatan devletin sorumluluğu ya da devletlerin müşterek ve müteselsil sorumluluğu kabul edilir¹⁷⁰. Önceden de belirtildiği gibi Sorumluluk Sözleşmesi'nde Devletlere yapılan atıflar, uzay faaliyetlerinde bulunan her uluslararası kuruluşu, bu kuruluşun

¹⁶⁷ Günel, s. 26.

¹⁶⁸ von der Dunk/ Tronchetti, s. 95-98.

¹⁶⁹ Günel, s. 27-28.

¹⁷⁰ Pazarıcı, Uluslararası, s.79; Pazarıcı, Pozitif Uzay, s. 232; Uzay Andlaşması, madde 7; Sorumluluk Sözleşmesi, madde 2, 4 ve 5.

Sözleşme'den doğan hak ve yükümlülükleri kabul ettiğini bildirmesi ve kuruluşa üye devletlerin çoğunluğunun Sorumluluk Sözleşmesi'ne ve Uzay Andlaşmasına taraf olması halinde uygulanır. Bir uluslararası hükümetlerarası kuruluşun, zarardan sorumlu olması halinde, bu kuruluş ve kuruluşun bu Sözleşme'ye taraf olan üyeleri müştereken ve müteselsilen sorumludurlar¹⁷¹.

5. AY ANLAŞMASI (1979)

1979 tarihli “Devletlerin Ayda ve Diğer Gök Cisimlerindeki Faaliyetlerini Düzenleyen Anlaşma” kısaca “Ay Anlaşması” sınırlı sayıda devlet tarafından kabul edilmiş olup uzay faaliyetlerinde etkili olan devletlerden hiçbiri bu anlaşmanın tarafı olmamıştır¹⁷². 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. Kısa zaman önce Ay'a ve kaynaklarına yönelik yeni bir ilgi gelişmeye başladı ve insansız olarak birkaç ay yolculuğu gerçekleştirildi¹⁷³.

Ay Anlaşması, Ay'ın ve diğer gök cisimlerinin ve doğal kaynaklarının keşfi, kullanılması ve bunlardan istifade edilmesini yöneten kuralları belirlemektedir. Bu anlaşma, bilimsel ve bilimsel olmayan, yani ticari veya doğal nitelikteki faaliyetler arasında net bir ayırım yapmaktadır.

Ay Anlaşması madde 8/1'e göre “*Taraf Devletler, bu Anlaşma hükümleri saklı kalmak üzere yüzeyin veya yüzey altının hangi noktasında olursa olsun, Ay'ın keşfi ve kullanılması faaliyetlerini gerçekleştirebilirler.*” Aynı maddenin 2. fıkrasında göre de “*Bu amaçla Taraf Devletler özellikle: a) Uzay Araçlarını Ay'a indirebilirler ve Ay'dan fırlatabilirler; b) Ay'ın yüzeyinin veya yüzey altının hangi noktasına olursa olsun personellerini, uzay taşıtlarını, malzemelerini, istasyonlarını, tesislerini ve donatılarını yerleştirebilirler.*”

Ay Anlaşması madde 9'a göre “*1- Taraf Devletler, Ay'da insanlı veya insansız istasyonlar kurabilirler. Bir istasyon kuran Taraf Devlet sadece istasyonun gereksinimlerini karşılamak için gerekli yüzeyi kullanacak ve söz konusu istasyonun yerleşim durumundan ve amaçlarından,*

¹⁷¹ Sorumluluk Sözleşmesi, m. 22/1 ve 22/3.

¹⁷² Bkz. UNTS, 1984, Vol. 1363, s. 3 vd.; RG, 11.06.2011, S. 27961 (Mükerrer).

¹⁷³ von der Dunk/ Tronchetti, s.102-103; Günel, s.29.

derhal Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ni haberdar edecektir. Aynı şekilde, her sene, bu istasyonun kullanılmasına devam edip etmediğini ve amaçlarının değişip değişmediğini de Genel Sekreter'e bildirecektir.

2- istasyonlar, bu Anlaşma hükümleri veya Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dâhil, Uzayın Keşfi ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten ilkeler Hakkında Anlaşma'nın 1. maddesi uyarınca, Ay üzerinde faaliyetlerde bulunan diğer Taraf Devletlerin personel, taşıt ve malzemesinin, Ay'ın her tarafına serbest girişlerini engellemeyecek tarzda kurulacaktır.”

Bilimsel faaliyetler çerçevesinde devletler uzaya araçlarını ve personeli Ay yüzeyine indirebilir (madde 8) , ay yüzeyinde insanlı ve insansız istasyonlar kurabilir (madde 9) ve bilimsel araştırma amaçları doğrultusunda ve kendi uhdelerinde kalacak şekilde Ay'da maden ve diğer cisimlerde örnekler toplayıp alabilirler. Taraf Devletler, bu örneklerin diğer ilgi gösteren taraf devletlerce ve uluslararası bilimsel toplulukça bilimsel araştırmalar için kullanılmasına olanak vermeyi göz önünde bulunduracaklardır (madde 6/2).

Bilimsel olmayan faaliyetler ise, özellikle de Ay kaynaklarının ticari amaçlarla kullanılması veya bu kaynaklardan faydalanılması, anlaşmanın 11. maddesinde düzenlenmektedir. Ay ve onun doğal kaynakları “*insanlığın ortak malvarlığı*” olarak tanımlanmaktadır. “İnsanların ortak malvarlığı” değerli kaynaklar içeren uluslararası alanların ulusların ortak yönetimi altında olması anlamına gelmektedir¹⁷⁴. Sadece 18 devletin taraf olduğu Ay Anlaşması'na başta uzay faaliyetlerinin öncüleri ABD, Rusya ve Çin olmak üzere birçok devlet taraf değildir¹⁷⁵. Türkiye 2011 yılında taraf olmuştur.

¹⁷⁴ von der Dunk/ Tronchetti, s. 5; Günel, s. 30.

¹⁷⁵ Bkz. http://www.unoosa.org/documents/pdf/spacelaw/treatystatus/AC105_C2_2018_CRP03E.pdf; Günel, s. 123-124.

B. BAĞLAYICI OLMAYAN ULUSLARARASI BELGELER

1980 ve 1990'larda uzay konularıyla ilgili uluslararası ilişkilerde bağlayıcı belgelerin düzenlemenin mümkün olmadığı anlaşılmış ve UNCOPUOS bünyesinde detaylandırılan ve BM Genel Kurul'da kabul edilen dört ilke belirlenmiştir.

- i) 1982 tarihli *Uluslararası Doğrudan Televizyon Yayıncılığı için Yapay Uydularının Devletlerce Kullanımına Yönelik İlkeler*¹⁷⁶
- ii) 1986 tarihli *Dünyanın Uzaydan Uzaktan Algılanmasına Dair İlkeler*¹⁷⁷
- iii) 1992 tarihli *Uzayda Nükleer Güç Kaynaklarının Kullanımıyla İlgili İlkeler*¹⁷⁸
- iv) 1996 tarihli *Uzayın, Tüm Devletlerin, Özellikle Gelişmekte olan Devletlerin Menfaati ve Yararına Araştırılması ve Kullanılmasına İlişkin Uluslararası İşbirliği Beyannamesi*¹⁷⁹

Bunlara ek olarak üç önemli karar daha alınmıştır. Bunlar:

- i) 2005 tarihli Fırlatan Devlet Kavramının Uygulamasına Dair Karar¹⁸⁰
- ii) 2008 tarihli Uzay Araçlarının Tescilinin Geliştirilmesine İlişkin Tavsiyeler Kararı¹⁸¹
- iii) 2013 tarihli BM Ulusal Mevzuata İlişkin Tavsiyeler Kararı¹⁸².

Uzay Anlaşmalarının aksine Genel Kurul'da alınan kararlar hukuki olarak bağlayıcı değildir¹⁸³.

¹⁷⁶ BM Belgesi A/Res/37/92, 10 Aralık 1982, *Principles Governing the Use by States of Artificial Earth Satellites for International Direct Television Broadcasting*. Bkz. <http://www.un.org/documents/ga/res/37/a37r092.htm>

¹⁷⁷ BM Belgesi A/Res/41/65, 3 Aralık 1986, *Principles Relating to Remote Sensing of the Earth From Space*. Bkz. <http://www.un.org/documents/ga/res/41/a41r065.htm>

¹⁷⁸ BM Belgesi A/Res/47/68, 14 Aralık 1992, *Principles Relevant to the Use of Nuclear Power Sources in Outer Space*. Bkz. <http://www.un.org/documents/ga/res/47/a47r068.htm>

¹⁷⁹ BM Belgesi A/Res/51/122, 13 Aralık 1996, *Declaration on International Cooperation in the Exploration and Use of Outer Space for the Benefit and in the Interest of All States, Taking into Particular Account the Needs of Developing*. Bkz. <http://www.un.org/documents/ga/res/51/a51r122.htm>

¹⁸⁰ BM Belgesi A/Res/59/115, 25 Ocak 2005, *Application of the Concept of the Launching State*. Bkz. http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_59_115E.pdf

¹⁸¹ BM Belgesi A/Res/62/101, 10 Ocak 2008, *Recommendations on Enhancing the Practice of States and International Intergovernmental Organizations in Registering Space Objects*. Bkz. http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_62_101E.pdf

¹⁸² BMGK, A/Res/68/74 sayılı kararı, 11 Aralık 2013, *Recommendations on national legislation relevant to the peaceful exploration and use of outer space*. Bkz. http://www.unoosa.org/pdf/gares/A_RES_68_074E.pdf

¹⁸³ Günel, s. 31-32.

C. ULUSAL KAYNAKLAR

Geleneksel uzay hukukunun özel sektöre yönelik hükümlerinin yok denecek kadar az olması ulusal uzay mevzuatlarının düzenlenmesini ve yürürlüğe girmesini sağlayan başlıca sebeplerdendir. Diğer sebepler arasında yabancı yatırımların güvence altına alınması ve ulusal uzay faaliyetlerinin zamanla çoğalması sayılabilir.

Ulusal uzay mevzuatlarının her ülkenin ihtiyaç ve düşüncesinin farklı olması nedeni ile birbirlerinden farklı olduğu görülmüş¹⁸⁴ ve bu nedenlerden ötürü uluslararası seviyede ulusal uzay mevzuatlarına yönelik daha uyumlu bir yaklaşım tanımlamak amacıyla çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. 2008 yılında UNCOPUOS'un Hukuk Alt Komitesi bu konuyu ele alarak bir çalışma grubu kurmuş ve bir rapor düzenlemiştir¹⁸⁵.

1. ABD

ABD dünyadaki en detaylı ulusal uzay mevzuatına sahiptir. NASA 1958 yılında kurulmuş ve ABD'nin sivil uzay programının yürütülmesinden sorumlu kılınmıştır. NASA'nın kuruluş kanunu, sözleşme, haksız fiil ve sigorta hukuku, tazminat ve fikri mülkiyet gibi unsurları içerecek şekilde değişikliklere uğramıştır¹⁸⁶.

ABD'de 1984 yılında, Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu (*Commercial Space Launch Act*) özel sektörün uzay fırlatmaları için lisanslandırma rejimini hayata geçirmiş ve özel sektör tarafından yapılan ticari amaçlı fırlatmaları kolaylaştırmayı ve desteklemeyi amaçlamıştır. Kanun ayrıca FAA tarafından düzenlenen yeniden giriş ve fırlatma ruhsatlarının düzenlenmesi ve devriyle ilgilidir¹⁸⁷. Dört yıl sonra bu kanunda bazı değişiklikler yapılmış ve **1988 tarihli Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun** (*Commercial Space Launch Act Amendments of 1988*) kabul edilmiştir¹⁸⁸.

¹⁸⁴Bkz. <http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/spacelaw/nationalspacelaw/index.html>;

http://www.esa.int/About_Us/ECSL_European_Centre_for_Space_Law/National_Space_Legislations.

¹⁸⁵*Report of the Working Group on National Legislation Relevant to the Peaceful Exploration and Use of Outer Space*; 26 Mart 2013, Bkz. http://www.unoosa.org/pdf/limited/c2/AC105_C2_2012_CRP09Rev2.pdf ; Günel, s. 41.

¹⁸⁶ Bkz. https://www.nasa.gov/offices/ogc/about/space_act1.html; Günel, s. 42.

¹⁸⁷ Commercial Space Launch Act., Public Law 98-574, 30 Ekim 1984; Günel, s. 42.

¹⁸⁸ Doyle Stephen E., A Concise History of Space Law, Nandasiri Jasentuliyana Keynote Address on Space Law, IAC-10.E7.1.1, 61st International Astronautical Congress, 2010, s.9.

1992 tarihli Uzaktan Algılama Kanunu, özel teşebbüsün uzaktan algılama faaliyetlerine ilişkin lisanslama usullerini düzenlemektedir. Kanun kamu finansmanına halen ihtiyaç olduğunu ve tamamen ticarileşmenin yakın gelecekte mümkün olmayacağını kabul etmekte olup uzaktan algılama verilerinin çeşitli konular ve amaçlar için önemli araçlar olduğu ve bu sebeple kolayca ve düşük maliyetle erişilebilir kılınmaları gerektiği fikrini esas almaktadır. Buna ek olarak uzaktan algılama verilerinin ticari değeri, verileri koruma planı doğrultusunda tanımakta ve ulusal güvenlik konuları doğrultusunda kısıtlamalar koymaktadır¹⁸⁹.

1998 yılında Ticari Uzay Kanunu (*Commercial Space Act of 1998*) kabul edilmiştir¹⁹⁰. Bu kanunda özellikle uzaydaki ticari fırsatların tanımlanması ve uzay ulaşım hizmetlerinin hükümet tarafından hizmet alımı olarak tedarik edilmesi gibi konulara değinilmiştir.

2000 yılında Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu, 2000 Ticari Uzay Taşımacılığı Rekabet Kanunu ile küçük değişikliğe uğramıştır¹⁹¹.

2004 tarihli Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, yakın zamanda somutlaşan uzay turizmi olgusunu düzenlemeye yönelik hükümler getirmiştir. Bu kanun ile ticari amaçlı yörünge altı uçuş işletmecilerinin “**uzay uçuşu katılımcısı**” adı verilen müşterilerini bilgilendirerek muvafakatlarını alabilmeleri için çeşitli yazılı bilgilendirme yapmaları zorunlu kılınmıştır. Bu zorunluluk, uzay uçuşu katılımcısının uzay uçuşu risklerini kabul ettiğini ve kendisinin sorumluluk sigortası teminatından faydalanma hakkının olmadığını belirtmeye yönelik bir ön koşuldur¹⁹². 2012 yılında ise ticari amaçlı uzay uçaklarının fırlatılmasına yönelik deneysel ruhsat düzenlemeleri hükümlerinin kapsamını genişletme için bir başka değişiklik daha yürürlüğe girmiştir¹⁹³.

ABD uzay hukukunu daha kolay erişilebilir hale getirmek için 18 Aralık 2010 tarihinde var olan tüm kanunları herhangi bir değişiklik yapmaksızın bir araya getiren “Ulusal ve Ticari Uzay Programı” adlı yeni kanunu kabul etmiştir. Amerika Birleşik Devletleri federal kodunun (*U. S. Code*) 51. başlığını “*Ulusal ve Ticari Uzay Programları*” olarak değiştirmiştir¹⁹⁴.

(Bkz. <http://www.iislweb.org/docs/2010keynote.pdf>); Bkz. <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-102/pdf/STATUTE-102-Pg3900.pdf>; 11/15/1988 tarihinde kanunlaşmıştır. Public Law 100-657.

¹⁸⁹ Land Remote Sensing Policy Act., Public Law 102-555, 28 Ekim 1992; Günel, s. 42.

¹⁹⁰ Public Law 105-303; Bkz. <https://www.congress.gov/105/plaws/publ303/PLAW-105publ303.pdf>.

¹⁹¹ Public Law 106-405; Bkz. <https://www.congress.gov/106/plaws/publ405/PLAW-106publ405.pdf>.

¹⁹² Public Law 108-492; Commercial Space Launch Amendments Act, 23 Aralık 2004; Günel, s. 42-43. Bkz. <https://www.congress.gov/108/plaws/publ492/PLAW-108publ492.pdf>.

¹⁹³ Günel, s. 43.

¹⁹⁴ Public Law 111-314; Bkz. <https://www.congress.gov/111/plaws/publ314/PLAW-111publ314.pdf>; <http://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title51&edition=prelim>.

25 Kasım 2015 tarihinde ABD, kendi vatandaşlarının toparladıkları herhangi bir “uzay kaynağını” veya “asteroid kaynağını” bulundurma, taşıma, kullanma ve satma olanağı sağlayan **ABD Ticari Uzaya Fırlatma Rekabet Kanunu**’nu (*U.S. Commercial Space Launch Competitiveness Act*) kabul etmiştir¹⁹⁵. Bu kanun, bu terimlerin her ikisini de tanımlayarak, “uzay kaynağı” tanımının “asteroit kaynağı”nı da içerdiğini belirtir. Bir uzay kaynağı, “uzayda bir abiyotik (cansız) kaynak” olarak tanımlanır ve bir asteroid kaynağı ise basitçe bir asteroitten çıkarılan uzay kaynağıdır¹⁹⁶.

ABD’nin Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu ticari fırlatmalar için yeniden giriş ruhsatlarının düzenlemesi ve devri sorumluluğu Federal Havacılık Dairesi (FAA)’in Ticari Uzay Ulaşım Bölümü’ne bırakılmıştır. Ruhsat başvurusunda bulunan kuruluşlar FAA’dan alınan uçuş emniyeti onayına ek olarak sigorta da temin etmeleri veya üçüncü şahıslara veya devlet mülküne zarar gelmesi halinde ABD hükümeti tarafından ileri sorumluluk taleplerini tazmin edebilecek güce sahip olduklarını kanıtlamaları gerekmektedir. Sigorta tarafından teminat alınacak tutar FAA tarafından belirlenen “azami muhtemel zarar” kadardır. Üçüncü şahıslara verilen zararlar için tazminat talebi 500 milyon ABD dolarını veya makul bir maliyetle dünya piyasasında mevcut olan maksimum sorumluluk sigortası tutarını aşmayacaktır. Devletin talepleri için de bu sınır 100 milyon ABD dolarını veya makul bir maliyetle mevcut olan maksimum sigorta tutarını aşmayacaktır. Üçüncü şahsın talepleri uzay aracını işletenin sigortasının hepsini doldurması durumunda talebin haklılığı halinde ABD hükümeti, bu talep için 150 milyon dolara kadar ek teminat sunacaktır¹⁹⁷.

Hâlihazırda FAA tarafından 1989 yılından beri lisanslı olarak fırlatılmasına izin verilen 298 fırlatma olmuştur. 2018 yılında 25 Ağustos tarihine kadar 23 adet fırlatma gerçekleştirilmiştir. Bunlardan 14 adeti SpaceX, 3 adeti Virgin Galactic, 2 adeti Blue Origin, 1 adeti Rocket Lab, 1 adeti Orbital ATK, 1 adeti Astra Space Inc. ve 1 adeti de Exos Aerospace firmalarına aittir¹⁹⁸.

¹⁹⁵ Public Law 114–90; <https://www.congress.gov/114/plaws/publ90/PLAW-114publ90.pdf>

¹⁹⁶ Davalos Juan, International Standards in Regulating Space Travel: Clarifying Ambiguities in the Commercial Era of Outer Space, *Emory International Law Review*, 40, 4, 2016, s. 604; Public Law 114–90; <https://www.congress.gov/114/plaws/publ90/PLAW-114publ90.pdf>

¹⁹⁷ Günel, s.162-163.

¹⁹⁸ Bkz. https://www.faa.gov/data_research/commercial_space_data/ (Erişim tarihi: 9.9.2018).

2. RUSYA

20 Ağustos 1993 tarihli Uzay Faaliyetleri Federal Kanunu, Rus uzay mevzuatının temelini oluşturur. Uzay faaliyetlerini düzenleme hakkı Rusya Federasyonu başkanı, Rusya Federasyonu Uzay Kurumu'na (ROSCOSMOS) ve Savunma Bakanlığı'na verilmektedir. Sorumluluk ile ilgili olarak Uzay Faaliyetleri kanunu, hem zorunlu hem de ihtiyari sigortadan oluşan bir sistem belirlemektedir. Uzay operatörleri, kozmonotların sağlığı ve yaşamına, uzay altyapısı personeline gelebilecek bir zararı teminat altına alan ve üçüncü şahısların yaşamı, sağlığı veya mülkünde oluşabilecek bir zararın sorumluluğunu karşılayacak sigortaları temin etmek mecburiyetindedir. İhtiyari sigorta, uzay ekipmanlarındaki hasarı ve bunları kayıp veya hasar riskini karşılamak için temin edilebilir¹⁹⁹.

3. BİRLEŞİK KRALLIK

Birleşik Krallık 1986 yılında Uzay Kanunu'nu yayınlamıştır²⁰⁰. Kanun büyük ölçüde Birleşik Krallık'ın uluslararası hukuktan doğan yükümlülükleri ile örtüşmektedir. 1 Nisan 2010 tarihinden itibaren sivil uzay faaliyetlerinin finansmanı ve yönetimi Birleşik Krallık Uzay Ajansı tarafından tek elden yapılmaya başlanmıştır²⁰¹.

4. AVRUPA

Avrupa'da uzay kanununu ilk yürürlüğe koyan devlet Norveç ikincisi ise İsveç olmuştur. Fransa uzay faaliyetleri açısından Avrupa'nın en önemli ve ileri devletlerinden biri olmasına karşın 2008 yılına kadar uzay faaliyetlerine ilişkin kanun çıkarmamıştır. 2008 yılında Uzay Operasyonlarına ilişkin Kanun yürürlüğe girmiştir²⁰². Kanun Tescil Sözleşmesi'nin 2. maddesini referans göstererek uzay araçlarının tesciline ilişkin CNES'i yetkili kılmaktadır

¹⁹⁹ Law of Russian Federation on Space Activities, No: 5663-1, 20 Ağustos 1993 Bkz. http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/spacelaw/nationalspacelaw/russian_federation/decre_5663-1_E.html; Günel, s. 44.

²⁰⁰ UK Outer Space Act, 18 Temmuz 1986; Günel, s. 45.

²⁰¹ Günel, s. 46.

²⁰² *Loi relative aux operations spatiales* ; Kanun No: 2008-518, 3 Haziran 2008; Fransız Resmi Gazetesinde yayın tarihi 4 Haziran 2008

Bkz. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000018939303> ; Günel, s. 46.

(madde 12). Uzay faaliyetlerine ilişkin Fransız Uzay Kanunu'nun en önemli özelliği lisanslandırıldığı faaliyetler adına devlet garantisi vermesidir. Devlet garantisi uzay faaliyetlerinde 3. Kişilerin zararına ilişkindir ve sonrasında devletin operatöre rücu etme hakkı saklıdır (madde 17)²⁰³.

2008 tarihli Fransız Uzay Faaliyetleri Kanunu'da ABD kanunundan etkilenmiştir. Bu kanun da uzay aracını işletenin uzay faaliyetleri süresi boyunca sigorta veya bir başka mali teminat şeklini sürdürmesini zorunlu kılmıştır. Uzay aracının işleteni dünya yüzeyinde veya uzayda neden olduğu zarardan dolayı mutlak sorumlu olacaktır. Fransız hükümetinin uluslararası sorumluluğunu doğuran bir durumda tazminat ödemesi durumunda, hükümetin uzay aracının işletenden tazminat talep etme hakkı olacaktır. Ancak işleten 60 milyon euro'ya kadar hükümet teminatından da faydalanabilecektir²⁰⁴.

Belçika'da Uzay Nesnelерinin Fırlatılması, Uçuş Operasyonları ve Yönlendirilmesi Faaliyetlerine dair Belçika Kanunu 1 Ocak 2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir²⁰⁵. Uzay Faaliyetleri ve Uzay Nesneleri için Kayıt Dairesi Kurulması ile İlgili Kurallara dair Hollanda kanunu da 30 Kasım 2007 tarihinde yürürlüğe girmiştir²⁰⁶.

5. TÜRKİYE

Türkiye'de de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca hazırlanan "*Türkiye Uzay Ajansı Kurulması ve Uzaya Yönelik Faaliyetlerin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Tasarısı (Türkiye Uzay Kanunu Tasarısı)*"²⁰⁷ Bakanlar Kurulu'nca 13/2/2017 tarihinde TBMM'ye sunulmuştur.

²⁰³ *Loi relative aux operations spatiales* ; Kanun No: 2008-518, 3 Haziran 2008; Fransız Resmi Gazetesinde yayın tarihi 4 Haziran 2008

Bkz. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000018939303> ; Günel, s. 46.

²⁰⁴ Bkz 3 Haziran 2008 tarihli ve 2008-518 sayılı Fransız Uzay Faaliyetleri Kanunu m. 6, 13-15.

²⁰⁵ Belgian Law on the Activities of Launching, Flight Operations or Guidance of Space Objects, 17 Eylül 2005; Yürürlük tarihi 1.1.2006. Bkz. https://www.belspo.be/belspo/space/beLaw_en.stm; Günel, s. 47.

²⁰⁶ Dutch Law Incorporating Rules Concerning Space Activities and the Establishment of a Registry of Space Objects, 13 Haziran 2006;

Bkz. http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/spacelaw/nationalspacelaw/netherlands/space_activities_actE.html; Günel, s. 48; von der Dunk Frans, Regulation of Space Activities in The Netherlands: From Hugo Grotius to the High Ground of Outer Space, Ram S. Jakhu (ed.), National Regulation of Space Activities, Springer, ABD, 2010, s. 235

²⁰⁷ Bkz. <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss466.pdf>.

Türkiye Uzay Kanunu Tasarısı'nın 1. maddesinin birinci fıkrasına göre “*Kanunun amacı; ülkemizin uzay ve havacılık teknolojileri alanında temel politika ve stratejilerinin belirlenmesi, uygulanması, dışa bağımlı olmayan rekabetçi bir sanayinin geliştirilmesi, toplumun refahı ve milli menfaatler doğrultusunda uzay teknolojilerinin kullanımının yaygınlaştırılması, uzay ve havacılık teknolojileri alanında bilimsel ve teknolojik altyapıların ve insan kaynaklarının geliştirilmesi, kapasite ve yeteneklerin artırılması, bu alanlarda faaliyet gösteren kurum ve kuruluşların koordine edilmesi amacıyla Türkiye Uzay Ajansı'nın kuruluş, görev ve yetkileri ile çalışma usul ve esaslarının belirlenmesi, ülkemizin uzaya yönelik hak ve menfaatlerinin korunması ile buna ilişkin faaliyetlerinin düzenlenmesidir.*”

Türkiye Uzay Kanunu Tasarısı'nın 13. maddesinde de özellikle uzay faaliyetleri olmak üzere uzay ve havacılık faaliyetlerine ilişkin genel esaslar belirtilmiştir. Özel sektörün, uzay ve hava araçlarını ve sistemlerini geliştirebileceği, imal edebileceği ve uzaya yönelik her türlü faaliyette bulunabileceği temel ilkeler bu maddede belirtilmektedir. 13. maddenin (1)-(5). fıkralarına göre:

“(1) **Kurum ve kuruluşlar ile gerçek ve tüzel kişiler**, *Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelere aykırı olmamak kaydıyla, bu Kanun hükümleri çerçevesinde uzay ve havacılık araçları ve sistemleri geliştirebilir, imal edebilir, kurabilir, kullanabilir ve uzaya yönelik faaliyetlerde bulunabilir. Ajansın iznine tabi hususlar ile alınacak izinlere ilişkin usul ve esaslar Ajans tarafından yürürlüğe konulan yönetmelikle düzenlenir.*

(2) *Uzay ve havacılık teknolojilerinin gelişimi ve kullanımında **özel sektörün önemi gözönünde bulundurularak**; uzay ve havacılık sanayii ve ilgili sektörlerin uluslararası rekabet edebilirliğinin ve teknik yeteneklerinin güçlendirilmesi amacıyla, özel işletmecilerin kabiliyetleri kullanılarak ürün ve hizmetlerin sistematik bir şekilde tedarik edilmesi, uzay ve havacılık teknolojilerinin geliştirilmesi ve kullanımına yönelik araştırma ve geliştirme sonuçlarının özel sektöre transferi, özel sektörce kullanılması ve sektöre özel girişimciler tarafından yapılan yatırımların kolaylaştırılması hususlarında finansal veya diğer önlemleri almaya Bakanlar Kurulu yetkilidir.*

(3) *Ajans, **özel sektör** tarafından bağımsız bir şekilde uydular geliştirmek, fırlatmak, işletmek ve benzeri kabiliyetlere sahip olmanın önemini dikkate alarak, gerekli ekipman ve teknolojiler konusunda araştırma ve geliştirme amacıyla tesisler ve yerleşkelerin kurulması, uzaya yönelik faaliyetlerin desteklenmesi ve radyo frekanslarının tahsisinin sağlanması dahil olmak üzere uzayın kullanımının teşviki amacıyla gerekli her türlü tedbiri alır.*

(4) *Uzay ve havacılık ile ilgili faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişiler, bu maddenin birinci fıkrası uyarınca yürürlüğe konulan yönetmelikle öngörülen faaliyetleri ve elde ettikleri yetenekleri uzay ve havacılık politika ve stratejisinin geliştirilmesi çerçevesinde Ajansa bildirmekle yükümlüdür.*

(5) *Uzaya yönelik faaliyet gösteren kamu kurum ve kuruluşlar ile gerçek ve tüzel kişiler, faaliyetlerinde kişi, toplum ve çevre sağlığı ile güvenliğe yönelik ilgili kanunlarda ve Ajans tarafından yapılan düzenlemelerde belirlenen tedbirleri almak zorundadır.”*

Uzaya yönelik faaliyetlerin yetkilendirilmesine ilişkin düzenlemeler tasarının 14. maddesinde açıklanmıştır. Tasarının 14. maddesinin birinci fıkrasına göre Ajans bir *uzay cismini*²⁰⁸ fırlatan, komuta eden, fırlatılan *uzay cisminin* komutasını devralma veya bu cismin dünyaya geri dönüşünü gerçekleştirmeye yönelik faaliyetlerle ilgili başvuru sahibinin belirli bir zaman diliminde etik, finansal ve profesyonel garantileri sağladığını onaylayan, bildirilen sistem ve prosedürlerin ortaya konan teknik düzenlemelere uygunluğunu tasdikleyen lisanslar verebilir. Bu lisanslar belli operasyonlar için yetkilendirmelere de eşdeğer olabilir. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre Ajans bu yetkilendirmelere kişi ve *mal*²⁰⁹ güvenliği ile çevre ve genel sağlığın korunması, uzay çöplü ile ilgili risklerin sınırlandırılması, milli güvenlik ve Türkiye'nin uluslararası taahhütlerine saygılı davranılmasını güvence altına almak amacıyla yükümlülük ve sınırlamalar getirebilir.

Tasarının 14. maddesi üçüncü fıkrasına göre ise Ajans tarafından verilen yetki belgesine sahip olmayan uzay cismini Türkiye sınırları içerisinde fırlatmak veya bu sınırlar içerisinde indirmek isteyen uyruğu ne olursa olsun tüm işletmeciler ve uzaya fırlatma hizmetlerini tedarik etmeyi ya da uzay cisminin uzaydaki seyrini komuta etmeyi planlayan Türkiye Cumhuriyeti uyruklu gerçek ya da merkezi Türkiye'de bulunan tüzel kişiler bu faaliyetlerde bulunamazlar.

Tasarının 22. maddesinin birinci fıkrasına göre 14. maddede düzenlenen yetkilendirme ile ilgili hükümlere uymaksızın faaliyet gösteren veya Ajans tarafından yetkilendirilmiş olmakla birlikte yetkilendirildiği hususlar dışında başka bir faaliyeti yetkisiz olarak yürüten işletmeciler hakkında Ajans tarafından yürürlüğe konulan yönetmelikle belirtilen usul ve esaslar çerçevesinde birmiyon Türk Lirasına kadar idari para cezası uygulanır.

²⁰⁸ Kanun tasarısında “space object” teriminin uluslararası anlaşma metinlerindeki türkçe tercümesi olarak verilen “*uzay cismi*” yerine “*uzay nesnesi*” terimini kullanmıştır. Bu çalışmada uluslararası metinlerin resmi türkçe tercümelerindeki “uzay cismi” terimi kullanılmıştır.

²⁰⁹ Kanun tasarısında “mülk güvenliği” terimi kullanılmıştır.

Türkiye Uzay Kanunu Tasarısı'nın 15'inci maddesi denetim, yetkilendirmenin askıya alınması ve iptalini içermektedir. Ajans tarafından yapılan yetkilendirmelerin hangi şartlarda ajans tarafından askıya alınabileceği veya iptal edilebileceği hususlarını düzenlenmiştir²¹⁰.

Türkiye Uzay Kanunu Tasarısı'nın 16'ncı maddesi, ajans tarafından sağlanan destekler, sigorta ve teminatları içermektedir. “Ajansın kendisinin veya yetkilendireceği işletmecilerin faaliyetlerini yerine getirmeleri esnasında karşılaşılabilecek zararları ve riskleri telafi etmek veya ettirmek için sigorta yaptırabileceği” belirtilmektedir. Ayrıca ajans tarafından uzay ve havacılık teknolojileri alanında araştırma ve geliştirme ile ürün geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesine ilişkin düzenlenmeler de bu maddede yer almaktadır²¹¹.

Türkiye'nin şu anda bir Uzay Kanunu hâlihazırda bulunmamaktadır. Belirtilen tasarı kanunlaşmamıştır. Bu tasarının bir parçası olan Türkiye Uzay Ajansının kurulması işlemi 13 Aralık 2018 tarihinde 30624 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 23 nolu “**Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi**” ile gerçekleşmiş ve 13 Aralık 2018 tarihinde Türkiye Uzay Ajansı kurulmuştur. 13 maddeli kararnamenin amacı Türkiye Uzay Ajansının kuruluş, görev ve yetkilerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir. Kararname sadece Türkiye Uzay Ajansı teşkilatını ve personelini kapsamaktadır²¹². 13 Aralık 2018 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan 23 nolu *Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi* Ek-1'de verilmiştir.

²¹⁰ Bkz. https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/komisyon_tutanaklari.goruntule?pTutanakId=1869, s. 10.

²¹¹ Bkz. https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/komisyon_tutanaklari.goruntule?pTutanakId=1869, s. 10.

²¹² Bkz. 13.12.2018 tarih ve 30624 sayılı Resmi Gazete, Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin Sayısı: 23, <http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/12/20181213.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/12/20181213.htm>.

D. ULUSLARARASI ÖRGÜTLER

1. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER

Birleşmiş Milletler, Birleşmiş Milletler Şartı'nın I. maddesinde düzenlendiği üzere “uluslararası barış ve güvenliği” sağlamak amacı ile kurulmuştur²¹³.

12 Aralık 1959 tarihinde Uzayın Barışçıl Amaçlarla Kullanılması Ad Hoc Komitesi, BM'nin daimi bir organı halini almış ve UNCOPUOS olarak adlandırılmıştır. Beş uzay anlaşması ve BM'nin uzay ile ilgili kararlarının tümü bu komitede müzakere edilmiştir²¹⁴.

BM'nin bilgi ve iletişim teknolojilerinde uzaman kuruluşu olan Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU), bilgi ve iletişim teknolojilerinin faydalarını tüm dünyaya yaymayı, telekomünikasyon ve bilgi ağlarının büyümesini ve sürekli gelişmesini sağlamayı ve teknolojilere herkesin erişimini kolaylaştırmayı amaçlamaktadır²¹⁵.

BM'nin ayrıca bilim eğitimi ile ve uzayın tarihi alanların izlenmesi gibi kültürel uygulamalar için kullanılmasıyla ilgilenen UNESCO veya uzay tabanlı meteoroloji faaliyetleriyle ilgilenen Dünya Meteoroloji Teşkilatı (WMO) da bulunmaktadır²¹⁶.

2. AVRUPA BİRLİĞİ VE AVRUPA UZAY AJANSI

Avrupa Uzay Programının faaliyetleri AB kurumlarını, ESA, üye devletler ve farklı paydaşları kapsamaktadır. Avrupa Uzay Ajansı (ESA) sözleşmesi 30.5.1975 tarihinde imzaya açılmış ve 30 Ekim 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir. ESA, merkezi Paris'te bulunan ve 22 Avrupa devletinin üyesi olduğu uluslararası bir örgüttür. ESA kendisinden 10 yıl önce kurulmuş olan ELDO (Avrupa Fırlatma Geliştirme Teşkilatı) ve ESRO (Avrupa Uzay Araştırma Teşkilatı)'nun yerine kurulmuştur. AB ile ESA arasındaki ilişkiler Mayıs 2004'te yürürlüğe giren bir çerçeve anlaşma kapsamında yürütülmektedir. AB ile ESA arasındaki en önemli ortak çalışma ileriki yıllarda devreye girecek Galileo Küresel Uydu Seyrüsefer Sistemidir (GNSS). GNSS, var olan sistemlerin (Rus GLONASS ve Amerikan GPS) çok üstünde bir kesinlikte

²¹³ Erdem, s.9.

²¹⁴ Bkz. <http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/copuos/index.html>.

²¹⁵ Bkz. <http://www.itu.int/en/Pages/default.aspx>.

²¹⁶ Bkz. https://www.wmo.int/pages/index_en.html; Günel, s. 50-53.

konumlandırma imkânını sağlamayı hedeflemektedir²¹⁷. Galileo'nun tam fonksiyonel olarak kullanımının 2020 yılı olacağı belirtilmektedir²¹⁸.

ESA ile Türkiye arasında 15.7.2004 tarihinde “*Türkiye Hükümeti ve Avrupa Uzay Ajansı Arasında Uzayın Barışçıl Amaçlarla İncelenmesi ve Kullanılması Konusunda İşbirliği Anlaşması*” imzalanmıştır. Anlaşmanın 9. Maddesinde bu anlaşmanın beş yıl süre ile yürürlükte kalacağı belirtilmiştir²¹⁹.

3. DİĞER ULUSLARARASI KURULUŞLAR

BM dışında uzayla ilgili bazı uluslararası kuruluşlar da faaliyet göstermektedir ve aralarından bazıları UNCOPUOS’da daimi statüye de sahiptir.

INTELSAT (Uluslararası Telekomünikasyon Uyduları Konsorsiyumu) hükümetler ve faaliyet gösteren kurumlar tarafından imzalana anlaşmalar doğrultusunda 1964 yılında kurulmuştur. 2001 yılında Intelsat Ltd. adlı özel şirkete dönüşmüştür. Günümüzde ITSO (Uluslararası Telekomünikasyon Uyduları Kuruluşu)’da Intelsat Ltd’nin telekomünikasyon hizmetlerini küresel esasta ve ayrımcılık yapmadan verdiğiinden emin olma hedefi ile kurulmuştur²²⁰. Türkiye ITSO’ya üyedir. INMARSAT (Uluslararası Denizcilik Uyduları Kuruluşu)’da 1979 yılında denizcilik topluluğuna uydu iletişim ağı sunmak amacı ile kurulmuştur²²¹.

ABD merkezli INTELSAT’ın kurulmasına yanıt olarak Sovyetler bloğuna bağlı devletler de 1971 yılında Intersputnik’i kurmuşlardır. Günümüzde 26 üyeli bir uluslararası örgüt olarak, Intersputnik Holding Ltd. adlı ticari şirket şeklinde faaliyet göstermektedir²²².

EUTELSAT (Avrupa Telekomünikasyon Uyduları Kuruluşu) 1977 yılında Avrupa pazarı için uydu hizmeti vermek amacı ile kurulmuştur. İlk uydusu 1983 yılında fırlatılmıştır 2001 yılında özel bir şirkete dönüşmüştür²²³.

²¹⁷ Günel, s. 54-57.

²¹⁸ Bkz. <https://www.gsa.europa.eu/european-gnss/galileo/faq#abletouse>.

²¹⁹ Bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/08/20060808-2.htm>.

²²⁰ Bkz. <http://www.intelsat.com/>; <http://www.itso.int/index.php?lang=en>.

²²¹ Bkz. <http://www.inmarsat.com/>; Günel, s. 60.

²²² Bkz. <http://www.intersputnik.com/>.

²²³ Bkz. <http://www.eutelsat.com/en/group/our-history/1977-1989.htm>; <http://www.eutelsat.com/en/group/our-history/2001-2010.html>.

1976 yılında 21 ülke'nin üyeliğinde Arabsat kurulmuştur²²⁴. Uzay konusunda bölgesel işbirliği için Asya Pasifik Uzay İşbirliği Kuruluş (APSCO) ve Asya Pasifik Bölgesel Uzay Ajansı Forumu (APRSAF) kurulmuştur. APSCO günümüzde Bangladeş, Çin, İran, Moğolistan, Pakistan, Peru, Tayland ve Türkiye olmak üzere sekiz ülkeden oluşmaktadır²²⁵.

E. ULUSAL UZAY AJANSLARI

Uzay ajansları devletlerin sivil uzay politikasını belirleyen milli kurumlardır. Bu Uzay Ajansları bünyelerinde bulundurduğu enstitüler ve merkezler vasıtasıyla, araştırma ve üretim faaliyetlerini yürütmektedir²²⁶. Bugün 38 ülkede Ulusal Uzay Ajansı bulunmaktadır²²⁷. Ulusal uzay ajansları arasında en bilinenleri ABD'de NASA²²⁸, Japonya'da JAXA, Almanya'da DLR'dır.

Türkiye'de de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca hazırlanan "*Türkiye Uzay Ajansı Kurulması ve Uzaya Yönelik Faaliyetlerin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Tasarısı (Türkiye Uzay Kanunu Tasarısı)*"²²⁹ Bakanlar Kurulu'nca 13/2/2017 tarihinde TBMM'ye sunulmuştur.

Bu tasarı kanunlaşmamıştır. Bu tasarı yerine, 13 Aralık 2018 tarihinde 30624 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 23 nolu "*Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi*" ile Türkiye Uzay Ajansı kurulmuştur. 13 maddeli kararnamenin amacı Türkiye Uzay Ajansının kuruluş, görev ve yetkilerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir. Kararname sadece Türkiye Uzay Ajansı teşkilatını ve personelini kapsamaktadır²³⁰.

Kararnamenin 3.maddesine göre "*(1) Bu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde belirlenen görev ve yetkileri yerine getirmek üzere tüzel kişiliği haiz, idari ve mali özerkliğe sahip, özel bütçeli, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile ilgili Türkiye Uzay Ajansı kurulmuştur.*

²²⁴ Bkz. <http://www.arabsat.com/english/about>.

²²⁵ Bkz. http://www.apsco.int/AboutApsco.asp?LinkNameW1=APSCO_Member_States&LinkCodeN=11

²²⁶ Günel, s. 62-63.

²²⁷ Bkz. <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss466.pdf>, s.12.

²²⁸ Bkz. <https://www.nasa.gov/>.

²²⁹ Bkz. <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss466.pdf>.

²³⁰ Bkz. 13.12.2018 tarih ve 30624 sayılı Resmi Gazete, Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin Sayısı: 23, <http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/12/20181213.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/12/20181213.htm>.

(2) Ajans, bu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde hüküm bulunmayan hallerde **özel hukuk hükümlerine tabidir**. Ajansın merkezi Ankara'dadır.”

Türkiye Uzay Ajansı özel bütçeli ve idari ve mali özerkliğe sahip olarak Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile ilgili olarak kurulmuştur.

Kararnamenin 4. maddesi ajansın görevlerini 21 fıkrada belirtmektedir. Türkiye Uzay Ajansı'nın görevleri arasında örnek olarak Milli Uzay Programını hazırlamak, uzay ve havacılık bilimi ve teknolojilerine yönelik orta ve uzun vadeli stratejik planlar hazırlamak, uzay ve havacılık bilimi ve teknolojileri alanındaki sanayinin gelişimi için gerekli çalışmaları yapmak ve yaptırmak, ulusal ve ITU'de yürütülen spektrum ve yörünge tahsis ve koordinasyon faaliyetlerini yürütmek sayılabilir²³¹. Uluslararası andlaşmalara göre uzaya fırlatılan nesnelere kayıtlarını Devlet adına tutmak, Birleşmiş Milletler nezdinde tescil işlemlerini gerçekleştirmek veya tescil işlemlerini gerçekleştirmek üzere yetkilendirmek de Türkiye Uzay Ajansı'nın görevleri arasına alınmıştır²³². Ayrıca kamu kurum ve kuruluşları ile özel sektör kuruluşları tarafından uzaya gönderilecek uydu ve uzay araçlarının yurtiçinden fırlatılmasına, yörüngeye yerleştirilmesine ve geri döndürülmesine ilişkin gerekli izinleri vermek ve koordinasyonu sağlamak; yurtdışından fırlatılmasına, yörüngeye yerleştirilmesine ve geri döndürülmesine ilişkin bildirimleri kayıt altına almak da ajansın görevleri arasındadır²³³. Ajansın bir diğer görevi de uluslararası uzay hukukundaki gelişmeleri izlemek ve muadil yabancı kuruluşlar ile işbirliği yapmak, uzay hukukuna ilişkin mevzuat dâhil her türlü çalışmaları yürütmektir²³⁴. 13 Aralık 2018 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan 23 nolu *Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi* Ek-1'de verilmiştir.

IV. UZAYA GÖNDERİLEN KİŞİLERE VE UZAY ARAÇLARINA UYGULANACAK ÖZEL HUKUK KURALLARI

Uluslararası hukuka göre, hava araçları ve gemiler uluslararası alanlarda buldukları sürece uyruğunda bulunduğu devletin yasaları geçerli olmakta ve uyrukluk bağına bağlı olarak hukuksal rejimleri saptanmaktadır. Şimdiye kadar uzay andlaşmalarında uzay araçlarının

²³¹ Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, madde 4a-ç.

²³² Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, madde 4d.

²³³ Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, madde 4g.

²³⁴ Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, madde 4ö.

uyrukluğa bağına değinilmemiştir. Uzay araçları ile ilgili iki kavrama yer verilmektedir: fırlatan devlet ve tescil devleti²³⁵.

Uzaya fırlatılan araçlar üzerinde devletin kişisel yetkisinin sürdüğü uluslararası hukukta kabul edilmektedir. Uzay araçları üzerinde devletin bu yetkisi, hava araçları ve gemilerde olduğu gibi uyrukluğa ile ilişkili değildir. Uluslararası uzay hukuku, uzay araçlarının uyrukluğa bağından söz etmemekte olup, yetkili devlet olarak uzay araçlarının kayıt edildiği tescil devletini göstermektedir²³⁶. Tescil devleti, uzay aracını fırlatan ya da bu amaçla ülkesinden ya da tesislerinden yararlanılmasına izin veren ve fırlatan devlet adıyla anılan devlettir. Uzay aracını fırlatma eylemine katılan ya da ülkesinden yararlanan fırlatan devletlerin birden çok olması durumunda bu devletler, aralarından birini tescil devleti olarak belirlemek zorundadır²³⁷.

Tescil devletinin gerek araç ve parçaları gerekse araç personeli üzerinde münhasır yetkisi vardır. Tescil devletinin bu yetkisi uzay aracının bulunduğu yerden etkilenmemektedir. Aracın bir uzay cismi üzerinde, uzay boşluğunda ya da atmosferde olmasına bakılmadan, ilgili araç ve araçtaki kişiler üzerinde tescil devleti yetkili kılınmıştır. Buna karşın, 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 sürmektedir²³⁸.

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. 1967 tarihli Uzay Andlaşması madde 7 ve 1972 tarihli Uzay Cisimlerinin Neden Olduğu Zararlar Konusunda Uluslararası Sorumluluğa İlişkin Sözleşme'nin 2., 4. ve 5. maddeleri, fırlatan devletin sorumluluğunu ya da devletlerin ortak sorumluluğunu kabul etmektedir²³⁹.

Uzaya fırlatılacak her uzay cisminin, hem tescil devletince hem de BM Genel Sekreterliği'nin bu amaçla tutulan kütüklerine kayıt edilmesi gerekmektedir. BM Genel Sekreterliği'nce tutulan kayıt kütüğü herkese açıktır. Bu kütüğe fırlatan devlet ya da devletlerin

²³⁵ Pazarıcı, Uluslararası, s. 427-428.

²³⁶ 1967 tarihli Uzayın Barışçı Amaçlarla Kullanılması Andlaşması, m.8; 1975 tarihli Uzaya Atılan Cisimlerin Tesciline İlişkin Sözleşme, m. 1/c.

²³⁷ Tescil Sözleşmesi, m. 2/2.

²³⁸ 1968 tarihli Astronotların Kurtarılması, Geri Dönmeleri ve Uzaya Atılan Cisimlerin İadesine İlişkin Andlaşma, m. 2 ve m. 4.

²³⁹ Pazarıcı, Uluslararası, s. 79.

adları, uzay aracının belirtici işaretleri ve numarası, fırlatılma tarihi ve yeri, yörüngeye ilişkin temel veriler ve uzay aracının asıl görevi zorunlu olarak kaydedilmelidir²⁴⁰.

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. Uluslararası uzay hukuku bu konuda bir kural içermemektedir. 1968 tarihli Astronotların Kurtarılması Andlaşmasının 4. maddesi, bu durumdaki kişilerin tez elden ve gerekli güvenlik koşulları içinde fırlatan devlet temsilcilerine verilmesini öngörmektedir. Belirtilen andlaşmanın 2. maddesinde ise bu gibi durumlarda araştırma ve kurtarma çalışmalarının, fırlatan devlet ile sıkı işbirliği ve sürekli bir danışma çerçevesinde davranan, ülkesine düşülen devletin yönetimi ve denetimi altında geçmesini öngörmektedir²⁴¹.

Havayolu ile taşıma sözleşmesinde uygulanacak hukuk ile ilgili açıklamalarımızda belirtildiği üzere havayolu taşımalarında TSHK’da iç hat taşıma sözleşmelerine Havayolu ile Taşımalar başlıklı Üçüncü kısmının birinci bölümünde yer verilmiştir. TSHK’nın 106. maddesine göre de kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri, bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde TTK hükümleri uygulanır.

6102 sayılı TTK’nın “Taşıma İşleri” başlıklı “Dördüncü Kitap”ı, genel olarak karayolu taşımalarını düzenlemekte ve deniz, demir, havayoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümleri saklı tutmaktadır (TTK m.852). Bu durumda TTK’nın 852. maddesi uzaydaki taşıma işlemlerinde kullanılabilir.

Bu hükümler Türk taşıma hukukunun genel hükümleri olduğundan, uzay hukuku ile ilgili özel kanunlar çıkarılıncaya kadar TTK’nın “Taşıma İşleri” başlıklı dördüncü kitabındaki hükümlerinin uygulama alanı bulacağı anlaşılmaktadır²⁴².

Uluslararası antlaşmalarda, uluslararası uzay hukukunun asli kaynaklardır. Türkiye 1967 Uzay Andlaşması ve 1972 Sorumluluk Sözleşmesi’ne taraftır. Anayasa’nın 90. maddesi 5. fıkrası göre *“Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin*

²⁴⁰ von der Dunk/ Tronchetti, s. 95-98; 1975 tarihli Tescil Sözleşmesi m.2, m.3, m.4.

²⁴¹ Pazarıcı, Uluslararası, s. 428.

²⁴² Akkurt, s. 131.

milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır.” Bu hüküm uyarınca Türkiye’nin taraf olduğu milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir.

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 Cumhuriyetinin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklıdır.”

Bu durumda içinde yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuk MÖHUK hükümleri ile bulunur. Ancak Türkiye’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklı tutulmuştur. 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 ihtilâfi 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 ihtilâfi 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”.* Bu maddeye göre hâkim, kanunlar ihtilâfi kurallarını ve bu kurallara göre belirlenen yetkili yabancı hukuku re’sen uygulamak durumundadır.

Uluslararası antlaşmaların ulusal hukuka atıf yaptığı durumlarda veya bu antlaşmalarda uyuşmazlığa yönelik herhangi bir hükmün bulunmadığı durumlarda ulusal hukuk uygulanmaktadır. Uluslararası antlaşmalarda konuya ilişkin bir hüküm olmaması ve

²⁴³ 5718 sayılı MİLLETLERARASI ÖZEL HUKUK VE USUL HUKUKU HAKKINDA KANUN, Bkz. <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5718.pdf>.

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.

Yabancılık 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 charter 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." Bu maddeye göre taraflar, eşya taşınmasına ilişkin sözleşmelerde, bu sözleşmeden doğacak uyuşmazlıkların çözümünde hangi hukukun esas alınacağını belirleyebilirler.

MÖHUK'un 29. maddesi sadece eşya taşımaları için söz konusu olduğundan yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanmayacaktır. Yolcu taşıma sözleşmelerine TTK'nın yolcu taşımalarına ilişkin hükümleri ve kapsamlarına girdiği ölçüde uluslararası yolcu taşımalarına ilişkin sözleşmeler uygulanacaktır²⁴⁴.

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. Aksi durumda yolcu taşıma sözleşmesinin tabi olacağı hukukun sözleşmelere ilişkin genel kanunlar ihtilafı (bağlama) kuralını düzenleyen MÖHUK'un 24. maddesinin uygulanarak tespit edilmesi gerekecektir.

"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

²⁴⁴ Bkz: Taşıma Sözleşmesi ve Uygulanacak Hukuk, http://www.academia.edu/7230725/TA%C5%9EIMA_S%C3%96ZLE%C5%9EMES%C4%B0_VE_UYGULANACAK_HUKUK, s.10.

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.”

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

UZAY FAALİYETLERİ

I. UZAY FAALİYETLERİNİN TARİHİ

A. UZAY FAALİYETLERİNİN TARİHİ VE UZAY ÇAĞI

Uzay çağının başlangıcı olarak kabul edilen SSCB'nin dünyanın ilk yapay uydusu Sputnik-1'i 4 Ekim 1957 yılında Kazakistan'ın Baykonur Uzay Üssü'nden uzaya fırlatmasıdır. 1 ay sonra da Sputnik-2'yi uzaya fırlatmıştır. ABD 1958 yılının Ocak ayında Explore-1 ismi ile ilk uydusunu uzaya fırlatmıştır. NASA da aynı yıl kurulmuştur²⁴⁵.

1961 yılında SSCB Yuri Gagarin ile daha sonra ABD Alan Shepard ile ilk kez insanlı uzaya çıkmıştır. ABD, uydusu *Telstar 1* ile 1961 yılında ilk kez Birleşik Krallık ve Fransa'ya transatlantik televizyon sinyalleri yaymıştır. 1962 yılında *Mariner 2* Venüs'e doğru ilk kez gezegenler arası bir yolculuğa çıkmıştır. Bu yıllarda Kanada, Fransa ve Birleşik Krallık ilk uydularını fırlatmışlardır²⁴⁶.

1966 yılında ilk kez ama insansız olarak *Luna 9* isimli uzay aracını Ay'a yumuşak inişle gerçekleştiren yine SSCB olmuştur. 21 Temmuz 1969 yılında *Apollo 11* isimli uzay aracı ile ay'a ilk insanlı inişi Neil Armstrong'un kaptanlığında ABD gerçekleştirmiştir²⁴⁷.

SSCB 1971 yılında *Salyut 1* ismi ile Ay'da bir uzay istasyonu kurmuştur. 1970'li yıllarda Japonya ve Çin'de ilk uydularını fırlatmışlardır. 1973 yılında NASA yeniden kullanılabilir özelliği olan uzay mekiği (space shuttle) *Pioneer 10* ile güneş sistemini terk eden uzay aracını işleme sokmuştur. İnsansız Uzay araçları *Voyager 1* ve *Voyager 2* güneş sistemi çevresindeki turlarını 1977 yılında tamamlamış, *Viking 1* ve *Viking 2* ile Mars'a ulaşılmıştır. 1975 yılında

²⁴⁵ von der Dunk/ Tronchetti, s. 35; Günel, s. 68-69.

²⁴⁶ Günel, s. 69.

²⁴⁷ Lee Ricky J., *Law and Regulation of Commercial Mining of Minerals in Outer Space*, Springer, 2012, s. 257; von der Dunk/ Tronchetti, s. 36.

kurulan ESA 1979 yılında *Ariane* isimli roketi fırlatmıştır²⁴⁸. Hindistan da ise ISRO ilk uydusu *Aryabhata*'yı SSCB'nin *Kosmos-3M* roketi ile 1975 yılında fırlatmıştır²⁴⁹.

1981 yılında uzay mekiği Columbia ESA'nın geliştirdiği uzay mekiğine eklemenebilen Uzay Laboratuvarı modülü ile bilimsel çalışmalara için bir alan yaratılmıştır. 1986 yılında SSCB ilk uzay istasyonu Mir'i uzaya göndermiştir. 1984 yılında ABD uzay istasyonu inşaatı için niyetini açıklamış ve bu proje Uluslararası Uzay İstasyonu (ISS) haline gelmiştir. 1990 yılında Hubble Uzay Teleskopu uzaya gönderilmiştir. Bu yıllarda İsrail ve Güney Afrika'da uzay faaliyetlerine katılmıştır²⁵⁰.

1995 yılında *Galileo* uzay keşif robotu Jüpiter'e ulaşmıştır. 1997 yılında ise *Pathfinder* isimli keşif robotu Mars'ta çalışmalara başlamıştır²⁵¹.

Özel ticari teşebbüsler olarak The Sea Launch ve Boeing şirketleri 1999 yılında ilk test fırlatışını gerçekleştirmiştir. 2001 yılında ABD vatandaşı milyoner Dennis Tito, ISS'yi ziyaret ederek ilk ücret karşılığı uzay turisti olmuştur ve "uzay otelinde" 6 gün kalmıştır²⁵².

2005 yılında *SpaceShipOne* ismiyle ilk kez özel sektör tarafından finanse edilen uzay aracı uçuşunu gerçekleştirmiştir. 2015 yılı içerisinde ilk kez bir kuyruklu yıldız (comet) uzay aracı ile iniş gerçekleştirilerek uzay madenciliği açısından bir ilke imza atılmıştır²⁵³.

B. TÜRKİYE'DE UZAY FAALİYETLERİNİN TARİHİ

Son 25 yılda Türkiye uzay alanında önemli bir yol kat etmiştir. Uydularını üretecek bilimsel ve teknik altyapıya sahip olarak önemli gelişmeler sağlamıştır. Yer gözlem uydusu RASAT, 2011 yılında ve yüksek çözünürlüklü GÖKTÜRK-2 uydusu ise 2012 yılında başarı ile yörüngeye yerleştirilmiştir. Uzay konusunda her geçen yıl bütçeden ayrılan pay artmaktadır. Ülkemizde yapılan yatırımlar ile uzay sektörünün gelişmesi hedeflenmektedir²⁵⁴.

²⁴⁸ von der Dunk/ Tronchetti, s. 228; Günel, s. 69-70.

²⁴⁹ Bkz. <http://www.isro.gov.in/Spacecraft/aryabhata-1>; Gökalp İskender, Development of India's Space Program. Lessons to be Learned for Turkey in the Propulsion Area, Recent Advances in Space Technologies – RAST2017 Conference, İstanbul 19-22 Haziran 2017, s. 2.

²⁵⁰ Lee, s. 97; Günel s.70-71.

²⁵¹ Bkz. <https://mars.nasa.gov/programmissions/missions/past/pathfinder/>.

²⁵² Bkz. https://www.youtube.com/watch?v=0PM_FMrWpJo.

²⁵³ Günel, s.71-72.

²⁵⁴Havacılık ve Uzay Teknolojileri Çalışma Grubu Raporu, 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Ankara, 2013, s. 129.

1968 yılında Türkiye'nin ilk uydu devresi Yugoslavya ve İran yer istasyonları kullanılarak kurulmuştur. İlk uydu yer istasyonu ise 23.4.1979 tarihinde Ankara-01A ismi ile hizmete açılmıştır. İlk uydu yer istasyonunun faaliyete girmesinin ardından 1989 yılına kadar yurt içi radyo ve TV yayınlarının iletimi INTELSAT uyduları ile gerçekleştirilmiştir²⁵⁵.

Türkiye uydu ve uzay teknolojileri ile ilgili çalışmalara özellikle 1990 yılında Devlet Planlama Teşkilatı'nın önerisi ve TÜBİTAK tarafından kurulan Uzay Bilim ve Teknolojileri Komitesi (UBİTEK) ile başlamıştır. BTYK tarafından 1993 yılında ilan edilen "Türk Bilim ve Teknoloji Politikası 1993-2003" kararları ile "uzay teknolojisi" çalışmaları, öncelikli bilim ve teknoloji alanı ilan edilmiştir. Ardından 1995'te, TÜBİTAK BİLTEN'de, şimdiki adı ile TÜBİTAK UZAY'da, uydu ve uzay çalışmaları gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

1990 yılında ilk defa çıkılan ihale ile Türkiye'nin uydu sahibi bir devlet olması yönünde adımlar atılmıştır. TÜRKSAT 1A uydusu ilk uydu olarak uzaya taşınması planlanan uydu olmasına karşın fırlatıcı rokette meydana gelen bir arıza sebebi ile başarısızlık ile sonuçlanmıştır. İkinci uydu olan TÜRKSAN 1B uydusu ise 1994 yılında uzaya fırlatılmıştır. Bu uydunun ardından TÜRKSAT 1C uydusu 1996 yılında, TÜRKSAT-2A/EURASIASAT 2001 yılında ve TÜRKSAT-3A uydusu ise 2008 yılında uzaya gönderilmiştir. Ayrıca 2001 yılında IKONOS uydusundan görüntü indirebilmek için bir uydu yer istasyonu Ankara'da kurulmuştur. 18.12.2012 tarihinde TUSAŞ ve TÜBİTAK UZAY ortaklığında GÖKTÜRK-2 Uydusu yörüngeye yerleştirilmiştir²⁵⁶. Çin'deki Jiuquan Fırlatma Üssü'nden uzaya fırlatılan GÖKTÜRK-2, 409 kg ağırlığında ve 2,5 m çözünürlüğündedir. Uydunun görev bilgisayarı ve görev yazılımı Türkiye'de üretilmiştir.

Yapımından Türk teknik elemanlarının da yer aldığı Türksat 4A haberleşme uydusu 14.02.2014 tarihinde Kazakistan'da bulunan Baykonur Uzay Üssü'nden Proton taşıyıcı roketiyle fırlatılmıştır. Türkiye'nin ilk yerli haberleşme uydusu Türksat 6A'nın üretimi için 15.12.2014 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. TÜBİTAK UZAY, TAI, ASELSAN ve Ctech firmalarınca ortak üretim gerçekleştirilecek olan Türksat 6A'nın yapımı süresi 5 yıl olarak planlanmıştır. Uydu'nun 2020 yılı içinde fırlatılması planlanmaktadır²⁵⁷.

Milli keşif uydusu Göktürk-2 ve haberleşme uydusu Türksat 4A'dan sonra Türksat 4B haberleşme uydusu 16 Ekim 2015 tarihinde yine Baykonur Uzay Üssü'nden fırlatılmıştır.

²⁵⁵ Çalışma Grubu Raporu, s. 131-132.

²⁵⁶ Çalışma Grubu Raporu, s. 132-133.

²⁵⁷ Sorgucu, s. 198.

Ülkelerin Uzay Yetenekleri Sınıflandırması yetenek tanımına göre yapılmaktadır. Buna göre sınıflandırma aşağıdaki gibi verilmektedir:

- Uzay Teknolojisine Dayanan Ürün Kullanamayan,
- Uzay Teknolojisine Dayanan Ürün Kullanan,
- Uzay Aracı İşleten,
- Uzay Aracı Alt Sistemleri Geliştiren ve Üreten,
- Uzay Aracı Geliştiren ve Üreten,
- Uzaya Fırlatma Yapabilen,
- Uzaya İnsan Gönderen,
- Uzay İstasyonu Kuran ve İşleten.

Ülkemiz bu sınıflandırmada Uzay Aracı geliştiren ve üreten konumundadır ve uzaya fırlatma yapabilen konuma gelmesi önem arz etmektedir²⁵⁸.

ROKETSAN ayrıca kendi kaynaklarıyla yürütmekte olduğu Uydu Fırlatma Aracı geliştirmeye çalışmaktadır²⁵⁹. Günümüzde 12 ülke yörüngeye uydu fırlatabilme kabiliyetine sahiptir. ABD, Rusya, İngiltere, Almanya ve Fransa gibi ülkeler başta olmak üzere toplam 21 aktif fırlatma üssü bulunmaktadır²⁶⁰.

II. 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 Andlaşması'nda (m.1/2-3) 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 Andlaşması'nın 13. maddesine göre serbestlik ilkesi uluslararası örgütler için de geçerlidir²⁶¹.

²⁵⁸ Çalışma Grubu Raporu, s. 137.

²⁵⁹ Bkz. <http://savunmaveteknoloji.com/roket-san-uydu-firlatma-araci-tasarliyor/>.

²⁶⁰ Bkz. <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss466.pdf>, s.13.

²⁶¹ Pazarıcı, Uluslararası, s. 429-430.

Uzayın serbestliği ilkesinin en önemli sınırı yapılan faaliyetlerin barışçıl amaçlarla yapılması gerekliliğidir. Uzay faaliyetlerine ilişkin kurallar, uzaya yönelik faaliyetler ile ilgili ve uzaydan dünyaya yönelik faaliyetler ile ilgili kurallar olarak ikiye ayrılarak incelenebilir.

A. UZAYA YÖNELİK FAALİYETLER

Uzayın faaliyet alanı geliştikçe Uzay Hukuku'nun kapsamı da gelişmektedir²⁶². Uzayın araştırma ve kullanımına ilişkin faaliyetleri kapsayan kuralları da ikiye ayırmak mümkündür. Bu ayırım bazı faaliyetleri yasaklayıcı kurallar ve işbirliğini özendirici kurallar olarak incelenebilir²⁶³.

Uzaydaki başlıca yasaklayıcı kurallar, uzay boşluğunda ve gök cisimleri üzerinde nükleer silahlar ile öteki kitle imha silahlarının yerleştirilmesinin ya da bir yörünge üzerinde oturtulmasının yasaklanmasıdır²⁶⁴. 5 Ağustos 1963 tarihli Atmosferde, Uzayda ve Su Altında Nükleer Silah Denemelerini Yasaklayan Andlaşma ile nükleer silahların uzayda denenmesi de yasaklanmıştır²⁶⁵. Uzayda yasaklayıcı bir başka kural da gök cisimleri üzerinde askeri nitelikteki üs, tesis ve tahkimatların yapılmasını yasaklayan kuraldır²⁶⁶. Ancak, bu kural uzayda araştırma amacıyla ya da öteki barışçı amaçlarla askeri personel ve malzemenin kullanılmasını yasaklamamaktadır.

1979 Ay Anlaşması, ay üzerinde her türlü kuvvet kullanılmasını ve tehdidini ya da düşmanca eylemi, aydan dünyaya ve öteki gök cisimleri ve uydulara yönelik saldırıyı yasaklamaktadır²⁶⁷.

Uzay faaliyetlerinde işbirliğini öngören kurallar, genellikle uzay faaliyetinde bulunan bir devletin başka bir devletin faaliyetlerine zarar vermesi olasılığı durumunda ilgili devletlerin aralarında uygun danışmalarda bulunmalarını öngören kurallardır²⁶⁸. 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. 1979 Ay

²⁶² Erdem, s. 135.

²⁶³ Pazarcı, Uluslararası, s. 430.

²⁶⁴ 1967 Andlaşması, m.4/1; Pazarcı, Uluslararası, s. 430.

²⁶⁵ Lee, s. 98; von der Dunk/ Tronchetti, s. 3.

²⁶⁶ 1967 Andlaşması, m.4/2; 1979 Ay Anlaşması, m3/4; Pazarcı, Uluslararası, s. 431.

²⁶⁷ 1979 Ay Anlaşması, m. 3/2; Lee, s. 109.

²⁶⁸ 1963 Bildirisi, m. 6; Pazarcı, Uluslararası, s. 431.

Anlaşmasında da aydan yararlanılması ve ayda araştırmalar yapılması konusunda bazı özel işbirliği yöntemleri öngörülmektedir.²⁶⁹.

Uzay ile ilgili bir diğer problem de uzay çöpdür²⁷⁰. 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 km²'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 klavuzda belirtildiği üzere ömürleri bitince kontrollü yanma olacak şekilde dünya atmosferine girişlerinin yapılması veya uzay çöpu olarak belirlenen yörüngelere getirilmeleri önerilmektedir. Fakat bu uyduların itki sistemlerinin olmaması sebebi ile belirtilen işlemleri gerçekleştirememektedirler. Uzay çöpleri sebebi ile uydu maliyetlerinin de artması gündeme gelmektedir.²⁷¹.

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 ise sayısı milyonlarla ifade edilmektedir²⁷².

Uzay çöplüğünü oluşturan nesnelerin ortalama % 60'ı uzay araçlarının veya roket gövdelerinin parçaları ve döküntüleridir. 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. Bunlara fırlatma sırasında araçların korunması için kullanılan kaplamalar, güneş panelleri ya da antenlerin yörüngeye oturtulmasından önce kullanılan montaj sistemleri de dâhildir. Kirlilik ayrıca yörüngede iki objenin birbirine çarpması ya da bir uzay cisminin kasten ya da tesadüfen patlaması ve parçalara ayrılması sonucunda da gerçekleşebilir²⁷³.

Bir uzay aracının uzayda kullanım ömrünün tamamlanması ya da parçalanması neticesinde ortaya çıkan parçalar, Uzay Hukuku Andlaşmaları'nda düzenlenen "uzay cismi" sıfatını

²⁶⁹ Lee 109-111; Pazarcı, Uluslararası, s. 431.

²⁷⁰ Viikari Lotta, The Environmental Element in Space Law, Martinus Nijhoff Publishers, Boston, 2008, s. 31.

²⁷¹ Havacılık ve Uzay Teknolojileri Çalışma Grubu Raporu, 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Ankara, 2013, s. 213.

²⁷² Bkz. http://www.can.aero/index.php?option=com_content&view=article&id=71:uzay-atklar&catid=21:articles&Itemid=13.

²⁷³ Günel, s.114.

kaybederler. Bu sıfatı kaybetmeleri ile birlikte uzayda uzay çöprü olarak kalırlar. Uzay çöpleri, Uzaya İlişkin Birleşmiş Milletler Andlaşmaları'nda tanımlanmamış ve hukuki rejimleri düzenlenmemiştir. 1975 Tescil Sözleşmesi, tescil devletlerinin artık uzayda yer almayan uzay araçları ile ilgili BM Genel Sekreteri'ne bilgi vermesini öngörmüştür. Bunlar dünyaya düşürülürse ya da uzay boşluğuna gönderilirse bunların akıbeti ile ilgili ayrıntılı bir düzenleme bulunmamaktadır²⁷⁴.

Uzay çöprü, Uluslararası Hukuk Derneği tarafından Buenos Aires'te alınan bir karar uyarınca aktif ve kullanım dâhilinde olan uyduların haricinde, yakın gelecekte durumlarında bir değişme mümkün olmayan insan yapımı nesnelere olarak tanımlanmıştır. Uzay çöprü, insan tarafından yapılmış atık, faydalı bir amaca hizmet etmeyen yörüngedeki herhangi bir cisim olarak da tanımlanmaktadır. Uzay çöpleri, özellikle diğer faaliyette olan uzay araçları bakımından tehlike arz etmektedir. Faaliyette olan uzay cisimlerine çarpma suretiyle, hem o uzay cisimlerinin faaliyetine son vermekte hem de uzay aracının bulunduğu yerde yeni bir uzay çöprü oluşmasına sebep olmaktadır. Buna ek olarak, uzay çöpleri yüzünden işlemez hale gelen uzay aracının mülkiyetindeki devlet ya da diğer kişiler, maddi zarara uğramaktadır²⁷⁵.

Uzay çöplerinin uzayda tehlike arz etmesi yanında, düşük yörüngede bulunan kalıntıların atmosferi geçip dünya yüzeyine düşmesi de söz konusu olabilir. Uzay Ajansları Uzay Çöprü Koordinasyon Komitesi'nin 2013 tarihli raporunda da belirtilmektedir²⁷⁶.

Uzay çöpünün yol açacağı zararın tanımı ve sorumluluğu hiçbir andlaşmada 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 çöprü, artık uzay cismi statüsünde değildir. Bunun yanında parçalanma veya patlama sonucu oluşan parçaların hangi uzay aracına ait olduğu ve tescil devletinin 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 olamaz²⁷⁷.

ITU'nun S.1003-1 (01/04) Sayılı Sektör Kararı'nda, uzay çöplerinin yarattığı tehlikeyi önlemek amacıyla kurallar belirtilmiştir. Jeostasyonel Yörüngenin Çevresel Korunması başlığını taşıyan kuralda, nükleer enerji taşıyan ve kullanım ömrü dolay uzay araçlarının,

²⁷⁴ Erdem, s.163.

²⁷⁵ Lee, s. 19; Erdem, s.164.

²⁷⁶ Bkz. <http://unoosa.org/pdf/pres/stsc2013/tech-12E.pdf>; Lee, s. 145.

²⁷⁷ Erdem, s.165.

herhangi bir zarara yol açmaması için, en kısa sürede yeterince yüksek bir yörüngeye fırlatılması gerektiği düzenlenmektedir.²⁷⁸.

Uzay çöplerinin azaltılması ve temizlenmesinin hukuki boyutu yanında maddi ve teknik boyutu da vardır. Uzay çöpünün yeterince yüksek yörüngelere gönderilmesine karşılık, atmosfere indirilmesi hem teknik açıdan daha zor hem de daha maliyetlidir. Ancak yüksek yörüngelere gönderilmesi de gelecek açısından isabetli görülmemektedir.²⁷⁹.

B. 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.²⁸⁰.

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.²⁸¹.

Bir merkezi cismin kütleçekimi 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.²⁸². İlk yapay uydu Sovyetler birliği tarafından 1957 yılında başarı ile fırlatılan Sputnik-1 uydusudur. Ardından yüzlerce uydu uzaya fırlatılmıştır. Uydular kullanım amaçlarına göre isimlendirilmektedir. Bunlara örnek olarak:

- a) Haberleşme Uyduları
- b) Seyrüsefer Uyduları
- c) Gözlem Uyduları

²⁷⁸ Lee s. 283; Erdem, s.165.

²⁷⁹ Lee s. 283-285; Erdem, s.166.

²⁸⁰ Lyall/Larsen, s. 245 vd; Kaşıkara, s. 21.

²⁸¹ Kaşıkara, s. 21.

²⁸² Kaşıkara, s. 21.

- 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

sayılabilir²⁸³.

Astronotların uzayda buldukları müddetçe içlerinde yaşamaları için inşa edilmiş ve çoğunlukla birden çok modüler parçadan oluşan ama uzay taşıtı olmadığından kendi başlarına iniş kalkış yapabilme yeteneğine sahip olmayan yapılara **uzay istasyonu** (space station) denilmektedir²⁸⁴.

Sovyetler Birliği tarafından 19 Nisan 1971 tarihinde uzaya gönderilen Salyut-1 ilk uzay istasyonu modülü olarak tarihe geçmiş ve 1971-1982 yılları arasında sekiz modül uzaya yollanarak Salyut Uzay İstasyonu meydana getirilmiştir. NASA (ABD) tarafından Skylab Uzay İstasyonu'nun ilk modülü de 14 Mayıs 1973 tarihinde uzaya gönderilmiştir. Sovyetler Birliği tarafından ikinci uzay istasyonu Mir'in ilk modülü de 19 Şubat 1986 yılında uzaya gönderilmiştir. Mir Uzay İstasyonu astronotların uzayda uzun süre kalarak araştırma yaptıkları ilk uzay istasyonu olmuştur. Bu uzay istasyonunun görevi 23 Mart 2001 tarihinde sonlandırılmıştır. 1998 yılında yapımına başlanan ve 2011 yılında yapımı tamamlanan Uluslararası Uzay İstasyonu (International Space Station, ISS) uzaya gönderilen en büyük uzay istasyonudur. Bu istasyonun 2020 yılına kadar görevine devam edeceği düşünülmektedir²⁸⁵.

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*) denilmektedir²⁸⁶.

²⁸³ von der Dunk/ Tronchetti, s. 478; Bozkurt s. 11-14; Kaşıkara, s. 22-30.

²⁸⁴ Lyall/Larsen, s. 120; von der Dunk/ Tronchetti, s. 618 vd.

²⁸⁵ Kaşıkara, s. 30-31; Lyall/Larsen, s. 118.

²⁸⁶ von der Dunk/ Tronchetti, s. 679; Kaşıkara, s. 32.

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 kullanılmaktadır²⁸⁷.

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 taşır²⁸⁸.

Uzaktan algılama faaliyetlerinin BM Şartı, Uzay Andlaşması ve Uluslararası Telekomünikasyon Birliği'nin konuya ilişkin belgelerini de içermek üzere, uluslararası hukuka uygun olarak yürütülmesi öngörülür. Uzaktan algılama ilkeleri, uzaydan yapılacak uzaktan algılama faaliyetlerinin yönelik temel kuralları belirler. En önemli hususlardan biri, algılayan devlet (uzaktan algılama uydusunu çalıştıran devlet) ile algılanan devlet (bölgesi uzaydan gözlemlenen devlet) arasındaki ilişkidir. Algılayan devletin, izin talebinde bulunmaksızın uzaydan bir başka devletin bölgesini gözleme hakkı mevcuttur. Algılanan devletin bölgesine ilişkin işlenmiş verilere ve temel verilere ayırım gözetmeksizin erişme hakkı olacaktır ve bölgesine ilişkin analiz edilmiş bilgiler de bu devletin kullanımına sunulacaktır. Bu verilere algılanan devletin ücretsiz erişim sağlayacağı anlamına gelmemektedir, sadece bu erişim ayırım gözetmeksizin makul bir maliyet ile sunulacaktır. Veriler paylaşılsa bile algılanan devletin bu verileri kullanabileceği mekanizmaların, uzmanlarının olması gerekecektir²⁸⁹. Uzay madenciliği açısından da Ay ve diğer gök cisimlerinin uzaktan algılama yoluyla gözlemlenerek bilgi edinilmesi mümkündür²⁹⁰.

Uzaydan gözetleme ve algılama (*teleobservation and remote sensing*), doğrudan gözetleme yoluyla yapılabildiği gibi elektromanyetik dalgaları algılama yoluyla da gerçekleştirilmektedir.

²⁸⁷ Lyall/Larsen, s. 411 vd.

²⁸⁸ Günel, s. 82-83.

²⁸⁹ Uzaktan Algılama İlkeleri, madde 12.

²⁹⁰ von der Dunk/ Tronchetti, s. 854 vd. ; Günel, s. 84.

Uzaydan gözetleme ve algılama konularını doğrudan düzenleyen uluslararası hukuk kuralları henüz mevcut değildir²⁹¹.

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 kullanılış amaçları mevcuttur. Askeri bakımdan ise örneğin uzayda gelişmiş devletlerin askeri teçhizatının ajan uydular vasıtasıyla gözetlenmesinin hukuka uygululuğu oldukça tartışmalıdır²⁹².

Meteorolojik amaçla gönderilen gözlem için kullanılan uydular da uzay faaliyetlerinin başka bir yönünü oluşturmaktadır. Dünya Meteoroloji Teşkilatı bünyesinde bu faaliyete ilişkin düzenleme ve normlar oluşturulmaktadır²⁹³.

Uzayın barışçı kullanımı ilkesi farklı yorumlamalara sebep olmuştur. Bazı devletler askeri nitelikli gözetleme ve algılamaları uluslararası hukuka aykırı bulmakta bazıları ise yasal olduğunu ileri sürmektedir. Ekonomik ve toplumsal amaçlı olarak ise devletlerin iki görüşü olduğu gözlemlenmektedir. Bir devlet ülkesi üzerinde uzaydan algılama yapılabilmesi için o devletin önceden rızasının alınması gerekir. Buna örnek Arjantin ve Brezilya'dır. Diğer bir görüşe göre de uzaktan algılama tamamen serbest olmalıdır. ABD'de bu duruma örnektir²⁹⁴. BM Genel Kurulu'nun 41/65 sayı ve 22.1.1987 tarihli kararıyla kabul ettiği "Dünya doğal kaynakları ve çevresinin uzaydan algılanmasına ilişkin ilkeler" konulu kararında ise bu iki görüş arasında bir görüşü benimsediği anlaşılmaktadır. Bu kararın ikinci ilkesine göre uzaydan algılamanın bütün ülkelerin yarar ve çıkarlarına uygun bir şekilde yapılması gerekmektedir. Uzaktan algılama uluslararası hukuka, BM Andlaşmasına ve 1967 Andlaşmasına uygun olmalı, bu konuda uluslararası işbirliğini özendirilmeli, BM Sekreterliği haberdar edilmeli, veriler gözlenen ülke devletine zamanında ve uygun bir ödeme karşılığında verilmeli ve bu faaliyetlerin bütün devletlerin ve halkların doğal kaynakları ve zenginlikleri üzerinde sürekli ve tam egemenliği ilkesine uygun sürdürülmelidir²⁹⁵.

²⁹¹ Pazarıcı, Uluslararası, s. 431-432.

²⁹² Erdem, s. 136.

²⁹³ Lyall/Larsen, s. 430; Erdem, s. 136.

²⁹⁴ Pazarıcı, Uluslararası, s. 432.

²⁹⁵ Lyall/Larsen, s. 411 vd.; Pazarıcı, Uluslararası, s. 432.

2. UYDULAR ARACILIĞIYLA HABERLEŞME VE YAYIN

Uydular vasıtasıyla haberleşme ve yayın (telecommunication and broadcasting) yapılabilmesi sonucunda, Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU)'nin hava sahası için düzenlediği kurucu andlaşmaların ve eklerinin uzay için de uygulanması kararlaştırılmıştır²⁹⁶.

1973 tarihli Malaga-Torremolinos Uluslararası Telekomünikasyon Sözleşmesi “Radyoelektrik frekans dilimlerinin ve sabit uyduların yörüngesinin makul kullanımı” başlığını taşıyan 33. maddesi ile sabit uyduların uzaya yerleştirilmesi ve frekans dilimleri kullanılması konusuna ilişkin kurallar koymaktadır²⁹⁷.

Belirtilen andlaşmalar ve kararlar çerçevesinde telekomünikasyon uyduları için de uzayın serbestliği ilkesi geçerlidir. Sabit uyduların yerleştirilmesindeki yer kısıtı sebebi ile önceden bu yerlere sabit uydu yerleştirmiş olan devletlerin yine de kazanılmış hakkı veya bir önceliği bulunmamaktadır. Diğer devletlerin de bu yörüngelerden yararlanma hakları mevcuttur. Bu uydular üzerindeki yetkiler ve mülkiyet hakları, 1967 Andlaşmasının 8. maddesine göre tescil devletinin kanunlarına tabidir²⁹⁸.

Uydular aracılığı ile yapılan uluslararası haberleşme ve iletişim ile ilgili en tanınmış örgüt INTELSAT (International Telecommunications Satellite Consortium)'tır. 20.8.1964 tarihinde 11 devlet tarafından geçici bir anlaşma ile kurulmuştur. Ardından 21.5.1971 tarihinde, hükümetlerarası ve üye devletlerin ilgili haberleşme kurumları arasında olmak üzere, iki anlaşma ile kesin statüsünü kazanmıştır²⁹⁹. INTELSAT günümüzde altı sabit uydudan oluşmakta olup, belirli bir bedel karşılığı yaptığı hizmetler satılmakta ve elde edilen gelir de INTELSAT üyeleri arasında pay edilmektedir. Sosyalist devletlerin de aynı amaçla 15.10.1971 tarihinde kurdukları INTERSPUTNIK konsorsiyumu bulunmaktadır³⁰⁰.

Uydularından yararlanarak gerçekleştirilmesi düşünülen bir başka konu da uzaydan doğrudan televizyon yayını olmaktadır. BM Uzay Komitesi konu üzerinde bir ilkeler taslağı hazırlamakta olup kesin kurallar aşamasına gelinmesi ve böyle bir düzenin gerçekleştirilmesi henüz uzak bir olasılık olarak görülmektedir. Teknik olarak önemli bir zorluk bulunmamasına karşılık, hukuksal ve siyasi bakımdan devletler özellikle rızaları alınmadan ülkelerine yayın

²⁹⁶ Lyall/Larsen, s. 250; Pazarcı, Uluslararası, s. 433.

²⁹⁷ R.G., 4.6.1978, Sayı 16306; Pazarcı, Uluslararası, s. 433.

²⁹⁸ Pazarcı, Uluslararası, s. 433-434.

²⁹⁹ R.G. 23.11.1973, Sayı 14721.

³⁰⁰ Lyall/Larsen, s. 246; Pazarcı, Uluslararası, s. 434.

yapılması suretiyle egemenlik haklarının çiğnenmesi ve propaganda yapılması olasılığında çekinmektedirler³⁰¹.

Uydular vasıtası ile iletişim, dünya yörüngesine yerleştirilen uyduları kullanarak dünyanın çeşitli noktaları arasında haberleşme sağlanmasıdır. Dünya yörüngesindeki 2000 yapay iletişim uydusu, analog ve dijital ses, görüntü ve verileri dünya çapında yaymaktadır. İletişim uyduları işlevsel açıdan pasif ve aktif olarak ikiye ayrılır, konumları itibari ile de Low Earth Orbit (LEO- Alçak Dünya Yörüngesi), Medium Earth Orbit (MEO-Orta Dünya Yörüngesi) ve Geostationary Earth Orbit (GEO- Jeostatik Dünya Yörüngesi) olarak üçe ayrılmaktadır. LEO, 160-2000 km arasında değişen yeryüzü merkezli yörüngelerdir. MEO, 2000 km yükseklikten başlayıp yer eşzamanlı yörünge olan 35786 km yüksekliğe kadar çıkan yeryüzü merkezli yörüngelerdir. GEO ise o yörüngeye yerleştirilen herhangi bir uzay cisminin dönüş hızının, Dünya'nın kendi ekseni etrafındaki dönüş hızıyla aynı olduğu dünya merkezli yörüngedir. Bu yörüngede başka bir uyduya ihtiyaç duyulmadan tek bir uydu ile yeryüzündeki bir merkez ile işlemler gerçekleştirilmekte ve bu uydular her zaman Dünya'nın aynı bölgesini görmektedir. İletişim uyduları radyo, telefon ve televizyonun ticari amaçlı kullanılmasını sağlamıştır³⁰².

Her isteyen kendi menfaatine uygun olarak iletişim uydularını yörüngeye gönderememektedir, iletişim uydularının birbirleri ile çarpışmaması ve birbirlerini engellemeyecek biçimde konumlandırılması gerekir. Bu koordinasyonu sağlama görevi BM nezdindeki ITU'dadır. Doğrudan yayın uyduları ITU'nun yönetmelikleri çerçevesinde hareket etmektedir. Her bir uydu operatörü, kendi uydularını yerleştireceği yörünge mevki ve sinyalini çalıştıracak frekans için ITU-R'ye başvurmalıdır. ITU-R başvurunun incelemesinden sonra operatöre genelde uydunun kullanım ömrü boyunca bu mevkiyi münhasıran kullanma ve frekansını da diğer operatörlerin frekanslarıyla karışmadan çalıştırma hakkını vermeye karar verebilir³⁰³.

³⁰¹ Üzerinde çalışılan taslak için Bkz.: Report of the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space; http://www.unoosa.org/pdf/gadocs/A_69_20E.pdf; Pazarcı, Uluslararası, s. 434.

³⁰² Sorgucu'ya göre LEO uyduları azami 1200 km yüksekliğe kadar olan yörüngeleri kapsamaktadır. MEO uyduları 1200 km ile 20,000 km arasındaki yörüngededirler. Sorgucu, s. 185; Günel, s. 76-77.

³⁰³ Lyall/Larsen, s. 206-207; Günel, s. 80.

3. KÜRESEL SEYRÜSEFER UYDU SİSTEMLERİ

Dünyada konum belirlemek için kullanılan başlıca uydu sistemleri GPS (Global Positioning System-ABD)³⁰⁴, GLONASS³⁰⁵ (Globalnaya Navigatsionnaya Sputnikoaya Sistema-Rusya) ve Galileo gibi isimlerle anılmakta ve genel ismiyle Küresel Seyrüsefer Uydu Sistemleri (Global Navigation Satellite System- GNSS)³⁰⁶ olarak bilinmektedir. Küresel konum belirleme sistemi iki bölümden oluşmaktadır. Bunda uzayda konumlandırılmış GNSS uyduları ve bu uyduları kontrol eden yer istasyonlarıdır. Buradan üretilen veriler, radyo sinyalleri aracılığı ile yeryüzüne gönderilmektedir. GNSS alıcıları, sinyallerin toplanmasını ve üç boyutlu konum, yön, zaman ve hız bilgilerinin kullanıcıya sunulması işini gerçekleştirmektedirler.

GPS sistemi ABD ordusunun emrinde oluşu için ordu savaş veya hareket gibi durumlarda uydularının yerini değiştirebilmekte veya kullanım dışı bırakabilmektedir. Sivil amaçlar doğrultusunda Avrupa tarafından Galileo Projesi başlatılmış ve Avrupa'lı olmayan ülkeler de bu projeye dâhil olmuşlardır. Eylül 2003'de Çin 230 milyon Avro ile tasarıya dâhil olmuştur. Ardından 2004 tarihinde İsrail, 2005 tarihinde Ukrayna, Hindistan ve Fas, 2006 yılında Güney Kore üye olmuşlardır³⁰⁷.

4. UZAYIN ASKERİ AMAÇLARLA KULLANIMI

Uzaydaki askeri faaliyetleri düzenleyen, uyumlu ve merkezi bir hukuki çerçeve mevcut değildir. 1967 Uzay Andlaşması, uzayın askeri amaçlı kullanımıyla ilgili hükümler içeren, Birleşmiş Milletler nezdindeki tek uzay andlaşmasıdır ve nükleer silahların ve kitle imha silahlarının uzaya veya gök cisimlerine yerleştirilmesini yasaklayarak uzayın sadece barışçı amaçlarla kullanılabilmesini beyan etmektedir. Ancak uzay andlaşması, uzayın başka askeri amaçlı kullanılmasını örneğin nükleer silah ve kitle imha silahları haricindeki silahların testi ve kıtalararası balistik füzelerin geçişi gibi amaçlarla kullanılmasını yasaklamamaktadır. Uzay Andlaşması'nın 4. maddesine göre de gök cisimleri üzerinde askeri üs ve tesislerin

³⁰⁴ Tronchetti Fabio, *Fundamentals of Space Law and Policy*, Springer, 2013, s.73.

³⁰⁵ Lyall/Larsen, s. 391.

³⁰⁶ Tronchetti, s. 69.

³⁰⁷ Günel, s. 84-87.

kurulmasının, her tip silah denemesinin ve askeri manevralar yapılmasının yasak olduğu hükme bağlanmıştır³⁰⁸.

Uzayda bilimsel amaçlı silah kullanıp kullanılmayacağı meselesi de önemli bir husustur. Örneğin Honeybee Robotics şirketi tarafından geliştirilen ve belirlediği hedefe küçük mermiler atan dev bir havalı tabanca şeklinde bir silah, asteroitlerde delik açmak ve uzaydaki kayaların kimyasal bileşimini, hangi maden ve mineralleri içerdiğini analiz etmek amacı ile biraz asteroit tozu saçmak amacı ile yapılmıştır. Çok masraflı olan iniş kalkışlar yerine, uzaktan atışlarla madenlerin tespit edilmesi veya daha rahat örnek alınması mümkün kılmaktadır. Bilim adamları bilyelerin asteroitte nasıl bir krater açtığına bakarak kayanın sertliğini ve dolayısıyla da kimyasala bileşimini dolaylı yoldan ölçmüş olacaktırlar³⁰⁹.

5. UZAY MADENCİLİĞİ

4 milyar yıl önce Dünya'ya Mars büyüklüğünde bir gezegen çarpmış ve her iki gezende çarpışmanın enerjisi ile erimiş ve kayalardan daha ağır olan metaller toplu halde dibe çökerek yaklaşık 3500 km çapında dev bir metal top oluşturmuştur. Çarpışan gezegenlerin dış katmanları da ateşten bir damla halinde uzaya savrulmuştur ve bunlardan biri de Ay'dır. Dünya'nın oluşumu esnasında madenlerin büyük kısmı merkeze çökmüştür ve bağlı sebeplerle Ay'da da ihtiyacı karşılayacak kadar metal bulunmamaktadır anca Mars'ta yüksek miktarda maden olduğu bilinmektedir. Her ne kadar Mars'ta yüksek miktarda metal olduğu bilinmekteyse de Mars'ın yerçekimi Dünya'ya göre küçük olmasına rağmen metalleri Mars yörüngesine fırlatmak ve oradan Dünya'ya getirmek çok maliyetli olacağından, NASA ve bazı Amerikan şirketleri, Dünya ile Mars arasındaki Asteroit Kuşağı'nda yer alan asteroitlerde maden çıkarmayı öncelikli hedef olarak belirlemişlerdir³¹⁰. NASA'nın tespit ettiği yakın dünya asteroitleri 13.768 adettir³¹¹.

Uzay Andlaşması uyarınca ay ve diğer gök cisimleri dâhil uzayın keşfi ve kullanımını, tüm devletlerin çıkarı ve yararı yürütülmelidir. Bu çerçevede herhangi bir gerçek veya tüzel kişinin uzay madenciliği faaliyetinden elde edeceği hammadde ve gelir paylaşılacak mıdır yoksa dünya da kısıtlı bulunana madenlere ek olan bu faaliyetlerle dünya için genel bir yarar

³⁰⁸ Lyall/Larsen, s. 65; Günel, s. 88-90.

³⁰⁹ Bkz. <https://www.honeybeeroobotics.com/services/space/planetary-exploration/>; Günel, s. 91.

³¹⁰ Lee s. 82-83; Günel, s. 109-110.

³¹¹ Bkz. <http://neo.jpl.nasa.gov/stats>; Günel, s.111.

sağlanmış mı olacaktır? Uzay madenciliği açısından uzayın keşfi ve kullanımı, eşitlik temelinde tüm devletler için serbest olması ilkesinin herhangi bir engel teşkil edeceği düşünülmektedir. Uzay madenciliğinde elde edilecek hammaddenin egemenlik yasağının bir ihlali olup olmadığı belli değildir. Egemenlik yasağına göre uzay içindeki gök cisimleri ile beraber işgal ya da herhangi bir yolla egemenliğe tabi kılınmaz. Uzayda madencilik faaliyetleri özü itibari ile barışçı bir faaliyettir. Uzay Andlaşması'na göre dünyanın yörüngesine herhangi bir kitle imha silahı ya da nükleer silah konuşlandırılmamalıdır. Özellikle asteroit madenciliğinde asteroitlerin belli uzaklıklardan toplanarak vurularak asteroit üzerindeki madenlerin tespitine çalışılması gündemdedir. Uzay madenciliği uygulamada öncelikle özel şirketlerin hedefleri arasındadır³¹².

Mevcut uzay anlaşmaları özel şirketlerin uzay faaliyetlerini esas almadığı için, özel şirketler nezdinde çalışacak astronotların da yardıma ihtiyaç duyduklarında tabi oldukları devlete iade edileceği kabul edilebilir. Ancak bu ilkenin uzay madenciliği faaliyeti açısından yaratacağı sorun, olası yardımda iade edilene kadar sahip olacağı statüdür. Genel olarak kabul edilen, astronotların iade edilene kadar geçici bir diplomatik dokunulmazlıklarının bulunduğudır. Ancak özel şirketlerde çalışacak astronotların bu kapsamda kabul edilip edilmeyeceği açık değildir³¹³.

Uzay Andlaşması'na göre taraf devletler ulusal faaliyetlerinde uluslararası sorumluluk taşımalıdır. Uzay madenciliği çerçevesinde bu ilke Uzay Andlaşması'nın VI. maddesine çerçevesinde ele alınmalıdır. Bu maddeye göre devletler hem hükümet hem de hükümet dışı kuruluşlarca gerçekleştirirken uzay faaliyetlerinden uluslararası alanda sorumludur. Uzay madenciliği özel bir şirket tarafından da gerçekleştirilse, bir devletten alınacak izin ve ruhsat ile gerçekleştirileceği için ilgili devletin olası bir zararda uluslararası sorumluluğu doğacaktır. Sorun, özel bir şirketin, bir devletten bağımsız olarak gerçekleştireceği uzay faaliyetlerinde vereceği zarardan kimin sorumlu olacağı üzerine çıkacaktır. Aynı problem, özel bir şirketin, bir devletten bağımsız olarak gerçekleştireceği uzay faaliyetlerinde kimin yargı yetkisine sahip olacağı tartışmasında da yaşanacaktır. Bu durumda uluslararası hukukun yargılama yetkisine ilişkin ilkelerine başvurmak gerekecektir³¹⁴.

Uzay Andlaşması'na göre uzaydaki tehlikeli faaliyetler meydana geldiğinde istişare ve danışma yolunda gidilmeli ve BM Genel Sekreterliği de bilgilendirilmelidir. Özel şirketlerin

³¹² Lee, s. 82; Günel, s.120-121.

³¹³ Günel, s.122.

³¹⁴ Tronchetti s. 9; Lee, s. 102; Günel, s.122-123.

uzay madenciliği faaliyeti çerçevesinde söz konusu istişare ve danışma usulünün uluslararası açıdan hangi kurum nezdinde yapılacağı açık değildir. Uzay Andlaşmasına göre tüm istasyon ve tesisler, karşılıklılık ilkesi çerçevesinde taraf devletlerin temsilcilerine açık olmalıdır. Uluslararası hukuktaki karşılıklılık ilkesi kapsam itibarı ile özel hukuk ilişkilerine uygulanamayacağı için özel şirketleri bağlayan bir hüküm değildir³¹⁵.

Ay Anlaşmasına ise uzay faaliyetlerinde öncü olan ABD, Rusya ve Çin gibi birçok ülke taraf değildir. Ay Anlaşması'nın 11. maddesi sadece Ay ve Ay'ın doğal kaynakları açısından özellikle "insanlığın ortak mirası" ilkesini vurgulayan ilk hükmü içermektedir³¹⁶. 11. madde'nin 1. fıkrasına göre "Ay ve onun doğal kaynakları, bu Anlaşma'nın konuya ilişkin hükümlerinde, özellikle işbu maddenin 5. Paragrafında ifadesini bulan, insanlığın ortak mirasını oluştururlar" denilmektedir. Ay anlaşmasının 1. maddesinin 1. fıkrasına göre "Bu Anlaşma'nın Ay ile ilgili hükümleri, Dünya hariç, güneş sistemi içindeki bütün diğer gök cisimleri için de, bu gök cisimlerinden herhangi biri için özel yasal kurallar yürürlüğe girmedikçe, geçerli olacaktır."

Ay Anlaşmasının 11. maddesi 3. fıkrasına göre de "Ay'ın yüzeyi ve toprak altı, hükümetlerarası olan veya olmayan uluslararası teşkilatların, ulusal teşkilatların, Devletlerin veya gerçek kişilerin mülkiyetinde olamaz. Ay'ın yüzeyi ile bağlantılı yapılar dâhil yüzeyine veya yüzeyi altına uzay personeli veya taşıtları, malzemesi, istasyonları, tesisleri veya donatımı yerleştirilmiş olması, Ay'ın yüzeyinin veya toprak altının bir kısmı üzerinde, mülkiyet hakkı yaratmaz. Bu hükümler, bu maddenin 5. Paragrafında öngörülen uluslararası rejime halel getirmez". Aynı maddenin 5. fıkrası ile Ay'ın kaynaklarının işletilmesi mümkün hale gelir gelmez, söz konusu faaliyeti düzenleyecek uluslararası bir rejim kurulması öngörülmüştür.

6. UZAYDA TİCARİ FAALİYETLER

Ciddi anlamda ticari amaçlı uzay çalışmaları 1980'li yıllarda daha çok fırlatma hizmetlerine ve teknolojik yan ürünlere odaklanmıştır³¹⁷. Uzay sektörünün ticarileşmesini ve özelleşme sürecini düzenleyen iki kanun Telekomünikasyon pazarının liberalleşmesine öncülük eden

³¹⁵ Tronchetti s. 9; Günel, s.123.

³¹⁶ Lee s. 109; Tronchetti s. 11; Lyall/Larsen, s. 183-184.

³¹⁷ Günel, s. 91.

Dünya Ticaret Örgütü'nün 1997 tarihli Temel Telekomünikasyon Anlaşması ve rekabetçi küresel uydu iletişimlerini destekleyen 2000 tarihli ABD Yörünge Kanunu'dur³¹⁸.

a. İmalat Faaliyetleri

İmalat sektörünü oluşturan faaliyetler fırlatma pazarı, uydu imalatı, yer ekipmanları ve sigorta piyasasıdır. Uydu imalatı, uzay sektöründeki en kârlı pazardır. Yer ekipmanı gelirleri arasında mobil terminaller, ağ geçidi ve kontrol istasyonları gibi altyapı unsurlarının yanı sıra uydu telefonları, DTH yayın kanalları ve dijital sesli radyo uydu ekipmanları gibi tüketici ekipmanları da yer almaktadır. Uzay sektörünün oldukça güvenilir bir yapısı olması sebebi ile kazaların düşük oranda olması sonucunda sigorta maliyetleri sürekli olarak azalmıştır. Hâlihazırda sigortalanmış olan 175 uydunun toplam teminat değeri yaklaşık 17 milyar dolardır³¹⁹.

b. Hizmet Faaliyetleri

Uzay hizmet faaliyetleri, uzay taşımacılığını içine alan fırlatma hizmetleri ile yolcu taşımacılığını içine alan uzay turizmi olarak iki başlıkta incelenebilir.

- Fırlatma Hizmetleri ve Uzay Taşımacılığı

Arianespace adında ilk ticari uzay nakliyat şirketi 1980 yılında ve ESA'nın girişimiyle 10 Avrupa devletinin uzayla ilgili kurumlarınca kurulmuştur. Arianespace'in hisselerinin yaklaşık %60'ı CNES ve iki Astrium şirketinin elindedir. Rus Uzay Ajansı ROSCOSMOS'da eşya taşıma faaliyeti yürütmektedir. Fırlatma hizmeti veren Rus şirketleri arasında ILS (International Launch Services), ISC (International Space Company) Kosmotras (Rusya, Ukrayna ve Kazakistan ortak projesi) ve Eurockot Launch Services (Alman/Rus Şirketi) bulunmaktadır. Bu şirketler ABD'de ticari amaçla fırlatma hizmeti veren Boeing Launch Services, Lockheed Martin Commercial Launch Services ve Space X (Space Exploration Technology) firmaları ile

³¹⁸ Tronchetti, s. 62.

³¹⁹ Tronchetti, s. 63; Günel, s. 95-96.

rekabet halindedir. Ayrıca çok uluslu Sea Launch/Land Launch şirketi de bulunmaktadır. Yakın zamanda Çin ve Hindistan'da uygun fiyatlar ile bu sektöre giriş yapmıştır. Günümüzde ticari mürettebat fırlatma şirketleri ve ticari kargo fırlatma şirketleri olarak iki tür özel fırlatma şirketi devletler tarafından desteklenmektedir³²⁰.

- Uzak Turizmi

Uzak turizmi, müşterilerine doğrudan ve dolaylı olarak uzak seyahati sağlayan bir ticari aktivite olarak, uzak yolcusu veya uzak turisti ise uzaya ya da gök cismine seyahat eden kişi olarak tanımlanmıştır³²¹.

Özel ticari teşebbüsler olarak The Sea Launch ve Boeing şirketleri 1999 yılında ilk test fırlatışını gerçekleştirmiştir. 2001 yılında ABD vatandaşı milyoner Dennis Tito, ISS'yi ziyaret ederek 20 milyon dolar tutarındaki bir ücret ödeyerek ilk uzak turisti olmuştur³²².

Tito'nun uzaya gidişinden sonra, bireysel olarak uzaya seyahatler başlamış, uzak turizminin yaygınlaştırılması ve daha çok insan kapasiteli araçların yapılması gündeme gelmiştir. X Prize Vakfı tarafından ödüllendirilen Space Ship One aracı, uzayda (100 km yukarıda) bir hafta uçmuş ve dünyaya dönmüştür³²³.

2004 yılında ilk olarak özel finanse edilen, tasarlanan ve işletilen, 100 kilometreyi aşan bir yüksekliğe ulaşan bu uçak geliştirilmiş ve başarılı bir şekilde uçmuştur. Dünya etrafında yörünge uçuşları yapabilen bir uzak aracı olmasa da, önerilen ticari uzak uçuşları için önemli bir adım oluşturmuştur³²⁴.

Ardından Space Ship One'm daha çok yolcu kapasiteli ve üç buçuk saatlik bir uzak yolculuğu yapabilecek şekilde yeniden tasarlanacağı duyurulmuştur. Space Ship Two'yu geliştiren Virgin Galactic Şirketi, 2014 yılındaki test uçuşunda Virgin Galactic'in uzak turizm füzesi olan "SpaceShipTwo" (Uzak Gemisi 2) test uçuşunda bilinmeyen bir nedenden dolayı kaza yaptı. Kaza sonucunda bir kişi hayatını kaybederken, bir kişi ağır yaralandı. Sektörde adı oldukça duyulan firma, ilk uçuşları için biletleri çoktan tüketmiş olmasına karşın, 2014 yılında test uçuşunda yaşadığı bir kaza sonucu uçuşlara ara vermek zorunda kalmıştı. 2016 yılında

³²⁰ Tronchetti, s. 63-64; Günel, s. 98-99.

³²¹ Erdem, s.170.

³²² Bkz. https://www.youtube.com/watch?v=0PM_FMrWpJo; Lee, s. 23; Tronchetti, s. 78; Günel, s.103.

³²³ Bkz. <https://airandspace.si.edu/collection-objects/spaceshipone>; Erdem, s.170.

³²⁴ Diederiks-Verschoor / Kopal, s. 16.

firma, başarılı bir şekilde yeni uçaklarını yakın uzayda test ettiklerini açıkladı. Uzay aracını yakın uzaya taşıyan VMS Eve ünitesi ve uzay aracı olarak nitelendirilebileceğimiz VSS Unity, 4 saat boyunca Mojave çölünün üstünde 50,000 feet'de (15,240 metre'de) uçtu³²⁵.

Hâlihazırda 7 uzay turisti uzaya yolculuk yapmıştır³²⁶. Uzay yolcularından Charles Simonyi hem 2007 hem de 2009 yıllarında iki kere bu yolculuğu gerçekleştirmiştir. Space Adventures, Space X, Virgin Galactic, Airbus grubu, Blue Origin gibi şirketler şu anda tekrar kullanılabilen uzay araçlarından, aya yolculuk yapmak gibi önlerine hedefler koymakta ve bu konuda projeler yapmaktadırlar³²⁷. Uzaya yolculuk yanında, uzayda konaklama amacıyla yörüngeye otel kurma çabaları da bulunmaktadır. Teknolojik gelişmeler ile uzay faaliyetlerinde yeni bir çağ açılacağı anlaşılmaktadır. Uzay turizmi uzaya profesyonel bir amaç olmadan insan gönderilen oluşturduğu aktivitelerin hepsine verilen isimdir. Bu aktivitelere fiziksel hazırlık ve uzaya gitmek için gerekli antrenmanlar da dâhil edilmektedir³²⁸.

Uzay turizminde ele alınacak en büyük sorun uzay turistlerine uygulanacak hukuki rejimdir. Hükümetlerarası anlaşmalar ile düzenlenen uzay faaliyetleri ile ulusal ve uluslararası ticaret hukuku çerçevesinde düzenlenmekte olan havacılık faaliyetleri birbirinden ayrılmaktadır. Bununla birlikte, uzay turizminin havacılığın bir uzantısı olarak ele alınmasının en uygun düzenleyici çerçeve olacağı yönünde eğilimler de bulunmaktadır³²⁹.

³²⁵ Bkz. <http://shiftdelete.net/virgin-galactic-iki-yil-sonra-tekrar-goklere-donuyor-75209>.

³²⁶ Dennis Tito (2001), Mark Shuttleworth (2002), Gregory Olsen (2005); Anousheh Ansari (2006); Charles Simonyi (2007 ve 2009); Richard Garriot (2008) ve Guy Laliberté (2009); Lee s. 23; Tronchetti, s. 99.

³²⁷ Delville-Barthomeuf Perrine, Les contentieux relatifs au tourisme spatial, Le règlement des différents dans l'industrie spatiale, Actes du colloque des 9-10 Octobre 2015, S. 46, 2016, LexisNexis yayınları, Paris, s. 301.

³²⁸ Delville-Barthomeuf, s. 302.

³²⁹ Günel, s.103.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

HAVAYOLU TİCARİ HİZMET FAALİYETLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK

I. GENEL OLARAK

Havayolu taşımacılığı dünyada ve Türkiye’de hızla gelişmektedir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nce toplanan verilere göre dünyadaki yolcu sayısı 1950’lerde yüzbin, 1976 yılında ise bir milyara ulaşmıştır³³⁰. Yolcu sayı 2003 yılında 3.4 milyar³³¹ ve 2017 yılında 4.1 milyar olmuştur³³². Türkiye’deki hava yolu ile seyahat eden yolcu sayı 2003 yılında 30 milyon ve 2017 yılında ise 138 milyona ulaşmıştır. 2023 yılında dünyadaki yolcu sayısının 4.3 milyara, Türkiye’deki yolcu sayısının ise 240 milyona ulaşacağı tahmin edilmektedir³³³.

20 Mayıs 1933 tarihli 2186 sayılı kanun ile kurulan Havayolları Devlet İşletme İdaresi (ardından ismi THY olarak değiştirilmiştir) 1935 yılına kadar Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı bulunduktan sonra 2744 sayılı kanunla, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmıştır. İlk zamanlarda beş uçak ve 23 koltuk kapasitesi ile Ağustos 1933 tarihinde seferlere başlamıştır. İlk uluslararası sefer 12.02.1947 tarihinde Atina'ya yapılmıştır³³⁴.

Türkiye’de havayoluyla yapılan iç taşımalarda 1983 tarihli TSHK hükümleri uygulanmaktadır.

1929 tarihli Varşova Sözleşmesine Türkiye’nin katılması 1 Mart 1977 tarih ve 2073 sayılı Kanunla uygun bulunmuştur³³⁵. Varşova Sözleşmesi, 1955 Lahey Protokolü, 1961 Guadalajara Ek Sözleşmesi, 1971 Guatemala City Protokolü ve 1975 Montreal Ek Protokolleri ile değişiklikler getirilmiştir. Türkiye 1995 Lahey Protokolü’ne, 1971 Guatemala City Protokolü’ne ve 1975 tarihli 3 ve 4 sayılı Montreal Ek Protokolleri’ne katılmıştır³³⁶.

³³⁰ Bkz. <https://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2013/CivilAviationAssembly-2012.pdf>, s. 29; Güner-Özbek Meltem Deniz, Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı, TBB Dergisi, 123, 2016, s. 325.

³³¹ Aksoy Cenk /Dursun Ömer Osman, A General Overview of the Development of the Civil Aviation Sector in Turkey, Electronic Journal of Social Sciences, C.17, S. 67, 2018, s.1067.

³³² Bkz. https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_SR_2018_30082018.pdf, s. 5.

³³³ Aksoy/Dursun, s.1067.

³³⁴ Bkz. https://www.turkcebilgi.com/t%C3%BCrk_hava_yollar%C4%B1.

³³⁵ 15877 sayılı 13.3.1977 tarihli Resmi Gazete.

³³⁶ Göktepe, s. 382.

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 girmiştir³³⁷. İki devlet arasında gerçekleştirilen uluslararası taşımada eğer iki devlet de Montreal Konvansiyonu'na taraf ise bu konvansiyon uygulanacaktır. Ama bu iki devletten biri konvansiyona taraf değil ama her iki devlet de Varşova/Lahey metinlerine taraf ise bu durumda Varşova/Lahey'in uygulanması gerekecektir³³⁸. Bu sebeple Montreal Konvansiyonu'nun yürürlüğe girse de Varşova Sözleşmesi tamamen yürürlükten kalkmamıştır.

Uluslararası taşıma, kalkış ve varış yeri iki sözleşen taraf ülkesinde olan veya her iki yerin de aynı ülkede olmasına rağmen başka bir devletin (sözleşme olsun olmasın) ülkesinde bir duraklama yerinin kararlaştırılmış olduğu taşımaları ifade etmektedir. Buna göre kalkış ve varış yeri Montreal Konvansiyonu'na taraf bir ülke olduğu durumda bu konvansiyon hükümleri uygulanacaktır. Kalkış ve varış noktaları arasında Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayan bir ülkede duraklama yapılmış olması durumunda yine bu konvansiyon uygulanmaya devam edecektir³³⁹.

Oysa Montreal Konvansiyonu'na taraf olan Türkiye ile taraf olmayan bir ülkenin şehirleri arasındaki uluslararası taşımalarda farklı sorumluluk sistemleri uygulanacaktır. Montreal Konvansiyonu ile yolcu taşımalarında taşıyıcının sınırsız sorumluluğu kavramı getirilmiştir. Hâlihazırda Montreal konvansiyonuna taraf olan 136 ülke bulunmaktadır³⁴⁰.

³³⁷ Akkurt, s.142; Bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

³³⁸ Göktepe Hülya, Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk ve Tazminat, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, 2009, s. 385; Akkurt, s. 143; Öztürk s. 38;.

³³⁹ Göktepe, s. 385.

³⁴⁰ Bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

II. HAVAYOLU İLE YOLCU VE YÜK TAŞIMACILIĞINDA SÖZLEŞMEDEN DOĞAN SORUMLULUK VE SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUK

A. HAVA HUKUKUNDA YOLCU VE YÜK TAŞIMACILIĞINDA SÖZLEŞMEDEN DOĞAN SORUMLULUK

Hava Hukuku bakımından konu incelendiğinde, özel havacılık şirketlerinin dünyada üçüncü kişilere verdiği zararların veya doğrudan sözleşme ilişkisine girilen kişilere karşı sorumluluklarının açıkça hukuki yükümlülüklerle bağlı olduğu görülmektedir. Varşova Konvansiyonu ve sonrasındaki Montreal Konvansiyonu ile akdi sorumluluk sonucunda yolcular ne zaman ve nereden nereye uçarlarsa uçsunlar olası zararlara karşı kendilerini sigorta ettirmiş olmaktadır. Bu akdi sorumluluğa ek olarak akit dışı üçüncü kişilere karşı sorumluluk da söz konusudur. Roma Konvansiyonu ve Montreal Protokolü'nde hava araçlarının yeryüzündeki üçüncü kişilere verdikleri zararın tazminine ilişkin şartlar belirtilmiştir³⁴¹.

Varşova Konvansiyonu'nda havayolu taşıyıcısı için sınırlı sorumluluk rejimi esas alınmaktadır³⁴². Havayolu ile yapılan taşımalar esnasında yolcunun ölmesi veya yaralanması, bagajın veya yükün tahrip olması, kaybolması, hasara uğraması, gecikmesi gibi durumlarda havayolu taşıyıcısının sorumluluğu Konvansiyon'da belirtilen azami ücret ile sınırlandırılmıştır³⁴³.

Montreal Konvansiyonu'nda ise yolcunun ölümü veya yaralanması hallerinde meydana gelen zararlardan dolayı havayolu taşıyıcısının sınırsız sorumluluğu bulunmaktadır. Montreal Konvansiyonu bu durumda "two-tiers" sistemi olarak bilinen iki kademeli yöntemi getirmiştir. Konvansiyonun 21. maddesine göre taşıyıcının sorumluluğu 100000 SDR³⁴⁴ (özel çekme hakkı)'na kadar olan zararlar için mutlaktır. 100000 SDR'yi aşan zararlar için, zararın bu miktarı aşan kısmı için zararın kendisinin veya adamlarının veya yardımcı kişilerinin

³⁴¹ Günel, s. 161-162.

³⁴² Özdemir, s. 1; Öztürk, s. 38.

³⁴³ Öztürk, s. 38.

³⁴⁴ Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Rights, SDR), 28.07.1969 tarihinde Uluslararası Para Fonu Anlaşmasında (Agreement of International Monetary Fund) yapılan değişikliklerle yürürlüğe giren ve Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından oluşturulan, maddi niteliği olmayan bir uluslararası hesap birimidir. Özel Çekme Hakkının hesaplanmasında, Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Doları esas alınır. Bu nedenle Özel Çekme Hakkı, bir döviz sepeti olarak belirtilir. Açıklama için Bkz. Orbay Ortaç Nurdan, Havayolu ile Taşımalarda Bagajın Ziyayı veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Akdi Sorumluluk, TBB Dergisi, 2014, 114, s. 162.

Türkiye Merkez Bankası SDR/TL oranını hergün internet sitesinden duyurmaktadır. Bkz. <http://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/tr/tcmb+tr/main+page+site+area/bugun> .

kusurundan ileri gelmediğini veya zararın münhasıran üçüncü bir kişinin kusurundan doğmuş olduğunu kanıtladığı takdirde, taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır³⁴⁵.

Yolcu taşımından doğan akti sorumluluk için de belirtildiği üzere Varşova Konvansiyonu'nda havayolu taşıyıcısı için sınırlı sorumluluk rejimi esas alınmaktadır. Havayolu ile yapılan taşımalar esnasında yükün tahrip olması, kaybolması, hasara uğraması, gecikmesi gibi durumlarda havayolu taşıyıcısının sorumluluğu Konvansiyon'da belirtilen azami ücret ile sınırlandırılmıştır³⁴⁶.

Montreal Konvansiyonu'nda havayolu taşıyıcısının yük taşımından sorumluluğu kusursuz (mutlak) sorumluluktur ve taşıyıcının sorumluluğu kilogram başına 17 SDR'dır. Konvansiyonun 24. maddesine göre bu öngörülen meblağlar, Depoziter olan ICAO tarafından beş yıllık zaman dilimlerinde gözden geçirilecektir. Bu gözden geçirme sonucunda 2010'dan itibaren 19 SDR olarak değiştirilmiş ve günümüze kadar sonrasında değiştirilmemiştir³⁴⁷.

Montreal Konvansiyonun 22. maddesi 3. fıkrasına göre:

“Kargo taşımacılığında, kontrol edilmiş kargonun taşıyıcının sorumluluğuna verildiği anda gönderen kargonun ulaşacağı yerde teslimi ile ilgili özel bir fayda beyanında bulunmadığı ve durumun gerektirmesi halinde ilave bir ödeme yapmadığı müddetçe, taşıyıcının kargonun tahrip olması, kaybolması ya da kargoya hasar gelmesi halinde her kilogram için sorumluluğu 17 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Diğer durumda, ödenecek toplamın, gönderenin varıştaki teslimatta sağlayacağı gerçek faydadan fazla olduğunu ispatlamadığı müddetçe, taşıyıcı beyan edilen toplamı aşmayan bir miktar ödemekle sorumlu olacaktır.”

Gönderenin taşınan eşya için daha yüksek değer beyan etmesi ve buna göre ilave bir taşıma ücreti ödemesi durumunda bu sınırın üzerine çıkılabilecektir³⁴⁸.

Montreal Konvansiyonun 22. maddesi 4. fıkrasına göre de:

“Kargonun bir parçasının ya da içindeki malzemelerden herhangi birinin tahrip olması, kaybolması ya da gecikmesi durumunda, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olduğu miktarın belirlenmesinde dikkate alınacak ağırlık, sadece ilgili paket ya da paketlerin ağırlığı olacaktır. Bunun yanı sıra, kargonun bir parçasının ya da içindeki malzemelerden herhangi birinin tahrip olması, kaybolması ya da gecikmesi, aynı sevk fişinin ya da aynı makbuzun ya da, basılı değilse,

³⁴⁵ Göktepe, s. 387.

³⁴⁶ Öztürk, s. 38-39.

³⁴⁷ Bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_en.pdf; Göktepe, s. 387.

³⁴⁸ Öztürk, s. 40.

Madde 4'ün 2. paragrafında anılan farklı bir yöntemin içerdiği aynı kayıtların kapsadığı diğer paketlerin değerini etkiliyorsa, sorumluluk sınırının belirlenmesinde bu tür bir paketin ya da paketlerin de toplam ağırlıkları dikkate alınmalıdır.”

Montreal Konvansiyonunda ilk olarak yük taşıma ile ilgili anlaşmazlıkların tahkim yoluyla çözülmesinin de önü açılmıştır. Montreal Konvansiyonu'nun 34/I maddesine göre:

“Bu maddenin koşullarına tâbi olmak kaydıyla, kargo için taşımacılık kontratının tarafları, bu Sözleşme kapsamındaki taşıyıcı sorumluluklarına ilişkin ihtilafların tahkim yoluyla çözülmesini şart koşabilirler. Bu tür bir anlaşma yazılı olacaktır.”

1. HAVAYOLU İLE TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

Sivil havayolu ile gerçekleşen uluslararası taşımacılık işlerinde Varşova – Lahey sisteminin veya Montreal Konvansiyonu'nun hükümlerinin uygulanabilmesi için taşımacılık faaliyetlerinin tarafları arasında bir taşıma sözleşmesinin (taşıma taahhüdünün) olması gerekmektedir. Bu durumda uluslararası taşımalarından kaynaklanan sorumluluk, sivil havayolu taşıyıcısı bakımından “sözleşmeden doğan sorumluluk” olarak nitelendirilmektedir. İç hat taşımalarında ise TSHK'nın üçüncü kısmı olan “*Havayolu ile Taşımalar*” başlığı altındaki madde 106 ve devamındaki “*İç Hat Taşıma Sözleşmesi*” başlıklı birinci bölümü sivil hava yolu ile taşıma sözleşmesini düzenlemektedir. TSHK'nın dördüncü kısmı olan “*Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluk*” başlığı altında madde 120 ve devamındaki “*Sorumluluk Halleri*” başlıklı birinci bölümü taşıyıcının taşıma sözleşmesinden kaynaklanan akdi sorumluluğunu düzenlemektedir³⁴⁹.

Varşova Sözleşmesi ve onu değiştiren 1955 tarihli Lahey protokolü TSHK'nın kaynağını oluşturmaktadır. Hava taşıyıcısının sorumluluğu, kaynağı Varşova sözleşmesi'nde olduğu gibi taşıyıcının sorumluluğu sınırlı olarak düzenlenmektedir. Kaynak Varşova sözleşmesi uluslararası hava taşımalarına ilişkin bazı kurallar koymakta ve diğer konuları ulusal hukuka bırakmaktadır. Aynı şekilde TSHK'da Varşova sözleşmesinin ulusal hukuka bıraktığı konuları TTK ve TBK'ya bırakmıştır³⁵⁰.

³⁴⁹ Akkurt, s. 151.

³⁵⁰ Özdemir, s. 1-2.

TSHK hava taşıma sözleşmesini tam olarak düzenlememiştir. Örneğin hava taşıma sözleşmesinin tanımı, unsurları, tarafların sözleşmeden doğan hak ve borçları, sözleşmenin feshi, iptali TSHK’da yer almamaktadır. Ayrıca taraflar arasında geçerli bir taşıma sözleşmesinin varlığı sorununu TTK’ya bırakılmıştır (TSHK m. 106)³⁵¹.

TTK’nın 850-930. maddelerini içine alan dördüncü kitabı “*Taşıma İşleri*” başlığını taşımaktadır. TTK m. 850’a göre “(1) *Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar. (2) Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır. (3) Taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir.*” Bu maddede taşıma sözleşmesinin tanımı verilmektedir. **Taşıma sözleşmesi** taşıyıcının yükü varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı, buna karşılık olarak da yük taşımada gönderenin, yolcu taşımada da yolcunun taşıyıcıya taşıma ücretini ödemeyi borçlandığı sözleşme olarak tanımlanabilir³⁵². TTK m. 852’ye göre deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklı tutulmuştur.

TSHK’nın “*Hava Yolu ile Taşımalar*” başlıklı üçüncü kısmın “***İç Hat Taşıma Sözleşmesi***” başlıklı birinci bölümündeki 106. maddesine göre “*Havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır*”.

TTK’ya yapılan atıf ile TTK’nın 1. maddesi uyarınca TTK, TMK’nın ayrılmaz bir parçasıdır. TBK m. 646’ya göre de TBK, TMK’nın beşinci kitabı olup, onun tamamlayıcısıdır. Bu sebeple TTK’ya yapılan atfın TTK m.1 nedeni ile TBK’ya da yapıldığı kabul edilmelidir. Ayrıca uygulamada uygulamamda bilet, bagaj kuponu ve hava yük senedi IATA tarafından yayınlanan genel şartları içerdiğinden bu şartlar da TSHK’nın emredici hükümlerine aykırı düşmedikleri sürece taşıma sözleşmesinin şartları niteliğindedir³⁵³.

TSHK’da havayolu ile taşıma sözleşmesi, yolcu taşıma sözleşmesi ve yük taşıma sözleşmesi olarak ikiye ayrılmaktadır.

³⁵¹ Özdemir, s. 2.

³⁵² Akkurt, s. 153.

³⁵³ Özdemir, s. 42-43.

a. Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi

Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi “Taraflardan birinin yolcu taşımayı, diğer tarafın da bu hizmet karşılığında ücret ödemeyi kabul ettiği sözleşme” olarak da belirtilebilir³⁵⁴.

Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, hem taşıyıcıya hem de yolcuya asli edim yükümlülükleri getirdiğinden tam iki tarafa borç yükleyen, ivazlı, rızaî, bir sözleşmedir³⁵⁵.

Öğretide kanuni bir düzenlemeye kavuştuğundan taşıma sözleşmesi tipik (isimli) sözleşme olduğuna dair genel bir eğilim bulunmaktadır. Ancak TBK’nun özel olarak düzenlediği sözleşmelerden hangisi dâhilinde değerlendirilmesi gerektiği konusunda bir fikir birliği mevcut değildir³⁵⁶. Taşıma sözleşmesinin eser sözleşmesi veya vekâlet sözleşmesi niteliğinde değerlendirenler bulunmaktadır³⁵⁷.

Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’nin eser sözleşmesi olarak değerlendirmek isabetli görülmemektedir. Taşıma fiili, eser sözleşmesindeki gibi bir sonuçtan ibare olmayıp, yolcunun hava aracına binışinden inişine kadarki bir süreci ifade ettiğinden kural olarak eser sözleşmesindeki yüklenicinin sadece meydana getirilen sonuçtan sorumlu olma durumuna uygun gözükmemektedir³⁵⁸.

İsviçre hukukunda taşıma sözleşmeleri bakımından boşluk bulunan hallerde tamamlayıcı kural olarak vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulama alanı bulacağı belirtilmektedir (İsviçre Borçlar Kanunu m.440/2)³⁵⁹.

Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’nde aynı hastanın hekim tarafından muayene edilmesi gibi kendi başına gerçekleştiremeyeceği bir fiili onun namına gerçekleştirmesi için taşıyıcıya başvurmaktadır, taşıyıcı da ücret karşılığında bu fiili onun namına icra etmeyi taahhüt etmektedir. Bu şekilde vekâlet sözleşmesine yakın da dursa hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinde ücret asli bir unsurdur. Oysa vekâlet sözleşmesinde asli unsurlar arasında değerlendirilmemektedir. Ayrıca vekâlet sözleşmesinde vekil TBK m. 505/1’e göre vekâlet

³⁵⁴ Sorgucu, s.37.

³⁵⁵ Türköz Cebesoy H. Bilge, Hava Taşıyıcısının Yolcu Bagajının Ziyandan veya Hasarından Yahut Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı Ticaret Hukuku Bilim Dalı, Ankara, 2009, s. 21; Akkurt, s.154; Sorgucu, s. 39.

³⁵⁶ Akkurt, s. 155.

³⁵⁷ Türköz Cebesoy, s. 22; Akkurt, s. 156.

³⁵⁸ Detaylı bilgi için Bkz. Akkurt, s. 155-157.

³⁵⁹ Türköz Cebesoy, s. 23.

veren açık talimatına uymak ile yükümlüdür. Oysa havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyıcı, taşıma fiilini gerçekleştirirken yolcunun talimatına göre hareket etmez³⁶⁰.

Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi bu hususlar da göz önüne alındığında “*kendine özgü (sui generis) sözleşme*” olarak nitelendirilmesi daha uygun olacaktır. İç hat yolcu taşımaları bakımından TSHK ve TTK’nın özel hükümlerinin bulunmadığı durumlarda TBK’nın vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümleri tamamlayıcı olarak uygulanmasında bir engel bulunmamaktadır (TSHK m.106, TTK m. 1, TBK m. 502/2³⁶¹)³⁶².

b. Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi

Havayolu ile yapılacak olan yük taşımalarında bir hava yük senedi düzenlenmesi gerekmektedir ama bu kurucu unsur olarak gösterilmemiştir³⁶³. TSHK m. 110’da hava yük senedinde bulunması gereken zorunlu kayıtlar belirtilmiştir. Aynı maddede, taşıyıcının yükü hava yük senetsiz veya maddede belirtilen yazılı kayıtları içeren bir yük senedi vermeden kabul etmiş olması halinde, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemeyeceği hükme bağlanmıştır. Ancak böyle bir durumda taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamayacaktır.

Havayolu yük taşıma sözleşmesi ile ilgili TSHK’da herhangi bir tanım bulunmamaktadır. TSHK’da “*Yük taşıma sözleşmesi-hava yük senedi*” başlıklı 110. maddesine göre taşıyıcının yükletene belirli kayıtları içeren bir hava yük senedi vermekle yükümlü olduğu belirtilmektedir. Doktrinde ayrıca taşıyıcı deyiminde sorun olmadığı fakat yükleten teriminin hatalı olduğu belirtilmektedir. Uluslararası metinlerde “gönderen” sıfatının kullanıldığı ama “taşıtan” kavramının da makul olduğu belirtilmektedir³⁶⁴.

Taşıyan yük taşıma sözleşmesinde yükü bir yerden bir yere götürmeyi taahhüt ederken, taşıtan da buna karşılık bir ücret ödemeyi üstlenmektedir. Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği ağırlıklı görüşe göre “eser sözleşmesi” olduğu yönündedir³⁶⁵.

³⁶⁰ Detaylı bilgi için Bkz. Akkurt, s. 157.

³⁶¹ TBK m.502 ikinci fıkraya göre “*Vekâlete ilişkin hükümler, niteliklerine uygun düştükleri ölçüde, bu Kanunda düzenlenmemiş olan işgörmeye sözleşmelerine de uygulanır.*”

³⁶² Akkurt, s.157.

³⁶³ Sorgucu, s.37, Öztürk, s. 243.

³⁶⁴ Bkz. http://www.turkhukuksitesi.com/makale_1772.htm.

³⁶⁵ Bkz. http://www.turkhukuksitesi.com/makale_1772.htm; Belbez Hikmet, Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu, AÜHFD, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/239/2104.pdf>, s. 392.

İç hat yük taşımaları bakımından TSHK ve TTK'nın özel hükümlerinin bulunmadığı durumlarda TBK'nın vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümleri de aynen yolcu taşımalarında olduğu gibi yük taşımalarında tamamlayıcı olarak uygulanmasında bir engel bulunmadığı kanaatindeyim (TSHK m.106, TTK m. 1, TBK m. 502/2³⁶⁶).

2. HAVAYOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

a. Taşıma Taahhüdü

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin unsurlarından biri taşıma taahhüdüdür. Hava yolu ile yapılacak bu taşımalarda, taşıma taahhüdünün konusu bir yolcunun ve bagajının kalkış noktasından varış noktasına götürülmesidir. Taşıma taahhüdünü içeren sözleşmede kalkış ve varış noktasının belirtilmesi gerekir. Taşıma taahhüdü, taşıma sözleşmelerinin kurucu unsuru olup, taşıma sözleşmesinde bulunmaması halinde sözleşme yok hükmünde olacaktır³⁶⁷. Havayolu ile taşınması taahhüt edilenin canlı bir insan yani yolcu olması sözleşmenin havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesi için gereklidir³⁶⁸. Doktrinde yolcu, taşıyıcı ile yapmış olduğu taşıma sözleşmesine dayanarak taşıma aracında bulunan ve uçuş personeli dışında kalan kişi olarak tanımlanmaktadır³⁶⁹.

Bu sözleşmenin bagajı da kapsayıp kapsamadığı öğretide tartışmalıdır. TSHK'da, Varşova/Lahey konvansiyonlarında veya Montreal Konvansiyonunda açıklık mevcut değildir. TSHK m.121'de "*bagaj veya yükün uğradığı zarar*" başlığı gerekçe gösterilerek bagajın yük taşıma taahhüdü içerisinde olması gerektiğini belirtenler vardır. Başka bir görüşe göre yolcunun doğrudan fiili egemenliğinde olan kabin el bagajın yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında değerlendirmekte ama dolaysız zilyetliğindeki bagajın yük taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturacağı belirtilmektedir. Diğer bir görüşe göre de yolcunun olmadığı durumda bagaj da olmayacağından bagaj taşıma sözleşmesinin yolcu taşıma sözleşmesinin fer'i niteliğinde olduğudur³⁷⁰. Montreal Konvansiyonu'nun 2. bölümü 4. maddesinin başlığının "*Kargo*", 3. madde başlığının da "*Yolcular ve Bagaj*" olarak düzenlenmesi, havayolu yolcu taşıma

³⁶⁶ TBK m.502 ikinci fıkraya göre "*Vekâlete ilişkin hükümler, niteliklerine uygun düştükleri ölçüde, bu Kanunda düzenlenmemiş olan işgörmeye sözleşmelerine de uygulanır.*"

³⁶⁷ Sorgucu, s. 37.

³⁶⁸ Akkurt, s. 162, Sorgucu s. 37.

³⁶⁹ Sorgucu s. 38.

³⁷⁰ Akkurt, s. 162-163.

sözleşmelerinin bagaj taşıma taahhüdünü de içerdiği yönünde uluslararası alanda bir kanaat uyandırmaktadır³⁷¹.

TSHK m. 108'e göre "Taşıyıcı; yolcunun bagajlarını ve beraberindeki kişisel eşyasını taşıma sözleşmesinde belirlenen şartlar dairesinde, ücretsiz olarak taşımaya mecburdur." Bu hükme göre bagaj taşımacılığının havayolu yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan bir yan edim yükümlülüğü olarak nitelendirilmesi gerektiği de öğretide belirtilmektedir³⁷².

b. Taşımanın Sivil Hava Aracı ile Yapılması

Sivil havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin diğer bir unsuru, yolcu taşımacılığının sivil hava aracı ile gerçekleştirilmesidir. 1919 Paris Konvansiyonunda hava aracı, hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayabilen her türlü araç olarak tanımlanmaktadır. 1944 Şikago Anlaşmasında hava aracı havanın dünya sathı üzerindeki reaksiyonları hariç olmak üzere, hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayabilen her türlü araç olarak tanımlanmıştır. Varşova veya Lahey Konvansiyonlarında hava aracı ile ilgili bir tanım bulunmamaktadır. TSHK'nın 3/b maddesine göre de hava aracı "havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü araç" olarak tanımlanmaktadır³⁷³. Bunun sonucunda hava balonu, uçak, helikopter, ornithopter, planör gibi atmosferde tutunabilen her türlü araç hava aracı kapsamına girmektedir.

Sivil hava aracının içerisinde yerleştirilen bir deniz veya kara taşıtında bulunan yolcular bakımından havayolu ile taşıma şartının gerçekleştiği ve bu durumda hava aracı içindeki kara veya deniz taşıtının yük durumunda olduğu ve içindeki canlı insanların da havayolu ile taşınan yolcular olduğu öğretide belirtilmiştir³⁷⁴.

Atmosfer dışında seyrettikleri esnada roket, uzay kapsülü gibi araçların havada seyredilme kabiliyetleri bulunmadığından hava aracı olarak nitelendirilmemektedirler. Havada seyredilene uzay mekiği (*space shuttle*) veya uzay uçuşu da yapabilen hava araçlarının

³⁷¹Bkz.

<http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101001.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101001.htm> Akkurt, s.163.

³⁷² Akkurt, s.163.

³⁷³ Sorgucu, s. 39.

³⁷⁴ Akkurt, s.163-164.

(hava-uzay araçları) atmosferik uçuş esnasında sivil havacılık mevzuatı kapsamında değerlendirilmesi yönünde hali hazırda bir engel de bulunmamaktadır³⁷⁵.

c. Taşıma Ücreti

Taşıma işi taşıyıcı tarafından bir ücret karşılığında yapılmaktadır. Taşıyıcının taşıma taahhüdü ile girdiği yolcu taşıma edimine karşılık, yolcunun da ücret ödeme borcu bulunmaktadır. Bu sebeple havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir³⁷⁶.

d. Karşılıklı Anlaşma

TTK m. 850/2'nin yolcu taşıma ile ilgili kısmına bakıldığında taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı yolcuyla varma yerine ulaştırmayı ve buna karşılık yolcunun, taşıyıcıya taşıma ücreti ödemeyi borçlanmaktadır. Taşıyıcının taşıma fiili ile buna karşılık yolcu tarafından ödenecek olan taşıma ücreti konusunda taraflar arasında bir mutabakata varılmış olması da sözleşmenin unsurları arasındadır. Bu sebeple havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesi ivazlı bir sözleşme olarak nitelendirilmektedir.

3. HAVAYOLU İLE YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

a. Taşıma Taahhüdü

Hava yolu ile yapılacak yük taşımalarında, taşıma taahhüdünün konusu bir yükün kalkış noktasından varış noktasına götürülmesidir. Taşıma taahhüdünü içeren sözleşmede kalkış ve varış noktasının belirtilmesi gerekir. Yük taşıma taahhüdü de aynen yolcu taşıma sözleşmesinde olduğu gibi taşıma sözleşmelerinin kurucu unsuru olup, taşıma sözleşmesinde bulunmaması halinde sözleşme yok hükmünde olacaktır.

³⁷⁵ Akkurt, s.165.

³⁷⁶ Sorgucu, s. 39.

Montreal Konvansiyonu'nun 2. bölümü "Kargo" başlıklı 4. maddesine göre de:

"1. Kargonun taşınmasına ilişkin olarak bir hava sevk fişi verilecektir.

2. Yapılacak taşımanın bir kaydını içeren herhangi farklı bir yöntem bir hava sevk fişinin teslimi yerine geçebilir. Eğer bu tür farklı bir yöntem kullanılıyorsa, nakliye gönderenin talep etmesi halinde, taşıyıcı nakliye gönderene, gönderilen nakliyenin tanımlanmasına ve bu tür farklı bir yöntemin içerdiği kayıtlara dahil bilgilere ulaşılmasına imkan veren bir kargo makbuzu vermelidir."

b. Taşımanın Sivil Hava Aracı ile Yapılması

Sivil havayolu ile yük taşıma sözleşmesinin diğer bir unsuru, yük taşımacılığının sivil hava aracı ile gerçekleştirilmesidir. Aynı yolcu taşıması sözleşmesinde olduğu gibi yük taşıma sözleşmesinin de kurucu unsurudur.

c. Taşıma Ücreti

Havayolu ile yük taşıma sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir ve taşıyıcının taşıma taahhüdü verdiği yüke karşılık, yükletenin ücret ödeme borcu bulunmaktadır.

d. Karşılıklı Anlaşma

Taşıyıcının taşıma fiili ile buna karşılık yükleticinin ödeyeceği taşıma ücreti konusunda taraflar arasında bir mutabakata varılmış olması sözleşmenin unsurları arasındadır ve bu nedenle havayolu yük taşıma sözleşmesi ivazlı bir sözleşmedir.

Taşınan eşyanın teslim alınarak taşıyıcının zilyetliğine girmesi ve taşıyıcının teslim aldığı andan itibaren teslim etme işlemine kadar yükün bakım ve muhafazası borcunu üstlenmiş olması gerekir.

e. Eşyanın Taşıyıcının Zilyetliğine Girmesi

Taşınan eşyanın teslim alınarak taşıyıcının zilyetliğine girmesi ve taşıyıcının teslim aldığı andan itibaren teslim etme işlemine kadar yükün bakım ve muhafazası borcunu üstlenmiş olması gerekir. Bakım ve muhafaza borcu da sözleşmenin unsurudur. Taşıyıcı yükü teslim alınca onun dolaysız zilyedi olur³⁷⁷.

4. HAVAYOLU İLE YOLCU TAŞIMA BELGELERİ

a. Yolcu Bileti

Yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyıcı yolcuya, taşıyıcının adı veya ticaret ünvanı, adresi, yolcunun adı ve soyadı, biletin numarası, düzenlendiği günü, yeri, taşıma ücreti veya bilet ücretsiz ise buna dair kayıdı, kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri ile taşımanın TSHK'da gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğunu belirten bir bilet vermekle yükümlüdür³⁷⁸.

b. Bagaj Kuponu

Taşıyıcıya teslim edilen her bagaj için ayrıca yolcuya TSHK m. 109/1'de belirtilen kayıtları içeren bir bagaj kuponu verilir³⁷⁹.

³⁷⁷ Sorgucu, s.39.

³⁷⁸ TSHK m. 107; Sorgucu s. 41.

³⁷⁹ TSHK m. 109/1 “*Taşıyıcıya teslim edilen her bir parça bagaj için, yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren bir bagaj kuponu verilir. a) Taşıyıcının adı veya ticaret ünvanı ve adresi, b) Yolcunun adı ve soyadı veya yolcu biletinin tarih ve numarası, c) Bagaj kuponunun tarih ve numarası, d) Bagajın ağırlığı, e) Teslim yeri, f) Yolcu tarafından özel olarak beyan edildiği takdirde, bagajın içeriği ve değeri, g) Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.*”

5. HAVAYOLU İLE YÜK TAŞIMA BELGESİ

TSHK, Varşova veya 1999 Monreal Konvansiyonu'nun hükümlerinden aranılan şartlara uyulması durumunda yük senedinin istenildiği şekilde düzenlenebileceği anlaşılmaktadır. Ayrıca şekil ile ilgili bir düzenleme yoktur ama uygulamada IATA tarafından tüm üyelerine gönderilen bir standart form mevcuttur ve bunun IATA taşıma şartlarında bu formun kullanılması istenmektedir³⁸⁰.

TSHK'nın “*Yük taşıma sözleşmesi - hava yük senedi*” başlıklı 110. maddesine göre: “*Yük taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı yükletene aşağıdaki kayıtları içeren bir hava yük senedi vermekle yükümlüdür.*

- a) *Hava yük senedinin numarası ile, düzenlendiği gün ve yer,*
- b) *Taşıyıcının adı veya ticaret ünvanı ve adresi,*
- c) *Yükletenin adı, soyadı veya varsa ticaret ünvanı ve adresi,*
- d) *Gönderilenin adı, soyadı veya varsa ticaret ünvanı ve adresi,*
- e) *Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri,*
- f) *Yükün türü, sayısı, miktarı ve ağırlığı,*
- g) *Özel olarak beyan edildiği takdirde değeri,*
- h) *Taşıma ücreti ve ödeme şartları, ücretsiz taşımalarda buna dair kayıt,*
- i) *Gereğinde, yük senedine eklenmesi zorunlu olan belgeler,*
- j) *Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.*

Taşıyıcının, yükü, yük senetsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir yük senedi vermeden kabul etmiş olması, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez. Ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.

Birden çok parça için, yükletenin isteği üzerine taşıyan her bir parçaya ayrı yük senedi düzenlemekle yükümlüdür.

³⁸⁰ Öztürk, s. 245.

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

Bu maddede belirtilen kayıtlar yük senedinde bulunması gereken kayıtlar olup olmaması durumunda sözleşme havayolu yük taşıma sözleşmesi geçerlidir ama taşıyıcı sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran hükümlerden yararlanamayacaktır.

Montreal Konvansiyonu'nun 5. maddesinde yük senedinde bulunması gereken kayıtlar Varşova sözleşmesine kıyasla çok aza indirilmiştir. “*Hava Sevk Fişi ya da Kargo Makbuzunun İçeriği*” başlıklı bu maddeye göre:

“Hava sevk fişi ya da kargo makbuzu aşağıda verilenleri içermelidir:

(a) kalkış ve varış yerlerinin belirtilmesi,

(b) eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Devletin sınırları dahilinde ise, bir ya da daha fazla anlaşmalı duruş yeri başka bir devletin sınırları kapsamında olduğunda bu tür durulacak yerlerden en az birinin belirtilmesi; ve

(c) gönderilen nakliyenin ağırlığını belirtilmesi.”

6. TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

TSHK'nın sorumluluk hallerini düzenleyen 120, 121 ve 122. maddelerinde sorumluluğun süjesi taşıyıcıdır. TSHK'da taşıyıcı kavramı tanımlanmamıştır. Varşova ve Lahey protokollerinde de taşıyıcı terimi tanımlanmamıştır. Hakim görüşe göre taşıyıcı, bir hava taşıma sözleşmesi ile yolcu, gönderen (yükleten) ve alıcıya (gönderilen) karşı, yolcu veya yükü havayolu ile bir yerden diğer bir yere taşımayı üstlenen kişi olarak tanımlanmaktadır.

1961 tarihli Guadalajara konvansiyonunda taşıyıcı, âkit (anlaşmalı) taşıyıcı ve fiili (gerçek) taşıyıcı olmak üzere ikiye ayrılmıştır³⁸¹. Bu konvansiyon ile fiili taşıyıcı kavramı da ilk kez taşıma hukukuna girmiştir³⁸². Ardından 1999 Montreal Konvansiyonu'nun 39. maddesi fiili

³⁸¹ Özdemir, s. 5.

³⁸² Adıgüzel Burak, Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu, İÜHFMC. LXXI, S. 2, 2013, s. 3.

(gerçek) taşıyıcıyı düzenlemiştir. Türkiye için 26.03.2011 tarihinde yürürlüğe giren 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 39. maddesine göre, fiili (gerçek) taşıyıcı; Konvansiyon hükümlerine tabi bir taşıma sözleşmesini yolcu ya da gönderen ile ya da yolcu veya gönderen adına hareket eden bir şahıs ile yaptığında ve anlaşmalı taşıyıcıdan aldığı yetkiyle, Konvansiyonun anlamı kapsamında müteselsil taşıyıcı kısmı ile ilgili olmadan, taşımanın tamamı veya bir kısmını yerine getiren diğer bir kişidir³⁸³.

TSHK m. 123'e göre "*Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu değildir*". Ara (alt-fiili) taşıyıcılar Türk Hukuku'nda aynı zamanda taşıyıcının adamları olarak da nitelendirilmektedir. Bu nedenle taşıyıcı TSHK m. 123'e göre ara taşıyıcıların fiilerinden dolayı sorumlu olmaktadır³⁸⁴.

"*Yolcunun uğradığı zarardan sorumluluk*" başlığını taşıyan TSHK m.120'ye göre yolcunun ölümü veya herhangi bir cismani zarara uğraması halinde, bu zarara sebebiyet veren kaza hava aracında veya iniş veya iniş sırasında meydana geldiği takdirde, taşıyıcı sorumludur.

TSHK m. 121/1'e göre de tescil ettirilmiş bagaj veya yükün kaybı veya zarara uğraması halinde, zarara sebebiyet veren **olay**, havayolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş ise zarardan taşıyıcı sorumludur.

TSHK m. 121/2'ye göre "*Birinci fıkra anlamında havayolu ile taşıma; bagaj veya yükün bir havaalanında veya bir hava aracında veya havaalanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında buldukları süreyi kapsar. Yük için Türk Ticaret Kanununun 781 inci madde hükmü uygulanır.*"

Taşıyıcı, havayolu ile yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zarardan da ayrıca sorumludur (TSHK m. 122).

Yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının sorumluluğu TSHK m. 120'ye göre "kazadan doğan sorumluluk" ve m.122'ye göre "gecikmeden doğan sorumluluk" şeklinde iki ayrı hükümlerle düzenlenmiştir³⁸⁵. Bu ayırım Varşova/Lahey konvansiyonunda ve 1999 Montreal Konvansiyonu'nda (m. 17- m. 19) da mevcuttur.

³⁸³ Adıgüzel, s. 4; Montreal Konvansiyonu m. 39.

³⁸⁴ Özdemir, s. 15-16.

³⁸⁵ Sorgucu, s. 44.

Taşıyıcı ile zarara uğrayan yolcu, bagaj veya yükün sahibi arasında sözleşme ilişkisi olduğunda taşıyıcının bu durumdaki sorumluluğu akdî sorumluluktur. Doktrinde hâkim görüşe göre hava yolu taşıyıcısının sorumluluğu kusur sorumluluğudur³⁸⁶.

“*Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması*” başlığını taşıyan TSHK m. 123’e göre taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu değildir. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için kendisi ve adamlarının kusurlu olmadığını ispat etmesi yeterli olacaktır. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için somut olayda zararın doğmasına engel olmak amacıyla basiretli bir taşıyıcıdan beklenecek ölçüde tüm tedbirleri aldığını ispat etmesi aranmaktadır³⁸⁷.

Taşıyıcının TSHK m. 120 ve Montreal Konvansiyonu’nun 17. maddesi hükümlerine göre sorumlu tutulabilmesi için bir kazanın varlığı gereklidir. Taşıyıcının kaza nedeniyle sorumlu tutulabilmesi için üç zaman dilimi belirlenmiştir. Birincisi kazanın hava aracında meydana gelmesi gerekmektedir. Yolcunun hava aracına alındığı andan, hava aracından çıktığı ana kadar geçen süreyi içine almaktadır. İkinci zaman dilimi biniş işlemleridir. Öğretide biniş işlemleri yolcunun uçağa binmek için taşıyıcının kontrol sahasına girmesi ile başlayıp uçağa binişine kadarki süre olarak açıklanmaktadır. Yolcunun uçuş kartını alması ile bu sürenin başladığı kabul edilmektedir. Üçüncü zaman ise iniş işlemlerinin tamamlanmasına kadar geçen süredir. Öğretide bu yolcunun bagajı teslim alması anında tamamlandığı kabul edilmektedir³⁸⁸. Bu durumda taşıyıcı biniş kartını almasından uçaktan inip iniş işlemlerini bitirerek bagajını teslim almasına geçen süre boyunca yolcunun bir kaza sonucu uğrayacağı zarardan sorumlu olacaktır.

TSHK ve ilgili uluslararası kanunlarda kaza terimi kullanılmakla beraber kazanın tanımı yapılmamaktadır. TSHK m. 121, Varşova Konvansiyonu m. 18 ve Montreal Konvansiyonu m. 18 hükümlerinde kaza (accident) yerine olay (occurrence-event) terimi kullanılmıştır. Öğretide kaza ani, beklenmedik ve zarar gören bakımından dışarıdan kaynaklı bir olay olarak tanımlanmakta olup olay tanımının kaza tanımını kapsadığı ama kaza tanımının daha dar anlamda olduğu belirtilmektedir³⁸⁹.

Amerikan Yüksek Mahkemesi 9. Dairesi kararında Varşova Konvansiyonu’nun 17. maddesindeki “kaza” tabirinin 18. maddesindeki “olay” tabirinden daha dar anlamda

³⁸⁶ Sorgucu, s. 44.

³⁸⁷ Özdemir s.17.

³⁸⁸ Sorgucu, s. 45, Ayrıntılı örnekler ve açıklamalar için Bkz. Akkurt s.223-228.

³⁸⁹ Akkurt, s. 218.

kullanıldığı belirtilmiştir. Mahkeme, uçağın basınç ayarlama sisteminin bozulması sonucu yolcudaki duyma bozukluğu meydana gelmesi, uçağın türbülansa girmesi sonucu o esnada ayakta bulunan yolcunun kafasını kabin tavanına vurması, kötü hava şartları veya havacılık kurallarına uyulmaması, sert veya mecburi inişler dolayısıyla ortaya çıkan gürültü, panik, kargaşa, terörist saldırılar gibi havacılığın yapısından kaynaklanan riskleri Varşova Konvansiyonu'nun 17. maddesi anlamında kaza kavramı içinde değerlendirilmiştir. Zararın yolcunun hâlihazır sağlık durumundan kaynaklanması veya bu durumun zararın büyümesine yol açması ise kaza olarak değerlendirilmeyeceği yönünde görüşler mevcuttur. Örneğin uzun süreli uçuşlarda yolcunun bacağındaki toplardamarlarda biriken pıhtının hayati organlara ulaşması sonucunda kalınan sağlık sorunları Amerikan mahkemelerince kaza olarak nitelendirilmemiş iken ağır astım hastası yolcunun sigara içilen uçakta fenalaşarak hayatını kaybetmesi kaza niteliğinde değerlendirilmiştir³⁹⁰.

TSHK m. 122'de belirtilen gecikmeden doğan zararda sorumluluk durumunda hava taşıyıcısının zarardan sorumlu olacağı belirtilmiştir ama gecikme kavramının tanımı verilmemiştir. Gecikme, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan taahhüdünü ifa etmesi gereken zamandan daha ileri bir zaman içerisinde yerine getirmesi veya varma yerine vaktinde ulaşılamama olarak öğretilen tanımlanmaktadır. Gecikme zararı, zamanında varma yerine ulaştırılmamış olan yolcu için istenebilecek olan zarardır³⁹¹.

Sorumluluğun sınırlandırılması başlıklı TSHK'nın 124. maddesi'ne göre "*Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan ve Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kurulların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme ve bu Sözleşmeyi değiştiren Türkiye'nin katıldığı sözleşme ve protokollerin hükümlerine göre tayin olunur. Taşıyıcı, birinci fıkrada anılan sözleşme ve protokoller ile öngörülmüş bulunan sınırların yükseltilmesine ilişkin özel anlaşmalar yapmak veya bu nitelikteki anlaşmalara katılmak yetkisini haizdir. Para kıymetinin değişmesi halinde, birinci fıkrada öngörülen sorumluluk sınırlarının yeniden belirlenmesine Cumhurbaşkanı yetkilidir.*" TSHK ve Varşova Konvansiyonu taşıyıcının sınırlı sorumluluğunu kabul etmişlerdir. İç uçuşlarda Türkiye TSHK hükümlerine göre sınırlı sorumluluğu kabul ederken dış uçuşlarda Montreal Konvansiyonu'nu kabul eden ülkeler arasındaki uçuşlarda 100000 özel çekme hakkını aşmayan ölüm ve yaralanmalar için sınırsız sorumluluk hükümleri tatbik olunacaktır³⁹². TSHK metnine

³⁹⁰ Akkurt, s. 218-220.

³⁹¹ Sorgucu, s. 46.

³⁹² Bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_en.pdf; Akkurt, s. 214.

Türkiye'nin taraf olduğu Montreal Konvansiyonu'nun da eklenmesi ve iç uçuşlardaki yolcuların da taşıyıcının 100000 özel çekme hakkını aşmayan durumlarda sınırsız sorumluluğunun kabulü hakkaniyetli olacaktır (Montreal Konvansiyonu, m. 21).

1999 Montreal Konvansiyonu'nun 55. maddesi Varşova/Lahey metinlerini uyarınca ilga etmektedir. Bu durumda T.C. Anayasası'nın 90. maddesi 5. fıkrası³⁹³ uyarınca da TSHK m.124'ün iç hat uçuşlarında uygulanamayacağı kabul edilmelidir³⁹⁴.

TSHK m. 126 sınırsız sorumluluk hallerinde bahsetmektedir. Bu maddeye göre “Zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde; bu Kanunda öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz. Ancak, taşıyıcının işçileri veya temsilcileri gibi yardımcı kişilerinin meydana getirdiği sınırsız sorumluluk talebine mevzu olan zarar hakkında Borçlar Kanununun 55 inci madde hükümleri saklıdır.”

Hava yük taşımacılığı açısından sınırlı sorumluluğu kabul eden Montreal Konvansiyonu ile TSHK m.126 farklı sonuçlar doğurabilmektedir. İç hat taşımalarında TSHK m.110/2 gereğince taşıyıcının, yükü, yük senetsiz veya kanunda belirtilen yazılı kayıtları içeren bir yük senedi vermeden kabul etmiş olması, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez. Ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz. Bu belgelerinin düzenlenmesinde kanun hükümlerine uyulmaması halinde taşıyanın sınırsız sorumluluğu yük taşımada ortaya çıkacak iken dış hat taşımaları açısından Montreal Konvansiyonu m. 9 gereğince sınırlı sorumluluk ilkesi geçerliliğini koruyacaktır. Yolcu taşımacılığı açısından Montreal Konvansiyonu sınırsız sorumluluğu kabul ettiğinden bu durumda bir farklılık olmayacaktır.

7. TAŞIYICININ ADAMLARININ KİŞİSEL SORUMLULUĞU

TSHK hava taşıyıcısının adamlarının sorumluluğunu düzenlememiştir. Bu durumda TBK'nın haksız fiillerden doğan borç ilişkilerini düzenleyen m. 49 vd. hükümlerine dayanarak

³⁹³ Anayasa m.90/5: “Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. (Ek cümle: 7/5/2004-5170/7 md.) Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır.”

³⁹⁴ Akkurt, s. 293.

tazminat talebinde bulunmak mümkündür. TSHK m. 127'e göre "*Bu Kanunda öngörülen bir zarardan dolayı, taşıyıcının adamları aleyhine dava açıldığı takdirde; taşıyıcının adamı kendi görevi çerçevesinde hareket ettiğini ispat ederse, taşıyıcının bu Kanuna göre yararlanabileceği hususlardan istifade etmeye hak kazanır.*

Bu gibi hallerde taşıyıcıdan ve taşıyıcının adamlarından alınabilecek tazminatın toplam miktarı, bahse konu sınırları aşamaz."

Bu durumda taşıyıcının adamı kendi görevi çerçevesinde hareket ettiğini ispat etmesi durumunda, TSHK kapsamında taşıyıcının yararlandığı hükümlerden yararlanabilecektir. TSHK m. 120 (Yolcunun uğradığı zarar), m. 121 (Bagaj veya yükün uğradığı zarar) ve m. 122 (Gecikmeden doğan zarar)'deki zararlardan dolayı taşıyıcının adamına karşı tazminat davası açılması durumunda, bu kimse kendi görevi çerçevesinde hareket ettiğini ispat ederse, TSHK'nın sınırlı sorumluluk ile ilgili m.124, hasarın ihbarına dair m.128 ve dava açma süresini düzenleyen m. 131'den yararlanabilecektir. Hasarın ihbarı ve dava açma süresi bu tazminat davasında da dava şartıdır³⁹⁵.

Zararının tayini ile ilgili TSHK'nın 127. maddesinde belirtilen "*taşıyıcının bu Kanuna göre yararlanabileceği hususlar*" ifadesi sebebi ile taşıyıcının adamının TTK m. 880 vd. hükümlerinden yararlanması önlenmektedir.

8. SORUMSUZLUK ŞARTLARI

TSHK'nın "Geçersiz sayılan hükümler" başlıklı 125. maddesine göre "*Taşıyıcının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran veya 124 üncü maddede sözü geçen Sözleşme veya onu değiştiren protokolde belirtilmiş olan sorumluluk sınırını indirmeyi amaçlayan her şart hükümsüzdür. Bu şartların hükümsüzlüğü taşıma sözleşmesinin de hükümsüzlüğünü icabettirmez.*

Şu kadar ki, yükün niteliği, özürü veya gizli ayıbından doğacak zararları düzenleyen hükümlere birinci fıkra uygulanmaz."

Bu durumda sorumluluk sınırını indiren hükümler sözleşmede hükümsüz olmakta ama bu durum taşıma sözleşmesinin hükümsüzlüğüne sebebiyet vermemektedir.

³⁹⁵ Özdemir, s. 93.

Kaynağı Varşova/Lahey sistemi olan TSHK'nın taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili kuralları emredici nitelikte olduğundan sorumluluğu kaldıran veya azaltan şartlar geçersizdir. Ayrıca taşıyıcıya yükletilen ispat yükümlülüğünün yer değiştirmesini sağlayan şartlar ile ihbar ve dava sürelerinin kısaltılmasına neden olacak şartlar da geçersizdir. Bunlar dışında taraflar kanunun düzenlemediği konularda taşıma sözleşmesine diledikleri hükümleri koyabilirler. Uygulamada ayrıca IATA'nın genel şartlarının da örnek alınarak taşıma sözleşmelerine konulduğu görülmektedir³⁹⁶.

B. HAVA HUKUKUNDA YOLCU VE YÜK TAŞIMACILIĞINDA SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUK

Hava aracını işleten kişi ile aralarında herhangi bir sözleşme ilişkisi olmayan üçüncü kişilere taşıyıcının verdiği zarar durumunda işletenin sorumluluğu oluşmaktadır. Zarar gören üçüncü kişilere ek olarak zarara sebep olan fiil, sözleşme ilişkisinin olduğu hallerde hem taşıma sözleşmesinin ihlali hem de haksız fiil niteliği taşıyacağından, bu durumda akdi sorumluluk ile akit dışı sorumluluk hükümlerinin yarışması da söz konusu olacaktır³⁹⁷.

Belirtmek gerekir ki taşıyıcı yolcu veya yükleten ile aralarındaki taşıma sözleşmesi gereğince taşıma işini üstlenen ve gerçekleştiren kişidir. İşleten tabiri ise daha geniş bir kavramdır. Her taşıyıcı aynı zamanda işletendir ama her işleten taşıyıcı olmayabilir³⁹⁸.

TSHK'nın Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluk başlığı altındaki ikinci bölümünde 133 ilâ 140. maddeleri arasında hava aracı işletenin üçüncü kişilere karşı sorumluluğu düzenlenmiştir. Üçüncü kişilere karşı işletenin uluslararası alandaki sözleşme dışı sorumluluğu ise 1952 Roma Konvansiyonu ve 1978 tarihli Montreal Protokolü ile düzenlenmiştir.

Hava aracını işletenin akit dışı sorumluluğu haksız fiil sorumluluğu niteliğindedir. TSHK m. 134'e göre "*Sivil hava aracının üçüncü kişilere verdiği zarardan, sivil hava aracının işleteni sorumludur*". Sorumluluğun doğması bakımından kusur aranmaz bu sebeple kusursuz sorumluluk olarak nitelendirilmektedir. Zarara hava aracının sebep olması yeterlidir. Öğretide

³⁹⁶ Özdemir, s. 74-75.

³⁹⁷ Akkurt, s. 322.

³⁹⁸ Tokat Hüseyin, Karayoluyla Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Akdi Sorumluluk, AÜHFD, 65 (4), 2016, s. 2923; Akkurt, s. 340.

sivil hava aracı işletenin sorumluluğu TSHK m. 134 anlamında kusursuz sorumluluğun “tehlike sorumluluğu” esasına dayandırılmaktadır³⁹⁹.

Tehlike sorumluluğu ve denkleştirme başlığını taşıyan TBK m.71⁴⁰⁰'in birinci fıkrasına göre önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin faaliyetinden zarar doğduğu takdirde, bu zarardan işletme sahibi ve varsa işleten müteselsilen sorumludur.

TBK m.71'in dördüncü fıkrasında da önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin bu tür faaliyetine hukuk düzenince izin verilmiş olsa bile, zarar görenler, bu işletmenin faaliyetinin sebep olduğu zararlarının uygun bir bedelle denkleştirilmesini isteyebilecekleri belirtilmiştir.

Uzman bir kişiden beklenen özeni göstermesine rağmen özellikleri ve faaliyette kullandıkları araçları sebebi ile sıkça veya ağır zarar doğurmaya elverişli bulunan işletmeler önemli ölçüde tehlike arz ediyor olarak kabul edilmektedir. TBK m. 71'in ikinci fıkrasında da önemli ölçüde tehlike arz eden işletme tanımlanmıştır. Buna göre “*Bir işletmenin, mahiyeti veya faaliyette kullanılan malzeme, araçlar ya da güçler göz önünde tutulduğunda, bu işlerde uzman bir kişiden beklenen tüm özenin gösterilmesi durumunda bile sıkça veya ağır zararlar doğurmaya elverişli olduğu sonucuna varılırsa, bunun önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletme olduğu kabul edilir. Özellikle, herhangi bir kanunda benzeri tehlikeler arz eden işletmeler için özel bir tehlike sorumluluğu öngörülmüşse, bu işletme de önemli ölçüde tehlike arz eden işletme sayılır*”.

Zarar ile hava aracının işletilmesi arasında illiyet bağı bulunması da sorumluluğun şartları arasındadır⁴⁰¹.

TSHK'da bir sınırlama bulunmadığından işleten sivil hava aracının sebep olduğu her türlü zarardan sorumlu bulunmaktadır. Kişiyeye veya eşyaya bir zarar verilmiş olması arasında bir fark yoktur. Zararın ve tazminatın kapsamının TBK'nın genel hükümlerine göre belirlenmesi gerekecektir.

³⁹⁹ Özdemir s. 20-21; Akkurt, s. 324.

⁴⁰⁰TBK m. 71: “*Önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin faaliyetinden zarar doğduğu takdirde, bu zarardan işletme sahibi ve varsa işleten müteselsilen sorumludur.*

Bir işletmenin, mahiyeti veya faaliyette kullanılan malzeme, araçlar ya da güçler göz önünde tutulduğunda, bu işlerde uzman bir kişiden beklenen tüm özenin gösterilmesi durumunda bile sıkça veya ağır zararlar doğurmaya elverişli olduğu sonucuna varılırsa, bunun önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletme olduğu kabul edilir. Özellikle, herhangi bir kanunda benzeri tehlikeler arz eden işletmeler için özel bir tehlike sorumluluğu öngörülmüşse, bu işletme de önemli ölçüde tehlike arz eden işletme sayılır.

Belirli bir tehlike hâli için öngörülen özel sorumluluk hükümleri saklıdır.

Önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin bu tür faaliyetine hukuk düzenince izin verilmiş olsa bile, zarar görenler, bu işletmenin faaliyetinin sebep olduğu zararlarının uygun bir bedelle denkleştirilmesini isteyebilirler.”

⁴⁰¹ Akkurt, s. 329.

TBK m. 53'e göre "Ölüm hâlinde uğranılan zararlar özellikle şunlardır: 1. Cenaze giderleri. 2. Ölüm hemen gerçekleşmemişse tedavi giderleri ile çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar. 3. Ölenin desteğinden yoksun kalan kişilerin bu sebeple uğradıkları kayıplar."

Bedensel zararlarda ise TBK m. 54'e göre "1. Tedavi giderleri. 2. Kazanç kaybı. 3. Çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar. 4. Ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan kayıplar." olarak belirtilmiştir.

TBK m. 55'e göre "Destekten yoksun kalma zararları ile bedensel zararlar, bu Kanun hükümlerine ve sorumluluk hukuku ilkelerine göre hesaplanır. Kısmen veya tamamen rücu edilemeyen sosyal güvenlik ödemeleri ile ifa amacını taşımayan ödemeler, bu tür zararların belirlenmesinde gözetilemez; zarar veya tazminattan indirilemez. Hesaplanan tazminat, miktar esas alınarak hakkaniyet düşüncesi ile artırılmaz veya azaltılamaz. Bu Kanun hükümleri, her türlü idari eylem ve işlemler ile idarenin sorumlu olduğu diğer sebeplerin yol açtığı vücut bütünlüğünün kısmen veya tamamen yitirilmesine ya da kişinin ölümüne bağlı zararlara ilişkin istem ve davalarda da uygulanır."

Manevi tazminat başlıklı TBK m. 56'ya göre de "Hâkim, bir kimsenin bedensel bütünlüğünün zedelenmesi durumunda, olayın özelliklerini göz önünde tutarak, zarar görene uygun bir miktar paranın manevi tazminat olarak ödenmesine karar verebilir.

Ağır bedensel zarar veya ölüm hâlinde, zarar görenin veya ölenin yakınlarına da manevi tazminat olarak uygun bir miktar paranın ödenmesine karar verilebilir."

Eşyaya verilen zararlar ile ilgili de genel hükümler uygulanır.

TSHK'da hava aracı işletenin akit dışı sorumluluğuna ilişkin bir sınırlama mevcut değildir. Taşıyıcının TSHK m. 124'e göre akdî sorumluluğu sınırlı bir sorumluluk iken akit dışı sorumluluk "sınırsız sorumluluk" esasını benimsemiştir. İç hat taşımalarda akdî sorumluluk ve akit dışı sorumluluk durumu somut olayda bir arada olması durumunda, zarar gören yolcu veya yükleten ister akdî sorumlu taşıyıcıya ister akit dışı sorumlu işletene başvurabilecektir⁴⁰².

⁴⁰² Akkurt, s. 341.

C. HAVA HUKUKU YOLCU VE YÜK TAŞIMACILIĞINDA SİGORTA YÜKÜMLÜLÜĞÜ

TSHK’da sigorta yükümlülüğü iki ayrı kısımda düzenlenmiştir. TSHK m. 132’de aralarında sözleşme ilişkisi bulunan yolcuların veya yükletenin uğradığı zararlar karşısında taşıyıcının akdî sorumluluğunu yerine getirmek için *mali mesuliyet sigortası* yaptırma yükümlülüğü düzenlenmiştir. TSHK m.132’nin birinci fıkrasına göre “*Yurt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere, asgari 124 üncü madde esaslarına göre saptanan sorumluluk sınırları içerisinde mali mesuliyet sigortaları yapmakla yükümlüdürler.*” Ayrıca aynı maddenin dördüncü fıkrasına göre bu maddede belirtilen sigorta yükümlülüğünü yerine getirilmeyen hava araçları Ulaştırma Bakanlığınca uçuştan men edileceği belirtilmiştir.

Üçüncü kişilerin uğrayacağı zarar karşısında akit dışı sorumluluğun teminatı olarak da TSHK m.138’de mali mesuliyet sigorta yükümlülüğü düzenlenmiştir. TSHK m. 138’in birinci fıkrasına göre “*Türk hava sahasında uçuş yapacak Türk ve yabancı sivil hava araçları için; üçüncü şahıslara verilecek zararın teminatı olarak işleten tarafından mali mesuliyet sigortası yaptırılması zorunludur.*” Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre de bu maddede belirtilen sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava taşıt araçları Ulaştırma Bakanlığınca uçuştan men edileceği belirtilmiştir.

Her iki mali mesuliyet sigortasını yapma yükümlülüğü hava aracı işletenine verilmiştir. TSHK’da zorunlu mali mesuliyet sigortası yaptırma yükümlülüğü Türk hava sahasında uçuş yapacak hem türk hem de yabancı sivil hava aracı işletenlerine getirilmiş ikisi arasında bir ayırım yapılmamıştır⁴⁰³.

TSHK m. 139’da uluslararası uçuş yapacak olan Türk sivil hava araçları için zorunlu mali mesuliyet sigortasına ek olarak daha kapsamlı bir mesuliyet sigortası yükümlülüğü de getirilmiştir. TSHK m. 139’a göre “*Uluslararası hatlarda işletilecek Türk sivil hava araçlarını gerektiğinde tabi olacakları ek sigorta veya teminat şartlarını saptamaya Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar uyarınca Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir.*”

⁴⁰³ Akkurt, s. 345.

BEŞİNCİ BÖLÜM

UZAY TİCARİ HİZMET FAALİYETLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK

I. GENEL OLARAK

Son yıllarda özel ve ticari firmalar tarafında ticari hizmet faaliyetleri konusunda çokça çalışma yapılmaya başlanmıştır⁴⁰⁴. Uzay mekiklerinin uzay taşımacılığı, yörünge altı uzay turizmi, uluslararası hava uzay taşımacılığı gibi görevlerde kullanılması planlanmaktadır⁴⁰⁵. Uzay taşımacılığı ve uzay turizmi gelecekte çok daha fazla gündemimizde olacak ticari hizmet faaliyetlerinden olacaktır⁴⁰⁶.

Uzay araçları günümüzde SpaceX gibi firmalar sayesinde yeniden kullanılabilir fırlatma araçları haline de gelmeye başlamıştır. Bu son birkaç yılda gerçekleştirilmiş çalışmalar sayesinde mümkün olmakta ve uzay taşımacılığının maliyetlerinde onlarca kat düşüşe yol açarak kullanım alanlarını ve fırlatma sıklıklarını arttırmaktadır.

Uzay taşımacılık sistemlerinin maliyetlerindeki azalma uzay ticari hizmet faaliyetlerinin ve bunun sonucunda oluşabilecek kaza risklerinin de artmasına sebebiyet verecektir. Uluslararası hukuk ve ulusal hukuk mevzuatları açısından uzay taşımacılığı ve uzay turizmi gibi ticari hizmet faaliyetlerinden doğan sorumluluk halleri ve ilgili hükümler bu bölümde incelenecektir.

II. 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 gösterilmektedir⁴⁰⁷.

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

⁴⁰⁴ Diederiks-Verschoor/Kopal, s. 16.

⁴⁰⁵ Bal, Hava-Uzay Araçları, s. 1465.

⁴⁰⁶ Bozkurt, s. 1.

⁴⁰⁷ Kaşıkara, s. 69.

Andlaşması'nın 6., 7. ve 13. maddelerinde belirtilerek Uluslararası Uzay Hukuku'nun bir parçası olmuştur. Daha sonradan da Sorumluluk Sözleşmesi'nde daha detaylı olarak sorumluluk konusu ele alınmıştır⁴⁰⁸. 1967 tarihli Uzay Andlaşması genel bir düzenleme içerdiğinden uzay faaliyetlerine ilişkin sorumluluk ile ilgili olarak *lex generalis* durumundadır. 1972 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi ise *lex specialis* olarak karşımıza çıkmaktadır⁴⁰⁹.

Hukuksal İlkeler Bildirgesinin 5. maddesine göre:⁴¹⁰

“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 göre⁴¹¹ *“Uzaya araç fırlatan veya fırlattıran her Devlet, ve ülkesi veya tesislerinden uzay cisimi 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

⁴⁰⁸ Kaşıkara, s.66.

⁴⁰⁹ Erdem, s.46.

⁴¹⁰ <http://www.un-documents.net/a18r1962.htm> (1.8.2018)

5. madde: *“States bear international responsibility for national activities in outer space, whether carried on by governmental agencies or by non-governmental entities, and for assuring that national activities are carried on in conformity with the principles set forth in the present Declaration. The activities of non-governmental entities in outer space shall require authorization and continuing supervision by the State concerned. When activities are carried on in outer space by an international organization, responsibility for compliance with the principles set forth in this Declaration shall be borne by the international organization and by the States participating in it.”* Erdem (s.229) tarafından yapılan tercümede “non-governmental entities” hükümet dışı örgüt (ki İngilizcesi non-governmental organisation'dır) olarak tercüme edilmiştir oysa hükümet dışı kuruluşlar olarak çevrilmesi uygun olacağı kanaatindeyim. 1984 yılında Mesut Önen tarafından yapılan tercümede Hükümetdışı Kuruluş olarak tercüme edilmiştir (Kaşıkara, s.66). Bildiregenin resmi bir Türkçe tercümesi olmadığına bu çalışmada belirtilen madde resmi olmayan tercümelelerdeki farklılıklar da göz önüne alınarak tekrardan tercüme edilmiştir.

⁴¹¹ <http://www.un-documents.net/a18r1962.htm> (1.8.2018)

8. madde: *“Each State which launches or procures the launching of an object into outer space, and each State from whose territory or facility an object is launched, is internationally liable for damage to a foreign State or to its natural or juridical persons by such object or its component parts on the earth, in air space, or in outer space.”* Kaşıkara (s.66) da belirtilen **Önen (1984)** tarafından yapılan tercümede “air space” atmosfer olarak tercüme edilmiştir oysa “hava sahası” olmasının daha uygun olacağı kanaatindeyim. Erdem (s.230) tarafından da hava sahası olarak tercüme edilmiştir. İngilizce olarak hem Hukuksal İlkeler Bildirgesinde hem de Sorumluluk Sözleşmesinde çokça rastlanan “natural or juridical persons”, terimi bu bildirgenin resmi olmayan tercümelelerinin hepsinde “gerçek veya tüzel kişiler” olarak tercüme edilmesine karşın Sorumluluk Sözleşmesinin resmi tercümesinde “hakiki veya hükmi şahıslar” olarak tercüme edilmiştir. Sadece 1. maddesinde “hükmi şahıslar” olarak tercüme edilmiştir ki bu tercümenin de “hakiki veya hükmi şahıslar” olması gerektiği İngilizce metinden görülmektedir. Bildiregenin resmi bir Türkçe tercümesi olmadığına bu çalışmada belirtilen madde resmi olmayan tercümelelerdeki farklılıklar da göz önüne alınarak tekrardan tercüme edilmiştir.

sonradan Uzay Andlaşması'nın 7. maddesinde ve Sorumluluk Sözleşmesi'nin 1. maddesinin c bendinde yer alan “Fırlatan Devlet” tanımında kendini göstermektedir.

A. DEVLETLERİN 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 demektir⁴¹².

Uzay Andlaşması'nın 6. maddesine göre⁴¹³:

“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. Hükümetlerdışı 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 aidolacaktır.”

Uzay Andlaşması'nın 7. maddesine göre ise⁴¹⁴:

“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 cisimi meydana getiren parçaların yer yüzünde, hava sahasında veya, ay ve diğer gök cisimleri dâhil, uzayda ika ettikleri zararlar için milletlerarası bakımdan sorumludur.”

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

⁴¹² Bal Ali, Devletlerin Uluslararası Sorumluluğunun Doğması, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı, İzmir, 2006, s.8.

⁴¹³ RG, 24.7.1967, S. 12655 Bkz.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/HUTGM/tr/Belgelik/20150612_111053_74840_1_74897.pdf (7.8.2018)

⁴¹⁴ RG, 24.7.1967, S. 12655 Bkz.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/HUTGM/tr/Belgelik/20150612_111053_74840_1_74897.pdf (7.8.2018)

araçlarının verdiği zararlardan ise uzay aracını fırlatan veya fırlattıran devlet ve ülkesinden veya tesislerinden bir uzay cismi fırlatılan devletin uluslararası sorumluluğu olacaktır⁴¹⁵. Sorumluluk sözleşmesi'nin 1. maddesinde açıklanan uluslararası sorumluluk taşıyacak devlet için “**Fırlatan Devlet**” tanımı ilk defa bu sözleşmede yapılmıştır⁴¹⁶.

Uzay Andlaşmasının 7. maddesinde devletler ve devletin tabiiyetinde olan gerçek ve tüzel kişiler zarar gören olarak sayılmıştır. Erdem'e göre gerçek ve tüzel kişilerinin sorumluluğu Fırlatan Devleti temsil etmeleri kaydıyla Fırlatan Devlete ait olmaktadır. Fakat özellikle uzay faaliyetlerinde bulunan tüzel kişilerin tabiiyeti altında oldukları devlet adına bu faaliyetleri gerçekleştirmedikleri durumda sorumluluklarının bu Sözleşme'ye dayanarak tayin etmek mümkün gözükmemektedir⁴¹⁷.

1967 Uzay Andlaşması genel bir düzenleme içermesine karşın (*lex generalis*), *lex specialis* konumundaki 1972 Sorumluluk Sözleşmesi temelde iki konuda yoğunlaşmıştır. Bunlar zarardan sorumluluğun türü ve sınırları ile uyumsuzluğun çözüm mekanizmasıdır.

Hükümet kuruluşları yani kamu teşebbüsleri tarafından gerçekleştirilen uzay faaliyetleri genel olarak devletlere yüklenebilen faaliyetler olmaktadır. Bu sebeple devletlerin uluslararası sorumlulukları bu kuruluşlar nezdinde yapılan uzay faaliyetleri için Sorumluluk Sözleşmesi çerçevesinde doğmaktadır⁴¹⁸.

Özel Teşebbüsler tarafından gerçekleştirilen uzay faaliyetlerindeki sorumluluğun bir devlete yükletilebilmesi, o devletin bu uzay faaliyetine tesir ve etkisinin bulunduğu objektif bir şekilde tespitine ve bunun sonucunda da faaliyetin ilgili devlete atfedilir olmasına bağlıdır. Eğer devletin tesir veya yönlendirmesi ile gerçekleştirilmiyor ise bu faaliyetin devlete atfedilmesi mümkün olmayacaktır⁴¹⁹.

Uzay Andlaşması'nın 6. maddesine⁴²⁰ göre devletler 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. Hükümetlerdışı teşekküllerin ay ve diğer gök cisimleri dâhil, uzaydaki faaliyetleri ilgili Devletin müsaadesine ve devamlı nezaretine tâbi olmalıdır. Bu durumda özel teşebbüslerin

⁴¹⁵ Tronchetti s.9; Lee s. 106; Kaşıkara, s. 70.

⁴¹⁶ Erdem, s. 46.

⁴¹⁷ Lee, s. 106; Erdem, s. 46.

⁴¹⁸ Lyall/Larsen, s. 106; Kaşıkara, s.73-74.

⁴¹⁹ Lyall/Larsen, s. 57-58.

⁴²⁰ RG, 24.7.1967, S. 12655; Kaşıkara, s. 74

uzay faaliyetleri de Devletin iznine ve sürekli gözetimine tabii tutulduğu durumlarda Devletin sorumluluğu devam edecektir.

B. ULUSLARARASI ÖRGÜTLERİN SORUMLULUĞU

Uzay Andlaşması'nın 6. maddesinde hükümetlerdışı teşekküller olarak tercüme edilen 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 olacaktır⁴²¹.

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 hükümetlerarası kuruluşu, bu kuruluşun Sözleşme'den doğan hak ve yükümlülükleri kabul ettiğini bildirmesi ve kuruluşu 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.*”

Uluslararası örgütlerin bu anlaşmalara taraf olması mümkündür ve bu örgütlerin uzay faaliyetleri de beraberinde uluslararası sorumluluğu getirmektedir. Belirtilen Sorumluluk Sözleşmesindeki 24. ve 27. maddeler arasındaki maddeler hariç olmak üzere bu sözleşmede “devletlere” yapılan tüm atıflar uluslararası örgütleri de Sorumluluk Sözleşmesine ve Uzay Andlaşmasına taraf olmaları halinde kapsayacaktır. Sorumluluk Sözleşmesinin 24. maddesinde sözleşmenin devletlerin imzasına açık olduğu ve yürürlüğe girmesinden önce imzalamış devletlerin onayına tabi olacağı, imzalamamış devletlerin bu sözleşmeye katılım ile katılabileceği belirtilmektedir.

Uluslararası Örgütler ise bu Sözleşme'den doğan hak ve yükümlülüklerini kabul ettiğini bir bildirimle beyan etmesi ve kuruluşu üye devletlerinin çoğunun Sorumluluk Sözleşmesi ve Uzay Andlaşmasına taraf olması halinde Sorumluluk Sözleşmesi bu uluslararası örgüt için de uygulanacaktır.

⁴²¹ Lyall/Larsen, s. 57-58, Viikari, s. 59.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 22. maddesinin ikinci fıkrasına göre böyle bir kuruluşa üye ve bu Sözleşme'ye taraf olan Devletler, kuruluşun bir önceki fıkraya uygun olarak bir bildirim yapmasını temin amacıyla her türlü uygun tedbirleri alırlar.

22. maddenin üçüncü fıkrasında belirtilen uluslararası hükümetlerarası kuruluşun, bu Sözleşme hükümleri çerçevesinde zarardan sorumlu olması halinde, bu kuruluş ve kuruluşun bu Sözleşme'ye taraf olan üyeleri müştereken ve müteselsilen sorumlu oldukları belirtilmektedir.

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 ödememesi halinde, Talep Eden Devlet, bu miktarın ödenmesi için, bu Sözleşme'ye taraf Devletlerin sorumluluğunu öne sürebilir.

22. maddenin son fıkrasında ise bu maddenin birinci fıkrası uyarınca beyanda bulunan bir uluslararası hükümetler arası kuruluş uğradığı zararın bu Sözleşme hükümlerine göre tazmin edilmesi için yapılacak talebin, bu Sözleşme'ye taraf olan kuruluşa üye bir Devlet tarafından yapılması gerektiği belirtilmektedir.

C. SORUMLULUK SÖZLEŞMESİ AÇISINDAN SORUMLULUK

Sorumluluk sözleşmesinde uzay cisminin verdiği zararın nerede olduğuna göre mutlak⁴²² ve kusur sorumluluğu düzenlenmiştir. Buna ek olarak müteselsil sorumluluk durumları da belirtilmiştir⁴²³.

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. Eğer zarar yeryüzünde veya hava sahasında uçuş halindeki

⁴²² Uzay Hukuku ile ilgili uluslararası sözleşmelerin kanunlaşmış tercümelerinde "Mutlak Sorumluluk" olarak tercüme edilen sorumluluk türü Türk hukukundaki "Kusursuz Sorumluluk"dur. Bu çalışmada tercüme kanun metinlerinde kullanılan terim "Kusursuz Sorumluluk" terimi yerine kullanılmıştır.

⁴²³ Lee, s. 105; Tronchetti s. 28; Lyall/Larsen, s. 105-106; Kaşıkara, s.76; Erdem, s. 47.

bir uçağa verilirse bu durumda Fırlatan Devletin kusursuz sorumluluğu (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.*”

Uzay faaliyetlerinin Uluslararası Hukuk'a aykırı olması durumunda Fırlatan devletin mutlak sorumlu olacağı ve bu durumdan kurtulamayacağı belirtilmektedir. Aynı maddenin 1. fıkrasına göre ise “*Bu maddenin 2. fıkrası hükmü saklı kalmak kaydıyla, Fırlatan Devlet, zararın tamamının veya bir kısmının, talep eden Devletin, bu Devletin temsil ettiği hakiki veya hükmi şahısların ağır ihmali sonucu veya zarar verme kasdı ile yapılmış bir eylem veya eksik işleminden meydana geldiğini ispat ettiği ölçüde mutlak sorumluluktan kurtulur.*” Bu madde ile Fırlatan Devletin mutlak sorumluluktan kurtulma halleri belirtilerek zararın tazminini talep eden devletin veya bu devletin gerçek veya tüzel kişilerinin ağır ihmali veya zarar verme kasdı ile yapılmış bir eylemi veya eksik işlemi olması durumları belirtilmiştir.

2. KUSUR SORUMLULUĞU

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.*”

Madde 2'deki 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 sorumluluğu halini almaktadır. Fırlatan

Devlet, zarar ancak kendisinin veya hareketlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan (kastından veya ağır ihmalden) kaynaklandığının ispat edilmesi koşulu ile sorumlu tutulacaktır.

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.

Bu durumlarda *zarar görenin kusuru* da söz konusu olabilecektir⁴²⁴.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 6. maddesi 1. fıkrasına göre de “*Bu maddenin 2. fıkrası hükmü saklı kalmak kaydıyla, Fırlatan Devlet, zararın tamamının veya bir kısmının, talep eden Devletin, bu Devletin temsil ettiği hakiki veya hükmi şahısların ağır ihmali sonucu veya zarar verme kasdı ile yapılmış bir eylem veya eksik işleminden meydana geldiğini ispat ettiği ölçüde mutlak sorumluluktan kurtulur.*” Uluslararası Hukuk'a aykırı olmamak üzere gerçekleştirilen uzay faaliyetlerinde Fırlatan Devlet'in mutlak sorumluluk hallerinden kurtulabilmesi ancak Fırlatan Devletin, zararın tamamının veya bir kısmının, talep eden Devletin veya bu Devletin gerçek veya tüzel kişilerinin ağır ihmali veya zarar verme kasdı 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.

3. MÜŞTEREK VE MÜTESELSİL 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.

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 cisimi tarafından verilen zararlarda ve bu zarar nedeniyle bu üçüncü*

⁴²⁴ Lee, s. 106; Viikari s. 65-67; Kaşıkara, s.79.

Devlete veya üçüncü Devletin hakiki ve hükmi şahıslarına zarar verilmesi halinde, ilk iki Devlet, üçüncü Devlete karşı, aşağıda belirtilen sınırlar içinde **müştereken ve müteselsilen sorumlu olacaklardır:**

a) 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.”

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 4. maddesi ikinci fıkrasına göre de: “*Bu maddenin birinci fıkrasında **müşterek ve müteselsil sorumluluğun öngörüldüğü tüm durumlarda**, verilen zarardan dolayı tazminat yükümlülüğü ilk iki Devlet arasında kusurlu oldukları oranda paylaşılacaktır. Bu Devletlerden her birinin kusurunun ne kadar olduğu belirlenemezse, tazminat yükü eşit olarak paylaşılır. Bu paylaşım, üçüncü Devletin, **müştereken ve müteselsilen sorumlu olan fırlatan Devletlerden herhangi birisinden veya fırlatan Devletlerin tümünden Sözleşme'de öngörülen tazminatın tamamını istemesine engel teşkil etmeyecektir.***”

Müşterek ve müteselsil sorumluluğa ilişkin bir başka düzenleme de Sorumluluk Sözleşmesi'nin 5. maddesinde belirtilmektedir. Bu maddenin birinci fıkrasına göre: “*İki veya daha çok Devlet bir uzay cismini birlikte fırlatırlarsa, bundan doğan tüm zararlardan **müştereken ve müteselsilen sorumlu olacaklardır.***” İkinci fıkrasına göre de “*Zararı tazmin eden bir Fırlatan Devletin, ortak fırlatmada yer alan diğer katılımcı Devletlere karşı rücu hakkı vardır. Ortak fırlatmaya katılan Devletler müştereken ve müteselsilen sorumlu oldukları mali yükün paylaşımına ilişkin anlaşma yapabilirler. Bu anlaşmalar, zarar gören bir Devletin, müştereken ve müteselsilen sorumlu olan Fırlatan Devletlerin birisinden veya hepsinden, işbu Sözleşme'de öngörülen tazminatı talep etme hakkına hanel getirmeyecektir.*”

Sözleşmenin 5. maddesinin üçüncü fıkrasında da toprakları veya tesisleri uzay cisminin fırlatılmasında kullanılan bir Devlet, ortak fırlatmaya katılmış sayıldığı belirtilmektedir.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 22. maddesi üçüncü fıkrasında da uluslararası örgüt ile bu örgüte üye olup Sözleşmeye taraf olan devletlerin müşterek ve müteselsilen sorumlu oldukları belirtilmiştir. Bu maddeye göre “*Bir uluslararası hükümetlararası kuruluşun, bu Sözleşme*

hükümleri çerçevesinde zarardan sorumlu olması halinde, bu kuruluş ve kuruluşun bu Sözleşme'ye taraf olan üyeleri müştereken ve müteselsilen sorumludurlar. Ancak,

a) Böyle bir zarardan doğan tazminat talepleri ilk önce kuruluşa sunulmalıdır.

b) Kuruluşun, bu tür bir zarara karşılık olarak, belirlenen veya kararlaştırılan tazminat miktarını 6 ay içerisinde ödememesi halinde, Talep Eden Devlet, bu miktarın ödenmesi için, bu Sözleşme'ye taraf Devletlerin sorumluluğunu öne sürebilir.”

Hükümde yer alan sorumluk bir uluslararası örgüt ile ona üye Devletlerden Sözleşmeye taraf olanlarının birlikte sorumlu olmalarını düzenlemesi bakımından Uzay Hukuku'nun kendine özgü (*sui generis*) bir kurumu olarak addedilebilir⁴²⁵.

D. SORUMLULUĞUN UNSURLARI

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 gerekir⁴²⁶.

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 kapsamaktadır⁴²⁷.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 1/a maddesinde zarar terimini tanımlayarak bu sözleşmede yer alan “Zarar” teriminin “*insan hayatı kaybı, yaralanmalar ve insan sağlığına verilen diğer zararları veya devlet malları ile hükmi şahıslar ve hükümetlerarası kuruluşların mallarının kaybı ile bu mallara verilen zararları*” içerdiği belirtilmiştir. Maddenin resmi Türkçe

⁴²⁵ Kaşıkara, s. 83.

⁴²⁶ Eren Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Yetkin Yayınları, Ankara 2015, s. 520.

⁴²⁷ Eren, Borçlar Genel, s. 521.

tercümesinde belirtilen “hükmi şahıslar” yerine “*hakiki ve hükmi şahıslar* (persons, natural or juridical)” denilmesi doğru olacaktır⁴²⁸.

Zarar yeryüzünde, hava sahanlığında veya Ay ve gök cisimleri dahil uzayda meydana gelmiş olabilir. Uzay Andlaşması'nın 7. maddesinde de uzay cisminin veya bu cisimi meydana getiren parçalarının yeryüzünde, hava sahasında veya ay ve diğer gök cisimleri dahil, uzayda verebilecekleri zarardan bahsedilmektedir. Zarar, öğretide doğrudan zarar ve dolaylı zarar olarak ikiye ayrılarak incelenmektedir.

a. Doğrudan Zarar

Doğrudan zarar Sorumluluk Sözleşme'sinde belirtilen türdeki zararlardır. Bu durumda doğrudan zarar olarak değerlendirilebilecek zararlar⁴²⁹:

- 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.

b. Dolaylı Zarar

Doğrudan gerçekleşmeyen zarara dolaylı zarar denilmektedir. Dolaylı zararlar ve bunlar ile ilişkili ekonomik kayıpların Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında açıkça açıklanmadığı müzakeredeki bazı ülkeler tarafından belirtilmiştir. Diğer bazı devletler tarafından da “uzay cisimi tarafından verilen zarar” tabirinden, dolaylı zararların tazmininin de amaçlandığı ileri sürülmüştür.

⁴²⁸ Sorumluluk Sözleşmesi, madde 1/a'nın İngilizce resmi metnine göre “*The term "damage" means loss of life, personal injury or other impairment of health; or loss of or damage to property of States or of persons, natural or juridical, or property of international intergovernmental organizations;*” Bkz.

<http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/spacelaw/treaties/liability-convention.html>

⁴²⁹ Lee s. 136; Kaşıkara, s. 92

Sorumluluk Sözleşmesi 1. maddesinde belirtilen insan sağlığına verilen diğer zararlar teriminden çoğunlukla dolaylı zararların kastedildiği ifade edilmektedir. Bir uzay cisminin zararına doğrudan veya yakın etki ile maruz kalınabileceği 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 öğretide belirtilmektedir⁴³⁰.

2. HUKUKA AYKIRILIK

Sorumluluğun bir diğer unsuru da hukuka aykırılıktır. TBK m. 49/I'a göre “*Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür.*”

TMK m. 24/I'e göre de “*Hukuka aykırı olarak kişilik hakkına saldırılan kimse, hâkimden, saldırıda bulunanlara karşı korunmasını isteyebilir.*”

Her iki kanun hükmünden de hukuka aykırılığın kusur sorumluluğunun kurucu unsurlarından olduğu anlaşılmaktadır⁴³¹.

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 karşılaşılmaktadır⁴³².

Hukuka aykırılık kavramı sübjektif ve objektif hukuka aykırılık teorileri olarak iki teori etrafında tartışılmaktadır. 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 etmiştir⁴³³.

⁴³⁰ Kaşıkara, s. 93-94.

⁴³¹ Eren, Borçlar Genel, s. 583.

⁴³² Kurtulan Gökçe, Haksız Fiilde Hukuka Aykırılık Unsuru, MUHF - HAD, C.23, S.1, s. 467.

⁴³³ Eren, Borçlar Genel, s. 584-585.

Sübjektif teoriye göre hukuka aykırılık unsurunun oluşmasında, ortaya çıkan zararın niteliğinin bir önemi yoktur. Bu zarar, bir mutlak hak ihlali sonucunda ortaya çıkmış olabileceği gibi örneğin salt ekonomik zararın, yani eşya zararı ve bedensel zarar dışında kalan herhangi bir zararların, ortaya çıkmasıyla da oluşmuş olabilir. Her türlü zararın hesaba katıldığı sübjektif teorinin kabul edilmesi sonucunda haksız fiil kavramının sınırlarının fazlasıyla genişleyeceği ve bunun sonucunda bireylerin hareket özgürlüğünün orantısız bir şekilde sınırlanacağı öğretide belirtilmektedir⁴³⁴.

Her iki teori arasındaki fark pratik olmakta çok teoriktir. Kişilik hakkı, yaşam hakkı, mülkiyet hakkı gibi hakların ihlali söz konusu olduğunda hukuka aykırılık unsurunun tespiti hususunda iki teori arasında pratik bir fark bulunmamaktadır. Tartışma daha çok mutlak haklar yönünden zarara ilişkin değil diğer zararlar yönünden çıkmaktadır. Bu durumda zarar, zarar verenin zarar göreni korumayı amaçlayan bir davranış normunu ihlal etmesi sonucu meydana geldiği takdirde hukuka aykırılık söz konusu olur⁴³⁵.

3. KUSUR

Kusur sorumluluğunda, “*kusur*” da sorumluluğun kurucu unsuru olarak belirtilmiştir (TBK m. 49). Hem eski borçlar kanunu hem de TBK’da kusur kavram olarak tanımlanmamıştır. Öğretideki hakim görüşe göre kusur hukuk düzeninin kınadığı, hoş görmediği davranış biçimi olarak tanımlanmaktadır⁴³⁶.

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’na göre “*Kınamanın nedeni, başka türlü davranma olanağı varken ve zorunlu iken, bu şekilde davranılmayarak, bu tarzdan sapılmış olmasıdır. Kısacası; kusur, genel tanımıyla, hukuk düzeni tarafından bir davranış tarzının kınanması olup; bu kınama, o davranışın belirli koşullar altında bireylerden beklenen ortalama hareket tarzından sapmış olmasından kaynaklanır. Yine, öğretisi ve uygulamadaki hâkim görüşe göre, sorumluluk hukuku açısından kusurun, kast ve ihmâl (taksir) olmak üzere ikiye ayrılacağı kabul edilmektedir. Bu bağlamda, kast hukuka aykırı sonucun bilerek ve isteyerek meydana*

⁴³⁴ Kurtulan, s. 468-469.

⁴³⁵ Eren, Borçlar Genel, s. 585-586; Kurtulan, s. 472.

⁴³⁶ Oğuz Habip, Sorumluluk Hukukunda Kusur, TAAD, Yıl: 7, Sayı:28, Ekim 2016, s. 276; Eren, Borçlar Genel, s. 569.

getirilmesi; ihmal ise, hukuka aykırı sonucu istememekle birlikte, böyle bir sonucun önlenmesi için gerekli önlemlerin alınmaması ve gereken özenin gösterilmemesidir”⁴³⁷.

4. İLLİYET BAĞI

Türk, İsviçre ve Alman hukukunda genel kabul gören illiyet, uygun illiyet bağıdır⁴³⁸. Zararlı sonuç ile sorumluluğu doğuran davranış veya olay arasında bir sebep-sonuç bağının bulunmasını gerektirir. Hukukta, gerçekleşen zararlar sorumluluğu doğuran olay veya davranış arasındaki sebep-sonuç ilişkisine, genel anlamda illiyet bağı denilir. Uygun illiyet bağında her sebep değil, sebepler arasında değer verilebilir olanlar esas alınmaktadır. Uygun illiyet bağında, 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 sonucun gerçekleşmesi (uygun sonuç) böylece söz konusu sebeple (uygun sebep ile)kolaylaştırılmış görünür. Bu mahiyetteki illiyet bağına da uygun illiyet bağı denir⁴³⁹.

Uygun illiyet teorisinin “sorumluluğu kurma fonksiyonu” ile “sorumluluğu sınırlama fonksiyonu” olarak iki fonksiyonu vardır ve bunlar “*sorumluluğu kuran illiyet*”, “*sorumluluğun çevresini sınırlayan illiyet*” adını almaktadır. Sorumluluğu kuran illiyette, bir zarara sebebiyet veren şahsın genel olarak bu zarardan sorumlu olup olmayacağı; sorumluluğu sınırlayan illiyette ise sorumluluk kabul edildiği takdirde hangi sonuçlardan sorumlu olacağı söz konusu olur⁴⁴⁰.

Uzay Andlaşması veya Sorumluluk Sözleşmesi’nde illiyet bağı ile ilgili özel düzenlemelere rastlanmamaktadır. Sorumluluk Sözleşmesi’nde bir uzay cisminin sebep olduğu zarardan dolayı uluslararası sorumluluğun doğacağı belirtilmiştir. Uzay cismi ile zarar arasında bir illiyet bağının, zarara uğrayan devletin iç hukuk kuralları uyarınca ispat edilmiş olması, tazminat talebi için yeterli bir hak sayılmaktadır. İlliyet bağı ile ilgili çıkabilecek sorunlara yönelik çözümler için devletlerin iç hukuk kurallarına bakılacak ve Devletler Özel Hukuku kurallarına

⁴³⁷ YHGK 2014/77 E., 2015/1712 K., 19.06.2015 T. sayılı kararı; Oğuz, s. 276; Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Eren, Borçlar Genel, s.569-583.

⁴³⁸ Eren Fikret, Sorumluluk Hukuku Bakımından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları No: 361, Sevinç Matbaası, Ankara, 1975, s.52-53; Tokat, s. 2956.

⁴³⁹ Tokat, s. 2956; Eren, Sorumluluk, s. 52.

⁴⁴⁰ Eren, Sorumluluk, s. 54.

göre saptanacak iç hukuk hükümlerine başvurulacaktır. Zarar gören devletin iç hukuk kurallarına başvurulmasının pratikteki amacı, tazminat talebinde bulunulmasının kolaylaştırılmasıdır⁴⁴¹.

E. SORUMLULUĞA İLİŞKİN USÛL HÜKÜMLERİ

1. DAVA EHLİYETİ

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 8. ve 22. maddelerinde tazminat talebi ile ilgili düzenlemeler mevcuttur. Tazminat talebinde bulunma yetkisi sadece Devletlere verilmiştir. Zarar ister bir devlete veya devletin gerçek veya tüzel kişisine verilsin ister bir uluslararası örgüte verilsin tazminat talebini ancak bir Devlet öne sürebilecektir. Tazminat talebinde bulunan devlet Sorumluluk Sözleşmesi'nde "**Talep Eden Devlet**" (*claimant state*)⁴⁴² olarak adlandırılmaktadır.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 8. maddesine göre:

"1- Zarara uğrayan veya hakiki veya hükmi şahısları zarar gören bir Devlet, bu zarardan dolayı Fırlatan Devlete tazminat talebinde bulunabilir.

2- Eğer uyrukluğunda buldukları Devlet tazminat talebinde bulunmazsa, başka bir Devlet, topraklarında bulunan hakiki ve hükmi şahısların gördükleri zarar nedeniyle, Fırlatan Devletten tazminat talebinde bulunabilir.

3- Eğer ne uyrukluğunda buldukları Devlet ne de toprakları üzerinde zarar meydana gelen Devlet tazminat talebinde bulunmaz veya bu yöndeki talebini belirten bir bildirimde bulunmazsa, başka bir Devlet, toprakları üzerinde devamlı oturan kişilerin uğradıkları zarar nedeniyle Fırlatan Devletten tazminat talebinde bulunabilir."

Bu durumda zarara uğrayan veya gerçek veya tüzel kişileri zarar gören Devlet tazminat talebinde bulunabilmektedir. Eğer uyrukluğunda buldukları Devlet bu tazminat talebinde bulunmaz ise zararın meydana geldiği topraklarında bulunan Devlet bu gerçek veya tüzel kişilerin zararı nedeni ile tazminat talebinde bulunabilir. Hem uyruklarındaki hem de zararın

⁴⁴¹ Kaşıkara, s. 95-96.

⁴⁴² Bkz. Sorumluluk Sözleşmesi m. 6, 9-11, 13-15, 17, 22.

meydana geldiği toprakları üzerinde buldukları Devlet bu tazminat talebinde bulunmaz ise toprakları üzerinde devamlı oturan kişilerin uğradığı zarar için başka bir Devlet bu zarar talebinde bulunabilir.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 22. maddesi dördüncü fıkrasına göre ise: *“Bu maddenin 1. fıkrası uyarınca beyanda bulunan bir kuruluşun uğradığı zararın bu Sözleşme hükümlerine göre tazmin edilmesi için yapılacak talebin, bu Sözleşme'ye taraf olan kuruluşa üye bir Devlet tarafından yapılması gerekir.”* Uluslararası örgütün tazminat talep etme yetkisi bulunmamakta olup bu kuruluşu üye bir Devlet tarafından yapılması gerektiği belirtilmiştir.

“**Talep Eden Devlet**” tazminat talebini “**Fırlatan Devlet**”e⁴⁴³ veya zararı veren bir uluslararası örgüt ise bu örgüte⁴⁴⁴ yapabilecektir. Uluslararası Örgüt bu tür bir zarara karşılık olarak, belirlenen veya kararlaştırılan tazminat miktarını *6 ay içerisinde* ödememesi halinde, Talep Eden Devlet, bu miktarın ödenmesi için, Sorumluluk Sözleşmesine taraf Devletlerin sorumluluğunu öne sürebilir⁴⁴⁵. Örgütün tazminat miktarını altı ay içerisinde ödememesi durumunda “Talep Eden Devlet” Sözleşme'ye taraf devletlere karşı konuya ilişkin talepte bulunabilir çünkü sözleşmeye göre uluslararası örgütün Sözleşme'ye taraf üyeleri, uluslararası örgütün uzay cisminin verdiği zarardan müştereken ve müteselsilen sorumludurlar⁴⁴⁶.

2. DAVA EHLİYETİNİ ORTADAN KALDIRAN HALLER

Uzay Andlaşması'nın 7. maddesine göre *“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.”* Bu maddeye göre zarara uğrayan veya gerçek veya tüzel kişileri zarara uğramış olan “Talep Eden Devlet” ile zararı meydana getiren uzay cismini “Fırlatan Devlet”in ayrı ayrı devletler olması gerektiği anlaşılmaktadır. Bu durum Sorumluluk Sözleşmesi'nin 7. maddesinde daha açık bir şekilde ifade edilmiştir.

⁴⁴³ Sorumluluk Sözleşmesi m. 8.

⁴⁴⁴ Sorumluluk Sözleşmesi m. 22/3a.

⁴⁴⁵ Sorumluluk Sözleşmesi m. 22/3b.

⁴⁴⁶ Sorumluluk Sözleşmesi m. 22/3.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 7. maddesine göre: “*Fırlatan Devletin uzay cisminin sebep olduğu zararlarda, işbu Sözleşme hükümleri,*

a) Fırlatan Devletin vatandaşlarına uygulanmayacaktır;

b) Fırlatma anından sonra veya uzay cisminin düşmesine [inmesine] kadar olan zaman içerisinde uzay cisminin çalıştırılması işlemlerine katılan yabancı ülke vatandaşlarına veya Fırlatan Devletin daveti üzerine, uzay cisminin fırlatılması ve geri dönmesine tahsis edilen alanın çok yakınında bulunan yabancı ülke vatandaşlarına uygulanmaz.”

Bu maddeye göre Sorumluluk Sözleşmesi'ne dayanılarak tazminat talebinde bulunamayacaklar belirtilmektedir. Bu sözleşmenin hükümleri **Fırlatan Devletin vatandaşlarına uygulanmayacaktır**. Ayrıca fırlatma anından itibaren uzay cisminin inişine kadar bu işlemlere katılan yabancı ülke vatandaşları ile fırlatma ve geri dönüş alanlarının çok yakınlarında Fırlatan Devletin daveti üzerine bulunan yabancı ülke vatandaşlarına uygulanmayacaktır.

Bu kişilerin tazminat talebi dışında bırakılmalarının sebebi Sözleşme'nin 1. maddesi uyarınca “Fırlatan Devlet” kapsamında sayılıyor olmalarıdır⁴⁴⁷. Bu durumda meydana gelen zarar bakımından bu kişiler **Fırlatan Devletin iç hukuk yollarına** başvurabileceklerdir ve bu şekilde tazminat taleplerini yerine getirebileceklerdir⁴⁴⁸.

Ayrıca Sorumluluk Sözleşmesi'nin 11. maddesi'ne göre:

“1- Bu Sözleşme dolayısıyla Fırlatan Devlete sunulacak tazminat talebi, Talep Eden Devlete, menfaatlerini temsil ettiği hakiki veya hükmi şahıslara açık olan iç hukuk yollarının önceden tüketilmesini gerektirmez.

2- İşbu Sözleşme'nin hiç bir hükmü bir devletin veya temsil edebileceği hakiki veya hükmi şahısların, Fırlatan Devletin adli veya idari mahkemelerine veya kurumlarına, bu Sözleşme dolayısıyla başvuru yapmalarına engel teşkil etmez. Ancak, bir Devlet, Fırlatan Devletin adli veya idari makamları nezdinde takip konusu yaptığı veya ilgili taraf Devletleri bağlayan diğer bir uluslararası Sözleşmenin uygulanması çerçevesinde daha önce tazminat talebinde bulunduğu zararlar için bu Sözleşme'ye göre ayrıca tazminat talebinde bulunamaz.”

⁴⁴⁷ Lee, s. 139-140; Sorumluluk Sözleşmesi m. 1c.

⁴⁴⁸ Lee s. 140; Tronchetti, s.10; Kaşıkara, s. 99.

Bu maddeye göre “Talep Eden Devlet”in bu sözleşme hükümlerine göre talepte bulunması için iç hukuk yollarının önceden tüketilmesinin gerekmediği belirtilmektedir. Bu durum ile zararın daha hızlı bir şekilde tazminin amaçladığı anlaşılmaktadır.

Ayrıca bu sözleşme bir devletin veya temsil edebileceği gerçek veya tüzel kişilerin, Fırlatan Devletin adli veya idari mahkeme veya kurumlarına başvuru yapmasını engellememektedir. Ancak bu makamlar nezdinde takip konusu yaptığı veya ilgili taraf Devletleri bağlayan diğer bir uluslararası Sözleşme çerçevesinde tazminat talebinde bulunduğu zararlar için Sorumluluk Sözleşmesi’ne göre ayrıca tazminat talebinde bulunulamayacağı belirtilmiştir.

Fırlatan Devletin kendi vatandaşlarına uyguladığı iç hukuk kurallarına bir örnek olarak Amerika Birleşik Devletleri’nde doğrudan devlet tarafından veya tüzel kişiler tarafından uzaya gönderilen uzay cisimlerinin verdiği zararda önceleri “*Haksız Fiil Taleplerine İlişkin Federal Yasa (Federal Tort Claims Act)*” uygulanmaktaydı⁴⁴⁹. ABD’de “*Ulusal ve Ticari Uzay Programı*” adlı yeni Kanun kabul etmiştir⁴⁵⁰. Son olarak da “*Uzay Kaynağının Keşfi ve Kullanımı Kanunu*” kısaca Uzay Kanunu -2015 (Space Act) olarak bilinen yasa 25 Kasım 2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁴⁵¹. Eğer zarar ABD’deki özel teşebbüs tarafından gönderilen uzay cisimi yolu ile olmuşsa, ABD Hükümeti zararın tazminine ilişkin öncelikle bu teşebbüse başvurmaktadır. Fakat bu durum, ABD’nin uzay faaliyetleri kapsamında fırlattığı uzay cisimlerinden kaynaklanan ve yabancı bir devlette meydana gelen zararlar açısından “Fırlatan Devlet” olarak uluslararası sorumluluğunu ortadan kaldırmamaktadır⁴⁵². Uzay Faaliyetlerinde bulunan birçok devlet iç hukuklarında Uzay Kanunları’nı uygulamaya geçirmiştir.

3. TAZMİNAT TALEBİNDE USÛL

Sorumluluk Sözleşmesi’nin 9. maddesinde tazminat talebinin “Diplomatik Kanallar”dan yapılması gerektiği belirtilmektedir. Bu maddeye göre “*Fırlatan Devletten tazminat talebi, diplomatik kanallardan yapılacaktır. Fırlatan ilgili Devletle diplomatik ilişkisi bulunmayan her Devlet, bir üçüncü Devlete, tazminat talebinde bulunması ve Fırlatan Devlet nezdinde bu Sözleşme’den doğan menfaatlerini koruması için talepte bulunabilir. Talep eden Devlet,*

⁴⁴⁹ Kaşıkara, s. 99.

⁴⁵⁰ Günel, s. 43.

⁴⁵¹ *Space Resource Exploration and Utilization Act of 2015* Bkz. <https://www.congress.gov/114/bills/hr1508/BILLS-114hr1508rh.pdf> ; Günel, s. 43.

⁴⁵² Kaşıkara, s. 99.

kendisinin ve Fırlatan Devletin, Birleşmiş Milletler üyesi olmaları kaydıyla, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri aracılığı ile de talepte bulunabilir.” Zarar gören devlet diplomatik ilişkisi bulunmayan “Fırlatan Devlete karşı üçüncü bir Devletten, Fırlatan Devlet nezdinde doğan menfaatlerini koruma için talepte bulunabilir. Ayrıca hep talep eden Devlet hem de fırlatan devletim BM üyesi olmaları durumunda zarara uğrayan devlet Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri aracılığı ile de talepte bulunabilir.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 14. maddesine göre “*Eğer Talep Eden Devletin Fırlatan Devlete, talebine dayanak oluşturan belgeleri sunduğunu bildirdiği tarihten itibaren bir yıl içinde IX. madde uyarınca tazminat talebi diplomatik görüşmeler yolu ile bir sonuca bağlanmazsa, taraflardan herhangi birinin talebi üzerine, ilgili taraflar **Tazminat Komisyonu (Claims Commission)**⁴⁵³ kurarlar.” Eğer 9. madde uyarınca diplomatik kanallardan yapılan tazminat talebi bir yıl içerisinde sonuca bağlanmaz ise taraflardan herhangi birinin talebi üzerine ilgili taraflar bir Tazminat Komisyonu kurarlar.*

4. TAZMİNAT KOMİSYONU

a. Tazminat Komisyonu'nun Oluşturulması

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 15. maddesine göre Tazminat Komisyonu üç üyeden oluşur, bir üye Talep Eden Devlet diğer üye Fırlatan Devlet tarafından seçilir. Komisyon Başkanı olan üçüncü üye ise iki tarafının ortak karar ile belirlenir. Tazminat Komisyonu'nun kurulması talebinden itibaren iki ay içerisinde üye belirleme işleminin bitirilmesi gerekir. Dört ay içinde başkan seçimi konusunda bir anlaşmaya varılmaz ise taraflardan biri BM Genel Sekreteri'nden iki aylık ek süre için bir başkan tayin etmesini isteyebilir. 15. maddeye göre:

*“1- **Tazminat Komisyonu** üç üyeden oluşur. Bir üye Talep Eden Devlet tarafından, bir üye Fırlatan Devlet tarafından ve Başkan olacak üçüncü üye de her iki tarafın ortak mutabakatı ile belirlenir. Her iki taraf **Tazminat Komisyonu** kurulması talebinin yapılmasından itibaren iki ay içinde, üye belirleme işlemini gerçekleştirir.*

⁴⁵³ Kaşıkara, s. 102; Kanunda Zarar Komisyonu olarak tercüme edilen “Claims Commission” Kaşıkara (s.102) tarafından “Talep Komisyonu” olarak adlandırılmıştır. Bu çalışmada “Tazminat Komisyonu” olarak adlandırılacaktır.

2- Komisyon'un kurulması talebinden itibaren dört ay içinde Başkan seçimi konusunda mutabakat sağlanamazsa, taraflardan biri Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'nden iki aylık ek süre içinde bir Başkan tayin etmesini isteyebilir.”

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 17. maddesinde eğer Talep Eden Devletler veya Fırlatan Devletler birden fazla ise bu durumda da komisyona üye tayini aynı 15. maddede belirtildiği şekilde olacağı hükme bağlanmıştır. Talep eden devletlerin ortaklaşa olarak bir komisyon üyesi seçmesi ve Fırlatan devletlerin de ortaklaşa bir komisyon üyesi seçmesi ve ardından da her iki devletlerin ortak olarak bir komisyon başkanı seçmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu durumlardan komisyon üye sayısının genişletilmesi söz konusu olmayacaktır.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 16. maddesine göre:

“1- Eğer taraflardan biri, öngörülen süre içinde üye belirleme işlemini gerçekleştirmezse, diğer tarafın talebi ile Başkan, **tek üyeli Tazminat Komisyonu**'nu oluşturur⁴⁵⁴.

2- Eğer herhangi bir nedenle Komisyon üyeliklerinde boşalma olursa, üye belirlenmesi için başlangıçta benimsenmiş olan usûl takip edilerek bu boşluk giderilir.

3- Komisyon kendi usul kurallarını belirler.

4- Komisyon toplanma yer veya yerleri ile diğer bütün idari konuları belirler.

5- Komisyon'un tek üye ile karar verdiği durumlar hariç olmak üzere, Komisyon'un tüm karar ve hükümleri oy çokluğuyla alınır.”

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 17. maddesine göre “**Tazminat Komisyonu**'nun oluşumu, iki veya daha çok sayıda Talep Eden Devletin veya iki veya daha çok Fırlatan Devletin Komisyon önündeki bir işleme birlikte taraf olması nedeniyle genişletilemez. Böyle bir işleme taraf olan Talep Eden Devletler, Talep Eden bir tek Devlet var olması halindeki aynı şekil ve şartlarda, ortaklaşa olarak bir Komisyon üyesi tayin ederler. Eğer böyle bir prosedüre iki veya daha çok

⁴⁵⁴ Sorumluluk Sözleşmesi'nin 17. maddesinin birinci fıkrasının İngilizce metnine göre “If one of the parties does not make its appointment within the stipulated period, the Chairman shall, at the request of the other party, constitute a single-member Claims Commission” denilmektedir. Burada belirtilen komisyonun **tek üyeli** olacaktır. Metnin resmi kanunlaşmış tercümesinde “Eğer taraflardan biri, öngörülen süre içinde üye belirleme işlemini gerçekleştirmezse, diğer tarafın talebi ile Başkan, **tek başına** Zarar Komisyonu'nu oluşturur” denilmektedir. “Tek başına” tabiri yanlış olup “**tek üyeli**” komisyon olarak düzeltilmesi doğru olacaktır. Bu çalışmada hem 16. madde de hem de 17. madde de belirtilen Başkan tarafından kurulan bu komisyon tek üyeli komisyon olarak metinlerde düzeltilmiştir. Ayrıca belirtmek gerekir ki sözleşmenin 16. maddenin 5. fıkrasında kanunun Türkçe metninde “Komisyon'un tek üye ile karar verdiği durumlar hariç olmak üzere Komisyon'un tüm karar ve hükümleri oy çokluğuyla alınır.” denilmektedir ama kanunun resmi tercümesinden tek üyeli komisyonun nasıl oluşturulduğu anlaşılmamaktadır.

sayıda Fırlatan Devlet taraf ise, ortaklaşa olarak aynı yöntemle bir Komisyon üyesi tayin ederler. Eğer Talep Eden veya Fırlatan Devletler öngörülen süre içerisinde bu tayini gerçekleştirmezlerse, Başkan **tek üyeli** Komisyonu oluşturur⁴⁵⁵”.

b. Tazminat Komisyonu'nun Kararı

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 18. maddesine göre Tazminat Komisyonu, tazminat talebinin haklılığı ve gerekiyorsa tazminat miktarı üzerinde karar verir.

Sorumluluk Sözleşmesi'nde tazminat miktarı ile ilgili bir sınırlamaya gidilmemiştir. Sözleşmenin 12. maddesine göre “Fırlatan Devletin, bu Sözleşme dolayısıyla, zarar için ödemek zorunda olacağı tazminat miktarı, zarar gören hakiki veya hükmi şahısların, Devlet veya Uluslararası Kuruluşların, eğer zarar meydana gelmeseydi elde edebilecekleri çıkarları ihya edecek şekilde, uluslararası hukuk ile adalet ve hakkaniyet ilkelerine uygun olarak, tespit edilir.” Bu durumda zararın miktarı zarar meydana gelmeseydi elde edebilecek çıkarları ihya edecek şekilde Uluslararası Hukuk ile adalet ve hakkaniyeti ilkeleri içinde tespit edilecektir. Bu durumda ne fırlatan devletin milli hukukuna ne de talep eden devletin milli hukukuna bağlı bir çözüm gerçekleşmemektedir. Tazminat Komisyonu'nun vereceği tazminat miktarının kararı da bu madde hükümlerine uygun olarak gerçekleşecektir⁴⁵⁶.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 19. maddesine göre:

“1- **Tazminat Komisyonu XII. madde hükümleri çerçevesinde hareket eder.**

2- Komisyon'un kararları, taraflar aksini kararlaştırmadıkları takdirde, nihai ve bağlayıcıdır. Aksi takdirde Komisyon, tarafların iyi niyetle inceleyecekleri nihai ve tavsiye niteliğinde bir tazminata hükmedecektir. Komisyon, kararının veya tazminat hükmünün gerekçelerini belirtecektir.

⁴⁵⁵ Sorumluluk Sözleşmesi'nin 17. Maddesinin son cümlesinin İngilizce metnine göre “If the claimant States and launching States do not make the appointment within the stipulated period, the Chairman shall constitute **a single-member Commission**” denilmektedir. Burada belirtilen komisyonun **tek üyeli** olacaktır. Metnin resmi kanunlaşmış tercümesinde “Eğer Talep Eden veya Fırlatan Devletler öngörülen süre içerisinde bu tayini gerçekleştirmezlerse, Başkan **tek başına** Komisyonu oluşturur” denilmektedir. “Tek başına” tabiri yanlış olup “**tek üyeli**” komisyon olarak düzeltilmesi doğru olacaktır.

⁴⁵⁶ Sorumluluk Sözleşmesi, m. 19/1.

3- Komisyon, mümkün olan en kısa sürede, kuruluşundan itibaren en geç bir yıl içerisinde, bu sürenin uzatılmasının Komisyon tarafından gerekli görülmemesi koşuluyla, kararını veya tazminat hükmünü verir.

4- Komisyon karar veya tazminat hükmünü kamuya açıklar. Kararının veya tazminat hükmünün onaylı birer örneğini tarafların her birine ve Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne verir.”

Komisyon'un tek üye ile karar verdiği durumlar hariç olmak üzere, Komisyon'un tüm karar ve hükümleri oy çokluğuyla alınmaktadır⁴⁵⁷.

Ayrıca komisyonun kararı taraflar aksine kararlaştırmadıkları sürece nihai ve bağlayıcıdır. Fakat taraflar bunun aksini kararlaştırabilirler. Bu durumda Komisyon tavsiye niteliğinde bir karara hükmedecektir⁴⁵⁸. Ayrıca komisyon kararını ve tazminat hükmünü kamuya da açıklayacak ve onaylı birer örneğini de tarafların her birine ve BM Genel Sekreteri'ne verecektir⁴⁵⁹.

5. TAZMİNATIN ÖDEME ŞEKLİ

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 13. maddesinde tazminatın ödeme şekline değinilmiştir. Buna göre “Talep Eden Devlet ile bu Sözleşme dolayısıyla tazminat ödemek zorunda olan Devletin başka bir tazminat biçimi kararlaştırmadıkları hallerde, tazminat tutarı, Talep Eden Devletin parasıyla veya bu Devletin talebi üzerine, tazminatı ödemek zorunda olan devletin parasıyla ödenir.” Bu durumda uzay cisimlerinin verdiği zararın tazmininde taraflar para dışında başka bir tazminat biçimine de karar verebilirler. Tazminat biçimi taraflar arasında açıkça kararlaştırılmadığı durumlarda ise ödeme para ile yapılacaktır⁴⁶⁰. Gerçekleştirilecek para ödemesi ya Talep Eden Devletin para birimi ya da tazminatı ödemek zorunda olan Devletin para birimi ile yapılacaktır.

⁴⁵⁷ Sorumluluk Sözleşmesi, m. 16/5.

⁴⁵⁸ Sorumluluk Sözleşmesi, m. 19/2.

⁴⁵⁹ Sorumluluk Sözleşmesi, m. 19/4.

⁴⁶⁰ Tronchetti, s. 11; Kaşıkara, s. 106.

6. HAK DÜŞÜRÜCÜ SÜRE

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 10. maddesine göre:

*“1- Fırlatan Devletten, tazminat talebi zararın meydana gelmesinden veya sorumlu olan Fırlatan Devletin belirlenmesinden itibaren **bir yıl içinde** yapılabilir.*

*2- Eğer bir Devlet, zararın meydana geldiğinden haberdar değilse veya sorumlu Fırlatan Devleti tespit edememişse, sözkonusu fiilleri **öğrendiği tarihten itibaren bir yıl içinde** talebi kabul olunur. Ancak, hiçbir durumda, bu süre, sözkonusu Devletin gerekli özeni göstermesi halinde fiillerden haberdar olabileceği tarihten itibaren bir yılı geçemez.*

3- Bu maddenin 1. ve 2. fıkralarında belirtilen süreler zararın kapsamının tam olarak bilinmediği durumlarda da uygulanır. Ancak böyle bir durumda, Talep Eden Devletin belirlenen tarihin ötesinde, zararın boyutlarının kesin olarak belirlendiği andan itibaren bir yıllık sürenin bitimine kadar, talebini yeniden gözden geçirme ve ek belgeleri sunma hakkı vardır.”

Bu maddede belirtilen süreler talep etme hakkını düşürmesi sebebi ile “hak düşürücü süre” niteliğindedir. Talep Eden Devlet, zararının tazmini için talebini bu süreler içinde iletmelidir yoksa Sözleşmeye dayanarak zararının tazmini talebinde bulunamayacaktır⁴⁶¹. Zararı veren devlet belirlenmiş olsa da zararın kapsamının tam olarak belirlenmemesi sürenin başlamasına engel bir durum olarak görülmemiştir. Sözleşme'nin 4. maddesi üçüncü fıkrasına göre, Talep Eden Devlet, zararın boyutlarını kesin olarak belirlediği andan itibaren bir yıl içerisinde talebini yeniden gözden geçirip ek belgeler sunabilecektir.

7. RÜCÛ HAKKI

Rücu hakkı ile ilgili sadece Sorumluluk Sözleşmesi'nin 5. maddesinde Fırlatan Devletlerin birden fazla olması durumunda söz edilmiştir. Sorumluluk Sözleşmesi'nin 5. maddesine göre:

“1- İki veya daha çok Devlet bir uzay cismini birlikte fırlatırlarsa, bundan doğan tüm zararlardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olacaklardır.

⁴⁶¹ Diederiks-Verschoor/Kopal s. 40; Kaşıkara, s. 109-110.

2- Zararı tazmin eden bir Fırlatan Devletin, ortak fırlatmada yer alan diğer katılımcı Devletlere karşı **rücu hakkı** vardır. Ortak fırlatmaya katılan Devletler müştereken ve müteselsilen sorumlu oldukları mali yükün paylaşımına ilişkin anlaşma yapabilirler. Bu anlaşmalar, zarar gören bir Devletin, müştereken ve müteselsilen sorumlu olan Fırlatan Devletlerin birisinden veya hepsinden, işbu Sözleşme'de öngörülen tazminatı talep etme hakkına halel getirmeyecektir.

3- Toprakları veya tesisleri uzay cisminin fırlatılmasında kullanılan bir Devlet, ortak fırlatmaya katılmış sayılır.”

Maddenin birinci fıkrasında Fırlatan Devletlerin birden çok olması durumunda Talep Eden Devlete zararı tazmin eden Fırlatan Devletlerden birinin diğer Fırlatan Devletlere karşı rücu hakkının olduğu belirtilmektedir. Fırlatan Devletler sorumlu oldukları mali yükün paylaşımı için ikili anlaşma yapma hakkına da sahiptirler ama bu durum Talep eden Devletin birisinden veya hepsinden Sorumluluk Sözleşmesi'nde öngörülen tazminatı talep etme hakkına halel getirmeyecektir.

Sözleşmenin 4. maddesinde belirtilen bir devletin uzay cisminin başka bir devletin uzay cismine uzayda çarpası sonucunda üçüncü bir devlete verilen zarar durumundaki ilk iki devletin üçüncü devlete karşı müşterek ve müteselsil sorumluluğunda üçüncü devletin sorumlu devletlerden herhangi birine tazminat talebinde bulunması halinde, tazminatı karşılayan sorumlu devletin ikinci sorumlu devlete karşı rücu hakkından Sözleşme'de bahsedilmemektedir.

Eğer zarar yeryüzünde veya üçüncü devletin uçuş halindeki bir uçağına gelmiş ise ilk iki devletin sorumluluğu mutlak olacaktır⁴⁶². 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 dayanır⁴⁶³.

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 4. maddesinin ikinci fıkrasında ise bu durumda tazminat miktarının müşterek ve müteselsil sorumlular arasında paylaştırılmasına ilişkin hükümlere yer verilmiştir. Buna göre “*Bu maddenin birinci fıkrasında müşterek ve müteselsil sorumluluğun öngörüldüğü tüm durumlarda, verilen zarardan dolayı tazminat yükümlülüğü ilk iki Devlet arasında kusurlu oldukları oranda paylaştırılacaktır. Bu Devletlerden her birinin kusurunun*

⁴⁶² Sorumluluk Sözleşmesi, m. 4/1a.

⁴⁶³ Sorumluluk Sözleşmesi, m. 4/1b.

ne kadar olduğu belirlenemezse, tazminat yükü eşit olarak paylaşılır. Bu paylaşım, üçüncü Devletin, müştereken ve müteselsilen sorumlu olan fırlatan Devletlerden herhangi birisinden veya fırlatan Devletlerin tümünden Sözleşme'de öngörülen tazminatın tamamını istemesine engel teşkil etmeyecektir⁴⁶⁴”.

Bu durumda ilk iki Devlet arasında tazminat yükümlülüğü kusurları oranında paylaşılacaktır. Eğer kusurlarının ne kadar olduğu belirlenemez ise tazminat yükü bu durumda eşit olarak paylaşılacaktır. Talep eden Devletin bu iki devletten herhangi birinden veya her ikisinden de tazminatın tamamını istemesine bu paylaşımın engel teşkil etmeyeceği de belirtilmiştir. İkinci fıkranın son cümlesi de ele alındığında 4. maddedeki müşterek ve müteselsil sorumluluk durumunda da bir rücu ilişkisinin bulunduğu ifade edilmelidir⁴⁶⁵.

Ancak Uluslararası Örgütler ile ilgili 22. madde ile 4. ve 5. maddeler beraber incelendiğinde, bir uluslararası örgüt ile bu örgüte üye devlet arasında herhangi bir rücu ilişkisi olup olmadığı konusunda bir sonuca varmak zor gözükmektedir. Sorumluluk Sözleşmesi'ndeki Uluslararası Örgüt'ün sorumluluğu örgüte üye devletlerin sorumluluğuna göre ek bir sorumluluk olarak nitelendirilmektedir⁴⁶⁶. Bu durumda tazminatı ödeyen üye devletin uluslararası örgüte rücu hakkı bulunduğu ama zararı ödeyen uluslararası örgütün üye devletlere karşı bu zararın tazmini konusunda bir rücu hakkının bulunmayacağı belirtilmektedir. Sorumluluk sözleşmesinin 22. maddesi üçüncü fıkrasına göre “*Bir uluslararası hükümetlararası kuruluşun, bu Sözleşme hükümleri çerçevesinde zarardan sorumlu olması halinde, bu kuruluş ve kuruluşun bu Sözleşme'ye taraf olan üyeleri müştereken ve müteselsilen sorumludurlar. Ancak,*

a) *Böyle bir zarardan doğan tazminat talepleri ilk önce kuruluşa sunulmalıdır.*

b) *Kuruluşun, bu tür bir zarara karşılık olarak, belirlenen veya kararlaştırılan tazminat miktarını 6 ay içerisinde ödememesi halinde, Talep Eden Devlet, bu miktarın ödenmesi için, bu Sözleşme'ye taraf Devletlerin sorumluluğunu öne sürebilir.”*

Bazı devletler iç hukuklarında uzay faaliyetleri ile ilgili mevzuatlar oluşturmuşlardır. Özel teşebbüsler tarafından gerçekleştirilen ve devletin doğrudan fırlatmaya katılmadığı durumlarda “Fırlatan Devlet” kendi ülkesinden fırlatılan uzay cisminin sebebiyet verdiği zarar sonucu Uzay Andlaşması ve Sorumluluk Sözleşmesi ile doğan uluslararası sorumluluklarından dolayı bir

⁴⁶⁴ Sorumluluk Sözleşmesi, m. 4/2.

⁴⁶⁵ Diederiks-Verschoor/Kopal s. 38; Kaşıkara, s.108.

⁴⁶⁶ Diederiks-Verschoor/Kopal s. 43.

tazminat ödeyecektir. Bu durumda olan Fırlatan Devlet, sonrasında iç hukukundaki mevzuatlar vasıtası ile özel teşebbüse bunu rücu edebilecektir⁴⁶⁷.

8. TAZMİNAT KARARININ NİTELİĞİ

Zarar veren devlet tazminata ilişkin karar sonucunda zararın tazminine yanaşmaz ise bu durumda BM Güvenlik Konseyi'nin bir yaptırım veya zorlama yapıp yapamayacağı konusu tartışmalıdır. BM'nin zarar gören taraf lehine bir karar verebileceği fakat ortak bir yasal otoritenin bulunmaması sebebi ile uluslararası arenada bir yaptırım gücünün olmadığı ifade edilmekte ve bunun da Uluslararası Hukuk'un zayıf yönü olduğu belirtilmektedir⁴⁶⁸.

9. ZARAR GÖREN DEVLETİN YARDIM TALEBİ

Sorumluluk Sözleşmesi'nin 21. maddesine göre:

“Bir uzay cisminin neden olduğu zarar, insan hayatını büyük ölçüde tehlikeye atar veya halkın yaşam şartları ve hayati merkezlerinin çalışmasını ağır bir şekilde engellerse, özellikle Fırlatan Devlet olmak üzere, taraf devletler, talep etmesi halinde zarar gören Devlete uygun ve süratli bir şekilde yardımda bulunma imkânlarını incelerler. Ancak bu maddedeki hiçbir hüküm, Taraf Devletlerin Sözleşme'den doğan hak ve yükümlülüklerine hanel getirmez.” Zarar gören devletin talep etmesi halinde sözleşmeye taraf olan devletlerin uygun ve süratli bir şekilde yardımda bulunma imkânlarını incelemeleri istenmiştir. Ancak bu madde hükmünün Taraf Devletlerin Sözleşme'den doğan hak ve yükümlülüklerine hanel getirmeyeceği belirtilmiştir.

III. UZAY TURİZMİ VE YÜK TAŞIMACILIĞINDA SÖZLEŞMEDEN DOĞAN SORUMLULUK VE SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUK

Ulusal mevzuat bir devletin uluslararası sorumluluğunu değiştirmez ama sorumluluk bakımından örneğin devlet ile ticari bir kuruluş arasındaki ilişkileri düzenler. Ticari bir kuruluşun uzay faaliyetlerine izin veren devlet, bu kuruluşun işlettiği uzay aracının neden

⁴⁶⁷ Kaşıkara, s.108.

⁴⁶⁸ Kaşıkara, s.111.

olduğu zarardan uluslararası sorumluluk taşımaktadır. Bu kuruluşun neden olduğu zararı ilgili devletin tazmin etmesi durumunda genelde ilgili devlet bu zararı, zarara neden olan kuruluşa rücu etme hakkına sahiptir. Ulusal mevzuatlar çoğunlukla rücu hakkının devreye sokulduğu ve uygulandığı şartları ve koşulları belirlemektedir. Çoğunlukla devlet tarafından ödenen tazminat tutarının geri alınabilmesini teminat altına alınması için devlete ait olmayan uzay araçlarının işletilmesi ve fırlatılmasında sigorta düzenlemesi de uygulamada zorunlu tutulmaktadır⁴⁶⁹.

Ülkemizde halen bir uzay faaliyetleri kanunu mevcut değildir. Türkiye’de de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na hazırlanan “*Türkiye Uzay Ajansı Kurulması ve Uzaya Yönelik Faaliyetlerin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Tasarısı*”⁴⁷⁰ Bakanlar Kurulu’na **13/2/2017** tarihinde TBMM’ye sunulmuştur. 3 Ağustos 2018 tarihinde Cumhurbaşkanlığı tarafından sunulan 100 günlük icraat programında Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı’nın icraatları arasında Türkiye Uzay Ajansı’nın kurulması belirtilmiştir⁴⁷¹. Bu görevin dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’ndan alınıp Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı’na verildiği görülmektedir.

Bu tasarı kanunlaşmamıştır. Bu tasarı yerine, 13 Aralık 2018 tarihinde 30624 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 23 nolu “*Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi*” ile Türkiye Uzay Ajansı kurulmuştur. 13 maddeli kararnamenin amacı Türkiye Uzay Ajansının kuruluş, görev ve yetkilerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir. Kararname sadece Türkiye Uzay Ajansı teşkilatını ve personelini kapsamaktadır⁴⁷².

Kanunlaşmamış olan tasarının 16. maddesinin dört ile yedinci fıkralarında Ajansın sigorta yaptırabileceği ve teminat isteyebileceği veya sağlayabileceği durumlar belirtilmiştir. 23 nolu Kararnamede bu konuda bir bilgi bulunmamaktadır.

Türkiye Uzay Kanunu Tasarısı’nın 16. maddesinin dördüncü fıkrasına göre Ajans, bu Kanun kapsamındaki faaliyetlerinin yerine getirilmesinde veya bu amaçla ilişki içinde bulunduğu gerçek ve tüzel kişilere sözleşmeye tabi olarak iş vermesi durumunda, karşılaşılabilecek zararları ve riskleri telafi etmek veya ettirmek için **sigorta yaptırabilir veya teminat isteyebilir**.

⁴⁶⁹ Diederiks-Verschoor/Kopal s. 107; Günel, s.162.

⁴⁷⁰ Bkz. <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss466.pdf>.

⁴⁷¹ Bkz. https://www.tccb.gov.tr/assets/dosya/100_GUNLUK_ICRAAT_PROGRAMI.pdf, s. 28.

⁴⁷² Bkz. 13.12.2018 tarih ve 30624 sayılı Resmi Gazete, Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin Sayısı: 23, <http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/12/20181213.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/12/20181213.htm>.

Aynı maddenin beşinci fıkrasına göre de Ajans, deneysel bir hava veya uzay aracı ya da hava veya uzay aracı için yeni bir teknoloji veya prototip geliştirilmesi amacıyla yapacağı anlaşmalar çerçevesinde geliştirilen veya kullanılan deneysel hava veya uzay aracının geliştiricisine, **sorumluluk sigortası veya teminat sağlayabilir**.

16. maddenin altıncı fıkrasına göre Ajans, uzay operasyonları veya uzay aracının dünyaya geri dönüşü gibi faaliyetler sonucunda ölüm, fiziksel yaralanma, mülke zarar gelmesi ya da mülkün tamamen kaybedilmesi nedeniyle üçüncü kişiler tarafından yapılan taleplerin tamamının ya da bir kısmının karşılanması için herhangi bir uzay aracının kullanıcılarına **sorumluluk sigortası sağlayabilir**. Maddenin yedinci fıkrasında ise bu maddenin beşinci ve altıncı fıkralarının uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar ile sağlanacak sigorta veya teminatın limitleri ve uygulanma şartları Kurul tarafından hazırlanarak Başbakan onayı⁴⁷³ ile yürürlüğe konulacak olan yönetmelikle belirleneceği belirtilmiştir.

Ne Türkiye Uzay Kanunu Tasarısı'nda ne de 23 nolu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde uzay faaliyetlerinden doğan sorumluluk durumlarından direkt olarak bahsedilmemiştir.

Uzay yolcusu, turisti veya uzayda ticari yük taşınması ile ilgili özel bir düzenleme de bulunmamaktadır. Önceden de değinildiği gibi Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi ve Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi TSHK'da mevcut olan sözleşmelerdir. TSHK'nın dördüncü kısmı olan "Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluk" başlığı altında madde 120 ve devamındaki "*Sorumluluk Halleri*" başlıklı birinci bölümü taşıyıcının taşıma sözleşmesinden kaynaklanan akdî sorumluluğu düzenlemektedir⁴⁷⁴.

Uzay Cismi ile Yolcu Taşıma ve Yük Taşıma Sözleşmesi Türkiye Uzay Kanunu tasarısında da mevcut değildir. Tasarı kanunlaşsa bile bu durumda akdî sorumluluk için bu kanuna başvurulamayacaktır.

Uzay Cismi ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi de Uzay Cismi ile Yük Taşıma Sözleşmesi de aynı Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi veya Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi'nde olduğu gibi hem taşıyıcıya hem de yolcuya veya yükletene asli edim yükümlülükleri getirdiğinden tam iki tarafa borç yükleyen, ivazlı, rıza sözleşmelerdir. Ancak kanunda belirtilmemiş olması sebebi ile atipik (isimsiz) sözleşmelerdir.

⁴⁷³ Kanun taslağı metnindeki "Başbakan onayı" ibaresinin Başkanlık sistemine geçilmesi sebebi ile değiştirilmesi gerekecektir.

⁴⁷⁴ Akkurt, s. 151.

Gelecekte çıkarılacak Türkiye Uzay Kanunu'nda ayrıca TSHK'nın 106. maddesine benzer bir hüküm konması uygun olacaktır. Bu kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulanacağı belirtilebilir. TTK'nın özel hükümlerinin bulunmadığı durumlarda TBK'nın vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümleri tamamlayıcı olarak uygulanmasında bir engel bulunmamaktadır (TTK m. 1, TBK m. 502/2⁴⁷⁵).

A. 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 içindedirler⁴⁷⁶.

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 kapsamaktadır⁴⁷⁷.

Günümüzde uzay turizmi iki tip faaliyet ile kendisini göstermektedir:

- 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 geçirdiler⁴⁷⁸.

⁴⁷⁵ TBK m.502 ikinci fıkraya göre “*Vekâlete ilişkin hükümler, niteliklerine uygun düştükleri ölçüde, bu Kanunda düzenlenmemiş olan işgörmeye sözleşmelerine de uygulanır.*”

⁴⁷⁶ Tronchetti, s. 74; Delville-Barthomeuf, s. 301.

⁴⁷⁷ Delville-Barthomeuf, s. 302; Tronchetti, s.77-79.

⁴⁷⁸ Lee s. 23; Tronchetti, s. 99.

- Yörünge altı uçuşlar:

Bu uçuşlar bir uzay aracının 100 km irtifaya ulaşacak seviyede yeterli hıza çıkması sonucunda dünya ile uzay arasındaki sınırı tanımlayan Karman çizgisine çıkması olarak belirtilebilir. Günümüzde birçok yörünge altı uçuşlara yönelik projeler yürütülmektedir.

SpaceShip1 16 km irtifaya kadar giden taşıyıcı bir uçaktan ayrılan yörünge altı bir uçaktır. Bu irtifaya ulaştığında roket motorunu uçağı dikey bir şekilde 3 Mach'da 50 km irtifaya kadar hareket ettirecek şekilde ateşlemektedir. Bu noktadan sonra motor kesilmekte ve araç balistik yörüngesine⁴⁷⁹ 100 km irtifaya kadar devam etmektedir. 3-4 dakikalık bir yer çekimsiz ortam halinde bulunarak arkasından atmosfere geri dönüş hareketine başlamaktadır ve uçuşunu süzülerek bitirmektedir⁴⁸⁰.

Bu konseptten etkilenen Dassault Aviation *VSH* isimli aracı ile 6 uzay yolcusunu taşıyacağı bir proje yapmıştır. *VSH* aracı bir Airbus A-300'ün üzerine monte edilmekte ve onun üzerinden ayrıldıktan sonra motorlarını ateşleyerek yörünge altı uçuş gerçekleştirmek üzere uzaya doğru yönelmektedir⁴⁸¹. Bu kavrama benzer araçlar için, hava aracından (Airbus A-300 uçağından) ayrıldığı an itibari ile uzay aracının fırlatıldığı kabul edilmelidir. Öncesinde ise hava aracının (Airbus A-300'ün) yükü konumundadır. Yolcular da havayolu yolcusu olarak kabul edilmelidir. Fırlatma anından itibaren ise uzay hukuku hükümlerine tabii olunması uygun olacaktır.

Blue Origin firmasına ait *New Shepard* isimli uzay kapsülü tekrardan kullanılabilen ve dikey iniş ve kalkış yapan bir uzay aracıdır⁴⁸². Bir itki modülü ve bir de basınçlı bir modülden oluşmaktadır. 3 yolcu taşıyan uzay aracı 132 km'ye kadar neredeyse dikey konumda balistik bir yol izlemektedir. Uzaya doğru yükselişte basınçlı modül itki modülünden ayrılmaktadır ve her iki modül de ayrı ayrı sonrasında dünya yüzeyine iniş gerçekleştirmektedir. İtki modülü dikey olarak iniş yapmakta, yolcuları taşıyan basınçlı modül ise dünyaya dönüşü sonrasında paraşüt yardımı ile inişini gerçekleştirmektedir.

Uzay turizmi en büyük sektesini 31 Ekim 2014'deki Space Ship Two yörünge altı uzay aracının yaptığı kaza sonucunda almıştır. Spaceport Amerika (New Mexico, ABD)'den fırlatılan araç taşıyıcı uçağından ayrıldığı esnada parçalanmıştır. İki pilottan biri paraşütsüz

⁴⁷⁹ Balistik yörünge (ballistic trajectory) bir aracın itki sisteminin kapatılması ardından yerçekimi kuvveti altında gerçekleştirdiği parabolic şekilde olan uçuş güzergahına verilen isimdir.

⁴⁸⁰ Delville-Barthomeuf, s. 302.

⁴⁸¹ Bkz. <https://hobbyspace.com/AAdmin/archive/RLV/2006/IAC-06-E3.4.07-Vehra-ACE.pdf>.

⁴⁸² Bkz. <https://www.blueorigin.com/new-shepard>.

olarak yere ulaşmış ve yaşamıştır ama ikinci pilot hayatını kaybetmiştir. Bu tarz trajediler de uzay uçuşlarının riskli faaliyetler olduğunu ve uzay yolcularının ölümcül kazalar ile karşılaşma risklerini gözeler önüne sermiştir. Bunun üzerine de ticari uzay uçuşları ve faaliyetleri üzerine genel hukuki çerçevelerin konulması ihtiyacı artmıştır⁴⁸³.

Günümüzde en detaylı iç hukuk düzenlemesi ABD tarafından yapılmış olan 2004 tarihli Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'dur ve bu kanunda ilk defa uzay yolcularından hukuksal olarak bahsedilmiştir. Kanunda uzay turisti tanımı yerine “*Uzay yolcusu (space participant)*” tanımı tercihe dilmiştir. “Uzay yolcusu” uzay cisminde taşınan mürettebat dışındaki kişidir⁴⁸⁴.

İnsanların uzayda yörüngede yönlendirilmeleri taşıma sözleşmesinin özelliklerini taşımaktadır. Uzay yolculuğu özel durumunda ötürü ayrıca yolcu ve taşıyıcının karşılıklı yaptığı sözleşmenin geçerlilik koşullarına ve tarafların ilgili yükümlülüklerine göre de özellikler taşımaktadır.

Uzay yolu taşıyıcısının uzay yolcusu ile yaptığı taşıma sözleşmesini nitelendirmek için iki ayırım önemlidir. Bunlar uzaya fırlatılma (*space launch- lancement spatiale*) ve uzay taşımacılığı (*space transport- transport spatiale*)'dir. Doktrinde bazı yazarlar için uzaya fırlatma işlemi bir taşımacılığı kapsamamaktadır. Bunun sebebi olarak da uzaya fırlatılan uzay cisminin tekrar kullanılabilir cinsten olmaması, fırlatma işleminin kendine özgü ve doğal risklerinin bulunmasıdır. Uydu fırlatma kontratları hizmet sözleşmesi olarak nitelendirilmektedir ve şirketin ana yükümlülüğü fırlatma işini sunmaktır. Diğer bir taraftan bu sözleşmelerin sadece fırlatma işlevini yapmadığı ama uydunun yörüngede işlevini görecektir şekilde bırakılması yükümlülüğünü içerdiği ayrıca bazı uzay fırlatma araçlarının tekrardan kullanılan motor sistemlerinin olduğu ve geri dönüşümünün olabileceği de öğretilmektedir⁴⁸⁵.

Ulusal mevzuatımızda ve uzay uçuşu ile yolcu ve yük taşıma sözleşmesine bir atıf yapılmamıştır. Bu sebeple bu sözleşmeler TTK'nın 850-930. maddelerini içine alan dördüncü kitabı olan “*Taşıma İşleri*” kapsamına alınması gerekmektedir. TTK m. 850'a göre “(1) *Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar. (2) Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya*

⁴⁸³ Bkz. <https://www.space.com/30073-virgin-galactic-spaceshiptwo-crash-pilot-error.html>.

⁴⁸⁴ Delville-Barthomeuf, s. 305.

⁴⁸⁵ Delville-Barthomeuf, s. 307.

taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır. (3) Taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir.” Bu maddede taşıma sözleşmesinin tanımı verilmektedir. Buna göre **taşıma sözleşmesi** taşıyıcının yükü varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı, buna karşılık olarak da yük taşımada gönderenin, yolcu taşımada da yolcunun taşıyıcıya taşıma ücretini ödemeyi borçlandığı sözleşme olarak tanımlanabilir⁴⁸⁶. TTK m. 852’ye göre deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklı tutulmuştur. Uzay taşımacılığı saklı tutulmamaktadır. Uzay aracının ulusal hava sahasında olduğu durumlarda TSHK hükümleri uygulanabilecektir ama uzayda bulunduğu durum itibari ile TTK’nın taşıma işleri başlığını taşıyan kitabı uygulama alanı bulacaktır.

1. UZAY UÇUŞU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

Uzay uçuşu yolcu taşıma sözleşmesinin önceden mevcut sözleşmelere benzememesi ve kendine özgü özellikleri sebebi ile “*kendine özgü (sui generis) sözleşme*” olarak nitelendirilmesi uygun olacaktır. Buna rağmen bir yolcunun yörünge altı veya yörüngede bir uçuş gerçekleştirmek için uzay yolculuğunu gerçekleştirmekte profesyonel bir taşıyıcı tarafından ücret karşılığında taşınması da “taşıma sözleşmesi” tanımına uymaktadır. Taşıma 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.

Taşıma işleminin profesyonel bir taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmiş olması sözleşmenin bir taşıma sözleşmesi olduğunu gösteren bir unsurdur. Eğer yolcu bu cismini kendi kullanıyor olsa idi bu durumda bir araç kirası sözleşmesi söz konusu olabilirdi.

Yolcunun ücret ödeme yükümlülüğü taşıma sözleşmesinin bir unsurudur. Uzay uçuşlarında bu ücret ilk 5 turistin Rus uzay ajansına ödediği 30 milyon dolar bu uzay araçlarını ve tesislerinin bakımını gerçekleştiren mühendis ve teknisyenlerin ücretlerini finanse etmekte katkıda bulunmuştur⁴⁸⁷.

⁴⁸⁶ Akkurt, s. 153.

⁴⁸⁷ Delville-Barthomeuf, s. 309-310.

Space Adventure şirketi tarafından katalog fiyat olarak yörüngede uçuş 102000 dolar ve Uluslararası Uzay İstasyonu'na yapılacak bir yolculuk da 20 milyon dolar olarak belirtilmiştir⁴⁸⁸.

Rocketplane Kistler firması da 1 saat 30 dakikalık bir uzay uçuşu ve 3 dakikalık yer çekimsiz zaman için 192000 ilâ 250000 dolar arasında değişen fiyat aralığında yolculuk önermektedir.

2. UZAY UÇUŞU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDE UZAY ARACI İŞLETENİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUMLULUKLARI

Uzay uçuşunun kendine özgü riskleri mevcuttur. Yörüngeye ulaşmadaki teknik zorluklar nedeni ile bu faaliyetler yüksek risk içermektedir. Bu risk içinde yolcu bulunması durumunda yolcunun fiziksel ve psikolojik limitleri sebebi ile daha da artmaktadır. Teknik gelişmelerin artması ile aynı hava yolu taşımacılığında olduğu gibi risk seviyesi düşecek ve sorumluluk durumları da buna göre değişecektir. Hava yolculukları önceden çok tehlikeli bulunmaları sebebi ile taşıyıcının sınırlı sorumluluğu kabul edilmekte iken hava yolculuklarının güvenliklerinin çokça artması sebebi ile Montreal Konvansiyonu ile taşıyıcının sınırsız sorumluluğu kabul edilmiştir. Bu durum gelecekte uzay yolculukları için de öngörülebilir⁴⁸⁹.

Ulusal mevzuatta Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde taşıyıcının sorumluluğu TSHK m. 120'ye göre "kazadan doğan sorumluluk" ve m.122'ye göre "gecikmeden doğan sorumluluk" şeklinde iki ayrı hükümlerle düzenlenmiştir. Bu ayırım Varşova/Lahey konvansiyonunda ve 1999 Montreal Konvansiyonu'nda (m. 17- m. 19) da mevcuttur. Taşıyıcı ile zarara uğrayan yolcu, bagaj veya yükün sahibi arasında sözleşme ilişkisi olduğunda taşıyıcının bu durumdaki sorumluluğu akdî sorumluluktur. Doktrinde hâkim görüşe göre havayolu taşıyıcısının sorumluluğu kusur sorumluluğudur⁴⁹⁰. TSHK'nın Varşova konvansiyonunu kaynak aldığı gibi Türk Uzay Kanunu'nun yolcu ve yük taşıma ile ilgili ticari hizmetleri kapsayan kısımlarında Montreal Konvansiyonu ve TSHK'yı da kaynak olarak ulusal uzay ticari faaliyetleri mevzuatını oluşturması uygun olacaktır.

⁴⁸⁸ Bkz. <https://www.space.com/8325-space-tourism-firm-offer-suborbital-joy-rides-costs.html>.

⁴⁸⁹ Delville-Barthomeuf, s. 311.

⁴⁹⁰ Sorgucu, s. 44.

Halihazırda Türkiye'nin bir Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu bulunmaması sebebi ile bu kısımda güncel uzay ticari faaliyetleri ile ilgili hukuki gelişmeler hakkında bilgi vermek ve Türk Uzay Kanunu tasarısına katkı vermek açısından ABD Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu bakımından Uzay Aracı işletenin yükümlülükleri ve sorumlulukları açıklanmıştır.

ABD Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunu'na göre Taşıyıcı uzay yolcusuna uzay uçuşu ile ilgili ve karşılaşılabilecek riskler ile tahmin edilemeyen risklerin de olduğu konusunda bildirim yapmakla yükümlüdür. Ayrıca uzay yolcusunun verilen bilgilere ek olarak karşılaşılabilecek kazalar ve uçuş esnasında olabilecek acil durumlar hakkında ek bilgi edinmek için soru sorma hakkı da mevcuttur. Bunun sonucunda da uzay yolcusunun yazılı bilgilendirildiğine dair onayını almakla yükümlüdür. Bu onayı verdikten sonra uzay yolcusu uzay faaliyetine bağlı riskleri kabul etmiş sayılır. Bu sistem, genel olarak ekstrem sporlar bağlamında kabul edilen içtihadın ardından, zararın failinin sorumluluğunu azaltmayı veya hatta ortadan kaldırmayı mümkün kılmaktadır⁴⁹¹.

Uzay yolcusunun uzay yolculuğuna katılması için de yeterliliğinin olduğunun ispatı gerekmektedir. Uzay yolcusunun fiziksel ve psikolojik yeterliliği için tıbbi muayeneden geçmesi FAA tarafından önerilmektedir ama bu taşıyıcıya mecburi kılınmamıştır. Buna rağmen taşıyıcının veya işletmecinin sözleşmenin imzalanmasından önce uzay yolcusunun fiziksel ve psikolojik davranışlarını kontrol etmesini zorunlu tutmuştur. Bu sebeple uçuş davranışı sertifikasının verilmesini uzay yolu yolcu taşıma sözleşmesinin kurulması ve geçerliliği için bir ön koşul olarak düşünmek yerinde olacaktır. Space Adventure firması japonya müşterisi Daisuke Enomato ile ön bir sözleşme yaparak sağlık testlerinden geçmesi durumunda taşıma sözleşmesinin kesinlik kazanacağını belirtmişti. Daisuke Enomato tıbbi sebeplerden dolayı uzay uçuşundan diskalifiye olmuştur⁴⁹².

Tıbbi muayene isteğe bağlı olsa da bunun karşılığında ABD kanunu uzay işletmecisine uzay yolcusunu eğitime yükümlülüğü getirmiştir. Bu eğitimlerde acil ve sıkıntılı durumlarda (örneğin yangın, kabin basıncının düşmesi vs.) nasıl davranmaları gerektiği anlatılmaktadır. Bu şekilde uzay yolcularının acil durumlardaki davranışlarını test etmek amaçlanmaktadır. Aynı zamanda uzay yolcusunun uçuş, güvenlik prosedürleri ve acil durumlarda yapılması gerekenler üzerine aşina olmaları mecburidir. Verilecek eğitimlerin süresi uçuşun yörünge altı bir uzay uçuşu veya uluslararası uzay istasyonunda yapılacak bir uzay yolculuğu olması durumlarına göre

⁴⁹¹ Delville-Barthomeuf, s. 312-314.

⁴⁹² Bkz. <https://www.newscientist.com/article/dn9807-japans-would-be-space-tourist-fails-medical/>.

değişmektedir. Space Adventures firması birkaç saatlik yörünge altı uçuş için 3-5 günlük bir eğitimi mecburi kılmaktadır. Yörünge altı uçuş için önerilen eğitimler arasında F-16 gibi yüksek performanslı uçaklarda uçuş ile yerçekimsiz ortamın oluşturulduğu parabolik uçuş vardır⁴⁹³.

Soyuz kapsülü ile gönderilerek Uluslararası Uzay İstasyonunda geçirilecek birkaç günlük uzay yolculuğu için ise Space Adventures firması 5 aylık bir eğitim önermektedir. Bu eğitimlerde ayrıca simülasyonlarda ve havuzda ağırlıksızlık eğitimi, merkezkaç aleti eğitimi, Soyuz kapsülü similatöründe eğitim, uçuş mekaniği üzerine bilgi ve acil durumları tanıma eğitimi verilmektedir⁴⁹⁴.

Uzay yolculuğuna hazırlık esnasında verilen eğitimlerde uzay yolcusuna gelecek zararda da uzay aracı işletenin sorumluluğu olacaktır. Bu eğitim ve antrenmanlar esnasında uzay yolcusu yaralanma gibi bazı zararlara uğrayabilir. Bu durumda uzay yolcusu yolculuktan diskalifiye edilebilir veya yolculuğu ertelenebilir veya iptal edilebilir. Bu durumdaki zararın tazmini konusu sözleşmede belirlenmelidir. Eğitim uzay aracı işleteni tarafından verilebileceği gibi bu konuda uzman başka bir işletme tarafından da verilebilir. Bu durumda uzay yolcusu sadece uzay aracı işleteni veya taşıyıcı ile sözleşme yapmış konumdadır. Bu nedenle, sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüklerin uygun şekilde yerine getirilmesi sorumluluğu, bu yükümlülüklerin ister kendisi isterse başka servis sağlayıcılar tarafından gerçekleştirilip gerçekleştirilmeyeceğine bakılmaksızın işletmeciye ait olur. Bu durum diğer servis sağlayıcılarına karşı rücu hakkına hanel getirmez⁴⁹⁵.

Bir durum sebebi ile uçuşun gecikmesi ve iptali durumda 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, müşteriyi mümkün olan en kısa sürede uyarmak için elinden gelen çabayı gösterecektir ve arıza durumunda, müşteriye bir sonraki slotu vermek için her şeyi yapacaktır.

Bunun sonucunda, iptal koşulunun yerine getirilmesi durumunda, yani katılımcının diskalifiye edilmesi durumunda, taşıma sözleşmesi feshedilir. Fesihte ödemelerin durumu,

⁴⁹³ Bkz. <https://www.space.com/23757-space-tourist-training-per-wimmer.html>; Delville-Barthomeuf, s. 316.

⁴⁹⁴ Chang Yi-Wei/ Chern Jeng-Shing, Ups and downs of space tourism development in 60 years from moon register to spaceshiptwo CRASH, Acta Astronautica, C. 127, 2016, s. 539; Bkz. <https://financesonline.com/space-tourism-how-much-should-you-save-for-a-space-trip/>.

⁴⁹⁵ Bkz. https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/Session_7_Meredith.pdf; Delville-Barthomeuf, s. 317.

taraflar arasındaki sözleşmeye, “uçuşun iptal edilmesinin, uygulamanın katılımcının yararına olarak, başka bir müteakip hizmetin verilmesi veya (tazminatsız veya tazminatlı) ücretinin geri ödenmesi şartını” öngören bir madde eklenmesiyle düzenlenebilir. Benzer hükümler uçuşun iptali için de taraflarca belirlenebilir⁴⁹⁶.

Uzay yolculuğu esnasında uzay yolcusu taşıyıcıdan veya üçüncü bir şahıstan zarar görebilir. Bu sözleşmeden kaynaklanan bir sorumluluk veya haksız fiil sorumluluğu olabilir. Her iki durumda da, taraflar bir sorumsuzluk şartı (rücu feragat şartının) ve karşılıklı sorumluluk garantisinin sözleşmeye eklenmesini istemektedir. Sorumluluğun karşılıklı feragatı “cross waiver of liability” olarak da nitelendirilen bu durumda zarar halinde her iki tarafta kendi zararını karşılamaktadır. ABD kanunu bu hükmün uzay yolcusunun ölmesi durumunda da geçerli olduğunu belirtmiştir⁴⁹⁷.

ABD’de birçok eyalet uzay aracı işletenin sorumluluğunu uzay yolcusu bakımından sınırlayan kanunlar çıkarmıştır⁴⁹⁸ ve bu eyaletler aşağıdaki biçimde bir maddenin uzay yolcusu tarafından imzalanmasını mecbur kılmışlardır⁴⁹⁹:

“Bir uzay uçuşu işletmesinin uzay faaliyetleri sonucunda bir uzay yolcusunun yaralanması veya ölümünden dolayı sorumlu olmadığını anlıyor ve kabul ediyorum. Uzay faaliyetlerinden kaynaklanan her türlü yaralanma, ölüm, maddi hasar ve diğer kayıp risklerini anlıyor ve kabul ediyorum.”

İşletenin ağır ihmali ve kasti durumunda feragat maddeleri geçerli değildir⁵⁰⁰.

Bununla birlikte, uzay aracı işletenin sorumluluk rejimi ile ilgili olarak başka yollar da düşünülebilir. Dolayısıyla, sorumluluk rejimini, ekstrem sporlar gibi yükümlülüğünü ihlal eden uzay işletmecisinin kusurundan sorumlu olacağı şekilde tasarlamak da mümkündür. Bu durumda, uzay yolcusu, uzay aracı işletenin kusurunu kanıtlamak zorundadır. Uzay aracı işleteni de hasarın gerçekleşmesini engellemek için gerekli olan tüm önlemleri aldığını göstererek (eğitim, hazırlık, cihazların sertifikalandırılması vb.) sorumluluktan kurtulabilir.

⁴⁹⁶ Delville-Barthomeuf, s. 319.

⁴⁹⁷ Delville-Barthomeuf, s. 320-321.

⁴⁹⁸ Örneğin Kolorado, Teksas, New-Meksiko, Kaliforniya, Florida Eyaletleri; Delville-Barthomeuf, s. 322.

⁴⁹⁹ “I understand and acknowledge that a space flight entity is not liable for any injury to or death of a space flight participant resulting from space flight activities. I understand that I have accepted all risk of injury, death, property damage, and other loss that may result from space flight activities”; Bkz. <https://statutes.capitol.texas.gov/Docs/CP/htm/CP.100A.htm>.

⁵⁰⁰ Delville-Barthomeuf, s. 323.

Her halükarda, Şu anda, bir uzay yolcusunun maruz kaldığı maddi ya da bedensel zararın tazmini, her bir uzay yolcusunun yaptırması gereken **sorumluluk sigortası** prosedürünün bir parçasıdır.

Günümüzde gerçekleştirilen yeni uzay programları neticesinde, yakın zamanda uzay yolcusu taşımacılığı sözleşmesi farklı siciller altında modüller haline yörüngede yer alan uzay otellerinde kalmak isteyenler için bir turistik paket sözleşmesine dönüşecektir. Turistik paket sözleşmeleri ise içerisinde taşıma, konaklama ve turistik servisleri barındıran farklı işlevleri içerecektir. 2040-2050 yıllarında bu tarz otellerin işleve gireceği uzmanlar tarafından belirtilmektedir⁵⁰¹.

B. UZAY UÇUŞU FIRLATMA HİZMETİ VE YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

Doktrinde bazı yazarlar uzaya fırlatma işlemi bir taşımacılık olarak almamaktadırlar ve bunu uzaya fırlatılan uzay cisminin tekrar kullanılabilir cinsten olmamasına bağlamaktadırlar. Uydu fırlatma kontratları hizmet sözleşmesi olarak nitelendirilmektedir ve Şirketin ana yükümlülüğü fırlatma işini sunmaktır. Diğer bir taraftan bu sözleşmelerin sadece fırlatma işlevini yapmadığı ama uydunun yörüngede işlevini görecek şekilde bırakılması yükümlülüğünü içerdiği ayrıca bazı uzay fırlatma araçlarının tekrardan kullanılan motor sistemlerinin olduğu ve geri dönüşümünün olabileceği de öğretilmektedir⁵⁰².

Günümüzdeki yeni teknolojiler ile de artık uzay uçuşu yük taşıma işlemleri yeniden kullanılabilir uzay araçları ile yapılabilir hale gelmiştir. Uluslararası uzay istasyonuna yük taşıma işlemi için NASA'ya ek olarak SpaceX gibi ticari Şirketler de daha ucuz maliyetlere bu işleri yapabilmekte ve uzay istasyonundaki astronotların günlük veya haftalık ihtiyaçlarını yeryüzünden taşıyabilmektedir. Ticari uydu Şirketleri de bu şekilde uydularını yörüngelere bırakabilecektir. Yakın zamanda SpaceX Şirketi tarafından Falcon Heavy roketi ile uzaya Tesla Roadster model otomobili roketin yükü olarak gönderilmiştir. Bu roketin asıl amacı da Mars'a yolculuk yapmak olduğundan bu kadar büyük boyutlarda bir yük alanına sahiptir ve bir araba

⁵⁰¹ Bkz. <https://www.space.com/40207-space-hotel-launch-2021-aurora-station.html>; Delville-Barthomeuf, s. 324-325.

⁵⁰² Delville-Barthomeuf, s. 307.

içine sığabilecek konumdadır⁵⁰³. Falcon Heavy roketi yükü uzaya bıraktıktan sonra bazı parçaları dünyaya kontrollü bir şekilde geri iniş yapmıştır.

Şu anda küçük uydular tipik olarak dünya gözlem misyonları için, teknolojik denemeler, telekomünikasyon ve eğitim amaçlı kullanılmaktadır. Küçük uydularda uzmanlaşmış ticari şirketlerin ortaya çıkması ile birçok uydudan oluşan uydu takımı projelerinin sayısı da artmaktadır. Örneğin OneWeb şirketi tarafından 150 kg ağırlığında 900 uydunun fırlatılacağı ve SpaceX firmasının da dahil olduğu bir projede 390 kg ağırlığında 4000 uydunun fırlatılması amaçlanmaktadır. Bu projelerin amacı dünya genelinde ağlar ile uydular aracılığı ile uydu tabanlı internetin kullanıcılara ulaştırılması olarak belirtilmektedir. OneWeb firması Soyut roketi ile 21 adet fırlatma sonucunda 700 uyduyu yörüngeye yerleştirmek için kontrat imzalamıştır⁵⁰⁴.

Ticari uzay faaliyetlerinin temel noktası fırlatma tesisleridir. Avrupa Ariane sayesinde büyük bir payı bu pazarda almayı başarmıştır. Ariane fırlatma ailesinin karşısında ise ticari rakip olarak Scout, Delta, Atlas, Titan, Saturne, Sea Launch vb. Amerikalı fırlatma araçları ile Proton, Zenith, Soyuz vb. Rus fırlatma araçları ve Longue Marche gibi Çin firmaları ile Japon H-2, Hindistan GSLV ve Brezilya VLS yarışmaktadır⁵⁰⁵.

Fırlatma üsleri dünyada 19 adet bulunmaktadır. Bunlardan en önemlileri⁵⁰⁶:

- 4 üs Amerika'da: Cap Canaveral (Florida), Vandenberg (Kaliforniya), Wallops Island (Virjinya)
- 3 üs Rusya'da: Baykonur (Kazakistan'ın egemenliğinde), Plesetsk (Siberya), Volgograd (Volga)
- 3 üs Çin'de: Jiuquan (Gobi çölü), Xichang (Sichuan bölgesi), Tayuan (Shantxi bölgesi)
- 1 üs Fransa'da: Kourou (Fransız Guyanası)
- 1 üs İtalya'ya ait açık denizde: San Marco (Kenya'ya yakın)

Bunlara ek olarak daha az kullanılan ve yapım aşamasında olan diğer fırlatma tesisleri de:

- Avustralya üssü: Woomera ve Cap York
- İsrail üssü: Palmahi (Tel Aviv'in güneyi)
- Hindistan üssü: Sriharikato (Bengal Körfezi)

⁵⁰³ Bkz. <https://www.bbc.com/news/science-environment-42969020>.

⁵⁰⁴ https://www.pwc.fr/fr/assets/files/pdf/2017/02/micro-lanceurs_dec2016.pdf.

⁵⁰⁵ Bkz. https://www.tbs-satellite.com/tse/online/thema_lanceur.html.

⁵⁰⁶ Couston, s. 15.

- Japon üsleri: Kagoshima (Kyushu'nun güneyi) ve Tanegashima (Tokyo'nun güneyi)
- Brezilya üssü: Alcantara
- İsveç üssü: Kiruna

Dünyanın dönüş hızını kullanma açısından ekvator fırlatma için en uygun bölgedir ve bu sebeple Fransa'ya ait Kourou dünyadaki en iyi yerdir.

İlk özel sektör fırlatma operatörü ESA'nın girişimi ile 10 Avrupa ülkesi tarafından kurulan Arianespace'dir. Arianespace'in %60 hissesi Fransa ulusal uzay araştırmaları merkezi CNES'e geri kalanı da 2 Astrium şirketine aittir. Rus Uzay Ajansı ROSCOSMOS'da eşya taşıma faaliyeti yürütmekte olup fırlatma hizmeti veren Rus şirketleri arasında ILS, ISC, Kosmotras ve Eurokot Launch Services (Alman/Rus Şirketi) de bulunmaktadır. Bu şirketler ABD'de ticari amaçla fırlatma hizmeti veren Boeing Launch Services, Lockheed Martin Commercial Launch Services ve Space X (Space Exploration Technology) firmaları ile rekabet halindedir. Ayrıca çok uluslu Sea Launch/Land Launch şirketi de eşya taşıma işlerinden bulunmaktadır⁵⁰⁷.

Önceden de belirtildiği üzere ABD'de ticari uzaya fırlatma faaliyetleri için 1984 yılından itibaren farklı kanunlar çıkarılmıştır. 1984 yılında, Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu (*Commercial Space Launch Act- CSLA*) özel sektörün uzay fırlatmaları için lisanslandırma rejimini hayata geçirmiş ve özel sektör tarafından yapılan ticari amaçlı fırlatmaları kolaylaştırmayı ve desteklemeyi amaçlamıştır. 1984 yılından önce, SSI (Uzay Araştırmaları Enstitüsü-Space Studies Institute) ve Starstruck hariç, fırlatma araçları ve ilgili sorumluluk sigortası Amerikan hükümeti tarafından temin edilirdi⁵⁰⁸.

Fırlatma hizmetleri pazarındaki çoğu havacılık şirketleri başlangıçta fırlatma ile ilgili hiçbir riskli taşıma yükümlülüğüne girmemiştir. Bunlar hükümet ile sözleşme yapar ve oluşacak her hangi bir sorumluluk devlet tarafından tanzim edilirdi. Bu durum 1984 Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile dramatik olarak değişmiştir. Her şeyden önce, özel şirketler kendi başlarına kalmış ve hükümetin sözleşmeli firmaları olmaktan çıkmıştır. İkincisi, bu şirketler, bazı fırlatmalarını gerçekleştirmek için hükümet fırlatma tesislerini kullanacaklardı. Bu durum, sorumluluk, risk tahsisi ve sigorta ile ilgili yeni durumlar yaratmıştır. CSLA, bu yeni gerçekliği aşamalı olarak ele almıştır.

⁵⁰⁷ Günel, s. 98.

⁵⁰⁸ Kayser Valerie, *Launching Space Objects: Issues of Liability and Future Prospects*, Kluwer Academic Publishers, 2004, Dordrecht, s.114; von der Dunk / Trochetti, s.836.

Başlangıçtaki metinde, CSLA iki sigorta şartı koymuştur. İlk şart özel sektörün devletin fırlatma tesislerini kullanması ile ilgilidir. İlkinde devletin ilgili kurumunun devlete ait fırlatma tesislerinin veya personelinin içinde yer aldığı bir fırlatma veya fırlatma çalışması sonucunda ABD hükümeti ile onun kurumlarını ve personelini sorumluluktan, kayıp veya yaralanmadan korumak için, sorumluluk sigortası, sorumsuzluk anlaşmaları, finansal sorumluluğa ait kanıt ve gerektiği takdirde diğer sigortaların yapılmasını isteyebileceği belirtilmektedir⁵⁰⁹. İkinci şart devletin uluslararası sorumluluğunun gerektiği durumda özel şirketten tanzim ettiği parayı geri almaya yöneliktir. Bu durumda hükümet şirketin zararı karşılayabilecek düzeyde hükümet tarafından belirlenecek bir miktarda bir sigortasının olduğundan emin olmak ister.

Bir süre sonra özel şirketlerin kendilerine ait fırlatma hizmetleri olması üzerine kanunda bu şirketler için sınırsız sorumluluk hali getirilmiştir. Bu sınırsız sorumluluk hem büyük şirketlere hem de küçük start-up şirketlere uygulanması büyük endişe yaratmıştır. Uzay faaliyetlerindeki riskin büyük olması, çoğunlukla istatistiksel olarak olmasından değil ama sonuçlarının büyüklüğünden kaynaklanmaktadır. Örneğin Nisan 1986'da Amerikan Hava Kuvvetleri üssünde fırlatma üssünün hem üstünde 700 ft (yaklaşık 213 m)'de patlayan bir roket yüzünden fırlatma üssünde 58 milyon dolarlık bir onarım maliyeti çıkmış ve onarım 6 ay sürmüştür. Böyle bir durumla karşılaşacak olan özel fırlatma şirketinin batması muhtemeldir. Ayrıca CSLA kapsamında, şirketler maksimum kayıp için bir yükümlülük altına da girmek zorundadır. Çok büyük hasar durumunda bile sınırsız sorumluydular. Aynı zamanda bu boyuttaki maliyetleri karşılayabilecek sigorta şirketlerinin pazardaki varlığı da bir başka sorun olarak gündeme gelmektedir. Endüstrinin getirdiği argümanlardan biri de CSLA'nın onları sınırsız bir şekilde sorumlu tutmasıydı; oysa NASA'nın ticari faaliyetlerindeki uygulaması önemli ölçüde bu durumdan farklıydı. Üçüncü şahıslara karşı mali mesuliyet sigortasını NASA müşterisinden çok makul maliyetlerde istiyordu. Devlet malı söz konusu olduğunda, NASA, fırlatma hizmetlerini sağlayan tarafa karşı herhangi bir hak iddia etmekten vazgeçerdi. Daha doğrusu, NASA, fırlatma ile ilgili tüm tarafların haklarından feragat edebilecekleri bir sistem istiyordu. Bunun üzerine nükleer tesisler ile ilgili sigorta hükümleri özellikle incelenmiş ve sınırsız sorumluluk hükümleri pazarın daha rekabetçi olabilmesi adına tekrardan düzenlenmiştir⁵¹⁰.

⁵⁰⁹ von der Dunk / Trochetti, s. 910 vd.; Kayser, s. 114-115.

⁵¹⁰ Kayser, s. 119-122.

1984 yılındaki kanunun ardından 1988 yılında Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (*Commercial Space Launch Act Amendments of 1988*)⁵¹¹ kabul edilmiştir.

CSLA'nın değişiklik yapılmasına dair kanunda özellikle üçüncü şahıs (*third party*) tanımı yapılmıştır ve üçüncü taraflar çoğunlukla fırlatma operasyonuna katılmayan kişileri kapsamaktadır. CSLA aynı zamanda Ulaştırma Bakanı (*Transportation Secretary*) lisans alanın sigortası ile ilgili görevlerini de daha kesin hatlarla belirlemiştir. Bakan, ABD'yi, onun kurumlarını ve personelini, devlet tesislerinin ve personelinin yer aldığı bir fırlatma işleminin başlatılması veya işletilmesinden kaynaklanan maddi hasar, ölüm, bedensel yaralanma veya mal kaybı veya hasarından korumak için gerekli olan güvenceleri istemektedir. Değişikliklerden önemli kısım ise sigorta bağlamında olmuş ve lisans alan sigorta veya finansal sorumluluğu bazı durumlarda göstermek zorunda bırakılmıştır. Lisans alan 500 milyon doların üzerinde bir sigorta veya finansal sorumluluk göstermek zorunda kalmayacaktır. Bakan eğer dünya piyasasında sigortalar bu değerın altına düşerse bu limiti değiştirmeye yetkili kılınmıştır⁵¹².

İkinci olarak, lisans alan tarafın, lisans altında gerçekleştirilen bir faaliyetten dolayı devlet malına zarar gelmesi veya bir kişinin zarara uğraması durumunda ABD Hükümetinin vereceği olası tazminat miktarını telafi etmek için mali sorumluluk sigortası yapması veya mali sorumluluğu üstlenmesi istenmiştir. Bu sigorta, aynı kişileri Hükümete de bir ücret ödmeden koruyacaktır. Bu durumda gerekli sigorta tutarı 100 milyon dolar olarak sınırlandırılmıştır ve Bakan bu miktar için de dünya pazarındaki duruma göre değişikliğe gitmeye yetkili kılınmıştır⁵¹³.

Sorumlulukların karşılıklı feragatı sistemi (*cross waiver of liability*) NASA tarafından ticari sözleşmelerde yıllarca kullanılan bir tekniktir. Ayrıca dünyadaki diğer fırlatma hizmeti sağlayıcıları tarafından da kullanılmaktadır ve bu faaliyet alanında çok standart bir sözleşme tekniği haline gelmiştir.

⁵¹¹ Doyle, s. 9.

⁵¹² von der Dunk / Trochetti, s. 916; Kayser, s.123-124;

Bkz. https://www.aon.com/russia/files/Insuring_Space_Activities_whitepaper.pdf.

⁵¹³ Bkz. <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-102/pdf/STATUTE-102-Pg3900.pdf>.

Öncelikle lisans alandan talep edilen feragatlar mevcuttur. Lisans sahibinin fırlatmada yer alan yüklenicileri, alt yüklenicileri ve müşterileri ile bu müşterilerin yüklenicileri ve alt yüklenicileri dahil sorumlulukları karşılıklı feragat etmeleri gerekmektedir⁵¹⁴.

Bu türden bir feragatnamenin amacı, feragat eden her bir tarafın, lisans altında yürüttüğü faaliyetlerden kaynaklanan kendi çalışanlarının maruz kaldığı maddi hasar veya kayıplardan veya kişisel yaralanma, ölüm veya maddi zarara uğramadan sorumlu olduğunu kabul etmesidir.

Bu hüküm, feragat şartlarının her bir lisansta önemli ve zorunlu bir durum olduğunu göstermektedir. Senato raporunda bu durumun iki yararı belirtilmiştir. Birincisi, bir fırlatma sonucunda ortaya çıkabilecek taleplerin toplamını sınırlamak. İkincisi de tüm bu tarafların bu iddialara karşı korunmak için mal ve kaza sigortası alma zorunluluğunu ortadan kaldırmak. Bu hüküm, mevcut sigorta kaynaklarının kapsamını en üst düzeye çıkararak, taraflar arasındaki çift taraflı dava masraflarından böylece kaçınılacaktır.

Bu madde ile ilgili bir görüşe göre; her bir tarafın, olabilecek herhangi bir maddi zarara karşı sorumlu olmayı kabul etmesi ile olumsuz bir etki oluşacağı ve lisans alanın müşterisinin fırlatılacak yükünü baştan kayıp olarak düşünmesine ve lisans alanın herhangi bir fırlatma riski garantisini sunmasını engelleyebilmesine olanak sağlayacağı belirtilmiştir. Bu durumda ABD’li fırlatma şirketlerini yabancı meslektaşlarıyla rekabet dezavantajına sokacağı belirtilmiştir. Bunu engellemek için de bu hükümün doğrudan sözleşme yapan taraflar arasındaki herhangi bir sorumluluğu etkilenmeyeceğine dair mevzuatta hüküm konulması gerektiği vurgulanmıştır. Senato, istenilen bu feragatlerin, özel kuruluşların sözleşmeden doğan hak ve yükümlülüklerini yerine getirmesini engellemek için tasarlanmamış olduğunu vurgulamıştır⁵¹⁵.

İkinci olarak da hükümetten talep edilen feragatlar bulunmaktadır. Karşılıklı sorumluluktan feragat sistemi iki taraflı bir sistemdir. Bu durumda ABD, kurumları, yüklenicileri ve alt yüklenicileri de maksimum verim ile bu feragat sistemine girmeleri gerekmektedir. CSLA kanun değişikliğinde belirtildiği üzere Ulaştırma Bakanlığı lisans alan veya devralanları ile ve onların yüklenici ve alt yüklenicileri ile müşterileri ve müşterilerin yüklenicileri ve alt yüklenicileri ile karşılıklı sorumluluk feragatına kendi adlarına girmektedir. Bu feragatın da amacı fırlatma faaliyetlerden kaynaklanan kendi çalışanlarının maruz kaldığı maddi hasar veya kayıplardan veya kişisel yaralanma, ölüm veya maddi zarara uğramadan sorumlu olduğunu

⁵¹⁴ von der Dunk / Trochetti, s. 922; Kayser, s.126.

⁵¹⁵ Kayser, s.126-127.

kabul etmesidir. Hükümet için bu duruma bir istisna getirilmiş ve sorumluluğun sigorta maliyetinden veya şirketin göstermesi gereken mecburi finansal sorumluluk miktarından fazla olduğu durumlarda geçerli olacağı belirtilmiştir. Hükümde önemli bir diğer farklılık da Devlet malı ile devlet personeline olacak zarardaki sorumluluk ile ilgilidir. Devlet malına gelen zarar 500 milyon doları geçtiği durumda devlet bunun üstündeki talepten feragat edecektir. Ama personelde böyle bir zarar olması durumunda talepten feragat söz konusu olmayacaktır. Personel üçüncü şahıs olarak düşünüldüğünden maksimum sigorta bedeli olan 500 milyon doların da üzerinde talep hakkı olacaktır. Hükümet personeli yerine talep hakkından feragat edemeyecektir⁵¹⁶.

Hükümet garantisi (Government Indemnification) maksimum sigorta sınırının aşıldığı durumlar için uygulanmaktadır. Örneğin üçüncü şahısların talepleri noktasında uygulanacaktır. Talepler ölüm, yaralanma veya malın kaybolması veya hasarı durumlarında uygulanacaktır. Bu kanunda kişinin manevi zarar, ağrı ve acısının garanti kapsamında olmadığı belirtilmekteydi. Hükümet garantisi 1,5 milyar dolar olarak sınırlandırılmıştır. Bu miktar her bir fırlatma için maksimum değerdir. Hükümet garantisi lisans sahibinin kasıtlı olarak görevini kötüye kullanma durumu ile oluşan zararlar için kullanılamayacaktır⁵¹⁷.

1998 yılında Ticari Uzay Kanunu (*Commercial Space Act of 1998*) kabul edilmiştir⁵¹⁸. Bu kanunda özellikle uzaydaki ticari fırsatların tanımlanması ve uzay ulaşım hizmetlerinin hükümet tarafından hizmet alımı olarak tedarik edilmesi gibi konulara değinilmiştir. Kişinin bedensel yaralanması (*bodily injury*) tanımına fiziksel yaralanmaya ek olarak hastalık, sakatlık, şok, zihinsel ıstırap veya ölüm de dahil olmak üzere herhangi bir kişi tarafından sürdürülen zihinsel yaralanma anlamına geldiği belirtilmiştir⁵¹⁹. Ayrıca sorumlulukların karşılıklı feragati için model bir sözleşme kanununun Ek'inde verilmiştir⁵²⁰.

2000 yılında Ticari Uzaya Fırlatma Kanunu, 2000 Ticari Uzay Taşımacılığı Rekabet Kanunu ile küçük değişikliğe uğramıştır⁵²¹. 2012 yılında ise ticari amaçlı uzay uçaklarının fırlatılmasına yönelik deneysel ruhsat düzenlemeleri hükümlerinin kapsamını genişletme için bir başka değişiklik daha yürürlüğe girmiştir. ABD uzay hukukunu daha kolay erişebilir hale getirmek için 18 Aralık 2010 tarihinde var olan tüm kanunları herhangi bir değişiklik

⁵¹⁶ Bkz. <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-102/pdf/STATUTE-102-Pg3900.pdf>.

⁵¹⁷ Kayser, s. 128.

⁵¹⁸ Public Law 105–303; Bkz. <https://www.congress.gov/105/plaws/publ303/PLAW-105publ303.pdf>.

⁵¹⁹ Kayser, s. 131. “*Bodily injury means physical injury, sickness, disease, disability, shock, mental anguish, or mental injury sustained by any person, including death*”.

⁵²⁰ 14 CFR Part 440 Ek B.

⁵²¹ Public Law 106–405; Bkz. <https://www.congress.gov/106/plaws/publ405/PLAW-106publ405.pdf>.

yapmaksızın bir araya getiren “Ulusal ve Ticari Uzay Programı” adlı yeni kanunu kabul etmiştir⁵²². Amerika Birleşik Devletleri federal kodunun (*U. S. Code*) 51. başlığını "*Ulusal ve Ticari Uzay Programları*" olarak değiştirmiştir⁵²³.

Uluslararası Uzay İstasyonu yörüngede uzun süreli insan bulunduran bir yerleşimdir. 29 Eylül 1988’de ABD, 11 ESA üyesi ülkesi (Almanya, Belçika, Danimarka, İspanya, Fransa, İtalya, Norveç, Hollanda, İsveç, İsviçre, İngiltere), Kanada ve Japonya tarafından imzalanan anlaşma ile kurulmuştur. Anlaşmalar iki koldan gerçekleşmiştir. Biri hükümetlerarası anlaşmalar şeklinde. Bir diğeri de uzay ajanslarının ortaklığı yani NASA, ESA, Kanada Uzay Ajansı ve Japon Uzay Ajansı arasında mutabakat zaptı (*Memorandum of Understanding, MoU*). 1998 yılında anlaşmalar Rusya ve Brezilya’yı da içine almak için yenilenmiştir. Anlaşmanın amacı istasyonun kurulması, geliştirilmesi, işletilmesi için bir ortaklık kurmaktır⁵²⁴. Uluslararası Uzay İstasyonu ve istasyonun mürettebatı düzenli olarak tedarik edilen malzemelere bağlıdır⁵²⁵ ve malzemeler günümüzde ticari fırlatma hizmetleri ile karşılanmaya başlanmıştır.

Fırlatma hizmetlerinde de yük taşıyıcıdan veya üçüncü bir şahıstan zarar görebilir. Bu sözleşmeden kaynaklanan bir sorumluluk veya haksız fiil sorumluluğu olabilir. Her iki durumda da, taraflar bir sorumsuzluk şartının (rücu feragat şartının) ve karşılıklı sorumluluk garantisinin sözleşmeye eklenmesini istemektedir. Sorumluluğun karşılıklı feragatı “*cross waiver of liability*” olarak da nitelendirilen bu durumda zarar halinde her iki tarafta kendi zararını karşılamaktadır.

Amerikan yaklaşımı çok ayrıntılı, yasal ve düzenleyici ve her şey dahil edilmeye çalışılmaktadır. Bu, fırlatma hizmetinin tüm yönlerini yönetmeye yöneliktir ve kısa bir süre sonra uzay alanlarının (spaceports) kurulumunu ve işletilmesini de yönetmeye yönleneceği görülmektedir. Amerikadaki fırlatma hizmetleri ile ilgili kanunlar daha zor ve detaylıdır.

Avrupa daha farklı bir yöntem tercih etmektedir. İsveç ve İngiltere’deki belirgin kanunlar dışında fırlatma hizmetleri Avrupa’da bir kanun ile kontrol edilmemektedir ve lisanslanmamaktadır. Avrupa’daki tek ticari fırlatma hizmeti veren şirket Ariane’dır. Bu şirketin faaliyetlerini kontrol etmek için çok katmanlı bir yasal ortam geliştirilmesi tercih

⁵²² Günel, s. 43.

⁵²³ Public Law 111-314; Bkz. <https://www.congress.gov/111/plaws/publ314/PLAW-111publ314.pdf>; <http://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title51&edition=prelim>;

⁵²⁴ Couston, s.141.

⁵²⁵ Günel, s. 97.

edilmiştir. Avrupa'daki yaklaşım biraz da kurumsal olarak gözükmektedir. Yapılan fırlatmalarda başka bir ülkenin yükü ile fırlatma işlemi yapıldığında uygulanacak sorumluk koşulları özellikle ülke Uzay Andlaşması'na taraf değilse belirlenmiş durumda değildir⁵²⁶.

1. UZAY UÇUŞU YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

Uzay uçuşu yük taşıma sözleşmesi de kanunda mevcut sözleşmelere benzememesinden dolayı kendine özgü (*sui generis*) sözleşme'dir. Profesyonel bir taşıyıcı tarafından ücret karşılığında taşınması da "taşıma sözleşmesi" tanımına uymaktadır⁵²⁷.

TTK'nın 850-930. maddelerini içine alan dördüncü kitabı "*Taşıma İşleri*" başlığını taşımaktadır. TTK m. 850'a göre "(1) *Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar. (2) Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır. (3) Taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir.*" Bu maddede taşıma sözleşmesinin tanımı verilmektedir. Buna göre **taşıma sözleşmesi** taşıyıcının yükü varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı, buna karşılık olarak da yük taşımada gönderenin, yolcu taşımada da yolcunun taşıyıcıya taşıma ücretini ödemeyi borçlandığı sözleşme olarak tanımlanabilir⁵²⁸. TTK'nın Taşıma İşleri Başlıklı Dördüncü Kitabı'nın 856 ilâ 893. maddelerini kapsayan İkinci Kısım "*Eşya Taşıma*" başlığı taşımaktadır. Uzay yük taşımacılığı ile ilgili bir kanun metni bulunmadığından TTK'nın taşıma işleri ile ilgili hükümleri uygulama alanı bulabilecektir. TTK m. 852'ye göre deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklı tutulmuştur. Türk Uzay Kanunu ile beraber TTK m. 852'ye uzay taşımacılığına ilişkin özel hükümlerin saklı olduğunun da eklenmesi gerekecektir.

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

⁵²⁶ Couston, s. 146-147.

⁵²⁷ Delville-Barthomeuf, s. 307.

⁵²⁸ Akkurt, s. 153.

yükümlülüğü taşıma sözleşmesinin bir unsurudur. Uzaya gönderilen bir kilogram ağırlığın ücreti 5000 euro mertebesindedir⁵²⁹.

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 uyarlamak 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 değildir⁵³⁰. Yükleten, uzay aracı işletenin kusurunu kanıtlamak zorundadır. Uzay aracı işleteni de hasarın gerçekleşmesini engellemek için gerekli olan tüm önlemleri aldığını göstererek (cihazların sertifikalandırılması vb.) sorumluluktan kurtulabilir.

Kanunlaşmamış olan Türkiye Uzay Kanunu Tasarısı'nın⁵³¹ 16. maddesi 5. fıkrasına göre “Ajans, deneysel bir hava veya uzay aracı ya da hava veya uzay aracı için yeni bir teknoloji veya prototip geliştirilmesi amacıyla yapacağı anlaşmalar çerçevesinde geliştirilen veya kullanılan deneysel hava veya uzay aracının geliştiricisine, sorumluluk sigortası veya teminat sağlayabilir.”

⁵²⁹ Delville-Barthomeuf, s. 310.

⁵³⁰ Delville-Barthomeuf, s. 319-323.

⁵³¹ Bkz. <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss466.pdf>.

Tasarının aynı maddenin 6. fıkrasına göre de “Ajans, uzay operasyonları veya uzay aracının dünyaya geri dönüşü gibi faaliyetler sonucunda ölüm, fiziksel yaralanma, mülke zarar gelmesi ya da mülkün tamamen kaybedilmesi nedeniyle üçüncü kişiler tarafından yapılan taleplerin tamamının ya da bir kısmının karşılanması için herhangi bir uzay aracının kullanıcılarına sorumluluk sigortası sağlayabilir.”

Kurulmuş olan Türkiye Uzay Ajansı’nın uzay fırlatma faaliyetleri için sorumluluk sigortası ve teminat sağlayabileceği önceki tasarı metni göz önüne alındığında öngörülmektedir.

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 içsuların 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.

Uluslararası konvansiyonlar ile sivil havacılığın özel hukuku alanında hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Bunlara 1929 tarihli Havayoluyla Uluslararası Taşıma için Bazı Kuralların Birleştirilmesi hakkında Varşova Konvansiyonu, Sivil Hava Araçlarının Mülkiyeti ve Devredilmesi hakkında Cenevre Konferansı, 1952 tarihli Sivil Hava Araçlarının Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verecekleri Zarardan Dolayı Sorumlulukları hakkında Roma Konvansiyonu, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu örnek olarak verilebilir.

Varşova/Lahey sisteminin karmaşık bir noktaya gelmesi üzerine özellikle taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler 28 Mayıs 1999 tarihinde “Havayoluyla Yapılan Uluslararası Taşımalar 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. İki devlet arasında gerçekleştirilen uluslararası taşımada eğer iki devlet de Montreal Konvansiyonu’na taraf ise bu konvansiyon uygulanacaktır. Ama bu iki devletten biri konvansiyona taraf değil ama her iki devlet de Varşova/Lahey metinlerine taraf ise bu durumda Varşova/Lahey’in uygulanması gerektiği öğretide belirtilmektedir.

14 Ekim 1983 tarihli 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK)’nin amacı sivil havacılıktaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımıza ve uluslararası ilişkilerimize uygun olarak düzenlenmesini sağlamaktır.

Kanun tasarısı hazırlıkları esnasında Almanya, Fransa ve İsviçre sivil havacılık kanunları da incelenmiştir. Taraf olunan uluslararası sözleşmelere gerekli atıflar yapılmıştır. Taraf olunan sözleşmelerden taşıma konusunda en önemli sözleşme olan 1929 Varşova Sözleşmesi ve bu sözleşmede değişiklik yapan 1955 Lahey protokolünün hükümleri aynen uluslararası mahiyette olmayan iç taşımalara da uygulanmıştır. TSHK hükümleri büyük ölçüde Varşova/Lahey metinlerine uygun olacak şekilde hazırlanmıştır.

Uzay araçları havalanabildikleri ve havada seyredibildikleri için atmosferde buldukları sürece TSHK bakımından hava aracı sayılmaktadır.

TSHK'nın 106. maddesi gereğince iç hat taşımalarında TSHK'da hüküm bulunmadığı durumlarda 26.3.2011 tarihinden itibaren 1999 Montreal Konvansiyonu'nun uygulanması uygun olacaktır. TSHK'da ve Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalarda bir hüküm bulunmadığı takdirde de Türk Ticaret Kanunu hükümlerine başvurulacaktır. 6102 sayılı TTK'nın "Taşıma İşleri" başlıklı "Dördüncü Kitap"ı, genel olarak karayolu taşımalarını düzenlemekte ve demir, deniz ve havayoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümleri saklı tutmaktadır (TTK m.852).

Ancak bu hükümler Türk taşıma hukukunun genel hükümleri olduğundan, diğer taşıma ile ilgili özel kanunlarda hüküm bulunmayan hallerde TTK'nın "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitabındaki hükümlerinin uygulama alanı bulacağı kabul edilmektedir.

Anayasa'nın 90. maddesi 5. fıkrası göre "*Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır.*" Bu hüküm uyarınca Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir.

MÖHÜK'ün 1. maddesine uyarınca içinde yabancılik unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuk MÖHUK hükümleri ile bulunur. Ancak Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklı tutulmuştur. Yabancılik 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.

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.

Yabancılık unsuru taşımayan iç hukuk taşımalarda uygulanacak olan hukuk iç hukuk kurallarıdır.

MÖHUK'un 29. maddesi sadece eşya taşımaları için söz konusu olduğundan yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanmayacaktır. Yolcu taşıma sözleşmelerine TTK'nın yolcu taşımalarına ilişkin hükümleri ve kapsamına girdiği ölçüde uluslararası yolcu taşımalarına ilişkin sözleşmeler uygulanacaktır. 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. Aksi durumda yolcu taşıma sözleşmesinin tabi olacağı hukukun sözleşmelere ilişkin genel kanunlar ihtilafı (bağlama) kuralını düzenleyen MÖHUK'un 24. maddesinin uygulanarak tespit edilmesi gerekecektir.

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 değillerdir.

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.

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 tartışmalıdır⁵³².

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. Oysa uzay cisminde bulunan uzay yolcusuna fırlatma esnasında, uzayda veya Dünya'ya dönüşü sırasında bir zarara uğraması durumunda uzay yolcusunun içinde bulunduğu uzay cismini "Fırlatan Devletin" sorumluluğuna Sorumluluk Sözleşmesi'nin 7. maddesi gereği gidilemeyecektir. Sorumluluk Sözleşmesi Fırlatan Devletin vatandaşlarına⁵³³ ve fırlatma anından itibaren uzay cisminin inişine kadar uzay cismini çalışmasına katılan yabancı ülke vatandaşlarına uygulanmamaktadır⁵³⁴. Bu durumda olan ve zarar gören uzay yolcuları ancak fırlatan devletin iç hukuk yollarına başvurarak zararlarını tazmin edebileceklerdir⁵³⁵. Bu durumda tazminat davaları ulusal mahkemelerde görülecektir⁵³⁶.

Ulusal uzay mevzuatları genelde devletin uluslararası sorumluluğu neticesinde zararı tazmin etmesinin ardından fırlatmayı yapan özel teşebbüse ve kuruluşa rücu hakkının devreye sokulduğu ve uygulandığı ön şartları ve koşulları belirlemektedir. Ayrıca devletler tarafından ödenen tazminatın geri alınmasını garanti etmek adına bu mevzuatlarda, özel şirketlerin uzay cisminin fırlatılmasını veya çalıştırmasını teminat altına alması için bir sigorta düzenlemesi de zorunlu tutulmaktadır⁵³⁷.

ABD'de ticari fırlatmalar için yeniden giriş ruhsatlarının düzenlenmesinin ve devrinin sorumluluğu Ulaştırma Bakanlığına bağlı olan Federal Havacılık Dairesi (FAA)'nin Ticari Uzay Ulaşım Bölümü'ne aittir. Ruhsat başvurusunda bulunacak özel şirketin, FAA'den alacağı uçuş emniyet onayına ek olarak ayrıca sigorta temin etmeleri veya bu uzay faaliyetleri neticesinde üçüncü şahıslara veya devlet mülküne zarar gelmesi halinde hükümet tarafından talep edilecek tazminat taleplerini ödeyebilecek güce sahip olduklarını kanıtlamaları istenmektedir.

⁵³² Kaşıkara, s.138; Günel, s. 160.

⁵³³ Sorumluluk Sözleşmesi, madde 7/1a.

⁵³⁴ Sorumluluk Sözleşmesi, madde 7/1b.

⁵³⁵ Kaşıkara, s.138.

⁵³⁶ Günel, s.25.

⁵³⁷ Günel, s.162.

Uzay araçları, uluslararası taşımacılık faaliyetinde bulunmadıkları için, taşıyıcının sözleşmeden kaynaklanan uluslararası hava hukuku kuralları da uygulama alanı dışındadır⁵³⁸.

Bu durumdan çıkarılan sonuç şudur; uzay taşımacılığında ve uzay turizminden doğan akdi sorumluluk konusunda uygulanabilecek uluslararası hukuku ilgilendiren bir düzenleme bulunmadığından bu konudaki boşluk her ülkenin iç hukuk kurallarıyla doldurulmak suretiyle somut çekişmenin çözümü sağlanacaktır. Bu konuda hava hukukundaki TSHK başta olmak üzere yolcu ve yük taşımacılığına ilişkin hükümlerin uygulanması uygun olacaktır.

Ticari uzay taşımacılığı ve turizminin gelişmesi için açık ve net kurallar gerekmektedir. Bu durumda sorumluluğun devlete mi yoksa taşıyıcıya mı ait olacağı, sorumlulukta kusurun aranıp aranmayacağı, sorumluluk kapsamının sınırları hakkında hükümlerin ulusal uzay mevzuatlarında olması gerekmektedir. Bu tarz taşımacılığın gelecekte artacağı göz önünde bulundurularak uzay ticari hizmetlerinde devletin sorumluluğu yerine hava hukuku da olduğu gibi taşıyıcının sorumluluğuna gidilmesine yönelik düzenlemelere de yer verilmesinin gerekliliği de düşünülmeli⁵³⁹ ama devletin de bu tarz pazarları özel sektöre açması için bazı teşvik mekanizmalarının da oluşturmasının gereği de unutulmamalıdır.

Türkiye uzay aracı geliştiren ve üreten bir ülke konumundadır ve uzaya fırlatma yapabilen ülkeler konuma gelmesi önem arz etmektedir. Uzay ajansları devletlerin sivil uzay politikasını belirleyen milli kurumlardır ve Türkiye'nin 2017 yılında hala sivil uzay faaliyetlerine yön verecek etkin ve bilimsel bir Ulusal Uzay Ajansı mevcut değildir, ilgili bir kanun tasarısı Şubat 2017 tarihinde TBMM'ye sunulmuştur. 3 Ağustos 2018 tarihinde Cumhurbaşkanlığı tarafından sunulan 100 günlük icraat programında Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın icraatları arasında Türkiye Uzay Ajansı'nın kurulması belirtilmiştir⁵⁴⁰. Bu görevin tasarımı hazırlayan dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan alınıp Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na verildiği görülmektedir. Bu tasarı kanunlaşmamıştır. Bu tasarı yerine, 13 Aralık 2018 tarihinde 30624 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 23 nolu "***Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi***" ile Türkiye Uzay Ajansı kurulmuştur. 13 maddeli kararnamenin amacı Türkiye Uzay Ajansının kuruluş, görev ve yetkilerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir. Kararname sadece Türkiye Uzay Ajansı teşkilatını ve personelini kapsamaktadır.

⁵³⁸ Bal, Hava-Uzay Araçları, s. 1509.

⁵³⁹ Bal, Hava-Uzay Araçları, s. 1509.

⁵⁴⁰ Bkz. https://www.tccb.gov.tr/assets/dosya/100_GUNLUK_ICRAAT_PROGRAMI.pdf, s. 28.

Teknolojik ilerlemeler ve maliyetlerin düşmesi özel sektör yatırımcıların uzay faaliyetlerine ilgisini arttırmış ve gelecekte de arttırmaya devam edeceği anlaşılmaktadır. Hâlihazırda 7 uzay turisti uzaya yolculuk yapmıştır ve gelecekte bu sayının uzay teknolojisindeki gelişme ile beraber uzay yolculuğu fiyatlarının düşmesi ile artacağı 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.

Ticari uzay taşımacılığı ve turizminin gelişmesi için açık ve net kurallar gerekmektedir. Uzay taşımacılığında ve uzay turizminden doğan akdi sorumluluk konusunda uygulanabilecek uluslararası hukuku ilgilendiren bir düzenleme bulunmadığından bu konudaki boşluk her ülkenin iç hukuk kurallarıyla doldurulmak suretiyle somut çekişmenin çözümü sağlanacaktır. Bu konuda Türk Uzay Kanunu'nda sorumluluk hükümlerinin net olarak belirlenmesi gereklidir.

TSHK'nın Varşova konvansiyonunu kaynak aldığı gibi Türk Uzay Kanunu'nun yolcu ve yük taşıma ile ilgili ticari hizmetleri kapsayan kısımlarında Montreal Konvansiyonu ve TSHK'yı da kaynak olarak ulusal uzay ticari faaliyetleri mevzuatını oluşturması uygun olacaktır.

Sorumluluğun devlete mi yoksa taşıyıcıya mı ait olacağı, sorumlulukta kusurun aranıp aranmayacağı, sorumluluk kapsamının sınırları hakkında kesin hatlar çizilmeli, TSHK'daki gibi kesin sorumluluk hükümleri uzay hukukuna tatbik edilmeli ama uzay pazarında ulusal ticari şirketlerin de söz sahibi olabilmeleri adına bazı teşvik mekanizmalarının da oluşturması için gerekli önlemler de alınmalıdır.

KAYNAKÇA

- Adıgüzel Burak, Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu, İÜHFM C. LXXI, S. 2, 2013, s. 3-20.
- Aksar Yusuf, Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk I, Ankara, 2015.
- Aksoy Cenk /Dursun Ömer Osman, A General Overview of the Development of the Civil Aviation Sector in Turkey, Electronic Journal of Social Sciences, C. 17, S. 67, 2018 s. 1060-1076.
- Akkurt Sinan Sami, Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Konya, 2014.
- Bal Ali, Devletlerin Uluslararası Sorumluluğunun Doğması, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı, İzmir, 2006. (Bal, Devletler)
- Bal Ali, Hava-Uzay Araçlarının (Aerospacecraft) Hukuki rejimi, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: 15, Özel S., 2013, s.1465-1528 (Basım Yılı: 2014). (Bal, Hava-Uzay Araçları)
- Belbez Hikmet, Hava Hukuku Konusu ve Mahiyeti, AÜSBFD, C.1, S.4, 1943, s. 743-746.
- Bourbonniere Michel, National-Security Law in Outer Space: The Interface of Exploration and Security, 70 J. Air L. & Com. 3, 2005.
- Bozkurt İbrahim, Uzay Sektöründe Yatırım Projeleri, Finansmanı ve Değerlemesi, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilimdalı, Ankara, 2013.
- Chang Yi-Wei / Chern Jeng-Shing, Ups and downs of space tourism development in 60 years from moon register to spaceshiptwo CRASH, Acta Astronautica, C. 127, 2016, s. 533-541.
- Couston Mireille, Droit Spatial, Ellipses Edition Marketing, Paris, 2014.
- Davalos Juan, International Standards in Regulating Space Travel: Clarifying Ambiguities in the Commercial Era of Outer Space, Emory International Law Review, 40, 4, 2016, s.597-622

- Delville-Barthomeuf Perrine, Les contentieux relatifs au tourisme spatial, Le règlement des différents dans l'industrie spatiale, Actes du colloque des 9-10 Octobre 2015, S. 46, 2016, LexisNexis yayınları, Paris, s. 301-326.
- Diederiks-Verschoor I. H. Philepina / Kopal Vladimir, An Introduction to Space Law, Kluwer Law International, Hollanda, 2008.
- Doyle Stephen E., A Concise History of Space Law, Nandasiri Jasentuliyana Keynote Address on Space Law, IAC-10.E7.1.1, 61st International Astronautical Congress, 2010, s.1-15
- Erdem Merve, Uzayın ve Uzay Faaliyetlerinin Hukuki Rejimi, 1. Baskı, Savaş Yayınevi, Ankara, 2014.
- Eren Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Yetkin Yayınları, Ankara 2015. (Eren, Borçlar Genel)
- Eren Fikret, Sorumluluk Hukuku Bakımından Uygun İlliyet Bağlı Teorisi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları No: 361, Sevinç Matbaası, Ankara, 1975. (Eren, Sorumluluk)
- Gemici Eser / Yeşiller Mehmet, Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri, Journal of Aviation, 1 (2), 2017, s. 140-153.
- Gökalp İskender, Development of India's Space Program. Lessons to be Learned for Turkey in the Propulsion Area, Recent Advances in Space Technologies – RAST2017 Conference, Istanbul 19-22 Haziran 2017.
- Göktepe Hülya, Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk ve Tazminat, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, 2009, s. 381-391.
- Gündüz Aslan, Milletlerarası Hukuk, (Ed. Reşat Volkan Günel), 8. Baskı, Beta, İstanbul, 2015.
- Günel Reşat Volkan, Uluslararası Hukuk Açısından Uzay Madenciliği, Ankara, Turhan Kitabevi Yayınları, 2016.
- Güner-Özbek Meltem Deniz, Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı, TBB Dergisi, 123, 2016, s. 325-372.
- Haanappel, Peter P.C., The Law and Policy of Air Space and Outer Space – A Comparative Approach, Kluwer International Law, The Netherlands, 2003.
- Havacılık ve Uzay Teknolojileri Çalışma Grubu Raporu, 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Ankara, 2013, s.1-317. (Çalışma Grubu Raporu)
- Kaşıkara Mustafa Serhat, Devletlerin Uzay Faaliyetlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara, Adalet Yayınevi, 2017.

- Kayser Valerie, *Launching Space Objects: Issues of Liability and Future Prospects*, Kluwer Academic Publishers, 2004, Dordrecht.
- Krige J./ Russo A., *A History of the European Space Agency 1958 – 1987 Volume I The story of ESRO and ELDO, 1958 – 1973*, Hollanda, 2000.
- Kurtulan Gökçe, *Haksız Fiilde Hukuka Aykırılık Unsuru*, MUHF - HAD, C.23, S.1, s. 465-503.
- Lee Ricky J., *Law and Regulation of Commercial Mining of Minerals in Outer Space*, Springer, 2012.
- Lyall Francis / Larsen Paul B., *Space Law A Treatise*, Ashgate Publishing Limited, UK, 2009.
- Meray Seha L., *Uzay ve Milletlerarası Hukuk*, Ankara, 1964. (Meray, Milletlerarası)
- Meray Seha L., *Uzayda Devletlerin Çalışmalarını Yönetecek İlkelere İlişkin Anlaşma*, AÜSBFD, C: 22 Sayı: 1, 1967. (Meray, Uzayda Devletler)
- Ogunbanwo Ogunsola O., *International Law and Outer Space Activities*, Martinus Nijhoff, The Hague, 1975.
- Oğuz Habip, *Sorumluluk Hukukunda Kusur*, TAAD, Yıl:7, Sayı:28, Ekim 2016, s.273-286.
- Orbay Ortaç Nurdan, *Havayolu ile Taşımalarda Bagajın Ziyayı veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Akdi Sorumluluk*, TBB Dergisi, 2014, 114, s. 143-178.
- Önen Mesut, *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Uzay Hukuku Kuralları*, Marmara Üniversitesi Yayın No: 430, İstanbul, 1986.
- Öz Ayşe, *Hava ve Uzay Hukukunda Tahkimin Gelişimi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk, Ankara, 2015.
- Özdemir Atalay, *Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu*, Sanem Matbaacılık, Ankara, 1992.
- Öztürk Yaşar, *Hava Hukuku I*, Samsun, 2010
- Pazarcı Hüseyin, *Pozitif Uzay Hukuku ve Bugünkü Sorunları*, Seha L Meray'a Armağan, Ankara 1981, AÜSBF Yayınları: 465, Cilt I, s. 223-250. (Pazarcı, Pozitif Uzay)
- Pazarcı Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 10. Bası, Ankara 2014. (Pazarcı, Uluslararası)
- Sorgucu Ayhan, *Hava ve Uzay Hukuku*, Adalet Yayınevi, 3. Baskı, Ankara, 2015.
- Şahiner Oktay, *Hava ve Uzay Hukukunun Gelişimi Açısından Türkiye'nin Yeri*, Dicle Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuku Anabilimdalı Bölümü, Yüksek Lisans Tezi, Diyarbakır, 2006.

- Tokat Hüseyin, Karayoluyla Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Akdî Sorumluluk, AÜHFD, 65 (4), s. 2909-2975, 2016.
- Tronchetti Fabio, Fundamentals of Space Law and Policy, Springer, 2013.
- Türköz Cebesoy H. Bilge, Hava Taşıyıcısının Yolcu Bagajının Ziyandan veya Hasarından Yahut Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı Ticaret Hukuku Bilim Dalı, Ankara, 2009.
- Tütüncü Ayşenur, Uzay Hukuku ve Uzaydaki Faaliyetlerin Gelişmesiyle Milletlerarası Sistemin Yapısı, Düzenlediği İlişkiler ve Dayandığı Esaslara Genel Bir Bakış, Prof. Dr. Aysel Çelikel'e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sayı: 1-2, İstanbul, 2001, s. 979-989.
- Viikari Lotta, The Environmental Element in Space Law, Martinus Nijhoff Publishers, Boston, 2008.
- von der Dunk Frans, Regulation of Space Activities in The Netherlands: From Hugo Grotius to the High Ground of Outer Space, Ram S. Jakhu (ed.), National Regulation of Space Activities, Springer, ABD, 2010.
- von der Dunk Frans / Tronchetti Fabio, Handbook of Space Law, Edward Elgar Publishing, İngiltere, 2015.
- Yalçın Osman, Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017.

EKLER

EK-1 TÜRKİYE UZAY AJANSI HAKKINDA CUMHURBAŞKANLIĞI KARARNAMESİ

Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin Sayısı : 23

Yayımlandığı Resmî Gazetenin Tarihi – Sayısı : 13/12/2018 - 30624

Amaç ve kapsam

MADDE 1- (1) Bu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin amacı, Türkiye Uzay Ajansının kuruluş, görev ve yetkilerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

(2) Bu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi Türkiye Uzay Ajansı teşkilatını ve personelini kapsar.

Tanımlar

MADDE 2- (1) Bu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde geçen;

- a) Ajans: Türkiye Uzay Ajansını,
 - b) Bakan: Sanayi ve Teknoloji Bakanını,
 - c) Başkan: Türkiye Uzay Ajansı Başkanını,
 - ç) Başkanlık: Türkiye Uzay Ajansı Başkanlığını,
 - d) Yönetim Kurulu: Türkiye Uzay Ajansı Yönetim Kurulunu,
- ifade eder.

Kuruluş

MADDE 3- (1) Bu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde belirlenen görev ve yetkileri yerine getirmek üzere tüzel kişiliği haiz, idari ve mali özerkliğe sahip, özel bütçeli, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile ilgili Türkiye Uzay Ajansı kurulmuştur.

(2) Ajans, bu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde hüküm bulunmayan hallerde özel hukuk hükümlerine tabidir. Ajansın merkezi Ankara'dadır.

Ajansın görevleri

MADDE 4- (1) Ajansın görev ve yetkileri şunlardır:

a) Cumhurbaşkanınca belirlenen politikalar doğrultusunda Millî Uzak Programını hazırlamak ve hayata geçirilmesi için düzenlemeler yapmak.

b) Uzak ve havacılık bilimi ve teknolojilerine yönelik orta ve uzun vadeli amaçları, temel ilke ve yaklaşımları, hedef ve öncelikleri, performans ölçütlerini, bunlara ulaşmak için izlenecek yöntemler ile kaynak dağılımlarını da içeren stratejik planlar hazırlamak.

c) Rekabetçi bir uzak ve havacılık sanayinin geliştirilmesi, toplumun refahı ve millî menfaatler doğrultusunda uzak ve havacılık teknolojilerinin kullanımının yaygınlaştırılması, uzak ve havacılık teknolojileri alanında bilimsel ve teknolojik altyapıların ve insan kaynaklarının geliştirilmesi, kapasite ve yeteneklerin artırılması, uzaya bağımsız erişim imkânı sağlayacak tesis ve teknolojilerin kazanılması, uzak ve havacılık bilimi ve teknolojileri alanındaki uzmanlık ve bilgi birikiminden millî sanayinin diğer sektörlerinin de yararlanabilmesi için gerekli çalışmaları yapmak veya yaptırmak.

ç) Ulusal kapsamda ve Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU) nezdinde yürütülen spektrum ve yörünge tahsis ve koordinasyon faaliyetleri ile Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından yürütülen görevler hariç olmak üzere uzak araçları ve uzak yer sistemlerine ilişkin ulusal egemenlik kapsamındaki hakların kullanımına karar vermek, bu hakların yönetimi ve kullanılmasına yönelik usul ve esasları belirlemek ve bu haklarla ilgili ulusal yükümlülüklerin gereklerini yerine getirmek, uzak yer istasyonlarının işletilmesine yönelik sözleşme imzalamak, uzak yer istasyonları arasında koordinasyonu sağlamak, ülkemizin uzaya yönelik hak ve menfaatlerinin korunması ve güvence altına alınması için ulusal ve uluslararası kuruluşlarla koordinasyonu yürütmek.

d) Milletlerarası andlaşmalar uyarınca uzaya fırlatılan nesnelere kayıtlarını Devlet adına tutmak, Birleşmiş Milletler nezdinde tescil işlemlerini gerçekleştirmek veya tescil işlemlerini gerçekleştirmek üzere yetkilendirmek.

e) Ticari, bilimsel ve araştırma-geliştirme amaçlı uzak operasyonları ile insanlı veya insansız uzaya erişim ve uzayın keşfine yönelik operasyonları yaptırmak veya yapılmasını koordine etmek.

f) Uydu, fırlatma araç ve sistemleri, hava araçları, simülörler, uzak platformları dâhil uzak ve havacılıkla ilgili her türlü ürün, teknoloji, sistem, tesis, araç ve gereçlerin tasarımı, üretimi,

entegrasyonu ve gerekli testlerinin yapılmasını sağlamak amacıyla plan, proje ve çalışmalar yapmak veya yaptırmak.

g) Kamu kurum ve kuruluşları ile özel sektör kuruluşları tarafından uzaya gönderilecek uydu ve uzay araçlarının yurtiçinden fırlatılmasına, yörüngeye yerleştirilmesine ve geri döndürülmesine ilişkin gerekli izinleri vermek ve koordinasyonu sağlamak; yurtdışından fırlatılmasına, yörüngeye yerleştirilmesine ve geri döndürülmesine ilişkin bildirimleri kayıt altına almak.

ğ) Uzay ve hava araçları ile uzay yer sistemleri alanında her türlü tasarım, analiz, üretim, test, operasyon ve entegrasyon faaliyetlerini düzenlemek, izlemek ve gerektiğinde bu hususlarda yetkilendirme yapmak ve süreçleri yürütmek.

h) Uzay ve havacılık bilimi ve teknolojilerinin; ülke kalkınması, millî güvenliğin sağlanması, kamu sağlığının ve çevrenin korunması, doğal kaynakların ve tarımsal verimliliğin tespit edilmesi, doğal afetlerin erken tespitinin yapılması ve doğal afetlerden kaynaklanan hasarların azaltılması, milletlerarası anlaşmalar ve yükümlülüklerin takibine yönelik kullanılması amacıyla yapılacak çalışmalarda ilgili kurumlar ile koordinasyonu sağlamak.

ı) Ülke genelinde uzay ve havacılık bilim ve teknolojilerine yönelik ilgi ve merakın geliştirilmesinde öncülük yapmak; bu amaçla Ajansın ilgi ve faaliyet alanlarında kamuoyuna ulaşmak için gerekli yayınları yapmak ve her türlü iletişim ortamında içerik hazırlamak ve sunmak, etkinlikler gerçekleştirmek ve bu amaca yönelik faaliyetleri desteklemek.

i) Millî güvenlik ve kamu düzeninin sağlanması amacıyla, Ajansın görevi kapsamında yapılan çalışmalar sonucunda elde edilen verinin standartlarını oluşturmak, gerektiğinde işlenmesini, saklanmasını ve kullanılmasını sağlamak ve paylaşım şartlarını düzenlemek.

j) Ülkenin sahip olduğu kritik uzay ve havacılık teknolojilerinin ihracına ilişkin usul ve esasları, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordineli olarak belirlemek.

k) Deneysel amaçlı uzay ve hava araçları, uzay ve yer sistemleri, alt sistemler, ekipman ve bileşenlerin geliştirilmesine, uzayın keşfine yönelik araştırmalar yaptırmak; gerekli sistem ve araçların tasarlanması, geliştirilmesi ve sair suretle temin edilmesi için üniversitelerle, diğer bilimsel faaliyette bulunan kurum ve kuruluşlarla veya yurtdışındaki kuruluşlarla işbirliği yapmak ve gerekli çalışmaların yürütülmesini koordine etmek.

l) İlgili diğer mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, uzay ve havacılık bilim ve teknolojilerine ilişkin uluslararası standartları da dikkate alarak, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içinde ülke standartlarını belirlemeye yönelik çalışmalar yapmak.

m) Uzay ve havacılık bilimi ve teknolojilerinde dışa bağımlılığı azaltmak, uluslararası alanda rekabet gücünü artırmak, bilimsel ve teknolojik altyapıyı oluşturmak ve her türlü yeni teknolojinin geliştirilmesi amacıyla Ar-Ge ve yüksek teknoloji girişimciliği destek programları hazırlamak.

n) Astronomi ve uzay bilimleri ile ilgili çalışmaları desteklemek ve ulusal düzeyde yürütülen çalışmaları koordine etmek, gözlem ve ölçüm sistemleri teknolojilerinin geliştirilmesine yönelik çalışmaları desteklemek ve uluslararası işbirliklerini geliştirmek.

o) Uzay ve havacılık bilimi ve teknolojileri ile ilgili olarak uygulamaların gelişimini ve yaygınlaştırılmasını destekleyici mahiyette finans, hukuk, yönetim, işletme, pazarlama ve benzeri konularda çalışmalar yapmak.

ö) Uluslararası uzay hukukundaki gelişmeleri izlemek ve muadil yabancı kuruluşlar ile işbirliği yapmak, uzay hukukuna ilişkin mevzuat dâhil her türlü çalışmaları yürütmek.

p) Uzay ve havacılık teknolojileri ile ilgili bölgesel veya uluslararası oluşum ve kuruluşlara üye olmak, görev alanı ile ilgili konularda uluslararası kuruluşlar ve ülkelerle bağlantı sağlamak, uluslararası oluşum, kuruluş ve anlaşmalar nezdinde ülkemizi temsil edecek personeli görevlendirmek.

r) Bakan tarafından verilen diğer görevleri yapmak.

(2) Ajans, yukarıda belirtilen uzay ve havacılık bilimi ve teknolojileri faaliyetlerine ilişkin genel usul ve esasları Bilim, Teknoloji ve Yenilik Politikaları Kurulunun ilke ve önerilerini dikkate alarak belirler.

(3) Diğer mevzuatla hava ulaştırması ve ticari hava işletmeleri ile ilgili Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne verilen görevler saklıdır.

Ajansın organ ve birimleri

MADDE 5- (1) Ajans aşağıdaki organ ve birimlerden oluşur:

a) Yönetim Kurulu.

b) Başkanlık.

c) Ajansın görevlerini yerine getirebilmesi için gerek duyulan hizmet birimleri.

(2) Ajans, yurtdışında çalışma ofisi ve ilgili mevzuata göre yurtdışında temsilcilik açabilir.

Yönetim Kurulu

MADDE 6- (1) Yönetim Kurulu, başkan dâhil yedi üyeden oluşur. Yönetim Kurulu, Ajansın en üst karar organıdır. Ajansın Başkanı, Yönetim Kurulunun da başkanıdır. Yönetim Kurulunun toplantı ve karar yeter sayısı dördtür.

(2) Başkan dışındaki Yönetim Kurulu üyelerinin görev süresi üç yıldır. Görev süresi biten üyeler yeniden seçilebilir. Başkan yardımcılarında Yönetim Kurulu üyeliğine atananlardan görevleri herhangi bir nedenle son bulanların Yönetim Kurulu üyelikleri de sona erer.

(3) Yönetim Kurulu her ay en az bir kere toplanır. Yönetim Kurulunun olağan toplantılarına yıl içinde toplam dört defa veya üst üste üç defa katılmayan üyelerin üyelikleri, Yönetim Kurulu kararıyla düşürülebilir.

(4) Herhangi bir nedenle boşalan üyeliklere seçilen üyelerin görev süresi de üç yıldır.

(5) Yönetim Kurulunun çalışma usul ve esasları, Yönetim Kurulu kararı doğrultusunda Ajans tarafından çıkarılacak yönetmelikle düzenlenir.

(6) Yönetim Kurulunun görev ve yetkileri şunlardır:

a) Cumhurbaşkanınca belirlenen uzay ve havacılık bilimi ve teknolojileri politikalarını uygulamak.

b) Uzay politikası doğrultusunda, Millî Uzay Programını hazırlamak.

c) Ajansın çalışma ilkeleri ile bilimsel, teknolojik, hukuki ve idari altyapı ve insan kaynağı altyapısının oluşturulmasına dair düzenlemeleri yapmak.

ç) Ajansın organizasyon şemasını onaylamak, birimler kurmak, kaldırmak, birleştirmek ve kurulan birimlerin görevleri ile çalışma usul ve esaslarını belirlemek.

d) İnsan kaynakları politikasını oluşturmak ve uygulanmasını izlemek, personelin nitelikleri, işe alınmaları, performans değerlendirme kriterleri ile ilgili genel esasları belirlemek.

e) Ajansın faaliyetlerini yönlendirmek, denetlemek ve koordinasyonu sağlamak.

f) Ajansın faaliyet sonuçlarını, belirlenen politika, strateji ve hedefler doğrultusunda izlemek, değerlendirmek ve beklenen performansın sağlanmadığı alanlar için gerekli tedbirleri almak.

g) Başkanlıkça hazırlanan stratejik plan, performans programı, bütçe, faaliyet raporu ve kesin hesabı karara bağlamak.

ğ) Gerektiğinde yurtiçinde çalışma ofisi açılmasına karar vermek, buralarda istihdam edilecek personelle ilgili hususlarda kararlar almak.

h) Uzay ve havacılık teknoloji ve sistemleri ile ilgili her türlü tesis ve altyapının kurdurulmasına veya kiralanmasına ilişkin hususlarda karar almak.

ı) İlgili mevzuatına göre faaliyet alanı ile ilgili ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşlara üye olmak veya üyelikten ayrılmak için karar vermek; yurtdışında temsilcilik açmak için karar almak.

i) Ajansın görevleri ile ilgili yürüteceği faaliyetler çerçevesinde; ücret, telif ve işletme ücreti tarifelerini belirlemek.

j) Uzay ve havacılık bilimi ve teknolojilerinin gelişimini ve yaygınlaştırılmasını destekleyici mahiyette finans, hukuk, yönetim, işletme, pazarlama ve benzeri konularda çalışmalar yapmak veya yaptırmak konusunda karar almak.

k) Ajansın faaliyetleri ve görev alanı ile ilgili gelişmeler hakkında yıllık raporlar yayımlamak.

l) Ajans dışına görevi gereği verilen hizmetlerin ücretlerini belirlemek.

m) Ajansın faaliyetleri ve görevleri ile ilgili usul ve esasları düzenlemek.

(7) Yönetim Kurulu, bu maddenin altıncı fıkrasının (ç), (ı) ve (m) bentlerindeki yetkilerini sınırlarını açıkça belirtmek suretiyle başkana devredebilir.

(8) Yönetim Kurulu üyelerine 27/6/1989 tarihli ve 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ek 29 uncu maddesine göre ayda ikiden fazla olmamak üzere her bir toplantı için (9000) ek gösterge rakamının memur aylık katsayısı ile çarpımı sonucunda bulunacak miktarda huzur hakkı ödenir.

Başkanlık

MADDE 7- (1) Başkanlık; başkan ve iki başkan yardımcısından oluşur.

(2) Başkanın görev ve yetkileri şunlardır:

- a) Ajansı temsil etmek.
- b) Yönetim Kuruluna başkanlık etmek.
- c) Yönetim Kurulunun belirlediği ilke, usul ve öncelikler doğrultusunda Ajansı yönetmek.
- ç) Yönetim Kuruluna sunulmak üzere Ajansın yıllık çalışma raporu, araştırma ve iş programı ile bütçesini hazırlamak.
- d) Ajansın süreli yayınlarına karar vermek.
- e) Diğer mevzuat hükümleriyle kendisine verilen işleri yapmak.

(3) Başkan, yazılı olmak ve sınırlarını açıkça belirlemek kaydıyla, bu maddede belirtilen yetkilerinden bir kısmını başkan yardımcılarına devredebilir.

(4) Başkan yardımcıları, başkan tarafından verilen görevleri yapmakla yükümlüdür.

(5) Başkan yardımcıları, başkanın görev süresi ile sınırlı olmak üzere görev yapar; ancak başkan yardımcılıklarına yeni atama yapıncaya kadar görevlerine devam eder.

(6) Başkanın geçici olarak görevde bulunmadığı hâllerde, görevlendireceği bir başkan yardımcısı Başkanlığa ve Yönetim Kurulu Başkanlığına vekâlet eder.

Ajansın gelirleri ile bütçe esasları

MADDE 8- (1) Ajansın gelirleri şunlardır:

- a) Her yıl genel bütçeden aktarılacak tutar.
- b) Ajans tarafından yapılan yetkilendirmelere ilişkin gelirler.
- c) Danışma hizmeti karşılığı elde edilecek gelirler.
- ç) Buluşlardan doğan haklara ilişkin gelirler.
- d) Ajansa yapılacak her türlü yardımlar, bağışlar ve vasiyetler.
- e) Ajansa ait taşınır veya taşınmaz malların gelirleri.
- f) Yayın gelirleri ve diğer faaliyet gelirleri.
- g) Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) Başkanlığı gelirleri kapsamında, 4 sayılı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum

ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 591 inci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi gereğince, TÜBİTAK Uzay Teknolojileri Araştırma Enstitüsü Müdürlüğü tarafından bir önceki yıl elde edilen gelirlerin yüzde 20'si oranında izleyen yılın ocak ayı sonuna kadar aktarılan tutar.

ğ) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yıllık gelirlerinden o yıla ilişkin her türlü giderinin karşılanmasından sonra kalan miktarın yüzde 20'si oranında izleyen yılın ocak ayı sonuna kadar aktarılan tutar.

h) Diğer gelirler.

(2) 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 40 ıncı maddesinin birinci fıkrası gereğince Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına aktarılan tutarın yüzde 20'si aynı maddenin ikinci fıkrası gereğince aktarmayı takip eden ayın sonuna kadar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca Ajans hesaplarına aktarılır. Aktarılan bu tutarlar, uzay ve havacılık araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesi amacıyla kullanılır.

(3) Ajans gelirlerinden hesap yılı sonuna kadar harcanmayan paralar, Ajansın ertesi yıl gelir hesabına aktarılır.

(4) Ajans bütçesinin hazırlanması, uygulanması, harcamaların yapılması, muhasebeleştirilmesi ve iç denetime ilişkin usul ve esaslar Yönetim Kurulu kararı doğrultusunda Ajans tarafından çıkarılan yönetmelikle düzenlenir.

Destekler ve burslar

MADDE 9- (1) Ajans, Cumhurbaşkanınca belirlenen uzay ve havacılık bilimi ve teknolojileri politikaları doğrultusunda ülkemizin önceliklerinin belirlendiği stratejik planlar çerçevesinde ortaya çıkan ihtiyaçları karşılamak amacıyla proje ve burs çağrılarında çıkabilir. Bu kapsamda:

a) Ajans ülkemizin uzay ve havacılık bilimi ve teknolojileri alanındaki Ar-Ge ihtiyaçlarını karşılamak üzere Yönetim Kurulunun kararıyla TÜBİTAK programları üzerinden proje çağrılarında çıkar.

b) Ajans, ülkemizin uzay ve havacılık bilimi ve teknolojileri alanındaki insan kaynağı ihtiyaçlarını karşılamak üzere Yönetim Kurulu kararıyla TÜBİTAK üzerinden burs çağrılarında çıkar.

c) Destek ve burslar ile ilgili faaliyetler kendi mevzuatı kapsamında TÜBİTAK tarafından yerine getirilir.

ç) Bu faaliyetlere ilişkin mali kaynak, ilgili destek ya da bursların dönemsel ödemeleri başlamadan önce TÜBİTAK hesaplarına aktarılır.

Personele ilişkin hükümler

MADDE 10- (1) Ajansta 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ek 25 inci maddesine göre kamu kurum ve kuruluşları personeli geçici olarak görevlendirilebilir ve ek 26 ncı maddesine göre yerli veya yabancı personel istihdam edilebilir.

(2) Ajansta 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ek 28 inci maddesine göre iş mevzuatı çerçevesinde personel istihdam edilebilir.

(3) Kamu kurum ve kuruluşlarınca sağlanan burslardan doğan zorunlu hizmet yükümlülükleri, yükümlünün isteği, Ajansın talebi ve yükümlünün bağlı olduğu Bakanın onayı ile Ajansa devredilebilir.

(4) Ajans Başkanı ve Başkan Yardımcıları, mali ve sosyal hak ve yardımlar ile diğer özlük hakları bakımından 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin ek 30 uncu maddesi uyarınca sırasıyla Türkiye İstatistik Kurumu Başkan ve Başkan Yardımcılarına denktir.

Değiştirilen ve yürürlükten kaldırılan hükümler ile atıflar

MADDE 11- (1) 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin;

a) 474 üncü maddesinin birinci fıkrasının (b), (c) ve (g) bentleri ile (ğ) bendinde yer alan “, havacılık ve uzay teknolojileri” ibaresi,

b) 476 ncı maddesinin birinci fıkrasının (g) bendi,

c) 484 üncü maddesi,

ç) 486 ncı maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde yer alan “, havacılık ve uzay” ibaresi,

d) 502 nci maddesinin birinci fıkrasında yer alan “Havacılık ve Uzay Teknolojileri Uzmanı,” ile “, Havacılık ve Uzay Teknolojileri Uzman Yardımcısı” ibareleri,

yürürlükten kaldırılmıştır.

(2) 3 sayılı Üst Kademe Kamu Yöneticileri ile Kamu Kurum ve Kuruluşlarında Atama Usûllerine Dair Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin;

a) 3 üncü maddesine yedinci fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“(8) Türkiye Uzay Ajansı Başkan Yardımcılıkları ve Yönetim Kurulu üyeliklerine yapılacak atamalarda ikinci fıkranın (c) bendi hükmü uygulanmaz.”

b) (I) Sayılı Cetveline “TÜRKİYE UZAY AJANSI BAŞKANI”, (II) Sayılı Cetveline “TÜRKİYE UZAY AJANSI BAŞKAN YARDIMCILARI, TÜRKİYE UZAY AJANSI YÖNETİM KURULU ÜYELERİ” eklenmiştir.

(3) Bu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde, Türkiye Uzay Ajansına verilen görevlerle ilgili olarak diğer mevzuatta Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına yapılan atıflar Türkiye Uzay Ajansına yapılmış sayılır.

(4) 10/12/2003 tarihli ve 5018 sayılı Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanununa ekli (II) Sayılı Cetvelin “B) ÖZEL BÜTÇELİ DİĞER İDARELER” bölümüne “50) Türkiye Uzay Ajansı” satırı ilave edilmiştir.

Geçiş hükümleri

GEÇİCİ MADDE 1- (1) Bu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde bulunan Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü kapatılmıştır. Söz konusu Genel Müdürlüğe ait her türlü taşınır, taşıt, araç, gereç, yazılı ve elektronik ortamdaki evrak kayıt ve dokümanların Ajansa devrine ilişkin iş ve işlemler Ulaştırma ve Altyapı Bakanı tarafından oluşturulacak bir komisyon tarafından 3 ay içinde yerine getirilir. Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmekte olan proje ve faaliyetlere ilişkin devir hükümleri Ajans ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı arasında düzenlenecek bir protokolle belirlenir.

(2) Bu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin yayımı tarihinde Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğüne tahsisli kadroların mevcutlu olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının merkez teşkilatı bünyesinde yer alan birimlere dağıtımına Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yetkilidir.

(3) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında Havacılık ve Uzay Teknolojileri Uzman Yardımcısı unvanlı kadrolarda görev yapan personelin kadro unvanları başka bir işleme gerek kalmaksızın Ulaştırma ve Haberleşme Uzman Yardımcısı şeklinde; Havacılık ve Uzay Teknolojileri

Uzmanı unvanlı kadrolarda görev yapan personelin kadro unvanları başka bir işleme gerek kalmaksızın Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanı şeklinde değiştirilmiştir.

(4) Bu maddenin uygulanması ile ilgili olarak ortaya çıkabilecek ihtilafları gidermeye ve bu amaçla gerekli düzenlemeleri yapmaya Cumhurbaşkanı yetkilidir.

Yürürlük

MADDE 12- (1) Bu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 13- (1) Bu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi hükümlerini Cumhurbaşkanı yürütür.