

T.C.
DİCLE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
HUKUK FAKÜLTESİ
KAMU HUKUKU ANABİLİMDALI BÖLÜMÜ
YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAVA VE UZAY HUKUKUNUN GELİŞİMİ AÇISINDAN
TÜRKİYEİN YERİ

HAZIRLAYAN

Oktay ŞAHİNER

TEZ DANIŞMANI

Doç.Dr. Müslüm TURAN

DİYARBAKIR-2006

GİRİŞ

Evrenimiz bugünden tahmini olarak 13.7 milyar sene önce Büyük Big Bang patlamasıyla meydana geldi. Bu tarih Nasa Tarafından 24.03.03 Tarihinde MAP sondasının ve Şili' deki Paranal dağındaki VLT (Very Large Telescope) dünyanın en büyük teleskopu ile tespit edilip yayınlandı.

Dünyamızın oluşumu ve ilk insanın dünya üzerinde yaşamaya başladığı andan itibaren insan hep bir gelişim ve araştırma içine girmiştir. Ateşin bulunması, tekerleğin icadı vb. olayların keşfiyle öncelikle bisikleti bulmuşlar sonra araba icat olunmuştur. İnsan bunlarla yetinmemiş kuşların nasıl uçtuğunu düşünmeye başlamış ve bunu da gerçekleştirmek için arayışlara girmişlerdir.

İnsan uçma hayalini de gerçekleştirmiş ve sonra uzay'a ulaşmak için çabalamış ve bunu da başarmıştır. Şimdi uzayda gezegenler arası yolculuğu gerçekleştirmek için arayışlar yapmaya başlamıştır. Ay'da üs kurmaya çalışmaktadır. Ay'dan enerji kaynakları getirmek için çaba göstermektedir.

İnsanların birbirleriyle olan bağlantı ve ilişkilerinde uymaları gereken kurallar ve onlara bağlı yaptırımlar sayesinde ki, toplum içinde beraberce, barış ve güven içinde yaşama olanağı bulunmaktadır.

Hukuk, toplumunun genel yararını veya bireylerin ve toplumun ortak iyiliğini sağlamak amacıyla yetkili makam tarafından konulmuş ve Devlet yaptırımlarıyla donatılmış sosyal kurallar bütünüdür.

Denizlerde olduğu gibi, hava yoluyla da taşıma işlerinin yapılması, bir hava ticaretinin ve hava hukukunun doğmasına sebep olmuştur. Devletlerin kara ve deniz ülkeleri üzerine tesadüf eden havadaki egemenlik haklarının niteliği ve genişliği ile de ilgili bulunmasından ötürü, kamu hukuku alanına da değinen hava hukuku kuralları henüz yenidirler. Oluşum halinde bulunan bu genç hukuk dalının ulusal ve uluslar arası kısımları bulunduğu gibi, barış ve savaşla ilgili kısımları da vardır. İkinci Dünya Savaşı'na kadar atmosferle sınırlı gözüken hava hukuku; bugün füzeler, roketler ve yapma uydularla atmosferi aşmış ve yıldızlararası bir karakter almaya başlamıştır. Bu durum önemli yeni problemleri ortaya çıkarmakta ve bir uzay hukukunun doğuşuna yol açmaktadır.

Bu ilişkilerin devletler arasında ki ilişkileri de etkilemesi sonucunda uluslar arası kurallar ortaya çıkmıştır işte bunlardan iki tanesi de Hava ve Uzay hukuku konularını oluşturmuştur. Hava geniş bir alanı kaplasa da bunun yanında ise uzay çok daha geniş bir alanı kapsamaktadır. Hava hukuku konusunda bir şeyler daha kolay kurallara bağlansa da uzay keşfedildikçe daha çok sorun ve çıkar sorunları ortaya çıkacaktır. Bu sorunlarda çatışma boyutuna kadar çıkabilecektir. Bu çatışmaların geçici sürede olsa engellenmesi için uzayın insanlığın ortak amaçları doğrultusunda kullanılması gerektiği belirtilmiştir.

Hava ve uzay nerde başlar ve biter? İşte bu iki kavramı ve bazı ilgili konuları anlaya bilmek için;

Birinci bölümde hava ve uzay ile ilgili bilmemiz gereken konulara bir açıklık getirmek maksadıyla atmosfer ve tabakaları, yörünge ve çeşitleri, uydu ve çeşitleri incelenmiştir. Takiben hava konusuna girilmiş olup burada hava, havacılık ve uzay konuları ele alınmış olup, atmosferin fizyolojik etkileri incelendikten sonra atmosferin kalınlığı, uçak kapasitesi ve uçakların maksimum irtifası incelenerek birinci bölüm tamamlanmıştır. Bu konularla ilgili bilgimiz olması bize olayları daha kolay anlamamızı sağlayacağı düşünülmüştür.

İkinci bölümde, havacılık kavramının Dünyadaki ve Türkiye’deki gelişimi incelenmiş ve nasıl bir süreçten geçtiği gösterilmeye çalışılmıştır. Ayrıca Türkiye’nin sivil havacılık gelişmeleri incelenmiş olup, Türkiye’de ki gelişimi hakkında genel bir bilgi sunulmaya çalışılarak ikinci bölüm tamamlanmıştır.

Üçüncü bölümde, hava hukukunun ne olduğu ve gelişimi incelenmeye çalışılmıştır. Bu konu incelenirken bazı kavramların bilinmesinde fayda olacağı değerlendirilmiş olup, devlet, ülke, egemenlik, andlaşma, hukuk, uluslararası kavramı, uluslararası hukuk, devletler hukuku, hava ülkesi, hava sahası, ulusal hava sahası, hava hukuku, hava sahasının hukuki durumu kavramları açıklanmıştır. Takiben hava hukukunun tarihsel gelişimi incelenmiş olup hava hukuku anlaşmaları incelenmiştir. Türkiye’nin hava hukukundaki tarihsel gelişimi incelenerek üçüncü bölüm tamamlanmıştır.

Dördüncü bölümde, Dünya’da ki ve Türkiye’deki hava hukuku sorunlarına değinilmiştir. Türkiye’de ki hava hukuku sorunları incelenmeden önce bazı kavramların anlamını bilmekte yarar olduğu düşünülmüş olup, Megoli idea, enosis,

egemenlik ilkesi, kara suları ve buna bağılı kıta sahanlığı, münhasır bölge, vb...uluslar arası hava sahası, açık deniz kavramları açıklanmıştır. Türkiye'nin hava sahası sorunları incelenmiş takiben havacılık sorunları incelenerek dördüncü bölüm tamamlanmıştır.

Beşinci bölümde, uzay hukuku ve gelişimi incelenmiştir. Uzay denince akla; dünyamız, ay, güneş, gezegenler, yıldızlar ve galaksileri içine alan ortamın tamamı akla gelmektedir. Bu ortamda meydana gelen her türlü fiziksel, kimyasal ve diğer oluşum ve değişimler, uzay bilimlerinin çalışma alanı içine girmektedir. Bu bölümde uzay çalışmalarının nasıl başladığı, bunun tarihçesi, Türkiye'deki gelişmeleri ve dünya ve Türkiye'deki uzay yapılanma konuları incelenmiştir.

Altıncı bölümde, 1957 başlarında, uzaya gönderilen ilk araç olan Sputnik-1 bile henüz fırlatılmadan önce, roket teknolojisindeki gelişmeler ve Rusya ile olan rekabet ABD'yi, uzay hukuku konusunda önlemler almaya itmiştir. 1967 Uzay Anlaşması, silahsızlanma diye bilinen anlaşmaların ikincisidir. Anlaşmanın genel konsepti ve bazı maddeleri, selefi olan "1959 Antarktik Anlaşması"ndan örnek alınmıştır. Dünyada ki uzay konusunda yapılan anlaşmalar incelenmiştir.

Sonuç bölümde ise Stratejik bir coğrafyada bulunan ülkemizin çağdaş uygarlık seviyesine ulaşmasına ve ulusal güvenliğimize büyük katkılar sağlayacak olan hava ve uzay çalışmalar, her kesim tarafından bilinçli olarak desteklenmelidir. Bu çerçevede hava ve uzay hukuku konusunda Türkiye'nin yapması gerekenler işlenmiştir.

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne

Bu çalışma jürimiz tarafından

Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS/DOKTORA TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan :

Üye :

Üye :

Üye :

Onay

Yukarıda imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

...../...../.....

.....

ÖZET

Dünyamıza şöyle baktığımızda çevremizde birçok şey olmakta, olan birçok şey içinde hava ve uzay konusundaki gelişmelerde vardır. Artık insanlar uçaklar vasıtası ile uçabilmekte ve istediği yere kısa zamanlarda ulaşabilmektedir. Buda ülkeler arasında bir bağın oluşmasını sağlamaktadır.

Uzay konusu da insan varlığını ilgilendiren ve devamlı yeniliklerin olduğu, araştırmaların sürdüğü bir bilinmezlikler alanıdır. Uzayla ilgili çok az şey bilinmektedir. 1969'lar da Ay'a insan yollanmasına rağmen o yıllardan beri teknoloji gelişimini arttırmış fakat Ay'a başka insan yollanmamıştır.

Tabiî ki hava ve uzay konusundaki bu gelişmelerin yapılması ve bunların insan yararına olması için belirli kurallar konulmuş ve sonuçta da hava ve uzay hukuku ortaya çıkmıştır.

Bizde çalışmamız esnasında gelişen ve gelişime açık olan bu 2 konuyu inceledik. Öncelikle Dünya'daki gelişimi daha sonrada Türkiye'deki gelişimi incelenmiş olup Türkiye'nin sorunları ve Türkiye'nin yapması gerekenler aktarılmaya çalışılmıştır.

THE SUMMARY

We look at the World, a lot of things are happened. This happened things are covered the airspace and space. People can fly by plane and they can go wherever they want. This action improve the relationship among countries or human.

Human interest in the space because of space has a unknow things. All countries are trying the research in the space. Know about space is low. Technology is getting improve every day but nobody is gone to moon since 1969.

There is getting improve about airspace and space. There is some rous about airspace and space to make use of human. At the end of to appear of airspace and space law.

We examine this subject during our studing. Priority, improvement of the World, after this, improvement of Türkiye was examined, end of the studing, what is the problem about airspace and space of Türkiye and we try to examine and solve the problem about what the Türkiye must do

İÇİNDEKİLER

BİRİNCİ BÖLÜM	1
HAVA VE UZAY HUKUKU İLE İLGİLİ TEMEL BİLGİLER	1
1. Atmosfer	4
1.1. Troposfer	5
1.2. Stratosfer	5
1.3. Mezosfer	6
1.4. Ekzosfer	7
2. Yörünge	7
2.1. Yer-Sabit Yörünge	8
2.2. Yakın-Kutupsal Yörünge	8
2.3. Güneş-Eşzamanlı Yörünge	8
2.4. Tarama Alanı	9
2.5. Diğer Bazı Yörüngeler	9
3. Uydu	10
3.1. Uydu	10
3.2. Uzayda Uydunun Dengesi	11
4. Hava	11
5. Uzay	12
6. Atmosferin Fizyolojik Bölümleri	13
6.1. Fizyolojik Bölge : 0 – 10.000 feet	13
6.2. Fizyolojik Olarak Zorluk Çekilen Bölge : 10.000 – 50.000 feet	13
6.3. Uzaya Eşdeğer Bölge	13
7. Atmosferin İçinde Korumasız Uçuşun Etkileri	14
8. Atmosferin Kalınlığı	14
9. Uçak Kapasitesi	14
10. Uçakların Maksimum Uçuş İrtifası	15
İKİNCİ BÖLÜM	17
HAVACILIĞIN DÜNYADA VE TÜRKİYEDEKİ GELİŞİMİ	17
1. Dünyada Havacılık Kronolojisi	17
2. Türkiye’de Geçmişten Bugüne Havacılık Tarihi	18
2.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem	19
2.2. Cumhuriyet Dönemi	20
2.3. Ülkemizde Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Başlangıcı	22
2.3.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Kuruluşu	23
2.3.2. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Hukuki Yapısı	24
2.3.3. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Organizasyonu	24
2.3.4. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Personel Yapısı	24
2.3.5. Havacılık Mevzuatı	24
2.3.6. Türkiye’deki Hava Hudut Kapılarında Kabul Edilemez Yolcuya Uygulanacak İşlemlere İlişkin Sivil Havacılık Yönergesi	23
2.3.7. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Kanunlarla Belirlenmiş Görevleri	26
2.3.7.1. Sivil Havacılık Kurallarının Geliştirilmesi	26

2.3.7.2.	Havacılık Personeli Lisanslarının Düzenlenmesi	27
2.3.7.3.	Tüm Havacılık Faaliyetlerinin Ruhsatlandırılması	27
2.3.7.4.	Hava Sahamızdaki Seyrüsefer Hizmetlerinin Koordinasyonu	27
2.3.7.5.	Uluslararası Gelişmelerin Takibi	28
2.3.7.6.	Uluslararası Anlaşmaların Uygulanmasının Takibi	28
2.3.7.7.	Hava Aracı Kazalarının İncelenmesi	28
2.3.7.8.	Sivil Havacılık Eğitiminin Esaslarının Belirlenmesi	28
2.3.7.9.	Arama Kurtarma Hizmetlerinde İşbirliği	29
2.3.7.10.	Tüm Sivil Havacılık Sisteminin Denetimi	29

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM 30

HAVA HUKUKU NEDİR VE GELİŞİMİ 30

3.1.	Devlet	30
3.2.	Ülke	30
3.3.	Egemenlik	31
3.4.	Andlaşma	31
3.5.	Hukuk	32
3.6.	Uluslararası Kavramı	32
3.7.	Uluslararası Hukuk	32
3.8.	Devletler Hukuku	33
3.9.	Hava Ülkesi	33
3.10.	Hava Sahası	33
3.11.	Ulusal Hava Sahası	33
3.12.	Hava Hukuku	34
3.13.	Hava Sahasının Hukuki Durumu	34
3.13.1.	Serbestlik Teorisi	35
3.13.1.1.	Mutlak Serbestlik	36
3.13.1.2.	Sınırlı Serbestlik	36
3.13.2.	Egemenlik Teorisi	38
3.13.2.1.	Mutlak Egemenlik	39
3.13.2.2.	Sınırlı Egemenlik	41
3.14.	Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi	42
3.14.1.	Varşova Andlaşması	45
3.14.2.	Şikago Sözleşmesi	46
3.14.3.	Transit Geçiş Anlaşması	50
3.14.4.	Taşımacılık Anlaşması	50
3.14.5.	Cenova Sözleşmesi	51
3.14.6.	Roma Sözleşmesi	52
3.14.7.	Lahey Protokolü 1955	52
3.14.8.	Müşterek Finans Edilen Adalar	52
3.14.9.	Guadalajara Sözleşmesi 1961	52

3.14.10.	Tokyo Sözleşmesi	53
3.14.11.	Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Güvenilir Üç Dildeki Protokolü	53
3.14.12.	Lahey Sözleşmesi 1970	53
3.14.13.	Uluslararası Taşımacılıkla İlgili Kesin Kurallar İle İlgili Protokol	54
3.14.14.	Montreal Sözleşmesi 1971	54
3.14.15.	Ek Protokol no 1	55
3.14.16.	Ek Protokol no 2	56
3.14.17.	Ek Protokol no 3	56
3.14.18.	Ek Protokol no 4	57
3.14.19.	Son şart Protokolü	58
3.14.20.	Montreal Protokolü 1978	58
3.14.21.	Sivil Havacılık Sözleşmesi Düzenleyici Protokol 1980	59
3.14.22.	Sivil Havacılık Sözleşmesi Düzenleyici Protokol 1984	59
3.14.23.	Montreal Protokolü 1988	59
3.14.24.	Montreal Protokolü 1991	59
3.15.	Ülkemizin Taraf Olduğu Sözleşmeler	60
3.15.1.	Paris Sözleşmesi 1919	61
3.15.2.	Madris Sözleşmesi	62
3.15.3.	Havana Sözleşmesi	62
3.15.4.	Varşova Sözleşmesi	62
3.15.5.	Chicago Sözleşmesi	63
3.15.6.	Avrupa Dahili Tarifersiz Hava Servislerinin Ticari Hakları Mevzuunda Çok Taraflı Anlaşma (1956)	63
3.16.	Türkiye'nin Hava Hukukundaki Yeri	64
3.16.1.	Montreux Sözleşmesi	64
3.16.2.	Sevr Anlaşması	64
3.17.	Türkiyenin Anlaşmalardaki Durumu	67

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM **71**

DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE HAVA HUKUKU SORUNLARINA **71**

GENEL BAKIŞ

4.1.	Dünyada Yaşanan Hava Hukuku Sorunları	71
4.2.	Hava Hukuku Konusunda Türkiye'nin Sorunları	71
4.3.	Türkiyenin Hava Hukuku Sorunları İle İlgili Bazı Kavramlar	72
4.3.1.	Megali idea	72
4.3.2.	Enosis	72
4.3.3.	Egemenlik İlkesi	72
4.3.4.	Denizlerin Teşkil Ettiği Sınırlar	73
4.3.5.	Kıt'a Sahanlığı	70
4.3.6.	Münhasir Ekonomik Bölge	74
4.3.7.	Karasuları	74
4.3.8.	Ada	77
4.4.	Türkiye ve Yunanistan'nın Ege'de Yaşadığı Problem Sahaları	79

4.4.1.	Karasuları	80
4.4.2.	Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Hava Koridor Sorunu	82
4.4.3.	FIR (Flight Information Region/Uçuş Bildirim Bölgesi),	83
4.4.4.	Kıta Sahaneliği Sorunu	86
4.5.	Havacılık Sanayinin Genel Karakteristikleri	87
4.6.	Türkiye’deki Havacılık Sorunları	87
4.7.	Ulusal Havacılık Ve Uzay Konseyi	90
4.8.	Ar-Ge’ye Dayalı Tedarik	91
4.9.	Yan Stratejiler Ve Politikalar	93
4.10.	Eurocontrol	94

BEŞİNCİ BÖLÜM

97

UZAY HUKUKU

97

5.1.	Uzayın Tanımı	97
5.2.	Uzay Çalışmaları Gelişme	98
5.3.	Uzay Bilim ve Teknolojilerinin Gelişmesi İle İlgili Tarihçe	99
5.4.	Türkiye’de Uzay Gelişmeleri	101
5.4.1.	Türkiye’deki Uzay Faaliyetlerine Genel Bir Bakış	101
5.5.	Dünyadaki Uzay Faaliyetleri	103
5.6.	Uzay Faaliyetlerinin Önemi	105
5.6.1.	Uzayın Askeri Gücü	108
5.6.2.	Uzay: En Son Yüksek Tepe	109
5.7.	Uzay Faaliyetlerinin Yapılandırılması	111
5.8.	Dünyada uzaya ilişkin Yeni Eğilimler ve Stratejiler	112
5.9.	Gelişmiş Ülkelerdeki Uzay Kurumları ve Teşkilat Esasları	114
5.10.	Ülkelerin Askeri Uzay Faaliyetleri	117
5.10.1.	Amerika Birleşik Devletlerin Uzay Çalışmaları	117
5.10.2.	Avrupaki Uzay Çalışmaları	118
5.10.3.	Fransa’daki Uzayla İlgili Çalışmaları	118
5.10.4.	Almanyadaki Uzay Çalışmaları	118
5.10.5.	Avusturyada Yapılan Uzay Çalışmaları	119
5.11.	Uzay Teknolojilerinin Sosyo-Ekonomik Etkileri	119
5.12.	Doğal Afetlerde Uzay Teknolojilerinin Kullanımı	121
5.13.	Uzayda Konuşlu Erken İhbar Sistemleri	123
5.14.	Türkiye’deki Sivil Uzay Çalışmaları	127
5.14.1.	Avrupa Uzay Ajansı (ESA)’na Üyelik Çalışmaları	127
5.14.2.	Türk Uzay Kurumu (TUK)’nun Kuruluş Çalışmaları	127
5.14.3.	Türkiye Uzay Politikası Hazırlık Çalışmaları	128
5.14.4.	Uluslararası Uzay Teknolojileri Fuarı ve Konferansı	128
5.14.5.	Tübitak-Bilten Tarafından Yürütülen Bilsat Projesi	129
5.14.6.	BM Nezdinde Yürütülen Uzay Çalışmaları	130
5.15.	Hv.K.K.lığının Yürüttüğü Askeri Uzay Çalışmaları	130
5.15.1.	Uydu Projeleri	130
5.15.2.	Uzay ARGE Projesi	130
5.15.3.	TSK Uzay Konsepti	131
5.16.	Türkiye’nin İşbirliği Yaptığı Ülkeler	131

5.16.1.	Türkiye-ABD Uzay İşbirliği	131
5.16.2.	Türkiye-RF Uzay İşbirliği	133
5.16.3.	Türkiye-İngiltere İşbirliği	133
5.16.4.	İsrail ve Türkiye Arasındaki İşbirliği	134
5.16.5.	Pakistan ve Türkiye Arasındaki İşbirliği	134
5.16.6.	Güney Kore ve Türkiye Arasındaki İşbirliği	134
5.17.	Türkiye'nin Uzay Alanındaki Yeri ve Hedefleri	135
5.17.1.	Türk Telekom Tarafından Yürütülen Faaliyetler	139
5.17.2.	Tübitak Tarafından Yürütülen Faaliyetler	140
5.17.2.1.	Bilsat Uydu Projesi	140
5.17.2.2.	Avrupa Uzay Ajansı (ESA)'na Üyelik Çalışmaları	141
5.17.3.	Dışişleri Bakanlığı Tarafından Yürütülen Faaliyetler	142
5.17.4.	Hv.k.k.lığı Tarafından Yürütülen Sivil Uzay Faaliyetleri	143
5.17.4.1.	Türk Uzay Kurumu (TUK)'nun Kuruluş Çalışmaları	143
5.17.4.2.	Türkiye Uzay Politikası Hazırlık Çalışmaları:	145
5.17.4.3.	BM Nezdinde Yürütülen Çalışmalar	145
5.17.4.4.	Sempozyum/Konferans Çalışmaları	147
5.18.	Türkiye'de Uzay Politikasına Duyulan İhtiyaç Ve Önemi	148
5.18.1.	Türkiye Uzay Politikasının Genel Hatları	149
5.18.2.	Uzay Kurumu Teşkilat Çalışmaları Ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı	152

ALTINCI BÖLÜM 154

UZAY ANLAŞMALARI 154

6.1.	Diğer Gök Cisimleri Ve Ay Dahil Olmak Üzere Dış Uzayın Kullanımı Ve Keşfinde Devletlerin Etkilerini Yöneten Prensipler Anlaşması	156
6.2.	Astronotların kurtarılmasındaki anlaşma. Dış uzaya fırlatılmış nesnelerin geri dönüşü ve astronotların geri dönüşü	161
6.2.1.	1963 bildirisi ve 1967 dış uzay anlaşması'nda	165
6.2.2.	1968 kurtarma anlaşması'nın uygulamaları	166
6.2.2.1.	Japonya (CUPOUS, 2 şubat 2000)	166
6.2.2.2.	ABD (COPUOUS, 24 mart 2000)	167
6.2.2.3.	Güney Afrika (COPUOS, 11 temmuz 2000)	167
6.2.2.4.	Suudi Arabistan (COPUOS, 3 nisan 2001)	168
6.2.3.	Türkiye'deki Durum	168
6.3.	Uzay Nesneleri Tarafından Sebep Olunan Hasarlar İçin Uluslar Arası Sorumluluk Sözleşmesi	169
6.4.	Dış Uzaya Fırlatılan Nesnelerin Kayıt Etme Sözleşmesi	178
6.5.	Ay Ve Diğer Gök Cisimlerinde Devletlerin Faaliyetlerini Düzenleyen Anlaşma	182
6.6.	Dış Uzayın Kullanımı Ve Keşfinde Devletlerin Faaliyetlerini Düzenleyen Yasal Prensipler Deklerasyonu	184

6.7.	Uluslararası Direk Televizyon Yayınları İçin Yapay Dünya Uydularının Devletler Tarafından Kullanım Düzenleyen Prensipler	184
6.8.	Dış Uzaydan Dünyanın Uzaktan Soruşturulması İle İlgili Prensipler	188
6.9.	Dış Uzayda Nükleer Güç Kaynaklarının Kullanımı İle İlgili Prensipler	186
6.10.	Gelişmiş Ülkelerin İhtiyaçlarının Özel Açıklamalarını İçine Alan Ve Tüm Devletlerin İlgisi Ve Yararı İçin Dış Uzayın Kullanım Ve Keşfinde Uluslar Arası Ortak Çalışma Deklerasyonu	187
6.11.	Avrupa Meteoroloji Uyduları İşletme Teşkilâtı Dokunulmazlıklar Ve Bağışıklıklar Protokolü	187
6.12.	Birleşmiş Milletler Anlaşmaları	192
6.13.	Diğer Anlaşmalar	194
6.14.	İlişkili Uluslararası Anlaşmalar	196
6.15.	Ülkelerin Anlaşmalar Karşısındaki Durumu	197
SONUÇ		198
EK		220
KAYNAKÇA		234

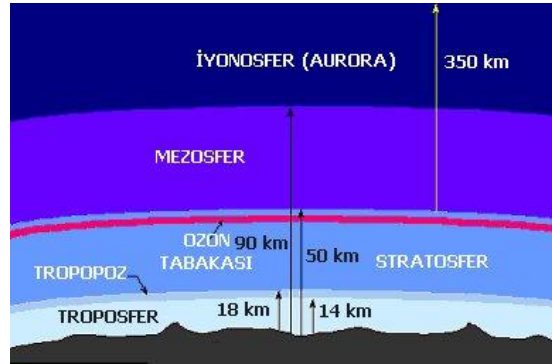
HAVA VE UZAY HUKUKU AÇISINDAN TÜRKİYE'NİN YERİ

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVA VE UZAY HUKUKU İLE İLGİLİ TEMEL BİLGİLER

1. ATMOSFER

Hava bir uçuşun yapılabilmesinde en önemli faktördür¹. Yeryüzü bir gaz küre olan atmosfer tarafından sarılmıştır. Atmosfer, yaklaşık olarak %78 azot, %21 oksijen ve %1'de çeşitli gazlardan meydana gelmiştir². Sürekli hareket halinde olan atmosfer ortalama 800 km kalınlığında olup zararlı ışınlar karşısında bütün canlıları korur³. Eski Yunanca atmos (nefes) ve sphaira (küre) sözcüklerinden oluşan atmosfer⁴, bir uzay cismini saran gaz kümesini anlatır. Yerçekimi nedeniyle bu gazın içinde yer alan elementler uzay cisminden kopup boşluğa karışamazlar. Ekvator'dan kutuplara doğru yerçekimi arttığı için atmosferin şekli Dünya'nın şekli gibi küreseldir⁵. Bundan dolayı atmosferin kalınlığı değişmektedir. Dünya'nın atmosferi 1.500 km yüksekliğe kadar çıkan bir küre oluşturur, ama toplam kütesinin dörtte üçü en alttaki 10,5 km'lik bölümde bulunur. Atmosfer, kendini ısı farklılıklarıyla gösteren çeşitli bölümlere ayrılır. Atmosferi oluşturan hava kütesinin %99'u 32km. nin altındadır⁶.



Şekil- 1

¹ "Meteoroloji", <http://tr.wikipedia.org> (15.12.2005)

² Aerodinamik, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-2000,s.3

³ "Atmosfer", <http://www.dask.org.tr> (05.12.2005)

⁴ "Dünya", <http://www.turkcebilgi.com> (12.01.2006)

⁵ "İklim", <http://www.cografya.biz> (03.11.2005)

⁶ ÇELİK, Seyfullah, "Atmosfer", <http://www.meteor.gov.tr> (01.01.2006)

100 km yükseğe kadar azot-oksijen oranında önemli bir değişiklik olmaz. 100 km'nin üzerinde hızlı bir ısı düşmesi gözlenir. Buradaki gazlar artık çok ince katmanlar biçimindedir. Daha çok da hafif gazlar bulunur. Bu gazlar morötesi ışınların etkisiyle ayrışır ve böylece burada oksijen serbest atomlar halinde bulunur. 600-1,500 km arasında atmosferdeki oksijenin yerini, güneşteki lekelerin durumuna göre değişen bir biçimde, helyum alır, bunun üstünde de bir hidrojen katmanı bulunur. Onun için burada yerküreyi çepeçevre saran bir hidrojen tacından söz edilebilir.

1.1. Troposfer: Yeryüzüne en yakın olan katmana **troposfer** denir. Troposferin bir sonraki katman olan stratosfere kadar yüksekliği kutuplarda 7-8 km'yi, Ekvator'da ise 16-17 km'yi bulur⁷ (kutuplarda 30000feet ve ekvator'da 60000 feet'dir⁸). En önemli özelliği yüksek ölçüde su buharı içermesi ve içinde havanın yatay olduğu kadar düşey hareketler de yapmasıdır.

Yükseğe çıkıldıkça ısı da düşer; bu düşüş stratosfere kadar sürer. Bu katmandaki ısı Ekvator'da -80 dereceyken kutuplarda -55 derece dolayındadır. Atmosfer tüm hava dolaşımı, bulutlar ve fırtınalar, kısacası meteorolojik olayların hepsi troposferde, yani en çok 8-13 km'ler arasında olur.

1.2. Stratosfer: Troposferden sonra **stratosfer** gelir. O da ortalama 11-50 km'ler arasında yer alır. Stratosfer, bu tabakanın en üst limitinin ortalama irtifası 30 mildir⁹. Sıcaklık troposfer ile stratosfer arasındaki bölgede -55 ile -80 derece arasında değişirken, stratosferin üst bölümlerinde +50 dereceye kadar çıkar. Isı düşmesinin önemli ölçüde değiştiği irtifa, alçak atmosferi yüksek atmosferden ayıran bölge yahut sınırdır. Bu hayali bölge TROPOPOZ olarak bilinir ve çoğu zaman ince ve kesin bir intikal bölgesi olarak kabul edilir¹⁰. Stratosfer, ozon gazının fazla olmasından dolayı bu tabakaya OZONOSFER'de denilmektedir¹¹.

⁷ "Atmosfer", <http://cografyadunyasi.8m.net> (12.11.2005)

⁸ 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı, Uçuş Fizyolojisi, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-2000, s.6

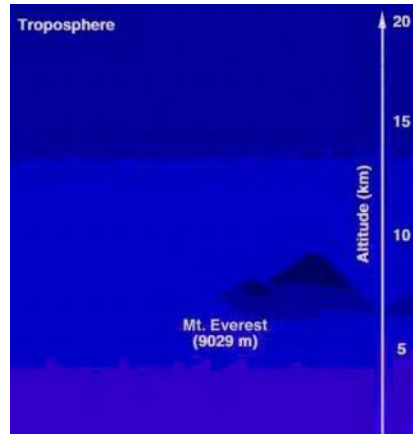
⁹ 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı, Meteoroloji, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-1999, s.5

¹⁰ ÇELİK, Seyfullah, "Atmosfer", <http://www.meteor.gov.tr> (01.01.2006).

¹¹ ERSUNDU-PIŞİRİCİ, Dinçer-Sinan: Meteoroloji, Anadolu Üniversitesi yayınları, Eskişehir-2001, s.21

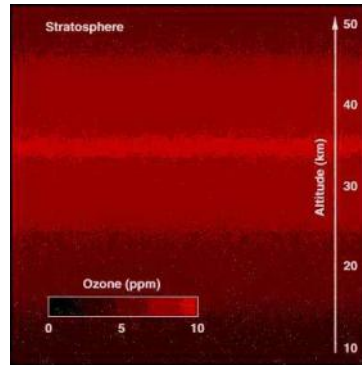
Yerin biçimi elipsoittir, yani kutuplar ekvatora göre basıktır. Bunun da nedeni, yerin kendi eksenini etrafında dönüşü nedeniyle oluşan merkezkaç kuvvetidir¹². Ekvator'dan kutuplara doğru yerçekimi arttığı için atmosferin şekli Dünya'nın şekli gibi küreseldir. Bundan dolayı atmosferin kalınlığı değişmektedir.

Tropopoz'un ortalama irtifası enlemlere göre sistemli bir şekilde değişir; Ekvator'da yüksek, Kutuplarda daha alçaktır. 45° enleminde, tropopozun ortalama ısı derecesi -55°C'dır; kutuplarda tropopoz ısısı Ekvatordakine oranla daha sıcaktır (başlıca neden, troposferin kutuplarda çok daha ince olmasıdır¹³)



Şekil- 2

1.3. Mezosfer: Stratosferden sonraki bölüme mezosfer adı verilir, o da 80 km yükseğe kadar çıkar.



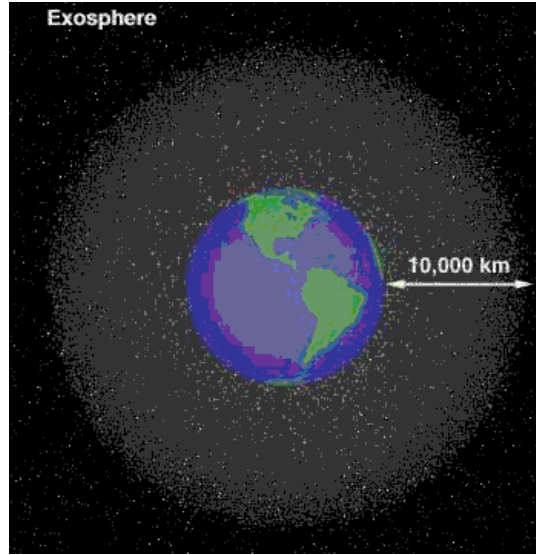
Şekil- 3

¹² "Dünya", <http://www.diyadinnet.com> (23.12.2005)

¹³ "Meteoroloji", <http://tr.wikipedia.org> (15.12.2005)

Şemosfer Stratosfer ile İyonosfer arasındaki katmandır. Stratosfer ile Şemosfer arasındaki 19-45 km'ler arasında oksijen azot haline gelerek ultraviyole ışınlarını tutar. Üst sınırı yerden 80 – 90 km yüksekliktedir¹⁴.

1.4. Ekzosfer: Atmosferin son katmanını oluşturur. Burada artık belirgin bir sınır olmadan boşluğa geçiş vardır¹⁵.Yaklaşık olarak 500 km den başlar ve gezegenler arası geçiş bölgesine kabaca 10 000 km ye kadar uzanır¹⁶ (600 mil'den 1200 mil'e kadar uzanan ve tedrici olarak uzay boşluğunun başladığı atmosferin dış sınırı olan bölgedir¹⁷).



Şekil- 4

2. YÖRÜNGE

Uydunun izlediği ve tamamladığı dairesel yola yörünge denir. Yörüngeler yüksekliklerine, dönüş yönlerine ve dünyanın dönüşü ile ilişkilerine göre sınıflandırılmaktadır. Aşağıda bazı yörünge çeşitleri hakkında bilgi verilmiş ve tarama

¹⁴ “Atmosfer”, <http://nedir.antoloji.com> (09.12.2005)

¹⁵ “Atmosfer”, <http://cografyadunyasi.8m.net> (08.11.2005)

¹⁶ “Atmosfer”, <http://www.dask.org.tr> (23.10.2005)

¹⁷ , 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı, Uçuş Fizyolojisi, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-2000,s.9

alanı tanımlanmıştır. Başka bir deyişle kullanılması düşünülen uydunun amacına yönelik olarak yörüngesi değişecektir. Dünyadaki bütün uydular aynı yörünge üzerinde durmazlar. Bunlara örnek verecek olursak Televizyon ve Radyo gibi amaçlara yönelik olan haberleşme uyduları "Clarke Belt" adi verilen ve yeryüzüne uzaklığı yaklaşık olarak 36.000 Km olan bir kusak üzerinde bulunurlar. Bu kusak jeosenkron (yeryüzü ile es zamanli) bir yörüngedir¹⁸.

2.1. Yer-Sabit Yörünge: Yer Eşzamanlı Yörünge (GEO)¹⁹, bu tür yörüngelere sahip olan uydular genellikle çok yüksek irtifaya (36 000 km) sahiptirler. Bu tür uydular her zaman dünyanın aynı bölgesini görürler. Bu nedenle aynı bölgeyi izleme ve o bölge hakkında sürekli bilgi elde etme imkanı sağlarlar. Meteorolojik ve haberleşme uyduları genellikle bu tür yörüngelere sahip uydulardır. Bu yörüngeye konabilecek uydu sayısı sınırlıdır. Her isteyen oraya uydu atamaz. Burası insanlığın ortak malı bir sınırlı kaynak olarak belirlenmiş ve oraya uydu atmak izne bağlanmıştır. ITU bize de üç yer tahsis etmiştir.

2.2. Yakın-Kutupsal Yörünge: Alçak Yörüngeler (LEO)²⁰ olarak 300 – 1200 km yüksekliğe yerleştirildiği bilinen pek çok uzaktan algılama platformu kısa sürede dünyanın pek çok yerini görüntülemeyi sağlayacak yörüngelere oturtulmuştur. 'Yakın-kutupsal yörünge' ismi, bu tür uyduların kuzey ve güney kutupları arasında uzanan bir yolu takip etmeleri nedeni ile kullanılmaktadır. 1200 km dolayında bir doğal olumsuz durum vardır. Radyasyon miktarı çoğaldığı için uydu elektroniğinde özel önlemler almanız gerekir bu da maliyet demektir. Bunun dışında gözlem amaçlı olunca yere ne kadar yakınsanız o kadar iyi görürsünüz. Fakat yakınlaştıkça atmosfer (gaz molekülleri) çoğaldığından yörünge çürümesi hızlanır,uydu ömrü azalır. Ömür 400 - 500 km arasında bir yılın altına , daha da alçakta aylar mertebesine iner. Tabü kesin konuşmak olmaz, başka faktörler de vardır.

2.3. Güneş-Eşzamanlı Yörünge: Pek çok yakın kutupsal uzaktan algılama uydusunun yörüngesi aynı zamanda güneş-eşzamanlıdır. Bu sayede, uydu dünyada görüntülediği her bölgeyi aynı yerel saatte görüntüler. Uzay bölümü, en az 24 uydudan

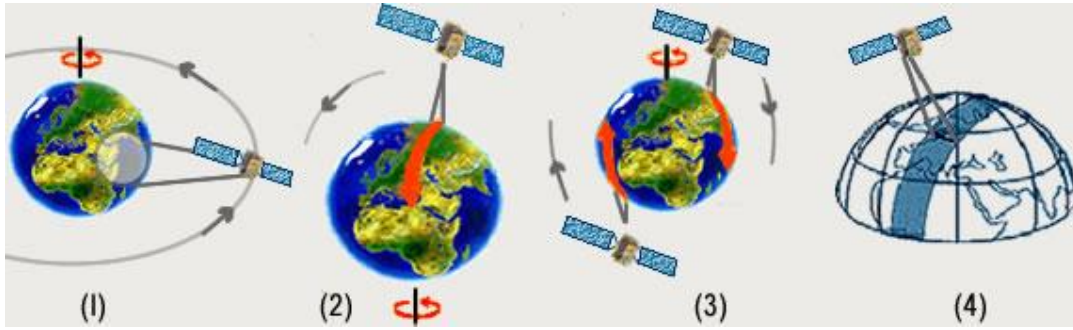
¹⁸ "Uydu Nedir?",<http://www.uyduofisi.com>(10.01.2006)

¹⁹ İNCE,Fuat, "Uzay Teknolojilerine Bakış ve Türkiye",Harp Akademileri Seminer,18 Aralık 2003,s.19

²⁰ İNCE,Fuat, "Uzay Teknolojilerine Bakış ve Türkiye",Harp Akademileri Seminer,18 Aralık 2003,s.20

(21 aktif uydu ve 3 yedek) oluşur ve sistemin merkezidir. Uydular, “Yüksek Yörünge” adı verilen ve dünya yüzeyinin 20.000 km üzerindeki yörüngede bulunurlar. Bu kadar fazla yükseklikte bulunan uydular oldukça geniş bir görüş alanına sahiptirler ve dünya üzerindeki bir GPS alıcısının her zaman en az 4 adet uyduyu görebileceği şekilde yerleştirilmişlerdir²¹.

2.4. Tarama Alanı: Uydu dünya etrafında dönerken, algılayıcı yeryüzeyinin belli bir kısmını taramaktadır. Yörünge boyunca ilerlerken taranan bu bölgeye "tarama alanı" denilmektedir²². Şekil- 5’de 4 yörünge şekli gösterilmeye çalışılmıştır.



Şekil-5

2.5. Diğer Bazı Yörüngeler:

1. MEO (Medium Earth Orbit)

LEO-GEO arası

2. Molniya Yörüngesi

Çok eliptik, kutup haberleşmesi

3. GEO Transfer yörünge

GEO’ya çıkmadan önceki eliptik yörünge.

LEO ile GEO arasındaki, tipik 10000 – 15000 km yükseklikler bazı uydu filoları tarafından kullanılır olmuştur. Iridium uyduları, GPS uyduları gibi uydu filoları buradadır. Iridium, Globalstar gibi Dünya çapında anında iletişim sağlayan uydular

²¹ “GPS Nedir ve Nasıl Çalışır?”, <http://www.offshop.net> (21.12.2005)

²² “Uzaktan Algılama”, <http://www.cscrs.itu.edu.tr> (22.12.2005)

GEO kullanmakta zorlanırlar. Çünkü (1) çok uydu için izin zordur. (2) uzak mesafe daha çok güç ister. Bu filolarda uydular, sayıca 30-60 dolayında ve eskidikçe yenileri eklendiği için kalabalık olmayan bir uzayda bulunmaları yer sorunlarını ortadan kaldırır.

Molniya Rusların ortaya çıkardığı özel bir yörüngedir. 64 derece kadar eğimde ve çok eliptiktir. GEO uyduları kutup bölgelerinden görülmediği için sorun vardır. Molniya yine 24 saat periyot ile kuzey kutup bölgelerinde uzun süre kalabiliyor. (18-20 saat gibi).

GEO yörüngesine çıkış bir kerede olmaz. GEO uyduları önce alçak yörüngeye çıkar, orada bazı sistemler denenir. Sonra GEO transfer yörüngeye sonra da GEO'ya yerleşir.

3. UYDU

3.1. Uydu: Tüm dünyada büyük bir hızla gelişmekte olan uydu teknolojisine paralel olarak²³, bir temel gezegenin çevresinde dönen ve temel gezegenle aynı kanunlara uyararak, gezegenin Güneş çevresinde çekim etkisiyle yaptığı dolanımında ona eşlik eden daha küçük gezegen²⁴. Dünya çevresindeki uyduların doğal yasalarla belirlenmiş yörüngeleri vardır. Uydular²⁵ Dünya çevresinde dönüyorlarsa yörüngeleri birer elipstir. Elipsin özel durumu olarak dairedir. Herhangi bir bölgeden gönderilen sinyalleri, üzerinde bulunan elektronik devrelerden geçirerek, almış olduğu sinyali istenilen bölgelere değişik frekans bantları aralığında gönderen ileri teknoloji ile hazırlanmış cihazlardır. Uydular yeryüzüne gönderdikleri sinyalleri değişen oranlardaki sinyal seviyeleri ile gönderirler ki bu anlatıma uyduların ayak izi denir. Uyduların yeryüzüne gönderdikleri sinyaller dBW olarak ifade edilirler. Yeryüzüne gönderilen sinyal seviyeleri değiştiği için yayını almak için kullanılan çanak anten çapı da değişecektir. Uydu sayısı teknoloji düzeyi ve frekansa bağlı olarak değişir. Şu sıralarda 720 kadardır. Ülkelere tahsis yapılır. Bazı ülkeler yerini satarlar.

Uydular sadece televizyon ve radyo gibi iletişimlerinde kullanılmazlar. Genel olarak uydu çeşitleri altta belirtilen başlıklar altında toplanabilir.

²³ ATABERK, Mustafa, "Milli Haberleşme Uyduları Sistemi", TSK İntranet sistemi, Makale

²⁴ Uydu, Meydan Larousse, Sabah Yayınları, C.20, İstanbul-1987, s.2

²⁵ İNCE, Fuat, "Uzay Teknolojilerine Bakış ve Türkiye", Harp Akademileri Seminer, 18 Aralık 2003

1. Haberleşme Uyduları

2. Askeri Amaçlı Uydular

3. Meteoroloji Uyduları; 1960'tan itibaren uzaydan global incelemelerle hava tahminleri yapılmaya başlandı. Uydudaki bir eleman dünya yüzeyinden yansıyan veya yayınlanan enerjiyi almakta, böylece bulutların değişimleri takip edilmekte, ayrıca hararet ve basınç değişimleri de alınmaktadır²⁶.

4. Araştırma ve Gözlem Uyduları vb

3.2. Uzayda Uydunun Dengesi: Yörüngede bulunan uydular yeryüzünün çekim kuvveti ile merkezkaç kuvvetinin eşit olduğu bir ortamda sabit olarak durmaktadırlar. Ancak belirsiz salınımlar yinede meydana gelir. Bu salınımlar'ın önüne geçebilmek için uydu üzerinde bulunan iki adet denge roketi devreye girer ve uydunun yörünge üzerinde tam olarak sabit kalmasını sağlarlar²⁷.

4. HAVA

Yer atmosferini meydana getiren ve gazlardan oluşan akışkan²⁸. Bu gazların ikisi havanın %99'nu oluşturur (hacim olarak %21 Oksijen, %78 Azot)²⁹. Atmosfer Tabakası Ekvatordan Kutuplara doğru da devamlı değişmektedir³⁰. Troposfer, atmosfer tabakalarının ilki ve bizim için en önemli olanıdır. Bütün uçuşlar troposferde başlayıp sona erer³¹. **Troposferin** kalınlığı mevsimsel olarak değişmektedir³².

1. **Havacılık:** Havadan daha ağır araçlarla yapılan hava ulaştırmacılığı.1903 yılında yapılan ilk pilotlu uçuştan bu yana büyük bir hızla gelişecek, askeri uçaklardan sonra, yolcu uçaklarında da ses hızının iki katına ulaşmıştır³³.

1910 1000 metreden yukarda ilk uçuş.

²⁶ "Dünya",<http://www.turkcebilgi.com>(12.01.2006)

²⁷ "Uydu Nedir",<http://www.uyduofisi.com>(10,01,2006)

²⁸ Hava,Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi,Milliyet Yayınları,C.10,İstanbul(?),s.5093

²⁹ Görsel Genel Kültür Ansiklopedisi,Görsel Yayınları,Cilt 2, İstanbul-1981,s.368

³⁰ ERSUNDU-PİŞİRİCİ, Dinçer-Sinan: Meteoroloji, Anadolu Üniversitesi yayınları, Eskişehir-2001,s.22

³¹ 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı,Temel Meteoroloji, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-2000,s.3

³² 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı,Meteoroloji, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-1999,s.2

³³ A.g.k. s.369

1944 Chicago’da ilk uluslar arası sivil havacılık anlaşmasının imzalanması

1962 Bir uçaktan havalanan füzemotorlu Amerikan “X-15” uçağı ile yükseklik rekoru (95936 m)

1965 Yatay uçuşta yükseklik (24462 m)

Newton BBS’ye sorulan bir soruda “uçakların uçabileceğı maksimum irtifa” sorulmuş ve alınan cevap “dizayn edilmiş olduğı yüksekliğe kadar uçabileceğı ki daha belirgin olarak ”

5. UZAY

Basit ve genel anlamda uzay; güneş’i, gezegenleri ve onların uydularını, her biri ayrı bir güneş olan milyarlarca yıldızı, bu yıldızların kümeleşerek oluşturduğu bizim gökadamız Samanyolu gibi milyonlarca galaksiyi kapsayan sınırsız bir ortamdır³⁴.

Güneş sisteminde, şu ana kadar edinilen bilgiler ışığında canlıların yaşamasına elverişli tek gezegendir. Dünyanın tek doğal uydusu olan ay, yaklaşık 385.000 km uzaklıktadır.

Dış uzayın keşfi ve hükümetler tarafından kullanımı, 1957 yılında uzaya ilk uydunun yollanması ile başlamıştır. 4 Ekim 1957 – Dünyanın ilk yapay uydusu 15-25 Mayıs 1958 tarihlerinde dünya etrafında yörüngeye oturtulan³⁵ SPUTNIK I’in uzaya fırlatılması ve böylece uzay keşfinin yollarının açılması, 10 Ekim 1967 – Kısa adı ile "Uzay Antlaşması" olarak bilinen "Ay ve Gök Cisimleri Dahil Uzayın Keşfi ve Kullanımı için Devletlerin Faaliyetlerini Düzenleyen İlkeler Antlaşması'nın" yürürlüğe girmesidir³⁶.Uzay hukuku, uluslar arası hukukun bir görünüşü olarak, Birleşmiş Milletlerin çalışması ile üretilmiştir. 1963 yılında Birleşmiş Milletler duyurusu ile dış uzayın keşfedilmesi ve kullanımının bütün insanların ilgisine ve faydasına olacağı ifade edilmiştir. Egemenlik uzayda hak edilemez. Uzaya fırlatılmış nesleler ve insanlar, eğer yabancı ülke topraklarına inmiş olsalar bile emniyetli bir biçimde ve çabuk olarak geri

³⁴ Görsel Genel Kültür Ansiklopedisi,Görsel Yayınları,Cilt 6, İstanbul-1981,s.1237

³⁵ “Dünya”,<http://www.turkcebilgi.com>(12.01.2006)

³⁶ “Space”, <http://www.spaceweek.org> (15.12.2005)

döneceklerdir. Dış uzay ve hava arasındaki sınır tartışmanın başlıca nedenlerindendir. Bazı tanımlar atmosferin bileşkelerine dayandırılmıştır. Diğer bir taraflı yaklaşımda ise ticari uçaklar atmosferin belirli bir tabakasını kullanıyorsa bu hava olarak düşünülebilir. Belirli kabuller, planlanmış görev tiplerine bağlı olarak ilgilendirilirler. Sounding roketlerin 35 ile 2100 km arasındaki maksimum irtifa ile alt yörüngelerde uçuşu yasaklanmıştır³⁷.

6. ATMOSFERİN FİZYOLOJİK BÖLÜMLERİ³⁸:

6.1. Fizyolojik Bölge : 0 – 10.000 feet

Deniz seviyesinden yaklaşık olarak 10.000 feet irtifaya kadar uzanan bu bölgeye insanın uyum sorunu yoktur.

6.2. Fizyolojik Olarak Zorluk Çekilen Bölge : 10.000 – 50.000 feet

Atmosfer basıncının azalması tırmanışta oksijen eksikliği problemi doğurur. Mide ve bağırsaklarda hapis olmuş ve vücut sıvılarında erimiş halde bulunan gazlarla ilgili problemler keza bu bölgede meydana gelir. 40.000 feet, %100 oksijen ile uçulabilecek azami irtifa sınırıdır.

6.3. Uzaya Eşdeğer Bölge :

Bu bölge, 50.000 feet'den basınç değişikliğinin 1 PSI'a kadar düştüğü 120 mile kadar olan bölgedir. 50.000 feet'in üzerindeki uçuşlara ait olan problemler insanın uzaydaki varlığını koruyabilmesi için "sealed"(oksijeni ve basıncı tam izole edilmiş) kabinler veya basınçlı elbise gibi korunma ihtiyaçlarını doğurur. Armstrong hattı veya fizyolojik sıfır hattı vücut sıvılarının vücut sıcaklığında kaynamaya başladığı 63.000 feet irtifadır.pilot 70.000 feet'deki çevresel koşullarla karşılaşırsa vücudundaki gaz çok hızlı bir şekilde genişleyerek felaket bir patlamaya sebep olacaktır³⁹.

³⁷ "Space law", <http://education.yahoo.com>, (12.12.2005)

³⁸ Uçuş Fizyolojisi, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-2000,s.12

³⁹ Mission, [http://www.blackbirds.net\(20.01.2006\)](http://www.blackbirds.net(20.01.2006))

7. Atmosferin İçinde Korumasız Uçuşun Etkileri :

Sinir sisteminde oksijen eksikliğinden ilk etkilenen doku, beyin dokusudur⁴⁰. Atmosfer yer yüzeyinden 2200 km yüksekliğe kadar olan bölümdür. 18 km yüksekliğe kadar olan bölümü Troposfer olarak adlandırılır ve tüm meteorolojik olaylar bu tabakada cereyan eder. 50.000 feet irtifa uzay sınırır. 63.000 feet irtifa ise, Armstrong hattı olarak bilinir⁴¹.

34.000 feet'ten sonra basınçlı %100 oksijen, 40.000 feet'den itibaren kabin basınçlaması, 50.000 feet'den sonra ise basınçlı elbise giyilmesi şarttır⁴².

12.000 feet üzeri uçuşlarda mutlaka ilave oksijen kullanılmalıdır. Atmosferik basınç 3 PSI'nin altına düştüğü zaman (yaklaşık olarak 40.000 feet(12.2 km)) basınçlı bir ortam şart hale gelir⁴³.

8. Atmosferin Kalınlığı :

ICAO'nun ilgili komisyonu ilk defa 7 Kasım 1952 tarihinde toplanarak standart atmosferi 20 km, daha sonraları uçak tiplerinin gelişmesi ve bu gelişmelerden doğan ihtiyaçlara cevap verebilmek için 1963 yılında standart atmosfer yüksekliğini 32 km olarak kabul etmiştir⁴⁴.

Çeşitli ülkelerin kendilerine mahsus standart atmosferleri vardır⁴⁵. (örneğin: ABD nin 1925 yılında kabul ettiği NACA standart atmosferi bugün 70 km'yi geçmiştir.)

9. Uçak Kapasitesi :

Jet motorlarının bir karakteristiği, motora giren havanın sühuneti düştükçe motorun veriminin artmasıdır. 36.000 feet'e kadar, her 1000 feet irtifada sühunet 3,5 F nispetle azalır. Aynı zamanda, yoğunlukta azalır; fakat yoğunluğun azalması

⁴⁰ 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı,Uçuş Fizyolojisi, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-2000,s.23

⁴¹ GATA Hava ve Uzay Hekimliği Merkezi, Havacılık Tıbbı Elkitabı, Hva Kuvvetleri Komutanlığı 1nci taktik Hava Kuvveti Komutanlığı Yayınları, Eskişehir-1995,s.3

⁴² TOWNES,;Hornbein ve diğerleri, Human Cerebral Function at Extreme Altitude in High Altitude and Man., West JB ve Lahiri S. Maryland yayınları-1985,s.31-36

⁴³ 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı,Meteoroloji, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-1999,s.5

⁴⁴ ERSUNDU, Dinçer;Pişirici,Sinan; Meteoroloji, Anadolu Üniversitesi yayınları, Eskişehir-2001,s.22

⁴⁵ ERSUNDU, Dinçer;Pişirici,Sinan; Meteoroloji, Anadolu Üniversitesi yayınları, Eskişehir-2001,s.22

sühunetteki bu düşme sayesinde telafi edilir ve motorun verimi stratosfere kadar artar. Bu irtifadan sonra ise yoğunluk, düşmesi devam etmesine rağmen sühunet sabit kalacağından, motorun verimi azalmaya başlar⁴⁶. Bu da belli irtifadan itibaren sıvı yakıt yerine artık oksijenle kuvvetlendirilmiş katı yakıt kullanan roket motorlarına ihtiyaç duyulmasını gerektirmektedir.

10. Uçakların Maksimum Uçuş İrtifası⁴⁷ :

Bazı uçakların uçuş irtifalarını inceleyecek olursak;

1. F-16 uçuş irtifası 50,000 feet (15 km) üzeri
2. B-52 uçuş irtifası 50,000 feet (15,151,5 m) üzeri
3. B-1B uçuş irtifası 30,000 feet (9 km) üzeri
4. B-2 uçuş irtifası 50,000 feet (15,152 m) üzeri
5. U-2 uçuş irtifası 85,000 – 90,000 feet (25,908 – 27,432 m) üzeri
6. SR-71 uçuş irtifası 80.000 feet ve üzeri⁴⁸

Newton BBS'ye sorulan bir soruda “uçakların uçabileceği maksimum irtifa” sorulmuş ve alınan cevap “dizayn edilmiş olduğu yüksekliğe kadar uçabileceği ki daha belirgin olarak savaş uçakları 90.000 feet ve üzerine çıktığı bilinmektedir. Deneysel uçaklar (X15) ihtiyaç olduğunda daha yukarılara çıkabilir. Kullanılan motorun tipine bağlı olarak daha yüksek irtifalara çıkılabilmektedir. Jet motorları doğadaki havaya ihtiyaç duyduklarından yüksek irtifalardaki yoğunluğu az havaları kullanamayabilirler. Roket motorları her irtifada hatta uzayda bile kullanılabilir⁴⁹.

⁴⁶ 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı, Aerodinamik, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-2000, s.64

⁴⁷ “Aircraft”, <http://www.fas.org> (13.01.2005)

⁴⁸ “Performans”, <http://www.aerospaceweb.org> (16.01.2006)

⁴⁹ “Maximum Altitude of Airplanes”, <http://www.newton.dep.anl.gov> (23.12.2005)

Yüksek irtifa olarak 36.000 feet civarı düşünülebilir⁵⁰. NASA tarafından pervaneli uçakla 60.260 feet (18.367 m) ile 27 Haziran 1998 de rekor kırılmıştır⁵¹.

⁵⁰ “Cruise Altitude”,<http://yarchive.net> (15.01.2006)

⁵¹ “DRC9889”,<http://www.nasatech.com> (20.01.2006)

İKİNCİ BÖLÜM

HAVACILIĞIN DÜNYADA VE TÜRKİYEDEKİ GELİŞİMİ

1. Dünyada Havacılık Kronolojisi

Havacılığın⁵² Dünya'daki gelişimine bakacak olursak⁵³;

1. 1002 yıllarında Cevheri'nin uçuş teşebbüsü
2. 1159 Bizans'ta bir Türk'ün (Sıraceddin) uçuş çabası
3. 1600 Hazerfen Ahmet Çelebi yaptığı kanatlarla Galata'dan Üsküdar'a uçarak 6 km katetmesi, 51 km saat hıza ulaşması ve 5 dakika havada kalması
4. 1633 Lagari Hasan Çelebi fişek ile 20 saniye de 1000 feet'e çıktı 125 km saat hıza ulaştı ve kanat kullanarak denize indi.
5. 1700 yollarında Türk Veli Direko'nun uçuşu
6. 1783 Mongolfier kardeşler ilk balon uçuşunu gerçekleştirdi
7. 1785 Türkiye'de ilk balon uçuşu
8. 1789 Balonla uçan ilk Türk Polanya elçisi İbrahim Paşa
9. 1852 Otto Lilienthal yaptığı Planörle uçmaya başladı
10. 1861 26 Haziran Bebekte Atıf Bey'in uçuş denemesi
11. 1900 İlk zeplin uçuşu Ferdinand von Zeppelin tarafından yapıldı
12. 1903 ilk kontrollü ve güç kullanılarak yapılan sürekli uçuş 17 Kasım 1903'de sabah saat 10:35'de Kuzey Carolina'da Kitty Hawk'daki Kill Devil Hill'de gerçekleşmiştir. Bu uçuşta Orville Wright (1871-1948) 12 hp'lik zincir-çevirmeli Flier-1 adlı uçağı ile 120 feet'lik mesafeyi saat'te 30 mil hava sürati, 6.8 Km/h yer sürati ile 12 saniye boyunca 8-12 feet irtifada yapmıştır. Olayın ilk tanıkları kardeşi Wilbur Wright, dört adam ve bir çocuktur. Bu uçak Washington'da Smithsonian Enstitüsündeki Ulusal Havacılık ve Uzay Müzesinde bulunmaktadır.
13. 1904 Wright Kardeşler (Flier-2) havada 360 derecelik dönüş
14. 1905 Eylül Wright kardeşler 38 dk. 38.4 km uçtular
15. 1907 22 Eylül Wright kardeşler 1 saat 31 dakika 66.5 km
16. 1909 25 Temmuz Louis Bleriot uçarak Manş Denizini geçti
17. 1911 Haziranında Türk Hava Kuvvetleri kuruldu

⁵² "Havacılık Tarihi", <http://www.tayyareci.com> (20.12.2005)

⁵³ "Havacılık Tarihi", <http://tr.wikipedia.org> (03.01.2006)

18. 1911 Savaşta ilk Uçak Türk-İtalyan savaşı Trablusgarp ve Bingazi
19. 1912 Mart İlk hava keşif fotosu(Piazza)
20. 1919 16-27 Mayıs arasında ilk Transatlantik uçuşu
21. 1930 Frank Whittle ilk jet motorunu tasarladı
22. 1935 efsane uçak DC-3 seferlerine başladı
23. 1940 Modern anlamda ilk helikopter İgor Sikorsky tarafından imal edildi.
24. 1942 3 Ekim Alman V-2 (A-2) balistik roketinin ilk başarılı fırlatılışı yapıldı
25. 1944 12 Temmuz İngilizlerin ilk jet uçağı servise girdi
26. 1945 6 Ağustos Atom bomnası Japon Şehirlerinden Hiroshima üzerine atıldı, böylece nükleer bir silah Dünya üzerinde ilk defa kullanıldı
27. 1947 14 Ekim ilk süpersonik uçuş yapıldı
28. 1950 Turboprop-güçlü bir yolcu uçağı olan Vickers Viscount dünyada ilk tarifeli yolcu seferine başladı
29. 1956 21 Mayıs Dünyada ilk Air-Born hidrojen bombası, Pasifik Okyanusu'nda Bikini Atoll'a atıldı
30. 1957 4 Ekim İlk insansız uydu,Sputnik 1, Rusya tarafından dünya yörüngesine fırlatıldı
31. 1961 12 Nisan Uzayda ilk seyahet eden ilk kozmonot Yuri Gagarin(Rusya)
32. 1969 21 Temmuz Amerikan astronot Neil Armstrong ay yüzeyine basan ilk kişi oldu ve Tranquility denizine ay inişi yaptı
33. 1970 12 Eylül Ruslar insansız aracı aya indirdi
34. 1977 25 Şubat Rusların iki kişilik Soyuz 24 aracının 424 saat 48 dakikalık uçuşu esnasında Solyut 5 uzay laboratuvarıyla birleşmesi gerçekleşti.
35. 1983 ilk yakıt ikmallsiz Dünya çevresi uçuş
36. 1998 Dünya turu ilk defa bir ultralight ile 80 günde tamamlandı

2. Türkiye’de Geçmişten Bugüne Havacılık Tarihi

Geçmiş günümüzden 1000 yıl öncesine uzanan Türk Havacılığı⁵⁴ dünyadaki gelişmelere paralel olarak son 70-80 yılda yaptığı atılımlarla bugünkü durumuna erişmiştir⁵⁵.

⁵⁴ “Havacılık Tarihi”,<http://www.tayyareci.com>(20.12.2005)

⁵⁵ “Havacılık Tarihi”,<http://tr.wikipedia.org>(03.01.2006)

2.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem

1. 1002 yıllarında Cevheri'nin uçma teşebbüsü
2. 1159 Bizans'ta bir Türk'ün (Sıraceddin) uçma çabası
3. Memluk Türkleri 1248'de haclı seferlerine karşı koymak ve Osmanlı Devleti ise 1453'te İstanbulun fethi esnasında roket esaslı silahlar kullandı⁵⁶,
4. 1600 Hazerfen Ahmet Çelebi yaptığı kanatlarla Galata'dan Üsküdar'a uçarak 6 km katetmesi, 51 km saat hızı ulaşması ve 5 dakika havada kalması
5. IV. Murat döneminde; 1630 yılında Hezarfen Ahmed Çelebi Galata Kulesi'nden Üsküdar- Doğancılar'a kadar olan 6000 m.lik mesafeyi kendi yapımı planör kanatlarıyla kat ederek dünya tarihinde uçan ilk insan olarak yerini aldı⁵⁷.
6. 1633 Lagari Hasan Çelebi fişek ile 20 saniye de 1000 feet'e çıktı 125 km saat hızı ulaştı ve kanat kullanarak denize indi.
7. 1700 yollarında Türk Veli Direko'nun uçuşu
8. 1861 26 Haziran Bebekte Atıf Bey'in uçuş denemesi
9. 1785 Türkiye'de ilk balon uçuşu
10. 1789 Balonla uçan ilk Türk Polanya elçisi İbrahim Paşa
11. 1911 Haziranında Türk Hava Kuvvetleri kuruldu
12. 1911 Savaşta ilk Uçak Türk-İtalyan savaşı Trablusgarp ve Bingazi
13. 1911 22 Ekim İlk keşif hareketi Türk –İtalyan savaşı-Azizi
14. 1911 28 Ekim İlk topçu atışını tanzim Türk –İtalyan savaşı
15. 1911 İlk havadan yere taarruz Türk-İtalyan savaşı

Bu saldırının sonucunda kişisel deneyimlerin ötesine geçemeyen havacılığın önemi devletçe anlaşıldı ve orduda havacı birliklerin oluşumu için resmi çalışmalar başlatıldı⁵⁸.

16. 1911 15 Ocak Havadan ilk beyanneme atışı Türk-İtalyan savaşı
- 1912 yılında Ermeni bir vatandaşın uçak fabrikası kurma teklifi geri çevrilirken Fransa'dan Deperdesin, Almanya'dan Harlan, İngiltere'den Bristol uçakları alındı. Bu

⁵⁶ "Tur",<http://www.ttgvy.org.tr>(25.12.2005)

⁵⁷ KANSU,Yavuz;ŞENSÖZ, Sermet; ÖZTUNA,Yılmaz,"Havacılık Tarihinde Türkler",Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut-1971,Cilt-1,s.30?

⁵⁸ Kansu ve diğerleri a.g.e,s.34?

olay Osmanlı'dan günümüz Türkiye'sine kadar süregelen, dışalımın yerli üretime tercih edilmesine ilk örneği teşkil eder⁵⁹.

17. 1912 Mart İlk Osmanlı tayyareleri 2 adet

18. 1912 26 Nisan İlk defa bir Türk pilotu Türk tayyaresi ile Türk toprakları üzerinde uçtu.(Feza Bey)

19. 1912 10 Eylül Savaşta ilk tayyare kaybı. Türk İtalyan savaşı-Aziziye. İtalyan uçağı yerden vuruldu.

20. 1912 Aralık Osmanlı'da 4 eğitim, 10 keşif ve bombardıman tayyaresi faal

21. 1913 Balkan savaşında ilk keşif

22. 1913 24 Ekim Pilot Nuri 3 saat 5 dakika ile ilk uzun uçuşu yaptı.

23. 1913 ilk Türk kadını uçtu

24. 1913 yılında temel eğitimini tamamlayan pilot Ord. Prof. Dr. Ali YAR dünyanın ilk üç uçak mühendisinden biri oldu.

25. 1914 ilk Türkçe teknik uçuculuk kitabı

26. Rıza Bey ve Hayri Bey isimli otomobil teknisyenleri ise Tophane Askeri Fabrikası'nda basit bir uçak yaptılar ama bu uçak uçurulamadı.

27. 1935 İlk Türk kadın savaş pilotu Sabiha Gökçen Türk Hava Kurumu'nun Havacılık Okulu'na girdi

2.2. Cumhuriyet Dönemi

Hava Kuvvetleri: 1903'de ilk uçağın havalanmasından 8 yıl sonra, 1 Haziran 1911'de Türk Hava Kuvvetlerinin temeli Harbiye Nazırı (Savaş Bakanı) Mahmut Şevket Paşa tarafından atıldı⁶⁰. Yeşilköy'de iki hangar ve hava alanı inşa edilerek, Türk Havacılığının temel yapısı tesis edilmiş oldu⁶¹.

Cumhuriyetin ilk yıllarında havacılık; sivil havacılık ve havacılık sanayi olmak üzere iki koldan geliştirilmeye çalışıldı. 16 Şubat 1925'te ATATÜRK'ün emriyle, daha sonra Türk Hava Kurumu adını alacak olan, Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu⁶².

⁵⁹ DENİZ,Tuncay, "Türk Uçak İmalatı",Kendi Basımı,Ocak-2000,s.45

⁶⁰ T.C. Genel Kurmay Başkanlığı, Türk Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleriyle Jandarma Teşkilatının Kuruluş Tarihleri,Genel Kurmay Yayınları, Ankara-1974, s.3

⁶¹ EROĞLU, Hazma, Türk İnkılap Tarihi, Savaş Yayınları, Ankara-1990, s.336

⁶² "Tur",<http://www.ttgvy.org.tr>(25.12.2005)

1. 1928 yılında Tayyare Makinist Mektebi açıldı. Fransa ve Almanya'ya uçak mühendisliği öğrenimi için öğrenciler gönderildi.

2. Eskişehir'de bir tamirhane kuruldu.

ATATÜRK'ün "Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayünün de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi icap eder," sözleriyle belirttiği dönemin havacılık politikası doğrultusunda 1925 yılında Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kuruldu⁶³.

3. 1925 Kurumun planör ve motorlu uçaklarının onarım ve revizyonu amacıyla 1925 yılında Ankara-Akköprü'de kurulan marangoz atölyesi daha sonra planör imalathanesi halini aldı.

Yapılan antlaşma sonucu Türk Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan her türlü uçağı ve motoru üreterek bunların revizyonunu yapacak ve her türlü makine aksamı Junkers firması tarafından karşılanacak olan 1925 yılında Kayseri Uçak ve 1926 yılında Eskişehir Bakım Tesisleri kuruldu⁶⁴.

Kaldı ki fabrikanın kuruluşunun ta basında ortada bir sermaye sorunu vardır. Alman Junkers, 3,5 Milyon liralık sermayeden kendi payına düşen 3,5 Milyon Alman Markını (1,750 milyon TL.) karşılayacak durumda da değildir. Alman ekonomisi ve havacılığı zor durumdadır. Her şeye rağmen Kayseri'de çalışmalar başlatılır. 25 Haziran 1926'da Kemalettin Sami Pasa ile Richtofen arasındaki görüşmede Richtofen sunduğu raporda, Junkers'in projeyi tamamlamaya gücünün yetmeyeceğini ve bu nedenle projeyi eksik bırakabileceğini vurguluyordu⁶⁵.

4. 6 Ekim 1928'de resmen üretime geçen Kayseri'deki fabrikada Türk ve Alman ekip birlikte çalıştı.

5. 1933 yılında kurulan Havayolları Devlet İşletme İdaresi (HDİİ), Türkiye'de sivil havayolları kurmak ve bu yolda taşıma yapmak üzere görevlendirildi. İdare, kurulduğunda filosunda toplam koltuk kapasitesi 28 olan ve sadece Ankara-Eskişehir arasında çalışan 5 küçük uçağı sahipti. HDİİ daha sonra Türk Hava Yolları (THY) adını aldı.

⁶³ ER,Şükrü;"Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz",Mühendis ve Makina; Cilt:16 Sayı:178; Ocak 1972

⁶⁴ "Türkiye'de Uçak Sanayi":[http://tr.wikipedia.org\(01.01.2006\)](http://tr.wikipedia.org(01.01.2006))

⁶⁵ TAYHAN, İhsan; Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950) konulu doktora Tezi,İzmir- 2001.s.212

6. 1935 yılında Türk kuşu hizmete girdi.
 7. Burada 1938-1939 yılları arasında 150 planör inşa edildi⁶⁶
 8. THK Uçak Motoru Fabrikası ise 1944 yılında Gazi Orman Çiftliği'nde kuruldu⁶⁷
 9. THK'nın araştırma üniteleri arasında yer alan Ankara Hava Tüneli (AHT) 1950 yılında kuruldu ve dönemin en büyük hava tünelleri arasında yerini aldı.
 10. Motor fabrikası 1955'te traktör imalatına geçerek bugünkü Türk Traktör Fabrikası haline getirildi.
- MKEK, isi ciddiyetle ele almış, THK'nin prototip çalışmalarını yeni isimler altında geliştirerek üretmiş ve faaliyetlerine 1959 yılına kadar devam etmiştir. Süre gelen talep yokluğu durumu ve hükümetlerin ihracata yönelik engellemeleri sonucu, MKEK uçak üretimi aynı yıl sona ermiştir⁶⁸.
11. Uçak fabrikasında ise 1959'da üretim durduruldu⁶⁹
 12. 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı, 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü adı altında yeniden teşkilatlandırıldı.
 13. 1984 15 Mayıs TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş.(TAI) kurulmuştur⁷⁰.

2.3. Ülkemizde Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Başlangıcı

Ülkemizde ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Hava limanı'nın hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydana başladı.

1925 yılında, daha sonra Türk Hava Kurumu adına alacak olan "Türk Tayyare Cemiyeti"nin kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır.

⁶⁶ BIYIKOĞLU, H. Nadir; "Türk Havacılık Sanayii", Ankara-1991, s.17

⁶⁷ ER, Şükrü; "Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz", Mühendis ve Makine, Cilt.16, Sayı.178, Ocak 1972

⁶⁸ KONUKÇU, Celal Kürşat, Türk Hava Sanaii (1912-1959), Dicle Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Diyarbakır-2005, s.1

⁶⁹ İNCEÖZ, Semih; "Türkiye'nin İlk Uçak Fabrikasını Kuran Adam Nuri Demirağ", Aksiyon Dergisi; 15-21 Haziran 1996

⁷⁰ "Tarihçe", <http://www.tai.com.tr> (25.01.2006)

1933 yılında 5 uçaklık küçük bir filo ile "Türk Hava Postaları" adı ile ilk sivil hava taşımacılığımız başlatılmıştır.

Cumhuriyetimizin 10. yılında, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan "Havayolları Devlet İşletme İdaresi", Türkiye'de sivil hava yolları kurmak ve bu yolda taşıma yapmak üzere görevlendirilir.

2.3.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Kuruluşu

Dünya Sivil Havalığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojinin büyük önem taşıması karşısında, ulusal çıkarlarımızın korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırıldı⁷¹.

2.3.2. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Hukuki Yapısı

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olarak 3348 Sayılı, Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun çerçevesinde görev yapmaktadır.

2.3.3. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Organizasyonu

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün organizasyon yapısı bir Genel Müdür, iki Genel Müdür Yardımcısı ve dört Daire Başkanı ile biri geçici on iki Şube Müdüründen oluşmaktadır.

2.3.4. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Personel Yapısı

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nde, 1'i Genel Müdür, 2'si Genel Müdür Yardımcısı, 4 Daire Başkanı, biri geçici 12 Şube Müdürü olmak üzere toplam 95 personel görev yapmaktadır.

⁷¹ "Kanun_yönetmelikler", <http://www.dhmi.gov.tr>(03.02.2006)

2.3.5. Havacılık Mevzuatı

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce, **2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu** ve 15 yönetmelik ve uluslararası alanlardaki yeni gelişmeler doğrultusunda hazırlanan daha teknik düzeyde dokümanlar olan 30 adet Havacılık Talimatı çerçevesinde hizmet verilmektedir.

1. 2920 Sayılı⁷² Türk Sivil Havacılık Kanunu⁷³ : Bu Kanunun amacı; devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamaktır⁷⁴.

"Türk Hava Sahası" terimi: Türkiye Cumhuriyetinin egemenliği altındaki ülke ile Türk karasuları üzerindeki sahayı⁷⁵,

"Türk Sivil Hava Aracı" terimi: Devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzelkişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçları⁷⁶,

Türk hava egemenliği; Türkiye Cumhuriyeti Türk hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haizdir⁷⁷.

Türk hava egemenliği; Türkiye Cumhuriyeti Türk hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haizdir⁷⁸.

Türk hava sahasının kullanılması; Türk hava sahası hava araçları tarafından bu Kanun ve ilgili diğer mevzuat hükümleri çerçevesinde kullanılır⁷⁹

⁷² Bu Kanunla Sigorta hizmetleri ile ilgili olarak Sanayi ve Ticaret Bakanlığına ve Sanayi ve Ticaret Bakanına verilmiş olan her türlü görev, yetki, sorumluluk, hak ve muafiyetten ilgili olanların doğrudan doğruya Başbakanına, Başbakanın görevlendireceği Devlet Bakanına, Hazine Müsteşarlığına ve Hazine Müsteşarına intikal edeceği 9.12.1994 tarih ve 4059 sayılı Kanunun 8 inci maddesi ile hükme bağlanmıştı

⁷³ Genel Uçak İşletme Yönetmeliği (SHY-6B), 14/6/1984 tarih ve 18431 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

⁷⁴ Bkz. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, Birinci Kısım, madde-1

⁷⁵ Bkz. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, Birinci Kısım, madde-3

⁷⁶ Bkz. "Türk Sivil Havacılık kanunu", Resmi gazete, Tarih:19-10-1983, sayı:18196, madde-3

⁷⁷ "Genel", <http://www.shgm.gov.tr> (12.12.2005)

⁷⁸ Bkz. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, İkinci Kısım, Birinci Bölüm, madde-4

⁷⁹ Bkz. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, İkinci Kısım, Birinci Bölüm, madde-5

Türk hava sahasından yararlanacak hava araçları; Uçuşa elverişli olmak şartıyla aşağıda sayılan hava araçları Türk hava sahasında uçuş yapabilirler⁸⁰.

- a) Türk Devlet hava araçları,
- b) Türk uçak siciline kayıtlı Türk sivil hava araçları,
- c) Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmalar uyarınca Türk Hava Sahasında uçmalarına müsaade edilen hava araçları,

Yukarıda belirtilenler dışında kalan her türlü hava aracının Türk Hava Sahasını kullanması Ulaştırma Bakanlığının iznine tabidir. Ulaştırma Bakanlığı gerekli izni vermeden önce Genelkurmay Başkanlığı ve Dışişleri Bakanlığının görüşünü alır.

Uçuş yasakları ve sınırlamaları; Bakanlar Kurulu, Genelkurmay Başkanlığının olumlu görüşü üzerine; kamu düzeni ve emniyet mülahazaları ile veya askeri sebeplerle geçici veya devamlı bir tedbir olarak, Türk hava sahasının tamamını veya belirli bölümünün kullanılmasını veya muayyen bölgeler üzerinden uçuşu yasak edebilir veya sınırlayabilir. Uçuş güvenliğini sağlamak amacı ile Genelkurmay Başkanlığı ve Ulaştırma Bakanlığınca konulacak diğer tahditler, bu hükme tabi olmaksızın Ulaştırma Bakanlığınca uygulanabilir⁸¹.

Hava yolları ve havaalanlarına ait sınırlamalar; Türk hava sahasında uçuş yapmak hakkını haiz hava araçları ile diğer hava araçlarının izleyecekleri uçuş yolları ve kullanacakları hava alanları, Genelkurmay Başkanlığı ile gerekli koordinasyon yapılmak suretiyle, Ulaştırma Bakanlığınca belirlenir⁸².

Irak'ın Birleşmiş Milletler Güvenlik konseyi kararlarına uygun olarak silahsızlandırılması için askeri harekate katılacak ülkelere sağlanacak destek ve kolaylıklar konusunda bir karar alınması da önem ve müstaceliyet kazanmıştır. Bu çerçevede, başta NATO üyesi ülkeler olmak üzere birçok ülke, müttefik hava kuvvetleri unsurlarının milli hava sahalarını bu amaçla kullanmalarına izin vermiş bulunmaktadır⁸³.

⁸⁰ Bkz. "Türk Sivil Havacılık kanunu", Resmi gazete, Tarih:19-10-1983, sayı:18196, madde-6

⁸¹ Bkz. "Türk Sivil Havacılık kanunu", Resmi gazete, Tarih:19-10-1983, sayı:18196, madde-7

⁸² Bkz. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, İkinci Kısım, Birinci Bölüm, madde-8

⁸³ "Yasa": <http://www.belgenet.com> (23.03.2003)

Bir örnek verecek olursak; TBMM Kararı şöyle⁸⁴:

Türk Silahlı Kuvvetlerinin Kuzey Irak'a Gönderilmesine; Bu Kuvvetlerin Gerekliğinde Belirlenecek Esaslar Dairesinde Kullanılmasına ve Muhtemel Bir Askeri Harekat Çerçevesinde Yabancı Silahlı Kuvvetlere Mensup Hava Unsurlarının Türk Hava Sahasını Türk Makamları Tarafından Belirlenecek Esaslara ve Kurallara Göre Kullanmaları İçin Gerekli Düzenlemelerin Yapılmasına, Anayasanın 92 nci Maddesi Uyarınca 6 Ay Süreyle İzin Verilmesine Dair Karar.

2.3.6. Türkiye'deki Hava Hudut Kapılarında Kabul Edilemez Yolcuya Uygulanacak İşlemlere İlişkin Sivil Havacılık Yönergesi⁸⁵

5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla onaylanan Uluslar arası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Şikago Konvansiyonu) gereğince ICAO tarafından yayımlanan Ek-9, Üyesi bulunduğumuz ECAC tarafından yayımlanan Doküman 30 ve IATA tarafından yayımlanan Resolution 701 kuralları çerçevesinde, hava hudut kapılarından Türkiye'ye gelen kabul edilemez yolcuların, Türkiye'ye gelmeden ilk çıkış noktasında tespit edilmesine yönelik olarak bu yolcuları taşıyan hava yolu işleticisinin sorumluluğunu ve bu yolcuların geri gönderilmelerini, kalışları süresince ikamet, beslenme, sağlık vb. ihtiyaçlarını karşılamak ve iadelerine kadar geçecek süre içerisinde uygulanacak usulleri ve iadelerine ilişkin bildirimleri belirlemektir⁸⁶.

2.3.7. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Kanunlarla Belirlenmiş Görevleri

2.3.7.1. Sivil Havacılık Kurallarının Geliştirilmesi

Genel Müdürlüğümüz, devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki her türlü faaliyeti ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlemek ve esaslarını belirlemekle yükümlüdür. Bu doğrultuda sivil havacılığın güvenliğinin ve emniyetinin sağlanması, hava ulaştırma servislerinin

⁸⁴ Bkz. "Yabancı ülkelere asker gönderilmesi ve Türk hava sahasının yabancı silahlı kuvvetlerin hava unsurlarına açılmasına ilişkin karar ",Resmi gazete, Tarih:20-03-2003,sayı:25055,Karar no:763

⁸⁵ Bkz.Türkiye'deki Hava Hudut Kapılarında Kabul Edilemez Yolcuya Uygulanacak İşlemlere İlişkin Sivil Havacılık Yönergesi,20.05.2003 Bakan Onaylı

⁸⁶ "Sivil Havacılık yönergesi":<http://www.egm.gov.tr>(09.03.2006)

sağlam temeller üzerine tesisi ile işletilmesi için gerekli prensip ve kurallar uluslararası anlaşmaların hükümleri de dikkate alınarak Genel Müdürlüğümüzce belirlenir.

2.3.7.2. Havacılık Personeli Lisanslarının Düzenlenmesi

Pilotlar ile hava aracının sevk ve idaresi ile bakımı için gerekli personelin ve diğer havacılık personelinin , faaliyette bulunabilmeleri için, Genel Müdürlüğümüzden lisans almaları ve bu lisansları belirli süreler içinde yenilemeleri zorunludur.

Lisans almaları gereken bu personelin kategorilerinin saptanması, belge verilmesi, geçerliliği, yenilenmesi, geri alınması ve sicillerin tutulması ile ilgili esaslar Genel Müdürlüğümüzce belirlenir.

2.3.7.3. Tüm Havacılık Faaliyetlerinin Ruhsatlandırılması

Türkiye hava sahası içinde veya Türkiye ile yabancı ülkeler arasında her türlü hava aracını kullanarak yerli işletmelerin, Türk tescilinde bulunan hava araçlarına bakım yapacak kuruluşların, havacılık personelinin eğitimi amacıyla faaliyet gösterecek kuruluşların ruhsatlandırılması Genel Müdürlüğümüzün sorumluluğundadır. Bu amaçla ruhsat almak üzere başvuracak gerçek ve tüzelkişilerin başvurularına ekleyecekleri belgeler ve başvuruda aranacak şartlar Genel Müdürlüğümüzce belirlenir ve tetkik edilir. Aynı şekilde söz konusu kişi veya kuruluşlar faaliyetlerini sürdürebilmek için tarafımızca sürekli denetime tabidirler.

2.3.7.4. Hava Sahamızdaki Seyrüsefer Hizmetlerinin Koordinasyonu

Genel Müdürlüğümüz, Türk hava sahasında hava trafiğinin güvenli, süratli ve düzenli bir şekilde yürütülmesi, haberleşmenin ve bilgi akışının sağlanması, meteoroloji hizmetlerinin yürütülmesi amacı ile ihtiyaçlar doğrultusunda TSK, Dışişleri Bakanlığı ve DHMİ Genel Müdürlüğü ile koordinasyonlar kurarak çağdaş teknolojiye uygun olarak düzenlemeler ve planlamalar yapılmasında rol alır.

2.3.7.5. Uluslararası Gelişmelerin Takibi

Uluslararası sivil havacılık sahasındaki gelişmeleri takip ederek sözkonusu gelişmelerin ülkemiz uygulamalarına yansıtılması için gerekli tedbirleri almak, ileriye yönelik planlamaları yapmak Genel Müdürlüğümüzün görevleri arasındadır.

2.3.7.6. Uluslararası Anlaşmaların Uygulanmasının Takibi

Sivil havacılık konuları ile ilgili ülkemizin taraf olduğu anlaşmalar Genel Müdürlüğümüzce takip edilir ve bu anlaşma hükümlerinin uygulanması amacıyla gerekli düzenlemeler yapılır.

2.3.7.7. Hava aracı Kazalarının İncelenmesi

Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması gereğince, Akid Devletlerden birine ait bir hava aracının diğer bir Akid Devletin ülkesinde kazaya uğraması halinde kazanın ülkesi dahilinde meydana geldiği devlet kazanın tahkikatını yürütmekle yükümlüdür. Hava aracının siciline kayıtlı bulunduğu devlet ise tahkikat esnasında hazır bulunmak ve sonuçlarını devletine bildirmek hakkına sahiptir.

Genel Müdürlüğümüz ülkemizde meydana gelen her türlü sivil hava aracı kazasının, nedenlerini ve oluş şeklini açıklığa kavuşturmak ve sivil havacılıkta can ve mal güvenliğinin sağlanması bakımından tekrarına engel olmak amacı ile, ayrıntılı teknik inceleme ve soruşturmasını yapar. Aynı nedenlerle Türk sivil hava aracı siciline kayıtlı hava araçlarının ülke dışında geçirdikleri kazalarla ilgili olarak yürütülen araştırmalara Genel Müdürlüğümüz personeli katılır.

2.3.7.8. Sivil Havacılık Eğitiminin Esaslarının Belirlenmesi

Sivil havacılık sahasında görev alan personelin görevlerini yerine getirebilmek amacıyla almaları gereken eğitimlerine ilişkin esas ve standartlar uluslar arası anlaşma ve standartlar da dikkate alınarak Genel Müdürlüğümüzce belirlenir. Bu konuda eğitim veren kuruluşların yetkilendirilmesi ve denetlenmeleri de Genel Müdürlüğümüzün görevlerindendir.

2.3.7.9. Arama Kurtarma Hizmetlerinde İşbirliği

Genel Müdürlüğümüz, uçuş güvenliği ve can ve mal emniyetinin sağlanması için oluşturulan arama ve kurtarma yardım teşkilatları ve ekipleri ile işbirliği içinde bulunur, bu ekiplerde görev alır.

2.3.7.10. Tüm Sivil Havacılık Sisteminin Denetimi

Türk sivil hava araçları ile faaliyette bulunan tüm kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzelkişileri, hava seyrüseferinin güvenliğini sağlayabilmek amacıyla Genel Müdürlüğümüzün denetimine tabidirler.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HAVA HUKUKU NEDİR VE GELİŞİMİ

İnsan kuşlar gibi özgür olmayı ve uçarak istediği yere özgürce gidmeyi amaçlamıştır. Kuşlar incelendiğinde aslında onların uçarken belirli kurallara uyması gerektiği bilinmektedir. Bu kurallar yazılı olmasa bile genetiksel olarak nesilden nesile geçmektedir.

İnsanlar karayollarında araba kullanırken belirli kurallara uyması gerekmektedir ki kazalar olmasın. Bunun gibi gök yüzündede uçarkende belirli bizim göremediğimiz yollar ve uçuş kuralları üzerine kurulmuş tüm insanların bildiği uluslararası kurallar olmalıdır. Bu kurallar toplamıda Hava Hukuku'nu oluşturmaktadır. Hava hukukuna geçmeden önce Hava Hukuku ile ilgili bazı tanımlara bakmakta yarar olacaktır.

3.1. Devlet, kavramından ise, daha çok hukuksal bir varlık anlaşılmaktadır. Modern anlamda devlet, sınırları belirlenmiş bir ülke toprağı üzerinde bulunan, belli bir hükümetle yönetilen ve hukuksal bakımdan egemen olan siyasal örgütlenmedir⁸⁷.

Devlet kavramıyla beraber kullanılan bir kavram olan “egemenlik” kavramı ise genel anlamda bir devletin ülke toprakları üzerinde yönetme yetkisini kullanma hakkını ifade eder⁸⁸.

Uluslararası kuruluşlar ve bazı istisnalar dışında özel statülerdeki uluslararası kişiliğe sahip şahısların durumu bir tarafa bırakılacak olursa, uluslararası ilişkilerde **devletler** esas aktör olarak yer almaktadır. Diğer bir ifade ile uluslararası hukukun statüsünü ve ilişkilerini düzenlediği temel birimini oluşturan devletler, uluslararası camiada hak sahibi olarak tanınan ve kendilerine mükellefiyetler yüklenen temel süjedir⁸⁹.

3.2. Ülke, bir devletin üzerinde yerleşmiş bulunduğu alanı, özellikle arazi parçasını ve onun üstündeki hava tabakasını ifade eder. Arazi parçasının denizle çevrili olması halinde, Devletin bir de deniz ülkesinden söz edilir. Esasında denizlerden bütün insanlar faydalanabilir ise de, Devletin kara ülkesini koruması maksadı ile, sahilden

⁸⁷ ÇAM, esat, **Siyaset Bilimine Giriş**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul-1977, s.82-108

⁸⁸ ARI, Tayyar, **Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika**, Alfa Basım Yayım Dağıtım, İstanbul-1999, s.8

⁸⁹ Denizde Silahlı Çatışma Hukuku, Harp Akademileri Yayınları, 1999, s. 1.

itibaren belli genişlikte su şeridinin, karasuyu olarak o Devlete ait olduğu kabul olunmaktadır⁹⁰. Ülke denildiği zaman sadece kara parçaları değil, onu çevreleyen denizler, içerisinde mevcut göller ve akarsular ile üzerinde yer alan hava tabakası da anlaşılmalıdır.⁹¹

3.3. Egemenlik; Devletin tinsel (manevi) ögesini teşkil etmektedir. Egemenlik veya hakimiyet; kendisinden üstün bir kudret tanımayan iradeyi ifade eder. milletlerarası hukukta devletlerin iradeleri birbirine eşit oldukları için bu alanda egemenlik eşitlik demektir; yani sadece kendisinden üstün irade tanımamaktadır⁹². Devlet kavramıyla beraber kullanılan bir kavram olan “egemenlik” kavramı ise genel anlamda bir devletin ülke toprakları üzerinde yönetme yetkisini kullanma hakkını ifade eder⁹³.

3.4. Andlaşmanın, yapılmış çok çeşitli ve değişik tanımları vardır. Biz, bunlardan bazılarını buraya alarak bir fikir vermeye çalışacağız:

Oppenheim'e göre "Milletlerarası Andlaşmalar, devletler ya da devlet teşkilatları arasında yapılan, akit niteliğinde ve taraflar bakımından hukuki haklar ve borçlar doğuran andlaşmalardır"⁹⁴.

Hans Kelsen ise; "Andlaşma, akit tarafların karşılıklı hak ve borçlarını belirttikleri bir hukuki işlemdir"⁹⁵ demektir.

Prof. Edip F. ÇELİK daha kapsamlı olarak; "Andlaşma, milletlerarası hukukun bu yetkiyi tanıdığı kişileri arasında, bir hukuk ilişkisi kurmak kurulmuş bir hukuk ilişkisini değiştirmek ya da ortadan kaldırmak amacıyla yapılan hukuki işlemdir"⁹⁶ şeklinde bir tanım vermektedir.

Prof. Seha L. MERAY ise andlaşmayı; "Devletler Hukuku kişileri arasında, karşılıklı hak ve yükümler kurmak, bunları değiştirmek ya da bunlara son vermek

⁹⁰ BİLGE, Necip, Hukuk Başlangıcı, Turhan Kitabevi Yayınları, 14. Baskı, Ankara-2000, s.158

⁹¹ Harp Akademileri Komutanlığı, Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayını, İstanbul-2001, s.41

⁹² BİLGE, Necip, Hukuk Başlangıcı, Turhan Kitabevi Yayınları, 14. Baskı, Ankara-2000, s.158

⁹³ ARI, Tayyar, Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika, Alfa Basım Yayın Dağıtım, İstanbul-1999, s.8

⁹⁴ Edip F. ÇELİK Milletlerarası Hukuk, İ.Ü.H.F. Yayınlarından, C.I.3. Baskı, İSTANBUL-1975, s.125

⁹⁵ Hans Kelsen, Theorie du Droit International Public, Rec. Cours 953/III s. 133

⁹⁶ Edip F. ÇELİK Milletlerarası Hukuk, İ.Ü.H.F. Yayınlarından, C.I.3. Baskı, İSTANBUL-1975, s.126

amacıyla bu kişilerin istek (irade) uyuşmasını saptayan hukuksal işlemlerdir"⁹⁷ biçimde tanımlamaktadır.

3.5. Hukuk, toplum hayatında kişilerin birbirleriyle ve toplumla olan ilişkilerini düzenleyen ve uyulması kamu gücü ile desteklenmiş bulunan sosyal kurallar bütünüdür⁹⁸.

3.6. Uluslararası kavramı, ilk olarak Jeremy Bentham ve Richard Zouche tarafından latince *jus gentium* (kavimler hukuku) kavramıyla ifade edilen ve hukukun bir dalı olarak egemen uluslar arası hukuku ifade etmek için kullanmışlardır⁹⁹.

Buradan yola çıkarak uluslararası kavramının sadece uluları değil bunun yanında devletler, hükümetler ve halklar arasındaki ilişkileri de kapsadığını belirtmek gerekir¹⁰⁰.

Uluslararası kuruluşlar ve bazı istisnalar dışında özel statülerdeki uluslararası kişiliğe sahip şahısların durumu bir tarafa bırakılacak olursa, uluslararası ilişkilerde **devletler** esas aktör olarak yer almaktadır. Diğer bir ifade ile uluslararası hukukun statüsünü ve ilişkilerini düzenlediği temel birimini oluşturan devletler, uluslararası camiada hak sahibi olarak tanınan ve kendilerine mükellefiyetler yüklenen temel süjedir¹⁰¹.

3.7. Uluslararası hukukta kurallar bu hukukun uygulandığı toplumun temel birimini oluşturan devletler ve sınırlı olarak da uluslararası örgütlerce birlikte koyulmaktadır. **İç hukukta** kuralların uygulanmasının sağlanmasının da zorunlu bir yargı mekanizması ve tek elden yaptırım uygulayan bir uygulayıcı otoritenin varlığına karşılık, uluslararası hukukta genel nitelikte zorunlu bir yargı mekanizması ve yaptırımları tek elden uygulayacak bir uluslararası otorite bulunmamaktadır¹⁰².

⁹⁷ Seha L. MERAY. Devletler Hukukuna Giriş. C. I, 3. Bas. ANKARA, 1967, A. Ü. S. B.F.-Yayınlarından , s.81

⁹⁸ BİLGE, Necip, Hukuk Başlangıcı, Turhan Kitabevi Yayınları,14. Baskı,Ankara-2000,s.13

⁹⁹ WRIGHT, Quincy, "The Meaning of International Relations" ve L.PFALTGRAFF,Robert ve diğerleri, "Politics and The International System",J.B. Lippincott Company, New York-1972,2.nci Baskı,s.7

¹⁰⁰ ARI, Tayyar, Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika,Alfa Basım Yayın Dağıtım, İstanbul-1999,s.11

¹⁰¹ Denizde Silahlı Çatışma Hukuku, Harp Akademileri Yayınları, 1999, s. 1.

¹⁰² PAZARCI,Hüseyin, Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi,Ankara-2004,2.nci baskı,s.9

3.8. Devletler Hukuku: Prof. Seha MERAY, "Devletler hukuku, başta bağımsız devletler olmak üzere, milletlerarası camia üyelerinin, birbirleriyle münasebetlerin de uymak zorunda oldukları hukuk kaidelerinin tümünü ifade etmektedir"¹⁰³

L. Oppenheim; "Devletler Hukuku, birbirleriyle olan münasebetlerinden devletler tarafından hukuken bağlayıcı addedilen örf ve adet ve anlaşma kurallarının tümüne verilen isimdir"¹⁰⁴

Prof. Ömer İlhan AKİPEK ise "Bizatihi geniş anlamda devletlerarası camianın (topluluğun) asgari düzenini temin eden hukuk kaidelerine Devletler Hukuku denir"¹⁰⁵ gerek ulusal hukuk düzenlerinin ve gerekse milletlerarası hukuk düzeninin ortaklaşa kabul¹⁰⁶ ettiği hukuk esasları akla gelir.

3.9. Hava ülkesine gelince, her Devletin kara ülkesi ve varsa deniz ülkesi üzerindeki atmosfer tabakasının kalınlığı bakımından, kara sularındakine benzer şekilde bir sınıflandırma mevcut değildir. Füzelerin ve yapma uyduların, atmosfer, de aşması dolayısı ile, hava ülkesinin sınırlarını tayin meselesi gittikçe zorlaşmaktadır¹⁰⁷.

3.10. Hava sahası, Bir devletin ülkesi denildiği zaman, kara ülkesi ile su ülkesi yanında hava ülkesi de hatıra gelir¹⁰⁸. Bir devletin ülkesini oluşturan kara parçaları ile bunlara bitişik karasuları üzerindeki hava sütunu.

Hava sahasının altındaki ülke devletin egemenlik yetkileri vardır. Hava sahasının yükseklik olarak sınırlarını bir hukuk kuralı yoktur. Bu nedenle hiç bir devletin egemenliğine girmeyen atmosfer dışı uzay ile hava sahası arasındaki sorunu, öğretide çeşitli ölçülere göre ele alınır. Hava ulaşım özgürlüğü, bir devletin, kendi sahasında diğer bir devletin sivil hava araçlarına tanıdığı hak¹⁰⁹.

3.11. Ulusal Hava Sahası, bir devletin ülkesi üstündeki hava sahasını belirtmektedir. Uygulan uluslararası hukuka göre, devletlerin hava sahası, bu devletlerin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ile buna bitişik olarak yeralan içsuların ve

¹⁰³ MERAY, Seha L..Devletler Hukukuna Giriş.C.I.3.Bas.,ANKARA-1967,A.Ü.S.B.F.Yayınlarından S. 3.

¹⁰⁴ L.Oppenheim,İnternationalLaw, ATreaties, VolI. Peacce, Landon, 1958, s.4

¹⁰⁵ AKİPEK,Ömer İlhan, Devletler Hukuku, Birinci Kitap (Başlangıç) ANKARA (?), s.19

¹⁰⁶ Edip F. ÇELİK Milletlerarası Hukuk, C.I.3. Baskı, İSTANBUL,1975,S.85 (İ.Ü.H.F. Yayınlarından

¹⁰⁷ BİLGE, Necip, Hukuk Başlangıcı, Turhan Kitabevi Yayınları,14. Baskı,Ankara-2000,s.158

¹⁰⁸ Harp Akademileri Komutanlığı, Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayını, İstanbul-2001,s.62

¹⁰⁹ Hava,Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi,Milliyet Yayınları,C.10,İstanbul(?),s.5095

karasularının üstünde bulunan hava sahasıdır. Başka bir deyişle, bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırı karasularının bittiği çizgi olmaktadır¹¹⁰.

3.12. Hava Hukuku: Oldukça geniş bir ifadeyle, hava hukuku, hava gemileri ile yapılan yolcu ve eşya taşımının hukuki rejimini düzenleyen bir hukuk dalıdır¹¹¹.

Hava Hukuku, hava sahasına, hava ulaşım ve taşımacılığına ilişkin hukuk kuralları bütünüdür¹¹².

Hava hukuku, hava sahası ve ondan yararlanmayla ilgili bütün hukuk kurallarını içermektedir. Kısaca havacılık adıyla anılan havada ulaşım ve ona bağlı ilişkileri inceleyen kurallardan başka, havadan ses ve elektrik dalgalarını aktaran telsiz telgraf-telefon, radyo ve televizyon gibi her türlü iletişim haberleşme yöntemlerine ilişkin kurallar ile meteorolojiye ilişkin kurallarında girdiği görülmektedir¹¹³.

3.13. Hava Sahasının Hukuki Durumu:

Devletin, kara ve deniz ülkesi üzerinde yer alan hava sahası olduğu gibi ayrıca, ülke dışı olan açık denizler üzerinde de hava sahası mevcuttur. Biz, burada "ülke" ile olan ilişkisi bakımından, kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava sahasının hukuki rejimini inceleyeceğiz. Diğer bir deyişle, ülke üzerindeki hava sahasında devlet egemen midir, yoksa bu saha bütün devletlerin yararlanabileceği serbest bir saha mıdır¹¹⁴?

Hava sahası ile devlet arasındaki hukuki durumu açıklamak için başlıca iki görüş ileri sürülmüştür. Hava sahasının serbest olduğu görüşü ve hava sahasında devletin egemen olduğu görüşüdür.

Hava sahası altındaki devletin tam ve mutlak egemenliğine tabidir¹¹⁵. Gerek 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, gerekse 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Sivil Havacılık Sözleşmesi, Türkiye'ye kara ülkesi ve karasuları üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenlik yetkileri tanımıştır. Ege Denizi'nde karşılıklı kıyıları olan iki

¹¹⁰ PAZARCI,Hüseyin, Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi,Ankara-2004,2nci baskı,s.293

¹¹¹ "Hukuk", <http://www.emu.edu.tr>(23.12.2005)

¹¹² Hava,Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi,Milliyet Yayınları,C.10,İstanbul(?),s.5094

¹¹³ AKİPEK, Ömer İlhan , Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu, Ankara-1950,s.5

¹¹⁴ AK İPEK, Ömer İlhan, Devletler Hukuku İkinci Kitap (Devlet) ANKARA-1963,s.54

¹¹⁵ GÜNDÜZ,Aslan,Limni Adasının Hukuki Statüsü Üzerine Türk-Yunan Uyuşmazlığı,Bayrak yayıncılık,İstanbul-1985,s.33

devletin karasuları altışar mil olduğundan, devletlerin hava sahası genişlikleri de altışar mildir¹¹⁶.

Yunanistan'ın bütün Ege Denizi'ni kendi ülkesinin bir parçası sayarak, diğer devletlere yaşam hakkı tanımak istememesi yatmaktadır. Dünyada karasuları uzantısıyla hava sahası uzantısının birbirinden farklı olduğu, Yunanistan dışında bir başka ülke bulunmamaktadır¹¹⁷.

Hava sahası, ya açık denizler gibi uluslararası hukuk düzenine tabi ülke dışı sahalar üzerindedir, ya da devletlerin kara ve deniz ülkelerinin üstünde bulunur. Hukuki olarak asıl önemli olan, bir devlet üstündeki hava sahasının o devletin ülkesine mi dâhil olduğu, yoksa ülke dışı bir saha mı olduğudur. Bu konuyla ilgili iki temel görüş vardır¹¹⁸ :

1. GÖRÜŞ: Hava sahasının açık denizler gibi serbest olduğu,
2. GÖRÜŞ: Hava sahasının üzerinde devletlerin egemen olduğudur.

3.13.1. Serbestlik Teorisi:

Hava sahasının serbest oluşu; atmosferin kapladığı sahanın, üzerinde bulunduğu devletlerin ülkesine dâhil olmaması, yani devletlerin kendi kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava sahasına egemen olmamaları anlamına gelir. Bu görüşün doğal sonucu ise, hava sahasının bütün devletlerce barışta seyrüsefer ve diğer amaçlarla, savaşta ise düşmanca amaçlarla kullanılabilmesidir¹¹⁹. Ancak, serbestlik görüşüne taraf olanlar arasında böyle mutlak bir serbestliği savunanlar olduğu gibi sınırlı serbestîden yana olanlarda vardır. Hava sahasının serbest olması demek, devletin, ülkesi üzerinde yer alan hava sahasında egemen olması ve bunun sonucu olarak da, "hava sahasının barış zamanında hava ulaştırması ve diğer maksatlarla bütün devletlerce veya bunların vatandaşlarınca kullanılabilmesi, savaş zamanında ise, savaşanların düşmanca hareketlerine sahne teşkil edebilmesidir¹²⁰.

¹¹⁶ DURSUN, Erol, Ege Denizi'nde Türk-Yunan Kıta Sahaneliği Uyuşmazlığı, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale-1999, s.14

¹¹⁷ KOCAOĞLU, Mehmet, Uluslararası İlişkiler, Kara Harp Okulu Basımevi, Ankara-1993, s.161

¹¹⁸ YÜZBAŞIOĞLU, Aynur, Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar, G.Ü.S.B.F. Uluslararası Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1989, s.6

¹¹⁹ MEYER, Alex., Freiheit der Luft als Rechtsproblem, Zürich-1944, s.13

¹²⁰ AK İPEK, Ömer İlhan, Devletler Hukuku İkinci Kitap (Devlet) ANKARA-1963, s.56

Serbesti fikrini savunanlar, görüşlerinin hukuki dayanağını havayı açık denize benzetmekte buldular. Roma Hukukunda, havanın da deniz ile birlikte herkes için müşterek (res communis omnium) olduğu kabul edilirdi¹²¹. FJaulus, "Tabü Hukuka göre şunlar herkes için müşterektir: Hava, akarsu ve deniz"demektedir¹²².

3.13.1.1. Mutlak Serbesti:

Sayılan az olan mutlak serbesti taraftarları hava ile hava sahası arasındaki farkı fazla dikkate almamışlardır.

Görüşlerine göre, devlet kendi kara ve deniz ülkesi üzerindeki hava sahasında egemen olamaz. Bluntschli ve Ernest Nyse bu görüşlerini, insanlar havayı sınırlar içinde tutamayacaklarından, devletlerin de hava üzerinde egemen alamayacakları temeline dayandırmaktadırlar¹²³. Wheaton, Pradier-Fodere ve Stephan'da mutlak serbesti taraftarıdır¹²⁴.

Günümüzde hava sahasının serbest olduğu görüşü gerek milletlerarası anlaşmalarda ve gerekse devletlerin iç hukuk sistemlerinde ilgi görmediği gibi, doktrinde de fazla taraftar toplayamamaktadır.

3.13.1.2. Sınırlı Serbesti:

Bu görüşü savunanlar, hava sahasının serbest olduğu fikrini prensip olarak kabul etmekle beraber, bu serbestinin devletlerin bazı hakları ile sınırlı olduğu düşüncesindedirler. Sınırlı serbestiyi savunanları; 1) Hava sahasında devletlerin belirli bazı haklara sahip olacağı bir bölgenin kurulmasına taraftar olanlar ve 2) Devlete, sonsuz yükseklikte korunma hakları tanınmasını savunanlar olarak iki gruba ayırabiliriz.

¹²¹ MERAY, Seha, "Açık Denizlerin Serbestliği Prensibinin Gelişmesi",S.B.F.Dergisi,C.X,Ankara-1955,S.27

¹²² YÜZBAŞIOĞLU,Aynur,Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar,G.Ü.S.B.F. Uluslararası Yüksek Lisans Tezi,Ankara-1989,s.4

¹²³ BELLOT, Hugh.L., The Sovereignty of the Air International Law Notes, C.III, 1956, S.135

¹²⁴ YÜZBAŞIOĞLU,Aynur,Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar,G.Ü.S.B.F. Uluslararası Yüksek Lisans Tezi,Ankara-1989,s.5

1. Hava Sahasında Devletlerin Belirli Haklara Sahip Olacağı Bir Bölge:

Bu görüşü savunan Fauchille'ye göre¹²⁵, herhangi bir yerin maliki olduğunu iddia edebilmek için onu fülen ve devamlı olarak işgal edebilmek gerekir.

Toprağın üzerindeki hava'da maddeten inşası mümkün binanın yüksekliğince mülkiyet hakkına tabi tutulabilir. Bu yükseklik ise Eiffel Kulesinin yüksekliği olan 300 m. idi¹²⁶. O halde 300 metrenin ötesinde hava, mülkiyet konusu olamaz. Bu yüzden bir hava ülkesinden de bahsedilemez.

Ancak, Fauchille'ye göre, atmosferin serbestce kullanılmasını sınırlayan bir devletler hukuku prensibi vardır. Bu da, devletlere kendi kendini koruma hakkını tanıyan prensiptir. Devlet, varlığının temelini oluşturan unsurlara zarar getirecek bütün fiillere karşı kendini savunmaya yetkilidir¹²⁷.

Fauchille'nin teorisi, 1906 Band kongresinde "Institut de droit international" tarafından da benimsenmiştir¹²⁸. (13) Comité juridique international de l'aviation" da 1911 Paris toplantısında "Code de l'air"ın Maddesi olarak, Fauchille'in seyrüsefer serbestisi ve korunma hakkı fikrine uygun bir metin kabul etmiş ve devletlere hava sahasında mutlak hakimiyet tanınması yolundaki İngiliz teklifini reddetmiştir¹²⁹.

2. Devletin Sonsuz Yükseklikte Korunma Hakkı:

Devletin kendini koruma hakkı fikri Devletler Hukuku Enstitüsü'nün 1906 Gand toplantısında kabul edilmişti. Toplantıda yayınlanan beyannamenin 1. maddesi "Hava Serbesttir. Barış ve harp zamanlarında devletler, hava üzerinde ancak kendi korunmaları

¹²⁵ Fauchille 1901'de yayınladığı "Le domaine aerien et le regime juridique des aerostats" isimli makalesinde "1 air est libre=hava serbesttir" prensibini ortaya koymuştur. Bkz.JOHNSON,D., Rights in Air Space, Manchester University Press, 1965, S.21

¹²⁶ YÜZBAŞIOĞLU,Aynur,Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar,G.Ü.S.B.F. Uluslar arası Yüksek Lisans Tezi,Ankara-1989,s.6

¹²⁷ Fauchille makalesinde ".... Devletler hava sahasında gerek sulh gerekse harp zamanlarında ancak nefislerini korumak için zaruri olan haklara sahiptirler. Bu haklar, casusluğu önlemek, gümrük ve sağlık zabıtası ve savunma ile ilgili olanlardır." demektedir. Annuaire de l' Institut 1902,5.32 (Johnson,D.,Rights in Air Space,Manchester University Press,USA Oceana Publications-1965,VIII,s.129'dan naklen)

¹²⁸ MEYER,Alex.,Frreiheit der Luft als Rechtsproblem,Zürich-1944,s.75

¹²⁹ Johnson,D.,Rights in Air Space,Manchester University Press,USA Oceana Publications-1965,VIII,s.23

için gerekli haklara sahiptirler" denmektedir¹³⁰. Bu fikir zamanla değişerek, Enstitü'nün 1911 Madrid toplantısında "Devletlerin kendi emniyeti ile o devlet üzerinde oturanların şahıs ve mal emniyeti konusunda tespit edilecek bazı tedbirleri almak hakkı saklı kalmak üzere milletlerarası hava seyrüseferi serbesttir." metni kabul edilmiştir¹³¹.

Devletler Hukuku Enstitüsü'nün 1927 Brükselles Toplantısında aldığı kararla, artık "Hava sahasının serbestîsi" fikrini yerini "Hava seyrüseferi serbestîsi" almaktadır¹³².

3.13.2. Egemenlik Teorisi :

Hava sahasının hukuki durumuyla ilgili, yazarların çoğunluğu, iç hukuk metinleri ve uluslararası anlaşmaların hemen hepsi serbesti tezini değil, devletin hava sahasında veya bu sahanın hiç olmazsa bir kısmında egemen olduğu görüşünü benimsemişlerdir.

Buna göre, Devlet, ülkesine dâhil olduğu için hava sahasında egemendir. Kendi hava sahasında geçerli olacak kuralları da devlet belirler. Açık denizlerle hiçbir devletin egemenliği altında olmayan bölgeler üzerindeki hava sahası ise serbesttir¹³³.

Hava sahasında devlet egemenliğiyle ilgili görüşler mutlak ve sınırlı egemenlik olarak ikiye ayrılmaktadır.

Bu görüşe göre devlet, ülkesi üzerinde yer alan hava sahasının tamamen veya belli bir yükseklikte olan kısmı üzerinde egemendir. Bu düşünceye göre hava sahası (Hava ülkesi), devlet ülkesinin bir kısmını oluşturacaktır. Devletin hava sahası üzerinde egemen olduğu savunanların bir kısmı, bu egemenliğin mutlak olduğunu, yani devletin, gerek yükseklik itibarıyla sınırsız bir şekilde ve gerekse nitelik yönünden herhangi bir kısıntısı olmaksızın hava sahasında egemen olduğunu ileri sürerler¹³⁴. Bazı Devletler Hukuku yazarları ise, devletin, hava sahasındaki egemenliğinin, hem yükseklik itibarıyla hem de nitelik bakımından sınırlı olacağını iddia ederler. Zamanımızda, devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahası üzerinde hem yükseklik itibarıyla sınırsız ve

¹³⁰ MEYER,Alex.,Frreiheit der Luft als Rechtsproblem,Zürich-1944,s.70

¹³¹ YÜZBAŞIOĞLU,Aynur,Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar,G.Ü.S.B.F. Uluslar arası Yüksek Lisans Tezi,Ankara-1989,s.7

¹³² ÇAĞA,Tahir, Hava Hukuku, Cilt I, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:996,İstanbul 1963, s.180

¹³³ YÜZBAŞIOĞLU,Aynur,Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar,G.Ü.S.B.F. Uluslar arası Yüksek Lisans Tezi,Ankara-1989,s.10

¹³⁴ Harp akademileri Komutanlığı,Devletler Hukuku,Harp Akademileri Yayını,İstanbul-2001,s.62

hem de nitelik bakımından akdi bazı sınırlamalar dışında kısıntısız bir şekilde egemen olduğu kabul edilmektedir. Milletlerarası andlaşmalarda bu kural benimsendiği gibi, devletlerin iç hukuk metinleri de bu yolda hükümler taşımaktadır¹³⁵.

Zamanımızda, devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahası üzerinde hem yükseklik itibariyle sınırsız ve hem de nitelik bakımından akdi bazı sınırlamalar dışında kısıntısız bir şekilde egemen olduğu kabul edilmektedir. Milletlerarası andlaşmalarda bu kural benimsendiği gibi, devletlerin iç hukuk metinleri de bu yolda hükümler taşımaktadır Çok taraflı andlaşmalar örnek olarak; 1944 yılında kabul edilen Şikago Sivil Havacılık Konferansı Nihai Senedini ve bu- nun ekleri olan Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi, Milletlerarası Hava Servisleri Transit Andlaşması ve Milletlerarası Hava Ulaştırma Andlaşması gösterilebilir. Türkiye; Nihai Senet ile ekleri olan andlaşma ve sözleşmeleri 5. 6. 1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla kabul etmiş olduğu gibi, bu konularda çeşitli devletlerle iki taraflı andlaşmalar da imza etmiştir¹³⁶.

3.13.2.1. Mutlak egemenlik:

Devletin Hava sahasında mutlak egemen oluşunun iki sonucu vardır. Birincisi, devlet, hava sahası dâhilinde bir yükseklik ile sınırlandırılmamıştır. İkincisi ise devletin hava sahasında egemen oluşunun hukuki olarak hiçbir kısıntıya tabü tutulmamış olmasıdır¹³⁷.

1. Yükseklik İtibariyle Mutlak Egemenlik:

Bu görüşün hukuki temeli; hava sahasının karanın bir cüzü olması, yani Devlet ülkesinin üç boyutlu olmasıdır. Devletin hava sahasında egemen olması kara ülkesindeki egemenliğin doğal bir sonucudur. Bu egemenliğin bir üst sınırı yoktur, hava sahasının bittiği yere kadar devam eder.

Bu görüşü ilk ortaya koyan E.Zitelmann olmuştur. Zitelmann'a göre;

¹³⁵ AKİPEK, Ömer İlhan, Devletler Hukuku, İkinci Kitap (Devlet) ANKARA-1963,s.56

¹³⁶ Harp Akademileri Komutanlığı, Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayını, İstanbul-2001,s.62

¹³⁷ YÜZBAŞIOĞLU,Aynur,Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar,G.Ü.S.B.F. Uluslar arası Yüksek Lisans Tezi,Ankara-1989,s.10

Bir devletin ülkesi de bir gayrimenkul gibi iki boyutlu olamaz. Böylece, devletin kara ülkesindeki egemenliği, aynı zamanda, diğer bir boyutu olan havanın egemenliğini de içerir¹³⁸.

Hukukçu Franz Von Liszt'de, devlet sınırlarının etrafını çevirdiği kara ve su yüzeyinin üstündeki hava sahasının devlet ülkesine ait olduğu için devlet egemenliğine tabi olduğu fikrindedir¹³⁹.

2. Mahiyet İtibariyle Mutlak Egemenlik:

Devletin hava sahasında mutlak egemenliği, bu egemenliğin hukuki olarak hiçbir sınırlandırmaya tabi olmaması olarak da anlaşılmıştır. Bunun sonucu olarak mutlak egemenlik, devlete nazari olarak da olsa, hava seyrüseferiyle ilgili her konuda istediği gibi hareket etmek konusunda münhasır bir yetki vermektedir¹⁴⁰.

Mutlak egemenlik görüşünü ilk savunan¹⁴¹ Lycklama Nijeholt olmuştur. Nijeholt, gerek yükseklik gerekse mahiyet bakımından hava sahasında devletin mutlak egemenliğini savunmuştur. Havadaki her şey devlet içini tehlike olabileceğinden hava sahası, devletin mevcudiyeti bakımından zorunludur. Devlet, ülkesinin önemli kısımlarından olan hava sahası üzerinde sınırsız yüksekliklere kadar tam mutlak bir egemenliğe sahiptir¹⁴².

Mutlak Egemenlik görüşünün tarafları arasında Hazelstine, Grünwald, van Ullmann, Erie Richards ve Simeon Baldwin de bulunmaktadır¹⁴³.

3.13.2.2. Sınırlı Egemenlik:

¹³⁸ AK İPEK, Ömer İlhan, Devletler Hukuku, İkinci Kitap (Devlet), 3ncü Baskı, ANKARA-1963, s.61

¹³⁹ YÜZBAŞIOĞLU, Aynur, Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar, G.Ü.S.B.F. Uluslararası Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1989, s.11

¹⁴⁰ ZEYTİNOĞLU, N., Etude Sur Le Droit aerien. turc, s.33 (ÇAĞA, Tahir, Hava Hukuku, Cilt I, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:996, İstanbul 1963, s.180'den naklen)

¹⁴¹ Hava Hukuku'nun müstakil olarak incelendiği ilk eser olan Samuel Stryk'in 1687'de yazdığı "De jure principis aereo" adlı tezde, prensin "hava üzerinde mutlak kudreti olduğu ileri sürülmüştü. Bu yüzden yazarın, hava sahasında devletin egemenliği görüşünü ilk savunan olduğu da söylenebilir. (Ibid, idem)

¹⁴² YÜZBAŞIOĞLU, Aynur, Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar, G.Ü.S.B.F. Uluslararası Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1989, s.12

¹⁴³ YÜZBAŞIOĞLU, Aynur, Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar, G.Ü.S.B.F. Uluslararası Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1989, s.12

Bu görüş taraftarlarını da, hava sahasında devletin egemenliğinin belli bir yükseklikle sınırlandırılmasını ve mahiyet itibariyle sınırlandırılmasını savunanlar olarak ikiye ayırabiliriz.

1. Yükseklik İtibariyle Sınırlı Egemenlik:

Egemenliğin yükseklik bakımından sınırlandırılabilceği fikrinde olanların bir kısmına göre devlet, sabit - belirli bir yüksekliğe kadar, diğer bir kısmına göre de değişken bir yükseklik boyunca egemen olmalıdır.

a. Sabit Yükseklik:

Hava sahasında devlet egemenliği, devlet gücünün sana erdiği yere kadar geçerlidir. Bunun kıstasının silah (top) menzili olduğunu Alphonse Rivier savunmuştur¹⁴⁴.

Oscar Schachter, sabit yükseklik kıstası olarak, havanın kaldırma gücünden yararlanılarak uçabilen azami yüksekliği almıştır¹⁴⁵.

John Cobb Cooper ise, devletin üzerindeki hava sahasında hava gemilerinin seyrüsefer edebilecekleri yüksekliğe kadar sınırsız egemenlik, buna bitişik sahada ise 300 mil yüksekliğe kadar devletin egemen olduğunu yine tanımakla beraber belirli bir geçiş hakkının tanınması gerektiği görüşündedir¹⁴⁶.

b. Değişken Yükseklik:

Egemenliğin geçerli olacağı sabit yüksekliğin belirlenmesi konusunda fikir birliği olmadığından, bazı yazarlar devamlı-sabit yüksekliğin belirlenmesine karşı değişken yükseklik görüşünü benimsemektedirler.

Alfred Verdross değişken yükseklik taraftarıdır. Verdross'a göre, devletin hava sahası için bir sınır belirlenmelidir. Ancak, bu sınır tekniğin gelişmesi ile

¹⁴⁴ YÜZBAŞIOĞLU, Aynur, Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar, G.Ü.S.B.F. Uluslararası Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1989, s.14

¹⁴⁵ YÜZBAŞIOĞLU, Aynur, Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar, G.Ü.S.B.F. Uluslararası Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1989, s.14

¹⁴⁶ Cooper, J.C., *Rechtliche Probleme des Weltraums*, 1956, s.178 (AKİPEK, Ömer İlhan, *Devletler Hukuku*, İkinci Kitap (Devlet) ANKARA-1963, s.49'dan naklen)

değişecektir. Böylece, devlet yüzeyi üzerindeki hava, hüküm altına alınabildiği yüksekliklere kadar, devlet sahasının bir kısmını oluşturur. Bu yükseklik, teknik gelişmelerle değişecektir¹⁴⁷.

Bu görüş taraftarları arasında Hans Kelsen, Thalmann, Hermann Martinstetler ve Haupt'da sayılabilir.

2. Mahiyet İtibariyle Sınırlı Egemenlik:

Devletin hava sahasında hukuken sınırlı egemen olması görüşünü savunan John Westlake olmuştur¹⁴⁸. Westlake'e göre, devletin hava sahasında egemen olması kural, zararsız geçiş hakkı ise buna tanınmış bir istisnadır.

Havadan düşecek şeylerin yeryüzüne vereceği zarar büyük olacağından, devlet kendi üzerindeki sahada egemen olmalıdır. Ancak, bu egemenliğe tanınacak istisna "zararsız geçiş" hakkıdır¹⁴⁹.

1910 yılında Verona'da toplanan "Hava Seyrüseferini düzenlemek için milletlerarası hukuki kongrede" bu görüş benimsenmiştir.

3.14. Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimine Bakacak Olursak:

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

Sivil Havacılıkta 22 Mart 1919 tarihinde Paris ile Brüksel. 25 Ağustos 1919 tarihinde Paris ile Londra arasında başlayan ilk düzenli hava servislerini takip eden aylarda yapılan Paris Barış Konferansı. Konferansa katılan Devletler, Devletlerin hava sahaları üzerindeki hükümler hakları, Milletlerarası uçuş hakkı ve Milletlerarası kayıt ve kısıtlamalar gibi Havacılığa ilişkin Milletlerarası Kamu Hukuku konularını

¹⁴⁷ AKİPEK, Ömer İlhan, Devletler Hukuku, İkinci Kitap (Devlet) ANKARA-1963,s.51

¹⁴⁸ BELLOT,Hugh.L.,The Sovereignty of the Air,InternationalLaw Notes,C.III,s.138

¹⁴⁹ YÜZBAŞIOĞLU,Aynur,Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar,G.Ü.S.B.F. Uluslar arası Yüksek Lisans Tezi,Ankara-1989,s.15

görüşerek, mutabık kaldıkları hususları ilk Milletlerarası Sivil Havacılık anlaşması olan 13 Ekim 1919 tarihli Paris Sözleşmesi ile belgelediler¹⁵⁰.

Sivil Havacılığa ilişkin, Milletlerarası Kamu Hukuku kurallarını düzenleyen Paris Sözleşmesini, 1926 yılında Madrid ve 1929 yılında Havana Sözleşmeleri takip etti ve bu Milletlerarası Kamu Hukuku kuralları, 17 Aralık 1944 tarihli Chicago Sözleşmesi kabul edilinceye kadar, yürürlükte kaldı¹⁵¹.

Bir taraftan Havacılığa ilişkin Milletlerarası Kamu Hukuku alanında yasal düzenlemeler yapılırken, diğer taraftan Milletlerarası özel hukuk ve kanunlar ihtilafı konularına da eğilinmesi gerektiği açıldı. Çünkü taşıma akdinin şartlarının, taşımanın yapıldığı ülkelerde, farklı hukuk kurallarına tabi olması nedeni ile, yolcuların hak aramasında büyük güçlüklerle neden olduğu gibi, taşıma akdinin yapıldığı, taşımanın başladığı, taşımanın son bulduğu, duraklama ve yolcunun tabüyetinde bulunduğu, yer Mahkemelerinin, aynı olayda kendilerini yetkili sayması ve farklı hukukları uygulamaları nedenleri ile birbirleriyle çelişkili ve mükerrer ödemelere neden olan kararların ortaya çıkması, teknik ve güvenlik açısından henüz yeni gelişmekte bulunan ve mali açıdan güçsüz hava aracı yapımcılarını, sahiplerini ve işletmecilerini olumsuz yönden etkiliyordu.

Bir taraftan yolcunun, göndericinin veya alıcının, diğer taraftan hava aracı, yapımcılarının, sahiplerinin ve işletmecilerinin hak ve menfaatlerini düzenlemek için uluslararası yeknesak kurallar koyma ihtiyacının sonucu olarak ilk tarifeli hava servislerinin başlamasından ve Paris Sözleşmesinin akdinden sadece 10 yıl sonra, Devletlerarasında 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da "Uluslararası Bazı Kuralların Birleştirilmesi hakkındaki Sözleşmeyi imzalanmak sureti ile Sivil Havacılığa ilişkin ilk Milletlerarası Özel Hukuk Kuralları konuluyordu.

Havacılıkla ilgili kurallar 20. yüzyılın ürünüdür¹⁵².

¹⁵⁰ "Sivil Havacılık Mevzuatı", <http://www.turksped.com.tr> (15.12.2005)

¹⁵¹ "Sivil Havacılık Mevzuatı", <http://www.turksped.com.tr> (15.12.2005)

¹⁵² PAZARCI, Hüseyin, Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi, Ankara-2004, 2nci baskı, s.291

1. Hava taşımacılığını düzenleyen 1929 Varşova Sözleşmesi ve onu değiştiren 1955 La Haye Protokolü¹⁵³,

2. Hava araçlarının vereceği zararlar nedeniyle sorumluluk konusunu düzenleyen 1933 Roma Sözleşmesi ve onu değiştiren 1952¹⁵⁴ Sözleşmesi,

3. Uygulanan uluslararası hukukun havacılıkla ilgili temel kuralları 7.12.1944'te imzalanan Şikago Andlaşmaları ile konulmuştur. Şikago Andlaşması 4 tanedir.

a. Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması, 6.6.1945'te yürürlüğe girmiş olup, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ya da bu konuda yapılacak başka andlaşmalar yürürlüğe girene kadar, en çok üç yıllık bir süre için, teknik ve danışma nitelikli geçici bir sivil havacılık örgütünün kurulmasını düzenlemektedir. Nitekim, bu anlaşmaya dayanılarak kurulan geçici örgüt Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 4.4.1947'de yürürlüğe girmesi ile ortadan kalkmıştır.

b. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi 4 bölümden oluşmaktadır.

(1) Genel ilkeler, ulusal hava sahası üzerinde uçuş, hava araçlarının uyrukluğu, hava ulaşımını kolaylaştırıcı önlemler, uçuş sırasında uyulacak kurallar ve havacılığa ilişkin uluslararası standartlar.

(2) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün kuruluşunu ve organlarını düzenlemektedir.

(3) Hava ulaştırmasına ilişkin raporlara, hava alanları ve öteki hava ulaşımı tesislerine, ortak işletmelere ilişkin kuralları kapsamaktadır.

(4) Havacılıkla ilgili öteki andlaşmaları, uyuşmazlık ve kuralların çöğnenmesine, savaş durumuna ilişkin kurallar ile Sözleşmelere taraf olma yollarını ele almaktadır.

c. Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması 6 maddeden oluşmaktadır. Bu andlaşma "İki Hava Sözleşmesi Anlaşması" olarakta anılmaktadır. Bu Anlaşmaya taraf olan devletler, uluslararası tarifeli hava servisleri bakımından, birbirlerine şu iki serbestliği tanımaktadır.

(1) Yere inmezsizin ülkesi üzerinden geçme hakkı

(2) Ticari olmayan amaçlarla ülkesine inme hakkı(mad.1/1)

¹⁵³ Resmi Gazete,3.12.1977, sayı 16128

¹⁵⁴ U.N., Treaty Series, vol.310,s.180 vd

d. Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması¹⁵⁵ 8 maddeden oluşan kısa bir andlaşmadır. Bu anlaşma ise “Beş Hava Serbestliği Anlaşması” olarak da anılmaktadır. Anlaşmaya taraf olan devletler, uluslararası tarifeli hava servisleri bakımından, birbirlerine ilke olarak şu beş serbestliği tanımaktadırlar.

- (1) Yere inmeksizin ülkesi üzerinden geçme hakkı
- (2) Ticari olmayan amaçlarla ülkesine inme hakkı
- (3) Hava aracının uyuğunda bulunduğı devletin ülkesinden almış olduğı yolcu ve eşyayı ülkesine indirme hakkı
- (4) Hava aracının uyuğunda bulunduğı devletin ülkesine gidecek yolcu ve eşyayı ülkesinden alma hakkı
- (5) Herhangi bir taraf devlet ülkesine indirme hakkı, Türkiye anılan Anlaşmaya, 5.6.1945 tarihli onaylama yasası ile taraf olurken, yasanın 2. maddesine şöyle bir çekince koymuştur: “yapılacak iki taraflı anlaşma ve sözleşmelerle Milletlerarası Hava Ulaştırma Sözleşmesinin 5 inci serbestliğine ilişkin hükmün geçici süreler için kabulüne ve uygulanmasına hükümet yetkilidir.”

3.14.1. Varşova Anlaşması: Uluslararası alanda yapılan ilk andlaşma olan ve hava taşımacılığı ile ilgili kuralları içeren, bu uluslararası sözleşme 1925 tarihinde Paris’de toplanan Birinci Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansının kurduğı "Hava Hukuku Uzmanları Uluslararası Teknik Komitesi’nin hazırlamış olduğı ön tasarıya dayanmaktadır.

19 Ekim 1929 yılında imzalanan ve 41 maddeden oluşan Uluslararası Hava Taşımacılı ile ilgili kesin kuralların birleştirilmesi için yapılan **Varşova Anlaşması** ile; ücret karşılığında uçaklar tarafından yerine getirilen tüm uluslararası insan, bagaj veya eşya taşımacılıkları için uygulanır. Ayrıca, hava taşımacılığının sorumluluğunda ki uçaklar tarafından yerine getirilen ücretsiz taşımacılıkta da eşit olarak uygulanacağını belirtmektedir.

Nitekim bu çalışmaların sonucu olarak Devletler, Varşova Sözleşmesinin bazı hükümlerini değiştirmek ve eklemeler yapmak amacı ile bir ek Sözleme ve 6 Protokolü akdetmişlerdir. Ayrıca hava yolları da aynı amaçla 16 Mayıs 1966 tarihli Montreal

¹⁵⁵ Resmi Gazete, 12.06.1945, sayı 6029

Geçici 1: Sözleşmesine ve 31.10.1995 tarihli IATA'e (Inter-carrier Agreement) katılmışlardır¹⁵⁶.

Varşova Sözleşmesi uluslararası hava taşıma sözleşmeleri bakımından esas itibarıyla taşıma belgeleri (md.3-9),eşya (yük)taşımasında hukuki ilişkiler (md.10-16) ve hava taşıyıcısının sorumluluğunu (md.17-30) oldukça ayrıntılı biçimde düzenlemiş ve bu konularda birlik sağlamış bulunmaktadır¹⁵⁷.

Varşova Sözleşmesinin Hava Hukukunda bu kadar önemli bir yer işgal etmesinin en önemli nedenlerinden biri Hava Hukukuna ilişkin Milletlerarası sözleşmeler arasında en çok kabul görenlerden biri olmasıdır.

Bu nedenle, günün şartlarına uygunluğunu sağlamak gerektiğinde, Sözleşme ile aynı derecede kabul görmeme endişesi ile, Devletler yeni bir Sözleşme hazırlamak yerine, ek Sözleşme ve tadil Protokolleri ile, Varşova Sözleşmesini günün şartlarını karşılar hale gelmesi için çaba sarf etmişlerdir¹⁵⁸.

3.14.2. Chicago Sözleşmesi: Şikago'da 7 Kasım 1944 yılında imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması; Uluslararası Sivil Havacılığın gelecekteki gelişimi, Dünya insanları ile uluslararası ki anlayış ve arkadaşlığı korumak ve arttırmaya oldukça yardımcı olabilir. Onun kötüye kullanılması genel güvenlik için bir tehdit olabilir. Bu anlaşma 96 maddeden oluşmakta olup hava seyrüseferi ile ilgili konuları içermektedir. bu anlaşmanın 1nci bölümü 1nci maddesinde Egemenliği “sözleşmeyi imzalayan devletler, her devletin kendi toprakları üzerindeki hava üzerinde tek ve tam olarak egemenliğe sahip olduğunu kabul eder” der. 1nci bölüm 2nci maddesinde ise toprak olarak “ sözleşmenin amacının, bazı devletlerin egemenliği, feodal emri, koruması veya mandası altında bulunan kara sularına bitişik ve kara alanı olarak kabul edilecektir.” Yine 3ncü maddesinde ise sivil ve devlet uçakları olarak, “bu sözleşme sivil uçaklar için sadece uygulanmalı, devlet uçakları için uygulanmamalıdır.” Ve devlet uçakları olarak ise, “askeriyede kullanılan uçaklar, gümrük ve polis hizmetleri (güvenliği sağlamak için) devlet uçakları olarak sayılmalıdır.” 4ncü maddesinde ise “anlaşmayı imzalayan her bir devlet fikri, bu sözleşmenin hedefleriyle uyuşmayan herhangi bir amaç için sivil havacılıkta kullanılamaz”

¹⁵⁶ “Sivil Havacılık Mevzuatı”,<http://www.turksped.com.tr>(15.12.2005)

¹⁵⁷ “Anlaşmalar”,<http://www.shgm.gov.tr>(10.11.2005)

¹⁵⁸ “Sivil Havacılık Mevzuatı”,<http://www.turksped.com.tr>(15.12.2005)

Paris Sözleşmesi'nin uluslararası hava ulaşımını düzenlemekteki yetersizliği, yeni teknik gelişmeler ve ihtiyaçlar bu alanda yeni tedbirler alınmasını zorunlu kılıyordu.

Uluslararası sivil havacılığın emin ve düzenli bir şekilde gelişebilmesi ve sivil havacılık hizmetlerinin eşit imkanlar esası üzerine tescili ile sağlam ve ekonomik bir şekilde işletilebilmesi için bazı prensip ve düzenlemeler hususunda mutabık kalınması. Anlaşmanın ikinci kısmında yer alan 43.maddesi ile kısa adı olan ICAO¹⁵⁹ (International Civil Aviation Organization) Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın kurulması hükmüne bağlanmış olup 44-66 maddeler ile ICAO'ya ilişkin esaslar düzenlenmiştir. ICAO'nun kuruluşu ICAO'nun amaç ve hedefleri, anlaşmanın 44. maddesinde açıklandığı üzere aşağıdaki gibidir.

a) Bütün dünyada uluslararası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli gelişmesini temin etmek.

b) Barışsever amaçlar için hava araçları seçilmesini ve işletilmesini desteklemek.

c) Uluslararası Sivil Havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer kolaylıklarının gelişmesini temin etmek.

d) Dünya halkının emin, düzenli, yeterli ve ekonomik hava ulaşımına olan gereklerini hazırlamak.

e) Makul olmayan rekabetin ekonomik bakımdan sebep olacağı israfı önlemek,

f) Taraf devletler arasında hiç bir fark gözetmemek,

g) Uluslararası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini garanti altına almak

h) Genel olarak uluslararası sivil havacılığa ait tüm konuların gelişimini temin etmek.

Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nın 54 (1) maddesi gereğince uluslararası standart ve tasviye edilen hususların ICAO Konseyi tarafından kabul ile 90. maddesi gereğince de, belirlenecek bu standart ve tavsiyelerin Anlaşma'ya ek olarak kabulü esası getirilmiştir. ICAO tarafından düzenlenmekte olan ve anlaşmanın eki sayılan toplam 18 ayrı konuda ek (annex) mevcut olup, bunlar aşağıda gösterilmiştir.

Ek 1: Personel Yeterlilik (lisans) Belgeleri: Uçuş ekibi, hava trafik kontrolleri ve hava aracı bakım personeli lisans standartları.

Ek 2: Havacılık Kuralları: Görerek ve Aletli uçuşa ilişkin kurallar.

¹⁵⁹ Bkz. Detaylı bilgi için "ICAO", <http://www.icao.int> (03.11.2005)

Ek 3: Uluslararası Hava Seyrüseferi için Meteoroloji Hizmetleri: Uluslararası hava seyrüseferi için meteoroloji hizmetleri koşulları ve hava aracından meteorolojik gözlemleri rapor usulleri.

Ek 4: Havacılık Haritaları; Uluslararası havacılıkta kullanılan harita vb.lerinin özellikleri.

Ek 5: Hava-Yer Haberleşmesinde kullanılan Ölçü Birimleri: Hava Yer haberleşmesinde kullanılacak ölçü birim ve sistemleri standartları.

Ek 6: Hava Aracı İşletmeciliği; Tüm dünyada benzer standartların uygulanmasına (Uçuş Güvenliği dahil) esas standartlar, üç bölümdür.

Bölüm 1: Uluslararası Ticari Hava Ulaşımı-Uçaklar

Bölüm 2: Uluslararası Genel Havacılık Uçaklar

Bölüm 3: Uluslararası işletmecilik Helikopter

Ek 7: Hava Aracı Tescil İşaretİ ve Milliyeti; Hava Aracı tescil ve tanımlaması için kurallar.

Ek 8: Hava Araçları Uçuşa Elverişliliği; Hava araçlarının aynı işlemlerle sertifikasyon ve denetimine ilişkin düzenlemeler ve kurallar.

Ek 9: Kolaylıklar: Hava araçları, yolcu, yük ve diğer ilgililerin uluslararası havaalanlarına giriş ve çıkışlarının çabuklaştırılmasına ilişkin koşullar.

Ek 10: Havacılık Haberleşmesi; Haberleşme teçhizat ve sistemleri ile (Cilt 1), Haberleşme usüllerinin (Cilt 2) standardizasyonu.

Ek 11: Hava Trafik Hizmetleri; Hava trafik kontrol, uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin kuruluş ve işletmesi hakkında kurallar.

Ek 12: Arama ve Kurtarma; Arama ve Kurtarma Hizmetleri için gerekli teçhizat ve işletme özellikleri.

Ek 13: Hava Araç Kazası İnceleme Hava aracı kazaları Bildirme, inceleme ve rapor usullerinde benzerliğin sağlanmasına ilişkin düzenlemeler.

Ek 14: Havaalanları; Havaalanlarının dizayn ve işletilmesi (Cilt 1) ve Helikopter iniş kalkış alanları Heliportlara (Cilt 2) ilişkin özellikler.

Ek 15: Havacılık Bilgi Hizmetleri; Uçuş Harekatı için gerekli havacılık bilgilerinin toplanması ve yayınlanmasına ilişkin metodlar.

Ek 16: Çevre Koruma; Hava Aracı Gürültü Düzenleme ve Karasal Kullanım Gürültü Belirleme Birimleri (Cilt 1) ve Hava Aracı Motor Çıktılarına (Emissions) (Cilt 2) ilişkin uygulamalar.

Ek 17: Güvenlik-Uluslararası Sivil Havacılığın Kanun Dışı Eylemlerden Korunması; Konuya ilişkin düzenlemeler.

Ek 18: Tehlikeli Maddelerin Havadan Emniyetle Taşınması; Tehlikeli Maddelerin (Kargonun) özellikleri, etiketlenmesi, paketlenmesi ve yüklenmesine ilişkin kurallar.

Sivil Havacılık her yönüyle, devletlerini birbirinden bağımsız olarak kural koyup, yönlendirilmeleri mümkün olmayan bir faaliyet sahası olarak dünya ülkelerinin aynı standart ve kuralları uygulamasını zorunlu kılmakta ve ülkemizin de 1945 yılında 4749 Sayılı Kanun ile üyesi olduğu ICAO, bu konuda üstüne düşen görevi başarı ile yürütmektedir.

1. Bölüm I Hava Seyrüseferi

- a. Kısım Ü'de Anlaşmayı İmzalan Devletler Üzerinden Uçuş
- b. Kısım ÜI'de uçakların bağlı oldukları millet; bir uçak birden fazla devletin sicilinde olamaz. Her uçak uluslararası havacılıkta sicil ve millet işaretini taşımak zorundadır
- c. Kısım IV'de Hava Seyrüseferini Kolaylaştırma Ölçüleri
- d. Kısım V conditions to be fulfilled with respect to aircraft
- e. Kısım VI Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar

2. Bölüm Ü Uluslar Arası Sivil Havacılık Organizasyonu

- a. Kısım VÜ'de Organizasyon
- b. Kısım VÜI'de Assembly
- c. Kısım IX'de Konsil
- d. Kısım X'de Hava Seyrüseferi Komisyonu
- e. Kısım XI'de Görevliler
- f. Kısım XÜ'de Mali Konular
- g. Kısım XÜI'de diğer uluslar arası sözleşmeler

3. Bölüm ÜI Uluslar Arası Hava Taşımacılığı

- a. Kısım XIV’de bilgi edinme ve raporlar
- b. Kısım XV’de hava alanları ve diğer hava seyrüsefer kolaylıkları
- c. Kısım XVI’de Müşterek Çalışma Organizasyonları ve Pay Havuzu Servisleri

4. Bölüm IV Son Hükümler

- a. Kısım XVÜ’de diğer Havacılık Anlaşmaları ve Düzenlemeler
- b. Kısım XVÜI’de Tartışmalar ve İhmaller
- c. Kısım XIX’de savaş
- d. Kısım XX’de Ekler
- e. Kısım XXI’de Onaylamalar, Bağlılıklar, Değişiklikler ve İptaller
- f. Kısım XXÜ’de Tanımlar

3.14.3. Transit Geçiş Anlaşması: Uluslararası hava Transit Anlaşması 7 Aralık 1944 yılında Chicago’da imzalanmıştır. Anlaşmayı imzalayan her bir devlet diğer imzalayan devletlerin düzenli uluslararası hava servisleriyle ilgili olarak aşağıdaki serbestlikleri tanıır:

- 1. Topraklarından inmezsizin kat ediş uçuş imtiyazı,
- 2. Ticari olamayan amaçlar için inişe imtiyaz vermek

3.14.4. Taşımacılık Anlaşması: 7 Aralık 1944 yılında Şikago’da imzalanan Taşımacılık Anlaşması, Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının üyesi olup Uluslararası Hava Taşımacılığı Anlaşmasını kabul edip imzalayan devletler aşağıdaki maddeleri deklere ederler; 1944 yılındaki Transit Geçiş Anlaşmasına ek olarak,

Anlaşmanın 1’nci maddesi;

- 1. Uçağın milliyetini elinde bulunduran devletin toprakları üzerinden alınmış olan kargo, mektup ve yolcunun indirilmesine müsaade eder,
- 2. Uçağın milliyetini elinde bulunduran devletin toprakları için önceden belirlenmiş kargo, mektup ve yolcu alımına müsaade etmek

3. Anlaşmayı imzalayan herhangi bir devletin toprakları için önceden belirlenmiş kargo, mektup ve yolcu alımına ve herhangi bir ülkeden gelen kargo, mektup ve yolcuyu indirmeye müsaade etmek

Bu bölümdeki imtiyazlar, herhangi bir düzenli uluslararası hava servisini hariç tutularak, askeri amaçlar için hava alanlarının kullanılması ile ilgili uygulanabilir değildir.

Her bir sözleşmeyi imzalayan devlet, anlaşmanın sorumluluklarını yerine getirmekle sorumlu olabilir.

1. Herhangi bir servisini kullanabileceği bir hava alanı ve uluslar arası hava hizmetlerinin herhangi biri ile ülke sınırları içinde takip edilebilecek rotaların belirlenmesi,

2. Bazı hava alanları ve diğer kolaylıklarının kullanımı için makul bir ücretlendirme ve herhangi bir hizmet hakkının düzenlenmiş olmasına müsaade etmek veya düzenlemek,

Bu anlaşmanın uygulanması veya yorumu görüşmelerle bağlanamaması ile ilgili olarak 2 veya daha fazla anlaşmayı imzalayan devlet arasında herhangi bir tartışma olursa, yukarıda sözü edilen toplantının (Chicago Sözleşmesi) kısım XVIII’de belirtilen usuller uygulanabilir.

3.14.5. Cenova Sözleşmesi: 19 Haziran 1948 de Cenevo’da imzalanan Uçakta Uluslararası Tanınma Hakları Sözleşmesi

Sözleşmeyi imzalayan devletler tanımayı kabul ederler:

1. Uçaktaki malların hakkı
2. Uçağın mallarıyla birlikte satın alınarak sahip olunan uçağın hakları
3. 6 ay veya daha fazla süre ile kiralanın uçağın mallarının hakkı
4. Benzer haklar bir borçlunun ödemeleri için gizli olarak yapılan sözleşmelerdeki uçakların benzer hakları ve Rehine verilenleri kapsar.

Bu sözleşmedeki hiçbir şey sözleşmedeki herhangi bir devletin kanunları altındaki uçakların herhangi bir hakkını tanımamayı önlemez; fakat sözleşmeyi imzalayan devletler yukarıda belirttiğimiz maddedeki sözü edilen hakların üzerine öncelikli olarak kabul ettiği herhangi bir hakkı tanımayabilir veya müsaade etmeye bilir.

3.14.6. Roma Sözleşmesi : 7 Ekim 1952 de Roma’da imzalan Yeryüzünde 3ncü Taraf Yabancı Uçaklar Tarafından Meydana Gelen Hasarlar Sözleşmesi

Sözleşmeyi imzalayan devletler, yabancı uçaklar tarafından yerde sebep olunmuş hasarlı kişi için uygun tazminatı sağlamak için arzu edilen teklifler yapılmıştır.uluslararası sivil havacılığın gelişimine engel olmamak için bazı hasarlar için tutulmuş sorumluluğun boyutu mantıklı bir tarzda limitlenirken, bazı hasarlar için belirlenmiş sorumluluklar için dünyanın çeşitli ülkelerinde yapılan kurallar uluslar arası sözleşmeler sayesinde mümkün olan en büyük boyutta birleşme için ikna edilmesi gerekmektedir.

3.14.7. Lahey Protokolü 1955: 28 Eylül 1955 de Lahey’de yapıldı, 12 Kasım 1929 da Varşova’da imzalandı, Havayla Uluslararası Taşıma İle İlgili Kesin Kuralların Birleştirilmesi İçin Sözleşmenin Düzeltmesi Protokolü

3.14.8. Müşterek Finans Edilen Adalar : 25 Eylül 1956 da genevoda imzalanmış, 1982 Montreal Protokolü ile düzeltilen, Adalardaki (1956) kesin Hava Seyrüseferi Hizmetlerinin Müşterek Finansal Anlaşması

Organizasyon olarak Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu kastedilmektedir. Ada Hükümetleri Hizmetlerin sağlanması çalıştırılması ve hazırlamalıdır.

3.14.9. Guadalajara Sözleşmesi 1961: 18 Eylül 1961 de Guadalajara da imzalanmış, taşıyıcı sözleşmelerinden başka bir kişi tarafından hava ile yerine getirilen Uluslararası Taşımacılık ile İlgili Kesin Kuralların Birleştirilmesi için Varşova Sözleşmesine İlave Sözleşmesi

Varşova sözleşmesi taşımacılıkla ilgili sözleşmenin bölümlerine olmayan kişilerin kişi tarafından hava ile yerine getirilen Uluslararası Taşımacılık ile İlgili Özel Kuralları içermez.

Sözleşmeli Taşıyıcı olarak, malı gönderen veya yolcular adına bu eylemi yapan kişiyle Varşova Sözleşmesiyle hükmedilmiş taşımacılık için bir anlaşma ile önemi salanmış olan kişiyi kastetmektedir.

3.14.10. convention on offences and certain other acts committed on board aircraft, signed at tokyo, on 14 september 1963 (tokyo convention) Tokyo Sözleşmesi :

14 Eylül 1963 de Tokyo’da imzalanmış Uçak İçinde Yapılmış Suç ve Kesin Diğer Eylemler Sözleşmesi

Bu Sözleşme aşağıdakileri saygı içinde uygulamalı:

1. Cezai kanuna karşı suçlar
2. Suç olan veya olmayan; uçağa, kişilere, içindeki mallara veya uçak içindeki disipline ve iyi düzeni tehlikeye sokmak veya sokabilme eylemleri

Uçakların ait olduğu devlet, uçakta meydana gelen suç ve yanlış eylemler üzerinde yargı yetkisini uygulamak için yetkilidir.

Dördüncü kısımda ise uçak komutanının yetkileri anlatılmaktadır. Beşinci kısımda ise devletlerin görevleri ve güçlerini anlatılmaktadır.

3.14.11. 2 Eylül 1968’de Boenos Aires’de imzalanmış Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin Güvenilir Üç Dildeki Protokolü

İngilizce, Fransızca ve İspanyolca olarak dile alınmıştır.

3.14.12. Lahey Sözleşmesi 1970 : 16 Aralık 1970’de Lahey’de imzalanmış olan İllegal Olarak Ele Geçirilen Uçağın Tutulması için Sözleşme¹⁶⁰

İllegal eylemlerle ele geçirme veya personel ve malların emniyetini tehlikeye sokan uçuşlarda uçakların kontrolünün ele geçirilmesi, hava hizmetlerinin çalışmasını ciddi bir biçimde etkileyecek ve sivil havacılığın emniyetinde dünyadaki insanların güveninin ortadan kaldıracaktır.

Her bir sözleşmeyi imzalayan devlet ciddi hataları suç olarak cezalandırmayı üstlenmelidir.

3.14.13. 8 Mart 1971’de Quatemala Şehrin’de imzalanmış olan 28 Eylül 1955’de Lahey’de yapılmış protokol ile düzenlenmiş, 12 ekim 1929’da Varşova’da imzalanmış Hava ile Uluslararası Taşımacılıkla İlgili Kesin Kuralların Birleştirilmesi İçin Sözleşmeyle Düzenlenmiş Protokol

¹⁶⁰ “ICAO”, <http://www.icao.int> (12.02.2006)

3.14.14. Montreal sözleşmesi 1971: 23 Eylül 1971’de Montreal’da imzalanmış olan Sivil Havacılık Emniyetine Karşı Olan İlgil Eylemlerin Önlenmesi İle İlgili Sözleşme¹⁶¹

Mal ve kişilerin emniyetini tehlikeye soan, sivil havacılık emniyetine karşı yapılan illegal eylemler, hava hizmetlerinin çalışmasını ciddi olarak etkiler ve sivil havacılık emniyeti ile dünyanın insanlarının güvenin ortadan kaldırır.

Herhangi bir kişi illegal ve maksatlı olarak suç işliorsa, örnek olarak, uçağın emniyetini, uçak içindeki kişilere karşı şiddet, uçak hizmetlerini ortadan kaldırmak veya hasar vermek, hava seyrüsefer kolaylıklarına zarar vermek,..vb. herhangi bir sözleşmeyi imzalayan devlet yukarda geçen suçları cezalandırmakla sorumludur¹⁶².

Burada son olarak anılması gereken 1975 Montreal Konferansıdır. Bu konferansta kabul edilen dört protokolden 1,2 ve 3 nolu protokoller ile taşıyıcının sorumluluğunun sınırlarını tayinde Poincare Frankının yerine Uluslararası Para Fonunun (IMF) özel çekme hakkının kullanılmasıdır. 4 nolu protokol ile de eşya (yük) taşımalarında temel değişiklikler yapılarak hava yük senedi yerine elektronik cihazların kullanılması öngörülmüştür.

Yolcu ölüm ve yaralanmalarında hava yollarının ve sigortacıların Konvansiyonda belirtilen tazminatları Poincare Francs'ın son resmi kuru üzerinden uygulamaları sonucu limitler çok düşük kalmış, hatta Montreal Interim Agreement ile ABD 'ye giriş çıkışlarda uygulanan limitler bile, bir yandan refah seviyelerinin artması diğer yandan hesaplanan para birimlerinin enflasyon nedeni ile uğradığı değer kayıpları nedeniyle, yetersiz hale gelmiştir. İtalyan Anayasa Mahkemesinin limitleri yetersiz gören kararından sonra, Japonya, Avustralya gibi ülkelerde de sorumluluğu sınırlamanın anayasaları ile bağdaşmadığı uluslararası arenada dile getirmeye başlanmış ve bu ülkelerin hava yolları da hatta risklerini azaltmak için fülen sınırsız sorumluluk esasına göre yolcularını sigortalamışlardır. Bu gelişmelere paralel olarak diğer bazı hava yolları da gerek açık kalan risklerini azaltmak gerekse konunun rekabete etkisi açısından

¹⁶¹ “Terörizm”,[http://www.tcberlinbe.de\(02.02.2006\)](http://www.tcberlinbe.de(02.02.2006))

¹⁶² Bkz. 23 Eylül 1971’de Montreal’da imzalanmış olan, “Sivil Havacılık Emniyetine Karşı Olan İlgil Eylemlerin Önlenmesi İle İlgili Sözleşme”,Montreal Sözleşmesi 1971,madde-1

değerlendirmişler ve 1995 Ekim ayında IATA öncülüğünde IATA Inter-carrier Agreement'in oluşturulmasını sağlamışlardır.

Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme Tasarı ve gerekçesi incelendiğinde Sözleşme ile;

- Hava taşımacılığında yolcuların, bagaj ve kargonun taşınmasına ilişkin düzenlenmesi gereken belgeler,
- Taşıyıcı sorumluluğunun şartları ve yolcuların ölümü ya da yaralanması durumlarında ödenecek tazminat,
- Yolcu taşımalarında gecikme ile bagaj ve kargoların hasarı veya kaybolmaları halinde ödenecek tazminat,
- Birleşik taşıma hallerinde meydana gelecek kazalardan sorumluluk,
- Anlaşmalı taşıyıcının farklı bir firmaya taşıma yaptırması ve doğacak zararlardan sorumluluk, konularında düzenlemelerin öngörüldüğü anlaşılmaktadır.

Bu sözleşme ile ilgili bazı düzenlemeler yapılmış olup bu protokler aşağıda incelenmeye çalışılmıştır.

3.14.15. 12 Ekim 1929'da Varşova'da imzalanmış olan Hava ile Uluslararası Taşımacılık ile ilgili kesin kuralların birleştirilmesi için düzenlenmiş **Ek Protokol no.1** 25 Eylül 1975'de Montreal'de imzalanmıştır.

Bu protokol ile düzenlenmiş olan Varşova protokolü, sözleşmenin 1 nci maddesinde belirlenmiş uluslar arası taşımacılık için uygulanmalıdır.

Madde 22'ye ilave olarak her bir yolcu için taşıyıcı sorumluluğu yolcuların taşınması toplamda 8300 özel çizili haklarla limitlenmiştir.

Belirlenmiş bagaj ve kargoların taşınması, taşıyıcıların sorumluluğunda her bir kilometre başına toplamda 17 olan özel çizilmiş hatlarla limitlenmiştir.

3.14.16. 25 Eylül 1975'de Montreal'de imzalanmış, 28 Ekim 1955'de Lahey'de yapılmış protokol ile düzenlenmiş, 12 Ekim 1929'da Varşova'da imzalanmış hava ile Uluslararası Taşımacılık ile ilgili kesin kuralların birleştirilmesi için düzenlenmiş **Ek Protokol no.2**

Madde 22'ye ilave olarak her bir yolcu için taşıyıcı sorumluluğu yolcuların taşınması toplamda 16600 özel çizili haklarla limitlenmiştir.

Taşıyıcı sorumluluğundaki miktarda belirlenmiş limitlerde alınmış olan ağırlık, içeri yerleştirilmiş herhangi bir kayıt altına alınmış nesnenin, kargonun veya bagajın bir bölümün gecikmesi, hasarı hasarı veya kaybolması ile ilgili paketler veya paketin toplam ağırlığı ile limitlenmiş olmalıdır.

3.14.17. 25 Eylül 1975'de Montreal'de imzalanmış, 8 Mart 1971'de Guatemala Şehrinde ve 28 Ekim 1955'de Lahey'de yapılmış protokol ile düzenlenmiş, 12 Ekim 1929'da Varşova'da imzalanmış hava ile Uluslararası Taşımacılık ile ilgili kesin kuralların birleştirilmesi için düzenlenmiş **Ek Protokol no.3**

Madde 17- Yolcuların Ölümü ve Yaralanması - Bagajın Hasara Uğraması¹⁶³

1. Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması durumunda uğranmış hasara karşı sadece; ölüm ya da yaralanmaya sebebiyet veren kazanın hava aracının içinde ya da herhangi yükleme veya boşaltma faaliyeti sırasında meydana gelmiş olması halinde sorumludur.

Madde 22- Gecikme, Bagaj ve Kargoyla Bağlantılı Olarak Sorumluluk Sınırları

1. Madde 19'da belirtilen biçimde yolcu taşımadaki gecikmeden kaynaklanan bir hasar olduğu durumlarda, taşıyıcının her yolcu için sorumluluğu 4 150 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır.

2. Bagaj taşımacılığında, kontrol edilmiş bagajın taşıyıcının sorumluluğuna verildiği anda yolcu bagajın ulaşacağı yerde teslimi ile ilgili özel bir fayda beyanında bulunmadığı ve durumun gerektirmesi halinde ilave bir ödeme yapmadığı müddetçe, taşıyıcının bagajın tahrip olması, kaybolması ya da bagaja hasar gelmesi halinde her yolcu için sorumluluğu 1 000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Diğer durumda, ödenecek toplamın, yolcunun varıştaki teslimatta sağlayacağı gerçek faydadan fazla

¹⁶³ T.C.Başbakanlık,"Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının",14.11.2005,Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü Sayı:B.02.0.KKG.0.1 0/101-1206/4993

olduğunu ispatlamadığı müddetçe, taşıyıcı beyan edilen toplamı aşmayan bir miktar ödemekle sorumlu olacaktır.

3. 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.

3.14.18. 25 Eylül 1975’de Montreal’de imzalanmış, 28 Ekim 1955’de Lahey’de yapılmış protokol ile düzenlenmiş, 12 Ekim 1929’da Varşova’da imzalanmış hava ile Uluslararası Taşımacılık ile ilgili kesin kuralların birleştirilmesi için düzenlenmiş **Ek Protokol no.4**

Taşınacak kargonun özelliklerini içeren bu anlaşma taşıma ve taşıma sorumluluklarını içermektedir.

Sözleşmenin 5nci maddesi “bir hava manifestolu kargonun taşıma sorumluluğu dağıtıcılık ile sınırlı olmalıdır.”

Sözleşmenin 18nci maddesi “taşıyıcının tescil altına almış olduğu herhangi bir bagajın hasarlanması, kaybolması ve yıpranması olaylarında belirlenmiş hasarlar için sorumludur. Sorumluluğu olmadığı haller aşağıda belirtilmiştir¹⁶⁴:

1. Taşıyıcı, kargonun tahrip olması ya da kaybolması ya da kargoya zarar gelmesi durumunda uğranmış hasara karşı sadece, hasara bu şekilde uğranmasına neden olan olayın hava yoluyla taşıma esnasında meydana gelmiş olması durumunda sorumludur.

2. Fakat, eğer kargonun tahrip olmasının, kaybolmasının ya da kargoya zarar gelmesinin aşağıda verilen olaylardan birinin ya da daha fazlasının bir sonucu olarak meydana geldiğini ispatlarsa, taşıyıcı bu kapsama kadar sorumlu değildir:

(a) kargonun kendi içinde bulunan kusurlardan, kargonun kalite ve kötülüğünden;

(b) kargonun paketlenmesinin taşıyıcı, bir çalışanı ya da acentesi dışında birisi tarafından kusurlu olarak yapılmış olmasından;

¹⁶⁴ “Hava Yoluyla Taşımacılıkla İlgili Sözleşme”, <http://www.tbmm.gov.tr>(12.03.2006)

(c) savaş ya da silahlı çatışma;

(d) kargonun girişi, çıkışı ya da geçişi ile bağlantılı olarak gerçekleştirilen bir kamu otoritesi faaliyeti.

3. Bu maddenin birinci paragrafının anlamı dahilinde hava yolu ile taşıma, kargonun taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu dönemi kapsamaktadır.

4. Hava yoluyla taşıma süresi, karada, deniz yoluyla ya da kara içinde su yoluyla havaalanı dışında gerçekleştirilen herhangi taşıma faaliyetini içermez. Eğer, bununla birlikte; yükleme, teslimat ya da aktarma amacıyla bir hava yoluyla taşıma anlaşmasının yerine getirilmesinde bu tür birtaşıma yer alırsa, aksi ispata tabi olacak biçimde, herhangi bir hasarın hava yoluyla taşıma sırasında meydana gelen bir olayın neticesi olduğu varsayılacaktır. Eğer bir taşıyıcı, taraflar arasında hava yoluyla taşıma olacak biçimde anlaşması yapılmış bir taşımanın tamamının ya da bir kısmının nakliyesini, gönderinin izni olmaksızın başka bir nakliye biçimi ile değiştirecek olursa, başka bir nakliye biçimiyle yapılan bu tür bir taşıma hava yoluyla taşıma süreci dahilinde sayılacaktır.

3.14.19. Son şart 30 Eylül 1977’de Montreal’de imzalanmış, Uluslar arası Sivil Havacılık Sözleşmesi için Bir düzenlemeyle ilgili Protokol

Bu protokol ile Uluslararası Havacılık Sözleşmesi Rusca olarak yayınlanmıştır.

3.14.20. Montreal Protokolü 1978 : 23 Eylül 1978’de Montreal’de imzalanmış, 7 Ekim 1952’de Roma’da imzalanmış, yerde 3’ncü zümreler ile yabancı uçakların sebep olmuş olduğu hasar sözleşmesi için düzenlenmiş protokol

Sözleşmenin 4ncu maddesine ilave olarak “eğer bir uçak devletin malı olarak tescil edildiyse, sorumluluk devletle ilgilendirilmiş olan hukukla bağlantılı kişi veya kişilere devreder ki buda çalışmalar için uçağın emniyetle emanet edilmiş olduğunu göstererek uçuşlarda kullanılabileceğini gösterir.”

Sözleşmenin 11 ve 14ncu maddeleri çıkarılmıştır. Yine sözleşmenin 15nci maddesinin 1 ve 2 nci altmaddeleri çıkarılmıştır. Yine bu maddede bulunan güvenlik kelimesi garanti kelimesi olarak değiştirilmiştir.

Sözleşmenin 16ncı madesi alt maddelerinden a,b ve 2,3 çıkarılmıştır.

3.14.21. 6 Ekim 1980’de Montreal’de imzalanmış Uluslar arası Sivil Havacılık sözleşmesinin Bir düzenlemesiyle ilgili **protokol**

Yasal komite tarafından 23ncü oturumda alınana Uluslar Arası Sivil Havacılık Sözleşmesinin düzenleme draftıdır.

3.14.22. 10 Mayıs 1984’da Montreal’de imzalanmış Uluslar arası Sivil Havacılık Sözleşmesi için Bir düzenleme ile ilgili **protokol**

Bu protokol ile uluslar arası sivil havacılık sözleşmesinin amacı tanımlanmaya çalışmıştır.

Uluslar arası sivil havacılık, dünya insanları ve ulusları arasındaki anlayışı ve arkadaşlığı korumak ve arttırmaya daha çok yardım edebilir.

Uluslar arası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli bir yolla gelişmesi sağlanabilir.

3.14.23. Montreal Protokolü 1988: 24 Şubat 1988’de Montreal’de imzalanmış, 23 Eylül 1971’de, Montreal’de yapılmış, Sivil Havacılık Emniyetine karşı kanunsuz eylemlerin ortaya çıkmaması için yapılan Sözleşme, Uluslararası Sivil Havacılık Havaalanları Hizmetlerinde suçun kanunsuz eylemlerinin ortaya çıkmaması için protokol¹⁶⁵

3.14.24. Montreal Sözleşmesi 1991: 1 Mart 1991’de Montreal’de imzalanmış, belirlenen amaçlar için Plastik patlayıcıların işaretlenmesi Sözleşmesi

IATA Inter-carrier Agreement ile taraf hava yolları Varşova limitlerinden feragat etmişler ve iki kademeli sorumluluk limitinin uygulanmasını ayrıca tüketici lehine bazı ilave kolaylıklar getirilmesini sağlamışlardır. Diğer yandan 1990 yıllarından sonra özellikle tüketiciyi koruma amaçlı kuruluşların girişimleri ile sorumluluk sınırlarının kaldırılması veya en azından artırılması yönündeki baskıları sonucu Avrupa Topluluğu 2027/97 sayılı kararı ile gerek tüketici koruma amaçlı kuruluşların gerekse hava yollarının girişimlerine destek olmuştur. İngiltere ise uygulamaya destek vermek amacı ile para cezası getirmiştir.

1999 yılı Mayıs ayında Montreal’de toplanacak Genel Kurulda aşağıda belirtilen ve Varşova Sisteminin modernize edecek olan Konvansiyon görüşülecek ve

¹⁶⁵ “Civil Aviation”, <http://home.earthlink.net> (09.02.2006)

belki de 1929 tarihinden bu yana yaşayan Varşova Sistemi yeni Konvansiyona hem neden hem de örnek olacaktır. Ancak yeni konvansiyon yürürlüğe girdikten sonra dahi, Varşova Sisteminde yer alan enstrümanlar gerek bu konvansiyona etki ve yansımaları gerekse emsal mahkeme kararları ve doktrin çalışmaları ile yeni konvansiyona ışık tutmaya devam edecektir¹⁶⁶.

Bir Konvansiyonun Devletlerarası kabulü ve yürürlüğe girmesi yeterli sayıda ülkenin anayasal prosedürlerini yerine getirme zorunlulukları nedenleri ile uzun sürebilmektedir. Bu nedenle yeni konvansiyonun yürürlüğe girmesi beklendiğinden daha uzun süre gerektirebilir.

3.15. Ülkemizin Taraf Olduğu Sözleşmeler

Yeni Türkiye Devleti, 1926 yılında İslam Hukukunu kaldırarak özel hukuk alanında Batı Avrupa Hukuk sistemlerinden biri olan İsviçre Medeni Kanunu ile Borçlar Kanununu kabul etti¹⁶⁷. Roma Hukuku uygulama alanı bakımından “**Ius Civile**” ve “**Ius Gentium**” olarak ikiye ayrılır. **Ius Civile**, Roma yurttaşlarına uygulanan hukuk, **Ius Gentium** ise yabancılara uygulanan hukuk kurallarının tamamıdır¹⁶⁸.

Anayasanın 90. maddesinde Türkiye’nin taraf olduğu andlaşmaların yasa değerine sahip olduğu öngörülmek suretiyle, uluslararası hukukun en önemli bölümünü oluşturan andlaşmaların iç hukuk düzenimize de doğrudan etki doğurması kabul edilmiş bulunmaktadır¹⁶⁹.

Herhangi bir andlaşma hükmü ya da yapıla geliş kuralı ile aksi öngörülmedikçe, belirli bir **devletin** ülkesindeki tek yetkili o ülke devleti olmaktadır. Buna bağlı olarak da, belirli bir devlet ülkesinde yabancı bir devlet ya da uluslararası kişi tarafından devlet yetkilerinin kullanılması ya da sınırlandırılması ancak uluslararası hukukun öngördüğü durumlarda olmaktadır¹⁷⁰.

¹⁶⁶ “Havacılık Mevzuat”, <http://www.turksped.com.tr> (11.11.2005)

¹⁶⁷ KARADENİZ-ÇELEBİCAN, Özcan: Roma Hukuku, Ankara Üniversitesi Yayınları, 7. Baskı, Ankara-2000, s.14

¹⁶⁸ KARADENİZ-ÇELEBİCAN, A.g.e, s.93

¹⁶⁹ PAZARCI, Hüseyin, Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi, Ankara-2004, 2nci baskı, s.23

¹⁷⁰ Fransa ve İspanya arasınd Lanoux Gölü Davası’na ilişkin 16.11.1957 tarihli hakemlik kararı, R.G.D.I.P., 1958; U.S.A.D.’nin Lotus Davası’na ilişkin 7.9.1927 tarihli kararı, Serie A, No.9, s.18-19

Milletler arası anlaşmaları uygun bulma Türkiye Cumhuriyeti Anayasası Madde 90 ile “Türkiye Cumhuriyeti adına yabancı devletlerle ve milletlerarası kuruluşlarla yapılacak anlaşmaların onaylanması, Türkiye Büyük Millet Meclisinin onaylamayı bir kanunla uygun bulmasına bağlıdır”¹⁷¹.

Türkiye'nin 05 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanunla onaylanmış bulunduğu 07 Aralık 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi uluslararası sivil havacılığın esaslarını evrensel düzeyde düzenleyen ve Uluslararası Hava Hukukunun cari kurallarını belirleyen temel bir metindir¹⁷².

Şikago sözleşmesinde ticari hakların düzenlenmesi hususunda bir mutabakata varılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili anlaşmalar yoluyla düzenlenmesi gereği doğmuştur.

Ülkemizin coğrafi durumunu ve uluslararası Hava servislerinin ülkemizden geçmesinin sağlayacağı imkânları göz önünde tutarak aynı zamanda milli sivil havacılığımızı teşvik ve kalkındırmak amacıyla bugüne kadar 81 ülke ile İkili Hava Ulaştırma Anlaşması yapılmıştır¹⁷³.

3.15.1. Paris Sözleşmesi 1919

13 Ekim 1919'da Paris'de Barış Konferansında kurulan özel bir komisyon tarafından hazırlanan Hava Ulaştırma Sözleşmesi yirmi yedi devlet tarafından imzalanmış ve 11 Temmuz 1922'de yürürlüğe girmiştir¹⁷⁴.

Paris Sözleşmesi yalnız barış zamanındaki durumda ilgilidir¹⁷⁵. Sözleşme'nin 1 inci maddesinde her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında "Mutlak ve Münhasır Egemenliği" prensip olarak belirtilmiştir.

3.15.2. Madrid Sözleşmesi

¹⁷¹ POLATCAN, İsmet, Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, Dizgi Yayınları, İstanbul-1989,s.257

¹⁷² “Genel”,[http://www.shgm.gov.tr\(08.01.2006\)](http://www.shgm.gov.tr(08.01.2006))

¹⁷³ “Sivil Havacılık Sektörünün Genel durumu”,[http://www.shgm.gov.tr\(08.01.2006\)](http://www.shgm.gov.tr(08.01.2006))

¹⁷⁴ “Türkiye’nin Taraf Olduğu Anlaşmalar”,[http://www.shgm.gov.tr\(12.12.2005\)](http://www.shgm.gov.tr(12.12.2005))

¹⁷⁵ “Havacılık Mevzuat”,[http://www.turksped.com.tr\(11.11.2005\)](http://www.turksped.com.tr(11.11.2005))

Paris Sözleşmesi bütün devletlerin kabul ettiği bir sözleşme olamamıştır. Devletler ancak yakın ilişkileri bulunan devletlerle sözleşmeler akdederek hava ulaşımını düzenlemeyi tercih etmişlerdir¹⁷⁶.

Madrid Sözleşmesi'nin ana hatları Paris sözleşmesine benzemektedir.

3.15.3. Havana Sözleşmesi

Amerika Devletleri'nin kendi aralarında akdettiği Havana Sözleşmesi devletlerin havada mutlak ve münhasır egemenliğini kabul etmekle beraber, Paris ve Madrid Sözleşmelerinden farklılıklar arz ediyordu. Havana sözleşmesi ticari amaçla kullanılan uçaklara daha çok serbesti tanıyordu¹⁷⁷.

3.15.4. Varşova Sözleşmesi

Varşova sözleşmesinin tam ismi "Uluslararası Hava Taşımalarına ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme"dir¹⁷⁸.

Bu konudaki kurallar, Havayolu ile yapılan yurtiçi taşımaları için Milli Kanunlarda; yurt dışı taşımaları için ise, taşımanın nitelik ve karakterine göre, Türkiye'nde 01 Mart 1977 tarihinde 2073 sayılı kanunla¹⁷⁹ onaylayarak taraf olduğu Varşova Sözleşmesi ve bu sözleşmeye değişiklik getiren;

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 Protokollerinde yer almaktadır.

3.15.5. Chicago Sözleşmesi

¹⁷⁶ "Türkiye'nin Taraf Olduğu Anlaşmalar", <http://www.shgm.gov.tr> (12.12.2005)

¹⁷⁷ "Türkiye'nin Taraf Olduğu Anlaşmalar", <http://www.shgm.gov.tr> (12.12.2005)

¹⁷⁸ "Türkiye'nin Taraf Olduğu Anlaşmalar", <http://www.shgm.gov.tr> (12.12.2005)

¹⁷⁹ "Hava Araçlarının Sorumluluğu ve Sigorta ile Düzenlenmesi Gereği", <http://tsrsb.org.tr> (21.02.2006)

Türkiye'nin 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanunla onaylamış bulunduğu Şikago Anlaşmasına bugün 152 devlet taraf olmuştur¹⁸⁰. Bu anlaşma; Hava Seyrüseferi, Hava Nakil Vasıtalarının tabüyeti ve tescili, lisans ve sertifikaları, Hava Seyrüseferini kolaylaştırıcı tedbirler, Kazaların tahkiki, Uluslararası standartlar ve usuller gibi genel ve gayri ticari konularda önemli düzenlemeler getirmiştir¹⁸¹.

Bu anlaşma gereği kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) çalışmalarına başlamıştır¹⁸². Birkaç saat içinde birbirinden değişik birçok ülke'nin hava sahasını kullanmak durumunda olan hava araçları nedeniyle dünya ülkeleri ICAO çatısı altında hızla toplanmaya başlamışlar ve bugün 150'den fazla devletin üyesi olduğu ICAO, Sivil Havacılığın her sahada Uluslararası standart ve kurallarını tespit eden ve uygulanmasını sağlayan bir kuruluş durumuna gelmiştir¹⁸³.

3.15.6. Avrupa Dahili Tarifersiz Hava Servislerinin Ticari Hakları Mevzuunda Çok Taraflı Anlaşma (1956)

Şikago Sözleşmesi genellikle tarifeli seferleri konu edinmektedir. Bunun da nedeni Şikago Sözleşmesinin akdedildiği tarihlerde ticari havacılık içindeki yeri itibariyle pek cüzi hacim arz eden tarifersiz seferlerin Anlaşmaya taraf ülkeler arasında 5. maddeye göre tümüyle serbest bırakılmış olmasıdır. Ancak, özellikle 50'li yıllardan sonra Tarifersiz Hava Taşımacılığının ulaştığı düzey itibariyle bu maddenin de pratik geçerliliği kalmamış, devletler birbirleri arasında bu konuda da mütekabiliyet arar tutuma girmişlerdir¹⁸⁴. Nitekim Türkiye'nin de taraf olduğu 1956 tarihli bu anlaşmayla Şikago Sözleşmesinin 5.maddesiyle tanınan serbestinin kapsamı iyice daraltılmıştır¹⁸⁵.

Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmalar yukarda incelenmiş olup aşağıdaki tablolarda detaylı olarak imza ve uygulamaya başlayış tarihleri gösterilmektedir.

3.16. Türkiye'nin Hava Hukukundaki Yeri

¹⁸⁰ "Türkiye Sivil havacılık Sözleşmesi", <http://www.egm.gov.tr> (12.01.2006)

¹⁸¹ "Türkiye'nin Taraf Olduğu Anlaşmalar", <http://www.shgm.gov.tr> (12.12.2005)

¹⁸² Bkz. "Türkiye'deki Hava Hudut Kapılarında Kabul Edilemez Yolcuya Uygulanacak İşlemlere İlişkin Sivil Havacılık Yönergesi", 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanun

¹⁸³ "ICAO-Codes", <http://www.airport-technology.com> (15.01.2006)

¹⁸⁴ "Hava Taşımacılığı Anlaşması", <http://www.tbmm.gov.tr> (01.11.2005)

¹⁸⁵ "Türkiye'nin Taraf Olduğu Anlaşmalar", <http://www.shgm.gov.tr> (12.12.2005)

Türkiye'nin tarihsel süreçteki hava huku ile ilgili dolaylıda olsa katıldığı anlaşmalara bakacak olursak;

3.16.1. Montreux Sözleşmesi¹⁸⁶:

Montreux sözleşmesinin 15nci Maddesi;"Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları hiçbir durumda kullanamaz."

*Montreux sözleşmesinin 23ncü maddesi*¹⁸⁷; "Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazlar'ın yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümetine, düzenli olmayan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile, düzenli servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön-bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir.

Öte yandan, Boğazlar'ın yeniden askerleştirilmiş olmasına bakılmaksızın, Türk Hükümeti, yine de Türkiye'de yürürlükte olan hava ulaşımı yönetim kuralları uyarınca, Avrupa ile Asya arasında Türk ülkesi üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçaklara, tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır. Bir uçuş izninin verilmiş olduğu durumlarda, Boğazlar bölgesinde izlenecek yol belirli dönemlerde gösterilecektir."

3.16.2. Sevr Anlaşması :

*Sevr Anlaşmasının 318nci maddesi*¹⁸⁸ "Müttefik Devletlerin uçakları, Türkiye'nin karaları ve karasuları üzerinde uçmak ve konmak bakımından tam özgür olacaklar ve özellikle karada ya da denizde kaza durumunda, Osmanlı uçakları ile aynı kolaylıklardan yararlanacaklardır."

*Sevr Anlaşmasının 319nci maddesi*¹⁸⁹ "Herhangi bir yabana ülkeye transit¹⁹⁸ geçmekte olan Müttefik Devletlerin uçakları, Türkiye'nin, Başlıca Müttefik

¹⁸⁶ Montreux Sözleşmesi,Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Hidrografi yayını,Üçüncü Baskı,İstanbul-2000,s.11

¹⁸⁷ Montreux Sözleşmesi,Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Hidrografi yayını,Üçüncü Baskı,İstanbul-2000,s.14

¹⁸⁸ Bkz. 10 Ağustos 1920'de İmzalan Sevr Barış Andlaşması, s.100,Türk Silahlı Kuvvetleri İntranet Sistemi

¹⁸⁹ Bkz. 10 Ağustos 1920'de İmzalan Sevr Barış Andlaşması, s.100,Türk Silahlı Kuvvetleri İntranet Sistemi

Devletlerin onamı ile koyabileceği ve hem Osmanlı hem de Müttefik Ülkelerin uçaklarına aynı biçimde uygulanacak olan kurallara bağlı kalmak koşuluyla, Türkiye'nin karaları ve karasuları üzerinden, konmadan geçmek hakkından yararlanacaklardır.

*Sevr Anlaşmasının 320nci maddesi*¹⁹⁰ “Türkiye’de kurulmuş ve ulusal kamu ulaşımına açık olan hava alanları, Müttefik Devletler uyrukluğundaki uçaklara da açık bulundurulacaktır; bu uçaklar, iniş ve yer düzenleri konusundaki vergilen de içeren, her çeşit vergiler bakımından Osmanlı uçakları ile eşit işlem göreceklidir.

Yukarıda belirtilen hava alanlarından başka, Türkiye, işbu Andlaşmanın yürürlüğe girmesinden başlayarak bir yıllık süre içinde, Müttefik Devletlerce gösterilebilecek erlerde, kendilerine, işbu Madde hükümleri uygulanacak olan hava alanları kurmayı da yükümlenir.

Müttefik Devletler, bu Madde hükümleri yerine getirilmezse, Türk toprakları ve karasuları üzerinden uluslararası hava ulaşımına olanak vermek için gereken bütün önlemleri almak haklarını saklı tutarlar.”

*Sevr Anlaşmasının 321’nci maddesi*¹⁹¹ “Bu hükümler saklı kalmakla birlikte, 318., 319. ve 320. Maddelerde öngörülen, geçit, transit ve iniş hakları, Türkiye'nin çıkarmayı zorunlu görebileceği tüzük (yönetmelik) kurallarına uyulmasına bağlıdır; şu kadar ki, bunlar, Başlıca Müttefik devletlerin onamını almış bulunacak ve ayırım gözetilmeksizin hem Osmanlı hem de Müttefik Devletler uçaklarına uygulanacaktır.”

*Sevr Anlaşmasının 322’nci maddesi*¹⁹² “Müttefik Devletlerden herhangi birince verilen ya da geçerli sayılan uyruklu, uçuş belgeleri, yeterlik bröveleri ile lisanslar Türkiye’de tanınacak ve Türkiye'nin verdiği belgelere, brövelere ve lisanslara eşit sayılacaktır.”

*Sevr Anlaşmasının 323ncü maddesi*¹⁹³ “İç hava ticaret ulaşımı bakımından, Müttefik Devletler uyrukluğundaki uçaklar, Türkiye’de, en çok gözetilen ulus işleminden yararlanacaklardır.”

*Sevr Anlaşmasının 324ncü maddesi*¹⁹⁴ “Türkiye, Müttefik Devletlerin izni olmadıkça, 1914-1919 Savaşına kendi yanında katılmış olan Devletlere, bu

¹⁹⁰ Bkz. 10 Ağustos 1920’de İmzalan Sevr Barış Andlaşması, s.100,Türk Silahlı Kuvvetleri İntranet Sistemi

¹⁹¹ Bkz. 10 Ağustos 1920’de İmzalan Sevr Barış Andlaşması, s.100,Türk Silahlı Kuvvetleri İntranet Sistemi

¹⁹² Bkz. 10 Ağustos 1920’de İmzalan Sevr Barış Andlaşması, s.101,Türk Silahlı Kuvvetleri İntranet Sistemi

¹⁹³ Bkz. 10 Ağustos 1920’de İmzalan Sevr Barış Andlaşması, s.101,Türk Silahlı Kuvvetleri İntranet Sistemi

Devletler Milletler Cemiyeti üyesi olmadıkça, ya da 13 Ekim 1919'da Paris'de, hava ulaşımı konusunda imzalanan Sözleşmeye katılmalarına izin verilmedikçe, 318. ve 319. Maddeden yararlanma hakkı tanımayacaktır.”

*Sevr Anlaşmasının 325nci maddesi*¹⁹⁵ “Türkiye, Müttefik Devletlerin izni olmadıkça, 1914-1919 Savaşı kendi yanında katılmış olan Devletlerin uyruklarına²⁰¹, bu Devletler Milletler Cemiyeti Üyesi olmadıkça, ya da 13 Ekim 1919'da Paris'de, hava ulaşımı konusunda imzalanan Sözleşmeye katılmalarına izin verilmedikçe, sivil havacılık ulaşımına ilişkin hiçbir ayrıcalık ya da bir ayrıcalık içinde hak tanımayacaktır.”

*Sevr Anlaşmasının 326nci maddesi*¹⁹⁶ “Türkiye, hava ulaşımı konusunda 13 Ekim 1919'da Paris'de imzalanan Sözleşmede saptandığı biçimde, kendi toprakları üzerinde uçan Osmanlı uçaklarının fener ve işaretlere ilişkin kurallara, hava kurallarına ve hava alanları üzerinde ve çerçevesindeki uçuş kurallarına uymasını sağlayacak bütün önlemleri yürürlüğe koymağı yükümlenir.”

*Sevr Anlaşmasının 327nci maddesi*¹⁹⁷ “Bu Bölüm hükümlerinin zorunlu kıldığı yükümlülükler, Türkiye Milletler Cemiyetine kabul edilinceye, ya da 13 Ekim 1919'da Paris'de imzalanan hava ulaşımı konusundaki Sözleşme hükümleri gereğince bu Sözleşmeye katılmasına izin verilinceye kadar, yürürlükte kalacaktır.”

Türkiye Şikago görüşmelerine kadar uluslararası platformda hava hukuku üzerinde fazla durmamıştır. Havaalanlarının yabancı trafiklere karşı kapamayı prensip olarak ele almış, hava sahasının hukuki rejimini ve bu sahada seyrüseferi düzenleyen çok taraflı anlaşmalara katılmadığı gibi havacılık konusunda iki taraflı anlaşmalardan da kaçınmıştır. Bilinen tek iki taraflı anlaşma İran ile yapılan anlaşmadır. Dolayısı ile ülkemizin hava hukuku konusundaki gelişimini Şikago konferansından sonra incelemekte fayda vardır. Türkiye bu konferansın dört ekini de imzalamıştır. Şikago konferansından sonra konu bakanlar kuruluna sunulmuş oradan da T.B.M.M. tarafından kabul edilerek yürürlüğe girmiştir¹⁹⁸.

¹⁹⁴ Bkz. 10 Ağustos 1920'de İmzalan Sevr Barış Andlaşması, s.101,Türk Silahlı Kuvvetleri İntranet Sistemi

¹⁹⁵ Bkz. 10 Ağustos 1920'de İmzalan Sevr Barış Andlaşması, <http://www.tarihdersi.com>(18.02.2006)

¹⁹⁶ Bkz. 10 Ağustos 1920'de İmzalan Sevr Barış Andlaşması, <http://www.lib.byu.edu>(05.03.2006)

¹⁹⁷ Bkz. The Treaty Of Peace Between The Allied And Associated Powers And Turkey Signed At Sèvres August 10, 1920, Article 327

¹⁹⁸ BİLSEL, Cemil: Milletlerarası Hava Hukuku, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Kenan Basımevi, İstanbul-1985, s.120

Türkiye'nin sonradan tasdik ettiği iki taraflı hava ulaştırma anlaşmalarının hiçbirisinde akit tarafların kendi kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava sahalarına egemen olduğuna dair bir madde yoktur. Ancak bu anlaşmalar yakından incelendiğinde bu konunun çeşitli defalar dile getirildiği fark edilebilir. Akit devletlerin çok taraflı yada iki taraflı anlaşmalarda dile getirdiği hükümlülükler bizim yaptığımız anlaşmalarda da kapsamıştır. Bunlardan başka ancak hava sahasında egemen olmakla izah edilebilen bazı hususlara da anlaşmalarda rastlanılmaktadır. Mesela yasak bölgeler ve kabotaj hakkı gibi maddeler anlaşmalarda dile getirilmiştir.

Bizim yaptığımız anlaşmalarda, en temel prensip hava sahasına tüm devletlerin egemen olduğu görüşüdür. Mesela, Mısır ile yapılmış olan 12 Nisan 1950 tarihli anlaşmada Türkiye ve Mısır'ın Şikago anlaşmasındaki hükümler üzerine birbirlerinin hava sahalarını tanıdıkları ve mutlak egemenliklerini onayladıkları belirtilmiştir. Benzer anlaşma, 20 Mart 1951'de İran ile de yapılmıştır. Türkiye, Şikago anlaşmasının hakem anlaşma olduğunu çözümsüzlüklerin bu anlaşma ile giderilebileceğini belirtmektedir.

3.17. Türkiye'nin Anlaşmalardaki Durumu

Aşağıdaki tabloda Türkiye'nin yapmış olduğu anlaşmalar ve bu anlaşmalardaki durumu gösterilmiştir. Tabloda, Türkiye'nin anlaşmaları imzalama, kabul ve yürürlüğe girme tarihleri verilmiştir.

STATUS OF TURKEY WITH REGARD TO INTERNATIONAL AIR LAW INSTRUMENTS (as at 1 March 1995)				
		Date of Signature	Date of Ratification or Accession	Effective Date
1.	Convention on International Civil Aviation Chicago, 7/12/44	7/12/44	20/12/45	4/4/47
2.	International Air Services Transit Agreement Chicago, 7/12/44	7/12/44	6/6/45	6/6/45
3.	International Air Transport Agreement Chicago, 7/12/44	7/12/44	6/6/45	6/6/45
4.	Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation Buenos Aires, 24/9/68	19/9/69 ⁱ	-	19/9/69
* 5.	Protocol on the Authentic Quadrilingual Text of the Convention on International Civil Aviation Montreal, 30/9/77		23/2/84 ⁱ	-
6.	Article 93 <i>bis</i> Montreal, 27/5/47		28/9/65	28/9/65
7.	Article 45 Montreal, 14/6/54		23/12/55	16/5/58
8.	Articles 48(a), 49(e) and 61 Montreal, 14/6/54		23/12/55	12/12/56
9.	Article 50(a) Montreal, 21/6/61		28/9/65	28/9/65
10.	Article 48(a) Rome, 15/9/62		14/9/77	14/9/77
11.	Article 50(a) New York, 12/3/71		14/9/77	14/9/77
12.	Article 56 Vienna, 7/7/71		14/9/77	14/9/77
13.	Article 50(a) Montreal, 16/10/74		14/9/77	15/2/80
* 14.	Protocol of Amendment (Final Clause) Montreal, 30/9/77		13/11/92	-
* 15.	Article 83 <i>bis</i> Montreal, 6/10/80		13/11/92	-
* 16.	Article 3 <i>bis</i> Montreal, 10/5/84		-	-
* 17.	Article 56 Montreal, 6/10/89		13/11/92	-
* 18.	Article 50(a) Montreal, 26/10/90		13/8/93	-
19.	Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft Geneva, 19/6/48	-	-	-

Tablo-1 (Kaynak: <http://home.earthlink.net>)

20.	Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface Rome, 7/10/52	-	-	-
*21.	Protocol to Amend the Rome Convention of 1952 Montreal, 23/9/78	-	-	-
22.	Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air Warsaw, 12/10/29		25/3/78	23/6/78

Tablo-2 (Kaynak: <http://home.earthlink.net>)

Aşağıda Türkiye'nin yapmış olduğu ikili anlaşmaların bazıları sıralanmıştır.

1. 20 Nisan 1937 Türkiye -İran Hava seyrüsefer mukavelenamesi
2. 12 Şubat 1946 Türkiye -ABD Hava ulaştırma Anlaşması
3. 12 Şubat 1946 Türkiye - İngiltere Hava Ulaştırma Anlaşması
4. 26 Haziran 1946 Türkiye - İsveç Hava Ulaştırma Anlaşması
5. 12 Ekim 1946 Türkiye - Fransa Hava Ulaştırma Anlaşması
6. 5 Mart 1947 Türkiye - Çekoslovakya Hava Ulaştırma Anlaşması
7. 19 Mart 1947 Türkiye - Hollanda Hava Ulaştırma Anlaşması
8. 22 Temmuz 1947 Türkiye - Yunanistan Hava Ulaştırma Anlaşması
9. 30 Haziran 1947 Türkiye -Danimarka Hava Ulaştırma Anlaşması
10. 30 Haziran 1947 Türkiye -İrak Hava Ulaştırma Anlaşması
- 11.16 Eylül 1947 Türkiye -Lübnan Hava ulaştırma Anlaşması
12. 20 Mayıs 1948 Türkiye -Norveç Hava Ulaştırma Anlaşması
13. 7 Mayıs 1948 Türkiye -Ürdün Hava Ulaştırma Anlaşması
14. 16 Şubat 1949 Türkiye -İsviçre Hava ulaştırma Anlaşması
- 15.6 Temmuz 1949 Türkiye -Suriye Hava ulaştırma Anlaşması
16. 25 Kasım 1949 Türkiye - İtalya Hava yoluyla yapılacak muntazam ulaştırmanın tesis ve işletmesine dair anlaşma
17. 12 Nisan 1950 Türkiye -Mısır Tarifeli hava servisleri ile ilgili Anlaşma
18. 21 Eylül 1950 Türkiye- Brezilya Hava Ulaştırma Anlaşması
19. 5 Şubat 1951 Türkiye-İsrail Hava Ulaştırma Anlaşması
20. 20 Mart 1951 Türkiye-İran Tarifeli Hava Servisleri ile ilgili Anlaşma
21. 16 Nisan 1953 Türkiye-Yugoslavya Hava Ulaştırma Anlaşması
22. 2 Kasım 1955 Türkiye-Pakistan Hava Ulaştırma Anlaşması
23. 25 Ekim 1956 Türkiye-Belçika Hava Ulaştırma Anlaşması

24. 2 Mart 2000 Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti Arasında Hava Taşımacılığı Anlaşması¹⁹⁹

Türkiye yukardaki anlaşmalara benzer anlaşmaları yaptığı ülkeler²⁰⁰: Almanya, Avusturya, Avustralya, Afganistan, Arnavutluk, Azerbeyca, Birleşik Arap Emirlikleri, Bangladeş, Bahreyn, Belarus, Çin Halk Cumhuriyeti, Endonezya, Finlandiya, Fas, Güney Kore, Gürcistan, Güney Afrika, Lüksemburg, Lituanya, Letonya, Macaristan, Malta, Malezya, Bulgaristan, Moldova, Birleşik Arap Emirlikleri, Makedonya, Moğolistan, Bahreyn, Oman, Özbekistan, Polonya, Cezayir, Portekiz, Romanya, Rusya Federasyonu, Suudi Arabistan, Singapur, Slovakya, Slovenya, Tayland, Tayvan, Hindistan, Tacikistan, Hırvatistan, Tunus, Türkmenistan, Ukrayna, İsrail, Yemen, Bosna-Hersek, İspanya, Estonya, İrlanda, Hongkong, Japonya, Kanada, Kuveyt, Katar, Kazakistan, Kırgızistan, Küba'dır.

¹⁹⁹ Bkz. "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti Arasında Hava Taşımacılığı Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun", 4657 nolu Kanun, Kabul Tarihi: 26.04.2001

²⁰⁰ "İkili Hava Ulaştırma Anlaşması yapılmış olan Ülkeler": <http://www.shgm.gov.tr> (06.02.2006)

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE HAVA HUKUKU SORUNLARINA GENEL

BAKIŞ

4.1. Dünyada Yaşanan Hava Hukuku Sorunları

Hava hukuku sorunlarına bakacak olursak bunlar yukarıda detaylı olarak yer verilmiş olan görüşlerden de anlaşılacağı gibi:

- a. Hava sahasının yüksekliği ile ilgili farklı görüşlerden kaynaklanan sorun,
- b. Hava ile uzay ayrımını yaparken karşılaşılan farklı görüş ve kabullerden kaynaklanan sorun,
- c. Hava sahasının tam veya kısmı egemenliği ile ilgili kabullerden kaynaklanan sorun,
- d. Karasularının üzerinin de hava sahasına sahip olması nedeni ile karasularının genişliğinin belirlenmesinde ortaya çıkan sorunlar.

4.2. Hava Hukuku Konusunda Türkiye'nin Sorunları

Türkiye'nin hava hukuku konusundaki sorunları da yukarıdaki sorunlarla aynı olup bunlar;

1. Hava sahasının yüksekliği konusunda belirlenmiş herhangi bir değer bulunmaması,
2. Hava ve uzay arasında kabul edilmiş bir kural bulunmaması,
3. Karasuları ve dolayısı ile hava sahası ile ilgili Ege'de Yunanistan'ın Haksız kabulleri oluşan bir sorun bulunması,
4. FIR sorunu yine Yunanistan ile yaşanmakta olup Fır hattı içinin Kendi egemenliğinde olduğunu düşünmekte ve Ege Denizi Yunan gölü haline getirmeye çalışmaktadır.

4.3. Türkiye'nin Hava Hukuku Sorunları İle İlgili Bazı Kavramlar

Türkiye'nin şuan yaşamış olduğu tek sorun Ege'de Yunanistan ile yaşamış olduğu sorundur. Bu sorunların tamamını incelemeden önce bazı kavramlara bakmak ve bunları bilmemiz gerekmektedir. Bu kavramların en başında Yunanistan'ın Megali İdea ve Enosis kavramlarına da bakmak gerekmektedir ki bunlar; İki ülke arasında yıllardır devam eden bu anlaşmazlıklar temelinde, sadece bir ütopyadan ibaret olan, Bizans'ı yeniden canlandırmak ve büyük Yunanistan'ı kurmak olarak nitelendirilen Yunan "Megalo İdea"sından kaynaklanmaktadır²⁰¹.

4.3.1. Megali İdea: Kelime olarak "Büyük Ülkü" anlamına gelen Megali İdea, Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u alarak, Bizans İmparatorluğuna son verdiği günden beri yürürlükte olan bir ülküdür. Megali İdea'nın hedeflerini genel hatlarıyla şu şekilde sıralayabiliriz²⁰²:

Batı Anadolu'yu ve Ege Denizi'ndeki bütün adaları hâkimiyeti altına almak.

4.3.2. Enosis: Yunan siyasî tarihinde **Enosis** kelimesi, Yunan genişleme siyasetinin (Megali İdea) araçlarından biri olarak 19'ncü yüzyıldan beri kullanılmaktadır. Tarihî süreçte Yunanistan'ın siyasetine damgasını vuran bu terim, Girit Adası'nın 1866 yılında Osmanlılardan ayrılarak Yunanistan'a katılması için çıkarılan isyanı simgeledi. Kıbrıs'ın İngiltere'nin egemenliğinden kurtulup Yunanistan'a katılması hedefi de kısaca "Enosis" olarak adlandırıldı.²⁰³

4.3.3. Egemenlik ilkesi: Devletlerin, Deniz egemenlik alanları veya karasuları üzerine, başka bir deyişle sahil şeridi boyunca tam bir egemenlik hakları vardır. Bu ilkenin kabul ediliş sebebi sahil ülkelerinin savunması, güvenliği ve diğer taraftan da ekonomilerinin (örneğin balıkçılığın) güvence altına alınabilmesidir²⁰⁴.

²⁰¹ ÇİĞDEM, Okşan:Devletler Hukuku Açısından Ege sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1998,s.16

²⁰² POYRAZ, Hamdi:Türk-Yunan Sorunları Ege Denizi ve Ege Adaları,Harp Akademileri Bitirme Tezi, Harp Akademileri Yayını,İstanbul-2004,s.42

²⁰³ Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi,"Enosis", Sabah Yayınları,cilt 7,İstanbul-1987,s.321

²⁰⁴ GÖZE, Ayferi: Devletin Ülke Unsuru:Sınırları ve Devletle Olan Münasebeti,Doktora Tezi, İstanbul-1959,s.46

4.3.4. Denizlerin Teşkil Ettiği Sınırlar İki devlet ülkesi arasında bir deniz var ise; bu takdirde "Su ülkesi" nin sınırı iki devlet arasındaki sınırı teşkil eder. Ancak kara ülkesi bir deniz ile çevrili ise, bu takdirde gel-git olayından ötürü deniz çekildiği en uzak çizgi kara ülkesini bitimi çizgisi sayılır²⁰⁵

Kara ülkesinin bitim sınırından itibaren karasuları başlar ve karasularının genişliği herhangi bir standartta bağlanamamış ve belli bir mesafeye kadar olacağı, bununda karşılıklı mütabakatla sağlanacağı hükmü getirilmiştir. Karasularının bitimine göre hava sahası, kıta sahanlığı ve ekonomik bölge gibi sahalar belli olduğundan karasuları ayrı bir sorun oluşturmaktadır. Karasularına bakmadan önce kıta sahanlığı ve ekonomik bölge gibi konularada açıklık getirmek gerekmektedir.

4.3.5. Kıt'a Sahanlığı: 1958 Cenevre Sözleşmesinden sonra, Devletlerarasında **kıt'a sahanlığı** ile ilgili değişik başka ölçüler de ileri sürülmüştür. Deniz yatağı bazı kıyılarda yavaş yavaş bazı kıyılarda ise birdenbire derinleşir. Kıyı devletinin kıt'a sahanlığının genişliği ise, deniz yatağının yavaş yavaş veya birdenbire derinleşmesine bağlıdır²⁰⁶.

Kıta sahanlığı, kıta sahanlığı kavramı, coğrafyacılar ve jeologlar tarafından kullanılan teknik bir terimdir. Temelde coğrafik, jeolojik ve oşinografik bir kavramdır²⁰⁷. Kıyı devletlerinin kara ülkesinin denizin altında devam eden doğal uzantısını ifade etmek için kullanılmaktadır²⁰⁸. Yapılan araştırmalar deniz yatağının, sahilden itibaren 155 kulaç(200 m) kadar yavaş yavaş derinleştiğini, 100kulaçtan sonra bu derinliğin birden bire arttığını göstermiştir. İşte sahillerden bu 100 kulaç derinliğe kadar giden deniz yatağına coğrafyacılar ve jeologlar "Kıta sahanlığı" adını vermişlerdir²⁰⁹.

Ege'de bulunan **derin çukurların** belli bir plana göre uzandıkları dikkat çekmektedir. Böylece bütün Ege'nin tabanı, kuzeyden güneye "S" biçiminde uzanan abisal²¹⁰ kısımlarla ikiye bölünmektedir²¹¹.

²⁰⁵ AKİPEK,Ömer İlhan: Devletler Hukuku, Birinci Kitap (Başlangıç) ANKARA (?), s.16

²⁰⁶ Harp Akademileri Komutanlığı, Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayını, İstanbul-2001,s.55

²⁰⁷ KOCAOĞLU, Mehmet: Uluslararası İlişkiler, Kara Harp Okulu Basımevi,Ankara-1993,s.139

²⁰⁸ DURSUN, Erol: Ege Denizi'nde Türk-Yunan Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı,Yüksek Lisans Tezi,Çanakkale-1999,s.18

²⁰⁹ ÇELİK, F.Edip: Milletlerarası Hukuk, 2.C., Filiz Kitabevi Yayınları, İstanbul-1982,s.229

²¹⁰ "Abis", Meydan Larousse, Cilt 1, Meydan yayınevi, İstanbul-1969,s.43-44

²¹¹ DURSUN, Erol: Ege Denizi'nde Türk-Yunan Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı,Yüksek Lisans Tezi,Çanakkale-1999,s.32

Ege’yi doğal olarak ikiye ayıran bu abisal zon doğu ve batıdaki anakaraların doğal sınırlarının nerede sona erdiğini belirtmektedir²¹².

Kıt’a sahanlığı (kıt’a şelfi); denizlerin ve okyanusların karaya yakın olan sığ kısımları veya ana kara parçasının deniz içinde devam eden bir doğal uzantısı olarak tanımlanabilir. Bu yapı, kıt’a ile okyanus arasında ve derinlikleri 200 metreyi (ortalama 135 m.) bulan sığ denizlerin tabanıdır. Bu yerler, ekonomik değerler açısından büyük önem taşımakta ve bu yüzden de komşu devletlerarasında ihtilâf konusu olmaktadır.²¹³

4.3.6. Münhasır Ekonomik Bölge, bir kıyı devletinin karasuları esas çizgisinden başlayarak 200 mile kadar varan ve karasuları dışında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında bu kıyı devletine münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanınan deniz alanıdır²¹⁴.

4.3.7. Karasuları, Bitişik Bölge, Ekonomik Bölge, Kıta sahanlığı gibi bölgelerin genişliğinin ölçülmesinin başlangıç noktası, “esas hat” (ligne de base, baseline) adı verilen hayali bir çizgidir²¹⁵.

"**Karasuları**, açık deniz ile kara ülkesi arasında kalan bir deniz parçasıdır."²¹⁶

Karasuları, bir kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen ve uluslararası hukuka uygun olarak açıklara doğru belirli bir genişliğe kadar uzanan kıyı devletine ait deniz kuşağına verilen addır²¹⁷.

Karasularının bugüne kadar çeşitli tanımları olmuştur. Strupp karasularını, “açık denizin devlet sahillerini örten, askeri, mali, iktisadi mülahazalardan dolayı umumiyetle dâhili hukukça istisnai ahkâma tabi tutulan kısmı”²¹⁸; Akipek, “açık deniz ile kara ülkesi arasında kalan ve genişliği her devletin iç mevzuatına göre tespit edilen deniz

²¹² DURSUN, Erol, Ege Denizi’nde Türk-Yunan Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale-1999, s.32

²¹³ ÇAKIROĞLU, Haçer: Avrupa Birliği Yolunda Ege Sorunlarının Uluslar arası Adalet Divanında Çözümü, Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 2002, s.6

²¹⁴ PAZARCI, Hüseyin: Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi, Ankara-2004, 2nci baskı, s.282

²¹⁵ CİN, Tugay, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege’de Karasuları Genişliği Sorunu, Yüksek Lisans Tezi, İzmir-1996, s.4

²¹⁶ İlhan LÜTEM: Devletler Hukuku Dersleri, C.I, ANK., 1995 s. 133

²¹⁷ PAZARCI, Hüseyin: Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi, Ankara-2004, 2nci baskı, s.258

²¹⁸ STRUPP, Karl: Avrupa ve Amerika Umumi Hukuku Düvel Mebdeleri, Adliye Vekaleti Tercümesi, İstanbul-1929, s.129

parçası”²¹⁹; İnan, “bir devletin kıyıları ile açık deniz arasında kalan ve ülkenin bir parçası sayılan deniz kesimi”²²⁰; Akın, “sahilin girinti ve çıkıntılarını takip ederek kara parçası ile açık deniz arasında yer alan, ancak genişliği bugüne kadar herkes tarafından kabul edilebilinecek uluslararası hukuki bir statüye bağlanamamış bulunan su bandı.”²²¹

Literatürde, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde yapılan tanımın unsurlarını kapsayacak şekilde ve bizim de katıldığımız karasuları tanımı Omdan tarafından yapılmıştır²²². Odman, “denize kıyısı olan devletlerin kara ülkesinin bittiği noktadan veya iç suların veya takım ada devleti söz konusu olduğunda takımda sularının dış sınırından başlayan ve bitişik bölgeye, münhasır ekonomik bölgeye veya doğrudan doğruya açık denize kadar uzayan veya bir başka devletin karasuları ile sınırlanan, genişliği uluslar arası hukuka göre her devletin iç mevzuatı ile tespit edilen deniz kuşağı ve alanıdır”²²³ olarak tanımlanmıştır.

Karasularının dış sınırının tespiti yöntemleri, bunlardan bizi ilgilendirene bakacak olursak, sahilleri karşı karşıya-örneğin, Ege denizinde Türkiye ve Yunanistan’ının olduğu gibi – devletlerin karasularının genişliğinin tespitinde en önemli ilke bu iki devletin arasındaki anlaşmadır. Ülkeler kendi aralarında Anlaşmaya varamazlarsa bu takdirde ülkeler daima orta hattın ötesine geçmemek için dikkat etmelidir²²⁴.

Devletin karasuları üzerinde egemen olmasının bir diğer sonucu da, karasuları düzenine aykırı davranan gemiler ve kişiler hakkında yargı yetkisine sahip olmasıdır²²⁵.

Karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanacak olan gemiler, ticaret gemileridir. Balıkçı gemilerinin durumu çeşitli tereddütler yaratmakta ise de, Devletler Hukuku Doktrini, yabancı balıkçı gemilerinin de, sahildar devletin balıkçılık ile ilgili koymuş olduğu yasalara uymaları şartıyla zararsız geçiş hakkından yararlanabilecekleri görüşündedir.

²¹⁹ AKİPEK,Ömer İlhan.: Devletler Hukuku, Devletler Hukuku Şahıslarından Devlet II. Kitap, 3. Baskı, Ankara-1970,s.30

²²⁰ İNAN, Yüksel: Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları, Ankara-1976,s.30

²²¹ AKIN, Mehmet Zeki:Karasuları, İçsular, Gemilerin Bu sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı, Doktora Tezi,Ankara-1978,s.26

²²² CİN, Tugay: Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege’de Karasuları Genişliği Sorunu, Yüksek Lisans Tezi, İzmir-1996,s.4

²²³ ODMAN, M. Tefrik: Karasularının Genişliği Sorunu, Doktora Tezi, Ankara-1990,s.167

²²⁴ AKIN, Mehmet Zeki:Karasuları, İçsular, Gemilerin Bu sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı, Doktora Tezi,Ankara-1978,s.77

²²⁵ Harp Akademileri Komutanlığı, Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayını, İstanbul-2001,s.49

Harp gemilerinin zararsız geçiş hakkından yararlanabileceğine dair bir Devletler Hukuku kuralı mevcut değildir. Türk hukukunda ise, harp gemilerinin Türk karasularından geçişi, önceden izin alınması esasına bağlanmıştır.²²⁶

Karasularının kıyı devletinn ülkesini oluşturduğu dşncesinin giderek ağırlık kazanması ile karasularının genişliği sorunu da 17. yüzyıldan bu yana önem kazanmıřtır²²⁷. Özellikle 1950’li yıllardan başlayarak karasuları genişliğini 6-12 mil arasında kabul etme eğiliminin arttığı görülmektedir. Bununla birlikte 1958 ve 1960 Cenevre Deniz Hukuku Konferansında karasularının genişliği konusunda herhangi bir karara varılamamıştır. Bu konudaki karar nihayet B.M.D.H.S. ile alınabilmıřtır²²⁸.

“Her devlet karasularının genişliğini, işbu Sözleşmeye uygun olarak belirlenen esas çizgilerinden başlayarak, 12 deniz milini geçmeyecek bir sınıra kadar saptamak hakkına sahiptir.”²²⁹ örneğin karşılıklı kıyıların uzaklığı 18 mil olan iki komşu devletten biri 6 millik karasuyu ilan etmişse, ötekinin geriye kalan 12 milin tümüne sahip olma hakkı bulunduğu anlamına gelmemektedir. Aynı sözleşmenin 15. maddesinde karasuları sınırlandırılması konusunda kabul edilen olağan kurallara uygun olarak, özel koşullar dışında, bir kıyı devletinn kıyıları arasındaki eşit uzaklık çizgisinden öteye geçme hakkı yoktur. Aksi uygulamalar aynı sözleşmenin 300. maddesinde yer alan iyi niyet ve hakkın kötüye kullanılmaması ilkelerine aykırı olacaktır. Günümüzde yaklaşık 130 devletin 12 millik karasularına sahip olduğu görülmektedir. Türk karasularının genişliği, Ege’de 6 mil, Karadeniz ve Akdeniz’de 12 mildir²³⁰.

Bugünkü uygulamada, devletlerin karasuları genişliği 3 deniz mili ile 12 deniz mili arasında değişmektedir.²³¹

Karasularının genişliği 3 mil olduğu görüşü bazı farklı uygulamalara rağmen 19’uncu yüzyılda yerleşmiş ve 20’inci yüzyıl başlarına kadar ciddi bir şekilde tartıřılmıřtır²³².

²²⁶ Harp Akademileri Komutanlığı, Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayını, İştanbul-2001,s.50

²²⁷ ODMAN, T., Karasularının Genişliği Sorunu, Ankara-1990,s.39-70(h.pazarcıs.258)

²²⁸ PAZARCI,Hüseyin, Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi,Ankara-2004,2nci baskı,s.259

²²⁹ PAZARCI,A.g.e.,s.259

²³⁰ PAZARCI, A.g.e.,s.259

²³¹ AKİPEK, Ömer İlhan: Devletler Hukuku, Birinci Kitap (Başlangıç) ANKARA (?), s.33

²³² TOLUNER, Sevin:Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi Yer ve Kişiler Bakımından evresi ve Niteliği, Beta Yayınları, 4. Bası, İştanbul-1996,s.85

Devletler Hukuku kuralının varlığı henüz söylenemez. 1958 ve 1960 yıllarında toplanan Cenevre Konferansların da bu konuda olumlu sonuçlar alınamamıştır. Denizci devletler 3 deniz milini tercih etmektedirler. Örneğin; Amerika Birleşik Devletleri, Hollanda, İngiltere,Almanya ve Fransa 3 mil esasını uygulamaktadır. Buna karşılık Bulgaristan, Romanya, Yunanistan ve İsrail ise 6 mil olarak uygulamaktadırlar.

Genel kural gereği olarak, karasuları üzerinde devletin egemenliği esastır²³³. Bu sebeple devlet, kendi milli güvenliği, ulaştırma emniyeti, gümrük ve sağlık ile ilgili tedbirleri alabileceği gibi, karasularından ve deniz kaynaklarından yararlanmayı kendi vatandaşlarına ait bir hak olarak kabul edebilir²³⁴.

Karasularının ülke parçasını oluşturmasının bir sonucu olarak, uygulanan uluslararası hukuk, ayrıca, karasularının üstünde yer alan hava sahası ile altında yer alan deniz yatağı ve toprak altının da kıyı devletinin egemenliğini kabul etmektedir²³⁵.

Karasuları, deniz kıyısı olan bir devletin kara ülkesini çevreleyen ve uluslararası hukuka uygun olarak açıklara doğru belirli bir genişliğe kadar uzanan, üzerinde kıyı devletinin egemenlik haklarını kullandığı denizalanıdır²³⁶. Karasuları üzerinde egemenlik haklarını kullanan bir ülke bu haklarını karasularının deniz yüzeyinde, deniz tabanında, onun toprak altında ve ayrıca karasularına tekabül eden hava sahasında da kullanmaktadır. Kısacası karasularını genişleten bir ülke egemenlik alanını da aynı oranda, hem denizde, hem de hava sahasında genişletmiş olacaktır²³⁷.

4.3.8. Ada, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 121. maddesi adalara da, kıta ülkelerine sağlanan aynı hakları sağlamıştır. Genel olarak uluslar arası kamu hukuku temel ilkelerinden olan “ülkelerin egemenliklerinin bölünmezliği” garanti altına alınmıştır. Bir adanın nüfusu, büyüklüğü, coğrafi konumu ne olursa olsun, devlet ister sadece adalardan, ister devletin bir kısmı adalardan bir kısmı da kıta’dan oluşsun, “ada”, devletin ayrılmaz bir parçasıdır²³⁸.

²³³ Harp Akademileri Komutanlığı, Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayını, İstanbul-2001,s.49

²³⁴ AKİPEK,Ömer İlhan, Devletler Hukuku, Birinci Kitap (Başlangıç) ANKARA (?), s.38-39

²³⁵ 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.2; 1982 B.M.D.H.S., mad.2/2.

²³⁶ PAZARCI, Hüseyin, Uluslararası Hukuk dersleri, II. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara-1998, s.341

²³⁷ YOLGA, Namık, “Ege’deki Başlıca Deniz Sorunları”,Ege’de Deniz Sorunları Semineri,AÜSBF Yayınları No.552,Ankara-1986,s.28-39

²³⁸ CİN, Tugay, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege’de Karasuları Genişliği Sorunu, Yüksek Lisans Tezi, İzmir-1996,s.28

“*Adaları*”, Ege Denizi kıta sahanlığı sınırlandırılırken, özelliklerinin ve kendine özgü durumlarının dikkate alınmasını gerektiren özel bir durum oluşturmaktadırlar²³⁹.

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nin 10. maddesi **ada** kavramını tanımlamaktadır. Madde metnine göre ada: Su ile çevrilmiş, suların en çok yükseldiği zaman su üstünde kalan, doğal olarak oluşmuş bir arazi sahasıdır²⁴⁰.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 121. maddesinin 3. fıkrasında, insan barınmasına imkan vermeyen veya kendine ait ekonomik hayatı olmayan kayalıkların hiçbir münhasır ekonomik bölgesi veya kıta sahanlığının olamayacakları kabul edilmiştir²⁴¹.

“*Uluslararası hava sahasında*” geçerli hukuksal rejim ise serbestliktir. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi (mad.2), gerek 1982 B.M.D.H.S. (mad.87/1,b) açık deniz üstünde bulunan hava sahasında bütün devletlerin uçuş serbestliğine sahip olduğunu bildirmektedir. Aynı kural, bitişik bölgenin açık denizin bir parçasını oluşturması nedeniyle²⁴², bitişik bölge üstündeki hava sahası için de geçerlidir. Yine, bir devletin münhasır ekonomik bölgesi üstündeki hava sahasında da uçuş serbestliği ilkesi açıkça öngörülmektedir²⁴³.

“*Açık Deniz*”, uygulanan uluslararası hukuku göre, içsular karasuları, takımda devletlerinin takımda suları ve münhasır ekonomik bölge dışında kalan deniz alanını kapsamaktadır. Ayrıca, açık denizden yalnızca su alanını anlaşılabilmesi gerektiği de, uluslararası deniz yatağı rejiminin ayrıca düzenlenmesi nedeniyle ortaya çıkmaktadır²⁴⁴.

“*Açık denizler*” (High seas) devletlerin egemenlik alanları dışında kalan ve denize kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlerin hak sahibi olduğu ortak deniz

²³⁹ PAZARCI, Hüseyin, “Ege Denizi’ndeki türk-Yunan Sorunlarının Hukuki yönü”, Türk-Yunan Uyuşmazlığı, Metis Yayınları, İstanbul-1990, s.110

²⁴⁰ GÜNDÜZ, Aslan, Milletlerarası Hukuk-Temel belgeler-Örnek Kararlar, Beta Yayınları, İstanbul-1987, s.350

²⁴¹ DYKE, Jon M. Van, “ The Role of The Islands in Delimiting Maritime Zones The Boundary Between Turkey and Greece”, The Aegean Issues: The Problems and Prospects, Foreign Policy Institute, Ankara-1989, s.274

²⁴² 1958 Cenevre K.B.B.s., mad.24/1 ve 1982 B.M.D.H.s., mad.86

²⁴³ B.M.D.H.S., mad.58/1

²⁴⁴ PAZARCI, Hüseyin, Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi, Ankara-2004, 2nci baskı, s.284

alanlarını tarif etmede kullanılmış bir kavram olup, hukuki rejiminin temelini örf ve adet kuralları oluşturur²⁴⁵.

4.4. Türkiye ve Yunanistan'ın Ege'de yaşadığı Problem Sahaları

“Ege Denizi”, güneyde Girit ve Rodos Adası, doğuda Türkiye'nin batı kıyıları, kuzeyde ve batıda Yunanistan anakarası ile çevrili, Akdeniz havzasında yer alan yarı-kapalı bir denizdir²⁴⁶.

Adaların çokluğu “Adalar Denizi”²⁴⁷ olarak da adlandırılan Ege Denizi'nde yaklaşık 3.000 ada-adacık bulunmaktadır²⁴⁸.

Ege denizi, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan geçiş yolu durumundadır. Bu konumu ile üç kıtanın deniz, kara ve hava ulaşım yollarının birleşme noktasıdır. Ege denizi bu özelliği nedeniyle tarih boyunca büyük göç dalgalarına sahne olmuş, barındırdığı adalar ve çevresindeki kıtalar ile birlikte büyük imparatorluklara hayat sahası sağlamıştır. Kuzeyinde bulunan devletlerin Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı yolu ile açık denizlere ulaşabilmelerinin tek yolu olan Ege Denizi bu itibarla Akdeniz stratejisinin kilit bölgesidir²⁴⁹.

Ege'de ki sorunlar hakkında farklı 2 kaynaktan alına problem sahalarına incelendiğinde, bu problemlerin örtüştüğünü görülmektedir.

1. Ege konusunda Yunanistan ve Türkiye arasındaki anlaşmazlık birbirinden ayrı gibi görünmesine rağmen aslında doğrudan yakın ilişki içerisinde olan beş ayrı sorunu kapsamaktadır. Bunlar, Ege kıta sahanlığı üzerindeki egemenlik haklarının paylaşımı, her iki ülkenin Ege'deki karasularının sınırlandırılması, Ege hava sahasında askeri ve sivil hava trafik bölgelerinin (fır hattı) tespiti, Lozan ve Paris Andlaşmaları gereğince gayri askeri statüde olan Doğu Ege'deki Yunan Adaları'nın silahlandırılması ve Batı Trakya'daki Türkler ile ilgili azınlık sorunlarıdır²⁵⁰.

²⁴⁵ TOLUNER, Sevin: Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi, B. 5, İstanbul 1996, s. 278.

²⁴⁶ ÇİĞDEM, Okşan: Devletler Hukuku Açısından Ege sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1998, s.7

²⁴⁷ GÜRKAN, İhsan: “Certain Defence Issues in The aegean Sea Basin: A Turkish View”, The Aegean Issues: Problems and Prospects, Foreign Policy Institute, Ankara-1989, s.113

²⁴⁸ ÇİĞDEM, Okşan: Devletler Hukuku Açısından Ege sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1998, s.12

²⁴⁹ ÇİĞDEM, Okşan: Devletler Hukuku Açısından Ege sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1998, s.13

²⁵⁰ ENGİNSOY, Cemal: “Batı Yayın Dünyasında Çağdaş Türk-Yunan İlişkileri ve NATO”, Üçüncü Askeri Tarih Semineri, Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Yayınları, Ankara-1986, s.63

2. Türkiye ile Yunanistan arasında sorunlar vardır; bu sorunlar yarım asırdan fazla bir süredir devam etmektedir. Bu sorunlar Kıbrıs meselesinin ortaya çıkması ile tetiklenmiş, Ege sorunları ile yayılarak dallanıp budaklanmıştır. Türkiye ve Yunanistan arasında *Ege Denizi*'ne ilişkin uyuşmazlıklar²⁵¹ şöyle sıralayabiliriz²⁵²:

1. Ege Adaları'nın Yunanistan tarafından anlaşmalara aykırı olarak silahlandırılması,

2. Fır hattı ve hava sahası konusundaki anlaşmazlıklar,

3. Yunanistan'ın ulusal hava sahasının²⁵³ 6 millik karasuları rejiminin içinde dahi 10 mil olduğunu iddia etmesi ve bunu Yunanistan'ın ulusal hava sahası genişliğini 10 deniz mile çıkarttığı 6 Eylül 1931 tarihli cumhurbaşkanlığı kararnamesi olmuştur²⁵⁴.

4. Adaların da kıta sahanlığı olduğunu ileri sürmesi,

4.4.1. Karasuları sorunu

Deniz Hukuku sözleşmesine dayanarak karasularını uygun gördüğü zamanda 12 mile çıkarabilme hakkına sahip olduğu iddiasını bir meclis kararı ile resmileştirmesidir.

Türkiye, yukarıda ifade edilen Yunan iddialarını kabul etmediği gibi, Ege'de sahibiyeti meçhul ada, adacık ve kayalıklar olduğunu ortaya koyarak, meselenin zannedilenden daha karmaşık olduğunu belirtmiş ve Yunan iddialarını hiçbir zaman kabul etmediğini her vesileyle ifade etmiştir.

Yunanistan, 6.8.1931 tarihli bir Cumhurbaşkanlığı kararnamesi ile o tarihte 3 millik kara suyuna sahip bulunmasına rağmen, hava sahası genişliğini 10 mil'e çıkarmıştır²⁵⁵. Uygulanan uluslararası hukuka göre, bir devletin karasuları dışında kalan deniz alanları üstünde bulunan hava sahası uluslararası sivil havacılık andlaşmalarının, ulusal hava sahasını karasuları ile sınırlandırması nedeniyle, bu sınır dışında kalan

²⁵¹ "Ege", <http://www.geocities.com>(01.01.2004)

²⁵² DURMUŞOĞLU, Salim: "Siyaset", <http://www.milliyet.com.tr>(20.01.2006)

²⁵³ "Anadolu Dosyası": <http://www.anadolu.be>(21.12.2005)

²⁵⁴ SORGUCU, Ayhan: "Türkiye'nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsü Uluslararası Hava Hukuku Ve Türkiye'nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi ", TSK İntranet Sistemi, Harp/Harekat Hukuku Yüksek Lisansı Özeti

²⁵⁵ PAZARCI, Hüseyin: "Lozan Anlaşmasından 1974'e kadar Ege'ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası", Üçüncü Sakari Tarih Semineri: Türk-Yunan İlişkileri, Ankara-1986, s.26-29

alanların uluslararası hava sahasını oluşturduğu ortaya çıkmaktadır. Devletlerin uygulamaları da, yukarıda belirtilen Yunanistan örneği dışında bu yöndedir²⁵⁶.

Ege'de kara sularının üç mil olduğu dönemde Orta Ege'den Akdeniz'e serbest geçiş rejimine tâbi iki su yolu mevcut iken Yunanistan'ın kara sularının 1936 yılında 6 mile çıkarmasıyla batı su yolundaki serbest geçiş hakkı sınırlanmıştır. Kara sularının altı milin üzerinde genişletilmesi halinde doğu su yolundaki serbest geçiş hakkı da kaybedilmiş olacaktır.²⁵⁷

Karasularının sınırlandırılması konusunda iki ülke arasında 1981 yılına kadar ciddi bir sorun yaşanmamıştır. Ancak bu tarihten sonra Papandreu Hükümeti'nin karasularını 12 mile çıkaracağını açıklaması ile birlikte iki ülke arasında karasuları sorunu gündeme gelmiştir²⁵⁸.

Türkiye Yunanistan'ın bu yöndeki kararını **savaş nedeni** (casus belli) sayacağını açıklayarak tepkisini göstermiştir. Ancak bu durumun iki ülke arasında gerginliğe sebep olması üzerine ABD ve NATO'nun girişimleri sonucunda Yunanistan geri adım atmak zorunda kalmış, fakat zaman zaman karasularını 12 mile genişletme hakkının hukuki olarak varolduğunu ileri sürmeye devam etmiştir²⁵⁹.

Altı millik karasuları uygulamasında dahi Türk gemilerinin Türk karasularından uluslararası sulara giriş çıkışı sadece üç bölgeden yapılabilmektedir²⁶⁰. Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarması halinde Türkiye'nin Akdeniz'e açılması için bir koridor kalmayacaktır²⁶¹.

Türk karasularının genişliği, 15 Mayıs 1964 tarih ve 476 sayılı "Karasuları Kanunu" ile saptanmıştır. Bu kanuna göre; Türk karasularının genişliği prensip olarak 6 mildir. Ancak, karasularının genişliği 6 milden fazla olan devletlere karşı Türk karasularının genişliği de o devletin kabul ettiği miktar kadar olur. Bu kanun, 20.5.1982 tarih ve 2674 sayılı kanunla²⁶² değiştirilmiş, karasularının genişliği prensip olarak yine

²⁵⁶ PAZARCI,Hüseyin: Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi,Ankara-2004,2nci baskı,s.293

²⁵⁷ ÇAKIROĞLU, Haçer: Avrupa Birliği Yolunda Ege Sorunlarının Uluslar arası Adalet Divanında Çözümü, Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 2002, s.61

²⁵⁸ ÇİĞDEM, Okşan: Devletler Hukuku Açısından Ege sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1998,s.21

²⁵⁹ ÇİĞDEM, Okşan: Devletler Hukuku Açısından Ege sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1998,s.21

²⁶⁰ WILSON,Andrew: The Aegean Dispute, International Institute of Strategic Studies, Adelphi Paper No.155,London-1980,s.23

²⁶¹ ÖZÜERMAN,Tülay: "Ege'de Karasuları ve Kıta Sahaneliği Sorunu", Düşünceler,Yıl-1,Sayı-2,-1998,s.161

²⁶² Resmi Gazete. 29.05.1982, Sayı : 17708

6 mil olarak kabul edilmiş. Bakanlar Kuruluna, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, 6 deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etme tanınmıştır. (Mad.1)²⁶³

1923 yılında Lozan Antlaşması'nın imzalandığı dönemde, Türk ve Yunan kara suları 3 mildi. Ancak, 1936 yılında, Yunanistan tek taraflı bir kararla kara sularını 6 mile çıkarmış, 1964 yılında Türkiye'nin de kara sularını 6 mile çıkarmasıyla Ege'de bugünkü durum meydana gelmiştir (temsili haritaya bakınız). Şu anda Ege'nin; %48,85'ini açık denizler, %43,68'ini Yunan kara suları ve %7,47'sini de Türk kara suları oluşturmaktadır²⁶⁴.

KARAMANLIS Hükümeti'nin Savunma Bakanı Spilyos Spilyotopulos, Kıta Sahanlığı sorununu birlikte Uluslararası Lahey Adalet Divanı'na götürmeyi önerdi ve ilk kez Yunanistan'ın da hava sahasını 6 mile çekebileceğini açıkladı²⁶⁵.

Türkiye, ayrıca hava kuvvetlerini Yunanistan'ın ulusal hava sahası olarak gördüğü alanın 6–10 mil kesiti içinde uçurarak, filen 6 mil dışına çıkan ulusal hava sahası iddiasını tanımadığını da göstermiştir. Bugün de yaşanmakta olan "it dalaşı" olaylarının temel nedeni budur. Uluslar arası hava sahasının hukuksal boyutu;

Yunanistan, 1960-70-80'li yıllarda ve 90'lı yılların başlarında Türkiye ile sorunlarını görüşmelerle çözmek yerine "sürekli gerginlik ve hatta soğuk harp" diyebileceğimiz bir politikayı uygulamayı tercih etmiştir.

4.4.2. Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Hava Koridor Sorunu

ICAO'nun (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) daveti üzerine²⁶⁶, Yunanistan ile Türkiye 3 Haziran'da Paris'te buluşarak gerginlik dönemlerinde büyüyen, Ege'deki hava koridorlarıyla ilgili bazı sorunları görüşecek²⁶⁷.

²⁶³ Harp Akademileri Komutanlığı, Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayını, İstanbul-2001,s.53

²⁶⁴ POYRAZ, Hamdi,Türk-Yunan Sorunları Ege Denizi ve Ege Adaları,Harp Akademileri Bitirme Tezi, Harp Akademileri Yayını,İstanbul-2004,s.80

²⁶⁵ Hürriyet,“Yunanistan-Kıta-Sahanlığını-6-Mile”, <http://www.haberx.com>(01.01.2006)

²⁶⁶ “ICAO”,<http://www.un.org.tr>(08.12.2005)

²⁶⁷ KORAİ, Hristina: “Elefterotipia Hava Koridorları İçin Icao'da Türk-Yunan Diyalogu”, Elefterotipia gazetesinin 26 Mart 2002

1. R19 Hava koridoru. Rodos'un üzerinden geçerek birkaç saniyeliğine Türk hava sahasının içinden geçiyor²⁶⁸. Konu 25 yıldan bu yana var olmaktadır. Komşu ülkelerde de buna benzer sorunlar var, ancak onlar aralarında bildiriler yayımlayarak ve hava koridorunun kontrol hakkını birine ya da diğer ülkeye bırakarak hallediyorlar.

2. Ülkemiz tarafından ICAO'ya sunulan ve Ege'de ortak yönetim talep eden Türkiye'nin değişmez taktiği çerçevesinde bloke edilen 10 yeni hava koridorunun dördü. Yeni hava koridorları, iki hava koridoru arasındaki yükseklik mesafesinin 2000 ayaktan 1000 ayağa indirilmesini öngören Eurocontrol tarafından yapılan yeni düzenlemeler çerçevesinde çizildi.

3. R18 Hava koridoru. Limni adası üzerinden zikzak çizerek geçiyor (daha kısa ve daha ucuz uçuşlar ilkesine aykırıdır). 1985 yılında, ICAO tarafından ülkemiz aleyhinde kararlar alınmıştı. Ülkemiz bu kanıda ICAO'nun taleplerine kısmen uyum sağlamış bulunuyor. Konu Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü önünde tek zayıf noktamızı oluşturuyor.

4.4.3. FIR (Flight Information Region/Uçuş Bildirim Bölgesi), Uluslar arası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından sivil havacılık uçuşlarının güvenliğini sağlamak amacıyla kurulan ve sınırları bu örgüt tarafından belirlenen, içerisinde uçuş bilgisi, arama-kurtarma ve ikaz sistemlerinin sağlandığı bir hava sahasıdır. Ancak bu saha, söz konusu hizmetleri sağlayan devlete herhangi bir egemenlik hakkı sağlamamaktadır. Uçuş bilgi hizmetleri, önemli meteorolojik bilgileri, ulaşım kolaylıklarını, havaalanlarının durumunu, bölgede bulunan tehlikeleri bildirmeyi içermektedir. Uyarı hizmetleri ise, kaybolan, kaza yapan ya da tehlikede olan hava araçlarına ilişkin bilgilerin arama kurtarma faaliyetleri ile görevli birimlere bildirilmesi görevlerini kapsamaktadır.²⁶⁹

İki ülke arasında kıta sahanlığının paylaşımı ve karasularının genişliği sorunlarını izleyen bir diğer önemli sorunda, FIR hattı sorunu olarak özetlenen Ege

²⁶⁸ “Dışbasın”, <http://www.byegm.gov.tr>(23.02.2003)

²⁶⁹ ÇAKIROĞLU, Hançer: Avrupa Birliği Yolunda Ege Sorunlarının Uluslar arası Adalet Divanında Çözümü, Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2002, s.13

Hava Sahası sorunları paketidir²⁷⁰. Uçuş haberleşme Bölgesi veya Uçuş Bilgi sahası, İngilizce karşılığı olan “Flight Information Region” teriminin baş harflarını ile kısaca “FIR Hattı” olarak söylene gelmektedir²⁷¹.

1946’da Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı Türkiye’ye Yunan ulusal hava sahasını da içine alan ve merkezi Ankara’da olan bir FIR alanı önerdiği halde, Türkiye bu öneriyi değerlendirmemiştir. Ardından Kasım 1950 ve Mart 1958’de yapılan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı toplantılarında Türkiye’nin sorumluluk yükleneceği FIR alanını sınırlarının, kara sınırlarımız ve karasuları sınırlarımızdan kabul edilmiştir²⁷².

1952’de gerçekleştirilen ICAO toplantısında alınan karara göre, Ege’de Türk kara suları dışında kalan bölgedeki FIR sorumluluğu önce Türkiye’ye teklif edildi, ancak Türkiye (masraflı olur ve benzeri nedenlerle) kabul etmedi ve daha sonra bu sorumluluk Yunanistan’a verilmiş oldu. Bugünkü İstanbul/Atina FIR’ı, 1952 yılında usulüne uygun olarak yapılan toplantılar neticesinde Uluslar Arası Sivil Havacılık Teşkilâtınca (ICAO) bölgesel plânlara geçirilmiştir. Yunanistan’ın FIR hattını hudut gibi göstermeye çalışması üzerine, bu hattın değiştirilmesi için Türkiye, 1966, 1968, 1971 ve 1974 yıllarında ICAO nezdinde girişimlerde bulunmasına rağmen, herhangi bir sonuç elde edememiştir²⁷³.

Günümüzde ise, iki ülke arasındaki sorun, askerî uçaklar konusunda çıkmaktadır. Yunanistan, FIR düzenlemesinin tüm askerî ve sivil uçakları kapsadığını ileri sürmektedir. Diğer bir yandan, Türkiye, bu düzenlemeye göre, sadece sivil uçakların bilgi verme yükümlülüğü olduğunu, fakat askerî uçaklarla ilgili konunun ikili antlaşmalarla düzenlenmesi gerektiğini ileri sürmektedir.²⁷⁴

²⁷⁰ 1.Or.K.,Ege Karasuları,Kıta Sahaneliği, FIR Hattı, Yunanistan ve Bulgaristan ile Kara Hudut Problemlerimiz,1.Or.K. yayınları,İstanbul-1985,s.20

²⁷¹ ODMAN,M.Tevfik, “Türk-Yunan Açmazı, Ege Denizi Karasuları Genişliği sorunu”, Silahlı Kuvvetler Dergisi, sayı 343, Gnkur.Bşk. Yayınları,Ankara-Ocak,s.8

²⁷² GÜREL, Şükrü S., Tarihsel Boyut içinde Türk Yunan İlişkileri (1821-1993), Ümit Yayıncılık,Ankara-1993,s.78

²⁷³ POYRAZ, Hamdi,Türk-Yunan Sorunları Ege Denizi ve Ege Adaları,Harp Akademileri Bitirme Tezi, Harp Akademileri Yayını,İstanbul-2004,s.84

²⁷⁴ ORAN, Baskın (ed.), Türk Dış Politikası Cilt 1, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001, s.760

Türkiye, yalnızca sivil uçakların FIR düzenlemesi gereğince bilgi vermekle yükümlü olduklarını, askeri uçaklarla ilgili konuların ikili anlaşmalarla düzenlenmesi gerektiğini belirtmektedir²⁷⁵.

Yunanistan'ın Ege'de 6-10 mil uygulaması uluslararası anlaşmalara aykırı olduğu gibi uluslararası hukukun temel prensiplerine de aykırıdır. Yunanistan'ın bu tasarrufu FIR anlayışında olduğu gibi haksızdır, tek taraflıdır ve provokatiftir. Başta ABD olmak üzere dünyada hiçbir ülke bu uygulamayı kabul etmemektedir. Yunanistan haksız olduğunu bildiği için NATO, BM ve ICAO gibi uluslararası kuruluşlara başvurmaya da yanaşmamaktadır²⁷⁶.

Davos süreci içerisinde başlayan ikili iletişim ve görüşmeler ise, taraflar arasında ki sorunların çözülmesine yönelik olmaktan ziyade, iki ülke arasında ki güven ortamı ve doğrudan iletişimin yeniden kurularak geleceğe yönelik bir zeminin hazırlanmasını hedefliyor. Bu bağlamda, kıta sahasına ilişkin uyuşmazlık konusunun daha uzun süre çözülmemeyeceği söylenebilir.

Yunanistan sorunun Adalet Divanı'na götürülerek çözülmesi konusunda ısrar ederken Türkiye, ilke olarak bu fikre ılımlı yaklaşmakla birlikte, iki ülke arasında doğrudan görüşmeler yapılarak bir çözüme ulaşılmamasını istiyor ve daha önce Divan'a gidilmesine karşı çıkıyor.

Aralık 1999'da gerçekleşen AB Helsinki Zirvesinde varılan mutabakat sonucu, Türkiye ile Yunanistan arasında Ege denizine ilişkin sorunların 2004 yılına kadar ikili görüşmeler yoluyla çözülmesi, çözülmediği takdirde Uluslar arası Adalet Divanı'na götürülmesine ilişkin sürecin başlatılması kararlaştırılmıştı. İki ülkenin dışişleri müsteşarları, Mart 2000'den bu yana her ay düzenli bir şekilde bir araya gelip Ege sorunlarını görüşüyorlar. Uyuşmazlık konularının 2004 sonuna kadar çözülmesine ilişkin girişimlerin sonuç verip vermeyeceği belirsiz ancak taraflar daha iyimser gözüküyorlar. Türkiye ile Yunanistan'ın bu "istiksafı", yani "keşif amaçlı" görüşmeler sonunda, Ege sorunları üzerinde müzakerelere başlama kararı aldıkları açıklamaları bile iki ülke ilişkilerinde çok önemli bir sıçramayı göstermektedir²⁷⁷.

²⁷⁵ GÜREL, Şükrü S: Tarihsel Boyut içinde Türk Yunan İlişkileri (1821-1993), Ümit Yayıncılık, Ankara-1993, s.78

²⁷⁶ ÖZNAL, Erdoğan: "Ege'de 6-10 mil Konusu", Türk Silahlı kuvvetler İntranet Sistemi, Tarih: 13.11.2005

²⁷⁷ "Ege Dosyası": <http://www.anadolu.be>. (13.12.2005)

4.4.4. Kıta Sahanlığı Sorunu

Türkiye ile Yunanistan arasındaki kıt'a sahanlığı sorunu, Türk Hükümetinin, Ege'nin açık deniz sahalarında ve Türkiye'nin kıt'a sahanlığında bulunan 27 bölgede petrol araması yapmak üzere 1 Kasım 1973'te TPAO (Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı)'ya arama ruhsatı vermesiyle başlar. Söz konusu saha, Ege'de Semadirek, Limni, Midilli, Aghios, Sakız Adaları arasında ve adaların kara suları dışında kalmaktadır.²⁷⁸

Deniz Hukuku Sözleşmesinin 1nci Maddesinin 1, b paragrafına göre kıta sahanlığı kavramının hangi alanları kapsadığı şu şekilde ifade edilmiştir²⁷⁹:

“Söz konusu maddeler açısından ‘kıta sahanlığı’ kavramı şu alanları ifade eder; a) kıyıya bitişik denizin tabanı yada altındaki fakat karasularının dışındaki, 200 metre derinliğe kadar yada bunun ötesinde belirtilen alanın doğal kaynaklarının işletilebildiği derinlik çizgisine kadar uzanan alanlar; b) adaların kıyılarına bitişik benzeri alanların deniz yatağı ve onun toprak altındaki kısmı”.

Dolayısı ile Yunanistan'a göre, adalarında kıta sahanlığı mevcuttu ve bu nedenle kıta sahanlığı sınırlandırması esnasında adalar da, kıta ülkesi ile eşit statüde kıta sahanlığına sahip olmalıydılar. Yunanistan, sınırlandırma çizgisinin tam olarak nasıl belirleneceği konusunda da öncelikle Sözleşmenin sınırlandırmaya ilişkin olan 6ncı Maddesinin 2nci paragrafına dayanıyor gözükmüştür. Maddeye göre;

“Herhangi bir antlaşma olmadığı durumlarda veya özel durumlarca başka bir sınırlandırma çizgisi haklı gösterilmedikçe, sınırlandırma çizgisi, bütün noktaları her bir devletin karasularının ölçümünde esas teşkil eden kıyı çizgisine eşit uzaklıkta olan eşit uzaklık çizgisidir.”²⁸⁰,

Türkiye'nin Ege kıta sahanlığı sınırlandırmasına hukuksal yaklaşımları, deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin Uluslararası Hukuk kuralları ve bunların

²⁷⁸ ÇAKIROĞLU, Haçer; a.g.e. s.54

²⁷⁹ ACER, Yücel: “Ege Kıta Sahanlığı Sorunu ve Uluslararası Yargı Kararları”, <http://www.turkishweekly.net> (25.02.2005)

²⁸⁰ Paragrafın İngilizce metni şu şekildedir: “In the absence of agreement, and unless another boundary line is justified by special circumstances, the boundary is the median line, every point of which is equidistant from the nearest points of the baselines from which the breadth of the territorial sea of each State is measured.”

uluslararası mahkemelerce yorumlanıp uygulanış şekline uyumlu gözükmektedir. Özellikle belirtilmelidir ki, Yunanistan'ın, sınırlandırmanın Doğu Ege adaları ile Türkiye arasında eşit uzaklık çizgisi ile yapılması iddiası, hakkaniyet prensiplerine ve bu prensiplerin sınırlandırmaya ilişkin yargı kararlarında uygulanışına temelde aykırı gözükmektedir²⁸¹.

Bu sebeple bazı devletlerin kıt'a sahanlıkları geniş bazılarının ki ise dardır²⁸².

4.5. Havacılık Sanayiinin Genel Karakteristikleri

Havacılığa ait bazı temel karakteristikler aşağıdaki gibi sıralanabilir:

1. Havacılıkta ilerlemeler için gerekli bilgi ve malzemeyi bir araya getirmek diğer alanlara göre çok daha uzun süre alır. Bu nedenle başarı ancak insan kaynağı ve parasal destekte devamlılık ve kararlılıkla elde edilir.
2. Havacılıkta insan kaynağı kalitesi en üst düzeyde olmalıdır.
3. Geliştirmeye ve tasarıma yönelik çalışmalar; rüzgar tünelleri, uçuş test alanları, kapasiteli ve hızlı bilgisayarlar gibi özel ve pahalı ekipmanlara ihtiyaç gösterir.
4. Havacılığın pahalı ve geniş tabanlı bir teknolojiye oturması nedeniyle ülkeler arasında bu alanda işbirliği yapıla gelmiştir.
5. Havacılıkta araştırma, geliştirme ve tasarım çalışmalarının disiplinler arası niteliğinden dolayı bu tür çalışmaların organizasyonu, çok disiplinli-etkileşimli çalışmayı en iyi şekilde başaracak bir yapıya sahip olunmasını gerektirmektedir.
6. Havacılıkta araştırma ve geliştirmenin hedefi; bir hava aracının tasarımı, imalatı ve kullanımını içerir. Bu nedenle araştırmacı, tasarımcı, kullanıcı ve bakımçıların kavram çalışmalarından itibaren işbirliği yapması sağlanmalıdır.

4.6. Türkiye'deki Havacılık Sorunları

Havacılık imalat sanayinin yüksek ve ileri teknolojilere ile AR-GE çalışmalarına dayandığını ve bu alanda yürütülen çalışmaların birçok sanayi dalına veri teşkil ederek,

²⁸¹ ACER, Yücel: "Ege Kıta Sahanlığı Sorunu ve Uluslararası Yargı Kararları", <http://www.turkishweekly.net> (25.02.2005)

²⁸² İNAN, Yüksel: Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları, A.İ.T.İ.A. Yayınlarından, Ankara- 1976, s.114-115

bu sektörlerde de gelişmenin itici gücü olduğunu; bu nedenle gelişmiş ülkelerin ulusal bilim, teknoloji, yenilenme ve sanayileşme politikalarında havacılık sektörüne özel önem verdiklerini, bu alanda eğitim ve AR-GE alt yapısına büyük kaynaklar aktardıklarını, ülkemizde her alanda olduğu gibi bu alanda da tam bir dağınıklık ve plansızlık yaşanmaktadır. Türkiye AR-GE harcamaları açısından, dünya ülkeleri sıralamasında en sonlarda yer almaktadır” dedi ve bu nedenle Havacılık-Uzay ve Uçak Mühendisliği alanında eğitim gören öğrenciler, meslektaşları ve sektörün sorunlarının her geçen yıl arttığını, Havacılık bakım hizmetlerinde dünya çapında tekelleşme yaşandığını söyleyen KORAMAZ, bu tekellerin dünyanın çeşitli bölgelerinde kurdukları büyük bakım merkezleri bulunduğunu, THY’nin özelleştirilmesi durumunda, ülkemizde gerçekleştirilmekte olan bakım ve dolayısıyla mühendislik faaliyetlerinin yurt dışına yöneleceğine dikkat çekti. Diğer yandan, sportif havacılık, uçuş okulları, hava ambulans, havadan yangın söndürme gibi alanlarda faaliyet gösteren kuruluşların uçak-havacılık mühendisi istihdam etmesi yönünde herhangi bir yasal düzenleme bulunmadığını, bu durumun uçuş güvenliği açısından önemli bir sorun oluşturduğunu söyleyen Oda Başkanı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nde yeter sayıda mühendis istihdam edilmediğini dile getirdi²⁸³.

Ülkemizin Dünya Ticaret Örgütü/DTÖ kapsamında imzaladığı ve kısa adı GATS olan Hizmet Ticareti Genel Anlaşması ile mühendislik hizmetlerinin serbest dolaşımını ve ayrıca 155 sektörden 72’sinde serbest dolaşımı kabul ettiğini sözlerine ekledi. Türkiye’nin taahhütte bulunduğu hizmetlerden 3’nün sivil havacılıkla ilgili olduğunu kaydeden KORAMAZ, uçak tamiri alanında 150 civarındaki DTÖ üyesi ülkeden sadece 3’ünün taahhütte bulunduğunu, bu ülkelerden birinin de ne yazık ki Türkiye olduğunu belirtti.

Ulusal birikimimiz olan THY tüm dünya sivil havacılığını sarsan 11 Eylül saldırıları sonrasında derinleşerek yaşanan krizde bile zarar etmeyen az sayıdaki havayolu kuruluşlarından biridir. Ancak IMF ile yapılmış borç anlaşmalarında bu ulusal değer özelleştirileceği taahhüt edilmiştir. “Bu kapsamda 26 Nisan 2001 tarihinde uygulamaya konulan Açık Gökler Anlaşması ile Türkiye, ABD’nin havayollarına ve ABD havayollarının küresel ittifaklarında yer alan Avrupalı ve diğer büyük

²⁸³ “III. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı Yapıldı”: [http://www.mmo.org.tr\(06.05.2005\)](http://www.mmo.org.tr(06.05.2005))

havayollarına sınırsız uçuş hakları vermiştir. 2000'den 2003'e kadar uçuş haklarını kademeli olarak serbestleştiren bu anlaşmanın sonuçları bugün açığa çıkmakta ve yabancı havayollarının Türkiye havacılığındaki ağırlığı artmaktadır.

Havacılık alanında Türkiye'nin nasıl kuşatıldığını Avrupa Birliği'nin Türkiye'den havacılıktaki taleplerinden bir kez daha anlayabiliriz. *AB 2004 yılı ilerleme raporunda, Türkiye'den, sivil havacılık alanında önemli taleplerde bulunmaktadır. AB, dış hatlarını ABD ile yaptığı anlaşma ile serbestleştirmiş olan Türkiye'den, iç hatlarını da Avrupa havayollarına açmasını, kabotaj haklarının kaldırılmasını talep etmektedir. Yani Avrupa havayollarının iç hatlarımızda uçabilmeleri, Avrupa sermayesinin de Türkiye'deki havayollarını satın alabilmesi istenmekte ve bu konularda hiçbir ilerleme kaydedilmemiş olması eleştirilmektedir. "Bu ve benzeri yaklaşımlara gerekli ulusal direnç gösterilmezse, Türkiye'de zaten cılız bir yapıya sahip olan Türkiye sivil havacılığı tamamen küçülecek ve uluslararası tekellerin eline geçecektir."*

Havacılık sektörüne de aynı anlayışla yaklaşılmalıdır. *Havacılık ve uzay sanayimiz*²⁸⁴, yalnızca savunma sanayi ile sınırlı tutulmadan ulusal ölçekte belirlenecek bir stratejiyle planlı olarak geliştirilmelidir. Havacılık sektörünün eğitimden üretime kadar tüm bileşenleri eşgüdümle çalışmalı ve bu çalışmalar kısa, orta ve uzun vadeli hedefler doğrultusunda planlanmalıdır.

Uçak, havacılık ve uzay mühendisliği alanlarının özgün yanlarını irdeleyerek sektörel çalışmalar ve ülkemizdeki mevcut durumun gözden geçirileceğini ve gelecekte izlenmesi gereken politikaları oluşturmaya çalışacaklarını belirtti. Oda Başkanı, Kurultayı destekleyen Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu'na, Devlet Hava Meydanları İşletmesi'ne, Erciyes Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu'na, İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi'ne, MSB Savunma Sanayü Müsteşarlığı'na, ODTÜ Havacılık ve Uzay Mühendisliği Bölümü'ne, Tekno Tasarım A.Ş.'ye, TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayü A.Ş.'ye, TUSAŞ Motor Sanayü A.Ş.'ye, THK ve TÜBİTAK'a, THY Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve MSB Savunma Sanayü Havacılık Genel Müdürlüğü'ne

²⁸⁴ "III. Ulusal Uçak, Havacılık Ve Uzay Mühendisliği Kurultayı", <http://uhum.mmo.org.tr> (03.11.2005)

4.7. Ulusal Havacılık ve Uzay Konseyi

Türkiye’deki havacılık ve uzay bilim ve teknolojisinin, çağın ileri düzeyine ulaşması için, ulusal düzeyde yürürlüğe konacak temel politikaların belirlenmesinde Hükümete danışmanlık yapmak, kritik alanlarda gerekli koordinasyonu sağlamak, hedef ürünlerin tespitinde fikir üretmek üzere Ulusal Havacılık ve Uzay Konseyine ihtiyaç olduğu düşünülmüştür²⁸⁵.

Konsey kurma çalışmaları Şubat 1996 da başlamış, havacılıkla ilgili 15 kuruluş temsilcisinin görev aldığı hazırlık komitesi yasa tasarısını hazırlamıştır. BTYK, 25 Ağustos 1997 gün ve 17 sayılı kararıyla Uzay ve Havacılık Konseyi kurulmasını kararlaştırmıştır. Tasarı devlet başkanlığına sunulduktan sonra çalışmada görev alan kuruluşlardan üçü çalışmaya temelden itiraz etmiştir. Daha sonra devlet başkanlığı, ortak bir tasarı oluşturabilmek için caba sarfetmiş, tasarı Ulaştırma ve Maliye Bakanlıklarının karşı çıkışı nedeniyle Hükümetler katında beklemeye başlamıştır. Bu tasarı yerine, Ulaştırma Bakanlığı Telsiz Genel Müdürlüğü tarafından 1997 de alınan bir karar gereğince hazırlanan Türk Uzay Ajansının kurulmasını tasarısı Milli güvenlik Kurulunun Gündemine kadar getirilmiştir²⁸⁶.

Ulusal Uzay ve Havacılık Konseyi, doğrudan Başbakanlıkla ilgili, idari ve mali özerkliğe sahip bir kamu tüzel kişiliği olarak düşünülmüştü. Tasarıda, çok az sayıda çalışandan oluşan bir sekreteryaya ve yarı zamanlı eksperlerden oluşan Konseyin görevleri aşağıdaki gibi tarifleniyordu²⁸⁷:

1. Havacılık ve uzay sanayimizi geliştirebilmenin gerekleri göz önünde tutularak; Türkiye’deki havacılık ve uzay bilim ve teknolojisinin çağın ileri düzeyine ulaştırılması için, ulusal düzeyde yürürlüğe konacak genel hedefin belirlenmesi.
2. Kabul olunan genel hedef doğrultusunda, iki yılda bir yeniden gözden geçirmeye açık, mastır plan hazırlanması.
3. Mastır Plan çerçevesinde, mevcut kabiliyet ile bilgi ve deneyim birikiminin tespitinden sonra; öngörülen hedeflere ulaşılabilmesi için, ülkenin arge ve mühendislik

²⁸⁵ Bkz.“Havacılıkta Bilim-Teknoloji-Sanayii Politikaları, Türkiye için Öneriler”, TÜBİTAK BTP 95/03 Ekim 1995

²⁸⁶ “Türkiye ve Havacılık”: <http://www.mmo.org.tr>(12.02.2006)

²⁸⁷ Bkz.Türkiyenin Bilim ve Teknoloji Politikası, TUBİTAK, 1997

yeteneğinin rekabete açık bir iş bölümü içinde, nasıl yükseleceğinin; özellikle beyin gücü kaynaklarının yönetimi ile parasal destek ve özendirme araçlarına ilişkin düzenlemelerin belirlenmesi.

4. Mastır Plan'daki hedefleri gerçekleştirmek için öngörülen yasal ve kurumsal düzenlemeleri, bu düzenlemelerden sorumlu kuruluşları, konuya ilişkin zamanlama ve finansman ihtiyacını gösteren bir yol haritasının hazırlanması.

5. Ortak kullanıma açık, teknolojik alt yapının (arge laboratuvarları, test alanları, rüzgâr tünelleri, simülatörler, bilgi ağları v.b.) kurulmasına mevcudun geliştirilmesine yönelik önerilerde bulunulması.

6. Rekabet öncesi ortak araştırmayı mümkün kılacak ortamın ve özendirici mekanizmaların yaratılması,

7. Kaynakları akılcı bir biçimde kullanabilmek için, işbirliğine açık alanlarda, özellikle de, Türk Silahlı Kuvvetleri ile konuya taraf kurumlar arasında, sağlıklı bir iletişim ve danışma ortamı yaratılması.

8. Mastır Plan hedeflerine ne ölçüde erişilebildiğini belirlemek için, uygulamaların izlenmesi, değerlendirilmesi sonuçların Başbakanlığa sunulması

4.8. AR-GE ye Dayalı Tedarik

Havacılıkta ürüne yönelik stratejinin gereği olan ürünlerin saptanmasında Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK) nın ihtiyaçlarının göz önünde tutulması ulusal bir gereksinimdir. TSK, savunmada teknolojinin önemini kavramış ve savunma araç-gereci için ödenenlerin büyük kısmının bunları geliştiren ülkelerdeki araştırmacıların çalışmalarını desteklemek için kullanıldığı gerçeğini görmüştür. Bu düşüncenin bir sonucu olarak 1996 yılından başlayarak, silahlı kuvvetler bünyesinde bir seri çalışma yürütülmüştür. Çalışmaların sonucunda Türk Savunma Sanayii Politikası ve Stratejisinin Esasları adı altındaki doküman resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir²⁸⁸. Politikanın ve stratejinin ana hedefi, TSK'nın sistem ve alt sistem ihtiyaçlarının azami ölçüde yurt içinden karşılanmasını sağlamaktır. Savunma için gerekli ürünlere yurt içi imkânlarla erişmede gerekli bilgi ve teknoloji birikimine ancak

²⁸⁸ Türk Savunma Sanayi Politikası ve Stratejisi Esasları, Resmi Gazete, 20 Haziran 1998, Sayı 23378

araştırma ve geliştirme ile ulaşılabileceği gerçeği ‘ARGE’ye Dayalı Tedarik²⁸⁹, kavramının geliştirilmesini gündeme getirmiştir. Silahlı kuvvetlerimizin ihtiyaç duyduğu sistemlerin tamamının yurt içinde üretimi de mümkün olmadığı için, sistemleri ve teknolojileri üç gruba ayırmak ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bunlar: ‘Milli Olması Zorunlu’ sistemler/teknolojiler, ‘Kritik’ sistemler/teknolojiler ve ‘Diğer’ sistemler/teknolojiler olarak adlandırılmıştır. Milli Olması Zorunlu sistemlerin uzun vadede kesinlikle yurt içinde geliştirilip, envantere alınması ön görülmektedir. Bu sistemleri geliştirmede kullanılan teknolojilere ise; sistemde yenilik yapabilecek yeni teknolojileri geliştirecek düzeyde hâkim olunmalıdır. Kritik sistemlerin geliştirilmesinde de uzun vadede yurt içinde geliştirilmeleri genelde amaçlanırken, bu sistemler için ortak üretim öngörülebilir. Ortak üretimde transfer edilecek teknolojilerin özümsemesi bu yöntemin esas katma değeridir. Diğer Sistemler ise çok kaynaklı tedarik politikasına uygun olarak satın alınacak sistemlerdir.

BTYK’nın 25 Ağustos 1997 toplantısının ilgili kararı ‘Ulusal savunma stratejimizin önceliklerini ve Ulusal Savunma Sanayi’nin bu önceliklere yanıt verecek biçimde ve özelliklerde teknoloji yeteneği açısından geliştirilmesi gereği, ülkenin bilim ve teknoloji yeteneğini bir bütün olarak yükseltme gereğinin ayrılmaz bir parçası sayar ve savunma önceliklerinin bu bütün içinde çözülmesi gereğini teyit eder’ demektedir²⁹⁰. Bütün bu gelişmelerle ülkemizde yeteri olgunluğa erişen savunma araştırma ve teknoloji kavramlarını uygulamaya koyarken, savunma için önemli ve öncelikli ürün ve teknoloji konularının seçilmesi gereği vardır. Politik, askeri, teknolojik ve ekonomik verilerden hareketle yapılan seçme işleminde kullanılması önerilen bir metodoloji daha önce açıklanmıştı²⁹¹. Bu metodoloji, NATO ülkelerinde kullanılan yöntemlerin ülkemize uyarlanmasıyla elde edilmiştir²⁹². Yöntem, meşru, otoriter ve beğenilen bir sonuca erişmede ülkemizde mevcut insan kaynağının rasyonel bir şekilde kullanılmasını ön plana çıkartmaktadır. Geniş bir insan kaynağı sistematik bir şekilde kullanılarak sinerji yaratılacak, uygulamaya geçildiğinde hoş görü ve ortak akılda birleşme sağlayacaktır.

²⁸⁹“ArgeProjelerininPlânlanması,Programlanması ve Yürütülmesi”,<http://www.msb.gov.tr>(01.01.2006)

²⁹⁰ Bkz. Türkiye’nin Bilim ve Teknoloji Politikası, TUBİTAK, 1997

²⁹¹ ÜÇER, B.Karan, KORKMAZYÜREK, H., 2000’li yıllarda Uzay, Havacılık ve Savunma Teknolojilerinin Öncelikleri Sempozyumu, Uluslararası Savunma Araştırma, Teknoloji Stratejileri ve Türkiye’ A.Ş.. Cilt 1, Sayfa 171

²⁹² Bkz. NATO Research and Technology Strategy , three volumes, RTO AS/323-D/35, Temmuz 1999

4.9. Yan Stratejiler ve Politikalar

Türkiye'nin havacılık alanındaki ana stratejisinin ürüne yönelik olması gereğini, ürün seçimindeki olası yöntemleri ve kullanılması önerilen mekanizmaları yukarıda anlatmaya çalıştık. Bu ana stratejiyi destekleyici yan strateji ve politikaları aşağıdaki gibi sıralayabiliriz. Bunların ana strateji ile tam bir bütünlük içinde yürütülmesi gerekliliğine inanıyoruz²⁹³.

1. İthal yoluyla sağlanan hava araçlarının ihalelerinde; yerli olarak üretebilme, daha önemlisi tasarım ve geliştirme için gereksinim duyulan ileri teknolojilerin Türkiye'ye transferi, firma seçiminde belirleyici bir kriter olarak alınması.

2. Hava aracı ve/veya yan sisemlerinin ortak üretimi ve geliştirme konsorsiyumlarında görev alınması için özel çaba harcanması.

3. Bakım, onarım ve modernizasyon alanında havacılık sanayimizin uluslararası pazardaki payının artırılması.

4. Gerek ürün bazında gerekse geliştirilmesi ön görülen sistem mühendisliği, tasarım mühendisliği, araştırma-geliştirme yetenekleri bazında olabildiğince çift amaçlılığın esas alınması.

5. Stratejik yaklaşımlarda; güdüm elektoniği, sensörler, mikro elektromekanik sistemler, havacılıktaki enformasyon teknolojileri konularının, destek ve fon sağlamada öncelikli alanlar olarak kabulü.

6. Silahlı kuvvetler, T.H.Y , Havacılık sanayii kesimleri, araştırma-geliştirme birimleri arasında, teknoloji aktarımı (transfer) ve yayılımı (difüzyon) ve mevcut olanakların karşılıklı olarak yararlanmayı mümkün kılacak, işbirliği kanallarının açılması.

7. Havacılık sanayii, gibi teknolojinin uç noktalarında faaliyet gösteren bir dalda ülkeye transfer edilen iş organizasyonu, sistem mühendisliği, imalat ve kontrol teknikleri, standardizasyon, kalite güvenilirliği ve metroloji gibi alanlardaki bilgi ve deneyim birikiminin, en azından, havacılık yan sanayiini kurmaya aday sanayi kesimlerine yayılmasını sağlayacak tedbirlerin alınması.

²⁹³ ÜÇER,Ahmet, Ş. "Türkiye ve Havacılıkta Bilim-Teknoloji-SanayiPolitikaları",<http://www.mmo.org.tr>(08.03.2006)

8. Havacılık sanayiinde geçerli malzeme standartlarının, bu standartlarda malzeme üretebilme potansiyeline sahip kuruluşların bilgisine sunularak, ürettikleri malzemenin standartlara uygunluk açısından sertifikalandırılması için, bu yetkinliğe sahip, ulusal metroloji, kalite denetim ve akreditasyon sisteminin oluşturulması.

9. Mevcut ya da ileride ortaya çıkabilecek SSM off-set olanaklarından, beyin gücü de dâhil, araştırma-geliştirme alt yapısını ve araştırma-geliştirme faaliyetlerini destekleyecek biçimde ve mümkün olduğu kadar büyük ölçüde yararlanılması²⁹⁴,

10. Havacılıkta gerekli olan her kademedeki insan kaynağının yetiştirilmesinin (beyin gücü planlamasının) öncelikle ele alınması gereken bir konu ve stratejik bir araç olara kabul edilmesi.

Bu politikalarda devletin rolü; havacılık konusundaki çeşitli aktörlerin orkestrasyonunu yapmaktan öteye gitmemelidir. Devlet emredici değil yol gösterici teşvik edici olmalıdır. İçinde yaşadığımız ve yönetimde anlayışı değiştirmeye çalıştığımız bu dönemde; havacılık alanındaki sürdürülebilir gelişme de, diğer sektörlerdeki gibi, Türkiye'nin çağdaş yönetim yaklaşımına gösterebileceği uyum ile orantılı olacaktır. Ümitli olmamızın nedeni, insanlarımızın bu değişimi gerçekleştirebilecek bilinç ve reflekse sahip olduğuna inanmamızdandır.

4.10. EUROCONTROL:

Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilâtı:

Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilâtının (EUROCONTROL) 31 üyesi vardır. Öncelikli amacı bağlantısız, Avrupa Hava Trafik İdaresi sistemini geliştirmektir. Bu amacın gerçekleştirilmesi, havacılık camiasının günümüzde ve gelecekte karşılaşacağı sorunlar için bir anahtardır, bu sorunlar; hava trafiğindeki tahmini büyümeler ile başa çıkmak, yüksek dereceli bir güvenliği sağlarken maliyetleri azaltmak ve çevreye saygılı olmaktır²⁹⁵.

EUROCONTROL, kısa, orta ve uzun vadeli pan-Avrupa hava trafik idaresi stratejilerini ve ilgili aksiyon plânlarını geliştirir, koordine eder. Bu süreç ulusal

²⁹⁴ “Ana Stratejiyi Destekleyici Yan Strateji ve Politikalar”, <http://www.tubitak.gov.tr>(13.02.2006)

²⁹⁵ “Eurocontrol”, <http://www.eurocontrol.int>(02.10.2006)

otoriteleri, hava seferleri sağlayıcılarını, sivil ve askerî amaçlarla hava sahasını kullananları, havaalanlarını, ilgili endüstrileri, profesyonel teşkilâtları ve ilgili Avrupa kurumlarını kapsar²⁹⁶.

EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation: Hava Ulaşımının Güvenliği İçin Avrupa Örgütü) Hava sahalarının güvenliğini sağlamak amacıyla kurulmuş örgüt. 1960'ta Brüksel'de, Havacılık Güvenliği İçin İşbirliği Konvansiyonu ile kuruldu. Amacı, ulusal hava sahaları dışında ve 25,000 feet'in üzerindeki sivil ve askeri hava trafiğini izleme ve yönlendirmedir²⁹⁷.

Avrupa hava sahasının entegrasyonu, üye ülkeler adına kullanıcı hava taşıyıcılarından hava sahası ücretlerinin tahsil edilmesi ve proje, eğitim ve teknik malzeme temini hizmetlerini vermektedir. Halen 35 Avrupa ülkesi EUROCONTROL'un tam üyesidir. Türkiye, 1 Mart 1989'da tam üye olmuştur.

Avrupa Birliği, Avrupa sahası üzerindeki hava trafik denetim mekanizmasını geliştirmeyi hedefliyor. AB'nin talimatı, 29 bin feet üzerindeki yükseklikte hem ülke FIR Hattı'nın komşu FIR hatlarıyla birleştirilmesini hem de uçuş denetim merkezlerinin 60'dan 8 bölgesel uçuş denetim merkezine düşürülmesini öngörüyor.

Türkiye bu gelişmeden yararlanarak, Fransa, İtalya ve İspanya'nın büyük şirketleriyle bağlantı kurup, elde ettiği gelişmiş aletlerle, 8 bölgesel uçuş denetim merkezinden birini Türkiye sınırları içinde kurdu. Bunun sonucu olarak da Kıbrıs'ın güney bölgeleri de dahil olmak üzere "Lefkoşa Fır Hattı"nın önemli bir bölümünü kendi denetimine almayı amaçlıyor. Türkiye, Lefkoşa FIR hattını 1969 yılında resmen tanımış ve 1991 yılındaki sözleşmeye itiraz etmediği için de o zaman beri Lefkoşa FIR hattı, Eurocontrol sözleşmesinde yer almaktadır.

Eurocontrol, hava trafik denetim mekanizmasını geliştirmek konusundaki çalışmaların ilk adımı olarak "yeni bir sözleşme hazırladı" ve ilgili FIR hatlarını belirledi. Bu gelişme paralelinde Türkiye, Eurocontrol'un değiştirilmiş sözleşmesini onaylayacağını ancak Kıbrıs (Rum) Cumhuriyeti ve dolayısıyla Lefkoşa uçuş kontrol

²⁹⁶ POYRAZ, Hamdi, Türk-Yunan Sorunları Ege Denizi ve Ege Adaları, Harp Akademileri Bitirme Tezi, Harp Akademileri Yayını, İstanbul-2004, s.124

²⁹⁷ ATUN, Ata, "Türk Hava Sahası ve Eurocontrol", <http://www.abhaber.com> (13.03.2006)

bölgesini (Lefkoşa FIR hattı) tanımadığını belirten bir deklarasyon yayınlayacağını belirtti.

Türkiye'nin hava sahası, kalkış ve iniş havaalanına bakılmaksızın, Türk bayraklı uçakların, kendi destinasyonlarındaki uçuşlarda hava sahasını kullandıkları tüm ülkelerin uçaklarına zaten yıllardır açık. Yani Larnaka'dan kalkan ve Moskova'ya gidecek olan bir Aeroflot uçağı, yıllardır Türk FIR hattını kullanarak, Ankara yakınlarından geçerek Moskova'ya gitmekteydi²⁹⁸.

Aslında önemli olan gelişme, bir müddet sonra Türkiye'nin Lefkoşa uçuş kontrol bölgesini (Lefkoşa FIR hattı) kendi denetimi altına alacağıdır. Bu konuda prensip anlaşmasına dahi varılmıştır.

²⁹⁸ "Türk Hava Sahası ve Eurocontrol", <http://www.digimedya.com> (12.12.2005)

BEŞİNCİ BÖLÜM

UZAY HUKUKU

5.1. UZAYIN TANIMI

Uzay denince akla; dünyamız, ay, güneş, gezegenler, yıldızlar ve galaksileri içine alan ortamın tamamı akla gelmektedir. Bu ortamda meydana gelen her türlü fiziksel, kimyasal ve diğer oluşum ve değişimler, uzay bilimlerinin çalışma alanı içine girmektedir. M.K.Atatürk'ün 1936'da söylediği gibi;

“Birgün insanoğlu uçaksız da göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki de aydan bize mesajlar yollayacaktır. Bu mucizenin tahakkuku için ikibin yılını beklemeye hacet kalmayacaktır. Gelişen teknoloji bize daha şimdiden bunu müjdeliyor. Bize düşen görev ise, Batı'dan bu konuda fazla geri kalmamayı temindir.”

Uzay, bütün sınırlı genişlikleri içine alan uçsuz bucaksız genişlik, sınırsız ortam. Günümüzde “uzay” deyince, her şeyden önce, füzeleri, uyduları ve astronotları yolladığımız, yerküre dışında kalan boşluk akla gelmektedir²⁹⁹.

Uzay kavramı, uygulanan uluslar arası hukuk bakımından, yalnız uzay boşluğunu değil, aynı zamanda ay ve öteki gök cisimlerini kapsamaktadır³⁰⁰.

Uzay hakkındaki çalışmalara bakacak olursak bu çalışmalar ve Astronominin modern forma kavuşması Kopernik ile başlar. 1473-1543 yılları arasında yaşayan Kopernik, güneş merkezli bir sistem düşünmüş ve gezegenlerle güneş arasındaki uzaklıkları gerçeğe çok yakın bir hassasiyetle bulmuştur. Açısal hızların zamanla değiştiğini görüp, gezegenlerin hareketini açıklayabilmek için önemli çalışmalar yapmıştır³⁰¹.

Kopernik'ten sonra astronomiye en önemli katkıda bulunanlardan biri de Jonannes Kepler'dir (1571-1630). Bugün Kepler yasası olarak anılan üç yasa, güneş sistemindeki gezegenlerin hareketlerini açıklamaktadır.

²⁹⁹ “Uzay”, Görsel Genel Kültür Ansiklopedisi, Görsel Yayınları, ?-1981, s.1237

³⁰⁰ PAZARCI, Hüseyin, Uluslar arası Hukuk, Turhan Kitabevi, 2. Baskı, Ankara-2004, s.301

³⁰¹ ATA YILMAZ, Bekir, Uzay ve Askeri Boyutu, Hava Kuvvetli Yayını, Ankara, s.2

Galileo³⁰² (1564 - 1642), Kepler'le aynı dönemde yaşamış, astronomiye önemli katkıları olmuştur. Astronomide ilk kez teleskop ile uzay cisimlerini incelemiş ve uzay dinamiğine dair çalışmalar yapmıştır. Satürn'ü etrafındaki halkaları ve Jüpiter'in dört uydusunu tespit etmiş ve hareketlerini izlemiştir.

Isaac Newton³⁰³ (1642 - 1727) modern fiziğin temelini oluşturan yasaları bulmuş ve aynı zamanda gök cisimlerinin hareketlerinin de bu yasalarla açıklanabileceğini ortaya koymuştur. Kopernik'in koyduğu yasalar, Newton'un bu çalışmaları ile evrimini tamamlamıştır. Bu gelişme fizik ve astronominin birleşmesi olarak da ifade edilebilir.

Albert Einstein³⁰⁴ (1879 - 1955) görecelilik (izafiyet, rölativite) ve ışık-foton teorisi ile devrim yarattı. Büyük mesafelerde zaman ve mekanın göreceliliğini, ışık hızının sabit kaldığını kanıtladı.

5.2. Uzay Çalışmaları Gelişme

Bugünkü anlamda uzay çalışmaları, II nci Dünya Savaşı sonunda V1 ve V2 roketlerini geliştiren Alman bilim adamlarının, ABD ve Rusya'ya götürülmeleri ile başlatılmıştır.

1. 4 Ekim 1957 – Dünyanın ilk yapay uydusu SPUTNIK I'in uzaya fırlatılması ve böylece uzay keşfinin yollarının açılması³⁰⁵.

2. İçinde canlı bulunan uydular, ya hayvan ya insan taşır. Bu tür ilk uydu, 3 Kasım 1957'de Layka adlı bir dişi köpeği uzaya götüren Sovyet Sputnik II uydusudur³⁰⁶.

3. İlk olarak 12 Nisan 1961'de, Sovyetler birliğinden Yuri Gagarin, bir yapma uydu içinde, yer'in Çevresinde 1 kere döndü. Amerikalılar, 29 Kasım 1961'de Merkury uydusuyla Enos adlı bir maymun göndererek uzay araştırması dönemine başladılar; yer çevresinde iki kere dönen Enos'tan sonra, Amerikalı albay John H Glenn, 20 Ocak 1962'de Mercury ile Büyük Okyanusa İnmeden Önce Yer çevresinde 3 kere döndü³⁰⁷.

³⁰² "Galileo", <http://scienceworld.wolfram.com>(02.02.2006)

³⁰³ "Newton", <http://thales.cica.es>(23.01.2006)

³⁰⁴ "Einstein", <http://www-groups.dcs.st-and.ac.uk>(25.12.2005)

³⁰⁵ "Uydu", Meydan Larousse, Sabah Yayınları, C.20, İstanbul-1987, s.3

³⁰⁶ A.g.e. "Uydu", Meydan Larousse, Sabah Yayınları, C.20, İstanbul-1987, s.3

³⁰⁷ Uydu, Meydan Larousse, Sabah Yayınları, C.20, İstanbul(?), s.3

4. 10 Ekim 1967 – Kısa adı ile "Uzay Antlaşması" olarak bilinen "Ay ve Gök Cisimleri Dahil Uzayın Keşfi ve Kullanımı için Devletlerin Faaliyetlerini Düzenleyen İlkeler Antlaşması'nın" yürürlüğe girmesidir³⁰⁸.

5. ABD'nin uzay çalışmaları 1945'te Wernher von Braun³⁰⁹ ve 457 alman bilim adamını Amerika'ya götürmeleri ile başlamıştır. Ancak ilk uydularını (Explorer I) 31 Ocak 1958'de fırlatmışlardır. Bu uydu vasıtasıyla ilk olarak Dünya çevresindeki radyasyon kuşağı keşfedilmiştir. Bu kuşağa, adı geçen buluşu yapan ABD'li bilim adamı Van Allen'in adı verilmiştir. Bundan 5 ay sonra aynı yıl içinde Ulusal Havacılık ve Uzay İdaresi (National Aeronautics and Space Administration – NASA) kurulmuştur. NASA'nın kuruluşu ile ABD'nde sivil ve askeri uzay faaliyetleri birbirlerinden ayrılmıştır

1999 yılında Birleşmiş Milletler tarafından ilan edilen Dünya Uzay Haftası insanlığın uzaya doğru açılmasında dönüm noktaları olan iki önemli olaya işaret etmektedir³¹⁰:

5.3. Uzay Bilim ve Teknolojilerinin Gelişmesi ile İlgili Tarihçe

Uzaya ilişkin arayışlarda üç bilim adamının ismini anmak uygun olacaktır. Bunlardan ilki Rus bilim adamı Tsiolkovski (1857-1935), ikincisi Hermann Obert (1894- 1989) isimli alman ve üçüncüsü de ABD'li bilim adamı Goddard'dır (1882-1945). Konstantin Eduardovich Tsiolkovski, 1879 yılında roket denklemlerini ve roketlerde sıvı hidrojen ve sıvı oksijen kullanımı ile çok kademeli roket fikrini geliştirmiştir. İnsan yapımı uydulara ilişkin ilk teorik tanımlamaları yapan da odur. Roketin ikinci öncüsü Hermann Obert³¹¹ (1894- 1989) isimli almandır. Obert, Birinci dünya Savaşı yıllarında uzay uçuşları ile ilgili olarak çalışmaya başladı, dünya yörüngesine yerleştirilebilecek roket modelleri ile alkol ve hidrojenle çalışan bir roket tasarladı. Daha sonra Amerikan uzay çalışmalarında önemli rolü olacak olan Wernher von Braun (1912-1977) da onun yetiştirdiklerinden biridir. Robert Hutchins

³⁰⁸ "Uluslararası Politika", <http://osamortadogu.sitemynet.com> (02.02.2006)

³⁰⁹ "Wernher von Braun", <http://eskola.hfd.hr> (21.02.2006)

³¹⁰ "Space", <http://www.spaceweek.org> (22.10.2005)

³¹¹ "Hermann Oberth", <http://www.rr0.org> (16.01.2006)

Goddard³¹² ise 1926 yılında ilk sıvı yakıtlı roketi yapmıştır. Bu ilk roket 56 metre yükselmiş ve sadece 2.5 saniye uçmuştur. Daha sonra yeni roketler de geliştirmiş olup, modern roketin babası olarak anılır ve bu nedenle NASA'nın uzay araştırma merkezlerinden birine onun adı verilmiştir.

20.YY'da uzayı dördüncü boyut olarak kabul eden birçok ülke; uzay çalışmalarındaki gelişmeleri yakından takip edebilmek, milli kaynaklarını ülkenin uzay politikası doğrultusunda kullanabilmek ve dolayısıyla yeniçağa daha güçlü girebilmek için yeni bir yapılanma içerisine girmişlerdir. Hava/uzay teknolojilerinin bu hızlı gelişmesini gören dünyanın gelişmiş ülkeleri, uzayı “Next Frontier – Geleceğin Cephesi” olarak nitelendirmiş ve sivil alanda milli uzay politikalarını oluşturacak Uzay Kurumları ile askeri uzay faaliyetlerini yönlendirecek Uzay Komutanlıkları kurmuşlardır³¹³.

Bugün politik sınırlardan etkilenmeyen uzay çalışmaları sayesinde; evren hakkında gizli kalmış birçok bilgiye ulaşılabilmekte, dünyanın her bölgesi ile anında iletişim kurabilmekte ve en önemlisi bu ortam etkinlikle kullanılarak düşmanlar daha yakından takip edilebilmektedir. Bundan dolayı günümüzde; tehdidin birçok istikametten geldiği göz önünde bulundurularak üstün keşif kabiliyetinin yanında, reaksiyon süresini artıracak ihbar-ikaz uydu kabiliyetini de bünyesine alan yeni ve daha caydırıcı bir kuvvet yapısı teşkil edilmelidir³¹⁴.

20 nci yüzyılın ikinci yarısında uzayın önemini değerlendiren birçok gelişmiş ülke; 21 nci yüzyıl için uzayı yeni hareket alanı olarak tarif etmekte ve bu alandaki faaliyetlerine önem ve öncelik vermektedir. Gelişmiş ülkelerin önemli uzay faaliyetlerinin yanında, bugün, gelişmekte olan ülkeler de ulusal güvenlik maksatlı uzay çalışmalarına başlamaktadırlar. Tüm dünyada artık hava ve uzay bir bütün olarak değerlendirilmekte ve uzay bir kuvvet çarpanı olmaktan çıkarak başlı başına bir hareket alanı olarak kabul edilmektedir.

³¹² “Robert Goddard”,<http://www-istp.gsfc.nasa.gov>(15.03.2006)

³¹³ “Vizyon 2003”,www.uubf.itu.edu.tr(11.01.2006)

³¹⁴ “Uzay Faaliyetleri”,<http://www.hvkk.tsk.mil.tr>(06.01.2006)

5.4.Türkiye’de Uzay Gelişmeleri

Dünyada bu alanda hızlı gelişmeler olurken Türkiye, uzay teknolojilerine yönelik yeterli altyapı ve bilgi birikimini oluşturmamış ve bir organizasyonu henüz tesis edememiştir. Sivil ve askeri alanlarda son yıllarda başlatılan çalışmalar faaliyetlere ivme kazandırsa da; uzay kabiliyetlerine yönelik politika ve stratejiler henüz belirlenememiştir. Bu konuda pozitif bir iradenin oluşması, arzu edilen seviyeye ulaşmak için özgün teknolojilerin üretilmesi ve bilim/teknoloji alt yapısının güçlendirilmesi büyük bir ihtiyaç olarak görülmüştür³¹⁵.

Bu çerçevede, gelecek nesillerin dünya ile rekabet edebilecek ortamlarının kararlı ve cesaretli atılımlar ile yaratılması, onların yükselteceği altyapının hazırlanması ve bu çerçevede, kabullenebilir riskleri alarak, uzun vadede daha etkin ve mükemmel bir yapı oluşturulması ile ilgili başlatılan temel süreç içerisinde yapılması gerekenler sivil ve askeri program/projeler başlıkları altında özetlenmiştir.

5.4.1. Türkiye’deki Uzay Faaliyetlerine Genel Bir Bakış:

İlk uçağın icadından sadece 8 yıl sonra Hava Kuvvetlerini kurma başarısını gösteren Türkiye, dünyadaki ilk uzay uçuşundan bu yana 47 yıl geçmesine rağmen uzay alanında hala ciddi bir aşama kaydedememiştir. Bu alanda Türkiye’de yapılan bazı önemli sivil uzay çalışmaları kronolojik olarak;

- 1983 yılında, Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu (BTYK) kurulması. Bilim ve teknoloji alanındaki araştırma ve geliştirme politikalarının ekonomik kalkınma, sosyal gelişme ve milli güvenlik hedefleri doğrultusunda tespit edilmesi, yönlendirilmesi ve koordinasyonunun sağlanması” amacıyla, 4 Ekim 1983 tarihli ve 18181 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 77 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile kurulmuş bulunan Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu (BTYK), 10 Mart 2005 tarihinde yapılan 11.toplantısında, daha önce alınmış kararlarla ilgili gelişmeleri gözden geçirmiş ve on bir yeni karar almıştır. Yeni kararlar ve daha önce alınmış BTYK kararları ile ilgili gelişmeler ektedir³¹⁶.

³¹⁵ Savunma, Havacılık ve Uzay Paneli, Vizyon 2023 Projesi, Panel Raporu Ek-5, Tübitak,Ankara-2003

³¹⁶ Bilim ve Teknoloji Yüksek kurulu, Başbakanlık Genelgesi,10 Mart 2005 Tarihli Kararları

- 1990 yılında ise, DPT'nin önerisi ile TÜBİTAK bünyesinde, Ankara'da, Uzak Bilim ve Teknolojileri Komitesinin-UBİTEK" kurulması³¹⁷, (1995 yılında faaliyetleri son bulan komite; politika belirleme, eğitim üzerinde çalışmalarda bulunmuştur)

- 1993 yılında, BTYK tarafından kararlaştırılan "Türk Bilim ve Teknoloji Politikası 1993-2003" hedefleri kapsamında "uzay teknolojilerinin" Türkiye'nin öncelikli alanlarından birisi olarak belirlenmesi ve Başbakanlık genelgesi ile, "Türksat-Offset" Anlaşması kapsamında Türkiye'de bir "Uzak Ajansının" kurulması hususunun gündeme alınması³¹⁸,

- 1994 yılında, Türksat 1B haberleşme uydusunun Fransız Aerospatiale firması tarafından yörüngeye yerleştirilmesi, Türkiye'de uydu haberleşmesi ile ilgili ilk çalışmalara, 1989 yılında şimdiki adıyla Türk Telekomünikasyon aracılığıyla başlamış ve bu kapsamda yapılan ihale sonucunda, TürkSat-1B uydusu Ekim 1994³¹⁹,

- 1996'te ise, Türksat 1C haberleşme uydusunun³²⁰ jeosenkron (GEO) yörüngeye yerleştirilmesi,

- 1997 yılında TÜBİTAK bünyesinde Uzak Teknolojileri grubunun oluşturulması,

- Aynı yıl TÜBİTAK koordinatörlüğünde "Ulusal Uzak ve Havacılık Konseyi" kurulması konusunda bir kanun tasarısının hazırlanmaya başlanması³²¹,

- Ancak siyasi gerekçelerle, Haberleşme Yüksek Kurulunun girişimi ile, "Türk Uzak Ajansı" kurulması hususunun Ulaştırma Bakanlığı koordinesine alınması,

- 1999 yılında, İTÜ'nde uydu yer istasyonu çalışmalarına başlanması,

- 2001 yılı başında, Türksat 2A haberleşme uydusunun Fransızlar tarafından yörüngeye yerleştirilmesi, Ocak 2001'de Yörüngeye yerleştirilen TürkSat-2A uydularımız kullanılarak işletilmektedir.³²²

³¹⁷ Bkz.Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma planında Bilim ve Teknoloji,5 Temmuz 2000 tarih ve 24100 sayılı Resmi Gazete'nin Mükerrer Sayısı

³¹⁸ "Bilim ve Teknoloji yüksek Kurulu Toplantısı-13 Aralık 2000",www.tubitak.gov.tr(12.12.2005)

³¹⁹ "Uydu",<http://www.turksat.cjb.net>(05.11.2005)

³²⁰ "Türksat 1C",<http://www.lyngsat.com>(15.03.2006)

³²¹ ÜÇER,Ahmet Ş.: Türkiye ve Havacılıkta Bilim-Teknoloji-Sanayi Politikaları, I. Ulusal Uçak Havacılık ve Uzak Mühendisliği Kurultayı,Eskişehir-2001

³²² TÜRKMEN,Osman: "TSK Uydu Haberleşme Sistemleri",Savunma ve Havacılık No.109,s.82

- Şubat 2001’de, MGK kararı ve buna ilişkin Bakanlar Kurulu kararı ile Hv.K.K.lığına, Türk Uzay Kurumunun kurulmasına ait Kanun Taslağı hazırlama ve teşkilatlanma çalışmalarının koordinatörlüğü görevinin verilmesi,

- Ağustos 2001’de, IKONOS uydusundan görüntü alabilmek amacıyla Ankara’da bir uydu yer istasyonunun INTA firması tarafından tesis edilmesi,

- 2002 yılı sonlarında Hv.K.K.lığına tarafından, Bakanlar Kurulu yetkisine dayanılarak, Türkiye’nin ilk uzay politikası çalışmalarının başlatılması,

- 27 Eylül 2003 tarihinde uzaktan algılama uydusu Bilsat’ın fırlatılmasıdır.

Bu kapsamda, ülkemizdeki uzay çalışmaları üç ana başlık altında toplanabilir:

Birincisi, kamu finansmanı ile gerçekleştirilen araştırmalar ile uzay bilimleri; astrofizik ve astronomi alanlarındaki temel araştırma faaliyetleridir.

İkincisi, yeryüzü gözlemleri üzerine yapılan faaliyetlerdir. Bunlardan en önemlileri, İstanbul Teknik Üniversitesi’nde kurulan uydu yer istasyonu, Tübitak-Bilten’in Bilsat uydu projesi ve IKONOS uydusundan³²³ görüntü alan INTA firmasının Ankara’daki uydu yer istasyonudur.

Üçüncüsü ise telekomünikasyon alanında yapılan somut atılımlardır.

Türkiye teknolojik gelişmede gün geçtikçe önemli adımlara imza atmaktadır. Telekom altyapısı ve milli yazılımlarda kat edilen bilgi birikimleri uzay sektöründe’de kendini göstermeye başlamıştır. Türkiye, kendisinin ürettiği ilk uzay uydusu BİLSAT’ı 27 Eylül 2003 tarihinde Rusya’dan 686 km yükseklikteki yörüngesine göndermiştir³²⁴.

BİLSAT askeri bir uydu konumunda yapılmamıştır. Yaptığı işe gözlem yerine "uzaktan algılama" demek daha uygundur. Savunma sanayinde İKONOS uydusunun kullanımı veya İsrail’le ortak kullandığımız OFEQ 5 uydularından faydalanılmaktadır³²⁵.

5.5. Dünyadaki Uzay Faaliyetleri

Günümüzde, savunma kavramı değişim süreci içerisine girmiş, uzayı da kapsayan bir anlayış hâkim olmaya başlamış ve hatta uzay 'geleceğin cephesi' olarak adlandırılmıştır. Uzayda kazanılacak kabiliyetin ülke savunmasında kullanımı, o

³²³ “Space Imaging”, <http://www.spaceimaging.com> (03.11.2005)

³²⁴ “Uydu”, www.biltent.metu.edu.tr (12.01.2006)

³²⁵ “Uydu”, www.satcom.gov.tr (12.12.2005)

ülkenin caydırıcılığına önemli katkılar sağladığı görülmüş ve uzayın keşfi sadece bir araştırma konusu olmaktan çıkarak, ülkelerin ekonomi dâhil birçok alanda gelişme sürecini destekleyen yeni bir boyut olmuştur.

1903 yılında ilk uçağın gökyüzüne çıkmasından çok kısa bir süre sonra, 1911 yılında “Tayyare Komisyonu”³²⁶’nu kurarak Hava Kuvvetlerinin temelini atan Türkiye, kuruluşu itibarıyla en eski dönemlere dayanan dünyadaki birkaç hava gücünden birini oluşturma başarısını göstermiştir. Türk Hava Kuvvetlerini, dünyadaki ilk hava güçleri arasında yer aldırarak Türkiye günümüzde ise, uzay konusundaki gelişmelere karşı aynı duyarlılığı göstererek, uzaydan yararlanmak ve uzay teknolojilerine sahip olmak amacıyla Hava Kuvvetlerini, Hava-Uzay (Aerospace) Komutanlığı haline getirecek faaliyetlere başlamalıdır.

20 nci yüzyılda ortaya çıkan ve hızlı bir gelişim göstererek 21 nci yüzyılda artık dünya üzerinde hiçbir ülkenin kayıtsız kalamayacağı bir konu haline gelen uzay çalışmaları gelişimine ivme kazanarak devam etmektedir. Uzay çalışmaları ilk yıllarda Amerika Birleşik Devletleri ile o günkü adıyla Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) arasında büyük bir yarışa sahne olmuş ve 04 Ekim 1957 tarihinde Sovyetler Birliği’nin, ilk insan yapımı uydu olan Sputnik-1 ve hemen arkasından da Amerika Birleşik Devletleri’nin Explorer-1³²⁷ uydularını dünya yörüngesine yerleştirmeleriyle ilk meyvelerini vermiştir.

Oldukça pahalı olan ve ilk başlarda yalnızca askeri amaçlar için kullanılan uzay ve uydu teknolojileri zamanla hayatın pek çok alanında kullanılmaya başlanmış ve askeri amaçlar yanı sıra sivil gereksinimler için de vazgeçilmez bir hal almış ve bunlara ilaveten uzay çalışmaları neticesinde elde edilen teknolojik gelişmeler uzay alanlarının dışında günlük hayatta da insanlığa kolaylıklar sağlar hale gelmiştir.

Uzay faaliyetlerinin gittikçe artan öneminin bilincine varan ülkeler gelecekte bu alanda diğer ülkelerden geri kalmamak ve hak ettikleri konumlara gelebilmek amacıyla uzay faaliyetleri konusunda gittikçe artan oranlarda yatırım yapmaya başlamışlardır. Yüksek teknoloji, zaman alan araştırmalar ve büyük yatırımlar gerektiren uzay

³²⁶ “Türk Hava Kuvvetleri Tarihi”, <http://www.ircforumlari.net>(01.10.2006)

³²⁷ “Explorer-1”, <http://history.nasa.gov>(01.10.2006)

faaliyetlerinin önemli riskleri ve yüksek maliyetleri de beraberinde getirmesi nedeniyle bu alanda yatırım yapan ülkeler riskleri azaltabilmek ve maliyeti düşürebilmek amacıyla uluslararası işbirliği ya da bu konuda daha üstün durumda olan ülkelerin çalışmalarından faydalanma yoluna gitmektedirler. Ayrıca günümüzde hızla gelişen teknoloji sayesinde uydular da büyük oranda değime uğramakta ve yüksek teknoloji ürünü malzemelerin kullanılmasıyla birlikte boyutları ve ağırlıkları da düşmekte, dolayısıyla da en başta fırlatma maliyeti olmak üzere üretim ve idame masrafları da düşmektedir. Bu sayede yapılan mini uydularla dahi bir zamanlar hayal bile edilemeyecek kabiliyetlere sahip olunabilmektedir. Fırlatma sistemlerinin de büyük yatırımlar ve ileri teknoloji, dolayısıyla yüksek maliyetler gerektirmesi nedeniyle ve uyduların yerleştirileceği yörüngelerin özelliğine bağlı olarak dünyanın her yerinin uydu fırlatma istasyonu inşa etmeye elverişli olmamasından dolayı uzay konusunda faaliyet gösteren ülkelerden başta Amerika Birleşik Devletleri ve Rusya Federasyonu olmak üzere yalnızca dokuz ülke fırlatma istasyonlarına sahiptirler. Dolayısıyla bu konuda da uluslararası işbirliği kurularak uzaya uydu gönderecek olan ülkeler bu fırlatma ve yer istasyonlarını kullanmaktadırlar.

20 nci yüzyılda ortaya çıkan ve hızlı bir gelişim göstererek 21 nci yüzyılda artık dünya üzerinde hiçbir ülkenin kayıtsız kalamayacağı bir konu haline gelen uzay çalışmaları, gelişimine ivme kazanarak devam etmektedir. Uzay çalışmaları ilk yıllarda ABD ile o günkü adıyla SSCB arasında büyük bir yarışa sahne olmuş ve 04 Ekim 1957 tarihinde Sovyetler Birliği'nin, ilk insan yapımı uydu olan Sputnik-1 ve hemen arkasından da ABD'nin Explorer-1 uydularını dünya yörüngesine yerleştirmeleriyle ilk meyvelerini vermiştir. Oldukça pahalı olan ve ilk başlarda yalnızca askeri amaçlar için kullanılan uzay ve uydu teknolojileri, zamanla hayatın pek çok alanında kullanılmaya başlanmış ve askeri amaçlar yanısıra sivil gereksinimler için de vazgeçilmez bir hal almıştır. Bunlara ilaveten uzay çalışmaları neticesinde elde edilen teknolojik gelişmeler askeri uzay alanlarının dışında günlük hayatta da insanlığa kolaylıklar sağlar hale gelmiştir

5.6. Uzay Faaliyetlerinin Önemi

Uzayda yer almak, başta savunma olmak üzere, diğer birçok alanda o ülkeye bir takım üstünlükler ve ilave kazanımlar sağlayan parlak bir sektör haline gelmiştir. Uzay

ve uydu teknolojilerindeki gelişmeler, insanoğlunun yaşadığı gezegeni ve onu çevreleyen atmosferi daha iyi tanınmasına imkan sağlamıştır. Bu ise, ülkelerin sosyo-ekonomik gelişmelerine olumlu katkılar sağlamış, yeni iş ve uzmanlık sahaları açmış ve küresel pazarlar oluşturmuştur. Bu gerçek paralelinde ülkeler, ulusal güvenlik ve çağdaş yaşamın gereklerini yerine getirebilmek için Dünya'nın kendisine sunduğu doğal kaynaklardan en yüksek düzeyde yararlanmayı hedeflemişlerdir.

Askeri uzay açısından konuya bakıldığında; on yıl öncesine kadar uzayda kazanılan kabiliyetler yalnızca satıhtaki kara, deniz ve hava unsurlarına destek niteliğinde iken, yüksek teknoloji sayesinde bugün artık ülkelerin uzayda elde ettiği yetenekler, uzayın da diğer ortamlar gibi yeni bir hareket alanı haline gelmesine sebep olmuştur. Kısacası 21 nci yüzyılda ülkeler, havacılık kabiliyetlerini uzaya taşıyarak, hava-uzay kavramını geliştirmişler ve askeri kabiliyetlerini bu doğrultuda artırmaya başlamışlardır. Yani uzay: kara, deniz ve havadan sonra ülke savunmasında göz önünde bulundurulacak dördüncü boyut (geleceğin cephesi) olarak görülmüştür.

20nci yüzyıl sonlarına doğru, uzay çalışmalarının çağdaş yaşama getirdiği büyük faydaları değerlendiren pek çok ülke, uzay teknolojilerine önemli miktarlarda yatırımlar yapmaya başlamıştır. *“AEROSPACE” kavramı da bu zamanda ortaya atılmış ve “Dördüncü Boyut” olarak adlandırılmaya başlamıştır*³²⁸. Bu kapsamda uzay kabiliyetleri askeri kullanım alanları olan; keşif, haritacılık, haberleşme, ihbar-ikaz, GPS vb. gibi hizmetlerin dışında sivil amaçlar için de yaygın olarak kullanılmaya başlamış özellikle, tarım, çevre, meteoroloji, seyrüsefer yeryüzü gözlemleme ve bilimsel araştırmalar konularında da büyük faydalar sunmuştur.

Günümüzde 35-36 ülke (Tablo-1) bu alanda aktif olarak çalışmaya başlamış ve yatırım yapan ülkeler içerisine girmişlerdir. Başlangıçta, ABD, RF ve Çin Halk Cumhuriyeti gibi ülkeler uzay teknolojileri konusunda önemli aşamalar kaydetmişler ve geliştirdikleri teknolojiler vasıtasıyla da bu alanda dünyada söz sahibi olmuşlardır. Anılan devletlerin 20nci YY'da süper güçler olarak ortaya çıkmasındaki en büyük etkenin de, uzay çalışmalarına verdikleri önem olduğu bilinmektedir³²⁹.

³²⁸ RYAN, Mike: Air Force Doctrine Document 2-2, United States Air Force-1998

³²⁹ GÖKER, Yavuz: “Dünyadaki Uzay Faaliyetleri”, Hava Kuvvetleri Uzay Şube İtranet Sistemi, (14.12.2005)

UZAYDAN YARARLANAN ÜLKELER				
ABD	Belçika	Danimarka	Avustralya	Güney Afrika
Fransa	İsveç	Portekiz	Brezilya	Pakistan
Almanya	İsviçre	Rusya	Kazakistan	Tayvan
İtalya	Avusturya	Kanada	Ukrayna	Endonezya
İngiltere	Norveç	Japonya	İsrail	Meksika
Hollanda	Finlandiya	Çin	Güney Kore	Romanya
İspanya	İrlanda	Hindistan	Arjantin	Türkiye

Tablo-1³³⁰

Bugün büyük bir çoğunluğu RF ve ABD'ne ait olmak üzere 7000 den fazla uydur halen dünya yörüngesinde dolaşmaktadır. Dünyadaki birçok ülkenin uzay kabiliyetlerine ne denli önem verdiklerini göstermek bakımından Tablo-2'de sadece 2002 yılında uzaya gönderilen uyduların miktarı ve ülkelere göre dağılımları sunulmuştur.

Ülke	Askeri,Ticari ve Bilimsel Uydular (1 Ocak- 27 Eylül)
Rusya	16
ABD	13
Avrupa	11
Japonya	5
Çin	3
Hindistan	2
İsrail	1
Fransa	1
TOPLAM	52

Tablo-2³³¹

³³⁰ ÖZALP, Tamer:Türkiye'nin Ulusal Uzay Politika Tasarısı için Genel Çerçeve,Ankara-2000,s.46

Uydu ve uzay teknolojilerindeki üstün gelişmeleri yakından takip eden Türkiye gibi birçok ülke ise, bu teknolojileri değerlendirerek veya uluslararası işbirlikleriyle uydu teknolojilerinden faydalanır hale gelmişlerdir. Bu çerçevede ülkeler, milli kabiliyetlerini birleştirerek kazanılacak uzay kabiliyetlerinin uluslararası-multinational olmasını arzu etmişlerdir. Ülkeler arası yaratılan bu tür ilişkilere en iyi örnek “Uluslararası Uzay İstasyonu-ISS’nun” kurulması olmuştur. Ayrıca bugün;

- ABD ve Kanada arasında uzun yıllardır devam eden “North American Aerospace Defence-Kuzey Amerika Savunma İşbirliği” anlaşmasını,
- Arjantin-Brezilya-Şili gibi ülkelerin ortak uzay çalışmalarını,
- NATO kapsamında yapılan savunma amaçlı ortak uydu faaliyetlerini,
- AB üyesi ülkelerin “AB Space Policy” adıyla ortaklaşa başlattıkları uzay çalışmalarını,
- BM ve/veya OECD nezdinde yürütülen “Uzayın Barışçı Amaçlarla Kullanılması” faaliyetlerini yakından takip etmek mümkün olmuştur. Netice olarak, üçüncü dünya ülkelerinin dahi ilgisini çeken uzay çalışmaları; 21nci YY’da önemini göstermiş, ulusal güvenlik ve çağdaş yaşam için hayati bir gereksinim olduğunu kanıtlamıştır.

5.6.1. Uzayın Askeri Gücü



Geleceğin cephesi olarak görülen uzay, günümüzden itibaren hareketin vazgeçilmez bir parçası olduğunu göstermeye başladı. Amerikan Hava Kuvvetlerinin “Air Force News” dergisi için, Hava Kuvvetleri Uzay Harekatı Direktörü Tüm. Blaisdell ile yapılan söyleşide İrağın Özgürlüğü Operasyonunda uzay tabanlı sistemlerin hangi boyutlarda kullanıldığı ortaya konmaktadır (İng.).

³³¹ “Uzay”, <http://www.nasa.gov.tr> (12.12.2005)

5.6.2. Uzak: En Son Yüksek Tepe

ABD Hava Kuvvetleri uzak operasyonları direktörü ve Pentagon temsilcisine göre uzak, en son yüksek tepedir ve Amerikan kuvvetlerine hareket alanında çok büyük bir üstünlük sağlamaktadır.

“Uzaya hakim olmalıyız”, diyor Tümğ. Judd Blaisdell, “çünkü, uzaydaki unsurlarımız ve onların bize sunduğu kabiliyetler olmadan bir savaş yürütmemiz çok zor olurdu.”³³²

Örneğin, uyduların Amerikan kuvvetlerinin global çerçevede haberleşmesine imkan vererek, gerçek zamanlı komuta-kontrol ve muharebe yönetimi kabiliyeti sağladığını söylemektedir.

Tümgeneral, “Uyduların, aynı zamanda, insansız hava araçlarımızı işletmemiz için gereken band genişliğini de sağladığını” ifade etmektedir.

Uzayda konuşlu platformlar Amerikan kuvvetlerini düşman füze tehditlerine karşı da uyarmaktadır. Stratejik kıtalar arası balistik füzelerin tespit edilmesi için tasarlanan eski sistemler yeniden konfigüre edilerek, Çöl Fırtınası Harekatı sırasında Irak Scud füzelerinin fırlatılışını tespit etmek amacıyla kullanılmıştır³³³.

“Halihazırda bu eski sistemleri, daha küçük taktik ve hareket alanı balistik füzeleri hassasiyetle tespit etmemizi sağlayacak yeni uzak-tabanlı kızılötesi sistemlerle (SBIRS) değiştirmek için gayret sarf ediyoruz. Bu yeni sistemler, elde ettikleri bilgileri diğer unsurlara da aktararak, fırlatma üslerine taarruz etmemize ve fırlatılan füzeleri uçuş anında vurmamıza olanak sağlayacak.”

Blaisdell, ABD Hava Kuvvetlerinin uzayı istihbarat, gözlem ve keşif (ISR) kabiliyetlerini geliştirmekte kullandığını açıkladı. İkinci Irak harekatı sırasında uzayda konuşlu çeşitli ISR unsurları, birleştirilmiş hava hareket merkezlerine bilgi aktarmış, böylece hareket alanında hızlı karar verilmesini ve koalisyon kuvvetlerinin düşmanın karar mekanizmasının içinde yer almasını mümkün kılmıştır³³⁴.

³³² “Major General Franklin”,<http://www.af.mil>(16.03.2006)

³³³ “Uzak Faaliyetleri”,<http://www.hvkk.tsk.mil.tr>(08.10.2005)

³³⁴ “Uzak ve Güvenlik”,<http://www.harpak.tsk.mil.tr>(17.12.2005)

Yine ikinci Irak harekatı sırasında koalisyon uçakları, 5.500 GPS güdümlü Müşterek Direk Saldırı Mühimmatını (JDAM) da içeren binlerce hassas güdümlü mühimmat atılmıştır³³⁵.

“GPS güdümü sayesinde JDAM, 4 metre seviyesinde bir hassasiyete ulaşmaktadır. Bu kabiliyet, silah platformlarının GPS hassasiyetiyle sevk edilmesiyle bir arada, dost ateşten kaynaklanan zararı en aza indirmektedir.”

GPS aynı zamanda seyrüsefer ve konum bilgisinin yanında hassas zamanlama da sağlamaktadır.

“Hassas zaman bilgisi, tüm hava ve uzay görevlerinin temelini oluşturdu.”

Blaisdell, uzay unsurlarının emirlerin hareket alanına ulaştırılmasında da kullanıldığını söyledi.

“Bu haberleşme uyduları, müşterek haberleşmenin sağlanmasında ve hedef bilgilerinin hava,kara ve deniz kuvvetlerine aktarılmasında büyük bir rol oynadılar.”

Tümgeneral, gelecekte ordunun uzaya ve sunduğu kabiliyetlere bağlılığının daha da artacağına inanıyor. Henüz gelişme aşamasında olan Mavi Kuvvet Takipçisi (Blue Force Tracker) sistemi, dost hava ve yer unsurlarını tanımak ve takip etmek, böylece kazaları azaltmak üzere tasarlandı.

“Harekat alanı hakkındaki bu eşsiz bilgi, dost ateş sonucu kaybı engellememizi, düşmanı korku ve endişe içinde bırakmamızı ve hedeflerimize daha çabuk ulaşmamızı sağlayacak.”

Blaisdell’e göre, uzay sadece Amerikan güçlerinin savaşları kazanmasına yardımcı olmayacak, aynı zamanda savaşları önlemesine de yardımcı olacak.

“Dünyanın herhangi bir yerinde, herhangi bir zamanda ne olup bittiğini gözlemlememizi sağlayacak uzayda konuşlu bir radar sistemine sahip olacağız. Düşmanca hareketlerde bulunabilecek ülkelerin hareketlerini takip edebilecek ve bu bilgiyi kolayca ve hızlıca uluslar arası topluma aktarabileceğiz.”

³³⁵ “JDAM”,<http://www.boeing.com>(26.11.2005)

Blaisdell; gelecek ne getirirse getirsin, uzayın sunduğu avantajları kullanma sorumluluğunun yetenekli insanların omuzlarında olduğuna inanmakta olduğu ifade ediyor.

“Eğitim ve uzay bilincinin sürekli geliştirilmesi büyük önem arz etmektedir, çünkü uzayın sunabileceği kabiliyetlerin şimdilik sadece çok küçük bir kısmını kullanıyoruz. Uzaya hakim olabilmek için, uzayın önemini ve sunabileceği kabiliyetleri anlayan insanlara ihtiyacımız var.”

5.7. Uzay Faaliyetlerinin Yapılandırılması

Bu değerlendirmeler ışığında, uzay faaliyetlerinin yapılandırılmasının ne şekilde olması gerektiği önemli bir soru olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünyada bugüne kadar yapılan uygulamalar ve geleceğe ilişkin planlamalar, uzay gücünün yapılandırılması ve kullanımı açısından bize önemli ipuçları vermektedir. Uzay sistemlerinin karmaşık yapıda ve kritik teknolojileri içermesi itibarıyla bu alana ilişkin ihtiyaçların baştan itibaren çok ayrıntılı planlanması gerektiği değerlendirilmektedir. Ayrıca uydu sistemleri, sadece uyduyu yapan ve yörüngesine yerleştiren birime değil, diğer tüm kurum/kuruluşların görev etkinliğine de önemli katkılarda bulunmakta ve ekonomik çözümler getirmektedir. Bu kapsamda uzay çalışmalarının, sadece uzayda konuşlu uydulara sahip olunmasının ötesinde; bu uyduların niteliklerinin eş güdüm içerisinde belirlenmesi, elde edilen ürünlerin etkin şekilde kullanıcılara iletilmesi, söz konusu sistemlerin güvenliği ve sürekliliği göz önünde bulundurularak planlanması gerekmektedir³³⁶.

Bu noktada, dünyada ve Türkiye’de uzaya ilişkin harcamaların büyük bir kısmını oluşturan askeri uzay faaliyetleri ele alındığında; silahlı kuvvetlere özgü askeri uzay sistemlerinin yanında, ticari amaçlı sistemlerden de kısmen yararlanılmakta ve ticari sistemlerin askeri sistemlerle entegrasyonu sağlanmaktadır. Bunun yanında, askeri amaçlı sistemlerden (meteoroloji, seyrüsefer, görüntü vb.) sivil kurum ve kuruluşların da istifade etmesi, etkin kullanım ve ekonomiklik bakımından uygun bir çözüm tarzı olarak görülmekte ve uygulanmaktadır. Uzay sistemlerinin farklı kurum/kuruluşlara hizmet vermesi durumunda, kurumlar arası koordinasyonun önemi ortaya çıkmakta, bu

³³⁶ “Uzay Faaliyetleri”, <http://www.harpak.tsk.intranet.sitemi> (01.11.2005)

durum ise, uzay faaliyetlerinin tek bir merkezden koordine edilmesini gerekli kılmaktadır³³⁷.

20nci yüzyıl sonlarına doğru, insanlığa getirdiği büyük faydaları değerlendiren pek çok ülke uzay teknolojilerine önemli miktarlarda yatırımlar yapmaya başlamış ve günümüzde 35 ülke bu alanda yatırım yapan ülkeler içine girmişlerdir. Büyük bir çoğunluğu Rusya ve Amerika Birleşik Devletleri'ne ait olmak üzere 6000 den fazla uydu halen dünya yörüngesinde dolaşmaktadır. Bu grup içerisinde ABD, Rusya ve Çin Halk Cumhuriyeti gibi ülkeler uzay teknolojileri konusunda önemli aşamalar kaydetmişler ve kendi sahip oldukları ve geliştirdikleri teknolojiler yardımıyla uzay çalışmaları konusunda dünyada söz sahibi olabilmışler, diğer ülkeler ise bu teknolojileri değerlendirerek veya uluslararası işbirliği ile veya Türkiye'de olduğu gibi uzay teknolojilerine sahip olan ülkelere karşılığını ödeyerek uydu ve uzay teknolojilerinden faydalanır hale gelmişlerdir³³⁸.

Uydu ve uzay teknolojileri konularındaki baş döndürücü gelişmeler izlendiğinde veya gelişmiş ülkelerin gerçekleştirmeye çalıştıkları projeler incelendiğinde uzay konusunda yatırım yapmanın ve diğer ülkelere geri kalmamanın ne denli önemli olduğu daha da iyi anlaşılabilmektedir³³⁹.

5.8. Dünyada Uzaya İlişkin Yeni Eğilimler ve Stratejiler

1970'li yıllardan itibaren uzaya ilişkin gelişmeler, 1990'lı yıllarda artarak yeni eğilimlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Doğası itibarıyla uzayın, oldukça pahalı bir sektör olması, bu ortamdan istifade etmek için tasarlanan sistemlerin/platformların, kabiliyetlerinin artırılmasını ve maliyetlerinin düşürülmesini, faaliyetlere ivme kazandırılması bakımından, zorunlu hale getirmiştir.

Maliyet bakımından; uyduların yörüngeye yerleştirilmesindeki en önemli kriter ağırlık olup, bu durum mevcut teknolojiler çerçevesinde uyduların belirli boyutlarda olma zorunluluğunu getirmektedir. Uydu teknolojisi ile ilgilenen ülkeler maliyet nedeniyle, özellikle elektronik alanındaki gelişmeleri yakından takip etmekte ve çok

³³⁷ "Uzay", <http://www.hvkk.tsk.intranet.sistemi>(01.11.2005)

³³⁸ "Savunma, Havacılık ve Uzay Paneli", Vizyon 2023 Projesi, Panel Raporu Ek-4, Tübitak, Ankara-2003

³³⁹ HELVACI, Mustafa: "Türkiye'de Uydu Uygulamalarından Beklentiler", 9.CeBIT Broadcast, Cable&Satellite Eurasia Fuar ve Konferansı", İstanbul-2005

büyük boyutlardaki (5-10 ton) uydular yerine, aynı fonksiyonlara sahip mini uyduların (0.1-1 ton) yapımına önem vermektedir. Dolayısıyla mini uydu üretimi; kısıtlı ekonomik güce sahip fakat uzay sektörüne ilgi duyan ülkeler için bir avantaj ve cazip bir kabiliyet olmaktadır. Bu nedenle, sivil, ticari ve askeri alanlarda gün geçtikçe artmakta olan uzaydan yararlanma isteği, sadece ekonomik gücü yüksek veya bu konuda ileri düzeye ulaşmış ülkelerin değil, aynı zamanda gelişmekte olan ülkelerin de ilgi odağı olmuştur.

Uzaya yönelik yeni kabiliyetler elde etmenin uzun zaman alması ve maliyetin yüksek olması nedeniyle ülkeler, uluslararası işbirliği ve çok ortaklı projelere yönelmiş, bu şekilde maddi yükümlülükleri ve muhtemel riskleri azaltmayı hedeflemişlerdir. Ayrıca, elde edilen uzay kabiliyetleri aynı anda birçok ülkeye hizmet eder duruma geldiğinden, ülkeler ortak projeler vasıtasıyla, yaptıkları katkılardan daha fazla kazanç sağlamaya başlamışlardır.

Bu kapsamda, Avrupa ülkelerinin imkanlarının/gayretlerinin birleştirilmesi ve bu alandaki pazardan önemli ölçüde pay alınabilmesi amacıyla Avrupa Uzay Ajansı (ESA)³⁴⁰’nı kuran AB; politik/ekonomik menfaatlerin korunmasını, sadece Avrupa’ya özgü uzay sistemlerinin ortak bir çaba ile kurulması halinde etkin ve ekonomik olarak sağlanabileceğini değerlendirmiştir. Birlikte hareket edebilen bir Avrupa oluşturulması amacıyla yürütülen çalışmalara, uzay faaliyetlerinin de dahil edileceğini açıklayan AB, Batı Avrupa Birliği (BAB) içerisinde, Avrupa’nın ortak askeri ihtiyaçlarına cevap verecek; haberleşme, ihbar ikaz, keşif, GPS uydu sistemleri gibi çeşitli projelerin üzerinde çalışmaya başlamıştır. GALİLEO Seyrüsefer ve Konumlama Uydu Sistemi³⁴¹ projesi bu husustaki en güncel örnektir. Bu kapsamda, üye ülkelerin münferit olarak, özellikle askeri alanda, uydu sistemlerine sahip olması yerine, imkan ve kabiliyetlerin birleştirilmesi ve müşterek sistemler kullanarak maliyetlerin azaltılması planlanmıştır.

Birleşmiş Milletler (BM) çatısı altında yürütülen uzay faaliyetleri, gelişmekte olan ülkelerin mini uydu sistemleri ve uluslar arası işbirliğine yönelmelerinin en belirgin örneğini oluşturmaktadır. Bu kapsamda, kalkınmakta olan ülkeler, bölgesel çözümlerde etkinliği ispatlanan, düşük maliyetli küçük uydu teknolojileri üzerinde (maliyet etkin

³⁴⁰ “ESA”,<http://www.bilim.org>(01.10.2006)

³⁴¹ “GALİLEO”,www.focusinnovation.net(28.09.2006)

mini uydu sistemleri) çalışmakta ve uzay alanında gelişmiş ülkelerden teknoloji transferi yoluyla destek almaktadır. Uydu ürünleri kullanımını destekleyen BM; haberleşme/yer gözlem gibi küçük uyduların ortak üretimi ve işletimini, yerel uzay endüstrilerinin geliştirilmesini ve uzay araştırmalarının yaygınlaştırılmasını hedeflemektedir.

Bununla birlikte Ekim 2002 tarihinde yapılan “Dünya Uzay Politikaları Zirvesi”nde; uzay alanında meydana gelen hızlı teknolojik gelişmeler ve yüksek maliyetlerin, bu sektörün gelişimini olumsuz etkilediği, bu doğrultuda daha kapsamlı ve anlamlı projelerin üretilebilmesi bakımından uluslar arası işbirliğinin kaçınılmaz olduğu özellikle vurgulanmıştır. Bu doğrultuda global bir işbirliği için, özel kuruluşlar ve ülkelerin ulusal uzay ajansları yanında, hükümetler düzeyinde de bir mutabakat sağlanmasının gerekli olduğu ifade edilmiştir.

Ancak uzay faaliyetleri alanında uluslar arası işbirliği yapılması konusunda, politik desteğin alınmasında sorunlar yaşanabileceği gerekçesiyle, zirvede elde edilen sonuçlardan birini, gelişmekte olan ülkelerin de bir an önce ulusal uzay politikalarını oluşturması ve bu doğrultuda gelişmiş ülkelerle birlikte işbirliğine yönelik platformlarda yer alması gerekliliği teşkil etmektedir.

5.9. Gelişmiş Ülkelerdeki Uzay Kurumları ve Teşkilat Esasları

Uydu ve uzay faaliyetleri konusunda ilerleme kaydetmiş olan ülkeler, pahalı olan bu faaliyetleri daha etkin olarak planlayabilmek, ülke içindeki ve dışındaki uzay faaliyetlerinde koordinasyonu sağlayabilmek amacıyla kendi milli uzay teşkilatlarını yapılandırmış ve çalışmalarını bu kurum veya ajanslar öncülüğünde devam ettirir hale gelmişlerdir. Ülkelerindeki uzay alanındaki gayretleri birleştiren, koordinasyonu sağlayan ve gerekli yasal düzenlemeler konusunda çalışan bu kurum ve kuruluşlar sayesinde kaynak israfının önüne geçilebilmekte ve başarı yakalanabilmektedir.

Uzay faaliyetlerinde belli mesafeler kat etmiş ülkelerin, bu faaliyetleri nasıl yürüttüğü konusunda yapılan incelemelerde, söz konusu ülkelerin, uzaya yönelik tüm gayretlerini merkezi olarak koordine eden, uzay ajansı veya benzeri isimlerle yasal olarak teşkil edilmiş kuruluslara ve uzaya ilişkin tüm faaliyetlerini düzenleyen uzay

politikalarına sahip olduğu gör÷lmektedir. Bu kapsamda, uzay konusunda belirli bir düzeye ulaşmış olan 6 ÷lkenin (ABD, Rusya, Fransa, Kanada, Japonya ve Ukrayna) uzaya ilişkin teşkilat ve yasal düzenlemeleri incelendiğinde, şu ortak noktaların bulunduğunu görmekteyiz.

Dünya üzerinde uzay konusunda büyük etkinliğı olan ÷lkelerin sahip oldukları uzay kurumları ve teşkilat yapıları incelendiğinde hepsinde birtakım ortak özellikler gör÷lmektedir. Gelişmiş ÷lkelerdeki uzay kurum ve teşkilatının başarıyı yakalayabilmesi ve kısa zaman içinde uzay faaliyetlerine ivme kazandırabilmesini sağlayan ortak özellikler;

- a. Uzay kurumları sivil kurumlardır,
- b. Bu kurumlar doğrudan ÷lke yürütme organına bağlıdır,
- c. ÷lkelerindeki tüm uzay faaliyetlerini, ulusal çıkarlar doğrultusunda yönlendiren ve koordine eden kurumlardır,
- d. Uzayla ilgili olarak askeri faaliyetlerin de koordinesinin sağlanması amacıyla kurum içerisinde üst düzey bir askeri temsil söz konusudur,
- e. Uzay faaliyetleri konusunda, ÷lkelerindeki yasal düzenlemeler, politikaların tespiti ve kaynakların kullanımı bu kurumlar vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir,
- f. Uluslararası arenada yasal düzenlemeler ve faaliyetler konularında, ÷lkelerini bu kurumlar temsil etmektedir.

Bir ÷lkenin teknolojik başarılarına temel oluşturan en büyük adımlardan biri uzay araştırmalarıyla ilgili politika ve stratejisinin belirlenmesidir. Uzay sistemleri ve teknolojileri çok hassas ve güvenilirlikleri çok yüksektir. Bu teknolojileri tanımak, bu alanda yapılan çalışmaları, araştırma ve geliştirme faaliyetlerini takip etmek. Askeri ve sivil amaçlı uygulamalardan yararlanmak, ÷lke ekonomisine katkıda bulunmak ve bu teknolojileri üretmek için gerekli eğitim-öğretimin alınmasını ve idamesini sağlamak için Hava-Uzay konusunda milli bir strateji ve bunu yaşama geçirecek bir politika belirlemek gereklidir. Özünde bilimsel ilerleme ve teknolojik gelişme olan böyle bir stratejiyi ve politikayı oluşturacak ve idame ettirecek olan kurum o ÷lkenin uzay kurumudur. Bu kurum bilim ve teknoloji üretim merkezi olmalıdır.

Bunların yanında uzay çalışmaları ile elde edilen teknolojik buluşlar ve ortaya çıkan yeni yöntemler yalnızca uzayda değil, günlük yaşamımızda da bize birçok

kolaylıklar sağlamaktadır. Her gün kullandığımız cep telefonu veya televizyon yayınlarından, tıptaki yeni tedavi yöntemlerine, geçmiş tarihimize yönelik bilinmeyenlerin keşfinden, otomotiv endüstrisindeki performans ve konforu artıran yeniliklere kadar birçok alandaki gelişmeler, uzay araştırmaları sonucunda ortaya çıkan ve günlük yaşamımıza uyarlanan olumlu gelişmelerdir.

Uzay sistemleri ve teknolojileri çok pahalı sistemler olduğundan ve uzun zaman gerektirdiğinden uluslararası işbirliği kaçınılmazdır. Bu uluslararası işbirliğini kuracak ve yürütecek olan yine o ülkenin uzay kurumudur. Ayrıca, elde edilen uzay kabiliyetleri aynı anda birçok ülkeye hizmet eder duruma geldiğinden, ülkeler ortak projeler vasıtasıyla, yaptıkları katkılardan daha fazla kazanç sağlamaktadırlar.

Rusya ve ABD 1950’li yıllardan beri bu alanda dünyadaki söz sahibi ülkelerdir. Fransa 1962 yılında Milli Uzay Araştırma Merkezi (CNES)’ni kurarak bu alanda söz sahibi olan 3. Ülke olmuştur. İngiltere hükümeti İngiltere Milli Uzay Merkezi (BNSC) ile çalışmalarını yürütmektedir. İngiltere’nin önderlik ettiği bir çalışmayla, bugün 14 Avrupa ülkesinin üye olduğu: Fransa, Almanya, İtalya, İngiltere, Hollanda, İspanya, Belçika, İsveç, İsviçre, Avusturya, Norveç, Fillandiya, Danimarka, İrlanda, Avrupa Uzay Ajansı (ESA) 1977 yılında kurulmuştur. Hindistan hükümeti Hindistan Uzay Araştırma Teşkilatı (ISRO) ’nı 1977 yılında kurarak, Hindistan’ın bugün uzay teknolojisi ihraç eden bir ülke konumuna gelmesini sağlamıştır. Çin, Japonya, Kanada, İtalya, Norveç ve Avusturya gibi birçok ülke kendi uzay ajanslarını kurarak uzay sistemleri ve teknolojileri üretme aşamasına gelmişlerdir. Ayrıca bu kurumların ülke ekonomisine katkıları da azımsanmayacak ölçüdedir. Bugün Dünya’nın en fakir ülkeleri arasında gösterilen Nijerya bile milli Uzay ajanslarının kuruluş çalışmalarını hızla yürütmekte ve ulusal bütçenin önemli bir miktarını bu konuya ayırmış bulunmaktadır.

Uydu teknolojisi ile ilgilenen ülkeler, özellikle elektronik alanındaki gelişmeleri yakından takip etmekte ve çok büyük boyutlardaki (5-10 ton) uydular yerine, aynı fonksiyonlara sahip mini uyduların (0.1-1 ton) yapımına önem vermektedir. Dolayısıyla mini uydu üretimi; kısıtlı ekonomik güce sahip fakat uzay sektörüne ilgi duyan ülkeler için bir avantaj ve cazip bir kabiliyet olarak ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında, fırlatma maliyetlerinin düşürülmesi amacıyla, tekrar kullanılabilen fırlatma

sistemlerinin (reusable launch vehicle) geliştirilmesi yönündeki araştırmalar hız kazanmıştır.

5.10. Ülkelerin Askeri Uzay Faaliyetleri

Ülkelerin uzayda kazanmış oldukları yetenekler; politik, askeri ve diğer faaliyet alanlarında birçok kolaylığı ve avantajı beraberinde getirmektedir. Bunun yanında, bir ülkenin uzaydaki varlığı, onun uluslararası arenadaki prestijine önemli katkılar sağlamaktadır. Bu gerçekten yola çıkarak, bugün birçok ülke uzay sektörüne önemli miktarlarda yatırım yapmaktadır. Gelenen noktada bugün itibarıyla uzaydan yararlanan ülke sayısı 35'e ulaşmış olup, ülkeler Tablo 2'de belirtilmiştir.

ABD	Belçika	Danimarka	Avustralya	Güney Afrika
Fransa	İsveç	Portekiz	Brezilya	Pakistan
Almanya	İsviçre	Rusya	Kazakistan	Tayvan
İtalya	Avusturya	Kanada	Ukrayna	Endonezya
İngiltere	Norveç	Japonya	İsrail	Meksika
Hollanda	Finlandiya	Çin	Güney Kore	Romanya
İspanya	İrlanda	Hindistan	Arjantin	Türkiye

Tablo-2. Uzaydan Yararlanan Ülkeler

5.10.1. Amerika Birleşik Devletlerin Uzay Çalışmaları;

ABD askeri birimleri savunma alanında uzay teknolojilerinin kullanımını öncelikli hedefleri arasına almıştır. Uzay teknolojilerinin önemi ve sağladığı üstünlükler Afganistan Savaşı sırasında açıkça görülmüştür. Uzayın öneminin artmasıyla ulusal bütçeden bu alana önemli kaydırmalar olmuştur. Örneğin 1998-2001 yılları arasında öngörülen ABD Hava Kuvvetleri bütçesinin araştırma programlarının %50 si uzay teknolojilerine ayrılmıştır. Bu teknolojiler uzaydaki bir araç ile havadaki uçak sistemlerinde aynı anda iki tarflı olarak kullanılabilir. Pentagon her yıl uydu haberleşmesine yaklaşık olarak 2.5 milyar ABD doları harcama yapmaktadır. ABD ulusal uzay harcamaları için 25-27 milyar dolar harcamaktadır. Bunun 13 milyar doları savunma amaçlı uzay projelerinde kullanılmaktadır. Pentagon uzayı “Geleceğin

Muharebe Meydanı” olarak görmektedir. Bu programlar içinde füzesavar uydular, uydu savar silahları ve askeri uzay uçakları gibi geliştirme programları vardır.

5.10.2. Avrupaki Uzay Çalışmaları;

Uzay araştırmaları için gereken insan gücü, teknik altyapı ve finansal kaynağın tek bir avrupa ülkesi tarafından karşılanabilmesi güçlükleri göz önüne alınarak, 1975 yılında başlatılan bir çalışmayla 14 avrupa ülkesi Avrupa Uzay Ajansı (ESA)’nı kurmuştur. Bu antlaşmayla Avrupa uzay araştırmaları, teknoloji ve uygulamaları, bilimsel ve operasyonel amaçlar yönünde ve barışçıl hedefler doğrultusunda belirlenmiştir. Uzay bilim araştırmaları her üye ülkenin katkıda bulunduğu temel ve zorunlu bir faaliyet alanıdır. 1995 yılında İspanya’da kurulan yer gözlem istasyonundan ABD, Rusya, Kanada, Hindistan ve Avrupa ülkelerine ait yeryüzü gözlem uydularından alınan uzay görüntüleri ve HELIOS 1 kapsamındaki uydu verileri elde edilebilmektedir. Avrupa’nın savunmaya yönelik hazırladığı program kapsamında yeryüzü gözlem sistemlerini kurma girişimleri devam etmektedir. Ayrıca savunma amaçlı yapılan haberleşme uydu sistemleri de vardır.

5.10.3. Fransa’daki Uzayla İlgili Çalışmaları;

Fransa’nın uzay ajansı Milli Uzay Araştırma Merkezi (CNES) ülkenin bütün ulusal uzay faaliyetlerini tek merkezden yürüten bir kuruluştur. Fransa’nın iki önemli savunma programı vardır; 1- Telekomünikasyon alanında gerçekleştirilen Telekom-1 ve 2 uydularına yerleştirilen SYRACUSE adlı teknoloji ve 2- HELIOS-1, yüksek çözünürlükte optik algılayıcıların kullanıldığı yer gözlem programıdır.

5.10.4. Almanyadaki Uzay Çalışmaları;

Almanya Uzay Ajansı (DARA) 1989 yılında kurulmuş ve 1997 de Alman Havacılık Enstitüsü ile birleşmiştir. Almanya ESA’ya enyüksek katılımı sağlayan Fransa’dan sonra ikinci sırada yer almaktadır. Ayrıca Uluslararası Uzay İstasyonu (ISS) programına en geniş katılımı yapan avrupa ülkesidir.

5.10.5. Avusturyada Yapılan Uzay Çalışmaları;

Uzay faaliyetlerine yönelik 25 yıllık bir geçmişi vardır ve 1987 yılında ESA'ya tam üye olmuştur. Ayrıca Birleşmiş Milletler (UN) nezdinde kurulmuş olan Uzayın Barışçıl Amaçlarla Kullanımı Komitesi (UBAKK) 'ne başkanlık etmektedir ve bu kuruluş Viyana'dadır.

5.11. Uzay Teknolojilerinin Sosyo-Ekonomik Etkileri

Bugün 6 milyar olarak tahmin edilen Dünya nüfusuna hergün yaklaşık 250 000 kişi daha eklenmektedir. Bu yüksek orandaki hızlı nüfus artışı daha çok gelişmekte olan ülkelerde görülmektedir. Ülkemizdeki durum bu gelişmeyle doğru orantılıdır. 2023, Türkiye Cumhuriyetinin 100 üncü yılında ülke nüfusunun 100 milyonu aşacağı ise değişik kaynaklarca belirtilmiştir.

Hızlı nüfus artışı kısıtlı olan yaşam kaynakları üzerinde ağır strese neden olurken özellikle çevre, sağlık , altyapı, eğitim, güvenlik gibi temel kalkınma sektörlerindeki problemlerin artmasına neden olmaktadır.

Ülkemizdeki dinamik yapılı ekonomik gelişme ve dengesiz nüfus artışı toplumun sosyo-ekonomik dengelerinin bozulmasına, doğal kaynakların hızlı tüketimine ve tahribatına, kent dokularının hastalanmasına, çarpık altyapıların oluşmasına yol açmaktadır. Türkiye'nin günümüz tablosu çözümü kolay olmayan çok değişkenli ve az bilinenli bir insani gelişmişlik ortamını yansıtmaktadır.

Sahip olduğumuz kaynakların sosyal, kültürel ve ekonomik değişimlerden nasıl korunacağı ve ülkemiz insanları için nasıl daha verimli ve etkin olarak değerlendirileceği gibi sorulara getirilecek çözümler yakın geleceğin Türkiye'si için hayati ve stratejik önem taşımaktadır.

Uzay uygulamaları (özellikle uzaktan algılama ve coğrafi bilgi sistemleri) yeni yüzyılda bilgi teknolojilerinin ayrılmaz bir parçasını oluşturacaktır. Uzay teknolojilerindeki uygulamalar insanlığın refah düzeyinin artırılmasında, yaşam kaynaklarımızın daha verimli ve etkin yönetimini sağlayarak gelecek nesillerin daha iyi bir yaşam düzeyine ulaşmalarına olanak sağlayabilecektir.

Bu teknolojiler özellikle tarım, orman, çevre, ulaşım, şehirleşme, meteoroloji, su, mineral, balıkçılık, altyapı, doğal afetler gibi temel yaşam kaynaklarını kapsayan uygulama sektörlerinde kullanılmaktadır. Günümüzde ülkelerin sürdürülebilir kalkınma programları çerçevesinde bu teknolojiler ön planda yer almaktadır. Ayrıca gelişmiş ülkelerin savunma stratejilerinde de çok önemli bir yer tutmaktadır.

Uzaktan algılama uyduları, yüksek teknoloji ürünleri olarak on yıllarca önce uzaydaki yerlerini almışlar ve o zamanın süper güçleri arasında bir yarış konusu olmuşlardır. Atılan uyduların çözünürlükleri artmış, görüntü kaliteleri yükselmiş, zamanla uydu verileri inanılmaz bir hızda büyüyen bir pazar oluşturmuşlardır. Uydu sahibi olan ülkeler, görüntülerin pazarlanması yoluyla elde ettikleri kazancın yanında, uydu görüntü maliyetlerinin kendileri için çok daha düşük olmasından dolayı, dünyada istedikleri bölgeleri kolaylıkla gözlem altında tutabilmişler, kendileri istedikleri yerin görüntüsünü alabilmekle birlikte, kendileri için stratejik olan bölgelere ilişkin görüntülerin satılmasını engellemişlerdir. Sonuç olarak uydu sahibi olmak, ülkeler için ayrıca bir prestij kaynağı haline gelmiştir.

Son yıllarda, uydu görüntüleri, uzaktan algılama uydusu atan şirketlerin ve uyduların sayısının artmasından dolayı daha ulaşılabilir hale gelmekle birlikte, ulusal güvenlik konusunda kullanılacak uydu görüntüleri hala kolaylıkla ulaşılabilecek görüntüler arasında bulunmamaktadır. Bu nedenle kendi uydusuna sahip olmak bir ülke için stratejik bir öneme sahip bir konu haline gelmektedir. Bunun tek anlamlı yolu ise *ülkenin kendi uydusunu üretmekten* geçmektedir.

Bunun yanında, Türkiye'nin yurtdışından görüntü ve uydu hizmetleri satın almak için kullandığı kaynak giderek artmaktadır. Türkiye bu kaynak akışını tersine çevirmeli ve hem kendi uydularını yapabilir, hem de yurtdışına bu konuda hizmet satabilir duruma gelmelidir.

Günümüzde dünya yörüngelerinde çalışır durumda değişik ülkelere ait (ABD, Fransa, Rusya, Hindistan, Japonya, ESA, NASA, NOAA, Kanada, Brezilya gibi) çok sayıda yerküre gözlem uydusu bulunmaktadır. Bu uydular ile yerküremize ait birçok parametre ve değişken için mekansal ve sayısal anlamda veri sağlanmaktadır. Bu veriler yer, deniz, atmosfer, çevre konularında ve mühendislik alanlarındaki araştırmalarda temel bilgi kaynağı olarak kullanılmaktadır. Önümüzdeki 15 yıl içinde uzaya fırlatılmak

üzere planlanmış yaklaşık 70 yeni yerküre gözlem uydusu ve bu uyduların taşıyacağı 230 değişik teknik özelliğe sahip algılayıcı teknolojilerinden veri sağlanması hedeflenmiştir.

Türkiye’de son yıllarda uzaktan algılama sistemleri ve coğrafi bilgi sistemlerine genelde uygulamaya dönük olarak ilgi ve talep olduğu gözlenmektedir. Bu talebi karşılayacak arzı özel sektör ithal yoluyla karşılamaya çalışmaktadır. 1990 lardan sonra merkezi hükümet kuruluşları, belediyeler, üniversiteler ve araştırma merkezleri, askeri kuruluşlar tarafından bu teknolojilere milyonlarca ABD dolarlık yatırım yapılmıştır.

Yeni yüzyılın bilgi çağı olduğu ve uzay temelli bilgi teknolojilerinin bu çağın ayrılmaz bir parçası olacağı hızla küreselleşen Dünyanın ortaya çıkardığı bir sonuçtur. Gelişmiş ülkeler ekonomik refahdan daha fazla yararlanmak için mevcut sistemlerini bu yüzyılın gereklerine göre yenilemektedirler. Teknolojilerdeki hızlı gelişim ile toplum kesimlerindeki entegrasyon sağlanarak çağdaş bir sistem geliştirilebilmektedir. Bu teknolojilerin eğitilmiş kalifiye insan gücü ve uygun yeni kurumlar sayesinde ülkeler ekonomik gelişme yönünde karşılaştığı bir çok problemi daha kolay ve hızlı çözmeyi başaramışlardır. Kalkınmalarına daha hızlı ivme kazandırabilmişlerdir. Özellikle doğal kaynakların daha ekonomik, verimli ve etkin yönetiminde, çevrenin korunmasında, doğal afet zararlarının en aza indirilmesinde, planlama, eğitim sağlık ve güvenlik sektörlerinde yüksek kalite ve gelişme sağlanabilmiştir.

5.12. Doğal Afetlerde Uzay Teknolojilerinin Kullanımı

Ülkemiz hemen her yıl doğal afetlerin yıkıcı bir örneği (deprem, sel baskını, çığ, gibi) ile karşılaşılıyor. Bu örneklerle iç içe yaşamaya da devam edecektir. Gelişmekte olan ülkelerin 3 de 2 si afete maruz coğrafyalarda yaşıyor. Birleşmiş milletler raporlarına göre 1974-1994 yılları arasında 3 milyondan fazla insan bu afetler sonucunda hayatını kaybetmiştir. Ayrıca, 100 milyondan fazla insanda evsiz kalmış ve kötü koşullarda yaşamaya mahkum olmuştur. Afetlerin ülkelerin ekonomisinde yarattığı depremin faturasının 1991-1992 döneminde 100 milyar ABD doları olduğu ifade edilmiştir. Bu fatura dünyada son 30 yılda 5 kat daha artmıştır. Her yıl bu oran daha da yükselmektedir.

Türkiye'nin 17 Ağustos İzmit depremi sonrası 6 Milyar ABD doları ila 10 milyar ABD doları arası bir ekonomik zarara uğradığı çeşitli haber ajansları tarafından belirtilmektedir.

Depremler sonrası ve öncesinde mevcut durumu gösterecek doğru, güncel, standart bilgiler net olarak ortaya konamamıştır. Nerede ve ne kadar konut hasar görmüştür? Hangi konut tipleri daha fazla etkilenmiştir? Kentlerin hangi bölgelerinde hasarlar meydana gelmiştir? Ekonomik kayıp nedir? gibi birçok soru cevabını bulamamıştır.

Afet zararlarının en aza indirilmesinde bazı temel programlar uygulanmaktadır. Bunlar, afet öncesi planlama ve hazırlık çalışmaları, uyarı sisteminin kurulması, durum tespit ve acil müdahale ve rehabilitasyon yani eski haline getirme işleridir. Tüm bu faaliyetler için temel ihtiyaç doğru, hızlı, güncel, standart ve kullanılabilir bilgidir. Bununla birlikte, faaliyetler arasında koordinasyon, bilgiye kolay erişim ve değişim olanakları, eğitim ve öğretim, teknoloji transferi ve acil iletişim ve haberleşme konuları diğer önemli sistem parçalarını oluşturur.

Depremlerin bize fiziksel ve ekonomik anlamda ne kadar zarar verdiği de bu teknolojileri kullanarak harita dilinde anlatılabilir. Yüksek mekansal ve spektral çözünürlükte görüntüleme, hedef nokta tespit tekniği, geliştirilmiş algılayıcı diziler ve alçak yörünge uydu teknolojileri ve coğrafi bilgi sistemleri ile detaylı deprem öncesi ve sonrası durum tespiti (özellikle hasar gören konut alanlarının ve yerleşmelerin haritalanması) yüzeydeki değişimin belirlenmesi, arazi kullanım, topografya haritaları ve yeni konut yerleşim alanları ve sanayi bölgelerinin seçimi için gerekli risk haritaları çıkartılabilir.

Uzay 2000 li yılların öncelikli alanlarından biri olarak, gelişmiş ülkelerin kalkınma politikalarında temel bir sektör olarak yer almaktadır. Bunun örneklerini uydu haberleşme, yer gözlem sistemleri ve Küresel Konumlandırma Sistemleri (GPS) alanlarında görmekteyiz.

ABD başta olmak üzere, Avrupa Birliği ülkeleri ve Japonya, Kanada, Hindistan gibi ülkelerde uzay alanındaki çalışmalar genelde hükümetlerin, özelde ise ülke sanayi, ticaret ve eğitim sektörlerince desteklenmektedir.

Uzay alışmaları ekonomik-siyasi-stratejik hedefleri, gelişmişlik düzeyleri ve altyapılarına bağlı olarak ulusal uzay politikaları temelinde şekillenmektedir. lkeler uzay politikalarını üç ana sektör; kamu, sanayi ve savunma üzerinde geliştirmişlerdir.

Bilim ve teknoloji politikaları, toplumun hemen her kesiminin; akademik çevrelerin, sanayi ve üretici kesimlerin, mühendislik kesimlerinin, bürokrasinin, siyaset ve devlet adamlarının ilgi alanındadır. Bu nedenle uzay politikalarını oluşturma süreci farklı disiplinlerden uzmanların; farklı dallardaki bilim adamları, mühendisler, iktisatçılar, askeri ve sivil savunma uzmanları gibi kurum ve kuruluşların bir araya gelmesini gerekli kılar.

Uzay evrenin anlaşılmasında bir araç olmaktan çıkarak insanoğlunun geleceği ve ekonomik refahı yönünde yeni ufukların açıldığı ve sınırların aşıldığı bir alan ve ülkelerin kalkınma politikalarının uygulandığı temel bir sektör durumuna gelmiştir. Uzayın sahip olduğu faaliyetlerin kapsamı uzay politikalarını oluşturma sürecinde: Ülkenin bütün kesimlerinin bir araya gelmesini zorunlu kılmaktadır. 2000 yılı Dünya uzay sanayi pazarı 120 milyar ABD Doları'dır. Bu miktar ülkemizin ihracat gelirlerinin yaklaşık 6 katıdır ve ülkemiz bu pazarın dışındadır. Uzay araştırmaları için geliştirilen teknolojiler günlük yaşantımızla ilgili sağlık, mühendislik, evre ve doğal kaynakların yönetimi, tüketim malzemeleri, rekreasyon ve ev donanımı, imalat, enerji, eğitim, ulaşım, yazılım, savunma ve güvenlik gibi sektörlerde ikincil ürün olarak kullanılmaktadır. Bu teknolojiler ülkelerin sosyo- ekonomik düzeylerinin artırılmasına önemli ölçüde katkılar sağlamaktadır.

5.13. Uzayda Konuşlu Erken İhbar Sistemleri

Söz konusu ülkelerin yoğun uzay faaliyetleri sonucunda uzay ve uzay teknolojileri kullanarak elde edilen/edilmesi planlanan hedef tespit, teşhis, tanıma sistemleri, bilgi sistemleri ile uzun menzilli (hassas doğrulukta atış yapabilen) ve üstün performanslı silah sistemleri, tehdidi bölgesel olmaktan çıkarak, global tehdit konusunu gündeme getirmektedir. Bugün Türkiye bulunduğu coğrafya nedeniyle, global tehdidin yanında, kısa, orta ve uzun menzilli füze tehdidinin ortasında kalmaktadır. Gerek atmosfer içinden, gerekse atmosfer dışından gelebilecek balistik füze tehdidi, çok kısa bir

reaksiyon süresi gerektirmesi nedeniyle, söz konusu tehdidin yeteri kadar önceden tespit edilmesi ihtiyacını ön plana çıkarmaktadır³⁴².

Bu nedenle, ihbar-ikaz uyduları, balistik füze ikazını fırlatılış anından itibaren elde etmek amacıyla kullanılmaktadır. Mutlak sıfırın (-273 °C) üzerinde sıcaklığa sahip her türlü nesne bir IR radyasyon kaynağı olarak ele alınabilir. Bu prensibe dayanarak geliştirilen ihbar-ikaz uydularının balistik füzelere karşı erken ikaz sistemi olarak kullanımı, bugün itibarıyla en etkin olarak ABD ve Rusya tarafından gerçekleştirilmektedir.

1970’li yıllardan beri ABD’nin kullanmakta olduğu Savunma Destek Programı (DSP) sistemi, kızılötesi (Infrared-IR) infrared dedektörler ile cisimlerden yayılan IR enerjisini tespit ederek, balistik füze tehdidine ait ikaz bilgilerini gerçek zamanlı olarak ABD Uzay Komutanlığına göndermektedir. Global bir kaplama sağlayan DSP uyduları, füzelerin oldukça yüksek sıcaklıklardaki egzoz gazının neden olduğu ışıınımı, taşıdıkları IR dedektörler vasıtasıyla algılamaktadırlar. Uydulardan alınan füze ikaz bilgileri haberleşme linkleriyle (MILSTAR uydularıyla³⁴³) ilgili birimlere aktarılmaktadır.

DSP sistemi, yer-uyumlu yörüngeye (geo-synchronous 36-40 bin km) yerleştirilmiş 5 adet uydudan oluşmakta olup, 3’ü aktif halde çalıştırılmakta, diğer ikisi ise ana uyduları yedeklemek amacıyla kullanılmaktadır. Uyduların aktif ömürlerinin bitmesine yakın yeni uydular gönderilerek en eski olanlar sistem dışı bırakılmaktadır. DSP uyduları, ABD, Almanya ve Güney Avustralya’daki yer istasyonları ile kontrol edilmekte olup, dünyadaki fırlatma faaliyetlerine ait ikazlar anında alınıp, değerlendirilmektedir.

1990’lı yıllarda DSP’nin, ABD’nin aktif savunma görevlerini destekleyecek taktik parametreleri yeterli doğrulukta ve tam vaktinde sağlayamaması nedeniyle eski sistemlerden farklı ve onların tüm kabiliyetlerinin yerini alabilecek Uzayda Konuşlu Kızılötesi Sistemi-SBIRS planlanmıştır³⁴⁴. SBIRS sistemi, füzeleri, fırlatılış anından itibaren tespit ederek uçuşları boyunca takip edecek şekilde tasarlanmıştır. Program SBIRS-High ve SBIRS-Low olmak üzere iki aşamada hayata geçirilecektir.

³⁴² “Uzayda Konuşlu Erken İhbar Sistemleri”, Hava Kuvvetleri komutanlığı, Hava Uzay Şube Müdürlüğü, Türk Silahlı Kuvvetleri İnternet Sistemi

³⁴³ Bkz. Detaylı bilgi için “Milstar”, <http://msl.jpl.nasa.gov> (11.03.2006)

³⁴⁴ Bkz. Detaylı bilgi için “Kablosuz İletişim Teknolojisi”, <http://mf.erciyes.edu.tr> (12.03.2006)

SBIRS-High, yer-uyumlu (36-40 bin km) yörüngeye yerleştirilecek uyduları kapsamaktadır. Bu uydular DSP'nin mevcut kabiliyetlerine, daha da geliştirilmiş olarak sahip olacaktır. SBIRS-Low programı ise, 2006 yılı sonrası hayata geçirilecek ve füzelerin uçuşu süresince takibini (özellikle mid-course tracking) yapabilmek amacıyla, alçak yörüngeye yerleştirilecek 24 uyduyu kapsayacaktır. Şu anda yörüngede 4 uydusu bulunan sistemin, toplam 30 uydudan oluşması planlanmıştır.

1976 yılında Rusya'nın kullanmaya başladığı Füze Saldırı İkaz Sistemi (SPRN) ise 1980 yılında 9 uyduya tamamlanarak tam kapasite ile faaliyete geçirilmiştir. 1993-1994 yıllarında 9 uydunun 4'ü değiştirilmiştir. Bu sistem, füzelerin fırlatılışlarını 20 saniye içinde tespit etme kabiliyetine sahiptir.

Böyle bir sistem ile, atmosfer içerisinde faaliyet gösteren her türlü insanlı/insansız hava aracının tespiti ve takibi ise, mevcut teknoloji itibarıyla, bugün için mümkün olmayan bir kabiliyet olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak, dünyada bu konuda yürütülen önemli çalışmalar mevcuttur. Bu kapsamda yürütülen çalışmalarda, uçakların iki farklı rejimi (non-A/B ve A/B) göz önünde bulundurulmaktadır. A/B rejiminde egzoz gazının ulaşacağı sıcaklık, uydular vasıtasıyla algılanabilecek seviyeye ulaşmaktadır. Ayrıca, özellikle Mach 2 ve daha yüksek süratlerde, aerodinamik sürtünme nedeniyle oluşan sıcaklıkta önemli bir yayılım kaynağı olarak görülmektedir.

Füzelerin tespitine yönelik geliştirilebilecek ihbar ikaz uydu sisteminin; ilgi alanın tam olarak kapsanabilmesi bakımından, 15E, 70E **geo-stationary (GEO) yörüngeye**³⁴⁵ (36.750–36.800 km.) konuşlandırılması ve; Kuzey 55°, Kuzey 20°, Doğu 70°, Doğu 15° bölgesini (Hazar Denizi, Kuzey Afrika, Orta Doğu, Balkanlar ve Orta Avrupa) kapsaması uygun bir mimari olarak görülmektedir. Sistemi oluşturacak uydu sayısı;

- Geometrik koşullar ve belirlenen kapsama alanına göre taktik balistik füze (TBM) tespitinin 2 uydu ile daha güvenilir olması,
- Fırlatma noktasını belirlemek için TBM'in uçuş yolunun üç boyutlu olarak tespitinin gerekmesi,
- GEO uydularda elektro-optik sensörler olması sebebiyle, üç boyutlu bilgi edinmek için aynı noktanın 2 ayrı açıdan izlenmesine ihtiyaç duyulması,

³⁴⁵ Bkz. "İletişim Teknolojileri", <http://www.baskent.edu.tr> (14.02.2006)

- Bindirmeli görüntüler kullanılarak stereo çift yardımıyla yörüngenin 3 boyutlu olarak belirlenebilmesi hususları göz önüne alındığında iki olarak elde edilmektedir.

Alçak yörünge, belirlenen kapsama alanı ve tespit hassasiyeti göz önüne alındığında, yaklaşık 40 uyduluk bir mimari gerektirdiğinden uygun bir çözüm olarak görülmemektedir. Prensipde tüm yörünge çeşidine sahip uyduların TBM fırlatma anı gözleminde kullanılabileceği düşünülse bile, GEO yörüngeli uyduların fiyat/performans oranı açısından en uygun olan çözüm olduğu görülmektedir.

Balistik füze tespitinde kullanılacak sensörlerin elektromanyetik spektrumda algılama yapabileceği bandlar değerlendirildiğinde, füze eksoz gazlarının sıcaklığı göz önüne alınarak termal IR bandların kullanılması gerektiği sonucuna varılmaktadır. UV ışınımının da algılanabileceği hususu bir araştırma konusu olarak WEAG Panelleri³⁴⁶ kapsamında değerlendirilmiş ancak, mevcut teknoloji ile, balistik füzenin fırlatılması esnasında ortaya çıkan UV ışınımının, GEO yörüngede konuşlu bir sensör ile algılanabilecek düzeyde olmadığı tespit edilmiştir.

Kullanılacak band sayısı kapsamında; TBM tipi belirlenmesinde birden fazla band kullanılması hassasiyeti artırmakla birlikte, optik sistemin soğutma gereksinimini artırmakta bu da sistemin güç bütçesini ve dolayısıyla, ağırlığını etkilemektedir. Ayrıca, teknolojik olarak optik teleskop 3'den fazla paralel IR bandın kullanımına imkan tanımamaktadır. Ancak, TBF'nin yükseliş sonu periyodu ve yükseliş sonu zamanının hassas biçimde belirlenmesinde tek bandın kullanılması da yeterli görülmemektedir. Bu sebeplerle gerçekçi bir sistemin, 2 bandlı optik tasarımdan oluşması gerekmektedir.

Bu bilgiler ışığında, uzayda konuşlu ihbar-ikaz sisteminin IR sensörler taşıması, IR sensörlerin elektromanyetik spektrumda Medium Wave IR (MWIR) ve Short Wave IR (SWIR) dalga boylarında algılama yapması gerektiği görülmektedir. SWIR Band'ın kullanılması; sadece pasif soğutma sisteminin yeterli ve optik sistem tasarımının daha küçük olması sebepleriyle avantaj sağlamaktadır.

Sistemin çalışma modları kapsama alanı ve tespit doğruluğu açısından değerlendirildiğinde; uydulardan birinin yüksek doğruluklu tespit ve takip kabiliyetine sahip olması bakımından, sabit bakış (staring) modunda, diğerinin ise, sık periyotlarla geniş bölge kapsamı sağlaması bakımından, tarama (scanning) modunda çalışması

³⁴⁶ Bkz. "Milli savunma Bakanlığı Sunum", <http://afcea.org.tr>(25.12.2006)

gerektiği sonucuna ulaşılmaktadır. Tarama modunda çalışacak uydu üzerinde bulunacak teleskopun, dünyaya dik eksen (nadir)'den belirlenecek oranda farklı (off the nadir) bir açıda konuşlandırılması, daha geniş bir bölge taraması gerçekleştirmesi imkanı sağlayacaktır.

Özellikle balistik füzelerin tespit ve takibi bakımından önemli bir yetenek olarak görülen ihbar-ıkaz uydu sistemi, gerek sistemin içerdiği yüksek teknoloji ve yaratacağı maliyetler, gerekse de bu sistemden alınacak ikaz bilgileri doğrultusunda kullanılabilen silah sistemlerine sahip olunması hususları çerçevesinde ele alındığında, uzun vadeli bir hedef olarak görülmektedir.

5.14. Türkiye'deki Sivil Uzak alışmaları :

5.14.1. Avrupa Uzak Ajansı (ESA)'na üyelik alışmaları

Türkiye'nin uzak çalışmalarında mevcut durumunun, ülke kurumlarının bu alandaki potansiyelinin ve nasıl bir yapılanmanın gerektiğinin belirlenmesi amacıyla Tübitak tarafından bazı çalışmalar başlatılmış ve bu esnada, uzak çalışmalarına başlamakta geç kalan Türkiye'nin, kısa zamanda gerekli kabiliyetlere ulaşabilmesi maksadıyla ESA ile işbirliği içerisinde olunması gerektiği vurgulanmıştır. Bu kapsamda, 29 Mayıs 2002 tarihinde Başbakanlık aracılığı ile; kısa vadede bir işbirliği anlaşması yapmak ve uzun vadede ye olmak amacıyla ESA'ya bir başvuru yapılmış ve ESA'dan gelen bir heyetin Kasım 2002 tarihinde Türkiye'ye gelmesi sağlanmıştır. Uzak alanında önemli bir kuruluş olan ESA, uzak araştırmaları, bilimsel/teknik ortak çalışmalar, teknoloji/bilgi aktarımı ve eğitim gibi konularda ikili işbirliği anlaşmaları yapmakta ve hükümetler arası bir kuruluş olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

Avrupa Uzak Ajansına (ESA) yelik çalışmalarının TÜBİTAK vasıtasıyla yürütülmesi sağlanmış, anlaşmanın Ekim 2003'te imzalanması kararlaştırılmıştır.

5.14.2. Türk Uzak Kurumu (TUK)'nun Kuruluş alışmaları

26 şubat 2001 tarihli MGK kararı ve ona ilişkin Bakanlar Kurulu kararı ile, Hv.K.K.lığına, ülkemizin uzak ortamından yararlanabilmesi için TUK'nun kurulmasına ait Kanun Taslağı hazırlama ve teşkilatlanma çalışmalarının koordinatörlüğü görevi

verilmiş, ayrıca, söz konusu çalışmaların en kısa sürede tamamlanarak, TBMM’ne sevk edilmek üzere, MSB.lığı vasıtasıyla Başbakanlığa gönderilmesi kararlaştırılmıştır.

Alınan görev üzerine ilgili kurum/kuruluş temsilcilerinin katılımıyla bir seri toplantılar icra edilmiş ve anılan kurumlarla yapılan çalışma neticesinde nihai şekli verilen Taslak Kanun Tasarısı MSB.lığına iletmek üzere 30 Nisan 2002 tarihinde Gnkur.Bşk.lığına iletilmiştir³⁴⁷.

5.14.3. Türkiye Uzay Politikası Hazırlık Çalışmaları

TUK’nun kuruluş kanunu tasarısı çalışmaları esnasında, TUK’nun kurulmasını takiben, TUK tarafından, uzay alanında izlenecek milli politikanın oluşturulmasının ve bu doğrultuda, temel stratejiler ile uygulama planlarının hazırlanması faaliyetlerinin başlatılmasının daha uygun olacağı değerlendirilmiştir. TUK’nun kurulmasının siyasi gündem dolayısıyla gecikecek olması nedeniyle milli bir uzay politikasının Hv.K.K.lığı koordinesinde hazırlanması uygun bulunmuştur.

Bu kapsamda, Hv.K.K.lığı “Türkiye’nin Uzay Politikası”nın hazırlanması amacıyla bir çalışma başlatılmış ve ilgili kurum/kuruluşların katılımı ile 13 Aralık 2002 tarihinde icra edilmiştir. Milli Uzay politikası ile ilgili çalışmaların 2003 yılı içerisinde tamamlanarak Milli Güvenlik Kurulu gündemine getirilerek tasvip alınarak onaylanması hedeflenmiştir.

5.14.4. Uluslar Arası Uzay Teknolojileri Fuarı ve Konferansı

Ülkemizde uzay faaliyetleri kapsamında, teşkilatlanma ve milli uzay politikası hazırlık çalışmaları sürerken böylesine önemli bir sektörün gelişmesine olumlu katkılarda bulunmak amacıyla “Uluslar Arası Uzay Teknolojileri Fuarı ve Konferansı”nın düzenlenmesi planlanmıştır.

06-08 Mayıs 2003 tarihleri arasında ODTÜ Kültür ve Kongre Merkezi’nde icra edilmiş olan söz konusu faaliyet Hv.K.K.lığının desteği ile yapılmıştır.

³⁴⁷ Savunma, Havacılık ve Uzay Paneli, Vizyon 2023 Projesi, Panel Raporu Ek-5, Tübitak,Ankara-2003

5.14.5. Tübitak-Bilten Tarafından Yürütülen Bilsat Projesi

Bir uyduya/uydu takımına sahip olmak/üretmek bir çok ülkenin yapmak istediği ancak teknik ve ekonomik nedenlerde gerçekleştiremediği bir hedeftir. Bu doğrultuda, ülkemizin uzayda söz sahibi olması ve değişik amaçlı uydu yapabilme teknolojisini kazanması amacıyla, Tübitak-Bilten 1997 yılında ülkemizin ilk yer gözlem amaçlı uydu (Bilsat) projesini başlatmıştır. 2001 yılında başlayan proje İngiltere kökenli, Surrey Üniversitesi'nin bir şirketi olan Surrey Uydu Teknolojileri Ltd. (SSTL) ile yürütülmektedir.

Proje kapsamında, teknoloji transferi ile birlikte, 2 uydu yapımı, yer istasyonu ve üretim laboratuvarlarının kurulması planlanmış, Ağustos 2003 tarihinde yörüngeye yerleştirilmesi hedeflenmiştir. Bilsat Türk mühendislerinin katkılarıyla üretilmiş olup, üzerinde tamamen Bilten mühendisleri tarafından tasarlanan ve üretilen bulunacak iki faydalı yük (çok bantlı görüntüleyici ve gerçek zamanlı görüntü işleme kartı sistemi) bulundurması planlanmıştır. 110 Kg. kütleye sahip olacak ve alçak yörüngeye yerleştirilecek uydu ile dünya üzerinde her hangi bir bölgenin 26 metre çözünürlükte renkli, 12 metre çözünürlükte siyah-beyaz görüntülerini elde etmek mümkün olacaktır.

Proje sonucunda;

- Şirketlerin alt-sistemlerde özelleşerek milli kabiliyet kazanmaları,
- Araştırma kuruluşlarındaki uydu teknolojilerine yönelik ARGE faaliyetlerinin teşvik edilmesi ve Türkiye'nin uzun vadeli planlarına göre koordine edilmesi,
- İhtiyaç duyulan değişik amaçlı sivil ve askeri uydu (haberleşme, meteoroloji, ihbar-ikaz, keşif, vb.) üretimine yönelik kabiliyetler kazanılması,
- Ayrıca, Bilsat yörüngesi ve özellikler nedeniyle, konumu İngiltere, Cezayir, Nijerya, Vietnam, Taylan ve Çin'in katılımıyla oluşturulan "Afet Gözlem Uydu Takımı"na katılınması hedeflenmiştir.

BİLSAT uydusu tamamlanmış olup Rusya'ya ait Plesetsk Üssü'nden 26 Eylül 2003 tarihinde fırlatılmıştır³⁴⁸.

³⁴⁸ "BİLSAT", <http://www.bilten.metu.edu.tr> (01.10.2006)

5.14.6. BM Nezdinde Yürütölen Uzay Çalışmaları

Birleşmiş Milletler (BM) Viyana Daimi Temsilciliği tarafından; dünyadaki uzay faaliyetlerinin büyük bir ivme kazandığı, bu kapsamda BM nezdinde yürütölen uzay çalışmalarına menfaatlerinin korunması amacıyla bir çok ölkenin aktif olarak katıldığı, ancak ölkemizin, bu faaliyetlere henüz iştirak etmediğini bildirmiştir. TUK'nun kurulmasının belli bir süre alacağı göz önünde bulundurularak, Kurum kuruluncaya kadar ölkemizin uluslar arası uzay alanında temsilinin ve BM nezdinde yürütölen uzay çalışmalarına iştirak edilmesinin ölkemiz menfaatleri bakımından gerekli olduğu değerlendirilmiş ve söz konusu faaliyetlere Tübitak ile Hv.K.K.lığının aktif olarak katılımı öngörölmüştür.

BM'deki uzay çalışmaları, Uzayın Barışçı Amaçlarla Kullanımı Komitesi (UBAKK) tarafından oluşturulan altkomiteler vasıtasıyla yürütölmektedir. Hv.K.K.lığının 2001 yılından itibaren iştirak ettiği altkomitelerin faaliyetleri özetle şu şekildedir.

- (1) Afet Yönetimi Çalışma Grubu (Disaster Management Working Group)
- (2) Global Seyrüsefer Uydu Sistemi Çalışma Grubu (GNSS Working Group)
- (3) Bilimsel ve Teknik Altkomite

Söz konusu toplantılara ilişkin sonuç raporları Türkiye'de konuyla ilgili kurum/kuruluşlara gönderilmekte, bu hususta ölk politikası ile konulara ilişkin eylem planlarının belirlenmesi amacıyla, Hv.K.K.lığı tarafından bilgilendirme ve değerlendirme toplantıları icra edilmektedir.

5.15. Hv.K.Klığının Yürüttüğü Askeri Uzay Çalışmaları :

5.15.1. Uydu Projeleri :

Keşif, Komuta Kontrol Haberleşme ve İhbar İkaz Uydu projeleri ile ilgili olarak çalışmalar yapılmış ve 2005-2014 dönemi için teklif edilmiştir.

5.15.2. Uzay ARGE Projesi :

Uzay ARGE projesi, 17 Eylül 2001 tarihinde MSB ARGE ve Tekno.D.Bşk.lığında yapılan koordinasyon toplantısı ile başlatılmıştır. İki aşama

halinde icra edilecek olan projenin birinci aşaması için 10 Aralık 2002 tarihinde Tübitak-Bilten ile sözleşme imzalanmış ve çalışmalar başlatılmıştır.

Ekim 2003 tarihinde tamamlanması planlanan ilk aşamada; bilgi paketlerinin oluşturulması, uydu tasarım ve analiz yazılımlarının geliştirilmesi, Kasım 2003 tarihinde ihale edilmesi planlanan ikinci aşamada ise; elde edilecek bilgiler ile geliştirilen yazılım ve araçlar kullanılarak yapılacak tasarım ve teknoloji demonstrasyonu amaçlı üretim faaliyetlerinin icrası hedeflenmiştir.

5.15.3. TSK Uzay Konsepti

Konsept, 21 nci yüzyılın ilk çeyreğinde, TSK'nin tüm unsurlarının barış, kriz, ve savaşta, uzaydan yararlanmak suretiyle görevlerin etkin ve ekonomik olarak yapılması için yürüteceği her türlü faaliyetin, sahip olunması gereken sistemlerin özellik ve önceliklerin ana hatlarını kapsamaktadır. İlgili diğer konseptlerle uyumlu olarak hazırlanmış olan Konsept Komuta Kat'ı onayına sunulmuş ve diğer Kuvvetlerle koordine edilerek Gnkur.Bşk.lığı onayına sunulma aşamasına gelmiştir.

5.16. Türkiye'nin İşbirliği Yaptığı Ülkeler

5.16.1. Türkiye-ABD Uzay İşbirliği :

17 nci YDOSG toplantı sonuç raporunda, MOU hazırlık çalışmalarının yakın koordine içerisinde sürdürülmesi amacıyla, iki taraf temsilcilerinin katılımı ile bir çalışma grubu oluşturulması işlem maddesi olarak yer almıştır. Bu doğrultuda, ABD tarafı ile yapılacak görüşmeler öncesinde TSK bünyesinde icra edilen toplantılar neticesinde taslak bir MOU hazırlanmıştır.

ABD ile işbirliği konusu 18 nci YDOSG toplantısında gündem maddesi olarak yer alacak ve iki ülke arasında görüşmelerin bir an önce başlatılması sağlanacaktır.

Hv.K.K.lığı, Gnkur.Bşk.lığı direktifleri doğrultusunda başlattığı uzay çalışmaları kapsamında, gelişmiş ülkelerle işbirliği imkanlarının araştırılması hususuna önem vermiş, bu doğrultuda ABD Uzay Komutanı Org. Ralph E. EBERHART'ın 27 Kasım 2001 tarihindeki ikinci ziyareti esnasında Gnkur.II.Bşk. Org. Y. BÜYÜKANIT ve Hv.K.K. Org. C. ASPARUK ile yapılan görüşmelerde; iki ülke arasındaki ilişkilere

uzay boyutunun da eklenerek stratejik bir işbirliği (Enhanced Partnership) haline dönüştürülmesi ve bu kapsamda geniş çerçeveli bir “Mutabakat Muhtırası (Umbrella MOU)” imzalanması hususunda anlaşma sağlanmıştır.

Uzay İşbirliği konusu, Gnkur.II.Bşk. başkanlığında 16-17 Nisan 2002 tarihlerinde İstanbul’da yapılan 17 nci Yüksek Düzeyli Ortak Savunma Grubu (YDOSG) toplantısında gündeme alınmış ve ABD ile sağlanan mutabakat doğrultusunda MOU’ya temel oluşturmak maksadıyla “Niyet Mektubu (Statement of Intent-SOI)” imzalanması kararlaştırılmıştır. SOI 12 Temmuz 2002 tarihinde ABD adına Savunma Bakan Yardımcısı John P. STENBIT, Türkiye adına da dönemin Hv.K.K. Org. C. ASPARUK tarafından imzalanmıştır.

Konuyla ilgili olarak ABD Savunma Bakan Yardımcısı tarafından MOU ile ilgili çalışmaların başlatılması talebi Hv.K.K.lığı tarafından da uygun görülmüş ve 22-23 Ekim 2003 tarihleri arasında ABD Savunma Bakanlığı’ndan gelen heyet ile Hv.K.K.lığı karargahında bir ön değerlendirme toplantısı yapılmıştır.

Söz konusu toplantıda uzay işbirliği konusunda görüşmeler yapılmıştır. Toplantıda ele alınan, somut projeler bazında bağlayıcı hükümler içermeyen ve taraflara bu aşamada herhangi bir mali yükümlülük getirmeyen dokümanda;

- Anlaşmanın yürürlüğe girmesi halinde, ABD’nin halihazırda yürüttüğü savunma amaçlı uydu projelerine ilişkin tanıtıcı bilgileri Hv.K.K.lığına sunabileceği ve ortak fayda görülen konularda Türkiye’nin araştırma projelerine katılabileceği,
- Oluşturulacak çalışma grupları tarafından mutabakat sağlanan işbirliği konularının projelendirileceği,
- Anlaşma kapsamında elde edilecek bilgilerin taraflarca münferit olarak geliştirilecek savunma amaçlı projelerde kullanılabileceği, elde edilen teknolojinin başka (ticari, sivil, v.b.) amaçlarla kullanımının ise, tarafların yazılı mutabakatlarına bağlı olduğu,
- Belirlenen ortak projeler çerçevesinde ihtiyaç duyulması halinde tarafların test cihazları ve altyapı olanaklarını karşılıklı ücretsiz olarak kullanabileceği ifade edilmektedir.

Diğer taraftan, uzay eğitimi konusu iki ülke arasında ele alınan konular arasında önemli bir yer teşkil etmektedir. Hv.K.K.lığı Ocak 2002 tarihinde genel, yönetici ve planlamacı düzeylerindeki uzay eğitim ihtiyacını ABD tarafına iletmiştir.

Ayrıca eğitim konusunun da imzalanması planlanan işbirliği anlaşmasına dahil edilmesi hedeflenmiş ancak ABD tarafınca konunun ayrı olarak ele alınması gerektiği bildirilmiştir.

Bu kapsamda yapılan görüşmeler esnasında ABD uzay eğitimleri/kurslarına ilişkin doküman Türk tarafına sağlanmış ve Türkiye'nin uygun gördüğü eğitim/kurs programları için girişimlerde bulunulabileceği belirtilmiştir.

5.16.2. Türkiye-RF Uzay İşbirliği :

Rusya Havacılık ve Uzay Ajansı (RSA)'nın daveti üzerine bir heyet ile, Haziran 2002 tarihinde RF uzay tesislerinde incelemelerde bulunmak ve işbirliği imkanlarını araştırmak amacıyla bir ziyaret yapılmıştır. Ziyaret esnasında RF tarafına, Türk Hava Kuvvetleri personeline uzay alanında eğitim verilmesi, RF tarafından Türk Kozmonotlarının yetiştirilmesi ve personel mübadelesi ile ilgili talepler iletilmiştir. RF tarafından konuya olumlu bakılmış ve iki ülke arasında işbirliği yapılabileceği belirtilmiştir. İnceleme ziyareti neticesinde; iki ülke arasında askeri uzay işbirliğinin başlatılması amacıyla; Nisan 1994 tarihli "Askeri Teknik konular ve Savunma Sanayii Alanında İşbirliği Yapılmasına Dair Anlaşma" ve ona ilişkin Mayıs 2002 tarihli protokol hususları göz önüne alınarak bir "Toplantı Tutanağı" imzalanmıştır.

Bununla birlikte uzay işbirliği konusu, 23 Eylül 2002 tarihinde icra edilen Türkiye-RF Savunma Sanayi İşbirliği Karma Komisyonu kapsamında ele alınmış ve Türkiye'nin niyeti RF tarafına iletilmiştir. Türk personeline akademik ve teknik eğitim verilmesi, Türk kozmonotlarının yetiştirilmesi, personel mübadelesi ve gelecekte kazanılması hedeflenen tüm uzay kabiliyetlerine ilişkin konuları kapsayacak bir Mutabakat Muhtırası (MOU) imzalanması hususlarını kapsayan teklife RF tarafının cevap vermesi beklenmektedir.

5.16.3. Türkiye-İngiltere İşbirliği :

İngiltere Savunma Bakanlığının daveti üzerine bir heyet ile; İngiltere uzay tesislerinde incelemelerde bulunmak ve işbirliği imkanlarını araştırma amacıyla Ocak 2002 tarihinde bir ziyaret yapılmıştır. Ziyaret neticesinde, İngiltere Savunma Bakanlığı

tarafından uzay alanında önemli bir birikime sahip olan İngiltere'nin Türkiye ile uzay alanında işbirliği yapabileceği ifade edilmiştir.

Bu gelişmeler doğrultusunda İngiltere'nin Ankara Büyükelçiliği Başkatibi, Gn.P.P.Bşk.lığını 30 Nisan 2003 tarihinde ziyaret etmiş ve uzay işbirliği konusundaki niyetlerini resmi olarak bildirmiştir. Gnkur.Bşk.lığı, İngiltere ile uzay işbirliğine ilişkin olarak çalışmaların yapılması ve bir Mutabakat Muhtırası (MOU) hazırlanması direktifini vermiştir. Bu kapsamda yapılan görüşmeler neticesinde taraflar arasında öncelikli olarak bir niyet mektubu (SOI) imzalanması konusunda çalışmalara başlanılmış;

- Uzay alanında bilgi paylaşımı ve eğitim,
- Uydu teknolojileri transferi ve ortak proje geliştirilmesi hususlarının İngiltere ile ele alınması hedeflenmiştir.

5.16.4. İsrail ve Türkiye Arasındaki İşbirliği:

İsrail, 2006 yılında fırlatmayı planladığı optik sensörlü 0.6 m çözünürlüklü OFEQ-6 görüntü uydusunu TSK ile ortak proje halinde geliştirmeyi önermiş, bu uydunun yörüngeye yerleştirilmesine kadar olan sürede 0.8 m çözünürlüklü OFEQ-5 uydusundan görüntü vermeyi Gnkur. 2 nci Bşk ile Hv.K.Kurmay Bşk'na hitaben 1 mayıs 2003 tarihinde gönderdiği mektupla teklif etmiştir.

5.16.5. Pakistan ve Türkiye Arasındaki İşbirliği:

Pakistan Devlet Başkanı; Fransa ile ortak proje kapsamında 10 m çözünürlüklü bir görüntü uydusu geliştirdiklerini, 2,5 metre çözünürlüklü 2 nci uydu projesini Türkiye ile birlikte gerçekleştirmek istediklerini Korg. Karakuş'a 16 eylül 2002 tarihinde Pakistan ziyareti esnasında bildirmiştir. Bu kapsamda Pakistan uzay ajansı yetkilileri ile 2 ekim 2003 tarihinde Karargahta bir toplantı yapılmış ve heyetin aynı niyeti tekrar ettiği görülmüştür.

5.16.6. Güney Kore ve Türkiye Arasındaki İşbirliği:

Güney Kore, askeri ataşeliği vasıtasıyla gönderdiği yazıda; 1999 yılında 6.6 m çözünürlüklü görüntü uydusunu İngiltere ile yaptığını, 2004 yılında fırlatılmak üzere,

1 m çözünürlüklü yeni bir uydu projesini geliştirdiğini ve 2008 yılında yörüngeye yerleştirmek istediği 0.5 m çözünürlüklü bir uyduyu da Türkiye ile birlikte ortak proje olarak realize etmek istediğini 22 haziran 2003 tarihinde bildirmiştir. Konuyla ilgili olarak G.Kore'nin uzay alanındaki kabiliyetlerinin yakından görülebilmesi ve işbirliğine yönelik olarak incelemelerde bulunulması amacıyla Türkiye'den bir heyetin G.Kore'yi ziyaret etmeleri planlanmış ve söz konusu ziyaret Kasım 2003 ayında gerçekleştirilmiştir.

5.17. Türkiye'nin Uzay Alanındaki Yeri ve Hedefleri

Pek çok ülkede olduğu gibi dünya çapında prestij sahibi olma, uzayın getirdiği faydalardan yararlanma ve gelecekte de bunu devam ettirebilmenin önemini kavrayan ülkemiz de ilk olarak sivil amaçlı olarak çalışmalar başlatılmıştır. Uluslararası işbirliği kurularak, uydu teknolojisine sahip olan ülkelere doğrudan para karşılığı ile satın alınarak Türksat serisi haberleşme uydularına sahip olunmuş ve bu kapsamda Türkiye adına Uluslararası Telekomünikasyon Birliğine [ITU] kaydı yaptırılmış olan TÜRKSAT-1B, TÜRKSAT-1C ve TÜRKSAT-2A uyduları halen dünya yörüngesinde bulunmaktadır.

Türkiye coğrafi konumu nedeniyle sahip olduğu stratejik öneminden dolayı bölgede söz sahibi olabilmek, bu alandaki geri kalmışlığı giderebilmek ve uzaydan daha yüksek derecede fayda sağlayabilmek amacıyla uzay faaliyetleri konusunda yalnızca haberleşme uyduları ile yetinmeyip, daha da ileri gitmeli, kendi uydu ve uzay teknolojisine sahip olmayı hedeflemeli ve bu konuda hak ettiği noktaya gelebilmelidir. Bu konuda ivme kazanabilmek amacıyla uzay faaliyetleri ve teknolojileri konusunda birikimi olan ve uydu sistemlerinden faydalanan her türlü kurum/kuruluş, üniversite, araştırma birimlerinin koordineli olarak çalışmaya, güç birliği yapmaya ve bu çalışmaları bir merkezden yönlendirmeye ihtiyacı vardır.

Türkiye'nin konumu itibarıyla, füze tehdidi altında bulunduğu dikkate alındığında, bu alanda, uzayda konuşlu sistemlerden istifade edilmesinin son derece önemli olduğu açıkça görülmektedir. Kendi güvenliğini sağlamak ve çıkarlarını korumak için sınırları dışında hareket yapmak zorunda kalabilecek Türkiye'nin, füze saldırılarına karşı karasal ve atmosferik (atmosfer içinde uçan uçak ve diğer sensörler) ihbar ikaz sistemleri vasıtasıyla sahip olduğu hazırlık ve reaksiyon süresini iyileştirmesi gerekmektedir.

Uzayda konuşlu ihbar ikaz sistemi ile, her türlü harekatta kısıtlamasız, gerçek zamana yakın ve düşmanın mukabil tedbirlerinden en az düzeyde etkilenen, karasal ve atmosferik ihbar ikaz sistemlerinin zafiyetlerini de kapatacak bir yetenek kazanılabilecektir.

Ülkemizde halen Türk Telekom Anonim Şirketi tarafından yürütülen faaliyetler dışında TÜBİTAK Bilgi Teknolojileri ve Elektronik Araştırma Enstitüsü (Bilten), uydu üretiminin çekirdeğini oluşturacak teknoloji transferini gerçekleştirmeye çalışmakta ve YAY adlı projeye yüksek çözünürlüklü görüntüleme kabiliyetine sahip uzaktan algılama uydusu geliştirmeyi amaçlamakta, İstanbul Teknik Üniversitesi uydu yer istasyonu kurarak uzaktan algılama ve uydu haberleşmesi konularında çalışmakta, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Havacılık ve Uzay Mühendisliği bölümünde uzay bilimleri konusunda eleman yetiştirme çabası içindedir. Ayrıca Meteoroloji Genel Müdürlüğü, Avrupa Meteoroloji Uyduları Birliği, EUMESAT uydu sisteminin bir üyesi olarak uydulardan alınan bilgi ve görüntüleri kullanmakta ve yine başka kurumlarda kendi alanlarıyla ilgili uydu görüntülerini ve verilerini dış kaynaklardan temin etmektedirler. Türk Silahlı Kuvvetleri de halen TÜRKSAT serisi haberleşme uydularından faydalanmakta ve görüntü ihtiyacı için dış kaynaklara başvurmaktadır.

Bütün bu bilgiler ışığında görülmektedir ki Türkiye’de uzay faaliyetleri konusunda önemli sayılabilecek çalışmalar ve potansiyel mevcuttur. Ancak tüm bu faaliyetler arasında bir bağlantı ve koordine tam olarak sağlanamadığından ve çalışmaları bir merkezden yönlendirebilecek ve kurumlar arasında da ahengi sağlayacak bir kurumun olmaması nedeniyle gayretler birleştirilememekte ve bu çalışmalar etkin bir hale getirilememektedir.

Haberleşme uydularıyla uzayda bayrak gösteren Türkiye, uzaya ilk Türk mekiğiyle Türk astronot gönderme hazırlıklarına başladı. Proje "İlk Türk astronotu Kemal, ilk Türk uzay mekiği Atatürk ile uzaya çıkacak" yorumuna neden oldu. Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu'nda (BTYK) geçen yıl alınan ve Haziran MGK'sında onaylanan karar gereği Ulusal Uzay Araştırmaları Programı (UUAP) çalışmalarına başlayan TÜBİTAK, Genelkurmay Başkanlığı, Türk Hava Kuvvetleri, Ulaştırma Bakanlığı ve üniversitelerin desteğiyle projeyi yürütüyor. Bu yıldan itibaren Türkiye,

galaksilerin fotoğrafını çekmeye başlayacak ve gezegenleri sürekli gözlem altında tutacak. Toplumda uzay kültürü oluşturma çalışmalarına hız verilecek³⁴⁹.

Gazetelerde olan genel gelişmelere bakacak olursak Türkiye'nin "İlk Etapta 6 Astronot" ile uzaya gitme planları yaptığı anlaşılmaktadır. Habere bakacak olursak;

Yeni Şafak, UUAP'tan birinci derecede sorumlu olan TÜBİTAK Başkanı Prof. Nükhet Eriş'in MGK'ya sunduğu detaylı uzay raporunu ele geçirdi. Buna göre, Türkiye, uzay çalışmaları için 2014 yılına kadar 1 katrilyon 125 trilyon harcama yapmayı planlıyor. Bu çerçevede 2006 bütçesinden uzay çalışmaları için 55 trilyon ayrıldı. Bu rakam 2007 yılında 80, 2009 yılında 120 ve 2010 yılından 2014 yılına kadar 150 trilyondan aşağı olmayacak. Programa göre 2014 yılına kadar bilim alanında 73 trilyon, teknoloji alanında 946, uygulama alanında 30, insan ve bilgi alanında 45, uluslararası işbirliği alanında 30, denetim ve eşgüdüm alanında 1 trilyonluk bir harcama yapılacaktır. UUAP çerçevesinde BTYK ve TÜBİTAK, NASA'nın yanı sıra Avrupa Uzay Ajansı ile yakın işbirliği içinde olacak. Bu yıldan itibaren Avrupa Uzay Programı, 2007'den itibaren Uluslararası Uzay Üniversitesi ve Yaz Okulu Etkinlikleri'ne katılacak. Bu yıldan itibaren galaksilerin fotoğrafı çekilecek. Yakın gezegenler sürekli gözlem altında tutulacak. Kısa süre içinde en az iki tane dev teleskop alınacak. Astronot eğitimine 2010'da başlanacak. İlk etapta 6 astronot yetiştirilecek. Türkiye, 2014'te uzaya fırlatacağı mekiğe ilk etapta yabancı teknoloji ile sahip olacak ancak zamanla yerli teknoloji kullanılacak³⁵⁰.

Türkiyede bir uzay üssü kurulması planlanmakta olup, habere bakacak olursak;

Uzay üssü 2012 yılına kadar inşa edilecek. Uzay üssü için şu anda en şanslı iller Ankara, Mersin, Antalya ve İzmit olarak görülüyor. Uzay Üssü için ABD Houston Uzay Üssü ile Kazakistan'daki Baykonur Uzay Üssü'nde uzun süren araştırmalar yapılacaktır. Uzay üssü için geniş bir alan ayrılacaktır. Özel birliklerle korunacak olan uzay üssü son teknoloji ile inşa edilecek. Uzay İstasyonu'nda deney çalışmaları ve yıllara göre yapılacak aşamaları inceleyecek olursak;

³⁴⁹ "Türkiye'nin Uzay Hedefleri", <http://www.netpano.com>(08.01.2006)

³⁵⁰ Türkiye'nin Uzay Hedefleri, Yeni Şafak Gazetesi, 30 Mart 2006

2006 yılı ile planlanan çalışmalar;

- Araştırma enstitü ve merkezlerinin kurulması
- İleri malzeme üretimi
- Gökada haritalanması, yakın gezegenlerin sürekli olarak takibi
- Avrupa Uzay Programı'na katılım
- Güneydoğu Avrupa-Orta Asya Bölgesel İşbirliği Ağları ve Projeleri

geliştirme

2007 yılına gelindiğinde;

- Toplumda uzay kültürü oluşturma
- Astofizik araştırmaları
- Jiroskop teknolojisi geliştirme
- (İon, sıvı, katı) İtme motoru geliştirme

2008 yılında ;

- Ulusal Uzay (sistem) altyapısı kurulması
- (Türksat) Haberleşme uydusu geliştirme
- Keşif ve istihbarat amaçlı uydu tasarımı
- Ulusal (yüksek irtifa) araştırma uçağı geliştirme
- Gelecek nesil eğitim ve öğretim programları

2009 yılı ile ilgili çalışmalar;

- (Bilsat) Yer gözlem araştırma uydusu geliştirme (ikinci nesil-2,5m)
- Düşük maliyetli uydu türleri tasarım ve geliştirme (mikro-nano)
- Veri harmonizasyonu ve ülke standartlarının geliştirilmesi
- e-devlet uygulamaları, CBS tabanlı web sunumları,

2010 yılı ile birlikte ;

- Astronot yetiştirme programı
- Ulusal fırlatma sistemi ve düşük maliyetli roket geliştirme,

2011 yılındaki çalışmalar;

- Güvenlik sistemi ve takip-izleme teknolojileri tasarım ve geliştirme
- Uzay mekiğı yapımı için işbirliği,

2012 yılındaki çalışmalar;

- Güneş sistemi ve gezegen araştırmaları, manyetik alan araştırmaları
- Uzay üssü ve merkezi kurma çalışmaları
- Uluslararası uzay programlarına katılım
- En az 1000 genç nesil araştırmacı yetiştirme programı,

2013 yılındaki çalışmalar;

- Kuyruklu yıldız taramaları
- Uzaya ulusal bir roket gönderme çalışmaları
- Bilgi merkezleri oluşturulması,

2014 yılındaki çalışmalar,

- Kuyruklu yıldız keşfi
- En az 500 genç nesil uzman bilim adamı
- Uzay mekiğinin uzaya gönderilmesi
- Uluslararası uzay istasyonunda mikroçekim deney projesi,

Türkiye bu planlı çalışmalar ileri teknolojisi geliştirmeye ve ileri ülkeler ile aynı seviyeye gelecek, bu sayede güçlü bir konuma ulaşması sağlanacaktır.

5.17.1. Türk Telekom Tarafından Yürütülen Faaliyetler:

Karasal iletişim sistemlerinin yurtdışı haberleşmede, kapasite ve verim açısından yetersiz kalması nedeniyle, Türk Telekom yeni iletim araçlarından yararlanma yönünde çalışmalara başlamış ve 1979 yılında ülkemizin ilk uydu yer istasyonu Türkiye ile İngiltere arasında 11 kanal kapasiteli olarak kurulmuştur.

Avrupa’da yaşayan Türk nüfusunun fazlalığı, Uzakdoğu ve Güney Asya ülkeleriyle gelişen kültürel ve ticari ilişkiler, bağımsızlığını kazanan Türk Cumhuriyetleri ile haberleşmenin tesis edilmesi gibi konular nedeniyle Türk Telekom uydu haberleşmesi konularında faaliyetlerini sürdürmüştür. Ancak bu faaliyetler diğer ülkelerin Eutelsat, İntelsat, ve Inmarsat gibi mevcut haberleşme uydu sistemleri kullanılarak yapılmıştır.

Uydu haberleşmesi konusunda artan ihtiyacın karşılanması amacıyla kendi haberleşme uydumuza sahip olunması konusundaki faaliyetler 1990 yılında

başlatılmıştır. Bu çalışmaların neticesinde Türkiye'ye ait ilk haberleşme uydusu Türksat-1B, 11 Temmuz 1994 tarihinde, takiben Türksat-1C 10 Ağustos 1996 tarihinde yılında Fransız Alcatel Space firması tarafından yörüngeye yerleştirilmiş ve Avrupa-Türkiye-Orta Asya koridorunda ekonomik ve verimli bir iletişim imkanı sağlanmıştır.

Türk Telekom, teknolojiadaki gelişmeler ve giderek artan uydu haberleşmesi ihtiyacına yönelik çalışmaları neticesinde Eurasiasat-1 adıyla da bilinen ve üzerinde 32 adet Ku band transponder taşıyan, Türkiye'nin üçüncü haberleşme uydusu Türksat-2A 10 Ocak 2001 tarihinde yine Fransızlar tarafından yörüngeye yerleştirilmiş ve böylece bölgede büyük bir kaplama alanının tesis edilmesi sağlanmıştır.

Ayrıca haberleşme uydularının yer aldığı geostationary yörüngede bulunan ve Türkiye adına tescil edilmiş olan 50 derece doğu pozisyonundaki haklarımızın muhafaza edilebilmesi ile C ve Ku band haberleşme ihtiyaçları için ABD Hughes firması tarafından 1999 yılında uzaya gönderilmiş olan uydu Ocak 2001 tarihinde Anatolia-1 adıyla, müşterek işletme yoluyla hizmete girmiştir.

Türk Telekom tarafından yapılan girişimler sonucunda haberleşme uydularının yerleştirildiği yere eş zamanlı yörünge üzerinde, ülkemiz adına dört yörünge pozisyonu tescil ettirilmiştir. Bunlar 31.1° , 42° , 50° ve $73,5^{\circ}$ yörünge pozisyonlarıdır ve halen sahip olduğumuz Türksat-1B 31.1° de, Türksat-1C ve Türksat-2A 42° de ve Anatolia-1 uydusu ise 50° yörüngelerinde bulunmaktadır.

5.17.2. TÜBİTAK Tarafından Yürütülen Faaliyetler:

5.17.2.1. Bilsat Uydu Projesi:

Bir uyduya/uydu takımına sahip olmak/üretmek bir çok ülkenin yapmak istediği ancak teknik ve ekonomik nedenlerde gerçekleştiremediği bir hedeftir. Teknolojideki gelişmelerle birlikte; fırlatma maliyetlerinin azalması, özellikle yer gözlem uydularının daha küçük boyutlarda ve daha ucuza üretilmesi ilginin küçük boyutlu uydulara yönelmesine neden olmaktadır.

Bu doğrultuda, ülkemizin uzayda söz sahibi olması ve değişik amaçlı uydu yapabilme teknolojisini kazanması amacıyla, Tübitak-Bilten 1997 yılında ülkemizin ilk yer gözlem amaçlı uydu (Bilsat) projesi çalışmalarını başlatmıştır. 2001

yılında başlayan proje İngiltere kökenli, Surrey Üniversitesi'nin bir şirketi olan Surrey Uydu Teknolojileri Ltd. (SSTL) ile yürütülmüştür. Proje kapsamında, teknoloji transferi ile birlikte, uydu yapımı, yer istasyonu ve üretim laboratuvarlarının kurulması planlanmıştır.

27 Eylül 2003 tarihinde yörüngeye yerleştirilen Bilsat-1 uydusu Türk mühendislerin katkılarıyla üretilmiş olup, üzerinde tamamen Bilten mühendisleri tarafından tasarlanan ve üretilen iki faydalı yük (çok bantlı görüntüleyici ve gerçek zamanlı görüntü işleme kartı) bulunmaktadır. 110 Kg. kütleyle sahip olan ve 27 Eylül 2003 tarihinde Rusya'ya ait Kosmos-3 roketiyle alçak yörüngeye (684 km) yerleştirilen uydu ile dünya üzerinde her hangi bir bölgenin 26 metre çözünürlükte renkli, 12 metre çözünürlükte siyah-beyaz görüntülerini elde etmek mümkün olmaktadır.

Gerçekleştirilen bu proje ile;

- Şirketlerin alt-sistemlerde özelleşerek milli kabiliyet kazanmaları,
- Araştırma kuruluşlarındaki uydu teknolojilerine yönelik ARGE faaliyetlerinin teşvik edilmesi ve Türkiye'nin uzun vadeli planlarına göre koordine edilmesi,
- İhtiyaç duyulan değişik amaçlı sivil ve askeri uydu (haberleşme, meteoroloji, ihbar-ikaz, keşif, vb.) üretimine yönelik kabiliyetler kazanılması hedeflenmiştir.

Ayrıca, Bilsat-1 uydusu, yörüngesi ve özellikleri nedeniyle, dünya üzerinde meydana gelebilecek doğal afetler esnasında en kısa sürede görüntü elde edilmesi amacıyla İngiltere, Cezayir, Nijerya ve Çin'in de katılımıyla oluşturulan "Afet Gözlem Uydu Takımı" içerisinde yer almaktadır.

5.17.2.2. Avrupa Uzay Ajansı (ESA)'na Üyelik Çalışmaları:

1962 yılında 6 Avrupa ülkesinin katılımıyla kurulmuş olan Avrupa Uzay Ajansı (ESA) 2000 yılı itibariyle 15 üyesi (Almanya, Belçika, Fransa, İtalya, Hollanda, İngiltere, İsviçre, Danimarka, İspanya, İsveç, İrlanda, Avusturya, Norveç, Finlandiya, Portekiz) bulunan ve Avrupa ülkelerinin uzaydan yararlanmak için gayretlerini bir araya getirdiği uluslararası bir kuruluştur. ESA'ya en önemli katkıyı Fransa sağlamaktadır.

ESA'nın çalışmaları, uzaktan algılama, haberleşme, seyrüsefer, fırlatma sistemleri ile mikro yer çekimi, insanlı uzay uçuşları, uzayın keşfi ve Uluslararası Uzay İstasyonu-UUI'nun yapımı konularında yoğunluk kazanmaktadır.

ESA üyesi ülkelerin askeri uzay faaliyetleri ise; ortak bir politika doğrultusunda geliştirilmekte ve yüksek özünürlölükte yer gözlem, Avrupa'yı kapsayan uydu haberleşme, erken ihbar ikaz sistemleri ile küresel konumlama sistemleri üzerinde yoğunlaşmaktadır.

TÜBİTAK tarafından uzay alanında başlatılan çalışmalarla birlikte ESA'na üyelik konusu da ele alınmış ve 29 Mayıs 2000 tarihinde Başbakanlık aracılığı ile; kısa vadede bir işbirliği anlaşması yapmak ve uzun vadede üye olmak amacıyla ESA'na bir başvuru yapılmıştır. Bu kapsamda Kasım 2000 tarihinde ülkemizi ziyaret eden ESA'na ait bir heyet, Türkiye'nin uzaya yönelik potansiyelinin yüksek (Portekiz'den daha iyi) olduğunu, anlaşmanın en kısa sürede yapılabileceğini belirtmiş ve işbirliğine yönelik bir tutanağı imzalamıştır.

Uzay alanında önemli bir kuruluş olan ESA, uzay araştırmaları, bilimsel/teknik ortak çalışmalar, teknoloji/bilgi aktarımı ve eğitim gibi konularda ikili işbirliği anlaşmaları yapmakta ancak, hükümetler arası bir kuruluş olduğundan işbirliği için devlet güvencesi ve resmi bir kurum aramaktadır. Ülkemizde şu ana kadar böyle bir kurum kurulamadığından ESA'na tam üyeliğe yönelik çalışmalar bir sonuca ulaştırılamamıştır.

5.17.3. Dışışleri Bakanlığı Tarafından Yürürtölen Faaliyetler:

Ülkemizin yörüngede haberleşme uyduları bulunmasına ve ülkemizde uzaya yönelik önemli gelişmeler olmasına rağmen, uzay hukukuna yönelik çalışmalarda bulunulmadığı, konuyla ilgili uluslar arası anlaşmalara taraf olunmadığı ve UBAKK Hukuk Altkomitesi çalışmalarına iştirak edilmediği görölmüştür.

Hv.K.K.lığının çabalarıyla Dışışleri Bakanlığı koordinesinde bir çalışma başlatılmış ve bu amaçla 05 şubat 2002 tarihinde yapılan toplantıda, Türkiye'nin milli menfaatleri bakımından,

- 1968 tarihli “Astronotların Kurtarılması, Astronotların ve Uzaya Fırlatılan Araçların Geri Verilmesi” anlaşmasının (imzalanmış ancak henüz onaylanmamıştır),
- 1972 tarihli “Uzay Araçlarından Kaynaklanan Zararlar Konusunda Uluslar Arası Sorumluluk” sözleşmesinin,
- 1975 tarihli “Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Tescili” sözleşmesinin,
- 1979 tarihli “Ay ve Diğer Gök Cisimleri Üzerinde Devletlerin Faaliyetlerinin Düzenlenmesi” anlaşmasının imzalanmasına/onaylanmasına karar verilmiştir. Dışişleri Bakanlığı tarafından konu ile ilgili çalışmalar tamamlanmış olup, kısa zaman içerisinde Başbakanlığa gönderilmesi planlanmıştır.

5.17.4. Hv.K.K.lığı Tarafından Yürütülen Sivil Uzay Faaliyetleri:

Hv.K.K.lığı başlatmış olduğu uzay alanındaki faaliyetlerini sivil ve askeri uzay faaliyetleri olarak iki ana başlık halinde yürütmektedir. Bu bölümde sizlere öncelikle Hv.K.K.lığı tarafından yürütülen sivil uzay faaliyetlerini sunacağım.

5.17.4.1. Türk Uzay Kurumu (TUK)’nun Kuruluş Çalışmaları:

Uzay iletişim teknolojisinde önemli mesafeler elde eden Türkiye’de, uzaya yönelik çalışmaların bir kurum tarafından koordine edilmesi ve milli uzay politikasının belirlenmesi amacıyla, 1997 yılında TÜBİTAK ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından çalışmalar başlatılmış, ancak çeşitli nedenlerle her iki çalışma da bir sonuca ulaştırılamamıştır.

1999 yılında uzay çalışmalarına başlayan Hv.K.K.lığı, yaptığı incelemeler neticesinde; Türkiye’de bu sahada gelişmeye yönelik bir altyapının mevcut olduğunu, ancak uzay faaliyetlerini düzenleyen sivil bir kuruluşun ve yasal düzenlemenin olmaması nedeniyle, girişimler arasında etkin bir koordinasyonun sağlanamadığını ve bu hususun giderek artan bir ihtiyaç haline geldiğini ortaya koymuştur.

Bu değerlendirmeler doğrultusunda 27 Kasım 2000 tarihinde Gnkur.Bşk.lığı tarafından, konunun Hv.K.K.lığı vasıtasıyla Milli Güvenlik Kurulu (MGK)'nda gündeme getirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu gelişmeler neticesinde, 26 şubat 2001 tarihli MGK kararı ve ona ilişkin Bakanlar Kurulu kararı ile, Hv.K.K.lığına, ülkemizin uzay ortamından yararlanabilmesi için TUK'nun kurulmasına ait Kanun Taslağı hazırlama ve teşkilatlanma çalışmalarının koordinatörlüğü görevi verilmiş, ayrıca, söz konusu çalışmaların en kısa sürede tamamlanarak, TBMM'ne sevk edilmek üzere, MSB.lığı vasıtasıyla Başbakanlığa gönderilmesi kararlaştırılmıştır.

Alınan görev üzerine taslak bir metin hazırlama çalışmaları başlatılarak, Haziran–Kasım 2001 tarihleri arasında uzay ile ilgili 11 ayrı kurum/kuruluş temsilcilerinin katılımıyla toplantılar icra edilmiş ve yapılan çalışmalar neticesinde nihai şekli verilen Taslak Kanun Tasarısı, MSB.lığına iletmek üzere 30 Nisan 2002 tarihinde Gnkur.Bşk.lığına gönderilmiştir. Gnkur.Bşk.lığı tarafından incelemesi ve koordinesi yapılan TUK Taslak Kanun Tasarısı 9 Ekim 2003 tarihinde Bakanlar Kuruluna iletmek üzere Milli Savunma Bakanlığına iletilmiştir. Taslak Kanun Tasarısının Milli Savunma Bakanlığı tarafından, bakanlıklar arası koordinesinin yapılmasıyla Meclise sevk edilerek, kısa süre içerisinde tamamlanması ve milli kaynak/kabiliyetlerin daha fazla gecikmeden bu alanda etkin olarak kullanılması beklenmektedir.

Hazırlanan taslak kanun tasarısına göre, TUK'nun, dünyanın çeşitli ülkelerindeki uzay teşkilatlarına benzer bir yapıda; tamamen sivil bir kuruluş olmasının yanında, siyasetten uzak, kendi kendine yeterli, icra ve en yüksek seviyede koordine yetkisine sahip bir teşkilat olması hedeflenmektedir. Bunun yanında, bünyesinde ulusal güvenliğe yönelik askeri ve sivil uzay faaliyetlerinin planlandığı ve koordine edildiği bir birimi de kapsaması amaçlanmaktadır.

Bu doğrultuda belirlenen hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için TUK'nun, Başbakana bağlı, kamu tüzel kişiliğine, idari ve mali özerkliğe sahip bir kuruluş olması öngörülmektedir.

Bu ereve içerisinde kurumun ana görevleri ise;

- Milli uzay politikasını hazırlamak ve bu politika doğrultusunda, uluslar arası rekabet koşullarına uyum sağlama hedefini gerçekleştirecek planlamaları yapmak,

- Uzay konusunda kamuoyunun bilgilendirilmesini, eğitim-öğretim faaliyetlerinin geliştirilmesini, desteklenmesini ve yönlendirilmesini sağlamak,
- Teknolojik altyapının kurulması, kritik teknolojilerin geliştirilmesi ve AR-GE ile ilgili faaliyetleri yürütmek, geliştirmek, koordinesini sağlamak, teşvik etmek ve bu konularda gerekli yasal ve kurumsal düzenlemeleri yapmak,
- Uzaya yönelik faaliyetlerde bulunan sivil, askeri, ticari ve sanayi kuruluşları arasındaki koordineyi sağlamak, bu çabaları yönlendirmek ve danışmanlık yapmak şeklinde olacaktır.

5.17.4.2. Türkiye Uzay Politikası Hazırlık Çalışmaları:

TUK'nun kuruluş kanunu tasarısı çalışmaları esnasında, TUK'nun kurulmasını takiben, TUK tarafından, uzay alanında izlenecek milli politikanın oluşturulmasının ve bu doğrultuda, temel stratejiler ile uygulama planlarının hazırlanması faaliyetlerinin başlatılmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir. Ancak TUK'nun kurulmasının gecikecek olması nedeniyle milli bir uzay politikasının Hv.K.K.lığı koordinesinde hazırlanması uygun bulunmuştur.

Bu kapsamda, Hv.K.K.lığı tarafından “Türkiye’nin Uzay Politikası”nın hazırlanması amacıyla bir çalışma başlatılmış ve ilk toplantı, ilgili kurum/kuruluşların katılımı ile 13 Aralık 2002 tarihinde icra edilmiştir. Milli Uzay Politikası’nın oluşturulmasıyla ilgili çalışmalar Hv.K.K.lığı tarafından 2003 yılı içerisinde sürdürülmüş ve hazırlanan taslak politika ile ilgili olarak ilgili kurum/kuruluşlarla koordine başlatılmıştır.

5.17.4.3. BM Nezdinde Yürütülen Çalışmalar:

Birleşmiş Milletler (BM) Viyana Daimi Temsilciliği tarafından; BM nezdinde yürütülen uzay çalışmalarına, menfaatlerinin korunması amacıyla bir çok ülkenin aktif olarak katıldığı, ancak ülkemizin, bu faaliyetlere henüz iştirak etmediği bildirilmiştir. BM nezdinde yürütülen uzay çalışmalarına iştirak edilmesinin ülkemiz menfaatleri bakımından gerekli olduğu değerlendirilmiş ve TUK kuruluncaya kadar söz konusu faaliyetlere TÜBİTAK ile Hv.K.K.lığının aktif olarak katılımı öngörülmüştür.

BM'deki uzay çalışmaları, Uzayın Barışçı Amaçlarla Kullanımı Komitesi (UBAKK) tarafından oluşturulan alt komiteler vasıtasıyla yürütülmektedir. Hv.K.K.lığının 2001 yılından itibaren iştirak ettiği alt komitelerin faaliyetleri özetle şu şekildedir.

(a) Afet Yönetimi Çalışma Grubu (Disaster Management Working Group):

Afet Yönetimi Çalışma Grubu kapsamında, uzayda konuşlu yer gözlem sistemleri kullanılarak afetlerin önceden tahmini, afet esnasında kriz yönetimine katkı sağlanması ve kriz sonrası yeniden yapılanma çalışmalarının yönlendirilmesi planlanmaktadır. Ayrıca, BM gözetiminde uzayda konuşlu yer gözlem sistemlerinin kullanılması amacına yönelik olarak, bir koordine mekanizması oluşturulması ve üye ülkelerin uydu kabiliyetleri kullanılarak bir afet yönetiminin tesis edilmesi hedeflenmektedir.

(b) Global Seyrüsefer Uydu Sistemi Çalışma Grubu (GNSS Working Group):

GNSS Çalışma Grubu'nun uzayda konuşlu seyrüsefer ve konumlama sistemlerinin yaygınlaştırılması çalışmaları kapsamında;

- Halen dünyada kullanılmakta olan ABD'ye ait GPS ve RF'na ait GLONASS konumlama sistemleriyle Avrupa Birliği tarafından geliştirilmekte olan GALILEO sistemleri arasında entegrasyonun sağlanarak kullanım alanları gittikçe yaygınlaşan seyrüsefer ve konumlama sistemlerinin güvenilirlik ve veriminin artırılması,
- Global Seyrüsefer sistemlerinin gelişmekte olan ülkelere tanıtımı, havacılık dışında ilave kullanım alanlarının yaratılması ve GNSS sistemleri ile ilgili olarak, kurumlar ve devletler tarafından verilen eğitimler konusunda katılımcı ülkelere bilgi aktararak uluslararası işbirliği imkanlarının araştırılması faaliyetleri yürütülmektedir.

(c) Bilimsel ve Teknik Altkomite:

Bilimsel ve Teknik Altkomite faaliyetlerinde; BM'e üye ülkeler tarafından, milli uzay programları ve yapılan çalışmaları UBAKK'ne bildirilmekte, bu alanda ülkeler arası işbirliği imkanları araştırılmaktadır.

Bu doğrultuda, Türkiye’de 2003 yılı içerisinde yürütülen uzay faaliyetleri ile 2004 yılı planlamalarını içeren “Türkiye’nin Yıllık Uzay Faaliyetleri Raporu” ilgili kurum/kuruluşlarla koordineli olarak Hv.K.K.lığı tarafından hazırlanmış, Dışişleri Bakanlığı vasıtasıyla BM’e gönderilmiştir. Anılan rapor Şubat 2004 tarihinde BM-Viyana’da yapılan UBAKK toplantısında ülke deklarasyonu (uzay çalışmaları olan tüm ülkelerin raporları ile birlikte) olarak yayımlanmıştır.

Söz konusu toplantılara ilişkin sonuç raporları Türkiye’de konuyla ilgili kurum/kuruluşlara gönderilmekte, bu hususta ülke politikası ile konulara ilişkin eylem planlarının belirlenmesi amacıyla, Hv.K.K.lığı tarafından bilgilendirme ve değerlendirme toplantıları icra edilmektedir.

5.17.4.4. Sempozyum/Konferans Çalışmaları:

1. Birinci Uluslar Arası Uzay Sempozyumu:

TUK ile ilgili çalışmalara başlanılmadan önce uluslar arası bir uzay sempozyumunun icra edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmiş ve bu sempozyum ile; uzayın, öneminin ortaya konulması, Türkiye’deki uzaya yönelik mevcut potansiyelin belirlenmesi, TUK’na duyulan gereksinimin vurgulanması amaçlanmıştır. Ayrıca, uzay konusunda belirli bir mesafe katetmiş ülkelerin uzay faaliyetleri ve kabiliyetleri hakkında bilgi sahibi olunarak, ülkemizin uzaya yönelik olarak oluşturacağı model için bilgi sahibi olunması hedeflenmiştir.

Bu doğrultuda Hv.K.K.lığı tarafından, 30-31 Mayıs 2001 tarihlerinde “Dünyadaki Uzay faaliyetleri ve Türkiye’nin Potansiyeli” konulu bir sempozyum icra edilmiştir. Sempozyuma, yurtiçinden; 10 üniversite, 23 kamu kurum ve kuruluşu ile 15 firma, yurtdışından ise, 7 kamu kurum/ kuruluşu ile 10 yabancı firmadan, yaklaşık 400 kişilik bir katılım sağlanmıştır. Ayrıca, NASA ve NOAA’dan konuşmacılar da yer almıştır.

Sempozyum neticesinde, arzu edilen hedeflere ulaşılarak;

- Uzay çalışmalarının ülke menfaatleri için gerekliliği,
- Uzay alanındaki faaliyetleri düzenleyen bir kuruluş ve yasal düzenlemenin olmamasının sonuçları olarak; sivil ve askeri üniteler arasında etkin bir

koordinasyonun sağlanamamasına, milli uzay politikalarının oluşturulamamasına sebep olduğu,

- Diğer ülkelerde uzay çalışmaları kapsamında neler yapıldığı ve bu konuda ülkemizde yapılması gereken hususların ne olduğu,
- Bu sektörü geliştirirken diğer ülkelerin uzay kabiliyetlerinden de yararlanmanın uygun olacağı ortaya konmuş,
- Ulusal ve uluslar arası kamu oyuna Türkiye'nin niyeti iletilmiştir.

2. *Uluslar Arası Uzay Teknolojileri Fuarı ve Konferansı:*

Ülkemizde uzay faaliyetleri kapsamında, teşkilatlanma ve milli uzay politikası hazırlık çalışmalarına olumlu yönde katkılarda bulunmak amacıyla 2003 yılı içerisinde “Uluslar Arası Uzay Teknolojileri Fuarı ve Konferansı”nın düzenlenmesi planlanmıştır.

Hv.K.K.lığı'nın desteğiyle, MINT Fuarcılık Firması ile yapılan protokol kapsamında 06-08 Mayıs 2003 tarihleri arasında ODTÜ Kültür ve Kongre Merkezi'nde icra edilen söz konusu faaliyete yurtiçinden 25 kurum/kuruluş ve yurtdışından 11 firma iştirak etmiştir. Konferans kapsamında;

- Türkiye'de başlatılan uzay çalışmalarının tanıtılması, kısa-orta vadede yapılması gerekenler ve bu alanda gelişmiş ülkelerin Türkiye'ye katkılarının tespit edilmesi,
- Bölge ülkelerinin uzay kabiliyetlerine ilişkin planlarının anlatılması,
- Gelişmiş ülkelerin uydu teknolojileri alanındaki kabiliyetlerinin tanıtılması konuları ele alınmıştır.

5.18. Türkiye’de Uzay Politikasına Duyulan İhtiyaç ve Önemi

Tüm bu gelişmeler Türkiye açısından değerlendirildiğinde; uzay teknolojilerinin kazanılması ve uzay uygulamaları vasıtasıyla, toplumun refah seviyesinin artırılması bakımından bu alandaki uluslar arası işbirliklerine katılım sağlanması büyük önem

taşımaktadır. Ancak böyle oluşumlar içerisinde yer almadan önce; Türkiye'nin "Milli Uzak Politikası"nın bir an önce oluşturulması, oluşturulacak politikanın etkinlikle uygulanması ve kısıtlı kaynakların verimli bir şekilde kullanılabilmesi bakımından merkezi kontrol sağlayacak Türk Uzak Kurumu (TUK)'nun kuruluş çalışmalarının bir an önce neticelendirilmesi gerekmektedir.

Ayrıca Türkiye, kaynakların etkin ve koordineli olarak kullanılması bakımından "Milli Uzak Politikasının" oluşturulması çalışmalarına da bir an önce başlamalıdır. dünya uzak politikasının oluşturulması çalışmaları çerçevesinde Türkiye'nin etkin olarak temsil edilmesi menfaatlerinin korunması bakımından büyük önem taşımaktadır. Çünkü söz konusu politika kapsamında uzak teknolojilerine ilişkin bir takım kısıtlamaların, füze teknolojilerinde olduğu gibi, gündeme gelebileceği öngörülmektedir. Bu husus göz önüne alındığında, uluslar arası platformlarda bu konuda yürütülen çalışmalarda etkin roller üstlenilebilmesi bakımından, her şeyden önce milli uzak politikamızın oluşturulması gerektiği açıkça görülmektedir. Hazırlanacak bu politika ile gelecek nesillerin; dünya ile rekabet edebilecek ortamları yaratması, bu doğrultu ihtiyaç duyulan altyapının hazırlanması ve kabullenilebilir riskler alınarak, uzun vadede daha etkin bir yapı oluşturulması sağlanmalıdır. Ayrıca, uzun vadede ulaşılması istenen hedefler ve öncelikler belirlenerek bu konuda yürütülecek çalışmalara büyük bir ivme kazandırılmalıdır.

5.18.1. Türkiye Uzak Politikasının Genel Hatları

Türkiye'nin uzak politikası belirlenirken gelişmiş ülkelerin tecrübelerinden faydalanılmalı, bu ülkelerin ulusal uzak politika/programları incelenmeli ve teknolojik kabiliyet kazanılmasına çalışılmalıdır. Ayrıca, Türkiye'nin toplumsal ve ekonomik ihtiyaçları ile uzun vadeli hedefleri incelenmeli ve bu ihtiyaçların karşılanması aşamasında uzaydan nasıl istifade edilebileceği belirlenmelidir. Bu doğrultuda, belirli bir program çerçevesinde uzak faaliyetlerine ivme kazandırılabilmesi için politikanın oluşturulması esnasında, kamu sektörü, özel sektör ve bilim çevrelerinin çabaları sinerji yaratacak tarzda birleştirilmelidir.

Ayrıca, uzak politikasının belirli aşamalarla ele alınması ve bu aşamaların gerçekleştirilebilmesi için atılacak adımların belirlenmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda

takip edilmesi gereken aşamaların; Türkiye'nin uzaya ilişkin hedeflerinin saptanması, uygulama esaslarının belirlenmesi, görevleri gerçekleştirecek kurumsal altyapının tespiti, çalışma şekli ve çalışmaların eşgüdümü olarak ele alınması uygun olacaktır.

Türkiye'nin de uzaydan azami ölçüde istifade etmesi, refahın artırılması yönünde yeni açılımlar sağlayacaktır. Bu noktadan hareketle uzay teknolojileri alanında uzun vadede ulaşılacak istenen nokta net bir şekilde ortaya konmalıdır. Ancak hedefler ortaya konarken;

- Türkiye'nin ilgili alanlardaki kalkınma politikaları (ekonomi, tarım, sanayii, vb.),
- Ulusal güvenlik ihtiyaçları,
- Dünya genelinde mevcut durum ve kısa-orta-uzun vadeli planlamalar,
- Türkiye'nin bu konuda dünyada alabileceği rol,
- Ticari olarak taşıyacağı anlam,
- Teknolojik ihtiyaçlar,
- Uluslar arası işbirliği olanakları,
- Pazar imkanları ile ilgili hususlar göz önünde bulundurulmalıdır.

Bunlara ilaveten belirlenecek hedeflerin hiyerarşi karmaşası yaratmaması bakımından, sektörler bazında bir tasnife gidilmesi uygun bir hareket tarzı olarak görülmektedir. Bu doğrultuda, ana sektörler, ulusal güvenlik, bilim-teknoloji, kamu, ve ticari sektör olarak ele alınmalı ve her bir sektöre ait hedefler birbiri ile koordine içerisinde ancak, ayrı ayrı belirlenmeli, sonraki aşamada ise, her bir sektörün hedeflerine ulaşmak için uygulayacağı esaslar kararlaştırılmalıdır. Yani, devlet kurumlarının, ticari firmaların ve ulusal güvenlik unsurlarının hedeflenen uzay yeteneğini kazanırken, hangi esaslar dahilinde hareket edeceği, hangi yöntemleri kullanacağı ve yeteneği kazandıktan sonra da kullanımı/teknoloji paylaşımı ile ilgili hususların politika kapsamında açıkça ortaya konması gerekmektedir.

Bu kapsamda, hedefe ulaşılması sürecinde uluslar arası işbirliği imkanlarının kullanımı, ulusal AR-GE çalışmaları yapılması, teknoloji transferi olanaklarının araştırılması veya hazır alım yoluyla kullanıcı/işletmeci olarak yetenek kazanılması uygulanacak yöntemlere örnek teşkil edebilir. Söz konusu hedeflerin gerçekleştirilmesi için kurulması gerekli olan altyapının belirlenmesi ve bu altyapıyı oluşturacak unsurlar

ile üstlenecekleri rollerin tespiti gerekmektedir. Altyapıyı oluşturacak ve destekleyecek unsurlar;

- Kanun yapıcıları,
- Politika yapıcıları,
- Politika uygulayıcıları,
- Müşterileri,
- Mühendislik ve kontrol hizmeti verenleri,
- Satıcıları,
- Test şirketlerini,
- Ar-Ge ve prototip şirketlerini kapsayacak geniş bir yelpazede ele

alınmalıdır.

Ayrıca, yeni eğilimler çerçevesinde uzay çalışmalarının gelişen global karakteri göz önüne alınarak, ulusal altyapıyı destekleyecek ESA gibi uluslar arası oluşumlara üye olunmalı ve yeni oluşumlar desteklenmelidir. Uzay politikası oluşturulurken politikanın öngöreceği hedeflere ulaşılması için yapılacak çalışmaların;

- Bireysellikten ziyade yakın koordinasyon içerisinde sinerji yaratılarak maksimum faydanın elde edilmesi,
- Bilgi ve becerilerin paylaşarak büyümenin amaçlanması,
- Sektörler arası iletişimin sağlıklı olarak yürütülmesi,
- Eşgüdüm modellere işaret edilmesi hususları ele alınmalıdır.

Ülkemizde de tüm uzay faaliyetlerini; milli menfaatlerimiz doğrultusunda yönlendirecek, gayretleri koordine edecek, uluslar arası arenada Türkiye’yi etkin olarak temsil edebilecek, ulusal güvenlikle ilgili uzay konularını askeri ünitelerle yakından koordine edebilecek sivil bir kurumun kurulmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bundan dolayı Hv.K.K.lığının 2001 yılında başlattığı “*Türk Uzay Kurumu*” kuruluş çalışmaları, Türkiye’deki uzay faaliyetlerine ivme kazandıracak çok önemli bir sorumluluktur.

Dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi doktrinleri gereği Hava Kuvvetleri, uzay çalışmalarına öncülük etmekte ve kazanılacak bu kabiliyetler ile önceliklerini belirlemektedir. 91 yıllık Havacılık deneyimini uzaya taşıma kararlılığı gösteren Türk

Hava Kuvvetleri Komutanlığı; ABD³⁵¹, RF, İngiltere, Fransa ve hatta BAE Hava Kuvvetlerinin yaptığı gibi Türkiye'deki uzay çalışmalarına önemli katkılar yapabilecektir. Genelde dünyadaki tüm hava kuvvetlerinin doktrinleri itibarıyla, hava ve onun devamı niteliğindeki uzay konularında belirli sorumlulukları bulunmaktadır. 20nci YY'da gelişimini hızlandıran ve belli bir teknolojik kabiliyete ulaşan hava kuvvetlerinin, uzay konusunda da kabiliyet kazandığı ve bu kabiliyeti ile kara ve deniz kuvvetlerine de önemli katkılar sağladığı bilinmektedir. Bu kapsamda Türk Hava Kuvvetlerinin de geline bu noktada; sahip olduğu teknolojik altyapı, bilgi birikimi ve potansiyelini iyi değerlendirerek belli sorumluluklar almasının zamanı gelmiştir.

5.18.2. Uzay Kurumu Teşkilat Çalışmaları ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı

Türkiye'de uzay konusundaki faaliyetlerin birleştirilmesi, gayret tasarrufunun sağlanabilmesi ve çalışmalara ivme kazandırılabilmesi için, Uzay faaliyetleri alanında gelişmiş olan ülkelerde olduğu gibi bir teşkilatlanmaya ve kuruma olan ihtiyaç çok açıktır.

Yapılan değerlendirmeler sonucunda konu Milli Güvenlik Kurulu gündeminde ele alınmış, sahip olduğu teknolojik altyapı, bu konudaki kararlılığı ve dinamizmi ile tüm kesimlerin çabalarını bir araya getirerek uzay faaliyetlerine ivme kazandıracığına inanılarak, daha fazla gecikmeden Türk Uzay Kurumunun kurulması ve ilgili yasa taslağının hazırlanması konusunda koordinatörlük görevi HvKK'na verilmiştir.

HvKK, Genel Kurmay Başkanlığı direktifleri doğrultusunda her üç kuvvetin uzaydan azami şekilde yararlanması düşüncesini göz önünde bulundurarak, kaynakların etkin kullanımı açısından tüm Silahlı Kuvvetler ihtiyaçlarına göre uzaya ilişkin uzun vadeli planlamalarını yapma gayreti içerisinde. Dolayısıyla HvKK, uzay konusunda askeri ihtiyaçlar doğrultusunda yürüttüğü faaliyetlerin yanı sıra ülke çapında ele alınacak olan teşkilatlanmayı gerçekleştirecek ve bu konuda da öncü rolünü yerine getirecektir.

Bu doğrultuda özerk bir nitelik taşıyacak ve Başbakan'a bağlı olarak görev yapacak, bir taraftan yasal düzenlemelerle ilgili çalışacak diğer taraftan da diğer kurum

³⁵¹ GÖKÇEN,Sabiha,Atatürk'ün İzinde bir Ömür Böyle Geçti,THK Yayınları-1982,s.5

ve kuruluşların faaliyetlerini yönlendirerek uzay çalışmalarına ülkemizin önceliklerine göre ivme kazandırmak amacıyla kurulacak olan kurumun adı Türkiye Uzay Kurumu olacaktır.

Geleceği daha önceden gören M. K. Atatürk'ün 1936 yılında Eskişehir Tayyare Alayını ziyaretinde belirttiği gibi;

"Kanatlı bir gençlik, memleketin geleceği bakımından en büyük güvencedir. Bir gün Batılı ayaklar Ay'da ayaklarının izlerini bırakacaklarsa, bunların arasında bir de Türk'ün bulunması için şimdiden çalışmalara girişmek, aşamalar kaydetmek gerekir."

"Geleceğin en etkili silahı da, aracı da hiç kuşkunuz olmasın uçaklardır. Birgün insanoğlu uçaksız da göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki de aydan bize mesajlar yollayacaktır. Bu mucizenin tahakkuku için ikibin yılını beklemeye hacet kalmayacaktır. Gelişen teknoloji bize daha şimdiden bunu müjdeliyor. Bize düşen görev ise, Batı'dan bu konuda fazla geri kalmamayı temindir."

6 NCI BÖLÜM

UZAY ANLAŞMALARI

- 1967 Uzak Anlaşması, silahsızlanma diye bilinen anlaşmaların ikincisidir. Anlaşmanın genel konsepti ve bazı maddeleri, selefi olan “1959 Antarktik Anlaşması³⁵²”ndan örnek alınmıştır.

- 1957 başlarında, uzaya gönderilen ilk araç olan Sputnik-1 bile henüz fırlatılmadan önce, roket teknolojisindeki gelişmeler ve Rusya ile olan rekabet ABD’yi, uzay hukuku konusunda önlemler almaya itmştir.

- Bu nedenle ABD, 1957 Ağustos ayında kısmi silahsızlanmanın bir parçası olarak “dış uzay denetim sistemi” önerisini getirmiştir. Fakat o sıralarda ilk uydusunu yörüngeye yerleştirmek üzere olan Rusya bu öneriyi reddetmiştir.

- 1959 – 1962 yılları arasında batılı güçler uzayın askeri boyutta kullanılmasını kısıtlamak için bir dizi önerilerde bulunmuşlardır. Bu öneriler arasında, silahsızlanma adına uzaya kitle imha silahlarının yerleştirilmesinin yasaklanması da vardı. 22 Eylül 1960’da, ABD başkanı Eisenhower, dış uzay ve gök cisimleri için Antarktik Anlaşması’nın ilkelerinin uygulanmasını önerdi.

- Bu sıralardaki Sovyet politikası ise uzayın barışçı amaçlarla silahsızlandırılmasıyla beraber, Amerika’nın kısa ve orta mesafe konuşlu füzelerinin de elimine edilmesi yönünde maddelerin bulunmasıydı. Bu kez de Amerika, kendi savunma güvenliğinin zayıflayacağı gerekçesiyle bu öneriyi reddetti.

- 19 Eylül 1963’te Sovyet dışişleri bakanı Gromyko, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nda Sovyetler Birliği’nin, yörüngede “nükleer” silah bulundurulmaması için anlaşma sağlamak arzusunda olduğunu söyledi. Bunun üzerine ABD büyükelçisi

³⁵² “Antarktik Anlaşması”,<http://turkcebilgi.com>(12.01.2006)

Stevenson kendilerinin kitle imha silahlarını yörüngeye veya herhangi bir gök cismine yerleştirmek gibi bir niyetlerinin olmadığını açıkladı.

- Bu gelişmelerden sonra 17 Ekim 1963'te, Genel Kurul, Sovyetler Birliği ve ABD'nin başını çektiği ve diğer bütün devletleri de anlaşmaya çağıran uzayda kitle imha silahlarının bulundurulmaması yönünde anlaşmaya vardı.

- 1965 ve 1966'da ABD, savaş silahlarının kontrolünü kuvvetlendirmek için BM'ye yeni maddeler içeren bir anlaşma yapılması için baskı yaptı. 16 Haziran 1966'da Sovyetler Birliği ve ABD taslak anlaşma üzerinde uzlaşmaya vardı.

- Fakat ABD'nin taslağında sadece gök cisimlerinden bahsediliyordu. Buna karşın Sovyetler'in taslağı ise tüm uzayı kapsıyordu.

- Uzun tartışmalar sonunda Eylül ayında, Cenova'da iki taraf anlaşmanın birçok maddesi üzerinde uzlaştı. Uzlaşılamayan maddeler; gök cisimlerinin avantajlarına erişim, uzay aktivitelerinin rapor edilmesi ve uzayın keşfinde askeri personel ve ekipmanın kullanılmasına yönelikti. 19 Aralık 1966'da bu konularda da anlaşma sağlandı.

- Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Kurulu'nun 19 Aralık 1966 tarih ve 2222 (XXI) sayılı kararına ek olarak hazırlanan ve kısaca "1967 Uzay Anlaşması" denilen anlaşma, 27 Ocak 1967 günü Washington, Moskova ve Londra'da imzaya açılmış ve onaylayan devletler arasında ilk defa 10 Ekim 1967'de yürürlüğe girmiştir.

- Türkiye, 1967 Uzay Anlaşması'nı Londra ve Moskova'da imzalamış ve buna 27 Mayıs 1968 tarihinden geçerli olmak üzere taraf olmuştur.

- 1967 Uzay Anlaşması'nın buradaki Türkçe başlık ve metni Resmi Gazete'den alınmıştır ve Türk mevzuatına giren biçimdir.

6.1. Diğer Gök Cisimleri ve Ay Dahil Olmak Üzere Dış Uzayın Kullanımı ve Keşfinde Devletlerin Etkilerini Yöneten Prensipler Anlaşması³⁵³

- Bu anlaşmaya taraf devletler,
- İnsanın uzayı keşfi sonucunda insanlığa açılan geniş imkânlardan ilham alarak,
- Uzayın barışçı amaçlarla keşif ve kullanılmasındaki gelişmenin bütün insanlık için arzettiği ortak menfaati takdir ederek,
- Uzayın keşif ve kullanılmasının iktisadi ve bilimsel kalkınma dereceleri ne olursa olsun, bütün hakların menfaati için yürütülmesi gerektiğine inanarak,
- Uzayın barışçı amaçlarla keşfi ve kullanılmasının bilimsel olduğu kadar hukuki bakımdan da geniş ölçüde milletlerarası işbirliğine katılmayı arzulayarak,
- Böyle bir işbirliğinin karşılıklı anlayışın gelişmesine ve devletler ve halklar arasındaki dostane ilişkilerin kuvvetlendirilmesine yardımcı olacağına inanarak,
- *Birleşmiş Milletler Genel Kurulu* tarafından 13 Aralık 1963 tarihinde oybirliğiyle kabul edilmiş bulunan “Uzayın Keşif ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten Hukuki İlkeler Demeci” başlıklı 1962 (XVIII) sayılı kararı hatırlayarak,
- *Birleşmiş Milletler Genel Kurulu* tarafından 17 Aralık 1963 tarihinde oybirliğiyle kabul edilmiş bulunan ve devletleri nükleer silahlar veya diğer her çeşit kitlesel tahrip silahları taşıyan cisimleri dünya etrafında yörüngeye oturtmaktan veya bu gibi silahları gök cisimlerine yerleştirmekten kaçınmaya çağırان 1884 (XVIII) sayılı kararı hatırlayarak,
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nun, barışa karşı her türlü tehdidi, barışın herhangi bir şekilde bozulmasını veya dolayısıyla tahrik veya teşvike yönelik propagandayı kınayan 3 Kasım 1947 tarihli ve 110 (II) sayılı kararını dikkate alarak ve adı geçen kararın uzaya uygulanabileceği hususunu gözönünde tutarak

³⁵³ Bkz. Dış uzay’da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Diğer gök cisimleri ve ay dahil olmak üzere dış uzayın kullanımı ve keşfinde devletlerin etkilerini yöneten prensipler anlaşması, Birleşmiş Milletler Yayını, Viana-1999,s.5-8

- Ay ve Diğer Gök Cisimleri dahil, Uzayın Keşfi ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler hakkında bir anlaşmanın Birleşmiş Milletler Yasası'nın amaç ve ilkelerinin gerçekleştirilmesine yardımcı olacağına kani bulunarak,

Anlaşmanın 1nci maddesi; “Dış uzayın kullanılması ve keşfi (diğer gök cisimleri ve ay dahil), tüm ülkelerin menfaatine ve yararına olmalıdır. Ekonomik ve bilimsel gelişmelerinin derecesine bakmaksızın ve tüm insanlık bilgilendirilmelidir³⁵⁴.

Dış uzay (diğer gök cisimleri ve ay dahil) herhangi bir türü ayırmaksızın (uluslar arası hukuk'a bağlı olarak ve eşitlik ilkesi temel olacak şekilde) tüm devletlerin kullanımı ve keşfine serbest olmalıdır. Gök cisimlerinin tüm alanları için serbest erişim olmalıdır.

Ay ve gök cisimleri dahil olmak üzere dış uzayın bilimsel keşfi serbest olmalıdır. Devletler bazı bilimsel araştırmaları uluslar arası ortak çalışmayı destekleyerek rahatlatmalıdır.”

Anlaşmanın 2nci maddesi ; “Dış uzay (diğer gök cisimleri ve ay dâhil) diğer bazı kasıtlar, işgal veya kullanım kasıtları gibi egemenlik haklarını ulusal el koymaya sebep olamaz.”

Anlaşmanın 3ncü maddesi ; “Devletler cemiyeti anlaşması uluslar arası ortak çalışma ve anlaşmaları destekleme gizlilik ve ulalararası barışı sağlamayla alakalı olarak birleşmiş milletler yazılı belgelerini içerecek şekilde uluslar arası hukuk'a bağlı olarak dış uzayın kullanılması ve keşfi (diğer gök cisimleri ve ay dâhil) etkinliklerine devam etmelidir.”

Anlaşmanın 4ncü maddesi ; “Devlet cemiyetleri toplu imha silahlarından herhangi bir türü veya nükleer silah taşıyan nesnelerden herhangi biri dünya etrafında yörüngede dönmek anlaşma yükümlüğü altında yerleştirilemez.

Ay ve diğer gök cisimlerini, bütün devlet cemiyetleri Barışçı amaçlar için sadece anlaşmayla kullanılmalıdır. Askeri üslerin konuşlandırılması (yerleştirme ve yürürlüğe getirme) herhangi bir cinsten silahın test edilmesi ve gök cisimleri üzerinde

³⁵⁴ Bkz. the report of the Secretary-General on international cooperation in space activities for enhancing security in the post-cold-war era 1(A/48/221), and also General Assembly resolution 48/39, para. 2.

askeri manevralara rehberlik etmek yasaklanmıştır. Ay ve gök cisimlerinin Barışçı amaçlarla keşfedilmesi için gerekli kolaylık ve teçhizat kullanımı ayrıca yasaklanmamıştır.”

Anlaşmanın 5nci maddesi ; “Anlaşmadaki devletler cemiyetleri dış uzaydaki insanlık temsilcisi olarak astranotlara saygı göstermeli ve açık denizlerde ve başka devletin toprakları üzerine emercensi, tehlike veya kaza sonucunda inenlere mümkün olan bütün yardımı yapmalıdır. Astronotlar Bu tür iniş yaptıkları zaman, onların uzay araçlarının kayıtlı olduğu devlete hemen ve emniyetli bir şekilde dönmelerini sağlarlar.

Gök cisimlerinde ve dış uzayda ki etkinliklerin devam etmesinde, bir devlet cemiyetinin astronotları, diğer devlet cemiyetlerinin astronotlarına mümkün olan yardımı sağlamalıdır.

Anlaşmadaki devlet cemiyetleri, astronotların sağlığı veya yaşamını tehlikeye düşürecek durumlarda dış uzayın keşfindeki (ay ve gök cisimleri dâhil) herhangi bir olayı birleşmiş milletler genel sekreterine veya anlaşmadaki diğer devletlere hemen bilgi vermelidir.”

Anlaşmanın 6ncı maddesi ; “Devletler cemiyeti ay ve diğer gök cisimlerini de içine alacak şekilde dış uzayında ki ulusal faaliyetler için uluslar arası sorumlulukları üstlenmelidir. Bazı faaliyetler hükümetle ilgili ajanslar veya hükümetler dışındaki kuruluşlar tarafından devam ettirilir. Ulusal faaliyetleri garanti almak için şuan ki anlaşmada ileriye dönük maddeleri oluşturmaya uyarak uygulanabilir. Hükümet dışı kuruluşların dış uzaydaki (ay ve diğer gök cisimleri dahil) faaliyetleri anlaşmadaki uygun devlet tarafından yetkilendirme ve devamlı denetimini gerektirmektedir. Faaliyetler uluslar arası organizasyonlar tarafından dış uzayda devam ettiği zaman (ay ve diğer gök cisimleri dahil),bu anlaşmanın uygulama sorumluluğu bu anlaşmaya dahil olan bazı organizasyonlar ve devletler cemiyeti tarafından ve uluslar arası organizasyonlar tarafından sorumluluk üstlenilmektedir.”

Anlaşmanın 7nci maddesi ; “Dış uzaya (ay ve diğer gök cisimleri dahil) fırlatılan bir nesneyi üreten veya fırlatan anlaşmadaki her bir devlet ve ülke topraklarından bu nesneyi fırlatabilen her bir devlet, anlaşmadaki başka devletlere veya onun doğallığına veya bazı nesnelerin yasal sahiplerine veya onun bileşenlerinin dünyadaki bölümlerine zarar ulusal sorumluluğudur.”

Anlaşmanın 8nci maddesi ; “Dış uzaya fırlatılan bir nesneye sahip olan anlaşmadaki bir devlet ve gök cisimleri üzerinde veya dış uzaydayken kişiler, bunun gibi nesneler üzerinde kontrol ve yasal sorumluluğu elinde tutacaktır. gök cisimleri üzerine inen veya inşa edilen nesneleri ve onların bileşenlerinin bölümlerini de içine alacak şekilde Dış uzaya fırlatılmış nesnelerin mülkiyeti, onların dünyaya dönmesi ile, gök cisimleri üzerinde veya dış uzayda bulunmalarını etkilemez. Onları taşıma sorumluluğuna sahip olan anlaşmadaki devletlerin limitleri ötesinde bulunan bileşenler veya Bazı nesneler o devlete geri dönmelidir.”

Anlaşmanın 9ncu maddesi ; “ Dış uzayı (ay ve diğer gök cisimleri dahil) kullanım ve keşfin de, anlaşmadaki devletler cemiyeti, anlaşmadaki diğer tüm devletlerin aynı şekilde ilgisine saygıdan dolayı, diğer gök cisimleri ve ay dahil olmak üzere dış uzaydaki bütün faaliyetleri kendisi idare etmeli ve karşılıklı yardım, ortak çalışma prensiplerine rehber oluşturmalıdır. Anlaşmadaki devletler Dış uzay (ay ve diğer gök cisimleri dâhil) çalışmalarını sürdürmeli, onlara zarar verecek kirliliklerden kaçarak onların keşfine rehberlik etmeli, atmosfer dışındaki şartları ortaya koymadaki sebepler dünyanın çevresini aksi yönde değiştirmemeli ve bu amaçlar için uygun ölçülerde adapte edilmelidir. eğer anlaşmadaki devlet dış uzaydaki (ay ve diğer gök cisimlerini de içine alacak şekilde) kendi veya kendi tarafından planlanmış tecrübeler veya faaliyetlere inansa, dış uzayın (ay ve diğer gök cisimlerini de içine alacak şekilde) Barışçı amaçlarla kullanım ve keşfinde diğer devletlerin faaliyetlerine potansiyel olarak ile bağlantılı potansiyel zararlı engellemelere sebep olacaktır. Herhangi bir Faaliyet veya tecrübeye devam etmeden önce uygun uluslar arası görüşmeler yapma sorumluluğu altındadır. Anlaşmadaki devlet, Dış uzayda (ay ve diğer gök cisimlerini de içine alacak şekilde) başka devletler tarafından planlanmış tecrübeler veya faaliyetlerine inanan anlaşmadaki bir devlet, (ay ve diğer gök cisimlerini de içine alacak şekilde) dış uzayın barışçıl kullanımı ve keşfindeki faaliyetleri potansiyel zararı engellemesine sebep olacak ve ciddi faaliyet veya tecrübelerin görüşmesine ihtiyaç olabilecektir.”

Anlaşmanın 10ncu maddesi ; “Bu anlaşmanın amacındaki uygunluk dış uzayın (ay ve diğer gök cisimlerini de içine alacak şekilde)kullanım ve keşfinde ki uluslar arası ortak çalışmayı ilerletmek amacıyla, anlaşmadaki devlet cemiyetleri, diğer cemiyetler tarafından fırlatılmış uzay nesnelerinin uçuşuna gözlenmesi için uygun ortamı yaratmış olarak anlaşmadaki diğer devlet cemiyetleri tarafından herhangi bir isteği eşitlik

temelinde düşünmelidir. Sağlanmış olan durumlar ve gözlemler için uygun bir doğal ortam ilgili devletlerarasındaki anlaşmalarla belirlenmiş olmalıdır.”

Anlaşmanın 11nci maddesi ; “Dış uzayın barışçıl kullanım ve keşfinde uluslararası ortak çalışmayı ilerletmek için (anlaşmadaki devlet cemiyetleri dış uzaydaki faaliyetlere rehberlik eder herhangi bir faaliyetin sonucunu, yerini, rehberliğini, doğallığını, pratikliğini ve büyük çapta uygunluğunu) uluslararası bilim komiteleri ve toplumlarla aynı zamanda birleşmiş milletler genel sekreterini bilgilendirirler. Söylenen bilgilerin ulaşması ile birleşmiş milletler genel sekreteri hemen ve etkili olarak duyurmak için hazırlanır.”

Anlaşmanın 12nci maddesi ; “Ay ve diğer gök cisimlerinde ki Tüm istasyonlar, yerleşim yerleri, teçhizatlar ve uzay araçları, ikili olarak yapılan anlaşmaların temelleri doğrultusunda anlaşılan diğer devletler cemiyetinin temsilcilerine açık olmalıdır. Bazı temsilciler tasarlanmış ziyaretlerinin mantıklı olarak ilerlemesine dikkatini vermelidir. Uygun görüşmeleri sağlayabilmek ve maksimum tedbiri almak ziyaretleri kolaylaştırarak, normal çalışmaları engellemeden kaçınarak ve emniyeti sağlayarak alınmış olabilir.”

Anlaşmanın 13ncü maddesi ; “Bu anlaşmanın geleceği ay ve diğer gök cisimlerini de içine alacak şekilde dış uzayın Her bir faaliyet anlaşmadaki diğer devletlerin birleşmesiyle veya tek bir devlet tarafından devam ettirilse dahi, uluslar arası birleşik hükümetle ilgili organizasyonların çalışma çerçeveleri içinde devam etmesini de kapsayacak şekilde kullanımı ve keşfindeki anlaşmalar için devlet cemiyetlerinin faaliyetlerini uygulamadır. (ay ve diğer gök cisimlerini de kapsayacak şekilde) dış uzayın kullanım ve keşfinde uluslar arası hükümet ile ilgili organizasyonlar tarafından devam edilmiş faaliyetlerle bağlantılı olarak yükselen her bir pratik soru, uluslar arası organizasyonlarla veya bu anlaşmaya taraf olan uluslar arası organizasyonlara üye olan bir veya birkaç devlet den biriyle anlaşmadaki devletler cemiyeti tarafından çözülmüş olmalıdır.”

Anlaşmanın 14ncü maddesi ; “Bu anlaşma tüm devletlerin imzasına açılmıştır. Bu maddenin 3 ncü paragrafı ile uygun olarak yürürlüğe içine girmeden önce bu anlaşmayı imzalamamış olan herhangi bir devlet herhangi bir zamanda bu anlaşma kabul edilebilir.

1. Bu anlaşma, imzalayan devletler tarafından tasdik edilmiş olmalıdır. Tasdik belgeleri ve giriş belgeleri, belirlenmiş emanetçi hükümetler vasıtasıyla, Sovyet sosyalist cumhuriyeti, İngiltere, kuzey İrlanda ve Amerika birleşik devletlerin hükümetlerine emanet edilmiştir.

2. Bu anlaşmanı altındaki emanetçi hükümetler gibi belirlenmiş hükümetleri de kapsayacak şekilde 5 hükümet tarafından tasdik belgelerinin emaneti üzerine yürürlüğe girmelidir.

3. Giriş veya tasdik belgeleri olan devletler için bu anlaşmanın yürürlüğü içine giriş sırasına göre emanet edilmiştir.

4. Emanetçi devletler, diğer ilanları, yürürlüğe girenlerin gününü, bu anlaşmaya her bir giriş ve tasdik belgelerinin emanet gününü ve her bir imza gününü giren devlete ve tüm imzacılara hemen bilgi vermelidir.

5. Bu anlaşma birleşmiş milletler belgesi madde 102'ye uygun olarak emanetçi hükümetler tarafından kayıt edilmiş olmalıdır.”

Anlaşmanın 15nci maddesi ; “Anlaşmaya dahil olan herhangi bir devlet bu anlaşmaya düzeltme teklif edebilmelidir. Düzeltmeler, anlaşmadaki devletler cemiyetinin çoğunluğu tarafından kabul edilmesi üzerine kabul edilmiş düzeltmeler anlaşmaya her bir devlet için yürürlüğe dahil olmalıdır.”

Anlaşmanın 16ncı maddesi ; “Anlaşmadaki herhangi bir devlet emanetçi hükümetlere yazılmış bildirilerle yürürlükte dâhil olduktan 1 yıl sonra anlaşmadan geri çekilebilir.”

Anlaşmanın 17nci maddesi ; “ Bu anlaşma, (Çin, İngiltere, Fransa, Rusya ve İspanyolca yazılmış eşit güvenilirliktedir) emanetçi devletlerin arşivlerine emanet edilmiştir.”

6.2. Astronotların Kurtarılmasındaki Anlaşma. Dış Uzaya Fırlatılmış Nesnelerin Geri Dönüşü ve Astronotların Geri Dönüşü³⁵⁵

1. ABD ve SSCB, 13 Aralık 1967 tarihinde, anlaşma metnini COPUOS'un Yasal Alt Komitesi'ne sundu.

³⁵⁵ Bkz. Dış uzay'da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, astronotların kurtarılmasındaki anlaşma. Dış uzaya fırlatılmış nesnelerin geri dönüşü ve astronotların geri dönüşü, Birleşmiş Milletler Yayını, Viana-1999,s.9-11

2. 14 ve 15 Aralıkta, Alt Komite özel bir oturumda toplanarak, COPUOS'a iletmeden önce, taslak metninde bir takım değişiklik önerilerinde bulundu.

3. COPUOS, 16 Aralıkta toplandı ve az sayıda değişiklikle taslağı kabul etti. Daha sonra Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Kurulu'na gönderilen metin 19 Aralık 1967'de onaylandı.

Bu anlaşma,

- 22 Nisan 1968 günü Moskova, Londra ve Vaşington'da imzaya açılmıştır.
- Onaylayan devletler arasında 3 Aralık 1968'de yürürlüğe girmiştir.
- Saklayıcı Hükümetler: SSCB, Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı, ABD'dir

Anlaşmanın 1nci maddesi ; “Uzay aracının personelinin kazaya uğramış, sıkıntılı durumları tecrübe etmiş, emercensi bir durumla karşılaşmış, yasal korunması altındaki bir ülkeye veya herhangi bir devletin yasal korunması altında olmayan diğer yerlere veya açık denize istemeden inmesi durumu anlaşmanın her bir bölümü gereği keşfi ve bilgisinin ulaşması sağlanmalı:

a. Fırlatma yetkisine sahip ülkenin bildirilmesi veya fırlatma yetkisine sahip ülke ile hemen haberleşmeyi sağlayamıyor ve yerini belirleyemiyorsa, hemen onun tüm kaynaklarından tüm uygun haberleşme kanallarını kullanarak genel bir anons yapmalıdır.

b. Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri bilgilendirme, onun tüm mümkün olan haberleşme kaynakları tarafından gecikmeksizin bilgilendirmeyi yaymalıdır.”

Anlaşmanın 2nci maddesi ; “İstenmeyen iniş, emercensi, sıkıntılı durum ve kaza nedeni ile Sözleşmenin korunması altında ki topraklara inen uzay araçlarının personeli için hemen tüm yardımın sağlanması ve onların kurtarılması işlemine hemen başlanmalıdır. Fırlatma yetkisine sahip ülke ve hâlihazırdaki Birleşmiş Milletler Genel Sekreterinin işlemleri başlatması için bilgilendirilmelidir. Fırlatma yetkisine sahip ülke olan tarafından destek, bir kurtarmanın harekete geçmesine etki edecekse veya arama ve kurtarma çalışmalarının etkilerine oldukça yardımcı olacaksa, fırlatma yetkisine sahip ülke arama ve kurtarma operasyonuna yol göstermeye etki edecekse sözleşmenin ortakları ile ortak çalışma yapmalıdır. Bu gibi çalışmalar, fırlatma yetkisine sahip

ülkene sahip olan ile görüşmelerin devam etmesi ve yakın işbirliği yapılmasıyla sözleşme ortaklarının kontrolü ve yönetimini amaç edinmelidir.”

Anlaşmanın 3ncü maddesi ; “Bilgilendirme ulaşırsa veya herhangi bir devletin koruması altında olmayan herhangi bir yere, açık denize inmiş olan uzay aracının personelini bulunursa, yardım edecek pozisyonda olan sözleşmede bulunan devletler hızlı olarak kurtarmayı sağlamaya güven vermek için (eğer gerekliyse) bu gibi personel için arama ve kurtarma yardımını yaymalıdır. Yapılan her adım ve ilerleme süreci Birleşmiş Milletler Genel Sekreterini ve fırlatma yetkisine sahip ülke olan devleti bilgilendirmelidir.”

Anlaşmanın 4ncü maddesi ; “Uzay aracının personelinin kazaya uğramış, sıkıntılı durumları tecrübe etmiş, emercensi bir durumla karşılaşmış, yasal korunması altındaki bir ülkeye veya herhangi bir devletin yasal koruması altında olmayan diğer yerlere veya açık denize de bulunmuşsa, onların fırlatmada yetkili temsilcileri hızlı ve emniyetle dönmeleri sağlanmalıdır.”

Anlaşmanın 5nci maddesi; “Herhangi bir devletin koruması altında olmayan herhangi bir yerde, açık denizlerde, kanunlarla korunmuş ülke topraklarında dünyaya dönmüş olan uzay aracı parçaları veya bir uzay nesnesini keşfeden veya bilgisi ulaşmış olan her bir anlaşmadaki devlet, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri ve fırlatma yetkisine sahip ülke olan devlete bilgi vermelidir.

1. Keşfedilmiş olan uzay nesnesinin bileşenleri ve uzay nesnesinin bölgesi üzerinde yasal korumaya sahip olan her bir sözleşmedeki devlet,(istekte bulunulduysa yetkiliden yardım alarak ve fırlatma yetkisine sahip ülkenin isteği ile) uzay nesnesinin veya bileşenlerinin geri alınması için pratik yollar bulmalıdır.

2. fırlatma yetkisine sahip ülkenin isteği üzerine, dış uzaya fırlatılmış nesneler, fırlatma yetkisine sahip ülkenin ülke sınırları dışında bulunan uzay nesnesinin parçaları, geri verilmeden önce tanımlayıcı bilgileri tedarik etmelidir (istek üzerine) ki fırlatma yetkisine sahip ülkenin temsilcileri imha etmek için bunları tutsun veya geri götürebilsin.

3. İşbu maddenin 2 ve 3. paragrafları hükümlerine rağmen, yetkisi altındaki bir bölgede ortaya çıkarılan veya diğer herhangi bir yerde bulup kurtarmış olduğu bir uzay aracının veya onu oluşturan parçaların, nitelikleri itibariyle, tehlikeli veya zararlı

olduklarına inanması için nedenler bulunan bir Akid Taraf, bundan Fırlatan Otoriteyi haberdar eder ve Fırlatan Otorite söz konusu Akid Tarafın yönetimi ve kontrolü altında muhtemel zarar tehlikesini ortadan kaldırmak üzere derhal etkin tedbirler alır.

4. İşbu maddenin 2 ve 3. paragrafları hükümleri uyarınca, bir uzay aracının veya bunu oluşturan parçaların bulunup kurtarılması ve geri verilmesine ilişkin yükümlülüklerin yerine getirilmesinden doğan masraflar Fırlatan Otoriteye aittir.”

Anlaşmanın 6ncı maddesi ; “İşbu Anlaşma bakımından “Fırlatan Otorite” deyiminden, fırlatmadan sorumlu Devlet, veya eğer fırlatmadan bir Uluslararası Örgüt sorumlu ise, bu örgütün işbu Anlaşmada öngörülen hakları ve yükümlülükleri kabul ettiğini bildirmesi ve bu Örgüt üyesi Devletlerden çoğunluğun işbu Anlaşmaya ve Ay ve diğer Gök Cisimleri dahil Atmosferötesi Uzayın Keşfi ve Kullanılması Konusunda Devletlerin Faaliyetlerini Düzenleyen İlkeler Hakkında Anlaşma’ya taraf olmaları kaydıyla, söz konusu Örgüt anlaşılır.”

Anlaşmanın 7nci maddesine bakacak olursak;

1. Bu Anlaşma bütün Devletlerin imzasına açıktır. Bu Anlaşmayı, bu maddenin 3. paragrafına uygun olarak yürürlüğe girmesinden önce imzalamamış olan her Devlet, bu Anlaşmaya her zaman katılabilir.

2. İşbu Anlaşma, imzalayan devletlerin onayına sunulur. Onay belgeleri ve katılım belgeleri, *Saklayıcı Hükümetler* olarak tayin edilmiş olan ABD, Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Hükümetlerine tevdi edilirler.

3. İşbu Anlaşma, Anlaşma gereğince Saklayıcı Hükümetler olarak tayin edilmiş olanlar dahil beş Hükümetin onay belgelerini tevdi etmeleri halinde yürürlüğe girer.

4. İşbu Anlaşma’nın yürürlüğe girmesinden sonra onay veya katılım belgelerini tevdi eden Devletler için Anlaşma, söz konusu onay veya katılım belgelerinin tevdi edildiği tarih itibarıyla yürürlüğe girer.

5. Saklayıcı Hükümetler, işbu Anlaşmayı imzalayan veya buna iltihak eden bütün Devletleri, Anlaşma’yla ilgili her imza tarihi, onay veya katılım belgelerinin tevdi edildiği tarih, yürürlüğe giriş tarihi ve diğer bildirimler konusunda derhal bilgilendirir.

6. İşbu Anlaşma, Saklayıcı Hükümetler tarafından, BM Şartının 102. maddesi uyarınca tescil edilir.

Birleşmiş Milletler Şartı XVI. BÖLÜM:

Bu anlaşmanın 102'nci Maddesi; “İşbu Antlaşma'nın yürürlüğe girmesinden sonra, Birleşmiş Milletler'in herhangi bir üyesi tarafından yapılan her uluslararası sözleşme ya da anlaşma, mümkün olan en kısa sürede Sekretarya'da kütüğe işlenecek ve Sekretarya tarafından yayımlanacaktır.

İşbu maddenin 1 . fıkrası hükümleri uyarınca kütüğe işlenmemiş bir uluslararası sözleşme ya da anlaşmanın taraflarından herhangi biri, söz konusu sözleşme ya da anlaşmayı Birleşmiş Milletler'in bir organı önünde ileri süremez.”

Bu anlaşmanın 8'nci Maddesi; “İşbu Anlaşmaya Taraf her Devlet, Anlaşma'da değişiklik yapılmasını önerebilir. Bu değişiklikler, bunları kabul eden Anlaşma'ya Taraf her bir Devlet bakımından, Anlaşma'ya Taraf Devletlerin çoğunluğu tarafından kabul edildikleri an, daha sonra, Anlaşmaya Taraf diğer Devletlerin herbiri bakımından, kabul edildikleri tarihte yürürlüğe girer.”

Bu anlaşmanın 9'ncu Maddesi; “Anlaşmaya Taraf her Devlet, Anlaşmadan çekildiğini, bunun yürürlüğe girmesinden bir yıl sonra, Saklayıcı Hükümetlere yazılı olarak tebliğ edebilir. Bu çekilme, sözkonusu tebliğin alındığı günden bir yıl sonra hüküm ifade eder.”

Bu anlaşmanın 10'ncu Maddesi; “İngilizce, Çince, İspanyolca, Fransızca ve Rusça metinleri aynı ölçüde geçerli olan işbu Anlaşma, Saklayıcı Hükümetlerin arşivlerinde saklanır. İşbu Anlaşmanın usulüne uygun olarak onaylanmış örnekleri, Saklayıcı Hükümetler tarafından, Anlaşmayı imzalamış veya ona katılmış Devletlerin Hükümetlerine gönderilir.”

6.2.1. 1963 Bildirisi ve 1967 Dış Uzay Anlaşması'nda;

Astronotların ve uzay araçlarının kurtarılması ve dönüşü konusunda ilkelere ve maddelere yer verilmiştir.

1963 Bildirisi'nde;

1. İlke astronotların kurtarılması ve dönüşü,
2. İlke uzay araçları konusunda düzenlemeler yapar.

1967 Dış Uzay Anlaşması'nda;

1. Madde astronotların kurtarılması ve dönüşü,
2. Madde uzay araçları konusunda düzenlemeler yapar.

1968 Kurtarma Anlaşması ise, 1967 Dış Uzay Anlaşması'nda bahsedilen yükümlülükleri “**geliştirmek ve daha geniş bir açıklama getirmek**” amacındadır.

6.2.2. 1968 Kurtarma Anlaşması'nın Uygulamaları

2000 yılından bu yana, Anlaşma'daki Madde 5 uyarınca³⁵⁶, BM Genel Sekreteri'ne 4 tane olay resmi olarak bildirilmiştir. Bildiri yapan devletler³⁵⁷:

- Japonya
- ABD
- Güney Afrika
- Suudi Arabistan (Anlaşma'ya üye değil)

6.2.2.1. Japonya (CUPOUS, 2 Şubat 2000)

- Japonya topraklarında, uzay aracına ait bir parçanın bulunduğu, 5. Madde 1. Paragraf uyarınca, BM Gen. Sekreteri'ne bildirildi. 20 Ocak 2000
- Uzay aracına ait parça, Kagoshima'da Yoron Adası sahilinde, 8 Kasım 1999 tarihinde bulundu.
- Bulunan parça silindir şeklinde olup 6m uzunluğunda ve 1.25m çapındadır.
- Parçanın, ABD'nin bir fırlatma aracına ait olduğu düşünülmektedir.

³⁵⁶ Bkz. Detaylı bilgi için Dış Uzayın Barış ve Keşfi için 3ncü Uluslar arası konferans (UNISPACE III), “United Nations treaties and principles on outer space”

³⁵⁷ “Space Law” <http://www.oosa.unvienna.org> (01.03.2005)

- Yapılan araştırmalara göre, bulunan parça hiçbir tehlike arz etmemektedir.
- Parça, adada geçici olarak tutulmaktadır.
- şu anda, ABD Hükümeti ile işbirliği içinde, bulunan parçanın tanımlanması üzerinde çalışılmaktadır.

6.2.2.2. ABD (COPUOUS, 24 Mart 2000)

- ABD topraklarında, uzay aracına ait bir parçanın bulunduğu, 5. Madde 1. Paragraf uyarınca, BM Gen. Sekreteri'ne bildirildi. 13 Mart 2000
- Uzay aracına ait parça, Texas'ta Corpus Christi kıyılarında bulundu.
- Parçanın, Fransız Ariane roketinin burnuna ait olduğu düşünülmektedir. Koni şeklindeki parçada "AEROSPATIALE, IE/AX, FLUXMETRE NO. SER.966-332, REF. DE DEF. A5-IK871-A-000 BLOCK CONTROLE: 25-.11.96" yazılı plaka bulunmaktadır.
- Yapılan araştırmalara göre, bulunan parça hiçbir tehlike arz etmemektedir.
- Parça, Corpus Christi'de yerel otoritelerce geçici olarak tutulmaktadır.
- ABD, Fransız Hükümeti'ni durumdan haberdar etmiştir.

6.2.2.3. Güney Afrika (COPUOS, 11 Temmuz 2000)

- Güney Afrika topraklarında, uzay aracına ait parçaların bulunduğu, 5. Madde 1. Paragraf uyarınca, BM Gen. Sekreteri'ne bildirildi. 3 Temmuz 2000
- Uzay aracına ait parçalar, 27 Nisan 2000 tarihinde, sırasıyla Durbanville, Worcester ve Roverson'da bulundu.
- 1. parça: 2.7m uzunluğunda, 1.5m çapında, 260kg ağırlığında  elik bir silindir
- 2. parça: 60cm çapında, ~33kg ağırlığında metal bir silindir
- 3. parça: 60cm uzunluğunda, tabanı 30cm çapında, üstü 20cm çapında, ~30kg ağırlığında. Silindir şeklinde, boru benzeri, metal olmayan kompozit maddelerden oluşuyor.

- Bu parçaların, 28 Mart 1996'da ABD'nin GPS uydusunun fırlatılmasında kullanılan Delta II roketinin ikinci katmanına ait oldukları düşünülüyor.
- Yapılan araştırmalara göre, bulunan parçalar hiçbir tehlike arz etmemektedir.
- Parçalar, Güney Afrika'da Cape Town'da Astronomi Gözlemevi'nde tutuluyor.
- Güney Afrika, ABD Hükümeti'ni durumdan haberdar etmiştir.

6.2.2.4. Suudi Arabistan (COPUOS, 3 Nisan 2001)

- Suudi Arabistan topraklarında, uzay aracına ait bir parçanın bulunduğu, 5. Madde 1. Paragraf uyarınca, BM Gen. Sekreteri'ne bildirildi. 8 Mart 2001
- Bir uzay aracına ait enkaz, 12 Ocak 2001 tarihinde, Riyad'ın 240 km batısında bulundu.
- Bulunan parça 140cm uzunluğunda, 120cm çapında, 70kg ağırlığında çelik bir silindir
- Parçanın, 1993'ta fırlatılan ve kuzey Brezilya'ya düşmesi beklenen GPS2 uydusunun katı-yakıtlı motorunu kaplayan titanyum olduğu ileri sürülüyor.
- Suudi Arabistan, ABD Hükümeti'ni durumdan haberdar edecektir.

6.2.3. Türkiye'deki durum³⁵⁸:

- Anlaşma Türkiye adına, Ü. Haluk Bayülken tarafından 1968 yılında imzalanmıştır.
- Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Yasa Tasarısı, TBMM'ye sunuldu.

Başkanlığa geliş tarihi: 31 Aralık 2003

Komisyon giriş tarihi: 7 Ocak 2004

³⁵⁸ "Kanun Teklifi 26133", <http://www.tbmm.gov.tr>

6.3. Uzak Nesneleri Tarafından Sebep Olunan Hasarlar İçin Uluslar Arası Sorumluluk Szleşmesi³⁵⁹

Bu Sözleşme'ye Taraf Devletler, uzayın keşfini ve barışçı amaçlarla kullanımını geliştirmenin tüm insanlığın ortak çıkarına olduğunu kabul ederek, Ay ve Diğerk Gök Cisimleri Dahil, Uzayın Keşif ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler Hakkında Anlaşma'yı hatırlayarak, Uzay cismi fırlatma faaliyetinde bulunan Devletler ve hükümetlerarası uluslararası kuruluşlarca alınacak tedbirlere rağmen, bu cisimlerin zarara sebebiyet vermelerinin ihtimal dahilinde olduğunu hesaba katarak, Uzay cisimlerinin sebep olduğu zarardan dolayı sorumluluk hakkında etkin uluslararası kurallar ve usuller hazırlamanın ve özellikle, bu Sözleşme çerçevesinde zarar görenlere adil, tam ve zamanında tazminat ödenmesini sağlamanın gerekliliğini kabul ederek, bu kurallar ve usullerin tesisinin, uzayın barışçı amaçlarla kullanılması ve araştırılması konusundaki uluslararası işbirliğini kuvvetlendirdiğine inanarak çalışmaların yapılması gerektiğidir. Bu doğrultuda;

Sözleşmenin 1.nci maddesi ile bu Sözleşme'de yer alan³⁶⁰ konular;

1. "Zarar" terimi insan hayatı kaybı, yaralanmalar ve insan sağlığına verilen diğerk zararları veya devlet malları ile hükmi şahıslar ve hükümetlerarası kuruluşların mallarının kaybı ile bu mallara verilen zararları,
2. "Fırlatma" terimi, fırlatma teşebbüsünü de içerir.
3. "Fırlatan Devlet" terimi,
4. Bir uzay cismini fırlatan veya fırlattıran devleti,
5. Ülkesinden veya tesislerinden uzay cismi fırlatılan devleti,
6. "Uzak Cisim" terimi, bir uzay cismini meydana getiren kısımlarla, fırlatma aracı ve onu oluşturan kısımları içerir.

³⁵⁹ Bkz. Dış uzay'da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Uzay Nesneleri Tarafından Sebep Olunan Hasarlar İçin Uluslar Arası Sorumluluk Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler Yayını, Viana-1999,s.12-18

³⁶⁰ Bkz. Uzay Cisimlerinin Verdiğı Zarardan Dolayı Uluslar Arası Sorumluluk Hakkında Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğına Dair Kanun,Kanun no:5150,Kabul Tarihi:28.04.2004

Sözleşmenin 2nci maddesi ; “Fırlatma işlemini sağlayan devlet, uçan uçaklara veya dünya yüzeyinde, uzay nesnesinin sebep olmuş olduğu hasarları telefi ederek ödemek kesinlikle sorumluluğundadır.”

Sözleşmenin 3ncü maddesi ; “Başka bir devletin fırlatmış olduğu uzay nesnesi tarafından, fırlatıcı bir devletin bir uzay nesnesine, kişilerine veya bir uzay nesnesi gibi üzerindeki mala dünya üzerinde başka yerde sebep olmuş olduğu hasar, hasar kendi hatası, kendi sorumluluğunda ki kişilerin hatası nedeniyle olmuşsa bu hasarların sorumluluğuna sahip olmalıdır.”

Sözleşmenin 4ncü maddesi ;

1- Yeryüzünden başka bir yerde, bir Fırlatan Devletin uzay cismine veya uzay cisminin içinde bulunan insanlar ve mallara, başka bir Devlet uzay cismi tarafından verilen zararlarda ve bu zarar nedeniyle bu üçüncü Devlete veya üçüncü Devletin hakiki ve hükmi şahıslarına zarar verilmesi halinde, ilk iki Devlet, üçüncü Devlete karşı, aşağıda belirtilen sınırlar içinde müştereken ve müteselsilen sorumlu olacaklardır:

a) Üçüncü Devlete yeryüzünde ve üçüncü Devletin uçuş halindeki uçağına zarar verilmesi halinde, bu iki Devletin üçüncü Devlete karşı sorumlulukları mutlaklıdır.

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.

2- 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 ne kadar olduğu belirlenemezse, tazminat yükü eşit olarak paylaştırılır. 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.

Sözleşmenin 5nci maddesi;

1- İki veya daha çok Devlet bir uzay cismini birlikte fırlatırlarsa, bundan doğan tüm zararlardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olacaklardır.

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 hanel getirmeyecektir.

3- Toprakları veya tesisleri uzay cisminin fırlatılmasında kullanılan bir Devlet, ortak fırlatmaya katılmış sayılır.

Sözleşmenin 6ncı maddesi;

1- Bu maddenin 2. fıkrası hükmü saklı kalmak kaydıyla, Fırlatan Devlet, zararın tamamının veya bir kısmının, talep eden Devletin, bu Devletin temsil ettiğı hakiki veya hükmî şahısların ağır ihmali sonucu veya zarar verme kasdı ile yapılmış bir eylem veya eksik işleminden meydana geldiğini ispat ettiğı ölçüde mutlak sorumluluktan kurtulur.

2- 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 geldiğı durumlarda Fırlatan Devlet hiçbir şekilde sorumluluktan kurtulamaz.

Sözleşmenin 7nci maddesi; “Fırlatan Devletin uzay cisminin sebep olduğı 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.”

Sözleşmenin 8nci maddesi;

1- Zarara uğrayan veya hakiki veya hükmi şahısları zarar gören bir Devlet, bu zarardan dolayı Fırlatan Devlete tazminat talebinde bulunabilir.

2- Eğer uyrukluğunda bulundukları 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 bulundukları 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.

Sözleşmenin 9ncu maddesi; “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, kendisinin ve Fırlatan Devletin, Birleşmiş Milletler üyesi olmaları kaydıyla, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri aracılığı ile de talepte bulunabilir.”

Sözleşmenin 10ncu maddesi;

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.

Sözleşmenin 11nci maddesi;

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.

Sözleşmenin 12nci maddesi; “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.”

Sözleşmenin 13ncü maddesi; “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.”

Sözleşmenin 14ncü maddesi; “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 Zarar Komisyonu kurarlar.”

Sözleşmenin 15nci maddesi;

1- Zarar 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, Zarar Komisyonu kurulması talebinin yapılmasından itibaren iki ay içinde, üye belirleme işlemini gerçekleştirir.

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.

Sözleşmenin 16ncı maddesi;

1- Eğer taraflardan biri, öngörülen süre içinde üye belirleme işlemini gerçekleştirmezse, diğer tarafın talebi ile Başkan, tek başına Zarar Komisyonu'nu oluşturur.

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.

Sözleşmenin 17nci maddesi; “Zarar 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 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 başına Komisyonu oluşturur.”

Sözleşmenin 18nci maddesi; “Zarar Komisyonu, tazminat talebinin haklılığı ve gerekiyorsa tazminat miktarı üzerinde karar verir.”

Sözleşmenin 19ncu maddesi;

1- Zarar 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.

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.

Sözleşmenin 20nci maddesi; “Komisyon tarafından aksi kararlaştırılmadıkça, Zarar Komisyonu'nun masrafları taraflar arasında eşit olarak paylaşılır.”

Sözleşmenin 21nci maddesi; “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 hâlel getirmez.”

Sözleşmenin 22nci maddesi;

1- 24 ve 27nci 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.

2- 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.

3- 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.

4- 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 gerekir³⁶¹.

Sözleşmenin 23'ncü maddesi;

1- Bu Sözleşme hükümleri Taraf Devletlerarasındaki ilişkilerde yürürlükte olan diğer uluslararası sözleşmeleri etkilemez.

2- Bu Sözleşme'nin hiçbir hükmü, Devletlerin, bu Sözleşme hükümlerini teyit eden, tamamlayan veya geliştiren uluslararası anlaşmalar yapmalarını engellemez.

Sözleşmenin 24'ncü maddesi;

1- Bu Sözleşme, bütün Devletlerin imzasına açıktır. Bu Sözleşme'yi, bu maddenin 3. fıkrası uyarınca yürürlüğe girmesinden önce imzalamamış olan her Devlet, her zaman ona katılabilir.

2- Bu Sözleşme, imzalayan Devletlerin onayına tâbi olacaktır. Onay ve katılım belgeleri, Saklayıcı Hükümetler olarak belirlenen Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler

³⁶¹ Bkz. Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslar Arası Sorumluluk Hakkında Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, Kanun no:5150, Kabul Tarihi:28.04.2004

Birliğı, Kuzey İrlanda ve Büyük Britanya Birleşik Krallığı ve Amerika Birleşik Devletleri Hükümetlerine tevdi edilecektir.

3- Bu Sözleşme, beşinci onay belgesinin tevdi edilmesi ile yürürlüğe girecektir.

4- Bu Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden sonra onay veya katılım belgelerini tevdi eden Devletler için Sözleşme, söz konusu onay veya katılım belgelerinin tevdi edildiğı tarih itibarıyla yürürlüğe girecektir.

5- Saklayıcı Hükümetler, bu Sözleşme'yi imzalayan veya bu Sözleşme'ye katılan devletleri, Sözleşme'yle ilgili her imza tarihi, onay veya katılım belgelerinin tevdi tarihi, yürürlüğe giriş tarihi ve diğ er bildirimler konusunda derhal bilgilendirir.

6- Bu Sözleşme, Saklayıcı Hükümetler tarafından, Birleşmiş Milletler Şartı'nın 102. maddesi uyarınca tescil ettirilir.

Sözleşmenin 25nci maddesi; “Bu Sözleşme'ye Taraf her Devlet, Sözleşme'de değişiklik yapılmasını önerebilir. Bu değişiklikler, bunları kabul eden Sözleşme'ye Taraf her Devlet bakımından Sözleşme'ye taraf devletlerin çoğunluğınca kabul edildikleri an, daha sonra Sözleşme'ye Taraf diğ er Devletlerin her biri bakımından, kabul edildikleri tarihte yürürlüğe girer.”

Sözleşmenin 26ncı maddesi; “ Bu Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden on yıl sonra, Sözleşme'nin geçen zaman içindeki uygulaması dikkate alınarak, Sözleşme'de değişiklik yapılmasının gerekli olup olmadığını inceleyebilmek amacıyla, Sözleşme'nin gözden geçirilmesi hususu, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun geçici gündemine alınacaktır. Bununla beraber, Sözleşme'nin beş yıl yürürlükte kalmasından sonra herhangi bir tarihte, Taraf Devletlerin üçte birinin teklifi ve Taraf Devletlerin çoğunluğunun mutabakatı ile bu Sözleşme'nin gözden geçirilmesi için bir konferans düzenlenecektir³⁶². ”

Sözleşmenin 27nci maddesi; “Bu Sözleşme'ye Taraf her Devlet, Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden bir yıl sonra Saklayıcı Hükümetlere yapacağı yazılı bir bildirim ile Sözleşme'den çekildiğini bildirebilir. Böyle bir çekilme, bu bildirimin alındığı tarihten bir yıl sonra yürürlüğe girer.”

³⁶² Bkz. Uzak Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslar Arası Sorumluluk Hakkında Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğ una Dair Kanun, Kanun no:5150, Kabul Tarihi:28.04.2004

Sözleşmenin 28nci maddesi; “Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca metinleri aynı şekilde geçerli olan bu Sözleşme, Saklayıcı Hükümetlerin arşivinde saklanır. Bu Sözleşmenin usulüne uygun olarak tasdik edilmiş örnekleri, Saklayıcı Hükümetler tarafından, taraf olan ve katılan Devletlere iletilecektir. Sözleşme'nin onaylanmış örnekleri Saklayıcı Hükümetler tarafından bu Sözleşme'yi imzalayan veya katılan Devletlere gönderilir.

Yukarıdaki hususları tasdiken, usulüne uygun şekilde yetkili kılınmış, aşağıda imzası bulunan kişiler bu Sözleşme'yi imzalamışlardır.

Londra, Moskova ve Vaşington'da Yirmidokuz Mart Bindokuzyüzyetmişiki tarihinde, üç nüsha olarak düzenlenmiştir.”

Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslararası Sorumluluk Hakkında Sözleşme'ye katılma sırasında 28.04.2004 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti tarafından yapılan beyanın metni

Türkiye Cumhuriyeti, işbu Sözleşme'nin hükümlerini yalnızca diplomatik ilişkisi bulunan Taraf Devletlere karşı uygulayacağını beyan eder.

6.4. Dış Uzaya Fırlatılan Nesnelerin Kayıt Etme Sözleşmesi³⁶³

Sözleşmenin I'nci maddesinde;“Fırlatan devlet”; bir uzay nesnesinin fırlatılmasını sağlayan veya fırlatan devlet; bir uzay nesnesini fırlatma kolaylıklarını veya bölgesine sahip olan devlet anlaşılmaktadır.

“Kayıtlı devlet”; madde II ile uygun olarak taşınan bir uzay nesnesinin kayıtlı olan devletin bir fırlatmasını kastedilir.

Sözleşmenin II'nci maddesinde;

1. Bir uzay cismi dünya etrafında bir yörüngeye girmek veya daha uzağa gitmek üzere fırlatıldığında, cismi uzaya fırlatan Devlet, kayıtların tutulduğu tescil sistemine kaydettirmek suretiyle cismin tescil işlemini yapacaktır. Uzaya cisim fırlatan her Devlet, böyle bir tescil işlemi yapıldığını Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine bildirecektir.

³⁶³ Bkz. Dış uzay'da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Dış Uzaya Fırlatılan Nesnelerin Kayıt Etme Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler Yayını, Viana-1999,s.19-22

2. Bir uzay cismi ile ilgili olarak, cismi fırlatan iki veya daha fazla Devlet sözkonusu olduğunda, Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dahil, Uzayın Keşif ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler Hakkında Anlaşmanın 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 hanel getirilmeksizin, bu maddenin 1. paragrafı uyarınca cismin tescil işlemini kimin yapacağını, bu Devletler müştereken belirleyecektir.

3. Her bir tescil işleminin kapsamı ve hangi şartlar altında sürdürüleceği, tescili yapan ilgili Devlet tarafından belirlenecektir³⁶⁴.

Sözleşmenin III'ncü maddesinde;

1. Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, VI. Madde uyarınca verilen bilgilerin kaydedileceği bir Tescil Sistemini muhafaza edecektir.

2. Bu Tescil Sistemindeki bilgilere tam ve açık erişim mümkün olacaktır.

Sözleşmenin IV'ncü maddesinde;

1. Tescil eden her Devlet, Birleşmiş milletler Genel Sekreterine 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,
 - ii. Yörüngenin eğimi,
 - iii. Dünyadan en uzak noktası,
 - iv. Dünyaya en yakın noktası,
- e. Uzay cisminin genel fonksiyonu.

³⁶⁴ Bkz. Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Tescili Sözleşmesi, Kanun no:5151, Kabul Tarihi:28.04.2004

2. Tescil eden her Devlet, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine zaman zaman kendi kayıt sistemindeki bir uzay cismine ilişkin ilave bilgi verebilir.

3. Tescil eden her Devlet, hakkında daha önce bilgi verdiği dünya etrafındaki bir yörüngeye yerleştirilmiş ancak artık yörüngede olmayan uzay cisimleriyle ilgili olarak, mümkün olan en geniş şekilde ve mümkün olan en kısa sürede Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine bilgi verecektir.

Sözleşmenin V'ncü maddesinde; “Dünya etrafındaki veya daha uzaktaki bir yörüngeye yerleştirilen bir uzay cismi, ismiyle veya Madde IV, paragraf 1 (b)’de belirtilen isim veya tescil numarasıyla veya her ikisiyle birlikte tanımlandığında, tescili yapan Devlet, IV. Madde uyarınca uzay cismine ilişkin bilgileri Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine gönderirken bu durumu da bildirecektir. Böyle bir durumda, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri bu bildirimi Tescil Sisteminde kayda geçirecektir³⁶⁵.”

Sözleşmenin VI'ncı maddesinde; “Bu Sözleşme hükümlerinin uygulanması esnasında bir Taraf Devlet, kendisine veya hakikî veya hükmî 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 imkânları 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, imkânların 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.”

Sözleşmenin VII'ncü maddesinde;

1. Bu Sözleşmenin XII. maddesi dahil, VIII'den XII'ye kadar olan Maddeleri hariç tutulmak üzere, bu Sözleşmede Devletlere yapılan atıflar, uzay faaliyetlerinde bulunan her uluslararası hükümetlerarası kuruluşa, bu kuruluşun Sözleşmeden doğan hak ve yükümlülükleri kabul ettiğini bildirmesi ve kuruluşa üye devletlerin çoğunluğunun bu Sözleşmeye ve Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dahil, Uzayın Keşif ve

³⁶⁵ Bkz. Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Tescili Sözleşmesi, Kanun no:5151, Kabul Tarihi:28.04.2004

Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yöneten İlkeler Hakkında Anlaşmaya taraf olması halinde uygulanacaktır.

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

Sözleşmenin VIII'ncü maddesinde;

1. Bu Sözleşme, New York'taki Birleşmiş Milletler Merkezinde bütün Devletlerin imzalarına açık tutulacaktır. Bu Sözleşmeyi, bu Maddenin 3. paragrafına göre yürürlüğe girmeden önce imzalamamış olan her Devlet, her zaman ona katılabilir.

2. Bu Sözleşme, imzalayan Devletlerin onayına tâbi olacaktır. Onay ve katılım belgeleri, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine tevdi edilecektir.

3. Bu Sözleşme, onay belgelerini Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine tevdi eden Devletler bakımından beşinci onay belgesinin tevdi edildiği tarih itibariyle yürürlüğe girecektir.

4. Bu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden sonra onay veya katılım belgelerini tevdi eden Devletler için Sözleşme, sözkonusu onay veya katılım belgelerinin tevdi edildiği tarihte yürürlüğe girecektir.

5. Genel Sekreter, bu Sözleşmeyi imzalayan veya bu Sözleşmeye katılan devletleri, Sözleşmeyle ilgili her imza tarihi, onay ve katılım belgelerinin tevdi tarihi, yürürlüğe giriş tarihi ve diğer bildirimler konusunda derhal bilgilendirecektir.

Sözleşmenin IX'ncü maddesinde; “Bu Sözleşmeye Taraf her Devlet, Sözleşmede değişiklik yapılmasını önerebilir. Bu değişiklikler, bunları kabul eden Sözleşmeye Taraf her Devlet bakımından Sözleşmeye Taraf Devletlerin çoğunluğunca kabul edildikleri an, daha sonra Sözleşmeye Taraf Diğer Devletlerin her biri bakımından, kabul edildikleri tarihte yürürlüğe girer.”

Sözleşmenin X'ncü maddesinde; “Bu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden on yıl sonra, Sözleşmenin geçen zaman içindeki uygulaması dikkate alınarak, Sözleşmede değişiklik yapılmasının gerekli olup olmadığını inceleyebilmek bakımından, Sözleşmenin gözden geçirilmesi hususu, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun geçici

gündemine alınacaktır. Bununla beraber, Sözleşmenin beş yıl yürürlükte kalmasından sonra herhangi bir tarihte, Taraf Devletlerin üçte birinin teklifi ve Taraf Devletlerin çoğunluğunun mutabakatı ile bu Sözleşmenin gözden geçirilmesi için bir konferans düzenlenecektir. Böyle bir gözden geçirmede, Uzay cisimlerinin teşhisi dahil her türlü teknolojik gelişmeler dikkate alınacaktır³⁶⁶.”

Sözleşmenin XI’nci maddesinde; “Bu Sözleşmeye Taraf her Devlet, yürürlüğe girmesinden bir yıl sonra, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine yapacağı yazılı bildirim ile Sözleşmeden çekildiğini bildirebilir. Böyle bir çekilme, bu bildirimin alındığı tarihten bir yıl sonra yürürlüğe girer.”

Sözleşmenin XII’nci maddesinde; “Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca metinleri aynı şekilde geçerli olan bu Sözleşmenin aslı, onaylanmış örneklerini tüm imzacı ve katılımcı Devletlere gönderecek olan Birleşmiş Milletler Genel Sekreterince saklanacaktır.

Yukarıdaki hususları tasdiklen, hükümetleri tarafından usulüne uygun şekilde yetkili kılınmış aşağıda imzası bulunan kişiler, bindokuzyüzyetmişbeş yılının ondört Ocak tarihinde New York’ta imzaya açılan bu Sözleşmeyi imzalamışlardır.”

Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Tescili Sözleşmesine katılma sırasında 28.04.2004 tarihli Türkiye Cumhuriyeti tarafından yapılan beyanın metni.

Türkiye Cumhuriyeti, işbu Sözleşmenin hükümlerini yalnızca diplomatik ilişkisi bulunan Taraf Devletlere karşı uygulayacağını beyan eder.

6.5. Ay ve Diğer Gök Cisimlerinde Devletlerin Faaliyetlerini Düzenleyen Anlaşma³⁶⁷

Sözleşmenin 1’nci maddesi;

1. Ay ile ilgili bu anlaşmanın koşulları, bu gök cisimlerinin her hangi biri konusunda yürürlüğe giren belirli yasal normlar haricinde (Dünya’dan başka) solar sistem içinde diğer gök cisimleriyle de ilgilenmelidir.

³⁶⁶ Bkz. Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Tescili Sözleşmesi, Kanun no:5151, Kabul Tarihi:28.04.2004

³⁶⁷ Bkz. Dış uzay’da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Ay ve diğer gök cisimlerinde devletlerin faaliyetlerini düzenleyen anlaşma, Birleşmiş Milletler Yayını, Viana-1999,s.23-30

2. Aya referans olan bu anlaşmanın amacı, onun etrafında, diğer yörüngelerde veya etrafında yörüngeyi de kapsamalıdır³⁶⁸.

Sözleşmenin 3ncü maddesi;

1. Ay barışçı amaçlar için bütün devlet cemiyetleri tarafından kullanılmalıdır.
2. Ay üzerinde, herhangi bir tehdit, güç kullanımı, diğer düşmanca eylemler veya düşmanca tehdit yasaklanmıştır.
3. Devletler cemiyeti, Ay'da veya üzerinde, herhangi bir silah kullanımı veya yerleştirilmesi, toplu imha için herhangi bir çeşit silahlar, nükleer silahlar taşıyan nesnelerin ay etrafında dönmesi, diğer yörüngelere veya ayın etrafındaki yörüngelere yerleştirilmemelidir.
4. Ay üzerinde askeri üslerin kurulması, yerleştirilmesi ve kuvvetlendirilmesi, her tipte silahın testi ve askeri manevralara rehberlik edilmesi yasaklanmıştır. Barışçı amaçlar için veya Bilimsel araştırmalar için herhangi bir askeri personel kullanımı yasaklanmamıştır. Ayın barışçı amaçlarla kullanım ve keşfi için gerekli kolaylıklar veya herhangi bir teçhizatın kullanımı yasaklanmamıştır.

Sözleşmenin 11nci maddesi;

1. Ay ve onun doğal kaynakları insanlığın genel mirasıdır.
2. Ay, egemenliğin herhangi bir talep ile (kullanım, yerleşim veya diğer herhangi bir kasıtlı) ulusal egemenliği altına almaya amaç edinilemez.
3. Ne ayın yüzeyi nede altındaki, nede herhangi bir bölümündeki yerleşmiş doğal kaynakları herhangi bir doğal kişinin, hükümet dışı var oluşlar, ulusal organizasyonlar, hükümet dışı organizasyonlar, uluslar arası hükümet ile ilgili organizasyonlar veya herhangi bir devletin malı olmamalıdır.....

Sözleşmenin 13ncü maddesi; “Ay’a istemeden iniş yapan, zorunlu inen veya iniş esnasında kırıma uğrayan Uzay aracı öğrenen bir devlet (onu fırlatmamış olan), Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine ve fırlatan devlete hemen bilgi vermelidir.”

³⁶⁸ Bkz. Birleşmiş Milletler Kararı 2625 (XXV), annex.

6.6. Dış Uzayın Kullanımı ve Keşfinde Devletlerin Faaliyetlerini Düzenleyen Yasal Prensipler Deklerasyonu³⁶⁹

1. Dış uzayın kullanımı ve keşfi tüm insanlığın ilgisi ve yararı için kullanılmış olacaktır.

2. Dış uzay ve gök cisimleri, uluslar arası hukukla koordineli olarak ve eşitlik temeliyle tüm devletler tarafından kullanım ve keşif için serbesttir.

3. Ay, egemenliğin herhangi bir talep ile (kullanım, yerleşim veya diğer herhangi bir kasıtlı) ulusal egemenliği altına almaya amaç edinilemez.

4. Dış uzayın kullanım ve keşfinde devlet faaliyetleri, uluslar arası anlayış ve ortak çalışmayı ilerletmek ve gizlilik ve uluslar arası barışı sağlamakla ilgili uluslar arası hukuka (birleşmiş milletler belgelerini de kapsayacak şekilde) uygun olarak devam ettirilmelidir.

5. Devletler dış uzaydaki uluslar arası faaliyetleri için uluslar arası sorumluluklarını yerine getirmeli, ulusal aktiviteler şuan ki deklarasyondaki oluşturulmuş prensiplerle uygun olarak Hükümet dışı oluşumlar veya hükümet ajansları tarafından devam etmelidir. Dış uzaydaki hükümet dışı var oluşların faaliyetleri, ilgili devlet tarafından devamlı gözlenmeli ve yetki belgesi verilmelidir. Faaliyetler, uluslar arası organizasyonlar tarafından dış uzayda devam ettiği zaman, bu deklarasyonlardaki 4ncü prensibe uygun olarak ortaya çıkan sorumlulukları, bu prensiplere dahil olan devletler tarafından ve uluslar arası organizasyonlar tarafından oluşturulmalıdır.

6.7. Uluslararası Direkt Televizyon Yayınları İçin Yapay Dünya Uydularının Devletler Tarafından Kullanım Düzenleyen Prensipler³⁷⁰

9 kasım 1972 yılı 2916 nolu kararı aşağıda açıklanmıştır.

³⁶⁹ Bkz. Dış uzay'da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Dış Uzayın Kullanımı Ve Keşfinde Devletlerin Faaliyetlerini Düzenleyen Yasal Prensipler Deklerasyonu, Birleşmiş Milletler Yayını,Viana-1999,s.31-32

³⁷⁰ Bkz. Dış uzay'da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Uluslararası Direkt Televizyon Yayınları İçin Yapay Dünya Uydularının Devletler Tarafından Kullanım Düzenleyen Prensipler, Birleşmiş Milletler Yayını,Viana-1999,s.33-35

a. Amaçlar ve objektifler: uydular tarafından uluslar arası direk televizyon yayınları alanındaki faaliyetler, devletlerin egemenlik haklarına uygun olarak devam etmelidir.

b. Uluslararası hukukun uygulanması

c. *Haklar ve Yararlar*: her devlet, kendi yasal koruması altında ki kuruluşlar ve kişiler tarafından bazı faaliyetlerin yetkilendirmeyi ve uydular tarafından uluslar arası direk televizyon yayınları alanında ki faaliyetlere rehberlik etme hakkına eşit olarak sahiptir.

d. Uluslar arası ortak çalışma

e. Tartışma ile kurulmuş barış

f. Devlet sorumlulukları

g. Başvuru için hak ve görevler

h. Telif hakkı ve komşu hakları

i. Birleşmiş milletler bildirisi

j. Devletler arası anlaşmalar ve görüşmeler

6.8. Dış Uzaydan Dünyanın Uzaktan Soruşturulması İle İlgili Prensipler³⁷¹

12 kasım 1974 yılı 3234 nolu kararı ile alınan prensibler aşağıda yazılı olduğu gibidi:

1'nci prensip; “Uzaktan soruşturma: çevrenin korunması, arazinin kullanılması, doğal kaynakların yönetiminin geliştirilmesini amaç edinmek için fark edilen nesneler tarafından yayılan, yansıyan veya elektromanyetik dalgaların özelliklerinin kullanımı sağlayarak uzaydan dünyanın yüzeyinin araştırılması kastedilmektedir³⁷².”

2'nci Prensip; “ Uzaktan araştırma faaliyetleri, gelişmiş ülkelerin ihtiyaçlarını düşünerek, sosyal, bilimsel teknolojik gelişmeler ve ekonomik düzeylerine bakmaksızın tüm ülkelerin ilgisi ve yararı için devam edilmelidir.”

3'ncü Prensip; “..... Bu faaliyetler, kendi yasal korumaları altındaki kuruluşlar veya diğer ülkelerin uluslar arası hukuka uygun olarak onların ilgisi ve haklarını dikkate

³⁷¹ Bkz. Dış uzay'da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Dış Uzaydan Dünyanın Uzaktan Soruşturulması İle İlgili Prensipler, Birleşmiş Milletler Yayını, Viana-1999, s.36-39

³⁷² Bkz. Official Records of the General Assembly, Forty-first Session, Supplement No. 20 (A/41/20 and Corr.1).

olarak insanların sağlıkları ve doğal kaynaklarına ve tüm ÷lkelerin daimi ve tam egemenliklerine saygı temelinde rehber olmalıdırlar.”

8’nci Prensiptir; “Birleşmiş Milletler ve Birleşmiş Milletler Sistemi içindeki ajanslar, uzaktan araştırma alanlarında ortak çalışmayı ve teknik yardımlarına içerecek şekilde uluslar arası ortak çalışmayı ilerletmelidir.”

10’ncü Prensiptir; “ Uzaktan araştırma dünyanın doğal çevresini koruyacak şekilde ilerlemelidir.” ve bu doğrultuda çalışmalar yapılmalıdır.

12’nci Prensiptir; “Kendi yasal koruması altındaki topraklarla ilgili ilk ve işlenmiş bilgileri mümkün olduğunca üretir.”

6.9. Dış Uzayda Nükleer Güç Kaynaklarının Kullanımı İle İlgili Prensipler³⁷³

Bu sözleşme 10 prensipten oluşmakta³⁷⁴ olup aşağıda bu prensiplere değinilmeye çalışılmıştır.

Bu Sözleşmenin 1’nci Prensiptir “ Uluslararası hukukun uygulanması; dış uzayda nükleer güç kaynaklarının kullanımını ilgilendiren faaliyetler uluslar arası hukuka, ay ve gök cisimlerini de içine alacak şekilde, dış uzayın kullanımı ve keşfinde devletlerin faaliyetlerini düzenleyen prensipler anlaşması ve Birleşmiş Milletler belgelerini de kapsayacak şekilde uygun olarak devam etmelidir.”

Bu sözleşmenin 3’ncü Prensiptir “Emniyetli kullanım için kriterler ve rehberler: ilgili riskleri ve uzaydaki radyoaktif maddelerin miktarını azaltmak maksadıyla, uzayda nükleer güç kaynaklarının kullanımı herhangi bir sebeple nükleer olmayan enerji kaynakları tarafından işletilmeyen uzay görevleri kısıtlanmış olmalıdır.”

³⁷³ Bkz. Dış uzay’da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Dış Uzayda Nükleer Güç Kaynaklarının Kullanımı İle İlgili Prensipler, Birleşmiş Milletler Yayını, Viana-1999,s.40-45

³⁷⁴ Official Records of the General Assembly, Forty-seventh Session, Supplement No. 20 (A/47/20)

6.10. Gelişmiş Ülkelerin İhtiyaçlarının Özel Açıklamalarını İçine Alan Ve Tüm Devletlerin İlgisi Ve Yararı İçin Dış Uzayın Kullanım Ve Keşfinde Uluslar Arası Ortak Çalışma Deklerasyonu³⁷⁵

Dış uzayın barışçıl amaçlarla kullanımı komitesinin 39'ncu dönem çalışmasında ki raporu³⁷⁶, 2'nci birleşmiş milletler konferansının dış uzayın barışçıl amaçlarla kullanım ve keşfi tavsiyeleri³⁷⁷ ile birlikte, Karşılıklı kabul edilmiş temeller ve eşitlik ilkesi ile dış uzayın kullanımı ve keşfinde uluslar arası ortak çalışmadaki tüm açılardan katılımının belirlenmesi serbestidir.

6.11. Avrupa Meteoroloji Uyduları İşletme Teşkilâtı Dokunulmazlıklar Ve Bağımsızlıklar Protokolü³⁷⁸

Bir Avrupa Meteoroloji Uyduları İşletme Teşkilâtının (EUMETSAT) kurulması Anlaşmasına Taraf olan hükümetler 24 Mayıs 1983 tarihinde bu mukaveleye imza koymuşlardır (bundan sonra “Anlaşma” olarak bahsedilecektir.)

Anlaşmanın 12 nci Maddesine uygun olarak dokunulmazlıklar ve bağımsızlıkları belirleme isteği ve Bu Protokol'de ortaya konulan dokunulmazlıklar ve bağımsızlıklardan kastedilen maksadın, EUMETSAT'ın resmî çalışmalarını etkili bir biçimde gerçekleştirmesini temin etmek olduğunu beyan etme amacıyla şu maddeler üzerinde anlaşmaya varılmıştır.

Protokolün 1'nci maddesi ile kavramların kullanımı anlatılmaya çalışılmıştır.

Bu protokolün amaçlarına ilişkin olarak;

a) “Üye Ülkeler” anlaşmaya imza koyan Devlet anlamına gelir.

³⁷⁵ Bkz. Dış uzay'da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Gelişmiş Ülkelerin İhtiyaçlarının Özel Açıklamalarını İçine Alan Ve Tüm Devletlerin İlgisi Ve Yararı İçin Dış Uzayın Kullanım Ve Keşfinde Uluslar Arası Ortak Çalışma Deklerasyonu, Birleşmiş Milletler-1999,s.46-47

³⁷⁶ Official Records of the General Assembly, Fifty-first Session, Supplement No. 20 (A/51/20)

³⁷⁷ Bkz. Report of the Second United Nations Conference on the Exploration and Peaceful Uses of Outer Space, 11

Vienna, 9-21 August 1982 and corrigenda (A/CONF.101/10 and Corr.1 and 2)

³⁷⁸ Bkz. Avrupa Meteoroloji Uyduları İşletme Teşkilatı Dokunulmazlıklar ve Bağımsızlıklar Protokolü,Kanun no:4523,Kabul Tarihi:01.02.2000

b) “Arşiv”, yazışma, belge, metinler, fotoğraflar, filmler, optik ve magnetik bantlar, data bantlarını içeren bütün kayıtlar ve EUMETSAT’a ait olan ya da EUMETSAT tarafından tutulan bilgisayar programları anlamına gelmektedir.

c) “resmî çalışmalar”, Mukavenenin 2 nci Maddesinde de belirtildiği gibi EUMETSAT’ın hedeflerini ifa etmek üzere gerçekleştirilmiş olduğu bütün çalışmaları ve idarî aktivitelerini kapsamına alır.

d) “Mülk” mukaveleden doğan haklardan olduğu kadar, sahip olma hakkına konu olabilecek herhangi birşey de olabilir.

e) Üye ülke “*temsilcileri*”, temsilciler ve danışmanları anlamına gelir.

f) “*Personel üyeleri*”, Direktörü, EUMETSAT tarafından istihdam edilen kişileri, daimî hizmet görevini devam ettirenleri ve Personel Kanunlarına tabi olanları içermektedir.

g) “*Uzman*” EUMETSAT yararına hususî bir görevi gerçekleştirmek üzere tayin edilen bir kimseden başka olmak üzere harcamaları EUMETSAT tarafından karşılanan bir kişi anlamına gelmektedir.

Protokolün 2’nci maddesi “Kanunî Şahsiyet EUMETSAT’ın Mukavenenin 1 numaralı maddesine uygun olarak kanunî bir şahsiyeti vardır. Özellikle, mukavele yapma, taşınır ve taşınmaz malları tedarik etmek ve dağıtma ve hukukî muamelelere iştirak etme kapasitesine sahiptir.”

Protokolün 3’nci maddesi; “Arşiv Dokunulmazlığı, EUMETSAT arşivleri dokunulmazlık hakkına tabidir.”

Protokolün 5’nci maddesi;

“Gümrük ve Vergi Hükümleri”

1. Resmî faaliyetleri çerçevesinde, EUMETSAT malları ve gelirleri direkt vergiden muaftır.

2. EUMETSAT’ın resmî faaliyetleri için gerekli olan büyük meblağlar tutan alışveriş ve hizmetlerin yerine getirilmesinde fiyatlarına vergi veya resim dahil olması

halinde, bu vergi veya resmi tahsil eden üye Devlet tevsik edildiği takdirde, bu resim ve vergilerden bağışıklık veya iadesi konusunda uygun tedbirleri alır.

3. EUMETSAT tarafından ithal ve ihraç edilen resmî faaliyetlere gerekli ürünler, her türlü ithalat ve ihracat vergisinden muaftır ve ne ithalat, ihracat kısıtlamasından ne de ithalat ihracat yasağından etkilenir.

4. Bu maddenin hükümleri yapılan hizmet için ödenen ücret niteliğindeki vergi, harç ve damga resmine uygulanmaz.

5. Bu maddenin hükümlerine uygun olarak vergiden muaf olarak alınan veya ithal edilen mallar, ancak iade ve bağışıklık verilen üye Devletler tarafından tespit edilen şartlarda ücretsiz veya ücretli adı altında satılabilir veya kiralanabilir, ödünç verilebilir veya hibe edilebilir.

Protokolün 6'ncı maddesi; “Fon, Döviz Ve Tedavüldeki Para, EUMETSAT her türlü fon, döviz, tedavüldeki para ve değerli malları atabilir ve elinde bulundurabilir. Taahhütlerini yerine getirmek için gerekli miktarda herhangi bir para biriminde hesabı olabilir ve resmî faaliyetleri için serbest bir şekilde kullanabilir.”

Protokolün 7'nci maddesi; “Haberleşme” konusunu içermektedir.

1. Resmî haberleşmeleri ve bütün dokümanlarının gönderilmesi konusunda EUMETSAT, benzer uluslararası kuruluşlara her üye Devlet tarafından sağlanan kolaylıklardan yararlanır.

2. Resmî faaliyetleri çerçevesinde verilerin iletilmesi için, EUMETSAT her üye Devletin toprağında, bu Devlet tarafından telekomünikasyon alanında bu Devletin uluslararası angajmanları gözönüne alınarak milli meteoroloji servisine tanınan kolaylıklardan aynı şekilde yararlanır.

Protokolün 9'ncü maddesi; “Temsilciler” hakkında bilgi vermektedir.

1. Üye Devletlerin temsilcileri, resmî görevlerini ifa ederken, toplantı yerine gidiş ve oradan gelişlerinde aşağıdaki dokunulmazlıklardan ve bağışıklıklardan yararlanırlar;

a) Suçüstü veya ağır bir suç işleme hariç, tutuklanma, hapis ve kişisel bagajlarının zorla alınmasından muafiyet;

b) Görevlerinin sonunda bile, resmî görevlerinin ifasında kendileri tarafından yapılan yazılı ve sözlü davranışlarda bağışıklık bu bağışıklık üye Devlet temsilcisi tarafından kullanılan veya kendisine ait bir araç tarafından trafik kurallarının ihlali ve meydana gelen zarar durumunda geçerli değildir;

c) Bütün resmî evrak ve dokümanlar için dokunulmazlık;

d) Göçü sınırlayan bütün tedbirlerden ve yabancıların bütün tescil işlemlerinden muafiyet;

e) Geçici resmî görevde yabancı hükümet temsilcileriyle, para, kambiyo işlemlerinde aynı muamele;

f) Gümrük konusunda, geçici resmî görevde yabancı hükümet temsilcilerine kişisel bagajlarıyla ilgili muamelenin aynısı;

2. Dokunulmazlıklar ve bağışıklıklar, üye Devlet temsilcilerine kişisel avantajları için değil, görevlerini EUMETSAT nezdinde tam bağımsız olarak yürütebilmeleri için verilmiştir. Sonuç olarak, bir üye Devletin, mevcudiyeti hukuk fonksiyonunu engelleyecek ve sağlanış maksadına zarar vermeden kaldırılabilceği durumlarda, bir temsilcinin dokunulmazlığını kaldırma görevi vardır.

3. Hiçbir üye Devlet kendi temsilcisine ayrıcalık ve bağışıklık veremez.

Protokolün 14'ncü maddesi; "Vazgeçme" yani protokolden vazgeçme usullerini içermektedir.

1. İş bu protokolde öngörülen dokunulmazlıklar ve bağışıklıklar, personel ve uzmanlara kişisel çıkarları için tanınmamış olup, sadece EUMETSAT'ın fonksiyonunu tam yapması ve ilgili kişilerin rahat çalışmasını sağlamak için öngörülmüştür.

2. Müdürün, mevcudiyeti adaletin icrasını engelleyecek ve kaldırılması EUMETSAT menfaatini haleldâr etmeyecek durumlarda, bir uzmanın veya bir personelin dokunulmazlığını kaldırma görevi vardır. Konseyin, Müdürün dokunulmazlığını kaldırma yetkisi vardır.

Protokolün 16'ncı maddesi; "Giriş, İkâmet ve Çıkış" konularını içermektedir.

Üye Devletler, üye Devlet temsilcilerinin personelinin ve uzmanlarının kendi topraklarına giriş, orada ikâmet ve ülkeden çıkışlarını kolaylaştırmak için gerekli bütün tedbirleri alırlar.

Protokolün 17’nci maddesi; “Güvenlik” konularını içermektedir.

İşbu protokol hükümleri her üye Devletin güvenliğini ilgilendiren konularda gerekli bütün tedbirleri alma hakkına hâlel getirmez.

Protokolün 18’nci maddesi; “Üye Devletlerle İşbirliği” konusuna açıklık getirmektedir.

EUMETSAT, iyi bir hukukî idare için, ilgili üye Devletin kanun ve mevzuatına uymak ve protokol ile öngörülen dokunulmazlıkların ve bağımsızlıkların kötüye kullanımını engellemek için her an üye Devletlerin yetkili makamları ile işbirliği yapar.

Protokolün 19’nci maddesi; “Ek Anlaşmalar” bölümünde,EUMETSAT bir veya birçok üye Devlet ile, Devlet veya Devletler bakımından işbu protokol hükümlerinin uygulanması hususunda ve EUMETSAT’ın iyi çalışmasını sağlamak bakımından diğer düzenlemeleri yapabilir.

Protokolün 21’nci maddesi; “Yazılı âkitlerde hakem” ile EUMETSAT, personel tüzüğüne uygun olarak akdedilenler dışındaki yazılı âkidler sırasında hakeme başvurma hususunu öngörebilir. Hakem maddesi veya bu maksatla Akdedilen özel anlaşma, uygulanacak kanunu ve prosedürü, mahkemenin kompozisyonunu, hakemlerin tayin biçimini ve mahkeme yerini belirler. Hakem kararının icrası kararın uygulanacağı devletin yürürlükteki mevzuat hükümlerine tabidir.

Protokolün 22’nci maddesi;

Zararlar, akdi olmayan sorumluluk veya personel ve uzmanlarla ilgili uyuşmazlıkların çözümü

Sözleşmenin 14. maddesinde öngörülen yönteme göre her üye Devlet aşağıdaki hususları hakeme götürebilir:

- a) EUMETSAT’ın neden olduğu zarar;
- b) EUMETSAT’ın akdi olmayan bütün diğer sorumluluklarını ilgilendiren hususlar;
- c) Eğer dokunulmazlığı kalkmamışsa, bir uzman veya bir personelin kendisini ilzam eden hususda adli bağımsızlık talebi;

Protokolün 23'ncü maddesi; "Protokolün uygulanmasına ilişkin uyuşmazlıkların çözümü" konusuna değinilmektedir.

EUMETSAT'la bir üye Devlet veya iki veya daha fazla üye Devlet arasında işbu protokolün uygulanması veya yorumu hususunda ortaya çıkan görüşmeler yoluyla veya Konsey aracılığıyla çözümlenememiş her türlü uyuşmazlık Taraflardan birinin talebi üzerine sözleşmenin 14. maddesinde öngörülen prosedüre uygun olarak hakeme sunulur.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin Çekincesi

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti EUMETSAT Ayrıcalıklar ve Bağışlıklar Protokolünün 11. maddesi hükümlerinin, Direktörün kendisi tarafından kullanılan veya kendisine ait bir aracı veya bir taşıma aracıyla sebebiyet verdiği hasar haricinde, yalnızca Direktörlük görevinin ifasıyla sınırlı olduğunu beyan eder.

Aşağıda uzay konusunda yapılmış anlaşmalar ve bunların ne zaman, kim tarafından, ne zaman yürürlüğe girdiği, nerede imzaya açıldığı gibi bilgileri içeren Birleşmiş Milletler Anlaşmalarına değineceğim.

6.12. Birleşmiş Milletler Anlaşmaları³⁷⁹

1. 1967 OST – Ay ve Diğer Gök Cisimlerinin Kapsayacak Şekilde Dış Uzayın Keşfi Ve Kullanılmasında Devletlerin Faaliyetlerini Yönetmek İçin Uygulanan Prensipler Anlaşması (Outer Space Treaty)

Adoption by the United Nations 19 December 1966
General Assembly: (resolution 2222 (XXI), annex)
Opened for signature: 27 January 1967,
London, Moscow, Washington, D.C.
Entry into force: 10 October 1967
Depositaries: Russian Federation, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,
United States of America
(Sources: 18 UST 2410; TIAS 6347; 610 UNTS 205) 12 13 14

³⁷⁹ Bkz. Dış uzayda ki Birleşmiş Milletler anlaşmalar ve prensipleri, Birleşmiş Milletler Yayını, Viena-1999, s.48-49

2. 1968 ARRA – Dış Uzaya Fırlatılan Cisimlerin ve Astronotların Dönmesi, Astronotların Kurtarılması Üzerine Anlaşma (Rescue Agreement)

Adoption by the United Nations 19 December 1967
General Assembly: (resolution 2345 (XXII), annex)
Opened for signature: 22 April 1968,
London, Moscow, Washington, D.C.
Entry into force: 3 December 1968
Depositaries: Russian Federation, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United States of America
(Sources: 19 UST 7570; TIAS 6599; 672 UNTS 119)
International Legal Materials. 15

3. 1972 LIAB – Uzay Cisimleri Tarafından Sebep Olunan Hasarların Uluslar Arası Sorumluluğu Sözleşmesi (Liability Convention)

Adoption by the United Nations 29 November 1971
General Assembly: (resolution 2777 (XXVI), annex)
Opened for signature: 29 March 1972,
London, Moscow, Washington, D.C.
Entry into force: 1 September 1972
Depositaries: Russian Federation,
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United States of America
(Sources: 24 UST 2389; TIAS 7762; 961 UNTS 187)

4. 1975 REG – Dış Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Tescil Altına Alınması Sözleşmesi (Registration Convention)

Adoption by the United Nations 12 November 1974
General Assembly: (resolution 3235 (XXIX), annex)
Opened for signature: 14 January 1975, New York
Entry into force: 15 September 1976
Depositary: Secretary-General of the United Nations
(Sources: 28 UST 695; TIAS 8480; 1023 UNTS 15)

5. 1979 MOON – Ay ve Diğer Gök Cisimleri Üzerinde Devlet Faaliyetleri Yönetmek İçin Yapılan Anlaşma (Moon Agreement)

Adoption by the United Nations 5 December 1979
General Assembly: (resolution 34/68), annex)
Opened for signature: 18 December 1979, New York
Entry into force: 11 July 1984
Depositary: Secretary-General of the United Nations
(Sources: 18 ILM 1434; 1363 UNTS 3) 15

6.13. Diğer Anlaşmalar³⁸⁰

1. 1963 NTB – Sualtında, Atmosferde ve Dış Uzayda Nükler Silahların Kullanılması İle İlgili Sözleşme

Opened for signature: 5 August 1963, Moscow

Entry into force: 10 October 1963

Depositaries: Russian Federation, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United States of America

(Sources: 14 UST 1313; TIAS 5433; 480 UNTS 43)

2. 1974 BRUS – Uydular Tarafından Verici Olarak Taşınan Program Sinyallerinin Dağıtımı İle İlgili Sözleşme (Brussels Convention)

Opened for signature: 21 May 1974, Brussels

Entry into force: 25 August 1979

Depositary: Secretary-General of the United Nations

(Source: 1144 UNTS 3)

Institutions

3. 1971 INTL – Uluslar Arası Telekomünikasyon Uyduları Organizasyonu İle İlgili Çalışma Anlaşması ve Uluslararası Telekomünikasyon Uyduları Organizasyonu (Intelsat) Anlaşması

Opened for signature: 20 August 1971, Washington, D.C.

Entry into force: 12 February 1973

Depositary: United States of America

(Sources: 23 UST 3813 and 4091; TIAS 7532)

4. 1971 INTR – Uzay Komünikasyonu Ve Intersputnik Uluslar Arası Sisteminin Kurulması Anlaşması

Opened for signature: 15 November 1971, Moscow

Entry into force: 12 July 1972

Depositary: Russian Federation

(Source: 862 UNTS 3)

5. 1975 ESA – Avrupa Uzay Ajansının (Esa) Kurulması İçin Sözleşme

Opened for signature: 30 May 1975, Paris

Entry into force: 30 October 1980

Depositary: France

(Source: 14 ILM 864)

³⁸⁰ Bkz. Dış uzayda ki Birleşmiş Milletler anlaşmalar ve prensipleri, Birleşmiş Milletler Yayını, Viena-1999, s.50-52

6. 1976 ARBS – Uzay Komminikasyonu İçin Arap Ortaklığı Anlaşması (ARABSAT)

Opened for signature: 14 April 1976 (14 Rabi' II 1396 H), Cairo
Entry into force: 16 July 1976
Depositary: League of Arab States
(Source: Space Law and Related Documents, US Senate, 101st Congress, 2nd Session, 395 (1990))

7. 1976 INTC – Barışçı Amaçlar İçin Dış Uzayın Keşfi Ve Kullanımı İçin Ortak Çalışma Anlaşması (INTERCOSMOS)

Opened for signature: 13 July 1976, Moscow
Entry into force: 25 March 1977
Depositary: Russian Federation
(Source: 16 ILM 1)

8. 1976 IMO – Uluslar Arası Mobil Uydu Organizasyonu Sözleşmesi (Inmarsat), ve Uluslar Arası Mobil Uydu Organizasyonu Çalışma Anlaşması(Inmarsat),

Opened for signature: 3 September 1976, London
Entry into force: 16 July 1979
Depositary: Secretary-General of the International Maritime Organization
(Source: 31 UST 1; TIAS 9605)

9. 1982 EUTL – Avrupa telekomünikasyon uydu organizasyonu kurulması sözleşmesi (EUTELSAT)

Opened for signature: 15 July 1982, Paris
Entry into force: 1 September 1985
Depositary: France
(Sources: UK Misc. No. 4, Cmnd. 9154 (1984))

10. 1983 EUMT – Meteoroloji Uydularının İşletilmesi İçin Avrupa Organizasyonun Kurulması İçin Sözleşme (EUMETSAT)

Opened for signature: 24 May 1983, Geneva
Entry into force: 19 June 1986
Depositary: Switzerland
(Source: Germany, “ Bundesgesetzblatt”, Jahrgang 1987, Teil 11 (1987), p. 256.
This Convention has been published in the national bulletins of the ratifying States.)

11. 1992 ITU – uluslar arası telekomünikasyon anayasası ve sözleşmesi

Opened for signature: 22 December 1992, Geneva

Entry into force: 1 July 1994

Depositary: Secretary-General of the International Telecommunication Union
(Source: ITU Secretariat, Place des Nations, CH-1211 Geneva 20, Switzerland)

6.14. İlişkili Uluslararası Anlaşmalar³⁸¹

1. 1959 ANT – Antartika Anlaşması

Opened for signature: 1 December 1959, Washington, D.C.

Date of entry into force: 23 June 1961

Depositary: United States of America

(Sources: 402 UNTS 71; 12 UST 794; TIAS 4780)

2. 1977 ENMOD – Çevre Değişikliği Tekniğini Askeri Veya Diğer Düşmanca Eylemler İçin Kullanımını Yasaklayan Sözleşme

Adopted by the United Nations

General Assembly: 10 December 1976

(resolution 31/72, annex)

Opened for signature: 18 May 1977, Geneva

Date of entry into force: 5 October 1978

Depositary: Secretary-General of the United Nations

(Sources: 1108 UNTS 151; 31 UST 333; 16 ILM 88)

3. 1982 UNCLOS – Deniz Hukuku Uluslar Arası Sözleşmesi

Opened for signature: 10 December 1982, Montego Bay

Date of entry into force: 16 November 1994

Depositary: Secretary-General of the United Nations

(Sources: UN doc. A/CONF. 62/122 (1982); 21 ILM 1261)

4. 1982 ITU – Uluslararası Telekomünikasyon Sözleşmesi

Opened for signature: 6 November 1982, Nairobi

Date of entry into force: 1 January 1984

Depositary: Secretary-General of the International Telecommunication Union

5. 1986 ENNA – Nükleer Kazaların Erkenden Bildirilmesi İçin Sözleşme

Opened for signature: 26 September 1986, Vienna

Date of entry into force: 27 October 1986

Depositary: Director General of the International Atomic Energy Agency

(Source: 25 ILM 1370)

³⁸¹ Bkz. Dış uzayda ki Birleşmiş Milletler anlaşmalar ve prensipleri, Birleşmiş Milletler Yayını, Viena-1999, s.67-68

6. 1986 ACNA – Radrasyon Acil Durumları veya Nükleer Kazalarına Yardım Sözleşmesi

Opened for signature: 26 September 1986, Vienna

Date of entry into force: 26 February 1987

Depositary: Director General of the International Atomic Energy Agency
(Source: 25 ILM 1377)

7. 1992 ITU-WARC – Spekturumun Kesin Bölümlerinde Frekans Algoritması Anlaşması İçin Dünya Yöneticileri Radyo Konferansının Sonuncu Eylemi (WARC- 92)³⁸²

Opened for signature: 3 March 1992, Malaga-Torremolinos

Date of entry into force: 12 October 1993

Depositary: Secretary-General of the International Telecommunication Union

6.15. Ülkelerin Anlaşmalar Karşısındaki Durumu

Ülkelerin yapmış oldukları anlaşmaları içeren ve bu anlaşmaların ülkeler açısından durumunu gösteren tablolar EK bölümünde gösterilmiş olup. Tablodaki harflerin anlamı ise; R: Onaylama, kabul etme, uygun bulma, S: Sadece imza, D: yükümlülüklerin ve hakların kabulünün deklarasyonu Kanada Avrupa uzay ajansı ile ortak çalışma anlaşmasına sahip fakat ajansın üyesi değildir.

³⁸² “ITU-WARC”, <http://www.wireless-world-initiative.org> (02.10.2006)

SONUÇ

Dünyanın % 71'i yani üçte ikisi denizlerle kaplıdır. Bir başka deyişle karaların yaklaşık 2.5 katı sular ile kaplıdır. Dünya yükünün %85'i, petrolün ise %99'u deniz yoluyla taşınmaktadır. Halihazırda Dünya nüfusunun % 75'i sahillerin 150 km. dahilinde hayatını sürdürmektedir³⁸³.

Bitişik bölge(Contiguous Zone), karasularına bitişik olan ve devletin yetkilerini kısmen bu bölge sınırlarına taşıyan deniz alanını tanımlamaktadır³⁸⁴.

Türkiye 1997 yılı itibarıyla, dış ticaretinin miktar olarak yüzde 91.4'ünü³⁸⁵ ve değer olarak yüzde 50'sini deniz yoluyla yapmaktadır. Ayrıca, ihracatının yüzde 72'sini, ithalatının yüzde 95'ini de deniz yolu ile yapmaktadır. 1998 yılında ihracat taşımaları 24.773.274 ton, ithalat taşımaları 79.302.959 ton olarak gerçekleşmiştir. Bu taşımalarda Türk Bayraklı gemilerin payı yüzde 32.5'dir³⁸⁶.

EGE Denizi, kendisine ve Karadeniz'e sahil dar devletler için hayati öneme haiz deniz yollarını bünyesinde bulundurmaktadır³⁸⁷

Ege Denizinde Bozcaada ve İmroz Türkiye'ye bırakılmıştır. Ayrıca Yunanlıların elinde bırakılan Anadolu kıyısına yakın adalar da, gayri askeri hale getirilmiştir³⁸⁸.

Türk uçakları 6 millik Yunan hava sahasına girmemekte, ancak bunun ötesinde kalan uluslar arası hava sahasında uçmaktadırlar. Bu durumda, Yunanistan'ın iddia ettiği gibi Yunan millî hava sahası ihlâl edilmiş olmamaktadır. NATO tatbikatlarında da 6 millik hava sahası esas alınmaktadır.³⁸⁹

³⁸³ GÜNAYDIN, Cem:Devletlerin Bitişik Bölge ve Açık Denizlerdeki Hakları,Harp Akademileri Bitirme Tezi, Harp Akademileri Yayını,İstanbul-2000,s.1

³⁸⁴ TOLUNER, Sevin: Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi, B. 5, İstanbul 1996, s. 191 .

³⁸⁵ Deniz Ticaret Odası, Deniz Sektörü Raporu 1998 , İstanbul 1999, s. 162

³⁸⁶ DTO,A.g.e., s. 105

³⁸⁷ ARSLAN,Utku,Ege Harekat Alanı,Harp Akademileri Bitirme Tezi, Harp Akademileri Yayını,İstanbul-2001,s.4-1-4

³⁸⁸ EROĞLU, Hazma, Türk İnkılap Tarihi, Savaş Yayınları, Ankara-1990, s.199

³⁸⁹ "Türk Yunan İlişkileri",[http://www.turk-yunan.gen.tr\(01.03.2006](http://www.turk-yunan.gen.tr(01.03.2006)

Türkiye'nin yapması gerekenlere açıklık getirmeden önce bazı anlaşmalara tekrar bakmakta yarar olacaktır. Birleşmiş Milletler aracılığı ile oluşturulan anlaşmalar her zaman dostane ilişkilerin kurulması ve bu doğrultuda ikili anlaşmalarında karşılıklı hak ve adaleti oluşturacak şekilde oluşturulması gerektiğini savunmaktadır.

Unutulmamalıdır ki adalet çerçevesinde anlaşma yapmaya kalkılsa bile iyi niyetin her zaman karşı taraf tarafından kötüye kullanılabileceği unutulmamalı ve olabilecek olasılıklar incelendikten sonra gerekli anlaşmalar yapılmaya çalışılmalıdır.

Bu doğrultuda bazı anlaşmalara değinecek olursak:

1. *Devletler Arasında Birleşmiş Milletler Şartı'na Uygun Şekilde Dostane Münasebetler Kurma ve İşbirliği Yapmaya Dair Milletlerarası Hukuk İlkeleri Hakkında Bildiri*³⁹⁰

Birleşmiş Milletler halklarının iyi komşular olarak birbirlerine müsamaha göstermeye ve birbirleriyle barış içinde birlikte yaşamaya kararlı olduklarını hatırlatmıştır.

Hürriyet, eşitlik, adalet ve temel insan haklarına saygı göstermeye dayalı olan milletlerarası barışı muhafaza etmenin ve kuvvetlendirmenin ve siyasi, ekonomik ve sosyal sistemlerine veya gelişme seviyelerine bakmaksızın, milletler arasında dostanemünasebetleri geliştirmenin önemini parmak basmıştır. Ayrıca, milletler arasında hukukun üstünlüğü ilkesinin geliştirilmesinde Şart'ın büyük önemini hatırlamamız gerekmektedir.

Devletler arasında dostane münasebetlerle ve işbirliğiyle ilgili milletlerarası hukuk ilkelerine inançlı riayet ve Devletlerin üstlendikleri yükümlülükleri iyi niyetle, Şart'a uygun şekilde, ifâ etmelerinin milletlerarası barış ve güvenliğin muhafazası ve Birleşmiş Milletler'in diğer amaçlarının yerine getirilmesi için en büyük önemi taşıdığını unutmamamak gerekmektedir.³⁹¹

³⁹⁰ Devletler Arasında Birleşmiş Milletler Şartı'na Uygun Şekilde Dostane Münasebetler Kurma ve İşbirliği Yapmaya Dair Milletlerarası Hukuk İlkeleri Hakkında Bildiri, Birleşmiş Milletler Enformasyon Merkezi UNIC, Ankara-2002, s.1

³⁹¹ Birleşmiş Milletler 2625(XXV) sayılı 24 Ekim 1970 tarihli Genel Kurul kararıyla kabul edilmiştir

*2. Birleşmiş Milletler Antlaşması Doğrultusunda Devletlerarasında Dostça İlişkiler ve İşbirliğine İlişkin Uluslararası Hukuk İlkeleri Konusunda Bildirgesi*³⁹²

Devletlerin, uluslararası ilişkilerinde herhangi bir Devletin siyasi bağımsızlık ya da ülke bütünlüğü aleyhine yönelik askeri, siyasi, ekonomik ya da herhangi başka bir zorlamadan uzak durma görevini aklımızda tutmak gerekmektedir. Bütün devletlerin, uluslararası ilişkilerinde herhangi bir Devletin ülke bütünlüğü ya da siyasi bağımsızlığına karşı güç kullanma tehdidinde bulunma ya da güç kullanmaktan ya da Birleşmiş Milletler'in amaçlarıyla uyumlu olmayan herhangi bir biçimde davranmaktan kaçınmalarının zorunlu olduğunu göz önünde tutulmalıdır.

Bütün Devletlerin, uluslararası anlaşmazlıklarını Antlaşma doğrultusunda barışçıl yöntemlerle çözümlemelerinin eşit ölçüde zorunlu olduğunu göz önünde tutulmalıdır. Mutlak eşitliğin temel önemini Antlaşma doğrultusunda yeniden onaylayarak ve Birleşmiş Milletler'in amaçlarının yalnızca Devletler mutlak eşitlikten yararlanır ve kendi uluslararası ilişkilerinde bu ilkenin gerekleriyle tam bir uyum içinde olurlarsa gerçekleştirebileceğini vurgulayarak,

3. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin birkaç maddesini gözden geçirecek olursak ;

BMDHS'nin 2'nci maddesi; "Karasularının, karasuları üzerindeki hava sahası ile karasularının deniz yatağı ve toprak altının hukuki rejimi"³⁹³,

A- Sahildar devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir Takımda Devleti söz konusu olduğunda, takımda sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır.

B- Bu egemenlik karasuları üzerindeki hava sahasını ve de bu suların deniz yatağı ile toprak altını da kapsar.

³⁹² Birleşmiş Milletler Antlaşması Doğrultusunda Devletlerarasında Dostça İlişkiler ve İşbirliğine İlişkin Uluslararası Hukuk İlkeleri Konusunda Bildirge, Birleşmiş Milletler Enfomasyon Merkezi UNIC, Ankara-2000, s.3

³⁹³ Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler Enfomasyon Merkezi UNIC, Ankara-2001, s.2

C- Karasuları üzerindeki egemenlik işbu Sözleşmenin hükümlerinde öngörülen şartlar ve uluslararası hukukun diğer kuralları dâhilinde kullanılır.

BMDHS'nin 3'ncü maddesi; "Karasularının genişliği³⁹⁴."

Her devlet karasularının genişliğini tesbit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu Sözleşmeye göre tesbit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez.

Kayalıklar: Mercan kümelerinin ada niteliğindeki kısımları veya serpiştirilmiş kayalıklarla çevrili adalar söz konusu olduğunda, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hat, sahil dar devlet tarafından resmen kabul edilmiş deniz haritalarında belirtildiği şekliyle, kayalık üzerinde, açık deniz tarafındaki, en düşük cezir hattıdır.

Sahilleri bitişik veya karşı karşıya olan devletler arasında karasularının Sınırlandırılması³⁹⁵

İki devletin sahilleri bitişik veya karşı karşıya olduğunda, aralarında aksine anlaşma olmadıkça, bu devletlerden ne birinin ne de diğerinin kendi karasularını, bütün noktaları bu iki devletin her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından eşit uzaklıkta bulunan orta hattın ötesine uzatmaya hakkı yoktur. Bununla beraber bu hüküm, tarihi hakların veya diğer özel durumların varlığı nedeniyle, her iki devletin karasularının başka şekilde sınırlandırılmasını gerekli olduğu durumlarda uygulanmaz.

BMDHS'nin 87nci maddesi; "Açık denizlerin serbestliği³⁹⁶."

1- Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır. Açık denizlerin serbestliği, işbu Sözleşmede yer alan şartlar ve diğer uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde kullanılır. Bu serbesti, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletler için, inter alia, aşağıdakileri kapsar:

³⁹⁴ ³⁹⁴ Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler Enfomasyon Merkezi UNIC, Ankara-2001, s.2

³⁹⁵ "Deniz Hukuku", <http://www.un.org.tr> (14.12.2005)

³⁹⁶ Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler Enfomasyon Merkezi UNIC, Ankara-2001, s.30

- a) Seyrüsefer serbestisi;
- b) Açık deniz üzerinden uçuş serbestisi;
- c) VI. Kısım saklı kalmak şartıyla, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestisi;
- d) VI. Kısım saklı kalmak şartıyla, sun'i adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi;
- e) 2. Bölümde zikredilen şartlar saklı kalmak şartıyla, balık avlanma serbestisi;
- f) VI. ve XIII. Kısımlar saklı kalmak şartıyla, bilimsel araştırma serbestisi.

2- Bu serbestiler bütün devletler tarafından, diğer devletlerin açık denizlerin serbestliğini kullanmalarındaki çıkarları ve Bölge'de yürütülen faaliyetlere ilişkin olarak işbu Sözleşme ile tanınmış olan haklar, gerektiği şekilde gözönünde bulundurularak, kullanacaktır.

BMDHS'nin 121nci maddesi; "Adaların Rejimi"³⁹⁷

1- Bir ada, sularla çevrili olan ve sular yükseldiğinde su üstünde kalan, doğal olarak meydana gelmiş bir kara parçasıdır.

2- Paragraf hükümleri saklı kalmak üzere, bir adanın karasularının, bitişik bölgesinin, münhasır ekonomik bölgesinin ve kıta sahanlığının sınırlandırılması, işbu Sözleşmenin diğer kara parçalarına uygulanabilir hükümlerine uygun olarak yapılır.

3- İnsanların oturmasına elverişli olmayan veya kendilerine özgü ekonomik bir yaşamı bulunmayan kayalıkların münhasır ekonomik bölgeleri veya kıta sahanlıkları olmayacaktır.

BMDHS'nin 123'ncü maddesi ile;

Kapalı veya yarı kapalı denizlere kıyısı bulunan devletlerarasında işbirliği"³⁹⁸

³⁹⁷ Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler Enformasyon Merkezi UNIC, Ankara-2001, s.39

Kapalı veya yarı kapalı bir denize sahildar olan devletler, işbu sözleşme gereğince kendilerine ait olan hakların kullanılmasında ve yükümlülüklerin yerine getirilmesinde aralarında işbirliğinde bulunmalıdırlar.

4. Karasuları ve Hava Sahasının Genel Durumu

Karasuları (mer territoriale, territorial sea), kıyıdaş bir devletin kıta ve ada sahillerinin etrafını kuşatan ve burada devletin tam bir egemenliğe sahip olduğu bir deniz kuşağıdır. Bu egemenlik, karasularının toprağını, toprak altını ve hava sahasını da kapsamaktadır³⁹⁹.

1944 Şikago Sözleşmesi, ülkeyi basit bir ifade ile “kara parçaları ve buna bitişik karasuları” olarak tarif etmektedir. Bu ifadeyi biraz açmak gerekirse bir ülkenin egemenlik alanı, sahip olduğu kara parçası (adalar dahil) onun etrafındaki karasuları ve onun üzerindeki hava sahası olarak kabul edilmektedir. Kara parçaları ve buna bitişik karasuları üzerindeki hava sahası ise “milli ve hükümrân” hava sahası olarak kabul edilmektedir. Bu tarifi ve limitin dışında kalan açık deniz alanları üzerindeki hava sahaları ise “uluslararası” hava sahalarıdır. Hükümrân hava sahalarında ülkeler tam ve münhasır egemenliğe sahiptirler. (Şikago Sözleşmesi 1. ve 2. maddeleri)

NATO dokümanlarında da NATO hava sahası “NATO ülkeleri ve bu ülkelerin kara suları üzerindeki hava sahası” olarak tarif edilmektedir.

“Karasuları ve hava sahası” ile ilgili bir başka tarif ise Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde yer almaktadır. (Part II, Section 1, Article 2) Buna göre; bir ülkenin egemenlik alanı “o ülkenin kara parçaları, kara suları ve onun üzerindeki hava sahası” olarak tarif edilmektedir.

Hükümrân hava sahası dışında kalan uluslararası hava sahalarında devlet uçakları hiçbir kısıtlamaya tabi olmadan ve başka bir devletin veya kuruluşun iznine tabi olmaksızın serbestçe uçmak hakkına sahiptir. Uluslararası hava sahası tüm ülkelere açıktır. Uluslararası hava sahalarında hiçbir devlet diğer devletlerin uçuşlarına kural

³⁹⁸ Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler Enformasyon Merkezi UNIC, Ankara-2001, s.39

³⁹⁹ CİN, Tugay, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege’de Karasuları Genişliği Sorunu, Yüksek Lisans Tezi, İzmir-1996, s.4

koyamaz, empoze edemez. Yunanistan ise “evet Ege’de benim karasularım 6 mil, ancak üzerindeki hava saham 10 mildir” demek suretiyle uluslararası egemenlik anlayışı ve kurallarına tamamen ters bir şekilde hareket etmektedir⁴⁰⁰.

5. Hava Hukuku Sorunları ve Çözüm Önerileri

Genel görünen sorunlara bakacak olursak;

A. Karasuları ile Hava sahası sorunu çözümü

B. FIR sorunu

C. Hava sahasının yüksekliği sorunu

A. Karasuları Sorunu Çözümü (Hava sahasının çözümü)

Bu sorunun çözülmesi için öncelikle Deniz Hukuku Sözleşmesine Ada ve Kayalık tanımlarına ek olarak Adacık tanımının yerleştirilmesi gerekmektedir.

Ada⁴⁰¹ “Çevresi, bütünüyle suyla çevrili kara parçası”olarak tanımlanmaktadır. BMDHS madde 121⁴⁰² “Sularla çevrili olan ve sular yükseldiğinde su üstünde kalan doğal olarak meydana gelmiş bir kara parçasıdır.”

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 121’nci Maddede Adalar rejimi tanımı yapılmış olup bu tanımın içine, Ada ve adacık tanımlarının şu şekilde konulmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

(1) Ada “Çevresi, bütünüyle suyla çevrili, sular yükseldiğinde su üstünde kalan doğal olarak meydana gelmiş, kara parçasının yüz ölçümü **63 mil kare ve** üzerinde olmalı ve bu kara parçası üzerinde **150** üzerinde **kişi** yaşayacak şekilde yerleşim ve tarım alanının bulunacağı kara parçasıdır.”

⁴⁰⁰ ÖZNAL,Erdoğan,”Ege’de6-10 mil Konusu”,Türk Silahlı kuvvetler İntranet Sistemi,Tarih:13.11.2005

⁴⁰¹ Grolier International Americana Encyclopedia,Ada, Sabah Yayınları,C.1,İstanbul-1993,s.79

⁴⁰² Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi,Birleşmiş Milletler Enfomasyon Merkezi UNIC,Ankara-2001,s.39

(2) Adacık “Çevresi, bütünüyle suyla çevrili, sular yükseldiğinde su üstünde kalan doğal olarak meydana gelmiş, bu kara parçasının yüz ölçümü **63 mil kare** altında olmalı ve üzerinde yaşayan kişi sayısının önemli olmadığı kara parçasıdır.”

(3) Ada ve Adacıkların Deniz Üzerinde Bulunduğu Konum Açısından İncelenmesi

Ada ve adacıklarında karasuları, kıtasahanlığı vb... hakları olabileceği düşünüldükten, ayrıca bu maddenin içine Ada ve adacıkların karasularının ne kadar uzunluğunda olacağını belirtmek (Hava Sahasını etkilediğinden) gerekmektedir. Ada ve adacıklar hakkında, bulundaki yere göre bazı sorunların olacağı değerlendirilmiş olup bunları 3 bölümde incelemek gerekmektedir. Bunlar sırası ile ülkelerin kendi kıyılarına yakın olan ve kendilerinin sahip olduğu adalar. Bir ülkenin Adalarının diğer ülke kıyısına yakın olan adaları ve yarı kapalı denizlerin ortasındaki Adalar olarak incelemek gerekmektedir.

(a) Ülkelerin kendi kıyılarına yakın olan ve kendilerinin sahip olduğu adalar

Bu adaların karasularının BMDHS’nin Madde 3’ de verilen 12 millik genişliği kabuledilebilir.

Eğer bu adalara yakın başka ülkelerin adaları veya bitişik kıyılar varsa bu durumda karasuları hattı iki kıyı arasındaki orta nokta kabul edilmelidir.

(b) Ülkenin sahip olduğu ada veya adaların diğer ülke kıyılarına yakın olması

Bir ülkenin Adalarının diğer ülke kıyısına yakın olan adalarda ise kara suları maksimum **2 milin** üzerine çıkarılmamalıdır. Bu sayede adanın kıyısına yakın olan devletin açık denize çıkması engellenmemiş ve ülkenin kendi karasularını en uygun şekilde kullanması sağlanmış olur.

(c) Yarı kapalı veya benzer denizlerde geçişi etkileyecek adaların statüsü;

Yarı kapalı denizlerde özellikle diğer denizlere açılmayı kısıtlayacak koşullar ortadan kaldırılmalı ve bu tip denizleri diğer denizlere açılmak için kullanan devletlerinde katılacağı bir toplantı ile gerekli anlaşmalar sağlanmalıdır. Bu tip bölgede bulunan adaların karasuları maksimum **2 mil** olmalıdır. Adacıkların ise karasuları maksimum **1 mil** olarak kullanılmalı fakat bunların belirlenmesi bu değerleri geçmeyecek şekilde ortak toplantı ve anlaşmalarla belirlenmelidir.

Yukarıda verilen bölgelere örnek verecek olursak, bu örneğe en güzel örneği Ege Denizinde bulacağızdır.

(4) Ege denizinde’de Yunanistan ve Türkiye arasında yaşanan benzer problemlerin olması nedeniyle bu bölgeyi örnek verebiliriz. Bu konuları tek tek ele alacak olursak,

(a) Ülkelerin kendi kıyılarına yakın olan ve kendilerinin sahip olduğu adalar;

Karasuları genişliği maksimum 12 mil olacak şekilde BMDHS uygun kullanılmalıdır.

Eğer ada diğer bitişik devletin kıyısına (2 devlet sınırı) yakınsa karasuları genişliği 12 mili etkilemiyorsa karasuları normal kullanılmalı fakat etkiliyorsa bu durumda 2 devletinde çıkarlarını ve hakkaniyet ilkesini bozmayacak şekilde aradaki mesafeden 1 nm çıkarılmalı geriye kalan mesafe 2’ye bölünerek kullanılmalıdır. 2 karasuyu arasında **1 nm** lik tampon bulundurulmalı ve ihlaller önlenmelidir. Aradaki 1 millik bölge ayrıca her iki devletin korumasında olmalıdır.

(b) Bir ülkenin Adalarının diğer ülke kıyısına yakın olan adalarda ise



Resim-6 (Kaynak:<http://www.vikidi.com>(23.01.2006))



Resim-7 (Kaynak:<http://www.vikidi.com>(23.01.2006))

Yukardaki Resim 6 ve 7 incelendiğinde, Yunanistanın Türkiye Kıyılarına Yakın Birçok Adası olduğu görülmektedir. Bu adalar sayesinde ve bunların karasularından yararlanarak hava sahasının genişliğini artırmak istemekte ve Türkiye'nin Açık Denizlere Çıkması engelenmeye çalışılmakta veya kısıtlı alanlardan çıkması sağlanmaya çalışılmaktadır.

Yine bu bölgedede küçük adalar bulunmakta ve bu adalarında karasuları olduğu kabul edilmektedir. Bu tip küçük adaların bile karasuları olduğu ve bunların 6,10 veya 12 nm kadar çıkarılması Türkiye'ye karşı dostça olmayan ve Türkiye'nin Ege Denizi üzerinden diğer denizlere açılmasını kısıtlayan ki bu kısıtlamalar hava ve deniz ticareti için Türkiye'ye vurulmak istenen bir kelepçedir. Yunanistan tüm Ege'yi kendi denizi kabul etmekte ve buradaki tüm faaliyetleri kendi kontrol etmek istemektedir.

Peki, ne yapılmalıdır. BMDHS'inin içine yukarıda açıklamaya çalıştığımız maddelerin yerleştirilmesi ve Ege Denizini kullanan devletleride bu sorunun çözümü için uluslar arası platformlar içine çekilmelidir.

Türkiye bu bölgede kendi kıyısına yakın adaların karasularını maksimum 2 nm olarak kabul ettirmelidir.

Türkiye bu bölgedeki küçük adaları adacık kavramı içine almalı ve karasularını maksimum 1 nm olarak kabul ettirmelidir.

Hava sahasının genişliğinin karasularına bağlı olduğu düşünülürse karasularının önemi ortaya çıkmaktadır.

(c) Yarı kapalı veya benzer denizlerde geçişi etkileyecek adaların statüsü;



Resim-8 Kaynak:<http://www.vikidi.com>(23.01.2006))

Eğer resimde bulunan daire içindeki adaların karasuları 12 mil olursa ve Türkiye'ye yakın olan adalarında 12 mil olduğu düşünülürse akdenizden Marmara ve karadenize, Karadeniz ve marmaradan akdenize geçişler zorlaşacak, zararsız geçiş hakkı olmasına rağmen terör, uyuşturucu veya güvenlik nedeni ile geçişler engellenebilir veya zorlaştırılabilir. Ayrıca egenin sadece bir devletin egemenliği altına girmesini sağlamaktadır ki, uluslararası hukuk açısından egeye kıyaslı olan Türkiye açısından ve Ege'yi diğer denizlere geçiş için kullanan devletlere haksızlık olacaktır.

Bu nedenlere Türkiye uluslar arası platformlarda Ege'yi kullanan devletleride sorunun çözümüne dahil ederek sorunu çözmelidir.

Ayrıca geçişi engelleyen adaların karasuları genişliği geçiş yönündeki (Ege'de ise Resim 8'de gösterilen adaların doğusunda) maksimum **2 mil** üzerine çıkmamalıdır. Bu adaların batısında ise BMDHS'de belirtilen maksimum **12 nm** kullanılabilir.

Eğer bu adaların karasuları 2 mil dışına çıkarsa açık deniz kavramı Ege denizinde kalmayacak ve Açık denizlerin Türk uçakları ve diğer Ülke uçakları tarafından kullanılması engellenecektir. Buda Hava sahası sorununu gündeme taşımaktadır ki hava hukuku bakımından bu problemi çözmek yine karasularının çözümüne bağlıdır. Buda diğer ilgili devletleri bu sorunun çözümüne dahil ederek ve iyi bir uluslar arası kamu oyu ile gerçekleştirilebilir.

Bu 3 maddeye ek olarak bölgenin önemli bir sorunuda kime ait olduğu belli olmayan ada ve/veya adacıklardır. İşte bu adave/veya adacıklarında kendi hava sahası olduğu düşünülürse bu konuda ayrı problem olarak karşımıza çıkmaktadır.

(d) Ayrıca Ege Denizinde bir çok Aidatı Belli Olmayan Ada bulunmakta olup bu adaların Çözümü ise;

Aidatı belli olmayan adalarında; Yunanlılar her türlü imkânlarını; askeri, ekonomik, siyasi, hukuki ve istatistikî verileri kullanarak, Ege'deki jeopolitik dengeyi kendi lehlerine çevirerek, karasularını 6 milin üzerine çıkarabilmek için, Ege denizini bir Yunan gölü haline getirmeye var güçleri ile çalışmaktadır. Türkiye ile Yunanistan arasında, toprak veya nüfusa dayalı gerçek bir denge sağlanmalıdır. Bu, asıl ve gerçek denge sağlanamazsa, Yunanistan, Ege denizinde ve diğer anlaşmazlıklarda Türkiye için tehdit olmaya devam edecektir⁴⁰³.

Türk-Yunan ilişkilerinde bu gelişmeler yaşanırken Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü Uluslararası Hukuk Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi Prof. Dr. Sertaç Hami Başeren ile Ali Kurumahmut, “Ege’de Gri Bölgeler Unutul(may)an Türk Adaları” başlığıyla akademik bir çalışma yayımladı. Başeren ile Kurumahmut, Uluslararası Sürekli Hakem Mahkemesi’nin, Kızıl Deniz’deki eski Osmanlı toprağı olan bazı ada, adacık ve kayalıklar üzerindeki egemenlik uyuşmazlığını Lozan Barış Andlaşması’nın 16. maddesine atıfla çözerken Türkiye’ye yeni bir hukuki kazanım sağladığını ortaya koydu. Uluslararası anlaşmalar ve Osmanlı Arşivleri taranarak yazılmış olan kitapta, Kardak Kayalıkları’nın da içinde yer aldığı egemenliği devredilmemiş 150 kadar adanın son durumu ortaya konarak yeni haritalar oluşturulmuş. Çalışmada, Hakem Mahkemesi’nin kararına göre, egemenliği devredilmemiş bu adaların iddia edildiği gibi Yunanistan’a ait olamayacağı, bunların geleceğinin belirlenmesinde ilgili devletlerin ortak bir kararına ihtiyaç olduğu ileri sürülüyor⁴⁰⁴.

Egemenliği devredilmeyen adalar Ege’nin yüzde 5’i olduğu unutulmamalıdır.

⁴⁰³ CİN, Tugay, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege’de Karasuları Genişliği Sorunu, Yüksek Lisans Tezi, İzmir-1996,s.61

⁴⁰⁴ “Türkiye Ege’deki 150 Adasını İstiyor”:<http://www.aksiyon.com.tr>(18.12.2005)

Kurumahmut ve Başeren'in ortaya koyduğu haritalara bakıldığında, Hakem Mahkemesi Kararı'na göre Yunanistan'a ait olmadığı anlaşılan ada, adacık ve kayalıkların Türkiye'ye Menteşe Adaları bölgesinde Ege Denizi'nin uluslararası sularına yeni açılma imkanları sağladığı görülüyor. Bu durum Ege sorunlarının temelinde yer alan karasuları meselesi başta olmak üzere diğer anlaşmazlık konularında da Türkiye'nin elini güçlendiriyor. Örnek verecek olursak: Yunanistan ile İtalya arasında 1977 yılında imzalanan ve 1980 yılında yürürlüğe giren bir antlaşma ile de, Otranto Kanalı'ndaki adalara $\frac{3}{4}$ etki, Stramfani Adası'na da yarım etki tanınması konusunda anlaşmaya varmışlardır⁴⁰⁵.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 123. maddesinde, “kapalı ve yarı kapalı denize kıyısı olan devletlerin, sözleşmeden doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birbirleri ile işbirliği etmeleri gerektiği(should cooperate)”⁴⁰⁶ belirtilmiştir.

Milletlerarası Adalet divanı, Libya-Malta davasında:⁴⁰⁷ “eğer Malta adaları İtalya'ya ait olsaydı, sınır hattı adalarla Libya arasında değil, Sicilya ile Libya arasında çizilecek ve sonra adalar dikkate alınacaktır. Demek ki, bir Devlete ait adalar başka bir Devlet ile yapılan kıta sahanlığı sınırlandırılmalarında hareket noktası değildir. Hareket noktası kıtalardır. Adaların varlığı hattın düzeltilmesinin sebebi olabilir... Ada, içinde bulunduğu bütüne göre taşıdığı ağırlık nispetinde değerlendirilir. Hareket noktası, kıtadır, genel çerçevedir. Karşılıklı ilişkilerdir. Varılacak sonuç hakça olmalıdır. Ada, tek başına değil, bağlı olduğu veya içinde bulunduğu birimle bir bütün olarak tartılmalıdır. Dengeyi bozduğunda ise ihmal edilmelidir” şeklinde karar vermiştir.

Yunanistan'ın, karasularını 1936'da 3 milden 6 mile çıkartarak Türkiye'yi sıkıntıya soktuğu; şimdi de 6 milden 12 mile çıkartacak olursa tamamen bu bölgeye hapsedeceği göz önüne alındığında konunun önemi daha da iyi anlaşılıyor. Egemenliği devredilmemiş adaların karasuları Ege'nin yaklaşık yüzde beşini oluşturuyor.

⁴⁰⁵ SCOVAZZI, Tullio, “Delimitation Agreements With Italy”, PHARAND, Donat-Umberto LEANZA, The Continental Shelf And The exclusive Ekonomik Zone Delimitation And Legal Regime, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, s.92-100

⁴⁰⁶ DURSUN, Erol, Ege Denizi'nde Türk-Yunan Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale-1999, s.92

⁴⁰⁷ GÜNDÜZ, Aslan, Milletlerarası Hukuk-Temel belgeler-Örnek Kararlar, Beta Yayınları, İstanbul-1987, s.350

Ege’de statü qua’nun değişmemesi için, Türkiye, kıyısına yakın ve uluslararası sularda bulunan, bugüne kadar insan yaşamayan kayalıkların ve ıssız adaların Yunanistan tarafından iskana açılmasını, kiralanmasını kabul etmemeli, itirazlarını Yunanistan’a ve uluslar arası kurum ve kuruluşlara iletmeli, bu durum Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 300. maddesinin ihlali, yani iyi niyete aykırı, hakkın kötüye kullanılması niteliğinde olduğunu bildirmelidir. Çünkü Türkiye kıyılarına yakın bu kayalıkların hukuki statüsü tartışmalıdır. Türkiye bu konuda daha aktif bir siyaset izleyerek haklılığını tüm dünyaya anlatmalıdır⁴⁰⁸.

Yunan adaları Türk kıyılarına çok yakın olup, Türkiye’nin güney-batı kıyılarından hareket eden gemiler açık denize doğru giderken, Yunan adaları, Türk kıta sahanlığında bulunmaktadır⁴⁰⁹.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 13. maddesinin 2. paragrafı: “Cezir zamanı ortaya çıkan yükseklikler kıtadan veya bir adadan karasuları genişliğini aşan bir uzaklıkta bulundukları takdirde, bunların kendilerine özgü karasuları yoktur” diyerek nelerin karasuları olamayacağını da ayrıca belirtmiştir⁴¹⁰.

Ege Denizi, Karadeniz’e ve Akdeniz’e geçiş yollarıyla ulaşabilen “Yarı Kapalı” bir denizdir⁴¹¹.

Prof. Dr. Bayram Öztürk, Ege bölgesinde yaşayan Türk nüfusunun Yunanistan’ın toplam nüfusunun iki katı (20 milyon) olduğunu hatırlatarak, Ege Denizi’nin bir Yunan gölü olmadığını Yunanlıların kabul etmesi gerektiğinin altını çiziyor: “Burada amaç çatışma değil. Uzlaşmacı, ancak haklarını bilen bir Türkiye, Ege’deki haklarını korumalı ve istemeli.” Ege Denizi’nde Türkiye’nin bugünkü durumunu tek böbrekle yaşayan hastaya benzeten Öztürk, Türkiye’nin Ege Denizi’nde daha geniş karasuları hakkı olduğunu ve bunun hakkaniyete uygun olacağını belirtiyor⁴¹².

⁴⁰⁸ CİN, Tugay, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege’de Karasuları Genişliği Sorunu, Yüksek Lisans Tezi, İzmir-1996,s.34

⁴⁰⁹ İNAN, Yüksel, Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları,Ankara-1976,s.157

⁴¹⁰ CİN, Tugay, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege’de Karasuları Genişliği Sorunu, Yüksek Lisans Tezi, İzmir-1996,s.34

⁴¹¹ CİN, Tugay, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege’de Karasuları Genişliği Sorunu, Yüksek Lisans Tezi, İzmir-1996,s.38

⁴¹² “Türkiye Ege’deki 150 Adasını İstiyor”:<http://www.aksiyon.com.tr>(18.12.2005)

Bu sorunlardan öncelikli olarak Ege sorunu tüm hava sahası, FIR, Kıta sahanlığı, hava yollarının kullandığı olmak üzere bir çok sorunu kapsamaktadır.

B. Türkiye'nin FIR Sorununa konusuna Çözüm

Uçuş haberleşme Bölgesi veya Uçuş Bilgi sahası, ingilizce karşılığı olan “Flight Information Region” teriminin baş harflarını ile kısaca “FIR Hattı” olarak söylenmektedir⁴¹³.

İkinci Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında havacılığın süratle gelişmesi karşısında uluslararası uçuşların emniyetli, süratli ve muntazam olarak yapılması ve hava seyrüseferi ve taşımacılığıyla ilgili hizmetlerde standardizasyon sağlanması amacıyla uluslararası bir teşkilatın kurulması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu amaçla ABD'nin Şikago kentinde düzenlenen uluslararası konferans sonunda hazırlanan Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (Şikago Sözleşmesi) 7 Aralık 1944 tarihinde kabul edilmiştir. Bu konvansiyonla ayrıca Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) adı altında bir teşkilat kurulmuş ve 1947 yılında faaliyete geçmiştir. “ICAO” o zamandan beri dünyadaki sivil havacılık düzenlemelerine yön veren yegane kuruluştur. FIR'ların tespiti ile ilgili çalışmalarda ilk kez 1946 yılında bu teşkilat tarafından başlatılmıştır. Türkiye, Yunanistan, Kıbrıs ve Ortadoğu ülkeleriyle ilgili FIR sınırları Kasım 1950 ayında İstanbul'da yapılan İkinci Ortadoğu Bölgesel Toplantısı'nda ele alınmıştır. Mart 1952 tarihinde Paris'te yapılan Üçüncü Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Toplantısı'nda Türkiye'nin FIR sınırları güney ve güneydoğu bölgesi hariç bugünkü şeklini almıştır⁴¹⁴.

Yunanistan, FIR düzenlemesinin tüm askerî ve sivil uçakları kapsadığını ileri sürmektedir⁴¹⁵. Diğer bir yandan, Türkiye, bu düzenlemeye göre, sadece sivil uçakların bilgi verme yükümlülüğü olduğunu, fakat askerî uçaklarla ilgili konunun ikili antlaşmalarla düzenlenmesi gerektiğini ileri sürmektedir.

Türkiye geçmişte birçok stratejik hata yapmıştır. Bu hataları düzeltmek yine Türkiye'nin elindedir.

⁴¹³ ATUN,Ata,“Türk Hava Sahası ve Eurocontrol”,<http://www.abhaber.com>(23.02.2006)

⁴¹⁴ “Yunanistanın Ege'deki İhlal İddaaaları ve FIR Sorunu”,<http://www.saemk.org>(23.01.2006)

⁴¹⁵ “Sorunun Kaynağı”, <http://bucatarih.sitemynet.com>(01.02.2006)

Türkiye Dünya'daki gelişmeden yararlanarak, Fransa, İtalya ve İspanya'nın büyük şirketleriyle bağlantı kurup, elde ettiği gelişmiş aletlerle, 8 bölgesel uçuş denetim merkezinden birini Türkiye sınırları içinde kurdu. Bunun sonucu olarak da Kıbrıs'ın güney bölgeleri de dahil olmak üzere "Lefkoşa Fır Hattı"nın önemli bir bölümünü kendi denetimine almayı amaçlıyor. Türkiye, Lefkoşa FIR hattını 1969 yılında resmen tanımış ve 1991 yılındaki sözleşmeye itiraz etmediği için de o zaman beri Lefkoşa FIR hattı, Eurocontrol sözleşmesinde yer almaktadır⁴¹⁶.

Eurocontrol, hava trafik denetim mekanizmasını geliştirmek konusundaki çalışmaların ilk adımı olarak "yeni bir sözleşme hazırladı" ve ilgili FIR hatlarını belirledi. Bu gelişme paralelinde Türkiye, Eurocontrol'un değiştirilmiş sözleşmesini onaylayacağını ancak Kıbrıs (Rum) Cumhuriyeti ve dolayısıyla Lefkoşa uçuş kontrol bölgesini (Lefkoşa FIR hattı) tanımadığını belirten bir deklarasyon yayınlayacağını belirtti.

Türkiye'nin hava sahası, kalkış ve iniş havaalanına bakılmaksızın, Türk bayraklı uçakların, kendi destinasyonlarındaki uçuşlarda hava sahasını kullandıkları tüm ülkelerin uçaklarına zaten yıllardır açık. Yani Larnaka'dan kalkan ve Moskova'ya gidecek olan bir Aeroflot uçağı, yıllardır Türk FIR hattını kullanarak, Ankara yakınlarından geçerek Moskova'ya gitmekteydi⁴¹⁷.

Aslında önemli olan gelişme, bir müddet sonra Türkiye'nin Lefkoşa uçuş kontrol bölgesini (Lefkoşa FIR hattı) kendi denetimi altına alacağıdır. Bu konuda prensip anlaşmasına dahi varılmıştır.

Türkiye Eurocontrol'e gerekli girdileri yaparak Ege Denizindeki Hava Sahası kontrolünün eşit şekilde paylaşılması için taviz vermeden çabalarına devam etmelidir.

C. Hava Sahasının Yüksekliği sorunu ve çözüm

Bu konu uzayın nerde başladığı konusuylada alakalı olduğundan uzay ile ilgili sorun ve çözümler incelenirken konuya değinilecektir. Bu nedenle burada konuya değinilmemiştir.

⁴¹⁶ ATUN,Ata,"Türk Hava Sahası ve Eurocontrol",<http://www.abhaber.com>(23.02.2006)

⁴¹⁷ "FIR Hattı",<http://www.kibrisligazetesi.net>(07.01.2006)

6. Uzak Konusunda Yapılması Gerekenler ve Çözüm Önerileri

Uzak günümüzde önemli bir konum almış ve bu öneminde devam ettirmektedir. Türkiye’de bu konunun önemini anlamış ve gerekli çalışmaları yapmaya başlamıştır. 2005 yılında yayınlanan bilim ve teknoloji ile ilgili genelgedende bu anlaşılmaktadır.

“Türkiye’nin bilim ve teknolojiye ilişkin vizyonunun belirlenmesinin yanı sıra TÜBİTAK’ın, BTYK’nın onuncu toplantısında belirlenmiş olan temel amaçların gerçekleştirilmesine yönelik olarak hazırladığı 2005-2010 yıllarını kapsayan 5 yıllık Ulusal Bilim ve Teknoloji Politikaları Uygulama Planı (BTP-UP) kabul edilmiştir. BTP-UP’ta bilim ve teknoloji farkındalığının ve kültürünün geliştirilmesi, bilim insanı yetiştirilmesi ve geliştirilmesi, sonuç odaklı ve kaliteli araştırmaların desteklenmesi, ulusal bilim ve teknoloji yönetiminin etkinleştirilmesi, özel sektörün bilim ve teknoloji performansının güçlendirilmesi, araştırma ortamının ve altyapısının geliştirilmesi, ulusal ve uluslararası bağlantıların etkinleştirilmesi olmak üzere belirtilen yedi stratejik amaç ve eylem alanında görevli tüm kuruluşların, TÜBİTAK ile yakın işbirliği içinde çalışmaları planlamalarına ve yürütmelerine karar verilmiştir.

Ar-Ge’ye ayrılan kaynakların etkin ve verimli kullanılması bağlamında alınan bir diğer karar, kamu kuruluşlarımız Ar-Ge’ye dayalı ihtiyaçlarının karşılanması ve toplumsal düzeyde Ar-Ge talebi oluşturmak için, ihtiyaçlara bağlı araştırma programlarını oluşturmak; bu programların zaman, maliyet ve içeriklerini detaylandırarak en geç 30 Mayıs 2005 tarihine kadar TÜBİTAK’a göndermekle görevlendirilmiştir.

Ayrıca bu toplantıda, TÜBİTAK’ın 2005 yılında Ar-Ge ödeneğini proje ve programlara dağıtırken uyması gereken esaslar ile Ar-Ge desteklerinde öncelik verilecek projelerin niteliği belirlenmiştir. Bu esaslar uyarınca, bu yıl büyük altyapı destekleri verilmeyerek mevcut Ar-Ge kapasitemizi tüm gücüyle harekete geçirmek amaçlanacak, mevcut kapasitenin tam güçle çalışabilmesini sağlamak için ihtiyaç duyulan teknisyen, ikincil teçhizat gibi ilaveler için destek verilebilecektir.”⁴¹⁸

⁴¹⁸ “Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu’nun 10 Mart 2005 Tarihli Kararları”,Başbakanlık Genelgesi 2005/9, [http://rega.basbakanlik.gov.tr\(10.03.2005\)](http://rega.basbakanlik.gov.tr(10.03.2005))

“Türkiye, 2007 yılında ilk yer gözlem uydusu 'Rasat'ı uzaya göndermeyi planlıyor.” TÜBİTAK'ın ODTÜ'deki tesislerinde 40 kişinin geceli gündüzlü çalışmalarıyla üretilen yaklaşık 8 milyon dolarlık Rasat'ın başarıyla tamamlanması halinde, Türkiye uzayda söz sahibi ülkeler arasına girebilecek.

TÜBİTAK-BİLTEN Müdür Vekili Dr. Uğur Leloğlu, Rasat'ın Türkiye'de üretilmiş ilk uydu olacağına dikkat çekerek, "Bugün bu teknolojiye sahip 20-30 ülke var. Türkiye, bunlardan biri olacak" diyor⁴¹⁹.”

Milli Güvenlik Kurulu'nun şubat ayı toplantısından sonra yayınlanan bildiride, “Türkiye’de hava ve uzay çalışmaları konusunda kurul üyelerine bilgi sunulmuştur” şeklindeki cümle herkesin dikkatini çekti. Türkiye uzay çalışmalarında yerini nasıl alacaktı? Kurul toplantısının sona ermesinden sonra bu çalışmanın ayrıntıları da ortaya çıktı. Havacılık ve uzay çalışmalarını koordine edecek Türk Havacılık ve Uzay Ajansı kurulmasıyla ilgili çalışmalar başlatıldı⁴²⁰.”

“Uzay Ajansı’nın kurulmasında ABD’deki NASA ve Avrupa Birliği ülkelerindeki ESA adlı kuruluşlar örnek alınıyor. Doğrudan Başbakan’a bağlı olması öngörülen ajans, Türkiye’deki tüm uzay ve havacılık projelerini koordine edecek. Ajansın beş bölümden oluşması planlanıyor, ancak bu bölümlerden birinin askerlere ayrılması düşünülüyor.

Uzay ajansının kurulmasına neden gerek duyuldu? Türksat uydularıyla başlayan askeri gözlem uydusuyla devam eden projeler, ajansın kurulmasının da gerekçesini oluşturuyor. Her iki projeyle ilgili birimlerin çok sayıda bakanlık ve kuruluş arasında dağılmasıyla ortaya çıkan yetki kargaşasının ortadan kaldırılması hedefleniyor⁴²¹.”

Dünyada yaşanan bazı gelişmelerere göz atacak olursak uzayın önemi dahada çok ortaya çıkacaktır.

Uzay, tonlarca çöpten geçilmiyor: Amerikan Uzay ve Havacılık Dairesi (NASA) tarafından yapılan açıklamaya göre, uzay turizminin, astronotların ve uyduların geleceği tehlikede. Nedeni ise uzayda başı boş dolaşan binlerce bozuk uydu, füze parçası,

⁴¹⁹ “Bilim ve Teknoloji”,<http://www.cnnturk.com>(08.11.2005)

⁴²⁰ “Uzay, Tonlarca Çöpten Geçilmiyor”, Vatan Gazetesi, 21 ocak 2006, s.6

⁴²¹ “Tubitak Başkanı :3 Yıl Geciktik”,<http://www.ntvmsnbc.com>(13.01.2006)

tornovida ve çarpışan nesneler... Araştırmanın başında bulunan Jer Chyi “Her nesne birkaç santimetreden büyük. Eğer böyle devam ederse ve buna en kısa zamanda bir çözüm bulunmazsa 2055 yılında uzaya gitmek hayal olacak” diye konuştu. Uzmanlar 200 yıl içersinde 18 büyük çarpışmanın olabileceğine özellikle dikkat çekiyor.

NASA’nın 9 yıl sürecek Plüton yolculuğu başladı: Amerikan Uzay ve Havacılık Dairesi NASA’nın, güneş sistemindeki tek keşfedilmiş gezegen Plüton’a gitmek üzere planladığı ve iki gündür ertelenen yolculuğuna başladı. “Yeni Ufuklar” adlı insansız uzay aracını taşıyan Atlas-5 adlı roket, Florida’daki Cape Canaveral uzay merkezinden Türkiye saatiyle 21:00’de fırlatıldı⁴²².”

“Rusya enerji için Ay’a gidiyor. Rusya, 15 yıl içinde Ay’da Helyum 3 madeni kuracağını açıkladı. Helyum gazının bir izotopu olan ve dünyada çok nadir bulunan Helyum 3, nükleer santralarda kullanılıyor. 10 ton Helyum 3, tüm Rusya’nın bir yıllık enerji ihtiyacını karşılıyor. Ruslar, Ay’da 500 milyon ton Helyum 3 rezervi olduğunu hesaplıyor. Bu rezerv, dünyanın 1000 yıllık enerji ihtiyacını karşılayabiliyor⁴²³.”

“Bush yönetiminin uygulamaya koyduğu plana göre ABD 2020’ye kadar Ay’da kalıcı üs kuracak.

Çin 2007’de Hindistan 2008’de Ay’a gidecek; Çin, 2007’de Ay’ın yörüngesine bir uzay aracı göndererek, gelecekte Ay’a yapılacak olası yolculuklar için bilgi toplayacak.

Hindistan da, 2008’de Ay’a bir keşif uydusu göndermek için çalışmalar yapıyor.⁴²⁴”

Uzay, rekabeti arttıkça Türkiyede bu rekabete katılmıştır. Bu rekabet esnasında 2 konuda belirli kararlar alınması gerekmektedir ki bu kararlara bakmadan, birinci bölümde belirtilen bazı konuları hatırlamakta fayda bulunmaktadır.

1. 40.000 feet, %100 oksijen ile uçulabilecek azami irtifa sınırıdır.

⁴²² “NASA’nın 9 Yıl Sürecek Plüton Yolculuğu Başladı”, Vatan Gazetesi, 21 Ocak 2006, s.6

⁴²³ “Rusya Enerji İçin Ay’a Gidiyor”, Vatan Gazetesi, 28 Ocak 2006, s.8

⁴²⁴ “ABD’nin Çin ve Hindistan’la Rekabeti Uzaya Taşınıyor”, Milliyet Gazetesi, 27 Mart 2006, s.18

2. 50.000 feet'in üzerindeki uçuşlara ait olan problemler insanın uzaydaki varlığını koruyabilmesi için "sealed"(oksijeni ve basıncı tam izole edilmiş) kabinler veya basınçlı elbise gibi korunma ihtiyaçlarını doğurur.

3. Armstrong hattı veya fizyolojik sıfır hattı vücut sıvılarının vücut sıcaklığında kaynamaya başladığı 63.000 feet irtifadır.

4. Jet motorlarının bir karakteristiği, motora giren havanın sühneti düştükçe motorun veriminin artmasıdır.

5. Bu da belli irtifadan (36.000 feet) itibaren sıvı yakıt yerine artık oksijenle kuvvetlendirilmiş katı yakıt kullanan roket motorlarına ihtiyaç duyulmasını gerektirmektedir.

Yukardaki konulardanda anlaşıldığı gibi belirli yüksekliğin üzerinde korunmalı olarak uçmak zorunludur. Yoksa insan vücudu bunu kaldıramaz ve zarar görür.

Ayrıca belirli irtifanın üzerinde katı yakıt ihtiyacı olmaktadır. Sıvı yakıtlı jet uçaklarının performansları belirli irtifanın üzerinde azalmaktadır. Buda ihtiyaçları farklılaştırmaktadır.

Yukardaki değerler incelendiğinde, hava ve uzay ayrımını yapmak oldukça zor görünmektedir. Bunun yanında ulusal güvenlikde ayrı problemler ortaya çıkarmaktadır. Bu problemler ise casus uçakları ve uydular tarafından oluşturulmaktadır.

Bir çok ülke farklı farklı hava sahasının yüksekliğini belirlemiştir. Türkiyede bu konuda uçaklar bakımında en azından **100.000 feet** gibi irtifa belirlemelidir.

Uydular ise denetimi en zor olan alanda bulunmaktadır. Bu da stratejik noktaların uydularla takibini kolaylaştırmaktadır. Bunun önüne geçmekte şu koşullarda zor görünmektedir.

İkili anlaşmalar ile bu güvenlik sorununa çözüm bulunmaya çalışılmalı. Büyük devletlerin bunlara karşı almış olduğu tedbirler incelenmelidir.

Ülkemizin gelişen teknoloji ve uzay faaliyetleri konusunda hak ettiği yere gelebilmesi ve bu yarışta daha fazla geri kalmaması amacıyla gerekli çalışmalar en kısa sürede tamamlamalı ve uzay alanında da etkin bir şekilde faaliyet gösterir hale gelmelidir. Bu konudaki yasal düzenlemeler yapılarak Türkiye Uzay Kurumu için teşkilat esasları ortaya konulmalı ve Türkiye'deki tüm uzay faaliyetleri gayret tasarrufu kapsamında birleştirilerek gerek sivil gerekse askeri her alanda uzayın getirdiği faydalardan yararlanılmalıdır.

Bütün bu anlatılanlar doğrultusunda Hava Kuvvetleri sahip olduğu teknolojik altyapı, bilgi birikimi ve potansiyeli ile uzay faaliyetleri konusunda ülkemizin hak ettiği noktalara gelmesi amacıyla bu konuda da öncü rolünü üstlenme azim ve kararlılığındadır.

21nci yüzyılda uzay; ulusal güvenliği ilgilendirdiği kadar ekonomi ve yaşam standardı gereklileri ile toplumun hemen her kesiminin ilgi alanı haline gelmiş, ulusal ve uluslar arası işbirliklerini başlatmıştır. Tüm bu bilgilerin paralelinde Türkiye'nin, uzay konusundaki gelişmelere karşı gerekli ilgiyi göstererek, uzaydan yararlanma ve uzay teknolojileri konularında içinde bulunduğumuz çağın gereklerini yerine getirmesi kaçınılmaz bir zorunluluk haline gelmiştir.

Bu doğrultuda Türkiye, Hv.K.K.lığı önderliğinde yakın geçmişte başlatmış olduğu uzay faaliyetlerini önümüzdeki yıllarda hızlandırarak geliştirmek zorundadır. Bu noktada; başlangıçta dış tedarik ve ortak üretim modellerinin kullanılması fakat nihai olarak, uzay teknolojileri alanında kendi kendine yeterli olabilecek bir düzeye erişilmesi hedeflenmelidir. Bununla beraber, yukarıda aktarılan uluslar arası oluşumlar ve global işbirliği ortamını dışında kalınmaması, uzay teknolojilerinin Türkiye'ye kazandırılmasını kolaylaştıracağı gibi hem ekonomik yükü azaltacak hem de kazanılacak imkanlardan elde edilecek ürünler için bir pazar olanağı sağlayacaktır.

Ancak, oluşturulmaya çalışılan global işbirliği ortamının beraberinde getireceği yeni uluslar arası hukuki düzenlemelerin, henüz uzay kabiliyeti kazanmamış olan ülkeleri kısıtlayıcı bir takım hükümler içermesi olası olduğu göz önüne alınarak, uzay teknolojilerinin kazanılmasına yönelik ulusal projelere hız verilmesi diğer önemli husus olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünya Uzay Politikaları Zirvesi'nden edinilen önemli

izlenimlerden biri de; uzay konusunda, gelişmiş ülkelerin kalkınmakta olan ülkeleri bir pazar olarak gördüğü, kendi çıkarları doğrultusunda bu pazarı daha aktif ve geniş bir hale getirmeyi amaçladıklarıdır. Türkiye'nin milli çıkarları doğrultusunda vakit kaybetmeden uzay konusunda mesafe kaydederek bu oluşumların içinde yer alması gerekmektedir.

Koordinesini Hv.K.K.lığının üstlendiği Milli Uzay Politikası'nın oluşturulması ve politikayı hayata geçirecek Türk Uzay Kurumu kurulması faaliyetleri; uluslar arası işbirliği ortamlarında Türkiye'nin yerini almasına, milli kabiliyet kazanılmasına ve belirlenecek hedeflere ulaşılmasında önemli katkılar sağlayacaktır. Artık günümüzde caydırıcı milli bir güç yaratmanın temelinde; uzay teknolojilerine ve atmosferin dışına çıkabilecek milli kabiliyetlere (uydu, füze gibi) sahip olmak bulunmaktadır.

Stratejik bir coğrafyada bulunan ülkemizin çağdaş uygarlık seviyesine ulaşmasına ve ulusal güvenliğimize büyük katkılar sağlayacak olan bu çalışmalar, her kesim tarafından bilinçli olarak desteklenmelidir. Çünkü ülkemizin en yüksek makamları tarafından da dile getirilen *“uzay kabiliyetlerinde çağdaş seviyeye ulaşmak” hedefi*, büyük önemi haizdir ve ancak etkinlikle kurulacak “Türk Uzay Kurumu” tarafından gerçekleştirilebilecektir. Böylece ulu önder Atatürk'ün 1936 yılında işaret ettiği *“Uzayda bir Türk'ün de bulunması için şimdiden çalışmalara girişmek”* hedefi gerçekleştirilebilecektir.

EK : Ülkelerin Anlaşmalar Karşısındaki Durumu

Status of international agreements relating to activities in outer space (as at 1 February 1999) ^a					
United Nations treaties					
Country, area or organization	(1) 1967 OST	(2) 1968 ARRA	(3) 1972 LIAB	(4) 1975 REG	(5) 1979 MOON
Afghanistan	R				
Albania					
Algeria	R		S		
Andorra					
Angola					
Antigua and Barbuda	R	R	R	R	
Argentina	R	R	R	R	
Armenia					
Australia	R	R	R	R	R
Austria	R	R	R	R	R
Azerbaijan					
Bahamas	R	R			
Bahrain					
Bangladesh	R				
Barbados	R	R	R		
Belarus	R	R	R	R	
Belgium	R	R	R	R	
Belize					
Benin	R		R		

Tablo-1

R : Onaylama, kabul etme, uygun bulma,

S : Sadece imza

D: yükümlülüklerin ve hakların kabulünün deklarasyonu

Kanada Avrupa uzay ajansı ile ortak çalışma anlaşmasına sahip fakat ajansın üyesi değildir.

Other agreements										
(6) 1963 NTB	(7) 1974 BRUS	(8) 1971 INTL	(9) 1971 INTR	(10) 1975 ESA	(11) 1976 ARBS	(12) 1976 INTC	(13) 1976 IMO	(14) 1982 EUTL	(15) 1983 EUMT	(16) 1992 ITU
R		R	R							
								R		
S		R			R		R			R
								R		R
R										
R	S	R					R			R
R	R	R						R		R
R	R	R					R			R
R	R	R		R				R	R	R
		R						R		
R		R					R			R
		R			R		R			R
R		R					R			R
		R								R
R			R				R	R		R
R	S	R		R			R	R	R	R
										R
R		R								R

Tablo-2

Country, area or organization	(1) 1967 OST	(2) 1968 ARRA	(3) 1972 LIAB	(4) 1975 REG	(5) 1979 MOON
Bhutan					
Bolivia	S	S			
Bosnia and Herzegovina		R	R		
Botswana	S	R	R		
Brazil	R	R	R		
Brunei Darussalam					
Bulgaria	R	R	R	R	
Burkina Faso	R				
Burundi	S		S	S	
Cambodia			S		
Cameroon	S	R			
Canada	R	R	R	R	
Cape Verde					
Central African Republic	S		S		
Chad					
Chile	R	R	R	R	R
China	R	R	R	R	
Colombia	S	S	S		
Comoros					
Congo		S			
Costa Rica		S	S		
Côte d'Ivoire					
Croatia					
Cuba	R	R	R	R	
Cyprus	R	R	R	R	
Czech Republic	R	R	R	R	
Democratic People's Republic of Korea					
Democratic Republic of the Congo	S	S	S		
Denmark	R	R	R	R	

Tablo-3

(6) 1963 NTB	(7) 1974 BRUS	(8) 1971 INTL	(9) 1971 INTR	(10) 1975 ESA	(11) 1976 ARBS	(12) 1976 INTC	(13) 1976 IMO	(14) 1982 EUTL	(15) 1983 EUMT	(16) 1992 ITU
R										R
R		R								R
R	R	R					R	R		R
R		R								R
R	S	R					R			R
		R					R			R
R		R	R			R	R	R		R
S		R								R
S										R
										R
S		R					R			R
R		R		b			R			R
R		R								R
R		R								R
R		R								R
R		R					R			R
R		R					R			R
R		R					R			R
		R								R
		R								R
R		R					R			
R	S	R								R
R	R	R					R	R		R
			R			R	R			R
R	S	R					R	R		R
R		R	R			R	R	R		R
			R							R
R		R								
R		R		R			R	R	R	R

Tablo-4

Country, area or organization	(1) 1967 OST	(2) 1968 ARRA	(3) 1972 LIAB	(4) 1975 REG	(5) 1979 MOON
Djibouti					
Dominica					
Dominican Republic	R	S	R		
Ecuador	R	R	R		
Egypt	R	R	S		
El Salvador	R	R	S		
Equatorial Guinea	R				
Eritrea					
Estonia					
Ethiopia	S				
Fiji	R	R	R		
Finland	R	R	R		
France	R	R	R	R	S
Gabon		R	R		
Gambia	S	R	S		
Georgia		R			
Germany	R	R	R	R	
Ghana	S	S	S		
Greece	R	R	R		
Grenada					
Guatemala			S		S
Guinea					
Guinea-Bissau	R	R			
Guyana	S	R			
Haiti	S	S	S		
Holy See	S				
Honduras	S		S		
Hungary	R	R	R	R	
Iceland	R	R	S		
India	R	R	R	R	S
Indonesia	S		R	R	

Tablo-5

(6) 1963 NTB	(7) 1974 BRUS	(8) 1971 INTL	(9) 1971 INTR	(10) 1975 ESA	(11) 1976 ARBS	(12) 1976 INTC	(13) 1976 IMO	(14) 1982 EUTL	(15) 1983 EUMT	(16) 1992 ITU
					R					R
										R
R		R								
R		R								R
R		R			R		R			R
R		R								R
R		R								
										R
								e		R
S		R								R
R		R								R
R		R		R			R	R	R	R
	S	R		R			R	R	R	R
R		R					R			R
R										R
			R					R		R
R	R	R	R	R			R	R	R	R
R		R					R			R
R	R	R					R	R	R	R
R		R								
		R								R
R										
										R
S		R								R
		R						R		R
R		R								
R		R	R			R	R	R		R
R		R					R	R		R
R		R					R			R
R		R					R			R

Tablo-6

Country, area or organization	(1) 1967 OST	(2) 1968 ARRA	(3) 1972 LIAB	(4) 1975 REG	(5) 1979 MOON
Iran (Islamic Republic of)	S	R	R	S	
Iraq	R	R	R		
Ireland	R	R	R		
Israel	R	R	R		
Italy	R	R	R		
Jamaica	R	S			
Japan	R	R	R	R	
Jordan	S	S	S		
Kazakhstan	R	R	R		
Kenya	R		R		
Kiribati					
Kuwait	R	R	R		
Kyrgyzstan					
Lao People's Democratic Republic	R	R	R		
Latvia					
Lebanon	R	R	S		
Lesotho	S	S			
Liberia					
Libyan Arab Jamahiriya	R				
Liechtenstein			R		
Lithuania					
Luxembourg	S	S	R		
Madagascar	R	R			
Malawi					
Malaysia	S	S			
Maldives		R			
Mali	R		R		
Malta		S	R		
Marshall Islands					
Mauritania					

Tablo-7

(6) 1963 NTB	(7) 1974 BRUS	(8) 1971 INTL	(9) 1971 INTR	(10) 1975 ESA	(11) 1976 ARBS	(12) 1976 INTC	(13) 1976 IMO	(14) 1982 EUTL	(15) 1983 EUMT	(16) 1992 ITU
R		R					R			R
R		R			R		R			
R		R		R				R	R	R
R	S	R					R			R
R	R	R		R			R	R	R	R
R		R								R
R		R					R			R
R		R			R					R
		R	R					R		R
R	R	R					R			R
R		R			R		R			R
		R	R							R
R			R							R
							R	R		
R	S	R			R		R			R
R							R			
R		R			R		R			
		R						R		R
								R		
R		R						R		R
R		R								R
R		R								R
R		R					R			R
										R
S		R								R
R		R					R	R		R
							R			R
R		R			R					R

Tablo-8

Country, area or organization	(1) 1967 OST	(2) 1968 ARRA	(3) 1972 LIAB	(4) 1975 REG	(5) 1979 MOON
Mauritius	R	R			
Mexico	R	R	R	R	R
Micronesia, Federated States of					
Monaco		S			
Mongolia	R	R	R	R	
Morocco	R	R	R		R
Mozambique					
Myanmar	R	S			
Namibia					
Nauru					
Nepal	R	R	S		
Netherlands	R	R	R	R	R
New Zealand	R	R	R		
Nicaragua	S	S	S	S	
Niger	R	R	R	R	
Nigeria	R	R			
Norway	R	R	R	R	
Oman			S		
Pakistan	R	R	R	R	R
Panama	S		R		
Papua New Guinea	R	R	R		
Paraguay					
Peru	R	R	S	R	S
Philippines	S	S	S		R
Poland	R	R	R	R	
Portugal	R	R			
Qatar			R		
Republic of Korea	R	R	R	R	
Republic of Moldova					
Romania	R	R	R		S

Tablo-9

(6) 1963 NTB	(7) 1974 BRUS	(8) 1971 INTL	(9) 1971 INTR	(10) 1975 ESA	(11) 1976 ARBS	(12) 1976 INTC	(13) 1976 IMO	(14) 1982 EUTL	(15) 1983 EUMT	(16) 1992 ITU
R		R					R			R
R	R	R					R			R
		R								R
		R					R	R		R
R		R	R			R				R
R	R	R			R					R
		R					R			R
R										R
		R								R
R		R								R
R		R		R			R	R	R	R
R		R					R			R
R	R	R	R							R
R		R								R
R		R					R			
R		R		R			R	R	R	R
		R			R		R			R
R		R					R			R
R	R	R					R			R
R		R								R
S		R								R
R	R	R					R			R
R		R					R			R
R		R	R			R	R	R		R
S	R	R					R	R	R	R
		R			R		R			R
R		R					R			R
								R		R
R		R	R			R	R	R		R

Tablo-10

Country, area or organization	(1) 1967 OST	(2) 1968 ARRA	(3) 1972 LIAB	(4) 1975 REG	(5) 1979 MOON
Russian Federation	R	R	R	R	
Rwanda	S	S	S		
Saint Lucia					
San Marino	R	R			
Sao Tome and Principe					
Saudi Arabia	R		R		
Senegal		S	R		
Seychelles	R	R	R	R	
Sierra Leone	R	S	S		
Singapore	R	R	R	S	
Slovakia	R	R	R	R	
Slovenia		R	R		
Solomon Islands					
Somalia	S	S			
South Africa	R	R	S		
Spain	R		R	R	
Sri Lanka	R		R		
Saint Vincent and the Grenadines					
Sudan					
Suriname					
Swaziland		R			
Sweden	R	R	R	R	
Switzerland	R	R	R	R	
Syrian Arab Republic	R	R	R		
Tajikistan					
Thailand	R	R			
The former Yugoslav Republic of Macedonia					
Togo	R		R		

Tablo-11

(6) 1963 NTB	(7) 1974 BRUS	(8) 1971 INTL	(9) 1971 INTR	(10) 1975 ESA	(11) 1976 ARBS	(12) 1976 INTC	(13) 1976 IMO	(14) 1982 EUTL	(15) 1983 EUMT	(16) 1992 ITU
R	R	R	R			R	R	R		R
R		R								
										R
R								R		R
										R
		R			R		R			R
R	S	R					R			R
R										
R										
R		R					R			R
R						R	R	R		R
R	R							R		R
S		R			R					
R		R					R			R
R	S	R		R			R	R	R	R
R		R					R			R
										R
R		R			R					R
R										R
R		R								R
R		R		R			R	R	R	R
R	R	R		R			R	R	R	R
R		R	R		R					R
		R	R							R
R		R					R			R
	R									R
R		R								R

Tablo-12

Country, area or organization	(1) 1967 OST	(2) 1968 ARRA	(3) 1972 LIAB	(4) 1975 REG	(5) 1979 MOON
Tonga	R	R			
Trinidad and Tobago	S		R		
Tunisia	R	R	R		
Turkey	R	S			
Turkmenistan					
Tuvalu					
Uganda	R				
Ukraine	R	R	R	R	
United Arab Emirates					
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	R	R	R	R	
United Republic of Tanzania			S		
United States of America	R	R	R	R	
Uruguay	R	R	R	R	R
Uzbekistan					
Vanuatu					
Venezuela	R	S	R		
Viet Nam	R	S			
Western Samoa					
Yemen	R	S			
Yugoslavia	S	R	R	R	
Zambia	R	R	R		
Zimbabwe					
Palestine					
European Space Agency		D	D	D	
European Organization for the Exploitation of Meteorological Satellites				D	
European Telecommunications Satellite Organization			D		

Tablo-13

(6) 1963 NTB	(7) 1974 BRUS	(8) 1971 INTL	(9) 1971 INTR	(10) 1975 ESA	(11) 1976 ARBS	(12) 1976 INTC	(13) 1976 IMO	(14) 1982 EUTL	(15) 1983 EUMT	(16) 1992 ITU
R										R
R	R	R								R
R		R			R		R			R
R		R					R	R	R	
			R							R
										R
R		R								R
R			R				R	R		R
		R			R		R			R
R		R		R			R	R	R	R
R		R					R			R
R	R	R					R			R
R		R								R
		R								R
										R
R		R								R
S		R	R			R	R			R
R										R
R		R	R		R					R
R	R	R					R	R		R
R		R								R
		R								R
					R					

Tablo-14

KAYNAKÇA

KİTAP

“Abis”, Meydan Larousse, Cilt 1, Meydan yayınevi, İstanbul-1969,s.43-44

Aerodinamik, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-2000,s.64

AKİPEK, Ömer İlhan., Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu, Ankara-1950,s.5

AKİPEK, Ömer İlhan, Devletler Hukuku İkinci Kitap (Devlet), ANKARA-1963,s.54

AKİPEK,Ömer İlhan., Devletler Hukuku, Devletler Hukuku Şahıslarından Devlet II. Kitap, 3. Baskı, Ankara-1970,s.30

ARI, Tayyar, Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika,Alfa Basım Yayım Dağıtım, İstanbul-1999,s.8

ATA,YILMAZ,Bekir,Uzay ve Askeri Boyutu,Hava Kuvvetli Yayını,Ankara,s.2

BELLOT, Hugh.L., The Sovereignty of the Air International Law Notes, C.III, 1956, S.135

BIYIKOĞLU,H. Nadir; Türk Havacılık Sanayii,Ankara-1991,s.17

BİLGE, Necip,Hukuk Başlangıcı,Turhan Kitapevi Yayınları,14. Baskı,Ankara-2000,s.158

BİLSEL, Cemil, Milletlerarası Hava Hukuku, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Kenan Basımevi, İstanbul-1985, s.120

Cooper, J.C., Rechtliche Probleme des Weltraums, 1956, s.178 (AKİPEK, Ömer İlhan, Devletler Hukuku, İkinci Kitap (Devlet) ANKARA-1963, s.49'dan naklen)

ÇAĞA, Tahir, Hava Hukuku, Cilt I, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:996, İstanbul 1963, s.180

ÇAKIROĞLU, Hançer; Avrupa Birliği Yolunda Ege Sorunlarının Uluslararası Adalet Divanında Çözümü, Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 2002, s.6

ÇAM, Esat, Siyaset Bilimine Giriş, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul-1977, s.82-108

ÇELİK, F. Edip, Milletlerarası Hukuk, 2.C., Filiz Kitabevi Yayınları, İstanbul-1982, s.229

DENİZ, Tuncay, Türk Uçak İmalatı, Kendi Basımı, Ocak-2000, s.45?

Denizde Silahlı Çatışma Hukuku, Harp Akademileri Yayınları, 1999, s. 1.

DYKE, Jon M. Van, "The Role of The Islands in Delimiting Maritime Zones The Boundary Between Turkey and Greece", The Aegean Issues: The Problems and Prospects, Foreign Policy Institute, Ankara-1989, s.274

Edip F. ÇELİK, Milletlerarası Hukuk, İ.Ü.H.F. Yayınlarından, C.I.3. Baskı, İSTANBUL-1975, s.125

"Enosis", Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, cilt 7

ER,Şükrü;"Etimesgut Uçak Fabrikası ve Endüstrimiz",Mühendis ve Makina;
Cilt:16 Sayı:178; Ocak 1972

EROĞLU, Hazma, Türk İnkılap Tarihi, Savaş Yayınları, Ankara-1990, s.336

ERSUNDU, Dinçer;Pişirici,Sinan; Meteoroloji, Anadolu Üniversitesi
yayınları, Eskişehir-2001,s.21

Fauchille 1901'de yayınladığı "Le domaine aerien et le regime juridique des
aerostats" isimli makalesinde "1 air est libre=hava serbesttir" prensibini ortaya
koymuştur. Bkz.JOHNSON,D., Rights in Air Space, Manchester University Press,
1965, S.21

GATA Hava ve Uzay Hekimliği Merkezi, Havacılık Tıbbı Elkitabı, Hava
Kuvvetleri Komutanlığı 1nci taktik Hava Kuvveti Komutanlığı Yayınları, Eskişehir-
1995,s.3

Gen. RYAN, M. E.,Air Force Doctrine Document 2-2, United States Air
Force-1998

GÖKÇEN,Sabiha,Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti,THK Yayınları?-
1982,s.5

Görsel Genel Kültür Ansiklopedisi,Görsel Yayınları,Cilt 2, İstanbul-
1981,s.368

Görsel Genel Kültür Ansiklopedisi,Görsel Yayınları,Cilt 6, İstanbul-
1981,s.1237

GÜNDÜZ,Aslan,Limni Adasının Hukuki Statüsü Üzerine Türk-Yunan
Uyuşmazlığı,Bayrak yayıncılık,İstanbul-1985,s.33

GÜNDÜZ,Aslan, Milletlerarası Hukuk-Temel belgeler-Örnek Kararlar,Beta Yayınları,İstanbul-1987,s.350

GÜREL, Şükrü S., Tarihsel Boyut içinde Türk Yunan İlişkileri (1821-1993), Ümit Yayıncılık,Ankara-1993,s.78

GÜRKAN, İhsan, “Certain Defence Issues in The aegean Sea Basin:A Turkish View”, The Aegean Issues:Problems and Prospects, Foreign Policy Institute,Ankara-1989,s.113

Hans KELSEN, Theorie du Droit International Public, Rec. Cours 953/III s. 133

“Hava”,Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi,Milliyet Yayınları,C.10,İstanbul(?),s.5093

???Hava,Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi,Milliyet Yayınları,C.10,İstanbul(?),s.5095

Harp Akademileri Komutanlığı, Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayını, İstanbul-2001,s.41

İlhan LÜTEM, Devletler Hukuku Dersleri, C.I, ANK.,1995 s. 133

İNAN, Yüksel., Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları, Ankara-1976,s.30

İNAN, Yüksel, Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları, A.İ.T.İ.A. Yayınlarından, Ankara- 1976, s.114-115

İNCEÖZ,Semih;"Türkiye'nin İlk Uçak Fabrikasını Kuran Adam Nuri Demirağ",Aksiyon Dergisi; 15-21 Haziran 1996

Johnson,D.,Rights in Air Space,Manchester University Press,USA Oceana Publications-1965,VIII,s.23

KANSU,Yavuz;ŞENSÖZ, Sermet; ÖZTUNA,Yılmaz,"Havacılık Tarihinde Türkler",Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut-1971,Cilt-1,s.30?

KARADENİZ-ÇELEBİCAN, Özcan,Roma Hukuku, Ankara Üniversitesi Yayınları,7. Baskı, Ankara-2000,s.14

KOCAOĞLU, Mehmet, Uluslararası İlişkiler, Kara Harp Okulu Basımevi,Ankara-1993,s.161

L.Oppenheim,İnternationalLaw, ATreaties, VolI. Peacce, Landon, 1958, s.4

2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı,Meteoroloji, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-1999,s.5

MEYER,Alex.,Frreiheit der Luft als Rechtsproblem,Zürich-1944,s.13

MERAY, Seha, “Açık Denizlerin Serbestliği Prensibinin Gelişmesi”,S.B.F.Dergisi,C.X,Ankara-1955,S.27

Montreux Sözleşmesi,Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Hidrografi yayını,Üçüncü Baskı,İstanbul-2000,s.11

ODMAN,M.Tevfik, “Türk-Yunan Açmazı, Ege Denizi Karasuları Genişliği sorunu”, Silahlı Kuvvetler Dergisi, sayı 343, Gnkur.Bşk. Yayınları,Ankara-Ocak,s.8

ORAN, Baskın (ed.), Türk Dış Politikası Cilt 1, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001, s.760

Ömer İlhan AKİPEK, Devletler Hukuku, Birinci Kitap (Başlangıç) ANKARA (?), s.19

ÖZALP, Tamer;Türkiye'nin Ulusal Uzay Politika Tasarısı için Genel Çerçeve,?-2000,s.46

ÖZÜERMAN,Tülay, “Ege’de Karasuları ve Kıta Sahanlığı Sorunu”, Düşünceler,Yıl-1,Sayı-2,?-1998,s.161

PAZARCI,Hüseyin, Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi,Ankara-2004,2nci baskı,s.9

PAZARCI, Hüseyin, “Ege Denizi’ndeki türk-Yunan Sorunlarının Hukuki yönü”, Türk-Yunan Uyuşmazlığı,Metis Yayınları,İstanbul-1990,s.110

POLATCAN, İsmet, Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, Dizgi Yayınları, İstanbul-1989,s.257

SCOVAZZİ,Tullio, “Delimitation Agreements With İtaly”, PHARAND, Donat-Umberto LEANZA, The Continental Shelf And The exclusive Economik Zone Delimitation And Legal Regime,Martinus Nijhoff Publishers,1993,s.92-100

Seha L. MERAY. Devletler Hukukuna Giriş. C. I, 3. Bas. ANKARA, 1967, A. Ü. S. B.F.- Yayınlarından , s.81

STRUPP, Karl.,Avrupa ve Amerika Umumi Hukuku Düvel Mebdeleri, Adliye Vekaleti Tercümesi,İstanbul-1929,s.129

T.C. Genel Kurmay Başkanlığı, Türk Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleriyle Jandarma Teşkilatının Kuruluş Tarihleri,Genel Kurmay Yayınları, Ankara-1974, s.3

2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı,Temel Meteoroloji, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-2000,s.3

TOLUNER, Sevin,Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği, Beta Yayınları, 4. Bası, İstanbul-1996,s.85

TOLUNER, S., Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi, B. 5, İstanbul 1996, s. 278.

TOWNES,Hornbein ve diğerleri, Human Cerebral Function at Extreme Altitude in High Altitude and Man., West JB ve Lahiri S. Maryland yayınları-1985,s.31-36

TÜRKMEN,Osman, “TSK Uydu Haberleşme Sistemleri”,Savunma ve Havacılık Dergisi, No.109,s.82

2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı,Uçuş Fizyolojisi, 2nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir-2000,s.6

“Uydu”, Meydan Larousse, Sabah Yayınları,C.20,İstanbul(?),s.2

“Uzay”, Görsel Genel Kültür Ansliktopedisi,Görsel Yayınları,?-1981,s.1237

YOLGA, Namık, “Ege’deki Başlıca Deniz Sorunları”,Ege’de Deniz Sorunları Semineri,AÜSBF Yayınları No.552,Ankara-1986,s.28-39

ZEYTİNOĞLU,N., Etude Sur Le Droit arien. turc, s.33 (ÇAĞA,Tahir, Hava Hukuku, Cilt I, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:996,İstanbul 1963, s.180'den naklen)

WILSON,Andrew, The Aegean Dispute, International Institute of Strategic Studies, Adelphi Paper No.155,London-1980,s.23

WRIGHT, Quincy, “The Meaning of International Relations” ve L.PFALTGRAFF,Robert ve diğçerleri, “Politics and The International System”,J.B. Lippincott Company, New York-1972,2.nsi Baskı,s.7

1.Or.K.,Ege Karasuları,Kıta Sahanlığı, FIR Hattı, Yunanistan ve Bulgaristan ile Kara Hudut Problemlerimiz,1.Or.K. yayınları,İstanbul-1985,s.20

Bkz.Türkiyenin Bilim ve Teknoloji Politikası, TUBİTAK Yayınları-1997

Bkz. NATO Research and Technology Strategy , three volumes, RTO AS/323-D/35, Temmuz 1999

ARSLAN,Utku,Ege Harekat Alanı,Harp Akademileri Bitirme Tezi, Harp Akademileri Yayını,İstanbul-2001,s.4-1-4

Deniz Ticaret Odası, Deniz Sektörü Raporu 1998 , İstanbul 1999, s. 162

ENGİNSOY, Cemal, “Batı Yayın Dünyasında Çağdaş Türk-Yunan İlişkileri ve NATO”,Üçüncü Askeri Tarih Semineri, GenelKurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Yayınları, Ankara-1986,s.63

İNCE,Fuat, “Uzay Teknolojilerine Bakış ve Türkiye”,Harp Akademileri Seminer,18 Aralık 2003

PAZARCI, Hüseyin, “Lozan Anlaşmasından 1974’e kadar Ege’ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan’ın Ege Politikası”,Üçüncü Sakeri Tarih Semineri:Türk-Yunan İlişkileri,Ankara-1986,s.26-29

ÜÇER, B.Karan, KORKMAZYÜREK, H., 2000’li yıllarda Uzay, Havacılık ve Savunma Teknolojilerinin Öncelikleri Sempozyumu,Uluslararası Savunma Araştırma, Teknoloji Stratejileri ve Türkiye’ A.Ş.. Cilt 1, Sayfa 171

“Havacılıkta Bilim-Teknoloji-Sanayii Politikaları, Türkiye için Öneriler”,
TÜBİTAK BTP 95/03 Ekim 1995

KANUN VE RESMÎ GAZETE

Genel Uçak İşletme Yönetmeliği (SHY-6B), 14/6/1984 tarih ve 18431 sayılı
Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bkz. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, Birinci Kısım, madde-1

Bkz. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, Birinci Kısım, madde-3

Bkz. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, İkinci Kısım, Birinci Bölüm,
madde-4

Bkz. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, İkinci Kısım, Birinci Bölüm,
madde-5

Bkz. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, İkinci Kısım, Birinci Bölüm,
madde-8

Bkz. “Türk Sivil Havacılık kanunu”, Resmi Gazete, Tarih:19-10-
1983, sayı:18196, madde-7

Bkz. “Türk Sivil Havacılık kanunu”, Resmi Gazete, Tarih:19-10-
1983, sayı:18196, madde-3

Bkz. “Yabancı ülkelere asker gönderilmesi ve Türk hava sahasının yabancı
silahlı kuvvetlerin hava unsurlarına açılmasına ilişkin karar ”, Resmi Gazete,
Tarih:20-03-2003, sayı:25055, Karar no:763

Bkz.Türkiye’deki Hava Hudut Kapılarında Kabul Edilemez Yolcuya Uygulanacak İşlemlere İlişkin Sivil Havacılık Yönergesi,20.05.2003 Bakan Onaylı

Bkz. 23 Eylül 1971’de Montreal’da imzalanmış olan, “Sivil Havacılık Emniyetine Karşı Olan İllegal Eylemlerin Önlenmesi İle İlgili Sözleşme”,Montreal Sözleşmesi 1971,madde-1

Bkz. “Türkiye’deki Hava Hudut Kapılarında Kabul Edilemez Yolcuya Uygulanacak İşlemlere İlişkin Sivil Havacılık Yönergesi “,5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanun

Bkz. The Treaty Of Peace Between The Allied And Associated Powers And Turkey Signed At Sèvres August 10, 1920, Article 327

Bkz.“Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti Arasında Hava Taşımacılığı Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun”,4657 nolu Kanun,Kabul Tarihi:26.04.2001

Bkz. Dış uzay’da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Diğer gök cisimleri ve ay dahil olmak üzere dış uzayın kullanımı ve keşfinde devletlerin etkilerini yöneten prensipler anlaşması, Birleşmiş Milletler Yayını,Viana-1999,s.5-8

Bkz. the report of the Secretary-General on international cooperation in space activities for enhancing security in the post-cold-war era 1 (A/48/221), and also General Assembly resolution 48/39, para. 2

Bkz. Dış uzay’da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Uzak Nesneleri Tarafından Sebep Olunan Hasarlar İçin Uluslar Arası Sorumluluk Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler Yayını,Viana-1999,s.12-18

Bkz. Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslar Arası Sorumluluk Hakkında Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun,Kanun no:5150,Kabul Tarihi:28.04.2004

Bkz. Dış uzay’da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Dış Uzaya Fırlatılan Nesnelerin Kayıt Etme Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler Yayını,Viana-1999,s.19-22

Bkz. Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Tescili Sözleşmesi,Kanun no:5151,Kabul Tarihi:28.04.2004

Bkz. Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Tescili Sözleşmesi,Kanun no:5151,Kabul Tarihi:28.04.2004

Bkz. Dış Uzay’da Birleşmiş Milletler Anlaşması Ve Prensippleri, Ay Ve Diğer Gök Cisimlerinde Devletlerin Faaliyetlerini Düzenleyen Anlaşma, Birleşmiş Milletler Yayını,Viana-1999,s.23-30

Bkz. Birleşmiş Milletler Kararı 2625 (XXV), annex.

Bkz. Dış uzay’da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Dış Uzayın Kullanımı Ve Keşfinde Devletlerin Faaliyetlerini Düzenleyen Yasal Prensippler Deklerasyonu, Birleşmiş Milletler Yayını,Viana-1999,s.31-32

Bkz. Dış uzay’da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Uluslararası Direk Televizyon Yayınları İçin Yapay Dünya Uydularının Devletler Tarafından Kullanım Düzenleyen Prensippler, Birleşmiş Milletler Yayını,Viana-1999,s.33-35

Bkz. Dış uzay’da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Dış Uzaydan Dünyanın Uzaktan Soruşturulması İle İlgili Prensippler, Birleşmiş Milletler Yayını,Viana-1999,s.36-39

Bkz. Dış uzay'da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Dış Uzayda Nükleer Güç Kaynaklarının Kullanımı İle İlgili Prensipler, Birleşmiş Milletler Yayını, Viana-1999,s.40-45

Bkz. Dış uzay'da Birleşmiş Milletler Anlaşması ve prensipleri, Gelişmiş Ülkelerin İhtiyaçlarının Özel Açıklamalarını İçine Alan Ve Tüm Devletlerin İlgisi Ve Yararı İçin Dış Uzayın Kullanım Ve Keşfinde Uluslar Arası Ortak Çalışma Deklerasyonu, Birleşmiş Milletler-1999,s.46-47

Bkz. Report of the Second United Nations Conference on the Exploration and Peaceful Uses of Outer Space, 11 Vienna, 9-21 August 1982 and corrigenda (A/CONF.101/10 and Corr.1 and 2)

Bkz. Avrupa Meteoroloji Uyduları İşletme Teşkilatı Dokunulmazlıklar ve Bağımsızlıklar Protokolü,Kanun no:4523,Kabul Tarihi:01.02.2000

Bkz. Dış uzayda ki Birleşmiş Milletler anlaşmalar ve prensipleri, Birleşmiş Milletler Yayını, Viena-1999, s.48-49

B.M.D.H.S., mad.58/1

Official Records of the General Assembly, Forty-first Session, Supplement No. 20 (A/41/20 and Corr.1).

Official Records of the General Assembly, Forty-seventh Session, Supplement No. 20 (A/47/20)

Official Records of the General Assembly, Fifty-first Session, Supplement No. 20 (A/51/20)

Resmi Gazete,3.12.1977, sayı 16128

Resmi Gazete,12.06.1945, sayı 6029

Resmi Gazete. 29.05.1982, Sayı : 17708

Third United Nations Conference on the Exploration and Peaceful Uses of Outer Space (UNISPACE III),“United Nations treaties and principles on outer space”

Türk Savunma Sanayi Politikası ve Stratejisi Esasları, Resmi Gazete, 20 Haziran 1998, Sayı 23378

U.N., Treaty Series, vol.310,s.180 vd

1958 Cenevre K.B.B.S., mad.2; 1982 B.M.D.H.S., mad.2/2.

1958 Cenevre K.B.B.s., mad.24/1 ve 1982 B.M.D.H.s., mad.86

“Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu’nun 10 Mart 2005 Tarihli Kararları”,Başbakanlık Genelgesi 2005/9, <http://rega.basbakanlik.gov.tr>(10.03.2005)

Fransa ve İspanya arasınd Lanoux Gölü Davası’na ilişkin 16.11.1957 tarihli hakemlik kararı, R.G.D.I.P., 1958;U.S.A.D.’nın Lotus Davası’na ilişkin 7.9.1927 tarihli kararı, Serie A,No.9,s.18-19

AKIN, Mehmet Zeki,Karasuları, İçsular, Gemilerin Bu sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı, Doktora Tezi,Ankara-1978,s.26

CİN, Tugay, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege’de Karasuları Genişliği Sorunu, Yüksek Lisans Tezi, İzmir-1996,s.4

ÇİĞDEM, Okşan, Devletler Hukuku Açısından Ege sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1998,s.16

DÜRSUN, Erol, Ege Denizi'nde Türk-Yunan Kıta Sahanelığı Uyuşmazlığı, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale-1999, s.14

GÖZE, Ayferi, Devletin Ülke Unsuru: Sınırları ve Devletle Olan Münasebeti, Doktora Tezi, İstanbul-1959, s.46

GÜNAYDIN, Cem, Devletlerin Bitişik Bölge ve Açık Denizlerdeki Hakları, Harp Akademileri Bitirme Tezi, Harp Akademileri Yayını, İstanbul-2000, s.1

KONUKÇU, Celal Kürşat, Türk Hava Sanaii (1912-1959), Dicle Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Diyarbakır-2005, s.1

ODMAN, M. Tevfik, Karasularının Genişliği Sorunu, Doktora Tezi, Ankara-1990, s.167

POYRAZ, Hamdi, Türk-Yunan Sorunları Ege Denizi ve Ege Adaları, Harp Akademileri Bitirme Tezi, Harp Akademileri Yayını, İstanbul-2004, s.42

SORGUCU, Ayhan, "Türkiye'nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsü Uluslararası Hava Hukuku Ve Türkiye'nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi ", TSK İntranet Sistemi, Harp/Harekat Hukuku Yüksek Lisansı Özeti

TAYHAN, İhsan; Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950) konulu doktora Tezi, İzmir- 2001, s.212

YÜZBAŞIOĞLU, Aynur, Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar, G.Ü.S.B.F. Uluslar arası Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1989, s.6

GAZETE

KORAI, Hristina, “Elefterotipia Hava Koridorları İçin Icao'da Türk-Yunan Diyalogu”, Elefterotipia gazetesinin 26 Mart 2002

“NASA’nın 9 Yıl Sürecek Plüton Yolculuğu Başladı”, Vatan Gazetesi, 21 Ocak 2006, s.6

“Rusya Enerji İçin Ay’a Gidiyor”, Vatan Gazetesi, 28 Ocak 2006, s.8

“ABD’nin Çin ve Hindistan’la Rekabeti Uzaya Taşınıyor”, Milliyet Gazetesi, 27 Mart 2006, s.18

Uzay, Tonlarca Çöpten Geçilmiyor”, Vatan Gazetesi, 21 Ocak 2006, s.6

İNTERNET

ACER, Yücel, “Ege Kıta Sahanelığı Sorunu ve Uluslararası Yargı Kararları”, [http://www.turkishweekly.net\(25.02.2005\)](http://www.turkishweekly.net(25.02.2005))

ATUN, Ata, “Türk Hava Sahası ve Eurocontrol”, [http://www.abhaber.com\(13.03.2006\)](http://www.abhaber.com(13.03.2006))

“Aircraft”, [http://www.fas.org\(13.01.2005\)](http://www.fas.org(13.01.2005))

“Anadolu Dosyası”: [http://www.anadolu.be\(21.12.2005\)](http://www.anadolu.be(21.12.2005))

“Anlaşmalar”, [http://www.shgm.gov.tr\(10.11.2005\)](http://www.shgm.gov.tr(10.11.2005))

ATABERK, Mustafa, “Milli Haberleşme Uyduları Sistemi”, TSK İntranet sistemi, Makale

“Atmosfer”, [http://nedir.antoloji.com\(09.12.2005\)](http://nedir.antoloji.com(09.12.2005))

“Atmosfer”,<http://www.dask.org.tr> (23.10.2005)

“Atmosfer”,<http://cografyadunyasi.8m.net>(12.11.2005)

“Bilim ve Teknoloji”,<http://www.cnnturk.com>(08.11.2005)

Bkz. Detaylı bilgi için “Kablosuz İletişim Teknolojisi”,<http://mf.erciyes.edu.tr>(12.03.2006)

Bkz. Detaylı bilgi için “Milstar”,<http://msl.jpl.nasa.gov>(11.03.2006)

Bkz. “İletişim Teknolojileri”,<http://www.baskent.edu.tr>(14.02.2006)

Bkz. “Milli savunma Bakanlığı Sunum”,<http://afcea.org.tr>(25.12.2006)

“BİLSAT”,<http://www.bilten.metu.edu.tr>(01.10.2006)

“Civil Aviation”,<http://home.earthlink.net>(09.02.2006)

“Cruise Altitude”,<http://yarchive.net> (15.01.2006)

ÇELİK, Seyfullah, “Atmosfer”, <http://www.meteor.gov.tr>(01.01.2006)

“Dışbasın”,<http://www.byegm.gov.tr>(23.02.2003)

DURMUŞOĞLU, Salim, “Siyaset”,<http://www.milliyet.com.tr>(20.01.2006)

“Dünya”,<http://www.diyadinnet.com>(23.12.2005)

“Dünya”,<http://www.turkcebilgi.com>(12.01.2006)

“DRC9889”,<http://www.nasatech.com> (20.01.2006)

“Eurocontrol”, <http://www.eurocontrol.int>(02.10.2006)

“Ege”,<http://www.geocities.com>(01.01.2004)

“Ege Dosyası”:<http://www.anadolu.be>.(13.12.2005)

“Explorer-1”,<http://history.nasa.gov>(01.10.2006)

“GALİLEO”,www.focusinnovation.net(28.09.2006)

“GPS Nedir ve Nasıl Çalışır”, <http://www.offshop.net>(21.12.2005)

“Genel”,<http://www.shgm.gov.tr>(12.12.2005)

GÖKER,Yavuz, “Dünyadaki Uzay Faaliyetleri”,Hava Kuvvetleri Uzay Şube
İntranet Sistemi,(14.12.2005)

“Haber”,<http://www.turk-yunan.gen.tr>(03.03.2006)

“Hava Araçlarının Sorumluluğu ve Sigorta ile Düzenlenmesi
Gereği”,<http://tsrsb.org.tr>(21.02.2006)

“Hava Taşımacılığı Anlaşması”,<http://www.tbmm.gov.tr>(01.11.2005)

“Havacılık Tarihi”,<http://www.tayyareci.com>(20.12.2005)

“Havacılık Tarihi”,<http://tr.wikipedia.org>(03.01.2006)

“Hukuk”, <http://www.emu.edu.tr>(23.12.2005)

Hürriyet,“Yunanistan-Kıta-Sahanlığını-6-Mile”,
<http://www.haberx.com>(01.01.2006)

“ICAO”,<http://www.un.org.tr>(08.12.2005)

“ICAO”,<http://www.icao.int>(12.02.2006)

“ICAO-Codes”,<http://www.airport-technology.com>(15.01.2006)

“İklim”,<http://www.cografya.biz>(03.11.2005)

“İkili Hava Ulaştırma Anlaşması yapılmış olan Ülkeler”:<http://www.shgm.gov.tr>(06.02.2006)

“Kanun_yönetmelikler”, <http://www.dhmi.gov.tr>(03.02.2006)

“Kanun Teklifi 26133”,<http://www.tbmm.gov.tr>

“Maximum Altitude of Airplanes”,<http://www.newton.dep.anl.gov>
(23.12.2005)

“Meteoroloji”,<http://tr.wikipedia.org> (15.12.2005)

Mission, <http://www.blackbirds.net>(20.01.2006)

ÖZNAL,Erdoğan,”Ege’de6-10 mil Konusu”,Türk Silahlı kuvvetler İntranet Sistemi,Tarih:13.11.2005

“Performans”,<http://www.aerospaceweb.org> (16.01.2006)

“Tarihçe”,<http://www.tai.com.tr> (25.01.2006)

“Terörizm”,<http://www.tcberlinbe.de>(02.02.2006)

“Tur”,<http://www.ttgiv.org.tr>(25.12.2005)

“Tübitak Başkanı:3 Yıl Geciktik”,<http://www.ntvmsnbc.com>(13.01.2006)

“Türkiye’de Uçak Sanayi”:<http://tr.wikipedia.org>(01.01.2006)

“Türkiye’nin Taraf Olduğu Anlaşmalar”,<http://www.shgm.gov.tr>(12.12.2005)

“Türkiye Sivil havacılık Sözleşmesi”,<http://www.egm.gov.tr>(12.01.2006)

“Türkiye Ege’deki 150 Adasını
İstiyor”:<http://www.aksiyon.com.tr>(18.12.2005)

“Türkiye ve Havacılık”: <http://www.mmo.org.tr>(12.02.2006)

“Türk Hava Kuvvetleri Tarihi”,<http://www.ircforumlari.net>(01.10.2006)

“Türk Hava Sahası ve Eurocontrol”,<http://www.digimedya.com>(12.12.2005)

“Uydu Nedir?”,<http://www.uyduofisi.com>(10.01.2006)

“Uydu”,www.turksat.cjb.net(05.11.2005)

“Uydu”,www.biltent.metu.edu.tr (12.01.2006)

“Uydu”,www.satcom.gov.tr (12.12.2005)

“Uzaktan Algılama”,<http://www.cscrs.itu.edu.tr> (22.12.2005)

“Uzay”,<http://www.nasa.gov.tr>.(12.12.2005)

“Uzayda Konuşlu Erken İhbar Sistemleri”,Hava Kuvvetleri komutanlığı, Hava
Uzay Şube Müdürlüğü,Türk Silahlı Kuvvetleri İntranet Sistemi

“Sivil Havacılık yönergesi”:<http://www.egm.gov.tr>(09.03.2006)

“Sivil Havacılık Mevzuatı”,<http://www.turksped.com.tr>(15.12.2005)

“Sivil Havacılık Sektörünün Genel durumu”,
<http://www.shgm.gov.tr>(08.01.2006)

“Space”, <http://www.spaceweek.org> (15.12.2005)

“Space law”, <http://education.yahoo.com>, (12.12.2005)

“Space Law”<http://www.oosa.unvienna.org> (01.03.2005)

“Yasa”:<http://www.belgenet.com>(23.03.2003)

“ITU-WARC”,<http://www.wireless-world-initiative.org>(02.10.2006)

10 Ağustos 1920’de İmzalan Sevr Barış Andlaşması, s.100,Türk Silahlı Kuvvetleri İntranet Sistemi

10 Ağustos 1920’de İmzalan Sevr Barış Andlaşması,
<http://www.tarihdersi.com>(18.02.2006)

10 Ağustos 1920’de İmzalan Sevr Barış Andlaşması,
<http://www.lib.byu.edu>(05.03.2006)

“III. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı Yapıldı”:
<http://www.mmo.org.tr>(06.05.2005)

“III. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı”,<http://uhum.mmo.org.tr>(03.11.2005)