



Geliş/Received : 09.10.2019 & Kabul/Accepted : 25.11.2019 & Yayınlanma/Published (online) : 25.12.2019

## İnsansız Hava Aracı Kullanımından Doğan Sorumluluk

Gizem YARDIMCI 

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ankara, Türkiye

### Özet

İnsansız hava araçları kullanım amaçları çeşitli olan ancak kullanıcılarının ve kullanım güzergâhlarının kayıt veya kontrol altına alınması gereken hava araçlarıdır. Birçok ülkede insansız hava araçları sorumluluğu konusunda hukuki düzenlemelere gidildiği bilinmektedir. Çalışmada insansız hava aracı kullanıcılarının üçüncü kişilere yönelik doğabilecek zararlardan dolayı sorumluluğu ulusal mevzuat yönünden ele alınacak ve Amerika Birleşik Devletleri uygulamalarında özel hayatın gizliliğinin ihlali yönünden bir değerlendirme yapılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** İnsansız Hava Araçları, İHA, sivil havacılık, sorumluluk hukuku, hava hukuku.

## Liability for Unmanned Aerial Vehicle Use

### Abstract

The intended use of unmanned aerial vehicles is diverse and it is necessary to register or control the users and routes of use. In many countries it is known that legal regulations have been made on the responsibility of unmanned aerial vehicles. In this study, the responsibility of unmanned aircraft users for third parties will be taken into consideration in terms of national legislation and an assessment of privacy violations will be made in terms of practices in the United States.

**Keywords:** Unmanned Aerial Vehicle, UAVs, civil aviation, legal liability, air law.

### 1. Giriş

İnsansız Hava Araçları (İHA) kullanım amaçları çeşitli olan ancak kullanıcılarının ve kullanım güzergâhlarının kayıt veya kontrol altına alınması gereken hava araçlarıdır.

İHA'ların kişilerin mal ve can güvenliğini tehlikeye düşürecek şekilde kullanılması mümkündür. Bu amaçla birçok ülkede İHA sorumluluğu konusunda hukuki düzenlemeler

yapılmıştır. Öyle ki sorumluluğu gerektiren konular yalnızca kişilerin can ve mal güvenliği değil aynı zamanda mahremiyetlerinin, yani özel hayatın gizliliğinin korunması noktasında da ortaya çıkmıştır.

Sivil havacılık mevzuatında İHA kullanımından doğan üçüncü şahıs zararlarında sorumluluk tayinine yönelik bir düzenleme vardır. Bu

\* Sorumlu Yazar/Corresponding Author: Havacılık Uzmanı, Avukat, Gizem YARDIMCI, [av.gizemyardimci@gmail.com](mailto:av.gizemyardimci@gmail.com)

Alıntı/Citation : Yardımcı, G. (2019). İnsansız Hava Aracı Kullanımından Doğan Sorumluluk. Journal of Aviation, 3(2).. DOI: 10.30518/jav.631306



düzenleme 30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik'tir. Düzenlemede mali sorumluluk konusu belirlenmiştir. Oysa üçüncü şahsın özel hayatının ihlal edilmesi, bedeni zarara uğraması ya da mülkiyet yönünden maddi veya manevi zararının doğması durumuna ilişkin bir düzenleme de yapılmalıdır.

Üçüncü kişilerin mali zararlarının doğması durumunda sivil havacılık mevzuatından faydalanılacağı açıktır. İlaveten Borçlar Kanunu hükümleri, Türk Ticaret Kanunu'nun sigortaya ilişkin hükümlerinin dikkate alınması gerekecektir. Ayrıca kişinin İHA kullanımından dolayı temel hak ve özgürlüklerinin ihlal edilmesi, bedeni bir zarara uğraması ya da kişilik haklarının ihlal edilmesi veya mülkiyet hakkının zarar görmesi durumunda Anayasa'nın ve Türk Ceza Kanunu(TCK)'nin ilgili hükümleri de dikkate alınabilir.

Çalışmanın konusu; İHA kullanıcılarının üçüncü kişilere yönelik doğabilecek zararlardan dolayı sorumluluğudur. Böyle bir değerlendirmeye ihtiyaç duyulmasının nedeni; İHA konusunun küresel olarak yeni bir alan olmasıdır. İlaveten İHA'lara ilişkin sorumluluk hukukunun gelişmekte olan bir hukuk dalı olması da çalışmamızda sorumluluk konusunun ele alınmasının bir başka nedenidir.

Çalışmada, askeri amaçla kullanılan İHA'lar ve devlet hava araçları kapsam dışında bırakılmıştır. Yalnızca barışçıl amaçlarla kullanılan ve devlet hava aracı sayılmayan İHA'lar yönünden bir değerlendirme yapılmıştır.

Askeri amaçla kullanılan İHA'lar ve devlet hava aracı sayılabilecek İHA'ların kapsam dışında bırakılmasının sebebi, söz konusu hava araçlarına ilişkin belirli ve kesin bir ayırımın olmadığı konusundaki literatür tartışmaları bir kenara bırakılırsa, böyle bir değerlendirmenin oldukça kapsamlı bir çalıştırma gerektirmesidir.

Bu amaçlarla çalışmada İHA kullanımından doğan sorumluluk kapsamında, özel hayatın gizliliğinin ihlali, İHA kullanımından doğan haksız fiil sorumluluğu ve Amerika Birleşik Devletleri

uygulamalarında bu konunun nasıl ele alındığı incelenmiştir.

## 2. İHA Kullanımından Doğan Sorumluluk

### 2.1. Özel Hayatın Gizliliğinin İhlali

Özel hayata ilişkin düzenleme Anayasamızın Temel Haklar ve Ödevler kısmının Genel Hükümler Bölümünde yer almaktadır. Kişinin özel hayatının gizliliğinin ihlal edilmemesi, bu hükümde koruma altına alınmıştır.

Anayasamızın 20. Maddesinde herkesin özel hayatına ve aile hayatına saygı gösterilmesini isteme hakkına sahip olduğu, özel hayatın ve aile hayatının gizliliğine dokunulamayacağı belirtilmektedir. Ancak söz konusu düzenlemede millî güvenlik, kamu düzeni, suç işlenmesinin önlenmesi, genel sağlık ve genel ahlâkın korunması veya başkalarının hak ve özgürlüklerinin korunması sebepleri sayılarak, bu hallerde özel hayatın gizliliğinin ancak hâkim kararı varsa sınırlandırılabilirliği belirtilmektedir. Sayılan bu hususlar, özel hayatın gizliliğine ilişkin sınırlandırmalardır.

Öte yandan TCK'nin Özel Hayata ve Hayatın Gizli Alanına Karşı Suçlar Bölümünde özel hayatın gizliliğinin ihlali bir suç olarak düzenlenmiştir. Buna göre TCK'nin 134. maddesinde kişilerin özel hayatının gizliliğini ihlal eden kimsenin bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılacağı belirtilmiştir. Ayrıca, gizliliğin görüntü veya seslerin kayda alınması suretiyle ihlal edilmesi hali, ağırlaştırıcı sebep olarak yasada belirtilmiştir.

Dolayısıyla İHA kullanımı ile kişilerin ses ve görüntü kayıtlarının alınması oldukça kolay bir faaliyet olmakla beraber, aynı zamanda TCK kapsamında bir suçtur. Öyle ki eylemin, ses ve görüntü kaydı almak suretiyle gerçekleşmesi ağırlaştırıcı bir sebep olarak belirtilmiştir. Bu halde İHA aracılığıyla bir kimsenin ses ve görüntü kaydını alan kişi cezai olarak sorumlu tutulacaktır. Böyle bir durumda İHA veya İHA sistemlerinin sahibi gerçek veya tüzel kişi, yani İHA işleticisi değil, ses ve görüntü kaydını gerçekleştiren kişi sorumlu olacaktır. Eğer kayıt işlemini gerçekleştiren kişi aynı zamanda İHA işleticisiyse,

bu kişi de cezai olarak sorumluluktan kurtulamayacaktır.

TCK'nin Özel Hayata ve Hayatın Gizli Alanına Karşı Suçlar Bölümünde kişisel verilerin kaydedilmesi de ayrıca bir suç olarak düzenlenmektedir. Buna göre, hukuka aykırı olarak kişisel verileri kaydedilmesi durumunda hapis cezası öngörülmüştür.

Ayrıca Anayasamızın 20. maddesi kapsamında, herkesin kendisiyle ilgili kişisel verilerin korunmasını isteme hakkına sahip olduğu belirtilmiştir. Kişisel Verilerin Korunması Kanunu'nda "kişisel veri" tanımlanmaktadır. Buna göre; kimliği belirli veya belirlenebilir gerçek kişiye ilişkin her türlü bilgi kişisel veri sayılmaktadır. Dolayısıyla İHA aracılığıyla ses ve görüntü alınması kişisel verilerin kaydedilmesi sayılabilecektir.

## **2.2. İHA kullanımından doğan haksız fiil sorumluluğu**

### **2.2.1. Haksız Fiil Sorumluluğu**

Haksız fiil sorumluluğu genel davranış kurallarına aykırılık durumunda söz konusu olmaktadır [1]. Sivil hava araçları ile üçüncü şahıslara zarar verilmesi, şüphesiz ki haksız fiil olarak tanımlanabilecek bir eylemdir.

Borçlar Kanununun 49. maddesinde belirtildiği üzere, hukuka aykırı kusurlu bir fiille başkasına zarar veren kişi bu zararı tazmine mecburdur [2]. Bu durumda haksız fiil sorumluluğu, tazminat borcunun da kaynağını oluşturan bir kavramdır [3].

Haksız fiil sorumluluğunun düzenlenmesinde dikkate alınan bazı yaklaşımlar vardır. Sorumluluğun dayandığı esas açısından; kusur esas, sebebiyet verme esas, tehlike esas, hâkimiyet ve yararlanma alanı esas, hakkaniyet esas ve fedakârlığın denkleştirilmesi esas dikkate alınmaktadır [1].

Kusur esas; kişinin kınanmayı gerektiren bir davranışta bulunması sonucunda ortaya çıkan zararın tazmininde dikkate alınmaktadır[1]. Eğer kişinin bir kusuru varsa, kusurlu davranışıyla

vermiş olduğu zarardan dolayı sorumlu tutulmaktadır. Bu yaklaşıma göre, sorumluluk için kusurun aranması hem adil hem de ahlaki bir ihtiyaçtır.

Bir şahsın kusuru olmaksızın bir başkasına zarar vermesi halinde, mağdurun bu zarara katlanmasını beklemek adalete aykırıdır[1]. Bu nedenle, sebebiyet verme esasına dayanan yaklaşıma göre, bir kişi kusurlu olsun veya olmasın bir başkasına kendi davranışlarıyla zarar vermişse bu zararı tazmin etmekle yükümlüdür.

Tehlike esası yaklaşımı, özellikle günümüzde bazı faaliyetlerin gereği olarak büyük ve önemli tehlike altında bulunan kişilerin, zarara uğramaları halinde bu zararın tazminine dayanmaktadır. Tehlike sorumluluğunda bir kişinin sorumlu tutulabilmesi için kusurlu olması yahut özen yükümüne aykırı davranmaksızın özel bir tehlike oluşturması yeterlidir [4]. Bu kapsamda, örneğin motorlu taşıtların işletilmesi tehlike esasına dayanan bir sorumluluğu gerektirmektedir. Zira araç işleticisi aracını trafiğe çıkardığında kusuru olsun veya olmasın doğacak sorumlulukları kabul etmektedir. Öte yandan bir uçağın kullanılması da tehlike sorumluluğu esasına dayandırılmaktadır [1].

Türk Hukuku'nda özel kanunlar ile düzenlenmiş tehlike esasına dayanan sorumlulukların tipik örnekleri:

- Motorlu (kara) araçları işletenlerin hukuki sorumluluğu (2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu)
- Sivil hava araçlarını işletenlerin hukuki sorumluluğu (2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu)
- Petrol hakkı sahiplerinin sorumluluğu (6326 sayılı Petrol Kanunu)
- Devletin manevra ve atışlar dolayısıyla ortaya çıkan zararlardan sorumluluğu oluşturmaktadır [5].

Hâkimiyet ve yararlanma alanı esas gereğince, bir kimse hâkimiyeti alanındaki şahıslardan veya mallardan yararlanırken, bunların yol açtığı hasarları da yüklenmesi gerekmektedir. Yani, bir kişinin hâkimiyet alanındaki kişi veya şey, bir

başkasına zarar vermişse sorumluluk hâkimiyet sahibindedir [4].

Hakkaniyet esası, kusursuz sorumlulukların hepsinde şüphesiz kabul edilmiş olan bir yaklaşımdır. Hakkaniyet esasında, kişinin kusursuz sorumluluğunu gerektiren bir neden olmasa dahi, takdir yetkisine dayanılarak hâkim tarafından hakkaniyet gerekiyorsa sorumluluk kabul edilmektedir [1].

Fedakârlığın denkleştirilmesi esası ise, bazı durumlarda zarar veren davranışın herhangi bir hukuka aykırılıktan kaynaklanmasa da mağdurun zararının tazmin edilmesi amacını taşımaktadır. Böyle bir durumda aslında, haksız bir fiil değil hukuka aykırı bir durum vardır. Zira haksız fiilin unsurları bu yaklaşımda tamamen sağlanmamaktadır. Dolayısıyla bu durumda fedakârlıkta bulunan kişinin zararı karşılanmakta, onun katlandığı ekonomik kayıp, para ödenmek suretiyle denkleştirilmektedir [6].

İHA kazaları işleticilerin sorumluluklarını doğuran fiillerdir. Bunlardan bazıları önemli derecede zarara neden olurken, bazıları yalnızca emniyetin tehlikeye atılmasına sebep olmaktadır. Bir İHA ile üçüncü kişilere fiziksel zarar verilmesi mümkün olduğu gibi, İHA'ların başka hava araçlarına çarparak ya da diğer hava araçlarının emniyet ve güvenliğini tehlikeye atabilecek faaliyetlerde bulunması söz konusu olabilir.

Birçok ülkeden İHA kazalarına ilişkin çeşitli olaylar havacılık otoritelerine raporlanmakta, hatta bu olaylardan bazıları yargıya taşınmaktadır [7]. Örneğin; havalimanlarına yakın bölgelerde İHA'ların faaliyet göstermesi durumları veya İHA müdahalesi ya da teması nedeniyle inişe geçen bir uçakta başlayan yangın gibi önemli emniyet sorunları söz konusu olabilmektedir.

Öte yandan İHA'ların kamu kuruluşu binalarına çarpması ya da düşmesi gibi olaylar nedeniyle doğabilecek zararlar ve festival, müsabaka, miting gibi kalabalık alanlarda faaliyet gösteren İHA'ların katılımcıların üstüne düşmesi veya onların can güvenliklerini tehlikeye atabilecek faaliyetlerde bulunması da sorumluluk gerektiren olaylardır.

Örneğin, Kaliforniya'da sokaktaki bir bebek arabası içerisindeki 11 aylık bebeğin üzerine düşen İHA, bebeğin yaralanmasına neden olmuştur. Böyle bir olayda kamusal alanda İHA kullanımı hususunda yeni önlemlerin alınması ve kamu emniyetini sağlamaya yönelik düzenlemelerin getirilmesi gerektiği önerilmektedir [8].

Öte yandan güvenlik önlemlerinin yüksek olduğu kamu kurum ve kuruluşlarının civarından İHA uçurulması önemli güvenlik sorunlara neden olabilir. Söz konusu araçların ilgili kurumların uzağında uçurulsa dahi hava koşulları ve rüzgârın etkisiyle kontrolden çıkması da olası bir senaryodur.

Elçilik binalarına yakın yerlerde uçurulan İHA'ların uluslararası devletler genel hukukunun kurallarını gerektirecek durumlara neden olabileceği de vurgulanmalıdır. Ayrıca denizde, bahçede veya bir kamu kurumunun çatısına düşürülen sahipsiz bir İHA'nın bulunması ve sahibinin aracı kayıt ettirmemesi nedeniyle araçla ilgili herhangi bir işlem yapılamaması bir başka senaryo olarak görünmektedir.

Mevzuatımıza göre İHA'ların uçuş yapımları için havaalanı, heliport ya da hava parkı gerekliliği bulunmamaktadır [9]. Ayrıca bir İHA uçuşunun havaalanında gerçekleşmesi durumunda, uçuş operasyonunu yöneten kişinin, söz konusu hava alanında uygulanan ilgili prosedürlere uygun olarak uçuş operasyonunu gerçekleştirmesi gerekmektedir [9]. Eğer bir İHA-3, yani azami kalkış ağırlığı 150 kg (dâhil) ve daha fazla olan İHA'lar, tarafından böyle bir uçuş operasyonu gerçekleştirilecekse, aracın işleticisi, hava alanında gerçekleştirilen İHA operasyonunun tüm aşamalarında oluşabilecek risklerin değerlendirilmesi ve azaltılmasını sağlamak amacıyla bir prosedür hazırlamalıdır [9]. Ayrıca risk analizi yapılmadan ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden izin alınmadan havaalanında herhangi bir sınıftaki İHA ile uçuş yapılması yasaktır. Bu kapsamda irtifaya bağlı olmaksızın havalimanlarında, en yakında bulunan pistin kenarından 9 km mesafeden daha yakın sahada İHA operasyonu yürütülmesi yasaklanmaktadır [9]. İHA'ların diğer hava araçlarıyla (Örneğin; uçak, helikopter vs. )

çarpışmasından doğacak zarar ve hukuki sorumluluk, kaza inceleme araştırmalarına yönelecek bir çalışmada ele alınmasının daha uygun olduğu düşünülerek, çalışmamız kapsamında değerlendirilmemiştir.

Sonuç olarak, İHA'lar önemli bir yükseklikten düşerek hem insanlara hem de binalara veya diğer mülklere zarar verebilecek nitelikteki araçlardır. Bu kapsamda Türk Sivil Havacılık Kanunu(TSHK) ve Borçlar Kanunu kapsamında haksız fiil sorumluluğuna ilişkin incelemeler bu bölümde ele alınmıştır.

## **2.2.2. TSHK ve BK Kapsamında Haksız Fiil Sorumluluğu**

### **2.2.2.1. İşleten Sorumluluğu**

27/07/2017 tarihli ve 30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik'in 5. maddesinin 1. fıkrasında bir hava aracının işletilmesinden ne anlaşılacağını belirtmiştir. Buna göre, hava aracının havada veya yerde, hareket halinde veya hareketsiz olması fark etmeksizin, bir uçuşun doğrudan amaçlarına yönelik olarak faaliyete geçirilmesi, hava aracının işletilmesi olarak kabul edilmektedir.

2920 sayılı TSHK'de ise, hava aracı işletenin sorumluluğu düzenlenmiştir. Bir hava aracı işletenin aracı, üçüncü kişilere zarar verdiği zaman söz konusu zararlardan kusursuz olarak işleten sorumlu tutulacaktır [1].

İşletenin sorumluluğu ilk olarak 1933 tarihinde Roma'da kabul edilen bir Konvansiyonda (Roma Birinci Mesuliyet Konvansiyonu) düzenlenmiştir. Ancak Konvansiyon çok az sayıda devletin onaylaması sebebiyle önemini kaybetmiştir. Bunun üzerine mesele, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO) tarafından tekrar ele alınmış ve 1952 de Roma'da toplanan 5. Hava Hukuku Konferansı'nda Roma 2. Mesuliyet Konvansiyonu olarak anılan sözleşme kabul edilmiştir [10].

Söz konusu sözleşme "Yabancı Uçaklar Tarafından Yeryüzündeki Üçüncü Kişilere Verilen Zararlar Hakkında Sözleşme" olarak da ifade

edilmekte ve uluslararası sivil havacılık hukuku yönünden üçüncü kişilere verilen zararlarda sorumluluğun belirlenmesi bakımından önemli kabul edilmektedir. Ancak Türkiye bu Sözleşme'ye taraf ülkelerden biri değildir. Dolayısıyla çalışmamızda bu Sözleşme'nin hükümlerine yer verilmeyerek, yalnızca iç hukukumuzda üçüncü kişilere İHA aracılığıyla verilebilecek zararlardan doğacak sorumluluğun tespitine yönelik bir değerlendirme yapılması amaçlanmıştır.

TSHK'nin sorumluluğa ilişkin düzenlemeleri değerlendirilirken öncelikle İHA'yı kullanan kişilerin kimler olduğu belirlenmiş ve daha sonra sorumluluğun kapsamı ifade edilmiştir.

TSHK'nin 133. maddesine göre işleten, sivil hava aracını kendi adına bizzat kullanan veya yardımcıları marifetiyle kullanılmasını sağlayan gerçek veya tüzel kişilerdir. Bir sivil hava aracının kullanma hakkını doğrudan veya dolaylı olarak elde etmiş gerçek veya tüzel kişi seferlerin kontrolünü elinde tutmaktaysa, işleten sayılacaktır. Yani, sivil hava aracını bizzat kullanan veya yardımcıları marifetiyle kullanılmasını sağlayan gerçek veya tüzel kişiler işletendir [1]. Hava aracı maliki olarak sicile tescil edilmiş bulunan gerçek veya tüzel kişi, aksi ispat edilinceye kadar işleten sayılmaktadır.

Kanunda yer alan bu tanım, genel hatları ve özü itibarı ile Roma Sözleşmesi'nin tanımına yakın görülmele [11] birlikte, doktrinde bu düzenlemenin bazı temel hukuk kavramlarına gereken itina gösterilmeden kaleme alındığı da ifade edilmektedir [12].

Bazı yazarlara göre, işleten tanımının "Bir uçağı kendi adına bizzat veya adamları marifeti ile kullanan kişi işletendir." şeklinde yapılması önerilmektedir [12]. Bu tanıma göre, bir gerçek ya da tüzel kişinin işleten olabilmesi için, öncelikle bir sivil hava aracı söz konusu olmalıdır.

Devlet hava araçları için işleten ifadesi söz konusu değildir. Gerçek ya da tüzel kişi hava araçlarını bizzat veya yardımcıları vasıtasıyla kendi adına kullanılmalıdır. "Kullanma" ile ifade edilen şey, hava aracının yalnızca havada uçurulması değildir. Sivil hava aracını kullanma hakkı

(doğrudan veya dolaylı olarak), araç başkasına devredilmiş ya da aracın başkası tarafından kullanılmasına müsaade edilmişse seferlerin kontrolünün ilgili olan (kullanma haklarını devreden) gerçek ya da tüzel kişide olması demektir.

Hava aracı maliki olarak sicile tescil edilmiş kimse de aksi ispat edilmedikçe işleten sayılmaktadır. İşleten, hava aracının maliki olmasa da işletenin tayininde kendi adına kullanma, yani teşebbüs unsurundan veya seferlerin kontrolünün elde bulundurulması esasından hareket edilmiştir [10].

Sivil hava aracının mülkiyeti muhafaza kaydıyla satımında, alıcı hava aracını fiilen teslim aldığı andan itibaren işleten sıfatını kazanmaktadır [13]. Burada önemli olan işletme faaliyetinin ekonomik sonuçlarının işletene ait olduğudur. TSHK'nin 133. maddesinde Roma Sözleşmesi'ne uygun olarak işleten sıfatının tayininde mülkiyet ögesine yer verilmemiş, yalnızca teşebbüs ögesine yer verilmiştir [11]. Uçağı ticari amaçla, kar ve zararı kendisine ait olmak üzere kullanan kişi, söz konusu girişimin karşılığı olarak bir sorumluluğa tabi tutulmuş sayılmaktadır [12].

Dolayısıyla, TSHK'de işleteni belirleme kriterleri; TSHK ile getirilen “kendi adına kullanma” ve “seferlerin kontrolünü elinde tutma”dır.

TSHK 138. maddesi ile Türk Hava Sahasında uçuş yapacak Türk ve yabancı sivil hava araçlarının üçüncü kişilere verecekleri zararların tazminini güvence altına almak için işleten tarafından mali mesuliyet sigortası yapma zorunluluğu getirilmiştir. Sigorta şartları ise yine TSHK'nin 140. maddesi kapsamında ilgili Bakanlıklarca tespit edilecektir. Bu düzenlemeye ilave olarak 30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik kapsamında düzenlenen “Sorumluluk ve Sigorta” başlığında tüm İHA ve sistemlerinin işleticilerinin/sahiplerinin üçüncü şahıslara verecekleri zararlardan sorumlu tutulduğu görülmektedir. Dolayısıyla işleten yardımcılara ilişkin sorumluluk detayı bu hükümde belirtilmemiştir. Ancak işleten

yardımcılarının sorumlu tutulamayacağı hususunda bir düzenleme de Yönetmelik'te yer alamamıştır.

27/07/2017 tarihli ve 30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik'in 5. maddesinin 1. fıkrasında hava aracının işletilmesinden ne anlaşılacağı belirtilmiştir. Buna göre, hava aracının havada veya yerde, hareket halinde veya hareketsiz olması fark etmeksizin, bir uçuşun doğrudan amaçlarına yönelik olarak faaliyete geçirilmesi, hava aracının işletilmesi olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla sivil hava araçlarının havada veya yerde olmaları fark etmeden uçuşun doğrudan amaçlarına yönelik faaliyete geçirilmeleri hava aracının işletilmesi sayılmakta ve işleten sorumluluğunu doğurmaktadır.

TSHK'de zarar kavramı tanımlanmamış ve sınırlandırılmamış olsa da işleten yönünden zarar unsurunun bir özelliği yoktur [11]. Herhangi bir haksız fiilde şahsa verilen zarar, mala verilen zarar veya diğer zararlar türünden değerlendirmeler yapılmaktadır. Ancak işleten sorumluluğunda zararın çeşidi ve verilmiş şekli önemli değildir. Bu kapsamda, zararın çeşidi, zararın hesaplanması Borçlar Hukuku Genel Hükümler kapsamında tanımlanabilecektir [13].

TSHK işletenin sorumluluğunda herhangi bir sınır öngörmeyerek, sınırsız sorumluluk esasını kabul etmiştir. İşleten davacının ispat ettiği zararın tamamından sorumlu olacak ve haczi kabil olmayan malları hariç- aleyhine, tüm malvarlığı üzerinden cebri icra takibi yapılabilecektir [12].

TSHK'nin 135. maddesi hükmüne göre sivil hava aracının işleten rızası dışında kullanılması halinde işleten, hava aracının bu tür kullanımında bir kusuru bulunmadığını ispat edemezse, uçağı kullanan ile birlikte müteselsil olarak sorumlu tutulacaktır. Dolayısıyla işletenin rızası olmaksızın kullanım iki şekilde gerçekleşebilmektedir, ya uçağın seferlerini kontrol etme hakkına sahip olan kişinin rızası olmaksızın sivil hava aracının kullanılması ya da sivil hava aracının onu kullanma hakkı olan kişinin elinden hukuka aykırı bir şekilde alınarak kullanılmasıdır. Bu durumda işletenin rızası olmaksızın kullanım ortaya çıkacaktır.

TSHK’de işleten sorumluluğu yasanın İkinci Bölüm’ünde “Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluk” başlığı ile düzenlenmiştir. Buradaki düzenlemeye göre, olayın TSHK kapsamında sayılması için zarara uğrayanın muhakkak üçüncü kişi olması gerekmektedir. Aksi takdirde konu TSHK'nin kapsamı dışında kalmaktadır. Zarar gören kişinin işletenlerden biriyle dahi arasında bir sözleşme ilişkisi varsa (özellikle hizmet sözleşmesi gibi), bu hükümlerine dayandırılması durumunda

uyuşmazlık yine TSHK 136. maddede düzenlenen “Müteselsil sorumluluk” kapsamında değerlendirmelidir. Zarar gören ile hava aracını işletenlerin her biri arasında bir sözleşme ilişkisi varsa, sözleşme ilişkisine dayandırılarak zarar talep edilmesi TSHK kapsamı dışında bir konudur. Ancak işletenlere haksız fiil kapsamında bir dava açılırsa, uyuşmazlık TSHK’de düzenlenen sorumluluk kapsamında değerlendirilmelidir.

Zarar görenin işletenlerden birine karşı haksız fiil nedeniyle, diğerlerine karşı sözleşme hükümlerine dayanarak dava açması durumunda, birinci durum TSHK kapsamında değerlendirilirken, ikinci durum sözleşme ilişkisi çerçevesinde çözümlenmelidir.

Öte yandan üçüncü şahsın kusuru zararlı sonucun asıl sebebi olsa bile, işletenin sorumluluktan kurtulamayacağı ifade edilmektedir [11]. Sivil hava aracının izinsiz kullanılmasında işletenin sorumluluğu değerlendirilirken üçüncü kişinin kendi davranışları ile zarara neden olabilme durumu sınırlı bir şekilde dikkate alınmaktadır. Yani, işleten sivil hava aracının izinsiz kullanılmasında bir kusuru bulunmadığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulmaktadır. Ancak işletenin kusuru olmaksızın sivil hava aracının izinsiz kullanılması halinde doğacak zarardan sorumlu tutulmayacağına ilişkin düzenlemeden başka, üçüncü şahsın davranışları nedeniyle işleten sorumluluğunun etkilendiği bir başka durum söz konusu değildir.

Ayrıca zararın sivil hava aracının işletilmesi sırasında verilmiş bir zarar olması gerekmektedir. Yoksa TSHK hükümleri uygulanamayacaktır. Sorumlu kişinin belirlenmesi bakımından ise,

işletene karşı artık üçüncü kişi sıfatına sahip olamayacaktır. Dolayısıyla da “üçüncü kişilere karşı sorumluluk” hükümleri işletilemeyecektir.

Bu durumda yolcu ile hava aracını işleten arasındaki ilişki neticesinde doğacak zarar konusunda, “Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluk” hükümleri söz konusu olamayacaktır. Ancak davanın haksız fiil

TSHK 133. madde hükümleri kapsamında önce işletenlik sıfatının belirlenmesi gerekecektir.

Sonuç olarak; sivil hava aracı işletenin sorumluluğu, hukukumuzda mevcut olan en ağır tehlike sorumluluğu olduğunu kabul etmek yerinde olacaktır [11].

İşleten aleyhine açılacak davalarda davacı sıfatı zarar gören veya onun yakınlarına ait olacaktır. Husumetin yöneltmesinde, TSHK'nin koyduğu karinelere dayanarak yararlanmak mümkündür. Davalı ise, işletendir. İşleten ise TSHK’nin 133. maddesinde belirtilmiştir. Dolayısıyla davalı; sivil hava aracını kendi adına bizzat kullanan kişi, bu kişinin yardımcıları veya aksi ispat edilmediği sürece hava aracının sahibi olan kişidir. Yani, davanın işletenin yardımcılarını aleyhine açılması veya bu kişilerin işleten ile birlikte davalı olarak gösterilmeleri mümkündür. Ancak bu kişilerin TSHK’de öngörülen karineleri çürütmek şartıyla davanın husumet bakımından reddini sağlayabilmesi de mümkündür [12].

Dolayısıyla kusursuz sorumluluk kuralı uyarınca, ispat külfeti davalıdadır. Davacı ise, zararını ve zararına neden olan olay arasındaki illiyet bağına ispatlamalıdır. İşleten ise, sorumluluktan kurtulmak için yukarıda belirttiğimiz esaslar kapsamında ispat yükünü yerine getirmek ile yükümlüdür [12].

İşleten aleyhine açılacak tazminat davasının tâbi olacağı zamanaşımı hakkında TSK’de herhangi bir özel hüküm yoktur. Bu bakımdan Borçlar Kanununun genel hükümleri geçerli olacaktır.

### 2.2.2.2. Diğer Kişilerin Sorumluluğu

Bir hava aracının işletenin rızası dışında başka bir şahıs tarafından kullanılması işleten sıfatını ortadan kaldırmamaktadır. Nitekim bu konudaki düzenleme TSHK'nin 135. maddesinden anlaşılmaktadır. TSHK'nin 133. maddesinde yer alan "işleten yardımcıları" ifadesinden anlaşılması gerekirse, işletenin kendi adına olmak üzere, aracın kullanılmasını tevdi ettiği bütün kişilerdir [10].

Bu bahisle, pilot, kabin memuru, ilgili mühendis gibi hava aracının kullanılmasına katkıda bulunan personel, işleten yardımcısı olarak sayılmaktadır [11]. Aracın hava trafiğine çıkıp çıkmamasını, trafikte kalıp kalmamasını, nasıl ve ne amaçla kullanılacağını belirleyen, yardımcı şahısları seçen, onları gözetip, denetleyen ve talimat veren kişilerin ise işleten sıfatıyla sorumlu olabilecekleri belirtilmektedir [11].

Dolayısıyla TSHK'nin 134. maddesinde üçüncü şahıslara verilecek zarardan işletenin sorumlu olduğu ifade edilmekte ve yukarıda da belirtildiği üzere, haksız fiil sorumluluğunun doğal bir sonucu olarak işleten yardımcılarının da sorumluluklarının bulunduğu Borçlar Kanunu'ndaki genel kural gereğince kabul edilmektedir [11].

Böyle bir durumda işleten, kendisinin veya istihdam ettiği kişilerin kusursuzluğunu ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulamayacaktır [1]. Ancak TSHK'nin 137. maddesi dikkate alındığında, zararın doğmasına veya artmasına zarara uğrayanın veya adamlarının kusurlu davranışlarının yol açtığı ispat edilirse sorumluluktan kurtulmak mümkün olacaktır. Ancak yine de işleten sorumluluktan tamamen kurtulamamaktadır. Böyle bir durumda işleten, zararın doğmasına veya artmasına, zarara uğrayanın veya adamlarının kusurlu davranışlarının yol açtığını ispat edebilirse tazminat borcundan tamamen veya kısmen kurtulacaktır.

İşletenin aracını bakım, onarım gibi amaçlarla bir başkasına devretmesi durumunda ortaya çıkabilecek zararlardan dolayı sorumluluğu, aracın maliki olması nedeniyle vardır. Aracı devrettiği kişi ise diğer sivil hava araçlarından farklı olarak

İHA'lar ile "sefere çıkma" ihtimali olan, yani uçuş faaliyeti gerçekleştirebilen kişiler olacaktır. Tamir ve bakım amacıyla hava aracını elinde bulunduran kişi işleten sayılmayacaktır, ancak bu kişi İHA kullanımından doğacak üçüncü kişilerin zararından sorumlu olabilecektir [13].

Bu kapsamda, işleten ve işleten yardımcıları arasında hizmet sözleşmesine dayanan bir ilişki vardır. Ancak işleten, yardımcı şahıs ile arasında geçerli bir sözleşme olmasa dahi yardımcı şahsın hizmetlerinden faydalanırken üçüncü şahıslara zarar verilmesi halinde sorumlu tutulmaktadır. Yardımcı şahsın hizmetinin devamlı olması ya da geçici olması, çalışmasının karşılığında bir ücret alması ya da almaması işletenin sorumluluğunu etkilememektedir. Zira işletenin sorumluluğu, yardımcı şahıs çalıştırmanın sorumluluğuna göre daha geniş bir sorumluluktur. Çünkü işverenin yardımcı şahsın fiilinden sorumlu tutulabilmesi için işin görülmesi sırasında ve hizmet nedeniyle bir haksız fiilin ortaya çıkması gerekmektedir.

Oysa işleten yardımcılarını sivil hava aracını hizmetle ilgisi olmayan bir iş için kullansa veya işletenin haberi olmaksızın faaliyette bulursa ya da işleten tarafından verilen talimatın sınırlarını aşarak uçuş faaliyeti gösterse bile üçüncü şahıslara zarar verilmesi halinde işleten sorumlu olacaktır. Yani, yardımcı şahısların hava aracını hizmetle ilgisi olmayan bir işte kullanmaları işletenin sorumluluğunu ortadan kaldırmayacaktır. Çünkü işleten hava aracının kullanılmasından ve yardımcılarının fiillerinden dolayı üçüncü şahıslara karşı TSHK kapsamında sorumludur. Ayrıca Borçlar Kanunu'nda yer alan yardımcı şahıs çalıştırmanın sorumluluğuna ilişkin hükümler de genel norm olarak kabul edilmelidir. Yani, TSHK'de yer alan işleten sorumluluğu düzenlemesi bu konudaki temel normdur. Borçlar Kanunu'nda belirtilen yardımcı şahıs çalıştırma sorumluluğu hükmü de tamamlayıcı bir hüküm olarak değerlendirilmelidir [13].

Yardımcı şahıs olarak çalışanlara karşı Borçlar Hukukunun genel hükümleri gereğince dava açılarak, tazminat talep edilmesi mümkündür. TSHK'nin 134. maddesinde ise, zarardan işletenin



sorumlu olduğu ifade etmekte, haksız fiil sorumluluğunun gereği olarak, işletenin zarara neden olan adamlarının da sorumlu olduklarını kabul etmemiz gerekmektedir. Kanunda işleten yardımcılarının sorumluluğuna dair özel bir hüküm yoktur. Bu durumda işleten yardımcılarını aleyhine gene hükümlere dayanılarak dava açılabilmesi mümkündür [12].

TSHK'nın 134. maddesi, doktrinde yetersiz bir düzenleme olarak görülerek eleştirilmiştir [13]. İlgili hüküm kapsamında hava araçları ve uçakların yerdeyken neden olabilecek zararlar ile uçaklardan düşecek cisimlerin yol açacağı zararlar bakımından bir çözüm getirilmediği ileri sürülmüştür.

Birden fazla İHA'nın birlikte zarara karışması durumu TSHK'nın 136. Maddesinde yer alan "müteselsil sorumluluk" dikkate alınmalıdır. 136. Maddenin Roma Sözleşmesi'nin 7. maddesi hükmünden alındığı da belirtilmektedir [12]. Roma Sözleşmesi'nde yer alan hükme göre, iki veya daha fazla sivil hava aracının birlikte sebebiyet verdikleri zararlarda, her hava aracının işleteni, müteselsilen sorumlu tutulmaktadır. Aynı hükme göre, zarar, birden fazla hava aracı arasındaki bir çarpışma veya hareketleriyle diğerini zorlamaları sonucunda meydana gelirse, her bir hava aracı başlı başına zarar vermiş gibi kabul edilerek bunlardan her birinin anlaşma şartları ve sınırları içerisinde sorumluluğu söz konusu olacaktır. Burada sözü edilen, birden çok işletenin birbirlerine verdikleri zarardan değil, üçüncü kişilere verdikleri zarardan sorumlu olmalarıdır [13].

TSHK'nın 136. maddesinde ise, iki veya daha fazla sivil hava aracının birlikte sebebiyet verdikleri zararlarda, her hava aracının işletenin, müteselsilen sorumlu olacağı belirtilmektedir. 136. Madde hükmü, sorumluluk konusunda ve teselsül kuralı açısından değer taşımaktadır. Ancak yine de sorumluluğun tayini ve hak sahibinin tespiti yönünden 134. maddeye başvurmak gerekecektir.

Kazanın ya da emniyetsiz bir durumun meydana gelmesinde üründen kaynaklanan zararlar söz konusu ise, bu da işletenin sorumluluğunu kaldıran ya da azaltan nedenler arasında sayılabilecektir.

### 2.2.2.3. Üreticinin Sorumluluğu

İHA üretimden kaynaklanan bir hata nedeniyle üçüncü şahsın zararının doğması durumunda sorumluluğun tayin edilmesi bir diğer önemli konudur. Üretimden kaynaklanan bir hata ya da ihmalde hava aracının kullanımı konusunda önemli riskler olduğu açıktır. Böyle bir durumda ürün hatası bulunan hava aracını satın alan fakat henüz bir zarara uğramamış kişiler yönünden de maddi sonuçlar doğurabilecek davalar gündeme gelir. Bu durum üretici şirketler için de önemli derecede ekonomik risk olarak değerlendirilmektedir [14]. Yani kaza veya emniyetsiz durum üreticinin sorumluluğundan kaynaklanıyorsa, söz konusu aracı satın alan diğer kişilerin ekonomik zarara uğramaları söz konusu olabilir. Aracın üretiminde bir hata veya ihmal varsa, bu durumun Mahkeme tarafından tespit edilmesi halinde aracı satın alan diğer tüketicilerin mallarının değer kaybına uğrayacağı açıktır. Tüketiciler, üretim hatası bulunan bir aracı satın aldıkları fiyat üzerinden artık satamayacak ya da devredemeyeceklerdir. Dolayısıyla bu kişilerin mallarında değer kaybı söz konusu olacaktır. Bu noktada, kazaya karışan araçla aynı özellikte olan aracı satın alan diğer tüketiciler olayın mağduru değildirler, fakat bu kişiler de zarara uğraması muhtemel olan kişilerdir. Örneğin, İHA kullanımından kaynaklanan kaza nedeniyle bir kişinin hayatını kaybetmesi durumunda, İHA endüstrisinin önemli derecede ekonomik kayba uğrayacağı açıktır. Çünkü zarara uğrayan kişi veya bu kişilerin yakınları dava açmak yoluyla söz konusu üretici firma ya da işletenler tarafından zararın tazmin edilmesini talep edeceklerdir. Böyle bir durumda üretici firmadan kaynaklanan bir ürün sorumluluğunun da söz konusu olduğu saptanırsa, üretici firmanın çalışmalarını yürüttüğü sektörün dışına itilmesine varacak derecede ciddi ekonomik sorunların doğabileceği kabul edilmelidir.

İHA kazalarının yaygın nedenleri değerlendirilirken de üretimden kaynaklanan kaza ve zarar konusu "ürün sorumluluğu" kapsamında incelenmektedir [14]. Ürün sorumluluğu, kişilerin haklı güvenlik beklentisini sağlamayan ürünü piyasaya süren üreticinin, ürünün kişi varlığında veya diğer mallarda meydana getirdiği zararlardan ötürü sorumlu olmasıdır [15]. Ürün sorumluluğu da

hukuki sorumluluğun üretici yönünden doğmasına neden olacak bir durumdur. Ürün sorumluluğu Borçlar Hukuku ve özelinde Tüketici Hukukunun hüküm ve ilkelerine uygun olarak incelenmelidir.

Bir İHA kazası meydana geldiğinde, kazanın ürün sorumluluğu kapsamında, ihmal, sorumluluğu, üreticinin açıkça ayıpsız mal satma yükümlülüğünü ihlal etmesi ve zımnî olarak satış yükümlülüklerini yerine getirmemesi görüşleriyle karşımıza çıkması muhtemeldir.

Dolayısıyla İHA üreticileri, ürünlerini tasarlarken büyük bir ürün sorumluluğunu da üzerlerine almaktadır. Ürün tasarımından dolayı kaza meydana gelmesi durumunda İHA şirketlerinin yöneticileri bakımından ürün sorumluluğu kaçınılmazdır. İHA endüstrisinin ürün sorumluluğu kapsamında dikkate alınması gereken riskler, insanlara verilebilecek zarar ve önemli derecede ekonomik kayıptır [14].

Sigorta hukuku, sorumluluk hukuku ve tüketici hukukunun gelişmiş olduğu Amerikan Hukuk Sistemi'nde İHA'ların bir şekilde üçüncü kişilere zarar vermesi durumunda öncelikle ürün sorumluluğu yönünden bir değerlendirme yapılması gereği ortaya konulmuştur [14]. Zira özellikle işletenin İHA'dan kaynaklanan teknik bir arıza nedeniyle zararın ortaya çıktığını iddia etmesi yaygın bir tutumdur. Böyle bir durumda ürün sorumluluğu kapsamında bir değerlendirme yapılmaktadır. Bu kazaların ürün sorumluluğu nedeniyle olabileceği ve bu sorumluluğun kapsamında ihmal ve açık ya da zımnî olarak üreticinin yükümlülüklerini ihmal edip etmediği değerlendirilmektedir.

Üçüncü kişiye zarar veren bir İHA kazası meydana geldiğinde, mağdurlar tarafından açılacak davada ürün sahibi ve diğer ilgili kişilerin de davaya taraf olması muhtemeldir. Bu durumda, kazanın meydana gelmesinde üründen kaynaklanan zararların taşıdığı risk değerlendirilmektedir.

Bir İHA kazasında ürün sorumluluğu nedeniyle üreticinin, sorumluluk çerçevesine çekilmesini talep eden üç taraf olabilmektedir. Bunlardan bir tanesi, işletendir. Yani araç sahibi

olan kişidir veya aracın üçüncü kişiye zarar vermesi esnasında aracı işleten kişidir. Öte yandan zarar gören üçüncü kişiler ve bunların yakınları da sorumluluğun belirlenmesini talep edecek kişilerdir. İHA üreticilerinin, İHA'nın teknik olarak tam ve uygun üretimini sağlamak konusunda önemli sorumlulukları vardır.

Ürün sorumluluğunun ortaya çıkması demek, bir insanın hayatını kaybetmesi, önemli derecede yaralanması veya maddi zarara uğramasına, aynı zamanda üretici şirketin önemli derecede ekonomik kayıplara uğramasına neden olabilecektir. Kazaya karışan aracın üretimindeki bir hatadan dolayı zarar meydana gelmişse, Amerikan Hukukuna göre ürün sorumluluğu davası kaçınılmazdır. Dolayısıyla İHA'nın teknik arızası, üçüncü kişiler yönünden bir risk oluşturmakla beraber, İHA endüstrisi yönünden de riskler getirmektedir. Ürün sorumluluğu davasında davacıların yükümlülükleri, üreticiye göre daha hafiftir. Yani, davacılar, kusursuz ürün sorumluluğu konusunda iddiada bulunuyorlarsa ispat yükü bu kişiler için oldukça hafiftir. Zira üretici üretmiş olduğu aracın teknik bir arızasının olmadığını ileri sürmek zorundadır. Kusursuz ürün sorumluluğu davası söz konusu olduğunda, davacılar malın üretiminden kendilerine ulaşmasına kadar sorumlu olan her bileşen için sorumluluk iddiasına bulunabilecektir.

Davacı, ürün sorumluluğuna dayanan bir dava açtığında, davalının söz konusu malı sattığını, davalının bu tarz malların satımını kendine meslek edinmiş olduğunu veya davalının işinin bir parçası olduğunu, ürünün davalı tarafından verilmesinden sonra ayıplı ve tehlikeli olduğunu ispatlamak zorundadır. İlâveten, ürünün kullanıcıya/tüketiciye önemli bir değişiklik olmadan ulaştığını, yani malı teslim alırken ayıplı olmadığını ve üçüncü kişinin zararının meydana gelmesi yönünden en yakın sebebin maldaki ayıp olduğunu da ispatlamak zorundadır. Ancak davacı, ihmal iddiasında bulunuyorsa, özen yükümlülüğünün gereği olarak emniyetli bir aracı sağlama borcu olan davalının bunu sağlamadığını, davacıyı tehlikeli bir ayıp konusunda uyarmadığını, davalının özen yükümüne açıkça aykırı davrandığını, davacının zararının en yakın nedeninin davalının idaresinden kaynaklandığını ispatlaması gerekmektedir.

Araç garantisinin bozulması durumunda ise, davalının garanti işlemini gerçekleştirdiği, satış anında ürünün garantiye uygun olmadan teslim edildiği, yani ayıplı ürünün tesliminin söz konusu olduğu, kazanın en yakın nedeninin ürünün doğasındaki ayıptan kaynaklandığı ve davacının zarara uğradığının ispatlanması gerekmektedir.

İHA'nın üretim hatasından dolayı elverişsiz olmasının neden olduğu ayıp, mekanik veya fiziksel ayıp, elektriksel sistem ayıpları veya elektriksel bileşen ayıpları ile yazılımda meydana gelen hatalardan dolayı ayıp şeklinde sınıflandırılmaktadır [14].

Ürün sorumluluğu davasında, kazanın davacının kendi ihmaliyle kaynaklandığı ileri sürülebilmektedir. Örneğin, İHA'nın manevra kabiliyetinin zorlanarak kontrolünün kaybedilmesi veya İHA'nın çarpışması nedeniyle bir kaza meydana gelmesi durumunda davacının sorumluluğu söz konusu olmaktadır. Böyle bir durum, İHA'nın donanımından kaynaklanmamaktadır.

Öte yandan, davacı İHA'nın ayıplı olduğunu biliyorsa ve aracı kullanması gereken bölgeleri ve şartları biliyor olmasına rağmen kendi isteğiyle aracı tehlikeli bir bölgede kullanıyorsa, "tahmin edilebilir risk" unsuru, davalının yapabileceği bir diğer savunma olabilmektedir. Benzer şekilde, bir İHA işleteni aracı modifiye ederse veya aracın özelliklerini kötüye kullanırsa böyle bir durumda tahmin edilebilir risk durumunun meydana geldiği davalı tarafından ileri sürülebilecektir.

Üretici firmaların en yaygın savunmalarından bir diğeri ise, üretimin son teknoloji kullanılarak yapıldığıdır. Oysa son teknoloji bir aracın üretilmesi, yaygın kullanımın olmaması nedeniyle riskli olarak değerlendirilecek ve hatta risk faktörünü önemli oranda artıracaktır.

Üreticinin sorumluluğu, zarar gören için ispat yükünün ortadan kaldırılmasını, kişilerin haklı güvenlik beklentisini sağlamayan ürünlerin alıcılara veya üçüncü kişilere verdiği zararların üreticinin

kusurundan bağımsız olarak karşılanmasını amaçlamaktadır [15].

Borçlar Kanunu'nun 71. maddesinde "Tehlike Sorumluluğu ve Denkleştirme" konusunda önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin faaliyetinden zarar doğması halinde bu zarardan işletme sahibi ve varsa işletenin müteselsilen sorumlu olacağı belirtilmektedir. Burada kastedilen "işleten", elbette hava aracı işleteni değil, hava aracının üretilmesini sağlayan işletme olarak değerlendirilmelidir. Bu durumda "önemli ölçüde tehlike arz eden işletme" ifadesinden ne anlaşılması gerektiği önemlidir. Doktrinde tartışılmakla beraber tehlikeli faaliyet konusunda belirli bir tanım mevzuatta yer almamaktadır. Ancak mevcut hukuki düzenlemelere göre üretici, tehlikeli faaliyet sürdürmese ve piyasaya sürdüğü ürün, istisnai olarak zarara sebebiyet verse de sorumlu olacaktır [15]. Bu da İHA üreticilerinin, tehlikeli üretim faaliyeti sürdürmeseler dahi, piyasaya sürdükleri ürünlerin üretimden kaynaklanan nedenlerle zarara sebebiyet vermeleri durumunda sorumluluklarının doğacağını ortaya koymaktadır.

#### **2.2.2.4. Sorumluluğu Kaldıran veya Azaltan Nedenler**

İşletenin sorumluluğunu azaltan ya da kaldıran sebepler sorumluluğun tespit edilmesinde önem taşıyan hususlardır. Yukarıda da belirtildiği üzere İHA kullanımından dolayı herhangi bir kaza veya zarar ortaya çıkması durumunda zarar gören kişilerin dava yoluna gitmesi mümkündür. Ancak bu durumda TSHK kapsamındaki hükümler ile borçlar hukuku ve tüketici hukuku kapsamında yargılamaların söz konusu olabileceği belirtilmiştir. İşletenin sorumluluğunu azaltan ya da kaldıran sebepler yukarıda belirtilen senaryolardan ayrı olarak, zarar görenin kusuru, İHA'nın işleten rızası dışında kullanımı, malikin özel durumu, mücbir sebep, illiyet bağının olmaması gibi nedenlerdir. Zarar görenin kusur durumu ve işleten ile üretici firmanın sorumlulukları değerlendirilirken dikkate alınan hususlar yukarıda belirtilmiştir.

Malikin özel durumu ile kastedilen ise, TSHK'da belirtildiği üzere hava aracı sicilinde malik olarak gözüken kişinin işleten olmadığını

ispat edememesi durumunda karine nedeniyle sorumlu tutulması ile ilişkilidir. Buna göre, araç sicilinde malik olarak görülen kişi işleten sıfatının kendisinde olmadığını ispat ederse, sorumluluktan kurtulabilecektir. Buradaki ispat külfeti, zarara neden olan İHA ile sınırlıdır. Yani yalnızca zarara sebep veren İHA yönünden malik olunmadığı ispat edilmek suretiyle sorumluluktan kurtulma imkânı doğmaktadır. Bu durumda kişinin sicilde başka araçların maliki olması, zarara neden olan olaya karışmamış olmaları kaydıyla herhangi bir sonuç doğurmayacaktır.

Mücbir sebep ise, bir başka zararı azaltan ya da kaldıran sebep olarak görülmektedir. Türk, İsviçre ve Alman Hukuk sistemlerinde mücbir sebep, sivil hava aracı işletenini sorumluluktan tamamen kurtaran bir neden olarak görülmüştür [13]. Yani işleten, İHA kullanımından doğan zararın beklenmeyen bir nedenden kaynaklandığını ileri sürerek sorumluluktan tamamen kurtulamayacaktır.

Mücbir sebep, sorumlu veya borçlunun faaliyet ve işletmesi dışında meydana gelen, genel bir davranış normunun veya borcun ihlaline, mutlak kaçınılmaz bir şekilde yol açan, öngörülmesi ve karşı konulması mümkün olmayan olağanüstü bir olaydır [16]. Mücbir sebebin işleteni sorumluluktan kurtaran bir sebep olarak kabul edilmemesi hava aracının yarattığı tehlikenin niteliği ve taraflar arasındaki menfaatler durumunun özelliği nedeniyle haklı bir gerekçeye dayanmaktadır [13].

Kural olarak mücbir sebep, sorumlu kişinin kusurunu ortadan kaldırmaktadır. Ancak doktrinde, TSHK'nin bu konuyu açıkça düzenlemediği ifade edilerek, haksız fiillerde sorumluluğun tâbi olduğu ilkelere göre yorum yapılırsa mücbir sebebin ispatı halinde işletenin sorumluluktan kurtulması gerektiğini savunulmuştur [12]. Ancak böyle bir görüşe katılmak, TSHK'nin lafzı, taraflar arasındaki menfaat dengesinin sağlanması ve tehlike sorumluluğu yaklaşımının bir gereği olarak mümkün görünmemektedir.

İlliyet bağı yönünden bir değerlendirme yapılırsa, kusursuz sorumluluk ilkesinin egemen olduğu hallerde dahi, sorumluluğa karar verebilmek

için öncelikle zarar ile zarara yol açan olay arasında uygun illiyet bağının varlığı aranmaktadır. Uygun illiyet bağı, zarar gören tarafından ispat edilmesi gereken bir durumdur. Ancak, işleten de uygun illiyet bağının bulunmadığı iddiası ile karşı delil getirmek suretiyle sorumluluktan kurtulabilecektir [12]. Tehlike sorumluluğunda sorumluluk bir işletme veya eşyaya sahip olmaya yahut bunların işletilmesine ya da kullanılmasına veya faaliyetlerine bağlanmaktadır [4].

Bir görüşe göre; tehlike sorumluluğunu düzenleyen kanunların çoğu, sorumlu kişiye, illiyet bağı kesen, zarar görenin kendi kusuru, üçüncü kişinin kusuru, mücbir sebep gibi olayların varlığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulma imkânı tanımaktadır [11]. Bir diğer görüşe göre ise, tehlike sorumluluklarını düzenleyen özel kanunların büyük bir kısmında, illiyet bağı kesen sebeplerin varlığının ispatlanması yoluyla sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmamaktadır [17]. Ancak TSHK sorumluluktan kurtulma imkânını sınırlı tutmuştur. TSHK'ye göre, işletenin sorumluluğunu düzenleyen 134. maddede mücbir sebep ya da üçüncü kişinin kusurunun ileri sürülmesi yoluyla işleticinin sorumluluktan kurtulabileceğine ilişkin herhangi bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Ancak TSHK'nin 135. maddesi kapsamında, işletenin rızası olmaksızın hava aracının kullanılması durumunda, işleticinin sorumluluktan kurtulabilmesi için illiyet bağının kesildiğini ispat etmesi gerekecektir. Yani, rıza dışı kullanım konusunda işleticinin herhangi bir kusuru olmadığı ispat edildiğinde işleten ile meydana gelen zarar arasındaki illiyet bağı kesilmiş olacaktır. Yine TSHK'nin 137. maddesi kapsamında işleten, zararın doğması ya da artmasının, zarara uğrayanın veya işleten yardımcılarının kusurlu davranışları ile meydana geldiğini ispat etmesi durumunda borcundan tamamen ya da kısmen kurtulabilecektir.

#### **2.2.2.5. Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Kapsamında Sorumluluğun Değerlendirilmesi**

İşleten sorumluluğu nedeniyle açılacak davanın ulusal ya da uluslararası nitelik taşıması davanın görüleceği yetkili mahkemenin tayin edilmesi hususunda önem arz etmektedir. Bu kapsamda,

sorumluluk davasına konu edilecek haksız fiilin yabancılik unsuru taşınması halinde dikkate alınması gereken düzenleme 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun(MÖHUK)'dur. Uluslararası nitelik taşımayan davalar yönünden işleyen aleyhine açılacak davalarda hangi mahkemenin yetkili olduğu konusunda TSHK'de bir düzenleme yer almamaktadır. Bu durumda 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu(HMK)'nun ilgili hükümleri dikkate alınmalıdır.

Zarara neden olan haksız fiil, yabancılik unsuru taşıyorsa sorumluluğun tespiti amacıyla açılacak davada yetkili mahkemenin belirlenebilmesi için MÖHUK 34. maddesi dikkate alınmalıdır. Bu durumda haksız fiilden doğan borçlar haksız fiilin işlendiği ülke hukukuna tâbi olmalıdır. Ancak haksız fiilin işlendiği yer ile zararın meydana geldiği yerin farklı ülkelerde olması hâlinde, zararın meydana geldiği ülke hukuku uygulanmalıdır.

Haksız fiilden doğan borç ilişkisinin başka bir ülke ile daha sıkı ilişkili olması hâlinde ise bu ülkenin hukuku uygulanacaktır. Haksız fiile veya sigorta sözleşmesine uygulanan hukuk imkân veriyorsa, zarar gören, talebini doğrudan doğruya sorumlunun sigortacısına karşı ileri sürebilecektir. Ayrıca Taraflar, isterlerse haksız fiilin meydana gelmesinden sonra uygulanacak hukuku açık olarak seçebilecektir.

Öte yandan kişisel verilerin işlenmesi veya kişisel veriler hakkında bilgi alma hakkının sınırlandırılması yolu ile kişiliğin ihlâl edilmesinden doğan talepler söz konusu olduğunda zarar görenin seçimine göre zarar görenin mutad meskeni hukukunun, zarar verenin işyeri veya mutad meskeninin bulunduğu ülke hukukunun ya da zarar veren, zararın bu ülkede meydana geleceğini bilecek durumda ise zararın meydana geldiği ülke hukukunun uygulanması mümkün olabilecektir [18].

Ayrıca MÖHUK'nin 36. maddesinde imalâtçının sözleşme dışı sorumluluğu düzenlenmektedir. Yukarıda belirtilen üreticinin sorumluluğu kapsamındaki bir olayda "yabancılik" unsurunun söz konusu olması durumunda, imal

edilen şeylerin sebep olduğu zarardan doğan sorumluluğa, zarar görenin seçimine göre, zarar verenin mutad meskeni veya işyeri hukuku ya da imal edilen şeyin iktisap edildiği ülke hukuku uygulanacaktır. İktisap yeri hukukunun uygulanabilmesi için ise zarar verenin, mamulün o ülkeye rızası dışında sokulduğunu ispat edememiş olması gerekmektedir.

Haksız fiilde yabancılik unsuru bulunmuyorsa HMK'nin 16. maddesi dikkate alınarak, haksız fiilin işlendiği veya zararın meydana geldiği yahut gelme ihtimalinin bulunduğu yer ya da zarar görenin yerleşim yeri mahkemelerinden birinde davanın görülmesi amacıyla başvuruda bulunulması mümkündür.

### **2.3. Haksız Fiil Sorumluluğu Yönünden Uluslararası Bir Değerlendirme: Amerika Birleşik Devletleri Örneği**

İHA konusunda önemli aşamalar kaydetmiş olan Amerika Birleşik Devletleri'nde İHA Hukuku oldukça gelişmiştir. Buna rağmen, hukuki düzenlemelerin sorumluluk alanında yetersiz kaldığı ifade edilmektedir. Özellikle merkezi yönetimlerin havacılık ve mahremiyet ilişkisini düzenleyen genel kurallarının olmadığı ifade edilmektedir [19].

Federal Havacılık Kurulu (*Federal Aviation Administration-FAA*)'nun İHA operasyonları konusunda rehber dokümanlar yayınlaması eleştirilmektedir. Zira FAA'in aynı zamanda özel hayatın gizliliğine saygı gösterilmesinin gereği olarak da gerekli ve yeterli dokümanları yayınlaması gerektiği ifade edilmektedir [19].

Birçok ülkeden İHA kazalarına ilişkin çeşitli olaylar havacılık otoritelerine raporlanmakta, hatta bu olaylardan bazıları yargıya taşınmaktadır [7]. Örneğin; havalimanlarına yakın bölgelerde İHA'ların faaliyet göstermesi durumları veya İHA müdahalesi/teması nedeniyle inişe geçen bir uçakta başlayan yangın gibi önemli emniyet sorunları söz konusu olabilmektedir.

Öte yandan İHA'ların kamu kuruluşu binalarına çarpması ya da düşmesi gibi olaylar nedeniyle

doğabilecek zararlar ve festival, müsabaka, miting gibi kalabalık alanlarda faaliyet gösteren İHA'ların katılımcıların üstüne düşmesi veya onların can güvenliklerini tehlikeye atabilecek faaliyetlerde bulunabilmesi de sorumluluk gerektiren olaylardır. FAA kamu işletenleri ve özel işletenleri ayırarak bunları tanımlamaktadır [20]. Oysa iç hukukumuzda kamu kurumlarına ait olan İHA'lar yetkili sayılacak bir kişinin işleten olarak kayıt sistemine kaydedilmesiyle uçuş faaliyetini gerçekleştirebilmektedir.

### 2.3.1. İHA Konusunda Özelleşmiş Mahkemelerin Kurulması

Modern anlamda bugünkü teknik özellikleriyle bildiğimiz İHA'ların Amerika Birleşik Devletleri tarafından Yemen Savaşı'nda ilk defa kullanıldığı ve bazı kişilerin etkisiz hale getirildiği bilinmektedir. 20 Nisan 2014 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri Yemen'e saldırmış ve terörist bir organizasyonu hedef aldığını belirtmiştir. Bu operasyonda Amerika Birleşik Devletleri'ne karşı saldırı amaçlayan kişiler oldukları belirtilen 30 kişi öldürülmüş ve bu bilgi basınla paylaşılmıştır [21]. Saldırıda kullanılan öncelikli silahların İHA olduğu bilinmektedir. Öyle ki, bu saldırıların akabinde, Amerika Birleşik Devletleri'nde bir İHA mahkemesi kurulması yönündeki ilk tartışmalar da başlamıştır[21].

Kaliforniya'da sokaktaki bir bebek arabası içerisindeki 11 aylık bebeğin üzerine düşen İHA'nın bebeğin yaralanmasına sebep olması da bu tartışmaları daha da alevlendirmiştir. Böyle bir olayda kamusal alanda İHA kullanımı hususunda yeni önlemlerin alınması ve kamu emniyetini sağlamaya yönelik yeni düzenlemelerin getirilmesi gerektiği önerilmiştir [8]. Ancak bu önerilerin yanında caydırıcı yaptırımların getirilmesi ve hukuki süreçlerin hukuk tekniği yönünden donanımlı kişiler tarafından tamamlanması da savunulmaktadır.

Özellikle ihtisas mahkemeleri önerisi bunlardan biridir. Son yıllarda Amerika'da da tartışılan İHA İhtisas Mahkemeleri ile söz konusu sivil hava araçlarının kullanımından doğan uyuşmazlıkların çözümünde hukuk tekniğine uygun

ve çağın gereklerini gözeterek yargılama süreçlerinin takip edilmesi hedeflenmektedir [21].

İHA konusunda özelleşmiş mahkemelerin teşkili yönünde bir öneri yapılmasının nedeni, bireysel hakların ulusal güvenlik karşısında istismara uğraması endişesidir. Belirli kişiler arasında ortaya çıkan uyuşmazlıklara veya belirli türdeki uyuşmazlıklara bakmak üzere oluşturulmuş bulunan bir uzmanlık yargı yeri olan [22] ihtisas mahkemelerine İHA konusunda gelecek yıllarda ihtiyaç duyulacağı düşünülmektedir.

Amerika'da önerilen ve tartışılmaya başlanan İHA İhtisas Mahkemesi'nin bireysel haklar ve güvenlik arasındaki dengeyi sağlayabilmesi için bazı yetkilere sahip olması beklenmektedir. İhtisas mahkemeleri iç hukukumuzda var olan bir sistemdir. Ülkemizde de Hâkimler ve Savcılar Kurulu tarafından özellikle ağır cezayı gerektiren bazı suçlar ve terör suçları bakımından ihtisas mahkemeleri belirlenmektedir [23].

Kurulması önerilen İHA İhtisas Mahkemeleri yapısal olarak yeterli güce sahip olarak, idari kararların iyi niyetli gereklere uygun olarak garantiye alınmasını teşvik eden, idari yönden İHA'larla ilgili kurum ya da kuruluşlar tarafından verilmekte olan kararları gözden geçirebilme yetkisi olan bir yapı olarak ortaya konulmalıdır [21]. Ayrıca söz konusu ihtisas mahkemeleri ile vatandaş ya da yabancıların yetkilendirme işlemlerinin gözden geçirebilme yetkisine de sahip olmaları önerilmektedir.

Birçok ülkede, izin olmaksızın bilgi ya da delil toplamak üzere İHA'ların kullanılmasının yasaklanması da tartışılmaktadır [24,25]. Örneğin; Amerika'daki birçok eyalette İHA'ların kişiler hakkında delil toplamak amacıyla kullanılması yasaklanmaktadır. Ancak yalnızca istisnai hallerde İHA kullanılarak bilgi ve delil kullanılmasına imkân verilmektedir[24]. Gizlilikle ilgili risklerin yönetilmesi durumunda İHA'lar gerçek hayatta daha fazla yer alabilecektir [24]. Dolayısıyla kullanım amacı yönünden hukuka aykırı faaliyetlerde bulunması mümkün olan İHA'ların teknik özellikleri ve kullanım alanlarının iyi bilinmesi, bu alanda çalışan bilirkişilerin yetkinliği

ve tarafsızlığından şüphe edilmeyecek bir yargı sürecinin İHA kullanımı konusunda ortaya konulması önem arz etmektedir.

Bireysel haklar ve kamu güvenliği arasında dengenin kurulması amacıyla önerilen İHA İhtisas Mahkemeleri, anayasal demokrasinin sürdürülebilirliğini[21] sağlamak için idari gücün kullanılmasındaki keyfiliği tamamen ortadan kaldırma yetkisine haiz, bireysel haklar ve demokrasiyi koruyan anayasal kuruluşları desteklemelidir. Mahremiyetin bedeli karşısında teknolojinin yararlarının çoğalması ve bunların arasındaki makul dengeyi gözetmesi gereken devletin [24] de İHA konusunda uzmanlaşmış hâkimler tarafından gerçekleştirilecek yargılama süreçlerinin tesisini teşvik etmesi önem arz etmektedir. Özellikle İHA kullanımından doğacak zarar ve hak ihlallere ilişkin adil yargı süreçlerinin temin edilmesi temel hak ve özgürlüklerin korunması amacıyla elzemdir.

İHA konusunda özelleşmiş bir mahkeme ile izinsiz veya hukuka aykırı İHA kullanımı neticesinde uygulanacak yaptırımların detaylıca ortaya konulması çağın bir gereğidir. Zira daha önce de vurgulandığı üzere İHA kullanım alanı oldukça çeşitlidir ve kullanıcılar arasında olası bir hukuki çatışmanın önüne geçme üzere ilgili yetkilendirme ve düzenlemelerin yapılması önemlidir. Özellikle son yıllarda yine Amerika'da insanlar İHA'ları vurarak onları etkisiz hale getirmektedir. Öyle ki Amerika'nın Colorado eyaletinde, İHA'ların avlanabilmesinin önünün açılması dahi gündeme gelmiş ve tartışılmıştır [26]. Utah'da ise, polise başıboş/izinsiz uçurulan İHA'ların vurularak indirilmesi yetkisi verilmiştir[27].

Yakın gelecekte İHA'ların halen keşif maksadıyla kullanılmakta olan helikopterlerin yerini alacağı görüşü yaygındır [28]. İHA'lar ile gözlem, kolluk kuvvetlerinin gerçek zamanlı görüntüleri kullanarak muhtemel şüpheli durumları, kişileri veya araçları fark etmesine olanak tanıyacağı, çıplak gözle görülemeyen şeylerin görülmesini sağlayabilecek bu teknolojiler bir suç işlenmeden önce kolluk kuvvetlerini harekete geçirebileceği belirtilse de bu çalışmaların suç soruşturmasında dikkate alınan ceza hukuku

ilkelerine uygun bir şekilde yapılması gerektiği vurgulanmalıdır [29].

### 2.3.2. Mülkiyet Hakkının ve Mahremiyetin İhlali

İHA'ların vurularak düşürülmesi(*shot-gun*) Amerika'da hem mülkiyet hakkının korunması hem de özel hayatın gizliliği kapsamında bir yöntem olarak kendini göstermiştir. Böyle bir değerlendirme yapılırken, kişilerin ev, yapı ya da arazilerinin ne kadar yukarıdaki mesafenin mülkiyetin ihlali kapsamında değerlendirilebileceği de tartışılmıştır.

Amerika'nın Kaliforniya eyaletinde görülen bir davada İHA'ların mülkiyete izinsiz girmeleri, mülkiyet hakkını ihlal edecek faaliyetlerde kullanılmaları yasaklanırken, mülk sahibinin mülkün fiziksel olarak sona erdiği yerden itibaren havada ne kadar yükseklikte bir alana sahip olduğunun tanımlanması üzerinde durulmuştur. Bilindiği üzere tabi olduğumuz Kıta Avrupası Hukuk sisteminden farklı olarak, Amerikan Hukuk Sistemi içtihatlarla geliştirilen bir sistemdir. Bu kapsamda konuya ilişkin 1946 yılında Temyiz Mahkemesince verilmiş olan bir karar gündeme gelmiş ve söz konusu kararda mülk sahibinin mülkünün bittiği yerden ya da yer ile bağlantı kurulan yerin üzerindeki hava sahasına da sahip olduğu belirtilmiştir [30]. Örneğin; bir kadın ikamet ettiği apartmanın yirmi altıncı katındaki evinin penceresinin dışında bir İHA görerek bu olayı polise raporlamıştır [31]. Dolayısıyla özel mülkler için mülkün üzerindeki hava sahası konusunda bir karara varılırken, metropollerdeki apartmanlar açısından böyle bir karar geçerli olamayacaktır.

İHA kullanımı aracılığıyla üçüncü kişilerin özel hayatlarının gizliliğinin ihlal edilmesi de İHA kullanımının beraberinde getirdiği önemli bir hukuki çatışma olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu konuda Amerika'da görülen "*United States vs. Knotts*" davası önemli noktalara değinmiş bir karardır.

Havacılık ve mahremiyet konusunda Amerika'da genel bir düzenleme olmadığı bilinmektedir [19]. FAA tarafından, İHA'ların

operasyonel uçuşları konusunda detaylı düzenlemeler yapılmasına karşılık kişilerin özel hayatlarının gizliliğini korumaya yönelik herhangi bir düzenleme yapılmaması da eleştirilmektedir [19]. “*United States vs. Knotts*” davasında Mahkeme, arabayla kamuya açık bir yolda dolaşırken kimsenin özel hayatının gizliliğine saygı gösterilmesi beklentisi olmadığını belirtmekte; fakat kişilerin mülkiyet alanına giren bir aracın artık özel hayatın gizliliğini ihlal edebilecek durumda olduğunu ifade etmektedir [19]. Mahkeme ayrıca İHA’ların hareket eden hedefleri denetleyebildiği ve kamusal alanda hedeflerin izlerini sürebileceğini belirtmektedir. Özellikle İHA’lar aracılığıyla hedeflerin izi sürülebilmekte ve vücut sıcaklıkları tespit edilerek yerleri bulunabilmektedir. Federal Soruşturma Bürosu (*Federal Bureau of Investigation –FBI*)’nun da İHA konusunda bir gizlilik politikası olmaması ayrıca eleştirilere konu edilmektedir [32]. Dolayısıyla gizlilik konusunda bireysel hakları koruyacak bir politika ya da düzenlemenin olmaması İHA araçlarına karşı korunmak için bazı yeni teknolojilerin üretilmesine neden olmuştur. Örneğin, İHA karşıtı kıyafetler satın alınmaktadır. Bu kıyafetler, yüz tanımayı engelleyebilecek nitelikte olabildiği gibi, vücut ısısının dışarıdan fark edilmesini de engelleyebilen giysilerdir [33].

Sonuç olarak “*United States vs. Knotts*” davasında Mahkeme, İHA’ların hareket eden hedefleri denetleyebildiğini kabul ederek, kamusal alanda hedeflerin izlerini sürebileceğini belirtmiştir. Fakat bu durumun cezai soruşturma ve kovuşturma süreçlerinde ne şekilde dikkate alınacağı anlaşılamamaktadır. Zira basit bir örnek olarak; avukat ve müvekkil arasındaki mesleki ilişkinin gereği olarak; avukat ile müvekkilleri arasındaki ilişkilerin tam bir gizlilik içerisinde yürütülmesi, savunma hakkını sağlam tutulması ve avukatın meslekî sırlarının korunması temel bir ilkedir (Türk Hukuk Sitesi, t.y.). Ancak kamusal alanda bir hedefin İHA aracılığıyla takip edilmesi durumunda, bu kişinin avukatı ile görülmesi sırasında İHA aracılığıyla ses ve görüntü kaydı alınabilecektir. Elde edilen kayıtların Mahkeme nezdinde bir kanaat oluşturacağı açıktır. Ancak böyle bir uygulamanın savunma hakkının gereklerini ihlal edeceği de açıktır.

İHA-savar sistemler yakın zamanda gelişecek bir başka sektör olarak görünmektedir. Zira Amerika Birleşik Devletleri’nde son zamanlarda İHA’lara karşı kendini savunma sistemleri teknik ve yasal yönleriyle tartışılmaya başlanmıştır [34]. Kamusal alanda bir kişinin bahçesinin görüntülerinin kaydedilmesi ya da bu bölgenin fotoğrafının çekilmesi özel hayatın gizliliği olarak kabul edilirken, yukardaki örnekte olduğu gibi apartmanın 26. katında karşılaşılan bir İHA’nın kişiye verebileceği zarar, özel hayattan beklenebilecek makul bir beklenti olarak çok yakın kişisel alanın ihlalini oluşturmaktadır [35].

### 2.3.3. Amerika Birleşik Devletleri’ndeki İHA Düzenlemelerine Getirilen Eleştiriler

İHA konusunda yapılacak çok fazla ve çok detaylı düzenlemelerin her birinin etkililiği test edilmeden, tam olarak anlaşılmadan uygulamaya konulması eleştirilmektedir. En iyi eğitilmiş yasa yapıcılardan oluşsa da, İHA kullanımından kaynaklanan sorunların özel olarak konuşulmadığı belirtilmektedir [36].

Amerika’da İHA sektörü yaklaşımların ana sınırlandırmaları konusunda ve Amerika Birleşik Devletleri’nde İHA kullanımı konusunda federal düzenlemelerin olmadığını belirtmişlerdir [37].

Yasa yapma ve İHA’lardan teknolojik avantaj sağlamak bakımından ülkeler arasında başlayan yarışta Amerika Birleşik Devletleri’nin başı çektiği söylenebilir, yasa yapımı konusunda oldukça FAA’ye eleştiriler yöneltilmektedir. Öncelikle ticari İHA’lara ilişkin yasal düzenlemelerin ortaya konulması ve ticari faaliyetlerde bulunmalarına imkân sağlanması yönündeki desteklerin İHA’lar ile ilgili yaşanan kargaşaları desteklemek anlamına gelmeyecektir [38].

Ticari İHA’lar uçuş serbestisine sahip olmalı ama kalabalık hava sahasında insanlı hava araçlarına göre İHA operatörlerine daha fazla serbestlik tanınması mümkün olamayacaktır [38].

İHA’lar aracılığıyla soruşturma işlemleri yapılırken, suç delillerinin toplanması gibi aşamalarda özellikle olası suiistimallerin önüne



geçmek amacıyla bir kayıt sistemi geliştirilmesi gerekmektedir. Yetki verilen kişilerin ya da kurumların yasal olarak belirlenmesi, elde edilen bilgi, belge ya da dokümanlara ilişkin sistematik bir kayıt platformu ortay konması, elde edilen bilgilerin sınırlı olacağına ilişkin bir gizlilik politikası ortaya konulması önerilmektedir [39].

Öte yandan İHA'ların insansız hareket eden bir robot olarak sayılmasından hareketle, Amerika Birleşik Devletleri'nde robot hakları tartışılırken İHA'lar konusunda da öneriler ve uygulamalar değerlendirilmektedir. Bu kapsamda İnsanların mülkiyet haklarını, özel yaşamlarının gizliliğini ve diğer bireysel hak ve özgürlükleri kapsamında, robotlarla karşılaştıklarında tehdit hissettikleri öncelikli olarak bu araçlara zarar verme hakkını kendilerinde buldukları vurgulanmaktadır [40].

Dolayısıyla günümüzde robot hakları ile kastedilen şeyin, robot sahibi olan kişilerin hakları olarak anlaşıldığı ve gelecekte bu durumun değişeceği düşünülmektedir. İHA'lar yönünden de benzer durum söz konusudur. Özellikle İHA'ların vurularak düşürülmesi, her ne kadar kişi hak ve özgürlüklerin öz savunma yoluyla korunması olarak kabul edilse de, aslında İHA işletenlerine yönelik ihlal olarak da kabul edilebilecektir.

### 3. Sonuç

Gelişmekte olan bütün teknolojilerin hukuka uygun ve iyiniyetli kullanımı yanında, hukuka aykırı olarak kullanımı da söz konusu olmaktadır. Dolayısıyla bütün teknolojilerin karanlık bir tarafı olduğu gibi İHA'lar da bundan farklı değildir. Ancak asıl tehlike teknolojinin kendisi değil, teknolojinin nasıl kullanıldığıdır. Yeni bir teknolojinin gelişmesi aynı zamanda kamusal alanda düzenleme gerekliliklerinin tamamlanmasını da beraberinde getirmektedir. Bu nedenle, İHA'ların hukuka uygun ve iyi niyet kurallarına riayet edilerek kullanılmaması durumunda uygulanacak yaptırımların caydırıcı olma gereği ortaya çıkmaktadır. Özellikle kişilik haklarına yönelen hukuka aykırı fiillere karşı daha hassas olunarak, bu konudaki ceza ve yaptırımların uygulanabilir, belirli ve açık bir şekilde düzenlenmesi kanaatine varılmaktadır.

İHA'ların kullanımından doğan üçüncü şahıs zararlarının ise kaynağının doğru tespit edilmesi önem arz etmektedir. Bu kapsamda özellikle "işleten" sıfatına ilişkin doktrinde belirtilen belirsiz durumların giderilmesi gerekmektedir. İlaveten hava aracının uçuş faaliyetine katkı sunan diğer kişilerin de sorumlu olup olmayacakları açıkça belirlenmelidir.

30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik'in gelişen İHA teknolojisi karşısında savunmasız kalan temel hak ve özgürlükler ile sorumluluk hukukunun gereklerini karşılayamadığı düşünülmektedir. Çünkü ve 30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik'te daha önce de belirtilen bazı belirsiz düzenlemeler yer almaktadır. Böylesi belirsizliklerin sorumluluğun tespiti noktasında üçüncü şahıs koruyamayacağı, bu durumda ise zarar görenin yalnızca Borçlar Kanunu kapsamında korunabileceği açıktır. Bu nedenlerle üçüncü şahsın zararının giderilmesi ve temel hak ve özgürlüklerinin korunması yönünde yasal düzenlemelerin yapılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

İHA kazaları konusunda raporlama sisteminin kurularak, İHA'lara ilişkin istatistiki verilerin düzenli olarak tutulması ve bunların kamu ile paylaşılmasının faydalı olacağı düşünülmektedir. Zira bu tür paylaşımların emniyet kültürünün gelişmesine katkı sunacağı ve konuyla ilgili bilimsel çalışma yapan kişilerin temin edebileceği resmi kaynaklar olacağına şüphe yoktur.

Sonuç olarak; İHA'lar oldukça detaylı düzenlemeler gerektiren ve gelecekte ise daha da yaygınlaşacağı düşünülen araçlardır. İHA teknolojisinin yakalanmasında ve bu teknolojiye ilişkin kayıt, takip, emniyet ve güvenlik sistemlerinin teşkil edilmesinde ülkemizin oldukça başarılı adımlar attığı bir gerçektir. Özellikle SHT-İHA, kayıt sistemi, araçların tescili ve bu işlemlerin yapıldığı birimlerin birbirleriyle koordineli çalışmaları İHA konusunda resmi altyapımızın çağa uygun ve sağlam bir şekilde kurulduğunu göstermektedir. Ancak bu çalışmaların daha da ileriye götürülebilmesi amacıyla dünyadaki İHA

çalışmalarının yakından takip edilmesi, hatta bu konuda bir araştırma ekibi kurularak kaynakların ve son gelişmelerin taranması, İHA Hukukunun ülkemizde gelişmesi amacıyla akademik yayın, İHA dergisi veya dokümanlar teşvik edilmesi önerilmektedir.

### Kaynaklar

- [1] K. OĞUZMAN, T. ÖZ, Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt II (12. Basım), İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016.
- [2] T.C. Cumhurbaşkanlığı Hukuk ve Mevzuat Genel Müdürlüğü, 6098 sayılı Borçlar Kanunu, <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/> [Erişim Tarihi: 17-Nisan-2019].
- [3] A. TUHR, “Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı”, Yargıtay Yayınları, 1–2 (15), s. 361–377, 1983.
- [4] G. ANTALYA, “Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 14(4), s. 63-83, 2004.
- [5] A. AKKAYAN-YILDIRIM, “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 70 (1), s.203-220,2012.
- [6] C. YAVUZ, Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'na Göre "Kusursuz Sorumluluk" Halleri ve İlkeleri, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 14(4), s.29-61, 2008.
- [7] United States v. Knotss Davası, (t.y.). <https://www.oyez.org/cases/1982/81-1802> [Erişim Tarihi: 17-Nisan-2019].
- [8] D. VICTOR, F.A.A. Opens Inquiry After Baby Hurt in Drone Crash, NewYork Times, <https://www.nytimes.com/2015/09/23/business/drone-crash-injures-baby-highlighting-faa-concerns.html> [Erişim Tarihi: 15-Nisan-2019].
- [9] Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, SHT-İHA Talimatı, <http://mevzuat.shgm.gov.tr/> [Erişim Tarihi: 17-Nisan-2019].
- [10] İ. KANER, Hava Hukuku (Gözden Geçirilmiş 2. Basım), İstanbul: Filiz Kitabevi, 2004.
- [11] A. KUTLU, “Sivil Hava Araçlarının Verdiği Zararlardan Doğan Sorumluluk (Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu)” Çankaya Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008.
- [12] B. SÖZER, “Türk Sivil Havacılık Kanununun Hükümlerine Göre Taşıyan ve İşletenin Sorumluluğu”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER), 12(4), .s. 71, 1984.
- [13] H. İŞGÜZAR, “Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınevi. 2003.
- [14] D.DULO, “Unmanned Aircraft in the National Airspace”, ABD: American Bar Association Publishing, 2015.
- [15] M. PAKSOY, G. DEMİR, “Üreticinin TBK 71 Kapsamında Sorumlu Tutulması”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 71(2), s. 299-316, 2013.
- [16] F. EREN, Borçlar Hukuku Genel Hükümler (9. Basım) , İstanbul: Beta Yayınları, 2006.
- [17] H. TANDOĞAN, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Ankara: Turhan Kitabevi, 1981.
- [18] T.C. Cumhurbaşkanlığı Hukuk ve Mevzuat Genel Müdürlüğü, 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk Ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr> [Erişim Tarihi: 17-Nisan-2019].
- [19] S. FISCHER, J. CARTMELL, L. FRANK, “Drones: A new Front in the Fight Between Government Interests and Privacy Concerns”, Defense Counsel Journal, 84(4), 2017.
- [20] R. THOMPSON, Domestic Drones and Privacy: A Primer, Congressional Research Service, <https://fas.org/sgp/crs/misc/R43965.pdf> [Erişim Tarihi: 09-Nisan-2019].

- [21] S.BARELA,(ED.), Legitimacy and Drones, Investigating the Legality, Morality and Efficacy of UCAVs. ABD: Ashgate Publishing Company, 2015.
- [22] S. TANRIVER, “Madencilik Alanında Bir İhtisas Mahkemesinin Oluşturulmasına Gerek Olup Olmadığı Üzerine Bazı Düşünceler”, Ankara Barosu Dergisi, 68(4), s. 199-207, 2010.
- [23] HÂKİMLER VE SAVCILAR KURULU, <http://www.hsk.gov.tr/Eklentiler/files/DUYURU.pdf> [Erişim Tarihi: 25-Nisan-2019].
- [24] D. ZOLDI, “Drones at Home: Domestic Drone Legislation-A Survey, Analysis and Framework”, University of Miami Security & Armed Conflict Review, 14, s. 48-81, 2014.
- [25] G. YARDIMCI, “İnsansız Hava Araçlarına Türk Mevzuatından Bir Bakış”, Journal of Aviation, 3 (1) , s.61-80, 2019.
- [26] E. LIMER, “How to Shoot Down a Drone”, <https://www.popularmechanics.com/flight/drones/how-to/a16756/how-to-shoot-down-a-drone/> [Erişim Tarihi: 12-Nisan-2019].
- [27] K. ATHERTON, “Utah Bill Would Let Police Shoot Down Drones”, Popular Science, <https://www.popsci.com/utah-lawmakers-pave-way-for-legal-drone-shootdowns> [Erişim Tarihi: 12-Nisan-2019].
- [28] H. FARBER, “Eyes In The Sky: Constitutional And Regulatory Approaches To Domestic Drone Deployment”, Syracuse Law Review, 64 (1), s. 1-48, 2014.
- [29] R.BAŞTÜRK, “Kolluk Kuvvetlerinin İstihbarat Temininde Başvurabileceği İnsansız Hava Araçları (İHA) ve Bu Açıdan Uygun İHA Özelliklerinin Araştırılması”, Harp Akademileri, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2015.
- [30] T. JONES, “International Commercial Drone Regulation and Drone Delivery Services”, ABD: Rand Corporation, 2017.
- [31] D. BEYER, D. DULO, “Risk, Product Liability Trends, Triggers and Insurance in Commercial Aerial Robots”, We Robot Conference on Legal & Policy Issues Relating to Robotics University of Miami School of Law, April 4 & 5, s.1-21, 2014.
- [32] B. BENNETT, FBI Has Been Using Drones Since 2006, Watchdog Agency Says, L.A. Times, <http://www.latimes.com/nation/nationnow/la-na-nn-fbi-using-drones-2006-20130926-story.html> [Erişim Tarihi: 02-Nisan-2019].
- [33] Stealth Wear <https://ahprojects.com/projects/stealth-wear/> [Erişim Tarihi: 22-Nisan-2019].
- [34] A. PAX, “It’s up in the air! Potential Criminal Liabilities for Drone-Associated Issues in the Great of Texas, Texas A&M Journal of Property Law, 3, s. 173-193, 2016.
- [35] B. MATTHEWS, “Potential Tort Liability for Personal Use of Drone Aircraft”, St.Mary’s Law Journal, 46(4), s. 573- 603, 2015.
- [36] J. CASH, “Droning on and on: A tort approach to Regulating Hobbyist Drones”, The University of Memphis Law Review, 46, s.696- 732, 2016.
- [37] P. HUBBARD, “Sophisticated Robots”: Balancing Liability, Regulation and Innovation, Florida Law Review, 66( 5), s. 1803-1872, 2014.
- [38] N. TURZA, “Dr. Dronelove: How We Should All Learn Stop Worrying And Love Commercial Drones”, North Carolina Journal of Law & Technology, 15, s.319- 361, 2014.
- [39] B. HOFHENKE, “The Fourth Amendment In The Coming Drone Age”, Dartmouth Law Journal, 15(2), s.1-27, 2017.
- [40] A. FROOMKIN, Z. COLANGELO, “Self-Defense Against Robots and Drones” Connecticut Law Review, 48(1); University of Miami Legal Studies Research Paper No. 15-13, 2015.