

İNSANSIZ HAVA ARACI KULLANIMINDA SİGORTA SORUMLULUĞU*

Gizem YARDIMCI**

Öz

Teknolojinin gelişimi ile birlikte, havacılık alanında yaşanan gelişmeler hava araçlarının da çeşitlendirilmesine vesile olmuştur. Son yıllarda insansız hava araçlarının alımı, satımı ve kullanımı oldukça artmıştır. Kullanım esnasında ortaya çıkabilecek risklere ilişkin sigorta sorumluluğunun söz konusu olduğu açıktır. Bu çalışmada, İHA kullanıcılarının sigorta sorumluluğu değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: İnsansız hava araçları, Sivil havacılık, Sigorta sorumluluğu, Hava hukuku.

Jel Kodları: K0, K4

* “İnsansız Hava Araçlarının Kullanımından Dolayı Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlarda Hukuki Sorumluluk”, 2018 isimli Havacılık Uzmanlığı Tezinden üretilmiştir.

** Havacılık Uzmanı / Avukat, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ankara-Türkiye, av.gizemyardimci@gmail.com

Makale gönderim tarihi: 08.07.2019

Makale kabul tarihi: 21.08.2019

Liability for Use of Unmanned Aerial Vehicles

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 a comparison will be made in terms of US practices.

Keywords: Unmanned Aerial Vehicle, Civil aviation, Legal liability, Aviation law

Jel Codes: K0, K4

Giriş

Son yıllarda yaygınlaşan ve popüler hale gelen İnsansız Hava Aracı (İHA)'lara ilişkin hukuki düzenlemelerin yapılması gereği ortaya çıkmıştır. Özellikle 2013 yılından bugüne kadar her devlet İHA kullanımını konusunda ülkelerinin uygulama şekline uygun olarak hukuki bir düzenleme getirmeye çalışmıştır (National Conference of State Legislators, 2018). Bu kapsamda, hükümetlere ticari İHA'ların entegrasyonunun sağlanması amacıyla proaktif yasal düzenlemeler yayımlamaları önerilmektedir (Turza, 2014:320). Ülkeler, iç hukuklarında İHA'larla ilgili düzenlemeler yaparken Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından yayımlanan düzenleme ve kararları dikkate almaktadır (Şikago Sözleşmesi, 1945, md.84).

İHA konusunda yayımlanan kural ve değişikliklerin takibi ve uyumluluğun sağlanması 5431 sayılı kanun gereğince Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)'nin görev ve yetkisi alanında sayılmaktayken, 15 Temmuz 2018 tarihinde yayımlanan Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (Kararname Numarası: 4) ile bazı değişiklikler söz konusu olmuştur (Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, 2018:133).

Resmi Gazete'de 18 Kasım 2005 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun değerlendirildiğinde, kurumunda görev ve yetkilerinin belirtildiği 4. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarında düzenlenmesini, sürdürülebilirliğini ve gelişmesini sağlayacak esasları tespit etmek SHGM'nin görev ve yetkileri arasında sayılmıştır. Bahsi geçen hükmün (c) bendinde ise; uluslararası sivil havacılık alanındaki gelişmelerin takip edilmesi, ilgili uluslararası kuruluşlara üye olunması, katkı veya katılma payı ödemelerinin sağlanması yoluyla iş birliğinde bulunulması ve üyesi olduğumuz uluslararası kuruluşlar tarafından kabul görmüş kural ve standartların güncel olarak uygulanması için gerekli düzenlemelerin yapılması ve uygulanmasının sağlanması da kurumun görev ve yetkileri arasındadır.

15 Temmuz 2018 tarihinde yayımlanan Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 437. maddesinin birinci fıkrası ile bu hükümler yeniden düzenlenmiştir.

Bu kapsamda İHA konusunda yayımlanan veya yayımlanacak değişikliklerin ve uyumlulukların sağlanması amacıyla diğer kamu kurum ve kuruluşları ve özel sektörle işbirliği

yapılması gerekmektedir. Yalnızca mevzuat uyumluluğu hususunda değil, kamu kurum ve kuruluşları hesabına kayıt edilen İHA'lar yönünden de işbirliğinin sağlanmasını gerekli kılan durumlar oluşabilmektedir.

Dolayısıyla bu konuda yetkili kurum olan SHGM, İHA'larla ilgili olarak güvenlik, emniyet, seyrüsefer gibi çeşitli açılardan farklı kurumlarla işbirliğini geliştirmektedir. Öte yandan tarım politikalarının geliştirilmesi, üniversitelerin araştırma geliştirme faaliyetleri veya kaza inceleme işlemleri sırasında gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerinden ayrı olarak kamu kurum ve kuruluşları ile sıkı bir bağ kurulması gerektiği açıktır.

Bu kapsamda çalışmamızın ana sorunsalı; İHA kullanıcılarının sigorta sorumluluğunun uygulanabilirliğidir. Çalışmanın amacı; İHA kullanıcılarının sigorta sorumluluğuna ilişkin uygulanabilir mevzuat hükümlerini ortaya koymak ve değerlendirmektedir. Çalışmada, özellikle Türk sivil havacılık mevzuatı ve insansız hava araçlarına ilişkin düzenlemelerin incelenmesi yöntemiyle, yani bir literatür araştırması neticesinde uygulamadaki sorunlar ortaya konulmaya çalışılmıştır. Çalışmanın konusu; üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortasının İHA kullanıcıları yönünden incelenmesidir.

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 yapılacaktır. 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 ayrımın olmadığı hususundaki literatür tartışmaları bir kenara bırakılırsa, bahsi geçen hava araçlarının da değerlendirileceği bir çalışmanın oldukça kapsamlı bir çalışmayı gerektireceğidir.

Bu amaçlarla çalışmada üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası kapsamında, hukuki dayanak, sigorta yaptırma yükümlülüğü, risk analizi ve yöntemi, uçuş izinleri, güncel poliçelerin değerlendirilmesi incelenecektir.

Sigorta Sorumluluğu

Genel Olarak

Bir şeyin veya bir kimsenin herhangi bir yönden ileride karşılaşılabileceği zararı gidermek için önceden ödenen prim karşılığında bu işle uğraşan kuruluşla yapılan iki taraflı bağlantı sözleşmesine sigorta denilmektedir (TDK, 2018).

Sigorta sözcüğü dilimize, Latin kökenli İtalyanca “Sigurta” sözcüğünden aktarılmış olup, “Güvence” veya “Tazmin” anlamına gelmektedir (Sungur, 2015:27). Günlük yaşantımız toplumsal veya ekonomik uğraşlar nedeniyle ya da doğal sebeplerle, örneğin; yangın, fırtına, sel, deprem gibi nedenlerle birçok riziko ve tehlike tehdidi altındadır. Bu durumlara karşı bir güvence sağlanması amacıyla, bu tür olaylar sonucunda meydana gelen zararları, karşılıklı yardım ve dayanışma esasında giderme düşüncesi sigorta sisteminin ortaya çıkmasını sağlamıştır (Sungur, 2015:27).

Sigorta ilk olarak denizcilik alanında kullanılmaya başlanmıştır. Roma döneminden bu yana kullanıldığı iddia edilse de, sigorta işlemleri tarihinin çok da eski olmadığı belirtilmektedir. Zira Roma döneminde kullanılan “deniz ödöncü” kavramı ile “sigorta” kavramlarının karıştırıldığı düşünölmektedir. Sigorta kavramı; İtalya’dan Lombartlar ve mülteci Fransız Yahudileri aracılığıyla Avrupa’ya yayılmıştır (Çandarlı, 1953:500). Öte yandan İslam hukukunda sigortanın uygun düşmediğine, yasaklanması gerektiğine ilişkin bir kural olmadığı da belirtilerek, Osmanlı dönemindeki kanunlarda da bu konunun düzenlenmediğine dikkat çekilmektedir. Osmanlı döneminde sigorta konusunda düzenlemelerin yer almamasının, ziraat ve askerliğe dayalı ekonomik sistemden kaynaklandığı belirtilmektedir (Çandarlı, 1953:501). Sigorta; ileride meydana gelme olasılığı bulunan tehlikeden doğacak zararın giderilmesinin, önceden yapılan ödemeler (prim) karşılığında, güvence altına alınmasıdır (Güvel & Güvel, 2012:24). Öte yandan, “kül olan zararı imkân nispetinde ufak parçalara dağıtmak, ayırmak suretiyle tesirini yani zarar miktarını azaltmak” olarak da ifade edilmektedir (Çandarlı, 1953:500). Bir diğör tanıma göre ise; sigorta, aynı veya benzer tehlikelere maruz bulunan kişiler topluluğunda, rizikonun gerçekleşmesi karşılığında giderilmesine yönelik olarak bağımsız bir hukuki talep hakkına sahip olunmasıdır (Çeker, 2013:2).

Dolayısıyla sigortaya ilişkin bir sistemin kurulması ve işleyebilmesi için bu sistemi organize edecek kuruluşlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kuruluşlar ise sigortacılarıdır. Sigorta sözleşmesi ile sigortalıya ya da sigortadan menfaat sağlayanlara belirli bir prim karşılığında güvence veren ve rizikonun gerçekleşmesi durumunda tazminat ödemeyi üstlenen şirketler, sigortacı olarak tanımlanmaktadır (Kaya, 2013:57). Sigortacının 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu (TTK)’ndaki düzenlemeye göre, sigortacılık mevzuatı kapsamında bazı yükümlölükleri vardır. Bunlar; rizikoyu taşıma yükümlölüğü, sigorta poliçesi verme yükümlölüğü, giderleri ödeme borcu yükümlölüğü ve tazminat ödeme yükümlölüğüdür.

TTK'de; sigortacının bir prim karşılığında, kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun, meydana gelmesi hâlinde bunu tazmin etmeyi ya da bir veya birkaç kişinin hayat süreleri sebebiyle ya da hayatlarında gerçekleşen bazı olaylar dolayısıyla bir para ödemeyi veya diğer edimlerde bulunmayı yükümlendiği sözleşmenin sigorta sözleşmesi olduğunu belirtilmektedir (TTK, 2011, md.1401).

Kanunda, sigorta işlemleri iki ana bölüme ayrılmış olup bunlar zarar sigortası ve can sigortalarıdır. Zarar sigortaları, sigorta edilen rizikonun sebep olduğu gerçek ve somut zararın tazminini, yani sigortalının mali durumunu hasardan önceki seviyeye getirmeyi hedef almaktadır (Hacak, 2006:21). Sigorta hukukunda herhangi bir mala, eşyaya verilen fiziki hasarı veya kişinin gerek bedeni, gerekse manevi zararını ifade etmek için "hasar" kavramı kullanılmaktadır. (Türkiye Sigorta Birliği, Sigorta Tanımları). Zarar sigortalarında, sigorta edenin tazmin yükümlülüğünün doğabilmesi için bir zarar oluşmalıdır. Örneğin deprem sigortası yaptırılmış bir konut, meydana gelen bir depremde hasara uğramamışsa, sigortalının zararı doğmadığından sigorta edenin tazmin yükümlülüğü söz konusu olmayacaktır.

TTK'de zarar sigortaları, mal sigortaları ve sorumluluk sigortaları olarak ikiye ayrılmıştır. Genel olarak, TTK hükümleri gereği sigorta ettiren veya sigortalı, kanunun emredici hükümlerine, ahlâka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı bir fiilinden doğabilecek bir zararı teminat altına almak amacıyla sigorta yapamayacaktır (TTK, md.1404).

Öte yandan; TTK'de sigortacı veya acentesi, sigorta sözleşmesinin kurulmasından önce, gerekli inceleme süresi de tanımak şartıyla kurulacak sigorta sözleşmesine ilişkin tüm bilgileri, sigortalının haklarını, sigortalının özel olarak dikkat etmesi gereken hükümleri, gelişmelere bağlı bildirim yükümlülüklerini sigorta ettirene yazılı olarak bildirmekle yükümlüdür (TTK, md.1423/1). Aynı zamanda aydınlatma açıklamasının sigorta ettirene bildirildiğine dair ispat da sigortacıya aittir (TTK, md.1423/1).

Sigortacı; sigorta sözleşmesi kendisi veya acentesi tarafından yapılmışsa, sözleşmenin yapılmasından itibaren yirmi dört saat içerisinde, diğer hallerde on beş gün içinde, yetkililerce imzalanmış bir poliçeyi sigorta ettirene vermekle yükümlü tutulmaktadır. Sigortacı; poliçenin geç verilmesi durumunda, geç vermeden doğan zarardan da sorumludur.

Sigorta poliçesi, tarafların haklarını, temerrüde ilişkin hükümleri ile genel ve varsa özel şartları içerecek şekilde rahat ve kolay okunacak biçimde düzenlenmesi gereken resmi bir dokümandır (TTK, md.1425/1). Sigorta yapılırken, tarafların rizikoyu, tazminatı ya da bedel ödeme borcunun kapsamını belirlemek amacıyla yapmış olduğu giderler sigortacı tarafından

ödenmelidir. Öyle ki, bu giderler faydasız kalmış olsalar dahi ödenmek zorundadır (TTK, md.1426/1).

Sigortaya ilişkin genel çerçeve TTK ile çizilmiş olsa da hava araçlarının kullanımına ilişkin sorumluluk esasları “Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik” ile belirlenmiştir (Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs, 2017). İlgili Yönetmelik sivil hava araçları özelinde üçüncü şahıslara verilebilecek zararlara karşı yaptırımları düzenlemektedir.

Üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortaları

Hukuki dayanak

Üçüncü şahıslara karşı sorumluluk sigortası yapılmasının hukuki dayanağı İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı (SHT-İHA)’nın üçüncü bölümünde düzenlenmiştir. 15/11/2005 tarihli ve 25994 sayılı Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği de üçüncü şahıslara karşı sorumluluk sigortası yapılması yönünde bir diğer hukuki dayanaktır. Fakat 15/11/2005 tarihli ve 25994 sayılı Yönetmelik, 27/07/2017 tarihli ve 30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Yönetmeliği’nin 10. maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır.

27/07/2017 tarihli ve 30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Yönetmeliği’nin kapsamı; Türk hava sahasını kullanan yerli ve yabancı sivil hava araçları ile insansız hava araçlarınınca üçüncü kişilere verilebilecek zararların teminat altına alınması noktasında mali sorumluluk sigortasını yaptıracak kişileri, teminat altına alınacak kişileri, teminat altına alınacak riskleri, azami kalkış ağırlığı itibarıyla hava araçlarının sahip olması gereken asgari teminat tutarını ve sigortanın yaptırılmaması ya da yaptırılıp geçersiz hale gelmiş olması durumlarında uygulanacak yaptırımları içermektedir.

Teminat, sigorta konusu olan şeyin kısmen veya tamamen hasarlanması durumunda, hasarın, sigortalının genel prensipleri ve poliçe şartları çerçevesinde tazmin edileceği konusunda, sigortacının, sigortalıya veya sigortadan yararlanan kişiye vermiş olduğu garanti olarak tanımlanmaktadır. (Türkiye Sigorta Birliği, Sigorta Tanımları).

Yönetmeliğin 5. maddesinde İHA Kayıt Sistemine veya İHA Siciline kayıtlı İHA’ların Yönetmelik hükümlerine tâbi olacağı belirtilmektedir (Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs,

2017). Ancak devlet hava araçları ile ayak gücü ile iniş ve kalkış yapabilen hava araçları (motorlu ve motorsuz yelken kanat ve yamaç paraşütü) bakımından söz konusu Yönetmelik hükümlerinin uygulanamayacağı ifade edilmiştir (Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs, 2017). Öte yandan, ticari olmayan amaçlarla ve uluslararası sınırlar ihlâl edilmemek kaydıyla yetkili kişilerce uçuş eğitimi vermek amacıyla ülke içinde gerçekleştirilen uçuşlarda kullanılan, planörler de dâhil olmak üzere azami kalkış ağırlığı 500 gram altında olan hava araçları bakımından da sigortaya ilişkin bu Yönetmelik uygulanmayacaktır.

İHA kullanımı neticesinde doğması muhtemel zararlardan üçüncü şahısların korunması amacıyla işleticilere sigorta yaptırma zorunluluğu getirilmiştir. Nitekim 27 Temmuz 2017 tarihli ve 30136 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik”te de İHA işletiminden dolayı doğabilecek muhtemel zararlardan üçüncü şahısların korunmasının amaçlandığı ifade edilmektedir (Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs, 2017). İlgili Yönetmelik, 4049 sayılı Hazine Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun ilgili maddeleri dikkate alınarak düzenlenmiştir. Ancak 15 Temmuz 2018 tarihinde yayımlanan Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Hazine Müsteşarlığı’nın Hazine ve Maliye Bakanlığı şeklinde teşkiline imkân veren 10 Temmuz 2018 tarihli Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi dikkate alındığında; söz konusu Yönetmeliğin Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK) ve bahsi geçen Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri dikkate alınarak hazırlandığı belirtilebilecektir. Yönetmeliğin, dolayısıyla üçüncü şahıslara karşı mali mesuliyet sigortasının hukuki dayanağını da bahsi geçen yasal düzenlemeler oluşturmaktadır.

30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Yönetmeliği’nin amacı; 2920 sayılı kanun kapsamında sicile kayıtlı hava araçları ve İHA’lar ile yabancı sivil hava araçlarını işletenlerin, üçüncü şahıslara verebilecekleri zararlara karşı bu Yönetmelik ile yaptırılması zorunlu tutulan sigortanın usul ve esaslarını açıkça ortaya koymaktır.

Yönetmelik, Türk hava sahasını kullanan yerli ve yabancı sivil hava araçları ile insansız hava araçlarının üçüncü şahıslara vereceği zararları teminat altına alan malî sorumluluk sigortasını yaptıracak kişileri kapsamaktadır (Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs, 2017). Ayrıca sigorta ile teminat altına alınacak riskler ve azami kalkış ağırlığı ölçütü dikkate alınarak, ilgili hava

aracının sahip olması gereken asgari teminat tutarı ile sigortanın yaptırılmaması durumunda uygulanacak yaptırımlar ve sigortanın daha sonra geçersiz hale gelmesi halinde uygulanacak yaptırımların da Yönetmelik kapsamında olduğu belirtilmektedir (Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs, 2017).

İHA'ların üçüncü şahıslara vereceği zararların teminat altına alındığı 30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Yönetmeliği'nde, zarar bakımından herhangi bir ayrıma gidilmemiştir. Bu durumda üçüncü kişilere verilecek zararlar, maddi zarar olabileceği gibi manevi zarar da olabilecektir.

Sigorta yaptırma yükümlülüğü

Resmi Gazete'de yayımlanan 27/07/2017 tarihli ve 30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Yönetmeliği'nin ikinci bölümünde sorumluluk, sigorta ve yaptırımlar düzenlenmektedir.

Bir hava aracının işletilmesi işleten bakımından sorumluluk doğması demektir. Bu nedenle hangi faaliyetin hava aracının işletilmesi olarak kabul edileceği çok önemlidir. Yönetmeliğin 5. maddesinin 1. fıkrasında hava aracının işletilmesinden ne anlaşılacağı belirtilmektedir. 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.

Yönetmeliğin "Tanımlar" kısmında "işleten" kavramına da yer verilmektedir. Buna göre "işleten" kavramı; 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile buna bağlı mevzuat çerçevesinde, faaliyet göstermesi için Bakanlık tarafından ruhsata sahip gerçek veya tüzel kişileri, İHA kayıt sistemine veya İHA siciline kaydını yaptırmış gerçek veya tüzel kişiler ile yabancı tescilli hava araçlarını geçerli işletme ruhsatında bulunduran veya işleten gerçek veya tüzel kişileri ifade etmektedir. Ancak bu tanımda, SHT-İHA'dan farklı olarak, işleten kişinin İHA veya İHA sistemlerinin sahibi gerçek veya tüzel kişiyi ifade ettiği belirtilmemiştir. Dolayısıyla, Yönetmelik hükmü kapsamında, bir kişinin İHA işleticisi olarak kabul edilebilmesi için kayıt sistemine veya İHA siciline kaydını yaptırmış olması yeterli görünmektedir.

Öte yandan Yönetmelik, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK)'nin çerçeve alındığını belirtmiş olsa da, 2920 sayılı TSHK'da sivil hava aracını kendi adına bizzat kullanan

veya yardımcıları marifeti ile kullanılmasını sağlayan gerçek ve tüzel kişiler işleten olarak ifade edilmektedir. İlaveten, hava aracı maliki olarak sicile tescil edilmiş bulunan gerçek veya tüzel kişinin, aksini ispat etmedikçe işleten sayılacağı da karine olarak kabul edilmektedir (TSHK, 1983, madde 133/3). Dolayısıyla işleten kavramından ne anlaşılması gerektiği detaylıca düzenlenmiş olsa da tanımlar arasında birlik görülmemektedir.

30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Yönetmeliği'ne göre sigorta kavramı; sivil hava aracının işletilmesi nedeniyle, üçüncü şahısların ölümüne, yaralanmasına veya mal veya eşyalarının zarar görmesine sebebiyet vermesi hallerini teminat altına alan üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortasını ifade etmektedir. Üçüncü kişi ise; hava aracının dışında bulunan gerçek ve tüzel kişileri ifade etmektedir. Dolayısıyla tüzel kişinin mal ve eşyalarına yönelecek zararlar da sigorta kapsamına alınmaktadır.

Sigortanın kapsamı, öncelikle üçüncü şahıslara verilebilecek zararlardan kaynaklanabilecek sorumlulukların karşılanması şeklindedir. Ancak buna ek olarak işletenlerin, savaş, terör, uçak kaçırma, sabotaj, kanun dışı müsadere ve halk hareketleri risklerini de teminat altına alacak şekilde kapsamlı bir sigorta yaptırımlarının bir zorunluluk olduğu Yönetmelik'te ifade edilmektedir. Dolayısıyla bu zorunlu tutulan durumlar güvenlikle ilgili konular olup, bir İHA'nın savaş, terör, sabotaj gibi amaçlarla kullanılması halinde vereceği zararın dikkate alındığı ve bu yönde bir düzenleme ortaya konulduğu açıktır.

Ayrıca; üçüncü şahısların maruz kalacağı kâr kaybı ve kira kaybı dâhil tüm dolaylı zararların sigorta kapsamı dışında tutulduğu belirtilmektedir. Dolaylı zarar, hukuka aykırı fiilin mağdura verdiği doğrudan zarara bağlı olarak eklenen bir sebeple mağdurun uğradığı zarardır (Oğuzman & Öz, 2016: 43). Ancak Yönetmelik, yalnızca üçüncü şahısların maruz kalacağı doğrudan zararların sigorta kapsamında olacağı belirtilmektedir. Doğrudan zarar ise, bir hukuka aykırı fiile maruz kalan kimsenin bu fiil yüzünden kendisinin araya ilave bir sebep girmeden uğradığı zarardır (Oğuzman & Öz, 2016:43).

30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Yönetmeliği İHA işleticilerinin, gerçekleştirdikleri her uçuşta sigortanın sürekliliğini sağlamakla yükümlü olduklarını da belirtmektedir. Dolayısıyla hem İHA sahibi, hem İHA kullanıcısı, İHA'nın sigortasının bulunup bulunmadığını kontrol etmek, bulunmuyorsa sigorta ettirmek yükümlülüğü altındadır. Bu durumda işleticinin beyan ettiği ve paylaştığı bilgiler ışığında düzenlenmiş sigorta poliçesinin geçersiz kılınması durumunda, bir sonraki uçuşun doğrudan

amaçlarına yönelik faaliyetine kadar poliçenin yenilenmesi ya da geçerli bir poliçe elde edilmesi gerekmektedir.

İHA pilotunun aracın kullanımı esnasında sigorta poliçesini beraberinde bulundurması Yönetmelik kapsamında bir gerekliliktir. Ancak bu belgenin yanması, zıyaa uğraması gibi durumlarda, işletenin onaylı ve geçerli olan yeni bir poliçeyi temin ederek yanında bulundurmaya üzere pilota vermesi gerekmektedir. Bir başka durum ise, yapılan sigorta poliçesinin primlerinin ödenmemesi nedeniyle ihtar çekilmeksizin sona ermesi halidir. Böyle bir durumda işletenin elinde geçerli bir poliçe olmadığından, sigortanın sürekliliği sağlanamamaktadır. Öte yandan, sigorta poliçesinin süresinin tamamlanması fakat uçuşlara devam edilmesi durumunda işletenin yeniden geçerli bir poliçeyi yaptırarak bunu yanında bulundurması gerekmektedir.

Yönetmelik, sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçları ile uçuş yapılmasını yasaklamaktadır. Uçuş esnasında sigorta poliçesinin hava aracında bulundurulması esastır. Ancak bu gerekliliğin İHA'ların fiziksel büyüklükleri dikkate alındığında her zaman mümkün olmayacağı düşünülmektedir. Bu nedenle işletenlerin, sigorta poliçelerini yanlarında bulundurmalarının önem arz ettiği değerlendirilmektedir.

Ancak bir İHA; uçuşun doğrudan amaçlarına yönelik bir faaliyet gerçekleştirirken üçüncü kişiye zarar verirse ve bu İHA için sigorta poliçesi hiç düzenlenmemişse, bu duruma ilişkin yaptırımlar Yönetmeliğin kapsamı dışında genel hükümler ışığında değerlendirilecektir. Zira Yönetmelik, sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçlarının işletilmesini yasaklamamaktadır. Yönetmelik, bu araçlarla uçuş yapılması yasaklanmaktadır.

Örneğin; sigorta yükümlülüğünü yerine getirmeyen bir işleticinin, karada konumlandığı İHA'sı teknik bir arıza nedeniyle yanarsa ve üçüncü şahıslara zarar verirse, bu durum Yönetmelik kapsamında değerlendirilemeyecektir. Zira sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen bir İHA ile uçuş yapılması yasaktır; ancak İHA'nın karada kullanımı da esasen bazı durumlarda aracın işletilmesi sayılabilecektir. Fakat Yönetmelik; İHA'nın işletilmesi sırasında yani, uçuşa yönelik faaliyetler esnasında, sigorta yapılmasının gerektiğine dair herhangi bir düzenleme içermemektedir. Yönetmelik yalnızca sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçlarının uçurulmasını yasaklamaktadır. Dolayısıyla sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçlarının işletilmesinin yasaklanmasına ilişkin bir düzenlemenin ortaya konulmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Yönetmelik, işletene sigorta poliçesinin bir örneğini ya da sigorta sözleşmesinin varlığını gösteren ve yetkililerce imzalanmış bir belgeyi (sigorta sertifikası vb.) SHGM'ye ibraz etme yükümlülüğü getirmektedir. Bu yükümlülük İHA sahipleri için yalnızca uçuş izni esnasında talep edilmektedir. SHGM'nin gerekli görmesi durumunda, işleten veya ilgili sigorta şirketinden, sigorta poliçesinin geçerliliğine dair ilave belge istenmesi de mümkündür.

Yönetmelik sigortayı yapan şirketlere de yükümlülük getirmektedir. Buna göre; Türkiye'de yerleşik sigorta şirketleri, ilgili Yönetmelik kapsamında yaptırılan sigortaların herhangi bir nedenle son bulması halinde bu durumu derhal SHGM'ye bildirmekle yükümlüdür. Ayrıca havacılık konusunda sigorta yapan şirketlerin, başvuruçularına sigorta teminat kapsamının taahhüt sürecini de içermesini önermektedir (Kiln Group, t.y.). Ancak böyle bir önerinin yerine getirilmesi halinde oldukça detaylı bilgi gerekeceği gibi, risk ölçeğinin belirlenmesi konusunda da karmaşıklığa neden olacağı belirtilmektedir (Beyer ve Dulo, 2014, s.18).

TSHK'nın 139. maddesi ile "Ek sigorta yükümlülüğü" düzenlenmektedir. Buna göre, uluslararası hatlarda işletilecek Türk sivil hava araçları için gerektiğinde tâbi olmaları gereken ek sigorta veya teminat şartlarının saptanması, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar kapsamında Ulaştırma Bakanlığı yetkisinde ortaya konulacaktır.

TSHK'nın 140. maddesinde ise, "Üçüncü şahıslara verilecek zarara karşı sigorta şartlarının tespiti" yapılmaktadır. Buna göre, üçüncü şahıslara karşı verilecek zararın teminatı olarak işleten tarafından yapılacak mali mesuliyet sigortasının şartları uluslararası standartlar göz önünde bulundurularak Ticaret ve Ulaştırma bakanlıklarınca müştereken tespit edileceği belirtilmiştir.

Sigortanın kapsamı hususunda ayrıca 30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Yönetmeliği'nin 8. maddesinde asgari teminat şartları belirtilmektedir.

Tablo 1. Asgari teminat tutarları (Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs, 2017, madde 8/1).

Kategori	Azami Kalkış Ağırlığı	Asgari Teminat Tutarı (Özel Çekme Hakkı – SDR)
1	500 kg'a kadar	750.000
2	500 kg (dâhil) –1000 kg	1.500.000
3	1.000 kg (dâhil) – 2.700 kg	3.000.000
4	2.700 kg(dâhil) –6.000kg	7.000.000
5	6.000 kg(dâhil) –12.000kg	18.000.000
6	12.000 kg (dâhil) –25.000kg	80.000.000
7	25.000 kg(dâhil) –50.000kg	150.000.000
8	50.000 kg (dâhil) –200.000kg	300.000.000
9	200.000 kg (dâhil)-500.000kg	500.000.000
10	500.000 kg ve üstü	700.000.000

* Özel Çekme Hakkı (SDR), Uluslar Arası Para Fonu tarafından kullanılan kaydi para birimini ifade eder. Özel Çekme Hakkının diğer para birimlerine dönüştürülmesinde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından Resmî Gazete’de ilan edilen kurlar esas alınır.

Teminat tutarları, Sigorta hukukuna ilişkin hükümlerin de düzenlendiği Türk Ticaret Kanunu’nda da belirtilen Özel Çekme Hakkı (SDR) cinsinden ifade edilmiştir. İlgili hükümde tablo halinde sunulan asgari teminat bedellerinin yanı sıra SDR’nin tanımlaması da tabloya düşülen notta belirtilmektedir (Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs, 2017, md.8). Ancak bu ifadenin ilgili Yönetmeliğin “Tanımlar” bölümünde yer almasının daha uygun olabileceği değerlendirilmektedir.

Asgari teminat bedeli; orman yangınlarıyla mücadele ve zirai mücadele amaçlı uçuşlarda kullanılan hava araçları ile ticari faaliyette bulunan şirket statüsünde olmayan kurumlar tarafından eğitim amacıyla kullanılan İHA’lar ve gerçek ya da tüzel kişilerce ticari olmayan amaçlarla kullanılan hava araçları için SDR cinsinden hesaplanmaktadır (Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs, 2017, md.8/2). Özel çekme hakkı, uluslararası para fonu tarafından kullanılan kaydi para birimini ifade etmektedir. SDR’nin başka para birimlerine dönüştürülmesinde Merkez Bankası tarafından Resmi Gazete’de ilân edilen kurlar esas alınmaktadır.

SHT-İHA Talimatı’nın 10. maddesinde de İHA kullanıcısının sigorta ve sorumlulukları belirlenmiştir. Bu hükme göre genel kural; bütün İHA ve İHA sistemleri işleticilerinin veya sahiplerinin üçüncü kişilere verecekleri zarardan sorumlu tutulacaklarıdır. Aslında sigorta kapsamının ve maliyetinin, İHA’nın kullanım amacına göre farklılıklar göstereceği de açıktır (Kahveci ve Can, 2017:532). Bu genel hüküm, İHA’nın ağırlığı dikkate alınmaksızın bütün İHA ve İHA sistemleri işleticileri veya sahipleri bakımından geçerlidir. Hükümde tüm İHA ve sistemlerinin “işleticileri/sahipleri” üçüncü şahıslara verecekleri zararlardan sorumlu

tutulmaktadır. Bu kapsamda “işleticileri/sahipleri” ifadesinden, “işleticileri veya sahipleri” anlamı çıkarılabileceği gibi “işleticileri ve sahipleri” anlamı da çıkarılabilmektedir. Her iki durumda da sorumluluk yönünden birbirinden çok farklı sonuçlar doğabilecektir. Ancak bu belirsiz durumun daha kapsayıcı bir şekilde yorumlanması amacı ile “işleticileri veya sahipleri” olarak değerlendirilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir.

Sonuç olarak, İHA’lar aracılığıyla üçüncü şahıslara verilecek zararlardan dolayı işleticiler ve araç sahiplerine bir takım yükümlülükler getirilirken sorumluluk durumu da yasa, yönetmelik ve talimat seviyesinde düzenlenmektedir. Bazı belirsizlikler olsa da, söz konusu düzenlemelerin çağın ihtiyaçlarına uygun olarak hızlı bir şekilde ortaya konulduğu açıktır. Bu nedenle, uygulamada karşılaşılabilecek sorunlar ve gereklilikler kapsamında düzenlemelerin revize edilme olanağı her zaman mümkündür.

Risk analizi ve yöntem

İHA teknolojisinin gelişimiyle birlikte, birçok alanda kullanılan İHA’lar hem profesyonel olarak İHA kullanıcılarının sayısına etki etmiş, hem de hobi olarak İHA kullanan kişilerin sayılarının artmasına vesile olmuştur.

Profesyonel olarak, ticari amaçlar için İHA kullanan kişilerden detaylı bilgi, eğitim belgesi ile diğer resmi dokümanlar ve kişilerin deneyimlerini belgelendirilmesi talep edilmektedir. Buna karşılık, hobi olarak İHA uçuran kişilerden talep edilen belge ve dokümanlar farklıdır.

“Hobici” olarak ifade edilen, yani hobi amacıyla İHA kullanıcısı olanların arasında ölümcül kazaların yaygın bir şekilde görüldüğü belirtilmektedir. Bu durumun sebebi olarak, hobicilerin kullanım öncesinde detaylı bir eğitim almaması göz önüne alınmalıdır. Öte yandan hobiciler; her ne kadar İHA konusunda yayımlanmış mevzuat hükümlerini bildikleri, bunlara uymayı kabul ettikleri taahhüdünde bulunmuş olsalar da araçların kullanımını konusunda emniyet kültürünün geliştirilememesi söz konusu olabilmektedir.

Sigorta hukukunda risk kavramı, “sigorta edilebilir risk” ifadesiyle belirtilmektedir. Sigorta edilebilir risk; bir tehlikenin sigortacı açısından sigorta edilebilir ölçüsüdür (Türkiye Sigortalar Birliği, Sigorta Tanımları). Hasara neden olması tamamen tesadüflere ve sigortalının kontrolü dışındaki olaylara bağlı, ekonomik, sosyal ve siyasal sonuçları bakımından geniş kitleleri etkilemeyen riskler, sigorta edilebilir nitelikte sayılmaktadır (Türkiye Sigortalar Birliği, Sigorta Tanımları). Ancak, günümüzde sigortacılığın gelişmesiyle

birlikte, özellikle ekonomik olarak geniş kitleleri etkileyen riskler, örneğin savaş ve terör gibi tehlikeler için de sigorta teminatı verilebilmektedir. Ayrıca iklim değişikliklerinin yol açtığı ve meydana gelmesi artık tesadüflere bağlı olmayan, bilim ve teknolojiadaki gelişmeler sonucu meydana gelebileceği önceden tahmin edilebilen birçok tehlike (kasırga, sel gibi) sigorta edilebilir risk kapsamına girmektedir (Türkiye Sigortalar Birliği, Sigorta Tanımları).

Literatürde emniyet konusunda proaktif yaklaşımın önemini tartışıldığı, riski minimize eden ve emniyeti maksimize etmek için risk yönetim metodolojisinin dikkate alındığı anlaşılmaktadır (Dulo, 2015:251). Genel olarak, proaktif bir yaklaşımla risklerin daha efektif olarak yönetilebileceği düşünülmektedir.

Risk yönetimi; riskin kontrol edilebilirliği konusunda metod rehberleri ve pratikleri ilgili organizasyona ya da kurum ve kuruluşlara göstermektedir (Dulo, 2015:272). Dolayısıyla kurumların rehber dokümanının hukuki altyapısını sağlamak için bir politika geliştirmesi ve bazı prosedürlere sahip olmaları gereklidir. Ayrıca söz konusu kuruluşların öncelikleri ve amaçları da tanımlanarak, yöneticilerin risk yönetimini ve risk yönetim stratejisinin uygulanmasını desteklemesi beklenmektedir.

Risk yönetiminde ilk adım risk analizinin yapılmasıdır. “Anahtar süreçler”in tanınması, bunların korunması ve bunlara öncelik verilmesi gerekmektedir. Anahtar süreçlere ilişkin sistemler ve bunların bileşenlerinin de tanımlanması gereklidir.

Risk analizi sürecinde ise, öncelikle evrensel olası tehditlerin ortaya konması, bunların tanımlanmasının doğru ve detaylı yapılması gereklidir. “Tehdit” ifadesinden anlaşılması gereken; zararın meydana gelme ihtimalidir (Dulo, 2015:274). Olası tehditlere karşı, öngörülen bir korumanın olup olmadığı araştırılmalı ve eğer herhangi bir koruma mümkün değilse, alınması gereken önlemler ve zayıflıklar ortaya konulmalıdır. Örneğin, uzaktan kumanda edilmeleri yönünden İHA’lar ile benzer bir teknolojilerinin olduğu kabul edilirse, robotların insan emniyeti yönünden sebep olabilecekleri tehditler tartışılmaktadır (Dulo, 2015:274). Buna göre; mühendislik hatası, insan hatası ve zayıf çevresel koşullar belli başlı emniyet tehditleri olarak değerlendirilebilmektedir. Örneğin; bir robotun durma hatası, kontrol edilemez hızı birer mühendislik hatası olarak sayılmaktadır. Rehber dokümanının kullanıcı tarafından dikkate alınmaması ise insan hatası olarak değerlendirilebilmektedir. Hava koşulları, ışık koşulları ise zayıf çevresel koşullar olarak belirtilmektedir.

Risk analizleri iki süreci içermektedir: nitel analiz ve nicel analiz. Nitel analizde riskler derecelendirilir; yüksek, orta ve düşük risk. Zira böyle bir analizde üretici yeterince bilgi sahibi

değildir ve riski yalnızca yüksek risk, düşük risk veya orta risk şeklinde analiz edebilmektedir. Nitel analizde ise; riski belirlemek için yeterli bilgi vardır (Dulo, 2015:275).

Örneğin; bir İHA'nın sınıfına ve tescil durumuna bakılmaksızın, kalabalık veya çok kalabalık bölgelerde kullanılabilmesi için öncelikle risk analizi yapılması gerekmektedir. Tespit edilen riskleri giderecek veya azaltacak önlemlerin belirlenmesi ve risk analizi yapılırken araca ilişkin teknik bilgiler, aracının uçurulacağı bölge, kullanım amacı, aracı uçuracak pilotun eğitimi ve deneyimi, gece-gündüz durumu ve meteorolojik şartlar ile aracın bakım durumu, uçurulacak bölgenin kalabalık olup olmaması, diğer hava araçları ile çarpışma riski gibi diğer bilgilerin bu analizde yer alması gerekmektedir.(SHT-İHA, 2017, Ek-5) Bu kapsamda, tespit edilen riskleri giderecek veya azaltacak önlemlerin de belirlenmesi zorunludur.

SHT-İHA Talimatı'nda sayılmış bölgelerde risk analizi yapılmadan ve SHGM'den izin alınmaksızın uçuş yapılması yasaklanmıştır. Buna göre;

- İrtifaya bağlı olmaksızın havalimanlarında, en yakında bulunan pistin kenarından 9 kilometre mesafeden daha yakın sahada,
- İrtifaya bağlı olmaksızın seyrüsefer yardımcı cihazları, heliport, heliped, hava parkı, SHGM resmi internet sitesinde yayımlanmış olan denize/iniş kalkış alanları, vb. merkez olmak üzere 9 kilometre yarıçaplı sahada,
- İrtifaya bağlı olmaksızın çok kalabalık bölgeler ve kalabalık bölgeler üzerinde,
- Talimat kapsamında belirtilen “Yasak, Tahditli ve Tehlikeli Sahalar”da,
- Askeri binalar ve tesisler, cezaevi, akaryakıt depoları ve istasyonları, silah/fişek fabrika ve depoları gibi kritik yapı, tesis ve varlıkların çevresinde,
- NOTAM ile ilan edilen sahalarda risk analizi yapılmadan ve SHGM'den izin alınmadan uçuş yapılması yasaklanmıştır.

Talimat ile İHA³ işleticilerinin hava alanında gerçekleştirilen İHA operasyonunun tüm aşamalarında oluşabilecek riskleri değerlendirilmek ve azaltılmasını sağlamak amacıyla bir prosedür hazırlayacağı belirtilmektedir. Böyle bir düzenleme, bazı İHA'lar yönünden oluşabilecek riskler ve bunlara karşı alınması gereken önlemlerin Talimat kapsamında detaylıca ortaya konduğunu göstermektedir.

³ Azami kalkış ağırlığı 150 kg (dâhil) ve daha fazla olan İHA.

Ticari İHA⁴ ve İHA1⁵ sınıfı pilotlar için verilecek dersler kapsamında da risk değerlendirmesinin muhakkak yer alması gerektiği Talimat ile gösterilmiştir. (SHT-İHA, 2017, Ek-3) Talimat'a Ek-5 numaralı dokümanda ise "Risk Analizi Değerlendirme Hususları" belirtilmiştir. Burada belirtilen hususların risk analizinde dikkate alınması gereken "örnek hususlar" olduğu ifade edilmektedir (SHT-İHA, 2017, Madde 13/3). Dolayısıyla EK-5'de belirtilen hususların tamamı risk analizi yapılırken dikkate alınmadan bir değerlendirme yapılması mümkündür. Ancak böyle bir durumda risk analizi yönünden standart bir değerlendirme uygulaması ortaya konulamayacaktır. Bu nedenle EK-5'te belirtilen hususların her risk değerlendirmesinde asgari olarak değerlendirilmesi gereken konular olduğu belirtilmelidir.

Risk analizi yapılırken hava aracına ilişkin sigorta poliçesi de dikkate alınmalıdır. Çünkü söz konusu poliçenin kapsamı ve şartları İHA kullanıcısının sorumluluğunun belirlenmesi yönünden önem taşımaktadır. Ayrıca tespit edilen risklerin giderilmesine veya azaltılmasına yönelik faaliyetler de değerlendirilmelidir.

Risk analizi özellikle uçuş izni talebinde bulunulurken dikkate alınmaktadır. Çünkü bir İHA'nın uçuş izni gerektirecek uçuş faaliyetini gerçekleştirmesi; bazı risk faktörlerinin de söz konusu olduğu anlamına gelmektedir. Uçuş izni talepleri İHA Kayıt Sistemi üzerinden yapılmaktadır. İzin başvurusu sırasında sistem kullanıcıya bazı sorular yöneltmek uçuşun risk değerini hesaplamaktadır. Söz konusu risk değeri dikkate alınarak da uçuş izni değerlendirmesi SHGM tarafından yapılmaktadır.

İHA Kayıt Sistemi risk değerini hesaplarken başvurucuya, genel olarak üç alanda sorular yöneltilmektedir; insan faktörü, donanımsal faktörler ve çevre faktörleri.

İnsan faktörleri olarak; İHA pilotunun uçuş tecrübesinin ne olduğu ile aracı kullanacak kişinin fiziksel ve zihinsel açıdan kendisini uçuşa uygun hissedip hissetmediği sorulmaktadır. Ayrıca uçuş ticari amaç ile yapılıyorsa pilotun İHA Pilotu Eğitim Sertifikası olup olmadığı ve başvurunun uçuş yapılması planlanan saatten sekiz saat öncesine kadar alkol tüketilmemesi gerektiğini bilip bilmediği de sorulmaktadır.

Donanımsal faktörlerin değerlendirmesi genel olarak; İHA'ya herhangi bir modifikasyon yapıp yapılmadığı, aracın batarya durum göstergesi olup olmadığı şeklindedir. Ayrıca aracın

⁴ Azami kalkış ağırlığı 500 gr (dâhil) – 4kg aralığında olan İHA

⁵ Azami kalkış ağırlığı 4 kg (dâhil) – 25 kg aralığında olan İHA

algıla ve sakın özelliği bulunup bulunmadığı, eve dön (Return to home) özelliğinin olup olmadığı, bakımlarının üretici firmanın bakım el kitabına (user guide) uygun şekilde gerçekleştirilip gerçekleştirilmediği ve araca ilişkin modifikasyonların el kitabına uygun şekilde yapılıp yapılmadığı sorulmaktadır.

Çevresel faktörler ise; uçuş yapılması planlanan bölgede yağış veya rüzgâr beklenip beklenmediği, uçuşun gündeğümü ve günbatımı saatleri arasında en az 2 km görüşe açık havada yapılıp yapılmayacağı, uçuş hattı veya yolu üzerinde ağaç, elektrik hattı, dikey yapı, uzun binalar veya televizyon vericileri veya yüksek gerilim enerji hattı veya yoğun metal ve manyetik alanlar vb. bulunup bulunmadığı, aynı bölgede daha önce bulunularak uçuş konusunda değerlendirme yapılıp yapılmadığı, uçuş yapılacak bölge civarında (9 km yarıçaplı sahada) havalimanı veya heliport olup olmadığı, İHA ile pilotunun doğrudan görsel temasta kalmasını engelleyecek bina/yapı bulunup bulunmadığı ve bölgedeki insan yoğunluğu gibi sorulara verilecek cevaplarla ölçülmektedir.

İHA'larda risk değerlendirilmesine yönelik yapılan çalışmalarda da kazaların önlenmesi amacıyla risk yönetim programlarının kullanılması önerilmekte, İHA kazalarının önlenmesinde uzman sistem geliştirilebileceği de eklenmektedir (Başak ve Gülen, 2008:64).

Uçuş izinleri

İHA mevzuatı kapsamında uçuş izinleri konusunda yapılan düzenlemelerde, İHA sınıflandırılmasının dikkate alındığı görülmektedir. Buna göre, talep edilecek uçuş izni için gereklilikler, İHA0, İHA1, İHA2⁶ ve İHA3 için farklı olmaktadır (SHT-İHA, 2017 md. 17). Genel olarak; 500 gram ve üzeri tüm İHA'lar için uçuş izni alınması gerekmektedir. İHA'nın kalabalık ya da çok kalabalık olan bir yerde uçurulması planlanıyorsa, muhakkak uçuş izni alınması gerektiği belirtilmektedir. Ancak sportif ve amatör amaçla gerçekleştirilecek uçuşlarda uçuş izni alınması gerekli değildir. Fakat bu uçuş faaliyetleri bakımından bulunulan yerin en büyük mülki idari amiri tarafından yasaklanan yer ve zamanlarda uçuş yapılması mümkün olmayacaktır. Öte yandan bir ticari uçuş; meskûn mahal, kalabalık veya çok kalabalık bölgeler dışında yapılacaksa uçuş izni alınmasına gerek yoktur.

⁶ Azami kalkış ağırlığı 25 kg (dâhil) – 150 kg aralığında olan İHA

Kalabalıktan ne anlaşılması gerektiği konusunda SHGM'nin yaklaşımında, insan sayısı değil, uçuş planlanan mekânın fiziksel büyüklüklerini dikkate alınmaktadır. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) ise, kalabalık bölge değerlendirmesini insan sayısı ile yapmaktadır. SHT-İHA Talimatı'nın Tanımlar bölümünde "kalabalık bölge" ve "çok kalabalık bölge" tanımlamaları yapılmıştır. Buna göre "Çok Kalabalık Bölge"; meskûn mahaller veya şehir, kasaba ve banliyö gibi yerleşim sahaları, sanayi bölgesi, ticaret alanı, gümrük kapıları ve sahaları gibi içerisinde yüksek yoğunlukta insan bulunan bölgeleri ifade etmektedir.

Kalabalık bölge; yayla benzeri geçici yerleşim yerleri ile köy ve mezralar, yoğun olmayan insan varlığı bulunan turistik ve tarihi tesisler/alanlar, piknik, miting, konser, spor faaliyetleri gibi maksatlarla kullanılan bölgeler, yüzme, deniz sporları gibi amaçlarla kullanılan kıyı şeritleri ile iç sular, otoyollar ve demiryolları gibi içerisinde yoğun olmayan kalıcı veya geçici yoğunlukta insan ve taşıt bulunan bölgeleri ifade etmektedir.

Talimatta belirtilen bu ayırmadan anlaşıldığı üzere bazı ifadeler anlam yönünden belirsizlikler taşımaktadır. Örneğin; "yoğun olmayan insan varlığı bulunan turistik ve tarihi tesisler/alanlar" ifadesinde belirtilen "insan varlığı" gibi bir ifadenin yerine daha uygun bir değerlendirmenin mümkün olabileceği düşünülmektedir. Ayrıca "spor faaliyetleri gibi maksatlarla kullanılan bölgeler, yüzme, deniz sporları gibi amaçlarla kullanılan kıyı şeritleri ile iç sular" cümlesinin de ifadenin kapsamı yönünden belirsizlik taşıdığı düşünülmektedir. Zira yüzmenin de bir spor olduğu bilinmektedir, ancak deniz sporu ifadesinden ayrı olarak anlatılmak istenen husus anlaşılammaktadır. Bu nedenlerle, kalabalık bölge ve çok kalabalık bölge ayırımının mevzuat yönünden tekrar değerlendirilmesinin ve daha belirli bir ifadenin yerinde olacağı düşünülmektedir. Öte yandan, İHA mevzuatının İHA sahibi ya da kullanıcı kitlesi dikkate alındığında toplumdaki herkesi ilgilendirebilir nitelikte yaygın bir araç olduğu düşünülürse yoruma yer vermeyecek açık ifadelerle oluşturulmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Talimata göre; meskûn mahal, kalabalık veya çok kalabalık bölgelerde, yapılacak her türlü uçuşlarda 5 iş günü öncesinden SHGM'nin resmi internet sayfasında yer alan Uçuş İzni Talep Formu ile başvuru yapılması gerekmektedir. Belirtilen iş günü sayısı İHA2 ve İHA3 için, uçuş sportif ya da amatör amaçla planlanmışsa 10 gün, ticari amaçla planlanmışsa 15 gün olarak belirtilmektedir.

Sorumluluk yönünden, İHA pilotunun uçuşla ilgili her türlü sorumluluğu kabul ettiğine dair imzaladığı taahhüt ve diğer gerekli belgeler uçuş izni başvurusuna eklenmelidir. Yapılan uçuş

izni başvurusu sürecinde SHGM, ilgili kurumlarla koordine kurarak uçuş talebini değerlendirmektedir. Söz konusu değerlendirme sonucunda başvuru kabul edilirse bu durum ilgiliye bildirilmektedir. Başvurunun reddedilmesi durumunda da ilgili ayrıca bilgilendirilmektedir. Başvurunun kabul edilmesi durumunda, ilgili kurumların bilgisi dâhilinde uçuş gerçekleştirilebilir.

Yabancı operatör, işletici veya pilot tarafından Türk Hava Sahasında uçuş gerçekleştirilmesi yönünde bir talep ise, ancak diplomatik kanallarla, 20 iş günü öncesinden bildirilmelidir. İngilizce olarak hazırlanması gereken Uçuş İzni Talep Formunun SHGM'ye iletilmesini takiben, talep değerlendirilmektedir. Uçuşa izin verilmesi durumunda ilgili, SHGM tarafından verilen İHA2 pilot lisansına sahip bir Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı pilot nezaretinde uçuşunu gerçekleştirebilecektir.

Talimatta uçuşa yasak bölgeler ile uçuş şartları ve uçulacak alana ilişkin gereklilikler de düzenlenmektedir. Söz konusu düzenlemeler doğabilecek zararlar yönünden ilgili kişilerin sorumluluklarının belirlenmesinde önem arz etmektedir. Zira uçuşa yasak bir bölgede yapılacak uçuşun, sigorta yapılmış ise poliçe kapsamında sayılamayacağı açıktır.

Güncel poliçelerin değerlendirilmesi

Sigorta şirketleri tarafından İHA'lar için yapılmakta olan poliçelerin "Havacılık Sigortaları" başlığı ile belirtildiği görülmektedir (Anadolu Sigorta, t.y.). Poliçelere ilişkin bilgilendirme formu; Sigorta Sözleşmelerinde Bilgilendirmeye İlişkin Yönetmeliğe uygun olarak hazırlanmakta olup iki nüsha şeklinde düzenlenerek sözleşmeye ilişkin genel bilgileri içermektedir (Sigorta Sözleşmelerinde Bilgilendirmeye İlişkin Yönetmelik, 2007).

Bilgilendirme formunda, sigortacıya ilişkin bilgiler detaylıca düzenlenmiştir. Sözleşmeye aracılık eden sigorta acentesi bilgileri ve Teminatı veren sigortacı bilgileri de belirtilmektedir. Yapılan sigortaya ilişkin genel bilgiler incelendiğinde; öncelikle sigorta priminin tamamının ya da taksitle ödeme yapılacaksa primin ilk taksitinin poliçenin teslim edildiği an ödenmiş olması gerektiği belirtilmektedir. Primin ödenmemesi durumunda sigortacının sorumluluğunun başlamayacağı belirtilmektedir. Ancak bunun aksi kararlaştırılabilmektedir. Dolayısıyla primlerin taksitle ödenmesi kararlaştırılmışsa ilk prim ödenmeden sigortacının sorumluluğu söz konusu olmayacaktır.

Prim ödeme konusunda kesin vade belirtilen haller varsa, örneğin “mutlaka” “kesin” gibi ifadelerle bir vade kararlaştırılmışsa, primin veya prim taksitinin zamanında ödenmemesi halinde herhangi bir ihtar gerekmez. Sözleşme sona erecektir. Ayrıca sözleşmenin kurulması sırasında sigorta sözleşmesine yanlış veya eksik bilgi işlenmesinden de kaçınılmalıdır. Özellikle bu konuda sigorta ettirenin doğru bilgileri paylaşma yükümlülüğü bulunmaktadır.

Öte yandan rizikonun gerçekleşmesi durumunda menfaat sahibine yani üçüncü kişiye tazminat ödeme borcunun poliçe kapsamında sigortacıya ait olduğu belirtilmektedir. Poliçede yazılan bedelden daha yüksek miktarda zarar oluşması durumunda aşkın sigorta söz konusu olacaktır. Aşkın sigorta, tazminat poliçelerinde söz konusu olan ve poliçedeki sigorta bedelinin, sigorta konusunun gerçek ve makul değerinin üzerinde olması halidir (Türkiye Sigortalar Birliği, Sigorta Terimleri). Burada amaç, sigortalının uğradığı maddi kaybın giderilmesidir, fakat çeşitli nedenlerle sigorta bedeli, sigortalı tarafından gerçek ve makul değer üzerinde beyan edilmektedir. Ancak yine de hasarın gerçekleşmesi durumunda sigorta şirketi malın gerçek değerini ödemek veya ikame etmek durumunda kalacaktır. Sigortalı ise olması gerekenden fazla prim ödemiş olacaktır (Türkiye Sigortalar Birliği, Sigorta Terimleri).

Yani, fazladan prim ödense dahi, sigortacının azami sorumluluğu poliçede belirlenmiş olan miktarla sınırlı tutulmuştur. Ayrıca sözleşmenin kurulması sırasında poliçede yazılı olan bedelin, sigorta değerinden düşük tespit edilmesi durumunda eksik sigorta söz konusu olacaktır. Bu durumda da sigortacı oransal olarak daha az tazminat ödeyecektir.

Eksik sigorta, poliçede yazılı sigorta bedelinin, sigortaya konu olan malın gerçek ve makul değerinin altında olması durumudur. Sigortalı, bilmeyerek veya daha az prim ödemek amacıyla malın gerçek değerinin altında bir beyanda bulunmaktadır (Türkiye Sigortalar Birliği, Sigorta Terimleri).

Eksik sigorta halinde sigortalı, sigortanın, "uğranılan maddi kayıpların tam anlamıyla giderilmesi" prensibinden yeterince yararlanamamaktadır. Örneğin, tam zıya halinde, sigorta şirketinin ödeyeceği en fazla miktar, poliçede beyan edilmiş sigorta bedeli kadar olacaktır. Kısmi hasarlarda da aynı durum söz konusudur ve sigorta şirketinin ödeyeceği en fazla hasar miktarı, eksik sigorta bedelinin, olması gereken sigorta bedeline oranı kadardır (Türkiye Sigortalar Birliği, Sigorta Terimleri).

Yukarıda belirtildiği gibi eksik ya da aşkın sigorta söz konusu olduğunda, ortaya çıkabilecek ihtilafların önlenmesi amacıyla bilirkişi aracılığıyla tespit edilecek değer üzerinden sigorta

yaptırılmasının da mümkün olabileceği sigorta bilgilendirme formu aracılığıyla paylaşılmaktadır.

Rizikonun gerçekleşmesi durumunda hasar tespitinin uzman aracılığıyla taraflar tarafından tayin edilmesi de mümkün kılınırken, böyle bir durumda Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin internet adresinde yer alan sigorta hasar uzmanlarından yardım alınabilmesi de önerilmektedir.

Hali hazırda sigorta şirketleri tarafından İHA'lar için yapılmakta olan poliçe örnekleri incelendiğinde; teminat kapsamının, sigorta ettirenin sahibi olduğu ya da işlettiği hava aracının işletilmesinden dolayı üçüncü Şahıslara karşı doğabilecek hukuki sorumlulukların sigortası olduğu görülmektedir. Burada dikkat çekilmesi gereken husus; “aracın işletilmesinden” doğacak sorumluluk ifadesi yerine; “İHA mevzuatı gereklerine uygun olarak işletilmesi” ya da “SHGM tarafından ortaya konulan kurallar ve uçuş iznine uygun olarak” gibi ifadelerin kullanılmasının sağlanmasıdır. Çünkü sigortalının SHGM tarafından konulan kurallara riayet etmeden İHA'yı uçurması durumunda kusuru olacağı ve bu durumun sigorta kapsamında olamayacağının belirtilmesi gerekmektedir. Ayrıca İHA'nın uçuş izni kapsamına uygun olarak uçuşulması gerektiğinden, uçuş izni alınması gereken durumlarda da sigortalının almış olduğu izne uygun olarak yapılacak uçuşlardan üçüncü kişiye karşı doğacak zararların sigorta kapsamında olabileceğinin belirtilmesi gerekmektedir. Son zamanlarda sunulan sigorta poliçelerinde bu durumun dikkate alındığı görülmektedir. Uçuşların kanunlar ve ilgili yönetmeliklerin öngördüğü şartlara uygun olarak gerçekleştirileceği ön koşulu poliçede belirtilmektedir.

Güncel poliçelerde yer alan bir diğer önkoşul ise, sigorta konusu hava araçlarının yalnız poliçede ismi belirtilen pilot tarafından kullanılacak olmasıdır. Bu kişi dışında bir başka İHA pilotunun sigortacının onayı olmaksızın aracı kullanması halinde üçüncü kişiye karşı doğabilecek bir zarar sigorta poliçesi kapsamı dışında kalacaktır.

Sigorta poliçeleri şahsiyet haklarının ihlalini de teminat kapsamı dışında tutmaktadır. Bu durumda kişinin İHA ile bir başkasının şahsiyet haklarına müdahale edebileceği, ses kaydı ya da görüntü kaydı alması gibi durumlarda, üçüncü kişinin şahsiyet haklarına yönelik meydana gelen zararlar sigorta poliçesi kapsamında yer almayacaktır. Yukarıda da belirtildiği üzere, Yönetmeliğin tanımlar kısmında belirtilen sigorta tanımında da, şahsiyet haklarına yönelen zararları kapsayan bir sigorta tanımından bahsedilmemiştir. Sivil hava aracının işletilmesi

nedeniyle, üçüncü şahısların ölümüne, yaralanmasına veya mal veya eşyalarının zarar görmesine sebebiyet verilmesi halleri sigorta ile teminat altına alınmalıdır.

İHA'nın askeri amaçlı kullanımı poliçe kapsamında tutulmaktadır. Hâlihazırda sivil havacılık faaliyetleri amacıyla talep edilen bir belge olan sigorta poliçesinde ayrıca askeri faaliyet amacıyla kullanılamayacağını belirtmesinin, terör faaliyetleri gibi durumlarda kullanım olması durumunda sigorta şirketinin sorumluluğunun doğmasını engellemeye yönelik olduğu düşünülmektedir.

İHA'lar için öngörülen sigorta koşulunda, poliçede hava aracı detaylarına yer verilmektedir. Buna kapsamda; İHA'nın sınıf, marka, model, üretim yılı, seri numarası, azami kalkış ağırlığı, plakası ve kullanım amacı poliçede gösterilmektedir. Genelde poliçelerde dikkate alınan asgari teminat bedeli; 30136 sayılı Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Yönetmeliği'nin de ilgili hükmünde belirtilen SDR birimi olarak belirtilmektedir. Bu kapsamda asgari teminat bedeli; hasar ödeme tarihinden geçerli olan SDR/EUR paritesi üzerinden Euro'ya çevrilerek dikkate alınmaktadır.

Son zamanlarda İHA'lar bakımından yapılan üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortalarında genel olarak; poliçede belirtilen kullanım amacı dışında kullanım yapılması durumunda doğabilecek hasarlar teminat dışında tutulmaktadır. Buna ek olarak; SHGM veya mülki idare amirliklerince yasaklanan bölgelerde uçuş yapılması halinde doğacak zararlar da poliçe teminatı kapsamı dışında tutulmaktadır. Oysa sigorta gereğinin uygulanmaya başlandığı ilk zamanlarda bu şekilde istisnai hükümler konulmamakla birlikte, birçok sigorta şirketinin İHA üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortası yapmadığı bilinmektedir. Artık ülkemizde faaliyet gösteren belli başlı sigorta şirketlerinde detaylıca hazırlanan poliçeler söz konusu olmakla birlikte, söz konusu sigorta kuruluşlarının İHA mevzuatında meydana gelen güncel gelişmeleri de takip etmeleri önem arz etmektedir. Ayrıca poliçelerde yönetmelik ve kanunlara aykırı yapılan uçuşlardan kaynaklanacak yasal sorumlulukların teminat kapsamı dışında olacağı da artık belirtilmektedir.

Öte yandan bazı poliçelerde gece uçuşları teminat kapsamı dışında tutulmaktadır. Uçuş izni başvurusu esnasında yapılmakta olan risk değerlendirmesinde de uçuşun gece mi gündüz mü yapılacağı sorulmaktadır. Ayrıca SHT-İHA Talimatında gece Görerek Uçuş Kuralları (VFR) uçuş gerçekleştirilmeyeceği belirtilmektedir. İlgili Talimatın tanımlar bölümünde VFR'in görerek uçuş kuralları olduğu belirtilmektedir (SHT-İHA, 2017).

Uçuşa yasak bölgelerde yapılacak uçuşlar neticesinde doğabilecek bir sorumluluğun sigorta kapsamında olamayacağı değerlendirildiğinde; söz konusu sigorta poliçelerinin mevzuata ve uçuş iznine uygun uçuşları kapsadığı ve mevzuatta öngörülen kurallara aykırı olarak gerçekleştirilecek uçuşlar yönünden sigorta poliçesi kapsamında bir sorumluluk doğamayacağı düşünülmektedir.

Güncel poliçelerde ve iç hukukumuzdaki uygulamalara benzer olarak; ABD’de de risk sorumluluğu ve zararların etkilerini sigorta satın alarak sınırlandırmak konusunda çeşitli çalışmalar sürdürülmektedir. Özellikle şirketlerin gerçekleşmesi planlanan uçuş faaliyetlerinin öncesinde sigorta satın alarak hiçbir şekilde sorumluluk riski almak istemeyecekleri belirtilmektedir (Ehley, 2013). Öte yandan sigorta edilebilir alanların İHA sektöründe gelişme göstereceği, ancak sigorta edilemeyen alanların ise yok olacağı da ifade edilmektedir (Insurability of UAVs , 2013).

Federal Havacılık Kurulu (FAA) ise sigorta konusuna emniyet yönünden yaklaşmaktadır. Emniyetin en öncelikli konuları olduğu ve uyumluluğun sağlanması pahasına emniyetten ödün verilemeyeceği belirtilmektedir. Ayrıca emniyet konusundan taviz verilmeden gerçekleştirilecek uyumluluğun başka hava sahalarına, kişilere ve mülklere de tehdit oluşturmayacak şekilde gerçekleşmesini öngörmektedir. Bu amaçla FAA sigorta edilebilir riskleri de belirlemektedir ki bu durum iç hukukumuzun İHA sorumluluğu konusunda ortaya koyduğu yaklaşımdan farklıdır (FAA, t.y.). Dolayısıyla iç hukukumuzda yapılacak revizyonlar ışığında SHGM tarafından sigorta edilebilir risklerin ortaya konulması ve sigorta konusundaki güncel sorunların aşılması amacıyla özel bir düzenleme yapılmasının faydalı olacağı düşünülmektedir.

Sonuç

Çalışmada İHA’lara ilişkin sigorta yükümlülükleri sigorta hukuku alanında geniş yer bulmakla beraber havacılık hukukunun da gereklerini ve ilkelerini barındırması münasebetiyle disiplinler arası bir alanın çalışılmasına imkân vermiştir. Bu kapsamda çalışmada İHA’ların hukuki çerçevesine genel bir bakış yapılmış ve üçüncü kişilerin zararlarının karşılanmasına ve önlenmesine yönelik olarak ortaya konulan sigorta yükümlülüğü mevzuat gerekleri ve uygulamadaki durum karşılaştırılarak bir değerlendirilme ortaya konmuş ve hukuki sorumluluğun tespiti konusu incelenmiştir.

Görüldüğü üzere, sigorta poliçelerinin yapılması sürecinde, sigorta şirketlerinin havacılık alanında uzman kişilere danışarak birer sigorta poliçesi örneği üzerine çalışmaları ve bu çalışmanın hem işletenleri hem de üçüncü kişileri mağdur etmeyecek bir doküman haline gelmesi hedeflenmelidir. Ayrıca sigorta poliçelerinin çağın gereklerine uygun olarak güncellenmesi de önem arz edecektir. Bu kapsamda İHA'ların üçüncü kişilere ve eşyalarına vereceği olası zararlar için, Türk sigorta mevzuatında detaylı bir çalışmanın bir an evvel yapılması önemlidir.

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.

Kaynakça

- Anadolu Sigorta, https://www.anadolusigorta.com.tr/i/content/45_1_SR_916_2017_1.pdf , E.T. 31.03.2019.
- Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/> , E.T. 12.04.2019.
- Başak, H., Gülen, M. (2008). “İnsansız Hava Aracı Kazalarının Önlenmesi İçin Risk Ölçümü ve Yönetimi Modeli”, *Mühendislik Bilimleri Dergisi* 14(1), 55-65.
- Beyer, D., Dulo, D. (2014). “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, 1-21.
- Çandarlı, Z. (1953). “Sigorta Hukuku”, *Ankara Barosu Dergisi*, (6), 500-503.
- Çeker, M. (2013). *Sigorta Hukuku* (7.Basım), Adana: Karahan Kitabevi.
- Dulo, D. (Ed.). (2015). *Unmanned Aircraft in the National Airspace*, American Bar Association Publishing, ABD.
- Ehley, B. (2013) “Whats’s grounding the commercial drone industry?”, *The Financial Times*, <http://www.thefiscaltimes.com/Articles/2013/05/21/Whats-Grounding-the-Commercial-Drone-Industry> , E.T. 31.03.2019.
- Güvel E., Güvel, A. (2012). *Sigortacılık* (6. Basım). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Hacak, H. (2006). “İslâm Hukukunda Sigorta ve Fıkıh Bilginlerinin Sigortaya Yaklaşımının Genel Bir Değerlendirmesi”, *Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 30 (1), 21-50.
- Integration of Civil Unmanned Aircraft Systems (UAS) in the National Airspace System (NAS) Roadmap (2013), https://www.faa.gov/uas/media/uas_roadmap_2013.pdf , E.T. 02.04.2019.
- Kahveci, M., Can, N. (2017). “İnsansız Hava Araçları: Tarihçesi, Tanımı, Dünyada ve Türkiye'deki Yasal Durumu”, *Selçuk Üniversitesi Mühendislik, Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 5 (4), 511-535.
- Kaya, F. (Ed.). (2013). *Sigortacılık* (3. Basım). İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Kiln Group, *Aviation Division UAS Operators Proposal Form*, <https://www.tcim.ca/applications/Lloyds/Kiln/UAV%20Proposal%20Form%20KILN.pdf> , E.T. 02.04.2019.
- National Conference of state legislators, Current unmanned aircraft state law landscape. <http://www.ncsl.org/research/transportation/current-unmanned-aircraft-state-law-landscape.aspx> , E.T. 02.04.2019.
- Oğuzman, K., Öz, T. (2016). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* Cilt II (12. Basım), İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Rotor News, Insurability of UAVs: The “Gorilla in the Room” (2013). *Helicopter Association International*, <https://www.rotor.org/Publications/ROTORDAILY/tabid/843/articleType/ArticleView/articleId/3393/Insurability-of-UAVs-The-Gorilla-in-the-Room.aspx> , E.T. 12.04.2019.
- SHT-İHA Talimatı, <http://mevzuat.shgm.gov.tr/> , E.T. 12.04.2019.

Sungur, Y. (2015). *Kooperatif Sigortacılığının, Sigortacılık Kanunu ile Vergi Kanunları Açısından Değerlendirilmesi ve Faaliyetlerinin Sigortacılık Tek Düzen Hesap Planı Çerçevesinde Muhasebeleştirilmesi*, (Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi, İstanbul.

Şikago Sözleşmesi, <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/> , E.T. 22.04.2019.

Turza, N. (2014). “Dr. Dronelove: How We Should All Learn Stop Worrying And Love Commercial Drones”, *North Carolina Journal of Law & Technology*, 15, 319- 361.

Türk Dil Kurumu, Güncel Türkçe Sözlük, (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2019) <http://www.tdk.gov.tr/> , E.T. 12.04.2019.

Türkiye Sigorta Birliği, <https://www.tsb.org.tr/sigorta-tanimlari.aspx?pageID=648> , E.T. 19.08.2019.

2920 sayılı TSHK, <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/> ve <http://mevzuat.shgm.gov.tr/> E.T. 12.04.2019.

6102 sayılı TTK, <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr> E.T. 12.04.2019.

26684 sayılı ve 28.10.2007 tarihli Sigorta Sözleşmelerinde Bilgilendirmeye İlişkin Yönetmelik, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/10/20071028-4.htm> E.T. 19.04.2019.

30136 sayılı ve 27.07.2017 tarihli ve Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Yönetmeliği, <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/> , E.T. 02.04.2019.