

Current Regulations on Civil UAV Usage in Turkey

Türkiye’de Sivil İHA Kullanımı Hakkında Güncel Düzenlemeler

ABSTRACT

Unmanned Aerial Vehicle (“UAV”) are divided into two categories as civil and military. This article aims to provide general information regarding civil UAV usage in Turkey. Article 144 of the Turkish Civil Aviation Act (“TCAA”)¹ numbered 2920 which has been published on the 19.10.1983 dated and 18196 numbered Official Gazette has been amended by the Article 33 of the Executive Order regarding the regulations with respect to the State of Emergency dated 01.09.2016 and numbered 674 (“EO”).² Various provisions about the usage of the civil UAV are regulated into the Unmanned Aerial Vehicle Systems Instruction (“Instruction”) that is supervised by the Directorate General of Civil Aviation (“DGCA”) on 22.06.2016. The purpose of these regulations is herein to prevent crimes, in which oblige persons who use UAV to record and to register. However, due to *nulla crimen sine lege* which is the principle of legality and crime and punishment cannot be regulated by the administration, legal character of the respected regulations is somehow controversial.

KEYWORDS: Unmanned Aerial Vehicle, Principle of Legality, Unmanned Aerial Vehicle Systems

ÖZET

İnsansız hava aracı (“İHA”) sivil ve askeri olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Bu makale, Türkiye’de sivil İHA kullanımına ilişkin olarak genel çerçevede bilgi vermek adına yazılmıştır. 01.09.2016 tarihli 674 sayılı Olağanüstü Hal Kapsamında Bazı Düzenlemeler Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin (“KHK”)¹ 33. maddesi ile 19.10.1983 tarihli ve 18196 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun (“TSHK”)² İHA’lara ilişkin 144. maddesi yeniden düzenlenmiştir. Ayrıca Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (“SHGM”) tarafından 22.06.2016 tarihinde çıkarılan İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı’nın (“Talimat”) ile de sivil İHA kullanımına ilişkin olarak çeşitli düzenlemelere yer verilmiştir. İHA kullanacak kişilere tescil ve kayıt zorunluluğu getiren bu düzenlemeler ile suç işlenmelerinin önüne geçilmek amaçlanmıştır. Bununla birlikte, suçta ve cezada kanunilik ilkesi gereğince, idarenin düzenleyici işlemleri ile suç ve ceza konulamayacağından bahisle söz konusu düzenlemelerin hukuki niteliği tartışılmaktadır.

ANAHTAR KELİMELER: İnsansız Hava Aracı, Kanunilik İlkesi, İnsansız Hava Aracı Sistemleri

I. INTRODUCTION

THE NUMBER OF THE UAVS HAS BEING INCREASED in line with the technology developments. Unmanned aerial vehicle systems (“UAVS”) which has been used mainly in the military field since the 1970’s, these vehicles attracted the attention of the civil sector due to its many advantages. For example, there is no loss of life, low operating costs, capability to provide long term intelligence, the exploration and surveillance in the air, and started to being promoted in other various fields. The intended purpose of UAVS ranges from the agriculture to energy, from the cinema sector to advertising sector, from the preservation of natural life to postal and cargo transportation, from mining to urban planning. For that reason all these equipments led and will lead to many problems as well as these advantages.³ In this context, regulations related to crime and punishment regarding the usage of UAV and UAVS shall be made. Whether it is possible to make these regulations is being debated in line with the principle of legality. The principle of legality with respect to crime and punishment is one of the most fundamental principles of the modern criminal law. Literature has different views as well as there are different precedents of the Constitutional Court related to whether it is a violation of the principle of legality for authorities to regulate crime and punishment through its regulatory procedures.⁴ Under this discussions, TCAA is amended by the Article 33 of the EO and re-regulations are made regarding imposing administrative fine to persons who does not register their unmanned aerial vehicles within the designated time period, makes false statements during the registration or flies unmanned aerial vehicles contrary to the rules that are determined.⁵ In this context, UAV will be defined with the substantive elements as a basis. Then, the recording and registration requirements will be explored. The context of the flight permits, airworthiness and no-fly zones is to be determined. By doing so, *nulla crimen sine lege*, and the consequences of this principle in restricting the administration making regulations and the approach of the Constitutional Court are inspected below.

II. CIVIL UAV

A. What is UAV?

From a technical aspect, UAV is a common and general term for air vehicles which are managed by autonomous

I. GİRİŞ

TEKNOLOJİ İLERLEDİKÇE İHA’LARIN SAYISI GÜN GEÇTİKÇE artmıştır. İnsan kaybının olmaması, işletim maliyetinin düşük olması, havada uzun süreli istihbarat-Keşif ve Gözetleme imkanı sağlaması gibi pek çok avantajları sebebiyle 1970’li yıllardan itibaren ağırlıklı olarak askeri alanda kullanılagelen İHA sistemleri (“İHAS”), son yıllarda sivil sektörün de dikkatini çekmiş ve birçok alanda kullanılmaya başlanmıştır. Tarımdan enerjiye, sinema sektöründen reklam sektörüne, doğal hayatın korunmasından posta ve kargo taşımacılığına, madencilikten şehir planlamacılığına uzanan geniş bir yelpazede kullanım potansiyeli olan İHAS, sağladığı bu avantajlara paralel olarak birçok sorunu da beraberinde getirmiştir/getirecektir.³ Bu bağlamda, sivil İHA ve İHAS kullanımına bağlı suç ve cezaya ilişkin düzenlemelerin yapılmadığı gerekmektedir. Kanunilik ilkesi doğrultusunda söz konusu düzenlemelerin yapılıp yapılamayacağı hususu tartışmalıdır. Suç ve cezada kanunilik ilkesi modern ceza hukukunun en temel ilkelerinden biridir. Bununla birlikte, yürütme organının düzenleyici işlemleriyle suç ve ceza ihdas edilmesinin kanunilik ilkesini ihlal edip etmediği konusunda Anayasa Mahkemesi’nin farklı kararları olduğu gibi doktrinde de farklı görüşler bulunmaktadır.⁴ KHK’nın 33. maddesi ile TSHK’da değişiklik yapılmak suretiyle insansız hava araçlarını süresi içinde kaydettirmeyenlere, kayıt sırasında gerçeğe aykırı beyanda bulunanlara veya belirlenen kurallara aykırı olarak insansız hava aracı uçuran kişilere idari para cezası verilmesine ilişkin yeniden düzenleme yapılmıştır.⁵ Bu kapsamda çalışmamızda öncelikle olarak İHA tanımlanacak ve unsurlarına değinilecektir. Ardından kayıt ve tescil zorunluluğundan bahsedilecektir. Uçuş izinleri, uçuşa elverişlilik ve uçuşa yasak bölgeler hakkında bilgi verilecektir. Sonrasında suçta ve cezada kanunilik ilkesine, bu ilkenin idareye düzenleme yasağı getirme boyutuna ve 2016 yılı sonrasında Anayasa Mahkemesi’nin bu ilkeye yaklaşımına yer verilmiştir.

II. SİVİL İHA

A. İHA nedir?

Teknik anlamda İHA; uzaktan kumanda, otomatik pilot veya seyrüsefer cihazı ya da bir bilişim sistemi vasıtasıyla otonom veya yapay zeka ile yönetilen, içinde veya üzerinde herhangi bir insan/uçuş personeli/mürettebat olmaksızın havalanabilen ve havada seyredabilen/



or artificial intelligence via a remote control, an autopilot or a navigational instrument or an information system which are able to take off and be airborne without any human / flight personnel / crew on or in it.⁶ According to another definition, UAV's are vehicles monitored without human beings, and can be driven via a remote control or self-maneuvered or both, are able to be loaded and unloaded. These new unmanned vehicles which is mostly known just as "UAV" during the development period has recently called as "UAVS" so the term of UAV only corresponds the aircraft platform and not the entire system that flies it.⁷ UAVs are defined as "an aircraft operated as a component of the UAVS, capable of continuous flight through aerodynamic forces and can be flied or airborne via plan of an UAV pilot from a distance without presence of a pilot on it." In paragraph j of Article 4 of the Instruction. UAVS is defined as "all of the individual system elements which are required for flight such as "UAV and control station, command and control data link, take off and landing system." in paragraph k of Article 4 of the Instruction.

kalabilen hava araçlarına verilen genel ve ortak addır.⁶ Başka bir tanıma göre de İHA'lar en basit tabirle içinde insan olmayan, uzaktan kumanda ile yönlendirilebilen veya otonom olarak kendisini yönlendiren ya da her ikisi bir arada işleyebilen, faydalı yükleri ana gövdesine yüklenip çıkarabilen ve görev sonunda geri dönerek iniş yapabilen araçlardır. Gelişim sürecinde çoklukla sadece "İHA" ifadesi ile bilinen bu yeni insansız araçlar için yakın zamanda İHAS ifadesi kullanılmaya başlanmıştır. Bunun nedeni, İHA ifadesinin sadece uçak platformunu ima etmesi ve onu uçuran sistemin tamamının karşılanmamasıdır.⁷ Talimat'ın 4. maddesinin j bendinde İHA'lar "İHAS'ın bir bileşeni olarak işletilen, aerodinamik kuvvetler aracılığıyla sürekli uçuş yapma yeteneğinde olan, üzerinde pilot bulunmaksızın uzaktan İHA pilotu tarafından planlanarak uçurulan ya da havada kalabilen hava aracı" olarak tanımlanmıştır. İHAS ise Talimat'ın 4. maddesinin k bendinde "İHA ile kontrol istasyonu, komuta ve kontrol veri bağı, kalkış ve iniş sistemi gibi uçuşun sağlanması için gerekli olan, birbirinden ayrı sistem elemanlarının bütünü" olarak tanımlanmıştır.

Under Article 5 titled “Classification” of the Instruction, the UAVs are separated into 4 (four) separate classes with reference to take-off weights.

- **UAV0:** UAVs with a maximum take off weight is between 500 (five hundred) grams (inclusive) and 4 (four) kilograms.
- **UAV1:** UAVs with a maximum take of weight between 4 (four) kilograms (inclusive) and 25 (twenty five) kilograms.
- **UAV2:** UAVs with a maximum take of weight between 25 (twenty five) kilograms (inclusive) and 150 (one hundred and fifty) kilograms.
- **UAV3:** UAVs with a maximum take of weight at least 150 (one hundred and fifty) (inclusive) or more kilograms.

1. Elements of the Civil UAV

Air vehicle is defined as “any vehicle that has ability to take off and be airborne” in paragraph b of the Article 3 of the TCAA.⁸ “Taking off” refers to going in to the atmosphere and being airborne/floating in the air refers to the holding of the atmosphere thorough the reaction of the air pressure.⁹ However, the main elements of the UAV are ability to take off, to be airborne, to be unmanned (without a crew), to have a civil character and to be controlled remotely or via autonomous operation by UAV pilot.¹⁰

Talimat’ın “Sınıflandırma” başlıklı 5. maddesi kapsamında İHA’lar kalkış ağırlıkları referans alınarak 4 (dört) ayrı sınıfa ayrılmıştır.

- **İHA0:** Azami kalkış ağırlığı 500 (beş yüz) gram (dahil)- 4 (dört) kilogram aralığında olan İHA’lar
- **İHA1:** Azami kalkış ağırlığı 4 (dört) kilogram (dahil)-25 (yirmi beş) kilogram aralığında olan İHA’lar,
- **İHA2:** Azami kalkış ağırlığı 25 (yirmi beş) kg (dahil)-150 (yüz elli) kilogram aralığında olan İHA’lar
- **İHA3:** Azami kalkış ağırlığı 150 (yüz elli) kilogram (dahil) ve daha fazla olan İHA’lar.

1. Sivil İHA’nın Unsurları

TSHK’nın 3. maddesinin b bendinde hava aracını “havalanabilen ve havada seyredibilme kabiliyetine sahip her türlü araç” olarak tanımlanmıştır.⁸ Havalanabilme, motorlu veya motor olmaksızın atmosfere çıkmayı; havada seyredibilme ise hava basıncının tepkisinin sayesinde atmosferde tutunmayı belirtmektedir.⁹ Bunlarla birlikte bir İHA’nın ana unsurları; havalanabilme, havada seyredibilme/kalabilme, insansız (mürettebatsız) olma, sivil nitelik arz etme ve uzaktan veya otonom operasyon ile İHA pilotu tarafından kontrol edilmektir.¹⁰

FOOTNOTE

1 Official Gazette (OG) dated 19.10.1983 and numbered 18196

2 Official Gazette (OG) dated 01.09.2016 and numbered 29818

3 **Çağlar Altun**, İnsansız Hava Aracı Sistemlerine (İHAS) İlişkin Ulusal ve Uluslararası Düzenlemeler, Adalet Yayınevi, Ankara, 2017, p.26

4 **Ekrem Çetintürk**, Anayasa Mahkemesi Kararları Işığında İdarenin Düzenleyici İşlemleriyle Suç ve Ceza Konulamaz İlkesi, Uyusmazlık Mahkemesi Dergisi, Issue 9, July, 2017, p.39-54

5 **Çetintürk**, p. 110

6 **Sinan Sami Akkurt**, Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, 1st Edition, Ankara, October, 2014, p.82-83 by transfer from Halid Özkan, İnsansız Hava

Araçlarının/Drone’ların Türk Sivil Havacılık Hukukuna Göre Statüsü, Unsurları ve Ceza Hukuku Boyutuyla Güncel Sorunlar, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Year: 2016, Issue:125,p. 344

7 **Cengiz Karaağaç**, İnsansız hava aracı sistemleri: Gökyüzünün Yeni Yırtıcı Kuşları, (Access: 01.12.2017) https://www.academia.edu/2004387/%C4%B0nsans%C4%B1z_Hava_Arac%C4%B1_Sistemleri_G%C3%B6ky%C3%BCz%C3%BCn%C3%B0n_Yeni_Y%C4%B1rt%C4%B1c%C4%B1_Ku%C5%9Flar%C4%B1 by transfer from **Mustafa**

Dikmen, İnsansız Hava Aracı (İHA) Sistemlerinin Hava Hukuku Bakımından İncelenmesi, Savunma Bilimleri Dergisi, May, 2015, Volume:14, Issue:1, p. 147

8 **Nuri Can Frat**, Havayolu Kazalarından Doğan Kanunlar İtilafı, Ankara, 2010, p 63; **Hasan İşgüzar**,

Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Aktif Dışı Sorumluluğu, Ankara, 2003, p.62-63, **Ayhan Sorgucu**, Hava ve Uzay Hukuku, Gözden Geçirilmiş ve Güncellenmiş 2. Baskı, Ankara, 2014, p.28, **Akkurt**, p.63, **İnci Kaner**, Hava Hukuku (Hususi Kısım), Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, İstanbul, 2004,p.14 transfer from **Özkan**, p.355

9 **Doç. Dr. D. Funda Kurtuluş**, Hava Aracı İpotegi, Baskent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Volume:3, Issue:1, January, 2017,p.164

10 **Özkan**, p. 355

11 **Kurtuluş**, p. 164; **Gülen Sinem Tek**, Ulaşım Araçlarının İpotegi, Temmuz, 2011, p.10,11

12 **Özkan**, p. 355

13 **Kurtuluş**, p. 164, Tek, p. 10, 11

14 **Akkurt**, p. 65 transfer from **Özkan**, p. 356

15 **Özkan**, s.357

a. Ability to Take Off

Ability to take off indicates going into the atmosphere with or without engine.¹¹ Ability to, take off may be defined as during an aircraft is in a fixed position on a fixed surface, the action of departing from such position into the flight or airborne state or “flight start”.¹²

b. Floating –Cruising/Staying in the Air

Floating-Cruising in the air indicates holding in the atmosphere due to the reaction of the air pressure.¹³ Furthermore Floating-Cruising in the air also defined as the movement of an air vehicle from one point in the atmosphere to another point in the atmosphere.¹⁴

c. Being Unmanned/Without a Crew

The most important character of unmanned aerial vehicles which have ability to fly by following the route assigned to them automatically or manually by remote control is being unmanned, in other words, without a crew. The meaning of being unmanned is absence of human in and on it.¹⁵

d. Having a Civil Character

It is stated that “*aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft*” in paragraph b of Article 3 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 07.12.1944).¹⁶

a. Havalanabilme

Havalanabilme, motorlu veya motor olmaksızın atmosfere çıkmayı belirtmektedir.¹¹ Havalanabilme, bir hava aracının sabit bir yüzeyde sabit bir konumdayken, bu konumdan ayrılarak uçuş veya havada kalabilme evresine geçme eylemi veya “uçuşa başlama” olarak tanımlanabilir.¹²

b. Havada Seyredebilme/Kalabilme

Havada seyredebilme ise hava basıncının tepkisi sayesinde atmosferde tutunmayı belirtmektedir.¹³ Ayrıca havada seyredebilme; bir hava aracının atmosfer içindeki bir noktadan yine atmosfer içindeki diğer bir noktaya doğru hareket etmesi şeklinde de tanımlanmaktadır.¹⁴

c. İnsansız/Mürettebatsız Olma

Uzaktan kumanda edilerek ya da kendisine tayin edilen rotayı takip ederek otomatik veya manuel olarak uçabilen insansız hava araçlarının en önemli özelliği insansız yani mürettebatsız olmasıdır. İnsansız olmasından kasıt, içinde ve üzerinde insan olmamasıdır.¹⁵

d. Sivil Nitelik Arz Etme

Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması'nın (Sözleşmesi) (Şikago, 07.12.1944) 3. maddesinin b bendinde “*Askeri, Gümrük ve Zabıta hizmetlerinde kullanılan hava nakil vasıtaları, Devlet hava nakil vasıtası sayılır.*” diye ifade etmiştir.¹⁶

DİPNOT

1 01.09.2016 tarih, 29818 sayılı Resmî Gazete (RG)

2 19.10.1983 tarih ve 18196 sayılı Resmî Gazete (RG)

3 **Çağlar Altun**, İnsansız Hava Aracı Sistemlerine (İHAS) İlişkin Ulusal ve Uluslararası Düzenlemeler, Adalet Yayınevi, Ankara, 2017, s.26

4 **Ekrem Çetintürk**, Anayasa Mahkemesi Kararları Işığında İdarenin Düzenleyici İşlemleriyle Suç ve Ceza Konulamaz İlkesi, Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, Sayı 9, Haziran, 2017, s.39-54

5 **A.g.e.**, s. 110

6 **Halid Özkan**, İnsansız Hava Araçlarının/Drone'ların Türk Sivil Havacılık Hukukuna Göre Statüsü, Unsurları ve Ceza Hukuku Boyutuyla Güncel Sorunlar, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Yıl: 2016, Sayı:125, s. 344'den naklen **Sinan Sami Akkurt**, Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan

Hukuki Sorumluluk, 1. Baskı, Ankara, Ekim, 2014, s.82-83

7 **Mustafa Dikmen**, İnsansız Hava Aracı (İHA) Sistemlerinin Hava Hukuku Bakımından İncelenmesi, Savunma Bilimleri Dergisi, Mayıs, 2015, Cilt:14 Sayı:1, s. 147'den naklen Cengiz Karaağaç, İnsansız hava aracı sistemleri: Gökyüzünün Yeni Yırtıcı Kuşları, (Erişim: 01.12.2017) https://www.academia.edu/2004387/%C4%B0nsans%C4%B1z_Hava_Arac%C4%B1_Sistemleri_G%C3%B6ky%C3%BCz%C3%BCn%C3%B0n_Yeni_Yırtıcı_Kuşları, (Erişim: 01.12.2017)

8 **Nuri Can Fırat**, Havayolu Kazalarından Doğan Kanunlar İtifafları, Ankara, 2010, s 63; **Özkan**, s.355'ten naklen **Hasan İsgözar**, Türk Sorumluluk Hukukuna

Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu, Ankara, 2003, s.62-63, **Ayhan Sorgucu**, Hava ve Uzay Hukuku, Gözden Geçirilmiş ve Güncellenmiş 2. Baskı, Ankara, 2014, s.28, **Akkurt**, s.63, **İnci Kaner**, Hava Hukuku (Hususî Kısım), Gözden Geçirilmiş 2. Bası, İstanbul, 2004, s.14

9 **Doç. Dr. D. Funda Kurtuluş**, Hava Aracı İpotegi, Başkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:3, Sayı:1, Ocak, 2017, s.164

10 **Özkan**, s. 355

11 **Kurtuluş**, s. 164; **Gülen Sinem Tek**, Ulaşım Araçlarının İpotegi, Temmuz, 2011, s.10,11

12 **Özkan**, s. 355

13 **Kurtuluş**, s. 164, Tek, s. 10, 11

14 **Özkan**, s. 356'dan naklen Akkurt, s. 65

15 **A.g.e.** s.357



State Air Vehicles are defined as “air vehicle used in services of military, customs and fight against forest fire” in paragraph c of Article 3 of the TCAA.¹⁷ Turkish Civil Air Vehicle is defined as “Vehicles which are excluded from the scope of state air vehicles and ownership of belonging to Turkish State or public entities or Turkish citizens” in paragraph d of the respected article.

Due to TCAA regulations except for the ones allocated to services that are specified (military, security, customs and fight against the forest fire) in the law by the state all unmanned air vehicles have civil character whether they belong to the state, to public legal entities or private law persons.¹⁸

State UAV is defined as “Air Vehicles used in services of military, security, customs and fight against the forest fire” in subparagraph ç of the paragraph 1 of the Article 4 of the Instruction and excluded from the scope of the Instruction as per paragraph 2 of the Article 2.

TSHK'nın¹⁷ 3. maddesinin c bendinde Devlet Hava Araçları “Devletin askerlik, güvenlik, gümrük ve orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde kullandığı hava araçları” şeklinde tanımlanmıştır. Aynı maddenin d bendinde ise Türk Sivil Hava Aracı ise “Devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzelkişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçlar” şeklinde tanımlanmıştır.

TSHK düzenlemeleri dikkate alındığında; devlet tarafından kanunda sayılan (askerlik, güvenlik, gümrük ve orman yangınları ile mücadele) özgülenmiş hizmetlerine özgülenmiş olanlar dışındaki tüm insansız hava araçları ister mülkiyeti devlete, ister kamu tüzel kişilerine isterse de özel hukuk kişilerine ait olsun, sivil nitelik arz etmektedir.¹⁸

Talimat'ın 4.maddesinin 1. fıkrasının ç bendinde devlet İHA'sı “Devletin askerlik, güvenlik, istihbarat, gümrük ve orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde kullandığı hava araçları” şeklinde tanımlanmış olup Talimat'ın 2. maddesinin 2. fıkrası uyarınca Talimat kapsamı dışında bırakılmıştır.

e. Being Controlled Remotely or via Autonomous Operation by the UAV Pilot

It is accepted that UAVs necessarily act connectedly to a command system or central station in our day the system that consist of Ground Control Station, Ground Data Terminal and other equipment and enables the flight of the UAVs is called "UAVS".¹⁹

B. Legal Status of the Civil UAVs

Article 65 of the TCAA states that "unless contrary is stated herein, air vehicles are subject to provisions regarding movable property." The conclusion to be drawn from this provision is that unless there is a contrary regulation in the Act, air vehicles shall be subject to provisions regarding movable property both under the Turkish Civil Code numbered 4721²⁰ and under TCAA without any distinction.²¹

C. Terms of Inclusion of the UAVs to the Instruction

In accordance with the Article 2 of the Instruction, the terms for UAVs to be included in the Instruction are hereinbelow presented;

- Flight in the Turkish Airspace
- Not being included within the scope of state UAVs
- Not being an UAV or one of the systems that are only used indoors
- Not being one of the unmanned balloon that are attached to the ground or another platform or similar systems
- Not having a maximum take-off weight less than 500 (five hundred) grams

III. RECORDING AND REGISTRATION REQUIREMENT FOR UAV

A. Recording Requirement

There is recording requirement for each and every UAV as per the provision of "The responsible operators and managers of the companies that sell unmanned aerial vehicles are obliged to duly keep identification informa-

e. Uzaktan veya Otonom Operasyon ile İHA Pilotu Tarafından Kontrol Edilme

Günümüzde İHA'ların mutlaka bir komuta sistemi veya kontrol istasyonuna bağlı hareket ettiği kabul edilmektedir. Yer Kontrol İstasyonu, Yer Veri Terminali ve diğer teçhizattan oluşan ve İHA'ların uçuşunu sağlayan sisteme "İHAS" denir.¹⁹

B. Sivil İHA'nın Hukuki Mahiyeti

TSHK'nın 65. maddesi "Bu Kanunda aksine bir hüküm bulunmadıkça, hava araçları menkul mal hükümlerine tabidir." şeklinde düzenlenmiştir. Bu hükümden çıkarılacak sonuç, Kanunda aksine bir düzenleme olmadıkça hava araçlarının herhangi bir ayrıma tâbi tutulmaksızın, gerek 4721 sayılı Türk Medenî Kanunu²⁰ gerek de TSHK anlamında taşınırlara ilişkin hükümlere tâbi tutulacağıdır.²¹

C. İHA'ların Talimat Kapsamına Girme Şartları

İHA'ların, Talimat'ın 2. maddesine göre Talimat kapsamına girebilmeleri için gereken şartlar aşağıda belirtilmiştir;

- Türk Hava Sahasında uçma
- Devlet İHA'larının kapsamına girmeme
- Yalnızca kapalı alanlarda kullanılan İHA ve sistemlerinden olmama
- Yere veya herhangi bir platforma bağlı olan insansız balon ve benzeri sistemlerden olmama
- Azami kalkış ağırlığı 500 (beş yüz) gram'dan az olmama

III. İHA'NIN KAYIT VE TESCİL ZORUNLULUĞU

A. Kayıt Zorunluluğu

TSHK'nın 144. maddesinin "İnsansız hava aracı satan şirketlerin sorumlu işleticileri ve yöneticileri, satılan araç bilgileri ile satın alanların kimlik bilgilerini usulüne uygun şekilde tutmak ve azami kalkış ağırlığı beşyüz gram (dahil) üzerindeki insansız hava araçları ile ilgili bilgileri, aynı gün içinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından oluşturulan kayıt sistemine kaydetmek zorundadır. Bu kayıtlar, suç işlenmesinin önlenmesi ve suç soruşturmalarında kullanılmak üzere kolluk birimleriyle

tion of the purchasers and purchased vehicle and record the information regarding the purchased vehicle which has the maximum take-off weight of five hundred grams (included) and above on the same day to a recording system which is created by the Directorate General of Civil Aviation. These recordings are shared with the law enforcement agencies in order to prevent crimes and to be used crime investigations. Those who act contrary to this requirement and do not record the vehicle that they personally brought from abroad or took over in the country within maximum three days shall be punished with an administrative fine amount of five thousand Turkish Liras.” of Article 144 of the TCAA.²² Moreover, this matter is regulated in the hereinbelow paragraph 2 of the Article 11 of the Instruction;

“a) Each and every UAV that is produced in our country is recorded to the “Recording System” on the same day by its producer.

b) Information of the each and every UAV which are sold by an importer company, along with the purchaser shall be recorded to the “Recording System” on the same day by the responsible managers of the selling company.

c) The UAV which is brought personally from abroad or taken over in the country shall be recorded to the “Recording System” within maximum 3 days.

Each and every UAV that is produced in our country, is personally brought from abroad or purchased from importer companies shall be recorded to the “Recording System” within 7 (seven) days.²³

The following data is entered into the Recording System as per paragraph 3 of the respected article:

- The producer, brand and model, serial number of the UAV and its systems,
- Production place and date of the UAV and its systems,
- The maximum take-off weight of the UAV,
- Name, Turkish Identification Number/Tax Number, address and contact information of the owner/operator of the UAV and its systems,
- Criminal record with an archive record of the owner and pilot of the UAV and its systems,

paylaşılır. Bu yükümlülüğe aykırı hareket edenler ile yurtdışından bireysel olarak getirdiği veya yurtiçinde devraldığı aracı en geç üç gün içinde sisteme kaydettirmeyenlere beşbin Türk Lirası idari para cezası verilir.” hükmü uyarınca, her bir İHA için “kayıt zorunluluğu” mevcuttur.²² Ayrıca, bu husus Talimat’ın 11. maddesinin 2. fıkrasında da aşağıdaki gibi düzenlenmiştir;

“a) Ülkemizde üretimi yapılan her bir İHA, üreticisi tarafından aynı gün içerisinde “Kayıt Sistemi”ne kayıt edilir.

b) İthalatçı firma tarafından satılan her bir İHA’nın bilgileri satın alan kişi bilgileriyle birlikte, satan firmanın sorumlu yöneticileri tarafından aynı gün içerisinde “Kayıt Sistemi”ne kayıt edilir.

c) Yurt dışından bireysel olarak getirilen veya yurt içinde devir alınan İHA, en geç 3 gün içerisinde “Kayıt Sistemi”ne kayıt edilir.”

Bu düzenlemeye göre, ülkemizde üretim yapılan, yurtdışından bireysel olarak getirilen veya ithalatçı firmalardan satın alınan her bir İHA 7 (yedi) gün içerisinde “Kayıt Sistemi”ne kayıt edilmek zorundadır.²³

Anılan maddenin 3. fıkrasına kapsamında Kayıt Sistemi’ne aşağıdaki bilgiler girilir:

- İHA ve sistemlerinin üreticisi, marka ve modeli, seri numarası,
- İHA ve sistemlerinin üretim yeri ve tarihi,
- İHA’nın maksimum kalkış ağırlığı,
- İHA ve sistemleri sahibinin /işleticisinin adı, TC Kimlik Numarası/Vergi Numarası, adresi ve iletişim bilgileri,
- İHA ve sistemlerinin sahibine ve pilotuna ait arşiv kayıtlı Adli sicil kaydı,
- 18 (on sekiz) yaşından küçükler için ileride doğabilecek hukuki ve cezai sorumlulukları kabul ettiklerine dair kanuni mümessillerince noterde tanzim ve tasdik edilmiş taahhütname.

SGHM’nin resmi internet sayfasında,²⁴ kayıt işlemleri, bireysel işlemler ve ticari işlemler olmak üzere ikiye ayrılmıştır.



• A covenant that is issued and approved in a notary for those who are ounger than 18 (eighteen) years old indicating they accept legal and criminal responsibility that may arise in the future by their legal represenatives.

Recording proceedings are regulated in two categories as personal proceedings and commercial proceedings in official web page of the DGCA.²⁴

1. Personal Recording Proceedings²⁵

a) Recording

It is required to record UAV in the event of its weight is 500 (five hundred) grams and above to the Recording System.

1. Bireysel Kayıt İşlemleri²⁵

a) Kayıt

İHA'nın ağırlığının 500 (beş yüz) gram ve üzeri olması durumunda Kayıt Sistemi'ne kayıt gereklidir.

b) Satın Alınan İHA'nın Kaydı

İHA'nın bir kişiden veya mağazadan (online alışveriş dahil olmak üzere) satın alınması durumunda kayıt, Satın Alınan İHA sayfasından yapılacaktır. Anılan sayfada İHA'nın görüntülenebilmesi, İHA'yı satan şirketin satış kaydı yapmış olmasıyla mümkün olacaktır. Kullanılmayacak durumda olan aracın hurdaya ayrılması gerekecektir



b) Recording of the Purchased UAV

In the event of UAV is purchased from a person or a store (including online shopping), the record shall be submitted via Purchased UAV web page. The display of the UAV on the respected web page is only possible in the event of the company that sold UAV has created a sales record. The vehicle which may not be used shall be scrapped.

c) Sales Recording of the UAV

Personal users may also record the UAV sales via "UAV Sales Record" page.

d) Production and Import Recording of the UAV

In the event of a production of an UAV, the record shall be submitted via Recording of UAV Production and Import page. It is mandatory to submit a specific serial number of the UAV that is produced during the recording. This proceeding is subject to DGCA approval.

c) İHA'nın Satış Kaydı

Bireysel kullanıcılar ayrıca İHA satışlarını "İHA Satış Kaydı" sayfasından kayıt edebileceklerdir.

d) İHA'nın Üretim ve İthalat Kaydı

Bir İHA'nın üretilmesi durumunda kayıt, İHA Üretim ve İthalat Kaydı sayfasından yapılacaktır. Kayıt esnasında üretilen İHA'ya özgü bir seri numarasının girilmesi zorunlu kalmıştır. Bu işlem SHGM'nin onayına tabidir.

e) İHA'nın Yurtdışından Getirme Kaydı

Yurtdışından getirilen İHA'ların da kaydı İHA Üretim ve İthalat Kaydı sayfasından yapılacaktır. İlgili sistemde yurtdışından getirme işlemi "seyahat" ve "gümrük" olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Bu bağlamda şayet İHA bir seyahat sırasında getirildiyse "seyahat" seçeneği, kargo yolu ile satın alındıysa "gümrük" seçeneği işaretlenecektir. Bu işlem de SHGM onayına tabidir.

e) Recording of UAV From Abroad

The recordings of the UAVs which are brought from abroad shall be submitted via Recording of UAV Production and Import page as well. The bringing from abroad proceedings are divided into two categories as “travel” and “customs”. Therefore, in case UAV is brought during a travel the “travel” option, in case UAV is purchased via cargo “customs” option shall be selected. This proceeding is subject to DGCA approval as well.

f) Recording of Pilots to the System

Moreover, pilots shall also be recorded to the Recording System. Every person who uses UAV that weights more than 500 (five hundred) grams shall be recorded to this system. Those who will be recorded shall select the type of UAV that they will be using at first. Following the submittal of the necessary documents to the system, the application shall be sent to the approval of DGCA. Users of UAV0 and UAV1 shall be automatically assigned recording number. UAV2 and UAV3 users are required to upload the scanned versions of their licences, submit their licence numbers and last validity date. Training is not required for personal usage of both UAV0 and UAV1 usage.

Piloting authorizations of the personal users shall automatically be assigned to their vehicles. In case UAV is being used by others, defined pilot shall be changed by submitting the TR identity number to the relevant data box. The assigned pilot shall be recorded to the system and approved by the DGCA. The commercial enterprises may not record pilots directly but may link the recorded pilot to the commercial enterprise. However, in such cases the respected proceeding shall be approved by the linked pilot.

g) Getting UAV Flight Ready

The option of “I want/wish to use” shall be selected in order to get the UAV which is purchased and recorded for the purpose of sales flight ready. Afterwards, The required steps are in order, submitting description regarding the UAV, uploading photos and defining the pilot. Although it may be possible to send the UAV to the approval of the DGCA following the completion of the other steps without defining the pilot, the UAV would not be ready for flight since no QR code would be generated without defining the pilot.

f) Pilotların Kayıt Sistemi'ne Kaydı

Ayrıca, Kayıt Sistemi'ne pilotların da kaydolması gerekmektedir. 500 (beş yüz) gram ağırlığın üzerinde İHA kullanan herkes bu sisteme kaydolmalıdır. Kaydolacak kişiler ilk olarak kullanmak istedikleri İHA'nın tipini seçeceklerdir. Gerekli evrakların sisteme yüklenmesini müteakip başvuru SHGM'nin onayına gönderilecektir. İHA0 ve İHA1 kullanıcılarına otomatik olarak kayıt numarası verilecektir. İHA2 ve İHA3 kullanıcılarının ise lisanslarının taranmış hallerini yüklemeleri, lisans numaraları ve son geçerlilik tarihlerini girmeleri yeterli olacaktır. İHA0 kullanıcıları için de İHA1 kullanıcıları için de bireysel kullanım için eğitim gerekliliği söz konusu değildir.

Bireysel kullanıcıların pilotluk yetkileri araçlarına otomatik olarak atanacaktır. Herhangi bir nedenden dolayı İHA'nın başkası tarafından kullanılması durumunda tanımlı pilotun ilgili veri kutusuna TC kimlik numarası girilerek değiştirilmesi gerekmektedir. Atanacak pilot sisteme kayıtlı ve SHGM tarafından onaylanmış olmalıdır. Ticari işletmeler doğrudan pilot kaydı yapamayacak olup ancak kayıtlı bir pilotu ticari işletmeye ekleyebileceklerdir. Ancak bu durumda da bu işlemin eklenen pilotça onaylanması beklenmektedir.

g) İHA'nın Uçuşa Hazır Hale Getirilmesi

Satın alınan ve satış amaçlı olarak kaydedilen İHA'nın uçuşa hazır hale getirilmesi için Kayıt Sistemi'nde “Kullanmak İstiyorum” seçeneğinin seçilmesi gerekmektedir. Ardından İHA'ya ilişkin açıklama girilmesi, fotoğraf yüklenmesi ve pilot tanımlanması adımları söz konusu olacaktır. Pilot tanımlanmadan, diğer adımların tamamlanmasını müteakip İHA'nın SHGM onayına gönderilmesi mümkün olsa da, pilot tanımlanmadan kare kod oluşmayacağından İHA uçuşa hazır hale gelmeyecektir.

İHA, SHGM tarafından onaylandığında sistem İHA için bir kare kod oluşturacaktır. Kare kod indirme adımı olan dördüncü adımın ardından ilgili kare kodun basılıp İHA'nın düz bir yüzeyine yapıştırılması gerekmektedir. Bunun ardından İHA uçuşa hazır hale gelecektir.

h) Uçuş İzni Talebi

Uçuşa yasaklı ve meskun mahal, kalabalık veya çok kalabalık bölgelerde uçmak için uçuş izni alınması zorunludur.

Once the UAV is approved by the DGCA, the system shall generate a QR code for the UAV. After the fourth step which is downloading the QR code, the corresponding QR code shall be printed and affixed to a flat surface of the UAV. Subsequently the UAV shall be ready for flight.

h) Flight Permit Request

It is mandatory to obtain a flight permit in order to fly in the zones that are no fly zones and residential areas, crowded or overcrowded areas.

Application for permit page is available on the system under the “my UAVs” and “Request Flight Permit” pages.

Local authorities may ban flight in certain areas from time to time due to safety concerns.

Abovementioned information with respect to the flight permit request applies to the commercial recording proceedings.

2. Commercial Recording Proceedings²⁶

a) Record

It is required to record UAV in the event of its weight is 500 (five hundred) grams and above to the Recording System. Commercial user shall be selected among the type of record for the commercial recordings. The person who creates the first record of a company shall be designated as the authorized manager of the respected company. This person may link and authorize other employees with the manager authority.

Persons who create commercial recordings shall necessarily evaluate their authorization to carry out proceedings on behalf of the respected company and its legal consequences.

b) Recording of the Purchased UAV

In case UAV is purchased from a person or a store (including online shopping), the record shall be submitted via Purchased UAV web page.

The display of the UAV on the respected web page is only possible in the event of the company that sold UAV has created a sales record. The status may be viewed via “My Data- Company Data”/“My UAVs-Company UAVs” “Bilg-

İzin başvurusu sayfasına, sistemde “İHA’larım” ve “Uçuş İzni Talep Et” sayfalarından ulaşılabilmektedir.

Mülki idareler emniyet gerekçesiyle bazı bölgelerde çeşitli dönemlerde uçuş yasağı ilan edebilir.

Uçuş izni talebine ilişkin yukarıdaki bilgiler, ticari kayıt işlemleri açısından da geçerlidir.

2. Ticari Kayıt İşlemleri²⁶

a) Kayıt

İHA’nın ağırlığının 500 (beş yüz) gram ve üzeri olması durumunda bu sisteme kaydedilmesi gerekmektedir. Ticari kayıtlarda kayıt tipi seçiminden ticari kullanıcının seçilmesi gerekmektedir. Bir şirketin kaydını ilk defa oluşturan kişi o şirketin yetkili yöneticisi olarak tanımlanacaktır. Bu kişi yönetici yetkisiyle şirkete başka çalışanlar ekleyebilecek, onları yetkilendirebilecektir.

Kişilerin ticari kayıt yaparken ilgili şirket adına işlem yapma yetkilerinin olup olmadığını ve bunun hukuki sonuçlarını mutlaka değerlendirmeleri gerekecektir.

b) Satın Alınan İHA’nın Kaydı

İHA’nın bir kişiden veya mağazadan (online alışveriş dahil olmak üzere) satın alınması durumunda kayıt, Satın Alınan İHA sayfasından yapılacaktır.

İlgili sayfada İHA’nın görüntülenebilmesi için İHA’yı satan şirketin satış kaydı yapması gerekmektedir. “Bilgilerim- Şirket Bilgileri”/“İHA’larım - Şirket İHA’ları” sayfasından İHA’nın durumu görüntülenebilecek ve İHA’yla ilgili işlemler gerçekleştirilebilecektir.

c) İHA’nın Satış Kaydı

Ticari kullanıcılar İHA’ların satışlarını “İHA Satış Kaydı” sayfasından gerçekleştirebileceklerdir.

Kaydın düzgün bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için şirketlerin vergi numaralarının doğru girilmesi önem arz etmektedir. Yurtiçinde İHA satan şirketler, 500 (beş yüz) gram ve üzeri azami kalkış ağırlığındaki İHA’ların satışını aynı gün içerisinde İHA Kayıt Sistemine kaydetmek zorundadırlar.



ilerim- Şirket Bilgileri”/“İHA'larım - Şirket İHA'ları” page and relevant proceedings may be carried out.

c) Sales Recordign of the UAV

Commercial users may realize the sales of the UAVs via “UAV Sales Recording” page.

It is important to submit tax numbers of the companies correctly in order to duly realize the record. Companies which sells UAV in the country shall record the sales of the UAVs with a maximum take-off weight 500 (five hundred) grams and above to the UAV Recording System on the same day.

d) Production and Import Recording of the UAV

Production and Import Recording of the UAV for the Commercial Recording Proceedings are in line with the Personal Recording Proceedings.

d) İHA'nın Üretim ve İthalat Kaydı

Ticari Kayıt İşlemleri'nde İHA'nın Üretim ve İthalat Kaydı, Bireysel Kayıt İşlemleri ile paralellik göstermektedir.

e) Pilotların Kayıt Sistemi'ne Kaydı

Ticari Kayıt İşlemleri'nde Pilotların Kayıt Sistemi'ne kaydı genel olarak Bireysel Kayıt İşlemleri ile paralellik göstermektedir. Bununla birlikte İHAO kullanıcılarına ticari kullanım için 12 (on iki) saatlik eğitim gerekliliği söz konusu iken, İHA1 kullanıcılarına ticari kullanım için 36 (otuz altı) saatlik eğitim gerekliliği söz konusudur.

f) İHA'nın Uçuşa Hazır Hale Gelmesi

İHA'nın uçuşa hazır hale gelmesi genel olarak Bireysel Kayıt İşlemleri ile paralellik göstermektedir.

e) Recording of the Pilots to the Recording System

Recording of the Pilots to the Commercial Recording Proceedings are generally in line with the Personal Recording Proceedings. However, whilst there is 12 (twelve) hour training requirement for UAV0 users regarding commercial usage, there is 35 (thirty six) hour training requirement for UAV1 users regarding commercial usage.

f) Making the UAV Flight Ready

Making the UAV flight ready is generally in line with the Personal Recording Proceedings.

Flight permit is required for the commercial flights with UAVs which are recorded to the system.

B. Registration Requirement

UAVs in UAV2 and UAV3 classes are registered to air vehicle registry by DGCA and assigned registration mark as per Article 12 of the Instruction.

The documents that are required to be submitted during the application the reserve registration mark for the UAVs in UAV2 and UAV3 classes which are to be registered are as follows;

- Petition which is signed by the owner or the person who has notarized proxy,
- Reservation application form,
- In the event of the owner is a legal entity, the trade name and Turkish Trade Registry Gazette indicating the capital and shareholding structure,

Ticari amaçlı uçuşlarda sisteme kayıtlı İHA'larla yapılacak tüm uçuşlar için uçuş izni gerekmektedir.

B. Tescil Zorunluluğu

Talimat'ın 12. maddesi uyarınca, İHA2 ve İHA3 sınıfındaki İHA'lar, SHGM tarafından hava aracı siciline kaydedilerek tescil işareti atanır.

Tescile alınacak İHA2 ve İHA3 sınıflarındaki İHA'ların tescil işareti rezerv başvurusunda sunulması zorunlu olan evraklar aşağıdaki gibidir;

- Sahibi veya Noter onaylı vekalet verilen şahıs tarafından imzalı dilekçe,
- Rezerv başvuru formu,
- Sahibi tüzel kişi ise ticari unvanı, sermaye ve ortaklık yapısını gösterir Ticaret Sicil Gazetesi,
- Gerçek kişi ise Noter onaylı nüfus cüzdanı örneği,
- Gerçek kişiler için Noter onaylı imza beyanı, Tüzel kişiler için Noter onaylı imza sirküleri,
- Mülkiyet durumu taahhütname'si.

IV. İHA TALİMATINDA UÇUŞ İZİNLERİ, UÇUŞA ELVERİŞLİLİK VE UÇUŞA YASAK BÖLGELER

A. Uçuş İzinleri

SHGM tarafından yayımlanan Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyon Talimatı Ek-1'de yer alan Tablo-13'te azami kal-

FOOTNOTE

16 Convention on International Civil Aviation Done At Chicago on the 7th Day of December 1944, https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf (Last Access: 04.12.2017); Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması (Sözleşmesi) (Sıkago, 07.12.1944) <http://ua.mfa.gov.tr/> (Last Access: 04.12.2017)
17 19.10.1983 tarih ve 18196 sayılı Resmi Gazete (RG)
18 Özkan, s. 358'den naklen Akkurt, s.67
19 Özkan, s. 359'dan naklen **Salih Akyürek-Mehmet Ali Yılmaz-Mustafa Taşkıran**, İnsansız Hava Araçları Muharebe Alanında ve Terörle

Mücadelede Devrimsel Dönüşüm, BİLGESAM, Rapor No:53, Ankara, Aralık, 2012, s.1

20 Official Gazette dated 08.12.2001 and numbered (OG)

21 **Serdar Hızır, Alisher Turaev**, Türk Hukuku'nda Hava Araçları Üzerinde İpotek Tesis Edilmesi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Volume:57, Issue: 3, Publication Year:2008, p.378; Supreme Court Assembly of Civil Chambers, D.01.07.2009, C. 2009/-19256, P.2009/300

22 Official Gazette dated 19.10.1983 and numbered 18196 (OG)

23 Özkan, s. 367

24 <https://iha.shgm.gov.tr/public/yardim.html> (Last Access: 06.12.2017)

25 <https://iha.shgm.gov.tr/public/bireysel-islemler.html> (Last Access: 06.12.2017)

26 <https://iha.shgm.gov.tr/public/ticari-islemler.html> (Last Access: 06.12.2017)

27 Official Gazette dated 10.11.2008 and numbered 27050 (OG)

- In the event that owner is a real person Notarized copy of the identification card,
- Notarized signature statement for the real persons, Notarized signature circulars for the Legal entities,
- Ownership status covenant.

IV. PRIOR PERMISSION FOR FLIGHT, AIRWORTHINESS AND NO-FLY ZONES IN UAV INSTRUCTION

A. Prior Permissions

It is regulated that UAVs with the maximum take-off weight between 4 (four) kilograms and 150 (one hundred and fifty) kilograms shall obtain special prior permission for flight operations in Chart-12 which takes place in s in Chart-13 which takes place in Schedule-1 of the Instruction regarding Air Vehicle and Related Product, Piece and Airworthiness of the Device and Environmental Certification that is published by DGCA.

However paragraph 1 one of the Article 8 of the Instruction is regulated as “*Restricted Medical Certificate, Airworthiness Certificate or Special Prior Permission for Flight Certificate within the scope of SHY-21 shall not be issued by the DGCA for the UAVs with the UAVO classification.*”

It is stated “*Even though Restricted Medical Certificate, Airworthiness Certificate and Special Prior Permission for Flight shall not be issued for the UAVs with a UAVI classification, Statement of Safety and Declaration of Conformity which examples of are presented in the official web page of the DGCA shall be accepted instead.*” in paragraph 2 of the related article.

kış kütleli 4 (dört) kilogram’dan 150 (yüz elli) kilogram’a kadar olan İHA’ların uçuş faaliyetleri için özel uçuş izni almalarının gerekmekte olduğu düzenlenmiştir.

Fakat Talimat’ın 8. maddesinin 1. fıkrası “*İHAO sınıfındaki İHA için Genel Müdürlük tarafından Tahditli Tıp Sertifikası, Uçuşa Elverişlilik Sertifikası veya SHY-21 kapsamında Özel Uçuş İzni Belgesi düzenlenmez.*” hükmünü havidir.

İlgili maddenin 2. fıkrasında ise “*İHA sınıfındaki İHA için Genel Müdürlük tarafından Tahditli Tıp Sertifikası, Uçuşa Elverişlilik Sertifikası ve Özel Uçuş İzni Belgesi düzenlenmemekle birlikte bu evrakların yerine Genel Müdürlük resmi internet sayfasında örnekleri verilen Emniyet ve Uygunluk Beyanları kabul edilmektedir.*” denilmektedir.

İlgili madde uyarınca Emniyet Beyanı’nın geçerli olabilmesi için yerine getirilecekler aşağıdaki gibidir;

- İmalatçı/ithalatçı tarafından düzenlenen Uygunluk Beyanı eklerinde, İHA ve sistemlerinin imalatında kullanılan standartlar belirtilir.
- İHA ve sistemlerinin belirtilen teknik özelliklere, ekipmanlara ve sistem bileşenlerine çalışır halde sahip olduğu, bakımlarının uygun şekilde yerine getirildiği hususunda İHA pilotu tarafından Emniyet Beyanı yayınlanır ve bu beyan her yıl yenilenir.
- İHA ve sistemlerinde kullanılacak frekanslar için, 05.11.2008 tarihli ve 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu²⁷ kapsamında Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumundan gerekli kullanım izinleri İHA işleticisi/sahibi/pilotu tarafından alınır. Emniyet Beyanı’nda, alı-

DİPNOT

16 Convention on International Civil Aviation Done At Chicago on the 7th Day of December 1944, https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf (Erişim Tarihi: 04.12.2017); Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması (Sözleşmesi) (Sikago, 07.12.1944) <http://ua.mfa.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 04.12.2017)
17 19.10.1983 tarih ve 18196 sayılı Resmi Gazete (RG)
18 Özkan, s.358’den naklen Akkurt, s.67
19 Özkan, s. 359’dan naklen **Salih Akyürek-Mehmet Ali Yılmaz-Mustafa Taşkıran**, İnsansız Hava Araçları Muharebe Alanında ve Terörle

Mücadelede Devrimsel Dönüşüm, BİLGESAM, Rapor No:53, Ankara, Aralık, 2012, s.1
20 08.12.2001 tarihli ve 24607 sayılı Resmi Gazete (RG)
21 **Serdar Hızır, Alisher Turaev**, Türk Hukuku’nda Hava Araçları Üzerinde İpotek Tesis Edilmesi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:57, Sayı:3,Yayın Yılı:2008, s.378; Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, T.01.07.2009, E. 2009/-19256, K.2009/300

22 19.10.1983 tarih ve 18196 sayılı Resmi Gazete (RG)
23 Özkan, s. 367
24 <https://iha.shgm.gov.tr/public/yaridim.html> (Erişim Tarihi: 06.12.2017)
25 <https://iha.shgm.gov.tr/public/bireysel-islemler.html> (Erişim Tarihi: 06.12.2017)
26 <https://iha.shgm.gov.tr/public/ticari-islemler.html> (Erişim Tarihi: 06.12.2017)
27 10.11.2008 ve 27050 sayılı Resmi Gazete (RG)



In order for the Security Statement to be valid in accordance with the relevant article, the following shall apply;

- The standards that are used in the production of UAV and its systems are indicated in the schedules of Declaration of Conformaty which is issued by the producer/importer.
- The Security Statement regarding UAV and its systems have the stated technical features, equipment and system components in a working condition and their maintenance are duly carried out shall be issued and annually renewed by the UAV pilot.
- Necessary usage permits for the frequency that shall be used in the UAV and its systems shall be obtained from Information and Communication Technologies Authority in accordance with the Electronic Communication Law numbered 5809²⁷ and dated 05.11.2008

nan frekans kullanım izninin tarihi, sayısı, tahsis edilen frekans bilgileri yer alır. İzin verilen frekansın kullanılması, her türlü girişime karşı gerekli tedbirlerin alınması İHA pilotu sorumluluğundadır. İHA ve sistemlerinde kullanılacak elektronik haberleşme cihazları Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından belirlenen teknik düzenlemelere uygun olur.

- Bakım onarımı yapan gerçek/tüzel kişinin ismi ve iletişim bilgileri de Emniyet Beyanı'nda yer alır.

İHA2 sınıfındaki İHA'lara ilişkin olarak ise, anılan maddenin 3. fıkrasında, İHA1 sınıfı için uygulanan kurallar ile birlikte, fıkrada belirtilen bakım ve tamir kayıtları, teknik özelliklerini açıklayan İHA ve sistemlerine ait ürün kataloğu gibi doküman ve belgelere göre güvenli ve emniyetli operasyon yapma kabiliyeti değerlendirilerek 3 (üç) yıl süreli Özel Uçuş İzni Belgesi düzenleneceği belirtilmiştir.

by the UAV operator/owner/pilot. Security Statement includes the date of the usage permit of the frequency, number, data of the assigned frequency Usage of the permitted frequency and taking of every precaution against every interference are the responsibilities of the UAV pilot. Elektronik communication devices that are to be used in the UAV and its systems shall be compatible with the technical regulations that are issued by the Information and Communication Technologies Authority.

- Name and communication data of the real person/legal entity who carries out the maintenance shall be included in the Security Statement.

It is regulated that a Special Flight Certificate shall be issued by evaluating the ability to safely and securely operate according to the documents and records that are indicated in the paragraph 3 of the respected article such as maintenance and repair records, product catalogue of the UAV and its systems describing the technical features along with the rules that are applied for the UAV1 class as per paragraph 3 of the respected article with respect to the UAVs in UAV2 class.

According to paragraph 1 of Article 17 of the Instruction, it is not necessary to obtain a flight permit from the Directorate General for the UAVs in UAV0 and UAV1 classes for any sportive or amateur flight that will take place excluding the commercial activities except for the regions mentioned in Article 18 of the Instruction. However, it is also forbidden to fly in the places and during time prohibited by the local authority with the highest rank in the area for these classes. In the context of subparagraph c of related paragraph, the application shall be made 5 (five) working days prior to any flight to the residential, crowded or very crowded regions with the Flight Permit Request Form (“**Form**”), which is on the DGCA official internet web page.

It is not required to obtain a flight permit in areas/regions excluded from the residential, crowded or overcrowded areas/regions provided that the requirements specified in the Instructions are complied with regarding to the flights UAVs in classes of UAV0 and UAV1 with a commercial purpose.

An application shall be submitted to DGCA with the Form in order to carry out the necessary coordination on UAV flights with the sportive and amateur purposes excluding commercial activities with respect to the

Talimat’ın 17. maddesinin 1. fıkrası uyarınca İHA0 ve İHA1 sınıfı İHA’lar için ticari faaliyetler dışında gerçekleşecek sportif ve amatör amaçlı uçuşlarda, Talimat’ın 18. maddesinde belirtilen bölgeler haricinde Genel Müdürlükten uçuş izninin alınması gerekmektedir. Bununla birlikte bu sınıflar için de mahallin en büyük mülki idare amiri tarafından yasaklanan yer ve zamanlarda uçuş yapmak yasaktır. İlgili fıkranın c bendi bağlamında, meskun mahal, kalabalık veya çok kalabalık bölgelerde, yapılacak her türlü uçuşlarda 5 (beş) iş günü öncesinden SHGM resmi internet sayfasında bulunan Uçuş İzni Talep Formu (“**Form**”) ile birlikte başvuru yapılacaktır.

İHA0 ve İHA1 sınıfı İHA’lar’ın ticari amaçlı uçuşları bakımından ise, meskun mahal, kalabalık veya çok kalabalık bölgeler dışında kalan bölgelerde, Talimat’ta belirtilen gerekliliklere uyulması şartıyla uçuş izni alınması gerekmektedir.

İHA2 ve İHA3 sınıfı İHA’lar açısından, Talimat’ın 17. maddesinin 2. fıkrası uyarınca, ticari faaliyetler hariç olmak üzere sportif ve amatör amaçla gerçekleştirilecek İHA uçuşlarında gerekli olan koordinasyonun yapılabilmesi adına 10 (on) iş günü öncesinden SHGM’ye Form ile başvuru yapılacaktır. Ticari amaçlı uçuşlara ilişkinse 15 (on beş) iş günü öncesinden SHGM’ye başvuru yapılacaktır.

Yabancı operatör/işletici/pilot tarafından Türk Hava Sahasında uçuş gerçekleştirme talebi olması durumunda ise gerekçeleri ile birlikte diplomatik kanallarla 20 (yirmi) iş günü öncesinden SHGM resmi internet sayfasındaki Form-İngilizce ile SHGM’ye başvurulacaktır. Türk Hava Sahası, TSHK’nın 3. maddesinin a bendinde “*Türkiye Cumhuriyetinin egemenliği altındaki ülke ile Türk karasuları üzerindeki saha*” olarak tanımlanmıştır.

B. Uçuşa Elverişlilik

Talimat’ın 8. maddesinin 4. fıkrası “*İHA3 sınıfındaki İHA için Genel Müdürlük tarafından Uçuşa Elverişlilik Sertifikası düzenlenir ve her 3 yılda bir yenilenir.*” hükmünü havidir. Anılan maddede, Uçuşa Elverişlilik Sertifikası’nın başka bir kişiye devredilmesi halinde SHGM’ye yazılı olarak bilgi verilmesi gerektiği düzenlenmiştir. Söz konusu belgelerin devri, SHGM’nin onayının ardından mümkün olabilecektir.

UAVs in UAV2 and UAV3 classes as per paragraph 2 of the Article 17 of the Instruction. An application shall be submitted to DGCA regarding to the flights with commercial purposes 15 (fifteen) working days prior.

In case of the request of the foreign operator/renter/pilot to carry out flight in Turkish Airspace, it shall be applied to DGCA with the Form- English which is located in the DGCA's official web page along with the reasons by diplomatic channels 20 (twenty) working days prior. Turkish Airspace is defined as "Territory under the sovereignty of the Republic of Turkey and field on Turkish territorial waters" in paragraph a of Article 3 of TCAA.

B. Airworthiness

Paragraph 4 of the Article 8 of the Instruction states that "For the UAV which is in UVA3 class, an Airworthiness Certificate shall be issued and renewed every 3 years by Directorate General." It is stipulated that, in the event that the Airworthiness Certificate is transferred to another person, the DGCA shall be informed in writing in the abovementioned article. The transfer of such documents shall be possible after the approval of the DGCA.

C. No-Fly Zones

It is prohibited to fly with an UAV in any class without risk analysis and without permission from DGCA in the following no-fly zones specified in Article 18;

- At airports, notwithstanding altitude, in the nearer fields from the edge of the nearest runway with a distance of 9 (nine) kilometers,
- Notwithstanding altitude, navigational ancillary equipment, heliport, helipad, air park, landing/departure to the sea areas which are posted on the DGCA official web page etc. as center with a nine-kilometer radius
- On very crowded regions and crowded regions notwithstanding altitude
- on "Forbidden, Restricted and Hazardous Areas" that are located in the section 5.1 of the Aeronautical Information Publication ENR of Turkey,
- Around critical buildings, facilities and assets such as military buildings and facilities, prisons, fuel warehouses and stations, arms / fireworks factories and warehouses,

C. Uçuşa Yasak Bölgeler

Talimat'ın 18. maddesinde belirtilen aşağıdaki uçuşa yasak bölgelerde risk analizi yapılmadan ve SHGM'den izin alınmadan herhangi bir sınıftaki İHA ile uçuş yapılması yasaklanmıştır;

- İrtifaya bağlı olmaksızın havalimanlarında, en yakında bulunan pistin kenarından 9 (dokuz) kilometre mesafeden daha yakın sahada,
- İrtifaya bağlı olmaksızın seyrüsefer yardımcı cihazları, heliport, heliped, hava parkı, SHGM resmi internet sitesinde yayınlanmış olan denize iniş/kalkış alanları vb. merkez olmak üzere 9 (dokuz) kilometre yarıçaplı sahada,
- İrtifaya bağlı olmaksızın çok kalabalık bölgeler ve kalabalık bölgeler üzerinde,
- Türkiye Havacılık Bilgi Yayını ENR 5.1 bölümünde yer alan "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,
- NOTAM²⁸ ile ilan edilen sahalarda.

Ayrıca mahallin en büyük idari amiri de, yetkili olduğu sınırlar içerisinde, uçuşları yasaklayabilecektir.²⁹ Türkiye'nin çeşitli yerlerinde söz konusu olan bu yasaklardan dolayı, uçuş gerçekleştirilmeden önce gerçekleştirilecek alanda yasağın bulunup bulunmadığı kontrol edilmelidir.

V. İDARENİN DÜZENLEYİCİ İŞLEMLERİYLE SUÇ VE CEZA KONULAMAMASI

A. Suçta ve Cezada Kanunilik İlkesi

Suçta ve cezada kanunilik ilkesine göre suç ve cezalar ancak kanunla oluşturulurlar. Buna göre yasama organı suç ve cezaların belirlenmesinde tek yetkili organdır. Bu belirleme ise ancak kanunla yapılabilir. Yani hangi fiillerin suç teşkil ettiği ve bu fiillerin işlenmesi durumunda hangi yaptırımın uygulanacağını kanunda açıkça gösterilmesi zorunludur. Yani ceza normunun kaynağı kanun olacaktır.³⁰

Bu ilke Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın ("Anayasa")³¹ 38. maddesiyle, Türkiye'nin 20.03.1952 tarihinde



- In the areas declared by NOTAM.²⁸

In addition, the local authority with the highest rank in the area may ban flights within limits that he/she is authorized to do.²⁹ Because of the ban, it shall be checked whether there is a ban on flights in the area where the flight will be performed prior to the flight in various places in Turkey.

V. “NULLA CRIMEN SINE LEGE”

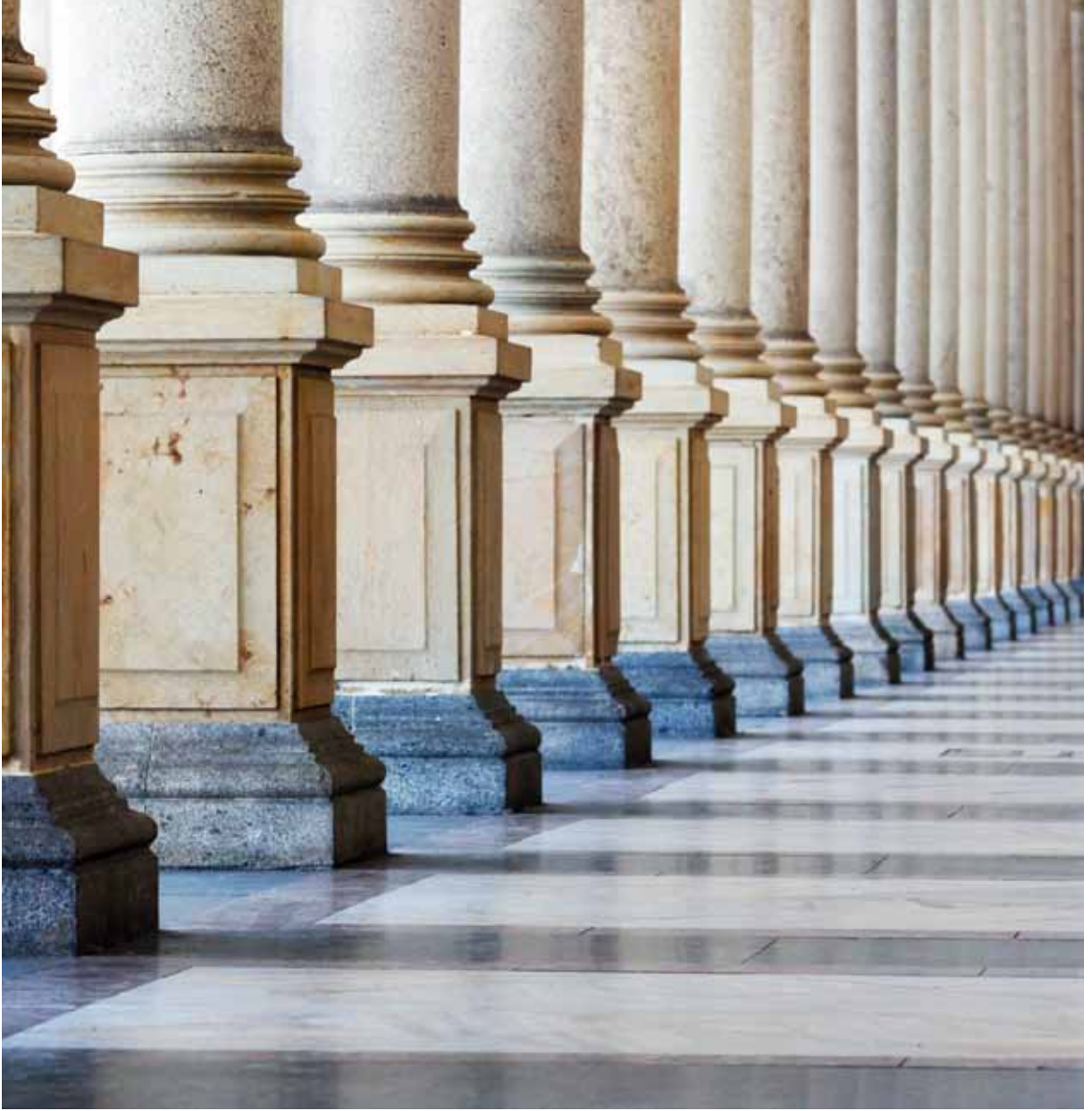
A. Principal of Legality in Crime and Punishment

According to the principal of legality, crime and punishment shall be established only by law. Accordingly, the legislation has the authority in the determination of crime and punishment. This determination may only be made by law. Following that, it shall be clearly shown by law which acts constitute a crime and which sanctions

imzaladığı Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 7. maddesiyle ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun (“TCK”)³² 2. maddesiyle Türk Hukukunda güvence altına alınmıştır.³³

B. Suçta ve Cezada Kanunilik İlkesinin İdare'ye Düzenleme Yasağı Getirme Boyutu

Suçta ve cezada kanunilik ilkesinin bir sonucu olarak ceza hukukunun kaynağı bakımından “kanunun tekeli ilkesi” benimsenmiştir. Bu ilke genel olarak hukukun kaynaklarından farklı olarak, ceza hukukunda sadece yazılı olmayan kaynakları değil, kanundan başka yazılı kaynakları, yani idarenin düzenleyici işlemlerini de ceza hukukunun kaynakları dışında tutmayı, böylece ceza hukukunun kaynaklarını da yalnızca kanunla sınırlamayı amaçlamaktadır. Ceza hukukunun güvence fonksiyonu kapsamında “kanun” kavramıyla ifade edilen husus, ülkedeki anayasal düzen açısından teknik olarak kanun niteliği taşıyan yasama tasarruflarıdır.³⁴



are to be applied in case these acts are committed. Thus, the basis of punishment norm shall be provided by law.³⁰

This principle is guaranteed under the Turkish Law with the Article 38 of the Constitution of the Republic of Turkey (**“Constitution”**),³¹ with Article 7 of the European Convention on Human Rights which was signed on 20.03.1952 by Turkey and with Article 2 of the Turkish Penal Code (**“TPC”**)³² numbered 5237.³³

Anayasa'nın 7.maddesi *“Yasama yetkisi Türk Milleti adına Türkiye Büyük Millet Meclisinindir. Bu yetki devredilemez.”* şeklindedir. Bu nedenle de yasal düzenlemeler yapma yetkisini açıkça Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne (**“TBMM”**) verir. Anacak bu ifadeden, yasal düzenleme yapma yetkisinin sadece TBMM'de olduğu sonucu çıkmamalıdır. Anayasa'nın 91. maddesi kanun hükmünde kararname, 115. maddesi tüzükleri ve 124. maddesi yönetmelikleri düzenlemiş ve bu maddeler ile açıkça idarenin düzenleyici işlemler yapma yetkisi kabul edil-

B. The Aspect of Principle of Legality in Crime and Punishment Regarding Restricting Administration to Make Regulations

As a consequence of principal of legality, “principle of monopoly of law” has been adopted in terms of the basis of criminal law. This principle has the purpose excluding not only non-written sources but written sources other than law, in other words, regulatory procedures of administration from the criminal law, thus limiting the sources of criminal law only with law unlike the general sources of law. The term expressed by the concept of “law” is the legislative acts which are the primary source in terms of hierarchy of norms, by doing so it guarantees the function of the criminal law.³⁴

According to Article 7 of the Constitution, “*The legislative power belongs to the Grand National Assembly of Turkey on behalf of the Turkish Nation. This authority cannot be transferred.*” Therefore, the authority is the Grand National Assembly of Turkey (“GNAT”) to make legislations. However, in this sense it should not be concluded that the only authority to make legal regulations belongs to the GNAT. Article 91 of the Constitution regulates the executive orders, Article 115 of the Constitution regulates the statutes and the Article 124 of the Constitution promotes administration to regulate subordinate legislations or quasi legislations. However, the paragraph 2 of Article 2 of the TPC which is one of the most fundamental principles of Turkish law is regulated in, indicates clearly that the crime and punishment cannot be established by the regulations of the administration.³⁵

The expression of “*In Article 91 of the Constitution, it is stipulated that the TGNA may authorize the Council of Ministers with respect to issuance of the executive orders and the subject matters that may not be regulated by the executive orders are listed. Article 38 of the Constitution, which is entitled “Principles on crime and punishment” is included within the scope of prohibited area that may not be regulated by executive orders. While the executive organ cannot regulate in according to the Constitution to establish crime by EO’s, it is clear that it shall contradict these fundamental rules to constitute certain acts as crime with subordinate legislations that are regulated without more efforts in comparison with EO’s executive order with respect to regulating possibilities and their forms and come after in the hierarchy of law rules.*” takes place in different precedents of the Constitutional Court.³⁶

miştir. Türk Hukuku’nun en temel ilkelerinden olan kanunilik ilkesinin düzenlendiği TCK’nın 2.maddesinin 2. fıkrası, açıkça, idarenin düzenleyici işlemleriyle suç ve ceza konulamayacağını belirtir.³⁵

Anayasa Mahkemesi’nin farklı kararlarında “*Anayasa’nın 91. maddesinde TBMM’nce Bakanlar Kurulu’na kanun hükmünde kararname çıkarma yetkisinin verilebileceği öngörülmekte ve KHK ile düzenlenemeyecek konular sayılmaktadır. “Anayasa’nın suç ve cezalara ilişkin esaslar” başlığını taşıyan 38. maddesi, kanun hükmünde kararnamelerle düzenlenemeyecek yasak alan kapsamına girmektedir. Yürütme organının KHK ile suç oluşturmasına Anayasa’da izin verilmez iken düzenleme olanakları ve biçimleri KHK’lere göre çok daha kolay olan ve hukuk kuralları hiyerarşisinde daha sonra gelen idarî düzenlemelerle kimi eylemlerin suç sayılması açıklanan Anayasa kurallarına aykırı düşer.*” ifadesine yer verilmiştir.³⁶

C. Kanunilik İlkesinin Talimat Üzerindeki Etkisi

Talimat, idarenin atipik düzenleyici işlemlerindedir ve dolayısıyla kanunilik ilkesine tabidir. Talimat’ın 26. maddesinde “*Genel Müdürlükten izin almayı gerektiren operasyonlar için izin almadan İHA uçuşu yapılması ve verilen yetkiler ile belirlenen hava sahaları dışında operasyon gerçekleştirilmesi hallerinde ilgili şahıs ve işletmeye 2920 sayılı Kanunun 5 inci kısmında yer alan ceza hükümleri uygulanır.*”, 27. maddesinin 1. fıkrasında “*bu Talimatın aksine hareket edilmesi, SHY-İPC kapsamında cezai yaptırımlara tabiidir.*”, 4. fıkrasında ise “*İHA sahibi ve pilotu özel hayatın gizliliği ve mahremiyeti konusuna özen gösterir. Aksi halde 26/09/2014 tarihli ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun ilgili Maddeleri kapsamındaki hükümler uygulanır.*” denilmektedir.

Yukarıdaki hükümlerde, daha önce kanunlarla düzenlenmiş olan suçlar için öngörülen yine kanunlarla belirlenmiş cezaların uygulama alanı genişletilmektedir. Talimat’a uymamak kapsamında yeni suçlar oluşturulmuş ve suçlara cezai yaptırımlar öngörülmüştür.³⁷

Her ne kadar Talimat ceza hükümleri için kanunlara atıf yapmış olsa, getirdiği yükümlülükler (yani suç oluşturan eylemler) bir Kanun’a dayanmadığı için, SHGM tarafından uygulanacak bir yaptırıma karşı iptal davası açılması halinde, hem Talimat hem de bu Talimat’a yapılacak olan idari işlem iptal ile karşı karşıya kalma riskini barındırmaktadır.³⁸

C. Effect of the Principal of Legality on Instruction

The instruction is one of the atypical regulatory procedure of the administration and therefore the instruction is subject to the principal of legality. It is stated that “*the penal provisions which is in the 5th part of the Law numbered 2920 shall be applied to the concerned person and the business in case of performance an UAV flight without permission for operations that require permission from the Directorate General and performing operations outside the air spaces determined by the authorities granted.*” in Article 26 of the Instruction.,” *acting contrary to this Instruction is subject to penal sanctions under Civil Aviation Regulation – Administrative Fines (CAR-AF).*” in paragraph 1 of Article 27 and “*The UAV owner and pilot take care of about the privacy and confidentiality of private life. Otherwise, the provisions of the relevant articles of the Turkish Penal Code which is dated 26/09/2014 and numbered 5237 shall apply.*” in paragraph 4 of this article.

According to the abovementioned provisions, the application area of the penalties which are previously regulated with law for the crimes once again regulated is expanded. New crimes are established, and penal sanctions are stipulated in accordance with complying with the Instruction.³⁷

Although the Instruction refers to laws for penal provisions, in the event that a law suit is filed in order to revoke a sanction that is to be applied by DGCA, both the Instruction and the administrative action to be made to this Instruction lead to a crisis of being subject to revocation due to the obligations (in other words criminal acts) it imposes are not based on law.³⁸

D. Anayasa Mahkemesinin 2016 Yılından Sonra Yaklaşımı

Bakanlar Kurulu, 2016/9064 sayılı kararı ile 21.07.2016 tarihinden geçerli olmak üzere ülke genelinde olağanüstü hal ilan etmiştir. Olağanüstü hal ilan edilmesinin ardından çeşitli kanun hükmünde kararname kabul edilmiştir. Çıkarılan kanun hükmünde kararnamelerde kabahat nevinden fiillere ve uygulanacak yaptırımlara ilişkin yapılan düzenlemeler arasında, kayıt ve tescil yükümlülüğüne aykırı davrananlara idari para cezası verilmesini öngören KHK da bulunmaktadır.³⁹

Çıkarılan kanun hükmünde kararnamelerle özellikle kanunlarda yapılan kalıcı nitelikteki değişikliklerin Anayasa Mahkemesi'nin yukarıda değinilen kararlarına uygun olmadığı görülmektedir. Ancak Anayasa Mahkemesi 668, 669, 670 ve 671 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameler'in, iptali amacıyla açılan davalarda, olağanüstü hal kanun hükmünde kararnamelerin Anayasa'ya aykırı düzenlemeler içerdiğinin ileri sürülmesi, bunların anayasallık denetimine tabi tutulmaları için yeterli olmadığı, olağanüstü hal kanun hükmünde kararnamelerinin Anayasa Mahkemesi tarafından denetlenebilmesi için bu yöndeki bir anayasal yetkinin açıkça tanınması gerektiği, Anayasa'nın 148. maddesinin lafzı, Anayasa koyucunun amacı ve ilgili yasama belgeleri göz önünde bulundurulduğunda, olağanüstü dönem kanun hükmünde kararnamelerinin herhangi bir ad altında yargısal denetime tabi tutulamayacağını açık olduğu, buna rağmen yapılacak yargısal denetim, Anayasanın bağlayıcılığı ve üstünlüğünü düzenleyen Anayasa'nın 11. maddesiyle ve hiç kimse veya organın kaynağını Anayasa'dan almayan bir Devlet yetkisi kullanamayacağına ilişkin Anayasa'nın 6. maddesiyle bağdaşmayacağı gerekçesiyle içtihat değişikliğine giderek, Anayasa'nın

FOOTNOTE

28 NOTAM is defined in paragraph 1 of Article 4 of the Instruction as “*A warning broadcast for aviators prepared in a special format to provide timely notification of any aviation service, convenience, management or information regarding the existence, conditions, or any changes thereto of the hazard.*”

29 Governorship Circular Letter dated 12.04.2016 and numbered 42860840/889-198 of the TR Governorship of Ankara Office of the Private Secretary

30 Ömer Anayurt, Avrupa İnsan Hakları Hukukunda Kişisel Başvuru Yolu, Ankara, 2004, p.112-113

transferred from **M. Balkan Demirdal**, Hukukun Temel İlkelerinin Tanımı ve İşlevleri, Hukuka Giriş, 2017, p. 201

31 Official Gazette dated 09.11.1982 and numbered 17863 (OG)

32 Official Gazette dated 12.10.2004 and numbered 15611 (OG)

33 Demirdal, p.201

34 İzzet Özgenc, Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler, Seckin Yayınevi, Ankara, 2008, p. 106 transfer from Çetintürk, p.52

35 Serap Zuvin, Ömer Bulgak, İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı: Öngörülebilir Cezalar Uygulanabilir mi?, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt 90, Sayı 6, s.179

36 D.27.09.1994, C. 1993/42, P 1994/72; D.18.01.1996, C. 1995/28, P. 1996/2

37 Zuvin/Bulgak, p.178-179

38 Zuvin/Bulgak, p.181

39 Çetintürk, p.110; D.02.11.2016, C. 2016/171, P.2016/164; D.12.10.2016, C. 2016/166, P.2016/159

40 Çetintürk, p.112

D. Approach of the Constitutional Court After the Year 2016

The Council of Ministers declared a state of emergency throughout the country with the decision numbered 2016/9064 to be effective from 21.07.2016. Following the announcement of a state of emergency, various executive orders were adopted. There is also an EO among the executive orders that are issued that sets forth administrative to the acts that are misdemeanors to those who violate recording and registration obligation fine among other sanctions to be applied.³⁹

It is clear to evaluate that the amendments made on laws with permanent character in particular in particular by executive orders are not in accordance with the above-mentioned decisions of the Constitutional Court. However the Constitutional Court changed the precedent and overruled the requisitions claiming lack of jurisdiction due to claiming Executive Orders numbered 668, 669, 670 and 671 include regulations contrary to the Constitution is not sufficient to carry out the constitutionality audit of them in lawsuits filed in order to annul them, an explicit constitutional authorization is required in order for the Constitutional Court to audit the state of emergency executive orders, it is clear that the state of emergency orders may not be audited judicially under any name when the literal of the Article 148 of the Constitution, the purpose of the legislator and the respected legislative documents are taken into account, nevertheless the judicial audit to be made does not comply with the Article 11 of the Constitution that regulates bindingness and superiority of the Constitution and Article 6 of the Constitution regarding no one and any powers may use a governmental authority does not arise from the Constitution and as per the “*however a lawsuit may not be filed*

148. maddesinin 1. fıkrasındaki “*Ancak, olağanüstü halde, sıkıyönetim ve savaş hallerinde çıkarılan kanun hükmünde kararnamelelerin şekil ve esas bakımından Anayasaya aykırılığı iddiasıyla, Anayasa Mahkemesinde dava açılmaz.*” hükmü uyarınca, kanun hükmünde kararnamelelerin hükümlerinin esasına geçilerek yargısal denetiminin yapılamayacağına, bu nedenle yetkisizlik nedeniyle taleplerin reddine karar vermiştir.⁴⁰

VI. SONUÇ

TSHK’da son yapılan güncellemeler ile İHA’ların sivil kullanımında kayıt ve tescil zorunluluğu getirilmiştir. Bu husus Talimat ile de daha detaylı olarak düzenlenmiştir. Genel olarak makalemizde de vurgulandığı üzere, İHA’lar sınıflarına göre farklı düzenlemelere tabi tutulmuşlardır. Sınıflandırmalar açısından İHA’nın kalkış ağırlığı büyük önem arz etmektedir. Fakat farklı sınıflar açısından farklı şekillerde kendini gösteren bu tescil ve kayıt zorunluluğu genel olarak işlenen suçların önüne geçmeyi amaçlamaktadır. Suç ve cezaların idare tarafından düzenlenmesinin sonuçları ise tartışmalıdır. Her ne kadar Anayasa uyarınca suçta ve cezada kanunilik ilkesi söz konusu olsa da, yine Anayasa’nın 148. maddesinin 1. fıkrası uyarınca olağanüstü hal kanun hükmünde kararnameleleri açısından yargısal denetim yapılması mümkün değildir. Bununla beraber Talimat açısından böyle bir sınırlandırma bulunmamaktadır. ■

DİPNOT

28 NOTAM, Talimat’ın 4. maddesinin 1. fıkrasının ö bendinde “*Uçuş hareketi ile ilgili görevlileri, herhangi bir havacılık hizmetine, kolaylığına, yönetimine veya tehlikesinin varlığına, koşullarına ya da bunlardaki herhangi bir değişikliğe ilişkin bilgilerden zamanında haberdar etmek amacıyla özel bir formatta hazırlanmış havacılara uyarı yayını*” olarak tanımlanmıştır.

29 TC Ankara Valiliği Özel Kalem Müdürlüğü 12.04.2016 tarihli ve 42860840/889-198 sayılı Valilik Genelgesi

30 M. Balkan Demirdal, Hukukun Temel İlkelerinin Tanımı ve İşlevleri, Hukuka Giriş, 2017, s. 201’den naklen **Ömer Anayurt**, Avrupa İnsan Hakları Hukukunda Kişisel Basvuru Yolu, Ankara, 2004, s.112-113

31 09.11.1982 tarih ve 17863 sayılı Resmi Gazete (RG)

32 12.10.2004 tarihli ve 15611 sayılı Resmi Gazete (RG)

33 Demirdal, s.201

34 Çetintürk, 52’den naklen İzzet Özgenc, Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler, Seckin Yayınevi, Ankara, 2008, s. 106

35 Serap Zuvin, Ömer Bulgak, İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı: Öngörülebilir Cezalar Uygulanabilir mi?, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt 90, Sayı 6, s.179

36 T.27.09.1994, E. 1993/42, K 1994/72; T.18.01.1996, E. 1995/28, K. 1996/2

37 Zuvin/Bulgak, s.178-179

38 A.g.e., s.181

39 Çetintürk, s.110; T.02.11.2016, E. 2016/171, K.2016/164; T.12.10.2016, E. 2016/166, K.2016/159

40 A.g.e., s.112

in Constitutional Court by claiming executive orders that are issued during the state of emergencies, martial rule and war breach the Constitution.” provision of paragraph 1 of the Article 148.⁴⁰

VI. CONCLUSION

Under the recent regulations on TCAA, the obligation of recording and registration was introduced in the civilian use of UAVs. This subject is regulated in detailed in the Instruction. In general, UAVs are subject to different regulations according to their categories. Under this regime, the UAV's take off weight has great importance with respect to the variations. However this record-

ing and registration obligation, which is manifested in different forms in terms of different classes intends to prevent any crimes in general. The consequences of the organization of crime and punishment by the administration are controversial as stated above. Although the Constitution provides the principal of legality on crime and punishment as per the Constitution, which indicates that it shall not conduct a judicial audit in terms of the state of emergency executive orders pursuant to paragraph 1 of Article 148 of the Constitution. However, these restrictions shall not be implemented for the Instruction undoubtedly and may subject to judicial review under *nulla crimen sine lege*. ■

BIBLIOGRAPHY

Çağlar Altun, İnsansız Hava Aracı Sistemlerine (İHAS) İlişkin Ulusal ve Uluslararası Düzenlemeler, Adalet Yayınevi, Ankara, 2017

Ekrem Çetintürk, Anayasa Mahkemesi Kararları Işığında İdarenin Düzenleyici İşlemleriyle Suç ve Ceza Konulamaz İlkesi, Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, Issue 9, June, 2017

Halid Özkan, İnsansız Hava Araçlarının/Drone'ların Türk Sivil Havacılık Hukukuna Göre Statüsü, Unsurları ve Ceza Hukuku Boyutuyla Güncel Sorunlar, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Year: 2016, Issue:125

Mustafa Dikmen, İnsansız Hava Aracı (İHA) Sistemlerinin Hava Hukuku Bakımından İncelenmesi, Savunma Bilimleri Dergisi, May, 2015, Volume:14, Issue:1

Nuri Can Fırat, Havayolu Kazalarından Doğan Kanunlar İtilafı, Ankara, 2010

Doç. Dr. D. Funda Kurtuluş, Hava Aracı İpotegi, Başkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Volume:3, Issue:1, January, 2017

Convention on International Civil Aviation Done At Chicago on the 7th Day of December 1944, https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf (Last Access: 04.12.2017)

Gülen Sinem Tek, Ulaşım Araçlarının İpotegi, Temmuz, 2011

Serdar Hızır, Alisher Turaev, Türk Hukuku'nda Hava Araçları Üzerinde İpotek Tesisi Edilmesi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Volume:57, Issue:3, Publication Year:2008

Supreme Court Assembly of Civil Chambers, D.01.07.2009, C. 2009/-19256, P.2009/300

<https://iha.shgm.gov.tr/public/yardim.html> (Last Access: 06.12.2017)

<https://iha.shgm.gov.tr/public/bireysel-islemler.html> (Last Access: 06.12.2017)

<https://iha.shgm.gov.tr/public/ticari-islemler.html> (Last Access: 06.12.2017)

M. Balkan Demirdal, Hukukun Temel İlkelerinin Tanımı ve İşlevleri, Hukuka Giriş, 2017

Serap Zuvin, Ömer Bulgak, İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı: Öngörülebilir Cezalar Uygulanabilir mi?, İstanbul Barosu Dergisi, Volume 90, Issue 6

Constitutional Court, D.27.09.1994, C. 1993/42, P 1994/72

Constitutional Court, D.18.01.1996, C. 1995/28, P. 1996/2

Constitutional Court, D.02.11.2016, C. 2016/171, P.2016/164

Constitutional Court, D.12.10.2016, C. 2016/166, P.2016/159

KAYNAKÇA

Çağlar Altun, İnsansız Hava Aracı Sistemlerine (İHAS) İlişkin Ulusal ve Uluslararası Düzenlemeler, Adalet Yayınevi, Ankara, 2017

Ekrem Çetintürk, Anayasa Mahkemesi Kararları Işığında İdarenin Düzenleyici İşlemleriyle Suç ve Ceza Konulamaz İlkesi, Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, Sayı 9, Haziran, 2017

Halid Özkan, İnsansız Hava Araçlarının/Drone'ların Türk Sivil Havacılık Hukukuna Göre Statüsü, Unsurları ve Ceza Hukuku Boyutuyla Güncel Sorunlar, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Yıl: 2016, Sayı:125

Mustafa Dikmen, İnsansız Hava Aracı (İHA) Sistemlerinin Hava Hukuku Bakımından İncelenmesi, Savunma Bilimleri Dergisi, Mayıs, 2015, Cilt:14, Sayı:1

Nuri Can Fırat, Havayolu Kazalarından Doğan Kanunlar İtilafı, Ankara, 2010

Doç. Dr. D. Funda Kurtuluş, Hava Aracı İpotegi, Başkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:3, Sayı:1, Ocak, 2017

Convention on International Civil Aviation Done At Chicago on the 7th Day of December 1944, https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf (Erişim Tarihi: 04.12.2017)

Gülen Sinem Tek, Ulaşım Araçlarının İpotegi, Temmuz, 2011

Serdar Hızır, Alisher Turaev, Türk Hukuku'nda Hava Araçları Üzerinde İpotek Tesisi Edilmesi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:57, Sayı:3, Yayımlı Yılı:2008

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, T.01.07.2009, E. 2009/-19256, K.2009/300

<https://iha.shgm.gov.tr/public/yardim.html> (Erişim Tarihi: 06.12.2017)

<https://iha.shgm.gov.tr/public/bireysel-islemler.html> (Erişim Tarihi: 06.12.2017)

<https://iha.shgm.gov.tr/public/ticari-islemler.html> (Erişim Tarihi: 06.12.2017)

M. Balkan Demirdal, Hukukun Temel İlkelerinin Tanımı ve İşlevleri, Hukuka Giriş, 2017

Serap Zuvin, Ömer Bulgak, İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı: Öngörülebilir Cezalar Uygulanabilir mi?, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt 90, Sayı 6

Anayasa Mahkemesi, T.27.09.1994, E. 1993/42, K 1994/72

Anayasa Mahkemesi, T.18.01.1996, E. 1995/28, K. 1996/2

Anayasa Mahkemesi, T.02.11.2016, E. 2016/171, K.2016/164

Anayasa Mahkemesi, T.12.10.2016, E. 2016/166, K.2016/159