



## **İNSANSIZ HAVA ARACI SİSTEMLERİ TALİMATI (SHT-İHA)**

### **BİRİNCİ BÖLÜM**

#### **Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanımlar ve Uluslararası Uyum**

##### **Amaç**

**MADDE 1 –** (1) Türk Hava Sahasında işletilecek veya kullanılacak sivil İnsansız Hava Aracı (İHA) sistemlerinin ithali, satışı, ruhsatlandırılması, kayıt ve tescili, uçuşa elverişliliğin sertifikalandırılması, insansız hava aracı kontrol üniteleri ile birden fazla insansız hava aracını sevk ve idare eden komuta yazılımları dâhil olmak üzere kullanılan sistemlerin yazılımlarının sertifikalandırılması, sistemleri kullanacak kişilerin sahip olması gereken nitelikleri, ticari ve amatör her türlü operasyon ve seyrüsefer faaliyetlerinin düzenlenmesine, emniyeti, güvenliği ve hava trafik hizmetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

##### **Kapsam**

**MADDE 2 –** (1) Bu Talimat; Türk Hava Sahasında sivil amaçla işletilecek veya kullanılacak insansız hava aracı sistemlerini, bu sistemlerin bileşenleri ile uzaktan tanımlama eklentilerini; bunların ithali, satışı, ruhsatlandırılması, kayıt ve tescili, uçuşa elverişliliğinin sertifikalandırılması süreçlerini; bu sistemleri kullanacak kişilerin niteliklerini, uçuş izinlerinin verilmesini, emniyet, güvenlik ve hava trafik hizmetlerine ilişkin hususları ve bu faaliyetleri yürüten gerçek ve tüzel kişileri kapsar.

(2) Aşağıdaki hususlar bu Talimatın kapsamı dışındadır:

- a) Devlet insansız hava araçları.
- b) Münhasıran kapalı alanlarda gerçekleştirilen insansız hava aracı operasyonları.
- c) Yere veya bir platforma bağlı olan insansız balon ve benzeri sistemler.

(3) 7269 sayılı Umumi Hayata Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanun ve 5902 sayılı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun kapsamında; Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı ve il afet ve acil durum müdürlüklerince afet müdahalesi, arama-kurtarma ve hasar tespiti amacıyla işletilen insansız hava aracı sistemleri, bu Talimatın kapsamı dışındadır.

##### **Dayanak**

**MADDE 3 –** (1) Bu Talimat;

- a) 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa,
- b) 15/7/2018 tarihli ve 30479 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 4 sayılı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 437 nci ve 446 ncı maddelerine,
- c) 7/11/1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması (Şikago Sözleşmesi) ve ekleri ile Türkiye'nin bu Anlaşma kapsamındaki yükümlülüklerine,



- ç) 24/3/2016 tarihli ve 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanununa,  
d) 5/11/2008 tarihli ve 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanununa,  
e) 5/3/2020 tarihli ve 7223 sayılı Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanununa,  
dayanılarak hazırlanmıştır.

### **Tanımlar ve kısaltmalar**

#### **MADDE 4 – (1) Bu Talimatta geçen;**

a) Algı ve sakın sistemi: Üzerinde pilot bulunan bir hava aracındaki görme ve sakınma işlevine eşdeğer biçimde görev yapan, pilota diğer hava araçlarını ayırttırma yeteneği kazandırabilecek insansız hava aracı sistemine entegre işlevini,

b) Basit İHA (oyuncak): Tasarımı gereği yatayda 10 metre yarı çaplı ve dikeyde 20 metre (60 ft) yükseklikteki silindirik uçuş zarfının dışına çıkamayan ve azami kalkış kütlesi ile teknik özellikleri bakımından M0 sınıfı için öngörülen özelliğini aşmayan insansız hava aracı olup bu Talimattaki pilot lisansı, kayıt, tescil ve ithal uygunluk izni yükümlülüklerinden muaf olanı,

c) Coğrafi farkındalık fonksiyonu (geo-awareness): İnsansız hava aracı sisteminin, hava sahası kısıtlamalarına ilişkin dijital verileri yükleyerek pilotu otomatik olarak uyarabilme kapasitesini,

ç) Coğrafi sınırlama işlevi (geofence): İnsansız hava aracının, izin verilen uçuş zarfı ve bölge dışına çıkmasını yalnızca uyararak değil fiilen engelleyen yerleşik işlevini,

d) Çok hafif hava aracı işleticisi: 27/5/2017 tarihli ve 30078 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Çok Hafif Hava Araçları ile Ticari Havacılık Faaliyetleri Yönetmeliği (SHY-6A-ÇH) kapsamında işletme ruhsatı düzenlenen ve çok hafif hava araçları ile ticari havacılık faaliyetleri icra eden işletmeyi,

e) Devlet insansız hava aracı: 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda tanımlanan; askerî, güvenlik, gümrük ve kolluk hizmetlerinde kullanılan insansız hava araçlarını,

f) Genel havacılık işleticisi: 24/4/2020 tarihli ve 31108 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Genel Havacılık Yönetmeliği (SHY-6B) kapsamında Genel Havacılık Ruhsatı almış gerçek veya tüzel kişiyi,

g) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü (SHGM),

ğ) Görsel görüş hattı (VLOS): Optik ve/veya elektronik cihazların yardımı olmaksızın ilgili hava sahasında geçerli havacılık kurallarını uygulamak ve hava aracını yönetmek için uzaktaki pilotun hava aracı ile doğrudan görsel temasta kalarak operasyonları gerçekleştirdiği şartları,

h) Görüş hattı dışı operasyon (BVLOS): İHA'yı uzaktan kumanda eden pilota, hava aracı ile sürekli doğrudan görsel temas halinde kalmaya veya kullanılan hava sahasının geçerli kurallarına uymaya imkân vermeyen belirli bir mesafede yapılan operasyonu,



i) İHA koridoru: Uzun mesafeli, görüş hattı dışı (BVLOS) ve otonom operasyonların emniyetli ve düzenli biçimde yürütülmesi amacıyla ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon sonucu tesis edilen; sınırları, giriş-çıkış noktaları, uçuş yönü ve kapasitesi İHATTYS'te yayımlanan yapılandırılmış hava sahası koridorunu,

i) İHA Pilot Lisansı seviyeleri (P0, P1, P2): İHA pilotunun; bölge durumu ve uçuş zarfı bakımından bu Talimatın 15 inci maddesinde tanımlanan yetki düzeylerini,

j) İHA pilotu: İnsansız hava aracının uçuş kontrollerini yöneterek uçuşun emniyetli seyrinden sorumlu olan kişiyi,

k) İHA Pilotu Lisansı: Genel Müdürlük tarafından, İHA pilotunun lisans seviyesinin kapsadığı operasyonlar için gerekli bilgi ve beceriye sahip olduğunu gösteren belgeyi,

l) İHATTYS (İnsansız Hava Aracı Takip ve Trafik Yönetim Sistemi): Türk hava sahasındaki insansız hava aracı trafiğinin merkezî olarak izlenmesi, kayıt altına alınması ve yönetilmesi; uçuş bildirimi, operasyonel yetkilendirme ve koordinasyon süreçleri ile kısıtlanmış bölge ve İHA koridoru verilerinin yayımlanması amacıyla Genel Müdürlük tarafından kurulan ve işletilen dijital platformu,

m) İnsansız hava aracı (İHA): Üzerinde pilot bulunmaksızın uzaktan kumanda edilerek veya otonom biçimde işletilen hava aracını,

n) İnsansız hava aracı sistemi (İHAS): İnsansız hava aracı ile kontrol istasyonu, komuta-kontrol veri bağı ve uçuşun sağlanması için gerekli tüm bileşenlerin bütünü,

o) Kalabalık insan grupları: İçinde bulunan kişilerin, kişi yoğunluğu nedeniyle kontrolden çıkan bir insansız hava aracından serbestçe uzaklaşma veya dağılma imkânının kısıtlandığı insan topluluklarını,

ö) Kırmızı bölge: İlgili yetkili kurum ve kuruluşlarca insansız hava aracı operasyonlarına süreli veya süresiz olarak kapatılan; Genel Müdürlükçe İHATTYS üzerinden yayımlanan ve ancak bu bölgeyi tanımlayan kurumun uygunluğu ile oluşturulan tahsisli/ayrılmış alan içinde uçuşa izin verilebilen hava sahası bölümlerini,

p) Kısıtlanmış bölge: Emniyet, güvenlik veya mahremiyet nedenleriyle insansız hava aracı operasyonlarının kısıtlandığı veya yasaklandığı hava sahası hacmini,

r) Kontrol istasyonu: İnsansız hava aracının uzaktan kumanda edilmesi veya otonom görevlerin izlenmesi için kullanılan yer cihazı veya sistemini,

s) Kullanıcı: İnsansız hava aracını veya sistemini işleten veya kullanan gerçek veya tüzel kişiyi; kullanıcı ile İHA pilotunun aynı gerçek kişi olması hâlinde her iki sığfata ilişkin yükümlölükler bu kişide birleşir,

ş) Kurumsal Dönüşüm Modeli - Kurumsal Kaynak Planlaması Sistemi (KDM-ERP): çok hafif hava aracı işleticileri ile genel havacılık işleticilerinin bu Talimat kapsamındaki işletme ve ruhsat gereklilikleri, operasyonel lisans süreçleri ile bunlara bağılı yetkilendirme, takip ve doğrulama işlemlerinin elektronik ortamda yürütölldüğü resmî dijital platformu,



t) Kurumsal Dönüşüm Modeli - Organizasyon Sistemi (KDM-ORG): Yetkilendirilmiş eğitim kuruluşları, eğitmenler, sınav merkezleri, adaylar ve mevcut lisans/sertifika sahiplerinin eğitim, sınav, intibak, yetkilendirme ile dijital lisans/sertifika üretim ve doğrulama süreçlerinin elektronik ortamda yürütüldüğü resmî dijital platformu,

u) Otonom operasyon: İHA pilotunun anlık müdahalesi olmaksızın, önceden programlanmış sistemler aracılığıyla gerçekleştirilen uçuşu,

ü) Tahsisli hacim: Başvuru sahibinin talebi üzerine, belirli bir süre boyunca operasyona tahsis edilen; yatay sınırları, taban-tavan irtifası ve metreküp cinsinden hacmi belirli hava sahası bölümünü,

v) Turuncu bölge: Hakkında bir başvuru sahibi lehine uçuş izni veya hava sahası hacmi tahsisi bulunan ve bu durumu göstermek üzere izin veya tahsis süresince İHATTYS haritasında yayımlanan; izni veya tahsisi veren merci ile izin/tahsis sahibinin uygun görmesi hâlinde çoklu uçuş kapsamında diğer kullanıcılara da izin alınmak kaydıyla uçuş imkânı tanınabilen sahaları,

y) Uçuş zarfı: Bir operasyonun icra edilebileceği; yatay çapı ve dikey yüksekliği ile tanımlı silindirik hava sahası hacmini,

z) Uzaktan tanımlama sistemi: İnsansız hava aracının uçuş sırasında kimlik, konum ve durum bilgilerini İHATTYS kapsamında doğrudan veya ağ üzerinden yayımlayan; Remote ID dâhil tüm uzaktan tanımlama yöntemlerini kapsayan dijital sistemi,

aa) Yapay zekâ destekli otonom sistem: Uçuş sırasında çevresel koşullara uyum sağlayan, görev profilini dinamik biçimde güncelleyebilen ve İHA pilotunun müdahalesi olmaksızın karar alabilen makine öğrenmesi veya yapay zekâ tabanlı sistemleri,

bb) Yeşil bölge: Genel Müdürlükçe süreli veya süresiz olarak belirlenip İHATTYS üzerinden yayımlanan ve belirlenen irtifa altında izin gerektirmeden operasyon yapılabilen sahaları,

ifade eder.

(2) Bu Talimatta geçen kısaltmaların karşılıkları aşağıda verilmiştir:

- a) AB/EU: Avrupa Birliği
- b) AMC: Kabul edilebilir uyum yöntemleri
- c) BVLOS: Görüş hattı dışı operasyon
- ç) CBK: Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi
- d) ConOps: Operasyon konsepti
- e) CTR: Kontrol bölgesi
- f) EASA: Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı
- g) EKS: Eğitim Kaynak Sağlayıcısı
- ğ) eVTOL: Elektrikli dikey kalkış ve iniş yapabilen hava aracı
- h) GM: Rehber doküman



- i) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
- i) İHA: İnsansız hava aracı
- j) İHAS: İnsansız hava aracı sistemi
- k) İHATTYS: İnsansız Hava Aracı Takip ve Trafik Yönetim Sistemi
- l) KDM-ERP: Kurumsal Dönüşüm Modeli - Kurumsal Kaynak Planlaması Sistemi
- m) KDM-ORG: Kurumsal Dönüşüm Modeli - Organizasyon Sistemi
- n) NOTAM: Havacılara yayımlanan uyarı
- o) OM: Operasyon el kitabı
- ö) SHGM: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- p) SHY-İPC: İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelik
- r) SMS: Emniyet yönetim sistemi
- s) VLOS: Görsel görüş hattı

(3) Bu Talimatta belirtilmeyen tanımlar için 2920 sayılı Kanun, diğer sivil havacılık mevzuatı ile Türkiye'nin üyesi olduğu uluslararası sivil havacılık kuruluşlarınca yayımlanan dokümanlardaki tanım ve kısaltmalar geçerlidir.

#### **Uluslararası referanslar**

**MADDE 5 –** (1) Bu Talimat hazırlanırken Avrupa Birliğinin insansız hava aracı sistemlerinin işletilmesine ilişkin 2019/947 (EU) sayılı Uygulama Tüzüğü, insansız hava aracı sistemlerine ilişkin 2019/945 (EU) sayılı Yetki Devrine Dayanan Tüzüğü ile uzaktan kumandalı hava aracı sistemlerine ilişkin Doc 10019 (Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems – RPAS) başta olmak üzere ilgili rehber dokümanlar referans alınmıştır.

(2) EASA ve ICAO tarafından yayımlanan kabul edilebilir uyumluluk yöntemleri (AMC) ve rehber dokümanlar (GM); Genel Müdürlükçe yapılacak değerlendirme sonucunda uygulamada rehber niteliğinde dikkate alınabilir.

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **Genel Uygulama Esasları**

#### **Operasyon esasları**

**MADDE 6 –** (1) İnsansız hava aracı operasyonları; İHA pilotunun lisans seviyesi (P0, P1, P2) ve operasyonun yapılacağı bölgenin durumu (yeşil bölge, turuncu bölge, kırmızı bölge ile bu bölgeler dışında kalan sahalarda) esas alınarak yürütülür.

(2) Görerek (VLOS) yürütülen amatör operasyonlar asgari P0; görerek yürütülen ticari operasyonlar asgari P1; görüş hattı dışı (BVLOS) operasyonlar ile kalabalık üstü uçuş, insan/yolcu taşıma ve tehlikeli madde taşımacılığı gibi yüksek riskli operasyonlar P2 lisansı kapsamında icra edilir.



(3) İzin, bu Talimatın 12 nci maddesindeki bölge koşulları çerçevesinde verilir; pilot lisansının tanımladığı azami uçuş zarfı üst sınırı oluşturur ve bu sınır coğrafi sınırlama (geofence) ile fiilen uygulanır.

### **Operasyon kuralları ve prosedürleri**

**MADDE 7 –** (1) Tüm insansız hava aracı operasyonları; hava trafik kuralları, hava sahası kısıtlamaları ve bu Talimatta belirtilen emniyet prosedürleri çerçevesinde yürütülür.

(2) Kullanıcı ve İHA pilotu, operasyonun her aşamasında çevredeki diğer hava araçları ve canlılar için emniyetli bir ortam sağlamaktan sorumludur.

(3) Otonom operasyonlar; İHA pilotunun müdahalesi olmaksızın önceden programlanmış görev profili dâhilinde gerçekleştirilen uçuşlardır. Bu operasyonlar ancak P2 lisansı kapsamında ve Genel Müdürlükten alınan operasyonel yetkilendirme ile icra edilebilir.

(4) Otonom operasyon yürütecek kullanıcılar; operasyon el kitabında görev profilini, acil müdahale senaryolarını ve insan müdahalesinin devreye alınma koşullarını ayrıntılı olarak belgelemek zorundadır.

(5) Bu Talimatta tanımlanan yapay zekâ destekli otonom sistemlerin kullanımına ilişkin usul ve esaslar Genel Müdürlükçe ayrı bir talimatla düzenlenir. Söz konusu talimat yürürlüğe girene kadar bu sistemlerle operasyonlar; Genel Müdürlükçe ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içinde verilecek kontrollü izin kapsamında, P2 lisansı, coğrafi sınırlama (geofence) ve tescil şartıyla yürütülebilir. Kontrollü sahada yürütülen araştırma-geliştirme ve test uçuşları saklıdır.

(6) Uzun mesafeli ve görüş hattı dışı otonom operasyonlar, bu Talimatın 14 üncü maddesi kapsamında tesis edilen İHA koridorları üzerinde ve anılan maddede belirlenen esaslar çerçevesinde yürütülür.

### **Sınıflandırma ve uçuş elverişlilik**

**MADDE 8 –** (1) İnsansız hava araçları, aşağıdaki şekilde sınıflandırılır:

- a) M0: Azami kalkış kütlesi 500 gr (dâhil) - 4 kg aralığında olan İHA'lar,
- b) M1: 4 kg (dâhil) - 25 kg aralığında olan İHA'lar,
- c) M2: 25 kg (dâhil) - 150 kg aralığında olan İHA'lar,
- ç) M3: 150 kg (dâhil) ve daha fazla olan İHA'lar.

(2) Tasarımı gereği yatayda 10 metre yarı çaplı ve dikeyde 20 metre (60 ft) yükseklikteki silindirik uçuş zarfını aşmayan ve M0 sınıfı için öngörülen özellikleri aşmayan Basit İHA, bu sınıflandırmanın dışında olup bu Talimattaki pilot lisansı, kayıt, tescil ve ithal uygunluk yükümlülüklerinden muaftır.

(3) Azami kalkış kütlesi 500 gramın altında olup Basit İHA tanımını karşılamayan insansız hava araçları, M0 sınıfına ilişkin hükümlere tabidir.

(4) İHA sınıfı operasyonun kapsamını tek başına belirlemez; operasyonel yetki, 15 inci maddedeki pilot lisansı seviyesi ile 12 nci maddedeki bölge durumu esas alınarak verilir.



(5) İnsansız hava araçlarının uçuşa elverişliliği ait olduğu sınıfa göre Genel Müdürlükçe belirlenen teknik gerekliliklere uygunluk esasına dayanır. M0 ve M1 için emniyet ve uygunluk beyanı; M2 ve M3 için Genel Müdürlükçe düzenlenecek uçuşa elverişlilik belgesi esas alınır.

(6) Kayıt yükümlülüğüne tabi insansız hava araçlarının; Genel Müdürlükçe belirlenen yazılım sertifikasyon testlerini başarıyla tamamlamış olması esastır.

#### **Değerlendirme ve operasyonel yetkilendirme**

**MADDE 9 –** (1) Genel Müdürlük; operasyonel yetkilendirme başvurusunu, İHA pilotunun lisans seviyesi, talep edilen uçuş zarfı, bölge durumu koşulları ve aracın teknik yeterliliği esasına göre değerlendirir. Aynı bir uçuş-başına risk değerlendirme metodolojisi uygulanmaz; risk, pilot lisansı seviyesine gömülüdür.

(2) Genel Müdürlük; kullanıcı tarafından sunulan bilgi ve belgeleri, emniyet önlemlerini ve teknik yeterlilikleri inceler.

(3) Uygun bulunan başvurular için Genel Müdürlükçe; operasyonun sınırlarını, uygulanacak kısıtlamaları ve teknik koşulları içeren operasyonel yetkilendirme İHATTYS üzerinden yapılır.

(4) Başvurunun reddi hâlinde ret gerekçesi başvuru sahibine İHATTYS üzerinden bildirilir.

#### **Yabancı tescilli insansız hava aracı operasyonları**

**MADDE 10 –** (1) Yabancı tescilli insansız hava araçlarının Türk hava sahasında işletilebilmesi için İHATTYS ile uyumlu olması zorunludur. İHATTYS ile uyumlu olmayan yabancı tescilli insansız hava araçları Türk hava sahasında işletilemez ve kullanılamaz; bu araçlarla gerçekleştirilen operasyonlar izinsiz kullanım kapsamında değerlendirilir ve haklarında 25 inci madde hükümleri uygulanır.

(2) Yabancı pilotların lisanslarının tanınması; uluslararası antlaşmalar çerçevesinde Genel Müdürlükçe değerlendirilir. Tanımada; Şikago Sözleşmesinin 33 üncü maddesi ile pilot lisanslarının tanınması ve geçerli kılınmasına (validasyon) ilişkin ilgili ulusal mevzuat hükümleri kıyasen uygulanır.

(3) Lisansı tanınan yabancı İHA pilotları; hava aracı tip intibakına ilişkin esaslara kıyasen, bu Talimat hükümleri, ulusal hava sahası yapısı ve İHATTYS kullanımına ilişkin fark (intibak) eğitimini KDM-ORG üzerinden tamamlamaları hâlinde, yabancı lisanslarının karşılık geldiği seviyedeki P1 veya P2 lisansı ile yetkilendirilir. Uçuş icrası için 15 inci maddenin dördüncü fıkrası uyarınca operasyonel lisans alınması zorunludur.

#### **Kayıt zorunluluğu**

**MADDE 11 –** (1) Basit İHA hariç olmak üzere, insansız hava aracı ile operasyon yapan tüm kullanıcıların Genel Müdürlük kayıt sistemine İHATTYS üzerinden doğrudan kaydı (kullanıcı kaydı) zorunludur.

(2) 120 metre yüksekliğin ve/veya 3.000 metre yatay uzaklığın ötesinde P2 lisansı ile görerek veya görüş hattı dışı uçuş yapılacak insansız hava araçları için tescil zorunludur; bu



araçların hava trafik hizmeti alabilmesi için tescil numarasına sahip olması ve pilotun P2 lisansını haiz olması şarttır. Tescile ilişkin usuller SHY-7 hükümleri dâhilinde yürütülür.

### **Kısıtlanmış bölgeler ve uçuş izni esasları**

**MADDE 12 – (1)** Türk hava sahası, insansız hava aracı operasyonları bakımından İHATTYS haritasında yayımlanan yeşil, kırmızı ve turuncu bölgeler ile bunların dışında kalan sahalardan oluşur. Yeşil bölgeler; emniyet, güvenlik, mahremiyet veya çevresel değerlendirmeler sonucunda Genel Müdürlükçe süreli veya süresiz olarak belirlenir. İlgili yetkili kurum ve kuruluşlarca insansız hava aracı operasyonlarına süreli veya süresiz olarak kapatılan sahalarda kırmızı bölgedir; bu sahalarda Genel Müdürlükçe İHATTYS üzerinden yayımlanır. Turuncu bölgeler; bu Talimatın 13 üncü maddesi uyarınca yapılan tahsisler ile verilen uçuş izinlerine bağlı olarak, izin veya tahsis süresince İHATTYS haritasında dinamik olarak yayımlanır. Yeşil bölgeler dışında kalan tüm sahalarda, bu Talimat uygulamasında kısıtlanmış bölge sayılır; yeşil, kırmızı ve turuncu bölgeler, hava sahası düzeninin İHATTYS haritasındaki operasyonel gösterimidir.

(2) Bu alanlarda uçuş rejimi aşağıdaki şekildedir:

a) Yeşil bölge: Belirlenen irtifa ve şartlar altında operasyonel izne gerek duyulmayan sahalarda. Süresiz uçuş izni verilmiş sahalarda, Genel Müdürlükçe yapılacak değerlendirme sonucunda yeşil bölgeye dönüştürülebilir.

b) Kırmızı bölge: İlgili yetkili kurum ve kuruluşlarca operasyonlara kapatılan ve uçuşun izne tabi olduğu sahalarda. Bu sahalarda uçuş izni; sahayı kapatan kurumun ve gerekli hâllerde Cumhurbaşkanlığının uygunluğu ile ihtiyaç duyulması hâlinde diğer ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon sağlanması suretiyle, tanımlanan hacim için Genel Müdürlükçe verilir. İlgili kurumun uygunluk vermemesi hâlinde uçuş izni verilmez. İzin verilen veya tahsis edilen saha, izin veya tahsis süresince İHATTYS haritasında turuncu bölge olarak yayımlanır.

c) Turuncu bölge: Hakkında üçüncü bir kişi lehine uçuş izni veya hava sahası hacmi tahsisi bulunan ve bu durumu göstermek üzere izin veya tahsis süresince İHATTYS haritasında yayımlanan sahalarda. Bu sahalarda; izni veya tahsisi veren merci ile izin/tahsis sahibinin çoklu uçuşa uygunluk vermesi hâlinde, diğer kullanıcılar tarafından da izin alınmak kaydıyla uçuş yapılabilir.

(3) Yeşil, kırmızı ve turuncu bölgeler dışında kalan sahalarda insansız hava aracı uçuşu izne tabidir. Bu sahalarda için İHATTYS haritası üzerinden yapılan izin ve tahsis başvuruları hakkında, başvuruya konu sahanın bulunduğu yerin mülki idare amirinin uygunluğu alınmak ve gerektiğinde diğer kurum ve kuruluşlarla koordinasyon sağlanmak suretiyle, tanımlanan hacim için Genel Müdürlükçe karar verilir. İzin verilen saha, izin süresince İHATTYS haritasında turuncu bölge olarak yayımlanır.

(4) Genel Müdürlük, kısıtlanmış bölgelere ilişkin verileri insansız hava aracı sistemlerinin işleyebileceği dijital ve standart bir formatta yayımlar.

(5) Kullanıcılar, kısıtlanmış bölge bilgilerini içeren güncel verilerin insansız hava aracı sistemlerinin coğrafi farkındalık fonksiyonuna yüklenmesinden sorumludur.



(6) Her pilot lisansı seviyesinin azami uçuş zarfı, ilgili bölge için öngörülen tavan irtifayı aşamaz. 13 üncü maddedeki tahsisli hacim mekanizması, P2 kapsamındaki görüş hattı dışı (BVLOS) operasyonlara uygulanır.

(7) Uçuş izni; bölge durumu ile pilot lisansı seviyesi esas alınarak aşağıdaki biçimde verilir:

a) Basit İHA; kırmızı bölgeler dışındaki sahalarda uçuş zarfı içinde serbesttir; kırmızı bölgelere giremez.

b) P0 ve P1 yeşil bölgede sistem üzerinden operasyonel izne gerek duyulmadan; yeşil, kırmızı ve turuncu bölgeler dışında kalan sahalarda, üçüncü fıkradaki uygunluk şartlarının sağlanması kaydıyla Genel Müdürlük izniyle; kırmızı bölgede, ikinci fıkranın (b) bendindeki uygunluk şartlarının sağlanması kaydıyla Genel Müdürlük izni ve NOTAM ile; turuncu bölgede, ikinci fıkranın (c) bendindeki çoklu uçuş uygunluğunun bulunması kaydıyla izinle uçar.

c) P2 yeşil bölgede sistem üzerinden operasyonel izne gerek duyulmadan; ancak talep edilen uçuş zarfının yüksekliği veya operasyonun uzun mesafeli niteliği gerektirdiği hâllerde ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon, Genel Müdürlük izni ve NOTAM aranır. P2, yeşil, kırmızı ve turuncu bölgeler dışında kalan sahalarda üçüncü fıkradaki uygunluk şartlarının sağlanması kaydıyla; kırmızı bölgede ikinci fıkranın (b) bendindeki uygunluk şartlarının sağlanması ve tanımlanan hacim veya tahsisli/ayrılmış alan ile; turuncu bölgede, ikinci fıkranın (c) bendindeki çoklu uçuş uygunluğunun bulunması kaydıyla izinle uçar.

#### **Bölge tahsis işlemleri hacim ve ücretlendirme**

**MADDE 13 –** (1) Genel Müdürlük; başvuru sahibinin İHATTYS üzerinden seçtiği belirli bir hava sahası hacmini, talep edilen süre boyunca operasyona tahsis edebilir (tahsisli hacim). Kırmızı bölgelerde tahsis, 12 nci maddenin ikinci fıkrasının (b) bendindeki; yeşil, kırmızı ve turuncu bölgeler dışında kalan sahalarda tahsis, aynı maddenin üçüncü fıkrasındaki uygunluk şartlarına tabidir. Tahsiste; seçilen hacmin yatay sınırları, tavan irtifası ve tahsis süresi (gün) esas alınır. Tahsis edilen hacmin tavan ve taban irtifası, ilgili pilot lisansı seviyesi için bu Talimatta öngörülen azami irtifa sınırlarını aşamaz. Tahsis edilen hacim, tahsis süresi boyunca İHATTYS haritasında turuncu bölge olarak yayımlanır.

(2) Tahsisli hacim; metre-küp cinsinden hesaplanan hacim ile tahsis süresinin (gün) çarpımına dayalı birim üzerinden, 4 sayılı CBK'nın 446 ncı maddesine göre Bakan Onayı ile belirlenecek hizmet tarifesinde belirlenen metre-küp-gün birim bedeli esas alınarak ücretlendirilir. Bu bedele, ilgili kurumlarla başvurunun değerlendirilmesi ve koordinasyon süreçleri karşılığı alınan ve iadesi yapılmayan başvuru ücreti dâhildir. Ödemenin tamamlanması tahsisin geçerlilik şartı olup, ödeme tamamlanmadan tahsis edilen hacimde operasyona başlanamaz.



### **İHA koridorları**

**MADDE 14 –** (1) Genel Müdürlük; uzun mesafeli, BVLOS ve otonom insansız hava aracı operasyonlarının emniyetli ve düzenli yürütülmesi amacıyla ilgili kurum ve kuruluşlarla İHATTYS üzerinden koordinasyon kurarak, yapılandırılmış hava sahası koridorları (İHA koridoru) tesis edebilir.

(2) Her bir İHA koridoru; yatay ve dikey sınırları, giriş ve çıkış noktaları, izin verilen uçuş yönü ve kapasitesi, asgari ayırma kriterleri ile varsa yasaklı kesimleri, İHATTYS üzerinde makine tarafından okunabilir dijital formatta yayımlanır ve güncellenir. İHA koridorları, hiçbir kesiminde uçuşa yasak, tahditli ve tehlikeli bölgeleri ve NOTAM'lı sahaları kesmeyecek şekilde planlanır.

(3) İHA koridorlarında gerçekleştirilen operasyonlar P2 kapsamında değerlendirilir ve bu Talimatın 9 uncu maddesi uyarınca operasyonel yetkilendirme alınması şarttır. Bu koridorlarda yürütülen otonom operasyonlar bu Talimatın 7 nci maddesinin üçüncü fıkrası çerçevesinde icra edilir; yapay zekâ destekli; en kısa yol ve faz farkı kullanılarak üretilen rota ile gerçekleştirilir.

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **İHA Pilotu Yetkinlikleri ve Eğitim Standartları**

#### **İHA pilotu yetkinliği**

**MADDE 15 –** (1) İHA pilotları, yürütecekleri operasyona uygun teorik bilgi ve pratik beceri düzeyine sahip olmak ve Genel Müdürlükçe tanınan geçerli bir lisansı taşımak zorundadır. Basit İHA için lisans aranmaz.

(2) İHA pilot lisansı, işletilen aracın sınıfından (M0-M3) ve ağırlığından bağımsız olarak aşağıdaki düzeylerde düzenlenir:

a) P0 İHA Pilot Lisansı (Amatör): Ticari amaç taşımayan operasyonlar için düzenlenir. Görsel görüş hattında (VLOS) ve gündüz; azami 120 metre yükseklik ile 3.000 metre görüş mesafesi veya yatay uzaklık sınırları dâhilindeki uçuş zarfında operasyon yapılır.

b) P1 İHA Pilot Lisansı (Ticari): Ticari operasyon ve uçuşlar için düzenlenir. Görsel görüş hattında (VLOS); azami 120 metre yükseklik ile 3.000 metre görüş mesafesi veya yatay uzaklık sınırları dâhilindeki uçuş zarfında operasyon yapılır. Uygun donanımla gece operasyonu yapılabilir; aracın görünürlüğünün yeterli olması esas olup gerektiğinde Genel Müdürlük İHA gözlemcisi bulundurulmasını isteyebilir.

c) P2 İHA Pilot Lisansı: En kapsamlı lisans seviyesi olup P0 ve P1 kapsamındaki tüm operasyonlar ile görsel görüş hattı ve görüş hattı dışı (BVLOS) operasyonları, otonom operasyonları, kargo/taşıma, kalabalık ve insan üstü uçuş, yolcu ve kargo ile tehlikeli madde taşımacılığı gibi sertifikasyon gerektiren yüksek riskli operasyonları kapsar. P2 kapsamındaki operasyonların uçuş bölgesi ve hava sahası kullanım esasları, helikopter uçuşlarına uygulanan uçuş bölgesi esaslarıyla aynıdır; uçuş zarfı koridor veya tahsisli hacimle tanımlanır ve 120 metrenin üzerindeki operasyonlar yalnızca ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyonla



yürütülür. Sertifikasyon gerektiren yüksek riskli operasyonlar için hava aracı ve kullanıcı sertifikasyonu, hava trafik yönetimi entegrasyonu, hava aracı tip yetkisi, telsiz (R/T) yeterliliği ve insanlı hava aracı uçuş ekibi lisanslama ilkeleriyle uyumlu ek gereklilikler Genel Müdürlükçe belirlenir. P2 lisansı kapsamındaki uçuşlar, 19 uncu maddedeki gereklilikleri yerine getiren bir çok hafif hava aracı işleticisi veya genel havacılık işleticisi bünyesinde icra edilir.

(3) İHA pilotları; uçuş sırasında insansız hava aracının emniyetli idaresinden, çevredeki diğer hava araçları ile yerdeki üçüncü şahısların güvenliğinden sorumludur.

(4) P0, P1 ve P2 İHA pilot lisansları; ilgili lisans seviyesi için Genel Müdürlükçe belirlenen eğitimlerin bu Talimatın 16 ncı maddesi kapsamında yetkilendirilen kuruluşlarda tamamlanması ve başarılı olunması hâlinde düzenlenir. Eğitim ve sınav sürecini başarıyla tamamlayan adaylar adına, ilgili lisans seviyesine ait diploma lisansı KDM-ORG üzerinden düzenlenir. Uçuş icrasına yetki veren operasyonel lisans ise diploma lisansının düzenlenmesini müteakip KDM-ERP üzerinden yapılacak başvuru üzerine alınır; operasyonel lisans düzenlenebilmesi için ilgili lisans seviyesine ait diploma lisansının alınmış olması zorunludur. İnsansız hava aracı ile uçuş yapılabilmesi için operasyonel lisans alınması zorunlu olup yalnızca diploma lisansı uçuş icrası yetkisi vermez.

(5) İHA pilotu olacak kişilerin; 26/9/2004 tarihli ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanununda düzenlenen Devletin güvenliğine karşı suçlar, anayasal düzene ve bu düzenin işleyişine karşı suçlar, zimmet, irtikâp, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, güveni kötüye kullanma ve uyuşturucu veya uyarıcı madde suçları ile 12/4/1991 tarihli ve 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu, 10/7/1953 tarihli ve 6136 sayılı Ateşli Silahlar ve Bıçaklar ile Diğer Aletler Hakkında Kanun ve 21/3/2007 tarihli ve 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu kapsamındaki suçlardan, affa uğramış olsalar dahi hüküm giymemiş olmaları ve ilgili mevzuatta belirtilen güvenlik koşullarını taşımaları gerekir. Ancak haklarında 25/5/2005 tarihli ve 5352 sayılı Adli Sicil Kanununun 13/A maddesi uyarınca yasaklanmış hakların geri verilmesi kararı verilmiş olanlar bakımından, hüküm giymemiş olma şartı aranmaz.

(6) P2 lisansı düzenlenecek kişilerin, Genel Müdürlük veya EASA üyesi bir ülke tarafından düzenlenen ve geçerli olan asgari 3 üncü sınıf sağlık sertifikası sahibi olması zorunludur. P0 ve P1 lisansı düzenlenecek kişilerden sağlık raporu istenmez; bu kişiler, insansız hava aracı operasyonunu emniyetle yürütmelerine engel teşkil edecek bir sağlık durumlarının bulunmadığına ilişkin göreve elverişlilik öz-beyanlarını, lisans başvurusu sırasında KDM-ERP üzerinden elektronik ortamda verir.

#### **Eğitim ve sınav kuruluşlarının yetkilendirilmesi**

**MADDE 16 –** (1) İHA pilotlarına teorik ve pratik eğitim verecek kuruluşlar ile sınav ve uygulama beceri değerlendirmesi yapmaya yetkili merciler, 17/12/2025 tarihli SHT-EĞİTİM/SINAV Talimatı ve Genel Müdürlük tarafından hazırlanan diğer mevzuatlarla belirlenir.



### **İHA pilotları için asgari yaş**

**MADDE 17 –** (1) P0 lisansı gerektiren operasyonlar için, İHA Pilotu asgari on yaşını doldurmuş olmalıdır.

(2) P1 lisansı gerektiren operasyonlar için, İHA Pilotu asgari on sekiz yaşını doldurmuş olmalıdır.

(3) P2 lisansı gerektiren operasyonları yürütecek İHA Pilotu asgari on sekiz yaşını doldurmuş olmalıdır.

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **İşleticiler, Acil Durum Usulleri ve Emniyet Yükümlülükleri**

#### **Acil durum usulleri ve kontrol bağlantısı kaybı**

**MADDE 18 –** (1) İnsansız hava aracı sistemleri, kontrol bağlantısının kopması durumunda meskûn mahaller üzerinden geçmeyecek şekilde önceden belirlenmiş bir kurtarma alanına otomatik gidiş veya uçuş sonlandırma kabiliyetine sahip olmalıdır.

(2) İHA pilotu, kontrol bağlantısı kaybı veya acil bir durum oluştuğunda varsa Genel Müdürlükçe belirlenen mercilere durumu derhâl bildirmekle yükümlüdür.

(3) Acil durum sonrası, olayın koşulları ve alınan tedbirler kullanıcı tarafından kayıt altına alınır ve raporlama yükümlülükleri saklıdır.

#### **Çok hafif hava aracı işleticisi ve genel havacılık işleticisi**

**MADDE 19 –** (1) P2 lisansı kapsamında yürütülen insansız hava aracı operasyonları; ilgisine göre çok hafif hava aracı işleticisi veya genel havacılık işleticisi bünyesinde icra edilir. İşletilen insansız hava aracının azami kalkış kütlelerinin, SHY-6A-ÇH’de ilgili hava aracı kategorisi için öngörülen azami kalkış ağırlığı sınırlarını aşmaması hâlinde çok hafif hava aracı işleticisine, bu sınırları aşması hâlinde genel havacılık işleticisine ilişkin hükümler esas alınır. Bu çerçevede M0, M1 ve M2 sınıfı insansız hava araçları çok hafif hava aracı işleticisi bünyesinde; M3 sınıfı insansız hava araçlarından azami kalkış kütlesi anılan sınırlar içinde kalanlar çok hafif hava aracı işleticisi, bu sınırları aşanlar genel havacılık işleticisi bünyesinde işletilir.

(2) Çok hafif hava aracı işleticisi veya genel havacılık işleticisi olarak faaliyet gösterecek gerçek veya tüzel kişiler; tabi oldukları ilgili mevzuat hükümleri saklı kalmak kaydıyla, KDM-ERP’de belirtilen işletme ve ruhsat gerekliliklerini yerine getirmek zorundadır. Bu gereklilikleri yerine getirmeyenler bu Talimat kapsamında işletici olarak faaliyette bulunamaz.

(3) İşletici; bünyesinde yürütülen operasyonların bu Talimata, operasyon el kitabına ve ilgili mevzuata uygun olarak icra edilmesinden, görevlendirdiği İHA pilotlarının uygun ve geçerli lisansa sahip olmasından ve operasyonların emniyetle yürütülmesinden sorumludur.



(4) P0 ve P1 lisansı kapsamındaki operasyonlar için işletici bünyesinde faaliyet gösterme şartı aranmaz. Bu operasyonlarda kullanıcı ve İHA pilotu, bu Talimatta kendileri için öngörülen yükümlülüklerden doğrudan sorumludur.

(5) Bu Talimat kapsamındaki işleticilik faaliyetlerine ilişkin ruhsatlandırma, yetkilendirme, takip ve denetim süreçleri KDM-ERP üzerinden yürütülür; buna ilişkin usul ve esaslar Genel Müdürlükçe belirlenir.

### **Emniyet yönetim sistemi ve olay raporlama**

**MADDE 20** – (1) Bu Talimat kapsamındaki kullanıcılar ile çok hafif hava aracı işleticileri ve genel havacılık işleticilerinin emniyet yönetim sistemi (SMS) kurma ve işletme yükümlülükleri; emniyet yönetim sistemine ilişkin ilgili ulusal mevzuat hükümleri çerçevesinde yürütülür.

(2) İnsansız hava aracı kaza ve ciddi olaylarının bildirimi, araştırılması ve incelenmesi ile emniyeti etkileyen diğer olayların raporlanması ve analizi; sivil hava aracı kaza veya ciddi olaylarının araştırılması ve incelenmesi ile emniyet olaylarının raporlanmasına ilişkin ilgili mevzuat hükümleri çerçevesinde yürütülür.

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **İnsansız Hava Aracı Takip ve Trafik Yönetim Sistemi**

#### **İHATTYS'in kuruluşu ve işletilmesi**

**MADDE 21** – (1) İnsansız Hava Aracı Takip ve Trafik Yönetim Sistemi (İHATTYS), Türk hava sahasındaki insansız hava aracı trafiğinin merkezi olarak izlenmesi, kayıt altına alınması ve otonom olarak yönetilmesi amacıyla kurulan ve tek otorite yapısında işletilen dijital bir platformdur.

(2) Genel Müdürlük, İHATTYS'i aşağıdaki biçimde işletir:

- a) Tüm kayıtlı insansız hava araçlarının anlık konum ve uçuş durum bilgisini izleme.
- b) Kısıtlanmış bölge verilerini kullanıcılara makine tarafından okunabilir dijital formatta yayımlama ve gerçek zamanlı güncelleme.
- c) Uçuş izni başvurularını, onaylarını ve iptallerini kayıt altına alma.
- ç) Aynı hava sahasını aynı anda talep eden birden fazla insansız hava aracı arasında çatışma tespiti yaparak kullanıcıları uyarma.
- d) Bu Talimatın 14 üncü maddesi kapsamında tesis edilen İHA koridorlarını ve bunların güncel durumunu yayımlama ve koridor bazlı uçuş planlarını kayıt altına alma.

(3) Bu Talimatın 13 üncü maddesi uyarınca bir hava sahası hacmi bir başvuru sahibine tahsis edildiğinde veya bir alan için uçuş izni düzenlendiğinde, İHATTYS söz konusu alanı izin veya tahsis süresince turuncu bölge olarak işaretler ve haritada yayımlar. İzni veya tahsisi veren merci ile izin/tahsis sahibi tarafından çoklu uçuşa uygunluk verilmemiş alanlara yönelik çakışan talepler reddedilir veya alternatif hacme yönlendirilir; çoklu uçuşa uygunluk verilen alanlarda ise diğer kullanıcıların talepleri, ayırma kriterleri ve kapasite gözetilerek izne bağlanır. Turuncu



bölgelere yapılan müdahalelerde, bu maddenin ikinci fıkrasının (ç) bendindeki çatışma tespiti uyarıları esas alınır.

(4) Bu Talimat kapsamında Genel Müdürlüğe yapılan kayıt, uçuş bildirimi, operasyonel yetkilendirme, uçuş izni, hava sahası hacmi tahsisi ve kısıtlanmış bölgelere ilişkin izin başvuruları ile bunlara dair onay, ret, askıya alma ve iptal işlemleri İHATTYS üzerinden yürütülür. Haricinde farklı bir yolla yapılan başvurular dikkate alınmaz. İHATTYS'in henüz devreye alınmadığı veya teknik olarak karşılayamadığı süreçler bakımından Geçici Madde 1 hükümleri saklıdır.

### **Kullanıcıların ve İHA pilotlarının İHATTYS'e ilişkin yükümlülükleri**

**MADDE 22 – (1) P2 kapsamında operasyon yapan kullanıcılar:**

a) Her operasyon öncesinde İHATTYS üzerinden uçuş bildirimi yapar; bu bildirimde planlanan güzergâh veya operasyon alanı koordinatları, irtifa, başlangıç ve tahmini bitiş saati yer alır.

b) Sistemin çatışma tespiti uyarılarını ve Genel Müdürlük tarafından gönderilen iptal veya değişiklik talimatlarını takip eder ve bunlara uyar.

c) Operasyon sonunda uçuş gerçekleşme kaydını sistem üzerinden tamamlar.

(2) P0 ve P1 kapsamındaki operasyonlarda İHA pilotu; İHATTYS'in kamuya açık hava sahası durum görüntüleyicisini kullanarak uçuş öncesinde güncel yeşil, turuncu ve kırmızı bölge ile İHA trafik bilgisini kontrol eder.

(3) İHATTYS üzerinde kayıtlı olmayan, sisteme bildirim yapmadan operasyon gerçekleştiren veya sistem uyarılarını dikkate almayan kullanıcılar hakkında bu Talimatın yaptırım hükümleri uygulanır.

## **ALTINCI BÖLÜM**

### **Teknik Gereklilikler, Uygunluk Değerlendirme**

#### **Teknik ve operasyonel gereklilikler**

**MADDE 23 – (1)** Türk hava sahasında işletilecek insansız hava araçlarının, ait olduğu sınıfa (M0-M3) uygun olarak Genel Müdürlükçe belirlenen teknik ve operasyonel gereklilikleri karşılaması esastır. Kayıt yükümlülüğüne tabi araçlar asgari olarak aşağıdaki şartları sağlar:

a) Mobil uygulama veya sistem bağlantısı bulunması; uygulama açık ve haberleşme sağlanmadıkça İHA'nın çalışmaması, haberleşemediği durumlarda uyarı vermesi ve bağlantı kurulduğunda ilgili veri tabanı üzerinden aracın seri numarasının doğrulanması,

b) Aracın; tanımlı bölgeler ve pilot lisansının ifade ettiği alanlar içinde kaldığının test edilerek doğrulanması (zarf içinde kalma / geofence testi).

(2) Coğrafi sınırlama (geofence) işlevi; kullanıcı kaydı İHATTYS üzerinden doğrulanmadıkça aracı yatayda 10 metre yarı çaplı ve dikeyde 20 metre yükseklikteki varsayılan silindirik uçuş zarfının dışına çıkaramayacak biçimde tasarlanır. Kaydın



doğrulanması üzerine izin verilen zarf; pilot lisansı seviyesi ve İHATTYS verileri çerçevesinde genişler. Bu hüküm, tasarımı gereği bu zarfı aşamayan Basit İHA'yı kapsamaz.

(3) Birinci fıkrada ve bu Talimatın ilgili hükümlerinde öngörülen teknik ve operasyonel işlevlerin; insansız hava aracının kumanda (kontrol istasyonu) sistemine, çoklu insansız hava aracı operasyonlarında ise operasyonu sevk ve idare eden komuta yazılımına, gömülü bir yazılım bileşeni (uyum yazılım modülü) olarak entegre edilmesi zorunludur. Uyum yazılım modülü; Genel Müdürlükçe belirlenen komut setine ve arayüz standartlarına uygun olarak, İHATTYS üzerinden iletilen uçuş zarfı daraltma, güzergâh değişikliği, iniş ve uçuş sonlandırma dâhil talimatları gecikmeksizin icra edebilecek nitelikte tasarlanır. Üretici, ithalatçı veya yazılım sağlayıcısı, bu modülün ilgili kumanda sistemlerine ve komuta yazılımlarına entegrasyonunu sağlamakla yükümlüdür. Modülün asgari işlev seti, güncelleme ve sürüm yönetimi ile doğrulama usulleri Genel Müdürlükçe belirlenir.

(4) İthal veya yerli üretim basit İHA hariç tüm insansız hava araçlarının; uçuş kontrol yazılımları, kontrol ünitesi (kontrol istasyonu) yazılımları ve birden fazla insansız hava aracını sevk ve idare eden komuta yazılımları dâhil olmak üzere, Genel Müdürlükçe düzenlenen yazılım sertifikasyonuna sahip olması zorunludur. Yazılım sertifikasyonuna ilişkin usul, esas ve teknik gereklilikler Genel Müdürlükçe belirlenir. Bu sertifikasyona sahip olmayan insansız hava araçları Türk hava sahasında işletilemez ve kullanılamaz; bu araçlarla gerçekleştirilen operasyonlar izinsiz ve hukuka aykırı kullanım kapsamında değerlendirilir ve haklarında bu Talimatın 25 inci maddesi hükümleri uygulanır.

(5) İnsansız hava aracı sistemlerinde kullanılan elektronik haberleşme cihazlarının, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından yayımlanan teknik düzenlemelere uygun olması zorunludur; frekans kullanımı, 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu ve ilgili mevzuat hükümlerine tabidir.

(6) İnsansız hava araçlarının gürültü emisyonlarına ilişkin esaslar; ilgili uluslararası standartlar ile ulusal mevzuat dikkate alınarak Genel Müdürlükçe belirlenir.

(7) Basit İHA hariç olmak üzere, bu Talimat kapsamında kayıt yükümlülüğüne tabi insansız hava araçlarının uzaktan tanımlama sistemine sahip olması zorunludur.

#### **Uygunluk değerlendirme ve piyasa gözetimi**

**MADDE 24 –** (1) İnsansız hava araçlarının piyasaya arzı, uygunluk değerlendirmesi ve piyasa gözetimine ilişkin usul ve esaslar; 7223 sayılı Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu çerçevesinde Genel Müdürlükçe çıkarılan ayrı bir teknik düzenleme ile belirlenir. Bu düzenleme, ürün uygunluğunu kütle temelli sınıflandırma (M0-M3) esasına göre düzenler ve ithal ürünlerde yabancı uygunluk/sınıf sertifikalarını eşdeğerlik delili olarak tanıyabilir.

(2) İnsansız hava araçlarının ithalinde, ilgili gümrük tarife istatistik pozisyonu (GTİP) kapsamında Genel Müdürlükten ithal uygunluk yazısı alınması zorunludur. Uygunluk yazısı başvurusunda; aracın markası, modeli, seri numarası, azami kalkış kütlesi ve ait olduğu sınıf (M0-M3) belirtilir. Genel Müdürlük, ürünün ait olduğu sınıfa ilişkin teknik gereklilikleri karşıladığına dair belge veya beyan isteyebilir. İthal uygunluk yazısı düzenlenebilmesi için



ayrıca; bu Talimatın 23 üncü maddesinin üçüncü fıkrasında öngörülen uyum yazılım modülünün ilgili modele gömülü olduğunun ve entegrasyonunun model bazında gerçekleştirildiğinin ve 23 üncü maddenin dördüncü fıkrasında öngörülen yazılım sertifikasyonunun alınmış olduğunun belgelenmesi zorunludur. Bu husus, Genel Müdürlüğün yerinde veya uzaktan gerçekleştireceği denetime tabidir.

(3) Genel Müdürlük; teknik düzenlemeye aykırılık veya emniyet riski tespit ettiği İHA modeli veya serisi için, ilgiliye savunma hakkı tanıldıktan sonra uçuş izni vermeyebilir.

(4) Yolcu beraberinde veya bireysel yollarla yurt dışından getirilen insansız hava araçlarında da uyum yazılım modülünün mevcudiyeti ve entegrasyonu aranır; bu şart sağlanmadıkça söz konusu araçlar kayıt işlemlerine konu edilemez ve Türk hava sahasında uçuşuramaz.

## **YEDİNCİ BÖLÜM**

### **İdari Yaptırımlar ve Hukuki Güvenceler**

#### **İdari yaptırımlar**

**MADDE 25 –** (1) Bu Talimatta belirtilen usul ve esaslara aykırı hareket edenler hakkında 2920 sayılı Kanunun beşinci kısmında yer alan ceza hükümleri ve 29/1/2013 tarihli ve 28543 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelik (SHY-İPC) hükümleri uygulanır.

(2) Genel Müdürlük; emniyet denetimleri sonucunda bu Talimat gerekliliklerini karşılamadığı tespit edilen kullanıcıların operasyonel yetkilendirmelerini ve İHA pilotlarının lisanslarını, 2920 sayılı Kanun ile ulusal ve uluslararası sivil havacılık mevzuatı tahtında belirlenen esaslara göre sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.

(3) Bu Talimatta belirtilen kurallara uymayan, lisansındaki imtiyazları uygun kullanmayan veya uçuş disiplinsizliğinde bulunan İHA pilotlarının lisansları, tespit edilecek kusur derecesine göre bir aydan iki yıla kadar askıya alınır. Askı bitim tarihinden itibaren üç yıl içinde aynı ya da benzer uygunsuzluğun tekrarlanması hâlinde lisans iptal edilir ve iptal tarihinden itibaren beş yıl süreyle ilgili adına yeniden lisans düzenlenmez. Uçuş emniyetini ağır ihmal ile veya kasıtlı olarak ihlal edenlerin lisansları bu sürelerle tabi olmaksızın iptal edilir ve haklarında aynı yeniden düzenleme yasağı uygulanır.

(4) İkinci ve üçüncü fıkralar kapsamında karar alınmadan önce ilgiliye savunma hakkı tanınır. Savunma için en az on beş gün süre verilir. Gecikmesinde sakınca bulunan hâllerde tedbirler uygulanmakla birlikte savunma hakkı sonradan kullanılır.

(5) Bu madde kapsamında verilen her karar gerekçeli olmak zorundadır. İlgilinin savunmasını sunduğu tarihten veya savunma için tanınan sürenin bitiminden itibaren on beş gün içinde karar verilir ve gerekçeli karar ilgisine tebliğ edilir.

(6) Lisansı, sertifikası veya yetki belgesi askıya alınan ya da iptal edilen kullanıcı veya pilot, söz konusu belgeleri tebliğ tarihinden itibaren en geç on beş gün içinde Genel Müdürlüğe iade etmekle yükümlüdür. İade edilmemesinin sonucu SHY-İPC kapsamında değerlendirilir.



(7) Bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihte kullanımda olan insansız hava araçları bakımından 11 inci maddedeki kayıt yükümlülüğünün 31/07/2027 tarihine kadar yerine getirilmesi zorunludur. Anılan tarihe kadar kayıt yükümlülüğünü yerine getirmeyenler ile bu tarihten sonra kayıtsız işletilen insansız hava araçlarının kullanıcıları hakkında SHY-İPC ve 2920 sayılı Kanun hükümleri uygulanır. Bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihten sonra edinilen insansız hava araçları bakımından kayıt yükümlülüğü, aracın edinildiği tarihten itibaren doğar ve bu araçlar için birinci cümledeki süre uygulanmaz.

### **Güvenlik**

**MADDE 26 –** (1) Kullanıcı ve İHA pilotu, insansız hava aracının terör saldırılarında veya kamunun güvenliğini tehlikeye düşürecek herhangi bir yasadışı eylemde ve görevi dışında her türlü yasadışı amaç kapsamında kullanılmasını önlemek amacıyla gerekli teknik ve idari koruma tedbirlerini (komuta-kontrol bağı, görev verisi ve uzaktan tanımlama bilgilerinin yetkisiz erişime ve müdahaleye karşı korunması dâhil) almak ve bu tedbirlerin sürekliliğini sağlamakla yükümlüdür.

## **SEKİZİNCİ BÖLÜM**

### **Son Hükümler ve Geçiş Hükümleri**

#### **Mevcut insansız hava araçlarının uyarlanması**

**MADDE 27 –** (1) Bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihten önce edinilmiş insansız hava araçları; ait oldukları kütle sınıfına (M0-M3) göre, bu Talimatta öngörülen kayıt, uzaktan tanımlama, coğrafi sınırlama (geofence), uyum yazılım modülü, yazılım sertifikasyonu ve İHATTYS entegrasyonu gerekliliklerine uygun hâle getirilmek kaydıyla işletilmeye devam edebilir.

(2) Dönüştürme, sahip olunan ürünün üreticisi ile temasa geçilerek gerçekleştirilebilir. Bu işlem, 31/07/2027 tarihine kadar tamamlanmalıdır.

(3) Kullanıcılar, dönüştürme için gerekli donanım veya yazılım güncellemesini temin etmek üzere aracı edindikleri imalatçı, ithalatçı veya dağıtıcı ile iletişime geçer.

(4) Bu sürenin sonunda dönüştürülmemiş insansız hava araçları, dönüştürme tamamlanıncaya kadar Türk hava sahasında işletilemez.

#### **Mevcut yetkilendirme ve belgelerin uyarlanması**

**MADDE 28 –** (1) Yürürlükten kaldırılan mevzuat kapsamında düzenlenmiş olan uçuş izinleri, operasyonel yetkilendirmeler, kullanıcı beyanları ile gerçek veya tüzel kişiler adına düzenlenmiş her türlü işletme ve işletici yetki belgesi; geçerlilik süresi öngörülmezsizin (süresiz) düzenlenmiş olanlar dâhil, 31/07/2027 tarihine kadar geçerliliğini korur.

(2) Birinci fıkrada sayılan belgelerin sahipleri, bu süre içinde; bu Talimatın 11 inci maddesi uyarınca kullanıcı kaydını tamamlamak, işletme faaliyeti yürütecek olanlar bakımından 19 uncu maddedeki çok hafif hava aracı işleticisi veya genel havacılık işleticisi gerekliliklerini KDM-ERP üzerinden yerine getirmek, mevcut belgelerini yeni sınıf ve lisans düzenine (M0-M3 sınıfları ile P0/P1/P2 lisansları) uyarlamak ve faaliyetlerinde



görevlendirdikleri İHA pilotlarının 29 uncu madde uyarınca intibakını sağlamak üzere Genel Müdürlüğe başvurmakla yükümlüdür. Genel Müdürlük, mevcut kayıtlarında yer alan bilgileri esas alarak kullanıcı kaydını re'sen oluşturabilir.

(3) Birinci fıkrada sayılan belgelerin akıbeti, bu kapsamda yeni belge düzenlenmemesi ve diğer mevzuatta bu belgelere yapılan atıflar hakkında Geçici Madde 3 hükümleri uygulanır.

#### **Pilot sertifikalarının geçişi**

**MADDE 29 –** (1) Bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihten önce düzenlenmiş İHA pilotu sertifika ve lisansları, geçiş planında belirlenen esaslara göre yeni lisans düzeyine dönüştürülür.

(2) Mevcut İHA pilotu sertifika ve lisansları ile yeni lisans düzeyleri arasındaki denklik geçiş planında gösterilir: İHA0 sertifikası sahipleri ile kayıtlı İHA0 kullanıcılarının intibakı, KDM-ORG üzerinden tamamlanacak P0 intibak eğitimi ile sağlanır; İHA1 sertifikaları P1 lisansına, İHA2 ve İHA3 lisansları P2 lisansına dönüştürülür. Dönüştürülen lisanslara ilişkin diploma lisansı kayıtları KDM-ORG, operasyonel lisans kayıtları KDM-ERP üzerinden oluşturulur.

(3) Mevcut lisans sahiplerinin kazanılmış hakları korunur; uçuş tecrübesi ve iniş-kalkış kayıtları yeni lisans düzeyine kredilendirilir. Kazanılmış hakların korunması; lisans sahibinin bu Talimatla getirilen sınıf ve yetki düzeyine intibakını ve edinilmiş uçuş tecrübesinin geçerliliğini ifade eder. Lisansların geçerlilik süresi ile yenilenmesine ilişkin şartlar bakımından Genel Müdürlükçe belirlenen usul ve esaslar uygulanır.

(4) Bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihten önce düzenlenmiş olup geçerlilik süresi öngörülmemiş (süresiz) belgeler dâhil, mevcut tüm İHA pilotu sertifika ve lisansları; geçiş planında öngörülen intibak eğitimlerinin 31/07/2027 tarihine kadar tamamlanması kaydıyla geçerliliğini korur ve Genel Müdürlükçe belirlenen tazeleme esaslı geçerlilik rejimine tabi olur. İntibakı süresi içinde tamamlanmayan lisanslar hakkında Genel Müdürlükçe belirlenen usul ve esaslar uygulanır.

#### **Yürürlükten kaldırılan mevzuat**

**MADDE 30 –** (1) 22/2/2016 tarihinde yayımlanan İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı (SHT-İHA) ile bu Talimatta yapılan değişiklikler ve ekleri, bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihte yürürlükten kalkar.

(2) Yürürlükten kaldırılan Talimat ve ekleri kapsamında düzenlenmiş belgelerin geçerliliği, intibakı ve bunlara yapılan atıflar hakkında 28 inci ve 29 uncu maddeler ile Geçici Madde 3 hükümleri uygulanır.

#### **Operasyonel kurallara geçiş süreci**

**GEÇİCİ MADDE 1 –** (1) Bu Talimatın operasyonel kurallarına tam uyum için kullanıcılara ve pilotlara 31/07/2027 tarihine kadar geçiş süresi tanınır.

(2) Bu süre zarfında, emniyeti tehlikeye düşürmeyecek hâllerde yürürlükten kaldırılan mevzuat hükümlerinin uygulanmasına Genel Müdürlükçe izin verilebilir.



(3) İHATTYS devreye alınıp Genel Müdürlükçe duyurulana kadar, bu Talimatta İHATTYS üzerinden yürütülmesi öngörülen kayıt, bildirim, izin, yetkilendirme ve tahsis işlemleri bakımından, 30 uncu madde ile yürürlükten kaldırılan mevzuatın bu işlemlere ilişkin hükümleri de uygulanır.

#### **Yazılım sertifikasyonuna geçiş**

**GEÇİCİ MADDE 2 –** (1) Bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihte kullanımda olan ve 23 üncü maddenin dördüncü fıkrasında öngörülen yazılım sertifikasyonuna sahip olmayan insansız hava araçları için 31/07/2027 tarihine kadar dönüşüm süresi tanınır. Kullanıcılar, bu süre içinde yazılım sertifikasyonu başvurularını Genel Müdürlüğe yapmak zorundadır; 27 nci madde hükümleri saklıdır.

(2) Dönüşüm sürecinde öncelik; insansız hava aracı kontrol üniteleri (kontrol istasyonu yazılımları) ile birden fazla insansız hava aracını sevk ve idare eden komuta yazılımlarında, sertifikasyon kapsamında tanımlı yazılım gerekliliklerinin karşılanmasına verilir.

(3) Dönüşüm süresinin sonunda yazılım sertifikasyonu bulunmayan insansız hava araçları Türk hava sahasında işletilemez ve kullanılamaz; bu araçlarla gerçekleştirilen operasyonlar hakkında 23 üncü maddenin dördüncü fıkrası ile 25 inci madde hükümleri uygulanır.

#### **Yürürlükten kaldırılan mevzuat kapsamında düzenlenmiş belgelerin akıbeti**

**GEÇİCİ MADDE 3 –** (1) 28 inci maddenin birinci fıkrasında sayılan belgeler, anılan fıkarda öngörülen sürenin sonunda ayrıca bir işlem tesisine gerek olmaksızın kendiliğinden hükümsüz hâle gelir.

(2) Bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren, yürürlükten kaldırılan mevzuat kapsamında yeni işletme veya işletici yetki belgesi düzenlenmez; mevcut belgeler yenilenmez ve kapsamı genişletilmez. Bu Talimat kapsamında çok hafif hava aracı işleticisi veya genel havacılık işleticisi olarak faaliyete devam etmek isteyen belge sahipleri, 28 inci maddenin ikinci fıkrası uyarınca 19 uncu maddedeki gereklilikleri KDM-ERP üzerinden yerine getirir.

(3) Bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihte sonuçlandırılmamış başvurular, bu Talimat hükümlerine göre sonuçlandırılır.

(4) Diğer mevzuatta, idari düzenlemelerde, ihale ve satın alma dokümanlarında 28 inci maddenin birinci fıkrasında sayılan belgelere yapılan atıflar; bu Talimat kapsamındaki kullanıcı kaydına, çok hafif hava aracı işleticisine veya genel havacılık işleticisine ve operasyonun niteliğine göre P1 veya P2 İHA pilotu lisansına yapılmış sayılır.

#### **Yürürlük**

**MADDE 31 –** (1) Bu Talimat yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

#### **Yürütme**

**MADDE 32 –** (1) Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.