

## **TEK AVRUPA HAVA SAHASI UYGULAMASINA YÖNELİK ZORUNLULUKLAR (TASLAK)**

### **1) HAVA SAHASININ ESNEK KULLANIMI (FLEXIBLE USE OF AIRSPACE - FUA)**

1. Amaç ve Kapsam : Avrupa'da Hava Trafik Yönetimine (ATM) katkıda bulunmak amacıyla ICAO tarafından tavsiye edilen ve EUROCONTROL tarafından geliştirilen FUA kavramı, hava sahasının tüm kullanıcılar tarafından etkin ve emniyetli olarak kullanımının sağlanması için hava sahası planlaması ve yönetimi konularında ortak kurallar ve standartların geliştirilmesini hedeflemektedir.

FUA direktifi; Üye devletlerin hükümler altındaki hava sahalarında, ulusal güvenlik ve savunma ihtiyaçlarına yönelik askeri faaliyet ve eğitimlerini engellemeyecek şekilde uygulanacaktır.

2. Uygulama Alanı : Bu direktif; Hava Trafik Hizmetlerinin temini için sorumlu olunan tüm hava sahası içerisinde uygulanacaktır.

Bu direktif, ICAO Şikago Konvansiyonu ve ekleri veya uluslar arası deniz hukuku ile çelişmeyecek şekilde, Açık Denizler (High Seas) üzerinde veya hükümlerinin belli olmadığı hava sahaları içerisinde uygulanacaktır.

3. Tanımlar : AIP, Hava Sahası Sınıflandırması, Hava Sahası Dizaynı, Hava Sahası Yönetimi (ASM), Hava Sahası Yönetim Birimi/Hücresi (AMC), Hava Sahası Yapıları, Hava Sahası Kullanıcıları, Onaylı Ajanslar (AAs), ATS yolu, CFMU, sivil-asker koordinasyonu, CDR, FUA, FMP, Genel Hava Trafiği (GAT), LCIP, Stratejik ASM Seviyesi 1, Taktik Öncesi ASM Seviyesi 2 ve Taktik ASM Seviyesi 3 gibi ifadelerin tanımları yapılmıştır.

4. FUA Prensipleri : Benzerlik/Tutarlılık (uniformity; üye devletler FUA kavramının içerdiği prensiplerin aynılarını sivil-askeri otoriteleri arasındaki yazılı anlaşmalara uygun olarak çevirecek ve ulusal plana dahil edeceklerdir), Harmonizasyon (ortaklaşa yapılan sınır ötesi faaliyetlerde uygulanacak hava sahası kurallarının harmonizasyonunu sağlamak amacıyla, ihtiyaç duyulan yerlerde çoklu sivil/asker işbirliği doğrultusunda üye devletler, komşu ülkeler ile ulusal hava sahası planlama sürecini geliştireceklerdir), continuum (ulusal sınırları kat eden hava sahası yapıları için artan ihtiyaçla birlikte; üye devletler ulusal ve uluslar arası seviyede eşit olarak uygulanabilen sadece sivil veya askeri hava sahası olarak gösterilmeyen bir hava sahası temin edeceklerdir), gizlilik (confidence), dürüstlük (fairness), sadelik (simplicity), müzakere süreci (negotiation), paylaşım (sharing; hava sahasının ortak kullanımı için gerekli anlaşma mektupları), şeffaflık (transparency), çevre (environment; hava alanları yakın çevresi ile yol operasyonlarında gaz emisyon, hava ve gürültü kirliliğinin minimize edilmesi), dinamik ayarlama (dynamic adjustment; askeri uçuşlarda değişik profillerin ve kısa vadeli değişikliklerin sağlanması için diğer kullanıcı ihtiyaçları da göz önüne alınarak FUA kavramına uygun kriter ve usullerin tesis edilerek gerekli eğitim sahalarının yaratılması) ve geçici özellikli yollardır (CDR formatında geçici özellikte yolların tesis edilmesi) .

5. Sivil-Asker Koordinasyonu: ICAO şartlarına uygun olarak GAT için getirilen kural ve usuller ulusal yasalara dönüştürülürken ve yine GAT için ifade edilen şartlar ile uyumlu olmayan askeri operasyon ve eğitimler için gerekli kural ve usullerin ulusal yasalara dönüştürülmesi sırasında, Sivil-Asker Koordinasyonu gereklidir.

Madde 4.1 ve 15'de belirtilen FUA şartlarının bağlayıcı olarak uygulanmasını teminen, üye devletlerce kendi sorumlulukları altındaki hava sahalarında sivil-asker koordinasyon kural ve usulleri ulusal kanun haline getirilecektir. Ayrıca GAT ve askeri operasyon ile eğitimler için hizmet koşulları organize edilirken; bir operasyonun

emniyetle yürütülen diğer bir operasyona tehlikesi söz konusu olmadan hava sahasının ortak kullanımı için sivil ve askeri ATS üniteleri arasında uygun seviyede işbirliği tesis edilmesi üye devletlerce sağlanacaktır.

6. Emniyet Gereklilikleri/Değerlendirme :FUA sürecinin kabul edilebilir emniyette uygulanması için ATM sistem değişikliklerinde emniyet değerlendirme aktiviteleri (ESARR'lar) yerine getirilecektir.
7. Üye devletler EUROCONTROL ile birlikte uygulanabilir genel FUA kurallarını ilgili ICAO dokümanlarına dahil edilmek üzere geliştirecektir.
8. Stratejik ASM Seviyesi 1 :Üye devletler sorumlulukları altındaki hava sahası içinde EUROCONTROL tarafından geliştirilen FUA'nın uygulanması için "Üst Seviyede Ulusal Hava Sahası Politika Yapısını (National High-Level Airspace Policy Body)" tesis edeceklerdir ve FUA doğrultusunda ulusal ASM politikasını tanımlayacaklardır.

Üst Seviyede Ulusal Hava Sahası Politika Yapısının gerekli planlama çalışmalarını gerçekleştirmesi için "sivil-asker ortak sürecin" tesisi sağlanacaktır.

Üst Seviyede Ulusal Hava Sahası Politika Yapısı tarafından, ulusal hava saha yapıları periyodik aralıklarla değerlendirilecek olup, takiben esnek hava saha yapıları planlanacaktır.

Üst Seviyede Ulusal Hava Sahası Politika Yapısı tarafından, 3 ASM seviyesinde FUA operasyonları etkinliğinin ve ulusal usullerin periyodik olarak gözden geçirilmesi ile tahsis edilmiş hava sahalarının aktüel olarak kullanımının izlenmesi ve analizi sağlanacaktır. Bu amaçla üye devletler EUROCONTROL 'ün de yardımı ile "genel bir metodoloji" belirleyecektir.

Üye devletler hükümler hava sahalarını tanımlarken diğer üye devletler ile koordinasyon sağlanacak, ulusal askeri gerekler dikkate alınacak, EUROCONTROL ile koordineli olarak stratejik ATS yolların ve destekleyici yapıların dizaynı için "Hava Sahası Dizayn Talimatı/Düzenlemesini (Airspace Design Directive/Regulation" ilgilendiren öneriler Avrupa seviyesinde olacaktır.

Üye devletlerce ASM, ATFM ve ATS fonksiyonları arasında sürekli diyalog sağlanması için, 3 ASM seviyesinde de gerekli mekanizmalar tesis edilecektir.

Üye devletler yetkileri altındaki ATS yollarının ve hava sahası yapılarının detaylı tanımlarını içeren yayınları, ATS yol yapısı işbirliği ve koordinasyonuna uygun olarak sağlayacaklardır.

Ayrıca; Stratejik ASM Seviyesi 1 ana başlığı altında, meydanlar civarındaki hava sahası sınıflandırmasında esneme/değişim olasılığı ile Fonksiyonel Hava Saha Blokları (Functional Airspace Block) hususlarına değinilmiştir.

9. Taktik Öncesi ASM Seviyesi 2 : Üye devletler "Hava Sahası Yönetim Birimi (Airspace Management Cell)" adı altında; gün gün ulusal veya alt bölgesel hava sahasını ve geçici olarak tahsis edilen esnek hava saha yapılarının tahsis edildiği andan itibaren yönetiminden sorumlu, müşterek bir sivil/asker birimi tesis edeceklerdir. Ayrıca uluslar arası ASM koordinasyonu için temas noktası tesis edeceklerdir.
10. Taktik ASM Seviyesi 3 : Üye devletler özel hava sahası problemlerinin çözümlenmesi ile emniyetli ve hızlı olarak sivil-asker uçuşlarının yönetimine izin verilmesi için; sivil/asker kontrolörler arasında anlık koordinasyon usullerini tanımlayacak ve uygulanmasını sağlayacaklardır.

Hava sahası durumuna ilişkin aktüel bilgiler, sivil ve askeri ATS birimleri arasında gecikmeksizin karşılıklı olarak aktarılacaktır. Bu amaçla sivil/askeri uçuş data değişim sistemi planlanmakta olup gerekli iletişim kolaylıkları tesis edilecektir.

11. Üye ülkeler sorumlulukları altındaki hava sahasında FUA kavramının ve bu direktifin uygulanması konusunda yıllık rapor yayınlayacaktır.
12. Üye devletler, FUA direktifi ve bu direktif kapsamında olan ulusal kuralların uygulanmasını tarafsız olarak denetleyecek, ulusal denetleme otoritelerini tesis edeceklerdir.

## 2) HAVA SAHASI DİZAYNI (AIRSPACE DESIGN)

Hava Sahası dizaynı ile ilgili zorunluluklar, iki ana başlık altında toplanmıştır. Bunlar;

1. Hava Sahası Sınıflandırması,
2. Hava Koridoru ve Sektör Dizaynı'dır.

Avrupa Komisyonu tarafından EUROCONTROL'den hazırlanması talep edilen Hava Sahası Dizaynı konusundaki zorunluluklar, birliğe üye, aday yada bunların dışında olmakla birlikte gönüllü olarak katılmak isteyen ülkelerde uygulanacak ve katılımcı ülkeler arasında belirli bir standardı sağlamaya yönelik olarak bu iki başlık altında yapılacak düzenlemeleri içermektedir.

Adı geçen Zorunluluklar ile, Tek Avrupa Hava Sahası konsepti içinde hava sahası düzenlemesine ek olarak "Taslak Uygulama Kurallarının" hazırlanması amaçlanmaktadır. Bu bağlamda;

- Uygulama alanlarının belirlenmesi,
- Öncelikle Üst Hava Sahasında Hava Sahası Sınıflandırması konusunda birlikteliğin sağlanması,
- Üst Hava Sahasında Hava Sahası Sınıflandırması konusunda sağlanan birlikteliğin, zamana dayalı olarak alt hava sahasına kaydırılması,
- Üst Hava Sahasında uygulanmak üzere, Hava Koridoru ve Sektör Dizaynı konularında ortak ilke ve kriterlerin belirlenmesi,
- Üst Hava Sahasında, Hava Koridoru ve Sektör dizaynının optimize edilmesi,
- Oluşturulacak "Kural'lara" ilişkin usullerin geliştirilmesi ve
- Son olarak da Hava Sahası Düzenlemesi ile ilgili olarak ortaya konulacak temel gerekliliklerin etkilerinin tespiti hedeflenmektedir.

### Hava Sahası Sınıflandırması;

Hava Sahası Dizaynı ile ilgili zorunlulukların oluşturulması aşamasında, Üst ve Alt hava sahası sınırı Avrupa Komisyonu tarafından FL 285 olarak belirlenmiştir. Bu bağlamda, EUROCONTROL tarafından uzun zamandır üzerinde çalışılan ve belirli bir aşama kaydedilmiş bulunan hava sahası sınıflandırması konusunun üç aşamada ele alınması planlanmaktadır.

EUROCONTROL tarafından, Tek Avrupa Hava Sahası konseptinden bağımsız olarak yürütülen çalışmalarda, üst ve alt hava sahası sınırı olarak FL 195 ' in esas alınmış olması dolayısı ile, zaten bu seviye ve üzerinde hava sahası sınıflandırması çalışmaları sonuçlanma noktasına gelmiştir. Bu sebeple , ilk aşamada talep edilen üst hava sahası sınıflandırması ile ilgili taslak rapor ve dokümanların, 2004 yılı son çeyreğinde (Ekim 2004) Avrupa Konseyine gönderilerek onaylanması ve yürürlüğe girmesi planlanmaktadır.

Alt hava sahasının FL 195 ve üzerinde kalan bölümü ile ilgili çalışmaların yine yukarıda açıklanan sebeplerle zaten ileri aşamalarda olduğu, FL 195 altında kalan bölümünün ise konuyla ilgili çalışmalardan kazanılan deneyim ve belirlenen yöntem ile kısa zamanda tamamlanabileceği öngörülmekte ve uygulama için 2005 yılı ilk çeyreği hedeflenmektedir.

### **Hava Koridoru ve Sektör Dizaynı;**

Hava Sahası ve Sektör Dizaynı konusunda da , Hava Sahası Sınıflandırmasında olduğu gibi EUROCONTROL ve üye ülkelerde yürütülmekte olan çalışmalar sonucunda taslak şekli hazırlanan "EUROCONTROL Hava Sahası Planlama Manueli" ' nin temel alınması planlanmaktadır. Adı geçen kurum bünyesinde faaliyet gösteren çalışma gruplarının toplantılarında çeşitli düzeylerde ele alınan söz konusu dokümanın, anılan toplantılarda elde edilen görüşler doğrultusunda müteaddit defalar gözden geçirilerek hemen hemen hazır duruma getirildiği ve bir çok yönden Avrupa Konseyinin ihtiyacını karşılayacağı noktasından hareketle, Avrupa Konseyi tarafından gündeme getirilen diğer zorunluluklar dikkate alınarak dokümanın yeniden güncellenmesinin yeterli olacağı değerlendirilmektedir.

Bu zorunluluk ile;

- Hava Sahasının daha etkin kullanımının ve böylece daha emniyetli bir trafik akışının sağlanması,
- Ülke sınırlarından ( Hükümrhan Hava Sahası) bağımsız olarak hava sahası yapılarının oluşturulmasına olanak sağlanması,
- Ortak Hava Sahası dizayn kriterleri ve uygulama yöntemleri belirlenmesi ile Ulusal ve Uluslararası projelerin ilişkilendirilmesi,
- Dinamik Hava Sahası yönetimine olanak sağlayacak hava sahası yapılarının oluşturulması,
- Hava Sahası Kapasitesinin artışına olanak sağlayacak hava sahası yapılarının oluşturulması,
- Fonksiyonel Hava Sahası Blok'larının oluşturulması hedeflenmektedir.

Tek Hava Sahası Konsepti içerisinde geliştirilmesi talep edilen Taslak Uygulama Kuralları ile, olabildiğince az sayıda zorunluluk belirlenmesi ve mümkün olduğu ölçüde standart uygulamaların gönüllülük esasına dayandırılması amaçlanmaktadır. Yukarıda açıklanan hedefler doğrultusunda yapılacak çalışmalar kısaca aşağıda açıklanmaktadır:

1- İlk Plan Oluşturulması: 1-31 Mart 2004

2A- Hava Sahası sınıflandırması:

Amaç ve Hedefler;

- VFR trafiğin kontrolünü de içine alacak şekilde üst hava sahasının sınıflandırması konusunda "Taslak Uygulama Kurallarının" geliştirilmesi ,

- VFR trafiğin kontrolünü de içine alacak şekilde FL 285 ve FL 195 (dahil) arasındaki hava sahasının sınıflandırması konusunda "Taslak Uygulama Kurallarının" geliştirilmesi,
- FL 195 altındaki hava sahasının sınıflandırması ile ilgili düzenlemelerin sadeleştirilmesi konusunda önerilerin yada "Taslak Uygulama Kurallarının" geliştirilmesi.

Hedef tarihler;

- Üst Hava Sahası: 05 Nisan 2004-16 Eylül 2004
- Alt Hava Sahası: 05 Nisan 2004 – 2 Mayıs 2005

2B- Hava Koridoru ve Sektör Dizaynı:

Amaç ve Hedefler;

- Gereklilikler, fayda ve zorlukların tespiti,
- Askeri amaçla kullanılmak üzere tespit edilmiş hava sahalarının aktivasyonu ile hava koridorlarının kullanımı arasındaki etkileşim,
- Ortak ilkelerin belirlenmesi,
- Hava Koridoru ve Sektör Dizaynı konusunda aşağıdaki konuları içerecek "Taslak Uygulama Kurallarının" hazırlanması,
  - i) Hava Koridor Ağı dizaynı
  - ii) ATC Sektör dizaynı ve konfigürasyonu
  - iii) ATS Hava Koridor Ağı ile Terminal Kontrol Sahası arasındaki bağıntılar,

Hedef tarihler; 01 Nisan 2004- 26 Temmuz 2004

Yukarıda açıklanan amaç ve hedefler doğrultusunda hazırlanacak dokümanlar, öncelikle mevcut EUROCONTROL çalışma grup toplantıları ve seminerlerde gayri resmi olarak müzakere edilecek ve daha sonra alınacak bu görüşler doğrultusunda düzenlenerek belirli bir düzeye getirilen dokümanlar resmi onaya sunulacaktır.

Üst hava sahasının sınıflandırması için müzakere süreci Nisan –Eylül 2004 ve alt hava sahası için ise Ağustos 2004 – Ocak 2005 olarak tespit edilmiştir.

Hava Koridoru ve Sektör Dizaynı konusunda müzakere süreci Temmuz – Eylül 2004 olarak tespit edilmiştir.

Yapılan çalışmalar sonucunda; üst hava sahasının sınıflandırması ile Hava Koridoru ve Sektör Dizaynı konularında hazırlanacak son raporlar 15 Ekim 2004, alt hava sahasının sınıflandırılması ile ilgili son rapor ise 2 Mayıs 2005 tarihinde Avrupa Konseyine sunulacaktır.

**Düzenlemeler ile ilgili görüşler;**

Hava Sahası Dizaynına yönelik olarak geliştirilmesi istenilen zorunluluklar, hava sahasının etkin yönetimini teminen **hava sahası yapılarının oluşturulmasında, Ülke sınırları ya da FIR'ların dikkate alınmaması gerektiği temeline dayanmaktadır.**

Bu zorunluluklarla getirilmek istenilen bir başka önemli düzenleme de, hava sahasının Sivil / Asker ortak kullanılmakta olduğu noktasından hareketle, ulusal ve uluslararası alanda tüm hava sahası planlamalarının sivil ve askeri otoriteler tarafından ortak olarak yapılması gerektiğidir. Bu amaçla **Ülkelerden, sivil / asker birleştirilmiş bir heyet /kurul / kurum oluşturmaları ve hava sahası planlaması ile ilgili olarak ulusal ve uluslararası alanda bu birleşik yapı tarafından temsil edilmeleri talep edilmektedir. Aynı zamanda oluşturulacak bu yeni yapının, hava sahası planlaması konusunda ulusal düzenleyicinin / kural koyucu (regulator) temelini teşkil etmesi beklenmektedir.**

Yine getirilen bir başka önemli düzenleme, Ülkelerin **ulusal hava sahası planlamalarını yaparken**, Avrupa Hava Sahası Planına uygun hareket etmeleri ve etkilenebilecek komşu ülkelere, planlamalar ile ilgili her türlü bilgiyi aktararak uygulama öncesi koordine sağlamalarının zorunlu hale getirilmesidir.

### **3) FONKSİYONEL HAVA SAHASI BLOKLARI ( FUNCTIONAL AIRSPACE BLOCKS – FAB)**

Fonksiyonel Hava Sahası Blokları; mevcut hava sahası sınırlarına bakılmaksızın daha fazla bütünleştirilmiş hava sahası yönetimi sağlamaya yönelik, ihtiyaç duyulan operasyonel gereklilikleri temel alan bloke edilmiş hava sahası olarak tanımlanmaktadır.

Bu zorunluluğun amacı, FAB'ların geliştirilmesinde önemli hususların tanımlanması ve uygulamaların geliştirilmesiyle, FAB oluşturulması işleminin kolaylaştırılmasına yardımcı olmak ile karşılaşılan fırsat ve güçlükleri içeren referans materyalin hazırlanmasıdır.

Söz konusu zorunluluk için taslak raporun 2005 yılı içerisinde Ocak ve Mart ayları arasında, nihai raporun ise 2005 yılı Mart ayında Avrupa Komisyonuna sunulması planlanmaktadır.

Takip edilmekte olan metodoloji itibariyle, hazırlanan başlangıç planının Avrupa Komisyonu tarafından kabul edilmesini takiben bu zorunluluğa ilişkin ihtiyaçlar , prensipler ve değişiklikler tanımlanacaktır. Bu değişiklikler içerisinde; FAB'ların sivil ve askeri ATS ünitelerinin birleştirilmesi ile tek bir ünite tarafından yönetilmesi, ulusal sınırların FAB oluşturulması sürecinde bir etkisinin olmaması, FAB içinde tek bir hava sahası sınıflandırmasının olması, FAB'ın hava trafik hizmet birimleri arasında hava trafik kontrol sorumluluğunun hızlı ve esnek transferini sağlayacak olması gibi çok hassas ve önemli konular yer almaktadır.

### **4) ÜCRETLENDİRME PLANLAMASI (CHARGING SCHEME)**

Tek Avrupa Hava Sahası düzenlemeleri ve daha önce Avrupa Komisyonu ile Eurocontrol Teşkilatı arasında imzalanan memorandum çerçevesinde, Avrupa Komisyonu Eurocontrol Yol Ücretleri Sisteminden (CRCO), bir uçuşun tüm aşamaları için "ücretlendirmeye ilişkin düzenlemeler" konusunda görüş istemiştir. Bu nedenle, anılan komisyona sunulması amacıyla, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlendirme sistemi için *taslak uygulama kurallarının* hazırlanması Eurocontrol Teşkilatı tarafından yapılacaktır.

Eurocontrol Teşkilatı;

- Komisyona bir uçuşun tüm aşamaları için seyrüsefer ücretleri konusunda taslak bir düzenleme hazırlanması,

- Devletler, ANSP'ler ve hava sahası kullanıcılarına bu durumun etkilerinin tespit edilmesi,
- Gerekğinde de mevcut Eurocontrol uygulamalarının güncelleştirilmesi

konularında görevlendirilmiştir. Bu bağlamda, ANSP'ler tarafından tanımlanmak zorunda olan maliyet ve gelir hizmet alanlarının neler olduğu, hava trafik akış yönetimindeki destekleyici gelişmeler de dikkate alınarak sistemin ANSP ve Kullanıcılara mali açıdan avantajlarının ve dezavantajlarının tespit edilmesi, Fonksiyonel Hava Sahası Blokları'nın (FAB) hava seyrüsefer hizmetlerinin ücretlendirilmesine etkileri, bu alanda geçmiş ve ileriki yıllara ilişkin verilerin değerlendirilmesi gibi konular önem taşımaktadır. Halen devam eden çalışmalarda mevcut Yol Ücretleri Sistemi esas alınsa da kısmi değişiklikler göze çarpmakta olup, yeni oluşturulacak sistem üzerindeki en büyük belirsizlik, Avrupa Birliği Üyeleri ile üye olmayan Devletler arasında bu uygulama kurallarının nasıl tesis edileceğidir.

Bu husustaki anılan çalışmalar belirli bir görev takvimine göre Eurocontrol Teşkilatı, Üye Devletler, Kullanıcı Temsilcileri ve kısmen askeri temsilcilerin katılımıyla sürdürülmektedir. Bu çerçevede Avrupa Komisyonu'na sunulacak olan "taslak uygulama kuralları" üzerinde söz konusu tarafların görüşlerini almak ve kuralların yorumları için 7 Haziran 2004'te bir çalışma grubu toplantısı gerçekleştirilmiştir.

Yukarıda da değinildiği üzere taslak uygulama kurallarının oluşturulmasında mevcut Yol Ücretleri sistemi esas alındığından büyük değişiklikler olmamakla birlikte; Taslak Uygulama Kurallarından bu toplantıda ağırlık kazanan başlıca üç konu Ülkemizde de uygulamaların farklı olması nedeniyle ayrıca incelenecektir;

## **1. Ücretlendirmelerin Gate to Gate'e doğru ilerlemesi<sup>1</sup>**

Gate to gate ücretlendirme kapsamında En-route ve Aerodrome ücretlerinin ayrı tespit edilmesi gerektiği desteklenmektedir, ancak bunun sınırları konusunda detaylı bilgi henüz oluşturulamamıştır. Meydan ücretlendirmelerinin iniş ve kalkış trafiklerine uygulanacak birim fiyattan oluşacağı bu konuda detaylardan birisidir. TNC/Terminal ücretlendirmelerinde FAB konusunun da dikkate alınması gerektiği, bu konudaki gelişmeler hakkında şeffaflığın tesis edilmesi için ayrı bir madde olarak "uyum sürecinin izlenmesi" aşaması uygulama kurallarına eklenmiştir.

Ücretlendirme usüllerinin En-route, gerektiğinde yaklaşma hizmetlerini de kapsayacak şekilde Meydan hizmetleri (İniş / Kalkış) olarak ayrı ayrı tespit edilmesi üzerinde taslak uygulama kurallarında değişikliğe gidilmesi önerilmektedir.

Bilindiği üzere bu konuda, Ülkemiz sadece En-route hizmetlerinin ücretlendirme tahakkuk işlemleri hususunda EUROCONTROL Teşkilatı'ndan hizmet almaktadır. Oysa yeni konseptte ücretlendirmelerin hava seyrüsefer hizmetlerinin tüm aşamalarını kapsayacak şekilde gate to gate olarak tespit edilmesi desteklenmektedir. Bu durumda ileride Ülkemizde de bir düzenleme gereksinimi duyulabilir.

## **2. Fonksiyonel Hava Sahası Blokları oluşturulduğu takdirde ücretlendirme politikaları,**

Taslak uygulama kurallarının en ağırlıklı konularından biri olan ve birçok belirsizlik içeren hava sahası hacimlerine göre ücretlendirme konusunda esneklik büyük önem taşımaktadır. Zira, hava sahaları hacimlerine göre kendi içinde bölünebilecek ve ücretlendirme, birim fiyat ve maliyet tabanı da buna göre yapılabilecektir. Bu noktada ülkelerin;

<sup>1</sup> Gate to Gate; bu konsept özellikle hava seyrüsefer hizmetlerinde ücretlendirme birliğinin sağlanması amacıyla, bir uçuş için motor çalıştırma aşamasından yolcu köprüsüne yanaşma aşamasına kadar verilen tüm hava seyrüsefer hizmetlerini içeren ücretlendirme safhalarını kapsar.

- coğrafi şartları,
- operasyonel şartları

belirleyici rol oynayabilecektir. Öyle ki, en geniş uygulama alanının SES sınırlarından başlamak üzere sırayla Devlet, FIR, hava sahası sektörleri ve sektör içinde tespit edilecek ücretlendirme hacimlerine göre tahsis edilebilecektir. Bu tahsisat aşamasında ücretlendirmeye ilgili tüm kararların (gerek sınırların tespiti gerekse birim fiyat ve maliyet tabanlarının oluşturulması) ülkelerin kendileri tarafından belirlenecektir. Fakat bu konuda sınırların nasıl ve hangi kriterlere göre tespit edileceğine ilişkin detayların mevcut olmadığı dikkat çekmektedir. Ücretlendirmeler herhangi bir uçuşun tüm aşamalarını kapsayacak şekilde oluşturulacak ve Ülkeler bu konuda düzenlemeler yapmaya ihtiyaç duyabileceklerdir.

Bu konuda henüz yol ücretleri sistemine dahil edilmiş yada herhangi bir Ülke tarafından uygulanan bir düzenleme mevcut değildir. Zira Ülkemizde de durum aynı olup, böyle bir durumda seyrüsefer hizmetlerinin ayrı ücretlendirme sistemleri için tanımlanması, bunlara ait ücretlendirme altyapılarının oluşturulması hususlarında düzenlemeler gerekebilecektir.

### **3. Devletler arası anlaşmalara bağlı olarak tek ücret tesisi**

Hava seyrüsefer hizmetleri için ortak birim fiyat tesis edilmesi hususunda ise ortak birim fiyat içinde her Ülkenin birim fiyatının ayrı olması üzerinde durulmaktadır. Ancak detaylara inildiğinde hava sahası hacimleri bazında ayrı hesaplamaların bunu güçleştirebileceği, birçok Ülkede sağlanan hizmetlerin de birbirinden farklı olduğu, SES öncesinde hizmet tanımlamalarının daha netleştirilmesi ve ortaklaştırılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Ücretlendirmeler için önem arz eden bu konuların daha detaylı ele alınarak, değişikliklerin meydana getirebileceği somut etkilerin iyi tespit edilmesi gerektiği tüm üyeler tarafından desteklenen bir husus olup, bu bağlamda da Ülkelerin taslak uygulama kuralları hakkında halen çekinceleri mevcuttur.

### **5) İLK UÇUŞ PLANI (INITIAL FLIGHT PLAN)**

Bu zorunluluk; Avrupa Komisyonu kararı doğrultusunda, ilk uçuş planlarında işbirliklik ile taslak hükümlerin oluşturulması için EUROCONTROL'un başlangıç planı niteliğindedir. Zorunluluğun amacı alınan kararları analiz etmek, kararın yerine getirilmesi için düzenleyici bir yaklaşım önermek, kararın başarıyla uygulanması için hazırlanan çalışma paketlerini, çalışma yapısını ve planlamayı anlatmak ve karar konusundaki çalışmalar süresince kullanılacak olan kalite, konfigürasyon ve risk yönetimi de dahil olmak üzere yönetim proseslerini belirlemektir.

SES İşbirliklik Düzenlemelerinin amacı; EATMN ( European Air Traffic Management Network- Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı)'deki farklı sistemler, öğeler ve prosedürler arasında işbirlikliğin sağlanması ile Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı içinde yeni onaylanmış ve geçerli olmuş operasyonel ve teknik konuların koordineli ve hızlı bir şekilde ortaya konulmasının sağlanmasıdır.

İlk Uçuş Planı hakkındaki taslak uygulama kuralı, uçuş planı prosesinde ve uçuş öncesi dönemde ATM uygulayıcıları arasındaki bilgi alışverişi ile buna bağlı roller ve sorumlulukları içermektedir. Bu kuralın temel amacı; uçuş öncesi dönemde bütün ilgililer arasında olması gereken, ortak bir uçuş planı uyumunun sağlanması amacıyla Minimum Uçuş Planı Veri Seti'nin tanımlanması ile uçuş planları için resmi bir statü oluşturulması ve



her bir ilgilinin sorumluluğunun –uçuş planının nasıl ele alınacağı ve geliştirileceği dahil olmak üzere – tanımlanmasıdır.

İlgili dokümanda, gelişme planı, referanslar, raporlar ve dağıtılacak dokümanlar hakkında ayrıntılı bilgi verilmektedir. Proje organizasyonu Program Yöneticisine bağlı 4 çalışma grubu ve bağımsız bir Gözden Geçirme Grubu'ndan oluşmaktadır. Ayrıca EUROCONTROL tarafından SES Kalite Kontrol Yönetim Planı, SES Konfigürasyon Yönetim Planı ve Risk Yönetim Planı oluşturulacaktır. Yapılan planlamaya göre haziran ve aralık ayları arasında resmi olmayan ve resmi konsültasyon yapılacaktır. Resmi konsültasyon için, sivil ve askeri ulusal otoriteler, sivil ve askeri hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, hava sahası kullanıcısı organizasyonlar, uluslar arası organizasyonlar, sosyal ve endüstri temsilcilerine taslak rapor gönderilmesi, ocak ayı içerisinde gelen görüş ve yorumların değerlendirilerek Şubat ayında nihai raporun oluşturulması planlanmıştır.

## 6) UÇUŞ MESAJI TRANSFER PROTOKOLÜ (FLIGHT MESSAGE TRANSFER PROTOCOL)

Bu dokümanda EC zorunluluğu / Uçuş Mesajı Transfer Protokolüne karşılık uygulama kuralları / uçuş mesajı transfer protokolünün gelişimi için EUROCONTROL'un önerisini içermektedir. EUROCONTROL önerileri 3 ana başlık altında toplanıyor;

1. EC zorunluluk gerekliliklerinin anlatımı
2. Gelişme Planı
3. Yönetim

1. EC zorunluluk gerekliliklerinin ön adımı olarak uygun bir gelişme planının hazırlanması gerekiyor. EUROCONTROL her bir zorunluluk gerekliliğini anlaşılabilir bir yaklaşımla tanımlıyor.

EC zorunluluk gerekliliklerinin analizi;

- Düzenleme esaslarının amaçları
- Düzenleme/Uygulama Kuralları/Şartnameler arasındaki ortak işlerliğin açık bir şekilde anlatılması
- Uygulama kurallarının genel ve özel sonuçları
- Konsültasyon kısmını içeren gelişme süreci
- Kullanılan referans materyaller
- Rapor ve sunumu

2. Gelişme planı, EC zorunluluğun uygulanması için etkili bir çalışma ve takım yapısı ile tanımlanıyor. Gelişmelerin nasıl idare edileceğini, düzenleyici faaliyetlerin, çalışma dönemlerinde planlama, emek ve belgelerin nasıl geliştirileceğini anlatıyor. 3 bölümle açıklanıyor;

- a) Düzenleyici faaliyetlerin gelişimi. Gelişme planının 1. bölümü düzenleme sonuçlarının hazırlanması, elde edilmesi için 4 adet çalışma paketi içeriyor. Birinci Çalışma paketinde düzenleyici yaklaşım tanımlanıyor. İkinci çalışma paketinde düzenleyici faaliyetler için bir taslak hazırlanıyor. Üçüncü çalışma paketinde taslakla ilgili veri ve tekliflerin toplanmasıyla genel bir açıklama yapılıyor. Dördüncü çalışma paketinde yeniden gözden geçirmeye taslak güncelleniyor. Beşinci güvenlik paketinde taslak uygulama kuralında yer alan spesifik güvenlik gereklilikleri anlatılıyor.
- b) Düzenleyici faaliyetlerin uygulanması için destek. EUROCONTROL program ve faaliyetleri çerçevesinde düzenleyici koşulların uygulanmasında tüm çalışanları desteklemesinden bahsediliyor.

c) Düzenleyici faaliyetler için EUROCONTROL desteğinin tanımlanması

3. Yönetim: Bu bölümde gelişme planının nasıl yönetileceği açıklanıyor. Zorunluluğun idaresi için, program yöneticisi, Merkezi Zorunluluk Grubu (mandate focus group) ve Yeniden Gözden Geçirme Grubunun (review group) görev ve sorumlulukları anlatılıyor.

**Kalite Yönetimi;** Kalite seviyesini yükseltmek için, EUROCONTROL'un, bir SES Kalite Yönetim Planı hazırlamasından bahsediliyor. EC zorunluluklarının tamamı için tek bir Kalite Yönetim Planı ve Kalite Raporu hazırlanacak.

**Konfigürasyon Yönetimi;** Belirlenmiş uygun konfigürasyon yönetim prosedürlerine göre doküman ve kayıtların kontrolü için uygun bir SES Konfigürasyon Yönetim Planı hazırlanacak.

**Risk Yönetimi;** Teklifler hazırlanırken oluşabilecek riskler ve risklerin etkilerini azaltmak için yapılması gereken faaliyetler belirlenecek.

Uçuş Mesajı Transfer Protokolüne ilişkin çalışmalar 3 Mayıs 2004 tarihinde başlatılmış olup, taslak raporu 29 Ekim 2004 tarihinde, sonuç raporu ise 31 Ocak 2005 tarihinde hazırlanarak ilgili makamlara gönderilecektir.

## 7) KOORDİNASYON VE TRANSFER (CO-ORDINATION AND TRANSFER)

Tek Avrupa Hava Sahası işbirlikteliği düzenlemelerinin amacı;Avrupa Hava Trafik Yönetimi Ağındaki farklı sistemler, bileşenler ve prosedürlerini ortaklığını sağlamak ve koordinesi yapılan ve mutabakata varılan teknoloji veya operasyon ile ilgili görüşleri garanti altına almaktır.

EUROCONTROL, ATC üniteleri arasında uçuşların koordinasyonu ve transferi için geliştirilen ve Avrupa Komisyonu'ndan alınan taslak uygulama kurallarını analiz edecek, düzenleyici teklifleri hazırlayacak, yönetim proseslerini (kalite,konfigürasyon ve risk yönetimi) tanımlama çalışmaları yapacaktır. Avrupa Komisyonunun hazırlamış olduğu zorunluluklara cevap olarak EUROCONTROL, ATC üniteleri arasındaki koordinasyon ve transferlerde işbirlikteliği için uygulama kuralları geliştirecek, çalışma paketleri oluşturarak gelişme planı hazırlanacak ve sonuç raporu yayınlanacaktır.

Gelişme planı üç ana bölümden oluşturulacaktır.

**I .Bölüm:**Düzenleyici teklifler uygulama kuralı taslağı, taslağın gerekçe maddeleri, kurala uygun araçlar ve ilave gelişmeler belirlenecektir.

Resmi ve resmi olmayan danışma çalışmaları yapılacak ve bunların sonunda oluşacak yorumlar birleştirilecektir.

Bu bölüm için beş çalışma paketi hazırlanmıştır. Bu çalışmalarda, Koordinasyon ve Transfer için ilgili referans materyaller belirlenecek,EUROCONTROL OLDI(On-line Data Interchange) dokümanının son taslak baskısı analiz edilecek, taslak kural ve gerekçelerini de içeren düzenleyici çalışma bölümleri belirlenecektir. Düzenleyici teklifler için geniş katılım sağlanması amacıyla danışma grupları belirlenecektir.

Danışma bölümü iki aşamadan oluşacaktır.

- Resmi olmayan Danışma :Katılımcılardan bir grup seçilecek ve resmi danışmadan önce hazırlanmış ve incelenmiş maddeleri bir araya getireceklerdir.
- Resmi Danışma: Uygulama kuralı oluşturmadan önce sivil/asker hava trafik sağlayıcılar,hava sahası kullanıcıları, uluslararası organizasyonlar ,sosyal ve endüstriyel temsilcilere taslak uygulama kuralları gönderilecek ve katılımcılardan yorumlar alınacaktır.

Bu çalışmanın sonucunda uygulama kuralları için yapılan çalışmalar gözden geçirilecek hava trafik yönetimlerinden gelen yorumlar değerlendirilerek cevap veren kuruluşlara bilgi verilecek ve değerlendirme sonuçlarına göre taslak çalışmalar tekrar gözden geçirilecektir.

**II.Bölüm:**Zorunluluklara göre hava trafik yönetimi ağı için uygulama kurallarında düzenleyici tekliflerin uygulamaları desteklemesine yönelik EUROCONTROL çalışması belirlenecektir. Bu bölüm için bir çalışma paketi oluşturulmuştur ve bu çalışma paketlerinde EUROCONTROL'un destek çalışmaları belirlenerek, uygulama planı için katılımcıların eğitimi planlanacaktır.

**III.Bölüm:** Zorunluluklara göre güvenlik çalışmaları yapılacaktır. Düzenleyici güvenlik çalışmaları içindeki koordinasyon ve transfer uygulama kuralları için EUROCONTROL'un destek çalışmaları, düzenleyici güvenlik politikasına uygun olarak düzenleyici güvenlik çalışmaları belirlenecektir ve teklifler hazırlanacaktır.

Koordinasyon ve transferde işbirlikteği sağlamak için EUROCONTROL yönetim proseslerini tanımlamıştır.

### **1 . Kalite Yönetimi :**

EUROCONTROL Tek Avrupa Hava Sahası Kalite Yönetim Planı oluşturulacaktır.Bu planda geliştirilen düzenleyici şartlar için kalite gereklilikleri belirlenecektir.

Kalite kontrolü , uygulanabilir kalite gerekliliklerine uygun proses ve çıktılarına göre geliştirilip doğrulanacaktır.

Avrupa Komisyonu zorunluluklarını kabul etmeden önce tek bir Kalite Yönetim Planı oluşturulacak ve Tek Avrupa Hava Sahası Kalite Yönetim Planı ve Kalite Raporu oluşturulacaktır.

### **2 . Konfigürasyon Yönetimi:**

Tek Avrupa Hava Sahası Konfigürasyon Yönetim planı oluşturulacak ve Konfigürasyon Yönetimi prosedürlerine göre dokümanlar ve kayıtlar hazırlanacaktır.

Avrupa Komisyonu zorunluluklarına uygun olarak referans dokümanlar hazırlanacak ve hazırlanan dokümanlar kolay anlaşılır şekilde olacaktır.

### **3 . Risk Yönetimi:**

Teklifler hazırlanırken oluşabilecek riskler, risklerin etkileri ve bu riskleri azaltmak için yapılacaklar belirlenecektir.

### **Organizasyon:**

Bu çalışmaların yürütülmesi için bir organizasyon oluşturulmuştur.

1.Program Yöneticisi :Her bir zorunlu çalışma grubun çalışma amaçlarını belirler, koordinasyonun verimli şekilde çalışmasını sağlar

2.Yeniden Gözden Geçirme Grubu :Bütün çalışmaların gözden geçirilmesinden sorumludur.Bu grupta görev yapacak kişiler çalışma gruplarında görev alamayacaklardır.

3.Merkezi Zorunluluk Grubu: Düzenleyici hedefler ve tekliflerin hazırlanmasından ve güvenlik ile ilgili çalışmalardan sorumludur.Teklif edilen uygulama kurallarında güvenlik analizi yapar. Diğer grupları kalite ve konfigürasyon konularında destekler ve bütün planı inceleyerek resmi danışma görevini üstlenecektir.

Bu çalışmalar 3 Mayıs 2004'de başlamış ve 2005 yılının başlarında bitirilmesi planlanmaktadır.Çalışma sonunda EUROCONTROL sonuç raporu ilgili makamlara gönderilecektir.

