

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



SEYRÜSEFER DAİRESİ BAŞKANLIĞI
HAVA TRAFİK MÜDÜRLÜĞÜ

İÇİNDEKİLER

1.	Giriş -----	1
2.	Çalışma Yöntemleri Ve Temel Konuları -----	2
3.	Yasal Altyapı -----	3
4.	Ses Kapsamında Hazırlanmış Ve Avrupa Birliği Resmi Gazetesinde Yayınlanmış Tüzükler -----	4
4.1	Ses Mevzuat Paketi -----	4
4.1.1	<i>Çerçeve Tüzük</i> -----	4
4.1.2	<i>Hizmet Sağlama Tüzüğü</i> -----	4
4.1.3	<i>Hava Sahası Tüzüğü</i> -----	5
4.1.4	<i>Birlikte İşlerlik Tüzüğü</i> -----	6
4.2	Ses Mevzuat Paketi Kapsamında Hazırlanan Diğer Mevzuatlar -----	7
4.2.1	<i>Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması İçin Ortak Gereklilikler Tüzüğü</i> -----	7
4.2.2	<i>Hava Sahasının Esnek Kullanımı İçin Ortak Kurallar Tüzüğü</i> -----	8
4.2.3	<i>Uçuş Seviyesi 195 (FL195) Üzerinde Hava Sahası Sınıflandırması Tüzüğü</i> -----	9
5.	Ses Kapsamında Hazırlanarak Nihai Rapor İle Avrupa Komisyonuna Sunulmuş Taslak Uygulama Kuralları -----	10
5.1.	Hava Sahası Tasarımı Konusunda Taslak Uygulama Kuralları -----	10
5.2.	Fonksiyonel Hava Sahası Blokları Konulu Nihai Rapor -----	10
5.3.	Birlikte İşlerlik Kapsamında Hazırlanan Taslak Uygulama Kuralları -----	11
5.3.1.	<i>İlk Uçuş Planı Konusunda Taslak Uygulama Kuralları</i> -----	12
5.3.2.	<i>Uçuş Mesajı Transfer Protokolü Konusunda Taslak Uygulama Kuralları</i> -----	12
5.3.3.	<i>Koordinasyon Ve Transfer Konusunda Taslak Uygulama Kuralları</i> -----	12
5.4.	Ortak Ücretlendirme Şeması Konusunda Taslak Uygulama Kuralları -----	13
6.	Ses Kapsamında Sürdürülen Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları -----	14
6.1.	Birlikte İşlerlik Kapsamındaki Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları -----	14
6.1.1.	<i>Hava-Yer Ses Kanal Aralığı Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları</i> -----	14
6.1.2.	<i>Data Link Hizmetleri Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları</i> -----	15
6.1.3.	<i>Havacılık Veri Güvenilirliği Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları</i> -----	15
6.1.4.	<i>Gözetim Performansı Ve Birlikte İşlerlik Gereklilikleri Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları</i> -----	15
6.1.5.	<i>Mode S Sorgulayıcı Kod Tahsisi Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları</i> -----	15
6.2.	Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi (EUIR) Konusundaki Çalışmalar -----	16
6.3.	EUIR İçin Tek Havacılık Bilgi Yayını (AIP) Konusundaki Çalışmalar -----	16
6.4.	Performans İncelemesi Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları -----	17
6.5.	Hava Trafik Akış Yönetimi Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları -----	17

1. GİRİŞ

Avrupa için Tek Sema fikri Eurocontrol teşkilatının kuruluşu ile eşzamanlı olarak ortaya çıkmış olup, 1960 yılında teşkilatı kuran Devletlerin (Belçika, Fransa, Federal Almanya, Hollanda, İngiltere ve Lüksemburg) temel amacının “tek bir üst hava sahası” oluşturmak olduğu bilinmektedir.

Kuruluşunu takiben teşkilat; kayda değer bir genişleme süreci yaşamış, Avrupa hava sahasının emniyet düzeyinin korunması temel prensibine uygun olarak üyesi Devletlerin hava sahasındaki talep-kapasite dengesinin sağlanabilmesi için ilgili taraflarla işbirliği ve ortak mutabakat çerçevesinde yürüttüğü projeler vasıtasıyla uluslararası havacılık camiasında önemli bir yer edinmiştir.

Geçen süre zarfında, “tek bir üst hava sahası” hedefi tam olarak gerçekleştirilememesine rağmen, fikir düzeyinde yaşamaya devam etmiş, son yıllarda yapılan çalışmalar ile Avrupa Birliği tarafından desteklenen bu yaklaşımın hayata geçirilmesi için önemli aşama kaydedilmiştir.

Eurocontrol istatistikler ve tahminler birimi tarafından, üye 36 Devletin hava sahaları esas alınarak yapılan istatistiksel değerlendirmelerde; 2005 yılında yaklaşık 8.5 milyon olan ve en yoğun günde 28.000 civarında gerçekleşen hava trafiği sayısının 2020’li yıllarda % 65 oranında artarak 14 milyona ulaşmasının beklendiği görülmektedir.

Bu beklentiler hesaba katılarak hava sahasındaki talep-kapasite dengesinin sağlanabilmesi için yapılan çalışmalar ve hazırlanan projeler esas alındığında, teşkilat, mevcut sistemler ile devam eden gelişmelerin 2015 yılına kadarki ihtiyaçları karşılayabilecek nitelikte olacağını öngörmektedir.

Bu öngörü ışığında, 2015 ötesinde yaşanabilecek darboğazların önlenmesi için radikal bazı kararların alınmasına ihtiyaç duyulmuş ve fikir olarak teşkilatın kuruluşundan itibaren kuvvetli bir şekilde yaşamaya devam eden ancak yasal altyapısı ve temelleri 1999 yılı sonrasında atılan “Tek Avrupa Seması” niyeti çözüm önerisi olarak sunulmuştur.

Bahse konu öneri; 1985 Tek Avrupa Pazarı ile yerdeki sınırları, 1990 Ekonomi ve Para Birliği ile ekonomik sınırları ortadan kaldıran Avrupa Birliği tarafından havadaki sınırların da ortadan kaldırılması yaklaşımını simgelemesi nedeniyle gerekli desteği görmüştür.

Tüm modernizasyon ve verimlilik artırıcı çabalara rağmen Avrupa hava trafik yönetimi emniyetli ancak oldukça maliyetli bir sistem olarak yaşamaya devam etmekte, hava trafik akışından ziyade ulusal sınırlara bağımlı bir hava yolu şebekesi ve birbirinden farklı çalışma yöntemleri ile tahditlenmektedir.

Bu aşamada ortaya çıkan SES niyeti; AB üyesi Devletler tarafından uyulması zorunlu olacak kanun koyucu yaklaşımı ile Avrupa hava ulaşımını etkileyen mevcut sorunları çözmeyi ve gelecekteki talepleri karşılayabilecek nitelikte bir hava trafik yönetim sistemi oluşturmayı amaçlamaktadır.

Bahse konu niyet tekbiçimli sistemlerin temini, Avrupa hava sahasının ulusal sınırlara bağlı kalmaksızın trafik akışına göre yeniden yapılandırılması, hava trafik yönetiminde ortak usul ve kuralların uygulanması ve birlikte işlerlik yaklaşımları ile gelecekte hava sahasında ilave kapasite artış ihtiyacını karşılayabilecek ve darboğazları önleyecek geniş kapsamlı bir nitelik taşımaktadır.

2. ÇALIŞMA YÖNTEMLERİ VE TEMEL KONULARI

Temel prensipleri; Eurocontrol ile AB arasında bir sinerji sağlamak, Devletler ile sivil ve askeri sistemler arasındaki bölünmeleri azaltmak, yeni teknolojileri ortaya çıkarmak olan Tek Avrupa Seması niyetinin çalışma yöntemleri incelendiğinde, girişimin;

- Operasyonel konuları tamamlayacak düzenleyici bir yaklaşım ortaya koymak,
- Uygulama aşamasında Avrupa Komisyonunu yetkilendirmek,
- AB üyesi Devletlerin sivil ve askeri temsilcilerinden oluşan, Eurocontrol ve diğer Avrupa Ülkelerinin de davet edildiği Tek Sema Komitesi (SSC) tarafından desteklenmek,
- İzlenecek yol haritasında ortak mutabakat sağlayarak havacılık endüstrisinin desteğini sağlamak,
- Sosyal bir diyalog sürecini benimsemek,
- Eurocontrol teşkilatının teknik desteğini sağlamak,
- Düzenleyici yaklaşımı tamamlayarak finansal enstrümanlarla desteklemek,
- AB ile AB üyesi olmayan Devletler arasında yapılacak havacılık anlaşmaları vasıtasıyla tüm Avrupa yaklaşımını benimsemek,
- Küresel anlamda, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ve havacılık alanında faaliyet gösteren diğer ortaklarla işbirliği sağlamak,
- Avrupa hava ulaşım şebekesini gelecek ihtiyaçları karşılayabilecek düzeye erişirmek,
- Araştırma ve geliştirme konularına önem vermek,
- Kullanıcı ücretlendirme mekanizması vasıtasıyla ortak ilerlemelere parasal kaynak bulmak,
- Uzun dönemdeki finansal ihtiyaçlar konusunda çalışmalar yapmak,

şeklinde özetlenebileceği görülmektedir.

Hava Sahası, Hizmet Sağlama, Ücretlendirme ve Ekipmanlar Tek Avrupa Semasının başlıca konuları olarak ifade edilmekte olup, genel bir değerlendirme yapıldığında;

- Hava Sahası başlığı altında, hava sahası sınıflandırması ve tasarımında uyumluluk; tek bir Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesinin (EUIR) oluşturulması; hizmet sağlama aşamasında Fonksiyonel Hava Sahası Bloklarının (FAB) tesisi; Hava Sahasının Esnek Kullanımı (FUA) çerçevesinde sivil asker koordinasyonunun arttırılması; hava trafik akış yönetimindeki ilerlemelerin sağlanması,
- Hizmet sağlama başlığı altında, bağımsız Milli Gözetim Otoritelerinin oluşturulması; sertifikasyon ve karşılıklı tanımaya bağlı olarak sınır ötesi hizmet sağlanması; rekabetin olmadığı bir ortamda daha iyi performans için standarda göre karşılaştırma yaparak çok daha iyi uygulamaların esas alınması,
- Ücretlendirme başlığı altında, terminal ve yol ücretleri için ortak kuralların geliştirilmesi; fonksiyonel hava sahası bloklarının desteklenmesi; teşvik edici mekanizmaların sağlanması; ücretlendirmelerin düzenli olarak gözden geçirilmesi,
- Ekipmanlar başlığı altında, standardizasyon için yeni yaklaşımlar kapsamında birlikte işlerliğinin sağlanması; uygulanması zorunlu kurallara veya gönüllülük esasına göre endüstri standartlarına uyum kapsamında detaylandırılacak ihtiyaçların belirlenmesi; yeni ekipman ve bağlı olarak geliştirilen usullerin gündeme gelmesi ile birlikte hizmet sağlayıcılar ve kullanıcılar arasında işbirliği sağlanması,

konularının detaylı olarak kapsandığı görülmektedir.

3. YASAL ALTYAPI

SES mevzuat paketi 10 Mart 2004 tarihinde Avrupa Parlamentosu ve Ulaşım Konseyi tarafından kabul edilmiş, 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bahse konu paketin Avrupa Kurumları tarafından kabul edilmesini takiben, Avrupa Semasının daha etkin ve büyümeye açık hale getirilmesi için ilave usullerin geliştirilmesine imkan sağlanmıştır.

Ekim 2002' de Avrupa Topluluğunun (AT) Eurocontrol teşkilatına katılımından sonra, AT'yi temsilen Avrupa Komisyonu teşkilat üyesi diğer Devletler gibi aynı haklara ve sorumluluklara sahip olacaktır. Komisyon yetkili olduğu; Araştırma ve Geliştirme Politikası, standardizasyon, Tek Avrupa Seması, Avrupa ötesi ulaşım ağı konularında AB üyesi Devletlerinin pozisyonlarını koordine edecektir.

Avrupa Komisyonu ve Parlamentosu Tek Sema niyetinin başarıyla uygulanması için Eurocontrol teşkilatı ile işbirliğine büyük önem vermektedir.

SES'in, Avrupa Komisyonunun Eurocontrol teşkilatına verdiği yetkiler esas alınarak, teşkilat tarafından geliştirilen uygulama kurallarının uyarlanması vasıtasıyla başarılabileceği görüşü benimsenmiştir.

Bu görüş kapsamında Avrupa Komisyonu, Tek Avrupa Seması hedefine ulaşabilmek için Eurocontrol teşkilatı ile ortak çalışmalarına devam etmekte olup, teşkilat, SES kurallarının geliştirilmesi aşamasında teknik konularda destek olmak üzere uzman statüde faaliyet göstermektedir.

Bu faaliyetleri genel bir çerçevede toplayabilmek için Eurocontrol teşkilatı ile Avrupa Komisyonu arasında 22 Aralık 2003 tarihinde bir Mutabakat Zaptı imzalanmıştır.

Bahse konu anlaşmaya göre, Avrupa Komisyonu ile Teşkilat arasında;

- Tek Avrupa Semasının uygulanması,
- Araştırma ve geliştirme,
- Galileo projesini de içeren uyduya dayalı küresel seyrüsefer sistemleri,
- Hava trafiği ile çevresel konularda veri toplama ve analiz,
- Havacılık alanında uluslararası işbirliği,

konularında birlikte çalışmak ve işbirliğini arttırmak amaçlanmaktadır.

Teşkilat, Komisyon tarafından verilen yetkiye istinaden; Hava Sahasının Esnek Kullanımı, Hava Sahası Sınıflandırması ve Tasarımı, Fonksiyonel Hava Sahası Blokları, Ortak Ücretlendirme Şeması, Birlikte İşlerlik, Hava Trafik Akış Yönetimi, Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi ve Tek Havacılık Bilgi Yayını gibi konularda uygulama kurallarının geliştirilmesi için katkıda bulunmakta, tecrübesi ve uzmanlığı ile SES'in gerçekleştirilebilmesi için kayda değer destek sağlamaktadır.

4. SES KAPSAMINDA HAZIRLANMIŞ VE AVRUPA BİRLİĞİ RESMİ GAZETESİNDE YAYINLANMIŞ TÜZÜKLER

4.1 SES Mevzuat Paketi;

10 Mart 2004 tarihinde Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi tarafından kabul edilmiş olan SES mevzuat paketi dört tüzükten (Çerçeve Tüzük, Hava Sahası Tüzüğü, Hizmet Sağlama Tüzüğü ve Birlikte İşlerlik Tüzüğü) oluşmakta olup, her bir tüzüğün içeriğinde yer alan önemli hususlar ilgili maddeler referans verilerek aşağıda belirtilmiştir.

4.1.1 Çerçeve Tüzük

10 Mart 2004 tarihli ve 549/2004 sayılıdır. 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Avrupa'da mevcut emniyet standartlarını ve genel hava trafiğinin etkinliğini güçlendirmek, tüm hava sahası kullanıcılarının ihtiyaçlarının karşılanmasıyla kapasiteyi optimum hale getirmek ve gecikmeleri asgariye indirmek amacıyla Tek Avrupa Semasını oluşturmak üzere uyumlu, düzenleyici bir çerçeve kurmayı hedeflemektedir.

İçeriğinde yer alan belirli maddeler referans alınarak genel bir değerlendirme yapıldığında;

1.3 maddesinde; tüzüğün ve 3. maddesinde belirtilen hususların uygulanmasının üye Devletlerin, Uluslararası Sivil Havacılık konusundaki 1944 Şikago Konvansiyonundan kaynaklanan hak ve yükümlülüklerini etkilemeyeceği,

3. maddede; bu tüzüğün, hava sahası, hizmet sağlama ve birlikte işlerlik tüzükleri ile bağlantılı olarak uyumlu bir düzenleyici çerçeve oluşturduğu,

4. maddede; tüzükte ve 3. maddede belirtilen hususları yerine getirmek üzere, üye Devletlerin milli gözetim otoriteleri (NSA) teşkil edecekleri ve bunların hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarından fonksiyonel düzeyde ayrılmış olacağı,

5. maddede; Komisyonun üye Ülkelerin 2 temsilcisinden oluşacak Tek Sema Komitesi tarafından destekleneceği,

7. maddede; Topluluğun, Tek Avrupa Semasını AB üyesi olmayan Ükelere genişletmeyi amaçladığı, bu amaçla, bu tüzük ve 3. maddesinde belirtilen hususların uygulanmasının, komşu üçüncü Devletlerle yapılmış anlaşmalar veya Eurocontrol çerçevesinde genişletilmesine çaba sarf edileceği,

8. maddede; Eurocontrol teşkilatının sorumluluk alanına giren 3. madde kapsamındaki uygulama kurallarının geliştirilmesi için Komisyonun yapılacak işler ve takvimi de bildirmek kaydıyla teşkilatı yetkilendireceği,

9. maddede; hava sahası kullanıcıları ve hizmet sağlayan kurumların bu tüzük ve 3. maddesinde belirtilen hususlara uymamaları halinde üye Devletlerin etkili, dengeli ve caydırıcı yaptırımlar uygulaması gerektiği,

hususlarının ifade edildiği görülmektedir.

4.1.2 Hizmet Sağlama Tüzüğü

10 Mart 2004 tarihli ve 550/2004 sayılıdır. 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak, 7. ve 8. maddeler, 6. maddede belirtilen ortak gerekliliklerin Avrupa Birliği resmi gazetesinde yayınlanmasından 1 yıl sonra yürürlüğe girecektir.

Tüzük, Tek Avrupa Semasında hava seyrüsefer hizmetleri verilmesiyle ilgili olup, Topluluk içinde hava seyrüsefer hizmetlerinin emniyetli ve etkin bir şekilde sağlanması için ortak gerekliliklerin belirlenmesini amaçlamaktadır.

İçeriğinde yer alan belirli maddeler referans alınarak genel bir değerlendirme yapıldığında;

1.2 maddesinde; tüzüğün, Çerçeve Tüzük kapsamında genel hava trafiği için hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasında uygulanacağı,

2. maddesi altında; Çerçeve Tüzüğün 4. maddesinde bahsedilen milli gözetim otoritelerinin bu tüzüğün uygulanmasını gözeticeği, NSA'nın tüzük şartlarına uyulup uyulmadığının kontrolü için kurallara uygun teftiş ve araştırmalar düzenleyeceği,

6. maddede; hava seyrüsefer hizmetleri sağlanmasına ilişkin ortak gerekliliklerin; teknik ve operasyonel yeterlilik ve uygunluk, emniyet ve kalite yönetimi için sistem ve prosesler, raporlama sistemleri, hizmetlerin kalitesi, mali güç, yükümlülük ve sigorta kapsamı, çıkar çatışmalarının önlenmesi dahil mülkiyet ve kurumsal yapı, uygun personel planlarını içeren insan kaynakları ve güvenlik konularını içereceği,

7. maddesi altında; Topluluk içinde tüm hava seyrüsefer hizmetlerinin üye Devletler tarafından verilecek sertifikalara tabi olacağı, sertifika başvurularının milli gözetim otoritesine yapılacağı, milli gözetim otoritelerinin, 6. Maddede öngörülen ortak gerekliliklere uyan hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılarına sertifika vereceği ve düzenli olarak kontrol edeceği,

8.1 maddesinde; üye Devletlerin sorumluluklarındaki hava sahasında hava trafik hizmetlerinin sağlanmasını temin edeceği, bu amaçla, üye Devletlerin Topluluk içinde geçerli sertifikaya sahip bir hava trafik hizmet sağlayıcısı tayin edecekleri,

12. madde altında; mülkiyet sistemi veya hukuki şekli ne olursa olsun hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarının mali hesaplar hazırlayacakları, denetim için sunacakları ve bunları yayınlayacakları, üye Devletlerin sorumluluklarındaki hava sahasında hizmet sağlayıcıların hesaplarına erişme hakkına sahip yetkili otoriteler belirleyecekleri,

18.1 maddesinde; milli mevzuatlara göre hareket eden milli gözetim otoritelerinin veya Komisyonun, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, bunların iş ilişkileri veya maliyet unsurları hakkında gizli nitelikli bilgileri açıklamayacakları, hususlarının ifade edildiği görülmektedir.

4.1.3 Hava Sahası Tüzüğü

10 Mart 2004 tarihli ve 551/2004 sayılıdır. 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Tek Avrupa Semasında hava sahasının kullanımı ve düzenlenmesiyle ilgili olup, amacı, ortak ulaştırma politikası çerçevesinde daha entegre (birleşik) bir hava sahası fikrini desteklemek, etkin ve emniyetli hava trafik yönetimi sağlanabilmesi için ortak tasarım, planlama ve yönetim usullerini belirlemektir.

İçeriğinde yer alan belirli maddeler referans alınarak genel bir değerlendirme yapıldığında;

2. maddede; üst ve alt hava sahası arasındaki bölünmenin FL 285 olacağı, ancak operasyonel gerekçelerle bu seviyeden farklılıkların ilgili üye Devletler arasında karşılıklı anlaşma ile kararlaştırılabileceği,

3.1 maddesinde; Topluluk ve üyesi Devletlerin tek bir Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi (EUIR) oluşturmayı ve ICAO tarafından kabul edilmesini amaçlayacakları,

3.2 maddesinde; EUIR'ın üye Devletlerin sorumluluğundaki hava sahasını kapsayacak şekilde tasarlanacağı ve üçüncü Avrupa Ülkelerinin hava sahasını da içerebileceği,

3.3 maddesinde; EUIR oluşturulmasının üye Devletlerin sorumluluklarındaki hava sahasında hava trafik hizmet sağlayıcılarını belirleme sorumluluğunu etkilemeyeceği,

3.5 maddesinde; Komisyonun, Eurocontrol ile işbirliği içinde ve ICAO gerekliliklerini dikkate alarak EUIR'e ilişkin tek bir havacılık bilgi yayını geliştirilmesini koordine edeceği,

4. maddede, EUIR'ın hava sahası sınıflandırmasında harmonizasyona uygun olarak tasarlanacağı, bu ortak yaklaşımda Eurocontrol'ün ICAO standartları uyarınca ECAC üyesi Devletlerin hava sahasına yönelik stratejisinde tanımladığı sadeleştirilmiş hava sahası sınıflandırmasının esas alınacağı,

5.1 maddesinde; Tek Avrupa Semasında hava trafik yönetim ağının kapasitesi ve etkinliğinin maksimum hale getirilmesi ile emniyet düzeyinin korunması esas alınarak üst hava sahasının fonksiyonel hava sahası blokları halinde yeniden şekillendirileceği,

6. madde altında; hava sahasının emniyetli, ekonomik olarak etkin ve çevre dostu kullanımı için yol ve sektör tasarımında ortak ilkeler ve kriterlerin belirleneceği, sektör tasarımının yol tasarımıyla uyumlu olacağı, bu amaçla uygulama kurallarının adapte edileceği,

7.1 maddesinde; üye Devletlerin, Tek Avrupa Semasında ICAO tarafından tanımlanan ve Eurocontrol tarafından geliştirilen hava sahasının esnek kullanımı kavramının tekbiçimli uygulanmasını temin edecekleri,

7.2. maddesinde; üye Devletlerin, ortak ulaştırma politikası çerçevesinde Komisyona, hava sahasının esnek kullanımı kavramının uygulanması hakkında yıllık rapor verecekleri,

7.3 maddesinde; bu raporlar ışığında kavramın güçlendirilmesi ve uyumlu hale getirilmesine ihtiyaç duyulması halinde uygulama kurallarının adapte edileceği,

8. madde altında; 7. maddenin uygulanması operasyonel zorluklara yol açıyor ise, üye Devletlerin gecikmeden Komisyona ve diğer üye Devletlere bilgi vermek kaydıyla uygulamayı geçici olarak askıya alabileceği, bu durumda 7.3 maddesi uyarınca kuralların adapte edilebileceği,

hususlarının ifade edildiği görülmektedir.

4.1.4 Birlikte İşlerlik Tüzüğü

10 Mart 2004 tarihli ve 552/2004 sayılıdır. 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Tek Avrupa Semasında çerçeve tüzük kapsamında EATMN'in (Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı) birlikte işlerliği ile ilgili olup amacı, EATMN içerisinde yer alan farklı sistemler, unsurlar ve ilgili usullerin birlikte işlerliğini uluslar arası kurallarda göz ardı edilmeden sağlamaktır. Aynı zamanda hava trafik yönetiminde koordine edilmiş yeni teknolojilerin ve kabul edilmiş operasyon konseptlerinin hızlı bir şekilde hayata geçirilmesini de amaçlamaktadır.

Bu tüzük, altında yer alacak birlikte işlerlik talimatlarına ait uygulama kurallarının içeriklerinin ve yapılarının nasıl olacağını tarif etmektedir.

İçeriğinde yer alan belirli maddeler referans alınarak genel bir değerlendirme yapıldığında;

1.2. madde altında bu tüzüğün EATMN altında yer alan aşağıdaki sistem ve unsurlara uygulanacağı;

Bu sistem ve unsurların:

1. Hava sahası yönetimi için kullanılan sistem ve usuller;
2. Hava trafik akış yönetimi için kullanılan sistem ve usuller;
3. Özellikle uçuş veri işleme sistemleri, gözetim veri işleme sistemleri ve insan-makine ara yüz sistemleri olmak üzere hava trafik hizmetlerinde kullanılan sistem ve usuller;
4. Yer-yer, hava-yer ve hava-hava muhaberesinde kullanılan sistem ve usuller;
5. Seyrüsefer sistemleri ve usulleri;
6. Gözetim sistemleri ve usulleri;
7. Havacılık bilgi hizmetleri için kullanılan sistem ve usuller;

8. Meteoroloji bilgileri için kullanılan sistem ve usuller.

olduğu;

2. madde altında EATMN, EATMN'e ait sistemler, unsurlar ve ilgili usullerin zorunlu gereklilikleri karşılması gerektiği ifade edildiği ve Ek 2'de yer alan zorunlu gerekliliklere gönderme yapıldığı;

Yerine getirilmesi zorunlu gerekliliklerin:

1. Kesintisiz operasyon;
2. Yeni operasyon konseptlerine destek;
3. Emniyet;
4. Sivil-asker koordinasyonu;
5. Çevresel sınırlamalar;
6. Sistemlerin mantıksal mimarisi ile ilgili prensipler;
7. Sistemlerin yapımı ile ilgili prensipler;

olduğu; hususlarının ifade edildiği görülmektedir.

4.2 SES Mevzuat Paketi Kapsamında Hazırlanan Diğer Mevzuatlar;

4.2.1 Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması İçin Ortak Gereklilikler Tüzüğü

20 Aralık 2005 tarihli ve 2096/2005 sayılı olup, 24 Aralık 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hizmet sağlama tüzüğünün ilgili maddeleri esas alınarak hazırlanmıştır. Hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması için ortak gereklilikleri belirlemekte olup, hizmet sağlayıcıların sertifikasyonu ile ilgili olan Eurocontrol Emniyet Düzenleyici İhtiyaçlardaki (ESARR3, ESARR4 ve ESARR5) zorunlu şartları adapte etmekte ve tanımlamaktadır.

İçeriğinde yer alan belirli maddeler referans alınarak genel bir değerlendirme yapıldığında;

3. madde altında; hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıların (ANSP) tüzüğün ekinde detaylı olarak tanımlanan ortak gerekliliklere uyumunun NSA tarafından teyit edileceği,

5. madde altında; bir ANSP'nin ortak gerekliliklere uymaması halinde NSA'nın 1 aylık süreyi geçmemek kaydıyla karar vereceği, bu kararı en kısa sürede ANSP'ye bildirerek düzeltici önlemleri almasını talep edeceği, bu önlemlerin uygulanmasını kontrol edeceği,

6. madde altında; NSA tarafından yapılacak incelemelerde ANSP'nin kolaylık sağlayacağı,

9.1 maddesinde; üye Ülkelerle işbirliği içinde faaliyet gösteren Komisyonun NSA'ların incelemelerini düzenleyeceği,

9.2 maddesinde; eşdeğer incelemenin milli uzmanlardan oluşan bir ekip tarafından gerçekleştirileceği, ekibin en azından üç üye Ülkenin uzmanlarından oluşacağı, uzmanların istihdam edildikleri Devletin eşdeğer incelemesine katılmayacakları,

9.3 maddesinde; eşdeğer incelemeden en az üç ay önce Avrupa Komisyonunun, üye Ülke ve NSA'yı, inceleme, yapılacağı tarih ve katılacak uzmanların kimlikleri konularında bilgilendireceği, NSA'sı incelemeye tabi olacak üye Ülkenin incelemeden önce uzman ekibi onaylayacağı,

9.4 maddesinde; incelemeden sonraki üç ay içerisinde inceleme ekibinin ortak anlaşma ile tavsiyeler içerebilecek bir rapor hazırlayacağı, Komisyonun bu raporu görüşmek üzere uzmanlar ve NSA ile bir toplantı yapacağı,

9.5 maddesinde; Komisyonun raporu üye Ülkeye göndereceği, alındığı tarihten üç ay içinde gözlemlerini sunacağı; bu gözlemlerin, verilen zaman diliminde yapılacak incelemeler sonucunda alınacak veya alınması planlanan tedbirleri içereceği, üye Ülke ile bir anlaşma sağlanmadığı takdirde inceleme raporu ve izlemenin yayınlanmayacağı,

9.6 maddesinde; Komisyonun yıllık olarak incelemelerin temel bulgularını Tek Sema Komitesi vasıtasıyla üye Ülkelere bildireceği,

hususlarının ifade edildiği görülmektedir.

4.2.2 Hava Sahasının Esnek Kullanımı için Ortak Kurallar Tüzüğü

23 Aralık 2005 tarihli ve 2150/2005 sayılı olup, 13 Ocak 2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir.(6. madde bu tüzüğün yürürlüğe girmesinden 12 ay sonra uygulanacaktır) Çerçeve tüzük ile hava sahası tüzüğünün ilgili maddeleri esas alınarak hazırlanmıştır.

Ortak ulaştırma politikası çerçevesinde hava sahası ile hava trafik yönetimini kolaylaştırılmak için Çerçeve Tüzükte tanımlanan Hava Sahasının Esnek Kullanımı (FUA) konseptinin Tek Avrupa Semasında uygulanmasını desteklemekte ve uyumlu hale getirmektedir.

Bununla birlikte, üye Ülkelerin sorumluluğu altındaki hava sahasında hava trafik yönetiminden sorumlu sivil ve askeri unsurlar arasında daha iyi işbirliği sağlanması için kuralları belirtmektedir.

İçeriğinde yer alan belirli maddeler referans alınarak genel bir değerlendirme yapıldığında;

3 (a) maddesinde; emniyeti ve hava sahası kapasitesini artırmak ile hava araçlarının faaliyetlerinde etkinlik ve esnekliği geliştirmek için anlaşmalar ve usullerin belirlenmesi vasıtasıyla sivil ve askeri otoriteler arasındaki koordinasyonun hava sahası yönetiminin stratejik, ön-taktiksel ve taktiksel düzeylerinde organize edileceği,

3 (d) maddesinde; milli sınırlar ve/veya uçuş bilgi bölgelerinin sınırlarının ötesinde FUA konseptinin etkin ve istikrarlı bir şekilde uygulanması ile özellikle sınır aşan faaliyetlerin belirlenmesi için üye Ülkelerin işbirliğini geliştirmeleri gerektiği, bu işbirliğinin ilgili yasal, operasyonel ve teknik konuları kapsayacağı,

4.1 (h) maddesinde; kullanıcı faaliyetleri ve trafik akışı kapsamında ihtiyaç duyulması halinde komşu üye Ülkelerin sınır aşan hava sahası kullanımı geliştirecekleri,

4.1 (i) maddesinde; milli sınırlar ve/veya FIR sınırları ötesinde hava sahasının kullanımının birlikte belirlenmesi için komşu üye Ülkeler ile hava sahası yönetim politikasının koordine edileceği,

4.1 (k) maddesinde; komşu üye Ülkelerle sınır aşan faaliyetlere göre sivil ve askeri uçuşlar arasında ortak ayırma kurallarının belirleneceği,

5.1 maddesinde; üye Ülkelerin, 4.1 maddesinde tanımlanan koşullar ve usullere göre hava sahası tahsis etmek için hava sahası yönetim birimi (AMC) atayacakları veya kuracakları,

5.2 maddesinde; iki veya daha fazla üye Ülkenin ortak hava sahası yönetim birimi kurabilecekleri,

6. madde altında; hava sahasının taktiksel olarak yönetilmesi aşamasında temel unsurların tanımlandığı,

8. maddede; üye Ülkelerin FUA'nın uygulanmasına ilişkin yıllık rapor hazırlayacakları, hususlarının ifade edildiği görülmektedir.

4.2.3 Uçuş Seviyesi 195 (FL195) üzerinde Hava Sahası Sınıflandırması Tüzüğü

11 Mayıs 2006 tarihli ve 730/2006 sayılıdır. 31 Mayıs 2006 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, 1 Temmuz 2006 tarihinden itibaren uygulanacaktır. Çerçeve tüzük ile hava sahası tüzüğünün ilgili maddeleri esas alınarak hazırlanmıştır.

FL195 üzerinde uyumlu bir hava sahası sınıflandırmasının uygulanması ile görerek uçuş kurallarına göre yapılacak uçuşların (VFR uçuşlar) bu hava sahasını kullanma koşullarını belirlemektedir.

İçeriğinde yer alan belirli maddeler referans alınarak genel bir değerlendirme yapıldığında;

2. 4 maddesinde; VFR uçuşların, Uluslararası Sivil Havacılık konusundaki 1944 Şikago Konvansiyonu Ek-2'de (Annex 2, 10. baskısı) tanımlanmış VFR kurallara göre yapılacak tüm uçuşlar şeklinde tanımlandığı,

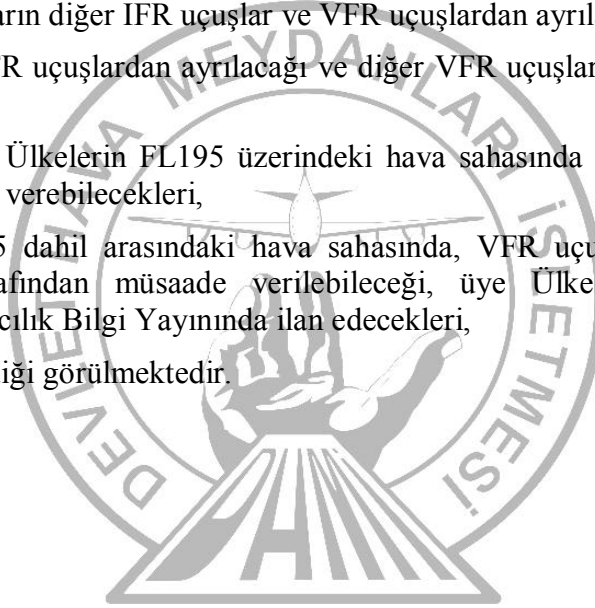
3.1 maddesinde; üye Ülkelerin FL195 üzerindeki tüm hava sahasını C sınıfı şeklinde sınıflandıracakları,

3.2 maddesinde; üye Ülkelerin, 4. maddeye bağlı olarak C sınıfı hava sahasında IFR (Aletli Uçuş Kuralları) ve VFR uçuşlara izin verecekleri, tüm bu uçuşlara hava trafik kontrol hizmeti sağlanacağı, IFR uçuşların diğer IFR uçuşlar ve VFR uçuşlardan ayrılacağı,

VFR uçuşların IFR uçuşlardan ayrılacağı ve diğer VFR uçuşlarla ilgili olarak trafik bilgisi alacakları,

4. maddede; üye Ülkelerin FL195 üzerindeki hava sahasında hava sahası rezerve ederek VFR uçuşlara müsaade verebilecekleri,

FL195 ile FL285 dahil arasındaki hava sahasında, VFR uçuşlara, sorumlu hava trafik hizmetleri birimi tarafından müsaade verilebileceği, üye Ülkelerin müsaade koşullarını belirleyerek ilgili Havacılık Bilgi Yayınında ilan edecekleri, hususlarının ifade edildiği görülmektedir.



5. SES KAPSAMINDA HAZIRLANARAK NİHAİ RAPOR İLE AVRUPA KOMİSYONUNA SUNULMUŞ TASLAK UYGULAMA KURALLARI

5.1. Hava Sahası Tasarımı konusunda Taslak Uygulama Kuralları

Hava sahası tasarımı konusunda taslak uygulama kuralları Eurocontrol Teşkilatı tarafından Avrupa Birliği tüzüğü formatına uygun olarak hazırlanmış olup, 30 Aralık 2004 tarihli nihai rapor vasıtasıyla Avrupa Komisyonuna sunulmuştur.

Bahse konu taslak kuralların hazırlanması aşamasındaki temel hedeflerin;

- Üst hava sahasında (FL285 üzerindeki hava sahası) uyumlu ve sadeleştirilmiş bir hava sahası sınıflandırması tesis etmek,
- Rezerve/tahditli hava sahası gereksinimlerini göz önüne alarak hava sahasının emniyetli, ekonomik olarak etkin ve çevre dostu kullanımı için yol ve sektör tasarımında ortak ilkeler ve kriterleri belirlemek

olduğu ifade edilmektedir.

Taslak uygulama kurallarında;

1. Üye Ülkelerin FL285 üzerinde C sınıfı hava sahası sınıflandırmasını uygulayacakları, FL285 üzerinde GAT (Genel Hava Trafığı) VFR uçuşlara ancak rezerve edilmiş hava sahasında müsaade verecekleri,
2. Ortak yol ve sektör planlaması ile tasarımında optimizasyon sağlanması için üye Ülkelerin, ATS (hava trafik hizmeti) koridorları ile ATC (hava trafik kontrol) sektörleri oluşturmadan veya değişiklik yapmadan önce, mevcut Eurocontrol planlama ve tasarım usulleri içinde sivil-asker koordinasyon fonksiyonları vasıtasıyla işbirliği sağlayacakları,
3. Bu kapsamda, üye Ülkelerin;
 - Hava sahası rezervasyonu veya tahdidi gerektiren faaliyetler için belirlenmiş mevcut veya öneri hava sahası düzenlemeleri, ve
 - Mevcut ulusal sınırlara veya FIR sınırları ile alt ve üst hava sahası arasındaki bölünmeye bağımlı olmayan operasyonel ihtiyaçları; göz önüne alarak ATS koridorları ve ATC sektörlerini tasarlayacakları,

hususlarının dikkat çekici olduğu görülmektedir.

5.2. Fonksiyonel Hava Sahası Blokları konulu Nihai Rapor

Eurocontrol Teşkilatı tarafından Avrupa Komisyonuna sunulan Mayıs 2005 tarihli nihai rapor Fonksiyonel Hava Sahası Bloğu¹ (FAB) tesis edilmesini desteklemek için hazırlanmış olup, FAB'ların tesisi ile ilgili taslak uygulama kuralları tanımlamakta veya önermemektedir.

(1) Çerçeve Tüzükte, Fonksiyonel Hava Sahası Bloğu; mevcut sınırlara bağlı kalmaksızın daha entegre (birleşik) hava sahası yönetimi sağlama ihtiyacını yansıtan, temelde operasyonel gereklilikleri esas alan bir hava sahası bloğu şeklinde tanımlanmıştır.

Nihai raporun temel amacının;

- “FAB’ların tesisi ve modifikasyonu ile ilgili önemli konuları tanımlamak, analiz etmek ve en iyi uygulamaları desteklemek,
- Önemli konularda emniyet analizini de içeren birbirinden farklı yöntemleri belirlemek,
- FAB uygulamalarında karşılaşılabilecek fırsatlar, zorluklar ve sağlanacak faydaları tanımlamak,
- Mevcut tecrübeler ve öğrenilen dersler ile ilgili çeşitli konuları tanımlamak, ve
- Referans ve rehber nitelikli dokümanları derlemek

şeklinde özetlenebileceği görülmektedir.

Raporda; hava sahası tüzüğü uyarınca 20 Nisan 2004'den itibaren AB üyesi Devletlerin hava sahalarını yeniden organize edecekleri, bu amaçla FAB tesis etmek için gerekli girişimlerde bulunmalarının zorunlu olduğu belirtilmektedir.

Bu aşamada, Avrupa hava sahasının FAB'lara dayalı olarak operasyonel parametrelere göre yeniden organize edilmesi esnasında mevcut Avrupa ATM (hava trafik yönetimi) sisteminde görülen bazı eksikliklerin de belirlenebileceği, Devletler arasındaki müzakere süreci sonucunda FAB'ların tesisi ile tüm Avrupa hava sahasının emniyet, kapasite ve etkinliğinin artırılmasının mümkün olabileceği ifade edilmektedir.

Bununla birlikte, hava trafik hizmetlerinin sağlanmasında bölünmelerin (fragmentation) azaltılması fırsatının yakalanabileceği, kurallar, organizasyon ve ATM konusundaki farklı ulusal yaklaşımların FAB'ların tesisi ile en azından tanımlanmış hava sahası bloklarında çözüme kavuşabileceği vurgulanmaktadır.

Avrupa Komisyonun 5 yıllık bir süre içinde, hava sahası tüzüğünde yer alan kriterler doğrultusunda üye Ülkelerin üst hava sahalarını FAB'lar halinde yeniden şekillendirmeleri konusunda kaydettikleri ilerlemeleri gözden geçireceğini bildirdiği ifade edilmektedir.

Ayrıca, hava sahası tüzüğünün 5.2 maddesi referans verilerek, fonksiyonel hava sahası bloklarının,

- Emniyet analizi ile desteklenmesi,
- Hava trafik akışlarını dikkate alarak, hava sahasının optimum kullanımına imkan sağlaması,
- Fayda-maliyet analizlerini esas alarak, teknik ve insan kaynaklarının optimum kullanımını da içeren toplam katma değer ile doğrulanması,
- Hava trafik hizmet üniteleri arasında hava trafik kontrol sorumluluğunun esnek ve akıcı bir şekilde devredilmesini sağlaması,
- Alt ve üst hava sahası düzenlemeleri arasında uyum sağlaması,
- ICAO'da onaylanmış bölgesel anlaşmalardan kaynaklanan şartlara uyması,
- Hava sahası tüzüğün yürürlüğe girdiği tarihte özellikle üçüncü Avrupa Ülkeleriyle var olan bölgesel anlaşmalara riayet etmesi,

gerektiği belirtilmektedir.

Devamında, FAB'ların tesisi ile ilgili farklı alternatifler örnek olarak sunulmakta, emniyet gereklilikleri, operasyonel, teknik, askeri, yasal, organizasyonel, kurumsal, sosyal, ekonomik ve finansal konular mevcut tecrübeler ve öğrenilen dersler ile fırsatlar, zorluklar ve sağlanacak faydalar referans verilerek detaylı olarak izah edilmektedir.

Yapılan durum değerlendirmesinin ardından, nihai rapor; emniyet analizi, hazırlanması esnasında yapılan toplantıların özet raporları, ilgili taraflardan alınan ortak görüşler ve uluslararası kuruluşların beklentilerin kapsamlı olarak belirtilmesi ile tamamlanmaktadır.

5.3. Birlikte İşlerlik Kapsamında Hazırlanan Taslak Uygulama Kuralları

5.3.1. İlk Uçuş Planı Konusunda Taslak Uygulama Kuralları

İlk Uçuş Planı konusunda taslak uygulama kurallarına ilişkin nihai rapor 22 Mart 2005 tarihinde Eurocontrol teşkilatınca Avrupa Komisyonuna sunulmuştur.

İçeriğinde yer alan konulara yönelik genel bir değerlendirme yapıldığında taslak uygulama kurallarının;

İlk uçuş planı konusunda birlikte işlerliğin sağlanmasına ilişkin kuralların geliştirilmesi amacıyla hazırlandığı,

Uçuş planının ana elemanlarının, uçuş öncesinde uçuş planlama ile ilgili tüm taraflarda aynı içerikte bulunmasını garanti etmeyi hedeflediği,

ICAO'nun EUR ve AFI bölgeleri içindeki hava sahası içerisinde GAT (Genel Hava Trafığı) olarak operasyon düzenleyen veya düzenlemeyi planlayan tüm uçuşlar ile uçuş planının doldurulması, değiştirilmesi, kabulü ve dağıtımı ile ilgili operatör, IFPS, ATS ünitesi ve kaynakları (originator) kapsadığı,

Operatörler, IFPS ve hava trafik hizmet üniteleri arasında Hava Trafik Kontrol müsaadelerinin verilmesi veya hava sahasına giriş öncesinde; uçuş planlarının, sürekli uçuş planları ile güncelleme mesajlarının değişimi ve ilgili usullerin birbirleri ile uyumunu sağlamak amacıyla alınacak gerekli tedbirleri tanımladığı,

Yeni operasyon ve emniyet konseptlerinin desteği ile,

- Birbiri ile aynı uçuş planı öğeleri
- Uçuş planının doldurulması, değiştirilmesi, kabulü ve değişimi ile ilgili tarafların rolleri ve sorumlulukları,
- Uçuş planının kaybı durumundaki sorumlulukları,
- Uygulama koşullarını,

tanımlamak suretiyle kesintisiz bir operasyon yürütülmesi için gerekli ihtiyaçları belirlediği görülmektedir.

5.3.2. Uçuş Mesajı Transfer Protokolü Konusunda Taslak Uygulama Kuralları

Uçuş Mesajı Transfer Protokolü Konusunda taslak uygulama kurallarına ilişkin nihai rapor 31 Mart 2005 tarihinde Eurocontrol teşkilatınca Avrupa Komisyonuna sunulmuştur.

İçeriğinde yer alan konulara yönelik genel bir değerlendirme yapıldığında taslak uygulama kurallarının;

Uçuşların bildirim, koordinasyon ve transferi ile sivil-asker koordinasyonunu destekleyen sistem bilgi değişim süreçleri için yer-yer iletişimde birlikte işlerlik sağlanmasına yönelik tedbirleri tanımladığı,

Genel Hava Trafığına hizmet veren ATC ünitelerince kullanılan uçuşların bildirim, koordinasyon ve transfer süreçlerini destekleyen uçuş veri işleme sistemleri arasında otomatik veri değişimlerini ve *Peer to Peer* [Ağlarda (network) istemcilerin(client) bir sunucuya (server) bağlanması yerine her istemcinin diğerlerinin kaynaklarını kullanabileceği istemcilerin eşit düzeyde yer aldığı bağlantı şekli.] iletişim mekanizmalarını; sivil-asker koordinasyonunu destekleyen FDP sistemlerini ve *Peer to Peer* iletişim mekanizmalarını kapsadığı

Yeni operasyon konseptlerinin ve sivil-asker koordinasyonu desteği ile kesintisiz bir operasyon yürütülmesi amacıyla sistem bilgi değişiminde kullanılacak *Peer to Peer** iletişim protokolünün ve uçuş mesaj transfer protokolünün tanımlanması için gerekli ihtiyaçları belirlediği,

Özel uygunluk değerlendirme usulleri ve uygulama koşullarını tanımladığı görülmektedir.

5.3.3. Koordinasyon ve Transfer Konusunda Taslak Uygulama Kuralları

Koordinasyon ve Transfer konusunda taslak uygulama kurallarına ilişkin nihai rapor 31 Mart 2005 tarihinde Eurocontrol teşkilatınca Avrupa Komisyonuna sunulmuştur.

İçeriğinde yer alan konulara yönelik genel bir değerlendirme yapıldığında taslak uygulama kurallarının;

Hava Trafik Hizmet üniteleri arasında koordinasyon ve transfer konusunda birlikte işliğin sağlanmasına ilişkin uygulama kurallarının geliştirilmesi amacıyla hazırlandığı,

Üniteler arasında uçuşlarının bildirim, koordinasyon ve transferi ile sivil-asker koordinasyon süreçlerini kapsayan sistem bilgi değişimine işaret ettiği,

Genel Hava Trafığına(GAT) hizmet veren ATC ünitelerince kullanılan Uçuş Veri İşleme Sistemleri arasındaki otomatik veri değişimi süreçleri, sivil-asker koordinasyonunu destekleyen

ve otomatik bilgi değişimine hizmet eden sistemleri ile aynı sistemleri kullanmayan ve genel hava trafiğine hizmet veren ATC ünitelerini kapsadığı,

Yeni operasyon, emniyet ve sivil-asker koordinasyonu konseptlerinin desteği ile uçuşların bildirimini, koordinasyon ve transferi ile sivil-asker koordinasyonunun Uçuş Veri İşleme Sistemleri (FDPS) arasında değişim sağlanacak minimum verileri tarif etmek suretiyle kesintisiz bir operasyon yürütülmesi için gerekli ihtiyaçları belirlediği,

Özel uygunluk değerlendirme usulleri ve uygulama koşullarını tanımladığı görülmektedir.

5.4. Ortak Ücretlendirme Şeması konusunda Taslak Uygulama Kuralları

Hava seyrüsefer hizmetleri için ortak ücretlendirme şeması konusunda taslak uygulama kuralları Eurocontrol Teşkilatı tarafından hazırlanmış olup, 29 Ekim 2004 tarihli nihai rapor vasıtasıyla Avrupa Komisyonuna sunulmuştur.

Bahse konu taslak uygulama kurallarında yer alan belirli konu başlıkları referans alınarak bir değerlendirme yapılmış olup, aşağıda belirtilmiştir.

Ücretlendirme usülleri:

Halen sadece en route (yol) ücretleri için uygulanan Yol Ücretleri Sisteminin, terminal seyrüsefer hizmetlerini (iniş / kalkış) de kapsayacak şekilde genişletilmesi, yol (En-route) ve terminal seyrüsefer hizmetleri (TNC) maliyet tabanı ve birim fiyatlarının uçuşun her safhası için ayrı ayrı olmak üzere tespit edilmesi desteklenmektedir. Ayrıca, TNC ücretlendirmelerinde Ağırlık Faktörünün dikkate alınması ve ücretlerin tahsilatı için Ülkelerin kendi düzenlemelerini yapması öngörülmektedir.

Fonksiyonel hava sahası blokları (FAB) ve hava sahası ücretlendirme hacimlerine (CVA) göre ücretlendirme:

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 buna göre yapılabilecektir. (yatay/dikey ve kapasiteye bağlı bölünmeler)

Uluslararası muhasebe standartlarının (IAS) hesaplara uygulanması:

En-route ve TNC için IAS'ın maliyetlerin hesaplanmasında kullanılması.

Maliyet dağılımı:

ANSP hava seyrüsefer hizmetlerinin ve meteoroloji (MET) giderlerinin TNC ve En-Route için ayrı ayrı maliyet dağılımlarının yapılması desteklenmektedir.

Birim fiyatların tespiti:

Birim fiyatlar her CVA için kendi giderleri ve hizmet birim sayısına (SU) göre ayrı ayrı hesaplanacaktır. Gerçek maliyetlerin geri dönüşümü için denge mekanizması sistemi uygulanacaktır.

Uygulanabilirlik eşięi:

Regülasyonun uygulanabilirlik eşiği, meydan ticari trafik hareket sayısı 20.000'in üzerinde olan hava alanlarını kapsayacak şekilde öngörülmektedir.

6. SES KAPSAMINDA SÜRDÜRÜLEN TASLAK UYGULAMA KURALLARI ÇALIŞMALARI

6.1. Birlikte İşlerlik Kapsamındaki Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları

6.1.1. Hava-Yer Ses Kanal Aralığı Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları

Hava-Yer Ses Kanal Aralığı konusunda ilk plan 15 Temmuz 2005, Düzenleyici Yaklaşım Aralık 2005, taslak nihai rapora ait çalışmalar ise 19 Mayıs 2006 tarihinde yayınlanmıştır. Avrupa Komisyonuna sunulacak nihai rapora ait çalışmaların Eylül 2006 tarihinde tamamlanması planlanmaktadır.

Hava-Yer Ses Kanal Aralığı konusunda taslak uygulama kuralları, 1999 yılında 7 ICAO Avrupa Bölgesi Ülkesinde, 2002 yılında ise 23 ülkede FL245 üzerinde uygulanan 8.33kHz kanal aralığının FL195 seviyesine indirilmesine yöneliktir.

Taslak uygulama kurallarının;

- Hava-yer muhaberesinde kullanılacak ekipmanların kanal aralığı;
- Azaltılmış kanal aralığına haiz ekipmanların zorunlu olacağı bölgenin coğrafi konumu ve hava sahası kavrajı;
- Devlet uçaklarının idaresine yönelik hazırlıkları;
- Hava araçları ve yer sistemlerine uygulanacak geçici muafiyetlere ilişkin koşul ve kriterleri tanımlayan gereklilikleri;
- Azaltılmış kanal aralığına ilişkin operasyon usullerini;
- Hava-yer kanal aralığı gerekliliklerin zorunlu olacağı tarihi;
- Kanal bandının etkin kullanımını geliştirmek için gerekli diğer tedbirleri;
- Birlikte işlerlik, emniyet, performans ve kesintisiz hizmet açısından özel gereklilikleri tanımlayacak bilgileri içereceği ifade edilmektedir.

6.1.2. Data Link Hizmetleri Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları

Data Link Hizmetleri konusunda ilk plan 15 Temmuz 2005, Düzenleyici Yaklaşım Ocak 2006, taslak nihai rapora ait çalışmalar ise Mayıs 2006 tarihinde yayınlanmıştır. Avrupa Komisyonuna sunulacak nihai rapora ait çalışmaların Eylül 2006 tarihinde tamamlanması planlanmaktadır.

Taslak uygulama kurallarının;

- Data link ile teçhiz edilmesi zorunlu hava aracı kategorilerini (Devlet Uçakları dahil) ve data link hizmetlerinin kullanılacağı hava sahalarını;
- Kullanılacak iletişim altyapısını;
- Kullanılacak data link hizmetlerini;
- Data link hizmetlerinin kullanımı ve sağlanması için Hava Trafik Kontrol(ATC) usullerini;
- Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarına, uçak işleticilerine ve hava-yer veri iletişim hizmet sağlayıcılarına yönelik genel gereklilikleri;
- Hava araçlarına uygulanacak geçici muafiyetlere ilişkin koşul ve kriterleri tanımlayan gereklilikleri;
- Yer ve hava araçlarının teçhizi için belirli bir zaman diliminde gerçekleştirilecek uygulama koşulları tanımlayacak bilgileri içereceği ifade edilmektedir.

6.1.3. Havacılık Veri Güvenilirliği Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları

Havacılık Veri Güvenilirliği konusunda ilk plan 15 Temmuz 2005, Düzenleyici Yaklaşım 30 Kasım 2005, taslak nihai rapor ise 21 Nisan 2006 tarihinde yayınlanmıştır. Avrupa Komisyonuna sunulacak nihai rapora ait çalışmaların 29 Eylül 2006 tarihinde tamamlanması planlanmaktadır.

Havacılık Veri Güvenilirliği konusundaki taslak uygulama kuralının genel amacı EATMN’i gerçekleştirecek ana unsurlarından biri olmak üzere havacılık bilgilerinin kaliteli, yanlışsız, zamanlı olmasının sağlanmasıdır.

Kapsam açısından; havacılık bilgi işleme süreç zinciri bilginin kaynağından (prosedür dizayn uzmanı vb.) Havacılık Enformasyon Hizmetleri (AIS) ve havacılık yayınları vasıtası ile havacılık veri uygulamalarını kullanan son kullanıcılara kadar uzanmaktadır. Bu uygulama ve veri tabanları seyrüsefer, uçuş planlama, mania ve arazi verilerini içermekte ancak veriler bunlarla sınırlı kalmamaktadır. Havacılık verilerinin yayınlanma sorumluluğu Devletlerin yetkisinde olup, endüstriyi ilgilendiren yayın sonrası bütünlük ile ilgili konular JAA/EASA tarafından takip edilmektedir.

Mevcut ICAO Annex 15 güvenilirlik seviyesi gereklilikleri kabul edilebilir veri kalitesinin ana hatlarını belirlemektedir. Bu sebeple hazırlanan taslak uygulama kuralları, aşağıda sıralanan ICAO Annex 15 gerekliliklerini güçlendirecek ve ona ek olacak nitelik taşımaktadır.

- Havacılık bilgi verilerinin kalitesini (doğruluk, çözünürlük ve bütünlük) sağlanmasına yönelik uygulamaların garanti altına alınması,
- Verinin kaynağından nasıl çıkacağı, bir taraftan diğer tarafa nasıl transfer edileceği, ve verinin otomatik olarak ne şekilde işleneceği konularında performans gerekliliklerinin tanımlanması. Tanımlanacak koşullar özellikle bütünlük, güvenlik ve onaylama ile ilgili ihtiyaç duyulan seviyeye ulaşılmasını sağlayacaktır.

6.1.4. Gözetim Performansı ve Birlikte İşlerlik Gereklilikleri Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları

Birlikte İşlerlik tüzüğü’nün 3.1 maddesinde; “Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağının (EATMN) birlikte işlerliğinin gerçekleştirilebilmesi için gerektiğinde uygulama kurallarının hazırlanacağı” belirtilmektedir.

Bu kapsamda, EATMN’in gözetim sistemlerinin etkinliğinin ve birlikte işlerliğinin sağlanması için düzenleyici usullerin belirlenmesine duyulan ihtiyaç esas alınarak Avrupa Komisyonunun Eurocontrol teşkilatına verdiği yetki çerçevesinde çalışmalar başlatılmış olup, takvim ve planlama konularında mutabakat sağlanmıştır.

Mutabakat sağlanan takvim çerçevesinde, sürdürülecek çalışmaların tamamlanmasını takiben teşkilatın, taslak uygulama kurallarını içeren Nihai Raporu 2007 Ekim ayı içinde Komisyona iletceği belirtilmektedir.

6.1.5. Mode S Sorgulayıcı Kod Tahsisi Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları

Birlikte İşlerlik tüzüğü’nün 3.1 maddesi referans alınmış olup, Mode S radarların konuşlandırılmasının desteklenmesi ile çakışmayan tekli kod açığının önlenmesi için düzenleyici usullerin belirlenmesine duyulan ihtiyaç esas alınarak Avrupa Komisyonunun Eurocontrol teşkilatına verdiği yetki çerçevesinde çalışmalar başlatılmış, takvim ve planlama konularında mutabakat sağlanmıştır.

Mutabakat sağlanan takvim çerçevesinde, sürdürülecek çalışmaların tamamlanmasını takiben teşkilatın, taslak uygulama kurallarını içeren Nihai Raporu 2007 Haziran ayı içinde Komisyona iletceği belirtilmektedir.

6.2. Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi (EUIR) Konusundaki Çalışmalar

Hava sahası tüzüğü'nün 3.1 maddesinde; "Topluluk ve üyesi Devletlerin tek bir Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi (EUIR) oluşturmayı ve ICAO tarafından kabul edilmesini amaçlayacakları" ifade edilmektedir.

Bu kapsamda, Avrupa Komisyonunun Eurocontrol teşkilatına verdiği yetki çerçevesinde çalışmalar başlatılmış olup, takvim ve planlama konularında mutabakat sağlanmıştır.

Yapılacak çalışmaların temel amacının;

- EUIR'in uygulanabilmesi için yapılan hazırlıklarda Komisyonun desteklenmesi,
- İlgili konularda araştırmalar yapılarak çeşitli alternatiflerin geliştirilmesi,
- Bu alternatifler arasındaki en uygun olanının tanımlanması,

olduğu ifade edilmektedir.

Bu kapsamda, ilgili tüm tarafların görüş ve değerlendirmelerinin alınması ve sosyal diyalog sürecinin başlatılması için 11 Nisan 2006 tarihinde Eurocontrol merkezinde ilk toplantı yapılmış olup, sonucunda hazırlanan raporda temel konuların detaylı olarak kapsandığı görülmektedir.

Mutabakat sağlanan takvim çerçevesinde, Temmuz ayı içinde yapılacak durum değerlendirmesi ile muhtemel alternatiflerin tanımlanmasının ardından 25 Eylül 2006 tarihinde ikinci bir toplantı düzenleneceği, Kasım 2006'da en uygun yaklaşım önerisinin yer alacağı taslak raporun Komisyona sunulacağı, Komisyonun görüşleri göz önüne alınarak taslağın güncelleneceği ve teşkilatın Nihai Raporu Aralık 2006 ayı içinde Komisyona iletileceği ifade edilmektedir.

6.3. EUIR için Tek Havacılık Bilgi Yayını (AIP) Konusundaki Çalışmalar

Hava sahası tüzüğü'nün 3.5 maddesinde; "Komisyonun, Eurocontrol ile işbirliği içinde ve ICAO gerekliliklerini dikkate alarak EUIR'e ilişkin tek bir havacılık bilgi yayını geliştirilmesini koordine edeceği" ifade edilmektedir.

Bu kapsamda, EUIR konusundaki çalışmalarla eşzamanlı olarak tek AIP konusundaki çalışmalar da başlatılmış olup, Komisyon ile teşkilat takvim ve planlama konularında mutabakat sağlanmıştır.

Yapılacak çalışmaların temel amacının;

- EUIR ile ilgili olarak tek havacılık bilgi yayınının geliştirilmesinin koordine edilmesi,
- EUIR'in en kısa sürede oluşturulması için tek AIP'nin hızlı bir şekilde takdimi esnasında ilgili taraflar üzerindeki finansal etkinin en aza indirilmesi,
- Uygulama tedbirleri aracılığıyla küresel anlamda birlikte işlerliğin sağlanması,
- Tek Avrupa Seması uygulamasında, diğer tedbirler ve bu talimat arasında benzer yinelemelerin engellenmesi,

olduğu ifade edilmektedir.

Bu kapsamda, ilgili tüm tarafların görüş ve değerlendirmelerinin alınması ve sosyal diyalog sürecinin başlatılması için 12 Nisan 2006 tarihinde Eurocontrol merkezinde ilk toplantı yapılmıştır.

Mutabakat sağlanan takvim çerçevesinde, Komisyon ile yapılacak görüşmeler ve sağlanacak mutabakat ışığında en uygun alternatifin tanımlanacağı, 26 Eylül 2006 tarihinde ikinci bir toplantı düzenleneceği, Kasım 2006'da taslak raporun Komisyona sunulacağı, Komisyonun görüşleri göz önüne alınarak taslağın güncelleneceği ve teşkilatın Nihai Raporu Aralık 2006 ayı içinde Komisyona iletileceği ifade edilmektedir.

6.4. Performans İncelemesi Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları

Çerçeve tüzüğü'nün 11. maddesinde; “Komisyon, Eurocontrol’ün mevcut uzmanlığından yararlanarak hava seyrüsefer performansının incelenmesini ve değerlendirilmesini sağlayacaktır” ifadesi yer almaktadır.

Bu kapsamda, hava seyrüsefer performansının incelenmesi ve değerlendirilmesine ilişkin taslak uygulama kurallarının hazırlanması amacıyla Avrupa Komisyonunun Eurocontrol teşkilatına verdiği yetki çerçevesinde çalışmalar başlatılmış olup, takvim ve planlama konularında mutabakat sağlanmıştır.

Taslak uygulama kurallarının temel amacının;

- Düzenli olarak toplanabilecek bilgilerin tanımlanması, ve
- Bilgilerin ilgili taraflara dağıtılmasına ilişkin kuralların geliştirilmesi,

olduğu ifade edilmektedir.

Mutabakat sağlanan takvim çerçevesinde, ilgili tüm tarafların görüş ve değerlendirmelerinin alınması amacıyla istişare süreci başlatılmış olup, teşkilatın taslak uygulama kurallarını içeren Nihai Raporu 2007 Şubat ayı sonunda Komisyona iletceği belirtilmektedir.

6.5. Hava Trafik Akış Yönetimi Konusunda Taslak Uygulama Kuralları Çalışmaları

Hava trafik akış yönetimine ilişkin taslak uygulama kurallarının hazırlanması için Avrupa Komisyonunun Eurocontrol teşkilatına verdiği yetki çerçevesinde çalışmalar başlatılmış olup, takvim ve planlama konularında mutabakat sağlanmıştır.

Bu çalışmaların;

- Sorunların araştırılması ve taslak uygulama kurallarının geliştirilmesine,
- Teknik ve operasyonel faydalar yanında emniyetin artırılması ile ilgili taraflar üzerindeki finansal etkilerin dengelenmesine,
- En uygun düzenleyici yaklaşımın belirlenmesine, ve
- Küresel birlikte işlerlik için gerekliliklerin göz önüne alınmasına

duyulan ihtiyaç nedeniyle başlatıldığı ifade edilmektedir.

Mutabakat sağlanan takvim çerçevesinde, ilgili tüm tarafların görüş ve değerlendirmelerinin alınması amacıyla istişare süreci başlatılmış olup, teşkilatın taslak uygulama kurallarını içeren Nihai Raporu 2007 Mart ayı içinde Komisyona iletceği belirtilmektedir.