



PERMİ VE UÇUŞ AMAÇLARI EĞİTİM NOTLARI



HAVA SEYRÜSEFER DAİRESİ BAŞKANLIĞI

AIM ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ

Sürüm: 2.0

29.05.2017

TÜRK HAVA SAHASI

Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenliği altındaki ülke ile Türk karasuları üzerindeki sahayı ifade eder. (2920 sayılı TSHK)

Türk hava sahasından yararlanacak hava araçları:

Uçuşa elverişli olmak şartıyla aşağıda sayılan hava araçları Türk hava sahasında uçuş yapabilirler.

- A) Türk devlet hava araçları, (*)
- B) Türk uçak siciline kayıtlı Türk sivil hava araçları,
- C) Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmalar uyarınca Türk hava sahasında uçmalarına müsaade edilen hava araçları.

Yukarıda belirtilenler dışında kalan her türlü hava aracının Türk hava sahasını kullanması Ulaştırma Bakanlığının iznine tabidir. (Ulaştırma Bakanlığı gerekli izni vermeden önce gerekli hallerde Genel Kurmay Başkanlığı ve Dışişleri Bakanlığının görüşlerini alır.) (2920 sayılı TSHK (**))

(*) Devlet Hava araçları: Devletin askeri, güvenlik ve gümrük hizmetlerinde kullandığı hava araçlarıdır. (2920 sayılı TSHK ve Şikago Konvansiyonu 3.Md.)

(**) TSHK: Türk Sivil Havacılık Kanunu

TÜRK HAVA SAHASINDAKİ HAVA ARAÇLARININ GİRİŞ, KALKIŞ VE TRANSİT GEÇİŞ KURALLARI VE BU UÇUŞLARDA YASAKLAR VE SINIRLAMALAR

Türk hava sahası ve havalimanları kullanılarak yapılan tüm uçuşlar, Türkiye'nin taraf olduğu ikili veya çok taraflı anlaşmalar, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve bu Kanunlara istinaden yayımlanmış olan Yönetmelik ve Talimatlar ile bu bölümde yer alan usullere göre yürütülür.

- 1) Türkiye'ye gelen hava araçlarının ilk iniş ve son kalkışlarını uluslararası trafiğe açık havalimanlarından yapmaları zorunludur. (Bkz. AIP AD-1.3) İstisnai hallerde, Ulaştırma Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığının müştereken vereceği karar çerçevesinde gümrüksüz bir hava alanının kullanılmasına izin verilebilir. Belirlenmiş bulunan gümrüklü havaalanlarından başka bir yere zorunluluk nedeniyle iniş yapıldığı takdirde, hava aracı sorumlu pilotu durumu derhal varsa havaalanı yöneticisine yoksa en yakın mülki amire veya zabıta yetkilisine duyurmak ve yetkili makamlar el koyuncaya kadar hava aracının yolcuları ve yükü ile birlikte güvence altına almakla yükümlüdür. **(2920 sayılı TSHK) (AIP GEN 1.2-1)**

- 2) Türk hava sahası ve havalimanlarını kullanacak sivil hava araçları uçuş planı vermiş olsalar dahi (Madde 1.12, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.2.1, 4.4.1.c, 4.4.2.3.3.b'de sayılan uçuşlar haricinde) Uçuş müsaadesi yoksa AIP'de belirtilen ilgili kurum ve kuruluşlardan uçuş izni almadıkça, Türk hava sahası kullanılmayacak, kullanılması halinde en yakın havalimanına indirilecektir. **(DHMİ Gn. Md. ile H.K.K. arasında Müsaadesiz Yabancı Sivil Uçaklara Yapılacak İşlemlere İlişkin Protokol ve) (AIP GEN 1.2-1)**

- 3) Yazışma dili: Türk hava sahasını ve havalimanlarını kullanmaya yönelik her türlü uçuş izni talebi ile tamamlayıcı belgelerin Türkçe veya İngilizce olması zorunludur. **(AIP GEN 1.2-2)**

- 4) İzin başvuru süresi: Sivil havalimanlarına incek veya hava sahasını kullanacak hava araçları, planlanan kalkıştan en az 5 iş günü, acil durumlarda ise en az 2 iş günü önceden 1.16 sıralı maddede belirtilen kategorideki uçuşlar ile askeri meydanlara yapılacak uçuşlar hariç, gerekli izni alabilmek için başvuracaklardır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) bu tür taleplerin yoğunluğu doğrultusunda süre limitlerini kısaltma/uzatma hakkını saklı tutar. **(AIP GEN 1.2-2)**

- 5) Uçuş izinleri geçerlilik süresi: Verilen uçuş izinlerinin geçerlilik süresi, hava aracının kalkış saati esas alınarak 24 saat öncesi ve 72 saat sonrası olup; havayolu işletmeleri, slot uygulamasına tabi havalimanlarına düzenleyecekleri uçuşlarını, uçuş izinlerinin geçerlilik süresi içerisinde ve almış oldukları slot saatlerine uygun olarak gerçekleştirir. **(AIP GEN 1.2-2)**

- 6) Tarifesiz uçuşlarda, uçuş hakkı taşımanın yapılacağı karşılıklı iki ülkenin hava taşıyıcılarına tanınır. Karşılıklı iki ülke taşıyıcılarının pazara yeterli kapasite arz edememesi durumunda Türkiye'deki yerli taşıyıcılardan görüş almak kaydıyla üçüncü ülke hava taşıyıcılarına izin verilebilir. (AIP GEN 1.2-1)
- 7) Bakanlar Kurulu, Genelkurmay Başkanlığı'nın görüşü üzerine; kamu düzeni ve emniyet sebebiyle veya askeri sebeplerle geçici veya devamlı bir tedbir olarak, Türk hava sahasının tamamını veya belirli bir bölümünün kullanılmasını veya belirli bölgeler üzerinde uçuşu yasak edebilir veya sınırlandırabilir. Uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla Genelkurmay Başkanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından konulacak diğer tahditler bu hükme tabi olmaksızın Ulaştırma Bakanlığınca uygulanabilir. **(2920 sayılı TSHK)**
- 8) Türk hava sahasında uçuş yapmak hakkına sahip hava araçları ve diğer hava araçlarının izleyecekleri uçuş yolları ve kullanacakları havaalanları Genelkurmay Başkanlığı ile gerekli koordinasyon yapılmak suretiyle, Ulaştırma Bakanlığınca belirlenir. **(2920 sayılı TSHK)**
- 9) Temsilci bulundurma sorumluluğu: Yabancı havayolu işletmelerinin uçuş izin işlemleri için Türkiye'de yetkilendirilmiş personel bulundurmaları ve personelin iletişim bilgilerini SHGM'ye göndermeleri gerekmektedir. Türkiye'de kendi personelini bulundurmayan yabancı havayolu işletmelerinin; temsil ile gözetim ve yönetim hizmetleri için çalışma ruhsatı olan yer hizmetleri kuruluşu ile anlaşma yaparak hizmet alması zorunludur. Yapılan anlaşmalar SHGM'ye bildirilir.
(AIP GEN 1.2-2)
- 10) Tarifeli ve tarifesiz hava taşımacılığını düzenleyen kuralların ihlal edilmesi, uçuş izinlerinin iptaline veya mevzuatta öngörülen diğer yaptırımlara yol açar. Havayolu işletmeleri veya anlaşmalı yer hizmetleri kuruluşları, havayolu ve hava aracı evraklarının SHGM otomasyon sisteminde (<http://otomasyon.shgm.gov.tr/shgmSeam/>) güncel tutulmasını sağlamaktan sorumludur ve meydana gelen değişiklikleri SHGM'ye bildirmekle yükümlüdür. (AIP GEN 1.2-3)

İZİNDEN İSTİSNALAR:

11) Yerli ve yabancı havayolu işletmelerinin;

A) SHGM otomasyon sisteminde onaylı hava araçları ile yolcu ve kargo taşımamak ve uçuş amacını FPL de belirtmek kaydıyla iç veya dış hatlarda gerçekleştirmeyi planladığı intikal uçuşları (müsaadeli kullanımda yer alan askeri meydanlara yapılan uçuşlar hariç),

B) Uçuş izni (permi) olan hava araçlarının sefer sayısı değişikliği,

C) SHGM otomasyon sisteminde onaylı hava araçları ile planlı münferit teknik inişler,

SHGM'den uçuş izni alınmadan ve uçuştan üç (3) saat önce AIS ünitelerine uçuş planı sunulması ve değişikliklerde uçuş planının 18. maddesine RMK olarak uçuş nosu ile uçuş izninde yer alan önceki bilgilerin (sefer sayısı ve uçuş amacı) yazılması kaydıyla düzenlenebilir. (AIP GEN 1.2-3)

12) Aşağıdaki yasaklara istisna getirmek üzere: Özel veya genel nitelikte izin vermeye Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (ilgili kurum ve kuruluşların görüşünün alınmasını müteakiben) yetkilidir. (2920 sayılı TSHK ve AIP GEN 1.2)

İzin alınmaksızın:

- a- Tehlikeli, zorunlu durumlar hariç paraşütle atlamak,
- b- Akrobatik uçuş veya benzeri hava gösterileri yapmak,
- c- Zirai ve yangınla mücadele dışında yere herhangi bir madde atmak, dökmek veya boşaltmak, yangınla mücadele uçakları hariç yerden herhangi bir madde almak,
- d- Fotoğraf ve film çekme yasağı olan yerlerin fotoğrafını ve filmini çekmek,
- e- Herhangi bir madde veya nesneyi çekmek veya hava aracının nizami kullanım şekli dışında taşımak
- f- Her türlü reklam ve propaganda niteliğindeki faaliyette bulunmak,
- g- Her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif, parlayıcı, patlayıcı, tahrip edici, aşındırıcı, zehirli madde ile can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış maddeleri taşımak,
- h- Görülen hizmetin ve içinde bulunulan durumun gerektirdiğinin dışında yayın ve haberleşme yapmak,
- i) Elektronik karıştırma yapmak (ECCM).

Yasaktır. (AIP GEN 1.2-4)

Aşağıdaki durumlarda; üst geçiş, kalkış veya iniş izin başvuruları planlanan uçuştan 10 iş günü önce, mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgeleriyle birlikte diplomatik kanaldan Dışişleri Bakanlığına yapılır.

- a) Yabancı devlet ve hükümet başkanlarını taşıyan hava araçları,
- b) Her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif, patlayıcı madde taşıyan hava araçları,
- c) Hava aracı için standart teçhizat sayılmayan ilave harp malzemesi, silah taşıyan hava araçları,
- d) Hava fotoğrafı veya görüntüsü çekmede kullanılan fotoğraf veya görüntü çekme makinesi taşıyan hava araçları,
- e) Yurt dışından yeni satın alınıp, ana üssüne ilk kez uçan askeri ve kolluk kuvvetlerine tahsisli hava araçları,
- f) Tanker uçakları,
- g) Silahlı askeri birliklerin naklinde kullanılan hava araçları,
- h) Sınır ötesi uçuş yapan insansız hava araçları.(AIP GEN 1.2-4)

13) Türk hava sahasını ve havalimanlarını kullanmak isteyen yabancı devlet hava araçları için önceden izin alınması zorunludur.

Yabancı devlet hava aracı;

NATO'ya üye veya özel ikili anlaşma yapılmış bir devlete ait ise; (Madde 14'deki uçuşlar hariç) çalışma saatleri içinde Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığına,

NATO'ya üye olmayan bir devlete bağlı ise (özel ikili anlaşma yapılmış devletler hariç) Dışişleri Bakanlığına, başvurulur. (AIP GEN 1.2-5)

Tehlikeli maddelerin taşınması: Her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif, parlayıcı, patlayıcı, tahrip edici, aşındırıcı, oksitleyici, zehirli madde ile yanıcı gazlar/sıvılar/katılar, organik peroksitler, can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış maddelerin taşınması halinde İzin başvuru süresi: Sivil havalimanlarına inecek veya hava sahamızı kullanacak hava araçları, planlanan kalkıştan en az 5 iş günü, acil durumlarda ise en az 2 iş günü önceden süreye uygun olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğüne (TMKT) bilgi verilir.

Dışışleri Bakanlığı tarafından iletilen ve 14. maddesinde sayılan tehlikeli maddelere ilişkin izinlendirmelerde

Ankara / Esenboğa havalimanı,
İstanbul / Atatürk havalimanı
İstanbul / Sabiha Gökçen havalimanı ve
Adana havalimanları kullanılır.

Ancak, radyoaktif ve nükleer maddelerin taşınması durumunda

Ankara / Esenboğa havalimanı,
İstanbul / Atatürk havalimanı,
İstanbul / Sabiha Gökçen havalimanı ve
İzmir/Adnan Menderes havalimanları kullanılır. (AIP GEN 1.2-5)

14) Türk sivil havaalanlarına teknik iniş yapan bütün uçaklar teknik iniş yaptıkları hava alanından kesinlikle yolcu, yük ve posta alamazlar.

15) Havaalanlarındaki hava trafiği veya üzerindeki hava sahası gerektirdiği takdirde veya kamu düzenine ilişkin nedenlerle hava trafiğine açık bir havaalanının kullanılmasına her zaman tahditler konabilir veya havaalanı geçici olarak kapatılabilir. Alınan kararlar Ulaştırma Bakanlığı tarafından uygun görülecek şekil ve surette ilgililere duyurulur. Aynı bölgede birden fazla hava trafiğine açık havaalanının bulunması halinde, Ulaştırma Bakanlığı kamu yararına ilişkin nedenlerle bunların kullanılmasını düzenleyebilir ve özellikle bu alanlardan her birine belirli hava aracı tiplerine, hava faaliyetlerinin veya ticari faaliyetlerinin belirli bir bölümüne tahsis edebilir. **(2920 sayılı TSHK)**

16) İNME MECBURİYETİ

Can ve mal güvenliği veya kamu düzeni veya yurt güvenliği gerekçesi ile yetkili makamlardan vaki olacak talimat karşısında hava aracının bildirilecek havaalanına inmesi zorunludur. Bu hükmün uygulanmasında Ulaştırma Bakanlığı gerektiğinde Genel Kurmay Başkanlığı, İçişleri, Dışışleri, Gümrük ve Tekel Bakanlıkları ile işbirliği yapar (2920 sayılı TSHK)

17) Türk hava sahasında yakıt ikmali yapılması özel izne tabidir. Buna göre 15 iş günü önceden talepte bulunulması gerekmektedir. Talebin Genel Kurmay Başkanlığı tarafından uygun görülmesi halinde belirlenecek saha ve öngörülecek tedbirlere uyulması kaydıyla izin verilebilir. (AIP GEN 1.2-6)

18) KABOTAJ

Tek bir kiralayanla özel kullanıma tahsisli yabancı tescilli her türlü hava aracının ülkemiz havalimanları arasında yapacağı seferlerde, hava aracının herhangi bir bölümü üçüncü şahıslara satılamaz ve/veya üçüncü şahıslara kiralanamaz (Bkz. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu 31 inci maddesi). (AIP GEN 1.2-2)

Uluslararası Arası Sivil Havacılık anlaşmasına üye devletlerden her biri ülkesi dahilindeki bir noktadan ülkesi dahilinde diğer bir noktaya ücret ve kira karşılığında yolcu, yük ve posta taşımak müsaadesini diğer üye devletlerin hava nakil vasıtalarına vermemek hakkına sahiptir. Üye devletlerden her biri böyle bir imtiyazı diğer bir devlete veya diğer bir devletin hava yoluna yetki (inhisar) şeklinde vermemeyi ve diğer devletlerden yetki şeklinde böyle bir imtiyazı kabul etmemeyi taahhüt eder. (**Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması**)

Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde, iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçla yolcu, yük ve posta taşımaları Türk hava araçları ile yapılır. (**2920 sayılı TSHK**)

19) Uçuş izin başvuruları hafta içi 08:30-17:30 saatlerinde SHGM'ye, mesai saatleri dışında ve tatil günlerinde DHMİ Genel Müdürlüğü Hava Trafik Kontrol Merkezi Başmüdürlüğü Havacılık Bilgi Yönetimi FIC Birimine yapılır. Taşıyıcının menşei ICAO üyesi değilse uçuş izin başvurusu Dışişleri Bakanlığına yapılır.

20) Tarife koordinasyonu ve tarife düzenlemesi olan havalimanları:

Hava trafiğinin yoğunluğu ve/veya havalimanlarındaki kısıtlamalar nedeniyle IATA tarafından belirlenen kurallar ve DHMİ Genel Müdürlüğü Slot Uygulama Talimatı doğrultusunda:

- a) İstanbul / Atatürk Havalimanında; yaz ve kış tarife dönemlerinde haftanın her günü tarifesi koordine edilen (Seviye-3) havalimanı,
- b) İstanbul / Sabiha Gökçen Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, haftanın her günü tarifesi koordine edilen (Seviye-3) havalimanı,
- c) Antalya Havalimanında; yaz tarife döneminde haftanın her günü koordine edilen (Seviye-3), kış tarife döneminde tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı,
- d) Ankara / Esenboğa Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı,
- e) İzmir / Adnan Menderes Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı,
- f) Muğla / Dalaman Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı,
- g) Muğla / Bodrum/Milas Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı.

*** Havayolu işletmelerinin slot uygulanan havalimanları için önceden uçuş izni almış olmaları, slot alabilecekleri anlamına gelmez. Slot alındıktan sonra yapılacak uçuş iptallerinin DHMİ Genel Müdürlüğü Slot Koordinasyon Merkezine bildirilmesi zorunludur.

21) Apron park yeri yetersizliği nedeni ile 'Meydan Oluru' uygulanan havalimanları için; Havayolu işletmelerinin ilgili otoriteden uçuş izni aldıktan sonra, ilgili havalimanı otoritesinden 'Meydan Oluru' alacaklardır. Havayolu işletmelerinin önceden uçuş izni almış olmaları 'Meydan Oluru' almış oldukları anlamına gelmez. 'Meydan Oluru' aldıktan sonra yapılacak uçuş iptallerinin ilgili havalimanı otoritesine bildirilmesi zorunludur.

HAVA TRAFİK HAKLARI

Devletler akdettikleri İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları ile birbirlerine bazı özgürlükler tanımışlardır.

Tarifeli seferlerde trafik hakları için özel bir iznin alınmasının gerekli olduğu Şikago Anlaşmasının 6. maddesi belirtmektedir. Başka bir ifade ile trafik haklarının hududu ikili anlaşmalarda tayin edilmekte ve bunların kullanılması tarafların tayin edeceği havayolu şirketlerine bırakılmaktadır.

Trafik hakları, ikili anlaşmalardan başka yollarla da verilebilir. Bir yabancı hava yoluna yetkili Sivil Havacılık Makamınca özel müsaade ile trafik hakkı tanınabilir. Ancak böyle bir müsaade tek taraflı bir tasarruf mahiyetinde olduğundan istendiği zaman değiştirilebilir veya geri alınabilir.

8 Trafik hakkı mevcuttur:

1. Trafik hakkı: Bir hava aracının yabancı ülke topraklarına inmeksizin uçuş hakkı. (**Transit uçuş**)

2. Trafik hakkı: Bir hava aracının ticari amaç dışında bakım, onarım veya yakıt almak gibi teknik sebeplerle diğer ülke topraklarına inebilme hakkı. (**Teknik iniş**)

NOT: Uluslararası Transit Sözleşmesi 1. ve 2. trafik haklarını kapsamaktadır.

3. Trafik hakkı: Bir hava aracının ticari bir amaçla kendi ülkesinden diğer bir ülkeye yolcu, yük ve posta taşıma hakkı.

4. Trafik hakkı: Bir hava aracının ticari bir amaçla başka bir ülkeden kendi ülkesine yolcu, yük ve posta taşıma hakkı.

5. Trafik hakkı: Uçağın tabiiyetini haiz olduğu devletten, başka bir devlette bulunan yolcu, yük ve postayı trafik hakkını veren devlete taşımak ve yine bu devletten aldığı yolcu, yük ve postayı üçüncü ülkelere götürebilme hakkıdır.

5. trafik hakkı uygulaması 3 şekilde karşımıza çıkabilir:

- Geri noktalardan akit devletlere taşıma (THY' nin Beyrut' tan aldığı yolcu, yük ve postayı Roma' ya götürebilmesi)
- Ara noktalardan üye devletlere taşıma (THY'nin Atina'dan aldığı yolcu, yük ve postayı Roma' ya götürebilmesi)
- Akit devletlerden ileri noktalara taşıma (THY'nin Roma'dan aldığı yolcu, yük ve postayı Paris' e götürebilmesi)

Yukarıda açıklanan 5 Trafik hakkı İkili Hava Ulaştırma anlaşmaları ile ülkelerin birbirlerine tanıdıkları haklardır.

5. Trafik hakkı 3. Ülkeleri de ilgilendirdiği için üzerinde müzakereler yapılan ve genellikle sivil havacılık otoritelerinin iznine tabi tutulan bir haktır.

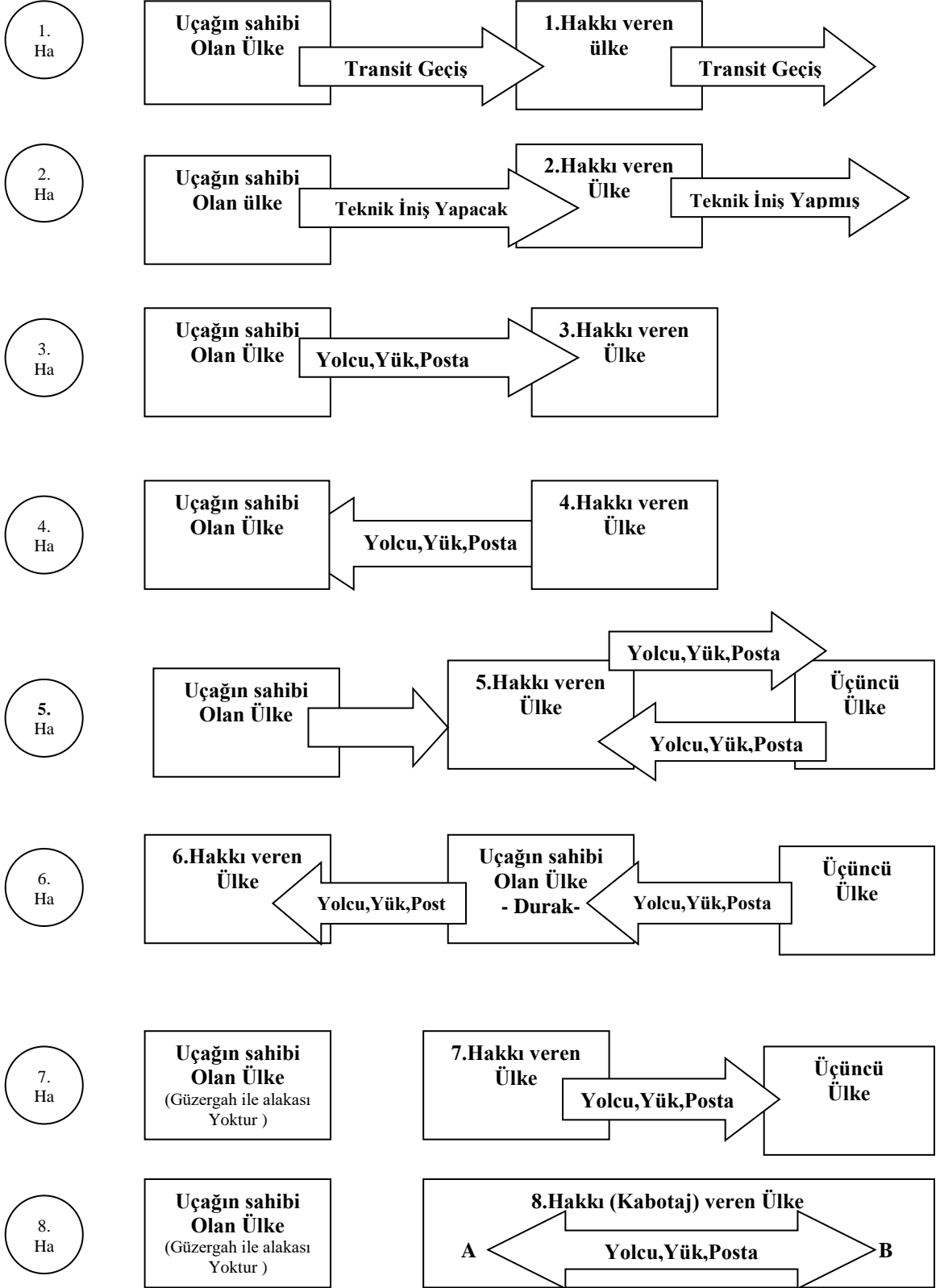
Fakat gerek ABD' de yaşanan havacılığın yeniden düzenlenmesi sonuçları, gerekse AB' nin serbestleştirme paketleri ile uygulamaya koyduğu uygulamalar 5. Trafik hakkı ile birlikte aşağıda tanımlanan diğer haklarında üye ülkeler için serbest olarak tanınmasını gündeme getirmektedir.

Ancak Türkiye' de şu anda ki uygulamaya göre; Örnek olarak Alman tescilli bir hava aracı Almanya haricinde başka bir ülkeden yolcu, yük ve postayı Türkiye' ye izin almaksızın getiremez ve götüremez.

6.Trafik hakkı: Bir hava aracının ticari bir maksatla yabancı bir ülkeden kendi ülkesine getirdiği yolcu, yük ve postayı transit olarak yani gümrüğe sokmadan diğer bir ülkeye götürebilme hakkı.
(THY' nin doğuda bulunan bir ülkeden aldığı yolcu,yük ve postayı Türkiye'de iniş / kalkış yapmak suretiyle batıda bir akit devlet ülkesine taşıması.)

7.Trafik hakkı: Bir hava aracının kendi ülkesi dışında başlayan bir uçuşunda iki yabancı ülke arasında ticari amaçla yolcu, yük ve posta taşıyabilme hakkı. (THY' nin Roma'dan başlayan bir seferle Paris'e yolcu, yük ve posta taşıması.)

8.Trafik hakkı: Kabotaj hakkı, yani yabancı bir hava aracının bir ülke içindeki iki milli nokta arasında ticari amaçla yolcu, yük ve posta taşıma hakkıdır.



GENEL HAVACILIK, İŞ, AMBULANS, İNSANİ YARDIM VE ÜST GEÇİŞ UÇUŞLARI

ECAC kapsamındaki uçuşlar:

30 Nisan 1956 tarihli “Avrupa Dâhili Tarifersiz Hava Servislerinin Hakları” konusundaki çok taraflı anlaşma (ECAC) gereğince, 12 koltuk kapasiteye kadar olan ve ECAC üye devletlerinin, iş seyahati, ambulans uçuşu, arama kurtarma ve sadece tabii afetlerde (uçak tipine bakılmaksızın) yardım malzemesi taşıyacak hava aracı işleticilerinin Türk Hava Sahasına girmeden, uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş planlarını göndermeleri; ilgili hava aracının uluslararası hava trafiğine açık bir havalimanına inmesi ve en son uluslararası hava trafiğine açık bir havalimanından kalkması ve ticari taşıma yapmaması koşuluyla ülkemizin bütün sivil havalimanlarına inmesine ve hava sahamızı kullanmasına müsaade edilir. Koltuk kapasitesi daha yüksek hava araçlarında talep karşılıklılık ilkesine göre değerlendirilir.

* ECAC üye devletlerine ait hava araçları için ülkemiz sivil trafiğe açık havalimanlarına gerçekleştireceği (local uçuşlar dahil) ECAC kapsamındaki uçuşlar için permi aranmayacaktır.(AIP GEN 1.2-7)

ÖNEMLİ NOT:

- Kıbrıs Rum Kesimi'nin Türkiye Cumhuriyeti tarafından tanınmaması nedeniyle 5B... Kuyruk adlı hava araçları Türkiye tarafından ECAC kapsamı dışında tutulmaktadır.

- Aşağıdaki kurallar Türkiye Cumhuriyeti dış politikasına göre değişiklik göstermekte olup, zaman içinde yumuşatılır veya sertleştirilebilir. Ayrıca Kıbrıs Rum Kesimi dışındaki ülkelere de yasaklama veya tahdit uygulanabilmektedir.
- Tüm sivil uçuşlarda Türkiye’den Kıbrıs Rum Kesimine veya Kıbrıs Rum Kesiminden Türkiye’ye yapılacak direk uçuşlara müsaade edilmemektedir. Türk hava sahasını kullanarak (Transit olarak) Kıbrıs Rum Kesimine veya Kıbrıs Rum Kesiminden yapılacak kargo uçuşlarına da müsaade edilmemektedir. Ancak Türk hava sahasını kullanarak (Transit olarak) Kıbrıs Rum Kesimine veya Kıbrıs Rum Kesiminden yapılacak yolcu uçuşlarına da müsaade edilmektedir.

Herhangi bir transit geçiş esnasında Kıbrıs Rum Kesimine giden veya Kıbrıs Rum Kesiminden kalkan bir hava aracı Türkiye’deki bir hava limanına zorunlu iniş yapmak durumunda kalırsa Esenboğa FIC tarafından derhal Dışişleri Bakanlığı nöbetçi Memurluğu veya Havacılık Sorunları Daire Başkanlığı aranarak bilgi aktarılıp, alınan talimata göre hareket edilecektir.

ECAC ülkeleri dışında,

ülkemizle ikili hava ulaştırma anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelerin siciline kayıtlı hava araçlarının; mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgelerinin SHGM otomasyon sisteminde tanımlı ve geçerli olması kaydıyla ambulans uçuşu, arama kurtarma ve tabii afetlerde yardım malzemesi taşıyacak havayolu / hava aracı işleticilerinin Türk Hava Sahasına girmeden, uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş planlarını göndermeleri ve ilgili hava aracının uluslararası hava trafiğine açık bir havalimanına iniş ve kalkış yapması kaydıyla karşılıklılık esasına göre izin verilir. SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olmayan hava araçlarınca, mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgeleriyle birlikte madde 3.3.2'ye göre izin başvurusu yapılır.

*. Yurtiçi local uçuşlar için permi aranır.

ECAC ülkeleri dışında,

ülkemizle ikili hava ulaştırma anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelerin siciline kayıtlı hava araçlarının mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgelerinin SHGM otomasyon sisteminde tanımlı ve geçerli olması kaydıyla teknik iniş, genel havacılık veya kişinin kendi hava aracı ile iş seyahati amaçlı yapacağı uçuşları için Türk Hava Sahasına girmeden, uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş planıyla birlikte uluslararası hava trafiğine açık bir havalimanına iniş ve kalkış yapması kaydıyla karşılıklılık esasına göre izin verilebilir. SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olmayan hava araçlarınca, mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgeleriyle birlikte (AIP GEN 1.2-10 madde 3.3.2)*'ye göre izin başvurusu yapılır.

*. Yurtiçi local uçuşlar için permi aranır.

Üst Geçiş.

Ülkemizle ikili Hava Ulaştırma Anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelere ait sivil hava araçları Türk Hava Sahasına girmeden, uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş planının 18 sayılı bölümüne uçuş amacı (yolcu, kargo, bakım, teknik iniş, pozisyon vb.) bilgisini yazmak suretiyle uçuş planlarını göndermeleri ve uygun görülmesi kaydıyla üst geçiş yapabilirler. Uygun görülmeyen uçuşlar için madde 3.3.2'ye göre izin başvurusu yapılır.

*(AIP GEN 3.3.2) Uçuş izin başvurularında istenen bilgiler:

- a) Başvuruyu yapan kuruluşun adı,
- b) İşletenin ticari unvanı ve adresi,
- c) Hava aracının ve/veya işletenin milliyeti,
- d) Hava aracının tescili,
- e) Hava aracının tipi ve azami kalkış ağırlığı (MTOW),
- f) Sefer sayısı ve çağrı adı,
- g) Kalkış - varış havalimanı,
- h) Uçuş gün ve saatleri,
- i) Uçuş amacı,
- j) Yolcu uçuşu için; Askeri meydan kullanılması halinde yolcu isim listesi,

k) Kargo uçuşu için; taşınan kargoda her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif madde (varsa ICAO tanıma kodlarının yazılması), optik ya da elektronik savaş donanımı olup olmadığına dair detaylı bir açıklamanın da yer aldığı kargo beyanı.

PERMİ

Bir ülkenin hava sahasından geçiş veya o ülkeye iniş / kalkış için o ülkenin yetkili otoritesince verilen uçuş iznidir.

Sivil ve askeri olarak ikiye ayrılan uçuşlardan, sivil uçuşlara izin vermeye yetkili olan otorite Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü' dür.

Askeri uçuşlara Genelkurmay Başkanlığı adına Hava Kuvvetleri Komutanlığı yetkilidir.

Sivil uçuşlar iki ana bölüme ayrılır.

- Tarifeli uçuşlar.
- Tarifesiz uçuşlar.

1-TARİFELİ HAVA TAŞIMACILIĞI: (AIP GEN 1.2-9)

Türk hava sahası ve havaalanları kullanılarak yapılacak tüm tarifeli hava seferleri takip eden maddelerde belirtilen usuller çerçevesinde SHGM' nün iznine tabidir.

Kendi ülkelerinden geçerli işletme izni (AOC – Airline Operation Certificate) almamış olan hava taşıyıcıları için Türk hava sahasının ve havaalanlarının kullanımına izin verilmez.

Türk hava taşıyıcılarına uçuş izni vermeyen veya kısıtlayan ülkeler için ikili anlaşmalarda aksine bir hüküm yoksa karşılıklılık esasları uygulanır.

Tarifeli uçuşlarda kendi içinde üçe ayrılır.

- A- Tarifeli dış hat uçuşları.
- B- Tarifeli iç hat uçuşları.
- C- Tarifeli transit uçuşlar.

A-Tarifeli dış hat uçuşları:

Müsaade SHGM tarafından CA:SL kodu ile verilir. Türkiye'nin ikili anlaşma yaptığı ülkeler ile Türkiye arasında yolcu, yük ve posta taşımak üzere SHGM tarafından önceden onaylanmış bir uçuş tarifesine bağlı olarak yapılan seferlerdir. (SHY 6A)

B-Tarifeli iç hat uçuşları:

Müsaade SHGM tarafından CA:SL kodu ile verilir

Türk hava sahası içinde işletmeye açık havaalanları / havalimanları arasında bakanlıkça onaylanmış bir uçuş tarifesine bağlı olarak yolcu, yük ve posta taşımak üzere yapılan seferlerdir.

Tarifeli iç hat sefer taleplerine izin verilmesinde Ulaştırma Bakanlığınca; talep edilen hattaki yolcu ve yük potansiyeli, bu hatta başka bir işletmecinin faaliyet gösterip göstermediği, işletmede kullanılacak olan uçakların performansı, havaalanlarındaki mevcut yer hizmet kolaylık durumu özellikle dikkate alınır. (SHY6A)

C-Tarifeli transit uçuşlar:

Müsaade SHGM tarafından CA:ST kodu ile verilir.

Türk hava sahasını transit olarak yolcu, yük ve posta taşımacılığı sırasında kullanmak için Ulaştırma Bakanlığınca onaylanmış bir uçuş tarifesine bağlı olarak yapılan seferlerdir.

2-TARİFESİZ HAVA TAŞIMACILIĞI

Türk hava sahası ve havaalanları kullanılarak yapılacak tüm tarifesiz hava seferleri takip eden maddelerde belirtilen usuller çerçevesinde SHGM' nün iznine tabidir.

Kendi ülkelerinden geçerli işletme izni (AOC – Airline Operation Certificate) almamış olan hava taşıyıcıları için Türk hava sahasının ve havaalanlarının kullanımına izin verilmez.

Eğer işletici ICAO üyesi değil ise, izin talebi çalışma saatleri içinde diplomatik kanaldan Dışişleri Bakanlığına yapılır.

Tarifersiz uçuşlarda;

Uçuş hakkı taşımanın yapılacağı karşılıklı iki ülkenin hava taşıyıcılarına verilir. Karşılıklı iki ülke taşıyıcılarının pazara yeterli kapasite arz edememesi durumunda üçüncü ülke hava taşıyıcılarına izin verilebilir. (AIP GEN 1.2-11)

Havalimanlarındaki yoğun trafik nedeniyle charter uçuşlarına aynı uçuşta birden fazla trafik haklı noktaya uçuş izni verilmeyebilir. (AIP GEN 1.2-11)

Sivil Havacılık Otoritesinden ve Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğünden özel müsaade alınmadıkça tarifesiz seferlerde cenaze nakli yapılmaz. (AIP GEN 1.2-11)

Turistik (IT – Inclusive Tour) Charter uçuşlar

Müsaade mesai saatlerinde SHGM tarafından CA: C kodu ile verilir.

Turistik Charter uçuşlar, tarifersiz uçuşlardandır.

Halkın kullanımına açık olarak tamamen hava yolu ile veya kısmen hava yolu kısmen de kara, deniz yolu ile yapılan toplam seyahat bedeline otel, yemek vs. gibi masrafların da dahil olduğu önceden düzenlenmiş bir ya da birden fazla seyahat acentesi ile uçağın tamamını kapsayan kira sözleşmesine dayanarak geliş ve gidiş esası çerçevesinde rezervasyon yapmış yolcuların taşınması amacıyla düzenlenen kapsamlı uçuşlardır.

Bu uçuşlarda tek yönlü bilet ile yolcu taşınmaz.

- *Yerli havayolu işletmeleri hava araçlarının SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olması ve uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş amacını içeren uçuş planlarını göndermeleri ve uygun görülmesi kaydıyla yurt dışı uçuşlarını uçuş planıyla gerçekleştirirler. Uygun görülmeyen uçuşlar için madde 3.3.2'ye göre izin başvurusu yapılır. (AIP GEN 1.2-11)*

Diğer Charter Uçuşlar;

A- Kapalı Tur

Şirket veya spor organizasyonu, seminer, konferans toplantısı gibi özel sebeplerle düzenlenen, geliş ve gidiş kuralı esas alınarak gerçekleştirilen uçuşlardır.

B- İşçi charter uçuşları

Müsaade mesai saatlerinde SHGM tarafından CA: C kodu ile verilir.

Bir ya da birden fazla seyahat acentesi ile uçağın tamamını kapsamak üzere yapılan bir kira sözleşmesine dayanarak, Türk işçilerinin yurt dışına gidiş ve / veya dönüşlerini sağlamak amacı ile yapılır. Bu uçuşlara katılma, tabii işçilere mahsus bir ikamet müsaadesine ve ilgili Türk konsolosluklarınca düzenlenmiş yabancı ülkede ikamet beyannamesine sahip, Türkiye Cumhuriyeti tabiiyetindeki işçilere mahsustur.

Yolcuların yukarıda belirtilen belge ve kuponlarında uçağın ve seyahat acentesinin nevi, yolcuların adı soyadı, uçuş tarihini gösteren geçerli ve devredilemez bir uçak biletine sahip olmaları gereklidir.

Bu tür uçuşlar, normal olarak ilgili iki ülkenin yani uçuşun başladığı ve vardığı ülke taşıyıcıları tarafından karşılıklı prensipleri çerçevesinde yapılır. Üçüncü bir ülkenin taşıyıcılarına bu hak kesinlikle verilmez.

C- Kargo Charter uçuşları

Müsaade mesai saatlerinde SHGM tarafından CA: C kodu ile verilir.

Türk hava sahası veya havalimanları kullanılarak gerçekleştirilen ve tarifeli uçuş kapsamı dışında kalan, amacı sadece kargo taşıma olan seferlerdir.

Yolcu kabul edilmeyen ve kargo uçağında taşınabilecek kişiler:

a) Uçuş ekip üyesi ve işletenin İşletme El Kitabında izin verilen ve buradaki talimatlara uygun olarak taşınan şirket personeli, personelin aile üyeleri, denetçiler ve şirketin eğitim verdiği kişiler, b)

İlgili kamu kurum/kuruluş yetkili temsilcisi,

c) Uçaktaki belirli ve özel bir sevkiyat ile ilgili olan görevli kişiler. Kargonun içeriği nedeniyle hava aracında refakatçi bulunması durumunda; mali sorumluluk sigortası SHGM'ye gönderilir.

Tarifersiz Düzenli Kargo Uçuşları

Bir ya da birden fazla gönderici/alıcı için belli bir süreyi (yıllık, sezonluk vb.) kapsayacak şekilde hava aracının tamamının kiralanmasını kapsayan bir kira sözleşmesine dayanarak, düzenli olarak belli noktalar arasında gidiş veya dönüşlerde kargo taşıma amacı ile yapılan uçuşlardır

Münferit Kargo Uçuşları

- a) Bir ya da birden fazla gönderici/alıcı için hava aracının tamamını kapsamak üzere yapılan sınırlı sayıda uçuş içeren bir kira sözleşmesine dayanarak, bir ya da birkaç uçuş ile, belli noktalar arasında gidiş veya dönüşlerini sağlamak amacı ile yapılan uçuşlardır
- b) Yerli havayolu işletmeleri hava araçlarının SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olması ve uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş amacını içeren uçuş planlarını göndermeleri ve uygun görülmesi kaydıyla yurt dışı uçuşlarını uçuş planıyla gerçekleştirirler.

Bagaj Taşımacılığı

Yolcu beraberinde taşınamayan (yolcu olmaksızın) bagajlara yönelik hava aracının tamamını kapsayan kira sözleşmesine dayanarak, bir ya da birkaç uçuş ile, belli noktalar arasında gerçekleşen uçuşlardır.

FPL'siz Uçaklara Uygulanacak Yöntemler

Türk hava sahasını ve/veya havalimanlarını kullanacak sivil hava araçları uçuş planı vermiş olsalar dahi uçuş müsaadesi yoksa Türk hava sahası kullanılmayacak, kullanılması halinde

en yakın havalimanına indirilecektir. (DHMİ Gn.Md. İle H.K.K. Arasında Müsaadesiz Yabancı Sivil Uçaklara Yapılacak İşlemlere İlişkin Protokol)

Permisiz Uçuşlara Uygulanacak Usul ve Yöntemler

Permisiz uçuşların kontrolü aşağıdaki şekilde yapılacaktır:

Uçuş plan mesajları sisteme düştüğünde; Uçuş plan mesajları incelenerek uçağın daha önceden müsaadeli olup olmadığı kontrol edilecektir. Bu konuda bir kontrol listesi hazırlanacak ve işlem listeye göre yapılacaktır.

Uçuşun permisi ve tarifesi olmadığına kesin karar verildikten sonra:

- 1- Uçak kalkmamış ise kalkış meydanına; Uçuş müsaadeniz yoktur. Bu nedenle Türk hava sahasında uçuş yapamayacaksınız şeklinde bir mesaj çekilir.
- 2- Çekilen mesaja rağmen hava aracı kalkmış ise ilgili birimlerle koordine kurulum, alınacak cevaba göre işlem yapılır.

TEKNİK ARIZA DURUMLARINDA

Motor çalıştırma istendikten sonra arıza ikazı alınması nedeniyle kalkıştan vazgeçilmesinin ardından park pozisyonuna dönülmesi esnasında ikazın kendiliğinden veya kokpit ekibinin müdahalesiyle kaybolması ve tekrarlanmaması halinde; kaptan pilotun uçuş emniyetini etkileyen bir durum olmadığını, söz konusu sistemden yanlış ikaz alındığını ve arızanın devam etmediğini kuleye teyit etmesi durumunda kalkış yapılmasına izin verilecektir.

Uçak park pozisyonundayken; teknik ekibin yönlendirmesi neticesinde yetkili personel tarafında giderilen arızalarda, pilottan uçuş emniyetini etkileyen bir durum olmadığı ve söz konusu sistemde arızanın giderildiği teyidinin alınması durumunda uçuşa izin verilecektir.

Ayrıca ‘‘ Hava Aracı Teknik Arıza Raporu’’nun planlı bakım kaynaklı gecikmeler ile lastik değişimi ve parça değişimi gibi durumlarda doldurulmasına gerek yoktur.

NOT : Bakım çıkış ve test uçuş talepleri; gerekli belgeler incelenmek ve ilgili ATC üniteleriyle koordine sağlanmak koşulu ile 7/24 HTKM FIC ofisi tarafından değerlendirilmektedir.

UÇUŞ AMAÇLARI

Hizmet gelir programında yer alan FIC ve AIS birimlerinde çalışanların görevleri içerisinde liman ve meydanlarımıza iniş kalkış yapan uçaklara Uçuş amacı kodu yazılması yer almaktadır.

Bu bilgiler EUROCONTROL, HÂSILAT, APK gibi farklı birimler tarafından kullanılmakta olduğundan Uçuş amacı girişi yapan bütün liman ve meydanlar için bir standart gerekmektedir.

Bu standardı sağlamak amacıyla ilgili birimlerle 14 aralık 2011 tarihinde bir toplantı yapılmış, Uçuş amaçları ile ilgili görüş birliğine varılmıştır.

Uçuş amaçları yazılırken dikkat edilecek iki ana unsur uçuşa ait **permi** ve **uçuş planıdır**.

250 (iş uçuşu), 415 (ticari olmayan özel uçuş) ve 420 (hava taksi-ticari) Uçuş Amacı Kodları

Türk tescilli hava araçları için girilen 250-415-420 gibi uçuş amaçları Hâsılat ve özellikle Eurocontrol birimleri açısından çok önem taşımamaktadır. Çünkü Eurocontrol birimi VFR uçuşları ve belli bir tonajın altındaki uçuşları CRCO' ya (Yol Ücretleri Merkez Ofisi) bildirmemekte yani bu uçuşlar ücrete tabi tutulmamaktadır. Hâsılat birimi içinde bu uçuşların ücretlendirilmesinde önemli bir fark olmamaktadır.

Bu nedenle bu uçuşlara uçuş amacı girerken bizim için önemli olan uçuş planına ya da permiye göre hareket etmektir.

TEKNİK İNİŞ VE DİVERT

Planlı ya da plansız yakıt ikmali, mürettebatın istirahati gibi sebeplerle limanlarımıza iniş yapan uçakların uçuş amacı **teknik iniş-kalkış** olarak değerlendirilerek uçuş amacı kodu **230** girilecektir.

Hava liman / meydanlara mecburi iniş yapan her tür uçuş (Hasta nedeniyle, Teknik arıza sebebiyle, Emergency ve Meteorolojik şartlar gibi plansız inişler) Divert olarak kabul edilecek

Bir uçuşun Divert kabul edilebilmesi için indiği meydana yolcu indirmemesi ve yolcu almaması gerekir. Uçaktan yolcu inerse **bu uçuş yolcu uçuşu olarak kabul edilir.** uçuş amacı olarak **Permi / Tarifesindeki uçuş amacı** yazılır.

Bu tür uçuşlar Hasılat birimi tarafından Her ne kadar yolcu uçuşu olarak kabul edilse de **EUROCONTROL birimi tarafından Divert** olarak değerlendirilmektedir.

Bu nedenle Divert (ARR) mesajının mutlaka çekilmesi ve EUROCONTROL biriminin bilgilendirilmesi gerekmektedir.

Hava liman/meydanlarından kalkış yapan ve herhangi bir sebeple planındaki meydan/limana inemeyip başka bir meydana divert eden uçuşların ARR. Mesajı indiği meydan/liman tarafından çekilecektir.

Hava liman/meydanlarından kalkış yapan ve herhangi bir sebeple kalktığı meydana geri dönen uçuşların uçuş amacı koduna **260 (Divert - kalktığı meydana dönüş)** yazılacaktır. bu uçuşların kalkışına tarife veya permesinde mevcut olan uçuş amacı yazılacaktır.

Havalimanlarından kalkış yapan ve herhangi bir sebeple planındaki meydana inemeyip başka bir meydana divert eden uçuşlar için kalkış yaptığı ve divert ettiği meydanlar ne yapılmalıdır?

- a) İlk kalkış yaptığı meydan, ARR. Mesajını aldığı anda veya Hava Trafik ünitesi tarafından başka meydan/limana Divert edeceği bilgisi verildiğinde Uçuş takip sisteminde Divert hanesine bu bilgiyi girecektir. Uçuş amacı kodunu değiştirmeyecektir.
- b) Divert ettiği meydan ise, ARR mesajını çekerek uçuş takip sistemindeki kaydına uçuş amacı kodu olarak **270 Divert (yedek meydana iniş)** girilecektir. bu uçuşların kalkışına tarife veya permesinde mevcut olan uçuş amacı yazılacaktır.

Havayolu şirketlerinin eğitim uçuşu yapan uçaklarına ve diğer şirketlerin eğitim uçuşlarına uçuş amacı olarak ne yazılacaktır?

Havayolu şirketlerinin (örn. THY, PGT) pilotaj eğitimi (pilot lisansı veya kokpit seyir personeli belgesi almak amacıyla) için gerçekleştirdikleri uçuşlar plan ve permilerinde de eğitim uçuşu olarak belirtilmişse, Söz konusu muafiyet maddesi ticari olmayan uçuşları kapsamaktadır.

Adı geçen kuruluşların ticari uçuş olmadığını belgelemeleri halinde muafiyet uygulanmasını ve **441(ücretsiz eğitim uçuşu-havayolu şirketleri)** yazılır.

Eğitim uçuşu olarak permisi olan ve planında da eğitim uçuşu yazan diğer şirketlerin (Tarkim Havacılık, Sindel Havacılık vb) eğitim uçuşlarına **440 (ücretli eğitim uçuşu)** yazılacaktır.

Ticari amaçla sefer yapmayan TÜRK HAVA KURUMU, KKTC HAVA KURUMU ve Üniversitelerin SHYO hava araçlarına
" Bu tarife uygulanmaz " hükmünde olup, uygulamada sıkıntılar yaşandığı tespit edilmiştir.

Opsiyonel muafiyet (muafiyetin isteğe bağlı olması) kategorisinde yer alan Gümrük ve polis uçuşları, TC tescilli hava araçlarıyla gerçekleştirilmeleri halinde ölkemizde yol Ücretlerinden muaf tutulacaktır.

340 (gümrük)

413 (emniyet genel müdürlüğü) yazılacaktır

Sağlık Bakanlığı'na bağlı acil sağlık hizmetleri genel müdürlüğü bünyesinde bulunan Göksar iş ortaklığı envanterinde hizmet vermekte olan Ambulans helikopterler:

Bu ambulans helikopterleri havalimanlarınıza ve meydanlarınıza uçuş gerçekleştirdiklerinde Uçuş amacı olarak **216 (ücretsiz ambulans uçuşu)** yazılacak

Sportif havacılık ve tur. A.ş. ve skyline ulaşım ticaret a.ş. nin envanterinde kayıtlı bulunan ambulans uçaklar;

Bu uçuşlara **216 (ücretsiz ambulans uçuşu)** yazılacak,

Bunun dışındaki bütün ambulans uçuşlarının uçuş amacına **212 (ücretli ambulans uçuşu)** kodu yazılacaktır.

Ancak, son zamanlarda uçuş müsaadesi veya uçuş planında uçuş amacı

" Milli Savunma Bakanlığı adına asker sevkiyatı" İbaresini bulunmasına rağmen, Kalkış meydanlarında uçuş amaç kod girişlerinin yeterince kontrol edilmediği, üniteler arasında gereksiz yazışmalara sebep olunduğu ve söz konusu uçuş amacının

471 (sivil uçakla asker sevkiyatı) kodu yazılacaktır

AIM birimleri için uçuş amaçlarında esas alınacak bilgi permi olacaktır.

Permisinde VIP yazan bir uçuşun uçuş planının 18. Hanesinde VIP yazmasa bile uçuş amacı kodu **320 (VIP Uçuşu)** yazılacaktır.

Tarifeli uçuşlarda (Örnek: CASL-122 THY) uçak içerisinde VIP olsa bile uçuş amacı VIP uçuşu olarak değerlendirilmeyecektir.

Eski cumhurbaşkanları uçuş planının 18. Hanesinde VIP yazılı olmasına rağmen VIP olarak değerlendirilmeyecektir

Resmi görevli olmadığı bilinen VIP'ler de uçuş amacına VIP yazılmayacaktır.

Birden fazla uçak için, permi ve uçuş planlarında VIP yazıyor ise uçuş amaçlarına VIP yazılacak,

Aksi durum Apron tarafından tespit edilirse belgelendirilecektir.

(Örneğin Devlet Başkanları'nın resmi ziyaretlerinde güvenlik nedeniyle birden fazla uçakla geldikleri durumlar)

Uçuş amacı kodu **310 (devlet uçuşu-vip statüsünde olmayan)** yazılacaktır.

VIP getirip boş dönen uçuşların dönüş bacağı "boş uçuş" olarak değerlendirilecektir.

VIP almak için boş gelen veya VIP getirip boş dönen

Yerli ve yabancı devlet uçaklarının bu uçuşlarına uçuş amacı kodu

310-devlet uçuşu (VIP Statüsünde olmayan) girilecektir.

Örnek: LTBA- LTAU yaparken LTAC'ye divert ederse uçuş takip sisteminde;

LTAC tarafından yapılacak işlem:

LTBA-LTAC kaydı girilip uçuş amacı kodu **270 (yedek meydana divert)** yazılacaktır.

Açıklama hanesine LTBA-LTAU yaparken LTAC'ye divert yazılacak,

Divert hanesi boş bırakılacaktır. ARR mesajı mutlaka çekilecektir.

(EUROCONTROL birimi için önem arz etmektedir.)

Türk ve yabancı askeri uçuşlarda, Permi ve uçuş planlarında yazan uçuş amacı dikkate alınacaktır. Yabancı komutanların taşıdığı askeri uçuşlar, ancak resmi görevli olduğu belgeli ise VIP olarak girilecektir.

Askeri uçuşlara ait uçuş amacı kodları

330- askeri -ücretli

331- askeri -t.c

332- askeri -abd ücretsiz

334- askeri -teknik

Sadece **A.B.D. / PAKİSTAN / BELÇİKA** askerleri ücretten muaf olacaktır.

Bunların uçuş amacı kodu **332 (Askeri ücretsiz)** yazılacaktır.

Bu ülkeler dışındaki askeri uçuşlara **330 (Askeri ücretli)** Uçuş amacı kodu yazılacaktır.

İsteğe bağlı yakıt amaçlı iniş, mürettebatın istirahati vb. Planlı olarak yapılan uçuşlar teknik iniştir. Bu uçuşların iniş ve kalkışlarında uçuş amacı kodu **230 (teknik iniş/kalkış)** olarak yazılacaktır.

VIP taşıyan ve planlı teknik iniş gerçekleştiren uçuşlar, Teknik iniş olarak değerlendirilecektir.

bu uçuşların iniş ve kalkışlarında uçuş amacı kodu **230 (teknik iniş/kalkış)** olarak yazılacaktır. açıklama hanesine uçakta VIP'nin mevcut olduğu belirtilecektir

Ancak planlı ya da plansız yakıt ikmali, mürettebatın istirahati gibi sebeplerle Meydanımıza iniş yapan uçakların uçuş amacı Teknik iniş-kalkış olarak değerlendirilerek uçuş amacı kodu **230 (teknik iniş/kalkış)** girilecektir.

Uçuş amacı girildikten sonra Hasılat birimi tarafından herhangi bir ikaz yapılırsa uçuş amacı o doğrultuda değiştirilecektir. Açıklama hanesine hasılat yazılacaktır.

İnsani yardım malzemesi taşıyan ve Türkiye hava sahasını transit olarak kullanırken limanlarımızdan herhangi birine teknik iniş gerçekleştiren uçuşlar **230 teknik iniş-kalkış** olarak değerlendirilip Açıklama hanesine **İnsani Yardım Uçuşu** olduğu belirtilecektir.

İnsani yardım uçuşlarında yine permi esas alınacaktır. Permide boş uçuş görünen parkurlar var ise bunlara **240 (Boş Uçuş)** uçuş amacı kodu yazılacaktır.

İnsani yardım olarak görünen parkurlara ise **470 (insani yardım)** uçuş amacı kodu yazılacaktır.

Eğitim uçuşları (meydan üzeri yapılan eğitim uçuşları ücretten muaf tutulmakta, iki meydan arasında yapılan uçuşlar ücrete tabi tutulmaktadır.)

Hava seyrüsefer yardımcılarının kontrolü için yapılan test uçuşları (söz konusu hava taşıtının bir yere nakli veya konuşlandırılması amacıyla yapılan uçuşlar bunun dışındadır), SAR uçuşları EUROCONTROL tarafından CRCO (yol ücretleri merkez ofisi)' ya bildirilmekte ancak ücretlendirmeden muaf tutulmaktadır.

Araştırmalara rağmen uçuş amacının ne olduğuna karar verilemeyen durumlarda Ücret alınacak şekilde uçuş amacı kodu seçilecek. Eğer şirket tarafından bir itiraz gelirse Belgesi istenip gerekli düzeltmeler yapılacaktır.