

DHMI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ SLOT UYGULAMA TALİMATI

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Hukuki Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Talimatın amacı, tarifesi düzenlenen veya koordine edilen havalimanlarında veya havaalanlarında slot uygulamaları konusundaki esas ve usulleri belirlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Talimat; tarifesi düzenlenen ve koordine edilen havalimanları veya havaalanlarını kullanan hava taşıyıcıları, onların temsilcileri, havaalanı işleticileri, hava trafik hizmet üniteleri, slot taleplerini değerlendiren komisyon ve komiteler ile tarife düzenleyicileri ve koordinatörler ile diğer ilgili kişi, kurum ve kuruluşları kapsar.

Hukuki Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Talimat; 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu uyarınca, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü Ana Statüsü, Avrupa Birliğinin 95/93 ve revize 793/2004 sayılı “Havaalanlarında Slotların Dağılımı için Genel Kurallar” Mevzuatı ile IATA kural ve standartları referans alınarak, 17/06/2010 tarih ve B.11.1.SHG.0.61.00.00-1265/8090 sayılı Bakanlık Makamı Oluru gereğince hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Talimatın uygulanmasında;

- a) Genel Müdür: Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürünü;
- b) Genel Müdürlük: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünü;
- c) Havaalanı Yönetimi: Milli mevzuatlar çerçevesinde, bir havaalanı veya havaalanı sisteminde tesisleri yönetmek, düzenlemek ve havalimanı / havaalanında faaliyet gösteren değişik birimlerin faaliyetlerini koordine ve kontrol etmekle görevli kuruluşu;
- d) Havaalanı Sistemi: Aynı şehir veya birleşik şehirler için birlikte hizmet vermek üzere gruplandırılmış iki veya daha fazla hava alanını;
- e) Hava Taşıyıcısı: Yaz Tarife Dönemi için en geç 31 Ocak veya Kış Tarife Dönemi için en geç 31 Ağustos tarihi itibarıyla geçerli bir işletme ruhsatı veya dengine sahip olan bir hava taşıyıcısını;
Hava taşıyıcısı tanımı; bu talimatın 7,11,12 ve 13üncü maddeleri için, iş uçuşu işleticilerini ve 10 ile 15inci maddeleri ise her türlü sivil hava aracı işleticilerini kapsayacak şekilde uygulanır.

- f) Hava Taşıyıcısı Grubu: Belirli bir hava taşıma hizmetini sağlamak amacıyla ortak operasyonlar, franchise operasyonlar düzenleyen veya kod paylaşımı yapan iki ya da daha fazla hava aracı işleticisini;
- g) İş Havacılığı: Genel Havacılık sektörü içinde, genel olarak başkalarının kullanımına tahsis edilmeyen veya kiralanmayan, alet derecesine haiz geçerli ticari pilot lisansı ile uçurulabilen, kendi şirket faaliyetlerinin yürütülmesine destek amacıyla yolcu veya yük taşımacılığında kullanılan hava aracı uçuşlarını;
- h) Koordine Edilen Havaalanı: Devlet hava aracı, acil inişler, ambulans, insani yardım ve muafiyete tabi diğer uçuşlar dışında, hava taşıyıcıları veya diğer tüm hava aracı işleticilerinin, iniş veya kalkış için slot koordinatörlüğünden kendilerine slot tahsis edilmesinin zorunlu olduğu havaalanını;
- i) Koordinasyon Parametreleri: Havaalanı altyapısını veya tali sistemlerinin performansını etkileyen tüm teknik, operasyonel ve çevresel faktörleri dikkate almak kaydıyla belirlenen kapasitenin, her bir koordinasyon döneminde slot tahsisi için esas alınmasını;
- j) Slot Koordinasyon Merkezi(SKM) : DHMI yetki ve sorumluluğunda hizmet vermek üzere tesis edilmiş, koordine edilen havalimanları/havaalanları için slot taleplerini değerlendiren ve tahsis eden, tarifesi düzenlenenler için tarife düzenleme görevini yürüten merkezi;
- k) Slot: Koordine edilen bir havaalanında belirli bir gün ve saatte iniş veya kalkış amacıyla havaalanı alt yapısının tamamını kullanmak üzere koordinatörlük tarafından, bu talimata uygun olarak verilen izni;
- l) Slot Serisi: Bir tarife dönemi içerisinde, düzenli aralıklarla, haftanın aynı gününde, aynı saatler için talep edilmesine müteakip tahsis edilen veya bu mümkün değilse, talep edilen saate en yakın saatler için tahsis edilen en az 5 (beş) slotu;
- m) Tarife Dönemi: Hava taşıyıcılarının tarifelerinde kullandığı, yaz(Mart ayının son Pazar günü başlar) veya kış (Ekim ayının son Pazar günü başlar) olarak adlandırılan belirli bir tarife dönemini;
- n) Tarifeleri Düzenlenen Havaalanı: Günün, haftanın veya yılın bazı dönemlerinde, yaşanması muhtemel yoğunluk ve tıkanıklığın, operasyonları kolaylaştırmak üzere görevlendirilen tarife düzenleyici ile hava taşıyıcılarının gönüllü işbirliği sonucu çözümlendiği havalimanı/ havaalanını;
- o) Terminal İşleticisi: Bir hava limanı/havaalanında terminal ve terminale bağlı tesis ve kolaylıkları işletme hakkını kazanmış, DHMI dışındaki özel sektör veya kamu kuruluşlarını;
- p) Yeni Giren: i) Bir havaalanında, herhangi bir günde, bir slot serisinin parçası olarak bir hava taşıyıcısına talep ettiği bir slotun tahsisi durumunda, o gün içerisinde tahsis edilen slotlar toplamının beş slottan daha az olması gereken hava taşıyıcısını; veya,
ii) Tarifeli (non-stop) direk yolcu taşımak üzere talep edilen bir slot serisi değerlendirilirken, uçuşun yapılacağı havaalanları veya havaalanı sistemleri arasında, kendisi dışında en fazla iki taşıyıcı daha varsa, söz konusu havaalanı veya sistemi için talep gününde kendisine tahsis edilmiş slot toplamının beş'ten az olması gereken hava taşıyıcısını; veya,

iii) Tarifeli direk yolcu taşımak üzere başkaca bir hava taşıyıcısının o gün için direk tarifeli seferi yoksa, talep gününde söz konusu havaalanı için kendisine tahsis edilmiş slot toplamının beş'ten az olması gereken hava taşıyıcısıdır.

Ancak; bir havaalanı için, talep gününde toplam slotların yüzde beşinden fazlasına sahip olan bir hava taşıyıcısı veya söz konusu havaalanının içinde bulunduğu bir havaalanı sisteminde talep gününde toplam slotların yüzde dördünden fazlasına sahip olan bir hava taşıyıcısı o havaalanı için yeni giren olarak değerlendirilmez;

şeklinde ifade edilir.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Esaslar

Havalimanı / Havaalanı Koordinasyonunu Gerektiren Koşullar

MADDE 5 – (1) Bir havalimanı / havaalanının statüsü; ancak bu maddede belirtilen koşulların ve 3üncü fıkrada belirtilen analiz sonuçlarının zorunlu kılması halinde tarifesi düzenlenen veya koordine edilen şekilde belirlenebilir. Uygulamada şeffaflık, tarafsızlık ve ayırım yapmama prensiplerinin karşılanması esastır.

(2) Normal operasyonların sürdüğü herhangi bir statü tayin edilmemiş veya tarifesi düzenlenen havalimanları / havaalanlarında, Genel Müdürlük gerekli gördüğünde işletme ve hava trafik hizmet birimleri, hava yolu işletmeleri, terminal işletmeleri ve yerleşik diğer kuruluş temsilcilerinin iştiraki ile kapsamlı bir kapasite analizi yapar veya altı aylık bir izleme süresi zarfında;

- a) bir havalimanı / havaalanındaki operasyonların yarısından fazlasını gerçekleştiren hava taşıyıcılarının gerçekleşen veya planlanan operasyonları için kapasiteyi belirli dönemlerde yetersiz olarak görmeleri durumunda Genel Müdürlüğe yapacakları yazılı taleplerini takiben, veya
- b) yeni giriş yapacak hava taşıyıcılarının belirli dönemlerde bir havalimanı / havaalanı için iniş ve kalkış izni elde etmek konusunda ciddi problemlerle karşılaşmaları durumunda da, bir kapasite analizinin yapılması gereklidir.

(3) Kapasite analizleri, ortak kabul görmüş standart yöntemlere dayanmalı ve kapasiteyi etkileyen yetersizlikleri tanımlamalı, çevresel faktörleri de dikkate almalıdır. Bu maddenin 4 üncü fıkrasındaki şartların oluşması veya havalimanı / havaalanında kapasiteyi önemli ölçüde etkileyebilecek değişiklikler ortaya çıkması durumunda analizler güncellenerek, sonuçları taraflara bildirilir.

(4) Kapasite sorunlarının en az bir tarife dönemi boyunca devam etmesi durumunda, bir havalimanı / havaalanı sadece aşağıdaki koşullarda ve sadece ilgili dönem için;

- a) Kapasite yetersizliğinin ulaştığı boyut nedeniyle söz konusu havalimanı / havaalanında önemli gecikmelerin yaşanması önlenemez hale gelmişse ve,
- b) Bu problemlerin kısa vadede çözülmesi mümkün görülüyorsa,

koordine edilen havalimanı / havaalanı olarak belirlenebilir.

(5) Yukarıda belirtilen kriterler haricinde, bazı istisnai durumlarda da, kapasite yetersizliği görülen bir havalimanı / havaalanının statüsü Genel Müdürlük tarafından uygun görülecek bir dönem süresince geçici olarak koordine edilen şekilde belirlenebilir.

(6) Koordine edilen bir havalimanı / havaalanında gerçekleşen veya planlanan operasyonlar için yeterli kapasite sağlandığında, bu havalimanı / havaalanının koordinasyon statüsü hemen kaldırılır.

DHMI Merkez Koordinasyon Komitesi

MADDE 6 - (1) DHMI Genel Müdürlük Merkezinde, slot koordinasyon, tahsis, kontrol ve monitör (izleme) genel esaslarını belirlemek, sistemin etkinliği ve hizmetin bir bütün olarak bu talimatta belirlenmiş kriterlere uygun olarak yürütülmesini temin etmek amacıyla bir Koordinasyon Komitesi oluşturulur. Komite Genel Müdür veya görevlendireceği Yardımcısının başkanlığında; Seyrüsefer Daire Başkanı, İşletme Daire Başkanı, Merkez Hava Trafik Müdürü, Koordinatörlük, Mahalli Komitelerin Başkanları veya bu birimlerin diğer temsilcilerinden teşkil edilir. Komite her tarife döneminde en az bir defa hava yolu taşıyıcıları, terminal işletmecileri, yer hizmet kuruluşlarını ve ilgili diğer kuruluşları da davet ederek, sektörel gözden geçirme toplantısı düzenleyecektir.

(2) Bu komite; Koordinatörlük ve Mahalli Komitelerden gelecek raporlar ile hava yolu işletmeleri ve sektörün diğer hizmet paydaşlarından gelecek teklif ve talepleri değerlendirerek, sistemin bir bütün olarak etkin, şeffaf, adil ve uyumlu hizmet yürütmesini sağlamaktan sorumlu olacaktır.

(3) Diğer ülkelerin, slot tahsisi konusunda; kendi ülkeleri veya üçüncü ülkelerin hava taşıyıcılarına avantaj sağlamaya yönelik uygulamaları, Türk hava taşıyıcılarına eşit muamele yerine, fiili ayrımcılık yapıldığına dair şikayet ve raporlar ivedilikle Merkez Komiteye iletilecektir. Komite; gelecek raporları ivedilikle değerlendirip, karşılıklılık ilkesine de uygun olarak, bu talimatın ilgili ülke hava taşıyıcıları için kısmen veya tamamen askıya alınması dahil, eşdeğer tedbirlerin alınması amacıyla, ilgili Kurumlarla koordine sağlayarak gerekli önlemleri alacaktır.

Slot Koordinasyon Merkezi, Tarife Düzenleyiciliği ve Slot Koordinatörlüğü

MADDE 7 - (1) Slot Koordinasyon Merkezinin ve Koordinatörlüğün görev ve sorumlulukları, personel planlaması ve organizasyon yapısı Genel Müdürlük tarafından tespit edilir. Tarife düzenleyiciler ve Koordinatörler Genel Müdür tarafından atanır. Aynı tarife düzenleyicisi veya koordinatör birden fazla havalimanı / havaalanı için atanabilir.

(2) Slot Koordinasyon Merkezi çalışanları, tarife düzenleyici ve koordinatörler, bağımsız, tarafsız ve şeffaf bir şekilde hareket edecektir.

(3) Tarifesi düzenlenen bir havalimanı / havaalanında hava taşıyıcılarına tavsiyelerde bulunulacak, yoğun taleplerin dengelenmesine yönelik alternatif varış ve/veya kalkış zamanları önerilecektir.

(4) Slotların bu talimatın hükümlerine uygun olarak ve 7/24 şeklinde bir çalışma düzeni içinde tahsis edilmesi sağlanacaktır.

(5) Hava taşıyıcılarının operasyonlarının, kendilerine tavsiye edilen tarifelerine veya tahsis edilen slotlarına uyumu denetlenecek, bu amaçla tüm kuruluşlar ve hizmet birimleriyle işbirliği yapılarak, gerekli her türlü bilgi ve belge değerlendirilecektir.

(6) Slot Koordinasyon Merkezinin yapısı, çalışanların görev ve sorumlulukları ile koordinasyon sistem ve mekanizmasına yönelik bilgilendirmeler, güncellenerek düzenli olarak sektörle paylaşılacaktır.

(7) Düzenli olarak veya talep üzerine ilgili taraflara, Merkez Koordinasyon Komitesi'ne ve Mahalli koordinasyon komitelerine aşağıdaki bilgiler sağlanacaktır:

- a) havayolu bazında historik slotlar,
- b) ilk slot talepleri,
- c) tahsis edilen slotlar ve bekleyen slot talepleri,
- d) müsait slotlar,
- e) slot tahsisinde kullanılan kriterler.

Slot mekanizmasına, merkezin iş ve işlemlerine ilişkin olarak oluşturulacak resmi bir web sitesi üzerinden yayınlanacak bilgilere, yetkilendirilecek ilgili tarafların ulaşımı sağlanacaktır.

Mahalli Koordinasyon Komitesi

MADDE 8 – (1) Genel Müdürlük koordine edilen havalimanları / havaalanlarında sorumlu bir Mahalli Koordinasyon Komitesinin oluşturulmasını sağlayacaktır. Bu komite, havalimanı / havaalanını Başmüdürü veya havaalanı Müdürü başkanlığında, havalimanı / havaalanı işletme ve hava trafiğinin kontrolünden sorumlu birimlerin temsilcileri ile hava taşıyıcıları, onları temsil eden kuruluşlar, terminal işleticileri yer hizmet kuruluşları ve yerleşik diğer paydaşların katılımıyla oluşturulacaktır. Komite toplantıları her bir tarife döneminde en az iki defa veya talep üzerine düzenlenecektir.

Bu koordinasyon komitesinin görevleri:

- a) Koordinatörlüğe aşağıdaki konular ile ilgili teklifler ve önerilerde bulunmak:

- Havalimanları / Havaalanlarının kapasitesini artırma veya mevcut kapasitenin kullanımını geliştirmeye yönelik alternatifler;
- Koordinasyon parametreleri;
- Tahsis edilen slotların kullanımı, monitoring (izleme) ile denetleme yöntemleri;
- Yeni girişlerin karşılaştığı önemli sorunlar;
- Havalimanı / Havaalanı kapasitesi ile ilgili önemli diğer sorunlar;

b) Slot tahsisi konusundaki şikayetlerle ilgili olarak taraflar arasında arabuluculuk yapmak olacaktır.

(2) Mahalli koordinasyon komitesince alınan kararlar, toplantı sonuç raporu şeklinde hazırlanarak kayıt altına alınacak, bir örneği Merkez Slot Koordinasyon Komitesine ve Koordinatörlüğe iletilecektir.

(3) Tarifesi düzenlenen bir havalimanı/havaalanında da, gerek hava taşıyıcıları, gerekse Slot Koordinasyon Merkezi ile koordinasyon ve bilgi paylaşımı amacıyla bir Mahalli Koordinasyon Komitesi oluşturulabilir.

Koordinasyon Parametreleri

MADDE 9 – (1) Koordine edilen statüsündeki bir havalimanı / havaalanında, ilgili tüm teknik, operasyonel ve çevresel kısıtlamaların yanı sıra, bunlardaki değişimler de hesaba katılarak yılda iki defa slot tahsisi için parametrelerin belirlenmesi sağlanacaktır.

Bu çalışmalar, havalimanı / havaalanındaki değişik trafik tipleri, koordinasyon döneminde gerçekleşmesi muhtemel hava sahası yoğunluğu ve kapasite durumunu göz önüne alınarak yapılacak objektif analizlere dayanacaktır. Bu parametreler, koordinatörlüğe ilk slot tahsisinden en geç bir ay önce iletilmiş olacaktır.

(2) Slot tahsisi için parametreler üzerinde nihai karara varmadan önce, parametrelerin belirlenmesi, kapasite ve tahsis için kullanılabilir slot sayısının artırılabilmesi konularında Koordinatörlük ve Mahalli Koordinasyon Komiteleri son bir değerlendirme yapmalıdır.

(3) Koordinatörlük tarafından; her yıl başında mahalli koordinasyon komitelerine ve hava taşıyıcılarına ,o yıl içindeki yaz ve kış tarife dönemlerine ilişkin ilk slot tahsis tarihleri bildirilmelidir.

Bilgi ve Belgeler

MADDE 10 – (1) Tarifesi düzenlenen veya koordine edilen bir havalimanı / havaalanında faaliyet gösteren veya göstermeyi planlayan tüm hava taşıyıcıları, tarife düzenleyicisi ve koordinatörlük görevini yürütmekle sorumlu olarak DHMI Slot Koordinasyon Merkezine, kendilerinden istenen ilgili tüm bilgi ve belgeleri uygun format ve

süre içerisinde sunacaklardır. Hava taşıyıcıları, özellikle slot talebi esnasında yeni giriş statüsünden faydalanıp faydalanmayacaklarını da bildireceklerdir.

Tarifesi düzenlenmeyen veya koordine edilmeyen diğer havalimanı / havaalanı yönetimleri talep edilmesi halinde, hava taşıyıcılarının planlanmış hizmetleri hakkında ellerinde bulunan bilgileri Koordinatörlüğe iletacaktır.

(2) Bir hava taşıyıcısının, 1 inci fıkrada bahsedilen bilgileri vermemesi veya yanlış ya da yanıltıcı bilgi sağlaması durumunda, Koordinatörlük ilgili hava taşıyıcısı tarafından yapılan slot talebi veya taleplerini değerlendirmeye almayabilir. Ancak, söz konusu hava taşıyıcısının gerekçelerini bildirmesine de imkan verilir.

(3) Havalimanı / havaalanı işletme ve hava trafik birimleri ile havalimanı / havaalanında hizmet yürüten diğer birimler ile tarife düzenleyici ve koordinatörlük, uçuş ve slot verileri dâhil olmak üzere tüm bilgileri birbirleriyle paylaşacaklardır.

Slot Tahsisi

MADDE 11 - (1) Her tarife döneminin başlangıcında bir önceki senenin aynı tarife döneminin slot serileri slot havuzuna düşecektir.

(2) Aşağıdaki koşulların sağlanması durumunda, 1 nci fıkra uygulanmayacaktır:

- a) bir slot serisi, bir hava taşıyıcısı tarafından tarifeli ve düzenli charter seferler düzenlemek için kullanıldığında, ve
- b) söz konusu hava taşıyıcısı tarafından bahse konu slot serisi, o tarife dönemi içinde en az yüzde 80 oranında kullanıldığında.

Yukarıdaki koşulları karşılayan bir hava taşıyıcısı talep ederse, bir sonraki senenin aynı tarife döneminde de bahse konu slot serisine sahip olacaktır.

(3) Slot taleplerinin tamamının hava taşıyıcılarını tatmin edecek şekilde karşılanmadığı durumda, tercih ticari hava taşımacılığının tarifeli, takiben düzenli charter seferlerinden yana kullanılacaktır. Aynı tür hava taşımacılığı içerisinde öncelik yıl boyu süren faaliyetlere ve/veya ana üs olarak koordine edilen hava limanı/havaalanını kullanma hakkı bulunan hava taşıyıcılarına verilecektir.

(4) Havuzda kalan slotların başvuran diğer hava taşıyıcılarına tahsis edilmesinden önce slot serilerinin zamanının değiştirilmesi sadece operasyonel gerekçelere dayanması halinde veya başvuran hava taşıyıcısının slot zamanlamasında bir iyileşme olması halinde kabul edilecektir.

(5) Talep edilen slot tahsis edilemiyorsa, Koordinatörlük tarafından hava taşıyıcısına bunun gerekçeleri bildirilecek ve en yakın zamana ait alternatif slotu bildirilecektir.

(6) Koordinatörlük tarafından tarife dönemi için yapılan planlı slot tahsislerine ilave olarak, genel havacılık dahil diğer tüm havacılık faaliyetleri için, faaliyette kısa bir süre önce

yapılacak münferit slot taleplerini de karşılamak üzere gerekli tedbirler alınacaktır. Bu amaçla, havuzda kalanlar veya kısa süreli bildirimle tahsise uygun slotlar kullanılacaktır.

Slot Hareketliliği

MADDE 12 - (1)Slotlar aşağıdaki durumlarda;

- a) bir hava taşıyıcısı tarafından, bir hattan veya servis tipinden, aynı hava taşıyıcının diğer bir hat veya servis tipine transfer edilebilir,
- b) i) ana işletme ve bağlı işletmeler arasında ve aynı ana işletmenin bağlı işletmeleri arasında transfer edilebilir,
ii) bir hava taşıyıcısının sermayesi üzerinde kontrol elde edilmesinin bir sonucu olarak transfer edilebilir,
iii) bir hava taşıyıcısının kısmen veya tamamen devralınması durumunda, slotlar devralınan hava taşıyıcısıyla doğrudan ilgili ise, transfer edilebilir.
- c) bire bir prensibine uygun olarak, hava taşıyıcıları arasında takas edilebilir.

(2) 1 inci fıkrada bahsedilen transfer veya takaslar Koordinatörlüğe bildirilecek ve onaylanmadan gerçekleşmeyecektir. Bu talimata uygun olmayan ve aşağıdaki kriterleri karşılamayan slot transfer veya takas talepleri;

- a) tüm teknik, operasyonel ve çevresel kısıtlamalar göz önünde bulundurulduğunda, havalimanı / havaalanı faaliyetlerinde ciddi bir aksaklığa neden olacak ise;
- b) aşağıdaki 3. fıkra kapsamına giriyor ise,

onaylanmayabilir.

(3)

- a) İflastan kaynaklanan yasal devralmalar dışında, yeni girişlere tahsis edilen slotların, iki denk tarife dönemi süresince transfer edilmesi,
- b) İlk talep edilen zamanlar için slot tahsisinde iyileştirmeler sağlaması hariç olmak üzere, yeni girişlere tahsis edilen slotların, iki denk tarife dönemi süresince takas edilmesi

uygun bulunmayabilir.

Slot Havuzu

MADDE 13 - (1) Koordinatörlük tarafından 11 inci maddenin 2 inci fıkrasında belirtilen slotlar dışındaki slotların hepsini içeren bir havuz oluşturulacaktır. 5 inci maddenin 2 inci fıkrasına göre belirlenen kapasiteye uygun, tüm yeni slot serileri de, slot havuzuna alınacaktır.

(2) Bir hava taşıyıcısı, kendisine tahsis edilen bir slot serisini en az yüzde 80 oranında kullanmaz ise, bir sonraki senenin aynı tarife döneminde bahse konu slot serisine sahip olamayacaktır.

(3) Bir hava taşıyıcısına bir sonraki yaz dönemi için 31 Ocak'tan önce veya bir sonraki kış dönemi için 31 Ağustos'tan önce tahsis edilen, fakat o tarihler gelmeden önce, yeniden tahsis için Koordinatörlüğe iade edilen slotlar, o taşıyıcının kullanım hesaplamasında dikkate alınmaz.

(4) Slot serisi yüzde 80 oranında kullanılmadığında ve kullanılmama nedeni aşağıda yer alan gerekçelerden herhangi birine dayandırılmadığında, o seriyi oluşturan tüm slotlar slot havuzuna devredilecektir. Bunlar;

a) Hava taşıyıcısı tarafından öngörülemeyecek ve kaçınılması mümkün olmayan, taşıyıcının kontrolü dışında gerçekleşen aşağıdaki durumlarda:

i) bahse konu sefer için çoğunlukla kullanılan uçak tipinin uçuştan men edilmesi;

ii) havalimanı / havaalanı veya hava sahasının kapatılması;

iii) havalimanı / havaalanlarındaki operasyonların veya slot serilerinin ilgili olduğu diğer havalimanı/havaalanı rotalarının, tarife döneminin önemli bir bölümünde ciddi şekilde kesintiye uğraması veya kısıtlanması;

b) Havacılık hizmetlerinde ortaya çıkan kesintiler nedeniyle, taşıyıcının operasyonlarını planladığı şekilde yürütmesinin pratik ve/veya teknik olarak imkânsız hale gelmesi,

c) Ciddi boyuttaki finansal sıkıntıları sonucu, finansal yeniden yapılanma sürecine giren bir taşıyıcının lisansının, lisans otoritesi tarafından askıya alınması,

d) Kamu hizmeti zorunluluğu uygulanan rotalar nedeniyle ortaya çıkan kesintiler.

(5) 11 inci maddenin 2 inci fıkrası dışında kalan slotlar, başvuran hava taşıyıcıları arasında dağıtılacaktır. Yeni giren taleplerinin oranı, toplam taleplerin yüzde 50'sine ulaşmış ise, bu slotların yüzde 50'si, öncelikli olarak yeni girenlere tahsis edilecektir. Koordinatörlük, yeni girenler ve diğer hava taşıyıcılarının taleplerini hakkaniyet çerçevesinde, her bir tarife günü için koordinasyon periyoduna uygun olarak değerlendirecektir.

Yeni girenler arasında tercih yapılırken 4 üncü madde ‘yeni giren’ tanımında (i) ve (ii) veya (i) ve (iii) paragraflarında belirtilen statülere birlikte sahip olan taşıyıcılara öncelik verilecektir.

(6) Talep edilen zamanın bir saat öncesi veya bir saat sonrasını kapsayan bir zaman dilimi içerisinde teklif edilen bir slot serisinin kabul edilmemesi durumunda, bir yeni giren, o tarife dönemi için yeni giriş statüsünü kaybedecektir.

(7) Seferler bir hava taşıyıcısı grubu tarafından düzenlenecek ise, grupta yer alan işletmelerinden sadece bir tanesi slotlar için başvurabilir. Başvuran işletmenin, 11 inci maddenin 2 inci fıkrası kapsamındaki kazanılmış hakların muhafazası önceliği konusunda tüm gereklilikleri de karşılamış olması gerekir.

Bir hava taşıyıcısına tahsis edilen slotlar, slotların tahsis edildiği hava taşıyıcısının kodunun koordinasyon ve monitoring (izleme) çalışmaları için aynı kalması şartıyla, ortak uçuş gerçekleştiren başka (bir) hava taşıyıcısı / taşıyıcıları tarafından söz konusu ortak uçuş için kullanılabilir. Ortak uçuşun sona ermesi halinde, ortak kullanılan slotlar ilk tahsis edildikleri hava taşıyıcısının uhdesinde kalacaktır. Ortak uçuş yapan hava taşıyıcıları, seferler başlamadan önce, Koordinatörlüğe, bu seferler hakkında ayrıntılı bilgi vereceklerdir.

(8) Yeni girenler için slot tahsis edilmesinde sıkıntıların devam etmesi halinde, Koordinatörlük tarafından Mahalli Koordinasyon Komitesinin çözüme yönelik toplanması sağlanacaktır. Gerektiğinde Merkez Slot Koordinasyon Komitesi ortak bir toplantı ile konuyu ele alacaktır.

Şikâyet ve İtiraz Başvuruları

MADDE 14 - (1) 10 uncu maddenin 2 nci fıkrası, 11 inci madde, 12 inci madde, 13 üncü madde ve 15 inci maddenin 1 inci, 4 üncü ve 6 ncı fıkraya uygulamaları ile ilgili şikâyetler için Slot Koordinasyon Merkezine başvurulabilir. Koordinatörlük ve Mahalli Komiteler, şikâyetin yapılmasından itibaren en kısa sürede, en geç bir ay içinde konuyu ele alacak ve değerlendirme neticesini şikâyet sahibine iletacaktır. Merkezi Komite şikâyet başvuruları için nihai çözüm mercii olacaktır.

(2) Genel Müdürlük, ciddi ihmal veya kasti yanlış uygulamalar hariç olmak üzere, SKM çalışanlarının bu talimata uygun olarak yapacakları iş ve işlemlerinden dolayı haklarının korunmasını sağlayacaktır.

Yaptırımlar

MADDE 15 - (1) Bir hava taşıyıcısının koordine edilen bir havalimanına / havaalanına slot almadan iniş veya kalkış gerçekleştirmek istemesi durumunda, Koordinatörlük tarafından; ilgili şirket temsilcileri, ilgili ATS birimleri veya IFPS/CFMU birimleri ile koordine sağlanarak, kalkıştan önce uçuş planının reddedilmesi sağlanacaktır.

Taşıyıcıdan ihlalin gerekçesine ilişkin olarak 7 iş günü içinde sunulmak üzere rapor istenir. Benzer durumun bir tarife döneminde iki defa tekrarlanması halinde, tarife döneminin geri kalanında, münferitler dahil taşıyıcıya slot tahsis edilmez, varsa tahsis edilmiş bir slot serisi tarife dönemi boyunca iptal edilebilir. Bir sonraki tarife dönemi için taşıyıcının kazanılmış hakları incelemeye alınır, verilecek karar nihai değerlendirme için Merkezi Komiteye bildirilir.

(2) Kuruluş aşamasındaki bir hava taşıyıcısının işletme lisansı veya dengi belgeye sahip olmaması veya lisans vermeye yetkili otoritenin işletme lisansı veya dengi belgenin, ilgili tarife dönemi başlamadan taşıyıcıya verileceğini resmi olarak bildirmemesi halinde, geçici olarak tahsis edilen slot serileri bir sonraki yaz dönemi için en geç 31 Ocak'ta veya bir

sonraki kış dönemi için en geç 31 Ağustos'ta Koordinatörlük tarafından geri alınarak, slot havuzuna devredilir.

(3) Koordinatörlük, bir hava taşıyıcısının, 12 inci maddenin 1 inci fıkrası kapsamında takas yoluyla aldığı bir slot serisinin, öngörüldüğü şekilde kullanmadığını tespit ederse, bu slotları geri alarak, slot havuzuna devredebilir.

(4) Seferlerini tekrarlanan bir şekilde ve bilinçli olarak tahsis edilen slottan farklı bir saatte gerçekleştiren veya slotları tahsiste belirtilen kriterlerden farklı amaçlarla kullanan ve bu nedenle havalimanı / havaalanında veya hava trafik hizmetlerinde aksaklıklar yaratan hava taşıyıcıları, 11 inci maddenin 2 inci fıkrasındaki statülerini kaybedebilirler. Koordinatörlük, hava taşıyıcısının resmi gerekçesini alıp, değerlendirdikten sonra, devamı halinde, resmi bir uyarının ardından, tarife döneminin geri kalanında, taşıyıcının bahse konu slot serisini geri alarak, havuza devredebilir.

(5) Genel Müdürlük, seferlerin tekrarlanan bir şekilde ve bilinçli olarak tahsis edilen slottan farklı bir saatte gerçekleştirilmesi veya slotların tahsiste belirtilenden farklı bir şekilde kullanılması nedeniyle havalimanı / havaalanında veya hava trafik hizmetlerinde yaşanması muhtemel aksaklıkların önlenmesi amacıyla, etkili, orantılı ve caydırıcı yaptırım veya dengi önlemlerin alınmasını sağlayacak ve bunların uygulamasını takip edecektir.

(6) a) 13 üncü maddenin 4 üncü fıkrasına aykırı olmamak kaydıyla, bir hava taşıyıcısı, 11 inci maddenin 2 inci fıkrasında tanımlanan yüzde 80 kullanma oranına ulaşamıyorsa, Koordinatörlük, söz konusu hava taşıyıcısının resmi gerekçesini aldıktan sonra, bahse konu slot serisini geri alıp, havuza devretmeye karar verebilir.

Koordine edilen statüsüne haiz havalimanı/havaalanı söz konusu taşıyıcının operasyonları için ana üs olarak kullanılıyor ve taşıyıcı kullanmadığı slotu bildirmeye özen gösteriyorsa, Koordinatörlük, Merkez Komitenin de onayını alarak kullanım oranı kriterini yüzde yetmiş olarak uygulayabilir.

b) 13 üncü maddenin 4 üncü fıkrasına aykırı olmamak şartıyla, slot serisinin yüzde 20'sine denk gelen bir zaman geçtiği halde, taşıyıcı tarafından söz konusu slot serisinden herhangi bir slot kullanılmamışsa, Koordinatörlük, ilgili hava taşıyıcısının resmi gerekçesini aldıktan sonra, tarife döneminin kalanında bahse konu slot serisini, geri alarak havuza devredecektir.

Koordinatörlük, charter sefer yoğunluğunu dikkate alarak, Antalya Hava Limanı için, Merkezi Komitenin de onayını almak şartıyla slot kullanılmama oranı kriterini hava taşıyıcıları için yüzde otuz olarak uygulayabilir.

(7) Bu talimatta yer alan hükümler, uygulamanın genel esaslarını belirlemek ve ilgili AB düzenlemesi ile uyum temin etmeyi hedefler. Slot Koordinasyon Merkezi ve hava taşıyıcıları mesaj değişimi ve benzeri iş ve işlemleri ile diğer detay hususlarda yerleşik IATA uygulamaları ve takvimini kullanmaya devam edeceklerdir.

Uygulamalarda ortaya çıkan aksaklıkların giderilmesi veya sorunların çözümü amacıyla Slot Koordinasyon Merkezi; Mahalli Komite ve hava taşıyıcıları ile koordine ederek, bu talimata aykırı olmamak kaydıyla ilave tedbirlerin alınması veya bazı kısıtlamaların kaldırılmasına yönelik geçici uygulamalar talep edebilir. Bu tür uygulamaların kalıcı olması halinde Merkez Komitenin onayı ile gerektiğinde mevzuat değişikliği yapılabilir. Bu sayede sürekli olarak iyileşme ve gelişme gösteren bir mekanizma hedeflenir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Özel Hükümler

Slot Uygulanan Havalimanları / Havaalanları

MADDE 16 – (1) Tarifesi düzenlenen ve/veya koordine edilen havalimanları / havaalanları aşağıda belirtilmiştir:

- a) İstanbul Atatürk Havalimanı, yaz ve kış tarife dönemlerinde koordine edilen havalimanıdır.
- b) Antalya Havalimanı, yaz tarife döneminde koordine edilen, kış tarife döneminde tarifesi düzenlenen havalimanıdır.
- c) Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Dalaman Havalimanları,
- d) Sabiha Gökçen Havaalanı 2010 kış tarife dönemi itibariyle başlamak üzere; yaz ve kış tarife dönemlerinde tarifesi düzenlenen havaalanıdır.

(2) DHMİ tarafından sadece hava trafik hizmeti verilen havaalanları, statülerine uygun olarak slot koordinasyon mekanizması içinde işbirliği ve bilgi paylaşımına azami destek sağlayacaktır.

Bu havaalanlarında Mahalli Koordinasyon Komiteleri ve bunlara bağlı birimler vasıtasıyla statülerine uygun olarak slot işlemleri yürütülür. Sistem bütünlüğü ve hizmette birlik sağlanması amacıyla, her türlü iş ve işlemler ile uygulamada, bu mevzuat hükümlerine riayet edilir.

Ayrıca bu tür havaalanlarında;

- a) Havaalanı saatlik kapasitesi tespit edilirken, ATC(hava sahası, pist v.b.) kapasitesi dikkate alınarak,
- b) Tarife düzenleme veya slot tahsisinde ATC kapasitesi aşılmayacak, slot dağılımı saat dilimi içinde uygun aralıklarla yapılacak, ve
- c) Slot tahsis ve izleme iş ve işlemlerine ilişkin olarak, DHMI slot mekanizması ile entegrasyon ve düzenli bilgi akışı sağlanacaktır.

Slot Taleplerinin Değerlendirilmesi

MADDE 17 – (1)Koordineli statüsüne haiz bir havalimanı/havaalanında tarifeli ve düzenli charter seferler için yapılan slot ve değişiklik talepleri değerlendirilirken;

- a) Tarifeli seferler için operasyonel gerekçelere dayalı münferit slot değişikliğinin işleme alınması, taşıyıcının başvurusunda belirttiği gerekçenin koordinatörlük tarafından uygun bulunması halinde kabul edilebilir.
- b) Havalimanını/havaalanını ana üs olarak kullanmayan taşıyıcıların; yolcu taşımacılığında 3 saati, kargo taşımacılığında 5 saati aşan uzun konaklama talepleri, havalimanı / havaalanı park yerinden sorumlu birimin onayını gerektirir. Park yeri uygunluğu, talep edilen slot saatlerinin uygun olarak değerlendirileceği anlamına gelmez.
- c) Tarifeli seferler için yapılan slot talepleri, tüm dünyada kabul edilen ve uygulanan IATA slot takvimine göre değerlendirilir. Bu takvime uygun olmayan slot talepleri değerlendirmeye alınmaz.

(2) Koordineli statüsüne haiz bir havalimanı/havaalanında münferit slot talepleri, aşağıdaki kurallar çerçevesinde değerlendirilir:

- a) Münferit slot taleplerinin uçuştan en geç 48 saat önce yapılmış olması esas olup, bu husus slot tahsisinde, daha geç yapılan münferit taleplere göre tercih önceliği sağlar. Bu süreden daha az bir zaman kala yapılan taleplere başvuruda belirtilen faaliyet amacı değerlendirilerek uygun bulunması halinde slot tahsisi yapılır. Ancak, münferit slot talepleri için talep saatinin uygun olmaması durumunda alternatif saatlerin önerilmesi sağlanır. Operasyon saatine 2 saatten daha az bir süre kalmışsa, slot talebinde bulunulmayacaktır.
- b) Hava taşıyıcısının veya hava aracı işleticisinin münferit slot taleplerini bilinçli olarak ya da ihmalden dolayı, tekrarlanan bir şekilde, 48 saatlik süreyi dikkate almadan yaptığı belirlenirse, işleticiden, 7 iş günü içinde sunulmak üzere rapor istenerek gerekçeleri alınır. Yapılacak uyarıya rağmen işleticinin tutumu devam ederse, bu hava taşıyıcısına münferit slot tahsis edilmeyebilir.
- c) Teknik arıza, hava durumu (karşı havalimanı / havaalanındaki hava durumu da dahil), divert, hava trafiğinden kaynaklanan sorunlar, grev, güvenlik, havalimanı / havaalanında hizmet alınan herhangi bir sistem ve ünitenin çalışmaması, salgın hastalık gibi hava taşıyıcısının isteği dışında gelişen, öngörülme ve kaçınılması mümkün olmayan mücbir sebepler nedeniyle yapılan slot veya slot değişiklik talepleri, kapasite kriterlerinden bağımsız olarak değerlendirilecek ve uygun slotlar tahsis edilecektir.

Koordinatörlük ile hava taşıyıcısı arasında, herhangi bir durumun mücbir sebep oluşturup oluşturmadığına dair bir uzlaşmazlık ortaya çıkması durumunda Mahalli

Komite arabulucu görevi üstlenecek, çözüm bulunamaması halinde Merkezi Komite nihai karar mercii olacaktır.

- d) Teknik arızası olan bir hava aracının bakım ve onarımı amacıyla düzenlenen seferlere yapılan slot talepleri kapasite kriterlerinden bağımsız olarak değerlendirilecektir.
- e) İstanbul Atatürk ve Antalya Havalimanına planlı teknik iniş düzenlemek için yapılan slot talepleri karşılanmayacaktır.
- f) CTOT (Hesaplanmış Kalkış Zamanı) nedeniyle yapılan değişiklik talepleri, kapasite kriterlerinden bağımsız olarak değerlendirilecektir. Ancak, bu husus hava taşıyıcıları tarafından, önceden istedikleri slot veya slot değişiklik zamanlarının tahsis edilmesini sağlamaya yönelik bir yöntem olarak kullanılmamalıdır. Koordinatörlük, orijinal uçuş plan saati ve/veya tarife saatlerini, CFMU kayıtlarını bu amaçla kontrol edecektir.
- g) Her türlü Slot değişiklik talebi, tahsis edilen slot, geçerliliğini yitirmeden ve/veya hava aracı kalkmadan (karşı havaalanı dahil) önce yapılacaktır.
- h) Devlet hava aracı, ambulans, insani yardım, zorunlu iniş gerektiren bir problemi bulunan hava araçları, arama kurtarma ve uçuş kontrol uçuşları slota tabi değildir.
- i) Yukarıda h) bendi dışında kalan Aletli Uçuş Kurallarına(IFR) göre uçuş planı sunan tüm uçuşlar slota tabidir ve kapasite kriterleri çerçevesinde değerlendirilecektir.
- j) Görerek Uçuş Kurallarına (VFR) göre uçuş planlayan hava araçlarının tamamı ATC ünitelerinin ön müsaadesini ve uygun kalkış veya iniş saatlerini aldıktan sonra uçuş planı sunacaklardır. ATC ünitelerince teyit edilen zamanlara uymadan faaliyet gösteren genel havacılık işletmelerinin koordineli statüye haiz havaliman/meydanlarını kullanmalarını önlemek amacıyla Genel Müdürlük tarafından gerekli her türlü tedbir alınır.

Slot İzleme (Monitoring)

MADDE 18 – (1) Slot Koordinasyon Merkezi, tahsis edilen slotlarla gerçekleşen operasyonlarının birbirine uyumunu belirlemek amacıyla slot saatiyle, operasyonun gerçekleşme saatini karşılaştırır. Bu değerlendirmeler için iniş seferlerinin slotlarında takoz koyma, kalkış seferlerinin slotlarında ise takoz çekme zamanları esas alınmalıdır. Slot izleme çalışması sonucunda slotuna uygun operasyon düzenlemeyen taşıyıcılar tespit edilir.

(2) Slot Koordinasyon Merkezi slot uyum tespitlerinde Eurocontrol CFMU verilerinden, uçuş plan bilgilerinden, ATC kayıtlarından, NOTAM’lardan ve diğer havacılık bilgi yayınlarından havalimanı / havaalanı veya terminal işleticilerinin kayıtlarından ve hava taşıyıcılarının tarifelerinden yararlanacaktır.

(3) Slot için talep edilen operasyon saati; tarife ve/veya uçuş planında belirtilen zamanlarla uyumlu olmak zorundadır. Koordinatörlük tarafından; hava taşıyıcısına kalkış trafiklerinde + 30/-10 dakikalık ,iniş trafiklerinde ise + / - 20 dakikalık veya 6 saat ve daha uzun uçuşlarda +/- 30 dakikalık operasyonel esneklik sağlanabilir. Ancak bu esneklik tarife açıklanırken veya uçuş planı doldururken bir hak olarak kullanılamaz.

Uçuş planı, yayımlanan tarife ve slot talep saati arasındaki farklılıklar bilinçli slot ihlali olarak değerlendirilecek, 7 iş günü içinde resmi gerekçenin alınmasının ardından, durumun devamı halinde Koordinatörlük tarafından bu duruma uygun olarak 15 ve 17(b) maddelerine uygun yaptırımlar uygulanır.

Kamu Hizmeti Zorunluluğu

MADDE 19 – (1)Kamu hizmeti zorunluluğu nedeniyle koordine edilen bir havalimanı/havaalanında belirli bir rotada düzenlenecek seferler için yeterli sayı ve seride slotlar bloke edilebilir. Bloke edilmiş slotların kullanılmaması durumunda, vakit geçirilmeden, blokeye konu olan rota için sefer düzenlemek isteyen diğer hava taşıyıcılarına bu slotlar tahsis edilecektir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Son Hükümler

Yürürlük

MADDE 20 – (1) Bu Talimat, yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 21 – (1) Bu Talimat hükümlerini Genel Müdür yürütür.