



SİVİL HAVACILIK EMNİYET OLAYLARI TALİMATI (SHT-OLAY)

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 -(1) Bu Talimatın amacı, uçuş emniyetinin korunması ve geliştirilmesi amacıyla, 18/09/2026 tarihli ve 33374 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Sivil Havacılık Emniyet Olayları Yönetmeliğinin uygulanmasına yönelik olay raporlama sistemlerinin kurulmasına, olayların raporlanmasına, olay raporlarında yer alacak veri alanlarına, olay raporlarının işlenmesine, korunmasına, saklanmasına ve diğer teknik hususlara ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 -(1) Bu Talimat, Sivil Havacılık Emniyet Olayları Yönetmeliği kapsamındaki gerçek ve tüzel kişilerin olay raporlama yükümlülükleri ile hizmet sağlayıcıların zorunlu ve gönüllü raporlama sistemlerinin kurulmasına, olay raporlarının işlenmesine, değerlendirilmesine, saklanmasına ve emniyet bilgilerinin paylaşılmasına ilişkin yükümlülüklerini kapsar.

Dayanak

MADDE 3 -(1) Bu Talimat, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 46 ncı maddesi ile 15/7/2018 tarihli ve 30479 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 4 sayılı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 437 nci, 441 inci ve 796 ncı maddelerine, 18/09/2026 tarihli ve 33374 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Sivil Havacılık Emniyet Olayları Yönetmeliğine dayanılarak; 5/6/1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanun ile onanan 7/12/1944 tarihli Şikago Sözleşmesi'nin Hava Aracı Kaza ve Olay İncelemesi başlıklı Ek 13'ü ile Emniyet Yönetimi başlıklı Ek 19'una uygun olarak hazırlanmıştır.

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 4 -(1) Bu Talimatta geçen;

- a) Emniyete etkisi bulunmayan vaka: İlk bildirim veya değerlendirme aşamasında emniyetle ilişkili olabileceği değerlendirilen ancak daha sonra yapılan inceleme veya gözden geçirme sonucunda havacılık emniyeti bakımından önem veya etki taşımadığı belirlenen vakayı,
- b) ERCS: Bir olayın sivil havacılık için oluşturduğu riskin bir emniyet riski puanı şeklinde değerlendirilmesi için uygulanan metodoloji olarak tanımlanan Avrupa Risk Sınıflandırma Şemasını,
- c) EVTİS: Genel Müdürlük tarafından KDM-ERP Olay Raporlama Modülü ile oluşturulan emniyet verisi toplama ve işleme sistemini,
- ç) Gözlem: Düzeltilmemesi veya giderilmemesi hâlinde bir olaya neden olabilecek ya da geçmişte bir olaya neden olmuş olabilecek potansiyel bir emniyet sorunu veya tehlikenin tespitini,
- d) HKY-13: 8/11/2022 tarihli ve 32007 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Sivil Hava Aracı Kaza veya Ciddi Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliğini,
- e) Kimlikten arındırılmış bilgi: Olay raporundan, raporlayan kişi ile olay raporunda adı geçen kişilere ait ad, adres ve diğer kişisel verilerin çıkarılması suretiyle elde edilen bilgiyi,



f) Majör olay: Emniyetin tehlikeye girmiş olabileceği; özellikle hava araçlarının kendi aralarında veya hava aracı ile yer ya da manialar arasında çarpışmaya ramak kala bir durumun meydana geldiği veya hava trafik kontrol talimatından kaynaklanmaksızın emniyet marjlarının ihlal edildiği ve risk sınıflandırması sonucunda daha ciddi bir duruma dönüşebileceği değerlendirilen olayı,

g) Olay unsuru tipi: Bir olayın niteliğini; ardıl olay, ekipman, operasyonel, personel, organizasyonel veya bilinmeyen kategorilerinden uygun olanı kullanarak tanımlayan teknik sınıflandırmayı,

ğ) Önemli olay: Mevcut emniyet marjları ve kalan bir veya daha fazla emniyet bariyeri sayesinde kaza, ciddi olay veya majör olaya dönüşmeyen ya da olay sırasında başka bir hava aracı veya aracın yakınında bulunması hâlinde bu sonuçlardan birine dönüşebilecek olayı,

h) Rapor kayıt numarası: Olay raporunun EVTİS tarafından başarıyla alınmasını müteakip oluşturulan tekil kayıt numarasını,

ı) Raporlayan kişi: SHY-OLAY veya bu Talimat uyarınca bir olayı ya da emniyetle ilgili diğer bilgileri bildiren gerçek kişiyi,

i) SHY-OLAY: 18/09/2026 tarihli ve 33374 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Sivil Havacılık Emniyet Olayları Yönetmeliğini,

j) Uçuşla doğrudan bağlantılı olmayan vaka: Uçuş gerçekleştirme niyetinin bulunmadığı bir durumda meydana gelen veya tespit edilen raporlanabilir vakayı,

k) Vaka alt sınıfı: Majör olay, önemli olay, uçuşla doğrudan bağlantılı olmayan vaka, emniyete etkisi bulunmayan vaka ve gözlem vb. olarak belirlenmiş olan sınıflandırmayı,

l) Vaka kategorisi: Bir vakanın, ortak havacılık taksonomisine göre ilgili tüm unsurları dikkate alınarak bir veya birden fazla kategori altında kodlanmasını sağlayan teknik sınıflandırmayı,

m) Vaka sınıfı: Bir vakanın ciddiyet derecesine göre yapılan ve kaza, ciddi olay veya olay olarak belirlenmiş olan teknik sınıflandırmayı, ifade eder.

(2) Bu Talimatta yer almayan tanım ve kısaltmalar için SHY-OLAY'da ve ilgili ulusal ve uluslararası sivil havacılık mevzuatında yer alan tanım ve kısaltmalar esas alınır.

İKİNCİ BÖLÜM

Emniyet Olaylarının Raporlanması

Zorunlu raporlama kapsamı

MADDE 5 -(1) Bu Talimatın Ek-1'inde yer alan olaylar, SHY-OLAY'ın 5 inci maddesi uyarınca Genel Müdürlüğe raporlanır.

(2) SHY-OLAY'ın 5 inci maddesinin ikinci ila altıncı fıkraları kapsamında Genel Müdürlüğe gönderilen raporlarda, olayın gerçekleştiği yer ile olaya müdahil hava aracı, hizmet sağlayıcı ve diğer taraflara ilişkin mevcut bilgilere bu Talimatın Ek-2'sine uygun olarak yer verilir.

(3) Bir olaya birden fazla hizmet sağlayıcının müdahil olması veya aynı olaya ilişkin birden fazla rapor bulunması hâlinde, ilgili kişi ve hizmet sağlayıcıların ayrı ayrı raporlama yükümlülüğü devam eder.

(4) Hizmet sağlayıcı, aynı olaya ilişkin raporları ortak olay bilgileri ve mevcut olması hâlinde ilgili rapor kayıt numaraları üzerinden ilişkilendirir.

Hizmet sağlayıcı raporlama sistemleri

MADDE 6 -(1) Hizmet sağlayıcı, zorunlu olaylara ilişkin bilgilerin toplanmasını, değerlendirilmesini, işlenmesini ve Genel Müdürlüğe aktarılmasını sağlayan bir zorunlu raporlama



sistemi kurmak ve işletmekle yükümlüdür.

(2) Zorunlu raporlama sistemi; bu Talimatın Ek-2'sinde yer alan veri alanlarının toplanmasını, raporların ve bunlara ilişkin güncellemelerin bütünlüğünün korunmasını, her bir raporun tekil olarak tanımlanmasını ve verilerin bu Talimatın Ek-5'inde belirlenen teknik şartlara uygun şekilde Genel Müdürlüğe aktarılmasını sağlar.

(3) Hizmet sağlayıcı, olay raporlarını EVTİS arayüzü üzerinden kaydeder veya kendi raporlama sisteminden bu Talimatın Ek-5'inde belirlenen usule uygun olarak EVTİS'e aktarır. Zorunlu ve gönüllü raporlama işlevleri aynı sistem üzerinden yürütülebilir.

(4) Hizmet sağlayıcı, raporlama sistemini büyüklüğü ve faaliyet kapsamıyla orantılı şekilde kurar.

(5) Küçük ölçekli hizmet sağlayıcılar, Genel Müdürlüğün uygun görüşünü almak ve SHY-OLAY'daki gizlilik ve koruma hükümlerine uymak kaydıyla basitleştirilmiş bir raporlama mekanizması kullanabilir veya olay raporlarının toplanması, değerlendirilmesi, işlenmesi, analizi ve saklanması ile ilgili görevleri aynı nitelikteki hizmet sağlayıcılarla birlikte yürütebilir. Bu uygulama, hizmet sağlayıcının SHY-OLAY ve bu Talimat kapsamındaki sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.

Raporlama kanalları ve alternatif bildirim

MADDE 7 -(1) SHY-OLAY'ın 7 nci maddesinde sayılan kişiler, olay raporlarını öncelikle bağlı oldukları hizmet sağlayıcının raporlama sistemi üzerinden; hizmet sağlayıcıya raporlama yapılamadığı hâllerde EVTİS üzerinden doğrudan Genel Müdürlüğe iletir.

(2) Hizmet sağlayıcı, zorunlu ve bu Talimatın 10 uncu maddesi kapsamındaki gönüllü olay raporlarını EVTİS arayüzü üzerinden veya bu Talimatın Ek-5'inde belirlenen veri aktarım usulüne uygun olarak Genel Müdürlüğe gönderir.

(3) EVTİS'in veya hizmet sağlayıcının raporlama sisteminin teknik nedenle kullanılamadığı hâllerde rapor, Genel Müdürlük tarafından ilan edilen alternatif bildirim kanalı üzerinden gönderilir. Raporlayan kişi veya hizmet sağlayıcı, sistemin yeniden kullanılabilir hâle gelmesini müteakip raporu EVTİS'e kaydeder ve ilk bildirimle ilişkilendirir.

Zorunlu raporlama süresi ve raporlanma tarihi

MADDE 8 -(1) SHY-OLAY'ın 8 inci maddesinde öngörülen 72 saatlik süre, raporlayan kişinin veya hizmet sağlayıcının olaydan haberdar olduğu andan itibaren hesaplanır.

(2) Mücbir sebep nedeniyle 72 saat içinde rapor gönderilememesi hâlinde, mücbir sebebin ortadan kalkmasını müteakip rapor gecikmeksizin gönderilir ve gecikme sebebine raporda yer verilir.

(3) Bu Talimatın uygulanmasında Genel Müdürlüğe raporlanma tarihi, olay raporunun EVTİS tarafından başarıyla alındığı ve rapor kayıt numarasının oluşturulduğu tarihtir.

(4) Sistem kesintisi nedeniyle alternatif bildirim kanalı üzerinden yapılan bildirimlerde, bildirimin Genel Müdürlüğe ulaştığı tarih esas alınır. Raporun sonradan EVTİS'e kaydedilmesi ilk bildirim tarihini değiştirmez.

(5) Olay raporunda sonradan yapılan düzeltme ve güncellemeler, ilk raporlanma tarihini değiştirmez.

Olay raporlarının içeriği



MADDE 9 -(1) Zorunlu raporlama kapsamındaki olay raporlarında, bu Talimatın Ek-2'sinde belirtilen ortak zorunlu veri alanları ile olayın niteliği bakımından ilgili olan koşullu veri alanlarına yer verilir.

(2) Raporun gönderildiği tarih itibarıyla olayla ilgili olmakla birlikte henüz bilinmeyen bilgiler için ilgili veri alanında "Bilinmiyor"; olayın niteliği bakımından ilgili olmayan veri alanlarında ise "Uygulanamaz" değeri kullanılır.

(3) Olay incelemesi tamamlanmamış veya olaya ilişkin tüm bilgiler henüz elde edilmemiş olsa da olay raporu, SHY-OLAY'da belirlenen süre içinde gönderilir.

(4) Hizmet sağlayıcı, ilk rapordan sonra elde edilen ilave bilgileri ve mevcut bilgilerde meydana gelen değişiklikleri gecikmeksizin ilgili olay raporuna işler.

(5) Hizmet sağlayıcı, olay raporlarını EVTİS'te tanımlı ADREP taksonomisine ve bu Talimatın Ek-5'inde belirlenen standart veri aktarım formatlarına uygun olarak oluşturur ve saklar.

Gönüllü raporlama sistemi

MADDE 10 -(1) Hizmet sağlayıcı, zorunlu raporlama sistemiyle toplanamayan olaylar ile raporlayan kişi tarafından havacılık emniyeti bakımından fiilî veya potansiyel bir tehlike olarak değerlendirilen diğer emniyet bilgilerinin toplanmasını sağlayan bir gönüllü raporlama sistemi kurmakla yükümlüdür.

(2) Hizmet sağlayıcı, gönüllü raporlama sistemini raporlayan kişinin kimliğinin gizliliğini sağlayacak ve uygun hâllerde anonim raporlamaya imkân verecek şekilde kurar.

(3) Zorunlu ve gönüllü raporlama sistemleri aynı sistem üzerinden işletilebilir.

(4) Hizmet sağlayıcı, gönüllü raporlama sistemiyle toplanan ve fiilî veya potansiyel bir havacılık emniyeti riski içerebilecek olaylar ile emniyet bilgilerini, bu Talimatın Ek-2'sindeki ilgili veri alanlarını kullanarak zamanında ve usulüne uygun olarak Genel Müdürlüğe raporlar.

(5) Zorunlu raporlama kapsamındaki bir olayın gönüllü raporlama kanalı üzerinden bildirilmiş olması, Genel Müdürlüğe raporlama yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz.

Kaza ve ciddi olay bildirimleri

MADDE 11 -(1) Kaza veya ciddi olay sınıfındaki vakaların bildirimi HKY-13 hükümlerine göre yapılır. HKY-13 kapsamında yapılan bildirimden bağımsız olarak, kaza veya ciddi olay sınıfındaki vakalar Genel Müdürlüğe EVTİS üzerinden bilgi amaçlı gönderilir.

(2) Bu Talimat kapsamında Genel Müdürlüğe olay olarak raporlanan bir vakanın, hizmet sağlayıcı veya UEİMB tarafından sonradan kaza veya ciddi olay olarak değerlendirilmesi hâlinde hizmet sağlayıcı, HKY-13 kapsamındaki bildirim yükümlülüğünü gecikmeksizin yerine getirir ve EVTİS'teki olay kaydını yeni sınıflandırmaya göre günceller.

(3) Bir vakanın kaza veya ciddi olay olup olmadığı hususunda tereddüt bulunması hâlinde, HKY-13 kapsamında UEİMB'ye bildirim yapılır. Sınıflandırma kesinleşinceye kadar EVTİS'teki olay kaydı açık tutulur ve UEİMB tarafından yapılan değerlendirme sonucuna göre güncellenir.



(4) Bu Talimat kapsamında yapılan raporlama ve kayıt işlemleri, HKY-13 uyarınca yürütülen kaza veya ciddi olay incelemesine ilişkin görev, yetki ve usulleri etkilemez.

Olay raporlarının işlenmesi

MADDE 12 -(1) Hizmet sağlayıcı, zorunlu ve gönüllü raporlama sistemleri vasıtasıyla toplanan olaylara ilişkin bilgilerin toplanması, değerlendirilmesi, işlenmesi, analizi ve saklanması işlemlerini yürütmek üzere bir veya birden fazla kişiyi görevlendirir.

(2) Görevlendirilen kişi veya kişiler, bu maddenin birinci fıkrasında belirtilen işlemleri bağımsız olarak ve bilgilerin havacılık emniyetinin sürdürülmesi ve geliştirilmesi dışındaki amaçlarla kullanılmasını önleyecek şekilde yürütür; raporlayan kişi ile olay raporunda adı geçen kişilerin kimlik bilgilerinin gizliliğini sağlar.

(3) Raporlayan kişi ile olay raporunda adı geçen kişilere ilişkin kişisel bilgiler, olayın havacılık emniyetinin geliştirilmesi amacıyla incelenmesi için kesinlikle gerekli olmadıkça bu maddenin birinci fıkrası uyarınca görevlendirilen kişiler dışındaki kişilerle paylaşılamaz.

(4) Kimlikten arındırılmış olay bilgileri, yalnız havacılık emniyetinin sürdürülmesi ve geliştirilmesi amacıyla hizmet sağlayıcının ilgili birimleriyle paylaşılabilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Olay Raporlarının Hizmet Sağlayıcı Tarafından Değerlendirilmesi, İncelenmesi, Analizi ve Takibi

Risk değerlendirme yöntemi

MADDE 13 -(1) Hizmet sağlayıcı, zorunlu raporlama kapsamında kendisine raporlanan olayın risk değerlendirmesini, olayın kendisine raporlanmasından itibaren 14 gün içinde yapar.

(2) Risk değerlendirmesinde, hizmet sağlayıcının faaliyet alanına ve emniyet yönetim sistemine uygun, uluslararası kabul görmüş bir yöntem kullanılır.

(3) Hizmet sağlayıcı, kullandığı risk değerlendirme yöntemini ve yöntemde yaptığı değişiklikleri kendi iç dokümanlarında tanımlar ve güncel tutar.

(4) Risk değerlendirmesi, olay hakkında mevcut bilgiler esas alınarak yapılır. Olay hakkında yeni bilgi elde edilmesi hâlinde risk değerlendirmesi gözden geçirilir ve gerektiğinde güncellenir.

ERCS sınıflandırması

MADDE 14 -(1) Hizmet sağlayıcının olayların risk değerlendirmesinde ERCS'yi doğrudan kullanması zorunlu değildir.

(2) Hizmet sağlayıcı, kullandığı risk değerlendirme yönteminin adını ve uygulanabilir olması hâlinde sürümünü, risk değerlendirmesi sonucunu, değerlendirme tarihini ve ERCS sınıflandırmasının yapılmasında kullanılmak üzere bu Talimatın Ek-3'ünde belirtilen ilgili verileri EVTİS üzerinden Genel Müdürlüğe bildirir.



(3) Ortak risk sınıflandırmasında kullanılacak ERCS sonucu, Genel Müdürlük tarafından oluşturulur ve onaylanır.

(4) Hizmet sağlayıcının kendi yöntemiyle belirlediği risk değerlendirmesi sonucu ile ERCS sonucu ayrı veri alanlarında saklanır. ERCS sonucunun belirlenmesi, hizmet sağlayıcının kendi risk değerlendirmesine göre gerekli emniyet tedbirlerini alma yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz.

(5) ERCS sınıflandırmasının yapılması için gerekli bilgilerin eksik olması hâlinde hizmet sağlayıcı, Genel Müdürlük tarafından talep edilen ilave bilgileri talepte belirtilen süre içinde sunar.

Olay inceleme gerekliliği

MADDE 15 -(1) Hizmet sağlayıcı, olayın ayrıntılı incelemeye tabi tutulmasına ilişkin kararını, SHY-OLAY'ın 11 inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca yaptığı risk değerlendirmesi ile kendi iç dokümanlarında belirlediği inceleme kriterlerine göre verir.

(2) Hizmet sağlayıcı, olayların ayrıntılı incelemeye tabi tutulmasına ilişkin usul, esas ve karar kriterlerini; kullandığı risk değerlendirme yöntemi, faaliyet alanı, organizasyon yapısı ve emniyet yönetim sistemiyle uyumlu şekilde kendi iç dokümanlarında belirler ve güncel tutar.

(3) Olayın incelenmesine veya incelenmemesine ilişkin karar, gerekçesiyle birlikte olay dosyasına kaydedilir.

(4) Olay hakkında yeni bilgi elde edilmesi veya risk değerlendirmesinin değişmesi hâlinde inceleme kararı yeniden değerlendirilir.

(5) Ayrıntılı incelemeye tabi tutulmayan olaylar, olay analizlerine ve emniyet eğilimlerinin belirlenmesine yönelik çalışmalara dâhil edilir.

Olayın incelenmesi ve iş birliği

MADDE 16 -(1) Hizmet sağlayıcı, incelenmesine karar verdiği olayı, olayın tekrarının önlenmesi ve tespit edilen emniyet risklerinin giderilmesi amacıyla inceler.

(2) İnceleme kapsamında olaya ilişkin bilgi ve belgeler toplanır ve irdelenir, olayın kronolojisi oluşturulur, kök neden analizi yapılır, olayın gerçekleşmesine yol açan esas unsur ile varsa yan unsurlar belirlenir.

(3) İncelemenin tamamlanmasını müteakip risk değerlendirmesi gözden geçirilir ve gerekli hâllerde güncellenir.

(4) Hizmet sağlayıcı, Genel Müdürlük tarafından olayın değerlendirilmesi veya incelenmesi amacıyla talep edilen bilgi ve belgeleri, SHY-OLAY'da yer alan gizlilik, koruma ve amaca uygun kullanım hükümlerine uygun olarak talepte belirtilen süre içinde sunar.

(5) Bu madde kapsamında yürütülen inceleme, HKY-13 uyarınca yürütülen kaza veya ciddi olay incelemesinin yerine geçmez ve bu incelemeye ilişkin görev ve yetkileri etkilemez.



Hizmet sağlayıcı olay inceleme ön sonuç raporu

MADDE 17 -(1) Hizmet sağlayıcı, zorunlu raporlama kapsamında incelenmesine karar verilen olaya ilişkin ön sonuç raporunu, olayın Genel Müdürlüğe raporlanmasından itibaren 30 gün içinde bu Talimatın Ek-4'üne uygun olarak EVTİS üzerinden Genel Müdürlüğe gönderir.

(2) İncelemenin, bu maddenin birinci fıkrasında belirtilen süre içinde tamamlanması hâlinde ön sonuç raporu yerine hizmet sağlayıcı sonuç raporu gönderilir.

(3) Ön sonuç raporunda asgari olarak;

- a) İncelemeye ilişkin ilk tespitlere,
 - b) Gerçekleştirilen düzeltme işlemlerine,
 - c) Gecikmeksizin gerçekleştirilmesi gereken düzeltici ve önleyici faaliyetlere,
 - ç) Bu Talimatın Ek-4'ünde yer alan diğer bilgilere,
- yer verilir.

(4) Ön sonuç raporunda yer alan tespit ve değerlendirmeler geçici niteliktedir ve inceleme sürecinde elde edilen bilgiler doğrultusunda hizmet sağlayıcı sonuç raporunda güncellenir.

Hizmet sağlayıcı olay inceleme sonuç raporu

MADDE 18 -(1) Hizmet sağlayıcı, zorunlu raporlama kapsamında incelenmesine karar verilen olaya ilişkin sonuç raporunu, olayın Genel Müdürlüğe raporlanmasından itibaren 90 gün içinde bu Talimatın Ek-4'üne uygun olarak EVTİS üzerinden Genel Müdürlüğe gönderir.

(2) Hizmet sağlayıcı sonuç raporunda asgari olarak;

- a) Kök neden analizine,
 - b) Olayın gerçekleşmesine yol açan esas unsur ile varsa unsurlara,
 - c) Belirlenen düzeltici ve önleyici faaliyetlere,
 - ç) Düzeltici ve önleyici faaliyetlerin tamamlanması öngörülen tarihlere,
 - d) Bu Talimatın Ek-4'ünde yer alan diğer bilgilere,
- yer verilir.

(3) Sonuç raporunun hazırlanması sırasında risk değerlendirmesi gözden geçirilir ve gerekli hâllerde güncellenir.

(4) İnceleme sonucunda düzeltici veya önleyici faaliyet belirlenmemesi hâlinde, bu durumun gerekçesine sonuç raporunda yer verilir.

İlave süre

MADDE 19 -(1) Hizmet sağlayıcı, olay incelemesini 90 gün içinde tamamlayamaması hâlinde, bu süre sona ermeden önce Genel Müdürlükten ilave süre talep eder.

(2) İlave süre talebinde;

- a) Olay incelemesi kapsamında gerçekleştirilen işlemlere,



- b) İncelemenin süresi içinde tamamlanamamasının gerekçesine,
- c) Talep edilen ilave sürede gerçekleştirilmesi planlanan işlemlere,
- ç) Talep edilen ilave süreye,
- d) Varsa gecikmeksizin alınan veya alınması gereken emniyet tedbirlerine,

yer verilir.

3) İlave süre talebinde bulunulması, gecikmeksizin gerçekleştirilmesi gereken düzeltme işlemleri ile düzeltici ve önleyici faaliyetlerin uygulanmasını ertelemez.

(4) İlave süre talebi, bu Talimatın Ek-4'ünde yer alan form kullanılarak EVTİS üzerinden gönderilir.

(5) İlave süre talebinin uygun bulunması hâlinde hizmet sağlayıcı, sonuç raporunu SHY-OLAY'ın 11 inci maddesinin yedinci fıkrasına uygun olarak verilen ilave süre içinde Genel Müdürlüğe gönderir.

Olay raporlarının analizi

MADDE 20 -(1) Hizmet sağlayıcı, zorunlu ve gönüllü raporlama sistemleri vasıtasıyla topladığı olayları tekil olarak veya gruplandırarak analiz eder.

(2) Analizlerde; emniyet tehlikeleri, fiilî veya potansiyel emniyet eksiklikleri, tekrar eden olaylar, eğilimler ve sistemik emniyet riskleri belirlenir.

(3) Hizmet sağlayıcı, olay analizlerinin yapılmasına, sonuçlarının kayıt altına alınmasına ve izlenmesine ilişkin süreci kendi iç dokümanlarında belirler ve uygular.

(4) Analiz sonucunda belirlenen fiilî veya potansiyel emniyet eksiklikleri hakkında bu Talimatın 21 inci maddesi uyarınca işlem yapılır.

(5) Ayrıntılı incelemeye tabi tutulmayan bir olayın veya olay grubunun analizi sonucunda fiilî veya potansiyel bir havacılık emniyeti riski tespit edilmesi hâlinde, hizmet sağlayıcı analiz sonucunu ve bu kapsamda belirlenen düzeltici veya önleyici faaliyetleri Genel Müdürlüğe zamanında bildirir. Analiz sonucunun veya belirlenen faaliyetlerin sonradan değişmesi hâlinde ilgili bilgiler güncellenir.

Düzeltilici ve önleyici faaliyetler

MADDE 21 -(1) Hizmet sağlayıcı, olay analizleri veya incelemeleri sonucunda fiilî veya potansiyel bir emniyet eksikliği tespit etmesi hâlinde, bu eksikliğin giderilmesine yönelik düzeltici ve önleyici faaliyetleri belirler.

(2) Her bir düzeltici veya önleyici faaliyet için tamamlanması öngörülen tarih belirlenir.

(3) Hizmet sağlayıcı, belirlediği düzeltici ve önleyici faaliyetleri zamanında uygular ve bu faaliyetlerin uygulanmasını ve etkinliğini izler.

(4) Uygulanan faaliyetin etkisiz veya yetersiz olduğunun tespit edilmesi hâlinde, hizmet sağlayıcı faaliyeti gözden geçirir ve gerekli ilave tedbirleri belirler.

(5) Hizmet sağlayıcı, Genel Müdürlük tarafından talep edilen veya belirlenen ilave düzeltici ve önleyici faaliyetleri verilen süre içinde uygular ve uygulamanın tamamlanmasını müteakip Genel



Müdürlüğü bilgilendirir.

(6) Genel Müdürlüğe bildirilen düzeltici ve önleyici faaliyetlere ilişkin değişiklikler, tamamlanma bilgileri ve mevcut olması hâlinde etkinlik değerlendirmesi EVTİS üzerinden güncellenir.

Olay raporlama sorumlusu

MADDE 22 -(1) Hizmet sağlayıcı, faaliyet gösterdiği her bir sivil havacılık alanı için, olay raporlarından elde edilen veri ve bilgilerin amacına uygun kullanımını sağlamak ve olay raporlamaya ilişkin hususlarda Genel Müdürlük ile iletişimi yürütmek üzere biri asıl, biri yedek olmak üzere iki olay raporlama sorumlusu görevlendirir.

(2) Hizmet sağlayıcı, görevlendirdiği olay raporlama sorumlularının adı, soyadı, unvanı, iletişim bilgileri ve sorumlu oldukları faaliyet alanını EVTİS üzerinden Genel Müdürlüğe bildirir.

(3) Hizmet sağlayıcı, olay raporlama sorumlularında veya iletişim bilgilerinde değişiklik olması hâlinde, değişikliği iki iş günü içerisinde EVTİS üzerinden Genel Müdürlüğe bildirir.

(4) Asıl olay raporlama sorumlusunun görevini yerine getiremediği hâllerde görev, yedek olay raporlama sorumlusu tarafından yürütülür.

(5) Olay raporlama sorumlusu görevlendirilmesi, hizmet sağlayıcının SHY-OLAY ve bu Talimat kapsamındaki sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Sınıflandırma, Veri Kalitesi, Saklama ve Veri Aktarımı

Vaka sınıfı ve vaka alt sınıfı

MADDE 23 -(1) Hizmet sağlayıcı, olay raporu ile ön sonuç ve sonuç raporlarında, olaya ilişkin mevcut bilgi ve belgeler ile SHY-OLAY'da yer alan tanımları esas alarak vaka sınıfına yer verir.

(2) Vaka sınıfının Genel Müdürlük, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı veya yetkili bir mercii tarafından farklı belirlenmesi hâlinde hizmet sağlayıcı, olay raporu ve ilgili kayıtları gecikmeksizin günceller.

(3) Vaka sınıfının kaza veya ciddi olay olarak değerlendirilmesi hâlinde bu Talimatın 11 inci maddesi uyarınca işlem yapılır.

(4) Hizmet sağlayıcı, olayların kaydedilmesi, gruplandırılması, karşılaştırılması ve analiz edilmesi amacıyla, olayı ADREP taksonomisine uygun olarak ayrıca sınıflandırır ve vaka alt sınıfını EVTİS'e kaydeder.

(5) Vaka alt sınıfı, olay hakkında mevcut bilgiler ile inceleme ve analiz sonuçları esas alınarak belirlenir. Yeni bilgi elde edilmesi hâlinde teknik sınıflandırma gözden geçirilir ve gerektiğinde güncellenir.

(6) Vaka alt sınıfı, vaka sınıfını değiştirmez ve tek başına olayın risk seviyesini, inceleme gerekliliğini veya hukuki ya da idari sonucunu belirlemez.



Veri kalitesi ve doğrulama

MADDE 24 -(1) Hizmet sağlayıcı, ilk aşamada toplanan olay bilgileri ile raporlama sisteminde ve EVTİS'e gönderilen kayıtlar arasındaki tutarlılığı sağlamak amacıyla veri kalite kontrol, doğrulama ve izleme süreçleri oluşturur ve uygular.

(2) Veri kalite kontrol süreçleri kapsamında; bu Talimatın Ek-2'sinde yer alan zorunlu ve koşullu veri alanlarının tamlığı ve uygunluğu, kullanılan kod ve sınıflandırmaların doğruluğu, olay bilgilerinin kendi içindeki tutarlılığı, mükerrer raporların ilişkilendirilmesi ve veri aktarım formatına uygunluğu kontrol edilir.

(3) Eksik, hatalı veya tutarsız olduğu tespit edilen bilgiler gecikmeksizin düzeltilir veya tamamlanır ve ilgili olay kaydı güncellenir.

(4) Genel Müdürlük tarafından veri kalitesine ilişkin eksiklik bildirilmesi veya ilave bilgi talep edilmesi hâlinde hizmet sağlayıcı, eksikliği talepte belirtilen süre içinde giderir.

(5) Veri kalite kontrolü, olayın SHY-OLAY ile belirlenen süre içinde raporlanmasını geciktiremez.

Bilginin saklanması ve kayıtların korunması

MADDE 25 -(1) Hizmet sağlayıcı, olay ve sonuç raporları ile olay incelemesine kaynak teşkil eden görsel, işitsel ve yazılı kayıtları, SHY-OLAY'ın 16'ncı maddesinde belirtilen süreler boyunca saklar.

(2) Olay incelemesine kaynak teşkil eden kayıtlar, ilgili rapor kayıt numarasıyla ilişkilendirilir ve saklama süresi boyunca erişilebilir, okunabilir ve bütünlüğü korunmuş hâlde tutulur.

(3)) Hizmet sağlayıcı, elektronik ortamda saklanan kayıtların yetkisiz erişim, değiştirme, silinme, kaybolma veya bozulmaya karşı korunması için gerekli teknik ve idari tedbirleri alır.

(4) Saklama hizmetinin başka bir hizmet sağlayıcıyla birlikte yürütülmesi veya üçüncü bir kişiden hizmet alınması, hizmet sağlayıcının SHY-OLAY ve bu Talimat kapsamındaki sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.

(5) Bu maddede belirtilen saklama sürelerinin sona erdiği tarihte olaya ilişkin inceleme veya inceleme sonucunda belirlenen faaliyetlerin takibi devam ediyorsa, sürecin yürütülmesi için gerekli kayıtlar süreç sonuçlanıncaya kadar saklanır. Sürecin sonuçlanmasından sonra kayıtlar hakkında ilgili mevzuatta belirlenen saklama ve kişisel verilerin korunması hükümlerine göre işlem yapılır.

EVTİS entegrasyonu ve veri aktarımı

MADDE 26 -(1) Hizmet sağlayıcı, olay raporlarını ve bunlara ilişkin güncellemeleri EVTİS arayüzü veya bu Talimatın Ek-5'inde belirlenen entegrasyon ve veri aktarım usulleri üzerinden Genel Müdürlüğe iletir.

(2) Veri aktarımında standart veri formatları, zorunlu ve koşullu veri alanları, kod setleri, rapor kayıt numaraları ve güncelleme ilişkileri bu Talimatın Ek-5'ine uygun olarak kullanılır.



(3) İlk rapordan sonra iletilen risk değerlendirmesi, ön sonuç raporu, sonuç raporu, ilave bilgi ve düzeltici veya önleyici faaliyet kayıtları, ilgili olayın rapor kayıt numarasıyla ilişkilendirilir.

(4) Veri aktarım hatasına ilişkin bildirim alan hizmet sağlayıcı, hatayı gidererek veriyi gecikmeksizin yeniden iletir.

(5) Sistem kesintisi veya entegrasyonun kullanılamadığı hâllerde, bu Talimatın 7 nci ve 8 inci madde hükümleri uygulanır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Emniyet Olayları Değerlendirme Komisyon

Komisyonun yapısı ve temsil

MADDE 27 -(1) Komisyon, SHY-OLAY'ın 15'inci maddesinde belirtilen sabit üyeler ile gündeme göre davet edilen kurum, kuruluş ve hizmet sağlayıcı temsilcilerinden oluşur.

(2) Genel Müdürlük tarafından Komisyon çalışmalarına katılması istenen kurum, kuruluş veya hizmet sağlayıcı, faaliyet alanına ilişkin bilgi ve tecrübeye sahip kişiler arasından bir asıl ve bir yedek temsilci belirler.

(3) Asıl ve yedek temsilcinin adı, soyadı, unvanı ve iletişim bilgileri davette belirtilen süre içinde Genel Müdürlüğe bildirilir. Temsilci veya iletişim bilgilerindeki değişiklikler gecikmeksizin bildirilir.

(4) Asıl temsilcinin toplantıya katılamaması hâlinde kurum, kuruluş veya hizmet sağlayıcı yedek temsilci tarafından temsil edilir.

(5) Kurum, kuruluş veya hizmet sağlayıcı, asıl veya yedek temsilciye ilave olarak toplantıya en fazla iki temsilciyle katılabilir. Oy hakkı, asıl veya onun yerine katılan yedek temsilci tarafından kullanılır.

(6) Komisyon çalışmalarına katılan temsilciler ve uzmanlar, SHY-OLAY'da yer alan gizlilik, koruma ve amaca uygun kullanım hükümlerine uyar.

Komisyon toplantıları ve kararları

MADDE 28 -(1) Komisyon, SHY-OLAY'ın 15'inci maddesinde belirtilen sabit üyeler ile toplantı gündemine göre davet edilen üyelerin katılımıyla yılda en az bir defa toplanır.

(2) Toplantı gündemi ile toplantıda değerlendirilecek bilgi ve belgeler, gizlilik ve koruma hükümleri dikkate alınarak toplantıdan önce katılımcılara iletir.

(3) Komisyonda temsil edilen her bir kurum, kuruluş ve hizmet sağlayıcının bir oy hakkı vardır.

(4) Komisyon kararları toplantıya katılan oy hakkına sahip üyelerin oy çokluğuyla alınır. Oyların eşitliği hâlinde Başkanın bulunduğu taraf çoğunluk sayılır.

(5) Komisyon çalışmalarına davet edilen uzmanlar ile bu Talimatın 27 nci maddenin beşinci fıkrası uyarınca toplantıya katılan ilave temsilcilerin oy hakkı bulunmaz.



(6) Komisyon kararları ile karar kapsamında yerine getirilmesi gereken faaliyetler, ilgili kurum, kuruluş veya hizmet sağlayıcıya bildirilir.

Kararların uygulanması ve takibi

MADDE 29 -(1) Komisyon kararı kapsamında faaliyet yürütmekle sorumlu tutulan kurum, kuruluş veya hizmet sağlayıcı, belirlenen faaliyeti kararda belirtilen süre içinde yerine getirir.

(2) Sorumlu kurum, kuruluş veya hizmet sağlayıcı, faaliyetin tamamlanmasını müteakip uygulama sonucunu ve mevcut olması hâlinde destekleyici bilgi ve belgeleri Genel Müdürlüğe bildirir.

(3) Komisyon kararıyla belirlenen faaliyetin düzeltici veya önleyici faaliyet niteliğinde olması hâlinde, hizmet sağlayıcının yanı sıra sorumlu kurum ve kuruluşlar için de bu Talimatın 21 inci maddesi hükümleri uygulanır.

ALTINCI BÖLÜM

Bilginin Uygun Kullanımı, Korunması ve Paylaşılması

Bilginin uygun kullanımı ve kimlik koruması

MADDE 30 -(1) Hizmet sağlayıcı, olay raporları ile bu raporlardan elde edilen emniyet verisi ve emniyet bilgisini yalnız havacılık emniyetinin sürdürülmesi ve geliştirilmesi amacıyla kullanır.

(2) Raporlayan kişi ile olay raporunda adı geçen kişilere ait kişisel bilgilere erişim, görevin yerine getirilmesi için gerekli olanla sınırlandırılır. Bu bilgiler, olayın havacılık emniyetinin geliştirilmesi amacıyla incelenmesi için kesinlikle gerekli olmadıkça bu Talimatın 12'nci maddesinin birinci fıkrası uyarınca görevlendirilen kişiler dışındaki kişilerle paylaşılamaz.

(3) Olay bilgileri, kişisel veya kimlik belirleyici bilgilere ihtiyaç bulunmayan hâllerde kimlikten arındırılmış olarak kullanılır ve paylaşılır.

(4) Hizmet sağlayıcı, olay bilgilerinin yetkisiz erişime, amacı dışında kullanıma veya açıklanmaya karşı korunması için gerekli teknik ve idari tedbirleri alır.

(5) SHY-OLAY'ın 20'nci maddesinde belirtilen istisnalar saklıdır.

Adil kültür iç düzenlemeleri

MADDE 31 -(1) Hizmet sağlayıcı, çalışan temsilcilerine danışarak, SHY-OLAY'da yer alan adil kültür ilkelerinin ve bilgi kaynağının korunmasına ilişkin hükümlerin kuruluş bünyesinde nasıl güvence altına alınacağını ve uygulanacağını belirleyen iç düzenlemeleri oluşturur, uygular ve güncel tutar.

(2) Birinci fıkra kapsamında oluşturulan iç düzenlemelerde, SHY-OLAY'ın koruma ve gizlilik hükümleri ile bu hükümlerin istisnaları dikkate alınır.

(3) Hizmet sağlayıcı, bu madde kapsamında oluşturduğu iç düzenlemeleri Genel Müdürlüğün talebi hâlinde sunar.



Koruma hükümlerinin ihlaline ilişkin bildirim

MADDE 32 -(1) SHY-OLAY'ın 18 ila 20'nci maddelerinde yer alan bilginin uygun kullanımı, gizlilik, bilgi kaynağının korunması ve koruma hükümlerinin ihlal edildiğini değerlendiren raporlayan kişiler, olay raporlarında adı geçen kişiler ile hizmet sağlayıcının çalışanları ve personeli Genel Müdürlüğe bildirimde bulunabilir.

(2) Bildirim, Genel Müdürlük tarafından belirlenen elektronik kanal üzerinden veya yazılı olarak yapılır. Bildirimde, bilindiği ölçüde;

- a) Bildirime konu hizmet sağlayıcıya,
 - b) İlgili olay veya olay raporuna,
 - c) İhlal edildiği değerlendirilen koruma hükmüne,
 - ç) İddia edilen işlem, eylem veya ihmale,
 - d) İhlalin tarihine ve mevcut olması hâlinde destekleyici bilgi ve belgelere,
- yer verilir.

(3) Bu madde kapsamında elde edilen bilgiler, bildirim yapan kişi ile bildirimde adı geçen kişilerin gizliliği korunarak ve bildirimde değerlendirilmesi için gerekli olanla sınırlı olarak işlenir.

(4) Bu madde kapsamında bildirimde bulunan kişi, bildirimde bulunması nedeniyle cezalandırılmaz veya herhangi bir olumsuz muameleye maruz bırakılamaz.

(5) Kişisel verilerin korunmasına ilişkin mevzuat ile diğer mevzuattan doğan başvuru, şikâyet ve dava hakları saklıdır.

Emniyet bilgisi paylaşımı ve çalışanlara yapılan geri bildirim

MADDE 33 -(1) Hizmet sağlayıcı, düzeltici veya önleyici faaliyet uygulanan olayların analizi ve takibi hakkında çalışanlarını ve personeli düzenli olarak bilgilendirir.

(2) Bilgilendirme, ilgili faaliyetin niteliği ve hedef kitlenin görevleri dikkate alınarak, havacılık emniyetinin sürdürülmesi veya geliştirilmesi için gerekli olan bilgiyle sınırlı tutulur.

(3) Bilgilendirme kapsamında paylaşılan olay bilgileri, kişisel veya kimlik belirleyici bilgilere ihtiyaç bulunmadıkça kimlikten arındırılır.

(4) Kişisel bilgi içermeyen olay raporları, yalnız havacılık emniyeti amacıyla hizmet sağlayıcı bünyesinde dağıtılabilir.

(5) Olaylardan elde edilen dersler, SHY-OLAY'da yer alan gizlilik, koruma ve amaca uygun kullanım hükümlerine uyulmak ve bilgiler anonimleştirilmek kaydıyla eğitimlerde kullanılabilir.

Olay raporu hakkında bilgi talebi

MADDE 34 -(1) SHY-OLAY'ın 23 üncü maddesinde belirtilen gerçek ve tüzel kişiler, olay raporları hakkındaki bilgi taleplerini Ek-6'da yer alan formu kullanarak Genel Müdürlüğe iletir.

(2) Tüzel kişiler adına yapılan bilgi talebi temsile yetkili kişi, gerçek kişiler tarafından yapılan bilgi talebi ise talepte bulunan kişi tarafından imzalanır.

(3) Bilgi talebinde asgari olarak;

- a) Talepte bulunan gerçek veya tüzel kişi ile iletişim bilgilerine,



- b) Talepte bulunanın SHY-OLAY'ın 23'üncü maddesi kapsamındaki unvanına,
 - c) Talep edilen olay, olay grubu, tarih veya döneme,
 - ç) Talep edilen bilginin kapsamına,
 - d) Talebin gerekçesine ve bilginin kullanım amacına,
 - e) Talep edilen bilginin talepte bulunanın ekipmanı, operasyonu veya faaliyet alanıyla ilişkisine,
 - f) Bilgiye ihtiyaç duyulan tarihe,
- yer verilir.

(4) Bilgi talebi; talepte bulunanın bilgi talep etme yetkisi, talebin gerekçesi, amacı, uygulanabilirliği, faaliyet alanıyla ilişkisi ile SHY-OLAY'da yer alan gizlilik, koruma ve amaca uygun kullanım hükümleri dikkate alınarak değerlendirilir.

(5) Bilgi talebi tamamen veya kısmen karşılanabilir ya da uygun bulunmaması hâlinde karşılanmaz. Paylaşılacak bilginin kapsamı ve ayrıntı seviyesi, talepte belirtilen amaç için kesinlikle gerekli olanla sınırlı tutulur.

(6) Olaya müdahil olmayan taraflarca yapılan bilgi taleplerinde, SHY-OLAY'ın 23 üncü maddesi uyarınca yalnız istatistiki bilgi paylaşılır. Paylaşılacak bilgiler; belirli bir olayın, raporlayan kişinin veya olay raporunda adı geçen kişilerin doğrudan ya da dolaylı olarak belirlenmesine imkân vermeyecek şekilde toplulaştırılır ve kimlikten arındırılır.

(7) Tek bir olaya veya belirli nitelikteki olaylara ilişkin ayrıntılı bilgi, yalnız SHY-OLAY'ın 23 üncü maddesinde belirlenen kişi, kapsam ve sınırlar içinde paylaşılabilir.

(8) Bilgi talebi kapsamında sağlanan bilgiler yalnız havacılık emniyetinin sürdürülmesi veya geliştirilmesi amacıyla kullanılır; ticari kazanım sağlamak, kişileri suçlamak, sorumlu tutmak veya sorumluluk isnat etmek amacıyla kullanılamaz.

(9) Talepte bulunan, kendisine sağlanan bilgileri Genel Müdürlüğün yazılı izni olmaksızın üçüncü kişilere açıklayamaz ve bilgilerin gizliliğini korumak için gerekli tedbirleri alır.

(10) Devam eden kaza veya ciddi olay incelemelerine ilişkin bilgi talepleri; HKY-13 hükümleri, kişisel veri içeren talepler ise kişisel verilerin korunmasına ilişkin mevzuat ve ilgili diğer mevzuat hükümleri çerçevesinde değerlendirilir.

YEDİNCİ BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Avrupa Birliği mevzuatına uyum

MADDE 35 -(1) Bu Talimatın hazırlanmasında;

a) 2003/42/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi ile (AT) 1321/2007 ve (AT) 1330/2007 sayılı Komisyon Tüzüklerini yürürlükten kaldıran ve (AB) 996/2010 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğünü değiştiren, sivil havacılık alanında gerçekleşen olayların raporlanması, analizi ve takip edilmesi hakkında 3/4/2014 tarihli ve (AB) 376/2014 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü,

b) (AB) 376/2014 sayılı Tüzük uyarınca zorunlu olarak raporlanacak sivil havacılık olaylarını sınıflandıran listeyi belirleyen 29/6/2015 tarihli ve (AB) 2015/1018 sayılı Komisyon Uygulama



Tüzüğü,

c) Ortak Avrupa risk sınıflandırma yöntemine ilişkin (AB) 376/2014 sayılı Tüzüğü tamamlayan 6/10/2020 tarihli ve (AB) 2020/2034 sayılı Komisyon Yetkilendirilmiş Tüzüğü,

ç) Ortak Avrupa risk sınıflandırma yönteminin uygulanmasına ilişkin usulleri belirleyen 26/11/2021 tarihli ve (AB) 2021/2082 sayılı Komisyon Uygulama Tüzüğü,

d) (AB) 2015/1018 sayılı Komisyon Uygulama Tüzüğü; insansız hava aracı sistemlerine (UAS), U-space ve bilgi güvenliğine ilişkin olayların zorunlu raporlama kapsamına alınması ile belirli havacılık güvenliği olaylarının 31/12/2027 tarihine kadar zorunlu raporlama kapsamında tutulması ve bu tarihten sonra kapsamdan çıkarılması bakımından değiştiren 27/7/2026 tarihli ve (AB) 2026/1821 sayılı Komisyon Uygulama Tüzüğü, dikkate alınmıştır.

Geçiş hükümleri

GEÇİCİ MADDE 1 -(1) Bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihten önce meydana gelen olaylara ilişkin işlemler, olay tarihinde yürürlükte bulunan mevzuat hükümlerine göre sonuçlandırılır. Bu Talimatın bilginin uygun kullanımı, korunması ve gizliliğine ilişkin hükümleri, Talimatın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren sonuçlandırılmamış olaylar ile saklanmaya devam edilen olay kayıtlarına da uygulanır.

(2) Hizmet sağlayıcının raporlama sisteminin kurulmasına veya EVTİS ile entegrasyonunun tamamlanmasına kadar olay raporları ve bunlara ilişkin güncellemeler, EVTİS üzerinden gönderilir.

Yürürlükten kaldırılan talimat

MADDE 36 -(1) 31/12/2012 tarihli Sivil Havacılık Emniyet Olaylarının Raporlanmasına Dair Talimat (SHT-OLAY), bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihte yürürlükten kaldırılmıştır.



EK-1 RAPORLANMASI ZORUNLU OLAYLAR

Bu Ek kapsamındaki olay listeleri, olayların normal olarak gözlemlendiği faaliyet kategorileriyle ilişkilendirilerek düzenlenmiştir. Bir olayın listede bağlantılı olduğu faaliyet kategorisi dışında meydana gelmesi, raporlama yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz.

BÖLÜM 1-İNSANLI HAVA ARACI OPERASYONUNA İLİŞKİN OLAYLAR

Bu Bölüm, olayların raporlanmasını kolaylaştırmak amacıyla, olayların normal olarak gözlemlendiği faaliyet kategorileriyle ilişkilendirilerek yapılandırılmıştır. Bu yapı, olayların yalnız bağlantılı oldukları faaliyet kategorisinde meydana gelmeleri hâlinde raporlanacağı şeklinde yorumlanamaz.

1. UÇUŞ OPERASYONLARI

1.1. Uçuş hazırlığı

(1) Hava aracını, içindekileri veya başka herhangi bir kişiyi tehlikeye atan veya atabilecek şekilde doğru olmayan veri kullanımı ya da navigasyon veya performans hesaplamaları için kullanılan ekipmana hatalı veri girişi.

(2) Tehlikeli maddelerin yanlış etiketlenmesi, paketlenmesi veya elleçlenmesi de dâhil olmak üzere, ilgili mevzuata aykırı biçimde taşınması veya taşınmaya teşebbüs edilmesi.

1.2. Hava aracının hazırlanması

(1) Yanlış yakıt veya enerji türü ya da kirlenmiş yakıt.

(2) Eksik, yanlış veya yetersiz Buz giderme/Buzlanmayı önleme (De-icing/Anti-icing) işlemi.

1.3. Kalkış ve iniş

(1) Taksi yolu veya pistten sapma.

(2) Gerçek veya potansiyel taksi yolu veya pist ihlali.

(3) Son Yaklaşma ve Kalkış Alanı (FATO) ihlali.

(4) Herhangi bir kalkıştan vazgeçme.

(5) Kalkış, pas geçme veya iniş sırasında gerekli veya beklenen performansın elde edilememesi.

(6) Yanlış konfigürasyon ayarı ile gerçekleşen veya teşebbüs edilen kalkış, yaklaşma veya iniş.

(7) Kalkış veya iniş sırasında kuyruk, pal/kanat ucu veya motor kaportasının çarpması.

(8) Hava taşıma işletmesinin stabil yaklaşma kriterlerine aykırı olarak devam eden yaklaşma.

(9) Yetersiz görsel referanslarla, yayımlanmış minimum değerlerin altında aletli yaklaşımın sürdürülmesi.

(10) İhtiyati veya zorunlu iniş.

(11) Kısa ve uzun iniş.

(12) Sert iniş.



1.4. Uçuşun herhangi bir aşaması

- (1) Kontrol kaybı.
- (2) Hava aracının; devrilmesi (aircraft upset), normal yunuslama açısını, yatış açısını veya hava hızını şartlara uygun olmayan şekilde aşması.
- (3) Seviye ihlali/sapması (level bust).
- (4) Stall uyarısı (stall warning), stick shaker, stick itici (stick pusher) ve otomatik korumalar dâhil olmak üzere herhangi bir uçuş zarfı korumasının etkinleştirilmesi.
- (5) Planlanan veya tahsis edilen rotadan, gerekli seyrüsefer performansının iki katı ile 10 deniz milinden düşük olanını aşan kasıtsız sapma.
- (6) Hava aracı uçuş el kitabı sınırlamasının aşılması.
- (7) Yanlış altimetre ayarıyla operasyon.
- (8) Hava aracını, içindekileri veya başka herhangi bir kişiyi tehlikeye atan veya atabilecek olan jet akımı ile rotor ve pervane yıkama (rotor and prop wash) olayları.
- (9) Otomasyon modunun veya uçuş ekibine sağlanan kokpit bilgisinin, hava aracını, içindekileri veya başka bir kişiyi tehlikeye atan ya da atabilecek şekilde yanlış yorumlanması.

1.5. Diğer olay türleri

- (1) Kargo veya dışarıdan taşınan diğer ekipmanın kasıtsız olarak serbest bırakılması.
- (2) Durumsal farkındalığın kaybı (çevresel, mod ve sistem farkındalığı, mekansal yönelim bozukluğu ve zaman ufku dâhil).
- (3) İnsan performansının bir kazaya veya ciddi bir olaya doğrudan katkıda bulunduğu veya bulunabileceği herhangi bir olay.

2. TEKNİK OLAYLAR

2.1. Yapı ve sistemler

- (1) Uçuş sırasında hava aracı yapısının herhangi bir kısmının kaybı.
- (2) Bir sistemin kaybı.
- (3) Bir sistem yedeğinin kaybı.
- (4) Hava aracı yapısının, sistemlerinin veya ekipmanının yangın tehlikesine ya da muhtemel tehlikeli kirlenmeye yol açan veya hava aracını, içindekileri ya da başka bir kişiyi tehlikeye atan veya atabilecek herhangi bir sıvı sızıntısı.
- (5) Yakıt beslemesi ve/veya dağıtımı üzerinde etkisi olan yakıt sistemi arızaları veya kusurları.
- (6) Ekip üyeleri için yanıtıcı göstergelere yol açan herhangi bir gösterge sisteminin arızası veya kusuru.
- (7) Asimetrik veya sıkışmış uçuş kontrolleri gibi uçuş kontrollerinin anormal işleyişi (örneğin: kaldırma (flaplar/slatlar), sürükleme (spoilerlar), durum kontrol yüzeyleri (kanatçıklar, elevatörler, rudder).

2.2. Tahrik (motorlar, pervaneler ve rotor sistemleri dahil) ve yardımcı güç üniteleri (APUlar)



- (1) Pervanenin, rotorun veya güç sisteminin herhangi bir parçasında veya kontrolünde arıza veya işlev bozukluğu.
- (2) Ana/kuyruk rotorunun veya şanzımanın (transmission) ve/veya eşdeğer sistemlerin hasar görmesi veya arızalanması.
- (3) Gerektiğinde herhangi bir motorun veya APU'nun uçuş sırasında kapatılması, alev sönmesi (örneğin: ETOPS (Uzun Menzilli Çift Motorlu Hava Aracı Operasyonları), MEL (Asgari Teçhizat Listesi)).
- (4) Herhangi bir yüksek hızlı dönen bileşenin aşırı hız veya hızının kontrol edilememesi de dahil olmak üzere motor çalışma sınırlamasının aşılması (örneğin: APU, havalı marş motoru (air starter), hava çevrimi makinesi (air cycle machine), hava türbini motoru (air turbine motor), pervane veya rotor).
- (5) Bir motorun, güç kaynağının, APU'nun veya şanzımanın (transmission) herhangi bir parçasının aşağıdakilerden herhangi biri veya daha fazlasıyla sonuçlanan işlev kaybı veya arızası:
 - a)İtme-ters çevirme sisteminin komut verildiği gibi çalışmaması;
 - b)Gücü, itme kuvvetini veya devir sayısını (dakikadaki devir sayısı) kontrol edememe;
 - c)Bileşenlerin/artıkların tutulmaması

3. HAVA SEYİR HİZMETLERİ (ANS) VE HAVA TRAFİK YÖNETİMİ (ATM) İLE ETKİLEŞİM

- (1) Emniyetli olmayan ATC (Hava Trafik Kontrolü) kleransı.
- (2) ATS (Hava Trafik Hizmeti) veya ATM Birimi ile uzun süreli iletişim kaybı.
- (3) Potansiyel olarak ayrılık kaybına neden olan farklı ATS Birimlerinden gelen çelişkili talimatlar.
- (4) Hava aracını, içindekileri veya başka herhangi bir kişiyi tehlikeye atan veya atabilecek radyo iletişiminin yanlış yorumlanması.
- (5) Hava aracını, içindekileri veya başka herhangi bir kişiyi tehlikeye atan veya atabilecek şekilde ATC talimatından kasıtlı sapma.
- (6) U-space hava sahasından geçiş sırasında insansız hava aracıyla karşılaşılması.

4. ACİL DURUMLAR VE DİĞER KRİTİK DURUMLAR

- (1) Acil durum bildirimine yol açan herhangi bir olay ("Mayday" veya "PAN çağrısı").
- (2) Herhangi bir yanma, erime, duman, gaz, ark, aşırı ısınma, yangın veya patlama.
- (3) Kokpitte veya yolcu bölmesinde, hava aracını, içindekileri veya herhangi bir kişiyi tehlikeye atan veya tehlikeye atabilecek kirli hava.
- (4) Acil bir durumla başa çıkmak için uçuş veya kabin ekibi tarafından normal olmayan veya acil durum prosedürünün doğru uygulanmaması.
- (5) Uçuş veya iniş performansını etkileyen herhangi bir acil durum ekipmanının veya normal olmayan prosedürün kullanılması.
- (6) Hava aracını, içindekileri veya başka herhangi bir kişiyi tehlikeye atan veya atabilecek herhangi bir acil durum veya kurtarma sistemi veya ekipmanının arızalanması.
- (7) Kontrol edilemeyen kabin basıncı.



- (8) Kritik derecede düşük yakıt/enerji miktarı veya varış noktasında gerekli nihai yedek yakıt/enerji miktarının altında kalınması.
- (9) Ekip tarafından ekip oksijen sisteminin herhangi bir şekilde kullanılması.
- (10) Uçuş veya kabin ekibinin herhangi bir üyesinin, sertifikalandırılmış asgari ekip sayısının altına düşülmesiyle sonuçlanan iş göremezliği (inkapasite).
- (11) Uçuş görevlerini emniyetli bir şekilde yerine getirme kabiliyetini etkileyen veya potansiyel olarak etkileyebilecek ekip aşırı yorgunluğu.

5. DIŞ ÇEVRE VE METEOROLOJİ

- (1) Yerde veya havada başka bir hava aracı, arazi ya da cisimle çarpışma veya çarpışmaya ramak kalma.
- (2) ACAS RA (Havada Çarpışmayı Önleme Sistemi, Çözüm Önerisi).
- (3) GPWS (Yere Yakınlık Uyarı Sistemi) /TAWS (Arazi Farkındalık ve Uyarı Sistemi) 'uyarısı' gibi gerçek yer çarpışma sistemlerinin etkinleştirilmesi.
- (4) Kuş çarpması da dahil olmak üzere herhangi bir yaban hayvanının çarpması.
- (5) Yabancı cisim hasarı/hasara sebep olabilecek debrisler (FOD).
- (6) Beklenmedik bir şekilde kötü pist zemini koşullarıyla karşılaşılması.
- (7) Kuyruk türbülansı karşılaşmaları.
- (8) Hava aracına ateşli silahlar, havai fişekler, uçurtmalar, lazer aydınlatma, yüksek güçlü ışıklar, lazerler, insansız hava aracı sistemleri veya benzeri araçlarla müdahale edilmesi.
- (9) Hava aracının hasar görmesine veya herhangi bir hava aracı sisteminin kaybolmasına veya arızalanmasına neden olan yıldırım çarpmaları.
- (10) Hava aracının hasar görmesine veya herhangi bir hava aracı sisteminin kaybolmasına veya arızalanmasına neden olan dolu yağışı.
- (11) Şiddetli türbülansla karşılaşma veya yolcuların yaralanmasıyla sonuçlanan veya uçağın 'türbülans kontrolünü' gerektirdiği kabul edilen herhangi bir karşılaşma.
- (12) Hava aracını, içindekileri veya başka herhangi bir kişiyi tehlikeye atan veya atabilecek önemli bir rüzgâr kesmesi (windshear) veya gök gürültülü fırtına.
- (13) Kullanım zorluklarına, hava aracına zarar verilmesine veya herhangi bir hava aracı sisteminin kaybolmasına veya arızalanmasına neden olan buzlanma.
- (14) Volkanik kül.

6. GÜVENLİK

- (1) Bomba tehdidi veya hava aracının kaçırılması (31/12/2027 tarihine kadar uygulanır).
- (2) Alkollü, saldırgan veya kural dışı yolcunun kontrol edilmesinde güçlük yaşanması.
- (3) Kaçak yolcu tespit edilmesi.
- (4) Bilgi veya verinin tehlikeye girmesi, zararlı yazılım bulaşması ya da dağıtık hizmet engelleme (DDoS) saldırısı gibi bir bilgi güvenliği olayı nedeniyle bir sistemin anormal davranış göstermesi.



BÖLÜM 2-TEKNİK KOŞULLAR, BAKIM VE HAVA ARACI ONARIMI İLE İLGİLİ OLAYLAR

Bu Bölümde yer alan olaylar, tasarımı için sertifika veya beyan gereken insansız hava aracı sistemleri bakımından da uygulanır.

1. ÜRETİM

Tip sertifikası veya tasarım onayı sahibiyle birlikte belirlendiği üzere, geçerli tasarım verilerinden potansiyel bir emniyetsiz duruma yol açabilecek sapmalarla üretim kuruluşundan serbest bırakılan ürünler, parçalar veya cihazlar.

2. TASARIM

Emniyetsiz bir duruma yol açan veya yol açabilecek olan bir ürün, parça veya cihazla ilgili herhangi bir arıza, işlev bozukluğu, kusur veya başka bir olay.

Açıklama: Bu liste; tip sertifikası, kısıtlı tip sertifikası, ek tip sertifikası, ETSO yetkisi, büyük onarım tasarım onayı veya ilgili diğer onay ya da beyan kapsamında bulunan ürün, parça, cihaz veya kontrol ve izleme ünitesinde meydana gelen olaylara uygulanır.

3. BAKIM VE SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK YÖNETİMİ

(1) Hava aracının veya komponentin bakımı sırasında tespit edilen ciddi yapısal hasar (örneğin çatlak, kalıcı deformasyon, delaminasyon, yapışma kaybı, yanma, aşırı aşınma veya korozyon).

(2) Ciddi sıvı sızıntısı veya kirliliği (örneğin hidrolik, yakıt, yağ, gaz veya diğer sıvılar).

(3) Bir motorun, güç ünitesinin veya şanzımanın (transmission) herhangi bir parçasında; bileşenlerin veya artıkların muhafaza edilememesine ya da motor bağlantı yapısının bozulmasına yol açan arıza veya işlev bozukluğu.

(4) Pervanenin veya önemli bir parçasının uçuş sırasında ayrılmasına ya da pervane kontrolünün arızalanmasına yol açabilecek pervane hasarı, arızası veya kusuru.

(5) Rotor grubunun uçuş sırasında ayrılmasına ya da rotor kontrolünün arızalanmasına yol açabilecek ana rotor dişli kutusu veya bağlantısında hasar, arıza veya kusur.

(6) Bakım testi sırasında, acil durum sistemi veya ekipmanı dâhil emniyet açısından kritik bir sistem veya ekipmanın önemli ölçüde arızalanması ya da bakım sonrasında bu sistemlerin etkinleştirilememesi (kontrol ve izleme ünitesi dâhil).

(7) Bilgi veya verinin tehlikeye girmesi, zararlı yazılım bulaşması ya da dağıtık hizmet engelleme (DDoS) saldırısı gibi bir bilgi güvenliği olayı nedeniyle bir sistemin anormal davranış göstermesi.

(8) Belirli bir amaç için tasarlanmamış bir muayene veya test prosedürü sırasında tespit edilen hava aracı veya kontrol ve izleme ünitesi bileşenlerinin yanlış montajı veya kurulumu.

(9) Ciddi bir kusurun yanlış değerlendirilmesi veya MEL ve teknik kayıt defteri usullerine ciddi uyumsuzluk.

(10) Elektrik Kablolama Ara Bağlantı Sisteminde (EWIS) ciddi hasar.

(11) Ömrü kontrollü kritik bir parçanın tam ömrünü tamamlamadan kullanımdan kaldırılmasına neden olan herhangi bir kusur.

(12) Menşei bilinmeyen, şüpheli veya kullanılamaz durumdaki kritik komponentlerden gelen ürün, monte edilmemiş ekipman, komponent veya malzemenin kullanılması.



- (13) Dil sorunu dâhil olmak üzere önemli bakım hatalarına yol açabilecek yanıltıcı, yanlış veya yetersiz bakım verileri ya da prosedürleri.
- (14) Kontrol ve izleme ünitesi dâhil hava aracı bakım limitlerinin, prosedürlerinin veya planlı bakımın yanlış kontrolü ya da uygulanması.
- (15) Uçuş emniyetini tehlikeye atan herhangi bir uygunsuzluk hâlinde hava aracının veya kontrol ve izleme ünitesinin bakımdan serbest bırakılması.
- (16) Hatalı bakım veya uygun olmayan ya da kullanılamaz yer destek ekipmanının kullanılması nedeniyle bakım sırasında hava aracında, parçada veya kontrol ve izleme ünitesinde meydana gelen ve ilave bakım işlemi gerektiren ciddi hasar.
- (17) Tespit edilen yanma, erime, duman, ark, aşırı ısınma veya yangın olayları.
- (18) Personel aşırı yorgunluğu dâhil insan performansının bir kazaya veya ciddi olaya doğrudan katkıda bulunduğu ya da bulunabileceği herhangi bir olay.
- (19) Uçuş veri kaydedici, veri bağlantısı kayıt sistemi veya kokpit ses kaydedici gibi bir uçuş kaydedici sistemini etkileyen önemli arıza, güvenilirlik sorunu, tekrarlayan kayıt kalitesi sorunu ya da kaydedici sisteminin hizmete elverişliliğini sağlamak için gerekli bilgi eksikliği (kontrol ve izleme ünitesinde kurulu sistemler dâhil).
- (20) Kontrol ve izleme ünitesinin onaylanmamış bir konfigürasyonunun veya kurulumunun kullanılması ya da kullanılma ihtimali.

BÖLÜM 3-HAVA SEYRÜSEFER HİZMETLERİ VE TESİSLERİ İLE İLGİLİ OLAYLAR

Bu Bölüm, olayların raporlanmasını kolaylaştırmak amacıyla, olayların normal olarak gözlemlendiği faaliyet kategorileriyle ilişkilendirilerek yapılandırılmıştır. Bu yapı, olayların yalnız bağlantılı oldukları faaliyet kategorisinde meydana gelmeleri hâlinde raporlanacağı şeklinde yorumlanamaz.

1. HAVA ARACIYLA İLGİLİ OLAYLAR

- (1) Araziye kontrollü yakın uçuş (CFIT) dâhil olmak üzere, bir hava aracı ile başka bir hava aracı veya insansız hava aracı sistemi, arazi ya da mania arasında yerde veya havada çarpışma veya çarpışmaya ramak kala durum.
- (2) Ayırma miniması ihlali.
- (3) Yetersiz ayırma.
- (4) Havada Çarpışmayı Önleme Sistemi çözüm önerileri (ACAS RAs).
- (5) Kuş çarpması dâhil yaban hayatı çarpması.
- (6) Taksi yolu veya pistten çıkma.
- (7) Fiilî veya potansiyel taksi yolu ya da pist ihlali.
- (8) Son Yaklaşma ve Kalkış Alanı (FATO) ihlali.
- (9) Hava aracının hava trafik kontrol kleransından veya talimatından sapması.
- (10) Hava aracının geçerli hava trafik yönetimi (ATM) düzenlemelerinden sapması:
- a)Hava aracının yayınlanmış geçerli ATM usullerinden sapması;



b)Hava sahasına yetkisiz giriş dâhil olmak üzere hava sahası ihlali;

c)Yürürlükteki düzenlemeler tarafından zorunlu kılındığı şekilde hava aracının ATM ile ilgili ekipman taşımamasından ve operasyonlarından sapması.

(11) İnsanlı hava aracının kontrollü hava sahası içinde oluşturulan aktif U-space hava sahasına girmesi.

(12) Çağrı adı karışıklığıyla ilgili olaylar.

2. HİZMETLERİN VEYA İŞLEVLERİN BOZULMASI VEYA TAMAMEN KAYBEDİLMESİ

(1) ATM hizmetleri sağlayamama veya ATM işlevlerini yerine getirememe:

a)Hava trafik hizmetleri sağlayamama veya hava trafik hizmetleri işlevlerini yerine getirememe;

b)Hava sahası yönetim hizmetleri sağlayamama veya hava sahası yönetim işlevlerini yerine getirememe;

c)Hava trafik akış yönetimi ve kapasite hizmetlerinin sağlanamaması veya hava trafik akış yönetimi ve kapasite işlevlerinin yürütülememesi.

(2) U-space Dinamik Hava Sahası Yeniden Yapılandırma (DAR) hizmetinin sağlanamaması veya prosedürünün uygulanamaması.

(3) Kötü pist yüzeyi koşullarıyla ilgili olanlar dâhil olmak üzere herhangi bir destek hizmetinden eksik, önemli ölçüde yanlış, bozulmuş, yetersiz veya yanıltıcı bilgi alınması.

(4) Haberleşme hizmetinin arızalanması.

(5) Gözetim hizmetinin arızalanması.

(6) Veri işleme ve dağıtım işlevinin veya hizmetinin arızalanması.

(7) Seyrüsefer hizmetinin arızalanması.

(8) Hizmetin emniyetli sağlanması üzerinde doğrudan olumsuz etkisi olan veya olabilecek ATM sistemi güvenliğinin bozulması.

(9) Hizmet sunumunda potansiyel bozulmaya yol açan önemli ATS sektör veya pozisyon aşırı yüklenmesi.

(10) Kullanılan dilin anlaşılmasında dâhil, hizmetin emniyetli sağlanması üzerinde doğrudan olumsuz etkisi olan veya olabilecek önemli haberleşmenin yanlış alınması ya da yorumlanması.

(11) Bir hava aracı veya diğer ATS birimiyle uzun süreli haberleşme kaybı.

3. DİĞER OLAYLAR

(1) Acil durum ilanı (Mayday veya PAN çağrısı).

(2) Hava seyrüsefer hizmetlerine yönelik önemli dış müdahale (örneğin; FM bandında yayın yapan radyo istasyonlarının ILS, VOR veya haberleşmeye müdahalesi).

(3) Ateşli silahlar, havai fişekler, uçurtmalar, lazer aydınlatma, yüksek güçlü ışıklar, lazerler, insansız hava aracı sistemleri veya benzeri araçlarla bir hava aracına, ATS ünitesine veya radyo haberleşmesine müdahale edilmesi.



- (4) Yakıt boşaltma.
- (5) Bilgi veya verinin tehlikeye girmesi, zararlı yazılım bulaşması ya da dağıtık hizmet engelleme (DDoS) saldırısı gibi bir bilgi güvenliği olayı nedeniyle bir sistemin anormal davranış göstermesi.
- (6) Bomba tehdidi veya hava aracının kaçırılması (31/12/2027 tarihine kadar uygulanır).
- (7) Hava seyrüsefer veya hava trafik görevlerinin emniyetli şekilde yerine getirilmesini etkileyen veya etkileyebilecek aşırı yorgunluk.
- (8) İnsan performansının bir kazaya veya ciddi olaya doğrudan katkıda bulunduğu ya da bulunabileceği herhangi bir olay.

BÖLÜM 4-HAVAALANLARI VE YER HİZMETLERİ İLE İLGİLİ OLAYLAR

1. HAVAALANININ EMNİYET YÖNETİMİ

Bu kısım, olayların raporlanmasını kolaylaştırmak amacıyla, olayların normal olarak gözlemlendiği faaliyet kategorileriyle ilişkilendirilerek yapılandırılmıştır. Bu yapı, olayların yalnız bağlantılı oldukları faaliyet kategorisinde meydana gelmeleri hâlinde raporlanacağı şeklinde yorumlanamaz.

1.1. Hava aracı ve mania ile ilgili olaylar

- (1) Bir hava aracının başka bir hava aracı, arazi veya maniayla yerde ya da havada çarpışması veya çarpışmaya ramak kala durumu.
- (2) Kuş çarpması dâhil yaban hayatı çarpması.
- (3) Taksi yolu veya pistten çıkma.
- (4) Gerçekleşmiş veya potansiyel taksi yolu veya pist ihlali.
- (5) Son Yaklaşma ve Kalkış Alanı (FATO) ihlali veya bu alandan çıkma.
- (6) Havaalanı hareket sahasında faaliyet gösteren hava aracı veya aracın klerans, talimat ya da kısıtlamaya uymaması (yanlış pist, taksi yolu veya havaalanının kısıtlanmış bölümü).
- (7) Havaalanı hareket sahasında hava aracını, içindekileri veya başka bir kişiyi tehlikeye atan ya da atabilecek yabancı madde.
- (8) Havaalanında veya çevresinde AIP ya da NOTAM ile yayımlanmamış ve/veya uygun biçimde işaretlenmemiş veya ışıklandırılmamış maniaların bulunması.
- (9) Araç, ekipman veya kişi tarafından geri itme (push-back), motor gücüyle geri hareket (power-back) veya taksi sırasında müdahale/ihlal.
- (10) Apronda gözetimsiz bırakılan yolcular veya yetkisiz kişiler.
- (11) Jet akımı (blast), rotor aşağı akımı (wash) veya pervane akımı (blast) etkisi.
- (12) Acil durum ilanı ('MAYDAY' veya 'PAN' çağırısı).

1.2. Hizmetlerin veya işlevlerin bozulması veya tamamen kaybedilmesi

- (1) Haberleşmenin kaybı veya arızalanması:

a)Havaalanı, araç veya diğer yer personeli ile hava trafik hizmetleri birimi ya da apron yönetim hizmeti birimi arasında, veya



b)Apron yönetim hizmeti birimi ile hava aracı, araç ya da hava trafik hizmetleri birimi arasında.

(2) Hava aracını veya içindekileri tehlikeye atan ya da atabilecek önemli bir havaalanı ekipmanı veya sistem arızası, işlev bozukluğu veya kusuru.

(3) Bilgi veya verinin tehlikeye girmesi, zararlı yazılım bulaşması ya da dağıtık hizmet engelleme (DDoS) saldırısı gibi bir bilgi güvenliği olayı nedeniyle bir sistemin anormal davranış göstermesi.

(4) Havaalanı aydınlatması, işaretlemesi veya işaretlerinde önemli eksiklikler.

(5) Havaalanı acil durum uyarı sisteminin arızalanması.

(6) Kurtarma ve yangınla mücadele hizmetlerinin ilgili gerekliliklere uygun şekilde mevcut olmaması.

1.3. Diğer olaylar

(1) Havaalanı tesislerinde, çevresinde veya ekipmanında hava aracını, içindekileri ya da başka bir kişiyi tehlikeye atan veya atabilecek yangın, duman veya patlama.

(2) Havaalanı güvenliğiyle ilgili olaylar (örneğin yetkisiz giriş, sabotaj veya bomba tehdidi) (31/12/2027 tarihine kadar uygulanır).

(3) Havaalanında veya çevresinde hava araçlarının emniyetli operasyonunu tehlikeye atan ya da atabilecek yetkisiz UAS operasyonları.

(4) Hava aracını, içindekileri veya başka bir kişiyi tehlikeye atan ya da atabilecek önemli bir havaalanı işletme koşulu değişikliğinin raporlanmaması.

(5) Eksik, yanlış veya yetersiz buz giderme (de-icing) ya da buzlanmayı önleme (anti-icing) işlemi.

(6) Yakıt ikmali sırasında önemli miktarda dökülme.

(7) Kirlenmiş veya yanlış türde yakıt/enerji ya da temel sıvıların yüklenmesi (oksijen, nitrojen, yağ ve içme suyu dâhil).

(8) Kötü pist yüzeyi koşullarının yönetilememesi.

(9) İnsan performansının bir kazaya veya ciddi olaya doğrudan katkıda bulunduğu ya da bulunabileceği herhangi bir olay.

2. HAVA ARACININ YER HİZMETLERİ OPERASYONU

Bu kısım, olayların raporlanmasını kolaylaştırmak amacıyla, olayların normal olarak gözlemlendiği faaliyet kategorileriyle ilişkilendirilerek yapılandırılmıştır. Bu yapı, olayların yalnız bağlantılı oldukları faaliyet kategorisinde meydana gelmeleri hâlinde raporlanacağı şeklinde yorumlanamaz.

2.1. Hava aracı ve havaalanı ile ilgili olaylar

(1) Bir hava aracının başka bir hava aracı, arazi veya manıyla yerde ya da havada çarpışması veya çarpışmaya ramak kala durumu.

(2) Pist veya taksi yolu ihlali.

(3) Pist veya taksi yolundan çıkma.

(4) Bagaj, posta veya kargo taşınmasından kaynaklanan hava aracı yapısı, sistemleri veya ekipmanında önemli kirlenme.



- (5) Araç, ekipman veya kişiler tarafından geri itme (push-back), motor gücüyle geri hareket (power-back) veya taksi sırasında müdahale.
- (6) Havaalanı hareket sahasında hava aracını, içindekileri veya başka bir kişiyi tehlikeye atan ya da atabilecek yabancı madde.
- (7) Apronda gözetimsiz bırakılan yolcular veya yetkisiz kişiler.
- (8) Havaalanı tesislerinde, çevresinde veya ekipmanında hava aracını, içindekileri ya da başka bir kişiyi tehlikeye atan veya atabilecek yangın, duman veya patlama.
- (9) Bilgi veya verinin tehlikeye girmesi, zararlı yazılım bulaşması ya da dağıtık hizmet engelleme (DDoS) saldırısı gibi bir bilgi güvenliği olayı nedeniyle bir sistemin anormal davranış göstermesi.

2.2. Hizmetlerin veya işlevlerin bozulması veya tamamen kaybedilmesi

- (1) Hava aracı, araç, hava trafik hizmetleri birimi veya apron yönetim hizmeti birimiyle haberleşmenin kaybı veya arızalanması.
- (2) Hava aracını veya içindekileri tehlikeye atan ya da atabilecek önemli bir havaalanı ekipmanı veya sistem arızası, işlev bozukluğu veya kusuru.
- (3) Havaalanı aydınlatması, işaretlemesi veya işaretlerinde önemli eksiklikler.

2.3. Yer hizmetlerine özgü olaylar

- (1) Hava aracının ağırlığı veya dengesi üzerinde önemli etkisi olması muhtemel yolcu, bagaj, posta veya kargonun yanlış elleçlenmesi ya da yüklenmesi) yükleme formu hesaplamalarındaki önemli hatalar dâhil).
- (2) Hava aracındakileri tehlikeye atan biniş ekipmanının kaldırılması.
- (3) Hava aracını, ekipmanını veya yolcuları tehlikeye atabilecek ya da acil tahliyeyi engelleyebilecek bagaj, posta veya kargonun yanlış istiflenmesi ya da emniyete alınması.
- (4) Tehlikeli maddelerin taşınması, taşınmaya teşebbüs edilmesi veya elleçlenmesi sonucunda operasyon emniyetinin tehlikeye girmesi ya da emniyetsiz bir durum oluşması veya oluşabilecek olması (for example: dangerous goods incident or accident as defined in the ICAO Technical Instructions).
- (5) Bagaj veya yolcunun eşleştirilmesine ilişkin kurallara uyulmaması (31/12/2027 tarihine kadar uygulanır).
- (6) Özellikle buz giderme (de-icing)/buzlanmayı önleme (anti-icing), yakıt ikmali, enerji ikmali veya yükleme usulleri olmak üzere, zorunlu yer hizmetleri ve hava aracına hizmet usullerine uyulmaması (ekipmanın yanlış konumlandırılması veya kaldırılması dâhil).
- (7) Yakıt ikmali sırasında önemli miktarda dökülme.
- (8) Hava aracının menzili, performansı, dengesi veya yapısal dayanımı üzerinde önemli etkisi olması muhtemel yanlış miktarda yakıt/enerji yüklenmesi.
- (9) Kirlenmiş veya yanlış türde yakıt/enerji ya da temel sıvıların yüklenmesi (oksijen, nitrojen, yağ ve içme suyu dâhil).
- (10) Yer hizmetlerinde kullanılan yer ekipmanının arızası, işlev bozukluğu veya kusurunun hava aracında hasara ya da potansiyel hasara yol açması (çekir demiri veya yer güç ünitesi dâhil).
- (11) Eksik, yanlış veya yetersiz buz giderme (de-icing) ya da buzlanmayı önleme (anti-icing) işlemi.



(12) Yer hizmetleri ekipmanı veya araçlarının hava aracında, daha önce raporlanmamış hasar dâhil, hasara yol açması.

(13) İnsan performansının bir kazaya veya ciddi olaya doğrudan katkıda bulunduğu ya da bulunabileceği herhangi bir olay.

(14) Bilgi veya verinin tehlikeye girmesi, zararlı yazılım bulaşması ya da dağıtık hizmet engelleme (DDoS) saldırısı gibi bir bilgi güvenliği olayı nedeniyle bir sistemin anormal davranış göstermesi.

BÖLÜM 5-PLANÖRLER VE HAVADAN HAFİF HAVA ARAÇLAR DÂHİL KOMPLEKS MOTORLU HAVA ARAÇLARI DIŞINDAKİ İNSANLI HAVA ARAÇLARIYLA İLGİLİ OLAYLAR

Bu Bölümde geçen "kompleks motorlu hava aracı dışındaki hava aracı", "planör" ve "havadan hafif hava aracı" ifadeleri için ilgili sivil havacılık mevzuatındaki tanımlar esas alınır.

1. PLANÖRLER VE HAVADAN HAFİF HAVA ARAÇLARI DIŞINDAKİ HAVA ARAÇLARI

Bu kısım, olayların raporlanmasını kolaylaştırmak amacıyla, olayların normal olarak gözlemlendiği faaliyet kategorileriyle ilişkilendirilerek yapılandırılmıştır. Bu yapı, olayların yalnız bağlantılı oldukları faaliyet kategorisinde meydana gelmeleri hâlinde raporlanacağı şeklinde yorumlanamaz.

1.1. Uçuş operasyonları

(1) İstem dışı kontrol kaybı.

(2) Planlanan iniş alanının dışına iniş.

(3) Kalkış, tırmanış veya iniş sırasında normal koşullarda beklenen gerekli hava aracı performansının sağlanamaması.

(4) Pist ihlali.

(5) Pist dışına çıkma.

(6) Uçuşa elverişli olmayan veya uçuş hazırlığı tamamlanmamış bir hava aracıyla gerçekleştirilen, hava aracını, içindekileri veya herhangi bir kişiyi tehlikeye atan veya tehlikeye atabilecek herhangi bir uçuş.

(7) IFR (Aletli uçuş kuralları) sertifikasına sahip olmayan bir hava aracının veya IFR için yetkili olmayan bir pilotun IMC (Aletli Meteorolojik Koşullar) koşullarında hava aracını, içindekileri veya başka herhangi bir kişiyi tehlikeye atan veya atabilecek olan istem dışı uçuş.

(8) Yükün istem dışı serbest bırakılması.

1.2. Teknik olaylar

(1) Anormal şiddetli vibrasyon (örneğin: eleron veya elevatörde veya pervanede 'vibrasyon').

(2) Herhangi bir uçuş kumandasının düzgün çalışmaması veya bağlantısının kesilmesi.

(3) Hava aracı yapısının arızalanması veya önemli ölçüde bozulması.

(4) Uçuş sırasında hava aracı yapısının veya donanımının herhangi bir parçasının kaybı.

(5) Motor, rotor, pervane, yakıt sistemi veya diğer ana sistemlerin arızalanması.

(6) Yangın tehlikesine veya hava aracı yapısında, sistemlerinde veya ekipmanında olası tehlikeli kirlenmeye veya yolculara yönelik riske yol açacak herhangi bir sıvı sızıntısı.



1.3. Hava seyrüsefer hizmetleri ve hava trafik yönetimi ile etkileşim

(1) Hava aracını, içindekileri veya başka herhangi bir kişiyi tehlikeye atan veya tehlikeye atabilecek hava seyrüsefer hizmetleriyle etkileşim (örneğin: sağlanan yanlış hizmetler, çelişkili iletişimler veya rotadan sapma).

(2) Hava sahası ihlali.

1.4. Acil durumlar ve diğer kritik durumlar

(1) Acil durum çağrısına yol açan herhangi bir olay.

(2) Hava aracında yangın, patlama, duman, zehirli gazlar veya zehirli buharlar.

(3) Pilotun herhangi bir görevi yerine getiremeyecek duruma gelmesi (inkapasite)

1.5. Dış çevre ve meteoroloji

(1) Yerde veya havada başka bir hava aracıyla, araziyle veya engelle çarpışma.

(2) Çarpışmayı önlemek için acil kaçınma manevrası gerektiren başka bir hava aracıyla, araziyle veya engelle yerde veya havada oluşan çarpışmaya ramak kala durumu.

(3) Hava aracına zarar veren veya herhangi bir önemli fonksiyonun kaybı veya arızasıyla sonuçlanan kuş çarpması da dâhil olmak üzere yaban hayatı ile ilişkili çarpma.

(4) Hava aracına ateşli silahlar, havai fişekler, uçurtmalar, lazer aydınlatma, yüksek güçlü ışıklar, lazerler, insansız hava aracı sistemleri veya benzeri araçlarla müdahale edilmesi.

(5) Hava aracının hasar görmesine veya işlevinin kaybolmasına neden olan yıldırım çarpması.

(6) Hava aracında bulunanların yaralanmasıyla veya hava aracının uçuş sonrası türbülans hasar kontrolünün gerekliliğiyle sonuçlanan şiddetli türbülans ile karşılaşılması.

(7) Hava aracını, içindekileri veya herhangi bir kişiyi tehlikeye sokan veya tehlikeye düşürebilecek karbüratör buzlanması dâhil buzlanma.

1.6. Bilgi güvenliği

(1) Bilgi veya verinin tehlikeye girmesi, zararlı yazılım bulaşması ya da dağıtık hizmet engelleme (DDoS) saldırısı gibi bir bilgi güvenliği olayı nedeniyle bir sistemin anormal davranış göstermesi.

1.7. U-space ile ilgili olaylar

(1) Kontrolsüz hava sahasında oluşturulan U-space hava sahasına aktif elektronik görünürlük cihazı olmaksızın girilmesi.

(2) Elektronik görünürlük cihazlarını veya tesislerini etkileyen önemli arıza, güvenilirlik sorunu veya tekrarlayan kalite sorunu.

(3) U-space hava sahasından geçiş sırasında insansız hava aracıyla yakın karşılaşma.



2. PLANÖRLER

Bu bölüm, ilgili olayların raporlanmasını kolaylaştırmak amacıyla, deneyimlere göre normal olarak gözlemlendikleri faaliyet kategorileriyle bağlantılı olacak şekilde yapılandırılmıştır. Ancak bu sunum, listede bağlantılı olduğu faaliyet kategorisinin dışında meydana gelen olayların raporlanmaması gerektiği anlamına gelmemelidir.

2.1. Uçuş operasyonları

- (1) İstem dışı kontrol kaybı.
- (2) Planör pilotunun vinç kablosunu ya da çekme halatını serbest bırakmadığı ve bunu acil durum prosedürlerini kullanarak yapmak zorunda kaldığı bir olay.
- (3) Vinç kablosunun veya çekme halatının serbest bırakılmasının planörü, içindekileri veya herhangi başka bir kişiyi tehlikeye atması veya tehlikeye sokma ihtimali olması durumunda.
- (4) Motorlu planör olması durumunda, kalkış sırasında motor arızası.
- (5) Uçuşa elverişli olmayan bir planörle gerçekleştirilen veya eksik uçuş hazırlığının planörü, içindekileri veya herhangi bir kişiyi tehlikeye attığı veya tehlikeye atabileceği herhangi bir uçuş.

2.2. Teknik olaylar

- (1) Anormal şiddetli vibrasyon (örneğin: eleron veya elevatörde 'vibrasyon' veya pervanede).
- (2) Herhangi bir uçuş kumandasının düzgün çalışmaması veya bağlantısının kesilmesi.
- (3) Planör yapısının arızalanması veya önemli ölçüde bozulması.
- (4) Uçuş sırasında planör yapısının veya donanımının herhangi bir parçasının kaybı.

2.3. Hava seyrüsefer hizmetleri ve hava trafik yönetimi ile etkileşim

- (1) Planörü, içindekileri veya herhangi başka bir kişiyi tehlikeye atan veya tehlikeye atabilecek hava seyrüsefer hizmetleriyle etkileşim (örneğin: sağlanan yanlış hizmetler, çelişkili iletişimler veya rotadan sapma).
- (2) Hava sahası ihlalleri.

2.4. Acil durumlar ve diğer kritik durumlar

- (1) Acil durum çağrısına yol açan herhangi bir olay.
- (2) Emniyetli iniş alanının mevcut olmadığı herhangi bir durum.
- (3) Planörde yangın, patlama, duman veya zehirli gazlar veya buharlar.
- (4) Pilotun herhangi bir görevi yerine getiremeyecek duruma gelmesi.

2.5. Dış çevre ve meteoroloji

- (1) Yerde veya havada bir hava aracı, arazi veya engel (araçlar dahil) ile çarpışma.
- (2) Çarpışmayı önlemek için acil kaçınma manevrası gerektiren bir hava aracıyla, araziyle veya engelle (araçlar dahil) yerde veya havada yakın çarpışma.



(3) Planöre ateşli silahlar, havai fişekler, uçurtmalar, lazer aydınlatma, yüksek güçlü ışıklar, lazerler, insansız hava aracı sistemleri veya benzeri araçlarla müdahale edilmesi.

(4) Planöre zarar veren yıldırım çarpması.

2.6. U-space ile ilgili olaylar

(1) Kontrolsüz hava sahasında oluşturulan U-space hava sahasına aktif elektronik görünürlük cihazı olmaksızın girilmesi.

(2) Elektronik görünürlük cihazlarını veya tesislerini etkileyen önemli arıza, güvenilirlik sorunu veya tekrarlayan kalite sorunu.

(3) U-space hava sahasından geçiş sırasında insansız hava aracıyla yakın karşılaşma.

3. HAVADAN HAFİF HAVA ARAÇLARI (BALONLAR VE HAVA GEMİLERİ)

Bu bölüm, ilgili olayların raporlanmasını kolaylaştırmak amacıyla, deneyimlere göre normal olarak gözlemlendikleri faaliyet kategorileri ile bağlantılı olacak şekilde yapılandırılmıştır. Ancak bu sunum, listede bağlantılı olduğu faaliyet kategorisinin dışında meydana gelen olayların raporlanmaması gerektiği anlamına gelmemelidir.

3.1. Uçuş operasyonları

(1) Uçuşa elverişli olmayan havadan hafif bir hava aracıyla gerçekleştirilen veya eksik uçuş hazırlığının havadan hafif hava aracını, içindekileri veya herhangi başka bir kişiyi tehlikeye attığı veya tehlikeye atabileceği herhangi bir uçuş.

(2) Pilot ışığının istem dışı kalıcı olarak sönmesi.

3.2. Teknik olaylar

(1) Aşağıdaki parçalardan veya kontrollerden herhangi birinin arızası:

- Yakıt tankı yakıt çekme borusu,
- Kubbe makaraları,
- Kubbe kontrol hatlatları,
- Bağlı uçuş hatlatı,
- Burner valfleri sızdırmazlık contaları,
- Yakıt tankı valfleri sızdırmazlık contaları,
- Karabina,
- Yakıt hortumu hasarı,
- Kubbe paraşüt valfi,
- Kubbe,
- Şişirme fani,
- Şişirme fani,



- Basınç düşürme valfi (gaz balonu),
- Vinç (bağlı gaz balonu).

(2) Kaldırma gazının önemli miktarda sızıntısı veya kaybı (örneğin: gözeneklilik, oturmamış kaldırma gazı vanaları).

3.3. Hava seyrüsefer hizmetleri ve hava trafik yönetimi ile etkileşim

(1) Havadan hafif hava aracını, içindekileri veya herhangi başka bir kişiyi tehlikeye atan veya tehlikeye atabilecek hava seyrüsefer hizmetleriyle etkileşim (örneğin: sağlanan yanlış hizmetler, çelişkili iletişimler veya rotadan sapma)

(2) Hava sahası ihlali.

3.4. Acil durumlar ve diğer kritik durumlar

(1) Acil durum çağrısına yol açan herhangi bir olay.

(2) Havadan hafif hava aracında (burner'ın normal çalışmasının ötesinde) yangın, patlama, duman veya zehirli buharlar çıkması.

(3) Havadan hafif hava aracındaki yolcuların sepetten veya gondoldan fırlatılması.

(4) Pilotun herhangi bir görevi yerine getiremeyecek duruma gelmesi.

(5) Yer ekibinden bir kişinin, ölümüne veya yaralanmasına sebep olan istemsiz şekilde havalanması veya sürüklenmesi.

3.5. Dış çevre ve meteoroloji

(1) Havadan hafif hava aracının, içindekileri veya başka herhangi bir kişiyi tehlikeye atan veya tehlikeye atabilecek şekilde bir hava aracıyla, araziyle veya engelle (araçlar dahil) yerde veya havada çarpışma veya yakın çarpışması.

(2) Havadan hafif hava aracına ateşli silahlar, havai fişekler, uçurtmalar, lazer aydınlatma, yüksek güçlü ışıklar, lazerler, insansız hava aracı sistemleri veya benzeri araçlarla müdahale edilmesi.

(3) Havadan hafif hava aracını, içindekileri veya herhangi bir kişiyi tehlikeye sokan veya tehlikeye atabilecek olumsuz hava koşullarıyla beklenmedik karşılaşma.

3.6. U-space ile ilgili olaylar

(1) Kontrolsüz hava sahasında oluşturulan U-space hava sahasına aktif elektronik görünürlük cihazı olmaksızın girilmesi.

(2) Elektronik görünürlük cihazlarını veya tesislerini etkileyen önemli arıza, güvenilirlik sorunu veya tekrarlayan kalite sorunu.

(3) U-space hava sahasından geçiş sırasında insansız hava aracıyla yakın karşılaşma.

BÖLÜM 6-İNSANSIZ HAVA ARACI SİSTEMİ (UAS) OPERASYONLARIYLA İLGİLİ OLAYLAR

Açıklama 1: Bu Bölüm, olayların raporlanmasını kolaylaştırmak amacıyla, olayların normal olarak gözlemlendiği faaliyet kategorileriyle ilişkilendirilerek yapılandırılmıştır. Bu yapı, olayların yalnız bağlantılı oldukları faaliyet kategorisinde meydana gelmeleri hâlinde raporlanacağı şeklinde yorumlanamaz.



Açıklama 2: Bu Bölüm, tasarımı için sertifika veya beyan gereken UAS operasyonlarında raporlanacak olaylar ile diğer emniyet bilgilerini kapsar.

Açıklama 3: U-space ortamına ilişkin 6'ncı kısımda yer alan olaylar, SHY-OLAY ve ilgili UAS/U-space mevzuatı uyarınca raporlama yükümlülüğü bulunan kişiler ve hizmet sağlayıcılar tarafından raporlanır.

1. UÇUŞ OPERASYONLARI

1.1. Uçuş planlaması ve UAS hazırlığı

- (1) UAS operasyonunun, verilen operasyon izninde veya Hafif UAS İşletici Sertifikası (LUC) imtiyazlarında tanımlanan sınırları aşan bir operasyon hacminde planlanması.
- (2) UAS operasyonunun ve ilgili azaltıcı tedbirlerin, herhangi bir hava aracını veya kişiyi tehlikeye atan ya da atabilecek şekilde uygun olmayan biçimde planlanması (acil durum usulleri, operasyon hacmi ve taktik azaltım performans gereklilikleri dâhil).
- (3) UAS'ye veya seyrüsefer ya da performans hesaplamalarında kullanılan ekipmana yanlış veri girilmesi veya yanlış veri kullanılması sonucunda UAS'de arıza ya da işlev kaybı meydana gelmesi ve bunun herhangi bir hava aracını veya kişiyi tehlikeye atması ya da atabilecek olması.
- (4) UAS konfigürasyonunun üretici veya yetkili otorite tarafından tanımlanan ya da izin verilen konfigürasyondan farklı olması ve bunun insansız hava aracını, başka bir hava aracını veya kişiyi tehlikeye atması ya da atabilecek olması (faydalı yük ve yazılım konfigürasyonu dâhil).
- (5) Tehlikeli maddelerin yanlış etiketlenmesi, paketlenmesi veya elleçlenmesi dâhil, ilgili mevzuata aykırı biçimde taşınması ya da taşınmaya teşebbüs edilmesi.
- (6) Yanlış, uygun olmayan veya bozulmuş enerji kaynağı (yakıt dâhil).
- (7) Eksik, yanlış veya yetersiz buz giderme ya da buzlanmayı önleme işlemi.

1.2. Kalkış ve iniş-havaalanı veya vertiport operasyonları

- (1) Pist ihlali veya Son Yaklaşma ve Kalkış Alanı (FATO) ihlali.
- (2) Pistten çıkma.
- (3) Herhangi bir kalkıştan vazgeçme.
- (4) Yanlış konfigürasyon ayarıyla gerçekleştirilen veya teşebbüs edilen kalkış, yaklaşma veya iniş.
- (5) Kalkış veya iniş sırasında kuyruk, pal/kanat ucu veya motor kaportası çarpması.
- (6) Herhangi bir hava aracını veya kişiyi tehlikeye atan ya da atabilecek jet akımı, rotor veya pervane aşağı/dış akımı olayı.
- (7) Sert, kısa veya uzun iniş.
- (8) Kalkış veya iniş yüzeyinde yabancı cisim hasarı/kalıntısı ya da kötü yüzey koşulu.

1.3. Kalkış ve iniş-havaalanı veya vertiport dışındaki operasyonlar

- (1) Amaçlanan alan dışında kalkış veya iniş.



(2) Herhangi bir kişiyi tehlikeye atan ya da atabilecek uygun olmayan yer güvenliği veya emniyet tedbiri.

1.4. Uçuşun herhangi bir aşaması

(1) Operasyon kontrolünün kaybı.

(2) Görüş hattı içi (VLOS) operasyonlarda, olumsuz meteorolojik koşullar veya manialar nedeniyle görsel referansın uzun süreli kaybı.

(3) Çevresel koşullar, mod ve sistem farkındalığı, aşırı iş yükü, mekânsal yönelim bozukluğu, zaman algısı veya kontrol ve izleme ünitesiyle uygun olmayan etkileşim dâhil durumsal farkındalık kaybı.

(4) Kritik derecede düşük yakıt/enerji miktarı veya varış noktasında gerekli nihai yakıt/enerji rezervinin altında kalınması dâhil yanlış yakıt ya da enerji yönetimi.

(5) Kalkış, tırmanış veya iniş sırasında normal koşullarda beklenen hava aracı performansının elde edilememesi.

(6) Üretici tarafından belirlenen hava aracı limitlerinin aşılması.

(7) Yanlış altimetre ayarıyla operasyon.

(8) UAS otomasyon modunun veya kontrol ve izleme ünitesinden uzaktan ekibe sağlanan bilginin yanlış yorumlanmasının herhangi bir hava aracını veya kişiyi tehlikeye atması ya da atabilecek olması.

(9) Uzak kimlik veya hava aracı kimliği yayınlanamaması.

(10) Kargo veya dışarıdan taşınan diğer ekipmanın istem dışı serbest bırakılması.

(11) Verilen operasyon izni, LUC imtiyazları veya onaylı UAS uçuş planında tanımlanan sınırları aşan yetkili operasyon hacminden sapma (insan toplulukları üzerinde yetkisiz operasyon, hava sahası ihlali veya UAS operasyonunun yasak olduğu ya da gerekli uçuş izninin alınmadığı coğrafi bölge ihlali dâhil).

1.5. İçinde kişi bulunan UAS operasyonlarına ilave olaylar

(1) Ekip üyesinin fiziksel rahatsızlığı veya iş göremezliğinin insansız hava aracını, başka bir hava aracını veya kişiyi tehlikeye atması ya da atabilecek olması.

(2) Yolcu bölümündeki kirlenmiş havanın içeridekileri veya başka bir kişiyi tehlikeye atması ya da atabilecek olması.

(3) Alkollü, saldırgan veya kural dışı yolcunun kontrol edilmesinde güçlük yaşanması.

(4) Kaçak yolcu tespit edilmesi.

2. TEKNİK OLAYLAR

2.1. Yapı ve sistemler

(1) Uçuş sırasında insansız hava aracı yapısının herhangi bir parçasının kaybı.

(2) Yangın tehlikesine veya UAS'de tehlikeli kirlenmeye yol açan ya da insansız hava aracını veya kişiyi tehlikeye atan ya da atabilecek herhangi bir sıvı sızıntısı.

(3) Uçuş kumandalarının arızalanması veya anormal çalışması.



(4) Komuta ve kontrol bağlantısının kullanılabilirliği, performansı, sürekliliği, bütünlüğü veya güvenliğini etkileyen ve herhangi bir hava aracını ya da kişiyi tehlikeye atan veya atabilecek arıza, kayıp veya önemli bozulma.

2.2. Tahrik sistemleri ve yardımcı güç üniteleri

(1) Alev sönmese, herhangi bir motorun uçuş sırasında kapanması veya gerekli olduğunda kaldırma/itki birimleri ya da yardımcı güç ünitesinin kaybı.

(2) Motor işletme limitinin aşılması (aşırı hız veya yüksek hızlı dönen bir bileşenin hızının kontrol edilememesi dâhil).

(3) Bir motor, kaldırma/itki birimi, yardımcı güç ünitesi veya şanzımanın herhangi bir parçasında; ters itki sisteminin komut edildiği gibi çalışmamasına, güç/itki/devir kontrolünün kaybına veya bileşen ve artıkların muhafaza edilememesine yol açan arıza ya da işlev bozukluğu.

3. ATM/ANS İLE ETKİLEŞİM

(1) Emniyetsiz hava trafik kontrol kleransı veya talimatı.

(2) Hava trafik hizmetleri birimiyle uzun süreli haberleşme kaybı.

(3) Farklı ATS birimlerinden ayırma kaybına yol açabilecek çelişkili talimatlar.

(4) Radyo haberleşmesinin yanlış yorumlanmasının insansız hava aracını, başka bir hava aracını veya kişiyi tehlikeye atması ya da atabilecek olması.

(5) Hava trafik kontrol talimatından, insansız hava aracını, başka bir hava aracını veya kişiyi tehlikeye atan ya da atabilecek kasıtlı sapma.

(6) İrtifa veya uçuş seviyesi aşımı.

4. ACİL DURUMLAR VE DİĞER KRİTİK DURUMLAR

(1) Yerde veya havada başka bir hava aracı, arazi veya manıyla çarpışma ya da çarpışmaya yakın durum.

(2) Yerde veya havada başka bir hava aracı, arazi veya manıyla çarpışmayı önlemek için UAS tarafından yapılan herhangi bir acil manevra.

(3) Acil durum ilanına yol açan herhangi bir olay.

(4) Uçuşu sonlandırmak amacıyla acil durum prosedürünün etkinleştirilmesi.

(5) Doğru beklenmedik durum veya acil durum prosedürlerinin uygulanmaması.

(6) UAS üzerinde yanma, erime, duman, buhar, ark, aşırı ısınma, yangın veya patlama.

(7) Kontrol ve izleme ünitesinde yanma, erime, duman, buhar, ark, aşırı ısınma, yangın veya patlama.

(8) Kontrol ve izleme ünitesini kullanan uzaktan ekibin iş göremezliğinin herhangi bir hava aracını veya kişiyi tehlikeye atması ya da atabilecek olması.

5. DIŞ ÇEVRE VE METEOROLOJİ

(1) Yerde veya havada başka bir hava aracı, arazi veya manıyla çarpışma ya da çarpışmaya yakın durum.

(2) Havada Çarpışmayı Önleme Sistemi çözüm önerisi (ACAS RA).



- (3) GPWS veya TAWS gibi gerçek yer çarpışma sistemlerinin uyarı vermesi.
- (4) İnsansız hava aracını tehlikeye atan kuş çarpması dâhil yaban hayatı çarpması.
- (5) Yabancı cisim hasarı veya kalıntısı.
- (6) Kötü pist yüzeyi koşullarıyla beklenmedik karşılaşma.
- (7) Bir hava aracını veya kişiyi tehlikeye atan ya da atabilecek kuyruk türbülansı karşılaşması.
- (8) İnsansız hava aracına ateşli silahlar, havai fişekler, uçurtmalar, lazer aydınlatma, yüksek güçlü ışıklar, lazerler, başka UAS, UAS karşı tedbir sistemi veya benzeri araçlarla müdahale edilmesi.
- (9) Hava aracında hasara, kullanım güçlüğüne veya herhangi bir sistemin kaybına ya da arızalanmasına yol açan şiddetli çevresel koşul (yıldırım, şiddetli türbülans, rüzgâr kesmesi, buzlanma veya volkanik kül dâhil).

6. U-SPACE İLE İLGİLİ OLAYLAR

- (1) U-space hava sahasında geçerli operasyon koşullarına ve hava sahası kısıtlamalarına uymayan ya da gerekli UAS kabiliyet ve performans gereklerini karşılamayan UAS ile yürütülen operasyon.
- (2) U-space hizmet sağlayıcısı tarafından sağlanan eksik, yanlış, gecikmiş veya yanıltıcı bilgi, talimat ya da hizmetin insansız hava aracını, başka bir hava aracını veya kişiyi tehlikeye atması ya da atabilecek olması.
- (3) Uçuş iznine uyulmaması (uçuş izninin bulunmaması, etkinleştirilmemesi veya mekân ya da zaman bakımından izin dışına çıkılması dâhil).
- (4) U-space hava sahasından yetkisiz çıkış.
- (5) U-space hizmetlerinin durumsal farkındalık kaybına yol açacak şekilde uygunsuz kullanılması.
- (6) Dinamik Hava Sahası Yeniden Yapılandırma prosedürünün uygulanamaması.
- (7) İnsansız hava aracı ile herhangi bir insanlı hava aracı arasında yetersiz mesafe.
- (8) Kontrollü hava sahasında oluşturulan aktif U-space hava sahasında insanlı hava aracıyla karşılaşma.
- (9) Kontrolsüz hava sahasında oluşturulan U-space hava sahasında elektronik olarak görünür olmayan insanlı hava aracıyla karşılaşma.
- (10) U-space hava sahasında iş birliği yapmayan insansız hava aracıyla karşılaşma.

7. DİĞER OLAYLAR

- (1) Yorgunluk, işletici personelinin uygun olmayan eğitimi veya yetkinliği ve ekip içi iletişim dâhil insan performansının bir kazaya ya da ciddi olaya doğrudan katkıda bulunduğu veya bulunabileceği herhangi bir olay.

8. BİLGİ GÜVENLİĞİ

- (1) Bilgi veya verinin tehlikeye girmesi, zararlı yazılım bulaşması ya da dağıtık hizmet engelleme (DDoS) saldırısı gibi bir bilgi güvenliği olayı nedeniyle bir sistemin anormal davranış göstermesi.



EK-2

OLAY RAPORLARINDA YER ALMASI GEREKEN ASGARİ VE KOŞULLU VERİ ALANLARI

Bu Ek'in 1 inci kısmında yer alan ortak zorunlu veri alanları tüm olay raporlarında doldurulur. Bu Ek'in 2 ila 6 ncı kısımlarında yer alan koşullu veri alanları ise, olayın niteliği bakımında ilgili olması hâlinde doldurulur. Bu alanlardaki bilginin raporlama tarihinde mevcut olmaması, olay raporunun süresi içinde gönderilmesini engellemez.

Raporun gönderildiği tarih itibarıyla olayla ilgili olmakla birlikte henüz bilinmeyen bilgiler için ilgili veri alanında "Bilinmiyor"; olayın niteliği bakımından ilgili olmayan veri alanlarında ise "Uygulanamaz" değeri kullanılır. "Bilinmiyor" değerinin kullanılmasından mümkün olduğunca kaçınılır ve bilgi sonradan elde edildiğinde olay raporu güncellenir.

1. ORTAK ZORUNLU VERİ ALANLARI

Veri alanı	İçerik
Başlık	Olayı kısa ve ayırt edilebilir biçimde tanımlayan başlık.
Olay anlatımı	Olayın kronolojik ve nesnel anlatımı ile anlatım dili.
Sorumlu hizmet sağlayıcı	Raporu oluşturan veya Genel Müdürlüğe aktaran hizmet sağlayıcı.
Dosya ve kayıt numarası	Hizmet sağlayıcı dosya numarası ile EVTİS rapor kayıt numarası.
Olay durumu	Açık, incelemede, sonuçlandı veya ilgili kontrollü değer.
Olay tarihi ve saati	UTC esaslı tarih ve biliniyorsa saat.
Olay yeri	Ülke/bölge ile olayın gerçekleştiği yer.
Vaka sınıfı	Kaza, ciddi olay veya olay.
Vaka alt sınıfı	ADREP "Occurrence class" kontrollü değeri.
Vaka kategorisi	Uygulanabilir ADREP vaka kategorisi veya kategorileri.
Olay unsuru tipi	Olayı oluşturan olay zincirindeki olay unsuru tipleri.
Risk sınıflandırması	Kullanılan yöntem, yöntem sürümü, risk sonucu ve değerlendirme tarihi.
Raporlanma bilgisi	Hizmet sağlayıcının olaydan haberdar olduğu tarih, Genel Müdürlüğe raporlanma tarihi ve raporlama kanalı.

2. HAVA ARACIYLA İLGİLİ KOŞULLU VERİ ALANLARI

Veri alanı	İçerik
Hava aracı kimliği	Tescil devleti, marka/model/seri, seri numarası, tescil işareti ve çağrı adı.
Hava aracı operasyonu	İşletici ve operasyon türü.
Hava aracı tanımı	Hava aracı kategorisi, tahrik tipi ve kütle grubu.
Uçuş bilgileri	Son kalkış noktası, planlanan varış noktası ve uçuş aşaması.
Meteorolojik koşullar	Olayla ilgili hava koşulları.
Hasar ve yaralanma	En yüksek hasar seviyesi, yaralanma seviyesi, yerdeki ve hava aracındaki ölümcül/ciddi/hafif yaralanma sayıları.



3. ATM/ANS İLE İLGİLİ KOŞULLU VERİ ALANLARI

Veri alanı	İçerik
ATM ilişkisi	ATM katkısı ve etkilenen hizmet.
ATS birimi	İlgili ATS biriminin adı.
Hava sahası	Hava sahası tipi, sınıfı ve FIR/UIR adı.
Ayırma bilgileri	Uygulanan minima, gerçekleşen en düşük mesafe ve ayırma kaybının türü.
U-space/DAR	U-space hava sahası, ilgili U-space hizmet sağlayıcısı, dinamik hava sahası yeniden yapılandırma durumu ve sağlanan hizmet.

4. HAVAALANI VE YER HİZMETLERİYLE İLGİLİ KOŞULLU VERİ ALANLARI

Veri alanı	İçerik
Havaalanı	ICAO yer göstergesi ve havaalanındaki konum.
Pist/taksi yolu/FATO	İlgili yüzey, kullanılan yön, konum ve yüzey koşulu.
Yer hizmeti	Hizmet türü, kullanılan ekipman/araç ve ilgili kuruluş.
Yakıt/enerji ve sıvılar	Tür, miktar, kirlilik veya yanlış yükleme bilgisi.

5. UAS İLE İLGİLİ KOŞULLU VERİ ALANLARI

Veri alanı	İçerik
UAS kimliği	UAS üreticisi, modeli, seri numarası, tescil veya uzak kimlik bilgisi.
UAS işleticisi	İşletici kayıt numarası ve ilgili izin, beyan veya LUC bilgisi.
Operasyon türü	Operasyon kategorisi, operasyon hacmi, VLOS/BVLOS durumu, uçuş planı veya uçuş izni.
Kontrol ve izleme ünitesi	Ünite tipi, kimliği ve ilgili arıza veya hasar bilgisi.
Komuta ve kontrol bağlantısı	Bağlantı türü, kayıp/bozulma süresi, kullanılabilirlik, süreklilik, bütünlük veya güvenlik etkisi.
U-space	U-space hava sahası, U-space hizmet sağlayıcısı, uçuş izni, elektronik görünürlük, uzaktan kimlik ve ilgili hizmet.
UAS sonucu	Yetkili operasyon hacminden sapma, acil uçuş sonlandırma, otomatik iniş/geri dönüş ve yer üzerindeki etki.

6. BİLGİ GÜVENLİĞİ OLAYLARIYLA İLGİLİ KOŞULLU VERİ ALANLARI

Veri alanı	İçerik
Etkilenen sistem veya hizmet	Etkilenen sistem, ekipman, dijital altyapı veya hizmet.
Olay türü	Bilgi veya verinin tehlikeye girmesi, zararlı yazılım, DDoS, erişilebilirlik, bütünlük veya süreklilik kaybı gibi olay türü.
Emniyet etkisi	Operasyonel işlevlerde bozulma, hizmet kaybı veya hava aracı operasyonuna etkisi.
Süre ve iyileşme	Olayın başlangıç/bitiş zamanı, geçici tedbir ve hizmetin geri kazanılması.



EK-3
ERCS SINIFLANDIRMASI İÇİN HİZMET SAĞLAYICI TARAFINDAN BİLDİRİLECEK VERİLER

1. HİZMET SAĞLAYICI TARAFINDAN BİLDİRİLECEK VERİLER

Veri	Açıklama
Risk değerlendirme yöntemi	Kullanılan yöntemin adı ve uygulanabilir olması hâlinde sürümü.
Risk sonucu	Kullanılan yönteme göre belirlenen puan, sınıf veya seviye.
Değerlendirme tarihi	Risk değerlendirmesinin yapıldığı tarih.
Vaka kategorisi	Ek-2 kapsamında bildirilen ADREP vaka kategorisi veya kategorileri.
Kütle grubu	Ek-2 kapsamında mevcut ve uygulanabilir olması hâlinde, hava aracının kütle grubu.
RAT verileri	RAT kullanılmışsa, "ATM overall"; mevcut olması halinde "ATM ground" ve "ATM airborne" sonuçları.
ARMS-ERC verileri	ARMS-ERC 4x4 kullanılmışsa, matris sonucu ve mevcut olması halinde bariyer etkinliği değerlendirmesi.
Diğer yöntem verileri	Kullanılan yöntemin ürettiği ve ERCS sınıflandırmasını destekleyebilecek diğer veriler.

EK-4
ÖN SONUÇ RAPORU, HİZMET SAĞLAYICI SONUÇ RAPORU VE İLAVE SÜRE TALEBİ

A. ÖN SONUÇ RAPORU ASGARİ ALANLARI

No	Alan
1	EVTİS rapor kayıt numarası
2	Olayın gerçekleşme ve Genel Müdürlüğe raporlanma tarihi
3	Olayın gerçekleştiği yer
4	Vaka sınıfı ve vaka alt sınıfı
5	ADREP vaka kategorisi
6	İlgili hava aracı/UAS/ATS/havaalanı/yer hizmeti bilgileri
7	Kullanılan risk yöntemi ve güncel risk sonucu
8	Olayın kronolojik özeti
9	İncelemeye ilişkin ilk tespitler
10	Gerçekleştirilen düzeltme işlemleri
11	Gecikmeksizin gerçekleştirilmesi gereken düzeltici veya önleyici faaliyetler
12	İnceleme kapsamında gerçekleştirilen ve planlanan işlemler
13	Rapor tarihi



B. HİZMET SAĞLAYICI SONUÇ RAPORU ASGARİ ALANLARI

No	Alan
1	EVTİS rapor kayıt numarası
2	Olayın gerçekleşme ve Genel Müdürlüğe raporlanma tarihi
3	Olayın gerçekleştiği yer
4	Vaka sınıfı ve vaka alt sınıfı
5	ADREP vaka kategorisi
6	İlgili hava aracı/UAS/ATS/havaalanı/yer hizmeti bilgileri
7	Kullanılan risk yöntemi, başlangıç ve nihai risk sonucu
8	Olayın kronolojisi
9	Olayın havacılık emniyeti üzerindeki fiili veya potansiyel etkileri
10	Gerçekleştirilen düzeltme işlemleri
11	Kök neden analizi ve sonucu
12	Esas unsur ile mümkün olan hâllerde yan unsurlar
13	Düzeltilici ve önleyici faaliyetler
14	Öngörülen tamamlanma tarihi
15	Etkinlik izleme yöntemi veya ölçütü
16	Rapor tarihi

C. İLAVE SÜRE TALEBİ ASGARİ ALANLARI

No	Alan
1	EVTİS rapor kayıt numarası
2	Mevcut 90 günlük sürenin sona erdiği tarih
3	İnceleme kapsamında gerçekleştirilen işlemler
4	İncelemenin süresi içinde tamamlanamama gerekçesi
5	Talep edilen ilave sürede gerçekleştirilecek işlemler
6	Talep edilen ilave süre ve önerilen bitiş tarihi
7	Gecikmeksizin alınan veya alınması gereken emniyet tedbirleri
8	Talep tarihi ve yetkili kişi/birim

EK-5 HİZMET SAĞLAYICI RAPORLAMA SİSTEMİ VE EVTİS VERİ AKTARIM GEREKLİLİKLERİ

1. ASGARİ FONKSİYONLAR

- (1) Zorunlu ve gönüllü raporların ayrı raporlama türleri olarak kaydedilmesi.
- (2) Her olay raporuna tekil bir hizmet sağlayıcı kayıt numarası verilmesi ve EVTİS rapor kayıt numarasının ilgili kayıtlarla ilişkilendirilmesi.
- (3) Bu Talimatın Ek-2'sindeki veri alanlarının ve uygulanabilir kontrollü değerlerin kaydedilmesi.



- (4) İlk rapor, güncelleme, ön sonuç raporu, sonuç raporu ve düzeltici/önleyici faaliyet kayıtlarının aynı olay dosyasıyla ilişkilendirilmesi.
- (5) Aynı olayla ilgili birden fazla raporun ayrı kayıt olarak korunması ve ortak olay bilgileri üzerinden ilişkilendirilebilmesi.
- (6) Olay raporundaki değişikliklerin önceki kayıtların bütünlüğünü bozmayacak şekilde izlenebilmesi.
- (7) Raporun gönderildiği, EVTİS tarafından alındığı veya hata nedeniyle reddedildiği tarih ve saatin kaydedilmesi.

2. VERİ FORMATI VE AKTARIM

- (1) Olay raporları, ADREP taksonomisiyle uyumlu ve bilgi alışverişini sağlayacak standartlaştırılmış veri formatında oluşturulur.
- (2) Veri aktarımında bu Talimatın Ek-2'sinde yer alan alan adları, Genel Müdürlük tarafından yayımlanan kontrollü değer listeleri ve güncel veri şeması kullanılır.
- (3) Tarih ve saat alanları UTC esasına ve ISO 8601 gösterimine uygun oluşturulur.
- (4) Metin alanları Türkçe karakterleri destekleyen Unicode biçiminde aktarılır.
- (5) Entegrasyon kullanan hizmet sağlayıcılar, Genel Müdürlük tarafından yayımlanan servis adresi, kimlik doğrulama, veri şeması ve sürüm yönetimi kurallarına uyar.
- (6) Veri şemasındaki zorunlu alanların eksik veya geçersiz olması hâlinde rapor aktarımı hata mesajıyla reddedilebilir. Hizmet sağlayıcı hatayı gidererek raporu yeniden gönderir.

3. VERİ KALİTESİ

- (1) Hizmet sağlayıcı, ilk aşamada toplanan bilgi ile veri tabanına kaydedilen olay raporu arasındaki tutarlılığı kontrol eder.
- (2) Zorunlu alanlar, olayın niteliğine göre uygulanabilir koşullu alanlar ve kontrollü değerler aktarım öncesinde doğrulanır.
- (3) "Bilinmiyor" değeri yalnız bilginin elde edilemediği hâllerde kullanılır; bilgi sonradan elde edildiğinde ilgili kayıt güncellenir.
- (4) Aynı olaya ilişkin mükerrer kayıt ihtimali kontrol edilir; farklı raporlayan kişilerce gönderilen raporlar silinmez ve ilişkilendirilir.

4. GİZLİLİK VE KORUMA

- (1) Olay raporlarına erişim, raporlama sistemindeki görevin yerine getirilmesi için gerekli yetkiyle sınırlandırılır.
- (2) Raporlayan kişi ile raporda adı geçen kişilerin kimlik bilgileri, olay kaydındaki teknik ve operasyonel bilgilerden ayrıştırılabilecek şekilde tutulur.
- (3) Veri aktarımı sırasında yetkisiz erişimi, değişikliği veya açıklamayı önleyecek uygun güvenlik tedbirleri uygulanır.
- (4) Anonim raporlama seçeneği kullanılan gönüllü raporlarda, sistem raporlayanın kimliğini zorunlu alan olarak talep etmez.



5. SİSTEM KESİNTİSİ VE ALTERNATİF KANAL

(1) EVTİS'e erişilememesi hâlinde olay raporu Genel Müdürlük tarafından ilan edilen alternatif kanal üzerinden gönderilir.

(2) Alternatif kanalla gönderilen raporda hizmet sağlayıcı kayıt numarası, olay tarihi, raporlama tarihi, iletişim bilgisi ve Ek-2'deki mevcut asgari bilgiler bulunur.

(3) Sistem yeniden kullanılabilir hâle geldiğinde rapor EVTİS'e kaydedilir ve alternatif kanalla yapılan ilk bildirimle ilişkilendirilir.

EK-6 OLAY RAPORU HAKKINDA BİLGİ TALEBİ FORMU

Alan	Talep sahibi tarafından doldurulur
1. Talep sahibinin adı/unvanı	
2. Görevi/pozisyonu	
3. Kurum/kuruluş	
4. Adres	
5. Telefon	
6. E-posta	
7. Talep tarihi	
8. Faaliyet alanı	
9. SHY-OLAY'ın 23'üncü maddesi kapsamındaki talep sahibi kategorisi	
10. Talep edilen olay, olay grubu veya dönem	
11. Talep edilen bilginin kapsamı	
12. Talebin gerekçesi	
13. Bilginin kullanım amacı	
14. Talep edilen bilginin talep sahibinin ekipmanı, operasyonu veya faaliyet alanıyla ilişkisi	
15. Bilgiye ihtiyaç duyulan tarih	

KULLANIM VE GİZLİLİK TAAHHÜDÜ

Talep sahibi, sağlanan bilgileri yalnız yukarıda belirtilen ve havacılık emniyetinin sürdürülmesi veya geliştirilmesiyle uyumlu amaç için kullanacağını; bilgileri Genel Müdürlüğün yazılı izni olmaksızın üçüncü kişilere açıklamayacağını; ticari kazanım, suçlama, sorumluluk yükleme veya sorumluluk isnadı amacıyla kullanmayacağını ve bilgilerin gizliliğini korumak için gerekli tedbirleri alacağını kabul ve taahhüt eder.

Tarih	Adı ve soyadı / unvan	İmza