

**TÜRK HAVA SAHASI VE ULUSLARARASI ANLAŞMALAR GEREĞİNCE
ÜLKEMİZİN HAVA TRAFİK HİZMETLERİ SAĞLAMA SORUMLULUĞU OLAN
HAVA SAHALARINDA HAVA TRAFİK HİZMETLERİNİN UYGULANMASINA
İLİŞKİN USUL VE ESASLAR TALİMATI
(SHT-HTH)**

Revizyonun Sayısı	Revizyonun Tarihi	Revizyonun İçeriği
1	24/08/2026	1) Revizyon Tablosu – Dokümana Revizyon Tablosu eklendi. 2) Değişiklik Tablosu – Dokümana Değişiklik Tablosu eklendi. 3) Madde 10 – İfade ve metin düzenlemesi yapıldı. 4) Madde 12 – İfade ve metin düzenlemesi yapıldı. 5) Madde 19 – (2) numaralı fıkra eklendi. 6) Madde 38 – İfade ve metin düzenlemesi yapıldı. 7) Madde 40 – İfade ve metin düzenlemesi yapıldı. 8) Madde 41 – (3) numaralı fıkra eklendi ve maddede metinsel düzenleme yapıldı. 9) Madde 44 – İfade ve metin düzenlemesi yapıldı. 10) Madde 51 – İfade ve metin düzenlemesi yapıldı.

Tablo 1: Revizyon Tablosu

Değişiklik Sayısı	Değişiklik Tarihi	Değişikliğin İşlenme Tarihi
54	4/08/2025	24/08/2026

Tablo 2: Değişiklik Tablosu

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Hukuki Dayanak, Tanımlar ve Kısaltmalar

Amaç

MADDE 1- (1) Bu Talimatın amacı, Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince Ülkemizin hava trafik hizmetleri sağlama sorumluluğu olan hava sahasında Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından yayımlanan hava trafik hizmetleri ile ilgili kuralların uygulanmasına ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.

Kapsam

MADDE 2- (1) Bu Talimat, Genel Müdürlüğü, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları ve hava trafik kontrolörlerini, havacılık bilgi yönetimi personeli, hava trafik emniyeti elektroniği personeli, Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince Ülkemizin hava trafik hizmetleri sağlama sorumluluğu olan hava sahasında uçuş düzenleyen devlet hava aracı haricindeki tüm hava araçlarını, havayolu işletmelerini, hava taksi işletmelerini, genel havacılık, amatör ve sportif havacılık yapan gerçek ve tüzel kişileri, pilotları kapsar.

Dayanak

MADDE 3- (1) Bu Talimat, 5/6/1945 tarihli ve 4749 sayılı Şikago'da 7/12/1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması ve Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun ile kabul edilen Şikago Sözleşmesinin Ek-11'ine, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa ve 15/7/2018 tarihli ve 30479 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 4 sayılı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 441 inci Maddesinin 1 inci fıkrasının (ç) bendine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 4- (1) Bu Talimatta geçen;

a) Aletli meteorolojik şartlar: Görüş, bulutlardan mesafe ve bulut tavanı açısından görerek meteorolojik şartlar için belirlenen minimalardan daha düşük olarak ifade edilen meteorolojik şartları,

b) ACAS: Havada çarpışmayı önleyici sistemini,

c) ACC: Saha kontrol merkezini,

ç) ADS-B: Otomatik bağımlı gözetim yayını,

d) ADS-C: Otomatik bağımlı gözetimsözleşmesini,

e) AIM: Havacılık bilgi yönetimini,

f) AIP: Havacılık bilgi yayını,

g) AIRAC: Havacılık bilgi düzenleme ve kontrolü,

ğ) AIRMET: Mevcut tahminlerde yer almayan ancak alçak seviye uçuşlarının emniyeti için önem arz eden ve ilgili FIR sahasının bütününde veya belirlenmiş alt sahalarında uçuş rotası boyunca oluşan veya oluşması beklenen meteorolojik olaylar ile ilgili yer ve zaman belirtecek şekilde meteoroloji saha gözetim ofisleri tarafından hazırlanıp yayımlanan mesajı,

h) AIS: Havacılık bilgi hizmeti,

ı) ALERFA: Alarm safhasını,

- i) Anemometre: Rüzgar hızını ölçen aleti,
- j) ANSP: Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısını,
- k) Arama kurtarma koordinasyon merkezi: Bir arama kurtarma bölgesinde arama kurtarma operasyonlarının yürütülmesini koordine etmekten ve arama kurtarma hizmetlerinin etkili bir şekilde yürütülmesinden sorumlu birimi,
- l) ATC: Hava trafik kontrolünü,
- m) ATC ünitesi: Hava trafik kontrol ünitesini,
- n) ATFM: Hava trafik akış yönetimini,
- o) ATIS: Otomatik terminal bilgi hizmetini,
- ö) ATS: Hava trafik hizmetlerini,
- p) Azaltılmış dikey ayırma miniması: Hava sahası kapasitesinin artırılması amacıyla, uçuş seviyesi 29000 feet ile 41000 feet (dâhil) arasında, 2000 feet olan dikey ayırmanın 1000 feet olarak azaltılmasını,
- r) Birincil gözlem radarı: Bir vericiden yayılan EM dalgaların nesneye çarpıp geri dönmesi, bu süreç için gereken zamandan yola çıkılarak nesnenin mesafesi ve antenin o andaki konumu ile nesnenin yönünün hesaplandığı radar sistemini,
- s) Bölgesel Tamamlayıcı Prosedürler: ICAO Regional Supplementary Procedures (Doc 7030)'u,
- ş) CAVOK: Meteorolojik hadisenin olmadığı, görüşün 10 km ve üzerinde olduğu ayrıca minimum sektör yükseklik değerinin altında bulutluluk ve CB bulutunun bulunmadığı atmosferik koşulları,
- t) CB: Kümülonimbusu,
- u) CPDLC: Kontrolör pilot veri hattı haberleşmesini,
- ü) CTR: Kontrol bölgesini,
- v) CTA: Kontrol sahasını,
- y) Deniz Mili: 1852 metre uzunluğa tekabül eden ölçü birimini,
- z) DETRESFA: Tehlike fazını,
- aa) Downstream müsaadesi: Bir hava aracına, kontrol sorumluluğunda geçeceği hava trafik kontrol ünitesi tarafından verilen müsaadeyi,
- bb) ETA: Tahmini varış zamanını,
- cc) FIC: Uçuş bilgi merkezini,
- çç) FIR: Uçuş bilgi bölgesini,
- dd) FIS: Uçuş bilgi hizmetini,
- ee) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
- ff) Görerek meteorolojik şartlar: Görüş, bulutlardan uzaklık ve bulut tavanı olarak SHY-HK'da ifade edilen değerlere eşit ya da bu değerlerin üzerinde meteorolojik koşulların var olması durumunu,
- gg) Havaalanı: Karada veya suda, tamamı veya bir parçası hava araçlarının inmesi, kalkması ve yer manevraları için kullanılan, (bina, tesis ve teçhizatla donatılmış) özel olarak uyarlanmış alanı,
- ğğ) Havacılık bilgi yayını: Bir devlet ya da onun yetkilendirdiği kuruluş tarafından yayınlanan ve hava seyrüseferine temel teşkil eden kalıcı karakterdeki havacılık bilgilerini içeren yayını,
- hh) Havacılık bilgi düzenleme ve kontrol: İşletme uygulamalarında önemli değişiklikler gerektiren şartların, ortak yürürlük tarihlerine dayalı olarak önceden bildirimi amaçlayan

sistemini

ıı) Havacılık bilgi hizmetleri ünitesi: Kalkış öncesi sunulan uçuş planlarının kabul edilmesi ve uçuş öncesi bilgi bülteni temin edilmesi amacıyla tesis edilen üniteyi,

ii) Havacılık bilgi yönetimi: Kalite teminatı sağlanmış dijital havacılık verisinin değişimi ve sağlanması yoluyla havacılık bilgisinin tüm taraflarla iş birliği içerisinde dinamik ve entegre yönetimini,

jj) Hava çarpışmalarını önleyici sistemi: SSR radarın transponder sinyallerini esas alarak yer sistemlerinden bağımsız olarak çalışan ve SSR transponder'ı olan diğer hava araçları ile muhtemel çarpışma tehlikelerini pilota bildiren hava aracına ait sistemi,

kk) Hava yolu: Koridor şeklinde tesis edilmiş kontrollü saha veya bu sahanın bir bölümünü,

ll) Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı: Hava seyrüsefer hizmeti sağlamaktan sorumlu kuruluşu,

mm) Hava trafik akış yönetimi: Emniyetli, düzenli ve hızlı bir hava trafik akışına katkı sağlamak amacıyla mümkün olduğu ölçüde ATC kapasitesinden yararlanarak, trafik sayısının ilgili ATS otoritesince bildirilen kapasitelerle uygunluğunun sağlanması amacıyla verilen hizmeti,

nn) Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli: Hava trafik yönetimi dâhilinde bulunan haberleşme, seyrüsefer ve gözetim sistemlerinin çalıştırılması ve bakımından sorumlu olarak lisanslı ve bu lisansa işlenmiş derece alanlarının verdiği yetkiler dâhilinde doğrudan hizmet veren personeli,

oo) Hava trafik hizmeti yolu: SID, STAR, havayolu, tavsiyeli yol ve kontrolsüz yollar da dâhil olmak üzere gerektiğinde trafik akışını yönlendirmek için oluşturulmuş yolları,

öö) Hava trafik hizmetleri: Uçuş bilgi hizmeti, ikaz hizmeti, hava trafik tavsiye hizmeti ve saha kontrol hizmeti, yaklaşma kontrol hizmeti, meydan kontrol hizmetinden oluşan hava trafik kontrol hizmeti için kullanılan genel bir terimi,

pp) Hava trafik hizmetleri ünitesi: Hava trafik kontrol ünitesini, uçuş bilgi merkezini ve havacılık bilgi hizmetleri ünitesini,

rr) Hava trafik tavsiye hizmeti: Tavsiyeli sahalarda IFR uçuş planı ile uçuş yapan hava araçları arasında mümkün olduğunca ayırmayı sağlamak üzere verilen hizmeti,

ss) Hava trafik kontrol hizmeti: Hava araçları ile hava araçları arasında, manevra sahasında hava araçları ile mânialar arasında çarpışmaları önlemek, hızlı ve düzenli bir trafik akışı sağlayarak muhafaza etmek amacıyla sağlanan hizmeti,

şş) Hava trafik kontrol ünitesi: Yerine göre saha kontrol merkezi, yaklaşma kontrol ünitesi ya da meydan kontrol kulesi anlamına gelen bir genel terimi,

tt) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatını,

uu) ICAO EK 11: Hava Trafik Hizmetleri başlıklı ICAO'nun 11'inci ekini,

üü) IFR: Aletli uçuş kurallarını,

vv) IFR Uçuş: Aletli uçuş kurallarına göre icra edilen uçuşu,

yy) ILS: Aletli iniş sistemini,

zz) IMC: Aletli meteorolojik şartları,

aaa) INCERFA: Şüphe safhasını,

bbb) İkaz hizmeti: Arama ve kurtarmaya ihtiyaç duyan hava araçları ile ilgili bilgileri bu işlemi gerçekleştirecek kuruluşlara iletmek ve gerektiğinde yardımcı olmak amacıyla uçuş bilgi merkezince sağlanan hizmeti,

ccc) İkincil gözetim radarı: 1030 MHz frekansında yayın yapan bir sorgulayıcı tarafından gönderilen sinyallerin, uçahta bulunan transponder 1090 MHz frekansında cevap sinyali olarak geri gönderilmesi, bu cevap sinyalinin çözülmesi ile hedefin kimlik, irtifa ve yön bilgilerinin tespit edildiği radar sistemini,

ççç) İlgili hava trafik hizmetleri otoritesi: Genel Müdürlük tarafından tayin edilen ve ilgili hava sahasında hava trafik hizmetlerini sunmaktan sorumlu olan otoriteyi,

ddd) İrtifa: Bir seviye, nokta ya da bir nokta olarak kabul edilen bir cismin ortalama deniz seviyesinden ölçülen düşey mesafesini,

eee) İşletmeci: Bir hava aracının operasyonu ile uğraşmakta olan veya uğraşmaya talip olan kişi, kurum ve kuruluşu

fff) Kilometre: 1000 metre uzunluğa tekabül eden ölçü birimini,

ggg) KM: Kilometreyi,

ğğğ) Kontrol bölgesi: Yeryüzünden yukarıya doğru belirli bir üst limite kadar uzanan kontrollü hava sahasını,

hhh) Kontrol sahası: Yeryüzü üzerinde belirlenmiş bir alt sınırdan yukarıya doğru uzanan kontrollü hava sahasını,

ııı) Kontrollü hava sahası: İçerisinde hava sahası sınıflandırmasına uygun olarak hava trafik kontrol hizmetinin verildiği sınırları belirlenmiş sahaları,

iii) Kontrollü uçuş: Hava trafik kontrol müsaadesine tabi olan herhangi bir uçuşu,

jjj) Kontrolör pilot veri hattı haberleşmesi: Kontrolör ve pilot arasında, hava trafik hizmetleri haberleşmelerinde veri hattının kullanıldığı bir haberleşme aracı,

kkk) Mânia: Hava araçlarının yer hareketleri için kullanılan yüzeylerde bulunan veya seyir halindeki hava aracının korunması için belirlenmiş yüzeyleri aşan ya da bu yüzeylerin dışında bulunan ancak hava seyrüseferine bir tehlike oluşturduğu değerlendirilen bütün geçici, sabit ya da hareketli cisimleri veya bunların bir kısmını,

lll) Meteoroloji Saha Gözetim Ofisi: FIR sahasına meteorolojik hizmet vermek üzere tayin edilen Meteoroloji Ofislerini,

mmm) Meydan kontrol hizmeti: Meydan trafiği için sağlanan hava trafik kontrol hizmetini,

nnn) Meydan kontrol kulesi: Meydan trafiğine hava trafik kontrol hizmeti vermek üzere oluşturulmuş üniteyi,

ooo) Meydan kontrol ünitesi: İniş kalkış trafiklerine ve havaalanı civarındaki diğer trafiklere hava trafik kontrol hizmetinin verilmesi ile sorumlu üniteyi

ööö) Meydan trafiği: Meydan civarındaki tüm hava araçları trafiği ile havaalanının manevra sahasında bulunan tüm trafiği,

ppp) MHz: 1 saniyelik zaman diliminde meydana gelen 1000000 döngüyü, rrr) MSL: Ortalama deniz seviyesini,

sss) NOTAM: Uçuş operasyonu ile ilgili görevlileri; herhangi bir havacılık hizmetine, kolaylığına, yöntemine veya tehlikesinin varlığına, koşullarına ya da bunlardaki herhangi bir değişikliğe ilişkin bilgilendirmek amacıyla özel bir formatta hazırlanmış havacılara yapılan uyarı yayını,

şşş) NM: Deniz milini,

ttt) OFIS: Operasyonel uçuş bilgi hizmetini,

uuu) OPMET: Uçuş operasyonlarının hazırlık aşamasında planlamasında veya uçuş aşamasında kullanılan operasyonel meteorolojik bilgileri,

üüü) Önemli Nokta: Bir ATS yolunun ya da bir hava aracının uçuş yolunun tanımlanması ve diğer seyrüsefer ile ATS amaçları için kullanılan tanımlanmış coğrafik pozisyonunu,

vvv) PBC: Hava trafik hizmetlerinin sağlanmasında uygulanan performans gerekliliklerine dayalı haberleşme,

yyy) Pist: Hava araçlarının inişi ve kalkışı için hazırlanmış kara üzerindeki havaalanında tanımlanmış bir dikdörtgen alanı,

zzz) Pist görüş mesafesi: Pist merkezi üzerinde yerleşik/merkez hattında bulunan bir hava aracı pilotunun, pist yüzeyi işaretlerini ya da pist sınırlarını belirten ya da onun merkezini gösteren ışıkları görebileceği azami mesafeyi,

aaaa) PSR: Birincil gözlem radarını,

bbbb) RCC: Kurtarma koordinasyon merkezini,

cccc) RCP: Hava trafik hizmetlerinin sağlanmasında ve ilgili yer ekipmanları, hava aracı kabiliyetleri ve PBS'i desteklemek için ihtiyaç duyulan operasyonlar için gereksinimleri,

çççç) RNAV: Saha seyrüseferini,

dddd) Rota: Bir hava aracının havada çizdiği yolun yeryüzü üzerindeki kuzeyden derece olarak ifade edilen izdüşümünü,

eeee) Rüzgar kesmesi: Atmosferde yatay veya dikey yönde rüzgârın hızında, yönünde veya her ikisinde birden meydana gelen ani değişiklikleri,

ffff) RVR: Pist görüş mesafesini,

gggg) RVSM: Azaltılmış dikey ayırma minimasını,

ğğğğ) Saha kontrol hizmeti: Kontrol sahalarında kontrollü trafıklere sağlanan hava trafik kontrol hizmetini,

hhhh) Saha kontrol merkezi: Yetkisi dâhilindeki kontrol bölgelerindeki kontrollü uçuşlara hava trafik kontrol hizmeti vermek üzere oluşturulmuş bir üniteyi,

ıııı) Saha seyrüseferi: Yer ya da uzay bazlı seyrüsefer yardımcı cihazlarının kapsamı dâhilinde veya kendi kendine yeterli seyrüsefer cihazlarının kapasite sınırları dâhilinde ya da ikisinin birleşiminin kapasite sınırları dâhilinde olan, istenilen herhangi bir uçuş yolu üzerinde hava aracının operasyonuna olanak sağlayan bir seyrüsefer yöntemi

ıııı) Seviye: Uçuştaki bir hava aracının dikey konumunu belirtmek üzere yerine göre yükseklik, uçuş seviyesi ve irtifa için kullanılan genel bir terimi,

jıjıı) Seyir seviyesi: Bir hava aracının uçuşunun önemli bir bölümünde muhafaza ettiği seviyeyi,

kkkk) Seyrüsefer yardımcısı: Yerde veya havada uçuş esnasında hava aracına, bir noktadan diğerine kılavuz bilgi/pozisyon bilgisi sağlayan herhangi bir görsel veya elektronik yardımcısını,

llll) SHY-14A: Havaalanı Sertifikasyon ve İşletim Yönetmeliğini,

mmmm) SHT-HK: Türk Hava Sahası Ve Uluslararası Anlaşmalar Gereğince Ülkemizin Hizmet Sağlama Sorumluluğu Olan Hava Sahasında Hava Kurallarının Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Talimatını,

nnnn) SID: Standart aletli kalkışı,

oooo) SIGMET: Meteoroloji Saha Gözetim Ofisleri tarafından yayımlanan, uçuş operasyonlarının emniyetini etkileyebilecek ve ilgili FIR sahasındaki hava olaylarının meydana gelmesi veya meydana gelmesinin tahmin edilmesiyle ilgili bilgileri içeren mesajı,

öööö) SSR: İkincil gözlem radarını,

pppp) Standart aletli kalkış: Bir hava aracının kalkışını takiben hava yoluna kadar izleyeceği standart hava trafik hizmet rotasını,

rrrr) STAR: Standart geliş rotasını,

ssss) Standart geliş rotası: Bir yaklaşma uygulamasında, uçağın hava yolundan ayrılıp ilk yaklaşma fiksine gelişini belirleyen hava trafik hizmet rotasını,

şşşş) Tahditli saha: Ülkemiz toprakları ve karasuları dâhilinde olan, içinde uçuş yapılmasının belli şartlara göre kısıtlandığı, sınırları tanımlanmış hava sahasını,

tttt) Tahmini varış zamanı: IFR trafikler için; hava aracının, bir aletli yaklaşma usulünün başlatılacağı, seyrüsefer yardımcı cihazları referans alınarak tanımlanmış belirli bir noktanın üzerinde olacağı tahmin edilen zamanı veya havaalanı ile ilişkili herhangi bir seyrüsefer yardımcı cihazı bulunmuyorsa, hava aracının havaalanı üzerinde olacağı zamanı; VFR trafikler için ise hava aracının havaalanı üzerinde olacağı tahmin edilen zamanı,

uuuu) Taksi yapma: Bir hava aracının havaalanında iniş ve kalkış koşulları hariç, kendi motor gücü ile yapmış olduğu manevrayı,

üüüü) Taksi yolu: Uçakların taksi yapmaları için oluşturulmuş ve havaalanının bir bölümü ile diğer bölümü arasında bağlantı sağlamak amacıyla kara üzerindeki bir havaalanında tanımlanmış yolu,

vvvv) Tehlikeli saha: Belirli zamanlarda içerisinde uçuşlara tehlike yaratacak faaliyetlerin yapılabileceği sınırları belirlenmiş bir hava sahasını,

yyyy) Terminal kontrol sahası: Bir veya daha fazla sayıdaki önemli havaalanı civarında bulunan ATS rotalarının birleştiği yerde kurulan kontrollü sahaları

zzzz) TMA: Terminal kontrol sahasını,

aaaaa) Uçuş bilgi bölgesi: İçinde uçuş bilgi ve ikaz hizmetinin sağlandığı boyutları belirlenmiş bir hava sahasını,

bbbbb) Uçuş bilgi hizmeti: Uçuşların emniyetli ve verimli bir şekilde yapılması için yararlı olan tavsiye ve bilgilerin verilmesi amacıyla sağlanan bir hizmeti,

ccccc) Uçuş bilgi merkezi: İkaz hizmeti ve AIP’de belirtilen şartlarda uçuş izni işlemlerini sağlamak üzere kurulmuş üniteyi,

ççççç) Uçuş planı: Bir hava aracının tasarlanan uçuşuna ya da uçuşun bir bölümüne ilişkin olarak hava trafik hizmet ünitelerine sağlanan özel bilgi formatını,

ddddd) UTC: Koordine edilmiş evrensel zamanını,

eeee) VAAC: Volkanik kül danışma merkezini,

ffff) VFR: Görerek uçuş kurallarını

ggggg) VFR Uçuş: Görerek uçuş kurallarına göre gerçekleştirilen uçuşu,

ğğğğğ) VHF: 30 ile 300 MHz arasındaki frekans aralığını,

hhhhh) VMC: Görerek meteorolojik şartları,

ııııı) Volkanik kül danışma merkezi: Bölgesel hava seyrüsefer anlaşmasıyla meteoroloji izleme ofislerine, ACC’lere, FIC’lere, WAFC’ler ile volkanik külün yatay ve dikey yayılımı ve atmosferdeki hareketinin tahminine ilişkin uluslararası OPMET veri bankalarına tavsiye bilgisi sağlamak amacıyla atanmış bir meteoroloji merkezini,

iiiiı) VOR: VHF frekansında çalışan çok yönlü radyo seyrüsefer istikamet cihazını,

jjjjj) WGS-84: Konumları X-Y-Z kartezyen koordinatları olarak ya da enlem, boylam ve elipsoit yükseklik koordinatları olarak tanımlayan, küresel konum belirleme sistemlerinin kullandığı koordinat sistemlerinin bir türünü,

kkkkk) Yaklaşma kontrol hizmeti: İniş/kalkış yapan kontrollü trafıklere sağlanan hava

trafik kontrol hizmetini,

lllll) Yaklaşma kontrol ünitesi: Bir ya da daha fazla havaalanına inen veya bu havaalanlarından kalkan trafıklere hava trafik kontrol hizmeti sağlamak için tesis edilmiş üniteyi,

mmmmm) Yasak saha: Ülkemiz toprakları veya kara suları içerisinde olan ve uçuş yapılması yasaklanmış, hudutları belirli hava sahasını,

nnnnn) Yükseklik: Bir nokta, seviye ya da nokta olarak kabul edilen bir cismin referans olarak alınan başlangıç noktasına dikey mesafesini,

ifade eder.

(2) Bu Talimatta belirtilmeyen tanımlar için 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü İle İlgili Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun, 4 sayılı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ve diğer sivil havacılık mevzuatı ile ülkemizin üyesi olduğu uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan dokümanlarda belirtilen tanım ve kısaltmalar geçerlidir.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Esaslar

Hava trafik hizmetlerinin sağlanması

MADDE 5- (1) Genel Müdürlük hava trafik hizmetlerinin verilmesine yönelik düzenleme ve denetleme faaliyetlerini yürütür.

(2) Hava Trafik Hizmetleri, Ankara ve İstanbul FIR'ları içinde kalan açık denizler ve üzerindeki uluslararası hava sahası ve havaalanları dâhil olmak üzere Ülkemiz topraklarını kapsayacak şekilde sağlanır.

(3) Türk Silahlı Kuvvetlerine ait havaalanlarının sivil hava araçları tarafından kullanılması, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunun 39 uncu maddesi uyarınca yapılmış ve yürürlükte olan protokollerle düzenlenir.

Hava trafik hizmetlerinin amaçları

MADDE 6- (1) Hava trafik hizmetlerinin amaçları:

- a) Hava araçları arasındaki çarpışmaları önlemek,
- b) Manevra sahasındaki hava araçlarının birbirleriyle ve manevra sahası üzerindeki manialar ile çarpışmalarını önlemek,
- c) Düzenli ve hızlı hava trafik akışını sağlamak,
- ç) Uçuşların emniyetli ve etkin bir şekilde sürdürülmesi için tavsiye ve bilgi sağlamak,
- d) Arama ve kurtarma yardımına ihtiyacı olan hava aracı ile ilgili organizasyonlara bildirim yapmak, ve gerektiğinde bu tür organizasyonlara yardım etmektir.

Hava trafik hizmetlerinin bölümleri

MADDE 7- (1) Hava trafik hizmetleri aşağıda belirtilen hizmetleri kapsar.

- a) Hava trafik kontrol hizmeti aşağıda belirtilen üç hizmetten oluşur:
 - 1) Saha kontrol hizmeti: Bu Talimatın 6 ncı maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (c) bentlerinde yer alan amaçları yerine getirmek üzere, iş bu maddenin birinci fıkrasının (2) ve (3) numaralı alt bentlerinde tanımlanan kısımları hariç, kontrollü uçuşlar için hava trafik kontrol

hizmeti sağlanması,

2) Yaklaşma kontrol hizmeti: Bu Talimatın 6 ncı maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (c) bentlerinde yer alan amaçları yerine getirmek üzere, kontrollü uçuşların iniş ya da kalkışı ile ilgili bölümlerine yönelik hava trafik kontrol hizmetinin sağlanması,

3) Meydan kontrol hizmeti: Bu Talimatın 6 ncı maddesinin birinci fıkrasının (a), (b) ve (c) bentlerinde yer alan amaçları yerine getirmek üzere, iş bu maddenin ikinci alt bendinde tanımlanan kısımları hariç, meydan trafiği için hava trafik kontrol hizmetinin sağlanması,

b) Bu Talimatın 6 ncı maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendinde yer alan hedefleri yerine getirmek üzere sağlanan uçuş bilgi hizmeti,

c) Bu Talimatın 6 ncı maddesinin birinci fıkrasının (d) bendinde yer alan hedefleri yerine getirmek üzere sağlanan ikaz hizmeti.

Hava trafik hizmetleri gereksiniminin belirlenmesi

MADDE 8- (1) Hava trafik hizmetlerinin sağlanmasına duyulan ihtiyaç, aşağıdaki hususlar dikkate alınarak belirlenir;

- a) İlgili hava trafiği tipleri,
- b) Hava trafiğinin yoğunluğu,
- c) Meteorolojik şartlar, ve
- d) İlgili olabilecek diğer faktörler.

(2) Hava araçlarının bir bölge içerisinde havada çarpışmalarını önleyici sistemleri taşıyor olması bu bölge içerisinde hava trafik hizmetlerine olan ihtiyacın belirlenmesi hususunda bir ölçüt değildir.

Hava trafik hizmetlerinin sağlanacağı hava sahalarının ve hava alanlarının belirlenmesi

MADDE 9- (1) Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilen hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı, sağlanacak hava trafik hizmetini ve yapısını dikkate alarak hava sahası bölümlerini ve havaalanlarını tanımlar.

(2) Genel Müdürlük, hava trafik hizmetleri ile ilişkili olarak gerektiğinde ilgili kurumlarla koordinasyon kurar.

(3) Hava sahasının belirli bölümlerinin veya havaalanlarının tanımlanması aşağıdaki şekilde olacaktır:

a) Uçuş bilgi bölgeleri, içerisinde uçuş bilgi ve ikaz hizmeti sağlanan, boyutları belirlenmiş hava sahası bölümleri uçuş bilgi bölgeleri olarak tanımlanacaktır.

b) Kontrol sahaları ve kontrol bölgeleri:

1) İçerisinde IFR uçuşlara hava trafik kontrol hizmeti verileceği belirlenen hava sahası bölümleri kontrol sahaları veya kontrol bölgeleri olarak tanımlanacaktır.

2) Bir uçuş bilgi bölgesi içerisinde tanımlandığında, kontrol sahaları ve kontrol bölgeleri o uçuş bilgi bölgesinin bir parçasını oluşturacaktır.

c) Kontrollü havaalanları, meydan trafiğine hava trafik kontrol hizmeti verileceği belirlenen havaalanları, kontrollü havaalanları olarak tanımlanacaktır.

Hava sahalarının sınıflandırılması

MADDE 10- (1) Hava sahası sınıflandırmasına ilişkin uygulamalar, ilgili ANSP ile koordinasyon halinde, Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemelerle belirlenir.

Performansa dayalı seyrüsefer, muhabere ve gözetim operasyonları

MADDE 11- (1) Performansa dayalı seyrüsefer, muhabere ve gözetim operasyonlarına yönelik uygulamalar Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

Hava trafik hizmetlerini sağlayan birimlerin görevlendirilmesi

MADDE 12- (1) Hava trafik hizmetleri, aşağıda belirtilen ünitelerce sağlanır:

a) Uçuş bilgi bölgesi içerisinde, hava trafik hizmet ünitelerince, uçuş bilgi hizmeti sağlanır ve ikaz hizmeti başlatılır.

b) Kontrol sahaları, kontrol bölgeleri ve kontrollü havaalanlarında, hava trafik hizmet ünitelerince, hava trafik kontrol hizmeti ile uçuş bilgi hizmeti sağlanır, ikaz hizmeti başlatılır.

Uçuş bilgi bölgeleri

MADDE 13- (1) Uçuş bilgi bölgeleri hizmet vereceği uçuş yolu yapısının tamamını kapsayacak şekilde oluşturulur.

(2) Bir uçuş bilgi bölgesi, üst uçuş bilgi bölgesi tarafından sınırlandırılanlar haricinde, yatay limitleri içinde bulunan tüm hava sahasını kapsar.

(3) Bir uçuş bilgi bölgesi, üst uçuş bilgi bölgesi ile sınırlandırıldığında, üst uçuş bilgi bölgesi için belirlenen alt limiti, uçuş bilgi bölgesinin üst limitini oluşturacak ve SHY-HK ile belirlenmiş VFR uçuş seviyesi ile eşlenik olacaktır.

(4) Üst uçuş bölgesi için belirlenen usullerin alt uçuş bölgesi için belirlenen usuller ile aynı olması gerekli değildir.

Kontrol sahaları-CTA

MADDE 14- (1) Hava yolları ve TMA'nın da dâhil olduğu kontrol sahaları, hava trafik kontrol hizmeti sağlanacak IFR uçuşların uçuş rotalarını veya bir kısmını kapsayacak şekilde

ve normal koşullarda o bölgede kullanılan seyrüsefer yardımcısının kabiliyetleri dikkate alınarak oluşturulan sahalardır.

(2) Kontrol sahasının alt limiti, yerden veya sudan 200 metre (700 feet)'den az olmayan bir yükseklikte tesis edilir

(3) Bir kontrol sahasının üst limiti,

a) Bu üst limitin üzerinde hava trafik kontrol hizmeti sağlanmayacaksa veya

b) Üzerinde başka bir kontrol sahası var ise, üstündeki kontrol sahasının alt limiti ile eşlenik olacak şekilde, oluşturulacaktır.

(4) Belirlenen üst sınır, SHY-HK içerisinde yer almakta olan VFR seyir seviyelerinden biri ile eşlenik olacaktır.

Kontrol bölgeleri-CTR

MADDE 15- (1) Kontrol bölgelerinin yatay limitleri, en azından IFR uçuşların IMC altında kullanılacak havaalanına geliş ve kalkış yollarını içeren, hava sahasının kontrol sahaları içerisinde kalmayan kısımlarını kapsayacaktır.

(2) Havaalanı civarında bekleme yapan hava aracı, geliş trafiğidir.

(3) Kontrol bölgesinin yatay limitleri havaalanı merkezinden veya havaalanının

yaklaşma yapılacağı yönde en az 9.3 km (5 NM) olacak şekilde oluşturulur.

(4) Bir kontrol bölgesi, kontrol sahasının yatay limitleri içerisinde yer alıyorsa, yerden en az kontrol sahasının alt seviyesine kadar uzanır.

(5) Bir kontrol sahasının dışında bir kontrol bölgesi belirlendiği durumlarda kontrol bölgesinin üst limiti belirlenir.

Hava trafik hizmeti sağlayacak birimlerin ve hava sahalarının tanımlanması

MADDE 16- (1) Bir saha kontrol merkezi veya uçuş bilgi merkezi, yakınındaki bir ilçe/şehir adı veya coğrafi özellik ile tanımlanır.

(2) Bir meydan kontrol kulesi veya yaklaşma kontrol ünitesi, içerisinde bulunduğu havaalanının adıyla tanımlanır.

(3) Bir kontrol bölgesi, kontrol sahası veya uçuş bilgi bölgesi, söz konusu hava sahası üzerinde yetki sahibi olan ünitenin adı ile tanımlanır.

ATS rotalarının tesisi ve tanımlanması

MADDE 17- (1) ATS rotaları tesis edildiğinde, her bir ATS rotası için koruma sahası ve yanındaki ATS rotası ile arasında emniyetli mesafe sağlanır.

(2) ATS rotaları ICAO'nun ilgili dokümanlarında yer alan kriterlere göre tesis edilir ve tanımlanır.

Değiştirme noktalarının tesisi

MADDE 18- (1) VOR tabanlı hizmet veren ATS rotaları üzerinde değiştirme noktaları oluşturulur.

Önemli noktaların tesisi ve tanımlanması

MADDE 19- (1) Önemli noktalar ATS rotasını veya aletli yaklaşma usulünü ve uçuştaki hava aracının ilerlemesine yönelik bilgiler için hava trafik hizmeti gerekliliklerini tanımlamak amacıyla veya uçuştaki hava aracının ilerlemesine yönelik bilgiler için hava trafik hizmeti gerekliliklerini tanımlamak amacıyla tesis edilir.

(2) ATS yolları ve önemli noktalar, Genel Müdürlük HSD.86170537.BPR.19 doküman numaralı ATS Yollarının ve Önemli Noktaların Tesis Edilmesi ve Tanımlanması Prosedürüne göre tanımlanır.

Taksi yapan hava araçları için standart rotaların tanımlanması ve oluşturulması

MADDE 20- (1) Gerekğinde havaalanı pistleri, apronları ve bakım alanları arasında taksi yapan hava araçları için standart rotalar oluşturulur. Bu rotalar, mümkün olduğunca direkt, düz ve trafik sıkışıklığını önleyecek şekilde oluşturulur.

(2) Taksi yapan hava aracı için oluşturulan rotalar, ATS rotalarından ve pist tanımlarından belirgin bir şekilde farklı olmalıdır.

İşletmeci ve hava trafik hizmet birimleri arasında koordinasyon

MADDE 21- (1) Hava trafik hizmet birimleri, talep edilmesi halinde, işletmecilere veya onların atanmış temsilcilerine sorumluluklarını yerine getirmesi için gereken bilgileri sağlar.

(2) İşletmeci tarafından talep edilmesi halinde hava trafik hizmet birimleri tarafından

alınan ve söz konusu işletmeci tarafından operasyonel kontrol hizmeti verilen hava aracının operasyonuna ilişkin mesajlar, pozisyon raporları da dâhil, en kısa yolla işletmeciye veya atanmış temsilcisine mutabık kalınan prosedürlere göre iletilir.

Askeri otoriteler ve hava trafik hizmet üniteleri arasında koordinasyon

MADDE 22- (1) Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, sivil hava araçlarının uçuşlarını etkileyebilecek faaliyetlerden sorumlu olan ilgili askeri otoriteler ile yakın işbirliği kurar.

(2) Sivil hava araçlarına potansiyel tehlike teşkil eden faaliyetlerin koordinasyonu iş bu Talimatın 23 üncü maddesine uygun olarak gerçekleştirilir.

(3) Sivil hava araçlarının uçuşlarının emniyetli ve süratli olarak yürütülmesine ilişkin bilgilerin hava trafik hizmetleri birimleri ile ilgili askeri otoriteler arasında gecikmeksizin paylaşılmasına yönelik gerekli düzenlemeler yapılır.

(4) ATS üniteleri, rutin olarak ya da talep üzerine, bölgesel prosedürlere uygun olarak ilgili askeri otoritelere uygun uçuş planı ve sivil hava aracının uçuşu ile ilgili diğer verileri sağlar.

(5) Sivil hava araçlarına önlemede bulunulması gerekliliklerinin azaltılması ya da ortadan kaldırılması için, ANSP'ler sivil hava aracının tanımlanmasını kolaylaştırmak amacıyla, gerekli olan tüm verilerin ilgili hava trafik hizmetleri birimlerinde olmasını sağlamak için uçuş planı, iki yollu muhabere ve pozisyon raporlarının tüm uçuşlarda geçerli olduğu hava sahalarını ve hava koridorlarını tesis eder.

(6) Askeri otoriteler, sivil ya da sivil olabilecek bir hava aracının müdahaleyi gerektirebilecek bir sahaya girdiğini veya yaklaşmakta olduğunu gözlemlemesi halinde bu durumu ATS ünitelerine bildirir.

(7) Önleme ihtiyacını gidermek için, hava aracının teşhis ve kimliğinin doğrulanması ve bunun seyrüsefer rehberliği ile gerçekleştirilmesi amacıyla gerekli tüm işlemler gerçekleştirilir.

Sivil hava araçlarına tehlike teşkil etme ihtimali olan faaliyetlerin koordinasyonu

MADDE 23- (1) Genel Müdürlük, Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince Ülkemizin hizmet sağlama sorumluluğu olan hava sahasında sivil hava araçlarına tehlike yaratabilecek faaliyetlere yönelik uygulamaları, bilgilerin yayımlanmasına zaman tanıyacak süre önceden, ANSP ile koordineli yürütür.

(2) Koordinasyon ile, sivil hava araçlarının maruz kalacağı tehlikelerin önlenmesi ve sivil hava araçlarının operasyonlarına müdahaleyi en aza indirecek düzenlemeler yapılır.

(3) ANSP sivil hava araçlarına tehlike teşkil etme ihtimali olan faaliyetlere yönelik bilgileri yayımlar.

Havacılık verisi

MADDE 24- (1) Hava trafik hizmetleri ile ilgili havacılık verisinin raporlanması ve belirlenmesine ilişkin hassasiyet ve doğruluğa ilişkin hususlara yönelik uygulamalar Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

(2) Havacılık verisinin dijital ortamda saklanması ve aktarılmasına ilişkin hususlara yönelik uygulamalar Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

Meteoroloji ve hava trafik hizmeti sunan kurum ve kuruluşlar arasında koordinasyon

MADDE 25- (1) Hava aracı operasyonları için en güncel meteorolojik bilgilerin hava aracı tarafından alınmasını sağlamak amacıyla, gerektiğinde meteoroloji ve hava trafik hizmetleri otoritesi arasında düzenlemeler yapılır. ATC personeli tarafından:

a) Meteorolojik cihazlardan elde edilen verilere ek olarak ATC personeli tarafından gözlemlenen veya hava aracı tarafından bildirilen ve üzerinde mutabık kalınan diğer meteorolojik koşullar raporlanır.

b) Havaalanı meteoroloji raporunda yer almayan ancak hava trafik hizmetleri personeline gözlemlenen veya hava aracı tarafından bildirilen, ve operasyonel öneme haiz meteorolojik hususlar, mümkün olan en kısa sürede ilgili meteoroloji ofisine raporlanır.

c) Volkanik hareketlilik öncesi, volkanik püskürme ve volkanik kül bulutu ile ilgili bilgiler mümkün olan en kısa sürede ilgili meteoroloji saha gözetim ofisine raporlanır. Bu bilgiler ayrıca ACC ve FIC tarafından meteoroloji saha gözetim ofisi ve VAAC'ye raporlanır.

(2) ACC, FIC ile ilgili meteoroloji saha gözetim ofisleri arasında, NOTAM ve SIGMET mesajlarında bulunan volkanik küller hakkındaki bilgilerin tutarlı olmasını sağlamak amacıyla koordinasyon sağlanır.

Havacılık bilgi hizmetleri ve hava trafik hizmetleri arasında koordinasyon

MADDE 26- (1) AIS ünitelerinin güncel uçuş öncesi ve uçuş sürecinde ihtiyaç duyulan bilgiler ile donanımlı kılınmasını sağlamak amacıyla, hava trafik hizmetlerini sağlamakla sorumlu ATS üniteleri ile AIS üniteleri arasında aşağıda belirtilen bilgilerin, en az gecikme ile iletilmesi sağlanır:

a) Havaalanı koşullarıyla ilgili bilgi,

b) Sorumluluk sahibi oldukları hava sahası içindeki hava seyrüsefer yardımcı cihazları, hizmetler ve kolaylıkların operasyonel durumlarıyla ilgili bilgiler,

c) Hava aracı tarafından rapor edilen ya da hava trafik hizmetleri personeli tarafından gözlenen volkanik aktivitelerle ilgili bilgiler,

ç) Operasyonel etkisi olduğu düşünülen diğer bilgiler.

(2) Hava seyrüsefer sistemlerinde bir değişiklik başlatılmadan önce, AIS ünitelerinin bu bilgilerin düzenlenmesi, üretimi ve yayımlanması için zamana ihtiyaç duyacağı göz önünde bulundurulur ve değişikliklerden sorumlu ünite tarafından doğru hesaplar yapılarak AIS ünitelerine zamanında bilgi akışının sağlanması amacıyla söz konusu üniteler arasında işbirliği yapılır.

(3) AIS'e ham veri/bilgi sunulurken AIRAC yürürlük tarihlerine sorumlu ATS tarafından riayet edilir.

(4) Ham havacılık bilgilerinin AIS ünitelerine sağlanmasından sorumlu ATS ünitesi, bu bilgileri son kullanıcının ihtiyaçlarını karşılamak için gereken doğruluk ve hassasiyet değerlerini göz önünde bulundurarak gönderir.

Minimum uçuş irtifaları

MADDE 27- (1) Minimum uçuş irtifaları, ANSP'nin ilgili birimi tarafından PANS-OPS 8168 Volume II kriterlerine uygun olarak belirlenir ve PANS-AIM 10066 kriterlerine uygun olarak yayımlanır. Belirlenen minimum uçuş irtifaları PANS OPS 8168 Volume II kriterlerine

göre oluşturulan koruma sahaları içinde yer alan en yüksek kontrol manîâsından asgari koruma payı sağlar.

Acil durumlardaki hava araçlarına hizmet

MADDE 28- (1) Acil durum içerisinde olduğu veya kanunsuz girişime maruz kaldığı bilinen veya düşünülen hava aracına en üst seviyede ilgi, yardım ve şartların gerektirdiği şekilde diğer hava araçlarına göre üstünlük verilir.

(2) Bir hava aracı kanunsuz girişime maruz kaldığında veya maruz kaldığından şüphelenildiğinde, ATS ünitesi hava aracından gelecek taleplere ivedilikle cevap verir. Uçuşun emniyetli bir şekilde yürütülmesi ile ilgili bilgiler iletmeye devam edilir ve hava aracının emniyetli bir şekilde inmesi başta olmak üzere uçuşun tüm aşamalarının hızlandırılması, için gerekli işlem tesis edilir.

(3) Bir hava aracı kanunsuz girişime maruz kaldığında veya maruz kaldığından şüphelenildiğinde, ATS ünitesi, kabul edilmiş prosedürler ile uyumlu olacak şekilde, ivedilikle ilgili kurumlarla gerekli bilgileri paylaşır.

Uçuшта beklenmedik durumlar

MADDE 29- (1) Hava aracı kaybolduğunda veya rotasından önemli ölçüde saptığında,

a) Hava aracının pozisyonu bilinmiyorsa, ATS ünitesi,

1) Hava aracı ile iki-yönlü muhabere kurma girişiminde bulunur,

2) Hava aracının konumunu belirlemek için tüm uygun yöntemleri kullanır,

3) Hava aracının seyrüseferini etkileyebilecek tüm unsurları dikkate alarak hava aracının saptığı veya sapabileceği yöndeki ilgili ATS ünitelerini bilgilendirir,

4) Kabul edilmiş prosedürler ile uyumlu olacak şekilde ilgili askeri üniteleri bilgilendirir ve askeri ünitelere ilgili uçuş planını ve rotasından önemli ölçüde sapmış hava aracıyla ilgili diğer bilgileri sağlar,

5) Rotasından sapmış hava aracının konumunu belirlemek ve muhabere kurmak amacıyla üçüncü ve dördüncü alt bentte belirtilen ünitelerden ve uçuştaki diğer hava aracından gerekli desteği talep eder.

b) Hava aracının pozisyonu biliniyorsa, ATS ünitesi,

1) Hava aracına konumunu ve yapması gereken düzeltici faaliyetleri bildirir,

2) Gerekmesi halinde, diğer ATS ünitelerine ve ilgili askeri ünitelere, rotasından sapmış hava aracıyla ilgili bilgileri ve bu hava aracına verilmiş tavsiyeleri sağlar.

(2) ATS ünitesi, hava sahası içerisinde tanımsız bir hava aracı tespit ettiğinde, hava trafik hizmeti vermesi için gerekliyse veya kabul edilmiş prosedürlere uygun olarak ilgili askeri üniteler tarafından talep edildiyse, hava aracının kimliğini belirlemeye çalışır. Bu durumda ATS ünitesi,

a) Hava aracı ile iki-yönlü muhabere kurma girişiminde bulunur,

b) FIR içerisindeki diğer ATS üniteleri ile temasa geçer ve hava aracı ile iki-yönlü muhabere kurulmasına yönelik desteklerini talep eder,

c) Bitişik FIR'lara hizmet veren ATS üniteleri ile temasa geçer ve hava aracı ile iki-yönlü muhabere kurulmasına yönelik desteklerini talep eder,

ç) Bölgedeki diğer hava araçlarından bilgi almaya çalışır,

(3) ATS ünitesi, gerekirse, hava aracının kimliği belirlendiğinde ilgili askeri üniteye bildirir.

(4) ATS ünitesi tarafından, rotasından sapmış veya tanımlanamayan bir hava aracının kanunsuz girişime maruz kaldığı düşünüldüğünde, kabul edilmiş prosedürlere uygun olarak ilgili kurum ve kuruluşlar bilgilendirilir.

Sivil hava araçlarının önlenmesi

MADDE 30- (1) Bir ATS ünitesi kendi sorumluluk sahası içerisinde bir hava aracının önlendiğini öğrenince duruma uygun olarak aşağıda belirtilen önlemleri alır,

- a) Önlenen hava aracı ile halihazırda muhabere mevcut değil ise, acil durum frekansı 121.5 MHz dâhil olmak üzere veya ihtiyaç olması halinde 243.0 MHz de dâhil olmak üzere mevcut herhangi bir aracı kullanarak iki yönlü muhabere kurma girişiminde bulunur,
- b) Önlenen hava aracının pilotunu, önleme konusunda bilgilendirir,
- c) Önleme yapan hava aracı ile iki-yönlü muhabereyi sürdüren önleme kontrol ünitesi ile temas kurar ve o üniteye hava aracı ile ilgili mevcut bilgileri aktarır,
- ç) Gerektiğinde, önleme yapan hava aracı ya da önleme kontrol ünitesi ve önlenen hava aracı arasında mesaj alışverişi yapar,

d) Önleme kontrol ünitesi ile yakın bir koordinasyon içinde, önlenen hava aracı emniyetini sağlamak için gerekli olan tüm önlemleri alır,

e) Önlenen hava aracının komşu bir FIR'dan sapmış olduğu anlaşılmış ise komşu uçuş bilgi bölgesine hizmet sunan hava trafik hizmet ünitelerini durumdan haberdar eder.

(2) Bir hava trafik hizmetleri ünitesi bir hava aracının kendi sorumluluk sahası dışında önlendiğini öğrenir öğrenmez duruma uygun olarak ivedilikle aşağıdaki önlemleri alır,

- a) Önlemenin yapıldığı hava sahasına hizmet sağlayan ATS ünitesini bilgilendirir, bu üniteye hava aracı kimliğini belirlemede yardımcı olacak mevcut bilgileri sunar ve aynı üniteden bu Madde'nin birinci fıkrasına uygun olarak gereken önlemleri almasını talep eder,
- b) Önlenen hava aracı ve ilgili hava trafik hizmet ünitesi, önleme kontrol ünitesi ya da önleme yapan hava aracı arasında mesajları aktarır.

Hava trafik hizmetlerinde zaman

MADDE 31- (1) ATS üniteleri UTC zaman dilimini kullanır ve zamanı gece yarısı başlayan 24 saatlik günün saat ve dakikaları, gerekmesi halinde saniyeleri, ile ifade eder.

(2) ATS üniteleri, her bir çalışma pozisyonundan kolaylıkla görülebilen ve zamanı saat, dakika ve saniye cinsinden gösteren bir saat ile teçhiz edilir.

(3) ATS ünitelerindeki saatler ve diğer zaman kayıt cihazları, doğru zamanın her zaman UTC ile artı veya eksi 30 saniye içinde olması; eğer veri link muhaberesi kullanılıyor ise, saatler ve diğer zaman kayıt cihazları, doğru zamanın her zaman UTC ile artı veya eksi 1 saniye içinde olması için kontrol edilir.

(4) Doğru zaman, standart bir zaman istasyonundan veya mümkün değilse doğru zamanı bu tür istasyonlardan almış başka bir üniteden sağlanır.

(5) Meydan kontrol kuleleri, pilotun doğru zamanı başka bir kaynaktan temin etmesi için herhangi bir düzenleme yapılmadıkça, kalkış için taksiye başlamadan önce pilota doğru zamanı verir. ATS üniteleri buna ilave olarak istek üzerine pilota doğru zamanı verir. Zaman bilgileri en yakın yarım dakikaya göre verilir.

Basınç irtifası raporlayan transponderların taşınması ve kullanılması gerekliliklerinin belirlenmesi

MADDE 32- (1) Hava sahası içerisinde basınç irtifası raporlayan transponderların taşınması ve kullanılmasına yönelik uygulamalar Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

Yorgunluk yönetimi

MADDE 33- (1) Yorgunluk yönetimine yönelik uygulamalar Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

Emniyet yönetimi

MADDE 34- (1) ATS ile ilgili emniyet bağlantılı, ICAO referansı bulunmayan önemli bir değişim veya prosedür ancak emniyet risk değerlendirmesi sonucunun kabul edilebilir seviyede olmasının akabinde uygulanır.

(2) Genel Müdürlük, gerektiğinde, tanımlanan emniyet seviyesinin karşılanmaya devam ettiğini doğrulamak amacıyla, uygulama sonrası izleme için yeterli önlemlerin alınmasını sağlar.

Ortak referans sistemleri

MADDE 35- (1) WGS-84 hava seyrüseferinde yatay referans sistemi olarak kullanılır. Havacılıkta kullanılan noktaların coğrafi koordinatları (enlem-boylam) WGS-84 jeodezik referans datumuna göre ifade edilir.

(2) MSL datumu hava seyrüseferinde dikey referans olarak kullanılır.

(3) Gregoryen takvimi ve UTC, zamansal referans sistemi olarak hava seyrüseferinde kullanılır. Farklı referans sistemlerinin kullanılması halinde bu AIP GEN 2.1’de belirtilir.

Dil Yeterliliği

MADDE 36- (1) ANSP, hava trafik kontrolörlerinin Şikago Konvansiyonu Ek 1’inde belirtilen düzeyde radyo telefon muhaberesi için kullanılan dil(ler)i konuşmalarını ve anlamalarını sağlamaktan sorumludur.

(2) ATC üniteleri arasındaki muhaberenin karşılıklı olarak kararlaştırılmış bir dilde yürütüldüğü durumlar hariç olmak üzere söz konusu muhabere için İngilizce dili kullanılır.

Beklenmedik durum düzenlemeleri

MADDE 37 – (1) ANSP, hava trafik hizmetlerinin sağlanmasından sorumlu oldukları hava sahasında hava trafik hizmetlerinin ve ilgili destek hizmetlerinin kesintiye uğraması ya da potansiyel olarak kesintiye uğramasının söz konusu olması durumunda uygulanmak üzere beklenmedik durum planları geliştirir ve yayımlar. ANSP, beklenmedik durum planlarının hazırlanması aşamasında ilgili ATS üniteleri ve hava sahası kullanıcıları ile koordineli çalışır.

Yasaklı, tahditli ve tehlikeli sahaların tanımlanması ve yayınlanması

MADDE 38- (1) Tüm yasak, tahditli ve tehlikeli sahaların yayımlanmasına ve tanımlanmasına esas bilgiler Genel Müdürlüğe sunulur akabinde tüm yasak, tahditli ve tehlikeli sahaların Genel Müdürlük tarafından yayımlanması sağlanır.

(2) Yayımlanan sahalar için belirlenen tanımlamalar o alanlara ait sonraki bütün

bildirimlerde bu şekilde kullanılır.

(3) Tanımlama:

a) Ülkemiz için ICAO Doküman 7910'da yer aldığı üzere yasak, tahditli ve tehlikeli sahalar için LT ön sembolü,

b) Yasak saha için P, tahditli saha için R ve tehlikeli saha için Dharfleri,

c) Kullanılmayan ve karışıklığa neden olmayacak bir sayı ile yapılır.

(4) Karışıklığı önlemek için, daha önce yayımlanan sahaların iptali durumunda tanımlama için kullanılan sayı bir yıl içinde tekrarkullanılamaz.

(5) Yasak, tahditli veya tehlikeli sahalar, olabildiğince küçük ve basit geometrik kısıtlamalar içerisinde tanımlanır.

Aletli uçuş usulü tasarım hizmeti

MADDE 39- (1) Hava sahası ve aletli uçuş usulü tasarımı hizmetinin sağlanmasına ve denetlenmesine ilişkin esaslar Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Hava Trafik Kontrol Hizmeti

Hava trafik kontrol hizmetinin sağlanması

MADDE 40- (1) Hava Trafik Kontrol Hizmeti

a) Kontrollü hava sahası içinde tüm aletli uçuşlara,

b) Kontrollü meydanlardaki tüm meydan trafiğine sağlanmaktadır.

(2) Hava sahası sınıflandırması uygulanan hava sahalarındaki hava trafik hizmeti, hava sahası sınıflandırması ile belirlenen usul ve esaslara uygun olarak sağlanır; bu maddenin birinci fıkrası uygulanmaz.

(3) Hava trafik kontrol hizmeti aşağıda belirtilen üniteler tarafından sağlanır;

a) Saha kontrol hizmeti:

1) Saha kontrol merkezi tarafından,

2) Saha kontrol merkezinin görevini yerine getiremeyeceği acil bir durum yaşanması durumunda, bir kontrol bölgesinde veya bir kontrol sahasında, esas olarak yaklaşma kontrol hizmeti sağlanmak üzere tesis edilmiş, yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan ünite tarafından, verilir.

b) Yaklaşma kontrol hizmeti:

1) Gerekmesi halinde veya sorumluluğun tek bir ünite altında birleştirilmesi amaçlandığında, yaklaşma kontrol hizmeti, meydan kontrol hizmeti veya saha kontrol hizmeti altında birleştirilerek, meydan kontrol ünitesi veya saha kontrol merkezi tarafından,

2) Ayrı bir ünite oluşturulmasının gerekmesi halinde veya ayrı bir ünite oluşturulması amaçlandığında yaklaşma kontrol ünitesi tarafından, verilir.

c) Meydan kontrol hizmeti, meydan kontrol ünitesi tarafından, verilir.

Hava trafik kontrol hizmetinin yürütülmesi

MADDE 41- (1) Hava trafik kontrol hizmetinin sağlanması için, bir hava trafik kontrol ünitesi,

a) Hava aracının planlanan hareketi veya planlanan hareketinden değişiklikler ve hava aracının güncel pozisyonu hakkında bilgilendirilir,

b) Aldığı bilgilere dayanarak, hava aracının diğer hava araçlarına göre, olan pozisyonunu değerlendirir.

c) Kontrolü altındaki hava araçları arasında çarpışmayı önlemek, düzenli ve hızlı trafik akışını muhafaza etmek amacıyla müsaade ve bilgi verir,

ç) Kontrolü altındaki bir hava aracının diğer ünitenin kontrolü altındaki bir hava aracına problem oluşturacağına belirlenmesi durumunda diğer ünite ile müsaadeleri koordine eder,

d) Kontrolü altındaki bir hava aracının diğer ünitelere devrinden önce diğer üniteler ile müsaadeleri koordine eder,

(2) Hava aracı hareketlerine ilişkin bilgiler, söz konusu hava araçlarına verilen hava trafik kontrol müsaadeleri ile birlikte, hava araçları arasında yeterli ayırma sağlanarak hava trafiğinin etkin işleyişini sürdürmek adına hazır analize olanak sağlayacak şekilde görüntülenir.

(3) Meydan kontrol hizmetinin sağlanabilmesi amacıyla, meydan kontrol ünitesinden manevra sahasının emniyetli hava trafik kontrol hizmetinin sunulmasına imkân verecek ölçüde gözlemlenmesi esastır. Bu gözlem doğrudan görüş ile sağlanır. Doğrudan görüşün yeterli olmadığı durumlarda, Genel Müdürlükçe uygun görülen ATS gözetim sistemleri veya diğer teknik vasıtalar kullanılabilir.

(4) Hava trafik kontrol üniteleri tarafından verilen müsaadeler ile, kontrollü sahaların içinde IFR uçuşlar arasında; kontrollü meydanlarda meydan trafiğindeki tüm uçuşlar arasında ayırma sağlar.

(5) Hava sahası sınıflandırması uygulanan hava sahalarında hava trafik kontrol üniteleri tarafından verilen müsaadeler, hava sahası sınıflandırması ile belirlenen usul ve esaslara uygun olarak sağlanır; bu maddenin üçüncü fıkrası uygulanmaz.

(6) AIP’de belirtilmedikçe veya hava trafik kontrolörü tarafından aksi bir müsaade verilmedikçe, bir hava trafik kontrol ünitesi tarafından ayırma aşağıdakilerden en az biri ile sağlanır,

a) Dikey ayırma, SHY-HK Talimatında yer alan seyir seviyeleri veya FL 410 üstü seyir seviyeleri tablosundan, farklı uçuş seviyelerinin seçilip tahsis edilmesiyle yapılır.

b) Yatay ayırma,

1) Uzunlamasına ayırma, aynı, kesişen veya karşılıklı rotalarda uçuş gerçekleştiren hava araçları arasında zaman veya mesafe olarak ifade edilen bir aralığın muhafaza edilmesi yoluyla sağlanır.

2) Yanlamasına ayırma, hava araçlarının farklı rotalarda veya farklı coğrafik alanlarda uçmaları yoluyla sağlanır.

(5) RVSM uygulanan hava sahasında, RVSM emniyet hedeflerinin sağlanması amacıyla hava araçlarının yükseklik muhafaza etme performanslarını takip edecek bir program oluşturulur.

Ayrırma alt limitleri

MADDE 42- (1) Ayrırma alt limitleri ICAO PANS-ATM (Doc 4444) ve Bölgesel Tamamlayıcı Prosedürler (Doc 7030) hükümlerine uygun olarak belirlenir.

(2) Kullanılan ayırma alt limitine ilişkin bilgiler, AIP’nin ilgili bölümünde yayımlanır.

Kontrolün sorumluluğu

MADDE 43- (1) Bir kontrollü uçuş herhangi bir anda sadece bir hava trafik kontrol ünitesinin kontrolünde bulunur.

(2) Bir hava aracı veya hava aracı grubunun kontrolü, diğer hava trafik kontrol üniteleri arasında koordinasyon sağlandığından emin olunarak diğer hava trafik kontrol ünitelerine devredilmediği sürece, belirli bir hava sahası bloğu içindeki tüm uçakların kontrolünün sorumluluğu tek bir hava trafik kontrol ünitesindedir.

Kontrolün sorumluluğunun devredilmesi

MADDE 44- (1) Saha kontrol hizmeti sağlayan iki ünite arasında: Bir hava aracının kontrol sorumluluğu; bir kontrol sahasında saha kontrol hizmeti sağlayan üniteden, komşu kontrol sahasında saha kontrol hizmeti sağlayan üniteye, hava aracının kontrolüne sahip saha kontrol merkezi tarafından tahmin edilen ortak kontrol sahası sınırının geçiş anında veya iki ünite arasında mutabık kalınan başka bir nokta ya da zamanda devredilir.

(2) Saha kontrol hizmeti sağlayan ünite ile yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan ünite veya tam tersi arasında: Hava aracı kontrolünün sorumluluğu bir noktada veya iki ünite arasında belirlenmiş bir zamanda devredilir.

(3) Yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan bir ünite ile bir meydan kontrol kulesi arasında: İniş geçen hava aracının kontrolünün sorumluluğu, hava aracı,

a) Meydan civarında olup ve;

1) Yaklaşma ve inişin yere göre görsel referans alınarak tamamlanabileceği değerlendirildiğinde, veya

2) Meydan civarında olup kesintisiz VMC olması durumunda, veya

b) Anlaşma mektupları veya ATS ünite talimatları ile önceden belirlenmiş bir nokta veya seviyede, veya

c) İniş yaptığında,

yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan üniteden meydan kontrol kulesine devredilir.

(4) Bir meydan kontrol kulesi ile yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan bir ünite arasında kalkış yapan bir hava aracının kontrolünün sorumluluğu, hava aracı,

b) Meydan civarında VMC hakim ise,

1) Hava aracının meydan civarını terk etmesinden önce, veya

2) Hava aracının IMC'ye girmesinden önce, veya

3) Önceden belirlenmiş bir nokta veya seviyede,

anlaşma mektupları veya ATS ünite talimatlarında belirtildiği şekilde,

c) Meydan civarında IMC hakim ise, veya

1) Hava aracı havalandıktan hemen sonra,

2) Önceden belirlenmiş bir nokta veya seviyede,

anlaşma mektuplarında veya ATS ünitesi talimatlarında belirtildiği şekilde meydan kontrol kulesinden yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan üniteye devredilir.

(5) Aynı hava trafik kontrol ünitesindeki kontrol pozisyonları/sektörleri arasında bir hava aracının kontrolünün sorumluluğu, bir nokta, seviye veya zamanda, ATS ünitesi talimatlarında belirtildiği şekilde devredilir.

(6) Bir hava aracının kontrolünün sorumluluğu bir hava trafik kontrol ünitesinden diğerine, devralan kontrol ünitesinin izni olmadan devredilemez.

(7) Devreden kontrol ünitesi, devralan kontrol ünitesine mevcut uçuş planının ilgili

kısımlarını ve talep edilen aktarım ile ilgili her türlü bilgiyi iletir.

(8) Kontrolün devrinin radar veya ADS-B verisi kullanılarak sağlandığı durumlarda, devir ile ilgili kontrol bilgileri, transferden hemen önce radar veya ADS-B üzerinden gözlemlenen hava aracının konumu, gerekirse hava aracının rotası ve hızı, ile ilgili bilgileri içerir.

(9) Kontrolün devrinin ADS-C verisi kullanılarak sağlandığı durumlarda, devir ile ilgili kontrol bilgileri 4 boyutlu konumun yanı sıra gerekli diğer bilgileri içerir.

(10) İki ünite arasında önceden yapılan anlaşmaya göre, böyle bir göstergenin bulunmaması, belirtilen şartların kabul edildiği şeklinde anlaşılmayacaksa veya gerekli değişiklikler belirtilmemişse, devralan kontrol ünitesi, hava aracının kontrolünü devreden kontrol ünitesi tarafından belirlenen şartlarda kabul edilebilirliğini belirtir.

(11) Devralan kontrol ünitesi, diğer bilgileri veya uçuşun sonraki kısımlarında hava aracının devredilmesi esnasında ihtiyaç duyulacak müsaadeleri belirtir.

(12) Devralan kontrol ünitesi, ilgili hava aracı ile iki-yönlü sesli ve/veya veri hattı muhaberesi sağladığında, iki ünite arasındaki anlaşmalarda aksi belirtilmedikçe, devreden kontrol ünitesine bildirir.

(13) Kontrol devir noktaları dâhil koordinasyon prosedürleri anlaşma mektuplarında ve ATS ünitesi talimatlarında belirtilir.

Hava trafik kontrol müsaadeleri

MADDE 45- (1) Hava trafik kontrol müsaadeleri sadece hava trafik kontrol hizmetinin sağlanmasına yönelik gerekliliklere dayanır.

(2) Hava trafik kontrol müsaadesi:

- a) Uçuş planında yer alan hava aracı tanıtması,
- b) Müsaade limiti,
- c) Uçuş rotası,
- ç) Uçuşun tamamı veya bir kısmı için uçuş seviyesi ve gerekirse seviye değişimleri,
- d) Muhabere gereklilikleri ve müsaadenin geçerlilik zamanı, yaklaşma veya kalkış manevraları gibi diğer konulardaki bilgi veya diğer gerekli talimatlar.

(3) Süpersonik uçuşun transonik fazı ile ilgili hava trafik kontrol müsaadeleri, en az transonik fazın sonuna kadar geçerlidir.

(4) Uçuş ekibi, ATC müsaadelerinin ve sesli talimatlarının emniyetle ilgili kısımları hakkında hava trafik kontrolörüne read-back yapar. Aşağıdaki hususları her zaman read-back yapılır:

- a) ATC yol müsaadeleri,
- b) Pist giriş, iniş talimatı, kalkış talimatı, pistten önce pozisyon muhafaza, pist kat ediş ve pist üzerinde geri dönüş müsaadeleri ve talimatları,
- c) Kullanılan pist, altimetre ayarları (QNH), SSR kodları, seviye talimatları, uçuş başı ve hız talimatları ve hava trafik kontrolörü tarafından belirtilen veya ATIS yayınında yer alan hususlar, geçiş seviyeleri,

(5) Diğer müsaadeler veya talimatlar, şartlı müsaadeler dâhil, readback yapılır veya anlaşıldığı ve uyulacağı açıkça belirtilir.

(6) Read-back, müsaade veya talimatın uçuş ekibi tarafından doğru alındığını anlayabilmek için hava trafik kontrolörü tarafından dinlenir ve read-back ile ortaya çıkan herhangi bir farklılığın düzeltilmesi için ivedilikle müdahale edilir.

(7) ATS ünitesi tarafından aksi talep edilmedikçe CPDLC mesajları için read-back

gerekliliği bulunmamaktadır.

(8) Manevra sahasında faaliyet gösteren veya faaliyet göstermeyi amaçlayan araç sürücüleri, hava trafik kontrolörü tarafından yer-yer muhabere kanalları aracılığıyla kendilerine iletilen talimatların piste giriş, taksi yoluna giriş, pist ya da taksi yolu öncesi bekleme, pist katediş ya da taksi yolu katediş talimatları veya herhangi bir operasyonel pist ya da taksi yolunda çalışma talimatları gibi emniyet ile ilgili kısımlarını read-back yapar.

(9) Read-back, talimatın araç sürücüsü tarafından doğru alındığını anlayabilmek için hava trafik kontrolörü tarafından dinlenir ve read-back ile ortaya çıkan herhangi bir farklılığın düzeltilmesi için ivedilikle müdahale edilir.

(10) Hava trafik kontrol müsaadesi, bir hava aracının uçuşunun tamamı veya bir kısmını kapsayan hava trafik üniteleri arasında koordine edilir.

(11) Bir hava aracı, kalkıştan önce, ilgili hava aracını kontrol edecek tüm hava trafik kontrol üniteleri arasında müsaade koordinasyonu yapmak mümkün olduğunda, ilk iniş yapma niyeti olan havaalanına kadarki uçuşun tamamı için serbest kılınır.

(12) Hava aracının daha sonra kontrolü altına gireceği hava trafik kontrol üniteleri arasında ön koordinasyon sağlanacağına yönelik makûl güvence olduğunda, ilgili hava aracı ilk iniş yapma niyeti olan havaalanına kadarki uçuşun tamamı için serbest kılınır.

(13) Bu maddenin on birinci ve on ikinci fıkralarında bahsedilen koordinasyon yapılamadığında veya yapılması beklenmediğinde, hava aracı sadece koordinasyonun olduğuna yönelik güvence olan noktaya serbest kılınır. Bu noktaya erişmesinden önce veya bu noktada, hava aracı bekleme talimatı veya ilave müsaade alır.

(14) ATS ünitesi tarafından uygun bulunduğu, hava aracı kontrol devir noktasından önce müteakip müsaadenin alınması amacıyla bir sonraki ATC ünitesi ile temas kurar.

(15) Hava aracı, müteakip müsaadeyi alırken ilgili ATC ünitesi ile gerekli iki-yönlü muhabereyi sürdürür

(16) Müteakip müsaade olarak verilen müsaade, pilot açısından net anlaşılabilir nitelikte olacaktır.

(17) Koordine edilmediği sürece, müteakip müsaadeler, müteakip müsaadeyi veren sorumlu ATC ünitesi dışında, hava aracının gerçek uçuş profilini hiçbir hava sahası içinde etkilemez.

(18) Bir hava aracı otuz dakikalık bir süre içinde veya ilgili ACC'ler arasında mutabık kalınan başka bir belirli süre içinde başka bir ACC'ye girmek üzere bir kontrol alanı içindeki bir havaalanından kalkmak istediğinde, kalkış kleransı verilmeden önce müteakip ACC ile koordinasyon sağlanacaktır.

(19) Bir hava aracı kontrollü hava sahası dışında uçuş yapmak üzere bir kontrol sahasını terk etmek isterse ve daha sonra aynı veya başka bir kontrol sahasına tekrar girecekse, kalkış noktasından ilk planlanan iniş havaalanına kadar geçerli bir müsaade verilebilir. Bu tür bir müsaade veya revizyonu sadece uçuşun kontrollü hava sahası içinde gerçekleştirilen kısımları için geçerli olur.

Hava trafik akış yönetimi

MADDE 46- (1) ATFM, hava trafik talebinin hava trafik kontrol hizmetleri için ilgili ATS otoritesince ilan edilmiş kapasitesini aşan veya aşması beklenen hava sahaları için uygulanır.

(2) Bir ATC ünitesi için, halihazırda kabul edilmiş olan trafiğe ilave trafiğin, belirli bir

yerde belirli bir alanda belirli bir süre içinde karşılanamayacağı veya yalnızca belirli bir oranda karşılanabileceği belirgin hale geldiğinde bu ünite, böyle bir ünite kurulmuş ise ATFM ünitesini, ve uygun olduğunda, ilgili ATS ünitelerini bilgilendirir. Söz konusu yere veya alana gidecek olan uçakların uçuş ekipleri ve ilgili operatörler de beklenen gecikmeler veya uygulanacak kısıtlamalar konusunda bilgilendirilir.

Havaalanlarındaki personelin ve araçların kontrolü

MADDE 47- (1) Bir havaalanının manevra sahasında çekilen uçaklar da dâhil olmak üzere kişilerin veya araçların hareketi, kendilerine veya iniş, taksi veya kalkış yapan uçaklara tehlike oluşturmasını önlemek için meydan kontrol kulesi tarafından kontrol edilir.

(2) Düşük görüş usullerinin uygulandığı koşullarda:

a) Bir havaalanının manevra sahasında operasyon yürüten kişiler ve araçlar, gerekli alt limit ile sınırlandırılır ve Kategori II veya Kategori III hassas alet operasyonları devam ederken ILS hassas sahalarının korunması koruma gerekliliklerine özellikle dikkat eder;

b) Üçüncü fıkradaki hükümlere bağlı kalarak, araçlar ve taksi yapan uçaklar arasındaki asgari ayırma, mevcut seyrüsefer yardımcıları dikkate alınarak uygun ATS otoritesi tarafından öngörüldüğü şekilde yapılır;

(3) Tehlike altındaki bir hava aracının yardımına giden acil durum araçlarına diğer tüm yüzey hareketi trafiğine göre öncelik tanınacaktır.

(4) Bu maddenin üçüncü fıkrasındaki hükümlere tabi olmak kaydıyla, manevra alanındaki araçlar aşağıdaki kurallara uyar:

a) Araçlar ve hava taşıtlarını çeken araçlar iniş, kalkış veya taksi yapan hava taşıtlarına yol verir;

b) Araçlar, hava aracını çeken araçlara yol verir;

c) Araçlar, ATS ünitesinin talimatlarına uygun olarak diğer araçlara yol verir;

ç) Bu fıkranın a), b) ve c) bentlerindeki hükümlere bakılmaksızın, hava taşıtları ve hava taşıtlarını çeken araçlar meydan kontrol kulesi tarafından verilen talimatlara uyar.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Uçuş Bilgi Hizmeti

Uçuş bilgi hizmetinin sağlanması

MADDE 48- (1) Uçuş bilgi hizmeti, hava trafik kontrol hizmeti sağlanan ve ilgili ATS üniteleri ile iki yöllü muhabere kurulabilen tüm hava araçlarına sağlanır.

(2) Hem FIS hem de ATC hizmeti sağlanan ATS ünitelerinde ATC hizmetinin sağlanması gerektiğinde, ATC hizmetinin sağlanması FIS'in sağlanmasına göre önceliklidir.

(3) Uçuş bilgi hizmeti, bir hava aracının sorumlu pilotunun herhangi bir sorumluluğunu ortadan kaldırmaz ve önerilen herhangi bir uçuş planı değişikliği ile ilgili son karar sorumlu pilot tarafından verilir.

Uçuş bilgi hizmetinin içeriği

MADDE 49- (1) FIS aşağıdaki hükümleri içerir,

a) SIGMET ve AIRMET bilgisi,

b) Patlama öncesi volkanik aktivite, volkanik patlamalar ve volkanik kül bulutları ile ilgili bilgiler,

c) Radyoaktif maddelerin veya zehirli kimyasalların atmosfere salınmasına ilişkin bilgiler,

ç) Radyo seyrüsefer hizmetlerinin kullanılabilirliğindeki değişikliklere ilişkin bilgiler,

d) Kar, buz veya önemli derinlikteki sudan etkilendiklerinde havaalanı hareket sahasının durumuna ilişkin bilgiler de dâhil olmak üzere, havaalanları ve ilgili tesislerin durumundaki değişikliklere ilişkin bilgiler,

e) İnsansız serbest balonlar hakkında bilgiler,

f) Emniyeti etkileyebilecek diğer bilgiler,

g) Kalkış, varış ve yedek meydanlar için rapor edilen veya tahmin edilen hava koşulları,

Operasyonel FIS yayınları

MADDE 50- (1) FIS'e dâhil olan radyo seyrüsefer hizmetleri, havaalanları ile ilgili meteorolojik bilgiler ve operasyonel bilgiler mevcut olduğunda, operasyonel olarak entegre bir biçimde FIS yayınları sağlanır.

(2) Pilot tarafından talep edildiğinde, geçerli OFIS mesajı ve mesajları uygun ATS ünitesi tarafından iletilir.

Sesli ATIS yayını

MADDE 51- (1) Sesli ATIS yayınları, ATS VHF hava-yer muhabere kanalları üzerindeki muhabere yükünün azaltılmasının gerekli olduğu havaalanlarında sağlanır ve aşağıdakileri bilgileri kapsar:

a) İnişe gelen uçaklara hizmet veren bir yayın; veya

b) Kalkış yapan uçaklara hizmet veren bir yayın; veya

c) Hem inişe gelen hem de kalkış yapan uçaklara hizmet veren bir yayın; veya

ç) Hem inişe gelen hem de kalkış yapan uçaklara hizmet veren bir yayının uzunluğunun aşırı uzun olacağı havaalanlarında sırasıyla gelen ve giden uçaklara hizmet veren iki farklı yayın.

(2) Sesli ATIS yayınları için mümkün olan her durumda ayrı bir VHF frekansı kullanılır. Eğer ayrı bir frekans mevcut değilse, menzilin ve okunabilirliğin yeterli olması koşuluyla, yayın en uygun terminal seyrüsefer yardımcısının, tercihen bir VOR'un ses kanalından yapılabilir.

(3) Sesli ATIS yayınları bir ILS'nin ses kanalından iletilemez.

(4) Sesli ATIS yayını sürekli ve tekrarlı sağlanır.

(5) ATIS yayını, hava araçlarına yaklaşma iniş kalkış ile ilgili bilgi sağlama görevi olan ATS ünitesi veya üniteleri tarafından hazırlanmıyorsa, mevcut ATIS yayınında yer alan bilgiler, ATS ünitesi veya ünitelerine derhal bildirilmelidir.

(6) Uluslararası kullanımda olan havaalanlarında sağlanan sesli ATIS yayınları, asgari olarak İngilizce dilinde mevcut olur.

Veri bağlantısı-otomatik terminal bilgi hizmeti (D-ATIS)

MADDE 52- (1) Sesli ATIS yayınının bir D-ATIS ile tamamladığı durumlarda, bilgiler hem içerik hem de format açısından geçerli sesli ATIS yayınıyla aynı olur.

(2) Gerçek zamanlı meteorolojik bilgilerin dâhil edildiği ancak verilerin önemli değişiklik kriterlerinin parametreleri dâhilinde kaldığı durumlarda, aynı tanımlayıcıyı korumak amacıyla içerik aynı kabul edilecektir.

(3) Sesli ATIS yayınının bir D-ATIS ile tamamlandığı ve ATIS yayınının güncellenmesi

gereken durumlarda, sesli ATIS ve D-ATIS aynı anda güncellenir.

Otomatik terminal bilgi hizmeti (sesli ve/veya veri bağlantısı)

MADDE 53- (1) Sesli ATIS ve/veya D-ATIS sağlandığında,

- a) İletilen bilgi sadece bir havaalanı ile ilgilidir,
- b) İletilen bilgi önemli bir değişiklik olduğunda ivedilikle güncellenir,
- c) ATIS mesajının hazırlanması ve yayımlanmasının sorumluluğu ilgili ATS ünitesindedir,
- ç) ATIS mesajları ICAO alfabesinde yer alan harfler ile tanımlanır. Ardışık ATIS mesajlarına verilen tanımlayıcılar alfabetik sıra ile devam eder,
- d) Hava aracı, yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan ATS ünitesi veya meydan kontrol kulesi ile muhabere kurduktan sonra bilginin alındığını bildirir,
- e) İlgili ATS ünitesi, bu fıkranın d bendinde belirtilen mesajı cevaplarırken veya inişe gelen hava aracı için ilgili ATS otoritesi tarafından belirlenebilecek bir zamanda diliminde, hava aracına güncel referans basınç bilgisi verir,
- f) Meteoroloji ile ilgili bilgiler lokal rutin veya özel meteoroloji raporlarından bilgi güvenliği gözetilerek elde edilir.

(2) Ani değişen meteorolojik koşullar nedeniyle, ATIS'in bir hava durumu raporu yayımlanması makul olmadığında, ATIS mesajlarında söz konusu hava durumu bilgisinin ilgili ATS ünitesi ile ilk temasta verileceği belirtilir.

(3) İlgili hava aracı tarafından alındığı bildirilen güncel ATIS bilgilerinin, güncel referans basınç bilgisi hariç, hava aracına verilmesine ihtiyaç duyulmaz.

(4) Bir hava aracı artık güncel olmayan bir ATIS'i alırsa, güncel olan bilgiler gecikme olmaksızın hava aracına iletilir.

İnişe gelen ve kalkan hava araçları için ATIS

MADDE 54- (1) Hem iniş hem de kalkış bilgisi içeren ATIS mesajları sırasıyla aşağıdaki hususları içerir:

- a) Havaalanının adı,
- b) Geliş ve/veya kalkış göstergesi,
- c) D-ATIS yoluyla muhabere olması durumunda, sözleşme tipi,
- ç) Tanımlayıcı,
- d) Mümkünse, gözlem zamanı,
- e) Planlanan yaklaşma tipi,
- f) Kullanımdaki pist ile birlikte (varsa) potansiyel tehlike oluşturan durdurma sisteminin durumu,
- g) Önemli pist yüzey koşulları ve varsa frenleme değerleri,
- ğ) Bekleme gecikmesi, varsa,
- h) Geçiş seviyesi, mümkünse,
- ı) Diğer önemli operasyonel bilgiler,
- i) Yer rüzgârı yönü, manyetik derece cinsinden, ve hızı ile pistin bölümlerindeki pist tanımlayıcısı ve pist bölüm bilgisi ile işletmeciler tarafından talep edilen kullanımdaki pist ve pistin bölümlerindeki önemli değişiklikler,
- j) Görüş mesafesi ve uygulanabilir olduğunda pist ve pistin bölümlerindeki önemli değişiklikleri içeren RVR bilgisi ile RVR sensörleriyle ilgili pist tanıtması ve pist bölüm bilgisi

- k) Mevcut meteorolojik hadise,
 - l) 1500 metre (5000 feet) altında veya en yüksek minimum sektör irtifasının altında bulut bilgisi, hangisi daha yüksekse, ve CB bulutu, ve gökyüzünün görülememesi durumunda ve mümkün olduğunda dikey görüş mesafesi,
 - m) Hava sıcaklığı,
 - n) Çiy noktası sıcaklığı,
 - o) Referans basınç değeri,
 - ö) Yaklaşma ve tırmanış alanlarındaki önemli meteorolojik durumlar hakkındaki diğer bilgiler, rüzgar kesmesi, ve operasyonel öneme haiz hava durumu hakkında bilgi,
 - p) Mümkün olduğunda hava durumu eğilimi tahmini,
 - r) Özel ATIS talimatları,
- (2) ICAO Doc 4444'de belirtilen hükümler karşılandığında bu maddenin birinci fıkrasının (j), (k) ve (l) bentlerinde yer alan hükümler yerine CAVOK kullanılır.

İniş gelen hava araçları için ATIS

MADDE 55- (1) İniş bilgisi içeren ATIS mesajları aşağıdaki hususları içerir:

- a) Havaalanının adı,
 - b) Geliş göstergesi,
 - c) D-ATIS ile muhabere olması durumunda, sözleşme tipi,
 - ç) Tanımlayıcı,
 - d) Mümkünse, gözlem zamanı,
 - e) Planlanan yaklaşma tipi,
 - f) Kullanımdaki iniş pisti ile birlikte varsa potansiyel tehlike oluşturan durdurma sisteminin durumu,
 - g) Önemli pist yüzey koşulları ve varsa frenleme değerleri,
 - ğ) Bekleme gecikmesi, varsa,
 - h) Geçiş seviyesi, mümkünse,
 - ı) Diğer önemli operasyonel bilgiler,
 - i) İşletmeciler tarafından talep edilen kullanımdaki pist ve pistin bölümlerindeki önemli değişiklikler de dâhil olmak üzere yer rüzgâr yön ve hızı ile pistin bölümlerindeki pist tanımlayıcısı ve pist bölüm bilgisi,
 - j) Görüş mesafesi ve mümkün olduğunda işletmeciler tarafından talep edilen kullanımdaki pist ve pistin bölümlerindeki önemli değişiklikleri içeren RVR bilgisi ile görüş/RVR sensörleriyle ilgili pist tanımlayıcısı ve pist bölüm bilgisi,
 - k) Mevcut meteorolojik hadise,
 - l) 1500 metre (5000 feet) altında veya minimum sektör irtifasının altında bulut bilgisi (hangisi daha yüksekse) ve CB bulutu veya gökyüzünün görülememesi durumunda ve mümkün olduğunda dikey görüş mesafesi,
 - m) Hava sıcaklığı,
 - n) Çiy noktası sıcaklığı,
 - o) Referans basınç değeri,
 - ö) Yaklaşma alanlarındaki önemli meteorolojik durumlar hakkındaki diğer bilgiler, rüzgar kesmesi, ve operasyonel öneme haiz hava durumu hakkında bilgi,
 - p) Mümkün olduğunda hava durumu eğilimi tahmini,
 - r) Özel ATIS talimatları.
- (2) ICAO Doc 4444'de belirtilen hükümler karşılandığında bu Maddenin birinci

fıkrasının j), k) ve l) bentlerinde yer alan hükümler yerine CAVOK kullanılır.

Kalkan hava araçları için ATIS

MADDE 56- (1) Kalkış bilgisi içeren ATIS mesajları aşağıdaki hususları içerir:

- a) Havaalanının adı,
 - b) Geliş göstergesi,
 - c) D ATIS ile muhabere olması durumunda, sözleşme tipi,
 - ç) Tanımlayıcı,
 - d) Mümkünse, gözlem zamanı,
 - e) Kalkış için kullanılan pist ile birlikte varsa yakalama sistemleri,
 - f) Önemli pist yüzey koşulları ve varsa frenleme hareketi,
 - g) Kalkış gecikmesi, varsa,
 - ğ) Geçiş seviyesi, mümkünse,
 - h) Diğer önemli operasyonel bilgiler,
 - ı) İşletmeciler tarafından talep edilen kullanımdaki pist ve pistin bölümlerindeki önemli değişiklikler de dâhil olmak üzere yer rüzgâr yön ve hızı ile pistin bölümlerindeki pist tanımlayıcısı ve pist bölüm bilgisi,
 - i) Görüş mesafesi ve mümkün olduğunda işletmeciler tarafından talep edilen kullanımdaki pist ve pistin bölümlerindeki önemli değişiklikleri içeren RVR bilgisi ile görüş/RVR sensörleriyle ilgili pist tanımlayıcısı ve pist bölüm bilgisi,
 - j) Mevcut meteorolojik hadise,
 - k) 1500 metre (5000 feet) altında veya minimum sektör irtifasının altında bulut bilgisi (hangisi daha yüksekse) ve CB bulutu veya gökyüzünün görülememesi durumunda ve kapalıysa, mümkün olduğunda dikey görüş mesafesi,
 - l) Hava sıcaklığı,
 - m) Çiğ noktası sıcaklığı,
 - n) Referans basınç değeri,
 - o) Yaklaşma alanlarındaki önemli meteorolojik durumlar hakkındaki diğer bilgiler, rüzgâr kesmesi, ve operasyonel öneme haiz hava durumu hakkında bilgi,
 - ö) Mümkün olduğunda hava durumu eğilimi tahmini,
 - p) Özel ATIS talimatları.
- (2) ICAO Doc 4444'de belirtilen hükümler karşılandığında bu Maddenin birinci fıkrasının i), j) ve k) bentlerinde yer alan hükümler yerine CAVOK kullanılır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

İkaz Hizmeti

İkaz hizmetinin sağlanması

MADDE 57- (1) İkaz hizmeti,

- a) ATC hizmeti sağlanan tüm hava araçlarına,
 - b) Mümkün olduğunca, uçuş planı doldurmuş veya ATS ünitesi tarafından bilinen diğer hava araçlarına,
 - c) Kanunsuz girişime maruz kaldığı bilinen veya düşünülen hava araçlarına,
- verilir.
- (2) FIC veya ACC, FIR veya ilgili kontrol sahası içerisinde operasyon yürüten tüm hava

araçlarının acil durumu ile ilgili bilgilerin toplandığı ve bu bilgilerin ilgili RCC'ye aktarıldığı merkez nokta olarak hizmet verir.

(3) Hava aracı, meydan kontrol kulesi veya yaklaşma kontrol ünitesinin kontrolü altında iken acil durum oluşması durumunda, ilgili ünite ivedilikle sorumlu FIC veya ACC ünitesini bilgilendirir ve bu ünite de kurtarma koordinasyon merkezini bilgilendirir.

a) Acil durumun içeriğine göre, meydan kontrol kulesi veya yaklaşma kontrol ünitesi, uygun bölgesel kurtarma ve acil durum kuruluşlarının harekete geçmesi amacıyla ilk önce ikaz vermekten ve diğer gerekli adımları yürütmekten sorumludur.

Arama kurtarma merkezlerine bildirim yapılması

MADDE 58- (1) Bu tür bir bildirimi tavsiye edilebilir kılabilcek diğer durumlar saklı kalmak kaydıyla, ATS üniteleri, bir hava aracının aşağıdaki koşullara uygun olarak acil durum halinde olduğunu değerlendirdiğinde kurtarma koordinasyon merkezlerini ivedilikle bilgilendirir,

a) Şüphe safhası, aşağıdaki durumlarda başlar,

1) Hava aracı ile yapılan son muhabereyi takip eden 30 dakika içinde hiçbir muharebe bağlantısı kurulmadığında veya 30 dakika geçmiş olmasına rağmen muhabere bağlantısı kurmak için yapılan girişimler başarısız olduğunda (hangisi daha önce ise),

2) Bir hava aracının son bildirdiği veya ATS ünitelerince hesaplanan muhtemel varış zamanına göre 30 dakika geçmiş olmasına rağmen iniş yapmadığı zaman (hangisi daha sonra ise),

3) Hava aracı ve hava aracı içinde bulunan kişilerin emniyetiyle ilgili herhangi bir tereddüt mevcut değilse, şüphe safhası başlatılmaz.

b) Alarm safhası, aşağıdaki durumlarda başlar,

1) Belirsizlik aşamasını takiben, hava aracıyla muhabere kurmak için sonraki girişimler veya hava aracıyla ilgili bilgilerin ortaya çıkarılabilmesi amacıyla diğer ilgili kaynaklara yapılan sorgulamaların başarısız olması durumunda, veya,

2) Bir hava aracının inişe serbest kılınması ve tahmini iniş zamanından sonraki beş dakika içerisinde inişi gerçekleştirememesi ve hava aracıyla muhaberenin yeniden kurulamaması durumunda, veya,

3) Zorunlu iniş ihtiyaç duyulan ölçüde olmamakla birlikte, hava aracının çalışma verimliliğinin bozulduğunu gösteren bilgilerin alınması durumunda,

4) Hava aracı ve hava aracı içinde bulunan kişilerin emniyetine ilişkin endişeleri giderecek kanıtların mevcut olduğu durumlarda, 1'inci, 2'inci ve 3'üncü fıkralarda belirtilen şekilde alarm safhası başlatılmaz.

5) Kanunsuz girişime maruz kaldığı bilinen veya düşünülen hava aracı olması durumunda.

c) Tehlike safhası,

1) Alarm safhasını takiben, uçağın tehlikede olma ihtimaline işaret etmekte olan, hava aracıyla muhabere kurmaya yönelik sonraki başarısız girişimler ve diğer geniş çaplı başarısız sorgulamalar olması durumunda, veya,

2) Hava aracındaki yakıtın tükenmesi veya hava aracının emniyetli bir şekilde ulaşmasını sağlamak için yetersiz olması durumunda, veya,

3) Zorunlu iniş ihtiyaç duyulan ölçüde hava aracının çalışma verimliliğinin bozulduğunu gösteren bilgilerin alınması durumunda, veya,

4) Hava aracının zorunlu iniş yapmak üzere olduğuna veya zorunlu iniş yaptığına yönelik bilgi alındığında,

5) Hava aracının ve kullanıcılarının ciddi ve olası bir tehlikeyle karşı karşıya olmadıklarına ve acil yardıma ihtiyaç duymadıklarına dair makul kesinlik bulunan durumlarda tehlike safhası başlatılmaz.

(2) Bildirim, mümkün olduğu sürece, sırasıyla aşağıdaki hususları içerir:

- a) INCERFA, ALERFA veya DETRESFA, ilgili acil durum safhası,
- b) Arayan kişi ve kuruluş,
- c) Acil durumun niteliği,
- ç) Uçuş planındaki önemli bilgiler,
- d) Son temas eden ünite, zamanı ve kullanılan araçlar,
- e) Son pozisyon raporu ve nasıl belirlendiği,
- f) Hava aracının rengi ve ayırt edici işaretler,
- g) Kargo olarak taşınan tehlikeli maddeler,
- ğ) Raporlama ofisi tarafından gerçekleştirilen her türlü faaliyet,
- h) Diğer ilgili açıklamalar,

(3) Bu maddenin birinci fıkrasında belirtilen bildirimde ilave olarak, özellikle acil durumun devam eden safhaları boyunca gelişim süreci hakkında her türlü bilgi veya acil durumun artık devam etmediği bilgisi kurtarma koordinasyon merkezine verilir.

Muhabere kolaylıklarının kullanımı

MADDE 59- (1) ATS üniteleri, gerektiğinde, acil durumdaki hava aracı ile muhabereyi sağlamak ve devam ettirmek için tüm uygun muhabere kolaylıklarını kullanır, ve hava aracının bilgilerini talep eder.

Acil durumdaki hava aracının yerinin işaretlenmesi

MADDE 60- (1) Acil durumun var olduğu düşünüldüğünde, acil durum içerisindeki hava aracının muhtemel konumunu ve bilinen son konumundan itibaren en uzak hareket mesafesini belirleyebilmek adına hava aracının uçuşu harita üzerine işaretlenir.

(2) Acil durum içerisindeki hava aracının yakınında faaliyet gösterdiği bilinen diğer hava araçlarının uçuşları da gelecekteki muhtemel konumlarını ve azami dayanıklılıklarını belirlemek amacıyla çizilecektir.

İşleticiye verilecek bilgiler

MADDE 61- (1) Bir hava aracının şüphe ve alarm safhası içinde olduğuna karar verilmesi durumunda kurtarma koordinasyon merkezine bildirilen tüm bilgiler, mümkün olduğunca, gecikme olmaksızın işleticiye de bildirilir.

Acil durum içerisindeki hava aracının yakınında operasyon yürüten hava aracına verilecek bilgiler

MADDE 62- (1) ATS ünitesi tarafından hava aracının acil durum içerisinde olduğuna karar verildiğinde, acil durum içerisindeki hava aracının yakınında olduğu bilinen diğer hava aracı, bu Maddenin ikinci fıkrası haricinde, tehlikenin yapısı hakkında mümkün olan en kısa süre içerisinde bilgilendirilir.

(2) Bir ATS ünitesi, bir hava aracının yasadışı müdahaleye maruz kaldığını bildiğinde

veya buna inandığında, ATS hava-yer muhaberesinde, ilgili hava aracından gelen muhaberelede daha önce atıfta bulunulmamışsa ve böyle bir atfın durumu daha da kötüleştireceği kesinse, acil durumun niteliğine atıfta bulunulmaz.

ALTINCI BÖLÜM

Muhabere için Hava Trafik Hizmetleri Gereklilikleri

Mobil havacılık hizmeti (hava-yer muhaberesi)

MADDE 63- (1) ATS için hava-yer muhaberesinde R/T ve/veya veri hattı kullanılır.

(2) Genel Müdürlük tarafından PBC için RCP şartlarının öngörüldüğü durumlarda ATS üniteleri, bu maddenin birinci fıkrasında belirtilen gerekliliklere ilaveten öngörülen RCP şartları ile uyumlu ATS sağlamak için muhabere ekipmanı tesis eder.

(3) ATC hizmetinin sağlanması için direkt pilot-kontrolör iki-yönlü telsiz muhaberesi veya veri hattı muhaberesi kullanıldığında, tüm hava-yer muhabere kanalları ile ilgili ATC ünitesinde kullanılan tüm yer-yer muhabere kanallarında kayıt imkânları sağlanır.

(4) Bu Maddenin üçüncü fıkrasında belirtilen muhabere kanallarının kaydı en az 30 gün boyunca muhafaza edilir.

FIS için hava-yer muhaberesi

MADDE 64- (1) Hava-yer muhabere imkânları, FIS sağlayan bir ünite ile FIR içinde herhangi bir yerde uçan uygun şekilde donatılmış hava aracı arasında iki yönlü muhabere kurulmasını sağlar.

ACC için hava-yer muhaberesi

MADDE 65- (1) Hava-yer muhabere imkânları, saha kontrol hizmeti veren bir ünite ile kontrol sahası içinde herhangi bir yerde uçan uygun şekilde donatılmış hava aracı arasında iki yönlü muhabere kurulmasına olanak sağlar.

Yaklaşma kontrol hizmeti için hava-yer muhaberesi

MADDE 66- (1) Hava-yer muhabere imkânları, yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan ünite ile onun kontrolü altındaki uygun şekilde donatılmış hava araçları arasında doğrudan, hızlı, kesintisiz ve (radyo) parazitsiz olarak iki yönlü muhabere kurulmasına olanak sağlar.

(2) Yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan ünitenin ayrı bir ünite olarak görev yaptığı durumlarda, hava-yer muhaberesi kendi kullanımı için sağlanan muhabere kanalları üzerinden yürütülecektir.

Meydan kontrol hizmeti için hava-yer muhaberesi

MADDE 67- (1) Hava-yer muhabere imkânları, bir meydan kontrol kulesi ile ilgili havaalanının 45 km (25 NM) içindeki herhangi bir mesafede faaliyet gösteren uygun şekilde donatılmış hava araçları arasında doğrudan, hızlı, kesintisiz ve (radyo) parazitsiz olarak iki yönlü muhabere kurulmasına olanak sağlar.

Sabit havacılık hizmeti (yer-yer muhaberesi)

MADDE 68- (1) ATS için yer-yer muhaberesinde direkt-konuşma ve/veya veri bağlantısı muhaberesi kullanılır.

ATS üniteleri arasında muhabere

MADDE 69- (1) Uçuş bilgi hizmeti veren ünite, sorumluluk sahası içerisinde hizmet sağlayan aşağıdaki birimlerle muhabere kurma imkânlarına sahip olacaktır:

- a) ACC, Uçuş bilgi hizmeti veren ünite ile eşlenik değilse,
- b) Yaklaşma kontrol üniteleri,
- c) Meydan kontrol kuleleri.

(2) Bir ACC, uçuş bilgi hizmeti veren ünite ile temasta olmasına ilaveten, sorumluluk sahası içerisinde hizmet sağlayan aşağıdaki birimlerle muhabere kurma imkânlarına sahip olacaktır:

- a) Yaklaşma kontrol üniteleri,
- b) Meydan kontrol kuleleri,
- c) Ayrı tesis edilmiş olması durumunda ATS raporlama ofisleri.

(3) Bir yaklaşma kontrol ünitesi, uçuş bilgi hizmeti veren ünite ve ACC ile temasta olmasına ilaveten sorumluluk sahası içerisinde hizmet sağlayan aşağıdaki birimlerle muhabere kurma imkânlarına sahip olacaktır:

- a) Meydan kontrol kuleleri,
- b) Ayrı tesis edilmiş olması durumunda ilgili ATS raporlama ofisleri.

(4) Bir meydan kontrol kulesi, uçuş bilgi hizmeti veren ünite, ACC ve yaklaşma kontrol ünitesi ile temasta olmasına ilaveten sorumluluk sahası içerisinde, ayrı tesis edilmiş olması şartıyla, ilgili ATS raporlama ofisleri ile muhabere kurma imkânlarına sahip olacaktır.

ATS ve diğer üniteler arasında muhabere

MADDE 70- (1) Bir uçuş bilgi hizmeti veren ünite ve ACC sorumluluk sahası içerisinde hizmet sağlayan aşağıdaki birimlerle muhabere kurma imkânlarına sahip olacaktır:

- a) İlgili askeri üniteler,
- b) İlgili meteoroloji ofisi,
- c) İlgili havacılık telekomünikasyon istasyonu,
- ç) İlgili işletici ofisleri,
- d) Kurtarma koordinasyon merkezi veya olmaması durumunda, diğer uygun acil servisler,

e) Uçuş bilgi hizmeti veren üniteye hizmet veren uluslararası NOTAM ofisi.

(2) Bir yaklaşma kontrol ünitesi ve meydan kontrol kulesi, sorumluluk sahası içerisinde hizmet sağlayan aşağıdaki birimlerle muhabere kurma imkânlarına sahip olacaktır:

- a) İlgili askeri üniteler,
- b) Kurtarma ve acil servisler (ambulans, itfaiye, gibi)
- c) İlgili meteoroloji ofisi,
- ç) İlgili havacılık telekomünikasyon istasyonu,
- d) Ayrı tesis edilmiş olması durumunda apron yönetim servisi ünitesi.

(3) Bu maddenin birinci fıkrasının a) bendi ve ikinci fıkrasının a) bendi kapsamında gerekli olan muhabere imkânları, ilgili ATS ünitesi ile, ATS ünitesinin sorumluluk sahası içindeki önleme operasyonlarının kontrolünden sorumlu askeri birimler arasında hızlı ve güvenilir muhabere için tedbirleri içerir.

Muhabere imkânlarının tanımlanması

MADDE 71- (1) 69 uncu maddenin birinci fıkrası, 70 inci maddenin birinci fıkrasının

a) bendi ve ikinci fıkrasının a), b) ve c) bentleri uyarınca gereken muhabere kolaylıkları aşağıdaki hükümleri içerir:

a) Sadece doğrudan konuşma yoluyla muhabere; veya radar veya ADS-B kullanılarak kontrolün devri amacıyla muhaberenin anında kurulabildiği ve diğer amaçlar için iletişimin normalde on beş saniye içinde kurulabildiği veri hattı muhaberesi ile birlikte muhabere;ve

b) Yazılı bir kopya gerektiğinde, basılı muhabere örnekleri; bu tür muhabere için mesaj aktarım süresi beş dakikadan fazla olamaz.

(2) ATS sunucularından ve/veya sunucularına otomatik veri aktarılması gereken tüm durumlarda, otomatik kayıt için gerekli unsurlar sağlanır.

(3) 70 inci maddenin ikinci fıkrasının a), b) ve c) kapsamında gerekli olan muhabere olanakları, toplu konferans muhaberesi için düzenlenmiş doğrudan konuşma yoluyla iletişim için hükümler içerir.

(4) ATS üniteleri arasında ve ATS üniteleri ile 70 inci maddenin birinci ve ikinci fıkralarında tanımlanan diğer üniteler arasında doğrudan konuşma veya veri bağlantısı yolu ile yapılan tüm muhabere için otomatik kayıt olanağı sağlanır.

(5) 71 inci maddenin ikinci ve dördüncü fıkralarında istenen veri ve muhabere kayıtları en az otuz gün süreyle saklanır.

FIR'lar arasında muhabere

MADDE 72- (1) FIC ve ACC, ilgili tüm FIC ve ACC'ler ile muhabere yürütülmesine yönelik imkânlar sahip olur.

(2) Muhabere imkânları her durumda mesaj yayınlarının uygun bir düzen içerisinde saklanabilmesi dâhil bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarında belirtilen süreler dâhilinde iletilir.

(3) Bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarında aksi belirtilmediği sürece, kontrollü sahalar hizmet veren bitişik ACC'ler, direkt konuşma ve, varsa, otomatik kayıt özelliğine haiz veri hattı muhaberesi dâhil muhabere imkânlarına sahip olur. Bu sayede radar, ADS-B veya ADS-C verisi kullanarak kontrolün devri için anlık ve diğer durumlar için ise 15 saniye içinde muhabere kurulur.

(4) Atanmış rotadan sapma durumunda önleme ihtiyacını en aza indirmeyi veya ortadan kaldırmayı Ülkemiz ile diğer ülkeler arasındaki antlaşmaların gerektirmesi halinde, bitişik FIC'lar veya ACC'ler arasında, bu Maddenin üçüncü fıkrasında belirtilenler haricinde, muhabere imkânları direkt konuşma veya veri hattı muhaberesi ile birlikte sağlanır. Muhabere imkânları otomatik kayıt ile birlikte sağlanır.

(5) ATS bilgisayarları arasında otomatik veri alışverişi yapılması gereken tüm durumlarda, otomatik kayıt için uygun imkânlar sağlanır. Veri ve muhabere kayıtları en az otuz gün boyunca saklanır.

Direkt-konuşma muhaberesi prosedürleri

MADDE 73- (1) Direkt-konuşma muhaberesi prosedürleri, uçağın emniyetini de içeren acil durum aramalarının yapılması için anlık bağlantıya izin verecek şekilde oluşturulur.

Yüzey hareketi kontrol hizmeti

MADDE 74- (1) Muhaberenin görsel sinyaller gönderen bir sistem tarafından sağlanmasının yeterli kabul edildiği durumlar hariç, havaalanının manevra sahasındaki araçların kontrolüne yönelik olarak, meydan kontrol hizmeti için iki yönlü telsiz telefon muhabere imkânları sağlanır.

(2) Koşulların gerektirdiği durumlarda, havaalanı manevra sahasındaki araçların kontrolü için ayrı muhabere kanalları sağlanır. Bu kanalların tamamı için otomatik kayıt imkânları sağlanır. Muhabere kayıtları en az otuz gün saklanır.

Havacılık radyo seyrüsefer hizmeti

MADDE 75- (1) Birincil ve ikincil radarlardan veya ADS-B veya ADS-C sistemlerden alınan ve ATS'e yardımcı olarak kullanılan gözetim verisi; kaza ve olay incelemeleri, arama ve kurtarma faaliyetleri, ATC ve gözetim sistem değerlendirmeleri ve eğitimlerinde kullanılmak üzere otomatik olarak kaydedilir ve en az otuz gün boyunca saklanır. Kaza ve olay incelemelerine ilişkin kayıtlar, ihtiyaç olması halinde kaza ve olay incelemesi için kullanılmasına gerek kalmayana kadar gerekmesi halinde otuz günden fazla saklanır.

YEDİNCİ BÖLÜM

Hava Trafik Hizmetleri İçin Gerekli Bilgiler

Meteorolojik bilgiler

MADDE 76- (1) ATS ünitelerine, mevcut ve tahmini meteorolojik koşullara ilişkin güncel bilgiler sağlanır. Meteorolojik bilgiler ATS personelinin asgari düzeyde yorum yapmasını gerektirecek şekilde ve ilgili ATS ünitelerinin gerekliliklerini karşılayacak sıklıkta sağlanır.

(2) Meteorolojik bilgiler, uçuş bilgi hizmeti veren ünitelere ve ACC'lere, ICAO Annex 3, Appendix 9, 1.3. içerisinde tanımlandığı şekilde sağlanır. Hava şartlarında bozulma meydana geldiği veya gelmesinin beklendiği tespit edildiğinde bu durum özellikle vurgulanır. Raporlar ve tahminler, FIR veya kontrol sahası ve hava seyrüsefer anlaşmalarına dayanarak belirlenen bu tür diğer sahaları içerir.

(3) Uçuş bilgi hizmeti veren ünite ve ACC'lere, altimetre ayarı için, belirlenen konumlara ilişkin anlık basınç değerleri uygun aralıklarla sağlanır.

(4) Yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan üniteye ICAO Annex 3, Appendix 9, 1.2. içerisinde tanımlandığı şekilde ilgili hava sahası ve havaalanları için meteorolojik bilgi sağlanır. Özel raporlar ve tahminlerde yapılan değişiklikler gerekli oldukları anda yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan üniteye, bir sonraki rapor veya tahmini beklemezsizin, belirlenen kriterlere uygun olarak aktarılır. Birden fazla anemometre kullanıldığında, ilgili oldukları göstergeler, her bir anemometre tarafından izlenen pisti ve pistin bölümünü tanımlamak için açıkça işaretlenecektir.

(5) Yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan ünitelere irtifa ayarı için ve yaklaşma kontrol hizmeti ünitesi tarafından belirtilen konumlar için anlık referans basınç değeri sağlanır.

(6) Son yaklaşma, iniş ve kalkış safhaları için yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan üniteler, yer rüzgârı gösterge ekranı ile donatılır. Gösterge ekranı, meydan kontrol kulesi ve istasyon olan yerlerde, havaalanı meteoroloji istasyonu ile aynı gözlem yeri ile bağlantılı olacak ve aynı sensörden beslenecektir.

(7) RVR değerlerinin aletli olarak ölçüldüğü havaalanlarında son yaklaşma, iniş ve kalkış için yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan üniteler, mevcut RVR değerinin okunmasına izin veren ekranla donatılacaktır. Gösterge ekranı, aynı gözlem yeri ile bağlantılı olacak ve meydan kontrol kulesi ve havaalanı meteoroloji istasyonu ile, istasyon olan yerlerde, aynı sensörden beslenecektir.

(8) Son yaklaşma, iniş ve kalkış için yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan ünitelere, yaklaşma veya kalkış hattındaki veya turlu yaklaşmadaki hava aracını olumsuz etkileyecek rüzgar kesmesi bilgisi, pilot raporlarıyla bildirilmesi durumunda ve/veya gerekli ekipmanın bulunduğu havaalanlarında sağlanır.

(9) Meydan kontrol kulesine ICAO Annex 3, Appendix 9, 1.1. içerisinde tanımlandığı şekilde ilgili havaalanları için meteorolojik bilgi sağlanır. Özel raporlar ve tahminlerde yapılan değişiklikler gerekli oldukları anda meydan kontrol kulesine, bir sonraki rapor veya tahmini beklemeksizin, belirlenen kriterlere uygun olarak aktarılır.

(10) Meydan kontrol kulesine ilgili havaalanı için irtifa ayarı yapılabilmesi amacıyla anlık referans basınç değeri sağlanır.

(11) Meydan kontrol kulesi yer rüzgârı gösterge ekranı ile donatılır. Gösterge ekranı, istasyon olan yerlerde, havaalanı meteoroloji istasyonu ile aynı gözlem yeri ile bağlantılı olacak ve aynı sensörden beslenecektir. Birden fazla sensör kullanıldığında, ilgili oldukları gösterge ekranları, her bir sensör tarafından izlenen pisti ve pistin bölümünü tanımlamak için açıkça işaretlenecektir.

(12) RVR değerlerinin aletli olarak ölçüldüğü havaalanlarında meydan kontrol hizmeti sağlayan üniteler, mevcut RVR değerinin okunmasına izin veren ekranla donatılacaktır. Ekran, istasyon olan yerlerde, havaalanı meteoroloji istasyonu ile aynı gözlem yeri ile bağlantılı olacak ve aynı sensörden beslenecektir.

(13) Meydan kontrol hizmeti sağlayan ünitelere, yaklaşma veya kalkış hattındaki veya turlu yaklaşmadaki hava aracının yanı sıra pist üzerinde iniş koşusu veya kalkış koşusu yapan hava aracını olumsuz etkileyecek rüzgar kesmesinin bilgisi, pilot raporlarıyla bildirilmesi durumunda ve/veya gerekli ekipmanın bulunduğu havaalanlarında sağlanır.

Muhabere istasyonları

MADDE 77- (1) Uçuş bilgi amaçları için gerekli olduğu durumlarda, güncel meteoroloji raporları ve tahminleri muhabere istasyonlarına sağlanır. Bu bilginin bir kopyası FIC veya ACC'ye gönderilir.

Havaalanı koşulları ve ilgili tesislerin operasyonel durumu hakkında bilgi

MADDE 78- (1) Meydan kontrol ünitesi ve yaklaşma kontrol hizmeti sağlayan ünite, geçici tehlikelerin varlığı dâhil hareket sahasının operasyonel anlamda önemli koşulları ve havaalanındaki ilgili tesislerin operasyonel durumu hakkında güncel olarak bilgilendirilir.

Seyrüsefer hizmetlerinin operasyonel durumu hakkında bilgi

MADDE 79- (1) ATS üniteleri sorumluluk sahalarındaki kalkış, tırmanış, yaklaşma ve iniş prosedürleri ile yüzey hareketi için gerekli olan radyo seyrüsefer hizmetleri ve görsel yardımcılarının operasyonel durumu hakkında güncel olarak bilgilendirilir.

İnsansız serbest balonlar hakkında bilgi

MADDE 80- (1) İnsansız serbest balonların işleticileri ilgili hava trafik hizmeti ünitelerini insansız serbest balonların uçuş detayları hakkında SHY-HK içerisinde yer alan hükümler ile uyumlu olarak bilgilendirir.

Volkanik faaliyetler hakkında bilgi

MADDE 81- (1) ATS üniteleri, bölgesel anlaşmalar ile uyumlu olacak şekilde, kendi sorumluluğu dâhilindeki hava sahası içerisindeki uçuşları olumsuz etkileyebilecek patlama öncesi volkanik aktivite, volkanik patlama ve volkanik kül bulutu hakkında bilgilendirilir.

(2) ACC ve FIC'ye ilgili VAAC tarafından yayımlanmış volkanik kül tavsiye bilgisi sağlanır.

Radyoaktif maddeler ve toksik kimyasal bulutlar hakkında bilgi

MADDE 82- (1) ATS üniteleri, bölgesel anlaşmalar ile uyumlu olacak şekilde, kendi sorumluluğu dâhilindeki hava sahası içerisindeki uçuşları olumsuz etkileyebilecek radyoaktif maddelerin veya toksik kimyasalların atmosfere yayılması hakkında bilgilendirilir.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Teknik Düzenlemeler

MADDE 83- (1) Bu Talimatta yer almayan ve istisnai özellik arz eden teknik konular ile bu Talimatta belirtilen konulara ilişkin uygulama detayları, ICAO tarafından bu konulara ilişkin olarak yapılan uygulamalara paralel olarak Genel Müdürlük tarafından hazırlanacak talimatlar ile düzenlenir.

Diğer Düzenlemeler ile Belirlenecek Hususlar

MADDE 84- (1) Bu Talimatın 10, 11 ve 24 üncü Maddelerinde yer alan hükümlere yönelik düzenlemeler bu Talimatın yayımından sonra 2 yıl içerisinde yayımlanır.

Yürürlük

MADDE 85- (1) Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 86- (1) Bu Talimatın hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.