



SİVİL HAVACILIK  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



Havaalanları Daire Başkanlığı

# GÖZETİM VE YÖNETİM HİZMETİ KİTABI



T.C.  
Ulaştırma Denizcilik ve  
Haberleşme Bakanlığı  
bağlı kuruluştur.

Yayın No: HAD/T-32





SİVİL HAVACILIK  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

# GÖZETİM VE YÖNETİM HİZMETİ KİTABI



T.C.  
Ulaştırma Denizcilik ve  
Haberleşme Bakanlığı  
bağlı kuruluştur.

## SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ YAYINLARI

**Yayın No:** HAD/T-32

**Yayın Türü:** Teknik

**Konu:** Yer hizmeti türlerinden "Gözetim ve Yönetim" hizmetinde yapılan işlemleri içerir.

**İlgili Birim:** Havaalanları Daire Başkanlığı

1. Basım Tarihi Kasım 2016, Ankara

© 2016 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü  
Telif Hakları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne aittir.  
Her hakkı saklıdır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından özel olarak izin verilmedikçe bu yayının kopyalanarak çoğaltılması, dağıtılması ve kullanılması yasaktır.

İlk yayımlanma tarihi Kasım 2016'dır.

Bu yayın bilgilendirme amacıyla hazırlanmış olup kitapta yer alan uygulamalar havayolu taşıyıcısına ve yer hizmetleri kuruluşuna göre farklılık gösterebilir. Kitapta belirtilen mevzuatlarda değişiklikler olabilir.

[www.shgm.gov.tr](http://www.shgm.gov.tr)

Bu yayının basılı hâli Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Havaalanları Daire Başkanlığından temin edilebilir.

E-Posta: [HAD@shgm.gov.tr](mailto:HAD@shgm.gov.tr)

ISBN: **978-975-493-084-9**

Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A  
06570 Maltepe / ANKARA  
Tel: +90 312 203 60 00  
Fax: +90 312 212 46 84  
[www.shgm.gov.tr](http://www.shgm.gov.tr)

Tasarım - Baskı

**Art Ofset Matbaacılık Ltd. Şti.**

Tel: 0312 284 41 25

Fax: 0312 284 29 89

[artofset@ttmail.com](mailto:artofset@ttmail.com)



**BU KİTAP HAVACILIK EĞİTİM MERKEZİ'NİN KATKILARIYLA HAZIRLANMIŞTIR**  
*(Kullanılan görseller Havacılık Eğitim Merkezinden temin edilmiştir.)*





*“Her işte olduğu gibi havacılıkta en yüksek düzeyde,  
gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın.  
Buna gerçek dostlarımız sevinecek, Türk Ulusu mutlu olacaktır.”*

*“As in all other fields, in aviation too you are soon going to fill  
the high place that is waiting for you in the sky.  
Our true friends will rejoice in this, and the Turkish Nation  
will be gratified.”*





## İçerikler

HAVACILIK TARİHİ -----	1
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)-----	7
Şikago Konvansiyonu -----	10
Paris Sözleşmesi-----	10
Varşova Sözleşmesi ve Lahey Protokolü -----	10
Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü - ICAO ( <i>International Civil Aviation Organisation</i> ) ---	11
Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği - IATA ( <i>International Air Transport Association</i> )----	15
Avrupa Sivil Havacılık Konferansı - ECAC ( <i>European Civil Aviation Conference</i> ) -----	18
Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü - EUROCONTROL ( <i>The European Organisation For The Safety of Air Navigation</i> ) -----	19
Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı - EASA ( <i>European Aviation Safety Agency</i> ) -----	20
YOLCU HİZMETLERİ -----	24
1. Kısaltmalar -----	24
2. Havacılık Terminolojisi -----	26
3. Operasyon Aşamaları-----	29
4. Kıymetli Trafik Dokümanlarının Tanıtımı -----	30
5. Yolcu Hizmetleri Personelinin Vereceği Hizmetler-----	35
6. Gidişte ( <i>Departure</i> ) Yapılan İşlemler -----	42
7. Uçuş Aksaklıkları ve Çözümleri -----	62
8. Uçağa Yolcu Kabul ( <i>Boarding</i> ) İşlemleri -----	68
9. Uçuş Sonrası İşlemleri -----	73
10. Varışta ( <i>Arrival</i> ) Yapılan İşlemler -----	74
UÇUŞ OPERASYON -----	80
1. Genel-----	80
1.1 Uçuş Operasyonu ve Uçuş Ekibi Yönetimi -----	80
1.2 Kalkış Meydanında Uçuş Hazırlığı -----	80
1.3 Kalkış Meydanının Dışındaki Bir Noktadan Kalkış Hazırlığı -----	81
1.4 Uçuş Esnasında Yardım-----	82
1.5 Uçuş Sonrası Faaliyetler -----	82
1.6 Uçuş Esnasında Yeniden Dispeç-----	82
1.7 Uçuş Ekibi Yönetimi -----	82
2. Uçuş Süresi Sınırlamaları -----	83
2.1 Uçuş Planlaması -----	83
2.2 Uçakta Taşınması Gereken Belgeler – SHT-OPS -----	85
2.3 Yer Hizmetleri-----	86
3. Hava Trafik Hizmeti -----	88

4. Meteoroloji	90
4.1 Aeronatik Meteoroloji İstasyonu (Aeronautical Meteorological Stations)	90
4.2 Metar (Rutin Meydan Meteorolojik Yer Raporu) ve SPECI (Özel Durumlarda Yayınlanan Hava Raporu)	90
4.3 Trend Tahminleri	92
4.4 Havalimanı Tahmini (Taf-Terminal Aerodorme Forecast)	93
4.5 Sigmet (Önemli Meteorolojik Bilgi)	94
4.6 Snowtam	95
4.7 Volkanik Aktivite Raporu (ASHTAM)	97
4.8 Otomatik Terminal Bilgi Sistemi (ATIS)	98
4.9 Wind Shear Uyarıları	99
4.10 Hava Aracı Türbülansı (Wake Turbulence)	99
4.11 Uçuş Planlaması İçin Yolboyu Hava Şartları Tahmini	100
4.12 Havacılıkta Kullanılan Meteorolojik Tahminler	100
4.13 Havaalanının Uçuşa Kapatılması	102
4.14 Meydan İhbarları	102
5. NOTAM / Notice To Air Man	103
5.1 Notam Tanımı	103
5.2 Uluslararası Notam Serileri	104
5.3 Ulusal Notam Serileri	105
5.4 İkaz (Trigger) Notam	106
YER SLOTU İŞLEMLERİ	108
1. Yer Slotu	108
2. Slot Talimatı	127
PERMİ İŞLEMLERİ	146
1. Trafik Hakları	146
2. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)	149
3. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)	153
AIP VE BÖLÜMLERİ	157
1. Genel	157
2. Genel Havacılık, İş, Ambulans, İnsani Yardım ve Üst Geçiş Uçuşları	164
2.1 Genel	164
2.2 Üst Geçiş	166
3. Tarifeli Uçuşlar	166
3.1 Genel	166
3.2 İzin Başvuru Usulleri	166

3.3 İstenilen Belge ve Bilgiler-----	167
4. Tarifersiz Hava Taşımacılığı-----	167
4.1 Genel-----	167
4.2 İzin Başvuru Usulleri-----	168
4.3 İstenilen Belge ve Bilgiler-----	168
4.4 Tarifersiz ( <i>Charter</i> ) Seferler-----	168
5. İlave Belge Talepleri-----	171
KAYIP BAGAJ/WORLD TRACER MANAGEMENT-----	178
SEYAHAT DOKÜMANLARI-----	214
1. Pasaport Nedir?-----	214
2. Pasaport Çeşitleri-----	214
3. Pasaport & Vize Kontrolü-----	215
4. Vize Nedir?-----	216
5. Bilet-----	216
6. Bagaj Etiket (TAG)-----	217
7. Rfid Etiket Nedir?-----	217
TEHLİKELİ MADDELER BİLİNCİ-----	220
1. Uygulanabilirlik-----	220
1.1 Genel Felsefe-----	220
1.2 Yasal Yükümlülükler-----	221
1.3 Göndericinin Sorumlulukları-----	222
1.4 Taşıyıcı Sorumlulukları-----	222
1.5 Eğitim-----	223
1.6 Göndericilerin Bilgilendirilmesi-----	225
1.7 Yolcuların Bilgilendirilmesi-----	225
1.8 Tanımlama-----	225
2. Sınıflama, Etiketleme ve İşaretleme-----	226
2.1 Genel Prensipler-----	226
2.2 Tehlikeli Maddeler Etiketleri ve Sınıfları-----	227
2.3 Handling Etiketleri-----	229
2.4 Tüketici Ürün Uyarısı-----	231
2.5 Etiketleme ve İşaretleme-----	234
3. Kısıtlamalar / Sınırlamalar-----	238
3.1 Genel-----	238
3.2 Kabul Edilebilir Tehlikeli Maddeler-----	238

3.3 Yasaklı Tehlikeli Maddeler-----	238
3.4 Gizli Tehlikeli Maddeler-----	239
3.5 Yolcular ve Ekip Tarafından Taşınabilecek Tehlikeli Maddeler-----	243
3.6 Posta Yoluyla Tehlikeli Madde Taşınması -----	247
3.7 Taşıyıcı Sorumluluğundaki Tehlikeli Maddeler -----	248
3.8 İstisnai Miktardaki ( <i>Excepted Quantity</i> ) Tehlikeli Maddeler-----	248
3.9 Radyoaktif Madde İstisnai Miktar-----	248
4. Depolama ve Yükleme -----	249
4.1 Genel-----	249
4.2 Depolama ve Yükleme -----	249
4.3 Yükleme -----	251
4.4 Özel Uygulamalar -----	256
4.5 Tehlikeli Madde İçeren ULD'ler -----	259
5. Bilginin Sağlanması -----	259
5.1 Sorumlu Kaptana Bilgi Verilmesi ( <i>Notoc</i> ) -----	259
6. Tehlikeli Maddelerde Acil Durum Prosedürleri -----	263
6.1 Giriş -----	263
6.2 Kokpit Ekibi İçin Prosedürler-----	263
6.3 Yükleme için Prosedürler-----	264
6.4 Kargolara veya Bagajlara Bulaştığında-----	264
6.5 Olaylar ve Kazalar -----	265
UÇAĞA YÖNELİK YER HİZMETLERİ-----	276
1. Görev ve Sorumluluklar -----	276
1.1 Yer Hizmet Kuruluşları -----	276
1.2 Hizmet Detayları-----	277
1.3 Uçağa Yönelik Yer Hizmetleri ( <i>Uçuş Öncesi, Uçuşa Hazırlık ve Uçuş Sonrası Görevler</i> ) -----	278
1.4 Yönetim Fonksiyonları -----	279
2. Uçak ve Bölümleri -----	280
3. Tanımlar -----	282
4. Yer Göstericilik ( <i>Marshalling</i> )-----	286
4.1 Park Etme-----	288
4.2 Yükleme/Boşaltma ve İndirme/Bindirme -----	289
4.3 Kapı İşlemleri -----	291
4.4 Boşaltma İşlemi -----	294
5. Hava aracının Yer Değiştirmesi -----	295

5.1 Motor Çalıştırma	295
6. Güvenlik Önlemleri	298
6.1 Yangın Koruması	298
7. Havaaracı Temizliği	299
7.1 Dış Temizlik ve İç Temizlik	299
7.2 Tuvalet Servisi	299
7.3 Taşıyıcının Talimatları Doğrultusunda, Buz Çözücü ( <i>De-Icing</i> ) / Buzlanma Önleyici ( <i>Anti-Icing</i> ) Ve Kar/Buz Temizleme	300
8. Havacılıkta İnsan Faktörü ( <i>Human Factor</i> )	308
8.1 Temel Kurallar	309
HABERLEŞME	316
1. Havacılık Talimatı	316
2. Havacılıkta Haberleşme	317
3. Sita Mesajlarında Kullanılan Gecikme Kodları	332
3.1 Delay Codes	332
YÜK KONTROLÜ VE DENGE	338
1. Hava Aracı Ağırlık ve Denge Talimatı - SHT J	338
2. Ağırlık ve Denge	340
3. Yük Kontrol Görevleri ve Sorumlu Personel	346
4. Yük Planlama ve Yükleme	346
5. Yük Tanımları, Özel Yük Kod ve Tanımları	352
6. Mesaj Çeşitleri	355
KARGO İÇİN OPERASYON	358
1. Kargo Konuları	358
2. Uçaklar	358
3. Handling İmkanları	366
4. Özel Kargolar	375
5. Dünya Coğrafyası	391
6. Konşimento ( <i>Air Waybill - AWB</i> )	392
7. Uluslararası Hava Kargo Taşımacılığında Yapılan İşlemler	394
RAMP EMNİYETİ VE APRON KURALLARI	400
1. Tanımlar	400
2. Apron Çizgileri	401
3. İletişim	402
4. Havacılıkta Zaman	402

5. Uçak Tehlike Bölgeleri	403
6. Uçaklardaki Değişimler	405
7. Yer Destek Ekipman Tehlikeleri	405
8. El İşaretleri	408
9. Güvenlik	409
10. Sağlık	410
11. Fod ( <i>Foreign Object Debris</i> ): Yabancı Obje Kalıntısı	411
12. Rampte Trafik Kuralları	411
13. Kötü Hava Koşulları	412
14. Yangın ve Yangını Önleme	417
15. İlk Yardım	423



*İstikbal Göklerde*

## HAVACILIK TARİHİ

Havacılık tarihi, insanlığın ilk günlerindeki ilkel uçuş denemeleri ve 17 Aralık 1903'te Wright Kardeşlerin ilk havadan ağır motorlu uçuşu yapması da dahil olmak üzere insanlı uçuşun gelişiminin tamamıdır.

1010 yılında, Farablı İmam İsmail Cevheri'nin uçma denemesi: İsmail Cevheri, Gazneliler döneminde doğmuş, İlahiyat, Edebiyat, Fizik, Tabii Bilimler ve Matematikle ilgilenen Türk bilginidir. Çeşitli çalışmalardan sonra, kendi yaptığı kapı benzeri kanatları kollarına bağlayarak Nişabur Ulucamii üzerinden kendini boşluğa bırakmış. İsmail Cevheri bu uçuş girişiminde hayatını kaybetmiş ve bilinen ilk Türk hava şehidi olmuştur.

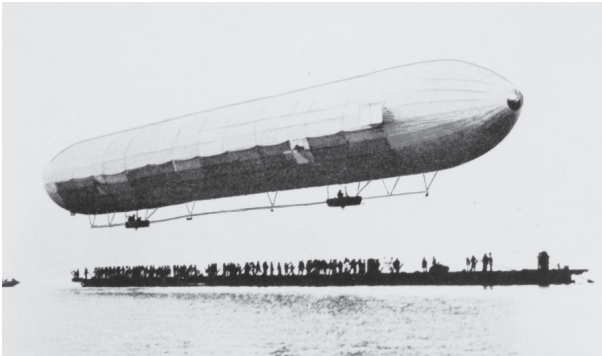


Hezarfen Ahmed Çelebi, dünyada ilk kez uçmayı başaran Türk bilginidir. Onyedinci yüzyılda yaşadığı, 1623-1640 yılları arasında saltanat süren Sultan Dördüncü Murad zamanında, uçma tasarısını gerçekleştirdiği ve geniş bilgisinden ötürü halk arasında Hezarfen olarak anıldığı bilinmektedir.

Evinde deneylerle uğraşıp, çeşitli konularda araştırmalar yapan Hazerfan Ahmed Çelebi, İsmail Cevheri adlı bir başka Türk bilginini örnek alarak, bugünkü hava taşıtlarının ilkel şeklini gerçekleştirmişti. Kuşların uçuşunu inceleyerek tarihi uçuşundan önce hazırladığı kanatlarının dayanıklılık derecesini ölçmek için, Okmeydanı'nda deneyler yapmış ve bir sabah kıyılarda biriken İstanbul halkının gözleri önünde, Galata kulesinden kendisini boşluğa bırakarak, kanatlarını hareket ettirerek boğazı aşmış ve Üsküdar semtine inmiştir.



Füzeciliğin atası olan ünlü Türk bilim adamı Lagari Hasan Çelebi, 17. yüzyılın başlarında barut dolu haznesi bulunan bir basit hava roketi ile ilk kez havalanmayı başarmıştır. Uçuş 1633 yılında dönemin Osmanlı padişahı IV. Murat'ın kızının doğum günü kutlamalarında sergilenmiştir. Lagari Hasan Çelebi 'nin yaklaşık 300 metre kadar havalandığı ve 20 saniye boyunca havada kaldığı ölçülmüştür. Kendisine bağlı bulunan kanatlar sayesinde Boğaziçi'ne oldukça yumuşak bir iniş yapmıştır.





İlk zeplin 128 metre uzunluğunda ve 11 metre çapındaydı. Alüminyumdan oluşan iskeleti, pamuklu bir bezle kaplıydı. İskeletin içinde hidrojen taşıyan gaz baloncukları vardı. 2 Temmuz 1900'de havalandırılan zeplin, 400 metre yükseklikten uçarak 6 kilometrelik bir yolu 17 dakika 30 saniyede aldı.

Çoğunluk tarafından kabul edilmiş ilk insanlı uçuş 1783 yılında Paris'te gerçekleşmiştir. Jean-François Pilâtre de Rozier ve Francois d'Arlandes, Montgolfier kardeşler tarafından icat edilmiş bir sıcak hava balonu kullanarak 8 km yol almışlardır. Balon, odun ateşi ile ısıtılıyor ve kumanda edilemiyordu, bu da rüzgâr nereye götürürse oraya uçuyordu anlamına geliyordu.



Wright Kardeşler; 1903'de ilk motorlu uçakları olan Flyer 1'in yapımını tamamladılar. Orville Wright 17 Aralık 1903 sabahı bu uçakla düz bir yüzeyden, uçağın motoru dışında herhangi bir kalkış düzeneği olmadan havalanarak havacılık tarihinin motorlu ve denetimli **ilk insanlı uçuşunu** gerçekleştirdi.

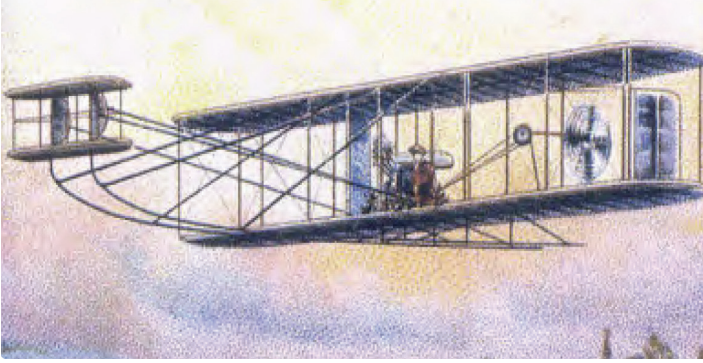
Wright Kardeşler, 1905 yılında Ohio Dayton'da ve 1904 yılında arkadaşlarını, komşularını ve gazetecileri çağırarak daha birçok (80'nin üzerinde) halka açık uçuş gerçekleştirmişlerdir. Ancak bu davetlere çok az ilgi göstermişlerdir.

Alberto Santos-Dumont 1906 yılının 13 Eylül'ünde Avrupa'da halka açık bir uçuş yaptı. Bir kanat, elevator ve eğik kanat kullandı ve 221 metrelik bir mesafeyi katetti.

Bu uçağın herhangi bir karşı rüzgâr ve kalkış için bir manevra gerektiriyor olmamasından ötürü, bazıları bu uçuşu **ilk motorlu uçuş** saymaktadırlar.

Henry Farman ve John William Dunne adlı iki İngiliz mucit de ayrı ayrı motorlu uçuş

üzerinde çalışıyorlardı. Ocak 1908'de Farman, her ne kadar bu zamana kadar daha uzun mesafeli uçuşlar yapılmış olsa da, 1 km'den daha uzun uçuş yaptığı bir makina ile Grand Prix d'Aviation ödülünü kazanmıştır.



14 Mayıs 1908'de Wright Kardeşler ilk 2 kişilik uçuş olarak kabul edilecek olan uçuşu **Charlie Furnas'ı** yolcu olarak yaptılar.

8 Temmuz 1908'de **Thérèse Peltier**, İtalya Milano'da, Leon Delagrange ile yaklaşık 200 m uçarak **ilk yolcu olarak uçan kadın** olmuştur.

Orville, Virginia'daki Fort Myer'de, iki kişilik uçağını askeri olarak test ederken uçak çakılmış ve bunun neticesinde **Thomas Selfridge** motorlu bir **uçuşta ölen ilk insan** olmuştur.

**Bayan Hart O. Berg**, 1908'in sonlarına doğru Le Mans Fransa'da Wilbur Wright ile bir uçakta yolcu olarak uçarak yolcu olarak **uçan ilk Amerikalı kadın** olmuştur.

22 Ekim 1909'da **Raymonde de Laroche**, havadan ağır motorlu bir uçağı kullanan ilk kadın oldu. Aynı zamanda dünya üzerinde **pilotluk lisansı alan ilk kadın** da oldu.

Uçaklar neredeyse icadedilir edilmez askeri hizmete de dahil edildiler. Uçakları **askeri amaçlı kullanan ilk ülke Bulgaristan** olmuştur ve uçaklarıyla Osmanlı cephelelerinde keşif yapmak için 1. Balkan Savaşında (1912-1913) kullanmışlardır. **Uçakların, saldırı, savunma ve keşif amaçlı** olarak gerçek anlamda kullanıldığı ilk savaş **I. Dünya Savaşı** olmuştur.

**Ticari Havacılık, II. Dünya Savaşı'ndan** sonra eski askeri uçakları kullanarak **insan ve eşya taşımacılığı** yapılarak gelişmeye başladı.



**De Havilland Comet**, İngiliz **De Havilland** şirketi tarafından “**dünyanın ilk jet motorlu yolcu uçağı**” olarak lanse edilen ve ilk uçuşunu 1949 yılında ve ilk ticari uçuşunu Mayıs 1952’de yapan yolcu uçağıdır.

1961 yılında, gökyüzü insanlı uçuş için artık bir sınır olmaktan çıktı ve Yuri Gagarin dünyadan ayrılıp, 108 dakikalık bir yörünge uçuşunu yapmıştı bile. Bu aşama, 1957 yılında Sputnik 1’in Sovyetler Birliği tarafından uzaya fırlatılmasıyla başlamış olan uzay yarışını hızlandırdı. Birleşik Devletler, buna yanıtı Merkür uzay kapsülü ile Alan Shepard’ı bir yörünge altı uçuş için uzaya göndererek verdi. Aloutte 1’in 1963 yılı da uzay gönderilmesiyle Kanada uzaya bir uydu gönderen üçüncü ülke oldu.

ABD ve SSCB arasındaki bu uzay yarışı, insanoğlunun 1969 yılında aya inmesiyle insanlı uçuşun doruk noktasına ulaşmasına neden oldu.

**Türk Hava Kuvvetleri’nin Kuruluşu:** 1910 Yılı Ocak ayında Harbiye Bakanı ve Genel Kurmay Başkanı görevine gelen Mahmut Şevket Paşa’nın emri ve Genel Kurmay 2. Şubesinde görevli Kurmay Yarbay Süreyya Bey’in(İlmen) girişimleri üzerine 1911 yılı içerisinde pilot yetiştirme ve uçak alımı çalışmaları başlatıldı. 29 Haziran 1911 günü



yapılan sınav sonucu belirlenen iki subay pilotaj öğrenimi için Fransa'ya gönderildiler. Aralık ayı içerisinde de Deperdussin firmasına iki uçak siparişi verildi.

Bu uçaklar 12 Mart 1912 günü İstanbul'a geldiler aynı ay içerisinde Ayastefanos (bu günkü Yeşilköy) kuzeyinde hava meydanı ve uçuş okulu yeri saptanarak hangar yapımına başlandı. Fransız R.E.P firmasına dört uçak sipariş edildi ve yedi pilot adayı ile makinist-marangoz olarak yetiştirilecekler bu fabrikanın okuluna gönderildiler.

Birinci ve İkinci Dünya Savaşlarında havadan gelebilecek tehlikelere karşı önlem alınması zorunluluğu, uygulamada devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının devletin mutlak egemenliği altında olmasını gerekli kılmıştır. Bu nedenle Birinci Dünya savaşı sonrası, havacılıkla ilgili uluslararası düzenlemelere yönelenmiştir.

## SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (SHGM)



Ülkemizde ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Hava Limanının hemen yakınındaki Sefaköy’de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başlamıştır. Atatürk’ün, ülkenin geleceğine de yol gösteren “İSTİKBAL GÖKLERDEDİR” sözü doğrultusunda 1925 yılında kurulan ve daha sonraki yıllarda Türk Hava Kurumu adını alan Türk Tayyare Cemiyeti ile Türk Sivil Havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır.

### TARİHÇE:

İlk Sivil Hava Taşımacılığı ise 1933 yılında 5 uçaklık küçük bir filo ile “Türk Hava Postaları” adı ile başlatılmıştır. Cumhuriyetimizin 10. yılında, Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak kurulan “Havayolları Devlet İşletme İdaresi” Türkiye’de sivil hava yolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirilmiştir. Dünya Sivil Havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojiye yaşanan büyük ilerleme karşısında, ulusal çıkarlarımızın korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan “Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı”, 1987 yılında “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü” olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale gelmiş ve şu anki yönetim yapısına ulaşmıştır.

Bugün, ülkemizdeki havacılık faaliyetleri, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış olan İdari ve Teknik Yönetmelikler ve Havacılık Talimatları çerçevesinde yürütülmektedir.

İleri teknoloji gerektiren ve sınır tanımaz özelliğe sahip havacılık endüstrisinde ülkemiz, uluslararası havacılık gelişmelerini yakından takip etmek ve çağın gereklilerini yerine getirmek için çeşitli uluslararası teşkilatlara üye olmuştur. Uluslararası Sivil Havacılığın temelini oluşturan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması - Şikago Sözleşmesi"ne ülkemiz 1945 yılında taraf olmuş ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı-ICAO kurucu üyeleri arasında yer almıştır. Ayrıca, Avrupa bölgesinde ise Avrupa Sivil Havacılık Konferansı- ECAC'a 1956 yılında kurucu üye olan ülkemiz, Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı EUROCONTROL'e de üye durumdadır. Bunların dışında bölgesel düzeyde çeşitli organizasyonlara da üye olan ülkemiz, Havacılık faaliyetlerini ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak sürdürmektedir.



## SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NÜN KALİTE POLİTİKASI - VİZYONU - MİSYONU

### **Kalite Politikası**

Sivil Havacılığın uçuş emniyet ve güvenliği ile sürdürülebilir gelişimi esaslarına bağlı, mükemmelliği hedefleyen bir anlayış içerisinde tüm paydaşlara açık, katılımcı, etik ilkelere bağlı, sistemi sürekli iyileştirmeye yönelik, etkin ve saygın bir sivil havacılık yönetim hizmeti sunmaktır.

### **Vizyon**

Sivil havacılık alanında güçlü, özerk ve katılımcı kurumsal yapıya, küresel düzeyde etkin ve saygın konuma sahip olmaktır.

### **Misyon**

Türk sivil havacılığının güvenilirliğini ve sürdürülebilir gelişimini sağlamaktır.

## ŞİKAGO KONVANSİYONU

Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu veya diğer ismi ile Şikago Konvansiyonu, 1944 yılında toplanan Şikago Konferansı'nın bir sonucudur.

Şikago Konferansı'nın sonunda hazırlanan Konvansiyon'un imzalanmasında sürekli gecikmeler yaşandığı için geçici bir anlaşma imzalanmıştır. Dokümanın imzalanmasını takiben Geçici (Provisional) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (PICAO-Provisional International Civil Aviation Organization) kurulmuştur. PICAO, 1945'den 1947'ye geçerli kalmış ve Mart 1947'de Konvansiyonu geçerli kılan 26'ncı imzanın da atılmasıyla Nisan 1947'de Şikago Konvansiyonu resmen yürürlüğe girmiştir. Böylece Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO-International Civil Aviation Organization) kurulmuştur.

Şikago Sözleşmesi nin giriş bölümünde belirtilen amacı; uluslar arası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli bir şekilde gelişebilmesi ve sivil havacılık hizmetlerinin ekonomik bir şekilde işletilebilmesi için bazı ortak düzenlemeler yapılması şeklindedir.

## PARİS SÖZLEŞMESİ

Devletlerin hava sahaları üzerindeki hükümler haklarını, Milletler arası uçuş hakkı ve Milletlerarası kayıt ve kısıtlamalar gibi Havacılığa ilişkin Milletlerarası Kamu Hukuku konularını görüşerek, mutabık kaldıkları hususları ilk Milletlerarası Sivil Havacılık anlaşması olan 13 Ekim 1919 tarihli Paris Sözleşmesi ile belgelemişlerdir.

## VARŞOVA SÖZLEŞMESİ VE LAHEY PROTOKOLÜ

İsmi 'Uluslararası Hava Taşımalarına ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme' olan ve hava yolu ile yapılan taşımalarda bir taraftan taşıma belgeleri diğer taraftan da taşıyanın sorumluluğu hakkında kurallar koyarak tek bir düzenleme yapılması amacı ile hazırlanmıştır.



## ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK ÖRGÜTÜ - ICAO (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION)



Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü 7 Aralık 1944 tarihinde Sivil Havacılık Antlaşması'nın imzalanmasıyla kurulmuştur. ICAO, Birleşmiş Milletlere bağlı hava taşımacılığı ile ilgili uluslar arası standartları ve güvenlik emniyet ve verimlilik için gerekli olan düzenlemeleri ve anlaşmaya taraf 191 ülke arasındaki sivil havacılık ile ilgili her konuda aracılık görevini üstlenen bir kuruluştur. ICAO Birleşmiş Milletler'in bir kuruluşudur. Merkezi Kanada'nın Montreal şehridir. ICAO'nun üyeleri Devletler ve Hükümetler'dir. ICAO'nun önermediği hiçbir havayolu IATA'ya üye olamaz. Faaliyetleri, havacılığın teknik yönleridir. ICAO'nun kabul ettiği 3 fonksiyonu vardır:

- Ticaret
- İşletme
- Teknik

### **Amaçları:**

- Uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde büyümesini sağlamak,
- Barışçıl amaçlara yönelik uçak tasarımı ve işletmesini teşvik etmek,
- Sivil havacılık için havayolları, havaalanı ve hava seyir tesislerinin gelişimini desteklemek,
- Uluslar arası kamuoyunun güvenli, düzenli, verimli ve ekonomik hava taşımacılığı ihtiyaçlarını karşılamak.

Sivil Havacılığın anayasası kabul edilen Şikago Sözleşmesi'nin hükümlerine uygun olarak iki devlet, ICAO tarafından tescil edilmesi şartıyla kendi aralarında anlaşma yapabilirler. Bu anlaşmaların ana kısmında trafik hakları başta olmak üzere diğer hava işletmelerine verilecek yetkiler, kapasite ve ücret tarifeleri ve bunların onaylanmasına ait hükümlerle anlaşmanın değiştirilmesi ya da feshedilmesi ile ilgili hükümler yer almaktadır.

## ICAO ya Bağlı Olarak Hava Sahasının Kullanımı İle İlgili Trafik Hakları

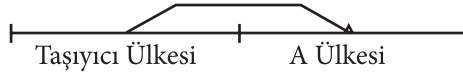
1. **Trafik Hakkı (Transit Geçiş Hakkı):** Uçağın anlaşmalı ülkelerin üzerinden yere iniş yapmadan (hava sahasını kullanarak) uçuş hakkıdır.



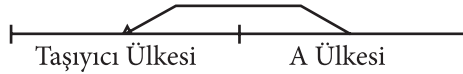
2. **Trafik Hakkı (Teknik İniş):** Bir ülkeye ticari amaç olmaksızın yakıt alma ve bakım gibi nedenlerle teknik işi yapma hakkıdır.



3. **Trafik Hakkı:** Uçağın kendi ülkesinden aldığı yolcu, yük ve postayı anlaşmalı bir başka ülkeye taşıma hakkıdır.



4. **Trafik Hakkı:** Uçağın anlaşmalı bir ülkeden aldığı yolcu, yük ve postayı kendi ülkesine taşıma hakkıdır.



5. **Trafik Hakkı:** Uçağın kendi ülkesinde başlayan ve biten bir seferle, ikinci bir ülkeden aldığı yolcu, yük ve postayı, trafik hakkı veren üçüncü bir ülkeye taşıma, yine bu ülkeden aldığı yolcu, yük ve kargoyu ikinci ülkeye getirme hakkıdır.



6. **Trafik Hakkı:** Uçağın iki anlaşmalı ülke arasında yolcu, yük ve kargoyu kendi ülkesine de iniş-kalkış yaparak taşıma hakkıdır.



7. **Trafik Hakkı:** Uçağın kendi ülkesine iniş-kalkış yapmadan, anlaşmalı iki ülke arasındaki yolcu, yük ve postayı taşıma hakkıdır.



8. **Trafik Hakkı:** Kabotaj hakkı, yani yabancı bir hava aracının bir ülke içindeki iki milli nokta arasında ticari amaçla yolcu, yük ve posta taşıma, bir ülke hava yolunun diğer bir ülkenin trafiğini (yolcu, yük ve postayı) o ülke içindeki iki nokta arasında taşıma hakkıdır. Kabotaj esasen taşıyıcının kayıtlı olduğu ülkede başlayan ve sona eren taşımalar için diğer bir deyimle iç hat taşımalar için kullanılır. 8. Trafik Hakkı ile iç hat taşıma hakkının diğer bir ülkenin hava yoluna verilmesi söz konusudur.



## **HAVAALANI, HAVA YOLLARI VE UÇAK TESCİLLERİ KODLAMA SİSTEMLERİ**

### **Havaalanı kodlamaları**

- ICAO kodları havalimanları için dört harfli kodlardır. LTFJ gibi.

LTFJ= Sabiha Gökçen LTBJ= İzmir meydanı gibi. “L” Avrupa kıtasının dünyadaki yerini, “T” Bölgedeki Türkiye ülke kodu, “F” Ülke içindeki saha kodunu ve “J” ise saha içindeki havalimanı kodunu ifade eder.

- IATA kodları 3 harfli kodlardır. SAW, ADB gibi.

### **Havayolları kodlamaları**

- ICAO kodları üç harfli kodlardır. THY, PGT, SXS GWI... gibi.
- IATA kodları iki harfli kodlardır. TK, PC, XQ, 4U.. gibi

### **Uçak Tescil İşaretleri / Kuyruk adı (REGISTRATION) Kodlamaları**

Her hava aracının tescil edildiği ülkeye ait en az 5 rakam ya da harften oluşan kuyruk adları vardır. İlk veya ilk iki harfi ait olduğu ülkeyi temsil eder.

TC... Türkiye tescili, D... Almanya tescili gibi.

**Örnek: TC-AAR, TC- AAH D-AKNU, D-ANNA**

## ULUSLARARASI HAVA TAŞIMACILIĞI BİRLİĞİ - IATA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION)



Sadece havayolu şirketlerinin üye olabildiği, uluslar arası bir ticaret kuruluşudur. Merkezi, Montreal, Quebec, Kanada'dadır. IATA, ilk uluslar arası tarifeli uçuşun yapıldığı 1919 yılında kurulan "International Air Traffic Association"un devamıdır.

Dünya milletleri yararına uygun, güvenli, düzenli ve ekonomik hava taşıması sağlamak ve ilerletmek, havacılık endüstrisini teşvik etmek, bunlar ile ilgili sorunları incelemek, havayolları arasında koordinasyonu ve ücretler üzerinde birliği sağlamak ile görevli sivil bir kuruluştur.

### **IATA'nın amaçlarını şöyle sıralayabiliriz:**

- Tüm dünyada güvenli, düzenli ve ekonomik hava ulaşımının yaygınlaştırılması, hava ticaretinin geliştirilmesi ve konularla ilgili sorunların çözümü için çalışmak
- Doğrudan ve dolaylı olarak uluslararası hava taşımacılığı ile ilgili kuruluşlar arasında işbirliği ortamları hazırlamak
- ICAO ve diğer uluslar arası organizasyonlar ile işbirliğine girmek, hava ulaşımı üzerine toplantılar düzenlemek ve tavsiye niteliğinde kriterler belirleyerek bunları kitaplar halinde yayımlamaktır.

IATA'nın üyeleri havayolu şirketleridir. Bir havayolunun IATA'ya üye olabilmesi için, hem ait olduğu ülkenin hükümetinin hem de ICAO'nun onayını alması gerekir.

### **Bu kuruluşa üyelik 2 biçimdedir:**

1. **Aktif Üye (Tam üye-Active Member):** Tarifeli iç ve dış hat seferleri yapan taşıyıcılardır.
2. **Yan Üye (Associate Member):** Tarifeli iç hat seferi yapan taşıyıcılardır.

### **Teknik konularda ise şu başlıklar sıralanabilir:**

1. Uçakların neden olduğu gürültü, gaz emisyonları ve diğer çevre sorunları ile ilgili IATA politikalarının belirlenmesi,

2. Havayolu şirketlerinin havalimanları ve havalimanları terminalleri ile ilgili ihtiyaçların sağlanması,
3. Uçuş ekibinin sağlık standartlarının geliştirilmesi ve engelli yolcular için hava ulaşımının sağlanması,
4. Uçak kaçırma ve sabotajların engellenerek yolcu ve kargoların güvenliğinin sağlanması,
5. Hava seyrüseferi emniyetine yardımcı olmak üzere uçaklara yerleştirilmiş olan elektronik cihazlar ile hava/yer haberleşmesine ait sistemlerin güncellenmesinin sağlanması.

### **IATA ticari konularda şu çalışmaları yapmıştır:**

#### **1. Havayolu Anlaşmaları**

- **Interline Trafik Anlaşması**

Anlaşmaya taraf olan havayollarının birbirlerinin seferlerine kabul edebilecekleri, kıymetli doküman düzenleyebilmelerini sağlayan anlaşmadır.

- **Pool Anlaşması**

İki ülke arasında karşılıklı uçuş yapan ulusal havayollarının ticari işbirliğine dayalı bir anlaşmadır.

Hedefi; anlaşmaya taraf olan havayollarının eşit miktarda yolcu taşımalarını sağlamaktır.

- **Zed Anlaşması**

1 yılını doldurmuş havayolu personeli, emeklisi ve ailelerin rezervasyonsuz tatil seyahatlerine ilişkin bir anlaşmadır.

- **Ortak Uçuş Anlaşması**

Bir ya da birden fazla havayolunun anlaşmaya taraf olan diğer havayolunun seferinde, kendi taşıyıcı kodunu ve uçuş numarasını kullanarak sanki kendi seferiymiş gibi satış yapabilmelerini sağlar.

**Anlaşmaya taraf olan havayolları 2 şekilde isimlendirilmektedir.**

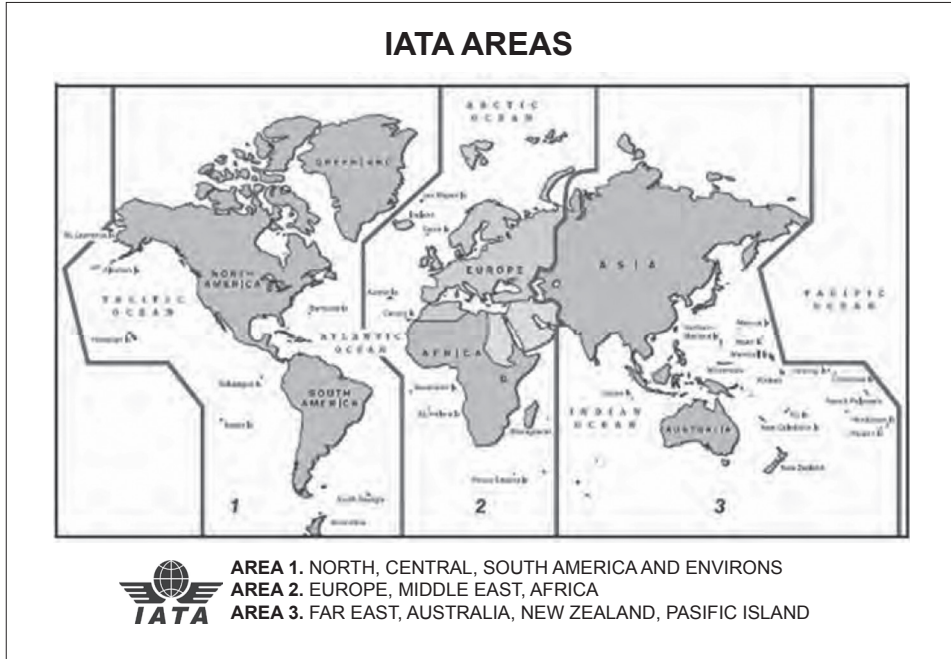
**Operating Carrier:** Uçuşu gerçekleştiren havayolu şirketi olduğundan her türlü taşımacılık hizmetini vermekten sorumludur.

**Marketing Carrier:** Uçuştan koltuk kiralayan havayolu şirkettir. Yapılan anlaşma çerçevesinde bir uçuştan birden fazla Marketing Carrier olabilir.

- 1. Yolcu ve Kargo Hizmetleri Konferans Çözümleri:** Bilet ve faturaların ortak-teknik özellikleri ve formatlarına ilişkin öneriler getirir.
- 2. Yolcu ve Kargo Acenta Anlaşmaları ve Satış Acente Kuralları:** IATA üye havayolu şirketleri ve acenteleri arasındaki yolcu ve kargo ile ilişkili konuları düzenler.

**IATA, ücret hesaplamaları için dünyayı 3 bölgeye ayırmıştır.**

- 1. Bölge:** Güney ve Kuzey Amerika
- 2. Bölge:** Avrupa, Ortadoğu ve Afrika'yı
- 3. Bölge:** Asya, Avustralya, Yeni Zelanda ve Pasifik Okyanusu'ndaki adaları kapsar.



[www.iata.org](http://www.iata.org)

## AVRUPA SİVİL HAVACILIK KONFERANSI - ECAC (EUROPEN CIVIL AVIATION CONFERENCE)



**ECAC**, 1955 yılında ICAO paralelinde Avrupa'da sivil havacılık faaliyetlerinin düzenli ve emniyetli bir şekilde sürdürülmesi için çalışmalar yapmak için kurulmuştur.

Bu kuruluş, ICAO 'nun personel desteği adı altında ayrı bir bütçeyle bağımsız olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

1955 yılından beri faaliyet gösteren bu kuruluşa 44 ülke üyedir.

ECAC'ın amacı, güvenli, etkili ve sürekli gelişen bir Avrupa hava ulaştırma sistemini desteklemektir. ECAC bunu yaparken: Üyeleri adına sivil havacılık politikaları ve uygulamalarını standardize eder, Üye ülkeler ile dünyadaki diğer ülkeler arasında, üye ülkeler lehine, üretmiş olduğu politikaları destekler.



## AVRUPA HAVA SEYRÜSEFER GÜVENLİĞİ ÖRGÜTÜ - EUROCONTROL (THE EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION)



(EUROCONTROL), esas amacı Avrupa hava trafik yönetimini geliştirmek olan uluslararası bir örgüttür. Merkezi Brüksel'de bulunan örgütün şu anda 40 üyesi bulunmaktadır.

**Eurocontrol** devletler, seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, sivil ve askeri kullanıcılar, havaalanları, havacılık endüstrisi, profesyonel örgütler ve diğer ilgili Avrupa kuruluşlar ile işbirliği içinde; kısa, orta ve uzun dönem Avrupa hava trafiği stratejileri planlamakta, geliştirmekte ve koordine etmektedir. Ana aktiviteleri seyrüsefer hizmet operasyonları, stratejik ve taktiksel yönetim, hava kontrolör eğitimi, hava sahalarının bölgesel denetimi, yeni ve güvenli teknoloji ve prosedürlerin geliştirilmesi ve de hava seyrüsefer ücretlerinin toplanmasıdır.

[www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int)

## AVRUPA HAVACILIK EMNİYET AJANSI - EASA (EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY)



Avrupa Birliği'nin sivil havacılık güvenliği çerçevesinde oluşturduğu ve 2010 itibarıyla JAA'nın (Müşterek Havacılık Otoriteleri) yerini alan girişimidir.

EASA, 15 Temmuz 2002 tarihinde hizmete geçmiş ve Avrupa hava sahasıyla ilgili bir güvenlik kurumudur. Merkezi Almanya'nın Köln şehrinde ve tüm üye uluslardan yaklaşık 300 görevli çalıştırmaktadır. ABD'de bulunan FAA'ya benzer şekilde, Avrupa hava sahası içinde, hava ve havacılıkla ilgili her türlü hava aracı, uçuş, üretim, müdahale, etkinlik ve geçerli güvenlik mevzuatların takibi ve uygulanmasını kontrol edip uçuş ve yer güvenliğini sağlamaktır.

[www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)

### Havacılık Fonetigi

Havacılığın kendine ait kelimeleri, frezyoloji (konuşma kalıpları) ve kısaltmaları bulunmaktadır. ICAO, uluslararası havacılık aktivitelerini kontrol etmektedir.

Yanlış anlaşılmalara engellemek için ICAO havacılığın dilini İngilizce olarak belirlemiştir.

**Koyu renkli harfler İngilizce okunuş vurgusunu göstermektedir.**

### Rakamlar

- 0 - (**zee** - ro)
- 1 - (wun)
- 2 - (too)
- 3 - (three)
- 4 - (**fow** - er)
- 5 - (five)
- 6 - (six)
- 7 - (**sev** - en)
- 8 - (ait)
- 9 - (**ni**-ner)

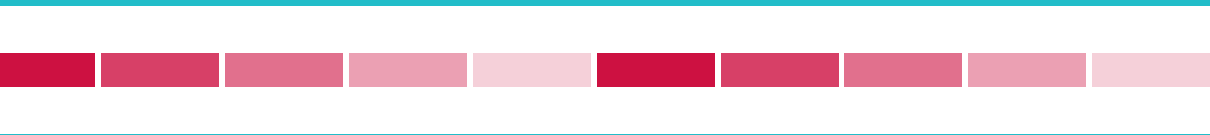
**Alfabe**A - Alpha (**al** - fah)B - Bravo (**brah** - voh)C - Charlie (**char** - lee)D - Delta (**dell** - tah)E - Echo (**eck** - oh)F - Foxtrot (**foks** - trot)

G - Golf (golf)

H - Hotel (hoh - **tell**)I - India (**in** - dee - ah)J - Juliet (**jew** - lee - **ett**)K - Kilo (**key** - loh)L - Lima (**lee** - mah)

M - Mike (mike)

N - November (no - **vem** - ber)O - Oscar (**oss** - car)P - Papa (**pah** - pah)Q - Quebec (keh - **beck**)R - Romeo (**roh** - me - oh)S - Sierra (see - **air** - ah)T - Tango (**tang** - go)U - Uniform (**you** - nee - form)V - Victor (**vik** - tor)W - Whiskey (**wiss** - key)X - X ray (**ecks** - ray)Y - Yankee (**yang** - key)Z - Zulu (**zoo** - loo)



# YOLCU HİZMETLERİ

## YOLCU HİZMETLERİ

### 1. KISALTMALAR

<b>AD</b>	Acenta indirimi	<i>Agent discount</i>
<b>ADL</b>	İlave / Çıkarma Listesi	<i>Addition / Deletion list</i>
<b>AHL</b>	Kayıp bagaj	<i>Advise if Holding (=Missing baggage)</i>
<b>APIS</b>	Detaylı Yolcu Bilgi Sistemi	<i>Advanced Passenger Information System</i>
<b>ATA</b>	Gerçek varış zamanı	<i>Actual time of arrival</i>
<b>ATD</b>	Gerçek kalkış zamanı	<i>Actual time of departure</i>
<b>ATB</b>	Otomatik Bilet ve Biniş Kartı	<i>Automated ticket and boarding pass</i>
<b>ATC</b>	Hava Trafik Kontrol	<i>Air Traffic Control</i>
<b>AVIH</b>	Kompartımanda canlı hayvan	<i>Avi on Hold</i>
<b>ARR</b>	Geliş	<i>Arrival</i>
<b>BIKE</b>	Bisiklet	<i>Bike</i>
<b>BLND</b>	Görme engelli yolcu	<i>Blind</i>
<b>BSCT</b>	Bebek puseti	
<b>CAA</b>	Sivi Havacılık Otoritesi	<i>Civil Aviation Authorities</i>
<b>CBBG</b>	Kabinde taşınır bagaj	<i>Cabin Baggage</i>
<b>CHD</b>	Çocuk Yolcu	<i>Child</i>
<b>CIP</b>	Ticari öneme sahip yolcular	<i>Commercial Important Person</i>
<b>CLI</b>	Pilot'un yük bilgi formu	<i>Captain's Load Information</i>
<b>CTC</b>	İrtibat bilgisi	<i>Contact</i>
<b>CKIN</b>	Yolcu Kabulü	<i>Check in</i>
<b>DCS</b>	Kalkış kontrol sistemi	<i>Departure control system</i>
<b>DEAF</b>	Duyuma engelli yolcu.	<i>Deaf</i>
<b>DEPA</b>	Refakatli Deporte Yolcu	<i>Accompanied Deporte</i>
<b>DEPU</b>	Refakatsiz Deporte Yolcu	<i>Unaccompanied Deporte</i>
<b>DIPL</b>	Diplomatik bagaj	<i>Diplomatic</i>
<b>DBC</b>	Uçuş iptal tazminatı	<i>Denied boarding compensation</i>
<b>DEPA</b>	Refakat ile sınırdışı edilen yolcu	<i>Accompanied deportee</i>
<b>DEPU</b>	Refakatsiz sınırdışı edilen yolcu	<i>Unaccompanied deportee</i>
<b>DG</b>	Tehlikeli Madde	<i>Dangerous goods</i>
<b>DGR</b>	Tehlikeli Madde Kuralları	<i>Dangerous Goods Regulations</i>
<b>DPR</b>	Hasarlı ve Çalıntı Raporu	<i>Damage and Pilferage Report</i>
<b>DAA</b>	Uçakta teslim	<i>Delivery at aircraft</i>
<b>DFO</b>	Uçuş Operasyon Direktörü	<i>Director Flight Operations</i>
<b>ETA</b>	Tahmini varış saati	<i>Estimated time of arrival</i>
<b>ETD</b>	Tahmini kalkış saati	<i>Estimated time of departure</i>
<b>EXST</b>	Ekstra koltuk	<i>Extra seat (for comfort)</i>
<b>FARE</b>	Ücret bilgisi	<i>Fare</i>
<b>FIM</b>	Uçuşu engellenenlerin listesi	<i>Flight interruption manifest</i>
<b>FQTV</b>	Frequent kartı olan yolcu	<i>Frequent Flier</i>
<b>FRAG</b>	Kırılabılır bagaj	<i>Fragile</i>

<b>IDS</b>	Bilgi görüntüleme sistemi	<i>Information display system</i>
<b>INF</b>	Bebek yolcu	<i>Infant</i>
<b>INAD</b>	Kabul edilmez yolcu	<i>Inadmissible passenger</i>
<b>IATA</b>	Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği	<i>International Air Transportation Association</i>
<b>ICAO</b>	Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı	<i>International Civil Aviation Organization</i>
<b>JS</b>	Mürettebat koltuğu	<i>Jump seat</i>
<b>LAR</b>	Canlı Hayvan Kuralları	<i>Live animals Regulations</i>
<b>LDM</b>	Yük mesajı	<i>Load message</i>
<b>LMC</b>	Son dakika değişikliği	<i>Last minute change</i>
<b>LMU</b>	Son dakika sınıf değişikliği	<i>Last minute upgrade</i>
<b>MCT</b>	Asgari bağlantı zamanı	<i>Minimum connecting time</i>
<b>MAAS</b>	Karşıla ve yardım et	<i>Meet and assist</i>
<b>MEDA</b>	Sağlıkla ilgili durum	<i>Medical</i>
<b>NOREC</b>	Yolcu listesinde yok bileti OK	<i>Passenger with OK ticket not on PNL</i>
<b>NOSHOW</b>	Uçmayan rezervasyonlu yolcu	<i>Passenger booked but not checked in</i>
<b>OSI</b>	Diğer servis bilgileri	<i>Other Service Information</i>
<b>PETC</b>	Kabinde evcil hayvan	<i>Pet in cabin</i>
<b>PIL</b>	Yolcu bilgi listesi	<i>Passenger Information List</i>
<b>PNL</b>	Yolcu isim listesi	<i>Passenger Name List</i>
<b>PNR</b>	Yolcu/isim rezervasyon kaydı	<i>Passenger Name Record</i>
<b>PSD</b>	Ayrılmış koltuk	<i>Seat assignment and allotment seat</i>
<b>PSM</b>	Yolcu hizmet mesajı	<i>Passenger Service Message</i>
<b>PTM</b>	Transfer Yolcu mesajı	<i>Passenger Transfer Message</i>
<b>PUG</b>	Yolcu sınıf değişikliği mesajı	<i>Passenger Upgrading List</i>
<b>PAX</b>	Birden fazla yolcu	<i>Passengers</i>
<b>PETC</b>	Kabin içi Evcil hayvan	<i>Pet in Cabin</i>
<b>PSPT</b>	Pasaport numarası	<i>Passaport</i>
<b>PRGT</b>	Hamile yolcu	<i>Pregnant</i>
<b>RQST</b>	Yer rezervasyonu	<i>Rezervation Request</i>
<b>SPEQ</b>	Spor malzemeleri	<i>Sportive Equipment</i>
<b>STCR</b>	Sedyeli yolcu	<i>Stretcher</i>
<b>SEMN</b>	Denizci	<i>Seaman</i>
<b>SHL</b>	Tutulmakta olan	<i>Still holding</i>
<b>SOM</b>	Oturulan Koltuk mesajı	<i>Seat Occupied Message</i>
<b>SSR</b>	Özel servis talebi	<i>Special Service Requirement</i>
<b>STA</b>	Tarifeli varış zamanı	<i>Scheduled time of arrival</i>
<b>STD</b>	Tarifeli kalkış zamanı	<i>Scheduled time of departure</i>
<b>TCI</b>	Kalkıştan Varış noktasına checkin	<i>Through check-in</i>
<b>TPM</b>	Teletip yolcu listesi	<i>Teletype Passenger Manifest</i>
<b>UM</b>	Refakatsiz çocuk	<i>Unaccompanied Minor</i>
<b>UPGR</b>	Sınıf atlama	<i>Upgrade</i>
<b>VIP</b>	Çok önemli kişi	<i>Very Important Person</i>
<b>XBAG</b>	Fazla bagaj	<i>Excess baggage</i>

**İKRAM**

<b>AVML</b>	Asya'ya özgü vejetaryen yemek	<i>Asian vegetarian meal</i>
<b>BBML</b>	Bebek yemeği	<i>Baby meal</i>
<b>BLML</b>	Hazmı kolay yemek	<i>Bland meal</i>
<b>CHML</b>	Çocuk yemeği	<i>Children's meal</i>
<b>DBML</b>	Diyabetik yemek	<i>Diabetic meal</i>
<b>GFML</b>	Nişastasız yemek	<i>Gluten-free meal</i>
<b>HFML</b>	Çok lifli yemek	<i>High-fibre meal</i>
<b>HNML</b>	Hindu yemeği (sığır eti yemez)	<i>Hindu meal</i>
<b>JPML</b>	Japon yemeği	<i>Japanese meal</i>
<b>KSML</b>	Kosher (musevi) yemeği	<i>Kosher meal</i>
<b>LCML</b>	Az kalorili yemek	<i>Low-calorie meal</i>
<b>LFML</b>	Az kolesterolü yemek	<i>Low-cholesterol/low-fat meal</i>
<b>LPML</b>	Düşük proteinli yemek	<i>Low-protein meal</i>
<b>LSML</b>	Az tuzlu yemek	<i>Low-sodium/salt meal</i>
<b>MOML</b>	Müslüman yemeği	<i>Moslem meal</i>
<b>NLML</b>	Laktozu az yemek	<i>No lactose meal (lactose free)</i>
<b>NSML</b>	Tuzsuz yemek	<i>No salt meal</i>
<b>RVML</b>	Çiğ sebzelı vejeteryan yemeği	<i>Raw vegetarian meal</i>
<b>SFML</b>	Deniz ürünleri yemeği	<i>Seafood meal</i>
<b>SPML</b>	Özel yemek	<i>Special meal</i>
<b>VGML</b>	Vejeteryan yemek	<i>Vegetarian meal (strictly-non-dairy)</i>

**2. HAVACILIK TERMİNOLOJİSİ**

<b>GROUND TIME</b>	: Uçuşun tarifeli varış ve kalkışı arasında yerde geçirmesi için planlanan süre	
<b>SLOT TIME</b>	: Uçağın belirli saat grubu için alınmış kısıtlanmış saha kullanım süresi.	
<b>CANCELLATION</b>	: Uçuş iptali	
<b>AIRBORNE</b>	: Havada nakil süresi	
<b>STD</b>	: Tarifeli kalkış zamanı	<i>Schedule time of departure</i>
<b>STA</b>	: Tarifeli varış zamanı	<i>Schedule time of arrival</i>
<b>ATD</b>	: Gerçekleşen kalkış zamanı	<i>Actual time of departure</i>
<b>ATA</b>	: Gerçekleşen varış zamanı	<i>Actual time of arrival</i>
<b>ETD</b>	: Tahmini kalkış zamanı	<i>Estimated time of departure</i>
<b>ETA</b>	: Tahmini varış zamanı	<i>Estimated time of departure</i>
<b>EMBARKATION POINT</b>	: Biniş noktası	
<b>CARRIER</b>	: Taşıyıcı (havayolu şirketi)	



**DISEMBARKATION POINT:** İniş noktası

**OFF BLOCK** : Takoz Kaldırılması Körük veya merdivenin uçaktan çekilmesi

**ON BLOCK** : Takoz Konulması Körük veya merdivenin uçağa yanaştırılması

**TAKE OFF** : Uçağın yerden teker kesmesi

**TOUCH DOWN** : Uçağın yere teker koyması

**BLOCK** : Takoz

## TANIMLAR

**PUSH BACK:** Park pozisyonundaki uçakları, towcar yada towbarless denen araç vasıtasıyla, pilotla irtibat halinde olan bir görevlinin yönetiminde taksi hareketine başlayacağı noktaya İtme/çekilme işlemidir.

**YOLCU (PAP, PAX):** Yolcu, taşıyıcı şirket ile arasında yapılmış bir taşıma sözleşmesine dayanarak uçakla seyahat eden kişidir. Uçağın işletme esasları gereği olarak uçakta bulunanlar ile biletsiz olarak seyahat eden kişiler yolcu sayılmazlar (Ekip, Teknisyen vb.)

**HAVAALANI:** Hava araçlarının tamamı veya kısmen inişi, kalkışı ve yer hareketleri için kullanılması öngörülen, içerisindeki bina, teçhizat ve tesisat da dahil olmak üzere karada ve suda belirlenmiş alanı ifade eder.

**HAVAALANI İŞLETMECİSİ:** Havaalanı işletiminden sorumlu kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel tüzel kişileri ifade eder.

**PİST:** Uçakların kalkış/iniş yapabildikleri, belirli genişlik ve uzunlukta olan, iniş ve kalkış için aletler ile donatılmış alanlardır.

**APRON:** Uçak yer ekipmanları ve personelin bulunduğu uçak park alanı, araç park alanı, araç hareket sahaları ve personel hareket sahalarından oluşan alanın tümüne verilen isimdir.

**TAKSİ YOLU:** Apron ile pisti bağlayan, yalnızca uçakların hareket edebildiği yoldur.

**PAT SAHASI:** Pist, Apron ve Taksi yolu sahaları ile hava alanının hava tarafında araç ve gereçlerin hareket ve park etmesi için düzenlenen diğer tüm sahaları kapsayan alan.

**TERMİNAL:** Sivil hava ulaşımına açık havaalanlarında, havaalanı işletmecisi dışında yap-işlet-devret modeli, kiralama ve benzeri şekillerde bu Yönetmelik hükümleri kap-

samında, işletilmesi için havaalanı terminal işletme ruhsatı alınması zorunlu olan ve ticari olarak faaliyet gösteren işyeridir.

**CHECK-IN:** Biletini almış olan yolcunun, ilgili uçuş için her havayolunun tarifeli kalkış saati öncesi belirlemiş olduğu süre içinde, bilet ve bagajının, havayolları kuralları çerçevesinde kontrol edilerek, biniş kartı ve bagaj etiketi hazırlanması işlemidir.

**BOARDING:** Bilet ve bagaj kontrollerini tamamlayarak bagajlarını teslim etmiş ve uçuş için biniş kartı almış, pasaport ve vize kontrolünden geçmiş olan yolcuların; uçağın, ekip, yakıt, temizlik ve ikram açısından hazır olması halinde, uçağa transfer işlemidir.

**CATERING:** İkram seyahat sırasında yolculara ikram edilecek yemek ve içecekler.

**DUTY FREE:** Seyahat esnasında Uluslararası sahada gümrük vergisi olmadan yapılan satışlar.

**YER HİZMETLERİ (Ground Service):** Havayolları veya onların adına hizmet veren Yer Hizmetleri Kuruluşları tarafından uçaklara yerde verilen hizmetler şu bölümlerden oluşur:

- Biletleme ve Rezervasyon
- Yolcu Hizmetleri
- Uçağı karşılama (Arrival) - Uçuşa Yolcu Kabulü (Check-in) - Uçağa Yolcu Kabulü (Boarding)
- Kayıp ve Bulunan Bagaj Hizmetleri (Lost&Found)
- Ramp Hizmetleri
- Harekat Hizmetleri
- Kargo ve Posta Hizmetleri

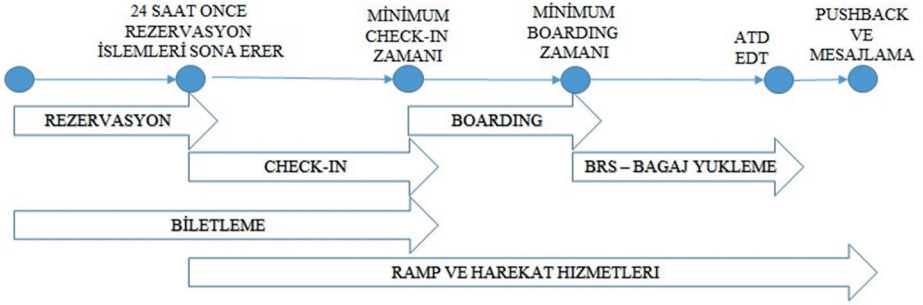
**RAMP HİZMETLERİ:** Teknik ve teçhizat alanında verilen hizmetlerdir. Uçak yükleme ve boşaltma işlemleri, Şut alanı bagaj ayırma ve toplama hizmetleri, Uçak temizlik (su ve tuvalet servisleri, kabin içi ve tuvalet temizliği), Yolcu ve ekip ulaşımı. Ramp Hizmeti uçak park pozisyonuna gelmeden önce gerekli ekipmanlar hazır edilerek başlar uçağa yolcular, bagaj ve kargonun yüklenip pushback işlemi ile biter.

**HAREKAT HİZMETLERİ:** Yerdeki operasyonel hizmetlerin koordine ve nezaret edilmesi hizmetidir. Yük planlama ve kontrol, Bagaj takibi ve yükleme işlemleri, yakıt, haberleşme, uçuş operasyonu, koordinasyon, kayıt tutma ve arşivleme bu hizmetin ana bölümleridir.

**KARGO HİZMETİ:** Kargo taşımacılığı uçak ile gelen ve giden kargo ve postanın işlemlerinin gerçekleştirilmesi hizmetidir. Gönderinin yapıldığı istasyondan gelen bilgilendirme mesajına göre kargolar uçaktan evrakları alınarak karşılanır, gümrük nezaretinde sayılarak ilgili ambara teslim edilir. Giden kargolar içinde gümrük ambarına getirilen kargolar ambar tarafından teslim alınır ve gümrük komisyoncuları tarafından gümrük ve beyanname işlemleri yapılır.

### 3. OPERASYON AŞAMALARI

#### YOLCULUK ÜZERİNDEKİ NOKTALAR



IST	→ 20SEP →	ORIGIN POINT	
ATH	→ 15JAN →	STOPOVER POINT	} INTERMEDIATE POINT VEYA TRANSFER POINT
X/ PAR	→ 15JAN →	NO STOPOVER POINT	
LON	→ 15JAN →	DESTINATION POINT	

- TICKETED POINT** : Bilet üzerinde görünen her nokta
- ORIGIN POINT** : Yolcu bileti üzerinde görülen ilk çıkış noktasıdır.
- DESTINATION POINT** : Yolcu bileti üzerinde görülen son varış noktasıdır.
- STOPOVER POINT** : 24 saatten fazla duraklama yapılan ara nokta.
- NO STOPOVER POINT** : 24 saatten az duraklama yapılan ara nokta yolcu bileti üzerinde X işareti ile gösterilir.

### **DİREKT UÇUŞ**

Tek bir uçuş kuponu ile biletlenebilen uçuştur.  
Direkt uçuşta uçuş numarası değişmez.

### **HİÇ İNİŞSİZ DİREKT UÇUŞ**

ISTANBUL



ROME

AZ 703

### **ARA NOKTA İNİŞLİ DİREKT UÇUŞ (FLIGHT ROUTING)**

ISTANBUL



SINGAPORE

SQ 491

DUBAI

### **BAĞLANTILI UÇUŞ**

Yolcunun 2 nokta arasında direkt olarak seyahat edemediği durumlarda, 24 saat içinde bir ara nokta veya noktalar üzerinden seyahatini gerçekleştirmesidir. Bu durumda ara noktada uçuş numarası değişir.

### **ONLINE TRANSFER**

Aynı taşıyıcının bir uçuşundan, bir başka uçuşuna yapılan aktarmadır.

FRANKFURT



CAIRO



TOKYO

MS785

MS964

### **INTERLINE TRANSFER**

Bir taşıyıcının bir uçuşundan, bir başka taşıyıcının uçuşuna yapılan aktarmadır.

ISTANBUL



NEWYORK



LOS ANGELOS

DL073

UA023

## **4. KIYMETLİ TRAFİK DOKÜMANLARININ TANITIMI**

### **A. BİLET**

Yolcu bileti bir Kıymetli Trafik Dokümanıdır. Aynı zamanda bilet, yolcu ile taşıyıcı arasında düzenlenen bir tür sözleşmedir. Uçakta yer işgal etmeyen, kucakta taşınan bebek yolcular dahil her yolcu için ayrı olarak bilet düzenlenmek zorundadır.

### **Bilet Kabulünde Dikkat Edilmesi Gereken Noktalar**

- Biletteki isim ile pasaport veya kimlik belgesindeki ismin aynı olması gerekmektedir.
- Biletin geçerliliği kontrol edilmelidir.
- Numarası eksik, yırtık, delik ve kurallara uygun olmayan bilet kabul edilmemelidir.
- Bilet üzerindeki validatör damgası kontrol edilmelidir.
- Bilet üzerinde görülen rezervasyon sınıfı ile sistemde yolcu kaydında görülen rezervasyon sınıfının birebir aynı olması gerekmektedir.
- Yolcular uçuş kuponlarını sıralı olarak kullanmalıdır.
- Doğru uçuş kuponuna işlem yapılmalı ve kağıt bilet ile seyahat eden yolcuların check-in işlemleri sırasında uçuş kuponunun bilet üzerinden koparılması unutulmamalıdır.
- Elektronik bilet ile seyahat eden yolcuların check-in işlemlerinden önce mutlaka biletleri sistemde görüntülenmeli ve işlem yapılan yolcu kaydında e-ticket numarasının bulunduğundan emin olunmalıdır.
- Yolcuların indirimli bilet ile seyahat etmeleri durumunda yapılan indirim karşılıklı gelen belge kontrolü işlem yapan personel tarafından yapılmalıdır.
- Bu biletle beraber MCO yada Excess Baggage bileti düzenlenmişse kontrol edilmelidir.

### **Bilet Türleri**

Manuel Biletler (El İle Düzenlenen Yolcu Biletleri)

Her bir biletin seri numarası vardır. Bu seri numarasının ilk üç rakamı havayolunun tanıtıcı kodudur.

Manuel biletler; İki uçuş kuponlu manuel bilet, Dört uçuş kuponlu manuel bilet olabilir. Manuel yolcu biletindeki kupon sıralaması şöyledir;

### **Muhasebe Kuponu (Audit Coupon):**

Yolculuk için gerekli bilgilerin elle yazıldığı ve satış raporu ile birlikte muhasebe departmanına yönlendirilmek üzere bilet üzerinden alınan, gerektiği zaman indirim belgelerinin eklendiği kupondur. Bilgiler bu kupon üzerine tükenmez kalem kullanılarak büyük harflerle yazılır. Üzerinde silinti veya kazıntı yapılamaz. Eğer yazım esnasında herhangi bir yanlışlık yapılırsa, mutlaka o biletin üzerine VOID ifadesi yazılarak tüm kuponların geçersiz hale getirilmesi ve düzenlenecek satış raporuna void olarak eklenmesi gerekmektedir.

### **Acente Kuponu (Agent Coupon):**

Biletin düzenlendiği ofiste muhafaza edilmek üzere bilet üzerinden alınan kupondur.

### **Uçuş Kuponu (Flight Coupon):**

Bilet düzenlendikten sonra yolcunun uçuşunu sağlayacak olan ve üzerinde yazılı şehirler arasındaki uçuşlar için geçerli olan kupon/kuponlardır.

### **Yolcu Kuponu (Passenger Coupon):**

Yolcuya ait olan ve bilet ile ilgili her türlü bilgiyi kapsayan yolcu kopyasıdır. Bir çeşit biletin koçanıdır.Uçuş için geçerli değildir.

### **Otomatik Bilet (TAT)**

TAT (Transitional Automated Ticket): Havayollarının kendi sistemlerinde otomatik olarak düzenledikleri yolcu biletidir.

### **BSP Manuel Bilet**

BSP (Billing and Settlement Plan), Acentaların Havayolları ile tek tek hesaplaşma yerine, belirli bir düzen içerisinde ve tek bir banka kanalının kullanıldığı bir sistemin adıdır. BSP bilet: IATA'ya üye seyahat acentaları tarafından düzenlenir. Her havayolu için aynı yolcu bilet formu kullanılır. (STD=Standard Trafik dokümanı) Standard Trafik dokümanı, BSP ülkesindeki lokal BSP Müdürlüğü tarafından verilir.

Düzenlendikten sonra CIP (Carrier Identification Plate) ile belirli havayolunun bileti haline getirilir. Üzerinde CIP kullanılmış olan biletler artık BSP bilet olarak sayılmazlar, hangi havayolunun CIP'i kullanılmış ise, bilet artık o havayolunun bileti haline gelir.

### **BSP Otomatik Bilet**

CRS ler yardımı ile otomatik olarak düzenlenen OPTAT (Off Premise Transitional Automated Ticket) formlarının kullanıldığı bir bilet türüdür.

ARC (Airlines Reporting Cooperation): Amerika Birleşik Devletleri'nde BSP benzeri bir sistemdir.

### **ATB (Automated Ticket and Boarding pass)**

- Genel olarak ATB formları; uçuş kuponu ve buna bağlı olarak biniş kartı olmak üzere, birbirine perfore ile bağlanmış iki bölümden meydana gelmiştir.
- Sol taraftaki geniş bölüm; uçuş kuponu ve bagaj kontrolünün yapıldığı bölümdür. Sağ taraftaki dar bölüm ise biniş ve bagaj kartı hüviyetindedir.

- Yolcu; yolculuğuna başlamak üzere havaalanında check-in bankosuna müracaat ettiğinde sol taraftaki uçuş kuponu havayolu check-in görevlisi tarafından alınır, sağ taraftaki biniş kartı bölümü ise yolcuya verilir ve yolcu bu bölümü, uçuşunun sonuna kadar muhafaza eder.
- Arka yüzünde manyetik bant bulunur.
- Fiziksel yapısı bakımından karton benzeri olan, ATB formu karbonlu bir döküman değildir. Bu nedenle her uçuş için ayrı bilet formu otomatik olarak düzenlenir (coupon by coupon). Aynı bilet numarası ile en fazla 4 uçuş kuponu düzenlenebilir.
- ATB formlarında diğer yolcu bilet formlarından farklı olarak VOID kupon düzenlenemez.
- ATB formları genellikle Amerika Birleşik Devletleri'ndeki taşıyıcılar tarafından kullanılmaktadır.

### **ELEKTONİK BİLET (e-ticket)**

- Yolcuların basılı (kağıt) bileti olmaksızın, uçmalarını sağlayan elektronik bir biletleme sistemidir.
- Elektronik bilet, biletsiz seyahat etmek anlamına gelmez. Gerçek anlamda basılan bir kağıt bilet olmamakla birlikte, bilet imajı sistemde elektronik ortamda bulunmaktadır.
- Yolcuya basılı olarak uçuş bilgi detaylarını içeren bir "itinerary receipt" verilir. Bu, yolcu ile havayolu arasındaki bir çeşit hukuki sözleşmedir. Itinerary receipt bilet gibi kıymetli bir doküman değildir, kaybı durumunda tekrar basılabilir.
- Elektronik biletleme ilk olarak 1994 yılında United Air tarafından iç hatlarda uygulanmaya başlanmıştır.
- IATA'nın Interlining kuralları çerçevesinde, 1997 yılından itibaren havayolları kendi aralarında BITA (Bilateral) yani iki taraflı olarak E-TKT uygulamasına başlamışlardır.
- E-TKT uygulaması bilet stok masraflarını azaltır, kayıp ve çalıntı bilet masraflarını önler, kağıt bilet dağıtımını ve işlem maliyetlerini azaltarak, masrafların minimuma indirilmesine imkan verir.
- Elde edilen gelirin tespiti işlemlerini hızlandırır.

## **B. MCO (MISCELLANEOUS CHARGES ORDER)**

Yolcu bileti gibi kıymetli bir form olan MCO' lar para transferi hariç, çok çeşitli amaçlar için düzenlenebilir. MCO ile yolcu bileti arasındaki tek fark, bilette uçuş kuponlarının MCO da ise Exchange kuponlarının bulunmasıdır. Exchange kuponu uçuş kuponu gibi para değerindedir.

Havayolu MCO'ları muhasebe kuponu, acente kuponu, exchange kupon ve yolcu kuponlarından oluşmuştur. Düzenlendikleri tarihten itibaren bir yıl geçerlidir.

### **MCO Düzenlenecek Durumlar**

- Yolcu bileti düzenlenemeyecek durumlarda
- Rezervasyon ve parkur değişikliğinden kaynaklanan farkların alınmasında
- Oksijen tüpü ve ambulans gibi hizmetler karşılığında bir ücret alınıyorsa
- PTA (Prepaid Ticket Advise) işlemlerinde
- Fazla bagaj ücretlerinin ödenmesinde
- Sınıf yükseltilmesi - Upgrade
- Sınıf düşürülmesi - Downgrade
- Vergilerin tahsilinde
- İadelerde

## **C. MPD (MULTIPLE PURPOSES DOCUMENT)**

IATA acenteleri tarafından çok amaçlı olarak düzenlenen bir nevi MCO dur.

Manuel ya da otomatik olarak düzenlenebilir.

## **D. PTA (PREPAID TICKET ADVISE)**

Yolcunun seyahate başlayacağı şehir/ülke ile, bu yolculuğun ücretinin ödendiği şehir/ülkenin farklı olması durumunda bir başka ifadeyle yolcu biletinin ücretini ödeyen kişi ile uçacak olan kişinin farklı olması durumlarında yapılan işlemlerin tümünü ifade eder.

## **E. PASAPORT VE VİZE**

Pasaport yabancı ülkelere gidecek olanlara yetkili kuruluşça verilen, yabancı ülke yetkililerinin kimlik incelemesinde geçerli olan belgedir.

Pasaport, gerçek kişilere özgü bir belgedir. Pasaport Kanunu, TVK, Polis Kanunu ve Gümrük Kanunu konuyla yakından ilgilidir.



**Pasaportun amaçları:**

- Vatandaşlık ispatı,
- Bir devletin uyuşuna başka ülkeye gitmede izin vermiş olduğunu göstermesi,
- Pasaport sahibine gereken resmi kolaylık sağlanmasının belgesi olması,
- Vizelerin üzerine işlenmesi



**VİZE:** Bir ülkeden diğer bir ülkeye geçişte ülkeler arasındaki kararlar doğrultusunda şahsın kendine ait pasaportuna ya da yerine geçebilecek diğer bir belgeye, gideceği ülkenin temsilciliği (Konso-losluk, Büyükelçilik.. vb.) tarafından verilen izin belgesidir. Vize pasaporta, onu kullanarak ülkeye girilebilmesi için yapılan onaydır. Belgeyi geçerli sayma ve giriş çıkışta sorun olmadığını belirtir, pasaportu veren otoriteyi yani devleti tanıma anlamı da taşır.



Vize, o ülkede ikamet hakkı vermez, geçici bir süre kalma hakkı sağlar. Üç tür vize vardır: **Tek giriş vizesi** (Single: bir yıl, sadece bir giriş için), **sayısız giriş vizesi** (Multiple: birden çok giriş için), **transit vizesi** (ülkeye giriş yapmadan başka ülkelere gitmek için sadece transit salonu kullanmak için).

## 5. YOLCU HİZMETLERİ PERSONELİNİN VERECEĞİ HİZMETLER

### A. GENEL DAVRANIŞLAR

Rekabetin yoğun olduğu sivil havacılık sektöründe havayolu şirketleri dünyanın en modern uçaklarını ve teknolojilerini kullanmakla beraber, yolcuların taşıyıcı tercinde tarife, uygulanan ücretler ve uçuşun yanısıra yerde sunulan hizmetlerin de etkili olduğu bilinmektedir. Bu çerçevede Yolcu hizmetleri personelinin vereceği hizmetin kalitesi, havacılık hizmetleri zincirinin önemli bir halkasını teşkil etmektedir.

Havayolu şirketinin imajı, genellikle yolcuyla karşı karşıya gelen personelin tutum ve davranış tarzına bağlıdır. Yolcu hizmetleri memuru yolcuya yüzyüze hizmet veren personel arasındadır. Bu yüzden aşağıda belirtilen hususlara azami şekilde uyulması gerekir:

- Sakin ve yardımsever olmalı, yolcuyu dikkatle dinlemeli ve fazla bekletmemelidir.
- Özel ilgi ve yardıma ihtiyacı olan yolcularla yakından ilgilenmelidir.
- Check-in bankosunda özel telefon görüşmesi yapılamaz. İş ile ilgili görüşmeler ise kısa ve öz yapılmalıdır.
- Yolcunun görebileceği bir yerde veya önünde sigara içmemeli, yiyecek ve içecek tüketmemelidir.
- Kişisel sorunlarını yolcunun önünde tartışmamalıdır. Müşterek anlaşmazlıklardan yolcuya bahsetmemelidir.
- Üniforma kurallarına uygun giyinmelidir.

#### **Yolcuya bilgi vermede ve iletişim kurmada dikkat edilmesi gereken noktalar:**

- Göz temasından kaçınmamalıdır.
- Doğru bilgileri hızlı şekilde vermeli, bilgiler net değilse araştırıp doğrusunu bulmalıdır.
- Sorulara yeterli doğru ve nazik bir şekilde cevap vermelidir. İlave bilgilerin vaktinde aktarılacağını iletmelidir.
- Kolay anlaşılabilen, kısa, aydınlatıcı ve kesin bilgiler içeren anonlar yapmalıdır.

#### **Düzensizliklerin sebep olduğu problemleri çözmeye yönelik yapılması gerekenler:**

- Sağduyulu olmalıdır. Ortaya çıkan hata için özür dilemelidir.
- Yolcuyu dinlemeli ve tartışmaya girmemelidir.
- Düzensizlik önceden biliniyorsa, yolcu gelmeden çözümü bulunmalıdır.
- Düzensizlik yaşanacağına dair ilk belirtide, problemin olmaması için çok hızlı hareket etmelidir.
- Yolcunun gösterebileceği tüm reaksiyonlara hazırlıklı olmalı sorunun çözülmesi için çaba gösterilmelidir.
- Yolcuların başka kişilere veya diğer bölümlere başvurmadan mümkün olduğunca problemi çözmelidir. Yolcudan yazılı şikayette bulunmasını istemek, sorunu çözmek anlamına gelmez. Diğer şahısları, birimleri ve organizasyonları suçlamamalıdır.
- Zorunlu olmadıkça daha önceden alınmış ve bildirilmiş kararları değiştirmemelidir.
- Uçuş ekibiyle irtibatla bulunup, yolcuların son durumlarıyla ilgili bilgileri aktarmalıdır.

## B. YOLCU KABUL BANKOSU (KONTUAR)

Yolcuların kabul (Check-in) işlemleri, havaalanı terminallerinde her havayolu için tahsis edilmiş kontuar denilen özel yolcu kabul bankolarında yapılır. Açılacak kontuar sayısı terminallerin fiziki yapılarına ve uçuşun türüne göre belirlenmelidir. Şayet havayolu ekonomi sınıfının dışında da yolcuya hizmet veriyorsa o sınıflardaki yolcu-yu kabul etmek için ayrı kontuarlar açılmalıdır. Kontuarlar Standart Yer Hizmet anlaşmalarında belirlenmiş özelliklerde olmalıdır. Havayolu şirketi için tahsis edilmiş bir bankoda aşağıdaki bilgilerin yer alması gereklidir:

- Havayolunun Logosu (codeshare uçuş ise her havayolunun)
- İlgili uçuşun numarası (codeshare uçuş ise her havayolunun)
- Tarifeli kalkış saati veya varsa gecikmeli kalkış saati
- Seferin yapılacağı meydanın IATA kodu
- Tehlikeli Maddelerle ilgili uyarıcı levhalar

## C. KONTUARDA İŞLEME BAŞLAMADAN ÖNCE YAPILMASI GEREKEN ÖN HAZIRLIKLAR

- Çalışılacak kontuar ve çevrenin temizliği, Yolcu ayırıcı bantlarının düzeni.
- Çalışılacak kontuardaki bilgisayar, bagaj-boarding kart makinası, tartı gibi tüm makinaların kontrolü.
- Bagaj etiketlerinin ve boarding kart stoğunun yeterli olup olmadığı.
- Kontuar üstünde/önünde bagaj içinde taşınması yasak olan Tehlikeli Maddelerle ilgili uyarıcı levhaların kontrolü.
- Yolculara verilen İsim adres etiketi, el bagajı etiketi, kırılabilir bagaj etiketi, uçuş tarifesi, UM formu, özel salon kartları gibi belgelerin yeterli olduğu kontrol edilir.
- Beklenen yolcu sayısı ve özel hizmet gerektiren yolcuların tespiti yapılır.
- Özel güvenlik gerektiren bir uçuş için kontuar açılıyorsa, güvenlik görevlilerinin gelmesi için ilgili birime haber verilir.
- Yolcu kabul (check-in) işlemleri bittikten sonra kullanılan her türlü malzemenin yetkisiz insanların eline geçmesini önlemek için kontuar ve etrafından kaldırılması gerekir.

## D. YOLCU KABUL İŞLEMİ YAPACAK OLAN PERSONELİN VERECEĞİ HİZMETLER

- Bilet ve seyahat belgelerinin kontrolünü yapar.
- Yolcu kabul işlemlerini yapar.

- Bagaj kabul işlemlerini gerçekleştirir.
- Bilgileri aktarır ve yolcuyu uçağa uğurlar.

## **E. BİLET ve SEYAHAT BELGELERİNİN KONTROLÜ**

- Yolcu güler yüzle selamlanır. (Günaydın, İyi Günler, İyi Akşamlar) Yolcuya soyadı ile kibarca yüzüne bakarak hitap edilir. (Sn.....veya Mr.....)
- Yolcudan bilet, pasaport veya kimlik, ve diğer seyahat dökümanları istenir.
- Kağıt biletin veya Elektronik biletin geçerlilik süresi, bilet üzerindeki uçuş numarası, uçuş tarihi, taşıyıcı kodu, rezervasyon durumu, uçuş sınıfı ve varsa başka sınırlamaları kontrol edilir.
- Biletin üzerindeki varış meydanı yolcuya sorularak teyit edilir.
- Kimlik, Pasaport, Vize, sağlık raporu gibi belgelerinin geçerliliği kontrol edilir.

Yolcuya ait pasaportu, pasaport üzerinde eğer gerekli ise vize veya vize ile ilgili ilave istenilen herhangi bir döküman ve kimlik belgeleri kontrol edilir. Bilet üzerindeki isimle diğer dökümanlar üzerindeki isimler karşılaştırılır. Yolcunun kabulü esnasında Pasaport ve Vize kontrolünün doğru olarak yapılması gereklidir. Aksi takdirde; Yolcunun ülkeye girişi engellenir ve yolcu acil olarak geri gönderilir, Yolcuyu taşıyan Havayoluna ağır cezalar uygulanır, Havayolu ile yetkili kişiler arasındaki ilişki zedelenir, Her havayolu geçersiz veya eksik dokümana sahip yolcunun uçuşunu engelleme hakkına sahiptir.

## **F. YOLCU KABUL İŞLEMLERİ**

Önceden yapılmış rezervasyon kaydının olup olmadığı kontrol edilir.

- Yolcu rezervasyon kaydına uygun olarak check edilir.
- Check-in işlemi sırasında yolculara nerede oturmak istediği sorulur, ya da yolcunun rezervasyon aşamasında önceden ayırttığı bir koltuk numarası var ise yolcuya söylenerek teyit edilir ve talebine göre (koridor, pencere kenarı ön sıralar, arka sıralar, tuvalete yakınlık gibi) yer numarası verilir.
- Bebekli yolculara ilave oksijen maskesinin olduğu sıralardaki koltuklardan yer verilmelidir.
- Bir koltukta iki çocuk oturtulamaz. Koltuk seçiminde yolcunun özelliklerine ve fiziksel durumuna dikkat edilmesi gerekir.
- Çocuk
- Hızlı hareket edemeyen, şişman, yaşlı, hareketi kısıtlı ve hasta

- Zihinsel ve fiziksel özürli
- Görme ve duyma engelli
- Bebekli ve çocuklu
- INAD, deporte
- Uçak ekibinin milliyetine göre konuştuğu dili ve İngilizce bilmeyen.
- Refakat köpeği veya evcil hayvan sahibi yolculara

**acil çıkış kapılarının yer aldığı sıralardaki koltuklardan yer verilemez.** Acil çıkışlarda bulunan koltuklara sadece sağlıklı insanların oturması sağlanmalıdır.

Özel ihtiyaçlara göre düzenlenmiş koltuklar uçağın tipine ve kabin içi konumuna göre değişiklik gösterebilir. Uçak tipi veya kabin içi düzeni değişiklik göstereceği durumlarda, farklı oturma şekli oluşacağından, önceden tahsis edilmiş koltukların yerleri kabul işlemine başlamadan evvel tekrar kontrol edilmelidir. Uçağın ve/veya kabin koltuk konfigürasyonunun değişmesi durumunda, önceden yapılmış tüm rezervasyonların yeniden düzenlenmesi gereklidir.

- Yolcu listesinde eğer belirtilmişse istediği özel yemek tekrar teyid edilmelidir.
- Yolcunun varsa özel mil kartı işlenir. Yolcuya özel salon hizmeti verilecek ise salon kartı düzenlenir.
- Eğer yolcunun elinde kağıt bilet varsa bilet koçanından geçerli uçuş kuponu alınır ve hazırlanan biniş kartı ile birlikte uçuş zarfına yerleştirilir.
- Tüm seyahat belgelerinin kontrolü bittikten sonra eğer gerekli ise APIS (Pasaport ve vize) bilgileri tamamlanır.
- Eğer yolcu özürli ise, ihtiyaçlarını göz önüne alarak banko önünde bekleme-  
mesi için öncelik verilir.

## G. BAGAJ KABUL İŞLEMLERİ

- Yolcunun check-in için verdiği bagajların düzgün paketlenildiği, hasarlı olup olmadığı kontrol edilir, hasarlı ise bagaj etiketine hasarlı bölge işaretlenir.
- Bagajında Tehlikeli madde olup olmadığı yolcuya sorulur.
- Bagaj sayısı ve gerçek ağırlıkları tespit edilip bilet üzerine yazılır.
- Serbest taşıma hakkı olan ağırlığın üzerindeki miktarlar için fazla bagaj kural-  
ları yolcuya söylenir. Eğer uygulanıyorsa fazla bagaj ücreti tahsil edilir, tahsi-  
lat makbuzu yolcuya verilir.

- Yolcuya varış istasyonundan sonra bağlantısının olup olmadığı sorulur, eğer varsa bagajlarının son varış noktasına kadar check edilip edilmeyeceği hususunda bilgi alınır.
- El bagajı kontrol edilip kesici delici alet ve tehlikeli madde sorgulaması yapılır.
- Yolcuya kabin el bagajı kabul kuralları bilgisi verilir, eğer kurallara uygun ise kabin bagaj etiketi takılır.
- Bagajlar üzerindeki eski uçuşlara ait bagaj etiketleri çıkarılır ve yenisi takılır.
- Her bir bagaj üzerinde isim ve adres etiketi olmalıdır.
- İlgili bagaja doğru bagaj etiketi takıldığı ve bagaj üzerinde isim ve adres etiketi olduğu kontrol edilir.
- Bagaj etiketlerinin yolcuya kalması gereken bölümü teslim edilir.
- Eğer gerekiyorsa bagajıyla ilgili güvenlik sorgulaması yapılır.

## H. BİLGİLENDİRME ve UĞURLAMA

- Tüm işlemler tamamlandıktan sonra, yolcuya adı söylenerek Pasaport, boarding kartı, mil kartı, salon kartı, bileti ve bagaj etiketleri kaç parça bagajı olduğu, varış meydanı söylenerek teslim edilir.
- Eğer biletin üzerinde belirtilen taşıyıcıdan farklı bir havayolu ile uçacaksa yolcu bilgilendirilir.
- Yolcuya boarding saati ve uçağa biniş işlemlerinin yapılacağı kapı numarası hakkında bilgi verilir.
- Eğer gerekli ise Gümrük uygulamaları hakkında bilgi verilmelidir. Var ise uçuşla ilgili diğer bilgiler aktarılmalıdır.
- Yolcunun uçuş saati, uçak tipi, koltuk konfigürasyonu ilgili soracağı tüm sorular doğru cevaplanır.
- Yolcuya iyi yolculuklar dlenir.
- Tüm personel görevini Emniyet, Yasal kurallar, havayolunun şirket kurallarına ve menfaatlerine uygun yürütmelidir.
- **Önemli:** Uçağın tarife saatinde hareket etmesini sağlamak için kabul işlemlerinin bitirilmesi için belirlenen saate harfi harfine uyulmalıdır.

**İ. BİLET İLE İLGİLİ KISALTMALAR**

<b>ADULT</b>	: Yetişkin (12 yaşını tamamlamış, 13'ünden gün almış)
<b>MALE</b>	: Yetişkin erkek
<b>FEMALE</b>	: Yetişkin bayan
<b>CHILD</b>	: 2 yaşını tamamlamış, 13'ünden gün almamış (2-12 yaş)
<b>INFANT</b>	: 3 yaşından gün almamış bebek
<b>RECONFIRMATION</b>	: Yolcular uçuştan en az yetmiş iki saat önce de 'Reconfirmation' yaptırmak zorundadırlar.
<b>NO-REC</b>	: Uçuş için onaylanmış bileti olup, yolcu listesinde (PNL)ismi olmayan yolcular.
<b>NO-SHOW</b>	: Rezervasyonu olduğu halde, uçuş için başvurmayan ve kendi isteği ile uçmayan yolcular.
<b>GO-SHOW</b>	: Rezervasyonu olmadığı halde check-in bankosuna başvuran ücretli yolcudur.
<b>OVERBOOKING</b>	: Koltuk sayısından fazla bilet satılmasına denir. Burada amaç no-show olasılığı ile uçağın boş koltukla gitmesini engellemektir.
<b>UPGRADE</b>	: Uçuş aksaklıkları nedeniyle yolcuu bir üst hizmet sınıfına ilave ücret talep etmeksizin kabul edilmesi 'Up-grade' olarak adlandırılmaktadır.
<b>DOWN-GRADE</b>	: Yolcunun, uçuş aksaklıkları durumunda kendi rızası ile bir alt hizmet sınıfına aradaki fark kendine ödenmek koşulu ile check edilmesine ise 'Down-grade' adı verilir.
<b>ENDORSEMENT</b>	: Bilette belirtilmiş olan taşıyıcı havayolunun değiştirilebilmesi için ilgili taşıyıcının uçuş müsadresi/izin/ciro alma.
<b>REFUND</b>	: Yolcunun seyahati ile ilgili dökümanların kullanılmayan kısımları için, ücretin tamamının veya bir kısmının yolcuya geri ödenmesi.
<b>REBOOKING</b>	: Yeniden bilet düzenlemeyi gerektirmeyen, sadece rezervasyon ile ilgili değişiklikler.
<b>REISSUE</b>	: Biletin yeniden düzenlenmesini gerektiren durumlarda (route - class change vb.) uygulanan işlemdir.
<b>REROUTING</b>	: Route değişikliği durumunda biletin yeniden düzenlenmesidir.
<b>LMC</b>	: (Last Minute Change): Yolcu ve bagaj kabulü sona erdikten

sonra, uçuşa ait yolcu ve bagaj figüründe 'artma' veya 'azalma' şeklindeki son dakika değişiklikleridir. Uçak Tipi ve Havayolunun uygulamalarına göre değişir.

## APIS

(Advanced Passenger Information System): IATA kurallarına göre oluşturulmuş ve yolcuların isim, pasaport numarası, cinsiyet, milliyet ve doğum tarihi bilgilerini kapsayan bir manifesto formatıdır. Uçakta bulunan yolculara ait bilgilerin kalkış meydanından varış meydanının ait olduğu ülkenin sınır kontrol birimlerine ait sisteme gönderilmesidir.

## 6. GİDİŞTE (DEPARTURE) YAPILAN İŞLEMLER

### A. YOLCU KABUL (CHECK-IN) İŞLEMLERİ

#### Check-in:

Biletini almış olan yolcunun, ilgili uçuş için her havayolunun tarifeli kalkış saati öncesi belirlemiş olduğu süre içinde, bilet ve bagajının, havayolları kuralları çerçevesinde kontrol edilerek, biniş kartı ve bagaj etiketi hazırlanması işlemidir.

#### Check-in Süresi:

Yolcuların her havayolunun tarifeli kalkış saati öncesi belirlemiş olduğu zamanda, havaalanına gelerek en geç bilet ve bagaj işlemlerini bitirmeleri gereken süredir. İç ve dış hat check-in süreleri için ilgili havayolundan bilgi alınmalıdır. Yolcuların bu süre içinde check-in işlemlerini yaptırmamış olmaları durumunda yolcunun rezervasyonlu yeri iptal edilecektir.

#### Manuel Check-in Uygulamaları

Bilgisayar sisteminin olmadığı istasyonlarda veya bilgisayar sisteminin arızalı olduğu veya Özel amaçlı uçuşlarda, yolcu kabul işlemlerinin otomatik olarak yapılamaması durumudur. Bu durumda;

- Biniş kartları ve bagaj etiketleri manuel olarak hazırlanır.
- Check-in işlemi yapılacak yolcuların listesi, uçağın koltuk planı önceden hazırlanır.
- Yolcu listeleri, yükleme formları, bagaj sayı ve ağırlık formları elle hazırlanır.
- Yolculara check-in işlemi yapılırken sıra numaraları ve bagaj detayları listeye manuel olarak işlenir.
- Uçuş sonrası işlemleri manuel olarak yapılır. Kalkış sonrası mesajları manuel olarak çekilir.



## Bilgisayarla Yapılan Check-in Uygulamaları DCS (Departure Control System)

**Uçağın kalkış işlemlerini bilgisayarla gerçekleştiren sistemdir. Bu sistemde;**

- Biniş kartı ve bagaj etiketi otomatik basılır.
- Koltuk dağılımı otomatik olarak yapılır.
- İşlemin bitirilmesinden sonra otomatik olarak mesajlar gönderilir.
- Sisteme önceden tanımlanan her türlü işlem yerine getirilebilir. (Yolcu özel kart bilgileri, özel yemek talepleri, pasaport ve vize bilgileri v.b.)

DCS				
REZERVASYON BİLETLEME	CHECK-İN	BAGAJ	YÜKLEME	MESAJ
ONLINE SELF MOBILE	COMMON CHECK-IN	BHS-CUTE	LOAD SHEET	PNL, ADL, ←
	THROUGH CHECK-IN	BRS		BSM, →
	RETURN CHECK-IN	BAGAJ EŞLEŞ-		ETL, PFS, TPM,
	GATE CHECK-IN	TİRME		PTM,
	EDIFACT THROUGH			PSM,
	CHECK-İN			SOM,
	GROUP CHECK-IN			APİS,
	CODESHARE			.....
	ONLINE CHECK-IN			
	SELF CHECK-IN			
	MOBILE CHECK-IN			

## B. DCS SİSTEMİ İLE CHECK-İN İŞLEMLERİ

### COMMON CHECK-IN

Birçok kontuarda aynı anda farklı seferler ve aynı sefer için check-in yapma olanağı sağlar. Aynı kontuarda farklı uçuşlar arasında geçiş yaparak işlem yapılması her uçak için ayrı kontuar açma zorunluğunu ortadan kaldırarak personel ve kontuar ücretlerinden tasarruf sağlanması nedeniyle büyük havayolları tarafından kullanılmaktadır.

### THROUGH CHECK-IN:

Yolcu PNR bilgisinde aynı günde yapacağı devam uçuşları var ise sistem ilk çıkış noktasından son varış noktasına kadar bagajları ile birlikte check-in işlemleri yapılmasına olanak sağlar.

Örneğin Frankfurt çıkışlı bir yolcu Ankara'ya seyahat etmek isterse direkt Frankfurt-Ankara uçuşu olmadığı için ara noktası İstanbul olacaktır. Dolayısıyla yolcuya Frankfurt-İstanbul-Ankara uçuşu için iki boarding card verilecektir ve bagajları son noktaya kadar bağlanacaktır. Bu through check-in'dir.

## **RETURN CHECK-IN**

Return Check-in gidiş dönüş uçuşu aynı gün içinde olan yolcular içindir. Sistem ilk noktadan son varış noktasına kadar ve aynı şekilde dönüş için bagajları ile birlikte check-in işlemleri yapılmasına olanak sağlar. Genelde iç hat uçuşlarında kullanılır. Yolcu dönüş için havalimanına geldiğinde tekrar check-in yaptırmak zorunda kalmaz.

## **GATE CHECK-IN:**

Farklı destinasyonlardan gelip ara noktada check-in yapılması gereken transit yolcular için kullanılır. Genellikle yoğunluğa bağlı olarak transit yolcu bölgesinde oluşturulmuş ayrı bir kontuarda veya gate girişine kurulmuş olan check-in desklerinde kullanılır.

## **EDIFACT THROUGH CHECK-IN:**

### **Electronic Data Interchange For Administration Commerce and Transport**

Farklı iki havayoluna ait check-in sistemlerinin aracı bir altyapı yardımıyla temas kurması ile bağlantılı sefer için biniş kartı ve bagaj etiketi üretilmesidir. Alan altyapısı DCS online kurmaya müsait olmayan dış istasyonlardan through check-in yapma olanağı sağlar. Edifact through check-in'de yolcu listesi PNLADL dediğimiz mesajlarla SITA üzerinden gerçekleşir.

## **GROUP CHECK-IN**

Yolcuların PNR bilgisinde aynı günde beraberce yapacağı uçuşları var ise sistem ilk çıkış noktasından son varış noktasına kadar bagajları ile birlikte check-in işlemlerinin gruba dahil tüm yolcular için beraberce yapılmasına olanak sağlar.

## **CODE SHARE / BLOCK SPACE**

Bir veya birden fazla havayolunun bir anlaşma çerçevesinde anlaşmaya taraf olan diğer havayolunun seferlerinde kendi kodunu ve uçuş numarasını kullanarak kendi seferiyimş gibi satış yapabilmektedir.

İlgili anlaşmalar neticesinde, havayolları, müşterilerine birden fazla seyahat alternatifi, uygun ücret ve yüksek hizmet kalitesi sunmayı hedeflemektedir. Bu satış çerçevesinde belli bir koltuk sayısı üzerine anlaşma yapılır. Örneğin British Airways ile JAL Airlines arasında code share block space anlaşması vardır. JL, BA'in uçuşundan 30 koltuk satın aldığı varsayıldığında, JL yolcularının BA'in check-in kontuarına giderek kendi uçuş numaralarıyla check-in işlemlerini yaptırmaları gerekir. Sistemde her iki havayolunun da uçuş numarası kullanılır.

Codeshare, havayollarının kendi yolcularının yanında, biletlerini başka havayollarından satın alan yolcuları da taşıdıkları işbirliği anlaşmasıdır. Amaç, yolculara bir havayolunun tek başına sunabileceği gidilebilecek şehir seçeneğinden çok daha fazlasını sağlamaktır. Codeshare uçuşlarından birine rezervasyon yaptığınızda, seyahatinizin bazı ayaklarında başka havayollarının uçaklarıyla uçsanız ve bu uçuşların uçuş numarası biletinizde basılı olandan farklı olsa da, biletinizde, seyahatinizin rezervasyonunu yaptığınız havayolunun uçuş numarası olacaktır.

## C. ÖZEL İLĞİ VE HİZMET GEREKSİNİMİ OLAN YOLCULAR

### FIRST CLASS YOLCU

Uçakta ön sıralarda First Class yolcular için ayrılmış bölümde yatak pozisyonunu alabilen koltuklarda otururlar. Ekonomi ve Business Class yolculardan farklı, kaliteli ve çok çeşitli ikramı kapsayan kabin içi hizmetlerinden yararlanırlar. First Class hizmeti, yolcuların limuzinle evlerinden veya otellerinden alınıp havaalanında kendilerine ait kapıdan ve check-in kontuarından geçerek, özel araçlarla uçağa götürülmeleri, özel salon hizmeti özel pasaport kontrol noktası ve özel bagaj işlemleri gibi geniş bir hizmet yelpazesinden oluşur.

### BUSINESS CLASS YOLCU / Commercial Important Person (CIP)

Uçağın Business Class yolcular için ayrılmış bölümünde otururlar ve ekonomi sınıf bilet ücreti ödemiş yolculardan farklı ikram hizmeti verilir.

Check-in işlemleri farklı bankolarda yapılır. Özel bekleme salonunda ağırlanma, bagajlar için özel tanıtıcı etiketler ve ayrı yükleme gibi hizmetlerden faydalanırlar.

### HAREKET KABİLİYETİ SINIRLI YOLCU / Incapacitated Passengers

Zihinsel veya fiziksel noksanlık, yaşlılık, hastalık, veya başka bir sebepten dolayı bir yerden bir yere taşınmasında, diğer yolculardan farklı olarak; inişte, kalkışta, uçuş sırasında, acil durumda ve/veya istasyonda hareketi sınırlı olan yolculara denir.

Bu yolcular mutlaka özel ilgi ve yardıma gereksinim duyarlar. Yolcuların bu özel durumları; kalıcı (sağırılık, körlük, felç vb.) veya geçici (kırıklar, bulaşıcı hastalıklar vb.) olabilir. Bu hizmet geçici veya kalıcı yetersizliği olan tüm yolculara uygulanır.

### Hareketi kısıtlı yolcular iki grupta değerlendirilir:

#### MEDA CASE: Tibben Hasta yolcular

- Tıbbi belge, araç ve gereç gereksinimi olan yolcular. (Sedyeye ihtiyacı olan yolcu, tekerlekli sandalye ihtiyacı olan yolcu)

- MEDA kapsamına giren yolculardan mutlaka sağlık raporu gerekir.
- Refakatsiz hareket edemeyen zihinsel ve/veya fiziksel rahatsızlığı olan yolcudur.
- **STCR:** Uçak koltuğunda gidemeyecek durumda olup sedyeye ihtiyaç duyan yolcudur.
- **OXYG:** Uçuş sırasında oksijen ihtiyacı olan yolcudur.
- **NON-MEDA CASE:** Tıbben Hasta durumda olmayan yolcular
- Tıbbi belge, araç ve gereç gereksinimi olmayan yolcular. Acil durumda uçağın çıkışına erişebilecek olan, ayağı ve veya kolu kırık, incinmiş yolcudur. (sağır, kör ve hamileler)
- Her özel kapsamlı yolcunun seyahati için doktor raporu gerekli değildir.
- Gerekli olduğu durumlarda, bu raporun 10 günden eski tarihli olmaması gerekir.

### **GÖRME ÖZÜRLÜ VE/VEYA İŞİTME ENGELLİ YOLCU**

- **Blind (BLND):** Görme özürlü yolcular, özel eğitilmiş köpeklerle seyahat edebilirler.
- **Deaf (DEAF):** İşitme engelli yolcular duyma eğitimi almış köpeklerle seyahat edebilirler.

Yardıma gerek kalmaksızın, kendi ihtiyacını kendisinin karşılayabilmesi ve önceden havayolunun bilgilendirilmesi şartıyla bu tür yolcular, bir çok IATA havayolu seferlerine refakatsiz ve doktor raporu gerekmesizin kabul edilirler. Taşıyıcıların uygulamada farklılıkları olabileceği göz önüne alınarak, daha fazla bilgi için ilgili havayolundan bilgi alınması gerekir.

### **TEKERLEKLİ SANDALYE**

Hareketi sınırlı olan yolcular uçağa binerken ve/veya uçaktan inerken tekerlekli sandalyeye ihtiyaç duyarlar. Bu hizmet yolcu kabul salonundan varış meydanına kadar olan süreyi kapsar.

Bu tür yolculara verilen hizmetler taşıyıcı bazında değişebilmesine rağmen genellikle IATA taşıyıcıları tarafından ücretsiz karşılanır. Uçağa kabul edilecek tekerlekli sandalye sayısı uçağın tipiyle doğru orantılıdır.

Her istasyon yolcuların kullanımı için terminal ile uçak arasında iniş ve biniş işlemleri için tekerlekli sandalye bulundurmaktır zorundadır.

NOT: Lokal yer hizmetleri şirketinin ekipman durumuna göre bazı istasyonlarda bu servis sağlanamayabilmektedir.

#### **WCHR (RAMP): Apron için tekerlekli sandalye**

Uçağa binişte ve/veya inişte merdiven basamaklarını kullanabilen ve uçak içindeki koltuğuna kadar yürüeyebilen, ancak yolcu kabul salonu ile uçak arasında veya uçak ile varış salonu arasında tekerlekli sandalyeye ihtiyaç duyan yolculardır.

#### **WCHS (STEP/BASAMAK): Basamaklar için tekerlekli sandalye**

Basamaklardan iniş ve çıkış yapamayan ancak yürüeyebilen yolculardır.

#### **WCHC (CABIN SEAT): Kabine kadar tekerlekli sandalye**

Hareketi tamamen sınırlı yolculardır. Terminalden uçağa, uçaktan terminale, basamaklarda ve kabin içerisindeki koltuğa kadar tekerlekli sandalye ile taşınması zorunlu olan yolculardır. Yer hizmet kuruluşu bu tür durumda olabilecek yolcular için amacına uygun tasarımda olan dar tipte tekerlekli sandalyeler tedarik etmelidir.

#### **WCOB (ON BOARD): On Board tekerlekli sandalye**

Tamamen hareketsiz olan yolculardır. Bu tür yolcuların uçuş esnasında ve kabin içinde hareket etmelerini sağlayan ve belirli uçak tiplerinde kullanılabilen katlanabilir tekerlekli sandalyelerdir.

#### **Tekerlekli Sandalyesi olan yolcular**

Yolcunun beraberinde getirdiği, katlanabilir tekerlekli sandalye, bir çift koltuk değneği veya benzeri araçlar ücretsiz taşınır ve serbest bagaj hakkına dahil edilmezler.

Katlanabilir tekerlekli sandalyesi olan yolculara uçakta teslim ilkesi uygulanır.

Yani kalkış istasyonunda uçağın kapısında teslim alınıp, varış istasyonunda uçağın kapısında teslim edilir. Teslim alınan sandalye bagaj gibi etiketlenir ve ambara yüklenir. Eğer akü ile çalışıyor ise; akü yuvasından çıkarılır, akü yuvaları izole edilir, akü güvenli bir şekilde sandalyeye bağlanır.

#### **Tekerlekli sandalye tipleri (Wheelchair types)**

**WCMP (MANUAL POWER)** : El gücü ile idare edilir.

**WCBD (DRY CELL BATTERY)** : Kuru akü ile çalışır.

**WCBW (WET CELL BATTERY)**: Sıvı akü ile çalışır.

## HASTA YOLCU

- Hasta ve refakatsiz seyahat edemeyen yolcuların taşınmasındaki uygulamalar her IATA taşıyıcısının kurallarına göre değişmektedir.
- Genel kural olarak doktor raporu talep edilmektedir.
- Hasta yolculara ait doktor raporu 10 günden eski olamaz.
- Rapor dili Türkçe veya İngilizce olmalıdır.

## SEDYELİ HASTA YOLCU/ Strecher (STCR)

- Uçak koltuğunda gidemeyecek durumda olup, seyahatini yatarak geçirmek zorunda kalan yolcudur.
- Bu durumda olan yolcu tıbben hastadır ve uçuşuna mani olmadığına dair doktor ve/veya hastane raporu talep edilir. Bu rapor uçuş günü dahil 10 günden daha eski olmamalıdır.
- Sedyeli yolcuya mutlak surette yetişkin, hasta hakkında yeterli bilgiye sahip ve uçuş süresince yolcuya bakabilecek nitelikte bir refakatçi eşlik etmelidir.
- Sedyeli yolcuların taşınması ile ilgili uygulama ve kurallar taşıyıcılara göre değişmektedir. Ayrıca sedyeli yolcu ve refakatçisi için yolcudan alınacak ücret de taşıyıcılara göre değişmektedir. Sedyeli yolcu için, sedyenin uçakta kapladığı koltuk sayısına bakılmaksızın, her taşıyıcıya göre değişen, birden fazla koltuk ücreti alınır. Rezervasyon aşamasında taşıyıcı, birden fazla koltuk ücreti alınacağı bilgisini yolcuya vermek zorundadır.
- Sedyeli yolcunun serbest bagaj taşıma hakkı da ödediği ücrete göre değişir.
- Refakatçisi için uygulanabilir ücret alınır, varsa indirim uygulanabilir.
- Sedyeli hasta yolcu ve refakatçisi, diğer yolcular binmeden önce uçağa alınır ve tüm yolcular indikten sonra uçaktan indirilir.

### Sedye ekipmanları aşağıda belirtilen eşyaları kapsar:

- **Sedye:** Sadece uçak içinde kullanılır.
- **Sağlık kiti:** Çarşaf, yastık, yatakta kullanılan sürgü ve idrar kabı Teknik malzemeleri.

### Sedyenin etrafını kapatacak şekilde perde sistemi

- Sedye uçağın dışındaki bir taşıma için kullanılmaz. Yolcu ve/veya yakınları uçağa ve uçaktan taşımak için ambulans ayarlamalıdır.

- Yolcunun Ambulans ile uçağa getirilmesi ve alınması için gerekli izinlerin alınması gerekir.
- Ambulans ücreti yolcu tarafından ödenir.

### **OKSİJEN (OXYGEN)**

Özel bir istekle ilave oksijen şişesi tedavi amaçlı tedarik edilebilir. Her havayolu şirketi kendi oksijen tûpünü kullanır. Yolcuya ait oksijen tûpleri kargo olarak taşınır.

#### **İstisnai durum: Yolcuya ait 2 litreye kadar olan küçük oksijen tûpleri bagaj veya el bagajı olarak aşağıdaki durumlarda belki kabul edilebilir:**

- Tıbbi gerekçe ile
- Sıvı oksijen içermediği sürece
- Kabinde kullanılmamak şartıyla
- Vanası herhangi bir çarpmaya karşı korunmak şartıyla.

Oksijen tûpü hizmetinin ücreti taşıyıcı bazında farklılık gösterdiğinden ilgili havayolundan bilgi alınmalıdır.

### **HAMİLE YOLCU**

Havayolları tarafından hamile yolcuların kabulünde bazı kurallar ve talep edilen raporlar vardır.

- Havayolları hamile yolcular için uyguladıkları kuralları kendileri belirler.
- Taşıyıcı hamile yolcudan normal doğum zamanı, hamilelik sürecinin seyri, erken doğum riskinin olup olmadığı gibi bilgileri almaya çalışır. Uçak ile seyahat edecek hamile yolcular, talep edilmesi durumunda bu tür bilgileri taşıyıcıya vermek zorundadır.
- Bu bilgiler doğrultusunda herhangi bir şüpheli durum yoksa tıbbi rapor gerekmezsiniz uçuşur.
- Ancak doğuma 1 aydan az bir süre kalmışsa rapor istenir.
- Bu rapor seyahat tarihinden 7 gün önce düzenlenmiş olması gerekir.
- Hamile yolcular doğum zamanından 7 gün önce ve 7 gün sonrasında uçağa kabul edilmezler.
- Hamile yolcular acil çıkış kapılarının bulunduğu sıralarındaki koltuklara ve bu koltuklara bitişik sıralara oturtulmazlar.

### **BEBEK / INFANT (INF)**

- 2. yaşını kutlamamış çocuklardır.
- Tıbbi bir gerekçe olmadığı sürece doğumdan sonraki ilk 7 gün uçuşa ebeveynleri ile birlikte olsa dahi, kabul edilmezler.
- Bebek de olsa bileti olmalıdır.
- Bebek ücreti uygulanır ve kabinde koltuk hakkı yoktur, yetişkin bir yolcunun kucağında ya da bebek pusetinin içinde seyahat eder.
- Bebekle birlikte seyahat eden yolcu acil çıkış kapılarının olduğu sıralara oturtulmaz, ilave oksijen maskesinin olduğu sıralara yerleştirilirler.
- Uçaktaki bebek sayısı ilave oksijen maskelerinin sayılarına, can yeleklerinin sayısına ve bebek kemerinin sayısına göre belirlenir.

### **ÇOCUK / CHILD (CHD)**

- 2. yaşını karşılamış ama 12. yaş gününü kutlamamış çocuklardır.
- Çocuk ücreti uygulanır ve kabinde kendisine ait bir koltuk verilir.
- Bir koltukta iki çocuk kesinlikle oturtulmaz.
- Yetişkin (ADULT): 12 yaşından büyük kişilerdir.

### **REFAKATLİ ÇOCUK YOLCU**

Yetişkin statüsündeki bir kişinin refakatı olmaksızın ebeveyni veya yetkili kişinin talebi ile, havayolu tarafından tayin edilen refakat kabin memuru ile seyahat eden 12 yaşından küçük çocuk yolculardır.

#### **Refakatli çocuk yolcunun yaş sınırı havayoluna göre değişmektedir.**

- Çocuk yolcu kalkış istasyonunda ebeveyni veya kanuni temsilcisi tarafından havayoluna teslim edilir.
- Kalkışta yolcunun ebeveyni veya yetkili temsilcisi ile Refakat Kabin Memuru ve İstasyon Görevlisi arasında bir form doldurulur ve çocuğu teslim eden kişiye imzalatılır.
- Bir refakat Kabin Memuru en fazla 2 çocuk yolcuya refakat edebilir.
- Refakat kabin memurunun bilet ücreti ve yatı-harcırah masrafları çocuğun ailesine aittir.



## REFAKATSİZ ÇOCUK YOLCU / Unaccompanied Minor (UM)

Yetişkin statüsündeki bir kişinin refakatsiz olarak tek başına seyahat eden 12 yaşından küçük çocuk yolculardır.

- Refakatsiz çocuk yolcu yaş sınırı havayollarına göre değişmektedir.
- 12 yaş ve üzeri çocuk yolcular için çocuğun ebeveyni tarafından talep edilmesi durumunda taşıyıcı tarafından Refakatsiz çocuk yolcu hizmeti verilir.
- Çocuk yolcunun refakatsiz seyahat edebilmesi için ebeveyni veya yetkili kılınan kişinin izni gerekmektedir.
- Aile bireyleri uçuş için gerekli belgeleri hazırlar. Uçağın varış istasyonunda yolcuyu karşılayacak yetkili kişiyi belirtir.
- Yolcunun uçuşa kabul edilebilmesi için havayolunun ihtiyacı olan, kalkışta yolcuyu teslim eden ve varışta teslim alacak yetkili kişilere ait detaylı bilgilerin bulunduğu bir form doldurulur ve çocuğu teslim eden kişiye imzalatılır.
- Bu form refakatsiz çocuk yolcunun biletine eklenir.
- Refakatsiz yolcunun seyahati ile ilgili tüm dokümanlar kalkış istasyonunda taşıyıcı tarafından temin edilen bir zarf veya torba (UM torbası) içine konulmalı ve çocuk yolcunun boynuna asılmalıdır. Uçak içinde ise kabin ekibi tarafından muhafaza edilmelidir.
- Çocuğu teslim eden yetkili kişi veya ebeveyni uçağın kalkışına kadar havalimanında beklemek zorundadır.
- Kalkış istasyonundaki havayolu personeli tarafından teslim alındığı andan itibaren varış istasyonunda yetkili kılınmış karşılayıcıya teslim edilinceye kadar havayolunun sorumluluğundadır.
- Boarding görevlisine teslim edilen çocuk yolcu, en son uçağa alınmalı ve kabin amirine teslim edilmelidir.
- Uçuş süresince kabin görevlileri yolcu ile ilgilenmeli, varışta ise yer hizmetleri memuruna teslim etmelidir.
- Eğer kalkıştan sonra varış meydanının dışında bir meydana inilmesi gerekirse, çocuğun teslimi sağlanıncaya kadar kabin görevlilerinin sorumluluğundadır.
- Varış istasyonunda UM yolcuyu karşılayan yer hizmetleri memuru, karşılamaya gelen kişinin kimlik kontrolünü yaptıktan sonra çocuk yolcuyu teslim etmelidir.
- Refakatsiz çocuk yolcuya, acil çıkış kapılarının olduğu sıralardan yer verilmeli ve bagajı varsa UM etiketi bağlanmalıdır.

- Refakatsiz çocuk yolcuların yalnız seyahat etmeleri durumunda çocuk indiriminden yararlanırlar. Seyahat edecekleri tüm parkurlarda biletlerinin statü durumu OK'li olmalıdır.
- Refakat kabin memuru ile seyahat etmeleri durumunda yetişkin yolcu ücreti alınır.

### **KARŞILANIP, EŞLİK EDİLMESİ GEREKEN YOLCU/MEET AND ASSIST (MAAS)**

Varış istasyonunda ya da ara noktada havayolu personeli tarafından karşılanıp pasaport, gümrük işleri, check-in, uçak değiştirme, bagaj alımı gibi konularda yardıma ihtiyacı olan yolculardır. Yabancı dil bilmeyen, yaşlı, uçuş korkusu olan, görme özür, duyma özür, yolculara talep ettikleri takdirde bu tür hizmet verilebilir.

### **UÇUŞA KABUL EDİLMİYEN YOLCU**

IATA üyesi taşıyıcılar aşağıda tanımlanan geçerli sebeplerden dolayı bazı yolcuların taşınmasını reddedebilir, rezervasyonlarını iptal edebilir, ara noktada yolcu indirme hakkını kullanabilirler.

- Yolcuya ait pasaportun, vizenin ve biletin süresinin geçersiz olması veya elinde bulunan biletin kendisine ait olduğunu ispat edememesi durumunda,
- Yolcunun fiziksel ve zihinsel anormal davranışlarından dolayı,
- Bulaşıcı hastalık belirtileri gösteren yolcular,
- İhtiyacı olduğu halde sağlık ekibi veya refakatçi ile uçmayı reddetmesi halinde,
- Alkol, uyuşturucu, ilaç vb. almış ve bunların etkisinde sarhoş veya zehirlenmiş görünmesinden dolayı,
- Yasal kurallara veya güvenlik uygulamalarına karşı gelen,
- Sağlık ve gümrük kurallarına uymada ve taşıyıcının kurallarını uygulamada zorluk çekmesi halinde,
- Diğer insanlara karşı terbiyesizce davranarak rahatsızlığa sebep olacak kaba davranışlarda bulunan,
- Uçağa binışinden inişine kadar olan sürede saldırgan, tehdit edici, gözdağı vermeye çalışan davranışlar içerisinde olan, uçuş esnasında Uçağa ve donanımlarına zarar verecek şekilde, Kabin görevlilerinin işlerine karışan veya kabin ekibine zarar verecek davranışlarda bulunan,
- Uçağın emniyetini tehlikeye sokacak davranışlarda bulunan,
- Kaba davranışlarından dolayı başka bir taşıyıcının uçuşundan reddedilen, yolcu taşıyıcı rezervasyonunu iptal edip uçuşuna kabul etmeyebilir.

## SINIRDA KABUL EDİLMİYEN YOLCU

### Inadmissible Passenger (INAD)

Bir ülkenin ilgili otoriteleri tarafından o ülkeye girişine izin verilmeyen yolcudur.

- Kabul edilemeyen yolcunun sorumluluğu, yolcuyu INAD olduğu noktaya getiren havayolu şirketine aittir. Bu havayolu yolcunun geri dönüşü için gerekli işlemleri yapmak zorundadır.
- Geri dönüş için yolcunun elinde geçerli bir bilet varsa, bu bilet üzerindeki tüm kısıtlamalar kaldırılarak dönüş yolculuğu için kullanılabilir.
- Yolcunun elinde geçerli bilet yoksa, havayolu şirketi son varış noktasına kadar yolcuya bilet düzenler.
- Bilet ücretini veya ücret farkını getiren taşıyıcı yolcudan almalıdır.

## SINIR DIŞI EDİLEN YOLCU

### Deportee Passenger (DEPA / DEPU)

Sınır dışı edilen yolcu, bir ülkenin otoriteleri tarafından yasal olarak o ülkeye girmesine izin verilmiş ya da o ülkeye yasal olmayan yollardan girmiş bulunan, ancak daha sonra ilgili ülke yetkililerince o ülkeden (vize geçerliğinin bitmiş olması, ağır ceza suçlusu, kaçak yolcu olmak gibi nedenlerle) daha fazla kalmasında sakınca görülerek resmen ihraç edilen kişidir.

Deporte edilmiş yolcuyu taşıyacak olan havayolları, diğer yolcuların güvenliği açısından gerekirse deporte eden ülkenin bir temsilcisi tarafından deporte yolcuya refakat edilmesini isteme, aksi takdirde yolcuyu taşıyamama hakkına sahiptir.

Yolcunun deporte edilmesini öngören ilgili ülke otoriteleri, deporte yolcunun dönüşü için gerekli bilet ve diğer harcamalarını, ülke kanun ve kurallarının aksine bir hüküm olmadığı sürece ödemekle yükümlüdür. Deportee yolcuyu o ülkeden götüren taşıyıcı deportee yolcunun son varış noktasına kadar konfirme rezervasyonla seyahat etmesini sağlamakla sorumludur. Yolcuyu daha önce götüren havayolu geri getirmekle yükümlü değildir.

- **DEPA (Accompanied):** Refakatli deportee / Eşlik edilen yolcu.

Deporte yolcu sayısının 1 fazlası refakatle (polis veya resmi güvenlik görevlisi) seyahat ederler. Ülke ve havayolu kurallarına göre değişiklik gösterebilir.

- **DEPU (Unaccompanied):** Refakatsiz deportee / Eşlik edilmeyen yolcu

Deporte yolcu sayısı kabin ekibinden 1 eksik olmalıdır. Ülke ve havayolu kurallarına göre değişiklik gösterebilir. Güvenlik gereği eğer mümkünse beraber ve yolculardan ayrı bir bölgede oturtulurlar.

Yolcunun birden fazla taşıyıcı ile yolculuk yaparak sınır dışı edilmesi durumunda, ilk taşıyıcı tarafından deporte olduğu noktadan seyahati başlar başlamaz rezervasyon mesajında DEPA veya DEPU kodları kullanılarak diğer taşıyıcılar bilgilendirilir.

Sınır dışı edilen yolcu ile ilgili Kaptan'a yazılı bilgilendirme yapılmalıdır. Sınır dışı edilen yolcunun diğer yolculara zarar verme ihtimaline, şirket ilkelerine göre işlem yapılmadığı kanaatine ve yolcunun uyuşturulması hallerine göre görevli Pilot'un yolcuyu uçuşa almama hakkı vardır.

### **EXTRA SEAT (EXST)**

Yolcunun kendi rahatlığı veya bazı özel nedenlerden ötürü satın aldığı ilave bir veya birden fazla sayıdaki koltuk/koltuklardır. Bir yolcuya ayrıldıktan sonra, başka bir yolcu için kullanılamaz. Tek bir bilet üzerinde gösterilir.

### **BAGAJ KABULÜ**

BAGAJ, yolculukla ilgili olarak, yolcunun giyimi, kullanımı, kolaylığı ve rahatlığı için uygun veya gerekli olan özel eşyalarıdır. Yolcu beraberinde kabul edilen bagajlar 2 şekilde tanımlanırlar.

1. **Kayıtlı bagaj** (checked baggage)
1. **Kayıtsız bagaj** (unchecked baggage)

### **KAYITLI BAGAJ (Checked Baggage):**

Yolcu biletine kaydedilerek, karşılığında bagaj etiketi verilen, sorumluluğu havayolu şirketi tarafından üstlenilmiş, uçağın kargo bölümünde taşınan bagajlardır.

Check-in sırasında, bagaj yolcu tarafından havayoluna teslim edildiğinde havayolu varış noktasına kadar check ettiği her bir bagaj için bagaj etiketi düzenler.

### **BAGAJ ETİKETİ**

Bagaj etiketi, kabul edilen bagajı tanımlayan bir dökümandır. Havayolunun etiket bağladığı bagajlarda sorumluk aldığı anlamına gelir. Bagaj etiketi aşağıda belirtilen kısımlardan oluşur:

- Bagaja asılmasına yarayan iki ucu birbirine yapışan kısım
- Her türlü kayıtlı gösteren ve yolcuya verilen kısım

**İki şekilde düzenlenir:**

- Elle hazırlanır
- DCS sisteminde otomatik olarak hazırlanır.
- Her bir parça bagajda mutlaka etiket olmalıdır. Basılmış ama kullanılmamış bagaj etiketlerinin yetkisiz kişilerin eline geçmesi engellenmelidir.

**BAGAJ ETİKET ÇEŞİTLERİ**

- İsim adres etiketi
- Grup bagaj etiketi (Her grup için farklı renkte bagaj etiketi kullanılır)
- Öncelik etiketi (Priority)
- Business Class etiketi
- VIP etiketi (VIP)
- Refakatsiz çocuk etiketi (UM)
- Kabin bagajı (El bagajı) etiketi
- Özel ilgi etiketi
- Transfer bagaj etiketi
- Rush etiketi
- Ağır bagaj etiketi(HEAVY)
- Hasarlı bagaj etiketi (Limited Released Tag)
- Kırılacak bagaj etiketi (FRAGILE)
- Kapı, uçak teslim etiketi (gate/ramp delivery)

**INTERLINE BAGAJ ETİKETİ**

Yolcunun, seyahatinin bağlantılı olduğu ara noktada, bagajını almak istememesi halinde, bir sonraki uçuşu için yeterli bağlantı süresi varsa through check-in yapılarak bagajlarına interline bagaj etiketi takılır. Burada bagajın bağlandığı noktalarda yolcunun rezervasyonunun okeyli olması gerekir.

**CHECK-IN SIRASINDA BAGAJ KABUL İŞLEMLERİ**

- Yolcu ve bagaj kabul işlemleri birlikte ve aynı anda yapılmalıdır. Yolcunun seyahatinden vazgeçmesi durumunda, bagajı kendisine geri verilmelidir.
- Yolcu bagajının sağlam, kilitli durumda alınması gerekir. Kabul edilen tüm bagajlar, düzgün şekilde paketlenmiş olmalı ve herhangi bir hasar olup olmadığı kontrol edilmelidir. Eğer hasar var ise Hasarlı bagaj etiketi kullanılır.

- Çuval, bidon, poşet, karton veya sepetler bagaj olarak kabul edilemez.
- Bagajın içinde mücevher, gümüş eşya ve para gibi değerli eşyalar, kırılabilir, bozulabilir eşyalar, bilgisayarlar, değerli evraklar, iş dökümanları (tahvil, hisse senedi vb.) pasaport veya benzer seyahat dökümanları, hastane raporları ve tehlikeli maddeler bulunmamalıdır.
- Yolcu tehlikeli maddeler konusunda uyarılır ve bagajının içinde olup olmadığı sorulur.
- Bagaj içinde kırılacak eşya var ise yolcu tarafından belirtilmesi gerekir. Kırılacak eşya var ise, 'Kırılacak bagaj' etiketi (Fragile) takılır.
- Kırılabilir ve bozulabilir eşya içeren, düzgün paketlenmeyen, kontuarda hasarlı bulunan, güvenlik nedeniyle yolcunun elinden alınan bagajlardan, havayolu şirketinin taşımada alabileceği sorumluluğu sınırlıdır. Yolcudan mutlaka bu tür bagajlara yapıştırılan etiketin üzerine imza alınması gerekir.
- Bagaja bağlı olabilecek şemsiye, çocuk arabası, koltuk değneği gibi eşyalar ayrılır.
- Her bagajın üzerinde yolcunun adının yazılı olduğu kontrol edilir. Bagaj üzerinde isim etiketi yok ise isim, soyad ve adres gibi yolcuya ait bilgileri içeren etiket bagaj üzerine yerleştirilir.
- Tüm bagajlar tartılır. Fazla bagaj uygulaması var ise bilgi verilir.
- Bagaj üzerinde eski bagaj etiketleri var ise çıkartılır yerine yenisi takılır.
- Varılacak meydan kodu, Havayolu kodu ve uçuş numarası doğru olarak etikete yazılır ve bagaja yapıştırılır.
- Yolcu ve bagaj eşleşmesi yapılmalıdır.
- Yolcu ve bagajı aynı uçuşa kabul edilmelidir.
- Uçağa yüklenmeden önce güvenli bir yerde muhafaza edilmelidirler.

### **BAGAJLARIN BİRLEŞTİRİLEREK KABULÜ (POOLING OF BAGGAGE)**

Aynı varış noktasına, aynı gün, aynı uçuş numaralı seferde, birlikte seyahat eden iki veya daha fazla yolcunun bagajlarını aynı anda ve aynı yerde check ettirmesi durumunda, her bir yolcunun serbest bagaj haklarının toplamı alınarak bagaj check-in işlemi yapılabilir. Yolculara tanınan serbest



bagaj taşıma haklarının toplamı kişilerin toplam taşıma hakkı olarak kabul edilir. Bu şekilde check edilen bagajlara, Pooled Baggage veya Combined Baggage adı verilir. Yolcuların ücretsiz serbest bagaj taşıma hakları toplamı ile tartılan ağırlık arasında fark var ise yolcu fazla bagaj olarak aradaki ücreti ödemek zorundadır.

### **KAYITSIZ BAGAJ (Unchecked Baggage)**

Uçak içinde, yolcunun kendi koruması altında, ücretsiz olarak taşıdığı, kabin içine kabul edilen el bagajıdır. Bahsi geçen bu bagajlar, uçak içerisinde ya koltuk altlarında ya da baş üstü dolaplarında emniyetli şekilde taşınırlar.

- Kabin bagajı kabul edilirken büyüklüğüne ve ağırlığına bakılır. Baş üstü bölmelerine ya da koltuk altlarına sığabilecek boyutlarda olmalıdır. Eğer bagajın ağırlığı ve büyüklüğü sınırlar içerisinde değil ise ya yeniden paketlenir ya da kayıtlı bagaj olarak kabul edilir. Eğer limitlere uyuyorsa kabin etiketi yapıştırılır.
- Yolcuları ve eşyaları tehlikeye atacak şekilde olanlar, kabin içerisinde taşınırsa zarar görebilecek durumda olanlar, uygunsuz paketlenenler, taşınması yasal olmayan eşyaları içeren bagajlar, büyüklüğü, ağırlığı ve içeriği uygun olmayan bagajlar, kabin içerisinde güvenli saklanamayacak bagajlar, kabin içi el bagajı olarak kabul edilmezler.
- El bagajı taşıma hakkındaki kilo sınırlaması için tüm havayolları için ortak bir kural bulunmamaktadır. Ülke kuralları bu konuda sınırlama getirebilir. Genel olarak;

**First/Business Class** : 2 parça ve her bir parça 8 kg. ağırlığında ve 23x40x55 cm.

**Economy Class** : 1 parça 8 kg. ağırlığında ve 23x40x55 cm. boyutlarında olmalıdır.

### **EL BAGAJINDA TAŞINAMAYACAK EŞYALAR**

Ateşli silahlar ve mühimmatları, gerçek silahlara benzeyen oyuncak kopyalar, el bombası, patlayıcılar ve yangın çıkarabilecek aletler, gaz çıkaran aletler veya zehirli maddeler, kama veya keskin ağızlı bıçaklar, zincir ve cop gibi savunma gereçleri kabin içerisinde taşınması yasak olarak belirlenmiş eşyalardır. Bu tür eşyalar güvenlik nedeniyle yolcudan alınır. Güvenlik torbasına konulur, yolcunun ismi, uçuş numarası, tarih ve koltuk numarası yazılır, yolcuya bagajını varış meydanında teslim alabilmesi için etiket düzenlenir. Yolcudan alınan silah ve mühimmat, varış meydanında görevliler tarafından teslim edilir. Silah ve mühimmatın dışındaki malzemeler bagaj alım bantlarından alınır.

**NOT:** Uygulamalar Havayolu şirketlerine göre değişiklik gösterebilir.

## UÇAKTA TESLİM USULÜ

Katlanabilen çocuk arabaları ve tekerlekli sandalyeler bu gruptaki bagajlardır. El bagajı gibi görünseler de kabin içerisinde (Büyük gövde uçaklar hariç) uygun yer olmadığından ambara yüklenirler. Varış istasyonunda kabin görevlileri uçağın kapısında yolcuya teslim edilmesi için talep ederler.

## SERBEST BAGAJ HAKKI (Free Baggage Allowance) (Ücretsiz bagaj kabulü)

İlave ücret ödmeden kabul edilen bagajı tanımlar. Taşıyıcı; rezervasyon sınıfına göre taşınacak parça sayısını ve kayıtlı bagaj hakkını biletleme esnasında biletin üzerinde belirtmek zorundadır. İki şekilde uygulanır:

- **Ağırlık Sistemi-(Weight Concept):** Kabul edilen bagajın toplam kilosuna göre değerlendirilir.
- **Parça Sistemi (Piece Concept):** Bagaj sayısına göre değerlendirilir. Her bir bagaj tarif edilen ağırlık ve büyüklükten farklı olamaz.

### Ağırlık Sistemi (Weight Concept)

Çocuk ve yetişkin yolcular için ücretsiz olarak taşınabilecek bagaj ağırlık miktarları uçuş sınıfına göre (booking class) değişiklik arz etmektedir. Genel olarak;

Birinci sınıf (F / Class) yolculuklarda 40kg

Business sınıf (C / C/Lass) yolculuklarda 30kg

Ekonomi sınıf (Y / Class) yolculuklarda 20kg.

0 – 2 yaş arasındaki bebeklerin 10 kg. ücretsiz bagaj hakkı vardır.

Bu ağırlıklar uçulan taşıyıcıya veya ülkelere göre değişiklik gösterebilir.

### Parça Sistemi (Piece Concept)

Çocuk ve yetişkin yolcular için ücretsiz olarak taşınabilecek parça bagaj miktarları uçuş sınıfına (booking class) göre değişiklik arz etmektedir.

- Birinci sınıf (F / Class) ve Business sınıf (C / Class) yolculuklarda serbest bagaj hakkı 2 parça olup her bir parçanın ağırlığı 32kg. olmalıdır. Her bir parçanın üç boyutunun toplamı 158cm. aşmaması gerekir.
- Ekonomi sınıf (Y / Class) yolculuklarda serbest bagaj hakkı 2 parça olup her bir parçanın ağırlığı 32kg. olmalıdır. Parçalardan birinin üç boyutunun toplamı 158 cm. diğerinin ise 115 cm. aşmaması gerekir.



0 – 2 yaş arasındaki bebek yolcuların serbest bagaj hakkı, üç boyutunun toplamı 115 cm. geçmeyen bir parça ve bir bebek arabası veya pusetidir. Yukarıdaki bilgiler, taşıyıcılara göre değişiklik gösterebilmekle beraber Genel Kurallar olup istisnaları olabilir.

### **FAZLA BAGAJ (EXCESS BAGGAGE) UYGULAMASI**

Fazla bagaj, yolcu bileti üzerindeki taşıma hakkı olan ağırlıktan ve sayıdan daha fazla ağır ve daha fazla sayıdaki bagajlardır. Fazla bagaj uygulaması, birlikte seyahat eden yolcular için toplam sayı ve toplam ağırlık göz önüne alınarak yerine getirilir. Havayolu şirketleri kendi belirledikleri ücretleri uygularlar.

Bagajlar tartılır. Fazla bagaj kilosu belirlenir. Kilogram hesaplaması yapılırken, 0.5 kg.ın üzerindeki 1kg.a tamamlanır. Altında olanlar ise 0.5 kg olarak kabul edilir. Kg başına bulunan ücretle kg miktarı çarpılır. Fazla bagaj ödemeleri karşılığında Excess Baggage Ticket (Fazla Bagaj Bileti) veya fazla bagaj ücreti amaçlı MCO düzenlenir.

### **ÖZEL BAGAJLAR**

#### **KAYAK TAKIMI**

Bir çift kayak, bir çift kayak sopası, bir çift kayak ayakkabısından oluşur.

#### **Ağırlık Sistemi - IATA Kuralı**

Kayak takımı yolcunun serbest bagaj hakkına dahil edilebilir. Kayak takımının yolcunun serbest bagaj hakkının dışında kaldığı durumlarda, ağırlığı ne olursa olsun 3kg özel fazla bagaj ücreti alınır. Bu uygulama sadece 1 kayak takımının taşınması durumunda geçerlidir. Kayak takımı, yolcunun serbest bagaj hakkına dahil olması durumunda, serbest bagaj hakkından fazla miktar ve özel ücret kıyaslanarak düşük olan miktar yolcudan tahsil edilir.

Birden fazla kayak takımı olduğu durumlarda diğerleri için normal fazla bagaj kuralları uygulanır.

Yolcunun ikinci bir kayak takımı varsa, bu kayak tk için normal fazla bagaj kuralları uygulanarak ağırlığı oranında fazla bagaj ücreti alınır.

#### **Parça Sistemi - IATA Kuralı**

Kayak takımı yolcunun serbest bagaj hakkına dahil edilebilir.

Kayak takımının yolcunun serbest bagaj hakkının dışında kaldığı durumlarda, kayak takımları için uygulanacak özel fazla bagaj ücreti taşıyıcı tarafından belirlenir. Söz

konusu takımın ücreti, kilosuna bakılmaksızın uygulanabilir özel fazla bagaj ücretinin % 33 dür. Bu uygulama sadece 1 kayak takımının taşınması durumunda geçerlidir. Birden fazla takım için normal fazla bagaj ücreti uygulanır.

**GOLF TAKIMI:** Bir golf çantası ve bir çift golf ayakkabısından oluşur.

#### **Ağırlık Sistemi - IATA Kuralı**

Golf takımı yolcunun serbest bagaj hakkına dahil edilebilir.

Golf takımının yolcunun serbest bagaj hakkının dışında kaldığı durumlarda, 15 kg'ye kadar 6 kg ücreti alınır. 15 kg'yi aşması halinde 6 kg ve aşan miktar alınır. Bu uygulama sadece 1 golf takımının taşınması durumunda geçerlidir. Golf takımı, yolcunun serbest bagaj hakkına dahil olması durumunda, serbest bagaj hakkından fazla miktar ve özel ücret kıyaslanarak düşük olan miktar yolcudan tahsil edilir. Birden fazla golf takımı varsa diğerleri için normal fazla bagaj kuralları uygulanır. Yolcunun ikinci bir golf takımı varsa, bu golf takımı için normal fazla bagaj kuralları uygulanarak ağırlığı oranında fazla bagaj ücreti alınır.

#### **Parça Sistemi – IATA Kuralı**

Golf takımı yolcunun serbest bagaj hakkına dahil edilebilir.

Golf takımının yolcunun serbest bagaj hakkının dışında kaldığı durumlarda, golf takımları için uygulanacak özel fazla bagaj ücreti taşıyıcı tarafından belirlenir. Söz konusu takımın ücreti, kilosuna bakılmaksızın uygulanabilir özel fazla bagaj ücretinin % 50 sidir. Bu uygulama sadece 1 golf takımının taşınması durumunda geçerlidir. Birden fazla takım için normal fazla bagaj ücreti uygulanır.

Bir yolcunun hem kayak hem de golf takımı varsa, her ikisi için de özel ücret uygulaması geçerlidir.

#### **EVÇİL HAYVAN TAŞINMASI**

Yolcu beraberinde evcil hayvan taşıma kuralları;

- Yolcu beraberinde taşınabilecek evcil hayvanlar kedi / köpek / kuş'dur.
- Yolcu beraberinde evcil hayvan (kedi, köpek ve kuş) taşıma kuralları mutlaka önceden taşıyıcıdan öğrenilmeli ve canlı hayvan taşınacak uçuş için, taşıyıcıya önceden rezervasyon esnasında haber verilmelidir.
- Yolcu, check-in esnasında evcil hayvanının kimlik cüzdanını, aşı kağıdını ve sağlık belgesini ibraz etmelidir.

- Yolculuk esnasında meydana gelebilecek yaralanma, hastalık ve ölüm riskini taşıyıcı üstlenmez.
- Hayvanların ithali, ihracı ve transit geçişleri ülke uygulamalarına bağlıdır. Bu uygulamalar Seyahat Bilgi Kitapçığında belirtilir. (TIM/TIMATIC). Yolcu ithal, ihrac veya transit izinlerini almak zorundadır. Evcil hayvanın, varış ülkesi tarafından kabul edilmezse bundan havayolu sorumlu tutulamaz.
- Evcil hayvanların kabin içinde taşınmasına Konteyner içinde ve canlı hayvanın kafesi ile birlikte tartıldığında toplam ağırlığı göz önünde bulundurularak müsaade edilir.
- Taşınacak kafes veya diğer araçlar yolcu tarafından sağlanır. Uçuş boyunca uygun kafesinde olmalıdır.
- Uçuşta güvenliği tehlikeye atacak bir durum ihtimaline karşı, kabin içerisinde taşınmamasına karar verecek olan Uçuşun Pilot'udur.
- Bir uçuşta kaç tane canlı hayvan taşınabileceği her havayolu tarafından uçak tipine göre belirlenir.
- Bazı havayolları evcil hayvanların yolcu beraberinde kabin içinde taşınmasına söz konusu hayvanın ve kafesinin toplam ağırlığının 5 kg.ı geçmemek ve kafesinin koltuk altına sığması şartı ile izin vermektedir.
- Kabin içinde taşınacak evcil hayvanlar için PETC kodu kullanılarak rezervasyon yapılır.
- Bu limitleri aşan hayvanların IATA Canlı Hayvanlar Yönetmeliği kuralları doğrultusunda uçağın kargo bölümünde taşınması gerekmektedir. Kargo kompartımanında taşınacak evcil hayvanlar için AVIH kodu kullanılarak rezervasyon yapılır. Gerekli evrakları yok ise taşınması reddedilir. Eğer taşıyorsa mutlaka yükleme formunda ve özel yük bilgi formunda bahsedilmelidir.
- Detaylı bilgi için taşınmanın sağlandığı havayolu ile bağlantı kurulmalıdır.
- Yolcu beraberinde olmayan veya büyüklük ve yaradılış itibariyle (yırtıcı hayvanlar, sürüngenler) yolcu kabininde taşınması uygun olmayan hayvanlar, IATA canlı hayvanlar yönetmeliği doğrultusunda kargo olarak taşınmalıdır.
- Görme ve işitme engelli yolculara eşlik eden özel eğitilmiş köpekler **Seeing Eye Dog/ Hearing Ear Dog** olarak adlandırılırlar ve havayolunun önceden bilgilendirilmesi ve rezervasyon yapılması kaydıyla kabinde ücretsiz taşınmasına izin verilir.
- Ağırlığı ve büyüklüğü dikkate alınmaksızın kabin içine kafesiz olarak alınabilirler. Etrafına zarar vermeyecek şekilde koşumlu (ağızlığının takılmış) olması gerekir.

- Kabin içerisinde gezinmesine izin verilmez. Koltuk verilmez.
- Sayısal olarak kaç adet kabul edilebileceği kontrol edilmelidir.
- Yardımcı köpek olduğunu ispat eden form yolcunun elinde olmalıdır.
- Yolcu İşitme engelli olduğunu sağlık raporu ile belgelemelidir.
- Canlı hayvan taşınması yolcunun serbest bagaj hakkına dahil değildir.

Yolcunun kullanmadığı serbest bagaj hakkı kesinlikle dikkate alınmaz, kaç kg gelirse gelsin mutlaka fazla bagaj ücreti alınır. Ağırlık sisteminin geçerli olduğu parkurlarda, normal fazla bagaj ücreti uygulanır. Parça sisteminin uygulandığı parkurlarda, 2xSabit ücret uygulanır. Yolcudan tahsil edilecek ücret, taşıyıcının kuralları doğrultusunda değişkenlik arz etmektedir.

### **KABİN BAGAJI (CABIN BAGGAGE) (CBBG)**

Yolcu tarafından kabinde taşınması istenen ve bu taşımanın gerçekleştirilmesi için yolcu tarafından ilave koltuk ücreti ödenen ve yer rezervasyonu yapılan değerli bagajdır.

- İlave koltuk için ödenecek ücret genel olarak, kendi oturduğu koltuk için ödediği ücret ile aynıdır.
- IATA kuralı gereğince kabin bagaj için excess bagaj bileti veya ayrı bir yolcu bileti düzenlenmesi gerekir.
- Kabinde taşınması istenen bagajın bir koltuğa sığabilecek ölçülerde olması ve toplam ağırlığının 75 kg.ı aşmaması gerekir.
- Kabinde taşınmak istenen bazı müzik aletlerinin boyutları kabin kapısından geçmesine uygun olmayabilir. Ayrıca kabin kapısından girebilen müzik aletinin de kabin içerisinde taşınmasında koltuk ve koridor aralıklarının ölçülerine uygun olması gerekmektedir. Bu nedenle konunun uçak tipine göre önceden titizlikle araştırılması gerekir.

## **7. UÇUŞ AKSAKLIKLARI VE ÇÖZÜMLERİ**

**UÇUŞ AKSAKLIĞI:** Yolcunun elinde konfirme bir bilet olmasına rağmen sorumlu taşıyıcı / taşıyıcılardan kaynaklanan bir nedenden dolayı, yolcunun isteği dışında bileti üzerinde görüldüğü şekli ile seyahatinin gerçekleştirilememesi durumudur.

- UÇUŞUN GECİKMESİ (**DELAY**)
- UÇUŞUN İPTALİ (**CANCELATION**)
- UÇUŞ NOKTASININ DEĞİŞMESİ (**DIVERT**)

- BAĞLANTILI UÇUŞU KAÇIRMA (**MISCONNECTION**)
- KAPASİTE ÜSTÜ KOLTUK SATIŞI (**OVERBOOKING**)

### A. UÇUŞUN GECİKMESİ (DELAY)

Taşıyıcının Kalkış slotu, Operasyonel ve Meteorolojik sebepler, Teknik arızalar, Terminal yapıları, Yolcular v.b. sebepler nedeniyle tarifeli seferde belirtilen kalkış saatinde yapılamayan uçuşunun, iptal edilmemiş olması halinde, tarifeli kalkış saatinden itibaren en fazla 24 saatlik süre içinde yapılabilmesidir.

Her Havayolu tüm uçuşlarını zamanında gerçekleştirmek ister, bu da kalite politikasının temel ögesidir. Yaşanan gecikmelerde her havayolu belirlediği kurallara ve ülke kanunlarına göre yolculara hizmet verir.

1 Ocak 2012 de yürürlüğe giren “Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik”.

Tehirler durumunda Bekleme süresine uygun olarak yolculara verilecek hizmet

Gecikme süresi	İKRAM
2-3 saat	Sıcak ve soğuk içecek
3-5 saat	Sıcak ve soğuk içecek Zamana göre Kahvaltı veya yemek
5 saat üzeri	Sıcak ve soğuk içecek Zamana göre Kahvaltı veya yemek İlave içecek ve ara yemek

Uzun tehir durumunda tazminat ödemesi yapılmaz.

Bekleme süresine uygun yiyecek içecek ikramı verilir. Gerektiğinde bir ya da birden fazla gece otelde konaklama imkanı (transferler dahil) 2 Telefon görüşmesi yapma, fax/telex/e-mail çekme imkanı sağlanır.

5 saati aşan tehir durumunda seyahatin henüz gerçekleşmemiş kısmı için ya da uçulmuş kısımlar olsa dahi seyahatin tamamlanması artık amacına hizmet etmiyorsa seyahatin tamamı için 7 gün içerisinde geri ödeme yapılır ve yolcunun isteği doğrultusunda seyahatin başlangıç noktasına mümkün olan en kısa zamanda geri dönüşü sağlanır.

## **B. UÇUŞUN İPTALİ (CANCELATION)**

- Uçuş yasağının olduğu saatler, Hava sahasının kapatılması
- Devlet tarafından el konma, seferberlik
- Sis, buz, kar ve fırtına gibi meteorolojik olaylar
- Yolcular, bagajlar, uçak ve havalimanı için alınan olağanüstü güvenlik tedbirleri
- Uçak ve havalimanı ile ilgili teknik problemler, Havaalanının kapatılması
- Havayolu şirketi çalışanları veya hizmet veren kuruluş çalışanlarının grevi
- Doğal afetler

gibi çeşitli nedenlerle taşıyıcının uçuşunu tamamen gerçekleştirememesi veya 24 saatten fazla gecikmenin olmasıdır. Bahsedilen bu sebeplerden dolayı oluşan gecikmeler ve iptallerle ilgili olarak havayolunun belirlediği kurallar takip edilir.

## **C. UÇUŞ NOKTASININ DEĞİŞMESİ (DIVERT)**

Uçuş başladıktan sonra çeşitli nedenlerle yolcuların bilet üzerindeki parkurda yer almayan bir noktaya indirilmeleridir. Böyle bir durumda Havayolunun el kitabında belirtilen uygulamalar takip edilir.

## **D. BAĞLANTILI UÇUŞU KAÇIRMA (MISCONNECTION)**

Uçuşun iptali veya gecikmesi nedeni ile, yolcunun ara noktasındaki bağlantılı bir sonraki uçuşunu gerçekleştirememesi durumudur.

## **E. KAPASİTE ÜSTÜ KOLTUK SATIŞI (OVERBOOKING)**

Yolcunun uçuşunda konfirme rezervasyon kaydı ve geçerli bileti olmasına rağmen, ilgili uçuşta koltuk kapasitesinin üzerinde rezervasyon yapılması nedeniyle uçuşunun sağlanamaması durumudur.

## **F. DAYANIŞMA SİSTEMİ (DENIED BOARDING COMPENSATION)**

Dayanışma sistemi, bir uçuşta koltuk kapasitesinden fazla koltuk rezervasyonu ve satışı nedeniyle (overbook), elinde ilgili uçuşa ait geçerli bilet ve konfirme rezervasyon kaydı olmasına rağmen gönüllü veya gönülsüz olarak uçuşa kabul edilmeyen yolculara yapılacak ödeme şeklidir.

- Bu sistemin uygulanabilmesi için yolcuların ilgili havayolunun belirlediği check-in süresi içinde başvurmuş olmaları gerekir.

- Dayanışma sistemi için görevlendirilmiş havayolu personeli yolcuya dayanışma sistemi için gönüllü olup olmadığını sormalıdır.
- Dayanışma sistemini kabul eden yolcuların, bilet ve rezervasyonları ile ilgili tüm haklarından vazgeçmeleri gerekir.
- DBC uygulama kuralları için ilgili havayoluna başvurmak gerekir.

### 1 Ocak 2012 de yürürlüğe giren “Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik”.

- Konfirme bileti ve rezervasyonu olduğu halde overbook (kapasite fazlası satış) nedeniyle uçuşa kabul edilemeyen yolculara verilecek tazminat ve hizmet
- Seferlerin iptali durumunda yolculara verilecek tazminat ve hizmet
- İç hatlarda 100 € -TL

Seyahatin uzunluğu	Tazminat Tutarı	Güzergah değişikliğinde son varış noktasına gecikme aşağıdaki koşullara uyuyor ise tazminat tutarının %50 si verilir
1500km'yi geçmeyen	250 €- TL	2 saatten az
1500-3500 km.arası	400 €- TL	3 saatten az
3500 km'den uzun	600 €- TL	4 saatten az

Ayrıca yolculara aşağıda belirtilen hizmetler de sunulacaktır:

1. Denied Boarding edildiği seyahatin yerine (yer olması koşuluyla) mümkün olan en kısa sürede yada yolcunun tercih edeceği bir başka tarihteki uçuşta son varış noktasına seyahat imkanı sağlanır veya;
2. Yolcunun seyahatinin henüz gerçekleşmemiş kısmı için yada uçulmuş kısımlar olsa dahi seyahatin tamamlanması artık amacına hizmet etmiyorsa seyahatin tamamı için 7 gün içerisinde geri ödeme yapılır ve yolcunun isteği doğrultusunda seyahatin başlangıç noktasına mümkün olan en kısa zamanda geri dönüşü sağlanır.
3. Ayrıca yolculara ücretsiz olarak;  
Bekleme süresine uygun yiyecek içecek ikramı verilir.  
Gerektiğinde bir ya da birden fazla gece otelde konaklama imkanı (transferler dahil). 2 Telefon görüşmesi yapma, fax/telex/e-mail çekme imkanı sağlanır.

## **Aşağıdaki koşullarda iptal durumunda yolcuya tazminat ödenmez:**

### **a) Olağanüstü durumlar**

Siyasi İstikrarsızlık

1. Toplumsal Kargaşa
2. Sokağa Çıkma Yasağı

### **Hava Şartları (Uçuşu Mümkün Kılmayan)**

1. Sis, Kar, Fırtınalar
2. Buzlanma ve benzeri şartlar

### **Güvenlik Riskleri**

1. İstisnai yolcular, bagaj ve uçak/hava alanı güvenlik önlemleri

### **Beklenilmeyen Uçuş Emniyeti Kısıtları**

1. Teknik problemler
2. Pist kapatılması veya sınırlamaları gibi Havaalanı sorunları

### **Grevler (uçuşu engelleyen)**

Hava Trafik Yönetimi Kararları

1. ATC tehirleri
  2. Tarifeli slotların uygunsuzluğu
- b) Yolcuya iptal bilgisi uçuşa iki hafta kala veya daha fazla bir süre içinde verildiyse
- c) Yolcuya iptal bilgisi uçuşa 7-14 günler arasında verildiyse ve iptal edilen seferin yerine önerilen alternatif uçuşun orjinal uçuşa göre kalkış saati 2, varış saati 4 saat gecikmeden az ise

- d) Yolcuya iptal bilgisi uçuşa 7 gün kala veya daha az sürede verildiyse ayrıca iptal seferin yerine önerilen alternatif**

## **G. UÇUŞ AKSAKLIKLARINDA UYGULANACAK ÇÖZÜM YÖNTEMLERİ**

Taşıyıcıdan kaynaklanan nedenlerden dolayı oluşan uçuş aksaklıklarında sorumlu taşıyıcı,

- Eğer yolcu kabul ederse, yolcuya **involuntary (istek dışı)** iade yapabilir.
- Yolcunun elinde ilgili uçuşa ait konfirme bir biletin olması durumunda, sorumlu taşıyıcı bilet ve ücretle ilgili kısıtlamaları dikkate almaksızın **daha yüksek ücretli bir sınıfta** olsa dahi, yolcudan ilave bir ücret talep etmeksizin, seyahatini en kısa sürede gerçekleştirmekle yükümlüdür.



- Bunu ya kendi seferleri ile ya da bu mümkün değilse **bir başka taşıyıcıya devrederek** sağlar.

#### **Yolcunun bir başka havayoluna devredilmesi durumunda;**

- **Eğer parkur değişikliği olacaksa** sorumlu taşıyıcı ya yeni bir bilet düzenler (re-issue), ya FIM düzenler, ya da orijinal uçuş kuponları ile devreder. Yeni taşıyıcı, ücret tipine ve kısıtlamalarına bakmaksızın yolcu ve üzerinde involuntary rerouting yazılı olan orijinal uçuş kuponlarını kabul eder.
- **Eğer parkur değişikliği olmayacaksa** orijinal uçuş kuponları devralacak yeni taşıyıcıya endorsement kuralları dahilinde teslim edilir, sorumlu taşıyıcının endors vermemesi söz konusu olamaz.
- **Şayet yolcunun elinde uçuş kuponu yoksa**, ve uçuş aksaklığı yolculuk başladıktan sonra ara noktada oluşmuşsa, aksaklıktan sorumlu taşıyıcı tarafından FIM (Flight Interruption Manifest) düzenlenerek yolcu bir başka taşıyıcıya devredilir. Aksaklık olduğu anda uçuş kuponu yolcuda ise kesinlikle FIM düzenlenmemelidir.
- Aksaklıktan sorumlu olan taşıyıcı yolcuların bekledikleri sürede otel, yiyecek ve içecek, ulaşım, iletişim gibi masraflarını karşılamakla yükümlüdür. Yemek servisi yapılacaksa, yemek verilecek lokasyon belirlenir. Yolcu belirlenmiş mekan konusunda bilgilendirilir ve hazırlıklar tamamlandıktan sonra yolcu bu mekana yönlendirilir. Eğer havalimanında imkanlar yetersiz ise; bir şekilde eksiklikler tamamlanır veya kabin görevlileri ile organize edilerek uçakta verilmesi sağlanır.

#### **FIM (Flight Interruption Manifest)**

Bir taşıyıcının uçuşunun iptal olması ya da uçuş başladıktan sonra çeşitli nedenlerle yolcuların bilet üzerindeki parkurda yer almayan bir noktaya indirilmeleri yani divert edilmeleri gibi uçuş aksaklıkları durumunda; eğer yolcunun elinde geçerli bir uçuş kuponu yoksa ya da istek dışı parkur değişikliğinden dolayı biletinin yeniden düzenlenmesi (reissue) için yeterli zaman yoksa yolcunun bir başka havayoluna devredilerek taşınması için düzenlenen formdur.

#### **ENDORSEMENT**

Endorsman, bir kıymetli trafik dökümanın tamamı veya ilgili kuponuna (uçuş kuponu, exchange kupon) ait tüm hakların; döküman üzerinde görülen taşıyıcı/taşıyıcılar tarafından bir başka taşıyıcıya devredilmesidir.

- Aralarında Interline Trafik Anlaşması olan taşıyıcılar birbirlerine endors alıp/verebilirler.

- Endorsman kuralları, IATA ya üye olan taşıyıcılara ait dokümanlara uygulanabilir.
- Sadece havayolunun kendisi ve havayolu tarafından yetkilendirilmiş GSA (General Sales Agent)'ler endorsman verebilir. Seyahat acenteleri endorsman veremezler.
- Bir taşıyıcı tarafından başka bir taşıyıcıya bir uçuş dokümanı üzerindeki tüm haklarının devredilmesi anlamına gelen endorsement bilgileri dokümanın

**ENDORSEMENTS/RESTRICTIONS hanesinde ENDORSED TO.... BY..... İfadesi ile gösterilir.**

- Taşıyıcılar, aralarında "Pool Anlaşması" olan sektörlerinde, kurallara uymak şartıyla, endorsmana gerek kalmadan uçuş kuponlarını birbirlerinin uçuşlarına kabul edebilirler.
- Bazı ülkelerde Endorsman ile ilgili uygulamalarda bazı istisnalar bulunmaktadır.

## **8. UÇAĞA YOLCU KABUL (BOARDING) İŞLEMLERİ**

### **BOARDING**

Bilet ve bagaj kontrollerini tamamlayarak bagajlarını teslim etmiş ve uçuş için biniş kartı almış, pasaport ve vize kontrolünden geçmiş olan yolcuların; uçağın, ekip, yakıt, temizlik ve ikram açısından hazır olması halinde, uçağa transfer işlemidir.

### **Boarding Öncesi Hazırlık işlemleri**

Uçağa yolcu kabul (boarding) işlemine başlamadan evvel aşağıdaki hazırlıkların yapılması gerekir.

- Boarding işlemini yapacak personel tarafından boarding sırasında diğer birimlerle iletişim ve koordinasyonunu sağlayacak olan telsiz cihazlarının çalışır durumda olduğu kontrol edilir.
- Online istasyonlarda boarding süresince kullanılacak bilgisayar ve printerin çalışır durumda olduğu kontrol edilir.
- Yolcuların uçağa alınacağı salon, kapı ve körük için teknik ve temizlik açıdan gerekli hazırlıklar yapılır. Şayet anahtarla açılıyor ise ilgili birimden anahtar teslim alınır.
- El bagajı ölçülerine uymayan bagajlar için boarding yapılacak kapıda uçak tipine uygun bagaj ölçer (sizer), Tehlikeli Madde uyarıcı levhalarının olup olmadığı kontrol edilir.

- Açıkta park etmiş uçağın park pozisyonuna göre yolcuların uçağa transferinde kullanılacak olan otobüslerin temini sağlanır.
- Uçuş ve boarding bilgilerinin boardlarda yazılı olduğu kontrol edilir.
- Uçuşla ilgili uçak tipi, uçak adı, park pozisyonu, tarifeli kalkış saati, gecikmesi ya da tip değişikliği olup olmadığı, yolcu sayısı gibi bilgiler alınır.
- Rötör olması halinde yolculara bilgi verilir.
- Anons ekibine salon ve boarding anonslarını yapmaları için bilgi verilir.
- Uçuşun ortak uçuş olması durumunda partnerin uçuş numarasının da anons edilip edilmediği kontrol edilir.
- Bağlantılı gelen yolcuların uçaklarının zamanında olup olmadığı kontrol edilir.
- Boarding işleminin başlama saati geldiğinde çıkış kapısına geçilir.

#### **Yolcu bilgilendirme anonsları**

- Uçağa yolcu transferi başlamadan önce ilgili uçuşa ait tüm yolcuların salonda toplanabilmesi için önce salona davet anonsları yapılır.
- Anonslar İngilizce ve yerel dilde yapılmalıdır.
- Uçağa yolcu transferi başladığı anda uçağa biniş anonsları yapılır.
- Anonslarda; Havayolunun adının, Uçuş numarasının, seferin yapılacağı meydanın isminin, uçağa biniş işlemi yapılacak kapı numarasının belirtilmesi gerekir.
- Uçuşun ortak uçuş olması durumunda her iki taşıyıcının da uçuş numarasının anons edilmesi gerekir.
- Eğer farklı sınıflarda uçacak yolcu var ise önce ekonomi sınıfı yolcular anons edilmelidir.
- Eğer gelmeyen yolcu var ise ismi kullanılarak anons yapılmalıdır.
- Seferde gecikme olması halinde yolcuları bilgilendirme anaonsları yapılır.

#### **Yolcuların uçağa transfer işlemleri**

- Uçağa yolcu alımının başlama saatleri,
- Yerel Havalimanı altyapısı,
- Uçağın tipi,
- Park pozisyonu,
- Uçağa binilen köprünün durumu, uçaklara yanaştırılan merdivenler, yolcuları taşıyan otobüslerin sayısı,

- Toplam yolcu sayısı,
- Uçuşun tipi,
- İlave güvenlik tedbirleri dikkate alınarak yerel olarak belirlenir.

Bildirilen uçağa biniş saatleri mutlak surette uçağın zamanında hareket etmesine yönelik belirlenmelidir. Uçağa biniş işlemi başlamadan önce güvenlik tedbirlerine göre minimum sayıda kabin görevlisinin uçakta bulunması gereklidir. Uçağa yolcu transfer işlemi mutlak surette kabin görevlileri ve uçağın koordinasyonundan sorumlu hareket görevlilerinin onayından sonra başlatılmalıdır.

- Uçağa önce özel ilgi ve hizmet gerektiren yolcular alınır. Daha sonra küçük çocukları ve bebekleri olan yolcular, transit yolcular uçağa kabul edilir.
- Görme engelli, işitme engelli, hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların uçağa diğer yolculardan önce alınması sağlanır. Yolcunun yer numarasının kurallara uygunluğu kontrol edilir. Hasta ve hareket kabiliyeti kısıtlı yolcu için Kabin Ekibine bilgi verilir. Uçak kapı kapattıktan sonra varış istasyonuna bilgi mesajı çekilir.
- Refakatsiz seyahat eden çocuğun yer numarası ve evrakları kontrol edilir. Kabin ekibine teslim edilip, evrakları imzalatılır. Refakatsiz çocuk formunun bir nüshası dosyalanmak üzere alınır.
- Boarding kapısına beraberinde evcil bir hayvan ile gelen yolcunun tüm taşıma evrakları ve canlı hayvan için excess işleminin yapıldığı kontrol edilir. Uçağın kargo bölümünde taşınan (AVIH) canlı hayvan olup olmadığı araştırılır varsa kaptana da bilgi verilir.
- INAD ve Deporte yolcuların evraklarının (pasaport, bilet, seyahat belgesi, Deporte formu vb.) kontrolü yapılır. Eskort eşliğinde seyahat etmeyecek ise havayolu personeli tarafından polisten teslim alınır. Eskort eşliğinde seyahat eden ve sorun çıkaran Deporte yolcu diğer yolculardan önce uçağa alınır.
- Yolcu ve tüm evrakları Kabin Amirine teslim edilir. Deporte yolcu için ayrıca kaptana da bilgi verilir. Boarding tamamlandı uçak kapı kapattıktan sonra varış istasyona ayrıntılı mesaj çekilir.
- VIP yolcular kendilerinin tercih edeceği şekilde uçağa alınırlar. Eğer yolcu transferi otobüsle sağlanıyorsa VIP yolcular için özel araç tahsis edilir ve bir havayolu personeli eşlik eder.
- En son business class yolcular alınır.

Terminalin fiziksel yapısına göre yukarıda belirtilen sıralamada bazı değişiklikler söz konusu olabilir.

**Şartlar uygunsa koltuk sıra numaralarına göre anons yapılarak da yolcular uçağa alınabilir.**

**Check-in işlemlerini tamamladığı halde boarding kapısına gelmeyen yolcu varsa;**

- İsmi tespit edilir,
- Uçakta olup olmadığı kontrol edilir,
- Kabul sırasında hata yapıp yapılmadığı kontrol edilir,
- Terminal içerisinde, uçakta ve uçağa biniş salonunda ismi ile anons yapılarak kapıya çağrılır,
- Son çağrı anonslarına gelmeyen yolcuların check-in işlemleri sistemden iptal edilerek offload yapılır ve kabin ekibine bilgi verilir,
- Yolcuya ait kabul edilmiş bagaj var mı kontrolü yapılır Eğer yolcuya ait bagaj var ise yükleme görevlileri ile temasa geçilip, yüklendiği ambarı veya konteynırı bulunup, bagajın indirilmesi sağlanır.

**ÖNEMLİ:** Kayıp yolcunun bagajı mutlak surette yolcu ve bagaj eşleştirme kuralına göre indirilmelidir. Sadece Uçakta var olan yolcunun bagajı yüklenmelidir. Gerekirse bagaj tanımlaması yapılmalıdır (Bagaj ID).

### **Kupon ve biniş kartlarının toplanması**

Yolcuların uçağa transferi esnasında yolculardan boarding kartları alınır, uçuş kuponunun ve boarding kartının ilgili uçuşa ait olup olmadığı kontrol edilir, yer numarası bölümü yolcuya geri verilir iyi yolculuklar dlenir. Yolcu alımı esnasında bilet üzerindeki isimle biniş kartının üzerindeki isim karşılaştırılmalıdır. Ayrıca yolcuya ait biniş kartları, kimliği veya pasaportu ile de resim ve isim karşılaştırılması yapılmalıdır. Bu kontrol biniş kartı değişikliklerinin önlenmesi ve uçağın güvenliği açısından çok önemlidir. Herhangi bir tutarsızlık durumunda Polise haber verilmelidir. Bilet ve check-in işlemlerini internet üzerinden yapan yolcuların kredi kartları da boarding esnasında kontrol edilmelidir. Kredi kartını ibraz edemeyen yolcular uçuşa alınmazlar.

### **El bagajı ebatlarını geçen bagajların toplanıp etiketlenmesi ve yüklenmesi**

Boarding esnasında, kabine kabul edilecek el bagajlarının üstünde kabin bagaj etiketlerinin olduğu ve ebatlarının uygunluğu kontrol edilir. Personel boarding esnasında yanında mutlak suretle kabin bagaj etiketi ve manuel interline bagaj etiketi bulundurur.

Uçak tipine göre el bagajlarının boyutları çok önemlidir. Örneğin CRJ70 uçaklarında baş üstü dolapların çok dar ve küçük olması nedeniyle bu tip uçaklara kabul edilen el bagajlarının sorun olmamasına özen gösterilmelidir.

Extra seatte taşınan CBBG (Courier bag) bagajların boyutlarına dikkat edilir. Boyutları arkadaki yolcunun ikaz ışıklarını görmesini engellememelidir. Ağırlığı maximum 75kg olmalıdır.

### **El bagajı ölçülerine uymayan bagajlar için;**

- Yolcuya nazik bir şekilde bilgi verilir ve yolcudan alınır.
- Bagajın üzerinde isim etiketinin olduğuna dikkat edilir.
- Manuel bagaj etiketi ile etiketlenir.
- Sisteme bilgileri girilerek kayıtlı bagaj olarak kaydedilir.
- Sayısı ve ağırlıkları alınıp uçuş kuponu üzerine yazılır.
- Varış meydanında bagaj alım mahaline giderek bagajını alabileceği yolcuya söylenir.
- Bagajın kargo kompartmanına yüklenmesi sağlanır.
- Harekat koordinatörüne bu bagajların bilgisi verilir.
- Boarding'den geçen bebek arabalarının Bulk kompartmanına yüklenmesi için bilgi verilir.
- Kapıda ya da uçakta teslim edilmesi gereken bagajı olan yolcular için etiketlenmenin ve poşetlenmenin uygunluğu kontrol edilip eksik ya da yanlış olan kısımlar düzeltilmelidir.

### **Kuponların sayılması ve kontrolü**

Uçağa binmek üzere boarding kapısından geçen yolculardan toplanan uçuş kuponları ve boarding kartları sayılır, uçağa gönderilen yolcu sayısı ile yolculardan toplanan uçuş kuponu ve biniş kartlarının sayısı eşit olmalıdır. Online istasyonlarda boarding kapısında bulunan bilgisayara girilerek Gate Boarding işlemi tamamlanır ve koordinatöre yolcuların uçakta olduğu bilgisi verilir.

### **Boarding işleminin tamamlanması**

- Yolcuların tamamı uçağa gönderildikten sonra önceden hazırlanmış olan yolcu listesi, transit listesi, club class listesi, Interline listesi, özel yemek talebi listesi, özelliği olan yolcuların listesi kabin amirine teslim edilir.
- Özel yolcular (UM, INAD, DEPU, v.b.) hakkında kabin amirine bilgi verilir. Evrakları teslim edilir.
- Uçağın koordinasyonundan sorumlu harekat görevlisi ve kabin amiri ile uçaktaki yolcu sayısında mutabakat sağlanır.

- Uçağın kapanışı, saati ve yolcu adedi uçak kalkış zaman çizelgesine işlenir, seflere ve Harekat Koordine Merkezine bildirilir.
- Sefer gecikmeli ise bağlantılı yolcular için gerekli tedbirler alınarak, ilgili mesajlar çekilir.

## 9. UÇUŞ SONRASI İŞLEMLERİ

### UÇUŞ SONRASI MESAJLARININ ÇEKİLMESİ

Boarding işlemini tamamlayan personel, uçak kapı kapattıktan sonra varış istasyonuna çekilmesi gereken mesajları kontrol etmelidir. Bu mesajların çekilmesi oluşabilecek aksaklıkların önlenmesinde çok önemlidir.

#### **Yolcu Servis Mesajı (Passenger Service Message “PSM”)**

Bu mesaj uçağın inişinde Refakatsiz çocuk yolcu, hasta yolcu, deportee-inadmissible yolcu gibi özelliği olan ve varış istasyonunda karşılanarak özel ilgi veya hizmet verilmesi gereken yolcuların bilgilerini içerir. İlgili uçağın işlemleri tamamlandıktan sonra varış istasyonu bu mesaj ile bilgilendirilerek gerekli hazırlıkların yapılması sağlanır.

#### **Transfer Yolcu Mesajı (Passenger Transfer Message “PTM”)**

Uçağın kalkış noktasından, devamı olan transfer yolculara ve bagajlarına ait bilgileri ara noktaya (transfer noktasına) göndermek üzere çekilen mesajdır.

#### **Teletip Yolcu Listesi (Teletype Passenger Manifest “TPM”)**

Bu mesaj Bilgisayarla işlem yapan istasyonlarda, karşı meydana inecek olan yolcuların isimlerini otomatik olarak iletme mesajıdır. Özellikle ülkemize gelen yolcuların isimleri yolcu manifestolarında bulunmalı ve bu listeler Gümrük Muhafaza Müdürlüğüne iletilmelidir. Eğer uçaktan bu listeler çıkmaz ise yerlerine TPM ler kullanılır.

#### **Kullanılmış Koltuk Bilgi Mesajı (Seat Occupied Message “SOM”)**

Birden fazla meydana yolcu taşıyan uçuşlarda, kullanılmış koltukları gösteren ve bir sonraki meydana yolcu kabul edilirken kullanılmış yerlerin yeni kabul edilen yolculara verilmesini önlemek amacıyla gönderilir. Yolcu kabul işlemlerinin bitirilmesinin ardından hemen gönderilir.

**SPECIAL HANDLING MESAJI**

MESSAGE SENT TO

ISTKBY

ERZOPXH

YY0000/22

**SPECIAL HANDLING**

-IST ALTINCEK

36K AIRLINE ID

DAVACHI

29A ATA 1452

KATTAR

37A ATA 1443 YY/1252

SEZEN

50A STROLLER GATE DELIVERY XX/0320

ULUSOYLU

30E STROLLER GATE DELIVERY//CHECK INF

TKT

YAZICI

26C UPGR LH/1354

DUDUK

30D MAAS

**10. VARIŞTA (ARRIVAL) YAPILAN İŞLEMLER****A. YOLCU KARŞILANMASI****Yolcu karşılamada görevli personelin yapması gereken ön hazırlıklar:**

- Uçağın tahmini varış saati öğrenilir. Gecikme var ise ilgili birimlere bilgi verilir.
- Karşılancak uçağın park yeri alınır.
- Eğer uçak körüğe park etmemiş ise gelen yolcu sayısına göre transfer işlemi için otobüsler ayarlanır.
- Karşılancak seferle ilgili gerek mesajlarla gerekse on-line olan istasyonlar için sistemden tüm bilgiler alınır. Yolcu Servis mesajları kontrol edilir.
- INAD, DEPU, WCHR, UM vb. Özel ilgiye ve hizmete ihtiyaç duyulan yolcu var ise ihtiyacına göre hazırlıkların yapılması için hizmet alınacak birim ve kişilerle gerekli koordinasyon kurulur.
- Bağlantısı olan yolcuların seferleri için yeterli sürelerinin olduğu kontrol edilir.
- İç hat geliş seferleri için dış hat transit yolcu sayısı alınır.

**Yolcuların iniş işlemleri**

- Kullanılacak körüğün/salonun teknik ve temizlik açısından uygunluğu kontrol edilir.
- Yolcuların uçaktan varış salonuna transferi otobüslerle yapılacak ise otobüs için gerekli koordine sağlanır.
- Uçağın boşaltılmasıyla görevli personel ile koordine kurularak, uçak kapısında teslim edilmesi gereken tekerlekli sandalye, bebek arabası gibi bagajların uçak kapısına çıkarıldığıının takibi yapılır.



- Yer hizmet görevlileri tarafından, merdivenler veya köprüler uçağa doğru ve güvenli şekilde yanaştırılır. Pilot'a veya Kabin görevlisine verdikleri tamam işaretiinden sonra uçağın kapıları kabin görevlisi tarafından açılır.
- Uçağın kapısı açıldıktan sonra uçuş ekibinden gerekli bilgiler alınır.
- Özel hizmet gerektiren yolcu varsa uçak içinde anons edilmesini sağlar.
- Yolcular otobüsle taşınacaklarsa, otobüsler çok fazla yüklenmez, eğer sınıf farklılığı var ise de farklı araçlar kullanılır.
- Yolcular yürümek durumunda iseler, katedecekleri mesafede güvenlik önlemleri alınmalı ve yer hizmet görevlileri tarafından eşlik edilmelidirler.
- İçhat ve dışhat transit yolcular karşılanıp, yönlendirilir.
- Yolculara bagajlarını nereden alabileceklerinin bilgisi verilir.
- Tüm yolcunun tahliye edildiğinin teyidi uçuş ekibinden alınır.
- Kabin görevlileri biliyorlarsa, varış meydanındaki lokal Polis ve Gümrük hizmetleriyle ilgili bilgileri yolculara aktarırlar.

### **Yolcuların iniş işlemleri aşağıda belirtilen sıralamada yapılır**

1. Refakatsız çocuklar, eğer mümkünse önce, değil ise ekonomi sınıf yolculardan sonra inişi sağlanır. Karşı istasyonun refakatsiz seyahat eden çocuk ile ilgili mesajı uçağa çıkarken alınır. Refakatsiz çocuk kabin amirinden imza karşılığı teslim alınır, çocuğun bagajı varış salonundaki bagaj teslim bandından alınarak karşılayıcılarına kimlik kontrolü yapılarak imza karşılığı teslim edilir.
2. Var ise VIP'ler, birinci sınıf yolcular
3. Ekonomi sınıfı yolcular
4. Özel ilgi ve servis isteyen yolcular (tekerlekli sandalye vb). Özel ihtiyacı olan ve hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların uçaktan varış bölümüne kadar tekerlekli sandalye hizmeti verilmesi ile ilgili şirketle koordine sağlanır ve uçak kapısında teslim edilecek tekerlekli sandalyenin uçak kapısına çıkarıldığının takibi yapılır.
5. Sınır dışı edilen yolcular INAD ve/veya deporte yolcu var ise yolcunun evraklarının zarf üzerindeki bilgilere göre tam olduğu kontrol edilir, yolcu ve evrakları aynı anda Kabin Amiri'nden teslim alınır. INAD yolcu transit ise yolcunun transit salonda bekleme süresinin kurallara uygun olup olmadığı kontrol edilir. INAD ve/veya deporte yolcu (polis eşliğinde karşılanmadı ise) INAD-DEPORTE BİLGİ formu düzenleyerek Yabancılar Kısımlı Amirliği'ne, yolcu İstanbul çıkışlı ise form düzenlemeksizin Pasaport Kısımlı Amirliği'ne teslim edilir.

## **B. BAGAJ TESLİMİ**

Yolcu pasaport işlemlerini bitirdikten sonra hemen bagajını almak ister bu anlamda bagajların uçaktan alınıp bagaj alım mahaline götürülmesi çok hızlı bir şekilde yapılmalıdır. Eğer öncelikli bagajlar var ise ilk sırada onlar banta konmalıdır.

### **BAGAJLARIN TESLİMİNDE YAŞANAN AKSAKLIKLAR**

#### **Hasarlı Bagaj**

Kabulü gerçekleşikten sonra taşıyıcı tarafından hasarlanmış bagajdır. Bagaj teslimi sırasında yolcuya Hasarlı Bagaj raporu doldurtulur. Rapor varış anında tutulmalıdır veya ilk 7 gün içerisinde yazılı hale getirilmelidir. Rapor tutarken bagajın üzerinde sınırlı sorumluluk etiketinin (Limited Release Tag) olduğuna bakılmalı, hasar yolcunun önünde incelenmelidir.

#### **Kayıp bagaj**

Varış meydanında bulunamayan yolcu bagajına denir. Bu tür bagajların ya yüklenmesi bir şekilde gerçekleşmez ya da bütünüyle kaybolur. Kaybolan bagaj hemen aranır. Yolcuya kayıp bagajının bilgilerini içeren bir form doldurtulur. Takibi ile ilgili her gelişme yolcuya aktarılır. Bagaj aksaklıklarının çözümünde bir çok havayolu "WorldTracer" adlı sistemi kullanmaktadır. Dünya çapında bütünleşmiş ve kullanımı çok kolay bir sistemdir. Dünya çapında bilgileri toplar ve aranan bagajların karşılaştırmasını yapar. Bu şekilde bagaj aksaklıkları daha kısa sürede ortadan kaldırılmaktadır.

## **C. TRANSİT VE TRANSFER İŞLEMLERİ**

### **TRANSİT İŞLEMLERİ**

- Transit yolcuların uçakta kalmaları durumunda yakıt alırken itfaiye aracı çağrılmalıdır. Eğer uçakta kalmayacaklarsa terminal içerisinde transit salona veya bu amaca hizmet edecek bir salona alınmalıdırlar. Her iki durum için verilecek karar terminalin fiziki yapısı, uçağın yerde kalış süresi, yer hizmet kuruluşunun araçlarının yeterliliği gibi konulara bağlıdır. Transit yolcuları indirirken aşağıdaki ilkeler uygulanır:
- İnmeden önce el bagajlarını yanlarına almalarının gerekliliği söylenir,
- Her bir yolcuya transit biniş kartı verilmelidir,
- Transit yolculara bulunacakları salonun adı veya numarası ve uçağa geri alınış saatleri söylenmelidir.

## TRANSFER İŞLEMLERİ

- Başka bir havayolu ile devamı olan yolcuların transfer işlemlerinin gerçekleştirilmesi sağlanır.
- Off-line istasyonlardan gelen yolcuların check-in işlemleri yapılır.

## SONSÖZ

Yolcunun kalkış istasyonunun kapısından içeri girmesinden uçağa binmesine kadar ki süre içerisinde ve varış istasyonunda karşılanmasına ait, yolcuya verilen tüm yer hizmetlerinin birbiriyle koordineli olarak verimli ve etkin yürütülmesi sağlanmalıdır. Bunun için yolcu hizmetleri memuru yaptığı işin önemini ve sorumluluğunun bilincinde olarak, diğer organizasyonlarla uyumlu ilişkiler içerisinde, çalıştığı kurumu en iyi şekilde temsil etmelidir.

Sonuç olarak yolcu hizmetleri memuru, uluslararası havacılık uygulamaları ve kurallarını sürekli olarak takip ederek vereceği hizmetin kalitesini arttırmayı kendisine hedef almalıdır.

## Kullanılan Kaynaklar:

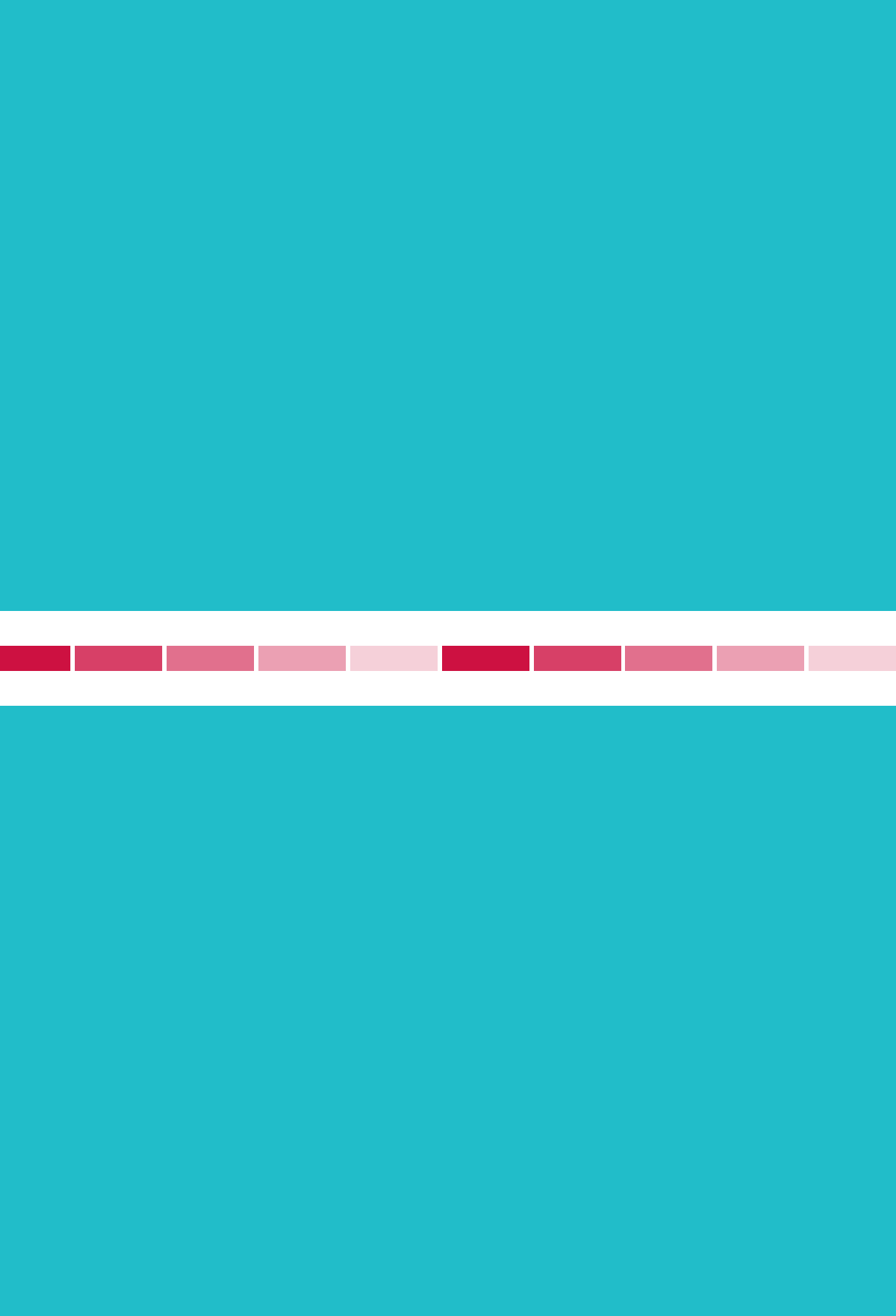
*SHGM Yayınları, Talimat ve Mevzuatları*

*Pegasus Havayolları, Onur Havayolları ve THY Ground Operation Management (GOM) Yayınları*

*IATA Passenger Service Manual*

*Havacılık Yayınları ve İnternet Siteleri*

*Freebird Havayolları ve Gözen Air Servis Yayınları*



# UÇUŞ OPERASYON

## UÇUŞ OPERASYON

### 1. GENEL

#### 1.1 UÇUŞ OPERASYONU VE UÇUŞ EKİBİ YÖNETİMİ

HAVAALANLARI YER HİZMETLERİ YÖNETMELİĞİ (SHY-22) İLE HAVAALANLARI YER HİZMET TÜRLERİ VE DETAYLARI HAVACILIK TALİMATI SHY-150.10A ve UÇAKLA Tİ-CARİ HAVA TAŞIMA İŞLETMECİLİĞİ OPERASYON USUL VE ESASLARI TALİMATI (SHT OPS 1)'nda belirtilen uçuş operasyonları, hava taşıyıcısının uçağına verilen yer işletme hizmetlerini ilgi yönetmelik ve talimat kapsamında yürütülür.

Taşıyıcı ile üçüncü şahıs(lar) arasındaki akitlere istinaden, yer hizmeti uygulamalarını gözetmek ve koordine etmek için havaalanında bulunmak. İstendiğı gibi, taşıyıcı temsilcisi ile işbirliğı yapmak. Yer Hizmetleri Şirket(ler)'inin, değışiklikler dahil, harekate ilişkin tüm bilgililerden zamanında haberdar edilmelerini sağlamak.

Yer Hizmetleri Şirket(ler)'inin, yer hizmetlerini yapabilmeleri için gerekli personel, teçhizat, malzeme ve dokümantasyonunun mevcudiyetini, hizmetlerinin hazırlığını kontrol etmek. Evrakla ilgili hazırlıkları kontrol etmek. İlgili tüm tarafların, taşıyıcının ihtiyaçlarından derhal haberdar edilmelerini sağlamak, gerekli belgeler dahil, tüm yükün havaaracına yükleneceğı zaman, hazır olmalarını kontrol etmek. Havaaracını varışta karşılamak ve mürettebatla irtibat kurmak. Mürettebattan briefing almak, aksaklıklar, tarifedeki değışikler veya diğerkonularla ilgili bilgi vermek. Rutin olmayan konularda gerektiğı gibi karar vererek yer hizmetlerinin gözetmek ve koordine etmek.

Operasyon mesajlarının dağıtımını kontrol etmek. Bagaj, kargo, posta ve kaybolmuş veya bulunmuş eşyaların takibini kontrol etmek, gerekirse araştırmak. İstasyon seyir defterine aksaklıkları kaydetmek ve ilgili talimatlara uygun olarak taşıyıcının temsilcisini haberdar etmek. Her uçuşla ilgili olarak alınan veya gönderilen mesajları, taşıyıcı tarafından belirtilen tüm evrakı toparlayarak bir "uçuş dosyası" tutmak ve bu dosyayı taşıyıcı tarafından verilen talimata göre tasfiye etmek.

#### 1.2 KALKIŞ MEYDANINDA UÇUŞ HAZIRLIĞI

Her bir uçuş için meteoroloji belgelerini, hava seyrüsefer bilgilerini;

- (a) Temin etmek,
- (b) Havaaracına teslim etmek.

Uçuş koşullarını analiz etmek ve taşıyıcının talimatlarına ve sağladığı verilere uygun olarak, uçuş hareket planını;

- (a) Hazırlamak,
- (b) İstemek,
- (c) İmzalamak,
- (d) Hazır bulundurmak.

Hava Trafik Servisi (ATS) uçuş planını;

- (a) Hazırlamak,
- (b) İstemek,
- (c) İmzalamak,
- (d) Hava Trafik Servisine teslim etmek.

Uçuş ekibine yeterli brifingi vermek.

Yakıt istek belgesini;

- (a) hazırlamak,
- (b) İmzalamak.

Taşıyıcı tarafından belirtildiği şekilde uçuş hareket formlarını dağıtmak ve gerekli olan yerleri kaptan pilota imzalatmak. İlgili yer hizmetleri birimlerine gerekli ağırlık ve yakıt bilgilerini vermek

Uygun ATS (Hava Trafik Hizmetleri) den, taşıyıcının slot zaman tahsisini;

- (a) almak,
- (b) İzlemek,
- (c) Yönetmek.

### **1.3 KALKIŞ MEYDANININ DIŞINDAKİ BİR NOKTADAN KALKIŞ HAZIRLIĞI**

Meteorolojik koşulların belgelerini ve hava seyrüsefer bilgilerini düzenlemek.

Uçuş şartlarının analiz etmek ve taşıyıcının talimatlarına ve sağladığı verilere uygun olarak, uçuş hareket planını;

- (a) Hazırlamak,
- (b) İstemek,
- (c) İmzalamak.

Taşıyıcının talimatları doğrultusunda;

- (a) Harekat uçuş planını,
- (b) ATS uçuş planını,
- (c) Ekip brifingi bilgilerini,

Kalkış havaalanındaki, taşıyıcıya veya temsilcisine göndermek.

#### **1.4 UÇUŞ ESNASINDA YARDIM**

Alınan uçuş hareket mesajları, uçuş planı mesajları ve durum raporlarına göre uçuşun ilerleyişini takip etmek. Taşıyıcının yer hizmetleri temsilcisine uçuşun ilerleyişi hakkında bilgi vermek. Uçuş planına uygun olarak, uçuşların emin ve sağlıklı bir şekilde yönetimlerini kolaylaştırmak için, talep edildiğinde ve/veya gerekli görüldüğü durumlarda uçuşa yardım etmek. Uçuş hareketini VHF menzili içinde izlemek ve gerektiğinde yardım sağlamak. Uçuş esnasında bir aksaklık olduğunda taşıyıcının talimatlarına (yazılı veya sözlü) uygun olarak derhal gerekli tedbiri almak. Gecikme, rota değiştirme, motor arızası vb gibi uçuşa ilişkin her türlü olayı taşıyıcı tarafından belirtildiği şekilde kaydetmek ve haber vermek.

Haberleşmenin kesilmesi, hava durumu, hava aracının güvenliği veya acil durumlar nedenleriyle bu hizmetlerin kesilmesi arzu edilmiyorsa, komşu hava saha kontrol merkezi sorumluluğu alabilecek duruma gelinceye kadar, uçuşu yeniden dispeç etmek dahil, uçuş esnasında yardım sağlamak. Benzer koşullar, sahasını geçilmeden önce bu hizmetlerin müteakkip sahaya devrini gerektirebilir. VHF menzilinin dışında da gerektiğinde uçuşa yardımcı olmak.

#### **1.5 UÇUŞ SONRASI FAALİYETLER**

Gelen Ekipten uçuş bilgilerini almak ve ister taşıyıcının, ister devlet otoriteleri olsun ilgili birimlere doldurulan formları veya raporları dağıtmak.

#### **1.6 UÇUŞ ESNASINDA YENİDEN DİSPEÇ**

Meteorolojik bilgileri ve uçuş hareket koşullarını yeniden dispeç için analiz etmek, bunu uçuş esnasında havaaracından verilen donelere göre hesaplayıp planlamak ve böylece varılan sonucu kaptan pilota bildirmek.

#### **1.7 UÇUŞ EKİBİ YÖNETİMİ**

Taşıyıcı tarafından temin edilen ekip uçuş programını ilgili yerlere dağıtmak. Taşıyıcı tarafından belirtildiği gibi;



- a) Tarifeli,
- b) Tarifesiz.

Ekip yatıları için otel rezervasyonu yapmak. Taşıyıcı tarafından belirtilen, ekip nakli için;

- a) Sağlamak,
- b) Düzenlemek.

İstendiği gibi, havaalanı tesislerinden uçuş ekibini geçirmek ve brifing vermek.

Ekibin uyandırılma zamanları ve otelden alınma zamanlarını belirtmek ve ayarlamak için Otel(ler)le bağlantı kurmak.

- a) Taşıyıcı tarafından belirtildiği gibi, harcırah formlarını hazırlamak,
- b) Taşıyıcı tarafından belirtildiği gibi, harcırahları ödemek.

Uçuş ekibi rahatsızlıklarını veya olası uçuşa gidememesini, taşıyıcıya bildirmek. Taşıyıcı tarafından belirtildiği gibi, gerekli önlemleri almak.

## 2. UÇUŞ SÜRESİ SINIRLAMALARI

### SHT- 6A.50 Rev. 04

#### Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatı

##### Uçuş Süresi (Blok Süresi)

**Madde 13-** Her bir uçuş ekip üyesi için, uçuş süresi bir takvim ayında 110 saati, birbirini takip eden üç takvim ayında 300 saati, 1 takvim yılı içinde 1000 saati aşamaz. Uçuş hareketinin en yüksek uçuş ve yer emniyet standartlarına uygun ve gereken düzen içinde yürütülebilmesi için, her uçak tipinde kabul edilmiş AOM ve standart hareket usullerine uyulması zorunludur.

İşletici; EU OPS 1.195'e göre uçuş hareketinin idaresini, yetkili otorite tarafından onaylanmış bir metod içinde, tesis etmek, sürdürmek ve hareketin kontrolünü icra etmek zorundadır. Uçuşun yasal kurallara, Emniyet ve şirket kurallarına ve ekonomikliliğe göre planlanması şarttır.

### 2.1 UÇUŞ PLANLAMASI

#### Operasyonel Uçuş Planı - SHT-OPS Madde 218

1. İşletici tarafından kullanılan operasyonel uçuş planı ve uçuş sırasında girilen ek bilgilerin aşağıda listelenenleri içerdiğinden emin olmak zorundadır:

- a) Uçak tescili.
  - b) Uçak tipi ve serisi.
  - c) Uçuş tarihi.
  - d) Uçuş numarası,
  - e) Uçuş ekibi üyelerinin isimleri.
  - f) Uçuş ekibi üyelerinin görevleri.
  - g) Kalkış yeri.
  - h) Kalkış zamanı (actual departure off-block time, take-off time).
  - i) iniş yeri (planlanan ve gerçekleşen).
  - j) İniş zamanı (actual landing and on-block time).
  - k) Operasyon tipi (ETOPS, VFR, İntikal uçuşu, vb).
  - l) Uçuş rotası ve bölümleri ile birlikte kontrol noktaları / ara noktalar, mesafeler, zaman ve yollar.
  - m) Planlanan seyir hızı ve kontrol noktaları / ara noktalar arasındaki uçuş zamanları. Tahmini ve fiili zamanlar toplamı.
  - n) Emniyetli irtifalar ve asgari seviyeler.
  - o) Planlanan irtifalar ve uçuş seviyeleri.
  - p) Yakıt hesaplamaları (uçuşta yakıt kontrolü kayıtları).
  - q) Motorları çalıştırırken uçakta bulunan yakıt.
  - r) Yukarıdaki m, n, o ve p bendinde gerekli kılınan bilgileri içerecek şekilde, iniş için ve uygulanabilecek şekilde kalkış ve uçuş rotası için yedek havaalanları.
  - s) ATS uçuş planı müsaadesi ve müteakip müsaadeler.
  - t) Uçuş sırasında yeniden yapılan planlama hesaplamaları.
  - u) İlgili meteorolojik bilgiler.
  - v) Dispeçer ismi.
2. Başka belgelerde veya kabul edilebilir kaynaklarda mevcut olan yada operasyon tipi ile alakalı olmayan bilgiler operasyonel uçuş planından çıkarılabilir.
  3. İşletici, işletme el kitabında operasyonel uçuş planını ve kullanımını belirtmek zorundadır.
  4. İşletici, operasyonel uçuş planına yapılan tüm bilgi girişlerinin zamanında yapılmasından ve kalıcı olmalarını sağlamaktan sorumludur.

## 2.2 UÇAKTA TAŞINMASI GEREKEN BELGELER – SHT-OPS MADDE 27

1. İşletici, aşağıdaki belgelerin orijinali ya da kopyalarının her bir uçuş sırasında uçakta bulundurulmasından sorumludur:
  - a) Tescil Sertifikası,
  - b) Uçuşa Elverişlilik Sertifikası,
  - c) Düzenlenmişse gürültü sertifikası orijinali ya da onaylı bir nüshası,
  - d) İşletme Ruhsatı orijinali ya da onaylı bir nüshası,
  - e) Uçak Telsiz Lisansı,
  - f) Üçüncü şahıs Mali Mesuliyet ve Yolcu Koltuk Sigorta Belgesinin orijinali ya da onaylı bir nüshası.
2. Her uçuş ekibi üyesi, gerçekleştirilen her uçuşta, uçuşa uygun yetkileri içeren, geçerli bir uçuş ekibi lisansı ve sağlık sertifikası taşıyacaktır.
3. Bu maddede belirtilen belgelerin kaybolması ya da çalınması halinde; operasyon, bir üsse ya da ikame belgelerin temin edilebileceği bir yere ulaşana kadar sürdürülebilir.

### 2.2.1 Taşınması Gereken El Kitapları - MADDE 28

- (1) İşletici, aşağıdaki hususları temin etmekten sorumludur:
  - a) İşletme el kitabının, ekibin görevlerine ilişkin güncel kısımlarının her uçuş sırasında uçakta bulundurulması.
  - b) İşletme el kitabının, uçuşun yürütülmesi için gerekli olan kısımlarının uçak içerisinde ekip tarafından kolaylıkla erişilebilecek bir konumda bulunması.
  - c) İşletme El Kitabı Bölüm B'nin; söz konusu uçak için ilgili bilgileri içerdiği kabul edilmemiş olması durumunda, güncel AFM' nin uçakta bulundurulması.

### 2.2.2 Taşınması Gereken İlave Bilgiler ve Formlar - MADDE 29

1. İşletici, bu talimatın 27 inci ve 28 inci maddelerinde belirtilen belge ve bilgilere ilaveten, gerçekleştirilen operasyon tipi ve bölgesi ile ilgili olarak aşağıdaki bilgilerin ve formların da her uçuşta taşınmasından sorumludur:
  - a) Asgari olarak bu talimatın 218 inci maddesinde gerekli kılınan bilgileri içeren operasyonel uçuş planı,
  - b) Uçak Teknik Kayıt Defteri,
  - c) ATS (Hava Trafik Hizmetleri) uçuş planı detayları,

- d) Uygun NOTAM/AIS bilgilendirme belgeleri,
- e) Uygun meteoroloji bilgileri,
- f) Weight and balance (Ağırlık ve denge) belgeleri,
- g) Ekip içerisinde dâhil olmayan güvenlik personeli, engelli kişiler, kabul edilemez nitelikteki yolcular, sınır dışı edilmiş kişiler ve gözetiminde bulunan kişiler gibi özel yolcu kategorilerinin bildirimini,
- h) Uçuştan sorumlu kaptan pilotun yazılı olarak bilgilendirilmesi için tehlikeli maddeler dâhil olmak üzere özel yüklerin bildirimini (NOTOC),
- i) Güncel haritalar ve tablolar,
- j) Söz konusu uçuşla ilgili Devletlerce talep edilebilecek kargo manifestosu, yolcu manifestosu vb. gibi diğer her türlü belge,
- k) İşleticinin raporlama gerekliliklerine uyum amaçlı formlar.

### 2.2.3 Yerde Alınacak Bilgiler - MADDE 30

#### 2.2.3.1 İşletici, asgari olarak her bir uçuş veya uçuş serisi boyunca aşağıdaki hususları sağlamaktan sorumludur:

- a) Uçuşa ilişkin ve operasyon tipine uygun bilgilerin yerde muhafaza edilmesi,
- b) Bilgilerin, saklanacakları yerde çoğaltılana kadar saklanması;
- c) Bunun imkansız olması halinde, aynı bilgilerin uçak içerisinde yangına dayanıklı bir konteynir içerisinde taşınması.

#### 2.2.3.2 Bu maddenin birinci fıkrasında atıfta bulunulan bilgiler içerisinde aşağıdakiler yer alacaktır:

- a) Operasyonel uçuş planının bir nüshası,
- b) Uçak teknik kayıt defterinin ilgili kısımlarının nüshaları,
- c) Uçuş rotasına özel NOTAM belgeleri,
- d) Gerekli olması halinde ağırlık ve denge belgeleri,
- e) Özel yük bildirimini.

## 2.3 YER HİZMETLERİ

### 2.3.1 Yakıt usulleri:

Yolcular uçaktayken, uçağa alınırken ya da uçaktan indirilirken tekrar yakıt alma ve yakıt boşaltma durumu,

### 2.3.2 Uçak, yolcu ve kargo yer hizmetleri:

Koltukların yerleştirilmesi, yolcuların uçağa bindirilmesi, uçaktan indirilmesi ve uçağın yüklenmesi ve boşaltılması sırasında kullanılacak yer hizmetleri.

Uçak park sahasında bulunurken emniyetin sağlanması.

#### Yer hizmetleri usulleri aşağıdakileri kapsayacaktır:

- a) Hasta yolcular ve hareket özürli kişiler,
  - b) Kabul edilemez, sınır dışı edilmiş veya nezaret altındaki yolcuların taşınması,
  - c) El bagajları için kabul edilebilir boyut ve ağırlıklar,
  - d) Uçaktaki malzemelerin yüklenmesi ve emniyete alınması,
  - e) Özel yükler ve yük bölmelerinin sınıflandırılması,
  - f) Yer teçhizatının yerleştirilmesi,
  - g) Uçak kapılarının işleme,
  - h) Park sahasında yangın önleme, ani hava cereyanı ve emme bölgeleri de dahil olmak üzere emniyet,
  - i) Çalıştırma, park yerinden ayrılma ve varış usulleri,
  - j) Uçaklara hizmet,
  - k) Uçak yer hizmetleri ile ilgili döküman ve formlar,
  - l) Uçak koltuklarına çifte rezervasyon.
2. Yolcuyu uçağa almama.  
Fiziksel belirtiler ve davranışlarından sarhoş olduğu ya da uyuşturucu aldığı anlaşılan (uygun gözetim altındaki tıbbi hastalar hariç) kişilerin uçağa binmesi engellenir.
  3. Yerde buz çözme ve buzlanmayı önleme.  
Uçağın üzerindeki buzlanma ve diğer kirleticiler.

Aşağıdaki bilgilerle birlikte kullanılan sıvı tiplerinin tanımları da ayrıca yer almalıdır:

- a) Tescilli adı veya ticari adı,
- b) Karakteristikleri,
- c) Uçak performansına etkileri,
- d) Koruma süresi,
- e) Kullanırken alınması gereken önlemler.

### 3. HAVA TRAFİK HİZMETİ

#### Hava Trafik Yönetimi (ATM- Air traffic management)

##### 1. Hava Trafik Hizmetleri (ATS- Air Traffic Services)

Hava trafik kontrol hizmeti (ATC), hava araçlarının manevra sahasında, apronda veya uçuşun herhangi bir safhasında birbirleriyle ve manialarla çarpışmalarını önlemek; hızlı ve düzenli hava trafik akışını sağlamak amacıyla verilen hava trafik hizmeti (ATS) türü.

ATC hizmetleri uluslararası şekilde İngilizce olarak yerine getirilir. ATC birimleri fonksiyonlarına göre şu çağrı adlarından birini alırlar:

- tower (kule),
- approach (yaklaşma),
- radar,
- ground (yer).

ATC birimleri şu hizmetleri sağlarlar:

- Kontrol hizmeti (meydanlarda ve kontrollü hava sahalarında),
- FIS (uçuş bilgi hizmeti),
- ALRS (ikaz hizmeti);
- **Hava Trafik Kontrol Hizmeti (ATC- Air Traffic Control):** Gerek hava araçları arasında gerekse hava araçları ile her türlü manialar arasında çarpışmaların önlenmesi, hızlı ve düzenli hava trafik akışının sağlanması,
- **Uçuş Bilgi Hizmeti (FIS- Flight Information Service):** Uçuşların emniyetli ve etkili bir biçimde yürütülmesi için faydalı tavsiye ve bilgilerin sağlanması,
- **İkaz Hizmeti (Alerting):** Arama kurtarmaya ihtiyaç duyan uçakla ilgili olarak ilgili tüm kuruluşları uyarmak / yardımcı olmak.

##### 2. Hava Sahası Yönetimi (ASM- Air Space Management)

Hava sahasının etkin kullanılması amacıyla (tasarımı/yol yapıları-sektörizasyon) ve hava sahasının değişik kullanıcı (sivil-asker) talepleri doğrultusunda paylaşım, koordine ve kontrolünün sağlanması.

##### 3. Hava Trafik Akış Yönetimi (ATFM- Air Traffic Flow Management)

Hava Trafik talebi ile Hava Trafik Kontrol sistem kapasitesi arasında sürekli olarak denge kurmayı amaçlayan taktik ve stratejik planlama çalışmalarını kapsamaktadır.

## Ülkemizde Sağlanmakta Olan Hava Trafik Kontrol Hizmetleri

Türkiye Hükümler Hava Sahası ve toprakları üzerinde 982.286 kilometre karelik hava sahası dahilinde uçuşların; emniyetli, düzenli ve en az gecikme ile gerçekleştirilmesi amacı ile verilen Hava Trafik Kontrol Hizmeti, üç temel kategoride sağlanmaktadır.

**A. Saha Kontrol Hizmeti:** Kontrol sahalarındaki kontrollü uçuşlara verilen ATC hizmetini,

**B. Yaklaşma Kontrol Hizmeti:** Bir veya birden fazla meydana iniş/kalkış yapan kontrollü uçuşlara verilen ATC hizmetini,

**C. Meydan Kontrol Hizmeti:** Bir Meydan manevra sahasında ve meydan civarında uçan bütün hava araçları için verilen ATC hizmetini tanımlamakta olup, hava sahasımızda bu hizmetleri vermek üzere mevcut tesis edilmiş;

2 Saha Kontrol Merkezi (ACC),

34 Yaklaşma kontrol ünitesi (APP) ve

44 Meydan Kontrol ünitesinde (TWR) görev yapan 1189 Hava Trafik Kontrolörünce Türk Hava Sahasında uçuş düzenleyen sivil ve askeri hava trafiğine uçuşların her safhasında 24 saat hizmet verilmektedir.

### ÖRNEK ATC; (FPL-THY1977-IS

-B738/M-SXHIDPRWY/S

-LTBA0745

-N0446F380 DCT FENER A16 VADEN UL610 BATTY UL608 DENUT UL610 LAM

UL10 BPK UN601 LESTA UP6 RODOL UL28 PENIL UL70 BAGSO

-EIDW0421 EINN

-EET/LBSR0020 LYBA0054 LHCC0121 LOVV0141 EDUU0202 LOVV0203

EDUU0203 EDVV0246 EBUR0250 EHAA0307 EBUR0308 EGTT0316 EISN0405

REG/TCJGG SEL/CSJP DOF/090508

-E/0558 P/TBN R/E S/M J/LF D/O O C X

A/WHITE/RED

C/COKER)

## 4. METEOROLOJİ

### 4.1 AERONATİK METEOROLOJİ İSTASYONU (AERONAUTICAL METEOROLOGICAL STATIONS)

Hava seyrüseferi için (askeri sivil) meteorolojik hizmet (sinoptik ve havacılık maksatlı rasatlar ile analiz ve tahmin, uçuş dokümanı, brifing vs.) sağlamak üzere tayin ve tesis edilen ve genellikle bir havaalanında bulunan meteoroloji ünitesidir. Bu üniteler, havaalanlarındaki uçuşların meteorolojik desteğini sağlamak üzere aşağıdaki görevleri/fonksiyonları yerine getirirler,

- Bulunduğu havaalanındaki uçuşlar için gerekli tahminleri (TREND, TAF, vs.) hazırlar, diğer havaalanlarının (yurtiçi-yurtdışı) rasat ve tahminlerini elde eder,
- Aktüel hava gözlem ve ölçümlerini yapar (METAR, SPECI, vs.),
- Uçuş personeline ve/veya uçuşla ilgili diğer personel ve birimlere uçuş dokümanı hazırlar, temin eder, brifing verir,
- Havacılıkla ilgili kullanıcıların diğer meteorolojik bilgi ihtiyaçlarını karşılar,
- Mevcut meteorolojik bilgi ve ürünleri gösterime hazır tutar,
- Tahminlerini hazırlamakla görevlendirildiği havaalanlarındaki meteorolojik şartları sürekli takip eder,
- Gerektiğinde meydan ihbarlarını hazırlar ve dağıtımını yapar,
- Volkanik aktiviteyle ilgili rapor alındığında gerekli yerlere iletir, veya gerektiğinde volkanik aktiviteyle ilgili raporları hazırlar.

Operasyon personeli Meteorolojik hava hadiselerinin gelişimleri ile en son yayınlanan bu raporların operasyonel açıdan ekiplere iletilmesini sağlar. Bu hava raporları METAR, SPECI ve TAF'lar ve SIGMET gibi hava ikaz mesajlarıdır.

Havacılık amaçlı yapılan gözlem (METAR, SPECI) ve tahminlerde (TREND, TAF, TAF AMD) "Hakim Rüyet" değeri kullanılır. Hakim Rüyet; havaalanında bakılan mesafede görülen yatay dairede en az yarısı veya daha fazlasında etkili olan, "görüş mesafesi" tanımına uygun olarak rasat edilen rüyet değeridir.

### 4.2 METAR (Rutin Meydan Meteorolojik yer raporu) ve SPECI (Özel Durumlarda Yayınlanan Hava Raporu)

METAR havacılık amaçlı yayınlanan ve rutin olarak hazırlanan hava raporunun kod ismidir. **METAR kodları her saatte ya da yarım saatte bir hazırlanan 10'ar dakikalık gözlemlerden oluşur. SPECI ise iki METAR periyodu arasında, havacılık faaliyetlerini etkileyecek önemli değişiklikler olması durumunda, METAR'a ilave ya da tamamlayıcı**



**cı bilgi olarak işleticileri gelişmelerden haberdar etmek amacıyla yayınlanan, METAR kodlaması ile tamamen aynı, özel meteorolojik rapordur.** Gruplar birbirine benzer sayı ve karakterde değildir. Herhangi bir meteorolojik olay gerçekleşmediği zaman, olayla ilgili grup METAR kodunda yer almaz veya grup tekrarı yapılmaz. METAR kodundaki gruplar, her grup için ayrıntısı verilen yapı ve kurallarına uygun şekilde koda dahil edilir veya tekrarlanabilir.

### Speci

**03.05.16 01:45**

**LTBA 030145Z 03006KT 010V100 7000 -SHRA SCT008 BKN028 13/11 Q1007 NO-SIG RMK RWY17L 05006KT RWY05 06006KT RWY23 04006KT =**

METAR, havacılık amaçlı rutin hava raporunun kod adıdır. METAR kod ismi yerine bazı raporlarda SA..... kısaltması kullanılır.

### Örnek Metar ve Açıklaması:

**METAR LTBA 211220Z 01017G27KT 340V060 9999 SCT009 BKN026 16/12 Q1013 TEMPO FM1300 4000 SHRA**

LTBA: İstanbul Atatürk Havaalanı

211220Z: Ayın 21'i saat 12:20Z

01017G27KT: Rüzgar yönü 10°, hızı 17 knot ve rüzgar hamlesi 27 knot. Rüzgar yönü 340°-60° arası değişkenlik göstermekte.

9999: Görüş mesafesi 10 km veya daha fazla

SCT009: 900 ft'te 3/8-4/8 kapalılık (Scattered)

BKN026: 2600 ft'te 5/8-7/8 arası kapalılık (Broken)

16/12: Hava sıcaklığı 16°C, işba sıcaklığı 12°C.

Q1013: QNH 1013 hPa.

TEMPO: Belirtilen periyot içinde

FM1300: 13:00 UTC'den itibaren

4000: Görüş 4000 metre

SHRA: Sağanak yağmur (Showers Rain)

EASA ve FAA'in METAR kodlarının arasında bazı farklar vardır. Örnek olarak, aynı METAR kodu iki farklı formatta aşağıdaki gibi gösterilmiştir;

EASA: METAR KMDW 011657Z AUTO 25015G25KT 210V290 0600 R32L/0300 FG BKN005 01/M01 Q1003

FAA: METAR KMDW 011657Z AUTO 25015G25KT 210V290 3/8SM R32L/1000FT FG  
BKN005 01/M01 A2984

**Bu iki örnek arasında üç temel fark vardır.**

1. EASA formatında genel görüş metre cinsinden verilirken, FAA formatında SM (statute mile) olarak verilmiştir. Yukarıdaki örneğe bakılırsa, 1 SM'nin yaklaşık 1600 metre olduğunu düşünürsek 3/8 SM'nin 600 metreye karşılık geldiği anlaşılmaktadır.
2. RVR'ın EASA formatında metre ile verilirken FAA formatında feet cinsinden verilmesidir.
3. EASA formatında hPa (ya da mb) cinsinden raporlanan basıncın "Q" harfinden sonra yazılması, FAA formatında ise inç-cıva cinsinde ve "A" harfinden sonra verilmesidir. "A" harfinden sonraki ilk iki basamak cıva yüksekliğinin tam kısmını, son iki basamak ise ondalık kısmını ifade eder. Bu örnekte basınç 29.84 inç-cıvadır.

Yukarıdaki kodlarda görülen "AUTO" ifadesi, ölçümlerin bir insan tarafından değil de otomatik bir alet tarafından yapıldığını gösterir. Eğer "AUTO" ifadesi yerine "COR" ifadesi bulunuyorsa bu durumda da ölçüm değerlerinin yine makine tarafından yapıldığını ancak bir insan tarafından düzeltildiğini anlayabiliriz (değerlerde herhangi bir sapma vs. varsa düzeltilmesi gerekir).

### 4.3 TREND TAHMİNLERİ

İniş tahminleri ilgili meydanın lokal rutin raporunda veya METAR'da trend tahmini şeklinde verilir. Trend Tipi Pist iniş Tahminleri, rasat saatinden itibaren 2 saatlik süre içerisinde yer rüzgârı, hakim rüyet, hava durumu ve bulut elemanlarının biri ya da daha fazlasında beklenen önemli değişiklikleri belirtmek üzere BECMG TEMPO FM TL veya AT değişiklik terimlerinden uygun olanı kullanılarak hazırlanır.

- BECMG Değişiklik Teriminin Kullanımı; beklenen değişikliklerin oluşumu, devam edışı ya da sona ermesinde, düzenli ya da düzensiz oranda belirlenen kıstaslara ulaşması veya geçmesi durumunu belirtmek için kullanılır.
- TEMPO Değişiklik Teriminin Kullanımı; belirlenen kıstaslara ulaşması veya geçmesi beklenen meteorolojik şartların, geçici değişimlerini ifade etmek üzere kullanılır.
- FM (From) Başlamasını,
- TL (Until) Tamamlanmasını / Sona Ermesini,
- AT (At) Oluşunu Belirtmek Üzere Kullanılır.

Yalnızca, bu elemanlar için beklenen önemli değişiklikler Trend Tipi Pist iniş Tahminine dahil edilir. Ancak, bulutlarda önemli değişiklikler beklenildiğinde, değişiklik beklenmeyen diğer bulutlar da rapora dahil edilir. Hakim Rüyetteki önemli değişiklik durumunda, rüyetin azalmasına sebep olan hava olayı da belirtilir. Eğer, kod formundaki meteorolojik elemanlarda, belirlenen kıstaslar çerçevesinde bir değişiklik olmayacağı bekleniyorsa, hepsi için tahmin olarak "NOSIG" (No Significant Change – Önemli Bir değişiklik Yok) terimi kullanılır.

#### 4.4 HAVALİMANI TAHMİNİ (TAF-TERMİNAL AERODORME FORECAST)

Havalimanı tahminleri ilgili havalimanındaki meteoroloji ofisleri tarafından bölgesel havacılık anlaşmalarına göre hazırlanır. Bir havalimanı tahmini, geçerlilik süresinin başlangıcından en az 1 saat önce yayınlanmalıdır ve belirlenen zaman periyodu için beklenen meteorolojik hadiseleri açık bir şekilde içermelidir. Havalimanı tahminleri TAF formatında yayınlanır ve tahminin tipi, yer belirticisi, tahminin yayın saati, kayıp tahmin belirticisi (eğer varsa), tahminin geçerli olduğu zaman aralığı, tahmin iptali (eğer varsa), rüzgar, görüş, halihazır hava durumu, bulut ve beklenen önemli değişiklikler kısımlarından oluşur. Rutin bir TAF için tahminin geçerli olduğu zaman aralığı 6 saatten az ya da 30 saatten fazla olmamalıdır. Geçerlilik süresi 12 saatten azsa rutin TAF 3 saatte bir, 12 saatten fazlaysa 6 saatte bir güncellenmelidir.

- **Kısa periyotlu TAF'lar için FC kısaltmaları kullanılır.**

Geçerlilik periyodu 12 saatten az olan rutin meydan tahminleri (Kısa Periyotlu TAF'lar) her 3 saatte bir hazırlanır ve yayınlanır.

Kısa Taf örneği;

**03.05.16 01:40 LTFH 030140Z 0303/0312 VRB02KT 9999 SCT012 SCT036 BKN100 =**  
**02.05.16 22:40 LTFH 022240Z 0300/0309 VRB02KT 9999 FEW010 SCT036 BKN100 =**

- **Uzun periyotlu TAF'lar için FT kısaltmaları kullanılır.**

Uzun periyotlu (FT) olarak adlandırılan, 12 saatten fazla ve 30 saate kadar olan yayınlar 6 saatte bir güncellenmelidir.

Uzun Taf örneği;

**03.05.16 04:40**

**LTBA 030440Z 0306/0412 VRB02KT 9999 -SHRA SCT012 BKN032 PROB40**  
**0309/0312 19013G24KT -TSRA FEW015CB BKN025 TEMPO 0312/0316**

**23015G25KT 4000 TSRA SCT015CB BKN025 PROB30 0317/0321 -TSRA SCT015CB BKN025 BECMG 0403/0406 24012KT TEMPO 0404/0408 23015G25KT 4000 TSRA SCT015CB BKN025 =**

#### **4.5 SIGMET (ÖNEMLİ METEOROLOJİK BİLGİ)**

SIGMET mesajları, uçuş faaliyetleri üzerinde etkisi olan hava olaylarını kapsar. Bu mesajlar pilotların ve havacılıkla ilgili diğer personelin bilgisine sunulmak üzere hazırlanır ve yayınlanır. SIGMET mesajları, Meteoroloji Gözlem Ofislerinin en önemli fonksiyonlarından birisidir. SIGMET mesajları, Meteoroloji Gözlem Ofisleri tarafından hazırlanır ve yayınlanır. SIGMET mesajları, meteorolojik gözetlemenin yapıldığı bölgede (FIR) meydana gelen veya meydana gelmesi beklenen, uçuş güvenliğini etkileyecek belirli hava olaylarının zaman ve yer içerisindeki oluşumunu ve gelişimini kapsayacak şekilde, kısa öz olarak basit lisan ile hazırlanıp yayınlanan meteorolojik bilgilerdir.

Uçuş seviyelerinde önemli bir hava hadisesi meydana geldiğinde (yüksekliğe bakılmaksızın) SIGMET bilgisi olarak Tablo 39'da görüldüğü gibi yayınlanır. Aşağıdaki hava olayları uçuşun her seviyesi için etkili ve önemli olduğu için Bir SIGMET'in yayınlanması için belirlenen bir düşük seviye limiti yoktur.

#### **Orajla ilgili SIGMET Mesaj örneği**

- 1. LTAA SIGMET 5 VALID 151200/151500 LTAC – LTAA ANKARA FIR OBSC TS OBS AT 1130 LTAG MOV NE INTSF =**

AÇIKLAMASI: Esenboğa Meteoroloji Gözlem Ofisi tarafından, Ankara FIR sahası için yayınlanan 5 nolu SIGMET mesajı. Mesaj, ayın 15 inci günü 1200 UTC'den 1500 UTC'ye kadar geçerlidir. Adana/İncirlik havaalanı üzerinde saat 1130 UTC'de münferit oraj rasat edilmiştir. Orajın kuvvetlenerek Kuzeydoğuya hareketi beklenmektedir.

- 2. LTBB SIGMET 2 VALID 171100/171400 LTBA – LTBB ISTANBUL FIR EMBD TS OBS AT 1030 LTBL FCST MOV NE INTSF =**

OKUNUŞ ŞEKLİ ----- İSTANBUL FIR SIGMET TWO VALID BETWEEN ONE SEVEN ONE ONE ZERO ZERO AND ONE SEVEN ONE FOUR ZERO ZERO ATATÜRK MET OFFICE. ISTANBUL FIR EMBEDDED THUNDERSTORM OBSERVED AT ONE ZERO THREE ZERO ÇİĞLİ FORECAST MOVING NORTHEAST INTENSIFYIN

## 4.6 SNOWTAM

Pist üzerinde biriken kar, eriyen kar (slush), buz ve su birikintisi gibi uçuş emniyeti açısından risk oluşturan maddelerin bulunması veya temizlenmesi sırasında kullanılan özel NOTAM (Notice to Air Man) serisine SNOWTAM denmektedir. NOTAM'lar kodlar kullanılarak yayınlanabildiği gibi, METAR mesajlarına eklenerek veya kısaltılmış konuşma dilinde de yayınlanabilirler. SNOWTAM'ın yayınlanmasını gerektiren olayın tamamen giderilmesine kadar SNOWTAM periyodik olarak yayınlanmaya devam eder. SNOWTAM'ın geçerliliği normal olarak 6 saatlik süreyi kapsar ve hiçbir durumda 24 saati geçmez.

SNOWTAM'lar pistlerin her üçte birlik kısmı için bilgileri içeren standart rapor şeklinde yayınlanır. Frenlemeye bağlı pist şartlarını ifade eden raporlar, METAR ile yayınlanan MOTNE (Meteorological Operational Telecommunication Network Europe - Avrupa Meteorolojik Operasyon İletişim Ağı) ve OPMET (Operational Meteorological Information - Operasyonel Meteorolojik Bilgi) raporları METAR rasetinin sonunda 8 rakamlı olarak yayınlanırlar. SNOWTAM'lar 6 veya 8 karakterli olarak yayınlanır. SNOWTAM mesajında yer alan kodlar METAR formatında yer alan pist durumu kodlarıdır.

Bu raporlar METAR rasetinin sonunda 8 rakamlı olarak yayınlanırlar.

### Örnek : 26590299 gibi

#### 1. ve 2. Figür : Runway Designator – Pist Belirleyicisi

ilk iki rakam pist numaralarını belirtir. Paralel pistlerin olması durumunda;

a) 01 ile 36 rakamları arasındaki numaralar **Left (sol)** pistleri ifade ederler.

**Örnek : 26 rakamı 26 Left pistini belirtir.**

b) Paralel pistlerin bulunduğu meydanlarda **Right (sağ)** pistler, pist doğrultusuna 50 ilave edilerek belirtilir.

**Örnek : 26 yönündeki Right pist, 26+50 = 76 olarak belirtilir.**

c) İlk iki figür 88 olarak belirtilmişse, Tüm pistleri ifade eder.

d) İlk iki figür 99 olarak belirtilmişse, bir önceki METAR'daki değerlerin tekrarı anlamını ifade eder.

**Diğer figürler ise snowtam formata bakılarak pist üzerindeki etkileri değerlendirilir.**

- Mesaj Formatında SNOWTAM

Havayolu İşleticilerine daha geniş bilgi sağlanması açısından, SNOWTAM'ların PIB'lere (Uçuş Öncesi Bilgi Bültenleri) girilmesi önemle tavsiye edilmektedir. Bir SNOWTAM'ın doğrulaması AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) mesaj metninin ilk satırında yapılmalıdır. SNOWTAM'ın başlık kısmı adres, tarih, zaman ve SNOWTAM seri numarası bilgilerinden oluşur.

### SNOWTAM Örneği ve Açıklaması

GG EDZZ .....

300645 EDDKYDYX

SWED 0012 EDDK 12300645

SNOWTAM 0012

**A) EDDK B) 12300630**

**C) 14L F) 2/2/2 G) 30/30/40 H) 5 /5/5**

C) 14R F) 5/5/5 G)30/30/40 H) 9/9/9

C) 07 F) 5/5/5 G) 40/30/30 H) 9/9/9

**R) WET S) 12300800 T) SNOW REMOVAL IN PROGRESS)**

SNOWTAM Açıklaması				
TT (SNOWTAM Belirticisi)	AA (Lokasyon Belirticisi)	iiii (SNOWTAM Seri Numarası)	CCCC (Şehir Belirticisi)	MMYYGGgg (Tarih Saat Grubu)
SW	ED:Almanya	0012	EDDK:Koln-Bonn	12300645: 30 Aralık 06:45UTC
(BBB) (Aynı seri numaralı SNOWTAM için Düzeltme)	A (Meydan ICAO Kodu)	B (Tarih-Saat Grubu)	B (Tarih-Saat Grubu) C (Pist Belirticisi)	D (Temizlenmiş Pist Uzunluğu-metre)
Yok	EDDK:Koln-Bonn	12300630: 30 Aralık 06:30UTC	3 pist için 1)14L 2)14R 3)07	Yok
E (Temizlenmiş Pist Genişliği-metre)	F (Pist üzerindeki maddenin cinsi -pist başlangıcı, ortası ve sonunda)	G (Pist üzerindeki maddenin derinliği (mm)- her üç bölümde)	H (Frenleme değeri - her üç bölümde)	J (Kritik kar yığınları)

SNOWTAM Açıklaması				
TT (SNOWTAM Belirticisi)	AA (Lokasyon Belirticisi)	iiii (SNOWTAM Seri Numarası)	CCCC (Şehir Belirticisi)	MMYYGGgg (Tarih Saat Grubu)
Yok	3 pist için; 2/2/2 (Islak) 5/5/5 (Islak kar) 5/5/5 (Islak kar)	3 pist için; 30/30/40 30/30/40 40/30/30	3 pist için; 5/5/5 (Iyi) 9/9/9 (Güvenilmez) 9/9/9 (Güvenilmez)	Yok
K (Pist ışıkları -Eğer örtülü ise "YES")	L (Müteakip temizleme -temizlenmesi planlanmış kısımın uzunluğu/ genişliği m, tüm pist boyutları temizlenecekse "TOTAL" koduyla belirtilir.)	M (Müteakip temizlemenin tahmini bitiş zamanı - UTC)	N Taksi yolu (Hizmet görecek uygun taksi yolu yok ise "NO" ile belirtilir.)	P Taksiyolu kar yığınları (60 cm'den çok olması halinde "YES" ile, m olarak belirtilir.)
Yok	Yok	Yok	Yok	Yok
R (Apron Durumu- Kullanmaya uygun değilse, "NO" ile belirtiniz.)	S (Müteakip planlı gözlem/ölçüm zamanı)	T Açık dille izahat (Birikinti örtüsü ve işletmecilik açısından önemli diğer bilgiler, örneğin kullanma,erime)		
Wet (Islak)	12300800: 30 Aralık 08:00 UTC	SNOW REMOVAL IN PROGRESS – Kar temizlenme aşamasında		

#### 4.7 VOLKANİK AKTİVİTE RAPORU (ASHTAM)

Herhangi bir yanardağın aktivitesinde bir değişiklik olduğunda veya yanardağın aktivite durumunun uçuşlara etkisinin olacağı düşünüldüğünde, volkanik aktivite Notam formatında ASHTAM'da rapor edilir. Yanardağ patlamasının uçuşları olumsuz yönde etkileyebilecek volkanik kül bulutlarının oluşumuna sebebiyet verdiği durumlarda, ASHTAM olayın lokasyonu, kapsamı, kül bulutunun hareketi, etkilenen rota ve uçuş seviyeleri hakkında da bilgi içerir. ASHTAM raporlarının maksimum geçerlilik süresi 24 saattir. Alarm seviyesinde değişiklik olursa yeni ASHTAM mutlaka yayınlanmalıdır.

**Örnek ASHTAM ve Açıklaması**

ASHTAM alerting eruptive activity

VALI0024 LIRR 01151800

ASHTAM 015/10

A) ROMA FIR B) 01151650 C) ETNA 101-06 D) 3744N01500E

E) RED ALERT F) AREA AFFECTED 3700N01500E 3900N01600E 3800N001700W  
SFC/35000FT G) NE H) ROUTES AFFECTED WILL BE NOTIFIED BY ATC

J) VULCANOLOGICAL AGENCY

Yukarıdaki örnek ASHTAM kodunun çözümü aşağıdaki Tabloda görülmektedir.

Örnek ASHTAM okunuşu				
TT (ASHTAM belirticisi)	AA (Lokasyon Belirticisi)	iiii (ASHTAM Seri Numarası)	CCCC (Şehir Belirticisi)	MMYYGGgg (Tarih Saat Grubu)
VA	LI:İtalya	0024	LIRR:Roma	01151800 – 15 Ocak 1800UTC
(BBB) (Aynı seri numaralı ASHTAM için Düzeltme)	A (Lokasyon)	B (İlk Patlama)	C (Yanardağ Adı)	D (Enlem/Boylam)
Yok	ROMA	15 Ocak -1650UTC	ETNA 101-26	3900N 01500E
E (Renk Kodu)	F (Etki Alanı)	G (Kül Bulutu Hareket Yönü)	H (Etkilenen Rotalar)	J (Bilgi Kaynağı)
Kırmızı Alarm	3700N 01500E 3900N 01600E 3800N001700W Yer seviyesinden 35000FT'e kadar	Kuzeydoğu	ATC tarafından verilecek	VULCANOLOGICAL AGENCY

**4.8 OTOMATİK TERMİNAL BİLGİ SİSTEMİ (ATIS)**

Bir radyo frekansından sürekli olarak döngü halinde yayınlanan, önceden kaydedilmiş mesajlardır. ATIS yayınında başta hava durumu ve geçerli pist olmak üzere, mümkün olan yaklaşmalar ve önemli NOTAM'lar gibi, ilgili meydana varan veya meydana ayrılan uçaklar için önemli bilgiler verilir. ATIS, hava trafik kontrol ünitelerinin iş yükünü ve iletişim frekanslarındaki kalabalığı azaltır. ATIS kaydı standart aralıklarla (genellikle 30 dakikada bir) ve önemli bir değişiklik olduğunda güncellenir. Yarım saatlik ATIS'ler her saat başını 20 geç ve 50 geç güncellenir.



#### 4.9 WİND SHEAR UYARILARI

Wind shear önemli sayıda büyük uçak kazalarının sebebi olarak gösterilmektedir. Bu sebeple wind shear uyarılarının yapılması ve yetkililere zamanında iletilmesi oldukça büyük önem arz etmektedir.

Wind shear hadisesinin varlığı yerde konuşlu wind-shear uzaktan algılama cihazı (doppler radar gibi), wind shear algılama cihazı (belli bir pistteki ya da pistlerdeki yüzey rüzgarı ve basıncını veren sensörler bütünü gibi), uçuşun tırmanma ve yaklaşma aşamalarında yapılan pilot raporları (PIREP), diğer meteorolojik bilgiler (kuleden ya da yakınlardaki meteorolojik sensörlerden alınan bilgiler) ile belirlenmelidir. Windshear şartları genellikle oraj, mikroburst, kasırga, deniz hortumu, hamle cephesi (gust front), cephe yüzeyleri, topografya etkisi ile birlikte şiddetli yer rüzgarları, deniz meltemi cepheleri, dağ dalgaları ve aşağı seviyede sıcaklık artışı gibi meteorolojik hadiselerle ilişkili olarak ortaya çıkmaktadır.

Operasyonel gereksinim olarak kalkışta ve yaklaşımda Wind Shear bilgilerinin pilotlar için sağlanması çok önemlidir. Bu bilgiler gözlem, pilot raporları ya da tahmin olabilir. Bunun yanında aşağıdaki kriterlerden biri veya daha fazlası gerçekleştiğinde Potansiyel bir Alçak seviye windshear durumu oluşturmaktadır. Bu durumlarda Meydan için wind shear ikazı hazırlanmalıdır.

- Ortalama rüzgar hızı 20 knot ve daha fazla ise;
- Ortalama yer rüzgarı ile 2000 ft gradient rüzgarı arasında, (yer-2000 feet arasında) 40 Knot ve daha fazla fark;

varsa

- Meydanın yaklaşık 5 mil etrafında TS/kuvvetli sağanak varsa.

ATIS içinde Verilen İkaz mesajları için şu üç formattan biri kullanılır.

- **Wind Shear Tahmini (WSF-Forecast):** Meteorolojik koşullar 2000 ft altında yaklaşma veya kalkış sahasında Alçak seviye Wind Shear'e işaret ediyor ise;
- **Wind Shear Tahmini ve raporu (WSFR):** Son alınan Pilot raporlarında kalkışta veya yaklaşma da Wind shear durumu rapor edilmiş ise;
- **Wind Shear Raporu (WSR):** Son saat içerisinde pilot raporlarında kalkışta veya yaklaşımda wind shear rapor edilmiş ancak meteorolojik bulgular wind shear tahmini yapmak için yetersiz ise.

#### 4.10 HAVA ARACI TÜRBÜLANSI (WAKE TURBULENCE)

Herhangi bir hava aracının uçuş esnasında arkasında meydana getirdiği kısa süreli türbülansa hava aracı türbülansı (vortex) denir. Uçağın kalkışından inişine kadar devam eder. Şiddeti, uçağın ağırlığıyla orantılıdır ve bu sebeple büyük uçakları takip eden

küçük uçaklar için sorun oluşturur. Özellikle kanat uçlarında oluşur ve kalkış ya da iniş yapan uçaklar arasında uygulanan ayırmaların belirlenmesinde önemli etkisi vardır.

#### 4.11 UÇUŞ PLANLAMASI İÇİN YOLBOYU HAVA ŞARTLARI TAHMİNİ

Yolboyu hava şartları için (alçak seviye uçuşlar hariç) yapılan tüm meteorolojik tahminler iki WAFC (World Area Forecast Centre) tarafından WAFS (World Area Forecast System) formatına uygun olarak sağlanır. Dijital olarak WAFC'lerden alınan yüksek seviye hava tahminleri yine dijital ya da kart (harita) formatında kullanıcılara iletilir. Alçak seviye uçuşları için yolboyu hava şartları tahminleri meteoroloji ofisleri tarafından yapılır.

Yolboyu hava tahminleri uçuş planlaması için gereklidir. Uçuş periyodu ve uçuş sahasını kapsayacak şekilde hazırlanmalıdır. Başlıca parametreler yukarı seviye hava sıcaklığı ve rüzgar verileri ile hava sahası içindeki önemli hava hadiseleridir.

Uçuş planlaması sırasında yol boyu hava tahmini yapılırken ETOPS (Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards) yol boyu yedek meydanı için farklı planlama minimaları kullanılmaktadır.

#### 4.12 HAVACILIKTA KULLANILAN METEOROLOJİK TAHMİNLER

Uçuş planlamasının farklı aşamalarındaki ihtiyaçları karşılamak amacıyla tasarlanmış farklı tiplerde meteorolojik tahmin çıktıları bulunmaktadır. Bunlar kapsadığı alan/hava sahası ve onları hazırlayan birimlere göre farklılık gösterirler.

Havacılıkta kullanılan meteorolojik tahminler tablosu			
Tahmin	Alan/hava sahası	Uçuş Planlama Aşaması	Tahminleri Hazırlayan/Sorumlu Birim
TAF	Havaalanı	Uçuş öncesi ve sırasında	Meydan Meteoroloji Ofisi veya belirlenen diğer bir ofis
İniş tahmini (trend)	Havaalanı	Uçuş sırasında	Meydan Meteoroloji Ofisi veya belirlenen diğer bir ofis
Kalkış tahmini	Pist alanı	Uçuş öncesinde	Meydan Meteoroloji Ofisi veya belirlenen diğer bir ofis
Yolboyu (en-route) şartları tahmini	Operasyona uygun olan rotalar ve uçuş seviyeleri	Uçuş öncesi ve sırasında	WAFC (Aşağı seviye uçuşları için meydan meteoroloji ofisi)

Havacılıkta kullanılan meteorolojik tahminler tablosu			
Tahmin	Alan/hava sahası	Uçuş Planlama Aşaması	Tahminleri Hazırlayan/Sorumlu Birim
SIGMET	FIR veya kontrol alanı/Uçuş operasyonlarında kullanılan tüm uçuş seviyelerini kapsar	Uçuş öncesi ve sırasında	MWO
AIRMET	FIR veya kontrol alanı/ FL 100'e kadar (dağlık bölgeler için FL 150 veya üstü) tüm uçuş seviyelerini kapsar	Uçuş öncesi ve sırasında	MWO
Havaalanı uyarıları	Havaalanı yüzey koşulları	Beklemedeki uçaklar ve havaalanı yüklemeleri için	Meydan Meteoroloji Ofisi veya belirlenen diğer bir ofis
Wind shear uyarıları	Havaalanı ve kalkış iniş rotası boyunca pist seviyesi ile 500 m arası (1600 ft) veya gerekli görülürse daha yüksek.	Uçuş sırasında	Meydan Meteoroloji Ofisi veya belirlenen diğer bir ofis
Volkanik kül uyarıları	Volkanik kül bulutlarından etkilenen saha	Uçuş öncesi ve sırasında	VAAC
Tropikal siklon uyarıları	Tropikal siklondan etkilenen saha	Uçuş öncesi ve sırasında	TCAC

Meteorolojik tahminlerin geçerlilik süre tablosu	
Tahmin	Genel Geçerlilik Süresi
TAF	6-30 saat arası
Trend	2 saat
Kalkış Tahmini	Belirlenmiş periyot için (genellikle kısa)
Yolboyu (en-route) şartları tahmini	Haritalar ve kodlarda: 36 saate kadar belirli zamanlarda, genellikle 0000, 0300, 0600, 0900, 1200, 1500, 1800 ve 2100 UTC*
SIGMET	Maksimum 4 saat
Volkanik kül ve tropikal siklonlar için SIGMET	6 saat
AIRMET	Maksimum 4 saat

Meteorolojik tahminlerin geçerlilik süre tablosu	
Tahmin	Genel Geçerlilik Süresi
Havaalanı uyarıları	Maksimum 24 saat (genelde)
Wind shear uyarıları	Tahmin edilen Wind shear etki süresi boyunca
Volkanik kül uyarıları	18 saat
Tropikal siklon uyarıları	24 saat
*W AFC'ler tarafından yayınlanan tüm tahminler 0000, 0300, 0600, 0900, 1200, 1500, 1800 ve 2100 UTC saatleri için hazırlanır. Bu tahminler aşağıda açıklanan periyotlar için kullanılmalıdır:	
Geçerlilik süresi (UTC)	Geçerlilik periyodu (UTC)
0000	2230-0130
0300	0130-0430
0600	0430-0730
0900	0730-1030
1200	1030-1330
1500	1330-1630
1800	1630-1930
2100	1930-2230

#### 4.13 HAVAALANININ UÇUŞA KAPATILMASI

Kuvvetli kar yağışı sebebi ile pist iniş ve kalkışa uygun değilse bu durum Metar raporlarında SNO CLO terimi ile belirtilerek VOLMET te yayınlanır.

#### 4.14 MEYDAN İHBARLARI

Meydan ihbarlarının amacı, meydan yetkililerinin gerekli tedbirleri zamanında alabilmelerini sağlamak için havaalanındaki bazı hizmetleri ve park eden uçakları olumsuz yönde etkileyebilecek meteorolojik olaylar hakkında bilgi vermektir. Bu amaçla, aşağıdaki hava olaylarının biri ya da daha fazlasının vuku bulması veya vuku bulmasının beklenmesi halinde meydan ihbarı yapılır.

- Fırtına veya Meydan Otoritesi ile Limiti tespit edilmiş Kuvvetli rüzgar beklenildiğinde (Fırtına Ortalama yer rüzgar hızı >33 kt veya hamlesi >42 kt, Türkiye için tespit edilmiş olan kuvvetli rüzgar limiti ise 20 kt),
- Dolu veya Oraj,
- Kar yağışı veya Savrulması (tahmini başlama zamanı, devam süresi ve yoğunluğu, tahmini kalınlık ve etkisini kaybedeceği zaman.),
- Don ve donan yağış (Toprak donması, Hava donu, Kırağı),
- Sis ve görüşün çok fazla düşmesine sebep olan diğer olaylar (Sis <600m, Toz ve kum fırtınası veya Yükselen Toz, Kum).

## 5. NOTAM / NOTICE TO AIR MAN

### 5.1 NOTAM TANIMI

Uçuş hareketi ile ilgili kişilere, herhangi bir havacılık kolaylığı, hizmeti, yöntemi yada bir tehlikenin varlığı, koşulları veya değişikliğine ilişkin bilgileri, zamanında duyurmak amacıyla yapılan bir uyarı yayınıdır.

Uluslararası Standart NOTAM formatı ICAO Konseyinin Annex-15'in de bulunmaktadır. NOTAM için belirtilen format ile ana hatları bu kitapta geliştirilmiştir.

NOTAM'ın farklı türleri (tipleri):

- NOTAMN (yeni NOTAM)
- NOTAMR (yerine geçen NOTAM)
- NOTAMC (iptal edilen NOTAM)

NOTAM metni, ICAO NOTAM formatında belirtilen sıraya uygun tüm bilgileri içerir. ICAO kısaltmaları, göstergeler, tanımlar, belirleyiciler, çağrı adları, frekanslar ve açık lisanla verilen bilgilerle tamalanan, tek tip kısaltılmış anlam ve ibarelerden oluşur.

NOTAM'ın sona ereceği yılı, ayı, günü, saat ve dakikayı veren 10-rakamlı tarih-zaman grubu.

- Bir günün sonu 2359 olarak belirtilecektir (2400 kullanılmayacaktır).
- Geçerlilik süresi kesin olmayan (şüpheli) NOTAM'ların tarih-zaman grubunu "EST (tahmini) takip etmiş olacaktır.
- "EST" içeren bir NOTAM, C maddesinde belirtilen "Tahmini =EST" bitiş tarihinden önce, ya bu NOTAM'ın yerine geçecek bir NOTAMR ile yenilenecek veya NOTAMC ile iptal edilecektir.
- Geçerliliği sürekli olan NOTAM'lar için "PERM" kısaltılması kullanılır.
- Bir NOTAM'daki bilgiler; B ve C maddelerinde belirtilen geçerlilik dönemi ile bazı periyotlar yönünden kullanıcılara uygun olmuyorsa, sadece bu maddenin yazılmasına ihtiyaç olur.
- D maddesinde belirtilen aktivitenin dönemleri B ve C madde zamanları arasına denk düşecek, ve D maddesindeki ilk aktivitenin başlangıcı; daima, madde B zamanı ile uyuşacak ve son aktivite C maddesindeki zamanla sona erecek şekilde uyum gösterecektir.

NOTAM'lar Uluslararası ve ulusal Notam serileri olarak iki kategoriye ayrılır.

## 5.2 ULUSLARARASI NOTAM SERİLERİ

Uluslararası NOTAM'lar İngilizce olarak **A, B, C, S** ve **D** harfleriyle tanımlanan 5 ayrı seri halinde yayınlanır.

### A Serisi:

Genel kurallar, navigation ve communication kolaylıkları, FL 245 ve üzerinde yer alan hava sahası kısıtlama ve aktiviteleri ile, uluslararası trafiğe açık havalimanlarına ilişkin bilgiler A Serisi ile yayınlanır.

Bu bilgiler, navigation yardımcılarını, hizmetlerini, yol kolaylıklarını, FIR'ları etkileyen tüm navigation ikazlarını içerir.

### ÖRNEK:

LTBA APT 20160510EDAV01 **A2221/16**  
Q)LTBB/QMRLC/IV/NBO /A /000/999/N4058.6E02848.9R005  
A)LTBA B)201605152100 C)201605160230  
E)RWY 05/23 CLSD, DUE TO CONST

### B Serisi:

FL 245'in altında yer alan havasahası kısıtlamaları ve aktivitelerine ilişkin bilgilerle FIR uçuşlarla doğrudan ilgisi olan ve FIR'lar içerisinde ulusal trafiğe açık olan meydanlarla ilgili bilgileri içerir.

### ÖRNEK:

LTBJ APT 2016041FAB8V01 **B0936/16**  
Q)LTBB/QWALW/IV/M /A /000/120/N3819.0E02711.0R003  
A) LTBJ B)201605210925 C)201605221250  
D) 21 0925-0940, 22 1235-1250  
E) AIR DISPLAY WILL TAKE PLACE.  
AREA: 382018N0270924E 381806N0271000E 381800N0271148E  
381954N0271200E 382100N0271054E WITHIN IZMIR TMA.  
F) SFC  
G) FL120

### C Serisi:

Heliportlar ve/veya yalnızca VFR uçuşlara izin verilen havaalanlarına VFR uçuş usullerine ilişkin bilgileri içerir.

### S Serisi:

Meydan operasyon sahasında kar, buz, sulu kar veya su birikintisi nedeniyle oluşan

ve operasyonu etkileyen durumları belirten NOTAM'dır. Annex -15'e göre hazırlanır ve ayrı bir seri numarası ile yayınlanır.

**D serisi:**

Uluslararası yayınlanan askeri otoriteleri ilgilendiren ve / veya Askeri havaalanları ile ilgili bilgileri içerir.

**ÖRNEK:**

LTBA APT 20160327A10V01 **D0507/16**

Q) LTBB/QFAAH/IV/NBO /A /000/999/N4058.6E02848.9R005

A) LTBA B)201603280515 C)201610300100

E) AERODROME MIL OPERATING HOURS ARE AS FOLLOWS.

MON TUE WED THU FRI 0500-1400

SAT SUN AND HOLIDAYS PPR BEFORE 3 HOURS.)

**5.3 ULUSAL NOTAM SERİLERİ**

Ulusal NOTAM'lar Türkçe olarak E, G, H ve M harfleriyle tanımlanan 4 ayrı seri halinde yayınlanır.

**E Serisi:**

Kış süresince meydan hareket sahasındaki kar, sulu kar, buz veya su birikintisinin oluşturduğu tehlikeli durumları yurt içindeki kullanıcılara NOTAM formatında duyurmakta kullanılan bir NOTAM serisidir.

**G Serisi:**

Bu NOTAM'lar Türkiye'deki tüm havaalanları, yol, seyrüsefer kolaylıklarını, hava sahası kısıtlamaları ve ikaz bilgilerine ilişkin yenilikleri veya değişiklikleri içermektedir.

**H Serisi:**

Sadece İstanbul FIR'ı içindeki meydan navigation kolaylığı ve bunlarla ilişkin bilgileri içerir.

**M serisi:**

Askeri otoriteleri ilgilendiren, Askeri havaalanları ile bilgileri içerir.

**ÖRNEK:**

ATATURK ASKERI MEYDAN CALISMA SAATLERI ASAGIDAKI GIBIDIR:

PAZARTESI SALI CARSAMBA PERSEMBE CUMA: 0500-1400

PERSONEL EKSİKLİĞİ NEDENİYLE BELİRTİLEN MESAI SAATLERİ DISINDA,

HAFTA SONU VE TATIL GUNLERINDE ASKERI MEYDANA GELECEK OLAN PLANLI VEYA PLANSIZ TRAFIKLERIN YER DESTEK,YAKIT,TERMINAL VE MEYDAN HIZMETLERINE YONELIK TALEPLERINI 3 SAAT ONCEDEN BILDIRMELERİ GEREKMEKTEDİR.

**M5561/16**

**FROM:** 28 MAR 2016 05:15 **TO:** 30 OCT 2016 01:00

#### **5.4 İKAZ (TRİGGER) NOTAM**

AIRAC usullerine göre bir AIP Düzeltmesi (AMDT) veya bir AIP Eki (SUP) yayınlandığı zaman; AIP düzeltmesi veya ekin geçerli numarası ve yürürlük tarihiyle birlikte içeriklerinin kısa bir tanımını veren bir ikaz (Trigger) NOTAM yayınlanacaktır.

Kalıcı bir değişiklikten sonra 15 gün, geçici bir değişiklikten sonra ise yürürlük süresince geçerli kalacak bilgileri içerir.

#### **ÖRNEK:**

LTCG APT 2016050DCF8V01 A2166/16

Q)LTAA/QFATT/IV/BO /A /000/999/N4059.8E03947.1R005

A)LTCG B)201605260000 C)201606090000

E)TRIGGER NOTAM-PERM AIRAC AIP AMDT 05/16 EFFECTIVE DATE 26 MAY 2016

CHANGE OF RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

- AIRAC Düzeltmeleri (AMDT) önceden belirlenmiş bir tarihte AIP'de yapılacak sürekli nitelikli değişiklikleri anlatır.
- AIRAC AIP Düzeltmeleri, AIRAC tarihlerinde yürürlüğe girer. B maddesi daima AIRAC yürürlük tarihini ihtiva eder.
- AIRAC AIP Düzeltmeleri ile ilgili Trigger (İkaz) NOTAM'ın geçerliliği, yürürlük tarihinden 15 gün sonrasına kadar olacaktır. Bu nedenle, AIRAC AIP Düzeltmeleri ile ilgili bir Trigger (ikaz) NOTAM'ın B maddesinde değişikliğin yürürlük tarihi ve C maddesinde AIRAC yürürlük tarihine 15 gün eklenmiş bir bilgi bulunur.
- AIRAC AIP Düzeltmeleriyle alakalı Trigger NOTAM'ın E maddesinde, ilgili bir Düzeltme (AMDT) ile "süreklilik=PERM " belirten bir gösterge yer alır.

#### **Kaynaklar**

*SHT-OPS*

*SHY-22*

*SHY150.10A*



# YER SLOTU İŞLEMLERİ

## YER SLOTU İŞLEMLERİ

### 1. YER SLOTU

Türkiye’de Meydan Slot Koordinasyonu, 28 Mart 1993 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı’nın 07 Ocak 1993 tarihli B.11.0. Shg.0.11.00.02 / 66 sayılı kararı ile başlatılmıştır.

1. Bu eğitimi alan kişinin slot başvuru mesajlarını doğru formatta göndermesini (e-mail kanalı ile), gelen mesajları okuyup anlayabilmesi gerekmektedir.
2. Havalimanlarının IATA Üçlü Kodundan isime veya isminden IATA Üçlü Koduna çevrilerinin hangi referanslardan ulaşabileceğini bilmesi gerekmektedir.

- **IST** İstanbul Atatürk Havalimanı
- **AYT** Antalya Havalimanı
- **SAW** İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı

SMA  
W15  
03NOV  
**AYT**

NABC1636 ABC1637 07NOV07NOV 0000060 186738 MUC1500 1630MUC CC

3. Uçak şirketleri tanıtım kodlarına (ICAO Üçlü Kod veya IATA İkili Kod) hangi referanslardan ulaşabileceğini öğrenmiş olması gerekmektedir.

Avusturya Havayolları **AUA – OS**  
Türk Hava Yolları **THY – TK**

SMA  
W15  
03NOV  
AYT

NABC1636 **ABC**1637 07NOV07NOV 0000060 186738 MUC1500 1630MUC CC

VEYA

SMA  
W15  
03NOV  
AYT

NAB1636 **AB**1637 07NOV07NOV 0000060 186738 MUC1500 1630MUC CC

4. Uçak tiplerinin kodlamalarına hangi referanslardan ulaşabileceğini bilmesi gerekmektedir.

Airbus 320 : 320

Boeing 737 : 737

Boeing 737-800: 738

SMA

W15

03NOV

AYT

NABC1636 ABC1637 07NOV07NOV 0000060 **186738** MUC1500 1630MUC CC

SCR

W15

01DEC

SAW

NPVT1329 PVT1329 11DEC11DEC 0000500 **005CNJ** BEG1600 10001BEG DD

SI REG:N1329G OPR:KENSINGTON CAPITAL /BUSINESS

GI BRGDS

SCR

S15

02SEP

IST

NPVT459 PVT459 03SEP03SEP 0004000 **012GRJ** NCE1535 15002NCE DD

SI REG:N1165T OPR:NY CITY /BUSINESS

GI BRGDS

5. Havacılık sektöründe kullanılan saat / tarih formatlarını biliyor olması, UTC ve Lokal saat çevrimlerini yapabilmesi gerekmektedir.

Yaz Lokal Saati : Utc + 3

Kış Lokal Saati : Utc + 2

6. IATA tarafından, Coordinated Airport (SCR koordine edilen havalimanı – Level 3) ve Schedules Facilitated Airport (SMA tarifesi düzenlenen havalimanı – Level 2) havalimanları için yapılacak başvuru prosedürleri hazırlanmıştır. Slot ve Tarife Bilgi Talepleri; Level 2 ve Level 3 Havalimanlarını, Bekleme Listesi ise Level 3 Havalimanlarını ilgilendiren mesajlardır.

7. Slot Koordinasyon Ünitesi, DHMİ (Devlet Hava Meydanları İşletmesi) Genel Müdürlüğü'ne bağlı çalışmaktadır ve üç departmandan oluşmaktadır: Planlama, Operasyon ve Monitoring.
- Planlama;** İçinde bulunulan sezon veya bir sonraki sezona ait seri halindeki uçuşların Meydan Slotları ile ilgili taleplerini cevaplamaktadır.
  - Operasyon;** İçinde bulunulan sezona ait münferit uçuşların meydan slotlarının koordinesini yapmaktadır.
  - Monitoring Departmanı (Slot İzleme)** ise uçuşların alınan slotlara uygun uçup uçmadıklarını kontrol eder; düzenli olarak taşıyıcı şirketlere ve havayollarına slot takip mesajları gönderir.

### TRANSİT TURNAROUND FORMATINDA ÇEKİLEN SLOT ÖRNEĞİ

- 1 SCR (veya SMA)
- 2 S16
- 3 10OCT
- 4 IST (DLM için SMA)

NSR320 SR321 27MAR29OCT 1004007 126M81 CGNMUC1245 1320MUC CGN CC

5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17

#### Açıklama :

- 1 SCR Mesaj tipi
- 2 S16 Tarife dönemi
- 3 10OCT Mesajın çekildiği tarih
- 4 IST Koordine edilen havalimanı kodu
- 5 N İşlem Kodu
- 6 SR320 Varış sefer numarası
- 7 SR321 Kalkış sefer numarası
- 8 29MAR24OCT Operasyon dönemi
- 9 1004007 Uçuş günleri
- 10 126M81 Uçak tip bilgisi (yolcu kapasitesi ve uçak tipi)
- 11 CGN İlk kalkış havalimanı
- 12 MUC Bir önceki kalkış havalimanı
- 13 1245 Koordine edilen havalimanına varış saati (UTC)
- 14 1320 Koordine edilen havalimanından kalkış saati (UTC)

15 MUC Bir sonraki havalimanı  
 16 CGN Nihai varış havalimanı  
 17 CC Servis tipi (varış ve kalkış seferi için)  
 SCR  
 S16  
 02OCT  
 AYT

NABC1636 ABC1637 29MAR18OCT 0000007 156320 MUC0700 0830CGN CC2

**1. (Action Code)**

N: Action code / İşlem kodu

**2. (Flight Information)**

ABC1636: Arrival flight designator / Havayolu kodu ve varış sefer sayısı

ABC1637: Departure flight designator /Havayolu kodu ve kalkış sefer sayısı

**3. (Period/Frequency Information)**

29MAR18OCT: Period of operation (From and To) / Operasyon periyodu

0000007 : Day(s) of operation / Operasyon gün(günleri)

**4. (Equipment Information)**

156: Number of seats fitted / Koltuk kapasitesi

320: Aircraft type / Uçak tipi

**5. (Routing and Time Information)**

MUC: (Arrival From) Origin station

0700 : Scheduled Time of Arrival

0830 : Scheduled Time of Departure

CGN: (Depart To) Next Station

**6. -Service Type)**

C: Arrival Service Type

C: Departure Service Type

**7. (Frequency Rate)**

2: Frequency Rate (iki haftada bir planlanan uçuşlar)

## YER SLOTU BAŞVURU KURALLARI;

1. Tüm saatler UTC olarak belirtilir.  
SMA  
W15  
05FEB  
AYT  
NABC1636 ABC1637 20FEB20FEB 0000060 186738 MUC1500 1630MUC CC
2. Yaz sezonlarında, içinde bulunulan yıl kullanılır.  
(2016 yaz sezonu için S16)  
SCR  
**S16**  
05AUG  
AYT  
NABC1636 ABC1637 07AUG07AUG 0000007 186738 MUC1500 1630MUC CC
3. Kış sezonları için, sezonun başladığı yıl kullanılır.  
01 Ocak'ta sezon kısaltması değişmez.  
(2015-2016 kış sezonu için W15 kullanılır.  
SMA  
**W15**  
28DEC  
AYT  
NABC1636 ABC1637 **01JAN01JAN** 0000500 186738 MUC1500 1630MUC CC
4. Talep ve yanıt mesajlarında sadece bir sezon ile ilgili bilgi gönderilebilir.
5. Farklı sezonlar ile ilgili yazışmalar; inişin bir, kalkışın diğer sezonda olduğu durumlarda, ayrı mesajlarda yürütülür.  
SCR  
**S15**  
20OCT  
AYT  
NABC1636 **24OCT24OCT** 0000060 186738 MUC2300 C  
SMA  
**W15**  
20OCT  
AYT  
N ABC1637 **25OCT25OCT** 0000007 186738 0130MUC  
SCR

**S15**

02SEP

IST

NPVT459 23OCT23OCT 0000500 012GRJ MUC1535 D

SI REG:DAHHI OPR:GERMAN JET / BUSINESS

SI SEFER SAYISI YERINE TESCILINI KULLANACAKTIR

GI BRGDS

SCR

**W15**

02SEP

IST

N PVT459 26OCT26OCT 1000000 012GRJ 1500MUC D

SI REG:DAHHI OPR:GERMAN JET / BUSINESS

SI SEFER SAYISI YERINE TESCILINI KULLANACAKTIR

6. Tarifenin verildiği bilgi satırında periyodik / sezonluk (frekanslar halinde) uçuşlardan veya tek uçuştan bahsedilebilir.

SCR

W15

05JAN

SAW

NABC1636 ABC1637 **10JAN28FEB 0000007** 186738 MUC1500 1630MUC C

SCR

S16

AYT

NABC1636 ABC1637 **27MAR29OCT 1030060** 186738 MUC1500 1630MUC JJ

SCR

W15

05JAN

SAW

NABC1636 ABC1637 **10JAN10JAN 0000007** 186738 MUC1500 1630MUC CC

7. Operasyon periyodu açık olamaz, bitiş tarihi belli olmalıdır.
8. Başvurular sırasında transit turnaround formatı kullanılmalıdır. Turnaround formatında varış ve kalkış bilgileri bir satırda verilir.

SCR

W15

05JAN

SAW

**NABC1636 ABC1637 10JAN10JAN 0000007 186738 MUC1500 1630MUC CC**

9. Turnaround olmayan formatta; varış bir satırda, kalkış ayrı bir satırda verilir.

SCR

S16

05FEB

AYT

**NABC1636 13AUG13AUG 0000060 186738 MUC2330 C**

SCR

S16

05FEB

AYT

**N ABC1637 16AUG16AUG 0200000 186738 1430MUC C**

SCR

W15

22NOV

IST

**NPVT459 23NOV23NOV 1000000 012GRJ NCE1535 D**

SI REG:DAHHI OPR:GERMAN JET / BUSINESS

SI SEFER SAYISI YERINE TESCILINI KULLANACAKTIR

GI BRGDS

SCR

W15

22NOV

IST

**N PVT459 25NOV25NOV 0030000 012GRJ 1500NCE D**

SI REG:DAHHI OPR:GERMAN JET / BUSINESS

SI SEFER SAYISI YERINE TESCILINI KULLANACAKTIR

GI BRGDS

(Kalkış slotlarında işlem kodu ile uçuş numarası arasında bir boşluk bırakılmadır)

10. Bir istasyonda, bir uçuş numarası için sadece bir iniş ve bir kalkış slotu verilir.

SCR

W15

05JAN

**SAW**

**NABC1636 ABC1637** 10JAN10JAN 0000007 186738 MUC1500 1630MUC CC

11. Bir havayolu şirketi, aynı gün içinde bir meydana aynı sefer numarasını kullanarak birden fazla iniş ve kalkış gerçekleştiremez.



12. Talep ve yanıt mesajlarında sadece bir havalimanı ile ilgili bilgi gönderilebilir. Farklı havalimaları ile ilgili yazışmalar ayrı mesajlarla sağlanır.
13. Sezonluk başvurularda sezon başlangıç ve bitiş tarihleri belirtilmelidir.  
 SCR  
 S16  
 10OCT  
 IST  
 NSR320 SR321 **27MAR29OCT** 1004007 126M81 CGNMUC1245 1320MUCCGN  
 CC
14. 15 gün periodlar halinde gerçekleşecek olan uçuş başvuruları için başlangıç tarihi ilk uçuş günü, bitiş tarihi son uçuş günü yazılır.  
 SCR  
 W15  
 05JAN  
 SAW  
 NABC1636 ABC1637 **10JAN24JAN** 0000007 186738 MUC1500 1630MUC CC
15. Bir günden fazla olacak şekilde yatı slotu talep edilirse, turnaround formatında day indicator gün belirleyicisi yazılır.  
 SMA  
 W15  
 05JAN  
 AYT  
 NABC1636 ABC1637 10JAN10JAN 0000007 186738 MUC2330 0130**1**MUC CC  
 SMA  
 W15  
 05JAN  
 AYT  
 NABC1636 ABC1637 10JAN10JAN 0000007 186738 MUC1500 1630**2**MUC CC  
 SCR  
 S15  
 02SEP  
 IST  
 NPVT459 PVT459 03SEP03SEP 0004000 012GRJ DUS0700 2200**3**CGN DD  
 SI REG:DAHHI OPR:GERMAN JET / BUSINESS  
 SI SEFER SAYISI YERINE TESCILINI KULLANACAKTIR  
 GI BRGDS

16. Slot koordinatörü, talebin gönderildiği ve kopyalandığı tüm adreslere cevap verebilir.
17. Mesajlarında satır uzunluğu, boşluklar ile birlikte karakter sayısı 69 dan fazla olamaz.
18.  
SCR  
W15  
05JAN  
SAW
19. NABC1636 ABC1637 10JAN24JAN 0000007 186738 MUC1500 1630MUC CC
20. Başvuru mesaj formatları bilgisayar programına göre hazırlandığı için, örneklerde belirtilen karakterlere (boşluklar dahil) aynen uyulmalıdır.
21. 20 data satırından fazla olacak şekilde mesaj gönderilmemesi tavsiye edilir.
22. Mesajların sonuna, standart formata ilave olarak dipnot yazılmak istendiğinde **SI** ve **GI** başlıkları kullanılır. Bu başlıklar özelliklerine uygun olarak her satırın başına yazılır.
23. SI: mesajda yer alan talep/yanıt ile ilgili bilgi verilmesi istendiğinde kullanılır.  
(Supplementary information)  
SCR  
W15  
05JAN  
SAW  
CABC1636 ABC1637 10JAN10JAN 0000007 186738 MUC1500 1630MUC CC  
RABC1636 ABC1637 10JAN10JAN 0000007 186738 MUC1500 1800MUC CC  
**SI.UCAK KARSİ MEYDANDAKİ HAVA SARTLARI SEBEBİYLE**  
**SI.KALKAMAMAKTADIR. HAVA DURUMU RAPORU TARAFINIZA GONDERILMIS-**  
**TIR**  
SCR  
W15  
19NOV  
SAW  
NKVK6699 20NOV20NOV 0000500 238752 NCE0630 P  
**SI FHRZA TESCILLI UCAK MY TECHNIC HANGARINA**  
**SI BAKIM AMACLI GELECEKTIR.**  
GI BRGDS,

24. GI: mesajda yer alan talep / yanıt ile ilgili olmayan not yazılırken kullanılır.  
(General information)

### 1. Mesaj Tipi

(Mesaj Textinin Birinci Satırında) SCR, SIR, SMA,WCR

Mesaj tipi kodları;

SCR:	Slot Clearance Request/Reply
SIR:	Slot/Schedule Information Request/Reply
SMA:	Schedule Movement Advice
WCR:	Waitlist Change Request/Reply

**SCR**

**W15**

**05JAN**

**SAW**

**NABC1636 ABC1637 10JAN24JAN 0000007 186738 MUC1500 1630MUC CC**

- **SCR Schedules Clearance Request / Reply**  
(Koordine Edilen Meydan için gönderilen Tarife İzni Başvurusu / Yanıtı)
- **SMA Schedules Movement Advice**  
(Tarifesi Düzenlenen Meydan için gönderilen Uçuş Tarife Saati Bildirimi)
  - **SCR** ve **SMA** mesaj formatları ilk satır dışında aynıdır.
  - **SCR** mesajları koordine edilen havalimanları için gönderilir.
  - Tüm **SCR** mesajlarına slot koordinatörü tarafından yanıt gönderilmesi ve havayolu şirketinin operasyon saatleri konusunda slot koordinatörü ile mutabık kalması zorunludur.
  - **SMA** mesajları, koordine edilmeyen; ancak herhangi bir çakışma ve yığılmayı önlemek üzere iniş ve kalkış saatlerinin bildirilmesi istenen havalimanları için gönderilir.
  - **SMA** mesajı gönderilen havalimanında herhangi bir yoğunluk oluşturduğu durumlarda, slot koordinatörü, cevap olarak göndereceği "öneri" veya "yanıt" ile **SCR** mesajlarında bahsedilen uygulamayı başlatır.
- **SIR Schedules Information Request / Reply**  
Tarife Kaydının Dökümü Başvurusu / Bildirimi
  - Bir havayolu şirketi, Koordinatörün sistemindeki kayıtların dökümünü görmek istediğinde bu formata göre istekte bulunur ve yanıtını mutlaka alır.

## 2. TARİFE DÖNEMİ

(Mesaj Textinin İkinci Satırı)

Northern S(ummer) or W(inter) plus 2- numerics for the year; W15,S16

SCR

**S16**

29SEP

IST

NABC1636 ABC1637 30MAR19OCT 0030000 156320MUC0700 0830CGN

- Yaz sezonlarında içinde bulunulan yıl kullanılır. Mart ayının son Pazar günü başlar, Ekim ayının son haftası Cumartesi günü sona erer. Eğer 31Ekim Cumartesi günü olur ise, o zaman yaz sezonu 24Ekim tarihinde biter. Bunun sebebi ise Kış sezonu Ekim ayı içerisinde başlamalıdır.
- Kış sezonları için sezonun başladığı yıl kullanılır. Ekim ayının son Pazar günü başlar, Mart ayının son haftası Cumartesi günü sona erer. Eğer 31Mart Cumartesi günü olur ise, o zaman kış sezonu 24 Mart tarihinde biter. Bunun sebebi ise Yaz sezonu Mart ayı içerisinde başlamalıdır.

## 3. MESAJIN ÇEKİLDİĞİ TARİH

(Mesaj Textinin Üçüncü Satırındır)

SCR

S16

29SEP

IST

NABC1636 ABC1637 30MAR19OCT 0030000 156320MUC0700 0830CGN

- Mesajın çekildiği günün tarihini ifade eder.
- Bu satırda Günler ikili rakam ile Ayların ise üçlü harfli ingilizce kısaltması yazılır. Gün ile Ay arasında ara verilmez.  
DDMMM format; 01FEB

Örnek:

- 1 Ocak 01JAN olarak yazılır.
- 2 Şubat 02FEB olarak yazılır.
- 3 Mart 03MAR olarak yazılır.
- 4 Nisan 04APR olarak yazılır.
- 5 Mayıs 05MAY olarak yazılır.
- 6 Haziran 06JUN olarak yazılır.
- 7 Temmuz 07JUL olarak yazılır.
- 8 Ağustos 08AUG olarak yazılır.

- 9 Eylül *09SEP* olarak yazılır.  
 10 Ekim *10OCT* olarak yazılır.  
 11 Kasım *11NOV* olarak yazılır.  
 12 Aralık *12DEC* olarak yazılır.

#### 4. KOORDİNE EDİLEN VEYA TARİFESİ DÜZENLENEN HAVALİMANI KODU

(Mesaj Textinin Dördüncü Satırındır)

IATA 3 Letter Airport Code; AYT, IST, etc...

SCR

S16

29SEP

IST

NABC1636 ABC1637 30MAR19OCT 0030000 156320MUC0700 0830CGN

Türkiye’de **SCR** başvurusu yapılan havalimanları ve kodları:

##### IST

Istanbul Atatürk Airport. Fully coordination for both seasons.  
 Istanbul Atatürk Havalimanı. Yaz ve kış sezonlarında koordine edilir.

##### AYT

Antalya Airport. Fully coordination for summer season.  
 Antalya Havalimanı. Sadece Yaz sezonunda koordine edilir.

**SAW** Sabiha Gökçen Airport. Fully coordination for both seasons.  
 Sabiha Gökçen Havaalanı Yaz ve kış sezonlarında koordine edilir

Türkiye’de **SMA** başvurusu yapılan havalimanları ve kodları:

**DLM** Dalaman Airport.

Dalaman Havalimanı. Yaz ve kış sezonlarında tarifesi düzenlenen havalimanıdır.

**BJV** Bodrum - Milas Airport.

Bodrum - Milas Havalimanı. Yaz ve kış sezonlarında tarifesi düzenlenen havalimanıdır

**AYT** Antalya Airport.

Antalya Havalimanı. Kış sezonlarında tarifesi düzenlenen havalimanıdır.

**ADB** İzmir Adnan Menderes Airport.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı. Yaz ve kış sezonlarında tarifesi düzenlenen havalimanıdır.

**ESB** Ankara Esenboğa Airport.

Ankara Esenboğa Havalimanı. Yaz ve kış sezonlarında tarifesi düzenlenen havalimanıdır.

## 5. TARİFE BİLGİ SATIRI

(Mesaj Textinin Beşinci Satırındır)

SCR

S15

29SEP

IST

NABC1636 ABC1637 30MAR19OCT 0030000 156320MUC0700 0830CGN

### SCR ve SMA Mesajlarında Kullanılan İşlem kodları Operatörün Kullandığı Kodlar:

N : New schedule

B : New Entrant

C : Schedule to be changed

R : Revised schedule - Offer acceptable

L : Revised schedule – No Offer acceptable

A : Acceptance of an offer – no further improvement desired

P : Acceptance of an offer – maintain on waitlist

Z : Decline offer

D : Delete schedule

### SCR ve SMA Mesajlarında Kullanılan İşlem kodları Koordinatörün Kullandığı Kodlar:

K : Confirmation

O : Offer

U : Refusal

X : Cancellation

P : Pending

H : Holding

W : Unable to reconcile flight information

### SIR Mesajlarda Kullanılan İşlem Kodları Operatörün Kullandığı Kodlar:

Q : Request for schedule information

### SIR Mesajlarda Kullanılan İşlem Kodları Koordinatörün Kullandığı Kodlar:

S : Reply to SIR

H : Holding

O : Offer

P : Pending

**SLOT YAZIŞMALARINDA KULLANILAN SERVİS TİPLERİ****TARİFELİ SEFERLER**

- J Passenger - Yolcu
- F Cargo/Mail - Kargo/Posta
- M Mail only - Posta
- Q Passenger/Cargo in cabin - Yolcu/Kabinde taşınan kargo

**TARİFELİ İLAVE SEFERLER**

- G Passenger - Yolcu
- A Cargo/Mail - Kargo/Posta
- R Passenger/Cargo in cabin - Yolcu/Kabinde taşınan kargo

**CHARTER UÇUŞLARI (TARİFESİZ UÇUŞLAR)**

- C Passenger - Yolcu  
Passenger requiring special handling(Migrant/Immigrant).  
Özel uygulama gerektiren yolcu (Göçmen v.b.)
- H Cargo/Mail - Kargo/Posta
- L Passenger and Cargo and/or Mail.  
Yolcu ve kargo ve/veya posta

**DİĞERLERİ**

- P Non-Revenue (Positioning/Delivery/Demo/Ferry).  
Kar amaçsız yapılan uçuşlar  
(intikal, teslim, gösteri, boş)
- T Technical Test - Teknik amaçlı test uçuşları
- K Training (School/Crew check) - Eğitim (Okul, ekip kontrolü)
- D General Aviation - Genel Havacılık
- E Special (F.A.A./Government/Executive etc).  
Özel (F.A.A./Hükümet, Üst yönetici kademesine ilişkin v.b.)
- W Military - Askeri
- X Technical stop - Teknik iniş (planlı)

**Örnekler:****YENİ / NEW****1. CHARTER UÇUŞA AİT SLOT TALEBİ**

SCR

S15

21MAR

AYT

NABC1636 ABC1637 20AUG20AUG 0004000 156320 MUC0500 0630MUC CC

NABC1636 ABC1637 01JUN28SEP 1000000 156320 MUC0500 0630MUC CC

## 2. BUSINESS UÇUŞA AİT SLOT TALEBİ

SCR

S15

02SEP

IST

NPVT459 PVT459 03SEP03SEP 0004000 012GRJ DUS0700 22003CGN DD

SI REG:DAHHI OPR:GERMAN JET / BUSINESS

SI SEFER SAYISI YERINE TESCILINI KULLANACAKTIR

GI BRGDS

## 3. VARIŞ SLOTU TALEBİ

SCR

S15

21MAR

AYT

NABC1636 20AUG20AUG 0004000 156320 MUC1300 C

## 4. KALKIŞ SLOTU TALEBİ

SCR

S15

21MAR

AYT

N ABC1637 22AUG22AUG 0000060 156320 1830MUC C

(işlem kodu ile sefer no arasına bir boşluk konur)

## 5. YATI SLOTU TALEBİ

SCR

S15

21MAR

AYT

NABC1636 ABC1637 01MAY25SEP 0000500 156320 MUC0500 0630MUC CC2

## 6. HANGARA BAKIMA GELECEK OLAN UÇAK İÇİN YENİ / NEW SLOT TALEBİ

SCR

S15

05AUG



IST  
NAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0830 P  
SI.EY-787 TESCILLI UCAK TURKISH HABOM  
SI. HANGARINA BAKIMA GIRECEKTIR.  
SI. HANGAR YAZISI FAKSLANMISTIR.  
GI.BRGDS

SLOT KOORDİNE DEN GELEN ÖNERİ / OFFER

SCR

S15

05AUG

IST

UAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0830 P / CA.R60/  
OAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0035 P / RE.EY787/  
SI.EY-787 TESCILLI UCAK TURKISH HABOM  
SI. HANGARINA BAKIMA GIRECEKTIR  
SI. HANGAR YAZISI EKTEDIR

BEKLEME LİSTESİNE ALINMASI İÇİN "P" İLE YAPILAN TALEP

SCR

S15

06AUG

IST

PAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0035 P  
SI.EY-787 TESCILLI UCAK TURKISH HABOM  
SI. HANGARINA BAKIMA GIRECEKTIR  
GI BRGDS

SLOT KOORDİNE DEN "T" KODU İLE GELEN KONFİRME (ŞARTLI OK)

SCR

S15

06AUG

IST

TAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0035 P / RE.EY787 RA.0830  
CA.R60/  
SI.EY-787 TESCILLI UCAK TURKISH HABOM  
SI. HANGARINA BAKIMA GIRECEKTIR  
GI BRGDS

## 7. MEVCUT SLOTA YAPILAN DEĞİŞİKLİK TALEBİ (C/R)

SCR

S15

08AUG

IST

CAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0035 P

RAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0830 P

SI.EY-787 TESCILLI UCAK TURKISH HABOM

SI. HANGARINA BAKIMA GIRECEKTIR

GI BRGDS

SLOT KOORDİNE DEN GELEN OFFER

SCR

S15

08AUG

IST

HAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0035 P / RE.EY787/

UAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0830 P / RE.EY787 CA.R60/

OAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0705 P / RE.EY787/

SI.EY-787 TESCILLI UCAK TURKISH HABOM

SI. HANGARINA BAKIMA GIRECEKTIR

GI BRGDS

SLOT "A" İLE KABUL EDİLİR (ACCEPT)

SCR

S15

08AUG

IST

AAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0705 P / RE.EY787/

SI.EY-787 TESCILLI UCAK TURKISH HABOM

SI. HANGARINA BAKIMA GIRECEKTIR

SLOT KOORDİNE DEN "T" KODU İLE GELEN KONFİRME (ŞARTLI OK)

SCR

S15

08AUG

IST

XAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0035 P

TAB9787 11AUG11AUG 0200000 189738 DYU0705 P / RE.EY787/

SI.EY-787 TESCILLI UCAK TURKISH HABOM

SI. HANGARINA BAKIMA GIRECEKTIR

GI BRGDS

## 8. SIR TALEBİ

SIR

S14

19SEP  
AYT  
QABC ABC 20SEP20SEP  
QABC ABC 21SEP21SEP  
GI.BRGDS  
SLOT KOORDİNE DEN GELEN SIR DÖKÜMÜ

SIR  
S14  
19SEP  
AYT  
SABC ABC 20SEP20SEP  
HABC2101 ABC2102 20SEP20SEP 0000060 364772 SVO0415 0540SVO CC  
HABC7701 ABC7706 20SEP20SEP 0000060 186738 SVO1105 1355UFA CC  
HABC7703 ABC7722 20SEP20SEP 0000060 186738 DME1420 1840PEE CC  
SABC ABC 21SEP21SEP  
HABC2101 ABC2102 21SEP21SEP 0000007 364772 SVO0425 0540SVO CC  
HABC6981 ABC6982 21SEP21SEP 0000007 364772 SVO0520 0625SVO CC  
OABC7709 ABC7748 21SEP21SEP 0000007 186738 CEK0140 0355VOZ CC  
HABC7715 ABC7702 21SEP21SEP 0000007 186738 KUF0800 1000DME CC  
SIR  
S15

01AUG  
BJV  
QABC ABC 04AUG04AUG  
GI BRGDS

SIR  
S15  
01AUG  
BJV  
QABC ABC  
GI BRGDS

SIR  
W15  
13OCT  
QABC ABC 01NOV30DEC  
GI.BRGDS

SIR  
W15  
13OCT  
SAW

SABC ABC 01NOV30DEC  
NIL  
GI This is automatic message handling...  
SIR  
W15  
22NOV  
IST  
QABC1636 ABC1637 23NOV23NOV  
GI.BRGDS,  
SIR  
S15  
06AUG  
AYT  
Q ABC 15AUG31AUG  
GI.BRGDS,

## 9. SLOT KOORDİNEYE GÖNDERİLEN SAQ TALEBİ

SAQ  
S15  
07MAY  
AYT  
CABC2696 ABC2697 24MAY24MAY 0000007 18973H PRG1755 1850PRG CC  
RABC2696 ABC2697 24MAY24MAY 0000007 18973H PRG1930 2020PRG CC  
GI BRGDS

## SLOT KOORDİNE DEN GELEN CEVAP

SAQ  
S15  
07MAY  
AYT  
HABC2696 ABC2697 24MAY24MAY 0000007 18973H PRG1755 1850PRG CC  
IABC2696 ABC2697 24MAY24MAY 0000007 18973H PRG1930 2020PRG CC  
GI BRGDS

## 2. SLOT TALİMATI

10 MART 2011

### BÖLÜM 1

#### Amaç, Kapsam, Hukuki Dayanak Ve Tanımlar

##### Amaç

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

##### Kapsam

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

##### Hukuki Dayanak

**MADDE 3** – (1) Bu Talimat; 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu uyarınca, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Ana Statüsü, Avrupa Birliğinin 95/93 ve revize 793/2004 sayılı “Havaalanlarında Slotların Dağılımı için Genel Kurallar” Mevzuatı ile IATA kural ve standartları referans alınarak, 17/06/2010 tarih ve B.11.1.SHG.0.61.00.00-1265/809 0 sayılı Bakanlık Makamı Oluru gereğince hazırlanmıştır.

**MADDE 4** – (1) Bu Talimatın uygulanmasında;

- a) Genel Müdür: Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürünü;
- b) Genel Müdürlük: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünü;
- c) Havaalanı Yönetimi: Milli mevzuatlar çerçevesinde, bir havaalanı veya havaalanı sisteminde tesisleri yönetmek, düzenlemek ve havalimanı / havaalanında faaliyet gösteren değişik birimlerin faaliyetlerini koordine ve kontrol etmekle görevli kuruluşu;
- d) Havaalanı Sistemi: Aynı şehir veya birleşik şehirler için birlikte hizmet vermek üzere gruplandırılmış iki veya daha fazla hava alanını;

- e) Hava Taşıyıcısı: Yaz Tarife Dönemi için en geç 31 Ocak veya Kış Tarife Dönemi için en geç 31 Ağustos tarihi itibarıyla geçerli bir işletme ruhsatı veya dengine sahip olan bir hava taşıyıcısını;

Hava taşıyıcısı tanımı; bu talimatın 7,11,12 ve 13üncü maddeleri için, iş uçuşu işleticilerini ve 10 ile 15inci maddeleri ise her türlü sivil hava aracı işleticilerini kapsayacak şekilde uygulanır.

- f) Hava Taşıyıcısı Grubu: Belirli bir hava taşıma hizmetini sağlamak amacıyla ortak operasyonlar, franchise operasyonlar düzenleyen veya kod paylaşımı yapan iki ya da daha fazla hava aracı işleticisini;
- g) İş Havacılığı: Genel Havacılık sektörü içinde, genel olarak başkalarının kullanımına tahsis edilmeyen veya kiralanmayan, alet derecesine haiz geçerli ticari pilot lisansı ile uçurulabilen, kendi şirket faaliyetlerinin yürütülmesine destek amacıyla yolcu veya yük taşımacılığında kullanılan hava aracı uçuşlarını;
- h) Koordine Edilen Havaalanı: Devlet hava aracı, acil inişler, ambulans, insani yardım ve muafiyete tabi diğer uçuşlar dışında, hava taşıyıcıları veya diğer tüm hava aracı işleticilerinin, iniş veya kalkış için slot koordinatörlüğünden kendilerine slot tahsis edilmesinin zorunlu olduğu havaalanını;
- i) Koordinasyon Parametreleri: Havaalanı altyapısını veya tali sistemlerinin performansını etkileyen tüm teknik, operasyonel ve çevresel faktörleri dikkate almak kaydıyla belirlenen kapasitenin, her bir koordinasyon döneminde slot tahsisi için esas alınmasını;
- j) Slot Koordinasyon Merkezi (SKM): DHMİ yetki ve sorumluluğunda hizmet vermek üzere tesis edilmiş, koordine edilen havalimanları/havaalanları için slot taleplerini değerlendiren ve tahsis eden, tarifesi düzenlenenler için tarife düzenleme görevini yürüten merkezi;
- k) Slot: Koordine edilen bir havaalanında belirli bir gün ve saatte iniş veya kalkış amacıyla havaalanı alt yapısının tamamını kullanmak üzere koordinatörlük tarafından, bu talimata uygun olarak verilen izni;
- l) Slot Serisi: Bir tarife dönemi içerisinde, düzenli aralıklarla, haftanın aynı gününde, aynı saatler için talep edilmesine müteakip tahsis edilen veya bu mümkün değilse, talep edilen saate en yakın saatler için tahsis edilen en az 5 (beş) slotu;
- m) Tarife Dönemi: Hava taşıyıcılarının tarifelerinde kullandığı, yaz (Mart ayının son Pazar günü başlar) veya kış (Ekim ayının son Pazar günü başlar) olarak adlandırılan belirli bir tarife dönemini;

- n) Tarifeleri Düzenlenen Havaalanı: Günün, haftanın veya yılın bazı dönemlerinde, yaşanması muhtemel yoğunluk ve tıkanıklığın, operasyonları kolaylaştırmak üzere görevlendirilen tarife düzenleyici ile hava taşıyıcılarının gönüllü işbirliği sonucu çözümlendiği havalimanı/ havaalanını;
- o) Terminal İşleticisi: Bir hava limanı/havaalanında terminal ve terminale bağlı tesis ve kolaylıkları işletme hakkını kazanmış, DHMİ dışındaki özel sektör veya kamu kuruluşlarını;
- p) Yeni Giren:
- Bir havaalanında, herhangi bir günde, bir slot serisinin parçası olarak bir hava taşıyıcısına talep ettiği bir slotun tahsisi durumunda, o gün içerisinde tahsis edilen slotlar toplamının beş slottan daha az olması gereken hava taşıyıcısını; veya,
  - Tarifeli (non-stop) direk yolcu taşımak üzere talep edilen bir slot serisi değerlendirilirken, uçuşun yapılacağı havaalanları veya havaalanı sistemleri arasında, kendisi dışında en fazla iki taşıyıcı daha varsa, söz konusu havaalanı veya sistemi için talep gününde kendisine tahsis edilmiş slot toplamının beş'ten az olması gereken hava taşıyıcısını; veya,
  - Tarifeli direk yolcu taşımak üzere başkaca bir hava taşıyıcısının o gün için direk tarifeli seferi yoksa, talep gününde söz konusu havaalanı için kendisine tahsis edilmiş slot toplamının beş'ten az olması gereken hava taşıyıcısıdır.

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

## BÖLÜM 2

### Havalimanı / Havaalanı Koordinasyonunu Gerektiren Koşullar

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

(2) Normal operasyonların sürdüğü herhangi bir statü tayin edilmemiş veya tarifesi düzenlenen havalimanları / havaalanlarında, Genel Müdürlük gerekli gördüğünde

işletme ve hava trafik hizmet birimleri, hava yolu işleticileri, terminal işleticileri ve yerleşik diğer kuruluş temsilcilerinin iştiraki ile kapsamlı bir kapasite analizi yapar veya altı aylık bir izleme süresi zarfında;

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

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

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

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

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

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

### **DHMİ Merkez Koordinasyon Komitesi**

**MADDE 6 - (1)** DHMİ Genel Müdürlük Merkezinde, slot koordinasyon, tahsis, kontrol ve monitör (izleme) genel esaslarını belirlemek, sistemin etkinliği ve hizmetin bir bütün olarak bu talimatta belirlenmiş kriterlere uygun olarak yürütülmesini temin etmek amacıyla bir Koordinasyon Komitesi oluşturulur. Komite Genel Müdür



veya görevlendireceği Yardımcısının başkanlığında; Seyrüsefer Daire Başkanı, İşletme Daire Başkanı, Merkez Hava Trafik Şube Müdürü, Koordinatörlük, Mahalli Komitelerin Başkanları veya bu birimlerin diğer temsilcilerinden teşkil edilir. Komite her tarife döneminde en az bir defa hava yolu taşıyıcıları, terminal işleticileri, yer hizmet kuruluşlarını ve ilgili diğer kuruluşları da davet ederek, sektörel gözden geçirme toplantısı düzenleyecektir.

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

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

### **Slot Koordinasyon Merkezi, Tarife Düzenleyiciliği ve Slot Koordinatörlüğü**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Mahalli Koordinasyon Komitesi**

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

Bu koordinasyon komitesinin görevleri:

- a) Koordinatörlüğe aşağıdaki konular ile ilgili teklifler ve önerilerde bulunmak:
  - Havalimanları / Havaalanlarının kapasitesini artırma veya mevcut kapasitenin kullanımını geliştirmeye yönelik alternatifler,
  - Koordinasyon parametreleri,
  - Tahsis edilen slotların kullanımı, monitoring (izleme) ile denetleme yöntemleri,
  - Yeni girişlerin karşılaştığı önemli sorunlar,
  - Havalimanı / Havaalanı kapasitesi ile ilgili önemli diğer sorunlar.
- b) Slot tahsisi konusundaki şikayetlerle ilgili olarak taraflar arasında arabuluculuk yapmak olacaktır.

(2) Mahalli koordinasyon komitesince alınan kararlar, toplantı sonuç raporu şeklinde

hazırlanarak kayıt altına alınacak, bir örneği Merkez Slot Koordinasyon Komitesine ve Koordinatörlüğe iletilecektir.

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

### **Koordinasyon Parametreleri**

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

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

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

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

### **Bilgi ve Belgeler**

**MADDE 10 –** (1) Tarifesi düzenlenen veya koordine edilen bir havalimanı/havaalanında faaliyet gösteren veya göstermeyi planlayan tüm hava taşıyıcıları, tarife düzenleyicisi ve koordinatörlük görevini yürütmekle sorumlu olarak DHMİ Slot Koordinasyon Merkezine, kendilerinden istenen ilgili tüm bilgi ve belgeleri uygun format ve süre içerisinde sunacaklardır. Hava taşıyıcıları, özellikle slot talebi esnasında yeni giriş statüsünden faydalanıp faydalanmayacaklarını da bildireceklerdir.

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

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

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

### **Slot Tahsisi**

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

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

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

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

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

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

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

(6) Koordinatörlük tarafından tarife dönemi için yapılan planlı slot tahsislerine ilave olarak, genel havacılık dahil diğer tüm havacılık faaliyetleri için, faaliyetten kısa bir süre önce yapılacak münferit slot taleplerini de karşılamak üzere gerekli ted-

birler alınacaktır. Bu amaçla, havuzda kalanlar veya kısa süreli bildirimle tahsise uygun slotlar kullanılacaktır.

### Slot Hareketliliği

**MADDE 12 - (I)** Slotlar aşağıdaki durumlarda;

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

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

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

onaylanmayabilir.

(3)

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

uygun bulunmayabilir.

### Slot Havuzu

**MADDE 13 - (1)** Koordinatörlük tarafından 11 inci maddenin 2 inci fıkrasında belirtilen slotlar dışındaki slotların hepsini içeren bir havuz oluşturulacaktır. 5 inci maddenin

2 inci fıkrasına göre belirlenen kapasiteye uygun, tüm yeni slot serileri de, slot havuzuna alınacaktır.

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

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

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

- a) Hava taşıyıcısı tarafından öngörülemez ve kaçınılması mümkün olmayan, taşıyıcının kontrolü dışında gerçekleşen aşağıdaki durumlarda:
  - i) bahse konu sefer için çoğunlukla kullanılan uçak tipinin uçuştan men edilmesi;
  - ii) havalimanı / havaalanı veya hava sahasının kapatılması;
  - iii) havalimanı / havaalanlarındaki operasyonların veya slot serilerinin ilgili olduğu diğer havalimanı/havaalanı rotalarının, tarife döneminin önemli bir bölümünde ciddi şekilde kesintiye uğraması veya kısıtlanması;
- b) Havacılık hizmetlerinde ortaya çıkan kesintiler nedeniyle, taşıyıcının operasyonlarını planladığı şekilde yürütmesinin pratik ve/veya teknik olarak imkânsız hale gelmesi,
- c) Ciddi boyuttaki finansal sıkıntıları sonucu, finansal yeniden yapılanma sürecine giren bir taşıyıcının lisansının, lisans otoritesi tarafından askıya alınması,
- d) Kamu hizmeti zorunluluğu uygulanan rotalar nedeniyle ortaya çıkan kesintiler.

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

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

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

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

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

### Şikâyet ve İtiraz Başvuruları

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

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

### Yaptırımlar

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

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

(2) Kuruluş aşamasındaki bir hava taşıyıcısının işletme lisansı veya dengi belgeye sahip olmaması veya lisans vermeye yetkili otoritenin işletme lisansı veya dengi bel-genin, ilgili tarife dönemi başlamadan taşıyıcıya verileceğini resmi olarak bildirme-mesi halinde, geçici olarak tahsis edilen slot serileri bir sonraki yaz dönemi için en geç 31 Ocak'ta veya bir sonraki kış dönemi için en geç 31 Ağustos'ta Koordinatörlük tarafından geri alınarak, slot havuzuna devredilir.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

### BÖLÜM 3 Özel Hükümler

#### Slot Uygulanan Havalimanları / Havaalanları

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

- İstanbul Atatürk Havalimanı, yaz ve kış tarife dönemlerinde koordine edilen havalimanıdır.
- Antalya Havalimanı, yaz tarife döneminde koordine edilen, kış tarife döneminde tarifesi düzenlenen havalimanıdır.

- c) Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Dalaman Havalimanları yaz kış tarife dönemlerinde tarifesi düzenlenen havalimanlarıdır.
- d) Sabiha Gökçen Havaalanı 2010 kış tarife dönemi itibariyle başlamak üzere; yaz ve kış tarife dönemlerinde tarifesi düzenlenen havaalanıdır. (Kış 2011 itibari ile SMA koordine edilecektir)

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

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

Ayrıca bu tür havaalanlarında;

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

### **Slot Taleplerinin Değerlendirilmesi**

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

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

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

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

Koordinatörlük ile hava taşıyıcısı arasında, herhangi bir durumun mücbir sebep oluşturup oluşturmadığına dair bir uzlaşmazlık ortaya çıkması durumunda Mahalli Komite arabulucu görevi üstlenecek, çözüm bulunamaması halinde Merkezi Komite nihai karar mercii olacaktır.

- d) Teknik arızası olan bir hava aracının bakım ve onarımı amacıyla düzenlenen seferlere yapılan slot talepleri kapasite kriterlerinden bağımsız olarak değerlendirilecektir.
- e) İstanbul Atatürk ve Antalya Havalimanına planlı teknik iniş düzenlemek için yapılan slot talepleri karşılanmayacaktır.
- f) CTOT (Hesaplanmış Kalkış Zamanı) nedeniyle yapılan değişiklik talepleri, kapasite kriterlerinden bağımsız olarak değerlendirilecektir. Ancak, bu husus hava taşıyıcıları tarafından, önceden istedikleri slot veya slot değişiklik zamanlarının tahsis edilmesini sağlamaya yönelik bir yöntem olarak kullanılmamalıdır. Koordinatörlük, orijinal uçuş plan saati ve/veya tarife saatlerini, CFMU kayıtlarını bu amaçla kontrol edecektir.

- g) Her türlü Slot değişiklik talebi, tahsis edilen slot, geçerliliğini yitirmeden ve/veya hava aracı kalkmadan (karşı havaalanı dahil) önce yapılacaktır.
- h) Devlet hava aracı, ambulans, insani yardım, zorunlu iniş gerektiren bir problemi bulunan hava araçları, arama kurtarma ve uçuş kontrol uçuşları slota tabi değildir.
- i) Yukarıda h) bendi dışında kalan Aletli Uçuş Kurallarına(IFR) göre uçuş planı sunan tüm uçuşlar slota tabidir ve kapasite kriterler çerçevesinde değerlendirilecektir.
- j) Görerek Uçuş Kurallarına (VFR) göre uçuş planlayan hava araçlarının tamamı ATC ünitelerinin ön müsaadesini ve uygun kalkış veya iniş saatlerini aldıktan sonra uçuş planı sunacaklardır. ATC ünitelerince teyit edilen zamanlara uymadan faaliyet gösteren genel havacılık işletmelerinin koordineli statüye haiz havalimanı/meydanlarını kullanmalarını önlemek amacıyla Genel Müdürlük tarafından gerekli her türlü tedbir alınır.

### Sloti İzleme

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

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

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

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

### Kamu Hizmeti Zorunluluğu

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

## BÖLÜM 4 Son Hükümler

### Yürürlük

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

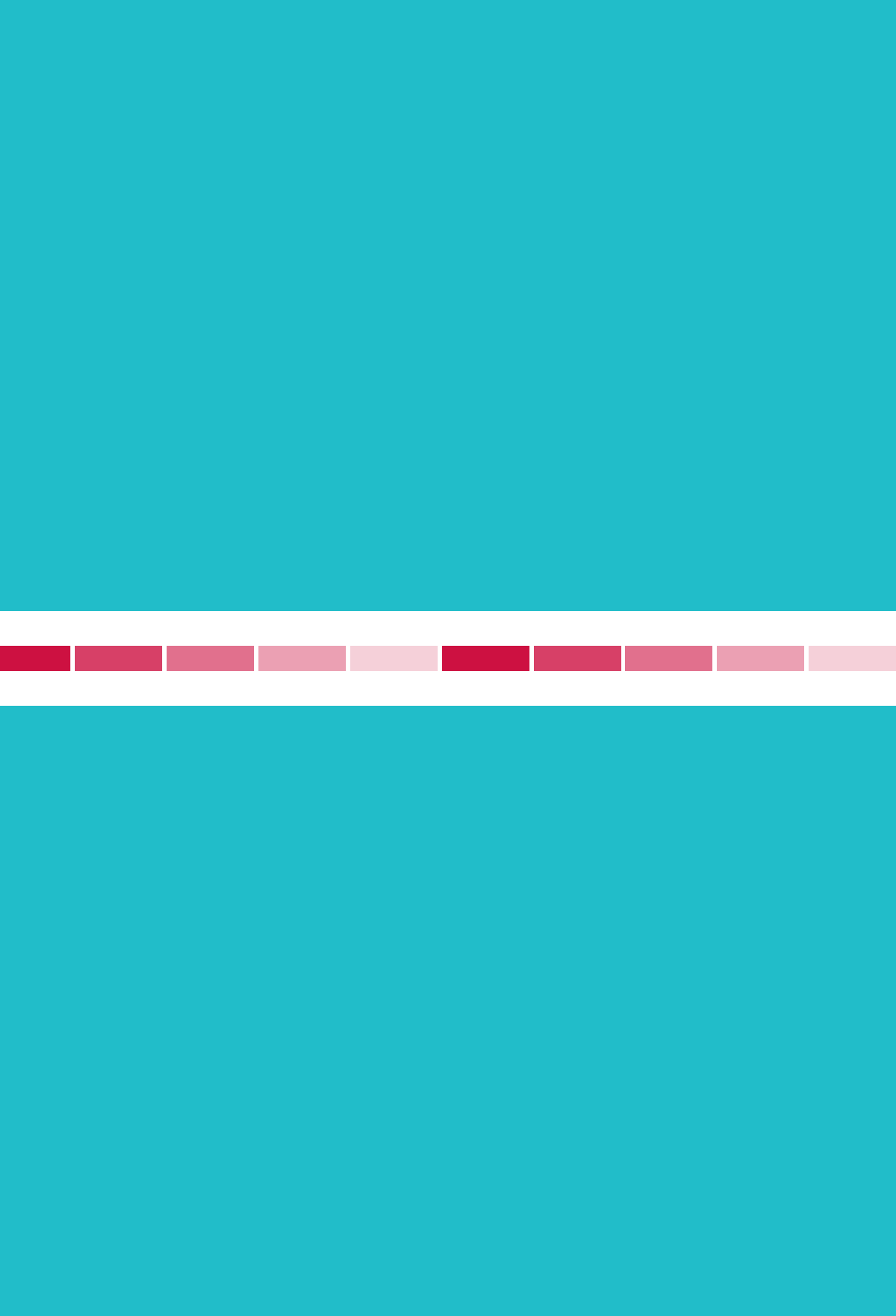
### Yürütme

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

### MEYDAN ONAYI

Aşağıda belirtilen meydanlar için uçuş öncesinde tarife gönderilerek meydan konma ve konaklama izni alınmalıdır.

Van Ferti Melen	Amasya	Gaziantep
Adana	Merzifon	Balıkesir – Merkez
Diyarbakır	Çanakkale	Balıkesir – Körfez
Kars	Erzincan	Batman
Konya	Elazığ	Bursa Yenişehir
Mardin	Kahramanmaraş	Denizli Çardak
Malatya	Sinop	Gökçeada
Muş	Siirt	Kayseri
Sivas	Tokat	Samsun Çarşamba
Uşak	Trabzon	Şanlıurfa GAP
Çorlu	Isparta Süleyman Demirel	Ağrı
Hatay	Nevşehir Kapadokya	Adıyaman
	Erzurum	



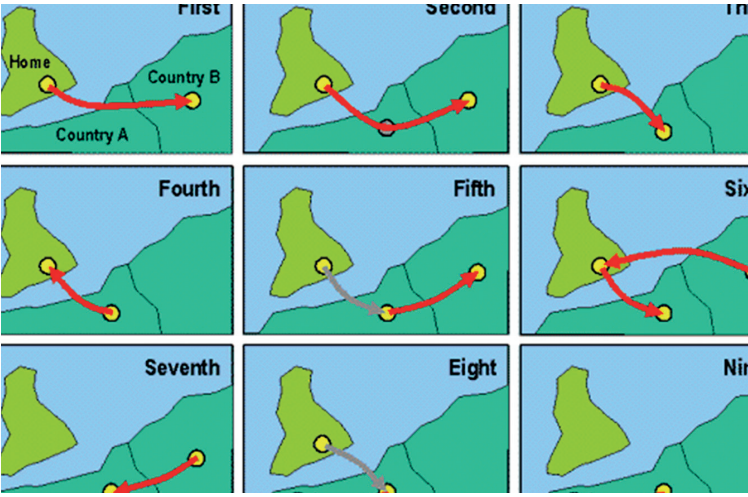
# PERMİ İŞLEMLERİ

## PERMİ İŞLEMLERİ

### 1. TRAFİK HAKLARI

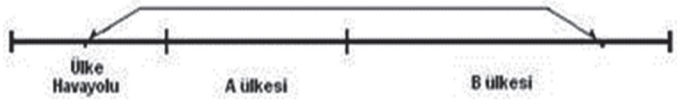
“Freedoms of Air” yani Trafik Hakları, ikili anlaşmalar ile belirlenen ve bir ülkenin tarifeli uçağına tanınan, diğer ülkenin hava sahasına giriş ve iniş haklarını ve ayrıcalıklarını kapsamaktadır.

Karşılıklılık prensiplerine göre belirlir. Bunlardan özellikle ilk dördü kısıtlayıcı nitelik taşırlar.



- Trafik hakkı:** Bir hava aracının yabancı ülke topraklarına inmeksizin üzerinden uçarak transit geçme hakkıdır. Uçağın anlaşmalı ülkelerin üzerinden iniş yapmadan, hava sahasını kullanarak uçuş hakkıdır. “Transit geçiş hakkı” da denir.

Üst geçiş hakkı 1. hak



- Trafik hakkı:** Bir hava aracının ticari amaç dışında bakım, onarım veya yakıt almak gibi teknik sebeplerle diğer ülke topraklarına (trafikten, yolcu, yük ve posta taşınması hakkı olmaksızın) inebilme hakkıdır. “Teknik iniş hakkı” da denilir.

\*Uluslararası Transit Sözleşmesi 1. ve 2. trafik haklarını kapsamaktadır.

Başka bir ülkeye teknik iniş hakkı

2. hak

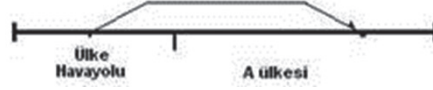




3. **Trafik hakkı:** Bir hava aracının ticari bir amaçla kendi ülkesinden diğer bir ülkeye yolcu, yük ve posta taşıma hakkıdır. Uçağın kendi ülkesinden aldığı yolcu, kargo ve postayı anlaşmalı ülkeye.

#### Başka bir ülkeye

yük ve yolcu 3. hak  
taşıma hakkı



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

#### Başka bir ülkeden

yük ve yolcu 4. hak  
taşıma hakkı



5. **Trafik hakkı:** Uçağın kayıtlı olduğu ülkeden, başka bir ülkede bulunan yolcu, yük ve postayı, bir başka ülkeye taşımak ve yine bu ülkeden aldığı yolcu, yük ve postayı diğer ülkelere götürebilme hakkıdır. Yani, kendi ülkesinde başlamak veya sona ermek kaydıyla bir ülke havayolunun diğer iki ülke arasındaki trafiği taşıma hakkıdır.

#### Üçüncü bir ülkeye

de yük ve yolcu 5. hak  
taşıma hakkı



6. **Trafik Hakkı:** Bir hava aracının ticari bir maksatla yabancı bir ülkeden kendi ülkesine getirdiği yolcu, yük ve postayı transit olarak yani gümrüğe sokmadan diğer bir ülkeye götürebilme hakkıdır. Diğer bir deyişle, bir ülke havayolunun kendi ülkesi üzerinden geçmek kaydı ile diğer iki ülke arasındaki trafiği (yolcu, yük ve postayı) taşıması hakkıdır. (esasen 3. ve 4. Trafik Haklarının birleşenidir)

#### Kendi ülke bağlantısı

ile üçüncü ülkelere  
yük ve yolcu taşıma  
ayrıcılığı

#### 6. Ayrıcılık



7. **Trafik Hakkı:** Bir hava aracının kendi ülkesi dışında başlayan bir uçuşunda iki yabancı ülke arasında ticari amaçla yolcu, yük ve posta taşıyabilme hakkıdır. Yani, kendi ülkesinde başlamaksızın veya sona ermezsizin bir ülke havayolunun diğer iki ülke arasındaki uçuş icra etme hakkıdır.

## Üçüncü ülkeler

### arası yük ve yolcu taşıma ayrıcalığı



8. **Trafik Hakkı:** Kabotaj, yani yabancı bir hava aracının bir ülke içindeki iki milli nokta arasında ticari amaçla yolcu, yük ve posta taşıma, bir ülke havayolunun diğer bir ülkenin trafiğini (yolcu, yük ve postayı), o ülke içindeki iki nokta arasında taşıma hakkıdır. Kabotaj esasen taşıyıcının kayıtlı olduğu ülkede başlayan ve sona eren taşımalar için diğer bir deyimle iç hat taşımalar için de kullanılır. 8'inci Trafik Hakkı ile iç hat taşıma hakkının diğer bir ülkenin havayoluna verilmesi söz konusudur.

## İkinci bir ülke

### içerisinde yük ve yolcu taşıma ayrıcalığı

#### 8. Ayrıcılık Kabotaj



9. **Trafik Hakkı:** Kabotaj Ayrıcılığı, bir uçağın başka bir ülke içindeki iki nokta arasında yolcu, yük ve posta taşıma hakkıdır. 8. trafik hakkından farkı tamamen iç hat olarak gerçekleşir. Yabancı bir ülkenin iç hatlarında ticarî taşımacılık yapılmasıdır. Örneğin: Freebird Havayollarının Zürih-Cenevre arasında yolcu taşıması.

## Başka bir ülkede iç hat uçuşu

#### Kabotaj ayrıcalığı



Kod paylaşımı, Bir uçuşun aynı hat üzerinde birden fazla şirket tarafından sunulmasıdır. Yolcu artık şirketlerin değil hat'ların yolcusu olmuştur. Yolcunun hangi şirketin uçağı ile uçtuğı önemli değildir, gideceğı yere en kısa sürede varması önemlidir. Artık bir varış noktası için Hava meydanlarında birden fazla şirketin uçuş numarası görünmektedir.

EU (AB), sınırları kaldırınca, bu haklar 11 devlet için uygulanmıyor, çünkü tek sınır olarak kabul ediliyor. Yeni katılan ülkeler ise bu hakları ikili antlaşmalarla düzenlemektedir. Belirli bir geçiş döneminden sonra onlar da tek sınır içerisine gireceklerdir. Dünyanın geri kalan ICAO'ya üye ülkeleri ise tüm bu hakları, ikili antlaşmalarla belirlemektedirler. Bu belirleme, ekonomik, sosyal, politik durumlar çerçevesinde yapılmaktadır. ULUSAL KURAL KOYUCULAR

## 2. SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (SHGM)

Türkiye’de Sivil Havacılık’tan sorumlu olan Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı’na bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’dür.

SHGM Çalışma saatleri Pazartesi-Cuma (dahil) günleri 08:30-17:30 yerel saatleri arasındır.

### Posta Adresi:

TC. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı  
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü  
Gazi Mustafa Kemal Bulvarı  
No:128/A 06570 Maltepe / ANKARA  
Tel: 90 312 203 60 00 santral  
Fax: 90 312 212 46 84  
Sita: ANKYXYA  
Comm: CIVILAIR ANK  
Telex: 44659 CAD TR  
AFS: LTAAYAAT (AFTN)

### Uçuş İzin başvuruları için;

- WEB: otomasyon.shgm.gov.tr/shgm-Seam
- AFS: LTAAYAAT

### İrtibat ve bilgi için;

- Email: hud@shgm.gov.tr
- Fax : 90 312 215 80 94

## ÜLKEMİZDE İLK HAVACILIK

Ülkemizde İlk Havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Hava Limanının hemen yakınındaki Sefaköy’de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydana başlamıştır. 1925 yılında kurulan ve daha sonraki yıllarda Türk Hava Kurumu adını alan Türk Tayyare Cemiyeti ile Türk Sivil Havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır. 1987 yılında “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü” olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale gelmiş ve şu anki yönetim yapısına ulaşmıştır.

Ülkemizdeki havacılık faaliyetleri, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış olan İdari ve Teknik Yönetmelikler ve Havacılık Talimatları çerçevesinde yürütülmektedir.

Ülkemiz, Uluslararası Sivil Havacılığın temelini oluşturan “Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması - Şikago Sözleşmesi”ne 1945 yılında taraf olmuş ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı-ICAO kurucu üyeleri arasında yer almıştır.

Avrupa bölgesinde ise Avrupa Sivil Havacılık Konferansı- ECAC'a 1956 yılında kurucu üye olan ülkemiz aynı zamanda Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı ve EUROCONTROL'e de üyedir.

#### **Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün başlıca görevleri şunlardır:**

- Dünya sivil havacılık sektöründe uluslararası düzeyde saygınlığı artırmak,
- Türkiye'de sivil hava yolları kuruluşlarını onaylamak ve bunlara ilişkin esasları düzenlemek,
- Ulusal çıkarların korunması ile uluslararası ilişkilerin düzenli bir şekilde yürütmek ve denetlemek,
- Uçuş emniyeti ve havacılık faaliyetlerini en üst düzeyde sağlamak,
- Amaçlar doğrultusunda mevzuatı düzenlemek; kanun, yönetmelik ve talimatlarla sektörel ihtiyaçları gidermek,
- Sivil havacılığın gelişmesini sağlamak amacıyla tedbir ve politika üretmek.

### **SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ TEŞKİLAT VE GÖREVLERİ HAKKINDA KANUN**

Kanun Numarası: 5431 Kabul Tarihi: 10/11/2005

#### **Amaç ve Tanımlar**

**Amaç Madde 1-** Bu Kanunun amacı; Ulaştırma Bakanlığına bağlı, kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün teşkilat, görev, yetki ve sorumlulukları ile ilgili esasları düzenlemektir.

#### **Ana hizmet birimleri**

**Madde 7-** (24/10/2011-KHK-661/65 md.)

Genel Müdürlüğün ana hizmet birimleri şunlardır:

- a) Uçuşa Elverişlilik Daire Başkanlığı.
- b) Uçuş Operasyon Daire Başkanlığı.
- c) Hava Ulaşım Daire Başkanlığı.
- d) Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı.
- e) Hava Alanları Daire Başkanlığı.
- f) Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı.
- g) Sektörel Düzenleme ve Eğitim Daire Başkanlığı.

### Hava Ulaşım Daire Başkanlığı

**Madde 9-** Hava Ulaşım Daire Başkanlığının görevleri şunlardır:

- a) Tüm uçuş operasyonlarının milli kurallar, ikili ve çok taraflı anlaşmalar ve ilgili mevzuat çerçevesinde yapılmasını sağlamak ve denetlemek.
- b) **(Değişik: 24/10/2011-KHK-661/68 md.)** Ülkemiz hava alanlarına sefer yapan hava taşıma işletmelerinin uçuş tarifelerini ve seferlerini incelemek, onaylamak ve izinlerini vermek.
- c) Türkiye üzerinden geçen tüm sivil uçaklara uçuş izni vermek.
- d) Hava taşıma işletmelerinin hat taleplerini değerlendirmek.
- e) İkili veya çok taraflı hava ulaştırma anlaşmalarını yapmak ve anlaşma hükümlerine uyulup uyulmadığını denetlemek.
- f) Hava aracı hareketleri, yolcu, kargo ve posta trafiği ile ilgili istatistiksel veri ve eğilimleri değerlendirmek.
- g) Yolcu hakları ile ilgili uluslararası alanda belirlenen kuralları uygulamak için gerekli düzenlemeleri yapmak ve denetlemek.
- h) **(Değişik: 24/10/2011-KHK-661/68 md.)** Trafiği yoğun hava alanlarında slot uygulanmasına ilişkin gerekli düzenlemeleri yapmak ve slot uygulanmasını sağlayacak kurum ve kuruluşların Bakan onayı çerçevesinde yetkilendirilmesine ilişkin iş ve işlemleri yürütmek.
- i) **(Ek: 24/10/2011-KHK-661/68 md.)** Sivil havacılık faaliyetlerini geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere; taşımacılık dahil sivil havacılık hizmetlerine ilişkin Bakanlık ilgili hizmet birimleri ve kuruluşlarıyla işbirliği yaparak gerektiğinde taban ve tavan ücret tespit etmek ve uygulamasını denetlemek.
- j) Genel Müdür tarafından verilecek benzeri görevleri yapmak.

## Hava Alanları Daire Başkanlığı

**Madde 11-** Hava Alanları Daire Başkanlığının görevleri şunlardır:

- a) İnşa edilecek sivil hava alanları, helikopter iniş-kalkış alanları, deniz hava tesisleri ve sivil havacılıkta kullanılacak her türlü iniş-kalkış pistlerinin yer seçimine ait kriterleri belirlemek, uygulamaları denetlemek.
- b) Mevcut sivil hava alanları ile helikopter iniş-kalkış alanları ve deniz hava tesislerinin işletilmesine ve geliştirilmesine ait esasları belirlemek ve uygulamaları denetlemek.
- c) Sivil hava trafiğine açık hava alanlarının sertifikalandırılma esaslarını belirlemek ve uygulamaları denetlemek.
- d) Sivil hava alanlarının mania planlarını hazırlamak, planlara uyulması konusunda ilgili kuruluşlar ile iş birliği yapmak, yerel yönetimlerin mania planı kapsamında hazırlayacakları imar planlarına uygun görüş vermek.
- e) Sivil hava alanlarının diğer amaçlarla kullanılmasına ilişkin esasları belirlemek, ilgili kuruluşlara bildirmek ve iş birliği sağlamak.
- f) Hava alanlarında görev alacak hizmet sağlayıcılarının yetkilendirilmesi ile ilgili düzenlemeleri yapmak, ulusal mevzuat hükümlerine uygun olarak emniyetli ve güvenli bir şekilde yürütülmesini sağlamak üzere gerekli önlemleri almak veya aldirtmak, denetlemek ve uygulamaları takip etmek.
- g) Hava alanı kolaylıkları konusunda uluslararası standartların uygulanmasını sağlamak ve takip etmek.
- h) **(Mülga: 24/10/2011-KHK-661/77 md.)**
- i) Genel Müdür tarafından verilecek benzeri görevleri yapmak.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat Yapısı				
Genel Müdür	Genel Müdür Yardımcısı	Ana Hizmet Birimi	1. Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı	1. İnsan Kaynakları Müdürlüğü
Genel Müdür	Genel Müdür Yardımcısı	1. Uçuşa Elverişlilik Daire Başkanlığı	2. Hukuk Müşavirliği	2. Destek Hizmetleri Müdürlüğü
	Genel Müdür Yardımcısı	2. Uçuş Operasyon Daire Başkanlığı		
	Genel Müdür Yardımcısı	3. Hava Ulaşım Daire Başkanlığı		
		4. Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı		
		5. Hava Alanları Daire Başkanlığı		
		6. Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı		
		7. Sektörel Düzenleme ve Eğitim Daire Başkanlığı		

### 3. DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (DHMİ)

Türk Sivil Havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmekte olan kuruluş, 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü; tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı, Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili ve en son hukuki düzenlemeyle hizmetleri imtiyaz sayılan bir Kamu İktisadi Kuruluşudur (KİK).

#### Kuruluşun başlıca görevleri şunlardır:

1. Türkiye Havaalanlarının işletilmesi,
2. Türkiye Hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü
3. Görevi (yasak bölgeler üzerinde uçmama),
4. Sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulmasıdır.

Üstlenmiş olduğu görevlerini Uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorunluluğunda olan DHMİ Genel Müdürlüğü bu doğrultuda; Uluslararası hava ulaşımında can ve mal emniyetini sağlamak ve düzenli ekonomik çalışma ve gelişmeyi temin maksadıyla DHMİ, “Hava Seyrüseferinin Emniyeti için Avrupa Teşkilatı (EUROCONTROL)”, Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI-Airports Council International) başta olmak üzere ilgili Uluslararası kuruluşların da üyesi bulunmaktadır.

## **UÇUŞ İZİNLENDİRME SÜRECİNDE GÖREV ALAN İLGİLİ DİĞER OTORİTELER**

### **a. ULUSLARARASI FIC BİRİMİ**

SHGM'nin çalışma saatleri dışında Pazartesi-Cuma (dahil) günleri 17:30-08:30, hafta sonları ve bayramlarda SHGM'nin yetkisi dahilinde uçuş izni sürecini yürütmekten sorumludur.

#### **Posta Adresi;**

Uluslararası FIC Birimi  
Hava Trafik Kontrol Merkezi Başmüdürlüğü  
Havacılık Bilgi Yönetimi (AIM) Şube Müdürlüğü  
06760 Çubuk / ANKARA / TÜRKİYE  
Tel: 90 312 827 10 48  
Fax: 90 312 827 10 51  
AFS: LTAAZIX  
Email: fic.rcc@dhmi.gov.tr

### **b. DIŞ İLİŞKİLER**

Posta Adresi;  
Dışişleri Bakanlığı  
Denizcilik Havacılık Hudut Genel Müdür Yardımcılığı  
Sadık Ahmet Cad. No:8  
06100 Balgat / ANKARA / TÜRKİYE  
Tel: 90 312 292 14 80 / 81 / 82 / 83  
Fax: 90 312 285 36 98

### **c. ASKERİ OTORİTE**

Posta Adresi;  
Hava Kuvvetleri Komutanlığı,  
Hv.Svn. ve Kom.D.Bşk.  
Hava Trafik Şube Müdürlüğü  
06100 Bakanlıklar / ANKARA / TÜRKİYE  
Tel: 90 312 425 14 25  
Fax: 90 312 425 14 30



**d. SLOT**

Posta Adresi;  
 DHMİ Slot Koordinasyon Merkezi  
 Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Geliş Terminali  
 34830 Yeşilköy / İSTANBUL / TÜRKİYE  
 Tel: 90 212 465 52 89  
 90 212 465 30 00 (1275)  
 Fax: 90 212 465 52 88  
 SITA: ISTYXYA  
 Email: dhmi.slot@dhmi.gov.tr  
 tr.slot@dhmi.gov.tr

**e. TEHLİKELİ MADDELER**

Posta Adresi:  
 Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı  
 Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü  
 Gazi Mustafa Kemal Bulvarı  
 No:128/A 06570 Maltepe / ANKARA / TÜRKİYE  
 Tel: 90 312 203 20 00 santral (3928/3919)  
 Fax: 90 312 231 51 89  
 Sita: ANKYXYA  
 Email: hyt.tmktdgm@udhb.gov.tr

**SİVİL HAVALİMANLARI**

1. ADANA - LTAF
2. ADIYAMAN - LTCP
3. AĞRI - LTCO
4. AMASYA - MERZİFON - LTAP
5. ANKARA - ESENBOĞA - LTAC
6. ANTALYA - LTAI
7. AYDIN - ÇILDIR - LTBD
8. BALIKESİR - MERKEZ - LTBF
9. BALIKESİR - KOCA SEYİT - LTFD
10. BATMAN - LTCJ
11. BİNGÖL - LTCU
12. BURSA - YENİŞEHİR - LTBR
13. ÇANAKKALE - LTBH
14. DENİZLİ - ÇARDAK - LTAY
15. DİYARBAKIR - LTCC
16. ELAZIĞ - LTCA

17. ERZİNCAN - LTCD
18. ERZURUM - LTCE
19. ESKİŞEHİR - ANADOLU - LTBY
20. GAZİANTEP - LTAJ
21. GAZİPAŞA - ALANYA - LTFG
22. GÖKÇEADA - LTFK
23. HATAY - LTDA
24. İĞDIR - LTCT
25. ISPARTA - SÜLEYMAN DEMİREL - LTFC
26. İSTANBUL - ATATÜRK - LTBA
27. İSTANBUL - HEZARFEN - LTBW
28. İSTANBUL - SABİHA GÖKÇEN - LTFJ
29. İZMİR - ADNAN MENDERES - LTBJ
30. İZMİR - SELÇUK/EFES - LTFB
31. KAHRAMANMARAŞ - LTCN
32. KARS - LTFC
33. KASTAMONU - LTAL
34. KAYSERİ - LTAU
35. KOCAELİ - CENGİZ TOPEL - LTBJ
36. KONYA - LTAN
37. MALATYA - ERHAÇ - LTAT
38. MARDİN - LTRC
39. MİLAS - BODRUM - LTFE
40. MUĞLA - DALAMAN - LTBS
41. MUŞ - LTCK
42. NEVŞEHİR - KAPADOKYA - LTAZ
43. SAMSUN - ÇARŞAMBA - LTFH
44. SİİRT - LTCL
45. SİNOP - LTCM
46. SİVAS - NURİ DEMİRAĞ - LTR
47. ŞANLIURFA - GAP - LTCS
48. ŞIRNAK - ŞERAFETTİN ELÇİ - LTCV
49. TEKİRDAĞ - ÇORLU - LTBU
50. TOKAT - LTAW
51. TRABZON - LTCC
52. UŞAK - LTBO
53. VAN - FERİT MELEN - LTCL
54. KÜYAHYA ZAFER - LTBJ
55. ZONGULDAK - ÇAYCUMA - LTAS
56. HAKKARİ YÜKSEKOVA SELAHADDİN EYYUBİ-LTCW
57. ORDU - GİRESUN - LTCB

### **ASKERİ HAVALİMANLARI**

1. ADANA - İNCİRLİK - LTAG
2. AFYON - LTAH
3. ANKARA - AKINCI - LTAE
4. ANKARA - ETİMESGUT - LTAD
5. ANKARA - GÜVERCİNLİK - LTAB
6. BALIKESİR - BANDIRMA - LTBJ
7. BODRUM - IMSIK - LTBJ
8. ESKİŞEHİR - LTBI
9. ESKİŞEHİR - SİVRİHİSAR -LTAV
10. İSTANBUL - SAMANDIRA - LTBX
11. İZMİR - ÇİĞLİ - LTBL
12. İZMİR - GAZİEMİR - LTBJ
13. İZMİR - KAKLIÇ - LTFA
14. KEŞAN - LTFL
15. KÜTAHYA - LTBN
16. MALATYA - TULGA - LTAO
17. MANİSA - AKHİSAR - LTBT
18. YALOVA - LTBJ

## AIP VE BÖLÜMLERİ

### UÇUŞ İZİNİ PROSEDÜRLERİ

#### Birinci Bölüm (AIP GEN 1.2.)

### UÇUŞ İZİNİ PROSEDÜRLERİ

#### 1. GENEL

- 1.1. Türk hava sahası ve havalimanları kullanılarak yapılan tüm uçuşlar, Türkiye'nin taraf olduğu ikili veya çok taraflı anlaşmalar, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve bu Kanunlara istinaden yayımlanmış olan Yönetmelik ve Talimatlar ile bu bölümde yer alan usullere göre yürütülür.
- 1.2. Türkiye'ye gelen hava araçlarının ilk iniş ve son kalkışlarını uluslararası trafiğe açık havalimanlarından yapmaları zorunludur. (Bkz. AIP AD-1.3)
- 1.3. Tarifersiz uçuşlarda, uçuş hakkı taşımanın yapılacağı karşılıklı iki ülkenin hava taşıyıcılarına tanınır. Karşılıklı iki ülke taşıyıcılarının pazara yeterli kapasite arz edememesi durumunda Türkiye'deki yerli taşıyıcılardan görüş almak kaydıyla üçüncü ülke hava taşıyıcılarına izin verilebilir.  
  
(5. ve 7. trafik haklı yolcu taşıyan uçuşlar için TÖSHİD/Turkish Private Aviation Enterprises Association / Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği, Türk Hava Yolları ve Atlas Global şirketinden olumlu görüş alındığı takdirde Sivil Havacılık Otoritesine izin başvurusunda bulunulur. 5. ve 7.trafik haklı kargo taşıyan uçuşlar için ise Türk Hava Yolları Kargo Bölümü, MNG Kargo, ULS Havayolları Kargo ve ACT Havayolları My Cargo şirketlerinden olumlu görüş alındığı takdirde Sivil Havacılık Otoritesine izin başvurusunda bulunulur.)
- 1.4. Türk hava sahası ve havalimanlarını kullanacak sivil hava araçları uçuş planı vermiş olsalar dahi (Madde 1.12, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.2.1, 4.4.1.c, 4.4.2.3.3.b'de sayılan uçuşlar haricinde) AIP'de belirtilen ilgili kurum ve kuruluşlardan uçuş izni almadıkça, Türk hava sahası ve havalimanlarını kullanamaz, aksi halde en yakın havalimanına indirilir.

(1.4 maddesinde aşağıdaki uçuşlar hariç tutlmaktadır;

- intikal uçuşları,
- sefer sayısı değişikliği,

- Teknik iniş,
- ECAC gereğince, 12 koltuk kapasiteye kadar olan ve ECAC üye devletlerinin, iş seyahati, ambulans uçuşu, arama kurtarma ve sadece tabii afetlerde-uçak tipine bakılmaksızın-yardım malzemesi taşıyacak hava araçları,
- ECAC ülkeleri dışında, ülkemizle ikili hava ulaştırma anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelerin siciline kayıtlı hava araçlarının; mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgelerinin SHGM otomasyon sisteminde tanımlı ve geçerli olması kaydıyla ambulans uçuşu, arama kurtarma ve tabii afetlerde yardım malzemesi taşıyacak havayolu / hava araçları, teknik iniş, genel havacılık veya kişinin kendi hava aracı ile iş seyahati amaçlı yapacağı uçuşlar,
- Yerli havayolu charter uçuşları,
- Yerli havayolu (münferit kargo uçuşları).

1.5. 7 Aralık 1944 tarihli Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasınının 29 uncu maddesinde belirtilen belgeler, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası (Bkz. GEN-1.2 Ek-2), 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Sözleşmesi ve Bu Sözleşmeyi Tadil Eden Protokoller ile 28 Mayıs 1999 tarihli Montreal Sözleşmesine göre düzenlenecek mali sorumluluk sigortası (Bkz. GEN-1.2 Ek-1) hava aracında olmadan Türk hava sahası ve havalimanlarının kullanılması yasaktır.

(AIP GEN 1.2 Ek-1 ve Ek-2'ye göre hazırlanan Mali sorumluluk sigortası ile üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortalarının PDF kopyalarının uçakta bulunması yeterlidir)

- 1.6. Yazışma dili: Türk hava sahasını ve havalimanlarını kullanmaya yönelik her türlü uçuş izni talebi ile tamamlayıcı belgelerin Türkçe veya İngilizce olması zorunludur.
- 1.7. Kabotaj: Tek bir kiralayanla özel kullanıma tahsisli yabancı tescilli her türlü hava aracının ülkemiz havalimanları arasında yapacağı seferlerde, hava aracının herhangi bir bölümü üçüncü şahıslara satılamaz ve/veya üçüncü şahıslara kiralanamaz (Bkz. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu 31 inci maddesi).
- 1.8. İzin başvuru süresi: Sivil havalimanlarına inecek veya hava sahamızı kullancak hava araçları, planlanan kalkıştan en az 5 iş günü, acil durumlarda ise en az 2 iş günü önceden 1.16 sıralı maddede belirtilen kategorideki uçuşlar ile askeri meydanlara yapılacak uçuşlar hariç, gerekli izni alabilmek için başvuru-

racaklardır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) bu tür taleplerin yoğunluğu doğrultusunda süre limitlerini kısıltma/uzatma hakkını saklı tutar.

- 1.9. Uçuş izinleri geçerlilik süresi: Verilen uçuş izinlerinin geçerlilik süresi, hava aracının kalkış saati esas alınarak 24 saat öncesi ve 72 saat sonrası olup; havayolu işletmeleri, slot uygulamasına tabi havalimanlarına düzenleyecekleri uçuşlarını, uçuş izinlerinin geçerlilik süresi içerisinde ve almış oldukları slot saatlerine uygun olarak gerçekleştirir.
- 1.10. Temsilci bulundurma sorumluluğu: Yabancı havayolu işletmelerinin uçuş izin işlemleri için Türkiye’de yetkilendirilmiş personel bulundurmaları ve personelin iletişim bilgilerini SHGM’ye göndermeleri gerekmektedir. Türkiye’de kendi personelin bulundurmayan yabancı havayolu işletmelerinin; temsil ile gözetim ve yönetim hizmetleri için çalışma ruhsatı olan yer hizmetleri kuruluşu ile anlaşma yaparak hizmet alması zorunludur. Yapılan anlaşmalar SHGM’ye bildirilir.
- 1.11. Tarifeli ve tarifersiz hava taşımacılığını düzenleyen kuralların ihlal edilmesi, uçuş izinlerinin iptaline veya mevzuatta öngörülen diğer yaptırımlara yol açar. Havayolu işletmeleri veya anlaşmalı yer hizmetleri kuruluşları, havayolu ve hava aracı evraklarının SHGM otomasyon sisteminde ([http:// otomasyon.shgm.gov.tr/shgmSeam/](http://otomasyon.shgm.gov.tr/shgmSeam/)) güncel tutulmasını sağlamaktan sorumludur ve meydana gelen değişiklikleri SHGM’ye bildirmekle yükümlüdür.
- 1.12. İzinden istisnalar: Yerli ve yabancı havayolu işletmelerinin;
  - a) SHGM otomasyon sisteminde onaylı hava araçları ile yolcu ve kargo taşımamak kaydıyla iç veya dış hatlarda gerçekleştirmeyi planladığı intikal uçuşları (müsaadeli kullanımda yer alan askeri meydanlara yapılan uçuşlar hariç), (Boş intikal uçuşlarında yolcu ve/veya kargo taşımak üzere revizyon yapılırsa Sivil Havacılık Otoritesine uçuş izni başvurusunda bulunmak gereklidir. Ancak yolcu ve/veya kargo taşıyan uçuşlar revizyona uğrayıp boş intikal seferlerine dönüştürülürse uçuş izni başvurusunda bulunmak gerekli değildir.)
  - b) Uçuş izni (permi) olan hava araçlarının sefer sayısı değişikliği,
  - c) SHGM otomasyon sisteminde onaylı hava araçları ile planlı münferit teknik inişler,

SHGM'den uçuş izni alınmadan ve uçuştan üç (3) saat önce AIS ünitelerine uçuş planı sunulması ve değişikliklerde uçuş planınının 18. maddesine RMK olarak uçuş no ile uçuş izninde yer alan önceki bilgilerin (sefer sayısı ve uçuş amacı) yazılması kaydıyla düzenlenebilir.

**Örnek;**

ZCZC GZA0025 25071023  
FF LTBAGASX  
250710 EUCHZMFP  
(FPL-ABC4424-IN  
-B738/M-SDGHIRWY/S  
-HEGN1720  
-N0433F380 DCT HGD V603 GIDID DCT KAPIT UL677 CVO A16 RASDA UA16  
DERYA  
-LTAI0137 LTBS  
-PBN/B2B3B401 DOF/151025 REG/URUTQ EET/LCCC0058 LTAA0120 OPR/ABC  
ORGN/IEVFOXX RMK/EMPTY POSITIONING FLT)

- 1.13. SHGM, lüzumu halinde havayolu işletmesinden, hava aracı ve uçuşlara ilişkin her türlü bilgi ve belgeyi (Bkz. GEN 1.2 Madde 5) talep edebilir.
- 1.14. Yasaklar: Türk hava sahası içinde aşağıdaki uygulamaların AIP'de belirtilen ilgili otoriteden izin alınmaksızın yapılması yasaktır:
- Tehlikeli, zorunlu durumlar hariç paraşütle atlamak,
  - Akrobatik uçuş veya benzeri hava gösterileri yapmak,
  - Zirai ve yangınla mücadele dışında yere herhangi bir madde atmak, dökmek veya boşaltmak, yangınla mücadele uçakları hariç yerden herhangi bir madde almak,
  - Fotoğraf ve film çekme yasağı olan yerlerin fotoğrafını ve filmini çekmek,
  - Herhangi bir madde veya nesneyi çekmek veya hava aracının nizami kullanım şekli dışında taşımak,
  - Her türlü reklam ve propaganda niteliğindeki faaliyette bulunmak,
  - Her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif, parlayıcı, patlayıcı, tahrip edici, aşındırıcı, zehirli madde ile can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış maddeleri taşımak,
  - Görülen hizmetin ve içinde bulunulan durumun gerektirdiğinin dışında yayın ve haberleşme yapmak,
  - Elektronik karıştırma yapmak (ECCM).

- 1.15. SHGM, Madde 1.14'te sayılan yasaklara istisna getirmek üzere özel veya genel nitelikte izin vermeye yetkilidir.
- 1.16. Aşağıdaki durumlarda; üst geçiş, kalkış veya iniş izin başvuruları planlanan uçuştan 10 iş günü önce, mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgeleriyle birlikte madde 3.3.2'de belirtilen bilgileri içerecek şekilde diplomatik kanaldan Dışişleri Bakanlığına yapılır. Ancak üst geçişler ve (a) bendi kapsamındaki uçuş izin başvurularında yukarıda sayılan belgeler aranmaz.
- Yabancı devlet ve hükümet başkanlarını taşıyan hava araçları,
  - Her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif, patlayıcı madde taşıyan hava araçları,
  - Hava aracı için standart teçhizat sayılmayan ilave harp malzemesi, silah taşıyan hava araçları,
  - Hava fotoğrafı veya görüntüsü çekmede kullanılan fotoğraf veya görüntü çekme makinesi taşıyan hava araçları,
  - Yurt dışından yeni satın alınıp, ana üssüne ilk kez uçan askeri ve kolluk kuvvetlerine tahsisli hava araçları,
  - Tanker uçakları,
  - Silahlı askeri birliklerin naklinde kullanılan hava araçları,
  - Sınırötesi uçuş yapan insansız hava araçları.
- 1.17. Türk hava sahasını ve havalimanlarını kullanmak isteyen yabancı devlet hava araçları için önceden izin alınması zorunludur.
- NATO'ya üye veya özel ikili anlaşma yapılmış bir devlete ait ise;  
(Madde 1.16'deki uçuşlar hariç) çalışma saatleri içinde Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığına,
  - NATO'ya üye olmayan bir devlete bağlı ise (özel ikili anlaşma yapılmış devletler hariç) Dışişleri Bakanlığına, başvurulur.
- 1.18. Madde 1.17'de belirtilen uçuşlarla ilgili olarak yapılacak başvurular için 3.3.2 sıralı maddede öngörülen şartlar geçerlidir.
- 1.19. Tehlikeli maddelerin taşınması: Her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif, parlayıcı, patlayıcı, tahrip edici, aşındırıcı, oksitleyici, zehirli madde ile yanıcı gazlar/sıvılar/katılar, organik peroksitler, can ve mal güvenliği

yönünden tehlikeli olduğu saptanmış maddelerin taşınması halinde madde 1.8'de belirtilen süreye uygun olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğüne (TMKT) bilgi verilir.

1.20. Madde 1.16.b bendi (Her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif, patlayıcı madde) kapsamında bulunan yükleri taşıyan yerli hava taşıyıcıları başvuru hükümlerine uygun olarak, tehlikeli maddelere ilişkin son kullanıcı belgesi ve kargo beyanıyla birlikte SHGM'ye başvuru yapar. SHGM, TMKT ve Dışişleri Bakanlığı ile koordineli olarak başvuruyu değerlendirir.

1.21. Dışişleri Bakanlığı tarafından iletilen ve 1.16.b maddesinde sayılan tehlikeli maddelere ilişkin izinlendirmelerde Ankara/Esenboğa, İstanbul/Atatürk, İstanbul/Sabiha Gökçen ve Adana havalimanları kullanılır.

Ancak, radyoaktif ve nükleer maddelerin taşınması durumunda Ankara/Esenboğa, İstanbul/Atatürk, İstanbul/ Sabiha Gökçen ve İzmir/Adnan Menderes havalimanları kullanılır.

1.22. Yabancılar tarafından Türk Hava Sahasında havada yakıt ikmali yapılması özel izne tabidir. 15 iş günü öncesinden talepte bulunulur. Talebin Genelkurmay Başkanlığınca uygun görülmesi halinde belirlenecek saha ve tedbirlere bağlı kalınması kaydıyla izin verilir.

1.23. Tarife koordinasyonu ve tarife düzenlemesi olan havalimanları: Hava trafiğinin yoğunluğu ve/veya havalimanlarındaki kısıtlamalar nedeniyle IATA tarafından belirlenen kurallar ve DHMİ Genel Müdürlüğü Slot Uygulama Talimatı doğrultusunda:

- a) İstanbul/Atatürk Havalimanında; yaz ve kış tarife dönemlerinde haftanın her günü tarifesi koordine edilen (Seviye-3) havalimanı,
- b) İstanbul/Sabiha Gökçen Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, haftanın her günü tarifesi koordine edilen (Seviye-3) havalimanı,
- c) Antalya Havalimanında; yaz tarife döneminde haftanın her günü koordine edilen (Seviye-3), kış tarife döneminde tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı,
- d) Ankara/Esenboğa Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı,



- e) İzmir/Adnan Menderes Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı,
- f) Muğla/Dalaman Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı,
- g) Muğla/Bodrum/Milas Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı.

1.24. Slot uygulama detayları için ilgili Havacılık Bilgi Genelgesine (AIC) bakınız.

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

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

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

#### **ICAO'ya üye ülkelerin isimleri aşağıda sunulmuştur:**

ABD, Afganistan, Almanya, Andorra, Angola, Antigua ve Barbuda, Arjantin, Arnavutluk, Avustralya, Avusturya, Azerbaycan, Bahamalar, Bahreyn, Bangladeş, Barbados, Belçika, Belize, Benin, Beyaz Rusya, Bhutan, Birleşik Arap Emirlikleri, Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı, Bolivya, Bosna-Hersek, Botswana, Brezilya, Brunei, Bulgaristan, Burkina Faso, Burundi, Yeşil Burun (Cabo Verde), Cezayir, Cook Adaları, Çad, Çek Cumhuriyeti, Çin, Danimarka, Djibuti, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Dominik Cumhuriyeti, Ekvator, Ekvator Ginesi, El Salvador, Endonezya, Eritrea, Ermenistan, Estonya, Etiyopya, Fas, Fiji, Fildişi Sahilleri (Cote D'Ivoire), Filipinler, Finlandiya, Fransa, Gabon, Gambia, Gana, Gine, Gine Bissau, Grenada, Guatemala, Guyana, Güney Afrika Cumhuriyeti, Güney Kıbrıs Rum Kesimi, Kore Cumhuriyeti, Güney Sudan, Gürcistan, Haiti, Hırvatistan, Hindistan, Hollanda, Honduras, Irak, İran, İrlanda, İspanya, İsrail, İsveç, İsviçre, İtalya, İzlanda, Jamaika, Japonya, Kamboçya, Kamerun, Kanada, Karadağ,

Katar, Kazakistan, Kenya, Kırgızistan, Kiribati, Kolombiya, Komoros, Kongo Cumhuriyeti, Kostarika, Kuveyt, Kore Demokratik Halk Cumhuriyeti, Küba, Laos, Lesotho, Letonya, Liberya, Libya, Litvanya, Lübnan, Lüksemburg, Macaristan, Madagaskar, Makedonya, Malavi, Maldivler, Malezya, Mali, Malta, Marshall Adaları, Mauritius, Meksika, Mısır, Mikronezya Federal Devleti, Moğolistan, Moldova, Monako, Moritanya, Mozambik, Myanmar, Namibya, Nauru, Nepal, Nijer, Nijerya, Nikaragua, Norveç, Orta Afrika Cumhuriyeti, Özbekistan, Pakistan, Palau, Panama, Papua Yeni Gine, Paraguay, Peru, Polonya, Portekiz, Romanya, Rwanda, Rusya, Saint-Kitts ve Nevis, Saint-Lucia, Saint-Vincent ve Grenadines, Solomon Adaları, Samoa, San Marino, Sao Tome ve Principe, Senegal, Seyşeller, Sırbistan, Sierra Leone, Singapur, Slovakya, Slovenya, Somali, Sri Lanka, Sudan, Suriname, Suriye, Suudi Arabistan, Swaziland, Şili, Tacikistan, Tanzanya, Tayland, Togo, Tonga, Trinidad ve Tobago, Tunus, Türkiye, Türkmenistan, Timor-Leste (Doğu Timor), Uganda, Ukrayna, Uruguay, Umman, Ürdün, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Yemen, Yeni Zelanda, Yunanistan, Zambiya, Zimbabve.

## 2. GENEL HAVACILIK, İŞ, AMBULANS, İNSANİ YARDIM VE ÜST GEÇİŞ UÇUŞLARI

### 2.1. GENEL

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

ECAC üyesi ülkeler; Arnavutluk, Ermenistan, Avusturya, Azerbeycan, Belçika, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Güney Kıbrıs Rum Kesimi, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Gürcistan, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Latviya, Litvanya, Lüksemburg, Malta, Moldova, Monako, Karadağ, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, San Marino, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, İspanya, İsveç, İsviçre, Makedonya, Türkiye, Ukrayna, Birleşik Krallık.

**ECAC için;**

- Koltuk kapasitesine bakılmaksızın Genel Havacılık uçuşları için orjinal sigorta talep edilmemektedir. (Genel havacılık uçuşları dışındaki uçuşlar için orjinal sigorta talep edilmektedir.)
- ECAC üyesi ise 12 koltuk kapasiteye kadar evrağa gerek yoktur.
- Uçuş planının remarks hanesinde ECAC ifadesi mutlaka belirtilmelidir.
- Uçak koltuk kapasitesi 13 ve üzerinde ise Otomasyon sistemine kuyruk tanıtılmalıdır ama permi başvurusu ve orjinal sigorta gerekmemektedir.  
“İlgili tescil, kişinin kendi hava aracı ile iş seyahati veya genel havacılık kapsamında uçuşlar gerçekleştirecektir ve ticari amaç taşımamaktadır” ifadesi ile Otomasyon sisteminde onaylanan tüm kuyruklar koltuk kapasitesine bakılmaksızın FPL ile uçabilirler.
- 28 Mayıs 2015 tarihinde güncellenen AIP GEN 2.1.1 gereğince ECAC kapsamındaki uçakların iç hatlarda yaptığı seferleri için permi alınmamaktadır.

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

Otomasyon sistemine kuyruk tanıtılmalıdır ama permi başvurusu ve orjinal sigorta gerekmemektedir.

2.1.3 ECAC ülkeleri dışında, ülkemizle ikili hava ulaştırma anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelerin siciline kayıtlı hava araçlarının mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgelerinin SHGM otomasyon sisteminde tanımlı ve geçerli olması kaydıyla teknik iniş, genel havacılık veya kişinin kendi hava aracı ile iş seyahati amaçlı yapacağı uçuşları için Türk Hava Sahasına girmeden, uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş planıyla birlikte uluslararası hava trafiğine açık bir havalimanına iniş ve kalkış yapması kaydıyla karşılıklılık esasına göre izin verilebilir. SHGM otomasyon sisteminde tanım-

lı olmayan hava araçlarınınca, mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgeleriyle birlikte madde 3.3.2'ye göre izin başvurusu yapılır.

Otomasyon sistemine kuyruk tanıtılmalıdır ama permi başvurusu ve orjinal sigorta gerekmemektedir.

## 2.2. ÜST GEÇİŞ

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

ECAC ülkeleri ve ülkemizle ikili hava ulaştırma anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelerinin dışındaki ülkelerin siciline kayıtlı hava araçlarının uçak evraklarının ve mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortasının SHGM otomasyon sisteminde tanımlı ve geçerli olması gerekmektedir. Koltuk kapasitesine bakılmaksızın tüm transit geçiş ve inişler için permi başvurusunda bulunulmalıdır.

## 3. TARİFELİ UÇUŞLAR

### 3.1. GENEL

3.1.1. Türk hava sahası ve havalimanları kullanılarak yapılacak tüm tarifeli uçuşlar takip eden maddelerde belirtilen usuller çerçevesinde, SHGM'nin iznine tabidir.

Ülkeler arasında yapılan antlaşmalar kapsamında tayin olunan havayolları ile belli bir süreç içinde belirlenen noktalar ve frekanslar doğrultusunda kaç uçuşun yapılabileceği, hangi havaalanlarının kullanılacağı, uçuşlara günün hangi saatlerinde izin verileceği ve ne tür ikili düzenlemelere ihtiyaç duyulacağı belirlendiği; kalkış saatleri ile bilet ücretlerinin de önceden ilan edilip halkın kullanımına sunulan düzenli yolcu ve/veya kargo taşımak amacı ile planlanan ticari seferlerdir. Bu seferlerde tek yön bilet satışı yapılabilmektedir. (Şikago Konvansiyonu madde 6 Tarifelenmiş Hava Servisi)

### 3.2. İZİN BAŞVURU USULLERİ

3.2.1. Uçuş izinleri için başvurular ikili anlaşmalarda aksine bir hüküm bulunmadık-

ça tarife döneminden en geç 30 gün önce SHGM otomasyon sistemi (<http://otomasyon.shgm.gov.tr/shgmSeam/>) kullanılarak yapılır.

### 3.3. İSTENİLEN BELGE VE BİLGİLER

3.3.1. Uçuş izin başvurularında istenen belgeler:

- a) Kendi ülkesinin Sivil Havacılık Otoritesi tarafından düzenlenmiş hava-yolu işletme ruhsatı (AOC),
- b) Uçuşa elverişlilik sertifikası,
- c) Tescil sertifikası,
- d) Gürültü sertifikası,
- e) Üçüncü şahıs mali sorumluluk ve mali sorumluluk sigorta sertifikaları (ıslak imzalı) (Bkz. GEN-1.2 Ek-1 ve Ek-2).

3.3.2. Uçuş izin başvurularında istenen bilgiler:

- a) Başvuruyu yapan kuruluşun adı,
- b) İşletenin ticari unvanı ve adresi,
- c) Hava aracının ve/veya işletenin milliyeti,
- d) Hava aracının tescili,
- e) Hava aracının tipi ve azami kalkış ağırlığı (MTOW),
- f) Sefer sayısı ve çağrı adı,
- g) Kalkış - varış havalimanı,
- h) Uçuş gün ve saatleri,
- i) Uçuş amacı,
- j) Yolcu uçuşu için; Askeri meydan kullanılması halinde yolcu isim listesi,
- k) Kargo uçuşu için; taşınan kargoda her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif madde (varsa ICAO tanıma kodlarının yazılması), optik ya da elektronik savaş donanımı olup olmadığına dair detaylı bir açıklamanın da yer aldığı kargo beyanı.

## 4. TARİFESİZ HAVA TAŞIMACILIĞI

### 4.1. GENEL

4.1.1. Türk hava sahası ve havalimanları kullanılarak yapılacak tüm tarifesiz uçuşlar, Madde 1.12, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.2.1, 4.4.1.c, 4.4.2.3.3.b'de sayılanlar hariç takip eden maddelerde belirtilen usuller çerçevesinde SHGM'nin iznine tabidir.

Tarifersiz uçuşlarda, uçuş hakkı taşımanın yapılacağı karşılıklı iki ülkenin hava taşıyıcılarına tanınır. Belirli bir tarifeye tabi olmayıp talepler doğrultusunda düzenlenir. Bu uçuşlarda ücret veya kira ile yolcu, yük veya posta taşınmaktadır. (Şikago Konvansiyonu madde 5 Tarifersiz Uçuş Hakkı)

## 4.2. İZİN BAŞVURU USULLERİ

4.2.1. Sezonluk turist ve kargo taşımacılığı yapmayı planlayan havayolu işletmeleri, sezonluk uçuş programlarını, tarife dönemlerinin başlangıcından en geç 30 gün önce SHGM otomasyon sistemi üzerinden (<http://otomasyon.shgm.gov.tr/shgmSeam/>) SHGM'ye göndermekle yükümlüdür.

## 4.3. İSTENİLEN BELGE VE BİLGİLER

4.3.1. Uçuş izin başvurularında gereken belgeler; Madde 3.3.1'de sayılan belgeler.

4.3.2. Uçuş izin başvurularında yer alması gereken bilgiler;

- a) Madde 3.3.2'de sayılan bilgiler,
- b) Askeri ve Devlet uçaklarında pilotun adı/rütbesi ve mürettebat sayısı,
- c) VIP yolcuların adları, rütbeleri ve ünvanları.

## 4.4. TARİFESİZ (CHARTER) SEFERLER

4.4.1. Turistik Charter Uçuşları:

- a) Tamamen havayoluyla veya kısmen havayolu, kısmen de kara/deniz yoluyla yapılan toplam seyahat bedeline; otel, yemek, uçak bileti, transfer vs. gibi masrafların dâhil olduğu ve önceden düzenlenmiş bir ya da birden fazla seyahat acentesi ile uçağın tamamını kapsayan kira sözleşmesine dayanarak geliş - gidiş esaslı çerçevesinde, rezervasyon yapmış yolcuların taşınması amacıyla düzenlenen kapsamlı uçuşlardır. Bu uçuşlarda tek yönlü bilet ile yolcu taşınmaz,
- b) Türk taşıyıcılarına charter kısıtlaması uygulanmayan ülkelerden yapılan charter uçuşlarında mütakabiliyet ilkesine göre uçak koltuk kapasitesinin yüzde onuna (%10) kadar koltuk satışı yapılabilir,
- c) Yerli havayolu işletmeleri hava araçlarının SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olması ve uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş amacını içeren uçuş planlarını göndermeleri ve uygun görülmesi kaydıyla yurt dışı uçuşlarını uçuş planıyla gerçekleştirirler. Uygun görülmeyen uçuşlar için madde 3.3.2'ye göre izin başvurusu yapılır.

#### 4.4.1.1. İzin Başvuru Usulleri

Madde 3.3'e ilave olarak tur operatörü ile hava taşıyıcısı arasında imzalanmış bulunan sözleşme ibraz edilir.

(Yabancı menşeli taşıyıcıların turistik charter uçuşları için istenmektedir)

#### 4.4.2. Diğer Charter Uçuşları

##### 4.4.2.1. Kapalı Tur

Şirket veya spor organizasyonu, seminer, konferans toplantısı gibi özel sebeplerle düzenlenen, geliş ve gidiş kuralı esas alınarak gerçekleştirilen uçuşlardır. Havayolu işletmeleri ile yapılan sözleşme ile madde 3.3'e göre başvuru yapılır.

##### 4.4.2.2. Özel Charter

Tek bir kiralayan ile hava aracının tamamını kapsayan bir kira sözleşmesine dayanarak belirli bir gruba tahsis edilen geliş veya gidiş esaslı, yolcunun ayrıca ücret ödemediği uçuşlardır. Havayolu işletmeleri ile yapılan sözleşme ile madde 3.3'e göre başvuru yapılır.

##### 4.4.2.3. Kargo Charter Uçuşları

Türk hava sahası veya havalimanları kullanılarak gerçekleştirilen ve tarifeli uçuş kapsamı dışında kalan, amacı sadece kargo taşıma olan seferlerdir. Yolcu kabul edilmeyen ve kargo uçağında taşınabilecek kişiler:

- Uçuş ekip üyesi ve işletenin İşletme El Kitabında izin verilen ve buradaki talimatlara uygun olarak taşınan şirket personeli, personelin aile üyeleri, denetçiler ve şirketin eğitim verdiği kişiler,
- İlgili kamu kurum/kuruluş yetkili temsilcisi,
- Uçaktaki belirli ve özel bir sevkiyat ile ilgili olan görevli kişiler.

Kargonun içeriği nedeniyle hava aracında refakatçi bulunması durumunda; mali sorumluluk sigortası (Bkz. GEN-1.2 Ek-1) SHGM'ye gönderilir.

Yabancı taşıyıcılar için 3.3'e göre başvuru yapılır.

##### 4.4.2.3.1. İzin Başvuru Usulleri

Madde 3.3'e ilave olarak istenen belgeler:

- Havayolu işletmesi ile kargo sahibi veya kargo acentesi arasında imzalanmış uçuşu kapsayan sözleşme,
- Kargonun cinsi,

- c) Kargo sahibinin veya hava aracını kiralayanın ticari unvanı, adı, iletişim bilgileri (adresi, telefon numarası, e-postası ve faks numarası),
- d) Alıcı firmanın ticari unvanı, adı, iletişim bilgileri (adresi, telefon numarası, e-postası ve faks numarası)

#### 4.4.2.3.2. Tarifersiz Düzenli Kargo Uçuşları

Bir ya da birden fazla gönderici/alıcı için belli bir süreyi (yıllık, sezonluk vb.) kapsayacak şekilde hava aracının tamamının kiralınmasını kapsayan bir kira sözleşmesine dayanarak, düzenli olarak belli noktalar arasında gidiş veya dönüşlerde kargo taşıma amacı ile yapılan uçuşlardır. 4.4.2.3.1 İzin Başvuru Usullerine göre başvuru yapılır.

#### 4.4.2.3.3. Münferit Kargo Uçuşları

- a) Bir ya da birden fazla gönderici/alıcı için hava aracının tamamını kapsamak üzere yapılan sınırlı sayıda uçuş içeren bir kira sözleşmesine dayanarak, bir ya da birkaç uçuş ile, belli noktalar arasında gidiş veya dönüşlerini sağlamak amacı ile yapılan uçuşlardır. 4.4.2.3.1 İzin Başvuru Usullerine göre uçuş başvuru yapılır.
  - b) Yerli havayolu işletmeleri hava araçlarının SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olması ve uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş amacını içeren uçuş planlarını göndermeleri ve uygun görülmesi kaydıyla yurt dışı uçuşlarını uçuş planıyla gerçekleştirirler.
- Uygun görülmeyen uçuşlar için madde 3.3.2'ye göre izin başvurusu yapılır.

#### 4.4.2.4. Bagaj Taşımacılığı

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

#### 4.4.2.4.1. İzin Başvuru Usulleri

Madde 3.3' e ilave olarak istenen belgeler:

- a) Havayolu işletmesi ile yük sahibi veya kargo acentesi arasında imzalanmış uçuşu kapsayan sözleşme,
- b) Yükün miktarı,
- c) Yük sahibinin veya kargo acentesinin ticari unvanı, adı, iletişim bilgileri (adresi, telefon numarası, e-postası ve faks numarası),



- d) Alıcı firmanın ticari unvanı, adı, iletişim bilgileri (adresi, telefon numarası, e-postası ve faks numarası).

## 5. İLAVE BELGE TALEPLERİ

SHGM, gerekli hallerde veya denetim esnasında havayolu, hava aracı ve uçuşlara ilişkin aşağıda belirtilenlere ilave olarak her türlü bilgi ve belgeyi istemeye yetkilidir:

- a) Uçuşlarda uygulanacak ücretler (dönemlik uçuşlar),
- b) İlgili otoriteden alınan uçuş izni (permi numarası),
- c) Tarifeli uçuş yetki belgesi,
- d) Tur operatörünün tanıtım materyalleri,
- e) Havayolu ve/veya acente bilet örneği veya master bilet örneği,
- f) Paket tur olduğunu belirtir voucher (otelde kalış kuponu) belgesi,
- g) Kapalı tura dair belgeler,
- h) Yolcu listesi,
- i) Tehlikeli madde içeren kargo için Son Kullanıcı Belgesi,
- j) Hava taşıyıcısının tehlikeli maddeyi IATA kurallarına göre taşıdığını beyan eden taahhütnamesi veya gerekli bildirimleri,
- k) Taşınan kargo için sigorta belgesi,
- l) Havayolu taşıma senedi (Konşimento),
- m) Gönderici belgesi,
- n) Gümrük ithalat ve ihracat beyannamesi,
- o) Yolcu seyahat evrakları,
- p) ICAO kodu,
- q) Bagaj miktarı ile bagaj alıcı ve göndericisini gösterir belgeler,

### Kiralık uçaklarda;

- r) Kiralayanın adı ve iletişim bilgileri,
- s) Kira sözleşmesi,
- t) Kiralama sigortası.

## 1 SAYILI MALİ MESULİYET SİGORTASI SERTİFİKASI

..... olarak, işbu belge vesilesiyle  
sigorta şirketinin adı ve adresi

..... için .  
hava taşıyıcısının adı

bedensel yaralanmayı, bagaj ve kargo hasarını kapsayacak şekilde bir mali mesuliyet sigortası sözleşmesinin yapılmış olduğunu tasdik ederiz. Söz konusu mali mesuliyet sigortası, yukarıda belirtilmekte olan hava taşıyıcısının sahibi olduğu veya kendisi tarafından işletilmekte olan uçaklarda taşınan tüm yolcular için geçerlidir.

"Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçları Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği" adlı Yönetmelik uyarınca söz konusu sigorta teminatı aşağıdaki şekildedir:

- Bedensel yaralanma için yolcu başına 250.000 SDR
- Bagaj hasarı ve bagajların geç teslimi için yolcu başına 1.131 SDR
- Gecikmenin sebebiyet verdiği hasar için yolcu başına 4.694 SDR
- Kargo hasarı için kilogram başına 19 SDR

Söz konusu sigorta teminatı ..... tarihinden itibaren .....

tarihine kadar geçerlidir. Tarafımız bu vesileyle .....'de sigortacı  
Ülke

olarak hareket etmek üzere yetkilendirilmiş/ruhsatlandırılmış olduğumuzu beyan ederiz.

.....  
Tanzim tarihi (*her sayfada*)

.....  
Sigorta şirketinin veya lider sigorta şirketinin  
İmzası ve Kaşesi (*her sayfada*)

## 2 SAYILI ÜÇÜNCÜ ŞAHIS MALİ MESULİYET SİGORTASI SERTİFİKASI

..... olarak işbu belge vesilesiyle  
sigorta şirketinin adı ve adresi

..... için .  
hava taşıyıcısının adı

.....  
Tip, seri numarası, tescil işareti ve azami kalkış ağırlığı  
(MTOW)

uçaklarının işletimi sırasında doğan bedensel  
yaralanma ve mal hasarı/zararını kapsayan

Uçakta taşınmayan üçüncü şahıslar veya mal ve eşya için geçerli olmak üzere üçüncü şahıs mali  
mesuliyet sigortasının yapılmış olduğunu tasdik ederiz

*“Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması  
Gereken Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği”* ne uygun olarak uçak ve hasar  
gerçekleşmesi başına toplam sigorta bedeli ..... SDR'dir.

Söz konusu sigorta teminatı ..... tarihinden itibaren ..... tarihine  
kadar geçerlidir. Tarafımız bu vesileyle ..... 'de sigortacı olarak hareket  
Ülke

etmek üzere yetkilendirilmiş/ruhsatlandırılmış olduğumuzu beyan ederiz.

.....  
Tanzim tarihi (*her sayfada*)

.....  
Sigorta şirketinin veya lider sigorta şirketinin  
İmzası ve Kaşesi (*her sayfada*)

**CERTIFICATE of INSURANCE No:1**

We, ..... herewith certify  
Name and address of the insurance company

that for .....  
Name of the air  
carrier

a liability insurance contract to cover bodily injury, damage to baggage and cargo has been concluded. It applies to all passengers carried aboard an aircraft owned or operated by the a.m. air carrier.

The insurance coverage pursuant to the By-law "Türk ve Yabancı Sivil Hava araçları Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği" is as follows:

- **250.000 SDR** per passenger for bodily injury
- **1.131 SDR** per passenger for damage to baggage and delayed carriage of baggage
- **4.694 SDR** per passenger for damage caused by delay
- **19 SDR** per kilogram for damage to cargo

The insurance coverage is valid from ..... to..... We

herewith declare that we are licensed to act as an insurer in .....  
Country

.....  
Date of issue (if applicable on each page)

.....  
Signature and Stamp of the insurance company  
or of the lead insurance company  
(if applicable on each page)

## CERTIFICATE of INSURANCE No:2

We,....., herewith certify that  
Name and address of the insurance company

for ..... a third party liability insurance  
Name of the air carrier

to cover bodily injury and damage to property arising

during the operation of the aircraft .....  
Type, serial number, registration mark and maximum take-off mass  
(MTOW)

To third persons or property not carried aboard the aircraft has been concluded.

The insurance sum per aircraft and occurrence of damage, in compliance with the By-law "Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği",

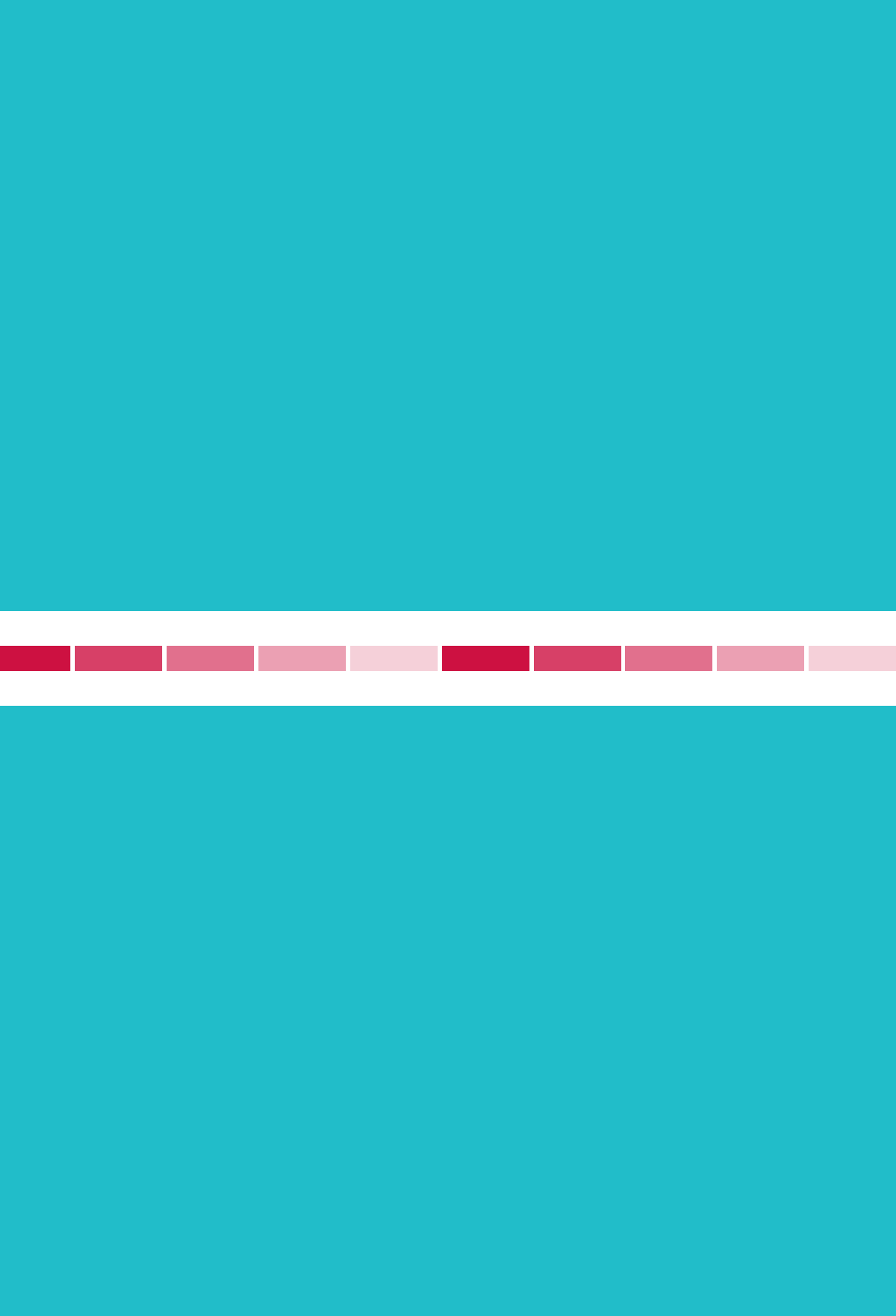
is ..... SDR.

The insurance coverage is valid from ..... to..... We

herewith declare that we are licensed to act as an insurer in.....  
Country

.....  
Date of issue (if applicable on each page)

.....  
Signature and Stamp of the insurance company or of  
the lead insurance company (if applicable on  
each page)



# **KAYIP BAGAJ/WORLDTRACER MANAGEMENT**

## KAYIP BAGAJ/WORLD TRACER MANAGEMENT

WORLTRACER sistemi bagaj aksaklıkları ile ilgili olarak SITA (Atlanta Data Processing Center) tarafından 1984 yılında kurulan ve 1960 havaalanında 360 havayolu, 60 handling şirketinin üye olduğu bir sistemdir. Gün geçtikçe kullanımı yaygınlaşmaktadır.

Amacı kaybolan bagajlar ve bulunan bagajların ortak bir sistem üzerinde takibini ve araştırmasını sağlamak, hasarlanan ve içerisinde eksik bulunan bagajların tespiti için rapor hazırlamaktır. sistemin çalışma prensibi ise kaybolan bagajların eşleştirilmesine dayanmaktadır.

### KAYIP EŞYA OFİSLERİ

Şirketlerin yönetmelik ve talimatları ile IATA /ICAO hükümleri ve Montreal sözleşmesi doğrultusunda yolcuların seyahatlerinde oluşacak her türlü bagaj aksaklıkları konusunda hizmet veren birimlerdir.

WORLTRACER sistemine kayıt olan havayolları gerek kendi ofisleri gerekse yetkilendirilmiş handling firmaları ile sistemi kullanırlar. Yetkilendirme havayolu worldtracer yöneticileri tarafından sistem üzerinde gerekli istasyon tanımlamaları ile yapılır. Prosedürler havayolları tarafından belirlenir.

### BAGAJ

#### KAYITLI BAGAJ

Taşıyıcının sorumluluğu altına aldığı yolcu biletine ve check-in sistemine bagaj etiketi ile kaydedilmiş eşyalardır.

#### KAYITSIZ BAGAJ

Tamamen yolcu sorumluluğunda olup kabinde taşımakta olduğu eşyadır. Kabin bagajı olarakta adlandırılır.

### KONTUARA BAGAJ KABULU

#### 1. BAGAJ ETİKETLEME MAKİNASININ VE BAGAJ ETİKETLERİNİN KONTROLÜ

Bag etiket makinasının etiketleri düzgün ve okunaklı yazmasının sağlanması gerekir, bozuk veya silik etiketler bagaj ayırma sistem tarafından okunamayacağından refuze edilecektir unutmayınız.

Bag etiketlerinin yapışkanlığından emin olunuz, bazı etiket ruloları yapışkanlık özelliğini kaybettiği veya defolu olduğu için kopmaktadır.



2. Bag etiketlerinin ufak parçalarını mutlaka bagajın iki farklı yanına yapıştırınız ve isim etiketi yapıştırmayan yolcularımızı uyarınız !!!
3. Yolcu off-load edildikten sonra bagaj etiketleri silineceğinden bagaj etiketleri yeni yer numarası üzerine tekrar girilmelidir.
4. HASARLI VEYA KIRILACAK EŞYA  
Hasarlı bagajlar için hasarlı bag etiketi kullanılması hasarın etiketlerin arka kısmında bu iş için ayrılan kısımda işaretlenip mutlaka hasarın belirtilmesi gerekir.  
Kırılacak nitelikteki eşyalar üzerine kırılacak eşya etiketleri yapıştırılmalı ve eşyanın el ile taşınması sağlanmalıdır.
5. KONTUARDA BAGAJ OLARAK ALINAMAYACAK EŞYALAR  
Tehlikeli maddeler, sıvı içeren eşyalar, yiyecek maddeleri, çalısır veya elektrik bağlantıları ayrılmamış durumdaki tüm elektronikler vb.... Uçuş güvenliğini tehdit edeceğinden hiçbir şart altında bagaj olarak kabul edilemez ve yolcuya iade edilir.
6. Excess bagajı olan yolculara işlem yapılmayıp ödemesi gereken kilo bildirilip yolcu bagajları iade edilip satış ofisine yönlendirilir hiçbir şekilde bagajlar kontuar üzerinde veya yakınlarında bırakılmaz veya bekletilemez yolcu excess bag kuponunu teslim etmesi halinde check-in işlemi yapılabilir.
7. Yolcularımız otele alınırken veya uçuş iptallerinde mutlaka bagaj etiketleri kontrol edilmelidir ve transit yolcu olup bagajı istasyonumuza kadar etiketli tüm bagajlar için etiket değiştirilmelidir. Kontuara başvuran yolcularının mutlaka bagaj etiketleri chck edilmeli ve bagaj etiketleri mutlaka sisteme girilmelidir veya checkin bilgileri ile karşılaştırılmalıdır.
8. Deporte veya inad yolcuların bagajları araştırılmalı etiketleri değiştirilmelidir.
9. Securityler kontrollü olarak uçağa sevk edilir.

### **KAYIP EŞYA RAPORLARI**

Geçerli etiket ve bilete sahip ve son uçuşunu şirketimiz ile yapmış olan yolcumuzun bagajlarının teslim edilememesi halinde düzenlenen raporlardır. Takip amaçlı kullanılır sorumluluk kabulü anlamını taşımaz.

WMAHLU formatı ile mask açılır.

```
?WMAHL
NM *           .IT           .PT
TN
CT*
BI *           .BI           .BI           .BI
FD *           .RT
BR             .BL           .DB
CC             .BW*         .NW*         .IN         .TK
PA *
PN             .CP           .TP
TA
AB             .EA
LD             .KK         .FI
AG *           .TX
```

\* doldurulması zorunlu elementleri gösterir.

Format doldurulurken nokta isareti kullanılmaz (nokta tanımlama işaretidir.)

Tüm sistemde BÜYÜK HARF kullanılır. Format sistem yöneticisi tarafından ihtiyaçlara uygun olarak değiştirilebilir.

Maksimum 10 adet bagaj için rapor tutulabilir. İsim NM hanesi 3 ismi, RT hanesi 5 ve FD 4 uçuşu kabul eder.

```
WMAHL ISTHK
NM HASAN/TOYGAR           .IT HT           .PT MR
TN HK100006/HK100007
CT BU23WCX/BK10XXX
BI SAMSONITE             .BI ALDI BRAND BOX .BI           .BI
FD HK001/11JAN/HK007/12JAN .RT AYT/ESB/IST
BR HK001/11JAN           .BL AYT           .DB ESB
CC Y                     .BW 3/45         .NW 2/35         .IN N           .TK 205441123456
PA MAHMUTBEY CAD NO1 KAT2 SIRINEVLER/IST
PN 0212 654 43 64       .CP 0532 1121111 .TP 0512 233 22 22
TA İBER HOTEL BERGAMA           .DV 18JAN
AB ALBER STR 13 HAMBURG GERMANY .EA HTOYGAR/D/GMAIL/COM
LD TA01 ADRESE SEVK           .KK Y           .FI FWD TO IST
AG HST                   .TX AYTL LHK/AYTL LHX/ESBLLHK/ESBLLXH
```

Sistem sonuçta 5 haneli bir referans numarası üretecektir.

```
?WM DAH ISTHK10001
```

**WMAHL**: Raporun tutulduğu istasyon ve airline kodu

**WMAHL ISTHK**

- NM** : Bilet üzerindeki isim (Soyadı / İsim şeklinde yazılır)  
**Örn: (NM : TOYGAR/HASAN/SERHAN)**
- IT** : İsmi baş harfleri. **Örn: (IT : HST)**
- PT** : Yolcunun cinsiyeti veya mesleki ünvanı (mr, mrs, mss, prof, dr ....  
şeklinde)  
**Örn: (PT : MR)**
- TN** : Kayıp bag etiket numaraları  
**Örn: (TN : HK354576/HK354577 veya TN : HK354576-77)**
- CT** : Tip ve Renk kodları (IATA id chart yardımı ve yolcumuza sorular sorarak tespit edilir)  
**Örn: (CT : BK23CVX/BU22HWC)**
- BI** : Bagajın markası ve dış özellikleri (marka bilinmiyor ise YY şeklinde yazılacaktır)  
**Örn: (BI : Samsonite veya BI : yy/bag has a mc straaps)**
- FD** : Yolcumuzun tüm gerçekleştirdiği uçuşlar (Uçuş no / tarih şeklinde sırasıyla yazılır)  
**Örn: (FD : XK120/11JAN/XF654/12JAN/HK152/13JAN)**
- RT** : Yolcumuzun uçuş yaptığı tüm istasyonlar sırasıyla yazılır.  
**Örn: (RT : HKT/SIN/BKK/IST)**
- BR** : Bagaj etiketi üzerinde yazan uçuşlar tarihleri ile belirtilir.  
**Örn: (BR : XK120/11JAN/XF654/12JAN)**
- BL** : Yolcumuzun bagajını son gördüğü istasyon  
**Örn: (BL : HKT),**
- DB** : Yolcumuzun bagajının bağlı olduğu son istasyon  
**Örn: (DB : IST)**
- CC** : Bagajın içeriğindeki eşyalar CC: y ile rapor sonunda kategorilere ulaşılır  
Bagajın içeriği sadece bir kategoride tek bir maddeden oluşuyorsa CN : ...olarak kullanılır  
**Örn: (CC : Y veya CN : food/aubergine)**
- BW** : Toplam bagaj sayısı ve kg **Örn : (BW: 5/65)**
- NW** : Kayıp bagaj sayısı ve kg **Örn : (BW: 1/13)**
- IN** : Yolcumuzun kendine ait sigortası olup olmadığı (var ise Y yok ise N yazılır)
- TK** : Bilet numarası (Airline kodu belirtilerek yazılır) **Örn: (TK : 212 4134543566)**
- PA** : Yolcumuzun daimi adresi

- PN** : Yolcumuzun daimi telefon numarası  
**CP** : Yolcumuzun cep telefon numarası  
**TA** : Yolcumuzun geçici adresi  
**TP** : Yolcumuzun geçici telefon numarası  
**DV** : Yolcumuzun geçici adresinden ayrılacağı tarih.  
**Örn: (DV: 27JAN)**
- AB** : Yolcumuzun bagajı üzerine yazmış olduğu adres.  
**EA** : E-mail adresi (@ işareti /d/, nokta ise / şeklinde kullanılır.)  
**Örn: (htoygar@gmail.com adresi EA : htoygard/gmail/com şeklinde yazılır)**
- LD** : Lokal sevkiyatın nasıl yapılacağına dair.  
**Örn: (LD: gümrük deklarasyonu alındı kargo ile sevki)**
- KK** : Yolcumuzdan anahtar veya kilit bilgilerinin alınıp alınmadığı  
**Örn: (alındı ise KK : Y alınmadı ise KK : N)**
- FI** : Bagajın gönderilmesi istenen istasyon.  
**Örn: (FI: FWD TO ISTHK)**
- AG** : Raporu hazırlayan personelin kodu  
**Örn: (AG : HST)**
- TX** : Mesaj verilecek istasyonların telex adresleri (uçuş yapılan tüm istasyonlara ve bagajın bulunabileceği düşünülen tüm istasyonlara ve handling firmalarına verilir)  
**Örn: (TX: HKTLXK/HKTLXF/SINLLXF/SINLLXF)**

### AHL RAPORU PIR (YOLCU KOPYASI)

WM PIR AHL ISTHK10001 formatı ile kullanılır.

PROPERTY IRREGULARITY REPORT	
HURKUS AIRLINES	OPEN 09:00-19:00 HOURS
LOST & FOUND	PHONE: 90 212 6544364
ISTANBUL	
FILE REFERENCE	: ISTHK10001/12JAN09/0740GMT
NAME	: TOYGAR/HASAN
TITLE INITIALS	: MR/HT
FLIGHT/DATE	: HK001/11JAN/HK007/12JAN
NUMBER OF BAGS	: 2
TICKET NUMBER	: 205441123456
COLOUR/TYPE	: BU23WCX/BK10XXX
TAG NUMBER	: HK100006/HK100007
PLEASE RETAIN PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK. THIS REPORT DOES NOT INVOLVE ANY ACKNOWLEDGEMENT OF LIABILITY	

**Pır raporunun üst ve alt bölümleri dss ekranından havayolu ve istasyona uygun olarak free format değiştirilebilir.**

#### **PIR RAPORU FARKLI DİLLERDE ALINABİLİR**

WMPIAHLISTHK/TU	TÜRKÇE
WMPIAHLISTHK/GE	ALMANCA
WMPIAHLISTHK/FR	FRANSIZCA
WMPIAHLISTHK/IT	İTALYANCA
WMPIAHLISTHK/RU	RUSCA
WMPIAHLISTHK/AR	ARAPÇA
WMPIAHLISTHK/FI	FİNCE
WMPIAHLISTHK/GR	YUNANCA
WMPIAHLISTHK/CZ	ÇEKÇE0
WMPIAHLISTHK/SP	İSPANYOLCA

#### **RAPOR HAZIRLANIRKEN DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR**

**TN:** Mutlaka doğru olduğuna emin olunuz. okunamıyorsa 3 rakam girilmeyebilir HK12X5XX gibi.

**CT:** Herzaman yolcunun ID chart üzerinde gösterdiği bagajları teyit ediniz karemiydi, fremuarlımıydı, kaç tutma sapı vardı .... gibi sorularla yönlendiriniz.

**BI:** markayı almaya çalışın detaylar önemlidir. Örn: BI: YY/ mickey mouse sticker var gibi.

Bagaj üzerinde eski etiket olup olmadığı veya başka bir isim yazıp yazmadığı / başka bir yolcu üzerine verilip verilmediği / aynı kontuarda seferi olan havayolu gibi detaylar bagaja daha çabuk ulaşmanızı sağlayacaktır.

Gümrükle ilgili detaylar ve gerekiyorsa evraklar yolcudan temin edilmelidir.

#### **AHL DOSYA GÖRÜNTÜLEME (DAH)**

AHL Kayıp bagaj raporu Dosya referans numarası ile, İsim ile, Etiket ile görüntülenebilir.

## WM DAH ISTHK10001: Referans numarası ile görüntüleme

```

WM DAH ISTHK10001
  /DRY/ 2 BAG CREATED 12JAN10/2222GMT/IST CONTROL
WT-12JAN
NM01 HASAN           .IT01 HT
NM02 TOYGAR
PA01 MAHMUTBEY CAD NO1 KAT2 SIRINEVLER/IST
PN01 0212 654 43 64 .CP01 0532 1121111 .TP01 0512 233 22 22
TA01 İBER HOTEL BERGAMA .DV01 18JAN
LD01 ADRESE SEVK
BW01 3/45
NW01 2/35
  /BAG01/
TN01 HK100006       .CT02 BU23WCX
BI01 SAMSONITE
  /BAG02/
TN02 HK100007       .CT02 BK10XXX
BI02 ALDI BRAND BOX
  /RTI/
RT AYT/ESB/IST
FD HK001/11JAN/HK007/12JAN

WMPN?

```

Raporu uzun uzun görüntülemektense, bizim için önemli olan noktaları görüntülemek istediğimiz zaman kısıtlanmalı görüntülemeye başvurulabilir. FA-File Area denilen bölüme dosyanın hangi parçasını görüntülemek istiyorsak onun bilgisini eklemek gereklidir.

## WMDAHİSTHK10001

## FA HIS/A

- HIS** : Dosyanın tüm hikayesi
- HIS/M** : Dosyanın sadece karşılaştırma match bilgileri
- HIS/A** : Dosyanın tüm detayları bilgi girişleri ve giriş yapanların kodları
- BAG** : Bagaj ile ilgili detaylar
- CLM** : Maliyet ile ilgili detaylar
- DPI** : Hasar ve Eksik ile ilgili detaylar
- DRY** : Sistem kayıtlama detayları
- MCH** : Dosyanın MR bilgileri
- OSI** : Doyanın diğer bilgi girişleri FI, FF, SI, TX ...
- PAX** : Yolcuya ait bilgiler

WM DAH/A  
 NM TOYGAR  
 EN TOY  
 TN HK102XXX  
 TN HK123456  
 MS ALLHK

**RTI** : Güzergah bilgileri RT, FD ...  
**SHO** : Dosyanın detaysız kısa görünümü

NM / EN / TN seçenekleri kullanılarak HK havayoluna ait tüm açık ve kapalı AHLdosyaları görüntülenebilir.

**EN:** ismin ilk üç harfi ile arama yapılabilmesini sağlar

**TN:** bilinmeyen 3 rakam için X kullanılabilir.

#### **DOSYAYA BİLGİ İLAVE ETME (AAH)**

**FF:** Free format 58 karakter satır ekleme (99 adet FF girişi yapılabilir)

**MR:** 2000 karakter paragraf ekleme (20 adet MR girişi yapılabilir)

**WM AAH ISTHK10001**

**AG HST**

**FF PAX A BILGI VERILDI 13JAN GELIP KENDISI ALMAK ISTER//HST**

**FF .....**

**WM AAH ISTHK10001**

**AG HST**

**MR // .....**

**.....**

#### **DOSYADA BİLGİ DEĞİŞİKLİĞİ (AAH)**

NM01 dışındaki tüm elemetler değiştirilebilir (NM01 sadece world tracer yönetici koduna sahip personel tarafından değiştirilebilir. Aynı sayfada 10 adet değişiklik yapılabilir. DAH ekranında görüntülenen tüm detaylar sıra numarası belirtilerek değiştirilebilir TN01 /TN03 / BI05 gibi

**WM AAH ISTHK10001**

**.AG HST**

**PN01 0212 6545454**

**CT02 BU10XXX**

**TN01 HK019275  
NM02 TAYYAR  
RT HKT/BKK/IST  
CC Y**

**SHC - (DOSYAYI BAŞKA BİR İSTASYONA TELEXLEME)**

Dosyamızı tüm detayları ile başka bir istasyona telex ile gönderebiliriz.

TI: telexe satır eklenebilir (3 satır 58 karakter)

**WM SHC AHL ISTHK10001  
.ISTLLHK  
TX ESBLLHK/AYLLHK  
TI PLS SEARCH AND ADV US EVEN IF NEG  
AG HST**

**MDO - (DOSYANIN DAHA FAZLA MATCH EŞLEŞTİRME VERMESİNİ SAĞLAMAK)**

Bu giriş ile dosyamızın bagaj karşılaştırma sayfasında daha fazla seçenek yaratılması sağlanır.

**WM MDO AHL ISTHK10001  
AG HST**

**XTR - (DOSYANIN ARAŞTIRMA SÜRESİNİ UZATMAK)**

Bu giriş ile dosyamızın araştırma süresi 100 güne uzatılmış olur. (Sistem kayıp bagaj dosyasını 5 gün boyunca arar)

**WM XTR ISTHK10001  
AG HST**

**SAH - (DOSYA ARAŞTIRMASINI DURDURMA)**

Bu giriş ile elimize ulaşan bagajın araştırması durdurulabilir.

**WM SAH ISTHK10001  
AG HST  
TN01  
CT02  
FF TN01/CT02 BAGAJ GELDI .....**

**RAT/RIT - (DOSYA ARAŞTIRMASINI YENİDEN BAŞLATMA)**

Bu giriş ile SAH ile araştırılması durdurulmuş bagajın araştırması yeniden başlatılabilir.



WM RIT AHL ISTHK10001  
 AG HST  
 TN02  
 CT01  
 WM RAT ISTHK10001  
 AG HST  
 TN01

#### FAH - (BULUNAN BAGAJI BAŞKA İSTASYONA SEVK)

WM FAH ISTHK10001  
 NM HASAN/TOYGAR  
 FO HK117/13JAN  
 FW AYTHK .OS ISTHK  
 XT HK113456  
 PA MAHMUTBEY CAD NO1 KAT2 SIRINEVLER/IST  
 TA İBER HOTEL BERGAMA .DV 18JAN  
 PN 0212 654 43 64 .CP 0532 1121111  
 SI TESLİMİNDE BILGI VERİLMESİ RICA  
 AG HST .TX AYTLHK

Bu format ile elimize ulaşan bagajın başka bir istasyonda teslimi isteniyorsa bagaj için rush etiket hazırlanır ve FAH mesajı çekilir. Dosyada MR hanesi olarak görülür. Kayıp bagajlardan birisi için çekilebileceği gibi hepsi içinde çekilebilir.

WM CAH ISTHK10001  
 NM HASAN/TOYGAR  
 CS A/USD50  
 AG HST .FS ESBHK .FT .RL 12 .HC Y  
 DR 13JAN .DD 14JAN .XR  
 RC  
 DA01  
 LD01 FWD TO ESBHK  
 SI01 YOLCUMUZUN BAGAJI TESLİM EDİLDİ /GEC TESLİM 50 USD ODENDİ

#### WMFAH ISTHK10001

#### CAH - (DOSYANIN KAPATILMASI)

Bagajlar teslim edildikten sonra dosyanın kapatılması işlemine geçilebilir.

**WM CAH ISTHK10001** ile mask açılır

**RL** : Bagajın kayıp olma sebebi RL kodları tablosundan seçilir.

**DR**: Bagajın geldiği tarih

**DD**: Bagajın teslim tarihi

**CS** : Yapılan ödeme miktarı (para birimleri ve ödeme şekillerine göre tespit edilir.)

X/EURO : Ödeme yapılmadığını  
 A/TRL300 : 300 TL avas ödemesi yapıldığını gösterir  
 D/USD5 : 5 dolar gönderim masrafı  
 F/CHF1200 : Final ödemesi dosyanın tamamen kapatıldığı anlamına gelir.

### RCB - (KAPALI DOSYANIN AÇILMASI)

Bu giriş kapatılmış bir dosyayı açmak için kullanılır. Dosya aynı içerikle farklı bir dosya numarası ile tekrar oluşturulur. Bu detay dosya üzerinde bağlantı (AR) gözükür. Farklı bir istasyon icinde yapılabilir. Yanlışlıkla kapatılan raporlar için kullanılır.

**WM RCB ESBHK**

**AR AHL ISTHK10001**

Format sonucunda yeni bir referans numarası elde edilir.

**WM DAH ESBHK32451?**

### UYGULAMALAR

- 1.gün:** FWD mesajları ve OHD dosyaları kontrol edilir (DOF), arama mesajları gerekli istasyonlara çekilir.
- 2.gün:** Yolcumuzun bagaj detayları tekrar alınarak, bagajın içerik bilgileri dosyaya girilir ve MDO işlemi yapılır, ilgili istasyonlara araştırma mesajı çekilir.
- 3.gün:** WorldTracer History ekranında dosyanın eşleştirme verdiği match dosyaları karşılaştırılır. Farklı noktalardaki istasyonlara da arama mesajı verilir.
- 4.gün:** Yolcudan gerekli evraklar temin edilir, dosyanın gelişimi açıklanır.
- 5.gün:** Yolcu dosyası merkez ofise (HDQ) sigorta işlemleri başlatılmak üzere sevk gönderilir. Gerekli hallerde dosyanın araştırma süresi uzatılır (XTR).

### HDQ sevk evrakları;

PIR raporu kopyası

Bilet ve bagaj etiketinin fotokopisi

Kimlik veya pasaport fotokopisi

Talep formu veya fiyatlı içerik bildiren evrak (bagaj içeriği tek tek alındığı tarih ve fiyat ile birlikte)

ÖRNEK: MARKA	EŞYA NİTELİĞİ	ALINDIĞI TARİH	FİYAT
Burberries	siyah bayan çanta	1999	1200 tl
Vakko	Kahverengi siyah deri mont	2003	700 tl
.....			

**ÖN ÖDEME:**

Yolcumuzun acil ihtiyaçları istasyon ödemesi yapılır ön ödeme olarak dosyaya işlenir.

Yolcu talebinin istasyon ödeme limitlerini aşması halinde gerekli evraklar gönderilmek üzere hazırlanır ve dosyaya not girilir.

**OHD - (SAHİPSİZ BAGAJ RAPORU)**

Etiketli veya etiketsiz sahibi tespit edilemeyen bagajlar için "OHD" raporu tutulur.

```
WM OHD ISTHK
NM HASAN/TOYGAR .IT HT .BI SAMSONITE
AB ALBER STR 13 HAMBURG GERMANY
TN .CT BU23WCX .SL D DEPO 12/123
CC Y
FD YY/12JAN .RT IST .TX ESBLLHK/HAMLLHK
BW 1/12 .BP
AG HST .PR
SI ESB GELIS SEFERİNDE TRANSİTLER ARASINDA BULUNDU
```

Her bagaj için ayrı ayrı düzenlenir. İsim NM hanesi 3 ismi, RT 5 ve FD 4 uçuşu kabul eder.

?WM DOH ISTHK34527

**WMOHDU** formatı ile mask açılır

Sistem sonuçta 5 haneli bir referans numarası üretecektir.

**WMOHD U** : Raporun tutulduğu istasyon ve airline kodu

WMOHD ISTTK

- NM** : Bagaj üzerindeki veya içerikte tespit edilen isim (Soyadı / İsim şeklinde yazılır)
- IT** : İsmi baş harfleri **Örn: (IT: HT)**
- BI** : Bagajın markası ve dış özellikleri (marka bilinmiyor ise yy/ şeklinde yazılacaktır)  
**Örn: (BI: DELSEY veya BI: yy/bag has a mc straaps)**
- AB** : Yolcumuzun bagajı üzerine yazmış olduğu adres.
- TN** : Bulunan bag üzerindeki etiket numarası **Örn: (TN: AA125122)**
- CT** : Tip ve Renk kodları (IATA baggage id chart yardımı ile tespit edilir)  
**Örn: (CT: BK23CVX)**
- SL** : Bagajın bulunduğu yer ve kayıt numarası **Örn: (SL: depo 1001/234)**

- CC** : Bagajın içeriğindeki eşyalar CC:Y ile rapor sonunda kategorilere ulaşılır  
Bagajın içeriği sadece bir kategoride tek bir maddeden oluşuyorsa  
CN : .....olarak kullanılır  
**Örn: (CC : Y veya CN : food/aubergine)**
- FD** : Etiketle gözüken uçuşlar (Uçuş no / tarih şeklinde sırasıyla yazılır)  
bilinmiyorsa YY/12JAN  
**Örn: (FD : XK120/11JAN/XF654/12JAN/HK152/13JAN)**
- RT** : Etiketle istasyonlar sırasıyla yazılır. Bilinmiyorsa sadece kendi istasyonumuz yazılır  
**Örn: (RT : HKT/SIN/BKK/IST)**
- TX** : Mesaj verilecek istasyonların telex adresleri (uçuş yapılan tüm istasyonlara ve bagajın araması olabileceği düşünülen tüm istasyonlara ve handling firmalarına verilir)  
**Örn : (TX: HOULLAA/JFKLLAA/JFKLLDL/JFKLLTK/FRALLDL/FRALLXH)**
- BW** : Bagajın kilosu (bagaj tartılarak yazılır)  
**Örn : (BW: 1/23)**
- BP** : Bagaj üzerinde yazan telefon numarası  
**Örn: (BP : 900212 6630770)**
- AG** : Raporu hazırlayan personelin kodu  
**Örn : (AG : HST)**

### **DOH - (OHD DOSYA GÖRÜNTÜLEME)**

AHL Kayıp bagaj raporu Dosya referans numarası ile, İsim ile, Etiket ile görüntülenebilir.

WM DOH/A  
NM TOYGAR  
EN TOY  
TN HK102XXX  
TN HK123456  
MS ALLHK

**WM DOH ISTHK34527 : Referans numarası ile görüntüleme**

### **RAPOR SORGULAMA**

OHD İsim ile,Etiket ile sorgulanabilir.

NM / EN / TN seçenekleri kullanılarak HK havayoluna ait tüm açık ve kapalı OHD dosyaları görüntülenebilir.

**EN** : ismin ilk üç harfi ile arama yapılabilmesini sağlar.

**TN** : bilinmeyen 3 rakam için X kullanılabilir.

#### **AOH (DOSYAYA BİLGİ İLAVE ETME)**

**FF**: Free format 58 karakter satır ekleme (99 adet FF girişi yapılabilir)

**MR**: 2000 karakter paragraf ekleme (20 adet MR girişi yapılabilir)

**WM AOH ISTHK10001**

**AG HST**

**FF AHL ESBHK24564 BENZER BAGAJ / ICERIK ISTENDI**

**FF** .....

**WM AOH ISTHK10001**

**AG HST**

**MR //** .....

.....

#### **AOH (DOSYADA BİLGİ DEĞİŞİKLİĞİ)**

Tüm elemetler değiştirilebilir. Aynı sayfada 10 adet değişiklik yapılabilir. DAH ekranında görüntülenen tüm detaylar sıra numarası belirtilerek değiştirilebilir TN01 / TN03 / BI05 gibi

**WM AOH ISTHK10001**

**.AG HST**

**CT02 BU10XXX**

**TN01 HK019275**

**NM02 VAROL**

**RT HKT/BKK/IST**

**CC Y**

#### **SOH - (DOSYA ARAŞTIRMASINI DURDURMA)**

Bu giriş ile sahibi hakkında bilgi aldığımız bagajın araştırması durdurulabilir.

**WM SOH ISTHK34527**

**AG HST**

**FF PAX ARADI 15JAN ALACAK**

#### **ROT/RIT - (DOSYA ARAŞTIRMASINI YENİDEN BAŞLATMA)**

Bu giriş ile SOH ile araştırılması durdurulmuş bagajın araştırması yeniden başlatılabilir.

## WM RIT OHD ISTHK34527

### AG HST

WM COH ISTHK10001  
NM HASAN/TOYGAR  
CS D/USD5 .XR  
AG HST .DD 18JAN .HC Y  
DA01  
SI01 BAGAJ SN TOYGARA IBRANAME KARSILIGI TESLIM EDILDI  
XD

## WM ROT ISTHK34527

### AG HST

### COH - (DOSYANIN KAPATILMASI)

**WMCOH ISTHK34527** Formatı ile sahibine teslim edilen bagajın dosyası kapatılır.

WM FLZ ISTHK32456  
NM  
PA  
PN  
OS  
FO HDQHK  
FW HK234/24JAN  
XT HK547648  
SI BEKLEME SURESI DOLMUS BAGAJ  
AG HST .TX HDOLLHK

### FLZ - (BAGAJIN MERKEZE SEVKİ)

Bu giriş ile 7 gün bekleme süresi dolmuş sahibi tespit edilememiş bagajların HDQ merkez ofise / istasyona sevki için kullanılır. OHD dosyasını kapatmaz.

**WM FLZ ISTHK34527** formatı ile mask açılır.

### SAHİPSİZ BAGAJ UYGULAMALARI

Sahipsiz bagajların etiket ve isim bilgilerinden DAH formatı ile araması olup olmadığı kontrol edilir. Araması tespit edilen bagajlar rush etiketi takılıp FWD mesajı ile ilk uygun sefere yüklenerek sevki sağlanır. Tespit edilemeyen bagajlar depo kayıt defterine kaydedilir ve depo kayıt numarası verilir.

Bagajın dış detayları mutlaka itina ile kaydedilir. Bagajın içeriği eğer bagaj açılabilir ise zabıt tutanağı düzenlenir.

Bagaj tipi bulunmayan eşyalar için BI hanesinde açıklama yapılarak tip 99 girilir.

Sahibi tespit edilemeyen bagajlar 7. gün FLZ formatı ile HDQ merkez istasyona sevk edilir.

### FW - (MESAJ İLE BAGAJ SEVKİ)

Araması tespit edilen bir bagaj Rush etiketi ile sevk edilir. Buna istinaden FWD mesajı çekilir.

```
WM FWD ISTHK
TN HK423624/HK423625
FB 2
XT,XH213456/XH213457
NM
FD TK432/12JAN
FO TK434/13JAN
FW AYTHK
TX AYTLLHK
SI SORTER SİSTEM ARIZASI KALAN BAGS
FS IST.RL 21 .HC Y .AG HST
```

AHL dosyalarına MR olarak ve match sayfalarında görülür. FWD mesajları sistemde sadece 10 gün kalır.

TN 18 XT 18 FO 4 NM 10 FD 4 FW 5 TX 10 adetle elementler sınırlandırılmıştır.

**WMFWD M** ile mask açılır

### DFW - DOF - (FWD MESAJI SORGULAMA)

```
WM DFW
TN HK423624
TN HK423XXX
NM TOYGAR
EN TOY
XT XH213456
FD HK423/13JAN
FO HK434/12JAN
```

```
WM DOF
TN HK423624
TN HK423XXX
NM TOYGAR
EN TOY
```

DFW girişini FWD mesajı ile sevk edilen bagajları sorgulamak için kullanırız.

DOF formatı ile hem FWD hem OHD sorgulaması yapılabilir DOH ve FWD birleşimi bir formattır. TN/NM/EN/XT/FD/FO ile sorgulama yapılabilir.

## BAGAJ ARAŞTIRMALARI

ROH - (KARŞI İSTASYONDAN TESPİT EDİLEN OHD BAGAJI İSTEME)

WMROHISTHK10001 Formatı ile mask açılır.

```
WM ROH ISTHK10001
OHD ESBHK32456
NM TOYGAR
AG HST
FI FWD TO ISTHK
SI
TX ESBLLHK
```

FOH - (TESPİT EDİLEN OHD BAGAJI KARŞI İSTASYON SEVK ETME)

WMFOHESBHK32456 Formatı ile mask açılır. RUSH etiket hazırlanır.

```
WM FOH ESBHK32456
AHL ISTHK10001
NM TOY
XT HK113456
FO HK117/13JAN
FW ISTHK .AG HST
DA
SI
TX ISTLLHK
```

**XT** : Rush etiket numarası

**FO** : Bagajın gönderildiği sefer no

**FW** : Gönderilen istasyon

**RFW - (GÖNDERİM SORGULAMA)**

**WMRWF ISTHK**

Bu format ile belirtilen istasyondan çekilen tüm gönderimler sorgulanır.

FHB FLZ, FOH, FWD dosyaları sıralanmış olarak görüntülenir.

**RAF - (AHL LİSTELERİ)**

Bu girişi AHL listelerini görüntülemek için kullanırız. ek araştırma kriterleri ile araştırma sadeleştirilebilir. DT/CT/RT/FD seçenekleri vardır.

<b>RAF</b>	<b>açık dosyalar</b>	WM RAF/A
<b>RAF/A</b>	<b>açık kapalı tüm dosyalar</b>	MS ISTHK
<b>RAF/C</b>	<b>kapalı (cfi) dosyalar</b>	DT 12JAN-16JAN
<b>RAF/S</b>	<b>susturulmuş dosyalar</b>	CT BU23XXX
		RT ESB
		FD HK113/13JAN



**WMRAFISTHK** Son 7 günün AHL raporlarını listeler

WMRAF/A						
1	ISTHK10001	HASAN TOYGAR	HT	HK123456 HK123457	BU23XXX BK10XXX	HK123/12JAN HK342/13JAN
2	ISTHK10022	OLGA OS SVETA		HK440327	BK22XXX	HK121/12JAN
3	ISTHK11031	GERALD MINE	GM	HK233998 HK234001 HK234002	BU22XXX BU22XXX RD25HWC	HK1423/12JAN HK042/13JAN
WMPN?						

**ROF - (OHD LİSTELERİ)**

Bu girişi OHD listelerini görüntülemek için kullanırsınız. ek araştırma kriterleri ile araştırma sadeleştirilebilir. DT/CT/RT/FD seçenekleri vardır.

<b>ROF</b>	<b>açık dosyalar</b>
<b>ROF/A</b>	<b>açık kapalı tüm dosyalar</b>
<b>ROF/C</b>	<b>kapalı (cfi) dosyalar</b>
<b>ROF/S</b>	<b>susturulmuş dosyalar</b>

**WM ROF/A**  
**MS ISTHK**  
**DT 12JAN-16JAN**  
**CT BK25XXX**  
**RT AYT**  
**FD HK116/15JAN**

**WMROFISTHK** Son 7 günün OHD raporlarını listeler

WMROF/A						
1	ISTHK43526	HASAN TOYGAR	HT	HK123456	BU23WXX	HK123/12JAN HK342/13JAN
2	ISTHK43527	ALBERT	A		BK22HWX	YY/12JAN
3	ISTHK43528				YW01CWX	YY/12JAN
WMPN?						

Geçerli etiket ve bilete sahip ve son uçuşunu şirketimiz ile yapmış olan yolcumuzun bagajlarının teslim edilirken hasarlı olması veya içerisinde eksik eşya olması halinde düzenlenen raporlardır.

**DPR - HASARLI / EKSİK EŞYA RAPORLARI**

Geçerli etiket ve bilete sahip ve son uçuşunu şirketimiz ile yapmış olan yolcumuzun bagajlarının teslim edilirken hasarlı olması veya içerisinde eksik eşya olması halinde düzenlenen raporlardır.

**WMDPRU** formatı ile mask açılır.

```
?WM DPR
NM *                .IT                .PT
FD *                .RT*
TN
CT *
BI *                .BI
TD                  .BD*
FS                .RL* .IN* .TK
LP
CD
PA *
PN                  .PN
CA                  .SI
AG *                .BW                .DW
```

```
WM DPR ISTHK
NM HASAN/TOYGAR                .IT HT                .PT MR
FD HK1101/13JAN                .RT ATL/IST
TN HK100006/HK100007
CT BK22HWC/BU22HWX
BI CANTAS                .BI DELSEY
TD TOP/02MA/SIDE/05MI                .BD NEW
FS ATL                .RL 81 .IN N                .TK 2054456134256
LP *( LAPTOP SAMSUNG C235 VE CANTASI )
CD *( BK MONT VE BE TSHIRT ÜZERİNDE YAĞ LEKELERİ )
PA MAHMUTBEY CAD NO1 KAT2 SIRINEVLER/IST
PN 0212 654 43 64                .CP 0532 211 11 11
CA USD/700                .SI
AG HST                .BW 3/45                .DW 2/35
```

**LP** : Bagajda eksik eşya olması halinde (**RL: 91 KODU İLE**)

**CD** : Bagaj içerisinde hasarlanan eşya (**RL : 89 KODU İLE**)

Sistem sonuçta 5 haneli bir referans numarası üretecektir.

```
?WM DPR ISTHK43245
```

**WMDPR** : Raporun tutulduğu istasyon ve airline kodu

**WMDPR ISTHK**

**NM** : Bilet üzerindeki isim (Soyadı / İsim şeklinde yazılır)

**Örn: (NM : TOYGAR/HASAN/SERHAN)**

**IT** : İsmi baş harfleri

**Örn: (IT : HST)**

**PT** : Yolcunun cinsiyeti veya mesleki ünvanı (mr, mrs, mss, prof, dr .... şeklinde)

**Örn: (PT : MR)**

**TN** : Kayıp bag etiket numaraları

**Örn: (TN : HK354576/ HK354577 veya TN : HK354576-77)**

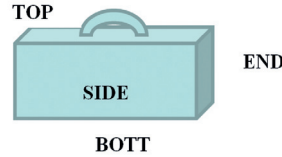
- CT** : Tip ve Renk kodları (IATA id chart yardımı ve yolcumuza sorular sorarak tespit edilir)  
**Örn: (CT : BK23CVX/BU22HWC)**
- BI** : Bagajın markası ve dış özellikleri (marka bilinmiyor ise YY şeklinde yazılacaktır)  
**Örn: (BI : Samsonite veya BI : yy/bag has a mc straaps)**
- FD** : Yolcumuzun tüm gerçekleştirdiği uçuşlar (Uçuş no / tarih şeklinde sırasıyla yazılır)  
**Örn: (FD : XK120/11JAN/XF654/12JAN/HK152/13JAN)**
- RT** : Yolcumuzun uçuş yaptığı tüm istasyonlar sırasıyla yazılır.  
**Örn: (RT : HKT/SIN/BKK/IST)**
- TD** : Bagajın hasar açıklaması kod şeklinde yazılacaktır. Hasar bölgesi / hasar kodu ve hasar derecesi  
**Örn: (TD : BOTT/06TL/TOP/01MA bagajın tekerlekleri kırılmış ve sapı hasarlanmış)**

**TOB** : Bagajın üst kısmı

**SIDE** : Bagajın geniş yan kısmı

**END** : Bagajın ince olan yanı

**BOTT** : Bagajın alt kısmı



## HASAR KODLARI

01 Handle	Kulp, Sap hasarı	09 Frame	Çerçeve hasarı
02 Lock	Kilit hasarı	10 Crushed	Ezilmiş
03 Hole	Delik	11 Stained	Lekelenmiş
04 Torn	Yırtık	12 Bindings	Bağlayıcıları, Ambalajında hasar
05 Scratched	Çizik, sıyrık	13 Hinges	Menteşe hasarı
06 Foot, guide	Ayak, kızak	14 Dented	Berelenmiş, çentik, oyuk
07 Zipper	Fermuar	15 Contents	İçeriğindeki eşyaların hasarı
08 Strap	Bağ, kayış hasarı	16 Others	Diğer hasarlar

## HASAR DERECELERİ

**MA** : Major /Çok büyük bölümü hasarlı

**MI** : Minor/Az bir bölümü hasarlı

**TL** : Totaly/Tamamı

**BD** : Bagaj detayları (new, old, three years old şeklinde bagaj detayı yazılır)

**Örn: (BD : New)**

- FS** : Hasarın gerçekleştiği istasyon. **Örn: (FS: IST)**  
**RL** : Hasar kodları girilecektir  
**Örn : (RL : 82)**

### HASAR KODLARI

- 80:** : HASARLI BAGAJ KODU  
**81** : Kilit kırılması ve/veya menteşe hasarı  
**82** : Kulp, sap, kayış, tekerlek hasarları  
**83** : Bagajda yırtık ve/veya dikişleri sökülmüş  
**84** : Bagajda bere, çentik, oyuk  
**85** : Bagaj ezilmiş  
**86** : Bagajın çerçevesinde hasar  
**87** : Bagajda çizikler, sıyrıklar  
**88** : Bagaj ıslanmış veya lekelenmiş  
**89** : Bagaj içindeki eşyaların hasar görmesi  
**90** : BAGAJ İÇERİSİNDE EKSİK KODU  
**91** : Bagaj içinden eksilen eşya (hasar sonucu oluşanlar dahil)  
**95** : Uçuş ekibi için bagaj eksik kodu  
**96** : Uçuş ekibi için bagaj eksik kodu (hasar sonucu oluşanlar dahil)
- IN** : Yolcumuzun kendine ait sigortası olup olmadığı (var ise Y yok ise N yazılır) **Örn: (IN : Y)**
- TK** : Bilet numarası (Airline kodu belirtilerek yazılır) **Örn: (TK : 212 4134543566)**
- LP** : Bagaj içerisinden eksilen eşyalar yazılır.  
**Örn : (LP: kenzo parfüm, hediyelik eşyalar, 1 karton marlboro sigara)**
- CD** : Bagaj içerisindeki hasarlı eşyalar yazılır.  
**Örn : (CD: vazo ve bardaklar kırılmış)**
- CA** : Yolcunun talep ettiği para miktarı  
**Örn : (CA : TRL/150 veya CA: USD/60 veya CA: EUR/85)**
- PA** : Yolcumuzun daimi adresi  
**PN** : Yolcumuzun daimi telefon numarası  
**CP** : Yolcumuzun cep telefon numarası  
**SI** : Ekstra bilgi \*pır raporunda gözükecektir sadece paxın görmesi gereken bilgi yazılabilir
- BW** : Toplam bagaj sayısı ve kg **Örn : (BW: 5/65)**  
**DW** : Hasarlı bagaj sayısı ve kg **Örn : (DW: 1/13)**  
**EA** : E-mail adresi (@ işareti /d/, nokta ise / şeklinde kullanılır)

Örn: (htoygar@gmail.com adresi EA: htoygard/gmail/com şeklinde yazılır)

**TX** : Mesaj verilecek istasyonların telex adresleri **Örn: (TX: HDQLLHK/HKTLXLF)**

**AG** : Raporu hazırlayan personelin kodu **Örn: (AG: hst)**

#### **DDP - (DOSYA GÖRÜNTÜLEME)**

WM DDP ISTHK43245 Formatı ile dosya numarasından görüntüleme yapılabilir.

#### **DDP - (DOSYA SORGULAMA)**

DPR bagaj raporu İsim ve Etiket ile sorgulanabilir.

NM / EN / TN seçenekleri kullanılarak HK havayoluna ait tüm açık ve kapalı ahl dosyaları görüntülenebilir.

**EN** : İsmi ilk üç harfi ile arama yapılabilmesini sağlar

**TN** : Bilinmeyen 3 rakam için X kullanılabilir.

**WM DDP  
NM TOYGAR  
EN TOY**

#### **DOSYAYA BİLGİ İLAVE ETME (ADP)**

**FF** : Free format 58 karakter satır ekleme (99 adet FF girişi yapılabilir)

**MR**: 2000 karakter paragraf ekleme (20 adet MR girişi yapılabilir)

**WM ADP ISTHK10001**

**AG HST**

**FF DOSYA SIGORTA DEVROLDU PAX İSTASYON ODEMESİ İSTEMEZ//HST**

**FF** .....

**WM ADP ISTHK10001**

**AG HST**

**MR //** .....

.....

#### **DOSYADA BİLGİ DEĞİŞİKLİĞİ (ADP)**

NM01 dışındaki tüm elemetler değiştirilebilir (NM01 sadece world tracer yönetici koduna sahip personel tarafından değiştirilebilir. Aynı sayfada 10 adet değişiklik yapılabilir. DDP ekranında görüntülenen tüm detaylar sıra numarası belirtilerek değiştirilebilir TN01 /TN03 / BI05 gibi

**WM ADP ISTHK10001**

**.AG HST**

**PN01 0212 6545454**

**CT02 BU10XXX**

**TN01 HK019275**

**NM02 TAYYAR**

**RT HKT/BKK/IST**

**CDP - (DOSYANIN KAPATILMASI)**

WM CDP ISTHK34343  
 NM HASAN/TOYGAR  
 CS X/USD350  
 AG HST .FS ESBHK .FT .RL 81 .HC Y  
 DR 13JAN .DD 14JAN .XR  
 RC  
 DA01  
 LD01  
 SI01 YOLCUMUZA BAGAJ KARSILIGI 150 USD ODENDI

**UYGULAMALAR**

Yolcudan gerekli evraklar temin edilir, dosyanın gelişimi açıklanır.

Yolcu dosyası merkez ofise (HDQ) sigorta işlemleri başlatılmak üzere sevk gönderilir.

**HDQ sevk evrakları;**

- PIR raporu kopyası
- Bilet ve bagaj etiketinin fotokopisi
- Kimlik veya pasaport fotokopisi
- Talep yazısı (fiyatlı hasar içeriği bildiren)

**HASAR ÖDEME**

Yolcumuzun bagajı yenisi ile değiştirilebiliyorsa değiştirilir.

Yolcu talebinin istasyon ödeme limitlerinde ise ödeme yapılır hasar ödeme olarak dosyaya işlenir.

Yolcu talebinin istasyon ödeme limitlerini aşması halinde gerekli evraklar gönderilmek üzere hazırlanır ve dosyaya not girilir.

**CFD - (AHL DOSYASININ DPR ÇEVİRİLMESİ)**

Bu giriş kayıp bir bagajın bulunması fakat hasarlı olması durumunda kullanılır. hem AHL dosyasını kapatır hemde bu bilgiler ile DPR dosyası oluşturur.

WM DPR ISTHK  
 NM HASAN/TOYGAR .AR ISTHK10001  
 CT BU22XXX  
 BI DELSEY .BI .BI  
 TN HK436578  
 BW 3/15 .DW 1/12 .HC Y .RL 81 .IN N .RB .RP  
 BD .CR  
 LP .CD  
 CS .TD AG HST

**TTY MESAJLAR**

Free format 1000 karaktere kadar sistem üzerinden mesaj çekme olanağı vardır.

**WM TTY ADBLLHK/ESBLLHK/AYTLLHK**

**.ISTLLHK**

.....  
.....

Çekilmekte olan mesajın dosya içerisinde olması isteniyorsa :

**WM TTY ADBLLHK/ESBLLHK/AYTLLHK**

**AHL ISTHK12345**

**.ISTLLHK**

.....  
.....

Mesaj telex makinesinden aşağıdaki şekilde çıkacaktır.

**QON ISTLLHK**

**.ATLBMXS HK/101412ADBLLHK/ESBLLHK/AYTLLHK**

**----- PLZ REPLY TO ISTLLHK -----**

.....  
.....

**PXF - ACTION FILE MESAJLARI**

Free format 3000 karaktere kadar sistem üzerinden mesaj çekme olanağı vardır. ücretsiz olup istasyonun action file ekranında AP olarak gözükür

**WM PXF ADBHK/ESBHK/AYTHK**

**.ISTHK**

.....  
.....

Çekilmekte olan mesajın dosya içerisinde olması isteniyorsa :

**WM PXF ADBHK/ESBHK/AYTHK**

**AHL ISTHK12345**

**.ISTHK**

.....  
.....

Mesajı görüntülemek için DXF kullanılır.

**WM DXF ADBHK AP**

**CXF - ACTION FİLES**

Bu giriş ile istasyon sistem takip mesaj sayıları görüntülenir son 7 gün

**WMCXFISTHK**

MANAGEMENT	ACTION	FILE	STATION	ISTHK	DATE	12JAN	
AREA	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
FW	121	19	1	0	0	0	0
AA	23	16	0	0	0	0	0
WM	167	7	0	0	0	0	0
SP	3	1	0	0	0	0	0
AP	9	4	0	0	0	0	0

**END OF REPORT**

- FW** : FWD gönderim mesajları  
**AA** : İşlem mesajları FAH, FOH, FHB  
**WM** : Match mesajları  
**SP** : Sistem hatırlatıcıları (Süresi dolan dosyalar, ROH ....)  
**AP** : Free Format Mesajlar

**MESAJI GÖRÜNTÜLEMEK İÇİN**

- WM DXF ISTHK FW D1** : FW hanesinin 1. gün tüm mesajlarını gösterir  
**WM DXF ISTHK AA D1/3** : AA hanesinin 1. gün 3. mesajı gösterir

**SİLMEK İÇİN**

- WM EXF ISTHK FW D1/3** : FW hanesinin 1. gün 3. mesajı siler  
**WM EXF ISTHK SP D1/1-10** : SP hanesinin 1. gün 1den 10 a kadar tüm mesajları siler

**TRANSFER ETMEK İÇİN**

- WM TXF ISTHK AP D1/7** : AP hanesinin 1. gün 7. mesajını AHL  
**AHL ISTHK11345** : AHL11345 dosyasına atar  
**WM TXF ISTHK WM D1/7** : WM hanesinin 1. gün 3. mesajını dosyaya atar  
 ROH haline çevirir.

**FRR - (RAPOR SORGULAMA)**

Belirli bir gün veya 7 günlük periyotlarda tutulan dosyalar (AHL/OHD/DPR) FRR formatı ile XF adreslenerek sistemin AP hanesinde görüntülenebilir. Bir aya ait dosyalar ise TX olarak alınabilir.



WM FRR AHL  
RS ISTHK  
DT SEP09  
TX ISTLLHK

WM FRR AHL ISTHK  
DT 02SEP-09SEP  
XF ISTHKAP

WM FRR OHD  
RS ISTHK  
DT SEP09  
TX ISTLLHK

WM FRR AHL ISTHK  
DT 02SEP-09SEP  
XF ISTHKAP

WM FRR DPR  
RS ISTHK  
DT SEP09  
TX ISTLLHK

WM FRR AHL ISTHK  
DT 02SEP-09SEP  
XF ISTHKAP

- MRI** : İstasyon bazında sistem kullanımları  
**MSL** : İstasyon bazında kayıp, buluntu ve hasar sayıları  
**MFD** : Sefer sayısı ve tarih (fd) verilerek sefere ait dosyalar  
**MFK** : Her bin yolcu için kayıp, hasar oranları  
**MRC** : Tüm istasyonlar bazında hata oranları ve sebepleri  
**MRK** : Her bin yolcu için bagaj başına kayıp, hasar, buluntu oranları  
**/A** : Açık ve kapalı tüm dosyalar  
**/C** : Kapalı dosyalar

### MRI RAPORLARI

MRI : belirlenmiş tarih aralıklarında ilgili istasyona ait tüm AHL, OHD, DPR, FWD... dosyalarının listesini verir.

Gün bazında son 1 ay, Ay bazında 16 ay raporlanabilir. 5 adrese telexlenebilir.

### WM MRI ISTHK

DT 29JAN DT 29JAN-12FEB DT SEP07DT JAN00-FEB00TX ISTLLHK

### MSL RAPORLARI

**MSL** : belirlenmiş tarih aralıklarında ilgili istasyona ait tüm ahl, ohd, dpr, fwd... dosyalarının listesini verir. 180 gün geriye gidilebilir max 1 aylık tarih aralığı kullanılabilir.

**MSL/A** : Açık ve kapalı tüm dosyalar

**MSL/C** : Kapalı dosyalar

her ayın ilk haftasında istatistik amaçlı alınır.

### WM MSL/A ISTHK

DT 29JAN DT 29JAN-12FEB DT SEP07  
TX ISTLLHK

### MFD RAPORLARI

**MFD** : Sefer sayısı ve tarih (FD) verilerek sefere ait dosyaları AHL, DPR, FWD, FLZ, FOH ...

Max 1 aylık tarih aralığı kullanılabilir. Belirli bir sefer yada istasyonla ilgili yaşanmakta olan problemleri takip amaçlı alınır.

**WM MFD ISTHK**  
**FD HK324/23JAN-28JAN**  
**TX ISTLLHK**

## **RL HATA KODLARI**

### **10. İSTASYON ETİKETLEME HATASI**

11. Geçersiz etiket, boş etiket veya yanlış yazılmış etiket
12. Son istasyona kadar check edilmemiş
14. Bagaja etiket takılmamış
15. Yanlış bagaja etiket bağlanması (yanlış etiketleme)
17. Eski etiketin sökülmemiş olması
18. Yolcu uçağa alınırken check-in de bagaj bilgilerinin olmaması

### **20. İSTASYON YÜKLEME HATASI (ZAMAN PROBLEMİ)**

21. Bagajın çıkış istasyonunda unutulması
22. Check-in e geç gelen bagaj
23. Stand-by bagajın unutulması
24. Hava bölgesinde check edilmiş ve bırakılmış bagaj (bebek arabası, whellchair)
25. Gate de check edilip unutilan bag
26. Şarj nedeni ile yüklenmemiş (havale yada ağırlık sarjı)

### **30. İSTASYON YÜKLEME HATASI**

31. Ayırma veya yükleme hatası (yanlış uçağa yükleme)
32. Yanlış bagajın offload edilmesi
33. Offload edilmemiş bagaj
34. Kargo arkasına yüklenmiş bagaj
35. Ayırım veya yüklemede yanlış conteynerla yada compartman (hold) yüklemesi

### **40. ARRİVAL İSTASYONU HATALARI**

41. Bagajların yanlış yere çekilmiş olması (**ÖR: transite veya kargoya**)
42. Bagajların geç boşaltılması
43. Havaleli veya ağır bagajların geç boşaltılması

**50. TRANSFER BAGAJ HATALARI**

51. Yolcu transfer edilip bagaj etiketinin değişmemesi
52. Etiket değiştirildiği halde bagajın unutulması
53. Transit uçağın geç gelişi yüzünden ilgili şirkete geç ulaşılması
54. Yabancı şirketten transfer edilmeyen bagaj
55. Transfer bagajlarının ayrılmadan (kontrolü yapılmadan) transit uçağa yüklenmesi
56. Transit istasyonunda kendi şirketimizin bagajlarının transfer edilememesi
57. Transfer kaçıran bagaj (anlaşmalı veya ortak uçuşlar için)
58. Yolcu transit alınıp bagajının kontrol edilmemesi veya transfer check-ine hatalı bagaj bilgisi girilmesi veya hiç girilmemesi

**60. HAVALİMANI HATALARI**

61. Havalimanı yetersizliği
62. Hava durumu ve diğer sebepler yüzünden kalan bagajlar
63. X-Ray yoğunluğu yüzünden kalan bagajlar
64. Havalimanındaki ekipmanların kullanılamaması (bant ve sorting sistem hataları)
65. Hava durumu yüzünden uçağın şarja girmesi
66. Diğer taşıyıcı firmaların hataları (gemi, tren, otel ve yolcu servisleri)
67. Gümrük, pasaport ve polis işlemlerinde gecikmeden kaynaklanan hatalar

**70. FARKLI NEDENLER**

71. Biletleme hatası
72. Yolcu offload edilip bagajın indirilmemesi
73. Bagajın yolcu tarafından bildirilmemesi check-in e verilmemesi
74. Yolcunun yanlış bagaj alması yada bagajının yanlış alınması
75. Güvenlik kontrolünde bagajın sahiplenilmemesi (bagaj id yapıldığında)
76. Etiketsiz bulunan bagaj
77. Yabancı şirket hataları (etiketleme ve benzeri)
78. Kontrol edilemeyen veya belirlenemeyen sebepler
79. Dosyanın yanlışlıkla tutulması

Baggage Identification Chart

Luggage/Bags

White/Clear WT	Black BK	Grey GY	Blue BU	Purple PU	Red RD	Yellow YW	Beige BE	Brown BN	Green GN	Multi-Coloured MC	Pilum PR
-------------------	-------------	------------	------------	--------------	-----------	--------------	-------------	-------------	-------------	----------------------	-------------

Closes without zippers Types 01-12				Closes with zippers Types 20-29			
Horizontal design Hard Shell 01	Upright design 02	Horizontal design softshell Nylon expandable 03	Horizontal design softshell Expandable 05	Gusseted Bag Soft Corner 20	Upright design soft material 22	Upright design clothed hard and soft material 22D	Upright design hard material 22R
Briefcase 06	Closes without zippers Types 01-12		Document Case 07	Horizontal design softshell 23	Closes with zippers Types 20-29		Rollup Sport Bag 25
Military Style Bag 08	Plastic Laundry Bag 09	Box (2 Single item size codes 2x 99 with one additional element 0)	Storage Container 12	Lap Top/Overnight bag 26	Expandable sbrigt 27	Multiroll women bag 28	Backpack/Rucksack 29

Descriptive Elements

Material Elements				Basic Elements			External Elements					
Dual Soft / Hard D	L Leather	Metal M	Rigid (Hard) R	Tweed T	B Single Item in a box B	W 1-1h 45-25.5h W	K Cabin Size K	H Removable Handles H	Combination Locks C	S Straps to Close Secure S	W Rollover W	No External descriptive elements X

Hot Box 50	Cooler Bag/Boat Package 51	Tank/Samples/Display case (Describe item) 52	Art/Display Portfolio 53	Tube - without sporting equipment 54	Duty free articles (Describe item) 55	Cooler/Booby case 56	Kemal/Pel container 57	Ice Chest/Cooler 58	Tour/Traveller box 59
Fishing Rods 60	Firearm(s) 61	Golf bag and/or Clubs (Describe item) 62	Bicycle and/or accessories (Describe item) 63	Sleeping bag/ Bed roll/Tent (Describe item) 64	Surf Equipment (Describe item) 65	Skis/Ski Poles 66	Snow Board and Other Sledding Devices (Describe item) 67	Ski Boot/ Boot Bag 68	Sporting Equipment - Not shown elsewhere (Describe item) 69
Child/Infant Car Seat 71	Child/Infant equipment not listed elsewhere (Describe item) 72	Fat Sled Baby Carriage 73	Umbrella Stroller 74	Wheelchair Sporting item (Describe item) 75	Audio/Video/Visual Photo equipment (Describe item) 81	Computer/Communication equipment (Describe item) 82	Electronic Appliances (Describe item) 83	All Music Instruments (Describe item) 85	
Folding Chair 89	Baggage trolley 90	Security Restowed item (Describe item) 92	Shopping Bag (all materials) 93	Wheel Chair (designed to manual kind accessories) 94	Orthopaedic Devices 95	Backpack 96	Duff Bag/ Equipment 97	Umbrella (all types) 98	Article not shown (describe item) 99



<b>DOF</b>	Display OHD and FWD Files / OHD ve FWD görüntüleme
<b>DOH</b>	Display OHD File / OHD dosyası görüntüleme
<b>DPR</b>	Create Damage Pilfer-File / Hasar dosyası yaratma
<b>DSL</b>	Display Station List / İstasyon listelerini görüntüleme
<b>DSS</b>	Display Station Screen / İstasyon ekranı görüntüleme
<b>DXF</b>	Display Action File / Action File görüntüleme
<b>EXF</b>	Erase Station Action File Messages / Action File silme
<b>FRR</b>	File Reference Report / Dosya referans raporları
<b>FAH</b>	Forward AHL File / AHL dosyasını gönderme
<b>FLZ</b>	Forward OHD Bag to LZ / OHD 'i LZ ofisine sevk etme
<b>FOH</b>	Forward OHD Bag / OHD olan bagajı sevk etme
<b>FWD</b>	Forward Mishandled Bag / Kayıp bagajı sevk etme
<b>HFD</b>	Display Handling Facilities / Handling Şirketlerini görüntülen
<b>MDO</b>	Match Delay Override / AHL dosyasında aramayı hızlandırma
<b>MFD</b>	Flight – Date Report / Sefer sayısı ve tarih raporları
<b>OHD</b>	Create Unclaimed Bag File / Bulunmuş bagaj raporu yaratır
<b>PIR</b>	Property Irregularity Report / Bagaj aksaklık raporu
<b>PDI</b>	Paste Date File Display / Aktifliği geçmiş dosyaları görüntüleme
<b>PXF</b>	Place Message on Action File / Action File ile mesaj çekme
<b>RAF</b>	Retrieve Tracing AHL Files / AHL dosyalarını görüntüleme
<b>RFW</b>	Retrieve FWD Files / FWD mesajlarını görüntüleme
<b>ROF</b>	Retrieve Tracing OHD Files / OHD mesajlarını görüntüleme
<b>RIB</b>	Reassign in Baggage Management / Dosyayı yönlendirme
<b>RGB</b>	Recreate Baggage File / Tekrar dosya yaratmak
<b>ROH</b>	Request On-Hand / OHD olan bagajı istemek
<b>RAT</b>	Reinstate AHL Tracing / AHL dosyasını aktifleştirmek
<b>ROT</b>	Reinstate OHD Tracing / OHD dosyasını aktifleştirmek
<b>SHC</b>	Send Hard Copy / Dosya kopyası gönderme
<b>SAH</b>	Suspend AHL Tracing / AHL dosyasında aramayı durdurma
<b>SOH</b>	Suspend OHD Tracing / OHD dosyasında aramayı durdurma
<b>TTY</b>	Send Teletype Message / Teletype mesaj çekme
<b>TXF</b>	Transfer Action File Message / Mesaj transfer etme
<b>XTR</b>	Extend in Worldtracer Tracing / Worldtracer da ömür uzatma

**ELEMENTLER**

<b>AB</b>	Address on Bag / Bagaj üzerindeki adres
<b>AG</b>	Agent Identification / Tanıtıcı
<b>AR</b>	Associated Record / Bağlantılı kayıt
<b>AA</b>	Action Messages Action File Area / Action File da mesaj alanı
<b>AP</b>	Action Messages Action Fife Area / Action File da mesaj alanı
<b>BD</b>	Baggage Details / Bagaj detayı
<b>BI</b>	Brand Information / Marka
<b>BL</b>	Bag Last Seen / Bagajın en son görüldüğü istasyon
<b>BP</b>	Bag Phone Number / Bagaj üzerindeki telefon numarası
<b>BR</b>	Baggage Itinerary / Bagaj güzergahı
<b>BW</b>	Baggage Weight / Bagaj ağırlığı
<b>BA</b>	Bank Account Number / Banka hesap numarası
<b>BX</b>	Excess Baggage Ticket Number / Ekses bagaj etiket numarası
<b>CA</b>	Amount Claimed / Talep miktarı
<b>CC</b>	Contents / İçindekiler
<b>CD</b>	Contents Dammage / Bagaj içinde hasar gören eşya
<b>CL</b>	Combination Lock Code / Bagaj şifresi
<b>CN</b>	Contents Description / Bagaj içindekiler
<b>CR</b>	Cost Remarks / Maliyet detayları
<b>CS</b>	Payment To Passenger / Yolcuya ödenen miktar
<b>CT</b>	Color and Type / Renk ve Tip
<b>DA</b>	Delivery Address / Teslimat adresi
<b>DB</b>	Destination On Bag Tag / Bagaj etiketi üzerindeki son varış noktası
<b>DC</b>	Date Claim / Sigorta tarihi
<b>DD</b>	Delivery Bag Date / Bagaj teslimat tarihi
<b>DN</b>	Date Claims Notified / Sigortaya gitme tarihi
<b>DQ</b>	Date Questionnaire / Form Tarihi
<b>DR</b>	Date Bag Received / Bagajın geldiği tarih
<b>DT</b>	Date / Tarih
<b>DV</b>	Validity Date of TA/TA dan ayrıldığı tarih
<b>DW</b>	Delivery Bag Weight / Teslim edilen bagaj ağırlığı
<b>EA</b>	E-mail Address* / E-mail adresi
<b>EN</b>	Extra Name / Ekstra isim

<b>FA</b>	File Area / Dosya alanı
<b>FB</b>	Forwarded Bags / Gönderilen bagajlar
<b>FD</b>	Flight and Date / Sefer sayısı ve tarih
<b>FF</b>	Free Form Text / Serbest format
<b>FI</b>	Further Information / Gönderme bilgileri
<b>FL</b>	Frequent Flyer ID
<b>FO</b>	Forward Flight - Date / Gönderilen sefer sayısı ve tarih
<b>FS</b>	Fault Station / Hatalı istasyon
<b>FT</b>	Fault Terminal / Hatalı Terminal
<b>FW</b>	Forward Station Airline / Gönderilen istasyon ve havayolu
<b>FX</b>	Fax Number / Fax numarası
<b>HC</b>	Handled Airline Copy / Handling şirketi
<b>IN</b>	Insurance / Sigorta
<b>IT</b>	Initials / İsim başharfleri
<b>KK</b>	Keys Collected / alınan anahtarlar
<b>LA</b>	Passenger Language / Yolcunun lisanı
<b>LD</b>	Local Delivery / Mahalli teslimat
<b>LP</b>	Lost Property / Bagaj içinden eksilen eşyalar
<b>LT</b>	Liability Tag / Sorumluluk etiketi
<b>MR</b>	Matching Record / Match kaydı
<b>MS</b>	Missing Station / Kayıp İstasyonu
<b>MW</b>	Match Window / Match penceresi
<b>MB</b>	Missing Bags / Kayıp bagajlar
<b>NF</b>	New Flight / Yeni sefer sayısı
<b>NM</b>	Name / İsim
<b>NP</b>	Number of Passenger / Yolcu sayısı
<b>NW</b>	Missing Weight / Kayıp ağırlığı
<b>NB</b>	Name of Bank / Banka ismi
<b>OS</b>	Origin Station / Çıkış İstasyonu
<b>PA</b>	Permanent Address / İkamet adresi
<b>PN</b>	Phone Number/Telefon numarası
<b>PR</b>	PNR Locator / PNR kodu
<b>PT</b>	Passenger Title / Yolcu unvanı
<b>RB</b>	Replacement Bag / Yeni bagaj verilmesi



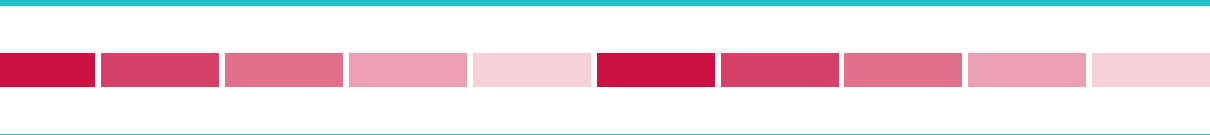
<b>RC</b>	Reason for Loss Comments / Kayıp nedeni
<b>RL</b>	Reason for Loss / Kayıp kodu
<b>RP</b>	Bag Repaired / Bagaj tamiri
<b>RS</b>	Reporting Station / Rapor istasyonu
<b>RT</b>	Routing / Güzergah
<b>RK</b>	Remarks / Beyan
<b>SI</b>	Supplemental Information / Serbest bilgi
<b>SL</b>	Storage Location / Depo Kayıt no
<b>SC</b>	Country Search / Ülke kodu
<b>SP</b>	System Prompts / Sistem hatırlatmaları
<b>TA</b>	Temporary Address / Geçici adres
<b>TD</b>	Type of Damage / Hasarın tipi
<b>TF</b>	Total Flights / Toplam sefer sayısı
<b>TI</b>	Text information / Tekst bilgileri
<b>TK</b>	Ticket Number / Bilet numarası
<b>TN</b>	Tag Number / Bagaj etiket numarası
<b>TP</b>	Temporary Phone Number / Geçici tel numarası
<b>TX</b>	Teletype Address / Teleks adresi
<b>WM</b>	Worldtracer System Match Area / Uygunluk alanı
<b>XD</b>	Delivered / Teslimat
<b>XF</b>	Action File Address / Action File adresi
<b>XR</b>	File Cross Reference / Çapraz dosya numarası
<b>XT</b>	Expedite Tag Number / Rush etiket numarası
<b>XV</b>	Excess Value / bildirimli eşya
<b>ZP</b>	Zip or Postal Code / Posta kodu

#### **Kaynaklar:**

*Sivil Havacılık Talimat Genelge ve Yönergeleri*

*Montreal Konvansiyonu*

*World Tracer Management Sistem klavuzu*



# SEYAHAT DOKÜMANLARI

## SEYAHAT DOKÜMANLARI

### 1. PASAPORT NEDİR?

Bir ülkenin vatandaşlarına, başka bir ülkenin sınırlarından geçebilmesi için verdiği ve üzerinde kişinin kimlik bilgilerinin bulunduğu resmi dokümandır.



#### Pasaportların kapaklarında;

- Ülkenin ismi
- Milli sembolü
- Dokümanın Tipi

#### Pasaportların içinde;

- bio-page
- vize, giriş-çıkış damgaları bulunmaktadır.

### 2. PASAPORT ÇEŞİTLERİ

5682 sayılı Pasaport Kanununun 12'nci maddesine göre Türkiye Cumhuriyeti Devleti namına verilmekte olan 4 çeşit pasaport bulunmaktadır. Bunlar;

- Umumi Pasaport
- Hususi Pasaport (Bazı ülkelerde kullanılmaktadır.)
- Hizmet Pasaportu
- Diplomatik Pasaport

#### Umumi pasaport

Bir ülkenin tüm vatandaşlarının özel bir statüye ihtiyaç duymadan sahip olabileceği pasaport tipidir.



### Hususi Pasaport

Devlet hizmetinde belirli bir süre bulunmuş veya hala bulunmakta olan vatandaşlarına (eş ve çocuklarına) verilen pasaport tipidir.



### Hizmet Pasaport

Devlet göreviyle yurt dışına gönderilen veya yurt dışında bulunan uluslararası kurumlarda diplomatik olmayan görevlerde çalışan kişilere (eş ve çocuklarına) ilgili görev süreleri boyunca verilir.



### Diplomatik Pasaport

Ülkelerin kendilerini diplomatik alanlarda temsil eden vatandaşlarına verdikleri pasaport türüdür. Cumhurbaşkanlarına, hükümet üyelerine, büyükelçilere, konsoloslara ve diplomatik kuryelere (eş ve çocuklarına) bu tip pasaport verilir.



Özel durumlarda verilen pasaport tipleri de vardır. Geçici pasaport veya acil durum pasaportu, yurt dışında pasaportlarının süresi sona eren veya pasaportlarını kaybeden vatandaşlara elçilik veya konsolosluklar tarafından verilen pasaportlardır. Bu pasaportlar, normal pasaportlara göre daha farklı renklerde kapaklara sahip olurlar. Geçerlilik süreleri daha kısadır ve daha az sayfaları vardır.



**Pasaport Kanununa göre, pasaportları ve belgeleri olsa bile ülkeye sokulmayacaklar;**

- serseri ve dilenciler,
- delilik ve bulaşıcı hastalığı olanlar,
- suçluların iadesi anlaşmasına göre suçlu olanlar,
- sınır dışı edilenler,
- kaçakçılar,
- kalacağı kadar parası olmayanlar.

### 3. PASAPORT & VİZE KONTROLÜ

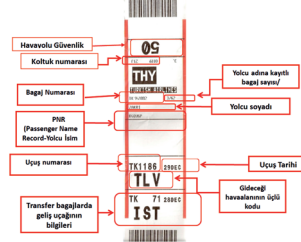
Her pasaport ve vizenin, sistematik bir şekilde kontrolü yapılmalıdır.

- Pasaport kapağındaki ülke ismi kontrol edilmelidir.
- Yolcu ismi bilet ve pasaporttaki isim ile karşılaştırılmalıdır.
- Pasaporttaki fotoğraf ile yolcu ve yolcu bilgileri karşılaştırılmalıdır.
- Pasaportun nereden alındığı (place of issue) ve geçerlilik tarihine bakılmalıdır.
- Eğer gerekli ise geçerli vize kontrolü yapılmalıdır.

#### 4. VİZE NEDİR?

Vize, bir devletin dış temsilcilikleri veya sınır makamları aracılığıyla, ülkesine seyahat edecek bir yabancıнын pasaportuna koyduğu ve bu yabancıнын ülkesinin sınır kapısına kadar giderek sınır makamlarına giriş için başvuru yapabileceğini girebileceğini gösteren bir kayıttır. Bir ülkeye girmek için yetkili makamlardan alınan izin belgesidir.

- Vizeler, gidilecek olan ülkelerin büyükelçiliklerinden, konsolosluklarından, ülke girişinde sınır kapılarından, aracı kuruluşlardan veya internetten elektronik olarak alınabilir.
- Vizeler; turistik, çalışma, öğrenci, aile birleşimi ve transit gibi kategorilere ayrılır.
- Vize, seyahat edilecek olan ülkeye tek ya da birden fazla giriş hakkı verebilir.



#### 5. BİLET

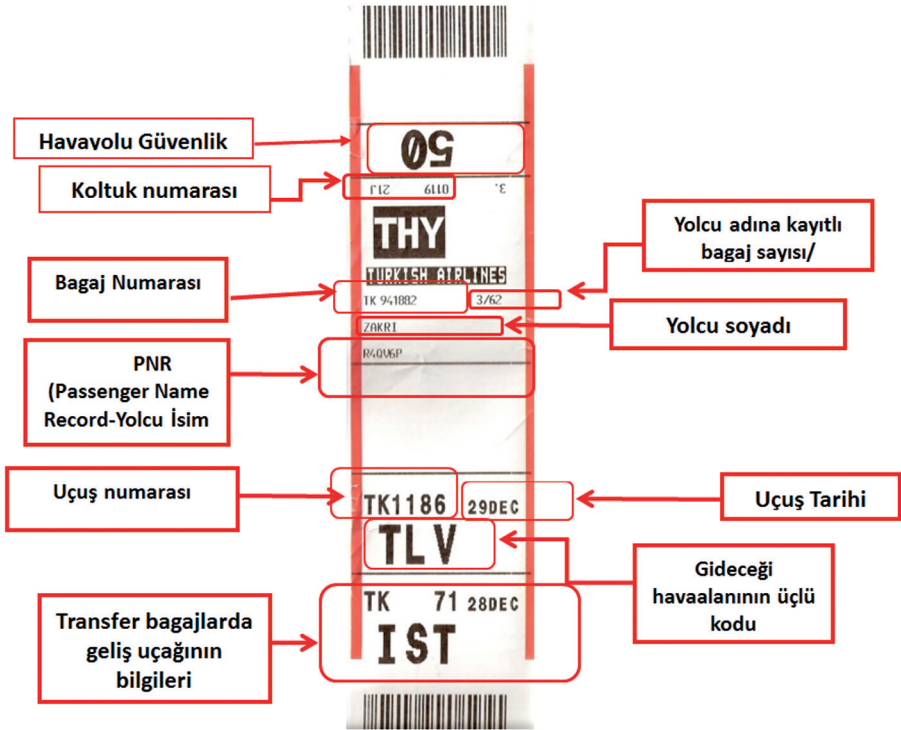
- Bilet pasaport gibi bir seyahat dokümanıdır.
- Bilet ve üzerindeki detaylar kontrol memurunun; yolcudaki Şüpheli İşaretleri tespit etmesini sağlar.
  - Tek yön ya da gidiş dönüş formatında olması,
  - Satın alınma yeri,
  - Satın alınma biçimi,
  - Satın alınma tarihi.

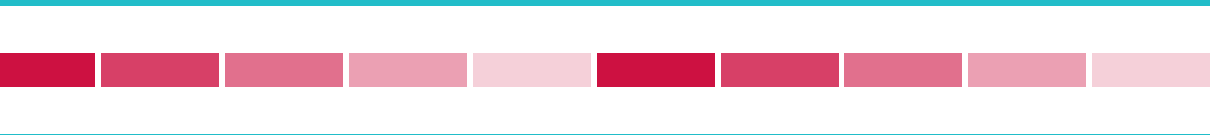
## 6. BAGAJ ETİKETİ (TAG)

Bagajların kaybolmasını önlemek, daha iyi takip edilmesini sağlamak amacıyla özel bir etiket takılır. Buna RFID adı verilir. Bu anten sayesinde tüm bagajlar havayolları veya yer hizmetleri veren şirketler tarafından kontrol edilebilir. Antendeki özel çipte yolcu ve uçuş bilgileri bulunmaktadır.

## 7. RFID ETİKET NEDİR?

Radyo frekanslı kimliklendirme bir kişi veya objeyi genellikle 125 KHz (lf) veyahut 13.56 MHz (hf) 800-900 MHz (UHF) ve 2.45GHz frekansında radyo dalgaları kullanılarak tanımlanmasıdır.







# TEHLİKELİ MADDELER BİLİNCİ

## TEHLİKELİ MADDELER BİLİNCİ

### 1. UYGULANABİLİRLİK

#### TANIMI

Taşımada sağlığa, emniyete, diğer varlıklara ve çevreye zarar verme riski taşıyan IATA DGR kitabındaki tehlikeli maddeler listesinde tanımlanmış veya bu kurallara göre sınıflandırılmış olan maddelere veya nesnelere “TEHLİKELİ MADDELER” denir.

#### 1.1 GENEL FELSEFE

Tehlikeli maddeler emniyetli bir şekilde hava taşımacılığında belli ilkeleri tam anlamıyla uygulandığı taktirde taşınabilmektedir. Bu ilkeler ve prosedürler şunları içermektedir:

##### 1.1.1 Sınıflama

Tehlikeli maddeler, Birleşmiş Milletler Uzmanları Altkomitesi tarafından taşımacılıkta belli kriterlere dayanarak sınıflanmaktadır. Hava taşımacılığı için madde ve nesnelere kabul edilebilirliği ve aynı zamanda taşınabilmesi için bu sınıflama yapılmaktadır. Tehlikeli maddenin doğru sınıflanması veya tehlikeli madde olup olmadığını belirleme sorumluluğu göndericiye aittir.

##### 1.1.2 Yasaklamalar

Bazı tehlikeli maddelerin uçakla taşınması çok tehlikelidir, bazıları sadece kargo uçağında taşınabilir. Uçaklarda tamamen taşınması yasak olan tehlikeli maddeler, yetkili otoriteden onay alarak taşıyıcının da taşımayı kabul ettiği taktirde taşınabilir.

##### 1.1.3 Eğitim

Eğitim, emniyetli bir düzenleyici sistemin temel unsurudur. Tehlikeli maddenin hazırlanmasında veya havayolu ile taşınmasında, çalışan herkes sorumluluğu nispetinde bu eğitimi alması yasal zorunluluktur. Bu eğitim iş tanımına bakılarak sadece tanıtma, farkındalık eğitimi veya kuralları daha detaylı içeren daha kapsamlı eğitimi içerir.

Eğitim programlarını gözden geçirilmesi ve uygunluğu devlete bağlı yetkili otorite tarafından belirlenen izne tabidir. Tazeleme eğitimi, alınan eğitim tarihinden itibaren 24 ay içinde tekrarlanmalıdır. Eğitimin sonunda kursun içerikleri ve kurallar detaylı bir şekilde öğrenildiğini belgelemek adına bir sınav yapılması zorunludur.

##### 1.1.4 Paketleme

Tehlikeli maddelerin havayolu ile emniyetli bir biçimde taşınmasında paketleme temel unsurlardandır. IATA Tehlikeli Maddeler Kuralları havayolu ile bu madde veya

nesnelerin taşınması durumunda paketleme talimatlarında tekli paket veya iç ve dış paket bilgilerini ayrıntılı bir şekilde içermektedir. Paket talimatlarında normalde Birleşmiş Milletler'in belirlemiş olduğu performans testlerinden geçmiş paketleri içerir; ancak limitli miktar (Limited Quantity) şartları altında da paketleme talimatları olarak detaylı açıklamalar bulunmaktadır.

### 1.1.5 Etiketleme ve İşaretleme

Özellikle acil durumlarda paket üzerine bakarak tehlikenin türü hakkında belgelere gerek kalmadan ayrıntılı bilgi sahibi olmayı sağlar.

### 1.1.6 Belgeleme

Tehlikeli maddeler beyan formunun doğru bir şekilde doldurulması göndericinin sorumluluğunda olup taşıma sisteminde Tehlikeli madde taşındığının bilinmesini sağlar. Kabul, Yer Hizmetleri ve Yüklemenin doğru bir şekilde yapılmasını ve bu işlemler esnasında oluşacak bir kaza anında nasıl hareket edilmesi gerektiği hakkında temel bilgileri içerir.

### 1.1.7 Sorumlu Pilotu Bilgilendirme

Sorumlu olan pilota acil durumda kullanmak üzere uçağa yüklenen tehlikeli maddeler konusunda bilgi verilmelidir. Pilot bu bilgileri acil durumda hava trafik servislerine de vermelidir.

### 1.1.8 Gizli Tehlikeli Maddelerden Kaçınılması

Yolcu, kabin ekibi, göndericilere, kargo satış ve rezervasyon, yolcu satış ve rezervasyon personeline gizli tehlikeli maddeler hakkında bilgi verilmelidir. Bu tip madde veya nesnelerin yolcu üzerinde, çantalarında veya kargo olarak taşınmasına müsaade edilmez.

### 1.1.9 Kazaların Raporlanması

Tehlikeli madde kazaları mutlaka raporlanmalıdır, ilgili yetkili otoriteye de bu kaza raporu ulaştırılmalıdır ve yetkili otorite bu kazaların bir daha gerçekleşmemesi için gerekli düzenlemelere gider.

## 1.2 YASAL YÜKÜMLÜLÜKLER

Tehlikeli maddelerin havayolu ile emniyetli bir şekilde taşınabilmesi için Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) tarafından Tehlikeli Maddelerin Havayolu ile Emniyetli Taşınması İçin Teknik Talimatname adlı (ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air Doc 9284 AN/905) kitap hazırlanmıştır. Kitap iki yılda bir basılmaktadır.

Ancak havayolları Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (IATA) tarafından hazırlanmış olan Tehlikeli Maddeler Kuralları isimli kitabı kullanmaktadır. Bu kitap, ICAO'nun hazırladığı kitabı minimum kural olarak alır. Ancak bazı durumlarda daha kısıtlayıcı ve operasyonel uygulamalara yer vermektedir.

### 1.3 GÖNDERİCİNİN SORUMLULUKLARI

#### Gönderici kesinlikle;



- Gönderici personeline sorumluluğu oranında eğitimini aldirmalı,
- Maddenin veya nesnenin tehlikeli madde kurallarında yasaklı olup olmadığından emin olmalı,
- Tehlikeli maddenin tanımlamasının, sınıflamasının, paketlemesinin, belgelerinin, etiketleme ve işaretlemesinin doğru olduğundan emin olmalıdır,
- Tehlikeli maddenin paketlenmesinde hava taşımacılığı kurallarına uygun olduğundan emin olmalıdır.

### 1.4 TAŞIYICI SORUMLULUKLARI

Taşıyıcının kargo kabul personeli mal kabulünde tehlikeli madde kurallarına uygun olduğundan emin olmalıdır. Tehlikeli madde gönderisinde kontrol listesi (checklist) kullanılması zorunludur.

#### Taşıyıcının sorumlulukları aşağıda belirtilmiştir;

- Kabul,
- Depolama ve yükleme,
- Denetim,
- Bilgilerin varlığı, acil durum şartları bilgileri,
- Tehlikeli madde kazalarının raporlanması,
- Evrakların kayıt altında tutulması.
- Eğitim.

## 1.5 EĞİTİM

Teknik Talimatname'nin içeriğinin ve felsefesinin anlaşılabilmesi için eğitim bir zorunluluktur. Herkes konularda farkındalık yaratmak için, sorumluluğu nispetinde eğitim almalıdır. Tehlikeli madde taşımayan taşıyıcılar dahil bu eğitimi sorumluluğu doğrultusunda almakla sorumludur. Eğitimin başarı ile tamamlanabilmesi için sınav zorunluluktur. Temel eğitim başarı ile tamamlandığı tarihten sonra 24 ay içinde tazelenmesi gerekir.

### TEHLİKELİ MADDELERİN HAVAYOLUYLA TAŞINMASINA YÖNELİK OLARAK ALINMASI GEREKEN ASGARİ EĞİTİM MÜFREDATI (IATA Ref:1.5.A)

TEHLİKELİ MADDELERİN HAVA YOLUYLA TAŞINMASINA YÖNELİK OLARAK EĞİTİM ALINMASI GEREKEN KATEGORİLER	GÖNDERİCİLER VE ETLEYİCİLER		YÜK GÖNDERİCİLERİ			HAVAYOLU VE HANDLING AÇENTALARI						GÜVENLİK PERSONELİ
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Genel Felsefe	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Sınırlamalar	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Gönderici İçin Genel Gereklilikler	X		X			X						
Sınıflandırma	X	X	X			X						X
Tehlikeli Maddeler Listesi	X	X	X			X				X		
Genel Paketleme Uygulamaları	X	X	X			X						
Paketleme Talimatları	X	X	X			X						
İşaretleme ve Etiketleme	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Gönderici Beyanı ve Diğer İlgili Belgeler	X		X	X		X	X					
Kabul İşlemleri						X						
Belirtilmemiş Tehlikeli Madde Tanımlanması	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Depolama ve Yükleme İşlemleri					X	X		X		X		
Pilot Bilgilendirilmesi						X		X		X		
Yolcu ve Mürettebat İçin Hususlar	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Acil Durum Prosedürleri	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

**KATEGORİ**

1. Göndericiler ve Göndericilere Karşı Sorumlu Olan Personel, Göndericilerin Yerine Bakan / Vekalet Eden Taşıyıcının Sorumlu Personeli, Şirket Materyallerinde Tehlikeli Maddeler Gönderen Taşıyıcının Sorumlu Personeli.
2. Paketleyiciler.
3. Kargo Göndericilerinin Tehlikeli Maddelerle İlgili İşlemlerinden Sorumlu Olan Personeli.
4. Kargo Göndericilerinin (Tehlikeli Maddelerle İlgili İşlemlerinin Haricindeki İşlerden Sorumlu Olan) Personeli.
5. 5. Kargo Göndericilerinin Kargonun Handling, Depolama (Ambar – İstifleme), Yükleme İşlerinden Sorumlu Olan Personeli.
6. Taşıyıcıların (Havayolları) ve Yer Handling Acentalarının Tehlikeli Maddelerin Kabulünden Sorumlu Olan Personeli.
7. Taşıyıcıların (Havayollarının) ve Yer Handling Acentalarının (Tehlikeli Maddeler Kabulü Dışındaki) Sorumlu Olan Personeli.
8. Taşıyıcıların (Havayollarının) ve Yer Handling Acentalarının Kargo ve Bagaj Yükleme, Depolama / İstifleme ve Handling'inden Sorumlu Olan Personeli.
9. Yolcu Hizmetleri Personeli (Yer İşletme).
10. Uçuş Ekipleri, Yük Planlayıcıları, Uçuş Harekat Uzmanları.
11. Kabin Ekipleri (Uçucu Ekipler Haricindeki).
12. Yolcu Bagajı ve Kargo, Posta veya depolanmış malzemeler ile Yolcuların Tanınmasından Sorumlu Olan Güvenlik Personeli.

**TEHLİKELİ MADDE TAŞIMAYAN HAVAYOLUNDA GEREKEN ASGARİ EĞİTİM MÜFREDATI (IATA Ref: 1.5.B)**

TEHLİKELİ MADDELERİN HAVA YOLUYLA TAŞINMASINA YÖNELİK OLARAK EĞİTİM ALINMASI GEREKEN KATEGORİLER	HAVAYOLU TAŞIYICILARI ve YERDEKİ HANDLING FİRMALARI				
	KATEGORİLER				
	13	14	15	16	17
Genel Felsefe	X	X	X	X	X
Sınırlamalar	X	X	X	X	X
İşaretleme ve Etiketleme	X	X	X	X	X
Gönderici Beyanı ve Diğer İlgili Belgeler	X				

Belirtilmemiş Tehlikeli Madde Tanımlanması	X	X	X	X	X
Yolcu ve Mürettebat İçin Hususlar	X	X	X	X	X
Acil Durum Prosedürleri	X	X	X	X	X

## KATEGORİ

13. Tehlikeli madde haricindeki havayolu taşıyıcısı ve yerdeki handling firmasında kargo ve posta kabul eden çalışanlar.
14. Havayolu taşıyıcısı ve yerdeki handling firmasında handling, depolama ve kargo veya posta ve bagaj yüklemesindeki çalışanlar.
15. Yolcu handling çalışanı.
16. Uçuş ekibi üyeleri, loadmaster, yük planlayıcıları ve uçuş operasyon ofisinde çalışanlar (uçuş hareket uzmanı, dipeçer).
17. Mürettebat (uçuş ekibi üyeleri haricindekiler).

### 1.6 GÖNDERİCİLERİN BİLGİLENDİRİLMESİ

Taşıyıcı kargo kabul noktalarına göndericileri tehlikeli maddelerin taşınması kuralları konusunda uyarmak için belirgin biçimde ve yeterli bilgilerin bulunduğundan emin olmalıdır.

Taşıma zinciri içinde gönderici, kargo kabul, handling, yükleme, uçak personeli gibi birçok kişi vardır. Eğer zincir içindeki herkes tehlikeli maddenin ne olduğu ve taşıma kurallarının ne olduğunun farkında iseler güvenlik riske atılmamış olur.

### 1.7 YOLCULARIN BİLGİLENDİRİLMESİ

A) Havaalanında yeterli sayıda belirgin bir biçimde

- Bilet düzenlenen yerlerde, diğer yerlerde yapılan check-in bölgelerinde,
- Check-in bölgelerinde,
- Gate bölgelerinde.

B) Bagaj alım bölgelerinde

### 1.8 TANIMLAMA

#### 1.8.1 Genel

Tehlikeli maddeler, UN veya ID numarası ve uygun gönderi adı (proper shipping name, PSN) tanımlanır. Bu numara ve isimler, Birleşmiş Milletler sınıflandırma sistemine göre belirlenir. UN numarası henüz belirlenmemiş olan maddelere ise, geçici olarak IATA tarafından ID8000 olarak verilmiştir.

### 1.8.2 Tehlikeli Maddelerin Listesi

Tehlikeli madde listesinde (IATA DGR 4.2) çoğunlukla havayolu ile taşınan, alfabetik sırayla tehlikeli maddeler belirtilmiştir. Tehlikeli maddeler listesinde UN/ID numarası, sınıfları, bölümleri, paketin üzerine yapıştırılması gereken etiketler, istisnai miktar (EQ) kodu, hem yolcu uçağı hem de kargo uçağı için tasarlanan ve her bir paketin içinde bulunması gereken azami miktarı, paketleme talimat numaraları, özel şartları ve acil eylem test kodlarını içermektedir.

Maddelerin veya nesnelerin isminin DGR 4.2’de yer almaması tehlikeli madde kurları uygulanmaz anlamı çıkmamalı, bu maddenin kimyasal ve fiziksel özellikleri incelenmeli veya raporlanmalıdır. Bu raporun ismi güvenlik bilgi formudur. (material safety data sheet, MSDS) Aynı zamanda isimlendirme yapılırken ortak özellikleri göz önünde tutularak isimlendirme yoluna gidilebilir.

### 1.8.3 Tehlikeli Madde Listesinin Açıklaması ve Kullanımı

UN/ID no. A	Proper shipping name / description B	Class or Division (Sub Risk) C	Hazard Label(s) D	PG E	Passenger and Cargo Aircraft				Cargo Aircraft Only		S.P. see 4.4 M	ERG Code N
					EQ see 2.6 F	Ltd Qty G H		Pkg Inst I	Max Net Qty/Pkg J	Pkg Inst K		
2490	Dichloroisopropyl ether	6.1	Toxic	II	E4	Y641	1L	654	5L	662	60L	6L
1152	Dichloropentanes	3	Flamm. Liquid	III	E1	Y344	10L	355	60L	366	220L	3L

Yolcu uçağı için UN onaylı paketin talimat numarası

Kargo uçağı için UN onaylı paketin talimat numarası

Özel şartlar bakınız 4.4

Yolcu uçağı için UN onaylı paketin içine konacak azami miktar (L/kg)

Kargo uçağı için UN onaylı paketin içine konacak azami miktar (L/kg)

Acil durum kodu

## 2. SINIFLAMA, ETİKETLEME ve İŞARETLEME

### 2.1 GENEL PRENSİPLER

Tehlikeli maddeler 9 sınıfta incelenmektedir. Sınıflardan 1,2,4,5 ve 6 bölümlere ayrılmaktadır. Sınıflar tek haneli rakam ile ifade edilir; örneğin, sınıf 7. Bölümler iki



haneli rakamlarla gösterilir, ilk rakam sınıfı ikinci rakam bölümü tanımlar; örneğin oksitleyici sınıf 5, bölüm 1'dir, kısaca bölüm 5.1 olarak yazılır.

Her sınıf veya bölüm kendine özgü fiziksel veya kimyasal özellikler sergilemektedir, bu özellikler detaylı bir biçimde IATA DGR bölüm 3'te anlatılmaktadır.

Bazı tehlikeli maddeler birden fazla sınıf veya bölüm özelliği taşıyabilir. Bu durumda maddelerin asıl risk ve yan riski olur. Arka sayfada tehlikeli maddelerin sınıf, bölüm etik- etleri bulunmaktadır. Kargoların ve tehlikeli maddelerin kısaltılmış üçlü kodları da (Inter- line Message Codes, IMP kodları) Ek-1'de belirtilmiştir.

Sınıflar isimleri ile birlikte aşağıda sıralanmıştır;

**Sınıf 1** - Patlayıcılar,

**Sınıf 2** - Gazlar,

**Sınıf 3** - Yanıcı sıvılar,

**Sınıf 4** - Yanıcı katılar, kendiliğinden parlayan maddeler, ısılandığında yanan maddeler,

**Sınıf 5** - Oksitleyiciler ve organik peroksitler,

**Sınıf 6** - Zehirleyici ve bulaşıcı maddeler,

**Sınıf 7** - Radyoaktif maddeler,

**Sınıf 8** - Aşındırıcı maddeler.

## 2.2 TEHLİKELİ MADDELER ETİKETLERİ VE SINIFLARI



### Sınıf 1 (Toplam 6 Bölüm): Patlayıcılar

(1.1 - 1.2 - 1.3 - 1.4 - 1.5 - 1.6)

Büyük bir çoğunluğu havayoluyla taşınması yasaktır. Örnek:TNT, dinamit, torpidolar, semteks,data sheet,A4, C4, fünye v.b.



### Sınıf 2 (Toplam 3 Bölüm): Gazlar (2.1 - 2.2 - 2.3)

2.1 Yanıcı Gaz örnek: bütan, metan, propan, hidrojen, asetilen v.b.



### 2.2 Yanıcı Olmayan, Zehirli Olmayan Gaz örnek:

nitrojen, oksijen, yangın söndürücü, CO<sub>2</sub>, helyum v.b.



**2.3 Zehirleyici Gaz** örnek: biber gazı, sinek kovucu, sarın gazı, hardal gazı, klor v.b.



**Sınıf 3 Yanıcı Sıvı:** örnek: aseton, asetal, kerosen, benzin, cila, çözücüler, izopropanol, katran, alkol, dizel, jet A1 v.b.



Sınıf 4 (Toplam 3 Bölüm): Katılar (4.1 - 4.2 - 4.3)

**4.1 Yanıcı Katı** örnek: çatapat, magnezyum, naftalin, nitronaftalin, kibrit, sülfür (kükürt) v.b.



**4.2 Kendiliğinden Parlayan Maddeler** örnek: magnezyumdiyamid, fosfor, karbon v.b.



**4.3 Islandığında Yanan Katı** örnek: sodyum, potasyum, karpit, lityum, kalsiyum silikon v.b.



**Sınıf 5 (Toplam 2 Bölüm): (5.1 - 5.2)**

**5.1 Oksitleyiciler** örnek: kalsiyumklorat, amonyum- nitrat (suni gübre), ağartıcılar, magnezyum peroksit v.b.



**5.2 Organik Peroksit** örnek: saç boyası, tert-butil hidroperoksit, katı-sıvı organik peroksit v.b.



**Sınıf 6 (Toplam 2 Bölüm): (6.1 - 6.2)**

**6.1 Zehirleyici Maddeler** örnek: arsenik, siyanür, nikotin, haşere ilaçları, anilin v.b.



**6.2 Bulaşıcı Maddeler** örnek: HIV virüsü, sarılık virüsü, hantaan, KKKK, ebola virüsü, şarbon (antraks) v.b.



**Sınıf 7 (Toplam 3 Kategori): (Kat I - Kat II - Kat III)**  
7 örnek: tıbbi veya endüstriyel amaçlı radyonüklidler veya izotoplar. kobalt (co-60), iridyum (ir-192), teknesyum (tc-99), iyot (i-131), selyum (cs-137),



#### Sınıf 8:

Aşındırıcılar örnek: tuzruhu, kezzap, civa, nitrik asit, lavabo açacakları, sodyum hidroksit, kostik, sıvı akü v.b.

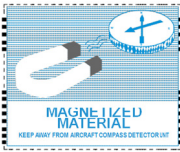


#### Sınıf 9:

Çevreye zarar veren maddeleri de kapsayan çeşitli tehlikeli maddeler örnek: can yelekleri, can botları, asbest, ku rubuz, mıknatıslar, motorlar, motorsikletler, hava yastıkları, ilkyardım çantaları, sarımsak özü, gülyağı v.b.

## 2.3 HANDLING ETİKETLERİ

Risk etiketlerine ilave olarak paketlerin doğru handling ve depolama işlemi yapılmasında bilgi vermek amacıyla handling etiketleri kullanılır.



#### Manyetik materyal etiketi

Uçakta seyrü sefer cihazlarına etki edecek yakınlıkta olmamalıdır. Manyetik materyal etiketi sınıf 9 risk etiketi ile birlikte kullanılmaz. Birden fazla paket yüklemesinde tesir tüm paketlerin tesir toplamı hesaplanarak yapılır.

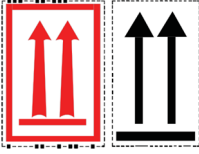
Kargo IMP kodu: MAG



#### Sadece kargo uçağı etiketi

Bu etikete sahip paketler yolcu uçağına yüklenemez. Paketlerde risk etiketlerin bulunduğu aynı yüzeye bu etiket yapıştırılır.

Kargo IMP kodu: CAO



#### Dik tutunuz (oryantasyon) etiketi

Paketlerin taşınmasında bu etiketin gösterdiği yön her zaman dik olacak biçimde muhafaza edilmelidir. Paket üzerinde iki adet bir ön bir de arka yüze gelecek şekilde etiketlenmelidir. (Renk pakete kontrast olarak seçilir.)



#### Soğutulmuş sıvılaştırılmış gazların etiketi

Bölüm 2.2 risk etiketi ile birlikte soğutulmuş sıvılaştırılmış (cryogenic liquids) gazlarda bu etiket kullanılır. Bu etiket tüpün tahliye cihazından gaz çıkışı olabileceğini ifade eder, çünkü çok aşırı soğuktur ve buda havadaki su moleküllerini görünür hale getirir ve tıpkı bir gaz sızıntısı görüntüsü verir; ancak bu olay normaldir ve tehlikeli değildir.

Taşınması esnasında canlı hayvanlardan ayrı taşınmalıdır. Kargo IMP kodu: RCL



#### Isıdan uzak tutunuz etiketi

Bölüm 4.1 kendiliğinden reaksiyon veren (self-reactive) maddeler ve bölüm 5.2 organik peroksitlerle birlikte kullanılır. Bu tip paketler direk güneş ışığından, ısı üreten kaynaklardan uzak tutulmalı ve yeterince havalandırılmış bölgelerde muhafaza edilirler.



#### İstisnai miktar (excepted quantity) etiketi

İstisnai miktar gönderilerinde bu etiket kullanılmaktadır. Radyoaktif maddeler hariç diğer tüm 8 sınıfta kurallar çerçevesinde kullanılır.



#### Radyoaktif maddeler için istisnai miktar etiketi

Kargo IMP kodu: RRE



#### Çevreye zarar veren maddelerin etiketi

Çevreye zarar veren maddelerle birlikte kullanılacak etikettir.



#### Lityum batarya etiketi

Tehlikeli madde kuralları çerçevesinde lityum pillerle birlikte kullanılabilir.



#### Kuru buz etiketi

Yolcular ve mürettebat kontrol edilmiş bagaj da kuru buz taşıyabilir, azami miktar 2.5kg'dır, bu miktarı aşmamak kaydı ile taşınabilir. Bu etiketi yolcu kabuldeki trafik memurları yapıştırmalıdır.



Sınırlandırılmış miktar etiketi (limited quantity)  
Sınırlandırılmış miktar (limited quantity) tehlikeli madde için paketin üzerine kullanılması gerekli olan etikettir.

2. etiket karayolu, demir yolu ve deniz yolu ile sınırlı miktardaki tehlikeli madde etiketi.

Biyolojik madde, Kategori B paketleme talimatı 650' ye göre paketinin üzerine yapıştırılacak etiket.



Genetiği değiştirilmiş (mikro) organizmalar, paketleme talimatı 959' a göre paketinin üzerine yapıştırılacak etiket.

## 2.4 TÜKETİCİ ÜRÜN UYARISI

Tüm dünyada kimyasalların risk özelliklerinin tanımlanması hususunda ve kullanıcılara bu risklerin nasıl bilgi (tüketici tedarik etiketleri ve çalışanlar için güvenlik bilgi formları (MSDS)) aktarılması konusunda farklı kurallar var. Bu durum kafa karıştırıcı olabiliyor; çünkü aynı kimyasallar farklı ülkelerde farklı risk tanımlamaları olabiliyor. Örneğin bir kimyasal bir ülkede tedarikçi için zehirleyici olarak etiketlenirken diğerinde bu biçimde olmayabilir. Bu sebepten dolayı Birleşmiş Milletler (UN) uzmanları bir araya gelip kimyasalların etiketleri ve sınıfları hakkında küresel harmonize edilmiş sistemi (Globally Harmonized System, GHS) oluşturdular.








Bu sistem kimyasalların kullanımında, taşınmasında ve elleçlenmesi esnasında insan sağlığının ve çevrenin korunmasını artırmak amacıyla fiziksel risklerin ve kimyasallar- daki zehirleyici özelliklerinin bilgi aktarımı sağlamasını amaçlamaktadır.

GHS tarafından kullanılan resimler (pictograms) tablo B.4.A ve B.4.B' de gösterilmiştir. Tablo B.4.A, taşımacılıkta kullanılan risk etiketi olarak görünen sembollerini içeren GHS resimlerini de tanımlar. Tablo B.4.B' de tanımlanan resimler akut riski bulunurken, taşımada herhangi bir risk içermezler.

Daha fazla bilgi için bakınız [http://www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/ghs\\_welcome\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/ghs_welcome_e.html)



## B.4.A Tablo

## GHS Resimleri ve Onların Kriterleri

Resimler							
Resim ismi	Patlayıcı	Basınç Altındaki Gazlar	Yanıcı	Oksitleyici Organik Peroksit	Zehirleyici	Aşındırıcı	Su hirliliği
Görünen	Patlayıcı	Basınç Altındaki Gazlar	Yanıcı	Oksitleyici Organik Peroksit	Zehirleyici	Aşındırıcı	Su hirliliği
	Patlayıcılar		Gazlar Aerosoller Sıvılar Katılar	Oksitleyici Gazlar Oksitleyici Sıvılar Oksitleyici Katılar	Akut Zehirleyici Deri Oral Solunma	Metala Deriye Aşındırma Göze Ağır Hasar	Akut Kronik
	Kendiliğinden Reaksiyon Veren Maddeler ve Karışımlar		Kendiliğinden Reaksiyon Veren Maddeler ve Karışımlar Havada Kendiliğinden Parlayan Sıvılar Katılar	Organik Peroksitler			
Görünen	Organik Peroksitler		Kendiliğinden Reaksiyon Veren Maddeler ve Karışımlar				
			Maddeler ve Karışımlar, Suyla Temas Ettiğinde Yanıcı Gaz Yayan				

**Notlar:**

1. Yukarıda belirtilen GHS resimleri taşıma için tehlikeli maddeli ürünlerde kullanılabilir. Ancak ulusal ve bölgesel farklılıklar olabilirki paketlerin üzerindeki GHS resimler taşımada tehlikeli madde olarak sınıflama yapılmayabilir.
2. GHS sınıflamasında bir maddenin sadece aşındırıcı sembol etiketi kullanılması "gözde ağır hasar" ifadesini vurgulamaktadır, taşımadaki maddenin sınıflama kriterlerinde aşındırıcı madde sınıfı olarak değerlendirilmez.

B.4.B Tablo GHS Resimleri ve Onların Kriterleri		
Resimler		
Resim İsmi	Zararlı	Solunum
Görünen	Deriye, oral, solumaya zararlı	Solunumda hassaslaşma Üretimde kanserojenik zehirleyici
	Deri tahriş, göz tahriş	Belirli hedefte tekli maruz kalmada organ sisteminin zehirlenmesi
	Solunum sisteminde tahriş Narkotik etki	Belirli hedefte tekrar maruz kalan organ sisteminin zehirlenmesi
	Deride hassasiyet	Solunma riski ile mikrop hücre mutasyonu

#### Diğer tüketici ürün ikazları ve etiketleri örnekleri:

**ZEHİRLEYİCİ**  
ÇOCUKLARIN ULAŞAMAYACAĞI NOKTAYA KOYUNUZ.  
AÇMADAN ÖNCE EMNİYET TALİMATLARINI OKUYUNUZ.

**ZARARLI EMNİYET TALİMATLARI**

DERİYE VE GÖZLERE TEMASTAN VE BUHARINI SOLUMADAN KAÇININIZ.

YETERLİ HAVALANDIRMA İLE KULLANINIZ.

EMNİYET GÖZLÜKLERİNİZİ TAKINIZ. EĞER SOLUNMA RİSKİ İÇERİYORSA; ORGANİK BUHAR GAZ MASKESİ TAKINIZ.

YİYECEKLERE TEMASTAN KAÇINIZ.

**İLK YARDIM**

GÖZLER: EN AZ 15 DAK. GÖZE SU TUTUN, GÖZÜ AÇIK TUTUN VE DOKTORA BAŞVURUNUZ.

DERİ: EĞER DERİYE TEMAS ETTİYSE; BULAŞAN ELBİSELERİ ÇIKARIN VE DERİYİ YIKAYIN. SOLUMA: TEMİZ HAVA ALINIZ.

YEME: EĞER ZEHİRLENME OLURSA; DOKTORA BAŞVURUNUZ. EĞER YUTULURSA MÜMKÜNSE İLAÇ KULLANILARAK KUSTURULUR.

**YANGINDA**

SU SPREYİ, SU SİSİ, KÖPÜK, CO2. YANICI ÜRÜNLERDEN UZAK DURUNUZ.

Bu koşullarda kargo kabul edilmeden önce 'tehlikeli madde değildir' ('Not Restricted') ifadesi göndericiden teslim alınırken araştırılmalıdır. Açıklamayı Güvenlik Bilgi Formu (Material Safety Data Sheet) ile üretici desteklemelidir.

## 2.5 ETİKETLEME VE İŞARETLEME

### 2.5.1 Genel

Emniyetli taşıma sürecinde tehlikeli madde paketlerinin doğru etiketlenmesi ve işaretlenmesi önemli rol oynamaktadır. Etiketleme ve işaretlemede genel amaçlar aşağıda belirtildiği gibidir;

- paketin içinde ne olduğunu gösterir,
- paketin gerektiği standartlarda yapıldığını gösterir veya ifade eder,
- emniyetli handling ve depolama bilgilerini gösterir,
- tehlike çeşidini gösterir.

Doğru etiketleme ve işaretlemeden sadece gönderici sorumludur. Kargo acentesi ve havayolunun kargo kabul bölümü paketin üzerindeki etiketlemenin ve işaretlemenin doğruluğunu kontrol ederler.

### 2.5.2 İşaretleme

İçinde tehlikeli madde bulunan her paket ve overpack için işaretlemede göndericinin yapması gerekenler aşağıda sıralanmıştır:

1. İşaretleme, doğru yerde mi ve uygun kalitede mi? Kontrol et.
2. UN onaylı paket ise kurallara uygun mu?
3. Lüzumsuz, fazla olan tüm işaretlemeleri sil veya kaldır.
4. Havayoluna teslim edilirken gerekli olan tüm işaretlemelerin eksiksiz bir şekilde uygulandığından emin ol.

#### İki çeşit işaretleme vardır:

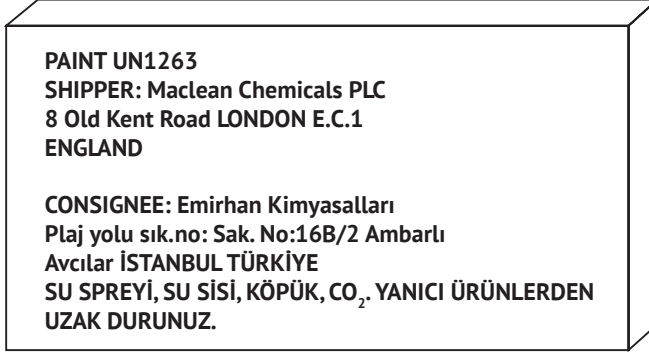
- Tehlikeli madde paketleri üzerinde uygun gönderi adı, UN veya ID numarası, alıcının ve göndericinin adı ve adresleri belirtilmelidir.
- Paketin dizaynı veya UN onaylı paket işaretlemeleri (UN onaylı veya limited quantity işaretlemeleri.)

#### 2.5.2.1 Paketlemede İşaretleme Uygulamaları

Tehlikeli madde içeren paket veya overpacklerde minimum aşağıdaki işaretlemeler yapılmalıdır:

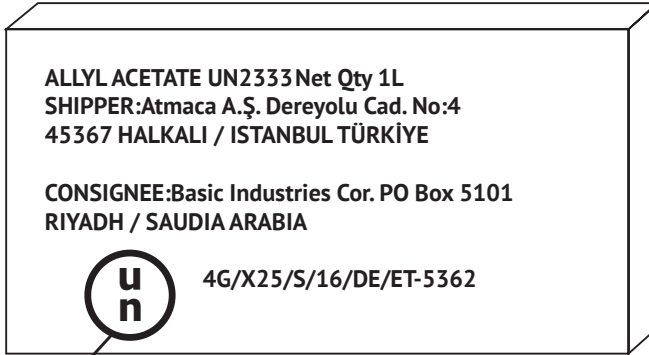


- Uygun gönderi adı;
- UN veya ID numarası; ve
- Alıcı ve göndericinin ismi ve adresi.



### 2.5.2.2 UN onaylı Paketlerin İşaretlemesi

UN onaylı paketler, özel performans testlerinden başarı ile geçmiş özel paketlerdir, normal taşıma koşullarında içeriğindeki tehlikeli maddeyi hasar almadan emniyetli bir biçimde taşınmasına yardımcı olurlar. Paketlerin test çeşitleri ve oranları içinde taşınacak tehlikeli maddelerin risklerine göre belirlenmektedir. Bu testler, devletlerin belirlediği veya onayladığı enstitüler veya laboratuvarlarda yapılır ve UN onaylı paket işaretlerine hak kazanırlar.



Birleşmiş Milletler onaylı paket sembolü

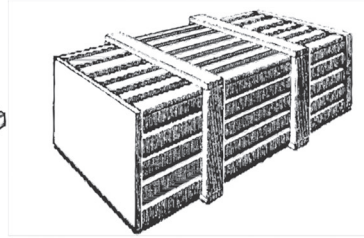
- 4G** : Paketin cinsi hakkında bilgi verir, bu kod karton kutu olduğunu ifade eder.
- X** : Paket grubunu ifade eder;

- X, I. paket grubunu;  
Y, II. paket grubunu;  
Z, III. paket grubunu temsil eder.

- 25** : Paketin ve içine konulacak tehlikeli maddenin kilogram olarak brüt ağırlığı.  
**S** : Saddenin katı hali veya iç paketlerden oluşabileceğini belirtir.  
**16** : Üretim yılının son iki rakamı. (2010 yılında imal edilmiş.)  
**DE** : yetki veren ülkenin plaka kodu. (Almanya)  
**ET-5362**: üretici firmanın bilgisi.

### 2.5.2.3 Overpack

Bir göndericinin bir veya birden daha fazla paketlerini taşıma esnasında muhafaza etmek veya sağlama almak için bir paketin içine yerleştirilmesi veya bantlayarak veya palet üstüne istifleyerek yapılan dış paketleme tipidir; overpack içine konulacak tüm tehlikeli madde paketlerinin her biri ayrı ayrı etiketleme, işaretleme ve tüm kurallar göz önünde tutularak paketlenmelidir. Ayrıca overpack içini göremediğimiz durumlarda, overpack içindeki tüm etiketler ve işaretlemeler dışarıya tek bir yüzeye yapıştırılması gerekmektedir. ULD' ler (konteynır, palet, igloo) overpack olarak düşünülemez.



"overpack" örnekleri

### 2.5.3 Etiketleme

Paketlerin içermiş olduğu tehlikeli maddelerin tüm sınıfları yan risk sınıfları dahil düzgün bir şekilde paketin dış yüzeyine etiketlenmelidir. İki çeşit etiket vardır. Bunlar;

- Risk etiketleri ve
- Handling etiketleridir.

Tehlikeli madde içeren tüm paketler ve overpacklerin etiketlenmesi göndericinin sorumluluğundadır. Havayolu ile taşıma esnasında etiketlerde oluşabilecek deformat-

yon veya düşme durumlarında; bu etiketlerin yerine yenisini havayolu personelinin yapıştırması gerekmektedir, sorumluluk havayoluna aittir.

### 2.5.3.1 Risk Etiketleri

Paketlerin içerdiği tehlikeli maddeleri risk etiketleri tanımlamaktadır, bu risk etiketleri paketin ne tür bir risk içerdiğini gösterir.

Risk etiketleri kare biçiminde 45° açıyla (baklava biçimi) duracak biçimde tasarlanmıştır, etiketlerin boyutları asgari 100x100mm'dir; sadece 6.2 bölümü bulaşıcı mad- delerde boyut 50x50mm olabilir.

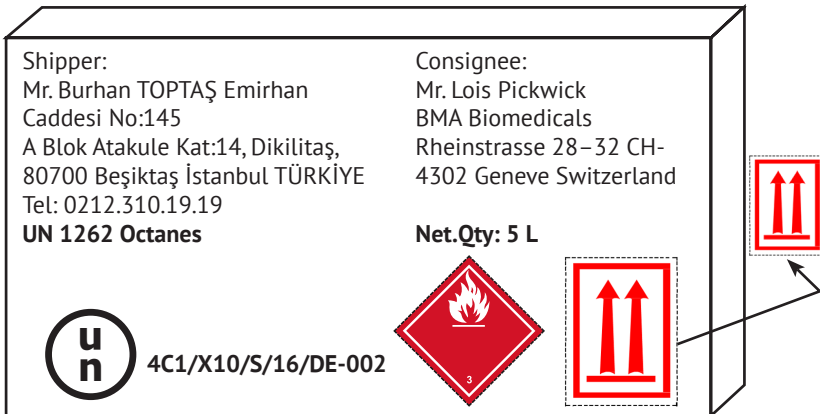
Risk etiketlerinde yazı orta kısmın hemen altında yer alabilir, fakat zorunlu değildir; ancak radyoaktif etiketlerinde mutlaka yazı olmalıdır. Etiket uygulamalarındaki yazı bazı ülke veya taşıyıcı kısıtlamalarında zorunlu tutulmuş olabilir.

Risk etiketlerinde, sınıf veya bölüm rakamları en alt kısımda belirtilmelidir. Sınıf 1, patlayıcılarda bölümlerin dışında uyumluluk grupları (compatibility group) içermektedir, bunlar A ile S arasındaki harflerden oluşur ve risk etiketinde bulunan bölüm rakamının he- men üstünde yer alır.

Risk etiketleri ile bir kaç örnek aşağıda verilmiştir; lütfen bölüm 2'yi kontrol edin.



### Etiketleme ve işaretleme için örnek:



### **Notlar:**

1.Eğer paketin boyutu yeterli ise; etiketlerle uygun gönderi ismi aynı yüzeyde bulunması zorunludur. Etiketler, gönderici ve alıcı adreslerin bulunduğu aynı yüzeyde olmalıdır.

Yan risk etiketinin, asıl risk etiketinin yanında bulunması zorunludur. Kargo uçağı etiketi kullanılırken muhakkak risk etiketlerinin bulunduğu yüzeye yapıştırılmalıdır.

Dik tutunuz etiketi en az iki tane olmalı, yapıştırılan yüzeyin tam ters yüzeyine ikincisi yerleştirilmelidir. Pakette bulunan gönderi hakkında net veya brüt miktarlar UN numarası ve uygun gönderi isminin hemen yanında belirtilmelidir.

## **3. KISITLAMALAR / SINIRLAMALAR**

### **3.1 GENEL**

Bazı tehlikeli maddeler havayolu ile taşınması çok tehlikelidir, bazı maddeler sadece kargo uçağı ile taşınabilir, bazı maddeler ise hem kargo hem de yolcu uçağında taşınmasına müsaade edilir. Temelde IATA Tehlikeli Maddeler Kuralları bu maddelerin sınırlamalarını belirtir; ancak yerel otorite veya havayolu şirketi de ilave sınırlamalar getirebilir.

### **3.2 KABUL EDİLEBİLİR TEHLİKELİ MADDELER**

Tehlikeli maddeler listesindeki (IATA DGR 4.2) gönderiler yolcu ve kargo uçaklarında her paket için müsaade edilen miktarlar dahilinde ve diğer kurallara uyularak taşınır. Yolcu hava taşıtında yasak olanlar kargo hava taşıtında taşınabilir. Yolcu ve ekip beraberinde taşınacak tehlikeli maddeler de kurallara uygun olarak 2.3.A tablosuna bakılarak taşınabilir.

### **3.3 YASAKLI TEHLİKELİ MADDELER**

#### **3.3.1 Hiçbir Koşulda Taşınamayacak Tehlikeli Maddeler**

Herhangi bir nesne veya madde normal taşıma koşulları altında patlama, riskli bir biçimde reaksiyona girme, yangın çıkarma, ısı üretme, zehirleyici, aşındırıcı veya yanıcı gazlar, buharlar yayması halinde hiçbir koşulda havayolu ile taşınmasına izin verilmez. Tehlikeli maddeler listesinde G, H, I, J, K ve L sütunlarında UN numarası olmayan, açık renkli ve 'Forbidden' (yasak) ifadesi yazılmış maddeler veya nesnelere kesinlikle taşınmaz.

İmalattan doğan hatalardan dolayı veya emniyet nedeni ile geri gönderilmek istenen maddeler veya nesnelere taşınması yasaktır. Örneğin üretimden hatalı lityum

bataryaları kısa devre yapma riski, ısı yayma veya yangın riskinden dolayı havayolu ile taşınmaz.

### 3.3.2 Muafiyet Olmadan Taşınamayacak Tehlikeli Maddeler

Diğer tehlikeli maddeler havayolu ile taşınmasında çok büyük risk içermektedir. Ancak istisnai koşullarda yetkili otoritenin onayı ile bu tehlikeli maddeler taşınabilir. Tehlikeli maddenin bu şekilde taşınması taşıyıcının onayı ile olmalıdır.

### 3.4 GİZLİ TEHLİKELİ MADDELER

Bütün tehlikeli maddeler kolaylıkla tanımlanamaz. Genel kargo olarak tanımlanan bir kargo içinde tehlikeli madde olabilir ve bu anlaşılabilir. Böyle kargolar yolcu bagajında da olabilir. Bu nedenle bagajları kontrol ve kabul ederken bilinçli ve uyanık olunmalı. Bu tür kargoların uçağa veya yolcu beraberinde olmaması konusunda aşırı dikkatli olunmalıdır. Kargo kabul, rezervasyon, satış personeli ile yolcu rezervasyon, satış ve check-in personelinin bu konuda bilgili olmaları ve bu bilgilere kolaylıkla ulaşılabilir.

Bu konuda;

- Genel kargoda ve yolcu bagajlarında tehlikeli madde olabilir,
- Paket üzerinde tehlikeli madde etiket ve işaretleri olabilir,
- 2.3.A tablosundaki kurallara uygun olarak yolcu beraberinde taşınabilen tehlikeli maddeler olabilir.

İçinde tehlikeli madde olduğu şüphelenilen paketlerin kargo kabul personeli veya uzmanlardan onay alınması istenir.

#### Gizli tehlikeli madde olabilecek tipik örnekler aşağıdadır:

**Aletler:** Barometre, manometre, termometre ve düzeltici tüpler civa içerirler.

**Aşılar:** Kuru buz ile paketlenmiş olabilirler.

#### Bekleyen arızalı uçağa parça (AOG):

İçeriğinde patlayıcılar (işaret fişekleri), kimyasal oksijen jeneratörleri, sıkıştırılmış gaz içeren silindirler (oksijen, karbondiyoksit, nitrojen ve yangın söndürücüler), boyalar, yapıştırıcılar, spreyler, hayat kurtarma aletleri, ilk yardım kitleri, ıslak piller veya lityum piller ve kibritleri içerebilirler.

**Dalgıç malzemeleri:** Sıkıştırılmış gaz silindirleri (dalgiç tüpleri) ve yüksek ısı üretebilen sualtı fenerleri, deniz meşaleleri (emniyetle taşınabilmeleri için ampullerinin ve pillerinin çıkarılması gerekir) ve lityum piller.

**Dişçilik malzemeleri:** Yanıcı reçine veya çözücüler, sıkıştırılmış veya sıvılaştırılmış gazlar, civa ve radyoaktif madde içerebilirler.

**Dondurulmuş embriyo:** Dondurulmuş sıvı gaz veya karbondioksit, kurubuz içerebilirler.

**Dondurulmuş meyve veya sebzeler:** Urubuz ile paketlenmiş olabilirler.

**Eczacılık malzemeleri:** Tehlikeli madde kriterlerine sahip olan maddeler, radyoaktif maddeler, yanıcı sıvı ve katılar, oksitleyiciler, organik peroksitler, zehirli maddeler veya aşındırıcı maddeleri içerebilirler.

**Elektrik/elektronik malzemeleri:** Manyetik maddeler, dişli takım şalterinde civa, elektron tüpleri, sıvı akü, lityum akü, yakıt hücreleri, yakıt kartuşları içerebilirler.

**Elektrikli güç üniteleri / batarya ile çalışan cihazlar, ekipmanlar:** Tekerlekli sandalyeler, çim biçme makinaları, golf arabaları. Bunlar sıvı akü, lityum bataryalar veya yakıt hücreleri içerebilirler.

**Elektrikli aletlerin şalterleri veya aygıtları:** Civa içerebilirler.

**Ev eşyaları:** Herhangi bir tehlikeli madde kriterlerine sahip olan yanıcı sıvılar, çözücü boyalar, yapışkanlar, cilalar, aerosoller (yolcular için 2.3.A tablosundaki izin verilen limitler haricindekiler), ağartıcılar, aşındırıcı fırın veya lavabo açıcılar, mermi ve kibritleri içerebilirler.

**Film ekipmanı ve basın malzemeleri:** Havai fişek gösterileri için kullanılan alet, patlayıcı, fayroteknik cihazlar, içten yanmalı motorlar ile birleşen jeneratörler, sıvı akü, yakıt ve ısı üreten parçalar içerebilirler.

**Fotoğraf malzemeleri:** Tehlikeli madde kriterlerine sahip olan maddeler, ısı üreten aygıtlar, yanıcı sıvı ve katılar, oksitleyiciler, organik peroksitler, zehirli veya aşındırıcı maddeleri içerebilirler.

**Gemi parçaları:** Patlayıcılar (işaret fişekleri), sıkıştırılmış gaz silindirleri (can kurtarma botu), boyalar, lityum pilleri (acil yer belirleyici-radyo) içerebilirler.

**Gösteri, sinema filmi, sahne veya tiyatro özel efekt techizatları:** Yanıcı maddeler, patlayıcılar veya diğer tehlikeli maddeleri içerebilirler.

**Kamp malzemeleri:** Yanıcı gazlar (propan, bütan), yanıcı sıvılar (gazyağı, benzin) veya yanıcı katıları (heksamın, kibrit) içerebilirler.

**Kaynak makinaları:** Yanıcı gazla çalışan ve elektronik ateşlemeye sahip olan makinalar ve aletler yanıcı gaz içerebilirler.

**Kimyevi maddeler:** Çoğu kimyasallar çok tehlikelidir; eğer kargo olarak kabul edilirse, sadece tehlikeli madde kabul personeli kabul edebilir. Tehlikeli kimyasallar hiç bir zaman bagaj olarak kabul edilmez.

**Konsolide gönderiler:** Tehlikeli madde içerebilirler.

**Kuru veya buhar gönderileri:** Bağımsız sıvı nitrojen içerebilirler.

**Laboratuvar ve test malzemeleri:** Tehlikeli madde kriterleri içinde olan malzemeler, yanıcı sıvı ve katılar, oksitleyiciler, organik peroksitler, zehirli maddeler veya aşındırıcıları içerebilirler.

**Madencilik malzemeleri ve sondaj aletleri:** Patlayıcılar ve diğer tehlikeli maddeleri içerebilirler.

**Makina parçaları:** Yapıştırıcılar, boyalar, derz sızdırmazlık malzemeleri, çözücüler, ıslak ve lityum piller, civa, sıkıştırılmış veya sıvılaştırılmış gaz silindirleri içerebilirler.

**Metal yapı malzemeleri – Metal çitler – Metal borular:** Ferro manyetik maddeler (uçak aletlerini etkiler) içerebilirler.

**Mıknatıslar ve mıknatıs özelliği olan diğer maddeler:** Mıknatıstan etkilenen uçağın seyriyefer cihazları ile bundan etkilenen diğer maddelere zarar verebilir.

**Nefes alma cihazları:** Sıkıştırılmış hava veya oksijen içeren silindirler, kimyasal oksijen jeneratörleri veya soğutulmuş sıvılaştırılmış oksijen içerebilirler.

**Otomobil, motor, motorsiklet veya parçaları:** Ferro manyetik maddeler içerdiklerinden özel yüklenmeleri gerekir (uçak parçalarını etkileyeceğinden). Motor, yakıt hücreli motor, karbüratör, yakıt tankı (içinde yakıt olabilir), sıvı veya lityum akü, lastik şişirmede kullanılan sıkıştırılmış gazlar, yangın söndürücüler hava yastığı modülü ve airbag gibi maddeleri içerebilirler.

**Seferberlik malzemeleri:** Patlayıcıları (işaret fişekleri), yanıcı sıvıları (benzin), yanıcı gazları (propan, piknik tüpü) veya diğer tehlikeli maddeleri içerebilirler.

**Soğutulmuş sıvılaştırılmış gazlar:** Argon, helyum, neon ve nitrojen gibi soğutulmuş sıvılaştırılmış gazları içerebilirler.

**Sıcak hava balonu:** Yanıcı gaz silindirleri, yangın söndürücüler, içten yanmalı motorlar ve pilleri içerebilirler.

**Silindirler:** Sıkıştırılmış veya sıvılaştırılmış gaz içerebilirler. Soğutucular: Sıvılaştırılmış gazlar veya ammonia solüsyonu içerebilirler.

**Sperm:** Kuru buz veya dondurulmuş sıvı gaz içerebilirler.

**Şirket malzemeleri (Comat):** Uçak parçaları tehlikeli madde içerebilir (PSU da bulunan kimyasal oksijen jeneratörü), oksijen, karbondioksit ve nitrojen gibi sıkıştırılmış gazlar, çakmak gazları, aerosoller, yangın söndürücüler, yakıt gibi yanıcı sıvılar, boyalar ve yapıştırıcılar, aküler gibi aşındırıcı maddeler, fişekler, ilk yardım kitleri, hayat kurtaran teçhizatlar, kibritler ve manyetik maddeler içerebilirler.

**Sahipsiz yolcu bagajı / kişisel eşyalar:** Tehlikeli madde kriterlerine sahip olan maddeler havai fişek gibi, yanıcı ev sıvıları, aşındırıcı fırın veya pis su borularının temizliğinde kullanılan sıvılar, yanıcı gaz veya sıvı olan çakmak doldurma tüpleri veya kamp tipi ocak silindirleri, kibritler, beyazlatıcılar ve spreylere içerebilirler.

**Spor eşyaları / spor takım ekipmanları:** Sıkıştırılmış silindirler veya sıvılaştırılmış gaz (hava, karbondioksit v.b.), lityum bataryalar, propan fenerler, ilk yardım kitleri, yanıcı yapıştırıcılar, aerosoller, v.b.

**Takım çantaları:** Patlayıcılar (perçin makinası-barutla çalışan), sıkıştırılmış gazlar veya spreylere, yanıcı gazlar, yanıcı yapıştırıcı veya boyalar, aşındırıcı sıvılar, lityum bataryalar içerebilirler.

**Tamir takımları:** Organik peroksit, yanıcı yapışkanlar, çözücü boyalar ve reçineler içerebilirler.

**Test numuneleri:** Tehlikeli madde kriterlerine sahip olan maddeler, bulaşıcı maddeler, yanıcı sıvı ve katılar, oksitleyiciler, organik peroksitler, zehirli veya aşındırıcı maddeler içerebilirler.

**Teşhis numuneleri:** Bulaşıcı madde içerebilirler.

**Tıbbi malzemeler/ekipmanlar:** Tehlikeli madde kriterlerine sahip olan maddeler, yanıcı sıvı ve katılar, oksitleyiciler, organik peroksitler, zehirleyici veya aşındırıcıları içerebilirler. Uçak yedek parçası veya malzemesi/cihazı İçeriğinde patlayıcılar (işaret fişekleri), kimyasal oksijen jeneratörleri, sıkıştırılmış gaz içeren silindirler (oksijen, karbondioksit, nitrojen ve yangın söndürücüler), boyalar, yapıştırıcılar, spreylere, hayat kurtarma aletleri, ilk yardım kitleri, ıslak piller veya lityum piller ve kibritleri içerebilirler.

**Yakıtlar:** Yanıcı sıvı, katı veya gaz içerebilirler.

**Yarı arabaları ve motorsiklet ekip teçhizatları:** Motor, yakıt hücreli motor, karbüratör, yakıt tankları, yanıcı spreylere, sıkıştırılmış gaz silindirleri, nitrometan, diğer yakıt ilaveli, sıvı veya lityum aküleri içerebilirler.

**Yakıt kontrol üniteleri:** Yanıcı sıvı içerebilirler.

**Yolcuların bagajları – Promosyon malzemeleri:** Tehlikeli madde kriterlerine sahip



olan maddeler, havai fişekler, yanıcı ev sıvıların, aşındırıcılar (fırın veya pis su borularını açmada kullanılan), yanıcı gaz veya sıvı olan çakmak doldurma tüpleri, kamp tipi ocak, silindirler, kibritler, mermiler, beyazlatıcıları içerebilirler.

**Yüzme havuzu kimyasalları:** Oksitleyici veya aşındırıcı maddeleri içerebilirler.

**NOT:** Tehlikeli madde ile ilgili yapılan açıklamalarda, kurallara uygun olmayan ve herhangi bir sızıntı, hasar, durumunda ciddi bir temizleme problemi veya alüminyum aşındırması yaratacak maddeler gönderici tarafından taşıma esnasında oluşabilecek sızıntıyı önlemek amacıyla en azından uygun paketlemenin yapılmış olduğundan emin olunmalı ve kontrol edilmelidir. Bunlar salamura, toz veya sıvı boyalar ve turşu halindeki yiyeceklerdir.

### 3.5 YOLCULAR VE EKİP TARAFINDAN TAŞINABİLECEK TEHLİKELİ MADDELER

Yolcular ve ekip, tehlikeli maddeleri istisnai miktar, (excepted quantity) radyoaktif maddeler dahil taşıyamamaktadır; sadece IATA DGR kitabındaki 2.3.A tablosundakiler hariç. Yolcular bu tehlikeli maddeleri üç şekilde taşıyabilir, bunlar;

- Kabin içine alınan bagajda,
- Kontrol edilmiş bagajda (uçak altı),
- Üzerinde.

TABLO 2.3 A TÜRKÇE VERSİYON (2016)				
Aşağıda tanımlananlar haricinde Tehlikeli Maddelerin yolcular ve ekip tarafından kontrol edilmiş bagajda veya kabin bagajında taşınmaları YASAKTIR.				
Sorumlu kaptana yeri hususunda bilgi verilir				
Kabin içine alınan bagajda				
Kontrol edilmiş bagajda (uçak altında)				
Taşıyıcı(lar)onayını gerektirir				
<b>Alkollü içecekler;</b> satış amaçlı paketlenmiş alkol derecesi %24 ile %70 arasında ve şişesi 5L'yi geçmeyen kişi başına toplam net 5L taşınabilir.	H	E	E	H
<b>Cephane emniyetle paketlenmiş (silahlar için mermi) spor amaçlı kullanım için,</b> (Sadece 1.4S bölümünün içerisinde incelenen UN0012 ve UN0014 için) yolcunun kişisel kullanımı için brüt 5 kg' dan (11lb) az olmalı. Bir veya daha fazla yolcuya ait kutular bir veya daha fazla pakette birleştirilemez.	E	E	H	H

TABLO 2.3 A TÜRKÇE VERSİYON (2016)				
Aşağıda tanımlananlar haricinde Tehlikeli Maddelerin yolcular ve ekip tarafından kontrol edilmiş bagajda veya kabin bagajında taşınmaları YASAKTIR.				
Sorumlu kaptana yeri hususunda bilgi verilir				
Kabin içine alınan bagajda				
Kontrol edilmiş bagajda (uçak altında)				
Taşıyıcı(lar)onayını gerektirir				
<b>Çığdan kurtarıcı sırt çantası;</b> içeriğinde net 200mg' dan fazla olmayan 1.4S grubu patlayıcı ve maksimum 250 ml veya daha aşağısında 2.2 bölümü sıkıştırılmış gaz bu- lunan tetik mekanizmalı sırt çantası yolcu başına 1 adet olarak taşınabilir. Kurtarıcı sırt çantasının içerisindeki hava yastıkları kazara aktif olmayacak şekilde basınç giderici sübaplarla tutturulmuş olmalıdır.	E	E	E	H
<b>Taşınabilir elektronik cihazlar için yedek /bağlanmamış lityum metal veya lityum iyon pili veya bataryaları;</b> kısa devreyi önleyecek şekilde izole edilmiş olmalıdır. Birincil amacı güç kaynağı olan nesnelere, örneğin güç bankası yedek batarya olarak düşünülecektir.	H	H	E	H
<b>Kamp tipi ocak ve daha önce içinde yanıcı sıvı bulundurulmuş kaplar;</b> ancak tüpün ve/veya bidonun tamamen boşaltılmış ve hiç bir tehlike kalmayacak şekilde emniyete alınması ile taşınabilir. (2.3.2.5'e bakınız)	E	E	H	H
<b>Kimyasal madde görüntüleme cihazları,</b> Kimyasal Savaşları Önleme Organizasyonu (OPCW) üyeleri tarafından resmi görevlerde taşınabilir.	E	E	E	H
<b>Kalıcı hasar verebilecek aletler</b> (Sakatlama); göz yaşartıcı, biber gazı, vb. içeriğinde etkisizleştirmeye, sakatlamaya sebep verecek madde içeren cihaz veya aletler yolcu üzerinde, kabin bagajında ve uçak altına yüklenen bagajda taşınmasına müsaade edilmez.	Y	A	S A	K
<b>Kurubuz, katı karbondioksit</b> bozulabilir maddeler için koruyucu olarak kullanılması durumunda bir yolcu için toplam ağırlığı 2.5 kg (5 lb) geçmediğinde tehlikeli madde kuralları uygulanmaz. Paketin Karbondioksit gazını dışarı verecek şekilde tasarlanmış olması ve taşıyıcı onayı gereklidir. Kontrol edilmiş bagaj üzerinde DRY ICE işareti olmalıdır.	E	E	E	H
<b>Elektronik sigaralar</b> (e-puro, e-pipo, diğer kişisel buharlaştırıcılar) batarya içerenler; ka- zaya sebebiyet verilmemesi için korunmalıdır.	H	H	E	H
<b>Elektroşok silahları</b> (ör. Teasers) patlayıcılar, lityum piller, sıkıştırılmış gazlar gibi tehlikeli madde içerenlerin el bagajında, uçak altına yüklenen bagajda ve yolcu üzerinde taşınması yasaktır.	Y	A	S A	K
<b>Yakıt hücreleri, taşınabilir elektronik cihazların güç ve yedek yakıt kartuşları</b> (örneğin kameralar, hücreli telefonlar, dizüstü bilgisayarlar, kayıt edici özelliğindeki taşınabilir kameralar, vb.)	H	E	E	H

TABLO 2.3 A TÜRKÇE VERSİYON (2016)				
Aşağıda tanımlananlar haricinde Tehlikeli Maddelerin yolcular ve ekip tarafından kontrol edilmiş bagajda veya kabin bagajında taşınmaları YASAKTIR.				
Sorumlu kaptana yeri hususunda bilgi verilir				
Kabin içine alınan bagajda				
Kontrol edilmiş bagajda (uçak altında)				
Taşıyıcı(lar)onayını gerektirir				
<b>Can yeleği içindeki yanıcı olmayan gaz silindirleri;</b> Böl.2.2 deki gaz veya karbon dioksit gazı içeren en fazla 2 tane küçük yanıcı olmayan gaz silindirleri ve diğer aygıtlar için her şahıs için 2 yedek kartuşu ve en fazla 4 adet 50ml su kapasiteli.	E	E	E	H
<b>Yanıcı, zehirli olmayan gaz silindirlerin, mekanik uzuvların (kol/bacakların) kullanılması için;</b> kişinin yolculuk sırasında bu desteğe ihtiyacı olacağından emin olunursa taşınmasına müsaade edilir. Ayrıca aynı boyda yedek silindirler taşınmasına izin verilir.	H	E	E	H
<b>Hidrokarbon gazı içeren saç maşaları;</b> yolcu veya kabin ekibi için kişi başına bir adet ve ısıtma kısımları emniyete alınmış olmak şartı ile taşınmasına izin verilir. Uçak içerisinde kesinlikle kullanılmamalıdır. Yedek gaz tüplerinin kontrol edilmiş veya kabin bagajı içerisinde taşınmasına müsaade edilmez.	H	E	E	H
<b>Isı üreten cihazlar;</b> su altı meşaleleri (dalış lambaları) ve lehim havayaları. (detaylı bilgi için 2.3.4.6'ya bakınız.)	E	E	E	H
<b>Dondurulmuş sıvı nitrojen içeren yalıtımlı paketler;</b> sadece tehlike riski olmayan madde içeren gözenekli bir malzeme içerisinde izole edilmiş olanlar taşınabilir.	H	E	E	H
<b>İçten yanmalı motorlar veya yakıt hücreli motorlar SP A70'e göre hazırlanmalı (2.3.5.15'e bakınız)</b>	H	E	H	H
<b>Enerji tasarruflu aydınlatma ampulleri.</b> Şahsi veya evde kullanılmak üzere paketlenmiş iseler.	H	E	E	H
<b>Lityum batarya içeren güvenlik tipli ekipmanlar (2.3.2.6'ya bakınız.)</b>	E	E	H	H
<b>Lityum bataryalar:</b> Lityum metal veya lityum iyon hücreler veya bataryaları içeren taşınabilir elektronik aletler: taşınabilir oksijen konsantratörü (POC) gibi medikal cihazlar ve yolcu veya mürettebatın kişisel kullanım için taşıdığı elektronik kameralar, cep telefonları, dizüstü bilgisayarlar ve tabletler için (2.3.5.9'a bakınız.) Bataryalar; lityum metal için lityum miktarı 2gr ve lityum iyon için 100wh geçmemelidir	H	E	E	H

TABLO 2.3 A TÜRKÇE VERSİYON (2016)				
Aşağıda tanımlananlar haricinde Tehlikeli Maddelerin yolcular ve ekip tarafından kontrol edilmiş bagajda veya kabin bagajında taşınmaları YASAKTIR.				
Sorumlu kaptana yeri hususunda bilgi verilir				
Kabin içine alınan bagajda				
Kontrol edilmiş bagajda (uçak altında)				
Taşıyıcı(lar)onayını gerektirir				
<b>Yedek/bağlanmamış lityum bataryaları:</b> Tüketici elektronik cihazları ve PMED için 100wh-160wh u geçmeyen veya sadece PMED için lityum metal bataryalarda 2gr-8gr arasında olmalı. Azami 2 adet ve kısa devreye karşı izole edilerek sadece kabin içine alınan bagaja alınabilir.	E	H	E	H
<b>Lityum batarya ile çalıştırılan elektronik cihazlar taşınabilir elektronik cihazlar</b> (medikal cihazlar dahil) lityum iyon bataryalar için 100wh-160wh arasında olmalı. Sadece lityum metal bataryalı portatif medikal elektronik cihazlarda lityum miktarı 2gr-8gr arasında olmalı.	E	E	E	H
<b>Emniyetli kibritler veya küçük bir adet çakmak</b> yolcu üzerinde kişisel kullanım amaçlı olarak taşındığında sıvılaştırılmış gaz dışında, emilmeyen sıvı yakıt içermeyecek şekilde bulunabilir. Çakmak gazı ve çakmak gazı doldurucusu yolcu üzerinde, el veya kabin bagajında taşınmasına müsaade edilmez. <b>NOT:</b> Herhangi bir <b>yüze</b> ye sürtüldüğünden <b>yanan tipteki kibritler; “mavi alev” veya “puro”</b> çakmakları hava taşımacılığında yasaktır.	H	KİŞİNİN ÜZERİNDE		H
<b>Dökülmeyen ıslak Akülü Tekerlekli Sandalye /Akü ile çalışan mobil cihazlar veya SP A123’ e ve A199’ a uygun olanlar</b> (2.3.2.2’ye bakınız)	E	E	H	H
Akülü Tekerlekli Sandalye veya Sıvı Akü ile çalışan veya lityum pilli araçlar; (Detaylar için bakınız: 2.3.2.3 ve 2.3.2.4)	E	E	H	E
<b>Lityum iyon pille çalışan mobil cihazlar (katlanabilen), lityum iyon bataryalar cihazdan ayrılır ve kabinde taşınır.</b> (2.3.2.4 d’ye bakınız)	E	H	E	E
<b>Radyoaktif olmayan sıhhi veya temizlik maddeleri</b> (aerosol dahil) saç spreyi parfüm, kolonya ve alkol içeren ilaçlar ve	H	E	E	H
<b>Aerosol Bölüm 2.2</b> içerisinde, ikinci riski olmayan, ev veya spor kullanım amaçlı. Yukarıda adı verilen maddelerin toplam net ağırlığı 2kg (4.4lb) veya 2L(2 qt) ve her bir tek parçanın ağırlığı 0.5 kg (1 lb) veya 0.5 L (1 qt) geçmemeli. Ağızları kesinlikle kapalı durumda olmalıdır.	H	E	H	H
<b>Sağlık amaçlı Oksijen veya hava tüpleri</b> , gazlar, ufak silindirler. Her bir tüpün brüt ağırlığı 5 kg geçmemelidir. <b>Not: Sıvı oksijen içeren tüpler tamamıyla yasaktır.</b>	E	E	E	E

TABLO 2.3 A TÜRKÇE VERSİYON (2016)				
Aşağıda tanımlananlar haricinde Tehlikeli Maddelerin yolcular ve ekip tarafından kontrol edilmiş bagajda veya kabin bagajında taşınmaları YASAKTIR.				
Sorumlu kaptana yeri hususunda bilgi verilir				
Kabin içine alınan bagajda				
Kontrol edilmiş bagajda (uçak altında)				
Taşıyıcı(lar)onayını gerektirir				
<b>Hava kalitesi izleme ekipmanları kalibre etmek için geçirgenlik cihazı.</b> A41'i karşılamalı (detaylar için 2.3.5.16'ya bakınız.)	H	E	H	H
<b>Taşınabilir elektronik aletlerdeki sızdırmaz piller</b> SP A67'ye uygun, 12V veya altında, 100Wh veya altında maksimum 2 yedeği taşınabilir. (detaylar için 2.3.5.13 e bakınız)	H	E	E	H
<b>Radyoizotopik kalp pilleri</b> veya benzeri başka cihazlar lityum pille çalışanlar dahil, tıbbi tedavi sonucunda vücut içerisine takılan veya vücut üzerinde bulunanlar.	H	KİŞİNİN ÜZERİNDE		H
<b>Emniyetli ateşe tipi çantalar, para kutuları, para torbaları vb.</b> içerisinde veya beraberinde tehlikeli maddeler lityum batarya ve/veya ateşleyici malzeme (havai fişek) 2.3.2.6' dakiler hariç kesinlikle yasaktır. 4.2 tehlikeli madde listesine bakınız.	Y	A	S A	K
<b>Bulaşıcı olmayan numune,</b> A180'e göre küçük miktarda yanıcı sıvı ile paketlenmiş olanlar. (detaylar için 2.3.5.14' e bakınız.)	H	E	E	H
<b>Sağlık veya klinik amaçlı termometreler,</b> civa içeriyor ise koruma kabı içerisinde yolcunun kişisel kullanımı amaçlı kişi başına bir (1) adet.	H	E	E	H
<b>Cıvalı barometre ve termometre:</b> Devlet meteoroloji dairesi veya benzeri resmi kurumda görevli personeli tarafından taşınıyor ise. (2.3.3.1 e bakınız.)	E	H	E	E
* E = EVET H = HAYIR				

### 3.6 POSTA YOLUYLA TEHLİKELİ MADDE TAŞINMASI

Uluslararası Posta Birliği Konvansiyonu'na (Universal Postal Union Convention) göre tehlikeli madde posta ile taşınması yasaklanmıştır; sadece aşağıda belirtilen durumlarda tehlikeli madde posta olarak kabul edilebilir:

- Bulaşıcı maddelerden sadece UN3373 Kategori B'ye giren, paketlenme talimatı 650'ye göre paketlenmiş ve soğutucu olarak kuru buz kullanıldığı takdirde,
- IATA DGR 3.6.2.1.4'de tanımlanan hasta numuneleri 3.6.2.2.3.6'da a-d' ye kadar sınıflanmış, paketlenmiş ve işaretlenmişse,
- Radyoaktif madde, IATA DGR 10.3.C istisnai miktar tablosunda izin verilen değerlerin 1/10' unu geçmemesi gerekmektedir.

- Bir ekipman içindeki Lityum iyon piller (UN3481) Section II ve 967 paket talimatına göre hazırlanmışlarsa; en fazla 4 hücreli veya 2 lityum pil tek paket içinde posta ile gönderilebilir.
- Bir ekipman içindeki Lityum metal piller (UN3091) Section II ve 970 paket talimatına göre hazırlanmışlarsa; en fazla 4 hücreli veya 2 lityum pil tek paket içinde posta ile gönderilebilir.

### 3.7 TAŞIYICI SORUMLULUĞUNDAKİ TEHLİKELİ MADDELER

Uçakta, uçuş güvenliği, taşıyıcı kuralları ve yetkili otorite kuralları uygunluğu çerçevesinde bazı maddeler ve nesnelere tehlikeli madde olarak sınıflansa dahi taşınırlar. Uçakta bazı malzemeler tehlikeli madde olsa dahi uçuş emniyeti açısından bulunması zorunlu olan maddelerdir, belli sürelerle bunların kontrolü yapılması kaydı ile uçaklarda taşınabilmektedir. Bunlar can botu, can yelekleri, slaytlar (hepsinde silindirlere sıkıştırılmış gazlar bulunmakta), ilk yardım çantaları, işaret fişekleri, aerosoller, alkollü içecekler, kolonyalar, emniyetli kibritler, çakmaklar, kuru buzlar (kullanım veya satış amaçlı bulunmakta) olabilir.

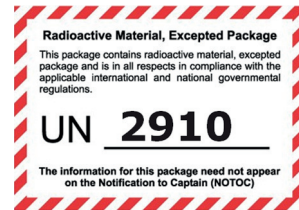
### 3.8 İSTİSNAİ MİKTARDAKİ (EXCEPTED QUANTITY) TEHLİKELİ MADDELER

Çok küçük miktarlardaki bazı tehlikeli maddelerin taşınması için özel şartlar ve kurallar getirilmiştir. Taşınan tehlikeli madde miktarı çok küçük (maksimum 1L/1Kg) dokümantasyon, etiketleme ve yükleme esnasında ayırım tablosu kontrollerinden muaf olarak istisnai miktar gönderileri yapılmasına izin verilmiştir. Sadece yanda verilen etiketin doğru şekilde doldurulması yeterli görülmüştür. Herhangi bir gönderinin istisnai miktar gönderisi olup olmayacağı ve doğru olarak hazırlanıp hazırlanmadığı sertifikalı personel tarafından hazırlanacak ve kontrol edilecektir.



### 3.9 RADYOAKTİF MADDE İSTİSNAİ MİKTAR

Tehlikeli madde kuralları kitabındaki tablo dikkate alınarak hazırlanan radyoaktif madde paketleri test gerektirmez. Paket yüzeyinden yayılan radyasyon  $5\mu\text{Sv/h}$ 'i geçmeyecektir.



### 3.10 ÜLKE VE TAŞIYICI VARYASYONLARI

Tehlikeli maddeler kurallarına ilaveten bazı ülkeler ve taşıyıcılar ilave kurallar koyabilirler. Bazı ülkeler, belli sınıftaki tehlikeli maddelerin taşınmadan önce yazılı izin

istemektedir, paketlemesi hususunda kısıtlamaya gidebilmektedir veya bazı taşıyıcılar da gerekli gördükleri durumda veya geçmişe dönük yaşamış oldukları kazalar sonucunda kısıtlamalar koymaktalar. Gönderici tehlikeli maddeyi hazırlarken çıkış ülkesi noktası, transit, varış ülkeleri ve taşıyıcının herhangi bir kısıtlamasının olup olmadığından emin olmalı ve bu kurallara uymalıdır.

## 4. DEPOLAMA VE YÜKLEME

### 4.1 GENEL

Hava taşımacılığında, tehlikeli maddenin paketlenmesi içeriğinin dışarı sızmasını engellemek amacıyla yapılır. Ancak sadece bu da yeterli olmayabilir çünkü doğru depolama, taşıma ve uçağa veya ULD'ye doğru yükleme önem taşır. Eğer bu anlatılanlar doğru yapılmazsa, tehlikeli madde taşımacılığı başarı ile sonuçlanamaz.

Aşağıdaki hususlara dikkat edilerek tehlikeli maddenin emniyetli bir şekilde uçağa yüklenmesine, boşaltılmasına, depolanmasına yardımcı olunur.

- Depolama ve handling,
- Denetim,
- Hasardan koruma.

Uçakta kargo kompartmanına veya ULD'ye yüklendiğinde, tehlikeli madde içeren paketlerin hasardan korunması ve uçuş esnasında paketlerin pozisyonunun değişmemesi ve emniyetli bir şekilde taşınması için bağlanması gerekir.

#### **Tehlikeli madde yüklenirken:**

- Ayrım Tablosu dikkate alınır,
- Kurala uygun bağlama yapılı,
- Kurala uygun destekleme yapılı,
- Özel gereksinimi olan mallar için gereken yapılı.

### 4.2 DEPOLAMA VE YÜKLEME

#### 4.2.1 Hasardan Koruma

Taşıyıcı tehlikeli madde paketlerini, yolcu bagajı, posta ve diğer kargoların hareketlerinden doğabilecek hasar ve kazalardan korunmalıdır. Taşıma için hazırlanan paketlere özel dikkat gerekir.

Uçak tipine göre yükleme yapılması ve yükleme metoduna uyulması kaza olasılıklarını asgariye indirmede yardımcı olur.

#### 4.2.2 Tehlikeli Madde Paketlerinin Denetimi

Paketler ve Overpackler uçağa veya ULD'ye yüklemeye önce herhangi bir akıntı veya hasarın olmadığı kontrol edilmelidir.

ULD'ler yüklenmeden önce içinde herhangi bir akıntının veya hasarın olup olmadığı kontrol edilir, varsa o ULD kullanılmaz.

Boşaltmada tehlikeli madde paketlerinde herhangi bir akıntının veya hasarın olup olmadığı kontrol edilir, eğer bulunursa hasarı veya bulaşmayı incelemek üzere bulunduğu yerde veya ULD de bırakılır.

Hasarlı veya sızıntı yapmış herhangi bir paket; havayolu şirketi, havalimanı ve yetkili otorite kurallarına göre uçaktan emniyetle uzaklaştırılmalı. Bu işlem o konuda uzman personel gerektirebilir.

Radyoaktif madde veya bulaşıcı madde akıntısı varsa yetkili milli otorite bilgilendirilir.

Sızıntı varsa; havayolu şirketi sızıntılı paket çevresindeki diğer kargolarda hasar veya bulaşma olmadığından emin olmalıdır.

#### 4.2.3 Kendiliğinden Reaksiyon Veren Maddeler ve Organik Peroksitlerin Taşınması

Kendiliğinde reaksiyon veren maddeler (4.1) ve organik peroksitler (5.2) paketleri veya bunların bulunduğu ULD'ler; depolamada, yüklemeye, uçuş esnasında ve boşaltmada direk güneş ışığından, ısıdan uzakta ve yeterince havalandırılacak yerlerde bulundurulmalıdırlar.

#### 4.2.4 Radyoaktif Maddelerin Depolanması ve Taşınması

Radyoaktif maddelerin depolama ve yükleme prensipleri yolcu ve kargo uçaklarında aynıdır. Sarı etiketli radyoaktif maddeler depolanırken toplam taşıma indeksi 50'yi geçemez. Bu bilgi her taşıyıcının el kitabında veya tehlikeli madde el kitabında bulunmalıdır.

#### Bunu sağlamak için aşağıdakileri göz önünde bulundurmak gerekir:

- El arabası veya forklift ile Radyoaktif Madde taşınırken mümkün olduğunca vücuttan uzakta tutulmalıdır,
- Konteynir içine veya bagaj arabasına koyarken en uzak yere konulmalıdır,
- Handling işlemi başlamadan önce tüm bağlama ve destekleme malzemeleri hazır olmalıdır,



- Kontrol listesi aşamaları yerine getirilmelidir. Ayırma mesafeleri dikkate alınmalıdır. Paketler veya konteynırlar bir yerden bir yere taşınırken çalışanlardan veya diğer kişilerden ayırma mesafeleri dikkate alınarak taşınmalıdır,
- Radyoaktif maddelerin hazırlanması veya handlinginde yeterli sayıda personel bulundurulur (bir kişi evrak işleri, bir kişi radyoaktif maddeyi ULD hazırlanma yerine taşınması, bir kişi ULD'yi hazırlama için bulundurulabilir,)
- Mümkünse bu maddeler en son yüklenir,
- Eğer yükleme için bekletilecekse ayırma mesafeleri sağlanır.

## 4.3 YÜKLEME

### 4.3.1 Tehlikeli Maddelerin Ayrımı

Tehlikeli madde içeren paketler dökülmesi veya sızması sonucu birbirleriyle reaksiyona girme ihtimali olabilir, bu sebepten dolayı uçakta veya depoda yan yana yükleme yapılmaması gerekir. Bundan dolayı IATA DGR kitabında 9.3.A tablosu olarak kullanılan paketlerin ayırım tablosu kontrol edilmelidir. Tablo kullanılırken yan yana konacak tehlikeli madde paketlerinin risk sınıflarına bakılırken hem ana risk hem de yan risk sınıfları kontrol edilmelidir. Aynı UN numarası içeren farklı tehlikeli madde paketlerinde bu tablo uygulanmaz.

Patlayıcı sınıfını kontrol ederken uyumluluk gruplarını da göz önünde bulundurmak gerekir. Sadece bölüm 1.4, uyumluluk grubu S olan patlayıcılara yolcu uçağında taşınmasına müsaade edilir. Kargo uçağında ise; bölüm 1.3, uyumluluk grubu C, G; bölüm 1.4, uyumluluk grubu B, C, D, E, G, S olanlar taşınabilmektedir.

Patlayıcıların beraber yüklenebilmesi için uyumluluk grupları rol oynamaktadır. Patlayıcıların yanyana bulunmaları reaksiyona girmesini etkilemiyorsa veya yüklenen miktarlar reaksiyona girebilecek kadar bir risk yaratmıyorsa, bu durumda yanyana yüklenmelerinde bir sakınca yoktur.

Uyumluluk grubu S, diğer tüm uyumluluk gruplarıyla birlikte yüklenebilir. Aşağıda açıklanan uyumluluk grupları hariç, farklı uyumluluk gruplarındaki patlayıcılar yanyana yüklenebilir.

Bölüm 1.4B ve 1.3'ler yanyana yüklenmezler. Ayrı ULD'lere yüklenilir, asgari mesafe 2m olmalı; eğer ULD'lere yüklenilmediğinde ise hiçbir şekilde birbirlerine temas etmemeliler ve aralarına 2m mesafe olacak biçimde tehlikeli madde olmayan kargo gönderileri yerleştirilmelidir.

Tehlikeli madde paketlerinin ayrımı yapılması gerekirse araya tehlikeli madde olmayan bir paket veya belli bir mesafe göz önünde bulundurulması kaydı ile paletlerin üzerine veya uçağın gövdesine sabitlenmesi, bağlanması gerekmektedir.

9.3. A TABLOSU PAKETLERİN AYRIM TABLOSU								
RİSK ETİKETLERİ	1.4S hariç 1	2	4	4.2	4.3	5.1	5.2	8
1.4S hariç 1	9.3.2.2.5 bkz.	x	x	x	x	x	x	x
2	x	-	-	-	-	-	-	-
3	x	-	-	-	-	x	-	-
4.2	x	-	-	-	-	x	-	-
4.3	x	-	-	-	-	-	-	x
5.1	x	-	x	x	-	-	-	-
5.2	x	-	-	-	-	-	-	-
8	x	-	-	-	x	-	-	-

### 9.3.A TABLOSU PAKETLERİN AYRIMI (9.3.2)

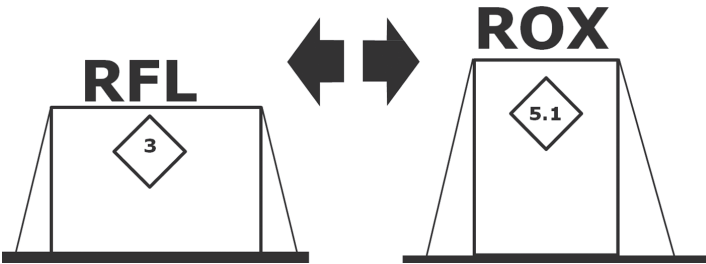
#### Notlar:

1. "x" ile tabloda kesişen tehlikeli maddeler yanyana yüklenilmez veya ayrılması gerekmektedir. "-" ile tabloda kesişen tehlikeli maddeler yanyana yüklenmesinde bir sakınca yoktur.

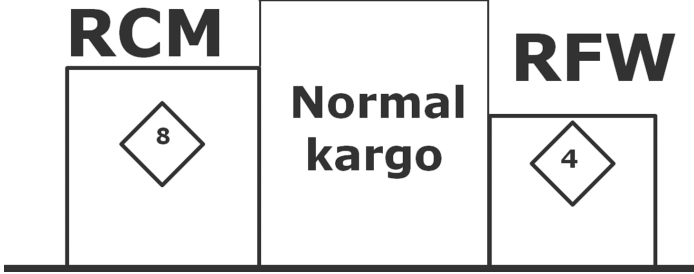
2. Bu tabloda bölüm 1.4.S, 4.1, sınıf 6,7 ve 9' a yer verilmemiştir; çünkü diğer sınıf veya bölümlerle yanyana yüklenmesinde bir sakınca yoktur.

#### Ayırma işlemi;

Paketler ya ayrı ayrı sabitlenir veya bağlanır.



Veya araya tehlikeli madde olmayan paket konur.



### 6.3.3.1 ÖRNEKLER



a) Sınıf 8 ile bölüm 4.3'ü yanyana yükleyemeyiz, çünkü tabloda kesişen yerde "x" ifadesi bulunmaktadır.



b) Sınıf 3 ile bölüm 5.1 yanyana yükleyemeyiz, çünkü tabloda kesişen yerde "x" ifadesi bulunmaktadır



c) Sınıf 8 ile bölüm 5.1 yanyana yükleyebiliriz, çünkü tabloda kesişen yerde "x" ifadesi bulunmaktadır.

Bazı tehlikeli maddeler, tehlikeli madde olmayan gönderiler ile beraber yüklenmiyorlar, ilerki bölümlerde bu konularada değinilecektir.

### 4.3.2 Tehlikeli Maddelerin Emniyeti

Emniyeti sağlamak; ülke ve taşıyıcı kuralları, olanaklar ve durumlar gibi bir dizi yöntemlere bağlıdır.

Eğer taşıyıcı olarak sağlarsa kargo, bagaj veya safraları beraberlerinde yer değiştirmemeleri veya uçuşta hareket etmemeleri için bağlama malzemeleri olmalıdır. Bazı durumlarda uyumsuz tehlikeli maddelerin ayrılması için diğer kargolar kullanılabilir. Eğer mümkünse aklar, halatlar veya bağlama kayışları kullanılabilir.

Tehlikeli madde paketleri ULD' ye veya uçağa yüklenirken hareketlerini önleyecek şekilde bağlanmalıdır. Hava taşımacılığında kargolar emniyete alınmadıklarında yukarı / aşağı, öne / arkaya ve yukarı / aşağı hareket ederler. Bağlama işlemi de bağlama kurallarına göre yapılmalıdır.

### **4.3.3 Uçuş Güvertesinde ve Yolcu Uçağında Yükleme Kısıtlamaları**

#### **4.3.3.1 Yükleme Kısıtlamaları**

Tehlikeli maddeler, yolcu uçağında kompartmanların ana güvertesinde (main deck) taşınabilir; eğer bu güverte kargo kompartman özelliklerinden B veya C sınıf özelliklerini destekliyse taşınmasına izin verilebilir. Paketlerin üzerinde sadece kargo uçağı etiketi olan yüklemeler yolcu uçağında taşınamaz.

Yolcu uçağı; uçakta mürettebat, şirket çalışanı, yetkili otorite görevlisi, yük veya kargo görevlileri hariç taşınan kişi varsa buna yolcu uçağı denir.

Kargo uçağı tanımı; yolcu uçağı hariç mal ve eşya taşıyan uçaklara kargo uçağı denir.

#### **4.3.3.2 Kargo Kompartman Sınıflamaları**

**Sınıf A:** Aşağıda belirtilen şartları yerine getirmelidir:

- Yangın çıkması durumunda personel görevli olduğu mahalden kolaylıkla bunu tespit edebiliyor durumda olmalı;
- Uçuş esnasında kompartmanın her bölümüne kolaylıkla ulaşılabilecek olmalıdır.

**Sınıf B:** Aşağıda belirtilen şartları yerine getirmelidir:

- Uçuş esnasında mürettebatın yangın söndürme ekipmanları ile kompartmanın herhangi bir bölümüne ulaşacak şekilde geçit olmalı;
- Kompartmanlara geçiş esnasında tehlikeli miktarda duman, alevler veya yangın söndürmede kullanılan gaz ve malzemeler, mürettebatın ve yolcuların olduğu bölüme geçmemelidir;
- Pilot veya uçuş mühendisini görevli olduğu noktada uyaracak ayrı ve onaylanmış bir duman detektörü veya yangın detektörü sistemi olmalıdır.

**Sınıf C:** Sınıf A ve B gereklerini karşılamayan ancak;

- Pilot veya uçuş mühendisini görevli olduğu noktada uyaracak ayrı ve onaylanmış bir duman detektörü ve yangın detektörü sistemi varsa;
- Pilot veya uçuş mühendisi tarafından uçakta kontrol edilebilen onaylı bir yangın söndürme sistemi varsa;

- c) Tehlikeli miktarda dumanı, alevler veya yangın söndürmede kullanılan gaz ve malzemeleri, mürettebatın ve yolcuların olduğu bölümden tahliye edecek imkanlar var ise;
- d) Herhangi bir kompartmanda çıkacak bir yangını kontrol altına alabilecek şekilde havalandırma varsa.

**Sınıf D:** Aşağıda belirtilen şartları yerine getirmelidir:

- a) Uçakta çıkacak yangını uçak güvenliğini veya mürettebat ve yolcuları tehlikeye atmadan söndürülebilecekse;
- b) Tehlikeli miktarda dumanı, alevler veya yangın zararlı gazı, mürettebatın ve yolcuların olduğu bölümden tahliye edecek imkanlar varsa;
- c) Her bir kompartmanın havalandırmasını kontrol edebilecek ve böylelikle yangının ilerlemesini engelleyebilecekse;
- d) Kompartmandan yayılan ısıyla özellikle uçağın kritik parçalarına etki etmesi göz önünde bulundurularak; 14.2 m<sup>3</sup> veya daha küçük kompartmanlarda saatte 42.5 m<sup>3</sup> lük bir havalandırma veya hava tahliyesi kabul edilebilir sınır olmalıdır.

**Sınıf E:** Sadece kargo uçaklar için kullanılır ve aşağıda belirtilen şartları yerine getirmelidir:

- a) Pilot veya uçuş mühendisini görevli olduğu noktada uyaracak ayrı ve onaylanmış bir duman detektörü veya yangın detektörü sistemi varsa;
- b) Kompartmana veya kompartmanlar arasındaki havayı kapatacak mürettebatın görevli olduğu noktadan kontrol edilebileceği sistem mevcutsa;
- c) Tehlikeli miktarda dumanı, alevler veya zehirli gazların, mürettebatın olduğu bölümden tahliye edecek imkanlar varsa;
- d) Mürettebat için acil çıkışlar kargo yükleme şartlarında tamamen bağımsızsa.

#### 4.3.4 Kargo Uçağında Yükleme

Paketlerin üzerindeki sadece kargo uçağı etiketi ile ancak aşağıdaki belirtilen koşullarda kargo uçağına yükleme yapılabilir;

- a) Sınıf C kargo kompartmanına;
- b) Yetkili otoritenin belirlediği C sınıf kargo kompartman uyumlulukları çerçevesinde yangın dedektörü veya söndürücü sistemi ile desteklenmiş ULD'ye yerleştirilirse; c) paketler veya overpackler herhangi bir acil durumda mürettebattan biri veya görevli kişi tarafından ulaşabilecek bir konumda ve ölçüleri, ağırlığı diğer kargolardan ayırabilecek uygunlukta olmalı;

Sadece kargo uçağı etiketi olan paketler ve overpackler mürettebat ekibi tarafından istenildiğı taktirde denetim için kalkıştan önce ulaşılabilir konumda olmalı; ancak aşağıdaki durumlarda bu konu göz ardı edilebilir;

- Yanıcı sıvı (sınıf 3), III. paket grubu, yan riski sınıf 8 dışındakiler;
- Zehirleyici ve bulaşıcı maddeler (sınıf 6);
- Radyoaktif maddeler (sınıf 7);
- Diğer çeşitli tehlikeli maddeler (sınıf9).

## 4.4 ÖZEL UYGULAMALAR

### 4.4.1 Sıvı İçeren Tehlikeli Maddelerin Muhafazası

Her zaman; dik tutunuz etiketli paketin konumunu ve okları yukarı gösterecek biçimde konulmalıdır. Tek paket veya içinde sıvı iç paket olan paketlerde ağız kısmı her zaman yukarı gelecek biçimde yerleştirilmelidir.

### 4.4.2 Radyoaktif Maddelerin Muhafazası ve Yüklenmesi

Uçakta kabin bölümüne hiçbir şekilde radyoaktif maddelerden Kat I-Beyaz / II- Sarı / III-Sarı yüklenilmez. Radyasyon yayılımını kontrol altında tutabilmek amacıyla kargo kompartmanının yer kısmına yakın ve olabildiğince yolcu kabinine uzak bir noktaya yerleştirilmesine özen gösterilir.

Radyoaktif madde yüklemesi yapılırken; uygun ayırım işlemleri yapıldığından emin olunmalı ve yükleme en sona bırakılmalıdır.

Taşıma indisi (transport index, TI) paketin içindeki radyoaktif maddenin yaymış olduğu radyasyon seviyesini gösteren birimdir. Uçağa yüklenmesinde bu birim dikkate alınarak hesaplama yapılır, taşıma indisi Kat II-Sarı / III-Sarı etiketlerinin üzerinde ayrıca belirtilir; Kat I-Beyaz etiketli sahip radyoaktif paketler için ayırım işlemi veya hesaplaması yapılmasına gerek yoktur. Kat II-Sarı / III-Sarı etiketli paketlerin uçakta ayırım işlemlerinin hesaplanması için IATA DGR kitabındaki 10.9.C ve 10.9.D tabloları kullanılır.

10.9.C Tablosu		
Radyoaktif maddelerin ayırımı yolcu ve kargo uçağı (10.9.3.7)		
	Asgari mesafe	
	metre	feet inç
0.1-1 arası	0.3	1'0"
1.1-2 arası	0.5	1'8"

10.9.C Tablosu Radyoaktif maddelerin ayrımı yolcu ve kargo uçağı (10.9.3.7)		
2.1-3 arası	0.7	2'4"
3.1-4 arası	0.85	2'10"
4.1-5 arası	1	3'4"
5.1-6 arası	1.15	3'10"
6.1-7 arası	1.3	4'4"
7.1-8 arası	1.45	4'9"
8.1-9 arası	1.55	5'1"
9.1-10 arası	1.65	5'5"

**Not:** 9.3.D tablosunda verilen radyoaktif madde paketlerinin yolcudan ayırma mesafesi; 0.4m koltuk yüksekliğinde 0.02mSv/h referans doz temeline dayanmaktadır. Eğer birden fazla paket, overpack veya radyoaktif maddeli konteynır uçağına yüklendiğinde; her paket, overpack veya radyoaktif maddeli konteynırın taşıma indekslerinin toplamı alındıktan sonra yukardaki tablodan asgari mesafesi alınarak değerlendirilir. Paket grupları olduğu taktirde; her paket gruplarının toplam taşıma indeksleri alınır ve birbirinden bağımsız dikey hesaplaması tablo yardımı ile belirlenir; ara mesafelerini belirlemek için en yüksek taşıma indisi içeren paket grubunun mesafesi üçle çarpılır ve paket grupları arasındaki mesafe bulunur.

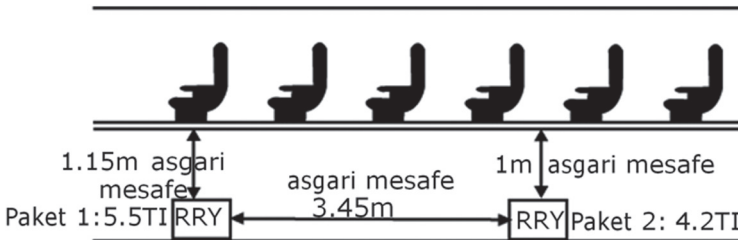
### Örnek;

#### Paket 1 = 5.5TI

**Açıklama:** 9.3.D tablosundan paketin üzerinden uçak kabinin zeminine olması gereken asgari mesafe 1.15m. Eğer paket 1'in yüksekliği 50cm ise, kargo holdun yüksekliği en az 1.65m olmalıdır. ( $0.5m + 1.15m = 1.65m$ )

#### Paket 2 = 4.2TI

**Açıklama:** 9.3.D tablosundan paketin üzerinden uçak kabinin zeminine olması gereken asgari mesafe 1m.



**Açıklama:** Paket 1 taşıma indisi yüksek olduğundan; dikey mesafesi alınır üçle çarpılır en az olması gereken yatay mesafeyi bulunur. (1.15m x 3 = 3.45m)

#### 4.4.3 Mıknatıslı Maddelerin Yüklenmesi

Mıknatıslı maddeler uçağa yüklenirken; uçağın ana pusula detektörlerine direk etkisi olacağı için, etki alanı dışına konması göz önünde bulundurulur.

#### 4.4.4 Kurubuz (Katı Karbondiyoksit) Yüklenmesi

Kurubuzun kendisi veya bir gönderi ile soğutucu olarak yüklenmesinde; havayolu şirketi uçak tipini, havalandırma özelliklerini, muhafaza biçimini, aynı kompartmanda canlı hayvan olup olmadığına dikkat etmelidir. Havayolu şirketi, apronda çalışan personelini kurubuz yüklemesinden haberdar etmelidir.

Bir gönderici tarafından hazırlanmış palette veya ULD'deki kurubuz yüklemesini havayolu şirketi kabulden sonra kurubuz ilave ederse bunu NOTOC formuna ilave etmelidir.

Kurallar dahilinde; yolcular ve mürettebat kontrol edilmiş bagajda kuru buz taşıyabilir, azami miktar 2.5 kg'dır, bu miktarı aşmamak kaydı ile taşınabilir. Bagaj etiketinin üzerine IATA DGR kitabındaki 9.3.G figür kuru buz etiketi ilave edilir. Bu etiketi, yolcu kabuldeki trafik memurları yapıştırmalıdır. Kurubuzun yüklendiği veya depolandığı yere girmeden önce boğulmamak için yeterli havalandırmanın olduğundan emin olunmalı.



Kuru buz bagaj etiket örneği (9.3.10.3)

#### 4.4.5 Krojenik Likid Yüklenmesi

Açık veya kapalı olarak soğutularak sıvılaştırılmış gaz kaplarını taşıyıcı uygun önlemleri alarak (uçak tipi, yüklenen diğer sıcaklığa hassas kargolar canlı hayvanlar) aynı uçuşta taşıyabilirler. Taşıyıcı yer handling personeline paketin içinde krojenik likid olduğu bilgisini vermeli ve uygun önlemlerin alınarak kargo kompartmanına giriş sağlanmalı.

#### 4.4.6 Genişleyebilen Polimerik Tanelerin Yüklenmesi

Genişleyebilen polimerik taneler, 100 kg'ı geçmemek kaydı ile paketleme talimatı 957 uygulandığı taktirde, herhangi bir uçakta ulaşılamayan kompartmana yüklenebilir.

#### 4.4.7 Canlı Hayvanlarla Tehlikeli Madde Yüklenmesi

Canlı hayvanlarla birlikte çok yakın mesafeye derin dondurulmuş gazlar ve kurubuz



yüklenilmez. Canlı hayvanlar, kurubuz yüklemelerinin üstünde muhafaza edilme- li- dir. Canlı hayvanlarla radyoaktif madde yüklemesi yapılırken 24 saat uçuş saatinden düşükse asgari 0.5m; eğer 24 saati aşan uçuş seyahatlerinde 1m ayırım mesafesi göz önünde tutulmalıdır.

#### 4.5 TEHLİKELİ MADDE İÇEREN ULD'LER

Tehlikeli madde içeren her bir ULD' de içinde hangi sınıfları kapsıyorsa buna yan risk sınıfı dahil, ayrıntılı bir şekilde ULD'nin üzerindeki tanımlama etiketinde belirtilmesi gerekmektedir. Tanımlama etiketi, yanları kırmızı şeritlerle geçilmiş 148 x 210 mm' lik ebatlarda ULD'nin her iki tarafında bulunan bilgilendirme kağıdıdır. Varış istasyonunda ULD'nin içinden tehlikeli madde boşaltıldığı andan itibaren öncelikle tanımlama etiketi ULD'nin dış yüzeyinden çıkartılmalıdır.

Eğer ULD içinde paketlerin üzerinde sadece kargo uçağı etiketi bulunuyorsa; bu ifade tanımlama etiketinde muhakkak belirtilmelidir.

## 5. BİLGİNİN SAĞLANMASI

### 5.1 SORUMLU KAPTANA BİLGİ VERİLMESİ (NOTOC)

Uçuştan önce taşıyıcı;

- Uçakta bulunan tehlikeli maddeleri doğru, okunaklı, yazılı veya print edilmiş olarak ve
- 01.Ocak.2015' den itibaren uçağın operasyonel kontrolü için sorumlu bir personel sağlayacaktır. (örnek uçuş operasyon sorumlusu, dispeç, uçuş operasyonundan sorumlu yer personeli gibi.) Her taşıyıcı mutlaka konuyla ilgili personeli ünvanı ve fonksiyonu ile belirleyecek ve bu bilgileri manuelinde veya diğer uygun olan manuelllerinde bulunduracaktır.

Bu bilgiler NOTOC ta da bulundurulabilir.

#### Notlar:

- Çıkıştan varışa kadar olan tehlikeli maddeleri içerir.
- Taşıyıcının; yukarıda (b) maddesinde belirtilen (ICAO Annex 6, Part I, Chapter 4.6 da belirtilen) uçuş operasyon memuru veya dispeç personeli aynı zamanda acil durum prosedürlerini de bilmelidir.
- Yukarıdaki b) maddesi 01.Ocak.2015' ten itibaren zorunlu olacaktır.

Yetkili ülke onayı ile helikopter operasyonlarında kaptanın bilgilendirilmesi kısaltılmış bir form veya benzer şekilde (telsiz iletişimi, uçuş kayıtları veya operasyonel uçuş planı gibi) olabilir.

İstisnai miktar tehlikeli maddeler için NOTOC gerekmez. NOTOC' ta mutlaka aşağıdaki bilgiler bulunmalıdır:

- Konşimento numarası;
- Uygun gönderi adı (varsa teknik ismi ile), UN veya ID numarası;
- Sınıf, bölüm(1. Sınıf ise uyumluluk grubu), yan riski;
- DGD' deki paket grubu;
- Paket sayısı, net veya brüt ağırlık;
- Radyoaktif madde ise paket sayısı ve kategorisi;
- Sadece kargo uçağı ise (**X**) ile belirtilir;
- Boşaltma istasyonunun kodu;
- Taşıyıcı onayı ile taşınıyorsa belirtilmesi.

Taşıyıcı; uçaktaki tehlikeli maddeleri pilota ya NOTOC ile veya NOTOC formunun bulun- duğu yerin telefonunu vererek bildirir.

9.5.A' da belirtilen tehlikeli maddeler NOTOC formunda gösterilmez.

## 9.5. A TABLOSU

UN Number	Item	Reference
n/a	Dangerous goods in excepted quantities	2.6.1
UN 2807	<b>Magnetized material ✱</b>	Packing Instruction 953
UN 2908	<b>Radioactive material, excepted package–empty packaging</b>	10.5.8.2.2
UN 2909	<b>Radioactive material, excepted package–articles manufactured from depleted uranium or natural thorium or natural uranium</b>	10.5.8.2.2
UN 2910	<b>Radioactive material, excepted package–limited quantity of material</b>	10.5.8.2.2
UN 2911	<b>Radioactive material, excepted package–instruments or articles</b>	10.5.8.2.2
UN 3090	<b>Lithium metal batteries</b> (including lithium alloy batteries) when meeting the requirements of Section II of Packing Instruction 968	Packing Instruction 968 Section II Packing
UN 3091	<b>Lithium metal batteries contained in equipment</b> (including lithium alloy batteries) when meeting the requirements of Section II of Packing Instruction 970	Instruction 970 Section II Packing
UN 3091	<b>Lithium metal batteries packed with equipment</b> (including lithium alloy batteries) when meeting the requirements of Section II of Packing Instruction 969	Instruction 969 Section II
UN3164	<b>Articles, pressurized, hydraulic</b> containing non-flammable gas when meeting the requirements of Packing Instruction 208 (a)	Packing Instruction 208 (a)
UN3164	<b>Articles, pressurized, pneumatic</b> containing non-flammable gas when meeting the requirements of Packing Instruction 208 (a)	Packing Instruction 208 (a)
UN 3245	<b>Genetically modified micro-organisms or Genetically modified organisms</b>	Packing Instruction 959
UN 3373	<b>Biological substance, Category B</b>	Packing Instruction 650
UN 3480	<b>Lithium ion batteries</b> (including lithium polymer batteries) when meeting the requirements of Section II of Packing Instruction 965	Packing Instruction 965 Section II Packing
UN 3481	<b>Lithium ion batteries contained in equipment</b> (including lithium polymer batteries) when meeting the requirements of Section II of Packing Instruction 967	Instruction 967 Section II Packing
UN 3481	<b>Lithium ion batteries packed with equipment</b> (including lithium polymer batteries) when meeting the requirements of Section II of Packing Instruction 966	Instruction 966 Section II

✱ Magnetized material transported under an approval may be required to appear on the NOTOC.

SPECIAL LOAD - NOTIFICATION TO CAPTAIN												
FREEBIRD AIRLINES		Prepared by M.SEFA										
Station of Loading IST		Flight Number FB-1907	DATE 05 JAN 16	Aircraft Registration:TC-FBR								
DANGEROUS GOODS												
Station of Unloading	Air Waybill Number	Proper Shipping Name	Class or Division For Class 1 compat. grp.	UN or ID Number	Sub Risk	Number of Packages	Net quantity or Transp. Inc. per package	Radioactive Mat. Categ.	Packing Group	Code (see reverse) (X)	Loaded	
											ULD ID	POSITION
FRA	12345675	COPPER CHLORIDE	8	UN2802	-	3	4 kg	-	III	RCM	AKE21FB	21
FRA	12345676	FUEL CELL CARTRIDGE	2.1	UN3479	-	10	1kg	-	-	RFG	AKN11FB	15
FRA	12345677	FUSE, SAFETY	1.4.S	UN0105	-	4	20kg	-	-	RXS	AKE23FB	32
FRA	12345678	ISOBUTYRONITRILE	3	UN2284	6.1	5	1L	-	II	RFL	AKN32FB	22
FRA	12345679	RADIOACTIVE MATERIAL, TYPE A PACKAGE	7	UN2915	-	1	1,4	II	-	RRY	AKN32FB	31
FRA	2345670	CONSUMER COMMODITIES	9	ID8000	-	3	30kgG	-	-	RMD	AKE21FB	21

\* There is no evidence that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on aircraft.  
OTHER SPECIAL LOAD

Stat. of Unload	Air Waybill Number	Contents and Description	Number of Packages	Quantity	Supplementary Information	Code (see reverse)	Loaded	
							ULD ID	POSITION
Loading Supervisor's Signature		Captain's Signature		Other Information				

\* This sentence must be shown on the NOTOC . The location is left to the discretion of the carrier.

**Örnek:**

Tehlikeli madde gönderi formunda ilgili kısım (orta kısım) ve NOTOC formunun bilgisayar ortamında çıktısı alınmış hali ve açıklaması.

Radyoaktif olmayan tehlikeli madde gönderisinin orta kısmı

NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS						
Dangerous Goods Identification						
UN or ID No.	Proper Shipping Name	Class or Division (Subsidiary risk)	Packing Group	Quantity and type of packing	Packing Inst.	Authorization
UN3017	Organophosphorus pesticide, liquid, toxic, flammable (Terbufos)	6.1 (3)	I	5 Fibreboard boxes x 30 L	658	

**Not:** Paketleme talimatı 658 sadece kargo uçağı için paketleme talimatıdır.

**NOTOC örneğı**

WDGI LH 8182/14		SPECIAL LOAD — NOTIFICATION TO CAPTAIN						PAGE: 1		
THERE IS NO EVIDENCE THAT ANY DAMAGED OR LEAKING PACKAGES CONTAINING DANGEROUS GOODS HAVE BEEN LOADED ON THE A/C.										
LOADED AS SHOWN BELOW R/A:										
PREP. BY: MM ..... NOTIFIED ACCORDINGLY:										
P.I.C.:										
FROM CGN	FLIGHT LH 8182/14	DATE 14JAN07	A/C REG DABZF							
NBR TO	AWB – NR	CL/DV /COMP	UN/ID NR	SUB RSK	PCS	QTI/TI NET/P CK	RRR CAT	PCK GRP	IMP CODE	CAO POS ULD-CODE
01	ORGANOPHOSPHORUS PESTICIDE LIQUID TOXIC FLAMMABLE (TERBUFOS)									DL
JFK	98296844	6.1	UN 3017	3	5...	30 L.		I	RPB	X P6P00648LH
02										

**Açıklama:** **01:** giriş sıra numarası, **Radio...:** uygun gönderi adı, **11P:** yüklendiğı pozisyon, **FRA:** varış istasyonu, **94014955:** konşimento numarası, **7:** risk sınıfı, **UN2915:** UN numarası, **1:** parça adedi, **0.9 TI:** taşıma indeksi, **II:** kategorisi, **RRY:** IMP kodu, **P6P00649LH:** ULD numarası.

NOTOC' ta kullanılan kısaltmalar: **CL:** sınıf, **DV:** bölüm, **COMP:** uyumluluk grubu, **QTI:** miktar, **TI:** taşıma indeksi, **PCK:** paket, **RRR CAT:** radyoaktif kategorisi, **PCK GRP:** paket grubu, **POS:** yüklenen pozisyon, **ULD-CODE:** ULD' nin numarası.

## 6. TEHLİKELİ MADDELERDE ACİL DURUM PROSEDÜRLERİ

### 6.1 GİRİŞ

Tehlikeli maddelerin bulunduğu operasyonlarda acil durum prosedürleri uygulanabilir durumda olmalıdır. Bunun için ICAO Annex 14 - Havalimanları, bölüm 9 - acil durumlar ve diğer servisler kısmında havalimanı otoritesi tehlikeli maddeleri de kapsayan acil durum prosedürleri olması gerektiği açıklanır. IATA DGR 9.5.1.2'de yapılan açıklamada da havayolu şirketinin kabin ekibine, diğer çalışanlarına ayrıntılı bir şekilde bilgi verilmesini ve manuaallerinde acil durum prosedürlerine yer verilmesi gerektiği vurgulanmaktadır.

Örnek olarak acil durumda kokpit ekibine bilgi verecek kaynak kitap kırmızı kitap diye isimlendirilen ICAO tarafından basılmış olan tehlikeli maddeleri de içeren uçak olaylarında acil müdahale rehberi (emergency response guidance for aircraft incidents involving dangerous goods Doc.9481-AN/928) verilebilir.

IATA DGR 1.5.A tablosundaki tüm kategorileri içeren personel için acil müdahale eğitimi almak zorundadır. Aşağıda temel prosedürler hakkında örnekleri bulabilirsiniz.

Yerel uygulamalar ve tüm acil durum iletişim numaraları bilinmesi gerekmektedir.

### 6.2 KOKPİT EKİBİ İÇİN PROSEDÜRLER

Kokpit ekibi için acil durum kontrol listesi:

Kırmızı kitapta prosedür aşağıdakiler gibi detaylandırmıştır; yangın veya duman için uçaktaki acil durum prosedürlerinde izlenmesi gereken yollar;

- Sigara içilmez (no smoking) ışıklarını yak;
- Mümkün olan en kısa sürede inişi gerçekleştir;
- Lüzumsuz tüm elektrik güç kaynaklarını kapat;
- Yangın veya dumanın kaynağını tespit etmeğe çalış;
- Yolcu kabininde tehlikeli madde vakaları için kabin ekibi kontrol listesini göz at ve kokpiti buna göre koordine et;
- Acil durum test kodunu (drill code) tespit et;
- Olaya yardımcı olacak acil durum müdahale tablosunu (bu kitapta 8.7 bakınız)
- Eğer mümkünse, hava kontrolörüne; taşınan tehlikeli madde hakkında bilgi ver.

İnişten sonra:

- Kargo kompartman kapakları açılmadan evvel tüm yolcu ve mürettebatı uçaktan indir;
- Tehlikeli maddenin içeriği ve yeri hakkında yer personeline ve acil müdahale servislerine bilgi ver;
- Bakım kayıt defterine (maintenance log) giriş yap.

### **Kargo kompartmanındaki tehlikeli maddeler**

Tehlikeli madde içeren paketlerin sızması veya dökülmesinin fark edilmemesi veya geç fark edilmesinde; yolcu kabini ve uçak güvertesinde yanıcı, tahriş edici veya zehirleyici bir ortam oluşabilir. Bu durum karşısında tüm lüzumsuz elektrikler kapatılır ve sigara içilmesi yasaklanır. Ekip tüm yüzünü kaplayan oksijen veya duman maskesi kullanılmalı, imkan dahilinde yolculara ağız ve burun kısmını kapatmaları için ıslak havlu veya kıyafet dağıtılır.

### **6.3 YÜKLEMELER İÇİN PROSEDÜRLER**

Tehlikeli madde içeren paketlerin sızmasında izlenmesi gereken acil durum prosedürleri aşağıdakileri kapsamaktadır; (bu kitapta 8.6'ya bakınız.)

- Öncelikle amirine haber ver ve profesyonel bir yardım al. (itfaiye)
- Eğer emniyetli ise hasarsız paketleri olay yerinden uzaklaştır.
- Sızıntı veya döküntü olan paketin içeriğini ellemekten kaçının.
- Eğer içerik vücudunuza veya elbisenize bulaştıysa;
  - Bulaşan bölgedeki kıyafetleri çıkarın,
  - O bölgeyi bol suyla yıkayın,
  - Elinize bulaştıysa göz, burun ve ağız bölgesinden uzak tutunuz,
  - Tıbbi yardım isteyin.
- Kazaya karışan kişilerin isimlerini ve kazanın gelişimini not alınız.

### **6.4 KARGOLARA VEYA BAGAJLARA BULAŞTIĞINDA**

Eğer kargoya veya bagaja ne olduğu tespit edilemeyen bir tehlikeli madde bulaştıysa veya şüphesi varsa; öncelikle bulaşmış kargodan veya bagajdan sağlam gönderileri ayırınız. Tehlikeli madde ne olduğu saptanıp, kargo veya bagaj temizlendiği takdirde taşınmasına müsaade edilir. (IATA DGR 9.4.4)

## 6.5 OLAYLAR VE KAZALAR

Tehlikeli madde kazası tanımı; tehlikeli maddenin havayolu ile taşınması esnasında kişide ölümcül veya ciddi yaralanmalara veya çevreye ciddi hasar oluşturan kazalara denir. (bakınız IATA DGR Appendix A Dangerous Goods Accident)

Tehlikeli madde olayı tanımı; tehlikeli maddenin taşınması esnasında uçağı veya uçakta sayahet eden yolcuları ve mürettebatı tehlikeye veya riske atabilecek durumlara denir. (bakınız IATA DGR Appendix A Dangerous Goods Incident)

### 6.5.1 Olayların ve Kazaların Raporlanması

Uçak kazası veya tehlikeli madde taşıyan kargoda olay olduğunda; vakit kaybetmeden havayolu şirketi ilgili acil durum servislerine (itfaiye v.b.) konu hakkında bilgi vermeli ve aynı zamanda havayolu şirketinin bağlı bulunduğu yetkili otoriteye ve kazanın veya olayın vuku bulunduğu ülkenin yetkili otoritesine bilgi vermelidir. (bakınız IATA DGR 9.6.A figürü)

### 6.5.2 Deklere Edilmemiş veya Yanlış Deklere Edilmiş Tehlikeli Maddelerin Raporlanması

Havayolu şirketi deklare edilmemiş veya yanlış deklare edilmiş tehlikeli madde tespitinde de raporlama yapmalıdır. Raporlama olayın tespit edildiği ülkenin yetkili otoritesi ve havayolu şirketinin kendi yetkili otoritesine de rapor edilmelidir.

IATA DGR 2.3 konusunda taşınmaması gereken tehlikeli madde yolcu bagajında tespit edilirse; raporun tutulduğu ülkenin yetkili otoritesine bilgi verilmelidir.

Table 4-1. Aircraft Emergency Response Drills						
1.COMPLETE APPROPRIATE AIRCRAFT EMERGENCY PROCEDURES. 2.CONSIDER LANDING AS SOON AS PRACTICABLE. 3.USE DRILL FROM THE CHART BELOW.						
DRILL NO.	INHERENT RISK	RISK TO AIRCRAFT	RISK TO OCCUPANTS	SPILL OR LEAK PROCEDURE	FIREFIGHTING PROCEDURE	ADDITIONAL CONSIDERATIONS
1	Explosion may cause structural failure	Fire and/or explosion	As indicated by the drill letter (s)	Use 100% oxygen; no smoking	All agents according to availability; use standard fire procedure	Possible abrupt loss of pressurization

**Table 4-1. Aircraft Emergency Response Drills**

1.COMPLETE APPROPRIATE AIRCRAFT EMERGENCY PROCEDURES.  
 2.CONSIDER LANDING AS SOON AS PRACTICABLE.  
 3.USE DRILL FROM THE CHART BELOW.

DRILL NO.	INHEREN RISK	RISK TO AIRCRAFT	RISK TO OCCUPANTS	SPILL OR LEAK PROCEDURE	FIREFIGHTIN PROCEDURE	ADDITIONAL CONSIDERATIONS
2	Gas, non-flammable, pressure may create hazard in fire	Minimal	As indicated by the drill letter(s)	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation for "A," "i" or "P" drill letter	All agents according to availability; use standard fire procedure	Possible abrupt loss of pressurization
3	Flammable liquid or solid	Fire and/or explosion	Smoke, fumes and heat, and as indicated by the drill letter (s)	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation; no smoking; minimum electrics	All agents according to availability; no water on "W" drill letter	Possible abrupt loss of pressurization
4	Spontaneously combustible or pyrophoric when exposed to air	Fire and/or explosion	Smoke, fumes and heat, and as indicated by the drill letter (s)	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation	All agents according to availability; no water on "W" drill letter	Possible abrupt loss of pressurization; minimum electrics if "F" or "H" drill letter



**Table 4-1. Aircraft Emergency Response Drills**

1.COMPLETE APPROPRIATE AIRCRAFT EMERGENCY PROCEDURES. 2.CONSIDER LANDING AS SOON AS PRACTICABLE. 3.USE DRILL FROM THE CHART BELOW.						
DRILL NO.	INHEREN RISK	RISK TO AIRCRAFT	RISK TO OCCUPANTS	SPILL OR LEAK PROCEDURE	FIREFIGHTIN PROCEDURE	ADDITIONAL CONSIDERATIONS
5	Oxidizer, may ignite other materials, may explode in heat of a fire	Fire and/or explosion, possible corrosion damage	Eye, nose and throat irritation; skin damage on contact	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation	All agents according to availability; no water on "W" drill letter	Possible abrupt loss of pressurization
6	Toxic, may be fatal if inhaled, ingested, or absorbed by skin	Contamination with toxic liquid or solid	Acute toxicity, effects may be delayed	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation; do not touch without gloves	All agents according to availability; no water on "W" drill letter	Possible abrupt loss of pressurization; minimum electrics if "F" or "H" drill letter
7	Radiation from broken/unshielded packages	Contamination with spilled radioactive material	Exposure to radiation, and personnel contamination	Do not move packages; avoid contact	All agents according to availability	Call for a qualified person to meet the aircraft
8	Corrosive, fumes disabling if inhaled or in contact with skin	Possible corrosion damage	Eye, nose and throat irritation; skin damage on contact	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation; do not touch without gloves	All agents according to availability; no water on "W" drill letter	Possible abrupt loss of pressurization; minimum electrics if "F" or "H" drill letter

**Table 4-1. Aircraft Emergency Response Drills**

- 1.COMPLETE APPROPRIATE AIRCRAFT EMERGENCY PROCEDURES.  
 2.CONSIDER LANDING AS SOON AS PRACTICABLE.  
 3.USE DRILL FROM THE CHART BELOW.

DRILL NO.	INHEREN RISK	RISK TO AIRCRAFT	RISK TO OCCUPANTS	SPILL OR LEAK PROCEDURE	FIREFIGHTIN PROCEDURE	ADDITIONAL CONSIDERATIONS
9	No general inherent risk	As indicated by the drill letter	As indicated by the drill letter	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation if "A" drill letter	All agents according to availability; no water on "W" drill letter	None
10	Gas, flammable, high fire risk if any ignition source present	Fire and/or explosion	Smoke, fumes and heat, and as indicated by the drill letter	Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation; no smoking; minimum electrics	All agents according to availability	Possible abrupt loss of pressurization
11	Infectious substances may affect humans or animals if inhaled, ingested or absorbed through the mucous membrane or an open wound	Contamination with Infectious substances	Delayed infection to humans or animals	Do not touch. Minimum re-circulation and ventilation in affected area	All agents according to availability. No water on "Y" drill letter	Call for a qualified person to meet the aircraft
DRILL LETTER	ADDITIONAL RISK		DRILL LETTER	ADDITIONAL RISK		
A	ANAESTHETIC		N	NOXIOUS		

**Table 4-1. Aircraft Emergency Response Drills**

1.COMPLETE APPROPRIATE AIRCRAFT EMERGENCY PROCEDURES. 2.CONSIDER LANDING AS SOON AS PRACTICABLE. 3.USE DRILL FROM THE CHART BELOW.						
DRILL NO.	INHEREN RISK	RISK TO AIRCRAFT	RISK TO OCCUPANTS	SPILL OR LEAK PROCEDURE	FIREFIGHTIN PROCEDURE	ADDITIONAL CONSIDERATIONS
C	CORROSIVE		P	TOXIC* (POISON)		
E	EXPLOSIVE		S	SPONTANEOUSLY COMBUSTIBLE OR PYROPHORIC		
F	FLAMMABLE		W	IF WET GIVES OFF POISONOUS OR FLAMMABLE GAS		
H	HIGHLY IGNITABLE		X	OXIDIZER		
I	IRRITANT /TEAR PRODUCING		Y	DEPENDING ON THE TYPE OF INFECTIOUS SUBSTANCE, THE APPROPRIATE NATIONAL AUTHORITY MAY BE REQUIRED TO QUARANTINE INDIVIDUALS, ANIMALS, CARGO AND THE AIRCRAFT		
L	OTHER RISK LOW OR NONE					
M	MAGNETIC					
* Toxic has the same meaning as poison.						

UNN NO	DRILL CODE		UNN NO	DRILL CODE	
1088	3H	Acetal	1986		Alcohols, flammable, toxic, n.o.s.
1089	3H	Acetaldehyde		3HP	Packing Group I or II
1841	9L	Acetaldehyde ammonia		3P	Packing Group III
2332	3L	Acetaldehyde oxime	1987	3L	Alcohols, n.o.s.
2789	8F	Acetic acid, glacial	1988		Aldehydes, flammable, toxic, n.o.s.
2789	8F	Acetic acid solution		3HP	Packing Group I or II
2790	8L	Acetic acid solution		3P	Packing Group III
1715	8F	Acetic anhydride	1989		Aldehydes, n.o.s.
1090	3H	Acetone		3H	Packing Group I or II
1541	6L	Acetone cyanohydrin, stabilized		3L	Packing Group III

UNN	DRILL		UNN	DRILL	
NO	CODE		NO	CODE	
1091	3L	Acetone oils	2839	6L	Aldol
1648	3L	Acetonitrile	3206	3206	Alkali metal alcoholates, self-heating, corrosive, n.o.s.
1716	8L	Acetyl bromide	4C	4C	
1717	3C	Acetyl chloride	1421	4W	Alkali metal alloy, liquid, n.o.s.
1001	10L	Acetylene, dissolved	1389	4W	Alkali metal amalgam, liquid
3374	10L	Acetylene, solvent free	1389	4W	Alkali metal amalgam, solid
1898	8L	Acetyl iodide	1390	4W	Alkali metal amides
2621	3L	Acetyl methyl carbinol	1391	4W	Alkali metal dispersion
2713	6L	Acridine	3205	4L	Alkaline earth metal alcoholates, n.o.s.
2607	3L	Acrolein dimer, stabilized	1393	4W	Alkaline earth metal alloy, n.o.s.
1092	6H	Acrolein, stabilized	1392	4W	Alkaline earth metal amalgam
2074	6L	Acrylamide	1391	4W	Alkaline earth metal dispersion
2218	8F	Acrylic acid, stabilized	3140	6L	Alkaloid salts, liquid, n.o.s.
1093	3P	Acrylonitrile, stabilized	1544	6L	Alkaloid salts, solid, n.o.s.
1133	3L	Adhesives	3140	6L	Alkaloids, liquid, n.o.s.
2205	6L	Adiponitrile	1544	6L	Alkaloids, solid, n.o.s.
1950		Aerosols	3145	8L	Alkylphenols, liquid, n.o.s.
	10L	Division 2.1 without subsidiary risk	2430	8L	Alkylphenols, solid, n.o.s.
	2L	Division 2.2 without subsidiary risk	2584	8L	Alkylsulphonic acids, liquid
	2P	Division 2.3 without subsidiary risk or Division 2.2 with subsidiary risk 6.1	2586	8L	Alkylsulphonic acids, liquid
			2583	8L	Alkylsulphonic acids, solid
	10C	(including tear gas devices) Division 2.1 with subsidiary risk 8	2585	8L	Alkylsulphonic acids, solid
			2571	8L	Alkylsulphuric acids
	2C	Division 2.2 with subsidiary risk 8	2333	3P	Allyl acetate

UNN	DRILL		UNN	DRILL	
NO	CODE		NO	CODE	
	10P	Division 2.3 with subsidiary risk 2.1 or Division 2.1 with subsidiary risk 6.1	1098	6F	Allyl alcohol
			2334	6H	Allylamine
0331	1L	(including tear gas devices) Agent, blasting type B	1099	3P	Allyl bromide
			1100	3P	Allyl chloride
0332	1L	Agent, blasting type E	1722	6CF	Allyl chloroformate
0503	1L	Air bag inflators	2335	3P	Allyl ethyl ether
0503	1L	Air bag modules	2336	3P	Allyl formate
3268	9L	Air bag inflators	2219	3L	Allyl glycidyl ether
3268	9L	Air bag modules	1723	3C	Allyl iodide
1002	2L	Air, compressed	1545	6F	Allyl isothiocyanate, stabilized
3165	3CP	Aircraft hydraulic power unit fuel tank	1724	8F	Allyltrichlorosilane, stabilized
1003	2X	Air, refrigerated liquid	3052	4W	Aluminium alkyl halides, liquid

#### 6.6 YER KAZALARINDA KULLANILAN TEHLİKELİ MADDE ACİL DURUM TABLOSU

Tehlike Sınıfı, Bölümü, Uygunluk Grubu	Tehlikeli Madde Sınıfı	Tehlike Tanımı	İlk hareket; Akmayı azaltmak ve diğer kargolarla teması engellemek
1.3C 1.3G	Patlayıcılar (Sadece kargo uçağına kabul edilenler)	Yangın ve az miktarda patlama ve/veya az miktarda itme risk	İtfaiyeye haber verilir. Yangına karşı önlem alınır.
1.4B 1.4C 1.4D 1.4E 1.4G		Yangın riski	
1.4S	Patlayıcılar (emniyetli)		

**6.6 YER KAZALARINDA KULLANILAN TEHLİKELİ MADDE ACİL DURUM TABLOSU**

<b>Tehlike Sınıfı, Bölümü, Uygunluk Grubu</b>	<b>Tehlikeli Madde Sınıfı</b>	<b>Tehlike Tanımı</b>	<b>İlk hareket; Akmayı azaltmak ve diğer kargolarla teması engellemek</b>
2,1 2,2 2,3	Yanıcı gazlar Yanıcı olmayan gazlar Solutularak sıvılaştırılmış gazlar	Sızma halinde yanma risk Yüksek basınçlı silindiri parçalama riski Soğulma (dondurma) riski	İtfaiyeye haber verilir. Yangına karşı önlem alınır. Diğer gönderiler tahliye edilir.
	Zehirli gazlar (CAO)	Yüksek basınçlı silindiri parçalama ve solunumla zehirlenme riski	Ortam havalandırılır. En az 25 m. uzakta durulur.
3	Yanıcı sıvılar	Akma halinde yanma riski	İtfaiyeye haber verilir. Yangına karşı önlem alınır.
4.1 4.2 4.3	Yanıcı katılar Kendiliğinden yanabilenler Su ile temasla yanıcı olanlar	Tutuşma, Yangını ilerletme Hava ile temasta yangın riski Su ile temasta yangın riski	Hiç bir şart altında su kullanılmaz
5.1 5.2	Oksitleyiciler Organik Peroksitler	Temas halinde, yanma niteliği olan maddeleri (yakacak) tutuşturur. Diğer maddelerle reaksiyon oluşturma riski	İtfaiyeye haber verilir. Yangına karşı önlem alınır. Su kullanmayınız.
6.1 6.2	Zehirli maddeler Bulaşıcı maddeler	Yutulma, solunum ve deri yoluyla zararlıdır İnsan ve hayvanlarda salgınlar oluşturma	Bölge izole edilir Profesyonel yardım alınır. Dokunulmaz. En az 25 m. uzakta durulur.
7 Cat I 7 Cat II/III	Radyoaktif Beyaz Radyoaktif San	Radyasyon yayma ve sağlığa zarar verme	
8	Aşındırıcılar	Deriye ve metallere zarar verme	İtfaiyeye haber verilir. Deriye temastan kaçınınız!

6.6 YER KAZALARINDA KULLANILAN TEHLİKELİ MADDE ACİL DURUM TABLOSU			
Tehlike Sınıfı, Bölümü, Uygunluk Grubu	Tehlikeli Madde Sınıfı	Tehlike Tanımı	İlk hareket; Akmayı azaltmak ve diğer kargolarla teması engellemek
9	Polimerik kabarcıklar Manyetik materyal Kuru buz Çeşitli tehlikeli maddeler	Az miktarda yangın oluşturma Yön tayin sistemlerini etkileme Soğutma/boğulma Diğer sınıflara girmeyen riskler	Deriye temastan kaçınının Acil önlem gerek-tirmez.

**EK - A****IATA IMP Kodları****Kod Açıklaması**

- CAO** – Sadece Kargo Uçağı (Cargo Aircraft Only)
- DGD** – Tehlikeli Maddeler için Göndericinin Deklarasyonu (Shipper's Declaration for Dangerous Goods)
- ICE** – Kurubuz (Carbon dioxide, solid; dry ice)
- IMP** – Uluslararası Mesaj Prosedürü (Interline Message Procedure)
- MAG** – Mıknatıslı Maddeler (Magnetized Material)
- RCL** – Soğutularak Sıvılaştırılmış (Cryogenic Liquid)
- RCM** – Aşındırıcı (Corrosive)
- RCX** – 1.3.C Patlayıcı (Explosives 1.3C)
- RDS** – Biyolojik Madde, Kategori B UN3373 (Biological Substance, Category B UN 3373)
- REQ** – İstisnai Miktar (Dangerous Goods in Excepted Quantities)
- REX** – Yasaklı olan Patlayıcılar için kullanılır Bölüm 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 (To be reserved for normally forbidden Explosives, Divisions 1.1, 1.2, 1.3, 1.4F, 1.5 and 1.6)
- RFG** – Yanıcı Gaz (Flammable Gas)
- RFL** – Yanıcı Sıvı (Flammable Liquid)
- RFS** – Yanıcı Katı (Flammable Solid)
- RFW** – Islanıldığında Tehlikeli (Dangerous When Wet)
- RGX** – 1.3G Patlayıcı (Explosives 1.3G)
- RIS** – Bulaşıcı Madde UN2814/ UN2900 (Infectious Substance UN 2814/UN 2900)
- RMD** – Diğer Çeşitli Tehlikeli Maddeler (Miscellaneous Dangerous Goods)

- RNG** – Yanıcı ve Zehirli Olmayan Gazlar (Non-Flammable Non-toxic Gas)  
**ROP** – Organik Peroksit (Organic Peroxide)  
**ROX** – Oksitleyici (Oxidizer)  
**RPB** – Zehirleyici Madde (Toxic substance)  
**RPG** – Zehirleyici Gaz (Toxic Gas)  
**RRE** – Radyoaktif Maddeler için İstisnai Miktar  
(Excepted Packages of Radioactive Material)  
**RRW** – Radyoaktif Madde Kategori I-Beyaz  
(Radioactive Material Category I-White)  
**RRY** – Radyoaktif Madde Kategori II ve III-Sarı  
(Radioactive Material Categories II-Yellow and III-Yellow)  
**RSB** – Şişebilen Polimerik Yastıkçıklar (Polymeric Beads)  
**RSC** – Aniden Yanabilen (Spontaneously Combustible)  
**RXB** – 1.4B Patlayıcılar (Explosives 1.4B)  
**RXC** – 1.4.C Patlayıcılar (Explosives 1.4C)  
**RXD** – 1.4D Patlayıcılar (Explosives 1.4D)  
**RXE** – 1.4E Patlayıcılar (Explosives 1.4E)  
**RXG** – 1.4.G Patlayıcılar (Explosives 1.4G)  
**RXS** – 1.4.S Patlayıcılar (Explosives 1.4S)

### Diğer Özel Kargo IMP Kodları

- | Kod        | Açıklaması  |
|------------|---|
| <b>AVI</b> | – Canlı Hayvan (Live Animals)   |
| <b>EAT</b> | – Yiyecek (Foodstuffs)  |
| <b>FIL</b> | – Tab Edilmemiş Filmler (Undeveloped Films / Unexposed Films)   |
| <b>HUM</b> | – Cenaze (Human Remains)  |
| <b>PEA</b> | – Avcılıkta Elde Edilen CITES' te listelenen Türün Derisi ve Tüm Diğer Parçaları (Hunting Trophies, Skin and Articles Made From or Containing Parts of Species Listed in CITES) |
| <b>PEF</b> | – Çiçek (Flowers)   |
| <b>PEM</b> | – Et (Meat)   |
| <b>PEP</b> | – Meyveler ve Sebzeler (Fruits and Vegetables)  |
| <b>PER</b> | – Çabuk Bozulabilir Madde (Perishables)   |
| <b>PES</b> | – Deniz Ürünleri / İnsanoğlu için Tüketilebilir Balık<br>(Seafood / Fish for Human Consumption)   |
| <b>VAL</b> | – Değerli Kargo (Valuable Cargo)  |



# UÇAĞA YÖNELİK YER HİZMETLERİ

## UÇAĞA YÖNELİK YER HİZMETLERİ

### 1. GÖREV ve SORUMLULUKLAR

#### 1.1 YER HİZMET KURULUŞLARI

Yer hizmet kuruluşları, uçağın park sahasına yanaşmasından itibaren yolcu, bagaj, kargo, mürettebat ve uçak işlemleri için yetkili bir kişi bulundurmalıdır. Yer hizmet kuruluşları Havayolu şirketleri ile aralarında imzalanan standart Yer hizmetleri anlaşması şartlarına göre SHY-22 ve SHY-150.10A Hizmet detaylarında belirtilen hizmetleri vermekle yükümlüdür;

SHY-22 Madde 5 ve SHY-150.10A Madde 6-

SHY-22 Madde 5 HAVAALANLARI YER HİZMET TÜRLERİ

- a) Temsil,
- b) Yolcu Hizmetleri,
- c) Yük Kontrolü ve Haberleşme,
- d) Ramp,
- e) Kargo ve Posta
- f) Uçak Hat Bakım,
- g) Uçuş Operasyon,
- h) Ulaşım,
- i) İkram Servis,
- j) Gözetim ve Yönetim,
- k) Uçak Özel Güvenlik Hizmet ve Denetimi.

Gözetim ve yönetim görevini yerine getiren personelin aşağıdaki konularda bilgi sahibi olması ve eğitim alması gerekir:

1. Yolcu Hizmetleri Eğitimi,
2. Uçuş Operasyon, Yer Slot, Permi işlemleri,
3. Kayıp Bagaj / Worldtracer Management Eğitimi,
4. Seyahat Dokümanları Eğitimi,
5. Tehlikeli Maddeler Bilinci (Kat 10),
6. Uçağa Yönelik Yer Hizmetleri Eğitimi,

7. Haberleşme,
8. Yük Kontrolü ve Denge Eğitimi,
9. Kargo İçin Operasyon,
10. Ramp Emniyeti ve Apron Kuralları.

## **SHY-150.10.A Madde 6–**

### **1.2 HİZMET DETAYLARI**

#### **ÜÇÜNCÜ ŞAHISLAR TARAFINDAN SAĞLANAN GÖZETİM HİZMETLERİ (UÇUŞ ÖNCESİ, UÇUŞ ANINDA VE UÇUŞ SONRASI)**

- Taşıyıcı ile üçüncü şahıs(lar) arasındaki akitlere istinaden, yer hizmeti uygulamalarını gözetmek ve koordine etmek için havaalanında bulunmak.
- İstendiği gibi, taşıyıcı temsilcisi ile işbirliği yapmak.
- Yer Hizmetleri Şirket(ler)'inin, değişiklikler dahil, harekate ilişkin tüm bilgilerden zamanında haberdar edilmelerini sağlamak.
- Yer Hizmetleri Şirket(ler)'inin, yer hizmetlerini yapabilmeleri için gerekli personel, teçhizat, malzeme ve dokümantasyonunun mevcudiyetini, hizmetlerinin hazırlığını kontrol etmek.
- Evrakla ilgili hazırlıkları kontrol etmek.
- İlgili tüm tarafların, taşıyıcının ihtiyaçlarından derhal haberdar edilmelerini sağlamak.
- Gerekli belgeler dahil, tüm yükün havaaracına yükleneceği zaman, hazır olmalarını kontrol etmek.
- Havaaracını varışta karşılamak ve mürettebatla irtibat kurmak.
- Mürettebattan briefing almak, aksaklıklar, tarifedeki değişiklikleri veya diğer konularla ilgili bilgi vermek.
- Rutin olmayan konularda gerektiği gibi karar vererek yer hizmetlerinin gözetmek ve koordine etmek.
- Operasyon mesajlarının dağıtımını kontrol etmek.
- Bagaj, kargo, posta ve kaybolmuş veya bulunmuş eşyaların takibini kontrol etmek, gerekirse araştırmak.
- İstasyon seyir defterine aksaklıkları kaydetmek ve ilgili talimatlara uygun olarak taşıyıcının temsilcisini haberdar etmek.

### **1.3 UÇAĞA YÖNELİK YER HİZMETLERİ (UÇUŞ ÖNCESİ, UÇUŞA HAZIRLIK VE UÇUŞ SONRASI GÖREVLER)**

#### **1.3.1 Uçuş öncesi**

- Gelen uçak için park yeri tahsisi,
- Park yeri kılavuzu ve körük/dış merdivenlerinin hizmete elverişliliğinin kontrolü,
- FOD (Yabancı nesne hasarı) açısından park yerinin denetlenmesi,
- Yer hizmet ekipmanının hizmete elverişliliğinin kontrolü,
- Körüğün/dış merdivenlerinin doğru park edildiğinin ve park yerinde yer hizmet ekipmanının bulunmadığının kontrolü,
- Park yeri kılavuzu/personelinin konumunun kontrolü,
- Hava aracına takoz konması,
- Emniyet konisinin yerleştirilmesi,
- Jeneratörün (GPU) bağlanması,
- Hasarlar için hava aracının bakarak kontrolü,
- Körük/dış merdivenlerin yaklaştırılması,
- Yolcu kapılarının açılması,
- Yolcuların indirilmesi,
- Yer hizmeti ekipmanlarının yerleştirilmesi ve emniyet cihazların doğru kullanılması,
- İkram servis araçlarının yerleştirilmesi,
- Ambar kapısı açılması.

#### **1.3.2 Uçuşa hazırlık**

- İkram servisinin yüklenmesi/boşaltılması,
- Kabin temizliği,
- Yakıt ikmali,
- Mürettebat değişimi,
- Bagaj yüklenmesi,
- Su servisi,
- Tuvalet servisi,
- Yolcuların binmesi,
- Bagaj mütabakatı,

- Belgelerin tamamlanması,
- Geriye itme konumunun alması,
- Bagaj kapılarının kapanması,
- Yer hizmet ekipmanlarının uzaklaştırılması,
- Emniyet konilerinin kaldırılması,
- Kabin kapılarının kapanması,
- Körüklerin/dış merdivenlerin çekilmesi,
- Buz çözme işlemleri (de-icing) yapılması,
- Uçağın etrafında dolaşarak gözle kontrol yapılması,
- Jeneratörün (GPU) ayrılması,
- Takozların kaldırılması,
- Hava aracının push-back traktöründen ayrılması/motor çalışmaya başlaması.

### 1.3.3 Uçuş sonrası

Uçak Push-back yaptıktan sonra

- Hizmet alınan yer kuruluşunun (TGS/Havaş/Çelebi) Servis Formu alınır (Yaptığı hizmeti işlediği form),
- Kredi Mektubu verilir (anlaşması varsa),
- DHMİ (konma, konaklama, park,)
- Yakıt,
- İkram,
- De-icing/anti-icing (varsa).

Bütün bu formlar muhasebeye gönderilir.

### 1.4 YÖNETİM FONKSİYONLARI

- Taşıyıcının ihtiyaçlarına uygun olarak, yerel usuller geliştirmek ve sürdürmek.
- İstendiği gibi, taşıyıcıya ait tüm haberleşme için gerekli işlemleri yapmak.
- Raporlar/İstatistikler ve belgeleri hazırlamak, göndermek ve dosyalamak ve taşıyıcı veya yerel koşullar dolayısıyla gerekebilecek diğer yönetimsel icraatları yerine getirmek.
- Taşıyıcının el kitapları, sirküler vb. gibi hizmetlerin icrasına ilişkin yayınlarını tutmak ve takip etmek.
- Taşıyıcı ile anlaşmaya varıldığı gibi, faturaları, malzeme siparişlerini, yer hiz-

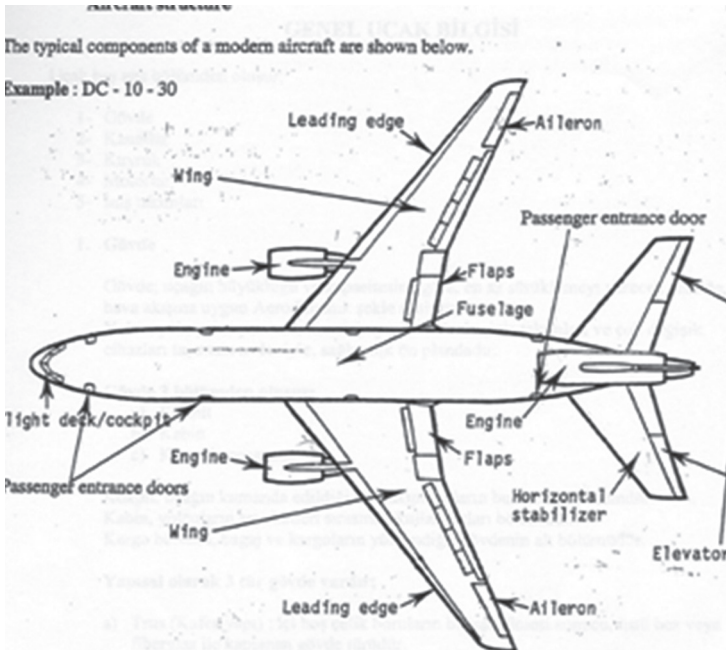
metleri hesap pusulalarını, iş emirlerini vb. gibi belgeleri taşıyıcı adına kontrol etmek imzalamak ve iletmek.

**Değişik ibare: 12/05/2011-6567)** Hava taşıyıcısı adına havaalanı kolaylıklarıyla ilgili işlemleri yürütmek.

## 2. UÇAK VE BÖLÜMLERİ

Uçak beş ana bölümden oluşur

1. Gövde
2. Kanatlar
3. Kuyruk
4. Motorlar
5. İniş takımları



Havalimanlarında güvenli bir şekilde çalışmak için, uçak hakkında bilmeniz gereken terminoloji ve özellikler vardır.

**Uçağın sağ veya solu,** daima kokpit perspektifinden belirlenir(kokpit in baktığı yön).

**Uçağın sol tarafı Port** olarak adlandırılır.

**Uçağın sağ tarafı Starboard** olarak adlandırılır.

Uçağın gövdesi **Fuselage**,

Gövdenin, **kanatların arkasında kalan bölümü** ise **Aft** olarak adlandırılır.

Gövdenin, **kanatların önünde kalan bölümüne** ise **Forward** denir.

Uçakların değişik kapıları bulunmaktadır.

**Uçaklar iki sınıfa ayrılır :**

**Geniş gövdeli**

**Dar gövdeli**

Uçakların büyüklüğünden başka, bu iki sınıfa ayırabilmenin diğer bir yolu, kapılarının çalışma (açılma ve kapanma) biçimidir.

**Dar gövdeli** uçaklar **manuel olarak çalışan kapılara** sahiptir

**Geniş gövdeli** uçaklar **hidrolik sistemle çalışan kapılara** sahiptir.

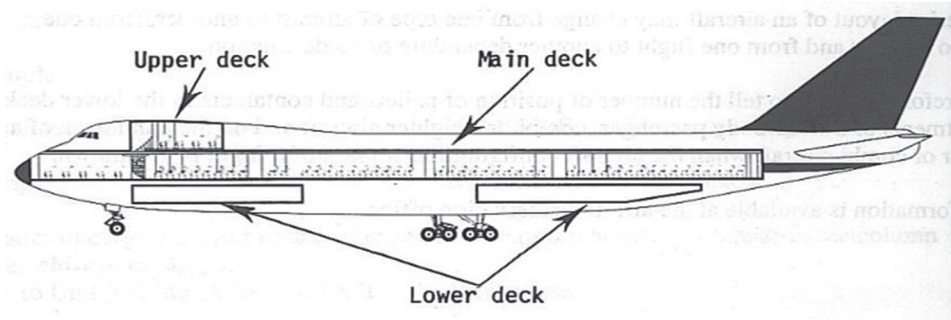
Uçağın ait olduğu sınıf, uçağa hizmet verilirken kullanılan prosedür ve ekipmanları da belirler.

**Uçağın gövdesi üç bölümden oluşur:**

**Main deck**

**Lower Deck**

**Upper Deck**



**Ana güverte (main deck):**

**Yolcu uçağında, Main Deck ve Upper Deck;** yolcuların oturtulduğu kabin olarak kullanılır.

**Kargo uçağında ise Main Deck** kargo, palet ve konteynerler için kullanılır.

**Lower Deck** kabinin alt kısmında yer alır. Belly ve/veya Cargo Hold bölümlerinden oluşur.

**Belly :** Bağlanmamış, dökme yük ve posta için kullanılır. (loose loaded, bulk cargo, mail) Savrulup, dağılmayı önlemek için ağlarla, kompartmanlara bölünebilir.

**Cargo hold:** Konteyner ve paletler içindir. (Containers, pallets)

Uçakların değişik kapıları bulunmaktadır. Oluşabilecek bir karışıklığı önlemek için, bu kapıların isimlerini ve yerlerini bilmemiz, önem taşımaktadır.

En önemli ayırım **Yolcu ve Servis kapıları** arasında yapılmıştır.

Yolcu kapıları genellikle, **uçağın sol tarafında** bulunmaktadır. Sayıları, uçağın tipine ve büyüklüğüne bağlıdır.

**Servis kapıları**, genellikle **sağ tarafta**, yolcu kapılarının tam karşısında bulunur. İkram ve temizlik gibi hizmetler için kullanılır.

Kargo, uçağa, **kargo veya belly kapısından** yüklenir.

Bu iki kapının arasında büyük farklılık bulunmaktadır.

Kargo kapıları ana güverte yükleme alanına açılan, **mekanik olarak çalıştırılabilen** kapılardır. Özel olarak eğitilmiş personel veya uçak ekibi tarafından çalıştırılabilir.

Belly kapıları alt güverte bulk kargo alanına manuel olarak açılan kapılardır. Genellikle dar gövdeli uçaklarda bulunur.

### 3. TANIMLAR

#### HAVA TRAFİK SERVİSLERİ (ATS: Air Traffic Services)

1- **ATC (Air Traffic Control):** Hava Trafik Kontrol

- Meydan Kontrol-Kule (**Tower**)
- Yaklaşma (approach) Kontrol (**APP**)
- Yol-Saha (area) Kontrol (**ACC**)

2- **FIC (Flight Information Center):** Uçuş Bilgi Merkezi

3- **FIS (Flight Information Service):** Uçuş Bilgi Hizmeti



**Hava Trafik Kontrol Müsadesi (Air Traffic Control Clearance)**

Bir uçağa bir hava trafik kontrol birliği tarafından belirtilen şartlar altında, seyir etmesi için verilen yetki.

**Uçuş Planı (Flight Plan)**

Hava Trafik Birliğine verilen ve bir uçağın tasarlanan uçuşuna veya bir kısmına ait bilgileri ihtiva eden plan.

**Hava yolu (Airway)**

Koridor formatında oluşturulmuş kontrollü saha veya bu sahanın bir bölümüne denir.

**Havalimanı**

Havaalanlarında bulunan binaların ve kuruluşların oluşturduğu yerdir.

**Havaalanı**

Karada veya suda, kısmen veya tümüyle uçakların iniş, kalkış ve yer hareketleri için kullanılması amacıyla belirlenmiş sahadır.

Uçak, yer ekipmanları ve personelin hizmet üretiminde bulunduğu uçak park alanı, araç park alanı, araç hareket sahaları ve personel hareket alanlarından oluşur.

Uçaklar, yolcu ve yük alma boşaltma işlemini, yakıt ikmali ve bakım ihtiyaçlarını apron sahasında karşılar. Bu alanlarda araç kullanma, yürüme belirli kurallara göre yapılır. Bu alanların kontrol ve denetimi DHMİ sorumluluğundadır.

**RWY-Run Way (PİST)**

Uçakların kalkış iniş yapabildikleri, belirli genişlik ve uzunlukta olan, iniş ve kalkış için aletlerle donatılmış alanlardır. Pistler pusula yönünde aldığı dereceye göre 10 derece aralıkla ve iki rakamlı olarak adlandırılır. Örneğin; pusulanın 180 dereceyi gösterdiği bir pist R18 şeklinde gösterilir.

**TWY-Taxi Way (Taksi yolu)**

Apron ile pisti birbirine bağlayan, yalnızca uçakların hareket edebildiği, (gerekli hallerde araçların da kullanabildikleri) yoldur. Birden fazla TWY olan havaalanların da belirli standartlara göre adlandırılır. Örneğin; A Taxi yolu, B Taxi yolu gibi.

**Apron**

Havalimanındaki uçakların park ettiği yolcu ve yük boşaltmaları, akaryakıt ikmali veya bakım ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla tahsis edilmiş saha.

### **PAT Sahaları**

Pist, apron ve taksiyolu sahaları ile hava alanı sınırları içerisinde, hava tarafındaki diğer bitişik sahaları.

### **Park Pozisyonları**

İlgili meydan otoritesi tarafından uçaklara tahsis edilen ve uçağın belirli bir zaman diliminde ihtiyaçlarını gidermesi için DHMİ otoritesi tarafından tahsis edilen herhangi bir numaralı park sahasıdır (açık/körük).

### **Hava Aracı**

Havalanabilen, havada seyredabilen her türlü araç.

### **Apron Hız Limiti**

Apronda hareket eden bütün araçlar; apron sarı emniyet çizgisini kat ederken veya bu çizgi ile terminal arasındaki koridorda hareket ederken, belirlenmiş 25 km hız limitini aşmamalıdır. Şut bölgesinde hız limiti 10 km'dir.

### **Hizmet Ekipmanları**

Uçak Servis Ekipmanları,  
Hareket Ekipmanları,  
Ucak Yükleme Ekipmanları.

### **Follow -Me Aracı**

Uçak Servis Ekipmanıdır. Uçakların taksi yolundan park yerine yanaştırılması, kılavuzluk hizmetinin yapılabilmesi için belirli donanıma sahip araçtır.

### **Marshalling**

Uçakların parklandırılması ve park yerinden çıkışı için belirlenmiş uluslararası yönlendirme hareketleridir.

### **Marshalling Flaması**

Uçaklara marshalling hizmetinin verilmesinde kullanılan, gece ışıklı gündüz fosforlu kırmızı renkte boyanmış işaret verme araçlarıdır.

### **Uçak Park Sahası Rehber Çizgisi**

Apron ve taksi yolundan, uçağı park edeceği alana yönlendiren ve uçağın emniyetli bir şekilde parklanması için oluşturulmuş sarı çizgilerdir.

### **Yolcu Merdiveni**

Yolcu Hizmet Servis Ekipmanıdır. Yolcu ve personelin uçağı inip binmesini sağlayan araçtır.

**Yolcu Otobüsü**

Terminal ile park sahası arasında yolcu ve mürettebat taşıyan araçtır.

**VIP Otobüsü**

Terminal ile park sahası arasında VIP yolcu taşıyan araçtır.

**Konveyör**

Bagaj, kargo ve postanın yüklenilmesi veya boşaltılması için kullanılan hareketli bant sistemidir.

**Bagaj Arabası**

Uçak ve Terminal arasında bagaj, kargo ve posta taşır.

**Traktör/ Çekici**

Uçak ve Terminal arasında bagaj, kargo ve posta taşıyan motorsuz araçlar için çekme işlemini yapan araçtır.

**High Loader**

Konteyner ve palet yüklemesinde kullanılan araçtır.

**Dolly**

Palet ve konteynirlerin apron içinde, bir yerden bir başka yere ulaşımını sağlayan araçtır.

**Konteyner**

Uçak ve terminal arasında bagaj, kargo ve posta naklinde kullanılan standart ölçülerdeki metal kutudur. Motorlu araçlar ile çekilir.

**Palet**

Üzerine bagaj, kargo ve posta yüklenebilen değişik ölçülerdeki metal düzgün platformdur.

**Forklift**

Ağır yüklerin yüklenmesi ve boşaltılması için kullanılan araçtır.

**Auxiliary Power Unit (APU)**

Motorlar çalışmıyorken uçağa, aircondition, elektrik ve motor çalıştırma havasını sağlar.

**Ground Power Unit (GPU)**

APU sistemi arızalı olduğu uçaklarda elektrik teminini sağlayan gezgin jeneratördür.

### **Air Starter Unit (ASU)**

APU sisteminin arızalı olduğu durumlarda, uçaklarda motorların ilk hareketini sağlar.

### **Air Condition Unit (ACU)**

İklimе göre uçak kabinine sıcak veya soğuk hava üfleyen araçtır. APU sistemi arızalı olduğunda veya dinlendirilmek istendiğinde talep üzerine kullanılır.

### **Su Aracı**

Uçaklara kullanım amaçlı temiz su basan araçtır.

### **Tuvalet Aracı**

Uçak tuvaletlerinin atık suyunu çeken ve yeniden ilaçlı su basan araçtır.

### **De-Icing**

Uçağı kar ve buz gibi oluşumlardan arındırmak için basınçlı sıcak su ile uçak yüzeyinin yıkanması işlemidir.

### **Anti-Icing**

Buzlanmayı geciktirmek için standart bazı karışımların uçak yüzeyine sıkılması işlemidir.

### **Towbar**

Uçak ile Towcar arasındaki bağlantıyı sağlayan silindir blok, uçak itme ve çekme demiridir.

### **Towcar**

Uçak itme ve çekmek için kullanılan araçtır. Uçağın park pozisyonundan çıkarılarak, başka park pozisyona çekilmesini (push back) ve uçuşa hazırlamasını sağlar.

### **Towbarless**

Towbar olmaksızın uçağı önden kaldırarak itmeyi ve çekmeyi sağlayan araçtır.

### **Medcar/Ambulift/Hasta Aracı**

Yürüme engeli olan, sedyeli yolcuları kaldırarak uçağı bindirmeye sağlayan araçtır.

## **4. YER GÖSTERİCİLİK (MARSHALLING)**

Varışta ve/veya kalkışta yer göstericilik (marshalling) sağlamak veya düzenlemek.

Hava alanları PAT sahalarında follow-me ve marshalling hizmetleri, ICAO Ek-14.

(Hava Alanları) standartlarıyla, Ulaştırma Bakanlığı “Hava Alanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği(SHY-22)” ile DHMİ “Hava Alanları PAT Sahaları Hizmetleri Yönergesi” ve “Hava Alanları PAT Sahalarında Araç Kullanma Yönergesi”nde yer alan usul ve esaslara göre yürütülür.

Hava alanlarında PAT sahaları follow-me ve marshalling hizmetleri, sadece sözkonusu Yönetmelik kapsamında yetkilendirilmiş yer hizmetleri kuruluşlarınca yapılır.

Hava Alanları Follow-me ve Marshalling Hizmet Yönergesi”nde yer alan usul ve esaslara göre yürütülür.

### **DHMİ- Hava Alanları Follow-me ve Marshalling Hizmet Yönergesi**

**Madde 13-** Uçakların hizmet verilerek parklandırılması ve gerekiyorsa park sahasından ayrılmasının sağlanması hizmeti olan marshalling hizmeti esasları aşağıdadır.

- a) Marshalling hizmetlerinde kullanılan uluslararası işaretler Ek-1’de verilmiştir.
- b) Hava alanına gelen tüm uçaklara marshalling hizmeti verilerek parklandırılma yapılır.
- c) Uçaklara marshalling hizmeti öncelikli olarak yer hizmetleri kuruluşları ve hava taşıyıcıları yetkili personeli tarafından verilir.
- d) Otomatik parklama sistemi bulunan park sahaslarında, uçağın parklanması sistem marifeti ile olur. Ancak sistemin devre dışı kalması ihtimaline karşı yer hizmetleri kuruluşunun marshalling hizmeti verecek personeli hazır bulunmalıdır.
- e) Uçağın park sahasına herhangi bir nedenle yer hizmetleri kuruluşu veya hava taşıyıcısı personeli gelmemiş ise, uçak Hava Alanı İşletmecisi yetkili personeli tarafından marshalling hizmeti verilerek parklandırılır.
- f) Marshalling hizmetini veren personel, marshalling işaretleri, uçak park sahasları, uçak park sahası çizgileri, uçak tipleri ve apron emniyet kuralları hakkında eğitimden geçirilmiş olmalıdır.

## 4.1 PARK ETME

### 4.1.1 Uçağın Takozlanması



- Takozlar yüksek görünürlüğe sahip bir renkte olmalı veya yüksek görünürlüğe sahip işaretlemelerle belirtilmelidir.
- Takozun şekli lastik temas edeceği noktalarda yaklaşık 45 derecelik açıyla 3 köşeli olmalıdır.
- Takozlar uygun sürtünme katsayısına sahip ve yeterli sertlikteki bir malzemeden yapılmış olmalıdır.
- Takozun boyu tekerleğin boyu ve lastiğin tipine göre seçilmelidir.
- Gelen uçaklara takoz koymadan önce motorların durdurulduğuna, çarpmayı engelleyici ışıklarının söndüğüne ve yetkilinin takoz koyulmasına izin verdiği bakılmalıdır.
- Uçak tamamen durduktan sonra uçağın ön dikme lastiklerinin önüne ve arkasına, motorları ve çarpmayı engelleyici ışıkları söndükten sonra da ana dikmelerine yerleştirilmelidir.
- Takozlar, tekerlek aks'larına paralel ve lastiğe hafif bir şekilde temas edecek şekilde yerleştirilmelidir.
- Takozlar güvenli bir yerde muhafaza edilmeli ve apron üzerinde zarar verebilecek durumda bulundurulmalıdır.
- Takozlar yetkili kişilerin (kaptanın) onayı alınmadan yerlerinden alınmamalı..
- Takozlar kullanıldıktan sonra muhafaza edildikleri alana bırakılmalıdır.
- Kuvvetli rüzgar koşullarında ilave takozlar koyarak uçağın emniyeti sağlanır.

**Normal Hava şartlarında:** Geniş Gövdeli uçaklarda 4 takoz öne 2 takoz ana iniş takımlarına konur. Diğer uçaklarda 2 takoz öne, 2 takoz ana iniş takımlarına konur.

**Şiddetli rüzgarlarda 45km/h (25 knot) üzerinde:** Ön tekerleklerde değişme olmaz, sağ ve sol ana dikmelere 2 şer takoz daha konur.

Teknik personel veya eğitim almış görevli personel uçağın park pozisyonuna yanaştığını ve takozlamanın yapıldığını yerden kokpite dahili konuşma hattından bildirir.

#### 4.1.2 Emniyet Konilerinin kullanımı



**Emniyet Konilerinin kullanım amacı:** Uçağa zarar verilmesi mümkün alanlarda tampon bölge oluşturmaktır.

**Emniyet Konileri aşağıda belirtilen şekillerde yerleştirilir.**

- Hava aracı park konumunu aldıktan sonra hemen; kanat uçlarına,
- Hava aracına yaklaşmak için geçiş izni verince; Kanatlarda bulunan her motorun önüne,
- Normal işleyişlerinin dışında kullanılmak üzere uçak altına yerleştirilen yer hizmet ekipmanlarının önüne,
- Kuyruk ve araç yolu gibi uçağa yakın olan bölgelere,
- Amaca uygun olarak kullanılmak üzere konulan kukalarda sayı azaltmaya gidilmez.

#### Emniyet Konileri aşağıdaki durumlarda toplanırlar

- Uçağın kalkış işlemlerine başladıktan hemen önce,
- Toplandıktan sonra depolandıkları alana bırakılırlar.

### 4.2 YÜKLEME/BOŞALTMA VE İNDİRME/BİNDİRME

#### 4.2.1 Yer Hizmeti Ekipmanları

Uçağın tipine ve yükünün özelliğine veya talep edilen hizmete göre aşağıda belirtilen ekipmanlar hazır ve çalışır durumda olmalıdır. Ekipmanların amacına uygun kullanılması için düzenli kontrollerinin yapılması gereklidir.

- Elektrik temini yapan tertibat / Ground Power Unit (GPU)
- Tuvalet Servis Aracı / Toilet Service Truck
- Klima / Aircraft Cooling Unit
- İçme suyu aracı / Potable Water Truck
- Motorların hareketini sağlayan tertibat / Air Starter Unit (ASU)
- Konteynir ve Palet yüklemesindeki araç / Container / Pallet Loader
- Ana Ambar yükleme aracı / Main Deck Loader
- Taşıyıcı bant / Conveyor Belt
- Ağır yüklerin boşaltılması ve yüklenmesi için kullanılan araç / Fork lift

- Palet taşıyıcısı / Pallet Transporter (Dolly)
- Konteynir taşıyıcısı / Container Transporter
- Kram yükleme aracı / Catering Lift Truck
- Konteynir depolama askısı/ULD-Storage racks
- Bagaj ve Kargo arabaları / Baggage / cargo carts
- Römorkör / Tugs
- Yolcu merdivenleri / Passenger steps
- Bakım merdivenleri / Maintenance steps
- Köprüler / Jet bridges
- Uçak itme araçları / Aircraft Tow tractors
- İtme çubukları / Tow bars
- Buz çözme aracı / De-icing unit
- Buz çözme sıvısı / De-icing fluid
- Kar sabanı / Snow plow

#### 4.2.2 Yer Hizmet Ekipmanlarının Yerleştirilmesi

- Uçak park pozisyonuna yanaşmadan önce belirlenmiş sınırların dışında tutulmalılardır.
- Yükseksebilen ekipmanlar uçağa yanaştırılmadan kesinlikle yükseltmemelidirler.
- Uçağa yaklaşan ekipmanlar yürüme hızından daha hızlı kullanılmamalıdır.
- Eğer ekipmanı kullanırken yer sınırlı ise mutlaka ikinci kişi hareketi gözlemelidir.
- Uçağın ağırlığının değişeceği hesaba katılarak yer hizmet ekipmanları uçağa yanaştırılmalıdır.
- Ekipman ve araçlar uçağın gövdesinde,eğer var ise kabin kapılarının altındaki çizgi de, kalmalı ve daha yüksekte olmamalıdır.
- Sadece yetkili personel uçak tamamen durmadan ve çarpma engeleyici ışığı sönmeyen uçağa yaklaşabilir.

#### 4.2.3 Yer Hizmet Ekipmanlarının Kullanılması

- Yalnız yeterli eğitim alan, nitelikli ve yetkili kişiler tarafından kullanılmasına izin verilir.



- Ekipmanlar sadece amaçları için kullanılırlar.
- Ekipmanlar taksi yapan uçağın veya inen/binen yolcuların önünden, asla geçirilmezler.
- Uçaklar ve yayalar daimakendilerine tahsis edilen yolları kullanmalıdırlar.
- Apron araçları, uçak park pozisyonuna yanaşınca kadar, kendilerine tahsis edilen mahallerde sabit olarak bulundurulurlar.
- Köprüler uçak yanaşmadan önce en güvenli bölgede muhafaza edilmelidirler.

Herhangi bir ekipman, uçağın tamamen yanaşmasından, takozların konmasından, motorların durdurulmasından, çarpmayı engelleyici ışıklarının kapatılmasından önce ve yer ile kokpit arasındaki iletişim sağlanmadan uçağa doğru hareket edemez.

**NOT: Motoru durdumak için harici elektriğe ihtiyaç duyulabilir.**

- Araçlar uçağa yanaştırılırken veya ayrılırken yaya hızından daha yüksek hızda kullanılmamalıdır.
- Merdivenler, köprüler, ikram araçları, taşıyıcı bantlar gibi araçlarda bulunan lastik koruyucular uçağın gövdesine zarar verebilecek şekilde sıkıştırılmamalıdır.
- Yolcu merdiveni veya köprü kabinden ayrılmadan önce mutlak surette kabin görevlisine haber verilmelidir. Ekipmanlar güvenlik tedbiri alınmadan veya kapıyı kapatmadan asla yerlerinden alınmazlar.
- Kalkış işlemlerinde kullanılmayan diğer tüm ekipmanlar uçağı itme işlemi başlamadan evvel güvenli bir şekilde muhafaza edildikleri alana bırakılırlar.

**Gerekli durumlarda:**

- İniş takım kilitlerini
- Motor emniyet kılıflarını
- Pitot kılıflarını
- Satış kontrol kılıflarını
- Kuyruk dikmelerini ve/veya uçak güvenlik kordonunu
- Yerleştirmek ve/veya çıkarmak

### 4.3 KAPI İŞLEMLERİ

Yolcu işlemi ve Kargo işlemleri için kullanılan kapılar sadece yetkili teknik personel veya Kabin görevlileri tarafından açılıp kapatılırlar.

### 4.3.1 Kargo Kapıları

Yükleme işçileri yetkili olarak eğitim aldıktan sonra alt seviyedeki ambar kapaklarını açma ve kapatma işini yerine getirebilirler. Şahısların kumanda ettiği kargo kapılarında göstergelerin kapalı olarak gösterdiği durumu iki defa kontrol etmek gereklidir. Yüklemenin tamamlanmasından sonra uçağın kalkışından sorumlu çalışanlar ambar kapaklarının doğru bir şekilde kapatıldığını kontrol etmelidirler. Güvenli kapı açma ve kapatma prosedürleri ambarların iç kısmında yazılı olarak bulunmaktadır.

### 4.3.2 Yolcu Kapıları

Eğer uçakta mürettebat yok ise tüm yolcu kapıları dışarıdan sadece yetkili teknik personel tarafından açılır. Eğer içeride mürettebat var ise onlar tarafından açılır. Ön ve arka kapıya merdiven yanaştırılır.

Yolcu kapıları kırmızı güvenlik şeridi takılıyken veya kapıdaki pencereye yakın bir yerden görünen lambanın açık olması durumunda kesinlikle açılmaz. Kapı açıldıktan sonra, yetkili personel yolcunun veya kabin memurlarının merdivene veya köprüye adım atmadan düzgün bir şekilde yanaştırdıkları onayını almalıdır.

Köprüler, merdivenler, ikram araçları gibi hizmet araçları uçak kapılarından ayrılmadan önce mutlaka kabin görevlileri haberdar edilmelidir. Yolcu merdivenleri, köprüler veya ikram araçları yolcu kapılarına güvenlik aleti takılmadan veya kapatılmadan veya kabin görevlisi kapama işlemine başlamadan yerlerinden uzaklaştırılmazlar.

Güvenlik veya hava muhalefetinden dolayı dışarıda hiç bir ekipman olmadan kapı açılırsa güvenlik şeridi çekilir ve yapılmakta olan işlem kabin görevlisi tarafından izlenir.

### 4.3.3 Havaaracı ile havaalanı terminaleri arasında Yolcu ve mürettebat naklini sağlamak.

#### Açık Park Pozisyonu Yolcu İşlemleri

- Terminal ile uçak arasındaki otobüsle yolcu taşınması veya yolcunun bu arayı yürümesi işlemi kontrol altında tutulmalıdır.
- Yolcunun güzergahı açıkça belirtilmiş ve görülebilir olmalıdır.
- Yolcunun uçağa binışı ve inişi yürüme mesafesinde olsa bile, cep telefonu ile konuşması terminale girinceye kadar engellenmelidir.
- Yolcular uçaktaki çıkıntılardan, pervanelerden, yer hizmet araçlarından, yakıt alanlarından uzak tutulmalıdır.

#### 4.3.4 Yükleme işlemi

- İkrâmın, yakıtın, yüklemenin ve yer hizmet ekipmanlarının yerleşiminden ve benzer işlemlerin başından sonuna kadar sorumluluk ve gözlem yerine getirilir.
- Yükleme prensipleri bilinmeli ve uygulanmalıdır.
- Taşıyıcının talimatları ve yöntemlerine uygun olarak, yükü hava aracına yüklemek, istif etmek ve emniyete almak.
- Hava aracı içi yükleme sistemini taşıyıcının talimatlarına uygun olarak çalıştırmak.

##### 4.3.4.1 Uçak Yükleme Ekipmanları

- Konteynır ve Palet yüklemesindeki araç / Container / Pallet Loader
- Ana Ambar yükleme aracı / Main Deck Loader
- Taşıyıcı bant / Conveyor Belt
- Palet taşıyıcısı -Dolly/ Pallet Transporter-Dolly
- Konteynır taşıyıcısı / Container Transporter
- İkrâm yükleme aracı / Catering Lift Truck
- Bagaj ve Kargo arabaları / Baggage / cargo carts

Bu araçlar kullanılmadan önce çalışabilir durumda oldukları kontrol edilmelidir.

Ambar yükleme sınırları, palet ve konteynırların azami yük kapasiteleri geçilmemelidir.

Uçak içi palet ve konteynırları tutan kilit sistemi yüklerin yer değiştirmelerini engellemek için sağlamlaştırılmalıdır.

Dar ve geniş gövdeli uçaklarda, uçak içi yükleme sistemleri makine veya container yükleme araçlarını kapsar.

Bu araçların hizmeti aksatacak arızaları hemen rapor edilmelidir.

##### 4.3.4.2 Yükleme prensipleri ve Raporlanması

- Yük ve yükün yüklendiği kısımlar yükleme talimatına uygun olmalıdır.
- Yükleme talimatına göre yüklemenin yerine getirildiği gözlemlenir.
- Konteynır numaralarının kayıt altına alındığı ve ağırlık ve sayıların yükleme talimat formuna yazılır.
- Yükleme talimatı formu dolduran tarafından imzalanır.

#### 4.3.4.3 **Yükleme aksaklıkları ve Raporlanması**

- Yükteki hasar, akan paketler ve uçak yükleme sistemindeki aksaklıklar ve benzer durumlar rapor edilir.
- Yükleme talimatlarına uymayan durumlar yüklemeden sorumlu kişiye rapor edilir.

#### 4.4 **BOŞALTMA İŞLEMİ**

- Boşaltma ilkeleri ve uçağın dengesiyle ilgili prensipler bilinmelidir.
- Yük üzerinde görsel kontrol yapılmalı ayrıca boşaltma işlemi yapıldıktan sonra ambar içi kontrol edilmeli var ise hasar raporlanmalıdır.
- Yükü hava aracından boşaltmak, bağlama malzemelerini taşıyıcıya iade etmek

#### 4.4.1 **Bozulabilir maddeler, canlı hayvan, değerli maddeler, haber filmleri, tehlikeli maddeler ve diğer özellik arzeden yüklemeleri, taşıyıcının talimatına uygun olarak yüklemek, düzenlemek ve emniyete almak.**

##### **Bozulabilir kargolar**

Bozulabilir kargolar IATA Perishable Cargo Regulations kuralları uygulanır.

##### **Değerli kargolar**

Uçakta ya emniyeti kontrol altına alınmış bölümlerde veya değerli kargolar için belirlenmiş alanlarda taşınır. Taşıyıcı kuralları uygulanır.

##### **Canlı hayvanlar**

IATA Live Animal Regulation kuralları dikkate alınır.

- Isıtma ve havalandırmanın olduğu kompartmanlara yüklenmelidir.
- Canlı hayvanlar kalkışa yakın kapı ağzına yüklenerek önce indirilmesi sağlanmalıdır.
- Canlı hayvan kafesleri (konteynırlar) daima dik durumda yüklenir ve bağlanır.
- Uzun süreli uçuşlarda kuş taşımacılığı yapılırken hayvanların beslenebilmeleleri için kargo kompartmanlarının ışıklarının açık olması gereklidir.
- Birbirlerine düşman hayvanlar örneğin kedi ve köpekler birbirlerini görmeyecek şekilde aynı kompartmana yüklenebilirler.

Zehirli ve Bulaşıcı Maddeler, Radyoaktif Maddeler, Kuru buz, Manyetik Materyaller, Akülü Araçlar ve Soğutulmuş Sıvılaştırılmış Gazların yüklemesi IATA DGR kurallarına göre sertifikalı personel tarafından yapılır.

#### 4.4.2 Taşıyıcının talimatları doğrultusunda yükü havaaracı içerisinde dağıtmak.

- Ambar kapaklarını açmak ve emniyete almak.
- Yükleme tamamlandığında ambar kapaklarını emniyete almak ve kilitlemek.
- Safra torbalarını taşıyıcının talimatına uygun olarak safra ile doldurmak.
- Doldurulmuş safra torbalarını temin etmek.
- Havaaracı ile havaalanı terminalleri arasındaki nakilde, yükleme/boşaltma esnasında, değerli ve hassas kargolara özel itina göstermek ve korunmalarını sağlamak.

### 5. HAVAARACININ YER DEĞİŞTİRMESİ

- Uygun çeki demiri ve/veya geri itme ekipmanını sağlamak, takmak veya çıkarmak.
- Taşıyıcının talimatları doğrultusunda havaaracını çekmek veya itmek.
- Taşıyıcının talimatları doğrultusunda diğer karşılıklı anlaşılmış noktalar arasında havaaracını çekmek.
- Çekme esnasında yetkili, pilot mahali frenleme teknisyeni temin etmek.

#### 5.1 MOTOR ÇALIŞTIRMA

Motor çalıştırma için uygun üniteyi(leri); sağlamak, yerleştirmek çıkarmak ve işletmek.

##### 5.1.1 Motor Çalıştırma ve İtme / İtme çubuğunun çıkarılması / Engine Starting and Pushback / Tow out.

###### 5.1.1.1 Yetkili personel aşağıdaki durumlardan emin olmalıdır

- İhtiyaç duyulmayan yer hizmet ekipmanları hemen uzaklaştırılmalıdır.
- Yer hizmet araçları kendilerine tahsis edilmiş park sahalarında konuşlandırılmalıdır.
- Biniş işlemleri tamamlandıktan sonra yolcu kapısı kabin görevlisi tarafından kapatılmalıdır.
- Yolcu merdivenleri ve Köprüler kapılar tamamiyle kapandıktan sonra uzaklaştırılırlar.

Prencip olarak, itme işlemi yetkilendirilmiş teknisyenler tarafından yapılır.

Dahili görüşme hattı bu işlem süresince kullanılmalıdır eğer yoksa elle yapılacak işaretler yer ve kokpit arasında kullanılabilir. İtme işlemi süresince haberleşmeyi

sağlayan kişi ön iniş takımlarından güvenli bir mesafede bulunmalıdır. İtme işlemi sırasında kokpitte mutlaka yetkili kişi bulunmalıdır. Park yeri değiştirilirken dahi en azından teknisyen bulunmalıdır.

#### **5.1.1.2 Yetkili personel aşağıda belirtilen araçları temin etmelidir**

- Dahili hattın çalışıp çalışmadığını kulaklık kanalıyla Kokpit personeliyle temas geçerek kontrol etmeli veya el hareketleriyle iletişimi sağlayacak düzeyde olmalıdır.
- İtme ve motor çalıştırma işlemlerini yapacak personellerin haricindeki herkes park yerini terk etmelidir.
- Hava emme alanı ve infilak etki alanlarında bulunan personel, yer hizmet araçları ve yabancı maddelerden arındırılmalıdır.
- Eğer gerekli ise motor çalıştırmak için uygun yer hizmet aracı hazır tutulmalıdır.
- Yangın söndürme cihazı hazır bulundurulmalıdır.
- Tüm kabin ve ambar kapıları kapatılmalıdır.
- Uçağın elektrik sistemi çalışmıyorsa harici elektrik ünitesi ile motor çalıştırma sağlanmalıdır.

#### **5.1.1.3 Dikkat edilmesi gereken önemli noktalar**

- Uçuş ekibi motor çalıştırma ve itme işini başlatmadan önce kule ile temas kurup gerekli izinleri aldıktan sonra çarpmayı önleme (anti-collision light) ışıklarını yakarak işleme başlamalıdır.
- İtme işlemi sırasında, motor çalıştırma eylemi itme yapan kişi ve Pilot'un muatabık kalmasından sonra yapılır.
- İtme eylemi ile ilgili herkes çok dikkatli olmalıdır.
- Dahili hat eğer Pilot ile konuşmaya olanak sağlamıyorsa, itme işlemi sırasında motor çalıştırma işlemi yapılmaz.
- Harici elektrik ünitesi ve harici hava ünitesi kullanıldığı zaman uçucu ekip durumdan haberdar edilmelidir.
- Uçağın gövdesinde kar, buz veya kar erimesi var ise hemen uçucu ekip haberdar edilmelidir. Meydan otoritelerinin uygulamalarına göre motor çalıştırma işlemi itmeden önce veya itme işlemi bittikten sonra yapılabilir.
- Yetkili kişi hava emiş alanına ve tahrip alanına kimsenin girmediğinden emin olmalıdır.
- Yetkili kişi anormal bulduğu her şeyi Pilot'a rapor etmelidir.

#### 5.1.1.4 İtme /Çekme işlemi Push-back/Towing

**Push-Back:** Tüm yer hizmetleri tamamlanmış uçakların park pozisyonundan taksi yoluna çıkartılması için bulunduğu park pozisyonundan geriye doğru itilme işlemine denir.

**Towing:** Körük veya açık park pozisyonundaki bir uçağın; bakım, motor test, slot vb. Sebeplerle apronda yer değiştirmesine veya hangara çekilmesi işlemine denir.

##### 5.1.1.4.1 Push back işlemi

- Kaptandan tow-bar takılması için onay alınır,
- Bypass pimi takılır(kullanılıyorsa),
- Tow-bar uçağa bağlanır,
- Walk around check yapılır,
- Tow-bar push back aracına bağlanır,
- Uçağın döneceği yön öğrenilir,
- Uçağın frenleri bırakılır,
- Motorlar çalıştırılır,
- Uçağın frenleri tutulur,
- Tow-bar önce araçtan sonra uçaktan ayrılır,
- Bypass pimi alınır(kullanılıyorsa),
- Uçaktan ayrılarak taxi clearance verilir,
- Uçak hareket edinceye kadar pozisyonda beklenir.

##### 5.1.1.4.2 Uçağın etrafını dolaşarak kontrol edilecek noktalar (Walk around check)

- Kapılar,
- Motorlar,
- Kanatlar,
- Kargo kapıları,
- Su ve tuvalet kapakları,
- FOD,
- Takozlar,
- Uçak gövdesi.

##### 5.1.1.4.3 Çekidemirsiz İtme ve Çekme / Towbarless & Towing

Ön iniş takımını kullanarak gerçekleştirilen Çekidemirsiz itme ve çekme uygun ope-

rasyonel gereksinimleri karşılayan araçlarla uçağın ön iniş takımına zarar vermeyen, güvenilir ve iniş takımına zarar vermeme üzerine hatasız çalışan özel araçlarla yapılır.

#### 5.1.1.4.4 Çalıştırma İşlemleri (dahili telefonsuz) /Start-up Procedure (without interphone)

Kalkıştan önce, Pilot çalıştırma ve itme aşamasında hangi işaretlerin kullanılacağı hususunda yer personeliyle mutabakat sağlar. Çalıştırma almadan önce tüm kapıların ve panel kapaklarının kapalı olduğu, uçak gövdesinde hasar ve girinti olmadığı hususlarında kontroller yapılır.

## 6. GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

Uygun, yangınla mücadele ve diğer koruyucu ekipmanı; sağlamak, yerleştirmek, çıkarmak ve işletmek.

### 6.1 YANGIN KORUMASI

- Yangına karşı alınan önlem yangınla mücadeleden daha önemlidir.
- Şüphelenilen veya görülen ateşli durum hemen rapor edilmelidir.
- Elektrik tesisatındaki şüpheli durum hemen rapor edilmelidir.
- Apron sahasında veya apronda bulunan araçlar içerisinde sigara içmek kesinlikle yasaktır.
- Giyilen ayakkabı veya bot tabanında çelik ökçe, çelik pençe bulunması yasaktır.
- Yangınla mücadele araçlarının yerleri ve kullanım şekilleri personele öğretilmelidir.
- Yangınla mücadele araçlarına ulaşımın önü tıkanmamalıdır.
- Uçak içerisinde yangın tespit edildiyse eğer, kabinde bulunan herkes hemen haberdar edilmeli ve tahliye edilmelidir.
- Eğer mümkünse, kapılar ve ambar kapakları hemen kapatılmalıdır.
- Eğer yangın yer hizmet araçlarının birinde tespit edilirse, araç üzerindeki veya diğer yangın söndürme araçlarından faydalanarak kontrol altına alınır. Mümkün olduğunca çabuk uçak altından uzaklaştırılmalıdır.
- Ekipmanlar kazara yakıt dökülen mahallerde çalıştırılmamalıdır.
- Personele yangınla mücadele araçlarının tipi ve nasıl kullanıldığının eğitimi verilmelidir.



- Uçakta veya etrafındaki yangına karşı mürettebat veya personel hemen haberdar edilmeli ve tahliye işlemleri başlatılmalıdır.
- Hemen havalimanı itfaiyesine haber verilmelidir.
- Havalimanında çalışan personel taşınabilir yangın söndürme cihazlarının kullanımını ve yerlerini iyi bilmelidir.
- Teorik ve pratik olarak yangın söndürme cihazlarının kullanılması hakkında eğitim almalıdır.
- Uçak motoru yanmalarında kesinlikle uçuş mürettebatı tarafından müdahale edilmelidir.

## 7. HAVARACI TEMİZLİĞİ

### 7.1 DIŞ TEMİZLİK ve İÇ TEMİZLİK

Taşıyıcının talimatları doğrultusunda yetkilendirilmiş eğitimli personel tarafından kurallara uygun olarak temizlenir.

### 7.2 TUVALET SERVİSİ

#### 7.2.1 Tuvalet Servisi

Uçağın tuvalet tankları kabin amirinin isteğine göre boşaltılır. Yer hizmet kuruluşu kurallara uygun olarak (taşıyıcının GOM ları ve AHM kuralları) bu hizmeti vermelidir.

#### Özel gereklilikler:

- Çalışanlar ve çevre, tuvalet atıklarına ve kimyevilere maruz kalmamaları için korunmaları gerekir. Bu enfeksiyon riski efektif hijyen uygulamaları personele eğitimle verilerek hafifletilebilir. Bu işi yapan personel Kişisek Korunma Ekipmanını giymelidir.
- Tuvalet atıkları yerel mevzuata uygun bir tesiste imha edilmelidir.
- Taşınabilir Su Servis Ünitesine hizmet veren personel aynı zamanda Tuvalet Servis Ünitesine de hizmet veremez.
- Tuvalet servis sırasında dökülen atıklar için yerel ve çevresel kurallar hakkında prosedürler olmalıdır.

#### 7.2.2 Su Servisi

Su tankları yerel yönetmeliklere ve taşıyıcının talimatları doğrultusunda içme suyu ile doldurulur gerektiğinde boşaltılır.

### **Taşınabilir Su Hizmeti:**

Yer hizmet kuruluşu dolu bir şekilde su arabasını hazır bulundurmalıdır. Su ve su arabası sağlık standartlarına uygun şekilde olması gereklidir.

#### **7.2.2.1 Taşınabilir Su Hijyen kuralları**

- Ana doldurma bağlantısı yer seviyesinden 1 metre yukarıda olmalı ve atık depolama ve tuvalet servis ekipmanlarının bulunduğu yerden 30 m. uzakta olmalı,
- Taşınabilir Su Servis Ünitesi ile Tuvalet Servis Ünitesi aynı yerde bulunmamalı,
- Taşınabilir Su Servis Ünitesine hizmet veren personel aynı zamanda Tuvalet Servis Ünitesine de hizmet veremez,
- Su hortumunu uçağa bağlamadan önce birkaç litre suyu hortumun temizlenmesi için boşa akıtmalı,
- Hortumlar kullanılmadığı zaman, tüm hortum başı veya bağlayıcılar bulaşmaya karşı ya kapakları kapatılarak veya bunları klorlu su içeren kaplara daldırılarak korunmalıdır,
- İçme suyu servis ünitesine su doldurulduktan sonra su en geç 24 saat içinde boşaltılmalıdır,
- Hizmet araçları haftada bir kez mutlaka temizlenmeli ve dezenfekte edilmelidir. Su tankının içi ayda bir defa olarak temizlenmeli.

#### **7.2.2.2 Gecelik Su Tankının Boşaltılması**

Kasım ve Mart ayları arasında yani soğuk kış günlerinde gecelik konaklama sözü konusu olursa, donmaya karşı su tanklarının boşaltılması istenir.

### **7.3 TAŞIYICININ TALİMATLARI DOĞRULTUSUNDA, BUZ ÇÖZÜCÜ (DE-ICING) / BUZLANMA ÖNLEYİCİ (ANTI-ICING) VE KAR/BUZ TEMİZLEME**

Buzlanma önleyici (anti-icing) aracını ve Buz çözücü (de-icing) aracını, Taşıyıcının şartlarına uygun olan buz çözücü/buzlanma önleyici sıvılarını sağlamak.

Kırağı, buz ve kar'ın, buz çözücü sıvı kullanarak, hava aracının temizlenmesi. Kullanmadan önce sıvıların saflığı ve kirliliği kontrol edilmiş olması gerekir.

Buz çözücü/Buzlanma önleyici temizliğinin yapılması sırasında işlemi denetlemek.

Buz çözücü/Buzlanma önleyici ile yapılan işlemden sonra son kontrolü yapmak ve neticeyi mürettebata bildirmek

### 7.3.1 Buz Çözme ve Buzlanmayı önleme uygulamaları

Uçağın kritik bölgelerine yapışmış kırağı, buz ve erimekte olan kar uçağın kalkmasına mani olur. Kötü hava şartlarına maruz kalan uçakların yüzeyi ve bazı parçaları kar, buz ve kırağı ile kaplanır. Bu tür birikintiler uçağın performansını, kontrolünü ve dengesini ciddi bir şekilde etkiler ve mekanik hasarlara sebep olur. Ve hatta bu birikintiler uçağın ağırlığını artırır. Saydam buz durumu, uçağın kanadının üst kısmında kanat yakıt tanklarına soğuşun işlemesinden dolayı oluşan bir durumdur ve uçak yüksek nemden, yağmurdan, çisentiden veya sis den dolayıda saydam buz olayına maruz kalabilir.

Motorun içerisinde ve pervane üzerinde oluşan kar veya buz motorun titremesine ve motorun durmasına, motorun kısmen veya tamamen görev yapmasına sebep olur.

Bahsi geçen işlem ilgili yer hizmet kuruluşu tarafından eğitim almış personel tarafından yerine getirilir. Bu hizmetin alınıp alınmamasından uçağın Pilot'u sorumludur.

Hizmet veren personel uluslararası standartlara uygun olarak her yıl eğitim almalıdır.

### 7.3.2 Kabin tefrişatı ve uçuş esnası ağırlama materyalleri

Kabin gereçlerini, örneğin koltukları ve kabin bölmelerini yeniden düzenlemek için; Çıkartmak (sökme) ve kurmak (monte etmek)

#### **Taşıyıcının talimatları doğrultusunda;**

Havayolu mecmualarını, Gazeteleri/mecmuaları, Yemek listesini, Kulaklıkları ve Diğerlerini Toplamak ve/veya dağıtımını yapmak.

### 7.3.3 Kabin materyallerinin depolanması

Anlaşmaya varıldığı gibi taşıyıcının kabin materyallerinin depolanması için uygun depolama alanları sağlamak.

Periyodik envanter almak, Stokların yenilenmesini; sağlamak veya düzenlemek.

### 7.3.4 Yakıt ikmali ve/veya yakıt boşaltması

Yakıt temin eden firmalarla temasta bulunmak

- Taşıyıcının talimatları doğrultusunda, depolamadan önce, yakıt teslimatını kirliliğe karşı denetlemek, neticesini taşıyıcıya bildirmek.
- Yakıt tankerlerini ve/veya aygıtlarını yakıt kirliliğine karşı denetlemek, neticesini taşıyıcıya bildirmek.

### **Geçerli ise;**

Yer hizmetleri şirketinin tesislerine ve Taşıyıcı tarafından belirtilmiş depolama tesislerine,

- Yakıt depolaması yapılırken gözetip nezaret etmek,
- Yakıt ikmal ve yakıt boşaltılmasına nezaret etmek,
- Hava aracını yakıt ikmaline/yakıt boşaltmasına hazırlamak,
- Hava aracının yakıt tanklarından suyu boşaltmak,
- İstenilen miktardaki yakıtı depodan çekmek,
- Onaylanmış yakıt ikmal/yakıt boşaltma araçlarını; sağlamak, yanaştırmak, çıkartmak ve çalıştırmak,
- Taşıyıcı tarafından atanmış temsilcisinin talimatları doğrultusunda istenilen miktardaki ürünü hava aracına(dan) ikmal etmek/boşaltmak,
- Verilen yakıt miktarını kontrol etmek doğrulamak,
- Taşıyıcıyı atanmış temsilcisine, doldurulup tamamlanmış yakıt sipariş fişini (lerini) teslim etmek.

Tüm yakıt ikmal/yakıt boşaltma işlemlerinin kayıtlarını tutmak ve taşıyıcının talimatları doğrultusunda kullanılan miktarların envanterini taşıyıcıya temin etmek.

### **7.3.5 Yağ ve diğer sıvıların (yakıtın) ikmal**

- İkmal ve akaryakıt firmalarıyla temasta bulunmak.
- İkmal işlemlerini gözetmek.
- Özel yakıt ikmal teçhizatını; sağlamak ve çalıştırmak.

### **7.3.6 Yakıt İkmal İşlemleri**

#### **7.3.6.1 Yakıt alma işlemi (uçakta yolcu yokken)**

- Kabin görevlileri ve uçakta bulunan görevliler yakıt alımının başlatıldığından ve işlemin bittiğinden haberdar edilmelidirler.
- Acil durumlarda yakıt araçlarının hızlı bir şekilde hareket edebilmelerini sağlayan yollar açık tutulmalıdır.
- Yangın söndürme cihazlarına kolaylıkla ulaşılmalıdır.
- Apronda görevli personel metal plakalı, çivili, ayakkabı veya bot giymemelidir,
- Yakıt ikmal sırasında köprü kullanımdaysa; ilave merdivene ihtiyaç duyulmaz. Fakat sol ya da sağ arka kapılardan birisi otomatik açılan slayt kullanılarak acil çıkış kapısı olarak kullanılmak üzere kabin ekibi tarafından hazırlanır.

Köprü kullanımında değilse; tercihen 1 öne 1 arkaya olmak üzere 2 merdiven yanıştırılır. Yer hizmet personeli acil durum kaçış slaylarının kullanımındaki açılacak alanların engellerden arındırılmış olmasını sağlamalıdır.

#### **7.3.6.2 Yakıt alma işlemi (uçakta yolcu varken)**

- Pilot'un bilgisi dahilinde itfaiye aracı çağrılır. İtfaiye gelmeden işlem başlatılamaz,
- Seyyar Yangın söndürücü pozisyonda olmalıdır,
- İtfaiye ve yakıt aracının hareket alanı tamamen boş olmalıdır,
- Head set uçağa bağlı ve çalışır durumda olmalıdır,
- Yolcu merdivenleri, yolcu köprüleri ve çekerli merdivenler çıkış için yerleştirilmiş olmalıdır,
- Acil durumlarda yolcu ve mürettebatın kısa sürede uçağı boşaltabilmeleri için merdivenlerin karşısı tamamen boş olmalı, yolcuları engelleyecek hiçbir araç veya ekipman bulunmamalıdır,
- Kabin kapıları açık olmalı, kötü hava şartlarında kapatılsa dahi kilitli olmamalıdır,
- Uçak içinde yakıt kokusu var ise yakıt servisi ve teknisyen uyarılmalı, koku dağılıncaya kadar ve nedeni anlaşılana kadar yakıt alımı durdurulmalıdır.

#### **7.3.6.3 Yakıt alma işlemi (yolcu inerken/binerken)**

Açık park sahasında yolcunun inmesi veya binmesi işlemleri sırasında aşağıda belirtilen tedbirlerin alınması sonrasında uçağın sol tarafından yakıt işlemi yapılır;

- Yolcular uçağa gelirken veya uçaktan ayrılırken yakıt buharını görmeyecekleri bir yol izlenmeli ve yakıt aracının yolu ile çakışmamalıdır.
- Yolcu; yer hizmet görevlisi veya kabin görevlisi gözetiminde olmalıdır.
- Yetkili kişiler sigara içilmesini engellemelidirler.
- Yolcu merdivenleri uçağın bir tarafında ön kapıda ve arka kapıda olmalıdır.

#### **7.3.6.4 Uçak hat bakım**

##### **7.3.6.4.1 Olağan hizmetler**

Taşıyıcının yürürlükteki talimatları doğrultusunda hat bakım kontrollerini (line inspection) yapmak.

Uçak seyir defterine hat bakım çalışmalarının yapıldığını kayıt etmek ve imzalamak.

Hat bakım kontrolleri esnasında gözlemlenen kusurları uçak seyir defterine yazmak.

- Taşıyıcının talimatları doğrultusunda, hava aracının kalkışından hemen önce Uçuş öncesi kontrolleri yapmak.
- Taşıyıcının talimatları doğrultusunda hava aracının kalkışından hemen önce buzlanma kontrolü yapmak.

Kontrol işleminin yapılması sırasında uçuş ekibine veya yer personeline yardımcı olacak teknik bilgisi iyi olan personeli sağlamak.

#### *7.3.6.4.2 Olağandışı hizmetler*

Kontrol sırasında ortaya çıkan veya uçuş ekibinin uçak seyir defterine kayıt etmiş olduğu arızaları, taşıyıcının talebi ölçüsünde gidermek.

Yapılan işlemi uçak seyir defterine geçirmek ve imzalamak.

Taşıyıcının talimatlarına uygun olarak, teknik aksaklıkları ve yapılan işlemleri taşıyıcının teknik bakım üssüne bildirmek.

Taşıyıcının teknik manuellere, el kitaplarını, kataloglarını, vb bulundurmak.

Temin edilebildiği kadar, teknik kolaylıklar, tamir takımları ve özel donanımları temin etmek.

Taşıyıcının talimatları doğrultusunda hava aracını kendi güç kaynaklarıyla hareket ettirmek.

#### *7.3.6.4.3 Malzeme işlemleri*

Taşıyıcının yedek parçaları, güç kaynakları (motorları) ve/veya diğer ekipmanlarını Gümrükten çekmek, Yönetmek.

Taşıyıcının yedek güç kaynağının ve/veya yedek parçalarının periyodik kontrollerini sağlamak.

Taşıyıcının yedek parçaları ve/veya özel donanımları için uygun depolama sahası sağlamak.

Taşıyıcının yedek güç kaynağı için uygun depolama sahası sağlamak.

#### *7.3.6.4.4 Mürettebat yönetimi*

- Taşıyıcı tarafından temin edilen mürettebat uçuş programını ilgili yerlere dağıtmak.

- Taşıyıcı tarafından belirtildiği gibi; Tarifeli ve Tarifersiz Mürettebat yatıları için otel rezervasyonu yapmak.
- Taşıyıcı tarafından belirtilen, mürettebat naklini sağlamak
- İstendiği gibi, havaalanı tesislerinden mürettebatı geçirmek ve brifing vermek.
- Mürettebatın uyandırılma zamanları ve otelden alınma zamanlarını belirtmek ve ayarlamak için Otel(ler)le bağlantı kurmak.
- Taşıyıcı tarafından belirtildiği gibi, harcırah formlarını hazırlamak,
- Taşıyıcı tarafından belirtildiği gibi, harcırahları ödemek.
- Mürettebat rahatsızlıklarını veya olası uçuşa gidememesini, taşıyıcıya bildirmek.
- Taşıyıcı tarafından belirtildiği gibi, gerekli önlemleri almak.

#### 7.3.6.4.5 Yüzey (kara) ulaşımı.

Yolcu, Bagaj, Kargo ve/veya postanın Havaalanı ile Şehir terminali, Havaalanı ile diğer mutabakata varılmış noktalar. Aynı havaalanındaki ayrı teminaller arasında Taşınmasını sağlamak için gerekli bütün düzenlemeleri yapmak.

#### 7.3.6.5. İkrām servisi

##### 7.3.6.5.1 Bağlantı ve yönetim

Taşıyıcının ikram hizmetlerini veren kuruluşu ile bağlantı kurmak.

Taşıyıcının yetkili temsilcisi tarafından yapılan isteklerle ilgilenmek.

##### 7.3.6.5.2 Ramp ikram hizmetleri

İkrām malzemelerini havaracına yüklemek/boşaltmak ve istif etmek.

İkrām malzemelerini havaaracı içinde bir yerden başka bir yere taşımak.

İkrām malzemelerini havaalacı ile mutabakata varılmış noktalar arasında taşımak.

#### 7.3.7 Uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi

##### 7.3.7.1 Yolcu ile ilgili işlemler

Talep edilmesi halinde;

- Yolcular ile güvenlik maksadıyla sorular şeklinde mülakat yapmak,
- Yolcu beraberindeki el bagajlarını kontrol etmek,
- Yolcu belgelerini (pasaport, bilet, diğer doküman) incelemek,
- Gerektiğinde yolcuları güvenlik cihazları ile tarama yapmak ve şüpheli durumlarda yolcuların fiziki aramalarının yapılması için polise bildirmek,
- Gerektiğinde yolculara uçağa kadar refakat etmek.

### **7.3.7.2 Uçak ile ilgili işlemler**

Hava aracı içine, herhangi bir patlayıcı ve silahın bırakılmasını veya gizlenmesini önlemek için;

- Ön giriş kapısı, kapılar, merdiven altları, tahliye yuvaları, oksijen maskelerinin bulunduğu yer,
- KOKPİT pilot masası, koltuk arkaları, oksijen maskelerinin bulunduğu yerler, raflar, kaideler, can kurtarma yelekleri, bagaj bölümü,
- Seyrüsefer mahalli ve gardıroplar, kitap rafı, koltuğu, ön ve arka gardırop içleri, mühürlü değil ise ilkyardım çantası, palto ve bagaj bölümü,
- Pilot mahallinin arkasındaki bölüm, lavabo, bardak dağıtım yerleri, çöp kutuları, musluk mekanizmaları, tavan ve yerler, bagaj ve palto bölümü,
- Ön ve arka mutfaklar, hostes koltuğu, mutfaktaki kuytu yerler, maske yerleri, gazete ve mecmuaların bulunduğu bölüm, servis kapısı, sigorta yeri,
- Ön ve arka tuvaletler, çöp kutuları, gözler, musluk çevresi,
- Yolcu kabini koltuk altları, koltuk kolları, kül tabla yerleri, oksijen maske yuvaları, pencere, perde ve yan bölmeden can yelekleri 1. Kurtarma Şalının bulunduğu bölüm, 2. Can Kurtarma Yeleklerinin bulunduğu yer, yolcu rafları, kargo bağlama halkalarının depolama yeri, kirli ve temiz bardakların bulunduğu bölüm, ilkyardım çanta yuvaları, bar, buzdolabı, mutfak bölümleri, lamba yuvaları,
- Uçağın dışı, uçağın kargı ve bagaj bölümleri, görülebilen motor içleri, sağ, sol ve ön dikmeler, teker yuvaları, sağ ve sol kanalları aramak ve kontrol etmek.

### **7.3.7.3 Uçak temizliğine nezaret işlemleri**

Talep edilmesi halinde;

- Temizlik amacıyla hava taşıtına girecek personeli tek tek aramak,
- Temizlik malzemelerini kontrol etmek,
- Temizlik işçilerinin hava alanına giriş kartlarının olup olmadığına bakmak,
- Faaliyetlerini gözlemek,
- Faaliyetleri bittikten sonra hava taşıtını terk etmeleri sağlamak,
- Aranması yapılmış ve temizlenmiş uçağı uçak mürettebatına teslim etmek,
- Gerektiğinde, talep halinde riskli durumlarda uçak temizliğini 14.2 maddesindeki görevlerle birleştirerek yapmak.



**7.3.7.4 Uçağa alınacak ikram ve satış malzemelerine nezaret**

Talep edilmesi halinde;

- İkram ürünlerinin imalat noktasında denetimlerini sağlamak,
- Kutulanması ve/veya paketlenmesine nezaret etmek,
- Hava taşıtına götürülecek şekilde muhafaza kutularına konmasını sağlamak ve bunları mühürlemek,
- İmalat noktasından itibaren hava taşıtına kadar nakliyesini sağlamak ve uçak personeline teslim etmek,
- Uçakta yapılacak satışa ait satış malzemelerini uçağa almadan önce kontrol etmek.

**7.3.7.5 Park halindeki uçağa nezaret**

Talep edilmesi halinde;

- Hava taşıtının hava alanında yerde bulunduğu süre içinde gözetilmesini sağlamak,
- Uzun süreli kalışlarda kapılarını kilitli tutmak, uçak çevresine ve altına yetkisiz kişilerin yaklaşmasını önlemek.

**7.3.7.6 Uçağa alınacak yolcu beraberindeki valiz, çanta vb. gibi eşyalarla ilgili işlemler**

- Yolcu beraberindeki bütün bagajların X-Ray cihazından geçirilmesini sağlamak.
- Gerekliğinde yolcuların bagajlarını güvenlik cihazları ile tarama yapmak ve şüpheli durumlarda bagajların araması için polise bildirmek.
- Kontrolü yapılmış bagajlara "GÜVENLİK KONTROLÜ YAPILMIŞTIR" etiketini yapıştırmak.
- Hava taşıtına yerleştirileceği ana kadar, kontrol edilmiş bagajları gözetim altında tutmak.
- Sahipsiz bagajların fiziki olarak kontrolünü sağlamak.
- Yolcu adına kayıtlı bagajın yolcusu ile birlikte hava taşıtına yüklenmesini sağlamak.
- Yolcusu karşılaştırılmayan bagajın hava taşıtına yüklenmesini sağlamak.

**7.3.7.7 Kargo ile ilgili işlemler**

- Aprona çıkıştan önce kargonun X-Ray'dan geçişini sağlamak.
- Gerekli hallerde güvenlik maksadıyla kargoyu 48 saat bekletmek.

- Kargo alanının genel güvenliğini sağlamak.
- Kontrolü yapılmış kargoya “GÜVENLİK KONTROLÜ YAPILMIŞTIR” etiketini yapıştırmak.
- Güvenlik kontrolü yapılmış kargoyu konteynırlara yüklemek ve uçağa nezaret ederek ulaşımını sağlamak.
- Kargonun uçağa yüklenmesini gözetim altında tutmak.

## 8. HAVACILIKTA İNSAN FAKTÖRÜ (Human Factor)

Sivil Havacılık operasyonlarında insan faktörünün önemi, ICAO Human Factors Digests No.1 ve CAA tarafından yayınlanan CAP 719 Fundamental Human Factors Concepts’ te (Başlıca İnsan Faktörü Kavramları) da anlatılmaktadır.

### İnsan Faktörü

Havayolu şirketinin temel amacı, şirket ilkeleri doğrultusunda, mümkün olan en mükemmel hizmeti sunmaktır.

Hizmetin en iyi şekilde sunulması yanında, uçuş ve yer emniyeti en önde gelen önceliklerdir.

İnsan faktörünün uçuş ve yer emniyeti ile hizmete olan etkisinin büyüklüğü tartışmasız bir gerçektir.

Bu nedenle tüm yetişmiş personelin, insan faktörünün etkisi ve önemini belirten bir düzeyde eğitim almış olmaları gereklidir.

Pek çok istenmeyen olay bilgi eksikliğinden öte, durum ve davranışlardaki eksikliklerden kaynaklanmaktadır.

İnsan hatalarının kontrolü için, olaylarda ortaya çıkan hataların en alt seviyeye indirilmesi gereklidir.

İnsan hatalarının tamamıyla yok edilmesi imkansız görülmekle birlikte, bu hataların minimum seviyeye indirilmesi amaç olmalıdır.

Öncelikle insan hatalarını azaltmak, yine insana düşmektedir. Karşılaştığı her durumda, doğru şekilde hareket edecek ve doğru karar verebilecek tarzda hazır ve uyanık olmalıdır.

Yorgunluk, uykusuzluk, stres, gürültü, çalışılan ortam şartları; insanların verimliliği açısından, önemli psikolojik ve fiziksel etkiye sahiptirler.

İnsan faktöründen kaynaklanan hataları azaltmak, çapraz kontrollu iyi bir ekip çalışmasını oluşturmaktır.

## 8.1 TEMEL KURALLAR

1. Göreve zamanında gelmek, göreve geliş ve ayrılış zamanının kontrolünü sorumluluk içinde yapmak.
2. Görevde sorumlu ve verimli olmak;
  - a) Amirlerinin verdiği emirlere uymak,
  - b) Diğer görevli personel ile işbirliği yapmak, bilgi akışını sağlamak,
  - c) Ortaklık ve çalışanların mal ve varlıklarına zarar vermemek,
  - d) Gerçekleri değiştirmemek ve bu yöndeki kayıtları yanıltıcı tarzda düzenlememek.
3. İşinde Güvenilir olmak;
  - a) Dikkatli, özenli ve kurallara uygun çalışmak,
  - b) Olumsuz bir olay (iş kazası, iş güvenliği) gibi bir olayla karşılaştığında en yakın amirine bildirmek.
4. Kişisel Tutum ve Dayranışlar;
  - a) Ortaklık, çalışanlar ve yönetim hakkında yanıltıcı ve gerçek olmayan bilgiler vermemek,
  - b) Göreviyle gurur duymak,
  - c) Görev arkadaşlarıyla iyi ve uyumlu olmak,
  - d) Yöneticilerin onayını almadan, herhangi bir konuda yazı yayınlamamak,
  - e) Ortaklığın zamanını, malzemesini ve kolaylıklarını izinsiz olarak başka işlerde kullanmamak.
5. Genel Hizmet İlkeleri;
  1. Dürüstlük,
  2. Sorumluluk,
  3. Canlılık,
  4. Arzulu olmak,
  5. Mükemmellik,
  6. İlericilik,
  7. Aidiyet duygusu,
  8. Sunuş tarzı.

### 8.1.1 Havacılıkta insan performansı

Havacılıkta insan performansı, havacılığa dahil olduğu zaman gösterdiği performanstır.

#### İnsan performansını yükselten etmenler

- a) Emniyet ve yeterlik,
- b) Sağlık,
- c) İşletme becerileri,
- d) İnsanların hatalarının ortak alanlarının farkında olmak,
- e) Muhakeme ye karar alma,
- f) Liderlik kalitesi,
- g) Ekip koordinasyonu,
- h) Yeterli planlama,
- i) Yeterli ye uygun çalışma ortamı,
- j) Uzman personel seçimi.

### 8.1.2 Karar verme

İnsanların bilgiyi nasıl değerlendirip, nasıl karar verdikleri çok önemli bir faktördür.

Doğru ye etkin karar verme; eldeki tüm bilgilerin dikkate alınarak durumun kavranması, alternatif seçenekler ve getirecekleri sonuçların gözden geçirilmesi ve en uygun olanının seçilmesidir.

#### 8.1.2.1 Karar vermenin beş adımı:

1. Teşhis
2. Seçenekler
3. Karar verme
4. Ayırma
5. Yeniden gözden geçirme

#### 8.1.2.2 Karar Vermeyi Güçleştiren Etkenler:

1. Sınırlı zaman
2. Sınırlı bilgi
3. Sınırlı seçenek ve olanaklar
4. Olumsuz koşullar
5. Fizyolojik problemler
6. Psikolojik durum

**8.1.2.3 Karar Vermede Hatalı Tutumlar:**

1. İnatlaşma
2. Tecrübe abartısı
3. Kolay seçim yoluna gitmek
4. İlk düşüncede ısrar
5. Genelleme

**8.1.2.4 Durum Muhakemesi (Yorumu):**

1. Karar vermeden önce yeterli bilginin toplanması
2. Ani kararlardan kaçınmak, zaman kazanmak ve kullanmak
3. Ayrıntıların dikkate alınması
4. Durum değerlendirilmesi yapılması
5. Hatalı olanın değil, doğru olanın bulunması
6. Karar verirken başkalarının görüşlerine saygı duyulması
7. Eleştiriye açık olma

**8.1.2.5 İnsan güvenirliliği**

İnsan güvenirliliği; bay ve bayan olarak kişisel fonksiyonunu ifade eder.

**İnsan güvenirliliğine etki eden faktörler**

- a) Zihni ve fiziksel sağlık
- b) Doğal psikolojik karakteristikler
- c) Doğal fizyolojik karakteristikler
- d) Şahsiyet eksikliği
- e) Stres faktörleri
- f) Tecrübe
- g) Motivasyon
- h) Beceri seviyesi

**8.1.2.6 Davranış ve motivasyon****8.1.2.6.1 Davranış**

İş ölçüsü bilimi otoritesi Danimarkalı bilim adamı Jens Rasmussen 1980'li yıllarda kontrol modeli olarak üç seviye belirlemiştir.

Bu model

- YETENEK davranışın esasıdır.
- KURALLAR davranışın esasıdır.
- BİLGİ davranışın esasıdır.

#### 8.1.2.6.2 Motivasyon

Frank Hawkins motivasyonu, kişinin ne yapabilir ve ne yapacağı arasındaki değişik refleksler olarak tanımlar.

Birey arzu ve ihtiyaçlarını yönetimin kendisine sunduğu araçlarla tatmin edecektir.

Bu nedenle yönetim özendirme araçlarını doğru tespit etmek zorundadır.

#### Yönetici açısından önemi

- Çalışanların beklenti ve istekleri
- Amaçları
- Davranışları
- Kendilerine Performans hakkında bilgi verilmesi

Yöneticinin başarısı çalışanın bilgi ve becerilerini iş ortamına uygulayacak şekilde davranmaya sevk edebilmesidir.

#### Özendirme Araçları

- Gelir
- Güvenlik
- Başarı olanakları
- Çekici görev
- Statü
- Özel yaşama saygı duyma
- Kişisel yetki Ve güç kazandırma
- Kararlara katılma olanakları sağlama
- Adaletli ve sürekli bir disiplin

#### Motivasyonun kavramları

- Fizyolojik ihtiyaçlar
- Psikolojik ihtiyaçlar

#### 8.1.2.6.3 İnsan İhtiyaçlarının Uçuş Emniyetine etkileri

Havayolu şirketlerinin amacı, yolcu ve kargoları emniyetli taşıyıp bir kazanç gerçekleştirmektir.

Buna göre operasyonun pek çok yönlerinden biri de, uçuş emniyeti alanında insan ihtiyaçlarının anlaşılmasıdır.

Gözetim ve Yönetim hizmeti; Ulusal ve Uluslararası kurallar ile havayolunun Ground Operation Manual (GOM) inde belirtilen esaslara göre verilen bir hizmettir.

Gözetim ve Yönetim Görevini yürüten kişilerde; Liderlik vasfının yanı sıra, bilgi, tecrübe ve iletişim kurma yeteneğinin olması gerekir.

### 8.1.3 Liderlik

- Liderlik ilişkisel bir işlemdir,
- Liderlik becerilerini kullanarak amaca ulaşmaktır,
- Liderlik re-aktif olmaktan çok Pro-aktif olmaktır,
- Liderin diğer ekip üyelerini hesaba katması gerekir.

#### 8.1.3.1 Re-Aktif

Olay gerçekleştikten sonraki eylemleri ifade eder Re-aktif insan iş işten geçtikten sonra önlem almayı harekete geçmeyi düşünür. Kendisiyle barışık olmayanlar bu tür eylemleri önceden düşünmeyi harekete geçmeyi önemsemez

#### 8.1.3.2 Pro-Aktif

Yapacağı işi sonu olumlu ya da olumsuz olsun sonuçlarına katlanmayı göze alarak yapmak.

İş bittikten sonra keşke yapmasaydım diye sızlanmamak.

### 8.1.4 İletişim

İletişim; canlılar arasında her türlü duygu, düşünce ve bilgi birikiminin çeşitli yollar aracılığıyla aktarımıdır.

İletişimde asıl amaç “anlatmak” gibi görünebilir. Ancak asıl amaç “anlaşılacak” olmalıdır.

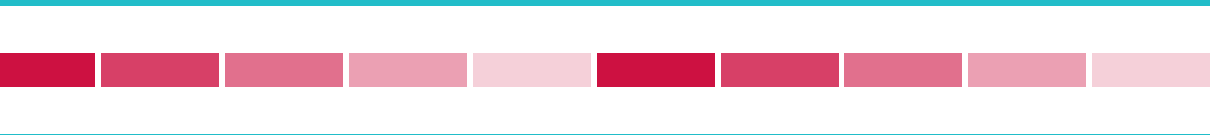
Doğru bir iletişim; anlaşılabilir konuşmayı, konuşulanları dinlemeyi ve dinleyip anladığımızı karşı tarafa iletmenizi kapsayan geri beslemeden oluşur.

### Kaynaklar:

SHGM Yönetmelik, Talimat ve Genelge (SHT-Eğitim-Had-Rev 1, SHY- 1150.10.A, SHY-22)

Airport Handling Manual

DHMI Yönetmelik, Yönerge ve Talimatlar





# HABERLEŞME

## HABERLEŞME

### 1. HAVACILIK TALİMATI

SHY-150.10A

22/03/1999

#### HAVAALANLARI YER HİZMET TÜRLERİ VE DETAYLARI

##### Amaç

**Madde 1-** Bu talimatın amacı, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 44'ncü maddesi gereğince 28 Ağustos 1996 tarih ve 22741 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış bulunan Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği'nin 5'nci maddesinde belirtilen yer hizmet türlerinin detayları ile ilgili uygulama esaslarını belirlemektir.

#### HAVAALANLARI YER HİZMET TÜRLERİ VE DETAYLARI

SHY-22 Madde 5 ve SHY-150.10A Madde 6-

SHY-22 Madde 5 HAVAALANLARI YER HİZMET TÜRLERİ

1. Temsil
2. Yük Kontrolü ve Haberleşme
3. Birim Yükleme Gereçlerinin Kontrolü
4. Yolcu Trafik
5. Kargo ve Posta
6. Ramp
7. Uçak Temizlik
8. Yakıt ve Yağ
9. Uçak Hat Bakım
10. Uçuş Operasyon
11. Ulaşım
12. İkram Servis
13. Gözetim ve Yönetim
14. Uçak Özel Güvenlik Hizmet ve Denetimi

**SHY-150.10A Madde 6-**

##### HABERLEŞME

Taşıyıcının çıkış kodunu kullanarak veya çift imza yöntemiyle yer hizmet kuruluşunun gördüğü hizmetlerle ilgili tüm mesajları;

- a) Derlemek,
- b) Göndermek veya almak,
- c) Taşıyıcı temsilcisine bu tip mesajların içeriği konusunda bilgi vermek. Mesajların gönderim ücretleri taşıyıcıya yansıtılabilir.

Yukarıda belirtilen tüm mesajları her uçuş için doksan gün korunacak şekilde bir mesaj dosyası tutmak.

Yer istasyonu ile taşıyıcının havaaracı arasında uygun muhabere vasıtalarını;

- a) Sağlamak,
- b) İşletmek.

## 2. HAVACILIKTA HABERLEŞME

### Havacılıkta haberleşme:

- **SITA** (= **S**ociete **I**nternationale de **T**elecommunications **A**eronatiques) Uluslararası Havacılık Telekomunikasyon Birliği,
- **AFTN** (= **A**eronautical **F**ixed **T**elecommunication **N**etwork) Havacılık Sabit Haberleşme Ağı

Kanalları ile yapılmaktadır.

### 2.1 SITA

#### Societe Internationale de Telecommunications Aeronatiques

Uluslararası Havacılık Telekomunikasyon Birliği 1949 yılında kurulmuştur.

#### Hava taşımacılığı ve ilgili endüstriler için Küresel iş çözümleri

Bilgi paylaşımı için artan talep, çevrimiçi sistemleri üzerinde artan bağımlılıkla birleştiğinde SITA bilgi iletişiminde ortak kullanım teknolojileri yanı sıra, çözüm ve açık bilgi teknolojisi (BT) standartlarına ev sahipliği yapmıştır.

#### 2.1.1 Kullanılan alanlar:

##### Uçak Operasyon

- Uçak Operasyonel İletişim
- Uçuş Operasyon
- Uçuşta İletişim

### **Havaalanı Operasyonları**

- Havaalanı Yönetimi
- Yolcu İşleme

### **Bagaj Operasyon**

- Bagaj Yönetimi

### **Kargo İşlemleri**

- Kargo Yönetimi

### **Ticari Yönetim**

- Dağıtım Yönetimi
- Ücret Yönetimi ve Fiyatlandırma
- Yolcu Yönetimi
- Gelir Optimizasyonu
- Ses ve Yakınsama

#### **2.1.2 Sitatex**

Havayolları, yer hizmeti verenler, dünya çapında dağıtım sistemi, hava kargo ve havacılık şirketlerinin çözümsel ve kullanıma hazır iletişim sistemidir.

SITATEX hava taşımacılığı sektöründe yılda 20.000 den fazla kullanıcı için 100 milyon dan fazla mesaj değişimini sağlar.

SITATEX müşterileri B tipi standart formda mesaj gönderip alırlar.

Mesajlar ve dökümanlar Internet, IP ağları ve çevirmeli bağlantılar üzerinden gönderilebilir.

#### **2.1.3 Sıta DCS (Sdcs)**

SITA Çıkış Kontrol Hizmetleri (SDCS) yolcu check-in, boarding kontrol, load planlama ve ağırlık ve balansın otomatik olarak bir Uygulama Servis Sağlayıcısı (ASP) ile yapılmasıdır.

Tüm SDSCS müşteriler için SDSCS ASP mimarisi dünya çapında iletişim ve Çıkış Kontrol Sistemi destekleyen (DCS) havayolu terminaleri ekranlar, bilgisayar iş istasyonları için şartları, bilgisayarlar, kart okuyucular, ve çok amaçlı yazıcıları birden çok orta uygulama için ortak bir kaynak sağlar.

SDCS yeterli Havaalanı yolcu handling ve optimize uçak Payload kullanım ihtiyacını karşılamak için tasarlanmıştır.

### **SDCS kullanıcıları**

- Hava Yolları
- Yer handling şirketleri

### **MESAJ NEDİR?**

Bir haberleşme sistemi vasıtasıyla gönderilmek üzere uygun formatta hazırlanmış açık veya kodlandırılmış harf ve rakam gruplarına MESAJ denir

#### **2.1.4 Sıta Mesaj Formatı**

SITA mesajı 4 bölümden oluşur

1. Öncelik kodu ve varış adresi
2. Çıkış yeri ve tarih-saat
3. Metin
4. Bitim

#### **2.1.5 Mesaj Öncelik Kodları**

Değişik tip Mesajlar için farklı kodlar kullanılır.

#### **KOD MESAJ TİPİ**

**SS** Birinci derecede öncelik, sadece uçak kazaları için kullanılır

**QX** Öncelikli, %200 zamlı

**QU** Acele, Gönderme önceliği, %150 zamlı, Operasyon mesajları

**QK/QN** Normal, normal ücretli

**QD** Ertelenebilir, QU kadar hızlı, gönderim ücreti düşük, normal ücretin %60'ı

**KODSUZ** Tüm olağan mesajlar

Adresler SITA formatına uygun hazırlanır.

Adresler yazılırken tüm karakterler doğru yazılmalıdır.

#### **ADRES ÖRNEĞİ**

**QU KHIKZTK**

**ISTTZTK 100950**

- **Variş yeri** KHI =3 harfli Şehir kodu, KZ = Ünite kodu, TK = Taşıyıcı kodu
- **Çıkış yeri.** ISTTZTK Tarih ve UTC olarak saat

Metin yazılırken:

- **Bir satır uzunluğu max:64 karakter olmalı,**
- **Bir mesaj toplam max:2000 karakter olmalı. Aşırıysa metin aşağıdaki gibi bölümlere ayrılır.**
  - a. PART ONE CONTINUED (1. mesaj sonuna)
  - b. PART TWO CONTINUED (2. mesaj sonuna)
  - c. PART END (son mesaj sonuna)

### 2.1.6 Mesaj Tipleri

<b>MVT</b>	Movement–Hareket mesajı
<b>LDM</b>	Load Distribution Message – Yük Dağılım Mesajı
<b>RQM</b>	Request Information Message- Bilgi Talep Mesajı
<b>COR</b>	Correction–Düzeltilme Mesajı
<b>CPM</b>	Container Pallet Message – Konteyner Palet Mesajı
<b>UCM</b>	Unit Control Message – ULD Kontrol Mesajı
<b>ALI</b>	Abbreviated Load Information Message- Kısa Yük Bilgi Mesajı
<b>FMM</b>	Fuel Monitoring Message – Yakıt Takip Mesajı
<b>PNL</b>	Passenger Name List – Rezervli yolcu Listesi
<b>PSM</b>	Passenger Service Message – Yolcu Servis Mesajı
<b>PTM</b>	Passenger Transfer Message – Transfer Yolcu Mesajı
<b>SCM</b>	ULD Stock Check Message – ULD Stok Kontrol Mesajı
<b>SLS</b>	Statistical Load Summary
<b>SOM</b>	Seat Occupation Message – Dolu Koltuk Mesajı
<b>TPM</b>	Teletype Passenger Manifest – Yolcu Manifestosu Mesajı
<b>DIV</b>	Diversion Message (Sapma mesajı)
<b>PFS</b>	Passenger Final Sales (Seyahat sınıfı bazında yolcu dedini gösteren mesaj)
<b>SAL</b>	Seat Availability message (Kullanılabilir koltukları gösteren mesaj)
<b>PDM</b>	Possible Duplicate Message-Tekrar Mesajı

### 2.1.7 Uçuş Harekat Kodları

<b>AA</b>	Actual Arrival.	Gerçekleşen Varış.
<b>AD</b>	Actual Departure.	Gerçekleşen Kalkış.
<b>DL</b>	Delay.	Gecikme.
<b>DR</b>	Diversion Reason.	Zorunlu Meydan Değişirme Sebebi.
<b>EA</b>	Estimated Time Of Arrival.	Tahmini Varış Zamanı.
<b>EB</b>	Estimated On-Block Time.	Tahmini Takoz Koyma Zamanı.
<b>ED</b>	Estimated Time Of Departure.	Tahmini Kalkış Zamanı.
<b>EO</b>	Estimated Take-off.	Tahmini Havalanma.
<b>FR</b>	Forced Return.	Mecburi Geri Dönüş.
<b>NI</b>	Time Of Next Information.	Bir Sonraki Bilgi Verme Zamanı.
<b>PX</b>	Passenger.	Yolcu.
<b>RR</b>	Return to Ramp.	Ramp'a Dönüş.
<b>SI</b>	Supplementary Information.	İlave Bilgi.

### 2.1.8 Mvt – Uçak Hareket Kontrol Mesajları (Ahm 780)

- Kalkış Mesajı – **AD (Departure)**
- Varış Mesajı – **AA (Arrival)**
- Gecikme Mesajı – **DL (Delay)**

#### 2.1.8.1 Kalkış Mesajı–Ad (Departure)

Uçağın kalkış saati, karşı meydana varış saati, yolcu sayısı varsa gecikme nedenini ve ek bilgiyi içeren bilgi amaçlı standart bir mesajdır. Mesaj uçak kalktıktan sonra en geç 15 dakika içerisinde çekilmelidir.

**QU FRAKZTK**

**.ISTKLTk 280840**

**MVT**

TK1587/28.TCJMC.IST

Uçuş No / Tarih / Kuyruk Adı / Kalkış Meydanı

**AD0810/0825 EA1035 FRA**

Takoz alma saati / pistten tekerlek çekme saati /Tahmini varış saati destination

PX165

Yolcu sayısı

SI GPU / ASU NEEDED

Ek bilgi

**Tarifeye göre birden fazla istasyona gidecek yolcular varsa yolcu sayıları ilk varış istasyonundan itibaren başlayarak sırasıyla yazılır.**

**QU AMSAPXH**

**.ISTGSXH 020725**

**MVT**

**TRA1180/02.PHHVF.IST**

Uçuş No / Tarih / Kuyruk Adı / Kalkış Meydanı

**AD0700/0710 EA1010 AMS**

Takoz alma saati/pistten tekerlek çekme saati /Tah varış saati dest.

PX60/69

### **2.1.8.2 Kalkış Mesajı (Gecikme Bilgisi İçeren)**

Eğer bir uçuşta herhangi bir nedenle gecikme olmuşsa yani tarifeli kalkış saati (STD, Schedule Time of Departure) herhangi bir nedenle aşılmışsa, gecikme hakkında bilgi veren mesajdır.

**QU FRAKZTK**

**.ISTKLTk 280840**

**MVT**

TK1587/28.TCJMC.IST

Uçuş No / Tarih / Kuyruk Adı / Kalkış Meydanı

**AD0810/0825 EA1035 FRA**

Takozalma saati /pistten tekerlek çekme / Tahmini varış saati dest.

**DL93/0025**

Gecikme Kodu / Gecikme süresi

**PX165**

Yolcu sayısı

**SI GPU NEEDED**

Ek bilgi

Eğer gecikme birden fazla sebeplerden dolayı ise; 2 satır halinde 4 sebep gösterilebilir (Taşıyıcı kurallarına bakılır). Bazı taşıyıcılar tek satırda 3 sebep gösterebilir.

**QU AMSAPXH**

**.ISTGSXH 020800**

**MVT**

**TRA1180/02.PHHVF.IST**

Uçuş No / Tarih / Kuyruk Adı / Kalkış Meydanı

**AD0735/0745 EA1045 AMS**

Takozalma saati /pistten tekerlek çekme / Tahmini varış saati dest.



**DL13/81/0020/0015**

Gecikme Kodu / Gecikme süresi

**PX129****13 Check-in error, passenger and baggage****81 Air Traffic Flow Management (ATFM) due to ATC en-route demand / capacity problems****2.1.8.3 Kalkış Mesajı (Gecikme Süresi Belirli) - ED**

Tarifeli kalkış saatinden 15 dakikadan fazla geciken uçaklar için çekilir.

**QU FRAKZTK****.ISTKLTk 280840****MVT****TK1587/28.TCJMC.IST**

Uçuş No / Tarih / Kuyruk Adı / Kalkış Meydanı

**ED280850**

Tahmini kalkış tarihi saati

**DL93/41**

Gecikme kodu

**SI HYDRAULIC PROB**

Gecikme Açıklaması

**2.1.8.4 Kalkış Mesajı – (Gecikme Süresi Belirsiz) – NI**

Bu mesaj, belirsiz gecikme durumlarında sadece karşı istasyonlara uçağın son durumu hakkında tekrar belirtilen saatte bir bilgi verileceği ve bu saatlerin tahmini kalkış saati olmadığını belirtir. Eğer belirtilen saatte, kalkış saati tekrar belirsiz ise, bu mesaja yeni bir bilgi saati eklenerek devam edilir. Eğer tahmini kalkış saati belirli ise bu mesajın arkasından Tahmini Kalkış Mesajı (ED) çekilir.

**QU FRAKZTK****.ISTKLTk 281220****MVT****TK1587/28.TCJMC.IST**

Uçuş No / Tarih / Kuyruk Adı / Kalkış Meydanı

**NI281300**

Bir sonraki bilgilendirme tarihi / saati

**DL41**

Gecikme kodu

## **SI HYDRAULIC PROB**

Gecikme Açıklaması

### **2.1.8.5 Varış Mesajı – AA (Arrival)**

Bir uçağın karşı meydana vardığı bilgisini veren mesajdır.

**QD ISTKLTK**

**.FRAKZTK 281045**

**MVT**

**TK1587/28.TCJMC.FRA**

Uçuş No / Tarih / Kuyruk Adı /Varış Meydanı

**AA1025/1030**

Teker koyma/kapı açma saati

**SI NIL**

### **2.1.8.6 Yük Kontrol Mesajları**

IATA AHM- 583 e göre düzenlenir.

#### **LDM – YÜK DAĞILIM MESAJI – (Load Distribution Message)**

- LDM bir sonraki istasyona, o istasyonda indirilecek ve/veya varsa transit istasyonun, aynı uçuşla devam edecek transit yolcu ve yük bilgisini bilmesini sağlamak için gönderilir.
- Uçuştan en geç 15 dakika içinde çekilmelidir.
- Taşıyıcının adreslerine, transit ve son varış istasyonunun yük kontrol departmanlarının adreslerine gönderilir.

**QD ISTKLTK**

**.SJKZTK 071605**

**LDM**

**TK1424/07.TCJDN.34C 237Y.3/11**

Uçuş no/tarih.kuyruk adı. uçak konfigürasyonu.pilot/kabin memurları

**-IST.267/0/0.T15684.1/2510.2/6305.3/3233.4/2724.5/220**

-Varış istasyonu.yetişkin/çocuk/bebek veya erkek/kadın/çocuk/bebek de olabilir.

Toplam ağırlık.her kompartmanın yük ağırlığı

**-PAX/0/32/235.PAD/0/2/0.HEA/51/220**

-Yolcu/First /Business /Economy.pass yolcu/ First yok

Business 2 /Economy yok Ağır kargo/220kg uçakta Bulk 51 de

**SI**

**İlave bilgi Ağır kargo/220kg uçakta Bulk 51 de**

**2.1.8.7 DIV – Sapma Mesajı – (Diversion Message) (AHM 781)**

Varış meydanına herhangi bir nedenle gidememesi halinde tüm istasyon ve birimlerine gönderilir.

Uçuşun sapma yapacağı bilgisini alan ilk istasyon veya bölüm tarafından gönderilir.

Uçağın kalkışından sonra, sapma mesajının gönderildiği tüm adreslere normal kalkış mesajı gönderilir.

**QD MUCKZTK ZRHKZTK ZRHKZXH**

**.ISTKLTk 280840**

**DIV**

**TK889/20.TCJDK.MUC**

Uçuş no/tarih. kuyruk adı. İniş planlanan havaalanı

**EA1240 ZRH**

Tahmini varış zamanı Sapma yapılacak havaalanı

**DR73 PX175**

Sapma neden kodu ve yolcu sayısı

**SI ALL RUNWAYS CLOSED DUE SNOW**

Açkamalı sapma neden bilgisi

**2.1.8.8 CPM – Palet Container Mesajı**

ULD ile yükleme yapılan uçaklar için çekilen mesaj türüdür

**Bu mesajda**

- Yükün gidiş meydanı
- Yükün yüklendiği ULD tipi/numarası
- ULD yükünün yüklendiği pozisyon
- Yükün ağırlığı
- ULD pozisyonları boş (N) olsa bile gösterilmelidir.
- Son gerçekleşen yükleme planı esas alınarak çekilir
- Her uçuş için çekilmelidir
- Uçak türlerine göre ambarlar container ve palet pozisyonları değişeceğinden uçak tipine dikkat edilir
- Tek bacak uçuşlarda varış ve hacim kodları kullanılmayabilir

**QD ISTKLTk**

**.SJKZTK 071115**

**CPM**

**TK1423/07.TCJDN.34C237Y**

Uçuş no/Tarih. uçak kuyruk adı.uçak konfigürasyonu

**-11P/PAG0251TK/IST/1225/C**

-ULD bilgisi/ULD tipi seri no ve taşıyıcı kodu/ULD nin indirileceği yer kodu/uld darası dahil ağırlığı/Yük cinsi C=kargo

**-12P/PAG7436TK/IST/1285/C.RRY/2PT9**

ULD bilgisi/ULD tipi seri no ve taşıyıcı kodu/ULD nin indirileceği yer kodu/uld darası dahil ağırlığı/Yük cinsi C=kargo RRY/2parça toplam9kg

**-33L/AKE1199TK/IST/719/BY-33R/AKE0458TK/IST/703/BY**

**-43L/AKE0745TK/IST/470/BY-43R/AKE1503TK/IST/230/BC**

**-51/IST/9/M**

-Kompartman bölüm belirleyicisi/boşaltılacak yerin üçlü kodu/ağırlığı/Yük kategorisi **-52/IST/55/C/448/BY**

-Kompartman bölüm belirleyicisi/boşaltılacak yerin üçlü kodu/ağırlığı/Yük kategorisi

### **Yolcu Hizmetleri Departmanı Tarafından Çekilen Mesajlar**

- PSM – (Passenger Service Message)
- PTM – (Passenger Transfer Message)
- SOM – (Seat Occupied Message)
- PNL – (Passenger Name List)
- TPM – (Teletype Passenger Manifest)

### **Kayıp Eşya Mesajları**

- OHD – (On Hand Message)
- AHL – (Advance if Hold Luggage)

### **Yük Kategori Kodları**

B – Bagaj

BC – Business Class Bagajı

BF – First Class Bagajı

BY – Economi Class Bagajı

BT – Transfer Bagaj

D – Ekip Bagajı

C – Kargo

E – Manifestosuz uçak yedek parçası

H – ULD ve/veya içinde transit yük bulunan (SI hanesinde belirtilmelidir)

M – Posta

- N – Boş pozisyon
- S – Varişta ayrılacak
- T – Transfer yük (T kodu yük kategori kodunu takiben yazılır “BT” Transfer Bagaj)
- U – Servis dışı konteynır/palet
- X – Boş konteynır/palet

### **Bagaj ve kargo/posta konteyner hacim kodları**

#### **Transit istasyonlara bırakılan kullanılabilir ULD hacimlerinin miktarı**

- 0 = yeterli hacim yok
- 1 = ¼ konteynırın kullanılabilir hacmi
- 2 = ½ konteynırın kullanılabilir hacmi
- 3 = ¾ konteynırın kullanılabilir hacmi İstasyonda inecek yükler için hacim kodu gerekli değildir.

### **2.1.8.9- UCM-Uld Kontrol Mesajı – (AHM – 424)**

(Unit Load Device Control Message)

**UCM** ULD’lerin transferlerini takip ve kontrol etmek için kullanılır

ULD kayıplarının engellenmesi açısından gereklidir **UCM** taşıyıcıların ULD kontrol merkezine çekilmelidir.

Geliş ve gidişten hemen sonra gönderilir

**IN**-istasyon stoğuna giren ULD anlamındadır

**OUT**-istasyon stoğundan çıkan ULD anlamındadır

**ISTKLTK**

**.MADKZTK 230850**

**UCM**

**TK1857/23FEB.TCJCZ.MAD**

Havayolu ikili kodu ve uçuş no/geliş uçuş no/dönüş uçuş no/tarih.uçak kuyruk adı. hareket edilen havaalanı üçlü kodu

**IN Gelen ULD**

**.AKE0577TK/AKE0686TK**

.ULD tip kodu seri no ve taşıyıcı ikili kodu

**OUT**

Giden ULD tanımlayıcısı

**.AKE0710TK/AKE0924TK/AKE0920TK**

.ULD tip kodu seri no ve taşıyıcı ikili kodu

### **2.1.8.10 SCM - Stok Kontrol Mesajı (Stock Control Message) (AHM – 423)**

Taşıyıcılar Geniş gövde seferlerinin yapıldığı her istasyon stok kontrol mesajını, istasyonunda bulunan tüm ULD'ler (konteyner ve/veya palet) için haftalık olarak Kargo Şefliği, Kargo handling, Yer Harekat ve Harekat Apron Koordinasyon Şefliğine göndermelidir

ISTFBTK ISTFHTK ISTKLTK  
.SINKZTK 230900  
SCM  
.SIN.23OCT/0354  
.AKE.0259TK/0434TK/0413TK/0436TK/0782TK/0826TK/0865TK/0990TK/1030  
TK/  
1317TK/1294TK/1217TK/1327TK/1341TK/1342TK/1402TK/1417TK/1439TK/146  
7TK/1679TK.T20  
.PAG.0246TK/0814TK/0538TK/0562TK/5242TK/5286TK/5446TK/5471TK/5516TK/  
7461TK.T10  
.PLA.0001TK/0166TK/0095TK/0606TK/0604TK/0689TK/0859TK/0884TK/0919TK/  
0938TK/0965TK/0966TK/0992TK/1000TK/1022TK/1092TK.T16  
.PMC.3002TK/3017TK.T2  
SI STOCK CHECK LIST AS OF 0354HR 23OCT

### **2.1.8.11 FFM – Kargo Takip Mesajı (Freight Forward Message)**

FFM mesajı gönderilen kargonun karşı istasyonu bilgilendirmesi için çekilir

**FFM/5**  
**1/OR0718/01MAY/AYT/PH-TFA**  
**AMS**  
**266-68595306AYTAMS/T52K702/FLOWERS**  
**LAST**

- kargosu bulunmayan uçuşlar için mutlaka FFM/NIL mesajı çekilir.

**FFM/5**  
**1/OR0716/10MAY/AYT**  
**AMS/NIL**  
**LAST**

## **2.2 AFTN**

**AFTN: AERONAUTICAL FIXED TELECOMMUNICATION NETWORK**  
(Havacılık Sabit Haberleşme Şebekesi)

### 2.2.1 AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network)

Mesajların ve/veya sayısal bilgilerin aynı ve uygun haberleşme özelliklerine sahip havacılık sabit istasyonları arasında emniyetli, sağlıklı ve güvenilir bir şekilde alınıp verilmesi için, havacılık sabit servisinin bir parçası olarak, havacılık sabit devreleriyle sağlanan dünya çapında bir sistemdir.

AFTN de günümüzde tamamen bilgisayar ve network tabanlı modern sistem ile iletişim sağlanmaktadır. ATM lerde kullanılan majör veri iletişimi "MESSAGING olarak adlandırılır. MESSAGING bir orjintarafından yazılır ve birçok alıcıya gönderilir.

#### AFTN uygulamaları 3 ana grupta toplanır

- Hava Trafik Hizmetleri
- Meteorolojik veri dağıtımı (Hava tahminleri/raporlar)
- Havacılık Bilgi Hizmetleri (AIS/AIM)

#### 2.2.1.1. CIDIN (Common ICAO Data Interchange Network)

**CIDIN:** ICAO üyesi ülkeler arasındaki Ortak Veri Aktarım Ağı

Ülkemiz hava ulaşımında esas unsuru oluşturan havacılık uçuş emniyet mesajlarının yol rehberine göre yurt içindeki Havalimanı/Meydanlara ve yurt dışındaki AFTN merkezlerine daha hızlı ve kayıpsız olarak gönderilebilmesi için ICAO üyesi devletler arasında kurulmuş olan 9600-64000 bps hızında X.25 paket anahtarlamalı iletişim protokolünü kullanan haberleşme şebekesidir.

CIDIN, AFTN merkezleri ile paket anahtarlama merkezleri arasında mesajların küçük paket dizileri halinde taşınmasını sağlar.

#### 2.2.1.2 DHMİ Haberleşme Merkezi (COM)

Havacılık Haberleşme Hizmetleri'ni ICAO Annex10, Doc.7910 ve Doc.8585, EURO-CONTROL dokümanları ile ilgili ulusal mevzuatları esas alarak yürütür.

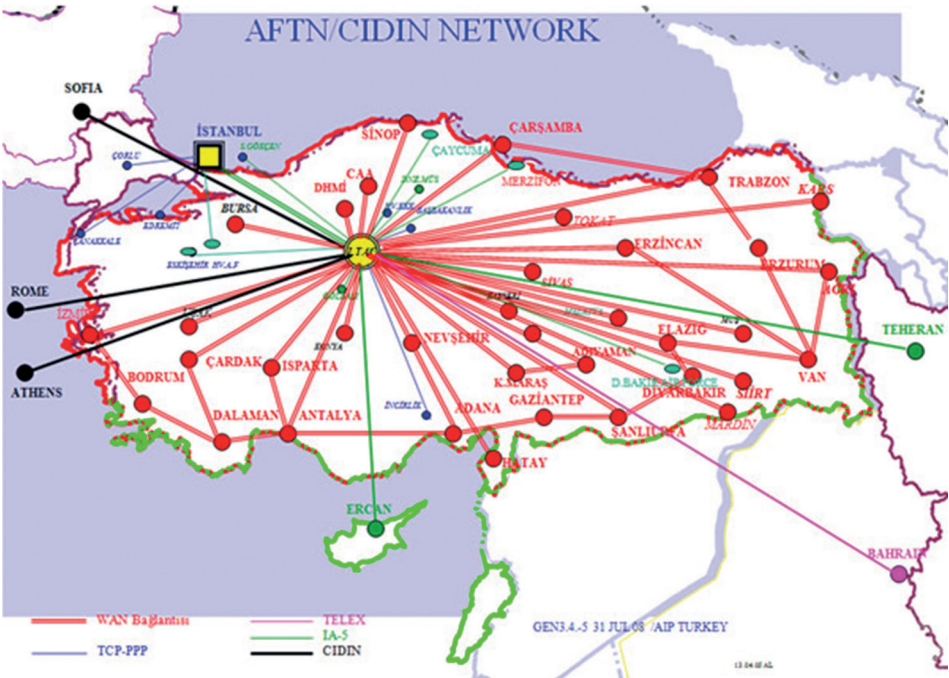
#### 2.2.1.3 AMHS: Havacılık Mesajları İşleme Sistemi.

AFTN/CIDIN sistemi limitli adres dağıtımı, mesaj karakterinin sınırlı olması, mesajın takip edeceği network yolunun kullanıcı tarafından belirlenmesi dolayısıyla sistem üzerindeki insan faktörünün üst seviyede bulunması, network hızının düşük olması gibi dezavantajlarından dolayı gelecekteki haberleşme stratejisine cevap verecek teknolojiye sahip değildir. Eurocontrol ülkeleri arasında bu dezavantajları ortadan kaldıracak güncel teknoloji ve uluslararası kabullere uyumlu AMHS (Aeronautical

Message Handling System – Havacılık Mesaj İşleme Sistemi) adı verilen yeni sisteme geçişe karar verilmiş ve AMHS Haberleşmesi Link 2000+ kapsamında değerlendirilmiştir.

#### 2.2.1.4 DHMİ Görev ve Sorumluluklarından bazıları

AFTN/CIDIN/AMHS sistemi aracılığıyla ATS mesajlarının (Bir uçuşa ait kalkış (DEP), iniş (ARR), değişiklik (CHG), gecikme (DLA), yönlendirme (DIV) ve iptal (CNL) mesajlarını), adreslerine en kısa sürede ve doğru olarak ulaşmasını sağlamak ve arşivlemek, AFTN/CIDIN/AMHS sisteminde sorumlu olduğu kanal bağlantılarını ve bunların mesaj trafiklerini izlemek, mesaj trafiğinde aksama olduğunda hat ve cihazlardan kaynaklanan arızaları düzeltmek ve arıza düzelene kadar haberleşmeyi yönlendirme yapmak ya da faks aracılığıyla sürdürmek,



#### 2.2.2 AFTN Mesajı

AFTN Mesajı 4 bölümden oluşur.

1. Öncelik kodu ve varış adresi
2. Tarih-saat ve Çıkış yeri
3. Metin
4. Bitim



### 2.2.2.1 AFTN Mesaj Öncelik Kodları

#### AFTN Mesaj öncelik sıralaması:

1. derece öncelikli - **SS**

2. derece öncelikli - **DD ve FF**

3. derece öncelikli - **GG ve KK**

**SS** – Tehlike mesajları

**FF** – Uçuş emniyet mesajlarında

**DD** – Acele ve özel öncelik isteyen mesjlarda

**GG** – Uçuş tanzim,meteoroloji, havacılık idari mesajlarında ve servis mesajlarında

**KK** – Rezervasyon, uçak işletme ve idari mesajlarda

### 2.2.2.2 AFTN Adresleri

#### Bir AFTN adresi 3 bölümden oluşur.

**LTAAYAYX** adresi

**LTAA** = Yer göstergesi (= Ankara)

**YAY** = Otorite/Ünite/Organizasyon kodu (=Sivil Havacılık Otoritesi)

**X** = Tamamlayan harf (Adresi 8'e tamamlamak için kullanılan harf veya organizasyonlardaki uygulaması)

**LTAAYAYX** – Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

#### LTAA nın oluşumu

**L** = Dünya üzerindeki konumu

**T** = Ülke(genellikle ülkenin İngilizce baş harfi)

**A** = Ülke üzerindeki konumu (Ank Türkiye üzerinde A bölgesinde)

**A** = Hava Limanı/Meydan veya istasyon

#### GG LTAAYAAT

250915 LTBACKXH

GG - 3.derece öncelik kodu

LTAAYAAT = ANK.SHGM Hava Ulaşım Daire Bşk.

25 -Tarih

0915 - GMT saat ve dakika

LTBACKXH = IST. Casio Air Servis

### **Metinde**

- Bir satır uzunluğu max: 64 karakter olmalı,
- Bir mesaj toplam max:2 000 karakter olmalı. Aşıyorsa metin bölümlere ayrılır.

**NOT: ICAO kodları her ülkenin AIP lerinde bulunur.**

## **3. SITA MESAJLARINDA KULLANILAN GECİKME KODLARI**

### **3.1 DELAY CODES**

#### **0- INTERNAL CODES**

- 01 Airline Security Procedures, including baggage
- 06 No gate / stand availability due to own airline activity
- 09 Scheduled ground time less than declared minimum ground time

#### **1. Passenger and baggage**

- 11 Late check-in, acceptance after deadline
- 12 Late check-in, congestion in check-in area
- 13 Check-in error, passenger and baggage
- 14 Over sales, booking errors
- 15 Boarding, discrepancies and paging, missing checked-in passenger
- 16 Commercial publicity / passenger convenience, VIP, press, ground meals and missing personal items
- 17 Catering order, late or incorrect order given to supplier
- 18 Baggage processing, sorting, etc.

#### **2. Cargo and Mail**

- 21 Documentation, errors, etc.
- 22 Late positioning
- 23 Late acceptance
- 24 Inadequate packing
- 25 Over sales, booking errors
- 26 Late preparation in warehouse
- 27 Documentation, packing, etc.
- 28 Late positioning
- 29 Late acceptance

### **3. Aircraft and ramp handling**

- 31 Aircraft documentation, late / inaccurate, mass and balance, general declaration, pax manifest, etc.
- 32 Loading / unloading, bulky, special load, cabin load, lack of loading staff
- 33 Loading equipment, lack of or breakdown, e.g. g. container pallet loader, lack of staff
- 34 Servicing equipment, lack of or breakdown, lack of staff, e. g. steps
- 35 Aircraft cleaning
- 36 Fuelling / defueling, fuel supplier
- 37 Catering, late delivery or loading
- 38 ULD, lack of or serviceability
- 39 Technical equipment, lack of or breakdown, lack of staff, e. g. push-back

### **4. Technical and aircraft equipment**

- 41 Aircraft defects
- 42 Scheduled maintenance, late release
- 43 Non-scheduled maintenance, special checks and / or additional works beyond normal maintenances schedule
- 44 Spares and maintenance equipment, lack of or breakdown
- 45 AOG spares, to be carried to another station
- 46 Aircraft change; for technical reasons
- 47 Standby aircraft, lack of planned standby aircraft for technical reasons
- 48 Scheduled cabin configuration / version adjustments

### **5. Damage to aircraft**

- 51 Damage during flight operations, bird or lightning strike, turbulence, heavy or overweight landing, collision during taxiing
- 52 Damage during ground operations, collisions (other than during taxiing), loading/offloading damage, contamination, towing, extreme weather conditions

### **5. EDP - Automated equipment failure**

- 55 Departure control
- 56 Cargo preparation / documentation
- 57 Flight plans

## **6. Flight operation and crewing**

- 61 Flight plan, late completion or change of, flight documentation
- 62 Operational requirements, fuel, load alteration
- 63 Late crew boarding or departure procedures, other than connection and standby (flight deck or entire crew)
- 64 Flight deck crew shortage, sickness, awaiting standby, flight time limitations, crew meals, valid visa, health documents, etc.
- 65 Flight deck crew special request, not within operational requirements
- 66 Late cabin crew boarding or departure procedures, other than connection and standby
- 67 Cabin crew shortage, sickness, awaiting standby, flight time limitations, crew meals, valid visa, health documents, etc.
- 68 Cabin crew error or special request, not within operational requirement
- 69 Captain's request for security check, extraordinary

## **7. Weather**

- 71 Departure station
- 72 Destination station
- 73 En route or alternate
- 75 De-icing of aircraft, removal of ice and / or snow, frost prevention excluding unserviceability of equipment
- 76 Removal of snow, ice, water and sand from airport
- 77 Ground handling impaired by adverse weather conditions

## **8. Air Traffic Flow Management Restrictions**

- 81 ATFM due to ATC en-route demand / capacity problems
- 82 ATFM due to ATC staff / equipment en-route, reduced capacity caused by industrial action or staff shortage or equipment failure, extraordinary demand due to capacity reduction in neighboring area
- 83 ATFM due to restriction at destination airport, airport and / or runway closed due to obstruction, industrial action, staff shortage, political unrest, noise abatement, night curfew, special flights
- 84 ATFM due to weather at destination

## 8. Airport and governmental authorities

- 85 Mandatory security
- 86 Immigration, customs, health
- 87 Airport facilities, parking stands, ramp congestion's, lighting, buildings, gate limitations, etc.
- 88 Restrictions at airport of destination, airport and / or runway closed due to obstruction, industrial action, political unrest, noise abatement, night curfew, special flights
- 89 Restrictions at airport of departure with or without ATFM restrictions, including Air Traffic Services, start-up and pushback, airport and / or runway closed due to obstruction or weather (restriction due to weather in case of AFTM regulation only, else refer to code 71, industrial action, staff shortage, political unrest, noise abatement, night curfew, special flights

## 9. Reactionary

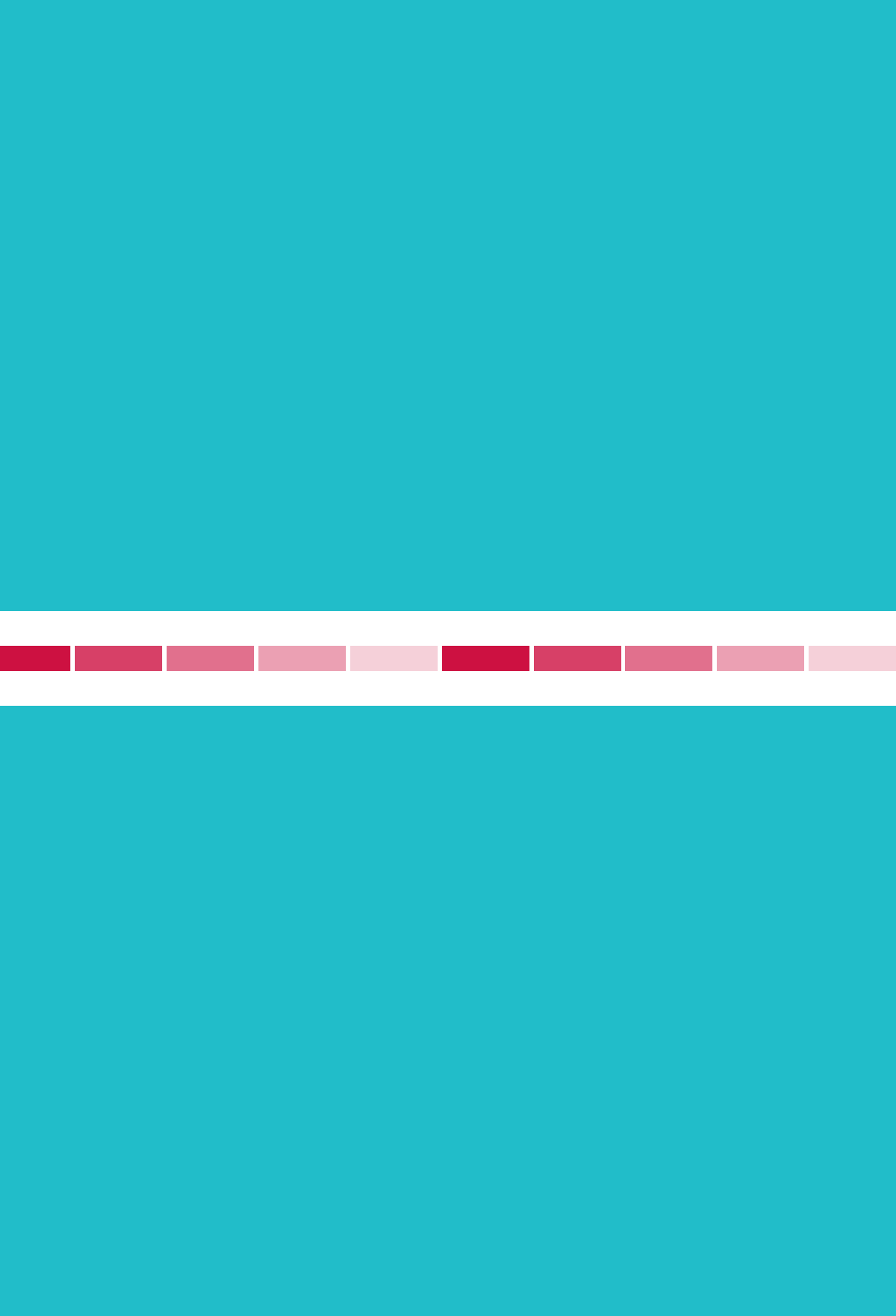
- 91 Load connection, awaiting load from another flight
- 92 Through check-in error, passenger and baggage
- 93 Aircraft rotation, late arrival of aircraft from another flight or previous sector
- 94 Cabin crew rotation, awaiting cabin crew from another flight
- 95 Crew rotation, awaiting crew from another flight (flight deck or entire crew)
- 96 Operations control, re-routing, diversion, consolidation, aircraft change for reasons other than technical

## 9. Miscellaneous

- 97 Industrial action with own airline
- 98 Industrial action outside own airline, excluding A. T. S.
- 99 If the reason of the delay cannot be matched in the list above

### Kaynaklar:

*Airport Handling Manual*  
*DHMI Haberleşme Notları*



# YÜK KONTROLÜ VE DENGE

## YÜK KONTROLÜ VE DENGE

### BÖLÜM - 1

#### MEVZUAT

### 1. HAVA ARACI AĞIRLIK VE DENGE TALİMATI - SHT J

#### 1.1 Amaç

**Madde 1 -)** Bu Talimatın amacı; iç ve dış hatlarda tarifeli veya tarifersiz seferlerle ücret karşılığında yolcu veya yük taşımak üzere kurulmuş ticari hava taşımacılığı yapan işletmelerin, filolarında bulunan uçakların uçuş emniyetini tam olarak sağlayabilmek amacıyla, ağırlık ve denge formlarının onaylanması ile standart yolcu ağırlıklarının değiştirilmesine yönelik ortak bir standart oluşturulmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

#### 1.2 Kapsam

**Madde 2 -)** Bu Talimat, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve ilgili Yönetmelikler kapsamında uçakla ticari hava taşımacılığı yapmak üzere yetkilendirilmiş gerçek ve tüzel kişiler ile bu amaçla kullanılacak hava araçlarını kapsar.

#### 1.3 Tanım ve Kısaltmalar

Bu talimatta yer alan;

- a) **AFM:** Hava aracı uçuş el kitabını,
- b) **AHM:** IATA tarafından her yıl yayımlanan havaalanı yer hizmetleri el kitabını,
- c) **AMM:** Uçak bakım el kitabını,
- d) **Bakanlık:** Ulaştırma Bakanlığını,
- e) **Bebek:** İki yaşından küçük bireyleri,
- f) **BEW:** Hava aracı temel boş ağırlığını,
- g) **BI:** Hava aracı temel indeksini,
- h) **BS:** Uçak üzerindeki herhangi bir noktanın veya parçanın yerini kesin olarak belirtebilmek için kullanılan deyimini,
- i) **CG:** Hava aracı ağırlık merkezini,
- j) **Chord:** Bir kanat kesitinin hücum kenarı ve firar kenarı arasındaki mesafeyi,
- k) **Çocuk:** İki yaşından büyük, oniki yaşından küçük bay ve bayan bireyleri,



- l) **Datum çizgisi:** Ağırlık ve denge hesaplamaları için uçak yapımcısı tarafından belirlenen, genel olarak uçağın burnuna teğet veya bir miktar önünde bulunan matematiksel, hayali bir başlangıç hattını,
- m) **DOI:** Hava aracı kuru operasyon indeksini,
- n) **DOW:** Hava aracı kuru operasyon ağırlığını,
- o) **FAA:** Amerikan Federal Havacılık Teşkilatını,
- p) **FCOM:** Uçuş ekibi operasyon el kitabını,
- r) **GOM:** Yer işletme el kitabını,
- s) **Hava Aracı:** Havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü aracı,
- t) **ICAO:** Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatını,
- v) **İşletmeci:** Ticari amaçla ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu, yük veya yolcu ve yük taşıyan gerçek ve tüzel kişileri,
- y) **JAA:** Havacılık Otoriteleri Birliğini,
- z) **LEMAC:** Bir kanat kesitinin hücum kenarının datum çizgisine olan uzaklığını,
- aa) **LMC:** Son dakika değişikliğini,
- bb) **MAC:** Uçak ağırlık merkezinin ifade edilmesini sağlamak üzere, uçak imalatçı firması tarafından tanımlanan, uzunluğu ve datum çizgisinden mesafesi sabit olan referans mesafeyi,
- cc) **MEL:** Asgari teçhizat listesini,
- dd) **MLW:** Maksimum iniş ağırlığını,
- ee) **MTOW:** Maksimum kalkış ağırlığını,
- ff) **MZFW:** Maksimum yakıtsız ağırlığı,
- gg) **OM:** İşletme el kitabını,
- hh) **SHGM:** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
- ii) **TEMAC:** Bir kanat kesitinin fırrar kenarının datum çizgisine olan uzaklığını,
- jj) **TOW:** Kalkış ağırlığını,
- kk) **TTL:** Toplam trafik yükünü,
- ll) **WBM:** Ağırlık ve denge el kitabını,
- mm) **Yetişkin:** Oniki yaşından büyük bay ve bayan bireyleri, ifade eder.

#### 1.4 Hukuki Dayanak

Madde 4 –WW Bu Talimat, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanuna, 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanuna, 1/6/2007 tarihli ve 26539 sayılı Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğine (SHY 6A) ve 24/08/2010 tarihli ve 11111 sayılı Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatına (SHT OPS1) dayanılarak hazırlanmıştır.

#### 1.5 Genel Esaslar

**Madde 5 – )** (1)Onaylı azami koltuk kapasitesi 20 ve daha fazla olan uçaklar, SHGM onaylı Ağırlık ve Denge Formu olmaksızın ticari faaliyette kullanılamaz. Ağırlık ve Denge Formunda meydana gelen değişiklikler SHGM' ye revizyon olarak bildirilir. Ağırlık ve Denge Formunun dizayn ve kullanım sorumluluğu işleticiye aittir. Filoya yeni katılan bir uçağın, koltuk konfigürasyonu ve ağırlık değerlerinde değişiklik olmaması halinde, mevcut ağırlık ve denge formu yenisi hazırlanana kadar 45 gün süreyle geçerlidir. Koltuk konfigürasyonunun veya uçağın ağırlık limitlerinin değişmesi halinde eski form ile operasyon yapılamaz.

(2) Onaylı azami koltuk kapasitesi en fazla 19 ve altında olan uçaklarla ticari hava taşımacılığı yapan işleticilerin ağırlık ve denge formlarına ilişkin prosedürler işletme el kitabı içinde yer alır. İşletme el kitabı Genel Müdürlük tarafından onaylanır.

## BÖLÜM – 2

### YÜKLEME PRENSİPLERİ VE YÜK EMNİYETİ

#### 2. AĞIRLIK VE DENGE

##### 2.1 UÇAK YÜKLEMESİNDE TEMEL PRENSİPLER

Yükleme ve boşaltma yapılırken uyulması gerekli bazı kurallar vardır. Bu kurallara uyulmaması, uçağa hasar verebileceği gibi uçuş emniyetini de tehlikeye sokar. Kimi zaman da yerdeki uçak hizmetlerine sorun yaratır. Bu tür olumsuzlukları engellemek için aşağıdaki kurallara uyulması gerekir:

- Uçak yüklemesine ön ambardan, boşaltmaya ise arka ambardan başlanır ve/veya ön ve arka ambarların boşaltılmasına/yüklenmesine eş zamanlı başlanır.
- Uçağa ilk olarak en son istasyonun yükleri yüklenir, en son ise ilk istasyona ait yükler yüklenir.
- Mümkünse her hold bir istasyona ait yüklere tahsis edilmeli, değilse ayrıştırı-

rılmalıdır. Örneğin; Son varış noktasına kadar etiketlenmiş olan “bağlantılı bagajlar = connected baggages”, ayrı olarak yüklenir ve LDM, CPM mesajlarında belirtilir.

- Yükleme yapılırken uçağın yapı sınırlamaları dikkate alınmalı, limitlerin aşılması halinde ‘kalaslama’ yapılmalıdır.
- Ağır yükler ilk olarak yüklenir ve bağlanarak sabitlenir. Ayrıca ağır ve keskin kenarlı yükler tabana temas edecek şekilde yüklenir. Bağlama, öne, arkaya, sağa-sola ve yukarıya olabilecek hareketleri önleyecek şekilde yapılmalıdır. Bağlamada; ağ, halat, kayış ve ipler kullanılır.
- Özellikle yükler için ilgili kurallara uyulmalıdır. Örneğin; AVI, HUM, PER gibi özel yüklerle DGR taşımacılığı özel bilgi ve önlem almayı gerektirir. Paketleme, etiketleme vb. gibi (Ref: Özel yükler/DGR IATA Manueli)
- Yaş kargo ile ağır kargolar, canlı hayvanlarla (AVI) cenazeler (HUM) ve birbiriy-le geçinemeyen (kedi ve köpek gibi) hayvanlar aynı hold’a yüklenmez.
- Yolcu uçaklarındaki yüklemeye öncelik yolcu bagajlarıdır.
- Overload sebebi ile bir miktar yük indirilmesi durumunda da önce ücretsiz yolcunun bagajları (PAD bags), sonra ücretsiz yolcular (PAD), daha sonra kargo ve posta indirilmelidir. Mümkün olduğu kadar sahibine bilgi verilmeden yolcu bagajı indirilmemelidir.
- Bagajlar ve öncelikli yükler ilk indirilmeleri gerektiğinden en son yüklenirler. Kargolar genelde ağır olduklarından ve en son indirilmeleri gerektiğinden ilk yüklenirler. Bu nedenle iyi hesaplama yapılmalı ve istifleme kalitesi iyi olmalıdır. Aksi takdirde tekrar uçak boşaltılarak yükleme yeniden yapılabilir. Bu durum zaman kaybına ve müşteri memnuniyetsizliğine yol açar.

## 2.2 EASA-OPS 1.605 / SHT J MADDE 15 YÜKLEME, AĞIRLIK VE DENGE

- İşletici, operasyonun tüm aşamalarında uçağın yüklenmesi, ağırlığı ve ağırlık merkezinin onaylı Uçak Uçuş Manuelinde veya daha kısıtlayıcı ise Kullanma Kılavuzunda belirtilen sınırlamalara uygun olmasını sağlayacaktır.
- İşletici, uçağın ilk işletmeye alınmasından önce ve daha sonra ayrı ayrı uçak ağırlıkları kullanılıyor ise 4 yıllık aralıklarla, şirketin hava aracı ağırlıkları kullanılıyor ise 9 yıllık aralıklarla uçağı tartarak ağırlığını ve ağırlık merkezini belirlemelidir. Değişikliklerin ve onarımların denge üzerindeki ortalama etkileri dikkate alınmalı ve uygun şekilde belgelenmelidir. Ayrıca değişikliklerin ağırlık ve denge üzerindeki etkisi tam olarak bilinmiyorsa uçaklar yeniden tartılmalıdır.

- c) İşletici, uçağın kuru işletim ağırlığına dahil olan tüm operasyon unsurlarını ve mürettebatın ağırlığını tartarak veya standart ağırlık değerlerini kullanarak belirlemelidir. Konumlarının uçağın ağırlık merkezi üzerindeki etkisi belirlenmelidir.
- d) İşletici, EASA-OPS 1.620'de belirtilen standart yolcu ve bagaj ağırlıklarına uygun olarak trafik yükünün ağırlığını belirlemelidir.
- e) İşletici, gerçek yakıt yoğunluğundan veya bilinmiyorsa kullanma kılavuzunda belirtilen yöntemle uygun olarak hesaplanan yoğunluktan yararlanarak yakıt yükünün ağırlığını belirlemelidir. (IEM OPS 1.605)

### 2.3 EASA-OPS 1.607 TANIMLAR

- a. **Kuru İşletme ağırlığı (Dry Operating Mass):** Kullanılabilir durumdaki tüm yakıt ve trafik yükü hariç olmak üzere özel bir operasyon türü için uçağın toplam ağırlığı. Bu ağırlık, aşağıdaki unsurları içermektedir.
  - 1) Mürettebat ve mürettebatın bagajları.
  - 2) Yemek ile ilgili ikram malzemeleri ve servis cihazları
  - 3) İçme suyu ve temizlik için kullanılan kimyasal maddeler.
- b. **Maksimum sıfır yakıt ağırlığı (Maximum Zero Fuel Mass):** Bir uçağın kullanılabilir yakıtsız maksimum ağırlığıdır. Özel depolarda mevcut yakıtın ağırlığı Uçak Uçuş Manuelinde açıkça belirtildiği takdirde sıfır yakıt ağırlığına dahil olmalıdır.
- c. **Maksimum Yapısal İniş Ağırlığı (Maximum Structural Landing Mass):** Uçağın normal koşullar altında iniş halindeki izin verilen maksimum toplam ağırlığıdır.
- d. **Maksimum Yapısal Kalkış Ağırlığı (Maximum Structural Take Off Mass):** Uçağın kalkış hareketinin başlangıcında izin verilen maksimum toplam ağırlığıdır.
- e. Yolculara İlişkin Sınıflandırma:
  - 1) Bay ve bayan yetişkinler, 12 yaş ve üzerindeki bireyler olarak tanımlanır.
  - 2) Çocuklar, 12 yaşından küçük olmak kaydıyla, 2 yaş ve üzerindeki bireyler olarak tanımlanır.
  - 3) Bebekler, 2 yaşından küçük bireyler olarak tanımlanır.
- f. Trafik Yükü:

Ticari olmayan yükler dahil olmak üzere yolcuların, bagajın ve kargonun toplam ağırlığıdır.

## 2.4 EASA-OPS 1.610 İNİŞ, AĞIRLIK VE DENGE

İşletici, iniş ile EASA-OPS 1.605'in gerekliliklerini karşılayan ağırlık ve denge sisteminde geçerli sistem ve yöntemi Kullanma Kılavuzunda belirtecektir. Bu sistem amaçlanan tüm operasyon türlerini kapsamalıdır.

## 2.5 EASA-OPS 1.615 / SHT J MADDE 16

### MÜRETTEBATA İLİŞKİN AĞIRLIK DEĞERLERİ

- a. İşletici, kuru işletim ağırlığını belirlemek için aşağıdaki ağırlık değerlerini kullanacaktır:
  - i. Mürettebatın bagajlarını da içeren gerçek ağırlık veya,
  - ii. El bagajları dâhil uçuş mürettebatı için 85 kg'lık ve kabin mürettebatı için 75 kg'lık standart ağırlık veya,
  - iii. İlgili otorite, tarafından kabul edilen diğer standart ağırlık.
- b. İşletici, varsa ilave bagajları da dikkate alacak şekilde kuru işletme ağırlığını hesaplamalıdır. Uçağın ağırlık merkezi; ilave bagajların konumu dikkate alınarak belirlenecektir.

## 2.6 EASA-OPS 1.620 / SHT J MADDE 17

### YOLCULARA VE BAGAJA İLİŞKİN AĞIRLIK DEĞERLERİ

**Yolcu:** Standart yolcu ağırlıkları kullanılır. Yolcular yetişkin (gerektiğinde erkek ve kadın olarak uygulanır) çocuk ve bebek olarak hesaplanır.

**Bagaj:** Yük planlarında gerçek bagaj ağırlıkları kullanılır. Gerçek bagaj ağırlıkları belirlenemiyorsa standart bagaj ağırlıkları kullanılır.

**Kargo:** Gerçek kargo ağırlıkları kullanılır.

- a. İşletici, mevcut yolcu koltuğu sayısının 10'dan az olduğu durumlar dışında tüm yolcuların ağırlığını ve bagajların ağırlığını tartarak hesaplayacak veya aşağıda Tablo 1 ile 3'te belirtilen standart ağırlık değerlerini kullanarak hesaplayacaktır. Koltuk sayısının 10'dan az olduğu durumlarda, yolcu ağırlıkları yolcuların sözlü beyanından yararlanarak ve beyan edilen değere el bagajları ve elbiseler için önceden belirlenmiş sabit bir ağırlığı ekleyerek hesaplayacaktır. (AMC OPS 1.620(a)'da). Gerçek veya standart ağırlıkların ne zaman seçileceğini belirten prosedür ve sözlü beyanlardan yararlanarak izlenecek prosedür Kullanma Kılavuzuna dahil edilmelidir.
- b. Gerçek ağırlığın tartarak belirlenmesi halinde işletici, yolcuların kişisel eşyalarının ve el bagajlarının da tartıma dâhil edilmesini sağlamalıdır. Bu tartım işlemi uçağa binilmeden hemen önce ve bitişik bir yerde yapılmalıdır.

- c. Yolcuların ağırlığının standart ağırlık değerlerini kullanarak belirlenmesi halinde, aşağıda Tablo 1 ve 2’de yer alan standart ağırlık değerleri kullanılmalıdır. Standart ağırlık el bagajı ve yolcu koltuğunda bir yetişkin tarafından taşınan 2 yaşın altındaki bebeklerin ağırlığını içermektedir. Ayrı yolcu koltuklarında uçan bebekler bu madde çerçevesinde çocuk olarak düşünülmelidir.
- d. Yolculara ilişkin ağırlık değerleri – 20 yolcu koltuğu veya fazlası.
1. Bir uçakta mevcut toplam yolcu koltuğu sayısı 20 veya daha fazla olduğunda, Tablo 1’de belirtilen standart erkek ve kadın ağırlıkları geçerli olmaktadır. Alternatif olarak mevcut toplam yolcu koltuğu sayısının 30 veya daha fazla olduğu durumlarda, Tablo 1’de belirtilen “Tümü Yetişkin” ağırlık değerleri geçerli olmaktadır.
  2. Tablo 1’deki “tatil Charteri” tanımını yalnızca bir tatil sezonu için amaçlanan bir charter uçuşunu ifade etmektedir. Tatil charteri ağırlık değerleri uçağa monte edilmiş yolcu koltuklarının en çok % 5’i ticari amaca yönelik olmayarak taşınması için kullanılmaktadır. (IEM OPS 1.620 (d) ).

TABLO-1

Yolcu Koltuğu	20 ve daha fazla		30 ve daha fazla Tümü yetişkin
	Bay	Bayan	
Tatil amaçlı tarifersiz uçuşlar haricindeki tüm uçuşlar	88 kg	70 kg	84 kg
Tatil amaçlı tarifersiz uçuşlar	83 kg	69 kg	76 kg
Çocuklar	35 kg	35kg	35 Kg

- e. Yolculara ilişkin ağırlık değerleri – 19 yolcu koltuğu veya daha azı.
1. Bir uçakta mevcut toplam yolcu koltuğu sayısı 19 veya daha az olduğunda, tablo 2 de yer alan standart ağırlıklar geçerli olmaktadır.
  2. Kabinde el bagajı taşınmayan veya el bagajının ayrı olarak hesaplandığı uçuşlarda aşağıdaki erkek ve kadın ağırlıklarından 6 kg. çıkarılabilir. Kaban, şemsiye, küçük bir el çantası veya para çantası, okuma malzemesi veya küçük bir kamera bu paragraf çerçevesinde el bagajı olarak değerlendirilmemektedir.

TABLO-2			
Yolcu Koltuğu	1-5	6-9	10-19
Bay	104 kg	96 kg	92 kg
Bayan	86 kg	78 kg	74 kg
Çocuklar	35 kg	35kg	35 kg

f. Bagajlara ilişkin ağırlık değerleri.

1. Tüm uçuşlarda gerçek bagaj ağırlığı kullanılacaktır.
2. Uçakta toplam mevcut yolcu koltuğu sayısı 20 veya daha fazla olduğunda, kayıtlı her parça bagaj için Tablo 3'te belirtilen standart ağırlık değerleri; gerçek ağırlığın kullanılmadığı durumlarda kullanılabilir Yolcu koltuğu 19 veya daha az olan uçaklar için tartarak belirlenen kayıtlı bagaj ağırlığı kullanılacaktır.

Tablo 3 kapsamında Yurt içi terimi; kalkış ve varış yeri Türkiye sınırları dahilinde bulunan bir uçuşu ifade etmektedir.

TABLO-3 – 20 ve daha fazla yolcu koltuğu bulunan hava araçları için geçerlidir.	
Uçuş Türü	Bagaj Standart Ağırlığı
Yurt İçi	11 kg
Avrupa Bölgesi Dahilinde	13 kg
Kıtalar Arası	15 kg
Tüm Diğer Uçuşlar	13 kg

- g. İşletici, yukarıda tablo 1 ile 3 te yer alanlar dışında başka standart ağırlık değerleri kullanmak isterse, buna ilişkin nedenleri ilgili otoriteye bildirmeli ve bunun için önceden ilgili otoritenin onayını almalıdır. Ayrıca onay için ayrıntılı bir tartım inceleme planı sunmalı ve EASA – OPS 1.620 (g)nin ek 1 inde belirtilen istatistiksel analiz yöntemini uygulamalıdır. Tartım incelemesinin sonuçlarının ilgili otorite tarafından doğrulanması ve onaylanmasından sonra revize edilmiş standart ağırlık değerleri yalnızca bu işletici için geçerli olmaktadır. Revize edilmiş standart ağırlık değerleri tablo 1 ve tablo 3 te belirtilen değerleri aştığında bu yüksek değerler kullanılmalıdır. (IEM – OPS 1-620 (g))
- h. El bagajlarının dahil olduğu toplam ağırlığının standart yolcu ağırlığını aşması durumunda ve çok sayıda yolcunun bu şekilde taşındığı tespit edildiği herhangi bir uçuşta işletici, her bir yolcuyla tartarak veya uygun bir ağırlık

miktarını ekleyerek bu yolcuların ağırlığını belirlemelidir (Bkz. IEM – OPS 1- 620 (h) ve (i)).

- i. Kayıtlı bagajlar için standart ağırlık değerleri kullanıldığında ve çok sayıda yolcu standart bagaj ağırlığını aşması beklenen miktarda bagaj kaydı yaptırıldığında işletici, her birini tartarak veya uygun bir ağırlık miktarını ekleyerek bu bagajların ağırlığını belirlemelidir. (Bkz. IEM – OPS 1.620 (h)ve (i))
- j. İşletici, yükün ağırlığını belirlemek için standart olmayan bir yöntem kullanıldığında bu durumun kaptan pilota bildirilmesini ve bu yöntemin ağırlık ve denge dokümantasyonunda belirtilmesini sağlayacaktır.

### BÖLÜM – 3

#### 3. YÜK KONTROL GÖREVLERİ VE SORUMLU PERSONEL

IATA AHM 590'a göre yük kontrol görevlerini 3 kategoride tanımlamıştır.

1. Sorumlu personel yükleme planı ve ağırlık denge formunu düzenler ve imzalar. Personel bu konularda sertifikalı olmalıdır.
2. Sorumlu personel yükleme planına göre yüklemeye nezaret ederek uygun yükleme yapılmasını sağlar. Yükleme konusunda sertifikalı olmalıdır.
3. Sorumlu personel ağırlık denge formunu kontrol eder ve imzalar, var ise son dakika değişiklikleri (LMC) yapılır.

### BÖLÜM – 4

#### 4. YÜK PLANLAMA VE YÜKLEME

Yük dağılımında aşağıdaki kurallara uyulmalıdır;

- Uçağın denge durumu ve kompartmanlardaki toplam yük miktarı kesinlikle uçağın yapısal limitleri içinde olacaktır.
- Birden çok istasyon varışlı uçuşlarda, yüklerin karışması önlenmeli, ilk yüklenen son çıkar prensibinden ilk varış istasyonu yükleri, kapılar açıldığında ulaşılabilecek yerde olmalıdır.
- Ara istasyonlarda denge sebebiyle, yüklerin pozisyonunun değiştirilmemesi için özen gösterilmelidir.
- Tehlikeli maddelerin, canlı hayvan, özel yük ve bagajların kurallarına uygun olarak yüklenmeleri sağlanmalıdır.
- Havalandırma ve ısı limitlerine bağlı yüklemelerde (canlı hayvan, bozulabilir



maddeler) için özel yükleme kuralları uygulanmalıdır.

- Fazla yakıt harcanmasını önlemek için, uçağın ağırlık merkezi emniyetli saha içinde ve ideal olmalıdır.
- Yükleme planı; yetkili hareket memuru tarafından yapılmalı ve denetlenmelidir.
  - Güvenlik kurallarına uyularak uçak kapasitesi en ekonomik şekilde kullanılmalıdır.
  - Yük planlama ve yükleme talimatları bu konuda eğitilmiş ve yetkilendirilmiş personel tarafından yerine getirilmelidir.
  - Yük planlamasını yapan görevli, uçağın kapasitesini göz önüne alarak yüklerin taşınıp taşınamayacağına karar verir, kapasite aşıldığında yetkililere bildirilir.
  - Eğer kargo kapasiteyi aşıyorsa, kargo görevlisi kalacak kargo konusunda karar verir.

### **Bulk (Yığma) Yükleme**

Konveyör (conveyor) adı verilen, yürüyen bant sistemi olarak da adlandırabileceğimiz teçhizat kullanılarak yapılan yüklemidir.

Yükleme tamamlandıktan sonra, hold içinde bulunan, her kompartımanın birbirinden ayrılmasını sağlayan ve yüklerin karışmasını önleyen ağlar kapatılmalıdır. Kompartıman boş olsa dahi ağlar bağlanmalıdır.

### **ULD (CLS) Yükleme (Birim Yükleme Araçları)**

Highloader adı verilen teçhizat kullanılarak yapılan yüklemidir. Kargo kompartıman zemininde konteynır ve palet yüklemesi için ayrı kilit sistemleri vardır. Pozisyon boş dahi olsa kilit sistemleri kapalı olmalıdır.

### **Konteynır ve palet kodlanması:**

- A Sertifikalı konteynır
- P Sertifikalı palet
- D Sertifikasız konteynır
- F Sertifikasız palet
- N Sertifikalı palet ağı
- G Sertifikasız palet ağı

R Termal sertifikalı konteynır

J Termal iglo

**Büyük Kargolar:** Şekil ve ağırlıkları itibariyle birden fazla palet üzerinde yükleme yapılabilen kargolardır.

**Ağır Kargolar:** Ağırlığı 150 kg'ı geçen kargolardır. Şirketler uçak tiplerine göre ağır kargolar için sınırlama getirebilirler. Uçağın taban çekeri limitlerini aştıklarında kaskaslanmalıdır. Ağır kargolar mutlaka bağlanmalıdır.

**Uçak Motorları:** Paletler üzerinde taşınabilen ağır yüklerdir.

**Bagajlar:** Yolculukla ilgili olarak, yolcunun giyimi, kullanımı ve rahatlığı için gerekli olan özel eşyaları.

Bagajlar, öncelikli bagajlar ve normal bagajlar olarak ikiye ayrılır.

Öncelikli bagajlar;

1. **Short connection bagaj:** Ara istasyonda kısıtlı aktarım süresi olan bagaj
2. **Transfer bagaj:** Ara istasyonlarda aktarma yapılan bagajlar.
3. **VIP bagajı:** Özel ve önemli yolcu bagajları

## FAZLA YÜKLEMENİN ETKİLERİ /EFFECTS OF OVERLOADING

**OVER LOAD:** Uçaktaki tüm ağırlıkların toplamı, müsaade edilen azami limitleri geçtiği durumlarda, kullanılan terim. Bu durum uçağın kalkış süratine geç ulaşmasına, tırmanışta, daha yavaş tırmanmasına ve daha fazla yakıt yakmasına, düz uçuşta yeterli kaldırmayı sağlaması için daha büyük bir hücum açısına ve bunun sonucu daha fazla yakıt yakmasına neden olacaktır.

Eğer bir uçakta ağırlık limitleri aşılsa;

- Performans düşer.
- Kalkış ve İniş mesafeleri artacaktır.
- Tırmanma oranı ve tırmanma yüksekliği düşecektir.
- Range ve Endurance düşecektir.
- Maximum sürat düşecektir.

## CG DURUMUNUN LİMİT DIŞI OLMASININ ETKİLERİ/EFFECTS OF OUT OF LIMIT CG POSITION

CG, ön ve arka limitler arasında olmak zorundadır.

Eğer CG limitler dışında olursa; kontrol kuvvetleri, denge, hareket kabiliyeti ve performans hepsi etkilenecektir.

CG Limitler Dışı olursa aşağıdaki durumlar oluşur.

### 1. Eğer CG Ön Limitler Dışında ise:

- Dengeleme için, ön taraftan yük indirmek gerekir. Aksi durumda kuyruk kısmına büyük miktarda elevator sapması gerekir. Bu durumda, kontrol yüzeylerinde drag artacak, çünkü denge için daha fazla kaldırma kuvveti gerekecek ve Induced drag artacaktır.
- Kanatlardaki kaldırma kuvveti arttığından, Stall süratide artacaktır.
- Longitunal denge artacaktır.
- Trim sürüklemesi artacağından, Range ve Endurance azalacaktır.
- Nose Up pitch artacaktır.

### 2. Eğer CG Arka limitler Dışında ise:

- Eğer CG arkada çok uzakta ise, longitudinal denge azalacaktır ve uçak unstable olacaktır.
- Ekstra Drag nedeniyle, Range ve Ebdurance azalacaktır.
- Süzülüş açısını tutmak çok zor olacaktır.

## UÇUŞTA CG'NİN HAREKETİ / MOVEMENT OF CG IN FLIGHT

Uçuş içerisinde CG'nin limitler içerisinde olacağı görülmelidir.

Uçuşta CG'nin değişmesi, fazla yakıt ve yağ tüketimine neden olacaktır.

**CENTRE OF GRAVITY (CG ):** Uçağın ağırlık merkezi olup, bütün ağırlıkların bu merkez etrafında dengeli dağıldığı nokta veya diğer bir deyişle, uçağın havada asılı durumda dengesini sağladığı nokta. CG olarak ifade edilir.

CG MAC'ın yüzdesi olarak veya Datum Line'den inch olarak ifade edilir. Hava taşımacılığında yüklerin ağırlığı kadar, bu yüklerin uçak içerisinde dengeli dağılımı son derece önemlidir. Uçuşun istikrarlı ve emniyetli sürdürülmesi CG limitlerine bağlıdır.

**Centre Of Gravity Limits;** Uçuş sırasında CG'nin içinde kalması gereken ön ve arka limitlerdir. Centre off Lift ile Centre off Gravity ilişkisine bağlıdır.

**CG'nin yeri;** Uzunluk (**Longitudal**) – Dikine (**Vertical**) – Enine (**Lateral**) eksenlerinin kesişme noktasıdır. Uçağın yapımcısı tarafından belirlenir.

**Centre of Gravity Datum:** Uçağın yapımı aşamasında, bütün kuvvet ve momentlerin ölçümlerin yapıldığı (mesafelerinin belirlendiği, CG'nin emniyet sahası için tüm referansların alındığı ve uçağın uzunluk eksenini üzerinde burnundan, veya belirlenmiş bir kısımdan dikine geçen hayali hat). Datum Line olarak adlandırılır.

## TANIMLAR / DEFINITIONS

**EMPTY WEIGHT:** Uçağın yapısal olarak belirlenen boş ağırlığı.

**BASIC EMPTY WEIGHT:** Uçağın yapımcısı tarafından belirlenen, Weight and Balance hesaplamalarında başlangıç olan ağırlık.

Bu ağırlığa; uçağın sabit donanımları, kullanılmayan yağ, yakıt, hydrolic, tuvalet suları, sabit galley ve emergency gereçler dahildir.

**BASIC OPERATING WEIGHT:** Uçağın, Basic Empty Weight ağırlığına, uçağın işleticisinin, yolcu miktarı ve uçulacak rutun gerektirdiği şekilde, her uçuşta değişebilen araç, gereç ve malzemelerin Basic Emty Weight'e ilave edilmesi sonucu işletmeci tarafından belirlenen değişebilir ağırlık.

**DRY OPERATING WEIGHT:** Uçağın, Basic Operating Weight ağırlığına, Aşağıdakilerin ilavesiyle bulunan ağırlıktır.

1. Ekip ve ekip bagajları
2. İkram ve nakledir yolcu servis ekipmanları
3. İçilir su ve tuvalet malzemeleri

İşletmeci tarafından belirlenen ve Sivil Havacılık Otoritesine onaylatılan kuru işletme ağırlığı.

**OPERATING WEIGHT:** Dry Operating Weight'e yakıtın ilave edilmesiyle bulunan ağırlık. Trafik load hariç

**OPERATIONAL VARIABLE WEIGHT:** İşleticinin çalışma usul ve prensiplerine bağlı olarak uçuş durumu, yolcu miktarı uçulacak rut'un gerektirdiği şartlar içinde, her uçuşta değişebilen araç, gereç ve malzemeler (yemek, içecek, temizlik, servis gereçleri) bu ağırlığa dahildir.

**ZERO FUEL WEIGHT:** Dry Operating Ağırlığı artı (+)Traffic Load

**MAXIMUM ZERO FUEL WEIGHT:** Azami Sıfır Yakıt Ağırlığı **TAKE OFF WEIGHT:** Kalkış için, her şey dahil uçağın ağırlığı **MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT:** Azami Kalkış Ağırlığı

**MAXIMUM LANDING WEIGHT:** Azami İniş Ağırlığı

**GROS WEIGHT:** Tüm yüklerini almış uçağın o andaki ağırlığı.

**PAYLOAD:** Uçakta taşınabilen tüm paralı yükler.

**USEFUL LOAD:** Uçuş için taşınması zorunlu yükler; yağ, yakıt, hydrolic, lastik, ballast fuel.

**BALLAST FUEL:** Bazı uçak tiplerinde, az yüklü, yüksüz veya yolcusuz yapılan uçuşlarda CG limitlerini emniyetli sahada olabilmesi için forward tanka alınan yakıt.

Bu yakıt uçuş sonuna kadar kullanılamaz.

#### **Havayolu taşımacılığında ücretler ve handling (elleçleme) kısaltmaları**

General Cargo Rates

COD Cash on delivery (teslimatta ödeme)

M Minimum ücret

PER Perishable (bozulabilir kargo)

N Normal ücret

AVI Live animals (canlı hayvan)

Q Quantity rates

Hum Human remains (cenaze)

CC Charges collet (ödemeli)

AOG Aircraft only

PP Prepaid (peşin ödemeli)

CAO Cargo aircraft only

TCH Terminal handling charge

EAT Food stuff (gıda maddesi)

FSC Fuel surcharge (yakıt ücreti)

VAL Valuable cargo (değerli kargo)

SSC Security surcharge (güvenlik ücreti)

HEA Heavy cargo (ağır yük +150)

AWA Awb ücreti

PEF Flowers (çiçek)  
MOC Miscellaneous order charge  
DGR Dangerous goods regulation  
RAC Tehlikeli madde elleçleme ücreti  
RGX Explosive (patlayıcı)  
PUA Pick up charge (pick up ücreti)  
RCM Corrosive (aşındırıcı)

## BÖLÜM – 5

### 5. YÜK TANIMLARI, ÖZEL YÜK KOD VE TANIMLARI

**BULK KARGO (YIĞMA KARGO):** Üst üste istiflenerek yüklenen kargoyu,

**CG (CENTER OF GRAVITY) SAFE RANGE:** Uçağın güvenli denge merkezini,

**CHECK LIST (KONTROL LİSTESİ):** Normal kontrol listesi tamamlandıktan sonra yapılan işlerin eksiksiz ve hatasız olduğunu kontrol etmek için yapılan listeyi,

**COURIER ALANI:** Uçaktaki mutfağın, dolapların, unit'lerin v.b. bulunduğu uçuştaki görevlilerin seyahat ettiği alanı,

**CREW REST:** Uçak içindeki ekip dinlenme odasını,

**DGR (DANGEROUS GOODS REGULATION/TEHLİKELİ MADDELER KURALLARI):** IATA'nın hazırlamış olduğu Tehlikeli Maddeler Kuralları'nı ihtiva eden dökümanı,

**DISARM:** Acil durumlarda uçağı terketmek için kullanılan slide'ları devreden çıkartma durumunu,

**DOW (DRY OPERATING WEIGHT):** Uçağın sabit teçhizatı, kullanılmayan yakıtı, hidrolik yağları, kokpit dokümanları, galley yapısı ile ekip ve ikram dahil edilmiş ağırlığını,

**F.O.D (FOREIGN OBJECT DAMAGE):** Yabancı madde hasarını,

**GALLEY:** Uçak içerisindeki mutfağı,

**IATA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION):** Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'ni,

**ICAO (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION):** Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nı,

**INCAPACITATION:** Kişinin sağlığının görevlerini yerine getirmesini engelleyecek şekilde bozulmasını,

**ISCO:** Uluslararası Standart Meslek Sınıflamasını,

**İSG:** İş Sağlığı ve Güvenliğini,

**KİŞİSEL KORUYUCU DONANIM (KKD):** Bir veya birden fazla sağlık ve güvenlik tehlikesine karşı korunmak için kişilerce giyinmek veya taşınmak amacıyla tasarlanmış herhangi bir cihaz, alet ya da malzemeyi,

**KOMPARTMAN:** Uçağın içerisindeki ambarların bölünmesiyle elde edilmiş bölümleri,

**LANDING CARD:** Uluslararası hava nakil vasıtalarında uçucu personel olarak görev yapanlara SHGM tarafından tanzimedilen ve görevleri süresince hava hudut kapılarından giriş ve çıkışlarını sağlayan pasaport yerine geçerli belgeyi,

**LDW (LANDING WEIGHT):** Uçağın iniş sırasındaki maksimum ağırlığını,

**LOAD AND TRIM SHEET (AĞIRLIK VE DENGİ FORMU):** Uçağa yüklenen bütün yük ve yolcu ağırlıklarının gösterilmesi ve denge noktasının hesaplanması için kullanılan dokümanı,

**LOADING INSTRUCTION REPORT (YÜKLEME FORMU):** Uçağa yüklenecek yüklerin nereye ne biçimde yükleneceğini gösteren formu,

**MDCC (MAIN DECK CARGO COMPARTMENT):** Üst kat kargo kompartımanını,

**MDCD (MAIN DECK CARGO DOOR):** Üst kat kargo kapısını,

**MRT (MANUEL RELEASE TOOL):** Açılmayan oksijen maske kapaklarını açmak için kullanılan kanca ve iğne uçlu aleti,

**NOTOC (NOTIFICATION TO CAPTAIN):** Uçağa yüklenen özel yüklerin kaptana bildirildiği evrağı,

**OFFLOADING:** Yük boşaltma işlemini,

**ÖZEL SEFER:** Özel güvenlik talep eden varış istasyonlarına yapılan seferleri,

**PALET:** Üzerine kargo, posta ve bagaj yüklenebilen değişik ölçülerdeki metal düzgün yüzeyleri,

**POSTABAŞI:** Uçağa yükleme yapacak olan ekibin liderini,

**SLIDE RAFT:** Bot özellikli tahliye kaydıracağını,

**SMOKE HOOD:** Yangın ile mücadelede kullanılan duman başlığı,

**SUPERNUMERARY:** Uçakla özel bir yük taşınması halinde buna refaket eden özel görevliyi,

**TAKSİ YAKITI:** Uçağın park pozisyonundan pist başına kadar yolda harcadığı yakıtı,

**TEHLİKELİ MADDE:** Taşımada sağlığa, emniyete, diğer varlıklara ve çevreye zarar verme riski taşıyan; DGR kitabındaki Tehlikeli Maddeler Listesi'nde tanımlanmış veya bu kurallara göre sınıflandırılmış olan madde veya nesnelere,

**TOW (ACTUEL TAKE-OFF WEIGHT):** Uçağın pist başındaki gerçek ağırlığını,

**TRIP FUEL:** Seyahat süresince kullanılacak yakıtın tamamını,

**ULD (UNIT LOAD DEVICE/BİRİM YÜKLEME CİHAZI):** Bir uçağın sınırlama (emniyet) sistemiyle doğrudan arabirim görevi gören ve IATA ULD Teknik Kurulu tarafından tescillenmiş araçları,

**ZWF (ZERO FUEL WEIGHT):** Uçağın yakıtsız, fakat diğer bütün yüklerin yüklenmiş halini,

ifade eder.



## BÖLÜM – 6

### 6. MESAJ ÇEŞİTLERİ

#### Yük Dağılım Mesajı / LDM - Load Distribution Message (Ref AHM583)

LDM mesajı, uçakta bulunan yüklerin dağılım, çeşit ve ağırlık bilgisinin, yolcuların sınıf ve sayılarının, dağılımlarının belirtildiği mesajdır.

LDM

AB4176/26.TCABC.12C178Y.2/5

-IST.55/74/13/1.T2169.1/228.2/473.3/717.4/523.5/228.PAX/04/138.PAD/00/00

.AVI/5.EIC/5/5

SI IST B/2139.C/25.M/NIL.E/5

#### Konteynır Palet Dağılım Mesajı /CPM – Container Pallet Message (Ref AHM587)

CPM mesajı, ULD'li uçaklarda çekilen mesajdır. Bu mesajda yüklerin çeşitleri, ULD'lerin uçakta hangi kompartımana/pozisyona yüklendikleri, ağırlıkları ve container/palet numaraları belirtilir. Son gerçekleşen yükleme planı-loading instruction esas alınarak çekilir. Her uçuş için çekilmelidir. Uçaktaki tüm ULD'ler hangi pozisyona yüklendi ise mesaj bu doğrultuda, numaralar belirtilerek çekilmelidir.

#### CPM mesajının çekilmesi;

- Varış istasyonunun gerekli ekipman ve personel hazırlık aşaması için bilgi edinme,
- Boşaltma esnasında ULD numaralarına göre öncelikli yükleri belirleyebilme,
- Kargo uçakları da düşünülecek olur ise, maindeck ve lowerdeck'te bulunan transit bağlantısı olan yüklerin hızlı transferini sağlayabilme,
- Özel yada tehlikeli madde içeriğinin hangi ULD'de olduğunun belirtilmesi, boşaltma esnasında daha dikkatli davranılmasını sağlayacaktır.

CPM

AB670/25.TCABG.IST

-11P/FCO/N

-12P/AKH1623AB/ FCO/550/C.PES

-21P/AKH1565AB/ FCO/350/C.PER

-22P/AKH1645AB/ FCO/86/X

-23P/PKC1865AB/ FCO/86/X

-31P/AKH1555AB/ FCO/575/BY

-32P/AKH1719AB/ FCO/345/BY  
-33P/AKH1897AB/ FCO/456/BT  
-41P/AKH1789AB/ FCO/554/BC  
-42P/AKH1676AB/ FCO/465/BY  
-5/FCO/250/BY  
SI BABY BUGGIES LDD 52

### **ULD Kontrol Mesajı/ UCM - Unit Load Device Control Message (Ref AHM424)**

ULD'lerin transferlerini takip etmek için kullanılır. ULD yüklemesi yapılan her uçağın gelişinden/gidişinden sonra çekilir. ULD yüklemesi yapılmamış olsa dahi, geliş ve gidiş için, UCM NIL mesajı çekilmelidir. Hasarlı ULD var ise mesajda belirtilerek, havayoluna raporlanmalıdır.

(PMC1210AB ağırları eksik, AKE1022AB ön branda yırtık vb.) Gelişte ve gidişte doğru numaraların girilmesi, havayolunun stok takibi açısından önemlidir.

IN: İstasyon stoğuna "dahil olan ULD" anlamındadır.

OUT: İstasyon stoğundan "çıkan ULD" anlamındadır.

UCM

AB670/25.TCABG.FCO

IN

.AKH1623AB.AKH11565AB.AKH1645AB.PKC1865AB.AKH1555AB

.AKH1719AB.AKH1897AB.AKH1789AB.AKH1676AB

OUT

.AKH7825AB.AKH1291AB.AKH3236AB

### **Kaynaklar:**

*ICAO Doc 7192*

*ECAC Operation Manual EU-OPS MASS and Balance*

*SHT - J*

*SHT - HAD*

# KARGO İÇİN OPERASYON

## KARGO İÇİN OPERASYON

### SHY 150.10A DA BELİRTİLEN KARGO VE POSTA İLE İLGİLİ BİLİNMESİ GEREKEN KONULAR

#### 1. KARGO KONULARI

##### ULUSAL ve ULUSLARARASI ORGANİZASYONLAR

##### Ulusal ve Uluslararası Organizasyonlar



- Milli Havacılık Otoriteleri – Türk Sivil Havacılığı (Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü)

**NOT:** www.shgm.gov.tr web sayfasından incelenir.



- ICAO = International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu)



- IATA = International Air Transport Association (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)

- Varşova Antlaşması:  
12 Ekim 1929'da Varşova'da imzalanan bu Antlaşma Uluslararası Hava Taşımacılarına ilişkin kuralları oluşturur. 1955'de Hague Protokolü ile düzeltilen bu Antlaşmayı Türkiye de imzalamıştır.
- Montreal Antlaşması:  
Sivil Havacılığın Güvenliğine Yönelik Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Antlaşma. 1971 yılında imzalanmıştır.

#### 2. UÇAKLAR

##### UÇAK KATEGORİLERİ

##### A. Dar gövdeli uçaklar

Uçak gövde genişliği 3m. (10ft) ve koltuklar arasında tek koridoru olan uçaklardır.

Kargo ambarlarında (lowerdeck) çoğunlukla dökme yükleme (bulk) yapılıır.

**A320, A321 dar gövdelidir ancak ULD yüklemesi yapılıır.**

**Örnek:**

Airbus Industrie : A318, A319, A320, A321,  
Boeing : B707, B727, B737

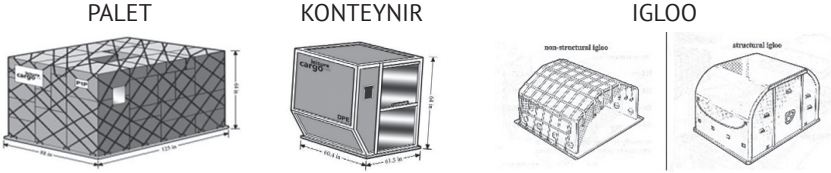
**B. Geniş gövdeli uçaklar:**

Uçak gövde genişliği 4.72m (15ft. 6in) ve koltuklar arasında iki koridor olan uçaklardır.

Kargo ambarlarında (lowerdeck) palet ve konteynır, bulk ambarında da dökme yükleme yapılır.

**Örnek:**

Airbus Industrie : A300-B, A310, A330, A340  
Boeing : B747, B767, B777



Geniş gövdeli uçaklar kendi aralarında 3 gruba ayrılır.

Yolcu uçağı

Kargo uçağı

Yolcu ve kargo uçağı

**UÇAK YAPISI**

A. Uçak bölümleri

B. Ambar (=hold) ve kompartman (=compartment)

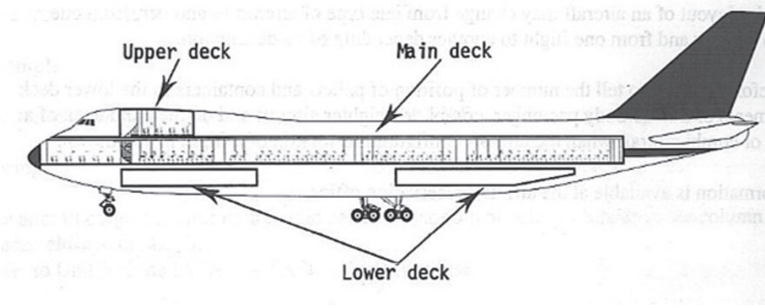
A. Uçak bölümleri

Uçaklar 3 bölümden oluşur.

**Main deck:** Bu kısımda öncelikle yolcu taşınır. Kargo veya kombi uçaklarının main deck inde tamamen veya kısmen kargo taşınır.

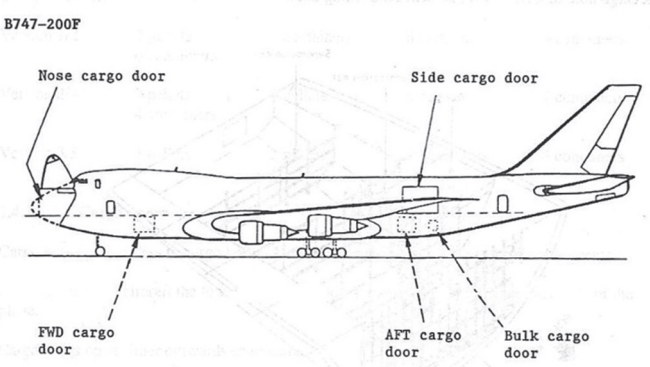
**Lower deck:** Bu kısımda sadece kargo taşınır (ULD veya Bulk)

**Upper deck:** Bu kısım pilot kabini ve yolcular içindir. (B-747)



### KARGO KAPILARI

Kargo kapıları kargo ambarlarına girişi sağlar. Kapılar içeriye veya dışarıya açılabilir. İçeri açılan kapılarda o bölüm kompartmanlardan bir ağı ile ayrılmıştır. Bu ağ uçuşta veya yerde kargoların hareketini önler.



**B727 kargo uçağında kuyrukta bir kapı var.**

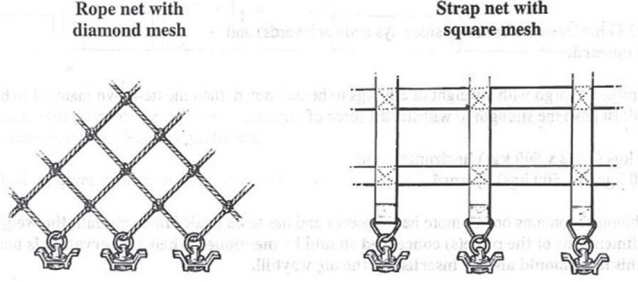
### BAĞLAMA

Hareket eden yükler kolaylıkla uçağa zarar verir ve emniyetini tehlikeye sokar. Ağır kargolar veya sivri uçlu kargolar ambarın bölmesini deler yakıt tankına, elektrik, hidrolik aletlerine veya diğer kargolara zarar verir.

Kargoları emniyete almak ve hareketini önlemek gerekir. Bunun için sert bölmeler ve ağırlarla bulk kargoların hareketleri önlenir.

## Emniyet ekipmanları

Ağlar, kablolar, kayışlar, halatlar ve bağlama klipsleridir.



Bağlama ekipmanlarının güçleri **G (=gravity= ağırlık kaldırma gücü)** ile ifade edilir.

### Bağlama için minimum şartlar

**1 1/2G** horizontal (öne, yana ve arkaya hareketi önlemek için)

**3G** upward (yukarıya hareketi önler)

### Örnek:

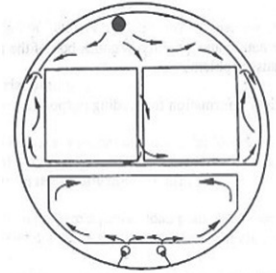
300 kgs bir kargo için bağlama materyeli:

- 450 kgs (1 1/2 x 300= 450 kgs) yatay emniyet için
- 900 kgs (3x300 =900 kgs) düşey emniyet için

Bu nedenle uçağa yüklenecek kargoların ağırlık ve ölçüleri rezervasyon yapılırken bildirilmeli ve AWB ye mutlaka yazılmalıdır.

### BASINÇ ve SICAKLIK

Main deck de basınç, havalandırma ve sıcaklık kontrol edilebilir. LOWER DECK'te ise uçak tiplerine göre oldukça değişiktir. Bazı uçaklarda LOWER DECK'te havalandırma yoktur. Sadece uçağın iç ve dış sıcaklık farkından dolayı kargo kapısından sızan havalandırma vardır. Bazı uçaklarda da lowerdeck ısı ve havalandırma kontrolünü pilot kokpitten yapar (canlı hayvanlar ve bozulabilir kargolar için)



### UÇAKLARIN YÜK KAPASİTELERİ (= Payload or traffic load)

Her uçağın emniyetle kaldıracağı maksimum yük miktarı yapımcı firmalar tarafından belirlenmiştir.

**Örnek****Aircraft**

Airbus Ind. A300B4  
Boeing B737-300

**Maximum take-off weight (MTOW)**

165000 kgs or 363760 lbs  
61235 kgs or 135000 lbs

**BULK YÜKLEME LİMİTLERİ****Ağırlık limitleri**

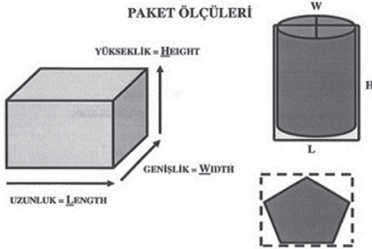
Her uçağın kaldırabileceği maksimum yükler yapımcıları tarafından belirlenmiştir.

**Hacim limitleri**

Uçakların ambar ve kompartmanlarının hacim limitleri de belirtilmiştir.

**Maksimum boyutlar**

Kargoların yükleneceği ambar kapısından geçebilecek ölçülerde olması gerekir. Bu ölçüler genel olarak Rule 8.2 verilmiştir. Taşıyıcının özel uygulamasının olup olmadığı da Rule 8.3 den kontrol edilmelidir.

**Örnek:**

Uçak : B-737-600 FWD cargo compartment  
Ağırlık: 190 kgs

Boyutlar: 165 x 70 x 58 cm  
Bu kargo yüklenebilir mi?

**BOEING 737-600**

- Forward Cargo Compartment
- Heavy packages lift assisted
- Dimensions in cms.

HEIGHT	WIDTH									
	12	25	38	50	63	76	88	101	114	121
12	330	304	266	238	213	187	162	137	127	114
25	330	294	264	238	213	187	162	137	127	114
30	327	292	264	238	213	187	162	137	127	114
35	322	289	264	238	213	187	162	137	127	114
40	320	289	264	238	213	187	162	137	127	114
45	317	289	264	238	213	187	162	137	127	114
50	317	289	264	238	213	187	162	137	127	114
55	314	289	264	238	213	187	162	137	127	114
60	314	289	264	238	213	187	162	137	127	114
66	314	289	264	238	213	187	162	137	127	114
71	314	289	264	238	213	187	162	137	127	114
76	314	289	264	238	213	187	162	137	127	114
81	314	289	264	238	213	187	162	137	127	114
86	314	289	264	238	213	187	162	137	127	114



## TABAN YÜK LİMİTLERİ

Her uçak tipinin tabanında metrekareye belirli ağırlık yüklenecek şekilde planlanmıştır.

Bu limitler aşılsa uçak tabanına ve yapısına hasar verilir.

Bu nedenle uçaklar;

- **Taban yük limitini geçmemeli,**
- **Geçtiği takdirde yükü tabana yayan tahtalar kullanılmalıdır.**

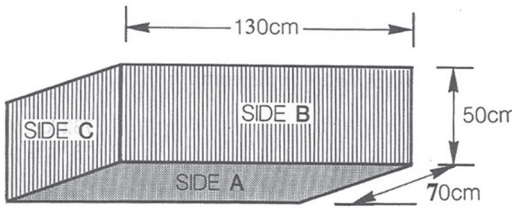
### Örnekler:

- Dar gövdeli uçakların (**LOWER DECK-BULK kompartmanı**):  
B727, B737, B757 ve DC9 uçaklarında: **732kgs/m<sup>2</sup>**
- Geniş gövdeli uçakların (**LOWER DECK-ULD kompartmanı**):  
B747 : **976kgs/m<sup>2</sup>**  
DC-10 : **732kgs/m<sup>2</sup>**
- Geniş gövdeli uçakların(**BULK kompartmanı**):  
B747 : **732kgs/m<sup>2</sup>**

Kargolar yüklenirken önce o kompartmanın taban yüklimitini aşır aşmadığı kontrol edilmelidir.

### Bu nedenle öncelikle

- Kargonun ağırlığı,
- Boyutları,
- Yükleneceği kompartmanın maksimum taban yük limiti bilinmelidir.
- Daima kargonun en geniş yüzü tabana gelmelidir (this way up etiketi yoksa).



### Örnek:

Uçak: B737-Lowerdeck  
Ağırlık: 500 kgs  
Boyutlar: 130 x 70 x 50 cm

A=130 cm

B= 50 cm

C= 70 cm

### Paketin tabana gelen yüzleri şöyle olabilir

A tarafı tabana gelirse = 130 cm x 70 cm = 1.30 m x 0.70m= 0.91 m<sup>2</sup>

B tarafı tabana gelirse = 130 cm x 50 cm = 1.30m x 0.50m=0.65 m<sup>2</sup>

C tarafı tabana gelirse = 70cm x 50cm = 0.70m x 0.50m = 0.35 m<sup>2</sup>

### Metrekareye düşen yük miktarları bulalım

A tarafı =  $500 : 0.91 = 549.4 = 549.5 \text{ kgs/m}^2$

B tarafı =  $500 : 0.65 = 769.2 = 769.5 \text{ kgs/m}^2$

C tarafı =  $500 : 0.35 = 1428.5 \text{ kgs/m}^2$

**B737 lowerdeck yük limiti= 732kgs/m<sup>2</sup>** olduğuna göre bu paketin sadece **A tarafı** tabana gelmelidir. Bu paketin **B tarafı tabana getirilirse spreader (tahta) kullanılmalıdır.**

### UÇAK YÜKLEME ÜNİTELERİ (=Unit Load Devices = ULD)

#### Uçak Yükleme Üniteleri

- Uçak Paleti ve ağ (= aircraft pallet and net)
- Uçak paleti, ağ ve yapısal olmayan igloo (= aircraft pallet, net and non-structural igloo)
- Lower deck kargo konteynırı (=lower deck cargo container)
- Main deck kargo konteynırı (=main deck cargo container)
- Yapısal Igloo (=structural igloo)

#### ULD TANIMI

Her ULD bir IATA kodu ile tanıtlır.

#### **AKE 33496 TK**

A= ULD kategorisi

K= Taban ölçüsü

E= Kontur kodu

23496 = Seri numarası

TK = ULD nin ait olduğu taşıyıcının iki harfli kodu

#### ULD kategorileri

- A = Serfifikalı uçak konteynırı
- D = Sertifikasız uçak konteynırı
- P = Sertifikalı uçak paleti
- R = Termal sertifikalı uçak konteynırı
- U = Yapısal olmayan igloo

#### Taban ölçüleri

A = 224x318 cm      88x125 in.

K = 153x156 cm      60.4x61.5 in

E = 224x135 cm      88x53 in.

Bu IATA tanımlama kodları her ULD nin üzerine, müsaade edilen maksimum brüt kantar ağırlığı (=MGW) ve ULD nin darası ile yazılıdır.

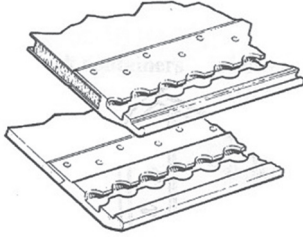
### KONTUR VE YÜKLENEBİLİRLİK KODU

**Kontur:** ULD'nin uçak gövdesine göre almış olduğu şekildir.

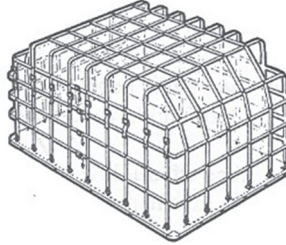
**Yüklenabilirlik:** Uçak tiplerine göre ULD'lerin uçağın konturuna veya kilit sistemine uygunluğu.

### UÇAK PALETLERİ:

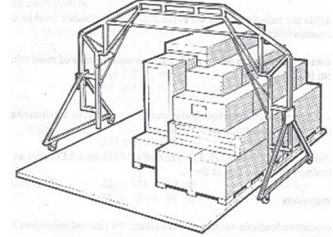
Üzerine yüklerin konulduğu belli standartlarda üretilmiş düz platformlardır. Yükler paletler üzerine konur üzeri ağlarla örtülür ve palete kilitlenir. Bu şekilde getirilen palet uçağa kilitlenerek yüklenir.



Pallet Platform



Built-up Pallet



### KONTEYNİRLAR

- Main deck konteynırları: Kargo ve kombi uçaklarda kullanılır.
- Lower deck konteynırları: Geniş gövdeli uçaklarda tam ölçüde veya iki yarım ölçülerdedir.
- Geniş gövdeli uçaklarda/kombi uçakların main deck inde kullanılır. Ayrıca karayolu, demiryolu ve deniz taşımacılığında da kullanılır.
- 20ft. Veya 40 ft. lik konteynırlardır.

### IGLOOLAR

- Yapısal Igloo = Palet üzerine ağ yerine yüklerin hareketini engellemek için sert bir malzemeden (fiberglass, metal veya diğer uygun materyel) ve uçak gövdesinin konturuna göre belirli bir şekil verilerek oluşturulmuş tek bir yüklenme ünitesidir.
- Yapısal olmayan Igloo = Palet üzerine sert malzemeden ve uçak konturuna göre yapılmış bir iskelet ve üzerine ağ konularak önu açık olarak hazırlanmış yüklenme ünitesidir. Palet ve ağ'dan oluşur.

## ULD LİMİTLERİ

Her konteynır ve paletin maksimum ağırlık, hacim ve taban yük limitleri belirlenmiştir.

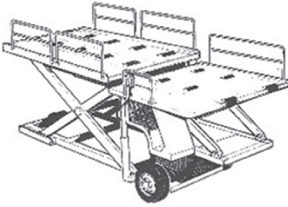
## 3. HANDLING İMKANLARI

### UÇAK HANDLING İMKANLARI

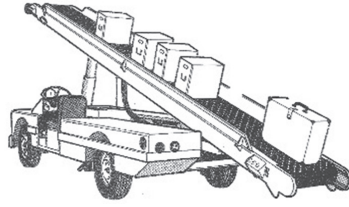
Dar gövdeli uçaklarda paketler emniyetle kargo ambarlarına “bulk kargo yükleyicisi ile” yüklenir.

Geniş gövdeli uçaklarda geniş ölçüde yolcu bagajları, posta ve kargolar kısa sürede yüklenip boşaltılacağından çeşitli ekipmanlara ihtiyaç vardır. Kargolar palet, konteynır ve igloo'lara havaalanında havayolu personeli veya yetkili acentaları tarafından doldurulur ve “palet konteynır yükleyicileri” ile uçağa yüklenir.

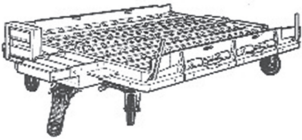
Kargolar kabul edilirken TACT RULE 7.3'den havaalanı imkanları mutlaka kontrol edilmelidir.



*High loader or container/  
puller loader*



*Self propelled conveyor (bulk cargo  
loader)*



*Dolly*



*Fork lift truck*



*Container pallet/transporter*

## HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI

### Uçak yükleri

Gerek yolcu gerekse kargo uçakları için yük denildiğinde yolcu, bagaj, kargo, posta, şirket postası gibi ticari yükler ile EIC, FKT, CSU, XCR, gibi yükler anlaşılır.

**EIC: *Equipment in compartment*:** Manifesto edilmemiş **uçak ağırlık ve index değerlerine ilave edilmemiş uçak malzemeleridir.**

**FKT: *Flight Kit*:** Uçak ağırlık ve index değerlerine **ilave edilmiş uçak malzemesidir.**

**CSU: *Catering Service Unit*:** Holdlarda taşınan dönüş yemekleri veya boş olan catering servis ekipmanlarını ifade eder. Uçak ağırlık değerlerine ilave etmek için havayolu prosedürleri geçerlidir.

**XCR: *Extra Crew*:** Manifesto edilmiş ancak uçak ağırlık değerlerine ilave edilmemiştir.

#### **Yolcu dışındaki yükler;**

- Normal kargolar
- Ülke ve taşıyıcı kurallarına göre kabul edilerek taşınır.
- Özel kargolar

#### **HAVA KARGONUN KABULU (GENEL)**

Gönderi taşıyıcılar tarafından kabul edilir.

- a) IATA Kargo Acentası aracılığıyla kabul edilir – Bu durumda gönderi Rule 2.3.2 ye göre taşımaya hazır hale getirilmelidir.
- b) Direk olarak göndericiden teslim alınır. Bu durumda tüm taşıma boyunca taşıyıcı tarafından konulan herhangi bir ambargonun olmaması ve tüm kurallara uygun olarak taşımaya hazır hale getirilmesi gerekir. Ambargolar için Rule 2.3.3.D kontrol edilmelidir.

#### **GÖNDERİCİ SORUMLULUĞU**

Gönderici yükün paketlenmesi, taşınması ve teslimine ilişkin tüm kurallar (güvenlik ve taşıma) dahil olmak üzere çıkış, varış ve üzerinden uçulan ülkelerin gümrük ve hükümet kurallarına uymak, gerekli tüm bilgileri sağlamak, bu kuralların gerektirdiği tüm belgeleri doldurmakla yükümlüdür. Ancak taşıyıcı bu bilgilerin dökümanların ve işaretlerin doğruluğundan ve yeterliliğinden sorumlu tutulamaz.

#### **TAŞIYICI SORUMLULUĞU**

Konşimentonun arkasındaki şartlarla sorumludur.

## TAŞIMA TALİMATLARI

### GÖNDERİCİ DÖKÜMANLARI

#### Gönderici Talimat Mektubu

Gönderici Talimat Mektubu; göndericinin taşıyıcıya kendi adına AWB düzenlemesi için verdiği formdur. Bu form AWB düzenlenebilmesi için gerekli tüm bilgileri içerir ve Taşıyıcıya AWB nin gönderici adına imzalama yetkisi verir.

### TAŞIMAYA HAZIR MALLAR

#### Paketleme

Gönderilecek her mal normal taşıma şartlarına uygun olarak paketlenmeli,

#### İşaretleme

Her gönderinin bütün paketleri aşağıdaki gibi yazılmalıdır.

Ya; AWB de belirtilen alıcının adı ve adresi tam olarak her pakete yazılır. Veya; gönderenin diğer paketleri ile ilgili uygun referanslar verilerek alıcının adı ve adresi bir veya birkaç paket üzerine yazılır.

#### Etiketleme

Etiketler görünür olmalı ve paket üzerindeki eski etiketler, yazılar yok edilmelidir.

#### Tehlikeli Madde Gönderici Sertifikası

Gönderici, Tehlikeli Madde Gönderici Sertifikasını, Tehlikeli Madde Kurallarına göre yazıp imzalamalı ve Konşimentoda göstermelidir.

#### Canlı Hayvan Gönderici Sertifikası

Gönderici Canlı Hayvan Sertifikasını iki nüsha olarak düzenlemeli ve imzalanmalıdır.

#### Konşimento (AWB)

Konşimento Rule 6.2 ye uygun olarak bütün ayrıntılarıyla düzenlenmeli.

- Original 3 (göndericiye)
- Copy 8 (Acentaya)
- Original 1 (düzenleyen Taşıyıcıya)

Diğer bölümler malla gönderilmek üzere taşıyıcıya verilir.

## Dökümantasyon

Her mal için gerekli olan dökümanlar:

- Gerektiğinde malın cinsini belirten belge,
- İhracat, İthalat ve Transit geçişler için Gümrük ve Hükümet yetkililerine verilmek üzere Taşıyıcının istediği belgeler.

## ALACAK HAKKI VE DAVALARDAKİ SINIRLAMALAR (=LIMITATION ON CLAIMS AND ACTIONS)

1. Malın teslim almaya yetkili kişi tarafından herhangi bir şikâyet olmadan teslim alınması, yükün sözleşme şartlarına uygun olarak iyi durumda teslim alındığının kanıtıdır.
2. Malı teslim almaya yetkili kişi malla ilgili kayıp ve hasarı yazılı olarak taşıyıcıya şikâyet etmedikçe herhangi bir hak talebinde bulunamaz.

### Şikâyetler şu şekilde yapılabilir

- a) Malın görülebilir bir hasarı veya kısmi kaybı olduğu taktirde bu durumun keşfedilmesinden sonra hemen yada malın teslim tarihi itibarıyla en geç 14 gün içinde,
  - b) Mal diğer şekillerde hasar gördüğü taktirde teslim tarihi itibarıyla 14 gün içinde,
  - c) Gecikme olduğu taktirde malı teslim almaya yetkili kişinin emrine hazır duruma gelmesi gereken tarih itibarıyla 21 gün içinde,
  - d) Mal teslim edilmediği taktirde malın ulaşması gereken tarih itibarıyla 120 gün içinde,
3. Hasara karşı dava açma hakkı 2 yıl içinde son bulur. (Malın varış noktasına geldiği tarihten veya uçağın geliş tarihinden ya da nakliyenin durdurulmasından itibaren) Hesaplama metodu mahkeme kararına bağlı olarak belirlenmelidir.

## KARGO TAZMİNAT TALEPLERİ(=CARGO CLAIMS)

### Kargo Tazminat talep tanımı

Tazminat talebi; Taşıma Kontratına uygun olarak kayıp, hasar veya gecikmeden meydana gelen maddi kayıpların yazılı olarak taşıyıcıya yapılmasıdır.

### Yasal rejim

Hava Kargo taşıma kontratı aşağıdaki konuları içerir:

- i) Sözleşmenin şartları (Konşimentonun arkasındaki orijinal 1. 2. ve 3.kopyalar-dadır).
- ii) Taşıyıcının genel taşıma şartlarını,
- iii) İlgili uluslararası anlaşma veya iç hukuk taşıma kurallarını.

### **Uluslararası Taşıma anlaşması için dört temel yasal rejim vardır**

- Varşova Antlaşması1929.
- Varşova Antlaşması 1955 de Lahey Protokolü olarak değiştirilmiştir.
- Varşova Antlaşması 1975 de 4 nolu Montreal Protokolü ile değiştirilmiştir.
- Montreal Antlaşması 1999.

### **Sorumluluğun Sınırları**

Taşıma Sözleşmesinde; taşıyıcı sorumluluğu sınırlıdır ve kayıp hasar veya geciken malların kg başına sorumlu olduğu miktarlar yazılıdır.Taşıyıcının sorumluluk sınırını belirlemek için uygulanan Konvansiyona bakılır.

- Varşova Antlaşması– kilo başına 250 frank (POINCARE francs)
- VarşovaAntlaşması, Lahey Protokolü ile değiştirilmiş-kilo başına 250 frank(POINCARE francs)
- Varşova Antlaşması Montreal Protokolü 4 no ile kilo başına - 17 SDR (Özel Çekme Hakkı)olarak değiştirilmiştir.
- Montreal Antlaşması– kilo başına 19 SDR (Özel Çekme Hakkı)

(Poincare Franc = Binde 900 ayarında 65,5 miligram altının değerine eşittir.)

### **Taşımanın genel koşulları**

Taşıyıcının Genel Taşıma şartları kontrat terimlerini içerecek şekilde genellikle Konşimentonun arkasında vardır.

Uygulanabilir tazminat taleplerine taşıyıcının taşıma kontratından başlanabilir.Taşıyıcının taşıma sözleşmesinde aksine bir hüküm yoksa uygulanabilen anlaşmanın koşulları ileri taşınacaktır.

### **Belgelerin listesi**

Aşağıda listelenen belgeler hak talebi için gerekli belgelerin tamamı değildir.Bireysel her talep için farklı belge gerektirecektir.

1. Ana Konşimento (MAWB)



2. Ara konşimento (HAWB)
3. Teslim İrsaliyesi(POD), teslim emri(ordino)(DO) veya İbra senedi.
4. Göndericinin orijinal veya kopya faturası
5. Paket listesi
6. Kısa iniş Sertifikası, Eksik Alındı Belgesi veya Eksik Yükleme belgesi
7. Taşıyıcının Ekspertiz Raporu, Aksaklık Raporu, Hasar Raporu (CDR)
8. Üçüncü taraf Ekspertiz raporu
9. Teminat mektubu veya hak talep bildirimini bilgisi
10. Sağlık Sertifikası
11. Canlı hayvan gönderileri için Veteriner Sertifikası (ev hayvanları dahil)
12. Canlı hayvanlar için ithalat Belgesi(bazı ülkeler tarafından gerekli)
13. CITES belgesi (Yokolma tehlikesiyle karşı karşıya olan türler için gerekli)
14. Taşıyıcı veya hak talep eden kişiler tarafından gönderinin hasarının ne ölçüde olduğunu gösteren fotoğrafları.
15. Manuel veya bilgisayarlı log kayıtları
16. Kargonun gönderildiği tarihteki Kargo Manifestosu
17. Hakların atanması veya hakların devri belgesi
18. Bank Release belgesi (bir malın alıcısı olarak görünen bankanın taşıyıcıya malın teslim edilmesi için verdiği yetki)
19. Interline taşıma için Transfer Manifestosu
20. Karayolu taşıması için araç Manifestosu veya Aktarma Manifestosu
21. Teslim edilemeyen kargolar için Düzensizlik Raporu
22. Taşıyıcının kargo bilgisayar yönetim sistem bilgilerini içeren bilginin çıktısı
23. Tehlikeli Madde Belgesi
24. Sevkiyat ile ilgili telefon konuşmaları, faks, teleks ve diğer yazışma gibi taşıyıcının tüm kayıtları
25. Tanıkların isimleri
26. Uçak yükleme ünitelerinin listeleri
27. Tüm istasyonlardan Handling Raporları
28. Bitki Sağlığı Sertifikası

## ÜLKELER LİSTESİ

### 1. Kategori (A)

Yalnızca Varşova Antlaşmasına (1929) taraf olan ülkeler.

### 2. Kategori (B)

Lahey Protokolü (1955) ve Varşova Antlaşmasına (1929) taraf olan ülkeler.

### 3. Kategori (C)

Montreal Protokolü n°4(1975),Lahey Protokolü (1955) ve Varşova Antlaşmasına (1929) taraf olan ülkeler.

### 4. Kategori (D)

Montrea Antlaşması (1999),Montreal Protokolü n°4(1975), Lahey Protokolü (1955) ve Varşova Antlaşmasına (1929) taraf olan ülkeler.

### 5. Kategori (E)

Sadece Montreal Antlaşması (1999) ve Varşova Antlaşmasına (1929) taraf olan ülkeler.

### 6. Kategori (F)

Montreal Antlaşması (1999),Lahey Protokolü (1955) ve Varşova Antlaşmasına (1929) taraf olan ülkeler.

### 7. Kategori (G)

Yalnızca Montreal Antlaşmasına (1999) taraf olan ülkeler.

### 8. Kategori (H)

Herhangi bir Uluslararası Anlaşmaya tabi olmayan ülkeler

### Uygulanabilir Rejimi Belirleme

Hangi rejimin uygulandığını belirlemek için önce konşimentodaki çıkış ve varış ülkeleri belirlenir.

Aşağıdaki tablo hangi rejimin uygulandığını göstermektedir.

### Örnek

Türkiye'den United Kingdom'a bir gönderi için tablodan

Turkey: Kategori (D).

United Kingdom: Kategori (D).

Bunun sonucu: D'den D'ye - Montreal Antlaşması – kilo başına 19 SDR (Özel Çekme Hakkı)

**SDR karşılığı USD ve TL değerleri Merkez Bankası günlük kurlardan bakılır.**

27.04.2016 tarihli Merkez Banka verisine göre:

1 SDR= 1.40774 USD

1SDR=3.9939 TL

**DEĞİŞTİRME VE VAZGEÇME (=MODIFICATION AND WAIVER)**

Taşıyıcının hiçbir acentası, hizmetlisi veya temsilcisi taşıma kontratını değiştirme veya değişiklik yapma ya da bazı maddelerini değiştirmeye yetkili değildir.

**TAŞIYICININ DENETİM HAKKI (=CARRIERS' RIGHT OF INSPECTION)**

Taşıyıcı paketlemeyi test etme, malların içeriğini bilme, bilginin doğruluğunu ve yeterliliğini yada taşıma için talep edilen dökümanları sorgulama hakkına sahiptir. Fakat zorunlu değildir.

**KARGO ÜCRET DÜZELTME BİLDİRİMİ (CCA)**

**CARGO CHARGES CORRECTION ADVICE (CCA)**

**1. Genel**

- a. Bir taşıyıcı konşimentoda veya kayıtlarındaki ücretler ve ödeme metodunda düzeltme yapması gerektiğinde bu düzeltmeler CCA formu kullanılarak yapılır.



<b>NOTICE OF NON-DELIVERY (IRREGULARITY REPORT) (IRP)</b>	
To: .....	Station Preparing Report: .....
At: .....	Date Report Prepared: .....
Air Waybill No.: .....	Place and Date of Issue: .....
Name of Shipper: .....	Address: .....
Name of Consignee: .....	.....
Total Weight: .....	No. of Pieces: .....
Description of Cargo: .....	.....
Details: .....	.....
(Layout optional)	
..... (Signature of Official Preparing Report)	
..... (Title)	
..... (Address)	
.....	
Original to issuing carrier or its handling agent at airport of departure.	

#### 4. ÖZEL KARGOLAR

Yapıları, ağırlıkları, boyutları ve değerleri itibariyle özel handling gerektiren kargolardır.

Bu kargoların kabulü, depolanması, yükleme-boşaltması, taşınmasında daha derin bilgilere ihtiyaç vardır.

#### ÖZEL KARGOLAR

Tehlikeli Maddeler (**Dangerous Goods**)

Canlı Hayvanlar (**Live Animals**)

Değerli Kargolar (**Valuable Cargo**)

Bozulabilir Kargolar (**Perishable Cargo**)

Arızalı Uçağa Gönderilen Malzeme (**Aircraft On Ground**)

Tab Edilmemiş Filmler (**Undeveloped film**)

Basın Malzemesi (**Press Material**)

Diplomatik Kargo (**Diplomati**)

Islak Kargo (**Wet Cargo**)

Cenazeler (**Human Remains**)

Açıkta gönderilen makina aksamı (**Machinery,uncrated**)

Açıkta gönderilen döküm veya çelik makina aksamı (**Machinery castings or steelwork, uncrated**)

Kargo olarak gönderilen bagajlar (**Unaccompanied baggage**)

Ağır kokulu kargolar (**Strongly smelling goods**)

Büyük veya ağır kargolar (**Outsize or heavy cargo**)

Kırılabilir nitelikteki kargolar (**Fragile**)

Silahlar, cephaneler ve savaş malzemeleri (**Arms,ammunition and war material**)

Özel handling gerektiren diğer kargolar

## TEHLİKELİ MADDELER

Tehlikeli maddeler ayrıca bir kurs olarak (CATEGORY-10) verileceğinden burada anlatılmayacaktır.

## CANLI HAYVANLAR

Canlı hayvanları gönderen, kabul eden veya yükleyen herkesin; canlı hayvanın uşuşunun emniyetli, sağlıklı ve insancıl şartlarda geçmesi için özel handling kurallarını bilmesi gerekir.

Taşımanın her safhasında bunu sağlamak amacıyla IATA; "IATA LIVE ANIMAL REGULATIONS" kitabını hazırlamıştır. Bu kitap Canlı hayvan taşımacılığının minimum şartlarını içerir.

## GÖNDERİCİ SORUMLULUKLARI

Gönderici veya yetkili acentası canlı hayvan taşıması sırasında aşağıdaki konulardan sorumludur

- Taşımanın gerçekleşebilmesi için çıkıştan varışa kadar tüm rezervasyonların yapıp konfirmasyonlarının alınması gerekir.
- Gönderici Sertifikasını doğru olarak doldurmalı ve gerekli dökümanları hazırlamalıdır. (İthalat, İhracat, Transit izinleri, Veteriner Sağlık Sertifikası,CITES

türleri için CITES ithalat, ihracat izin kopyası, veteriner kontrolü, karantina, aktartmalı gönderilerin gerekli evrakları- TACT Rules 7.3 ve Rule 8.3 den bakılır.

- Ulusal kısıtlamaları, Taşıyıcı ve Ülke IATA kurallarını uygulamalıdır.
- Hayvan için son baskı IATA Live Animal Regulation 'da belirtilen konteynır temin etmelidir.
- Varış noktasının kurallarına ters düşmeden türün özelliğine uygun yiyecek ve barınma şartlarını sağlamalıdır.
- Gönderici Sertifikasında belirtildiği gibi konteynır içindeki canlı hayvan adını, canlı hayvanın bilimsel ve genel adını bildirmelidir.
- Konteynır üzerine beslenme ve su talimatını yapıştırmalı, bir kopyasını da gönderi ile gitmek üzere dökümanlara ilave etmelidir.
- Konteynır talimatlarına göre hayvana son olarak verilen su ve yiyecek maddenin tarih ve saatini belirtmelidir.
- Hayvan hamile ise veya son 48 saat içinde doğum yapmış ise belirtilmelidir.

Hayvana ilaç verilmiş ise; verilen ilacın adı, verilen doz, verilen saat ve verilme şekli yazılı olarak konteynıra yapıştırılır bir kopyası da malla birlikte gönderilmelidir.

## TAŞIYICI SORUMLULUKLARI

Taşıyıcı Canlı Hayvanlar Kuralları Kitabı, TACT Rules Kitabı, Genelgeler, Mesajlar v.s gibi. Konu ile ilgili tüm Kuralları dikkate alarak canlı hayvanları kabul eder.

## TAŞIYICININ CANLI HAYVANI KABULÜ

Taşımaya sadece sağlıklı, iyi durumda ve varış noktasına kadar seyahate uygun olan hayvanlar kabul edilir. Gönderici hamile veya son 48 saat içinde doğum yapmış hayvanları bildirmelidir. Hamile memeliler; seyahatlerine bir engel olmadığını ve seyahat boyunca doğurma risklerinin bulunmadığını belirten bir Veteriner Sertifikası olmadan taşımaya kabul edilmezler.


## GEREKLİ DÖKÜMANLAR

- Air Waybill
- Gönderici Sertifikası
- İthalat, transit veya ihracat izinleri,
- Gerekli ülke ve taşıyıcı kurallarında istenilen belgeler,
- Sağlık Sertifikası,
- CITES kapsamındaki türler için CITES ithalat/ihracat müsaadelerinin bir kopyası

## SHIPPER'S CERTIFICATION FOR LIVE ANIMAL

### Göndericinin sorumluluğu

Gönderici veya onun yetki verdiği acenta her gönderi için “Canlı Hayvan Gönderici Sertifikasını” iki nüsha halinde hazırlamak ve imzalamak zorundadır. Bu kurallara göre yetkilendirilmiş acenta sertifikayı doldurma yetkisine sahiptir. Yetki verilmemiş IATA acentaları, konsolidatörler, nakliyeciler ve kara taşımacıları bu tanıma dahil değildir.


 <b>SHIPPER'S CERTIFICATION FOR LIVE ANIMALS</b> <i>(to be completed in duplicate)</i>		
<p>This is to certify that <i>(check appropriate box)</i>:</p> <p><input type="checkbox"/> In addition to having completed all advance arrangements, this consignment is properly described and packed, and is in proper condition for carriage by air according to the current edition of the IATA Live Animals Regulations and <i>all applicable carrier and governmental regulations</i>. The animal(s) of this consignment is (are) in good health and condition.</p> <p><input type="checkbox"/> Animals taken from the wild for shipment have been appropriately acclimatised.</p> <p><input type="checkbox"/> This consignment includes species as described in the Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES). Applicable permits/certificates are attached to the air waybill.</p> <p><input type="checkbox"/> This consignment includes species as described in other applicable national legislation.</p> <p><input type="checkbox"/> In the case of reptiles and amphibians, the animals contained in this shipment are healthy and they have been examined prior to shipment and are free of any apparent injury and readily recognizable diseases. They are also free of external parasitic infestation, including mites, ticks and leeches, that can readily be seen under normal lighting conditions.</p> <p>The shipper accepts that carriers will not be liable for any loss, damage or expense arising from death due to natural causes, or death or injury of any animal caused by the conduct or acts of the live animal itself or of other animals, such as biting, kicking, goring or smothering, nor for that caused or contributed to by the conditions, nature or propensities of the animals. In no event will carrier be liable for death or injury to an animal attendant caused or contributed to by the condition, conduct or acts of animals.</p>		
Number of Package(s)	Specific Container Requirement Number (see IATA Live Animals Regulations)	Species (description and names — scientific and common) and Quantity of Animals
Name and address of shipper ..... ..... Signature of shipper..... Date..... Year/Month/Day (See reverse side for special conditions)		Shippers failure to comply in all respects with the applicable IATA Live Animals Regulations and any other international and/or national government regulations, may be in breach of applicable law and subject to legal penalties. (Refer to Chapter 1, Section 1.2.)
Air Waybill No.	Airport of Departure	



**CITES DÖKÜMANLARI**

CITES listesine giren hayvanlar için CITES formu Orman ve Su İşleri Bakanlığı-Ankara'dan veya diğer Şehirlerdeki Şubelerden mutlaka temin edilir.

**Documentation****CITES EXPORT/RE-EXPORT PERMIT EXAMPLE (Front)**

 <b>CONVENTION ON INTERNATIONAL TRADE IN ENDANGERED SPECIES OF WILD FAUNA AND FLORA</b>		PERMIT/CERTIFICATE No.		Original	
		EXPORT RE-EXPORT IMPORT OTHER:		2. Valid until	
3. Importer (name and address)			4. Exporter/re-exporter (name, address and country)		
3a. Country of import			_____ Signature of the applicant		
5. Special conditions  <i>For live animals, this permit or certificate is only valid if the transport conditions conform to the CITES Guidelines for transport, or, in the case of air transport, to the IATA Live Animals Regulations</i>			6. Name, address, national seal/stamp and country of Management Authority		
5a. Purpose of the transaction (see reverse)		5b. Security stamp no.			
7./8. Scientific name (genus and species) and common name of animal or plant		9. Description of specimens, including identifying marks or numbers (age/sex if live)	10. Appendix no. and source (see reverse)	11. Quantity (including unit)	11a. Total exported/Quota
A	7./8.	9.	10.	11.	11a.
	12. Country of origin * Permit no.	Date	12a. Country of last re-export	Certificate no.	Date
B	7./8.	9.	10.	11.	11a.
	12. Country of origin * Permit no.	Date	12a. Country of last re-export	Certificate no.	Date
C	7./8.	9.	10.	11.	11a.
	12. Country of origin * Permit no.	Date	12a. Country of last re-export	Certificate no.	Date
D	7./8.	9.	10.	11.	11a.
	12. Country of origin * Permit no.	Date	12a. Country of last re-export	Certificate no.	Date
* Country in which the specimens were taken from the wild, bred in captivity or artificially propagated (only in case of re-export) ** Only for specimens of Appendix-I species bred in captivity or artificially propagated for commercial purposes *** For pre-Convention specimens					
13. This permit/certificate is issued by:					
_____ Place		_____ Date		_____ Security stamp, signature and official seal	
14. Export endorsement:			15. Bill of Lading/Air waybill number:		
Block	Quantity				
A					
B					
C					
D					
		Port of export	Date	Signature	Official stamp and title

CITES PERMIT/CERTIFICATE No.

**KAPTANA BİLGİVERİLMESİ (NOTOC):**

Kaptan uçağa yüklenecek canlı hayvannın türü, yükleme pozisyonu ve miktarı konusunda bilgilendirilmelidir. Uçuştan önce canlı hayvan yük bilgisi ve gerekli işlemleri içeren Özel Yükler Kaptana Bilgi Formu (NOTOC) mutlaka kaptana verilmelidir.

SPECIAL LOAD - NOTIFICATION TO CAPTAIN														
ABC AIRLINE		DATE		Aircraft		Prepared by								
Station of Loading IST		Flight Number FB-1903		3 OCT 08		Registration:FB 123		A.VELI						
DANGEROUS GOODS														
Station of Unloading	Air Waybill Number	Proper Shipping Name	Class or Division For Class 1 compat. grp.	UN or ID Number	Sub Risk	Number of Packages	Net quantity or Transp. Ind. per package	Radioactive Mat. Categ.	Packing Group	Code (see reverse)	CAO (X)	Loaded		
												ULD ID POSITION		
ESB	12345675	ALLYL ACETATE	3	UN2333	6.1	20	12 L	-	II	RFL	X	AA201 A		
ESB	12345675	CYCLOHEXYLAMINE	8	UN2357	3	5	0.3 L	-	II	RCM		AF04C 25		
ESB	12345675	RADIOACTIVE MATERIAL, TYPE A PACKAGE	7	UN2915	-	1	4.7	III	-	RRY		54		
ESB	2345678	CONSUMER COMMODITIES	9	ID8000		45	90 kg 0.5 kg 1.5 kg	-		RMD		023AN 12R		
* There is no evidence that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on aircraft.														
OTHER SPECIAL LOAD														
Stat. of Unload	Air Waybill Number	Contents and Description	Number of Packages	Quantity	Supplementary Information				Code (see reverse)	Loaded				
												ULD ID POSITION		
Loading Supervisor's Signature		Captain's Signature			Other Information									

**ETİKETLEME**

IATA Canlı hayvan Kurallarına uymalıdır.

8. Bölümdeki Konteynır Talimatlarında aksi belirtilmedikçe **her canlı hayvan konteynırının üzerinde en az bir "LIVE ANIMAL" veya laboratuvar hayvanı ise bir "LABORATORY ANIMALS" etiketi veya tag'ı** bulunmalıdır. İlaveten en az karşılıklı iki yüze 1'er adet **"THIS WAY UP"** etiketi mutlaka yapıştırılmalıdır.

Bu etiketler konteynır üzerinde basılı olarak da bulunabilir.

Küçük konteynırlarda etiketlerin havalandırma deliklerini kapatmamasına dikkat edilmelidir.

Kabulden sonra taşıyıcı herhangi bir etiketin kaybolduğunu, yanlış yapıştırıldığını veya okunmaz olduğunu fark ederse yenilemelidir.



Live Animals



Laboratory Animals



This Way Up



This Way Up

**HANDLING İŞLEMLERİ****CANLI HAYVAN KABUL KONTROL LİSTESİ**

Bu liste göndericiye, acentaya ve taşıyıcıya canlı hayvanın kabulünde yardımcı olur. Form iki nüsha olarak hazırlanır. Eğer herhangi bir soruya HAYIR cevabı alınırsa kargo kabul edilmez. İki nüsha halindeki bu form kargo ile birlikte göndericiye iade edilir.

**IATA LIVE ANIMALS ACCEPTANCE CHECKLIST**

Air Waybill No.: \_\_\_\_\_ Origin: \_\_\_\_\_ Destination: \_\_\_\_\_

**Note 1:** Prepare form in duplicate.

**Note 2:** If goods are rejected, hand the original of this form to the Duty Officer and show the shipper's and agent's name below.

**Note 3:** Never reject a shipment until all items have been checked.

**Note 4:** If goods are accepted, attach the original of this form to the air waybill. The duplicate must be placed on the appropriate file.

**Note 5:** Answer "not applicable" only where an "N/A" box is provided.

**Note 6:** If any question is answered "NO", do not accept the shipment and give the duplicate copy of this form back to the shipper or agent together with the consignment.

	YES	NO	N/A		YES	NO	N/A
<b>General Acceptance</b>							
1. Have advance arrangements/bookings been made with all the carriers participating in the carriage of the live animals?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(b) Does it provide for sufficient ventilation?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2. When laboratory animals, such as monkeys, which may carry diseases communicable to humans are being shipped, has the carrier(s) been advised in order to make the necessary arrangements?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(c) Is the construction adequate?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Have advance arrangements been made at the airport of destination, i.e. for quarantine and delivery?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(d) Does it contain adequate hand-holds/lifting devices to facilitate handling and to prevent the handler from coming into close proximity of the animal(s).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4. In the event of attendants accompanying the animal(s), have advance arrangements been made with all the carriers concerned?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(e) Is it leak and escape proof?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5. Does the shipment comply with current regulations in force at transit stations?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(f) Is the container clean?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. Where applicable, have carrier/governmental exceptions been complied with?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(g) Does it contain sufficient absorbent material? (Check that this is not straw, as some countries prohibit the importation of straw.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Air Waybill</b>				(h) Does the container have suitable feeding/watering facilities?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Are the live animals the only entries on the air waybill?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<b>Labelling and Marking</b>			
8. Are all the flight numbers for which bookings are held for the entire routing indicated?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		15. Is the consignee's name, street and city address as per air waybill, and a 24 hour contact phone number shown on each container?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9. Is the quantity of animals in the consignment, as well as their common names, which must as far as possible correspond with that listed in the IATA Live Animals Regulations, shown in the "Nature and quantity of goods" box?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16. Is the correct number of "Live Animals" and "This Way Up" labels attached to each container?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10. Are all relevant permits, including CITES where necessary, licences and certificates required for export, transhipment and import, securely attached to the air waybill and copies of those required affixed to the container?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17. Has each "Live Animals" label been completed, i.e. reflecting the correct contents?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Shipper's Certificate</b>				18. For live animals which can inflict a poisonous bite or sting, is the container marked in bold letters "POISONOUS"?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Is it completed in full and in duplicate?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		19. For Specific Pathogen Free (SPF) animals for laboratory use, are "Laboratory Animals" and "This Way Up" labels attached to each container?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Does the description and quantity of animals agree with the information on the air waybill?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		20. When the animal has been tranquillised have details been affixed to the container, i.e. time given, type of sedation, do-sage and estimated duration?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Is it signed by the shipper or his authorised agent? (Check that this is not an IATA cargo agent, consolidator, forwarder or indirect carrier.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<b>Feeding and Watering</b>			
<b>Container</b>				21. If it is required that the animal(s) must be fed/watered en route, have arrangements been made by the shipper/carrier with the other carriers/personnel downtime?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Does it comply with the specific container requirement(s) as detailed in the IATA Live Animals Regulations?				22. Are the feeding instruction affixed to the container and are supplies (if required) attached to the outer top side of the container?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(a) Is the size suitable for the particular type of animal?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		23. Food or bedding (if provided) for the animal(s) is in accordance with the regulations of the country(ies) of transit or importation?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Comments: \_\_\_\_\_

Checked by: \_\_\_\_\_

Place: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

At (Station) \_\_\_\_\_

Time: \_\_\_\_\_

Shipper/Agent \_\_\_\_\_

## ALICIYA TESLİMAT

Hayvanların varış noktasında alıcısına veya yetkili acentasına mümkün olduğu kadar çabuk teslim edilebilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılması gerekir. Gönderici tahmini varış zamanını alıcıya bildirmelidir. Eğer canlı hayvan ara noktada indirilmiş ise veya uçuşta bir gecikme varsa; taşıyıcı bu durumu ara istasyonlara ve varış noktasına bildirmelidir. Uçuşta beklenmedik bir gecikme olduğunda; mümkünse göndericiye teslimatın ertelenmesi açısından bu gecikmenin bildirilmesi gerekir.

Teslimatı hızlandırmak için esas olan: Varışta kargoların süratle kargo binasına ulaştırılmasıdır. Bu işlem gelen ve giden kargolar için de geçerlidir.

Havaalanındaki gümrük yetkililerine SPF (Specific Pathogen Free= laboratuvar hayvanları) konteynirlerinin açılması halinde içerideki hayvanın bir daha laboratuvar da kullanılmayacağına dair bilgi verilmesi gereklidir.

YOK OLMA TEHLİKESİ İLE KARŞI KARŞIYA OLAN HAYVAN VE BİTKİ TÜRLERİNİN ULUSLARARASI TİCARİ KONVANSİYONU (**CITES**) = CONVENTION ON INTERNATIONAL TRADE IN ENDANGERED SPECIES OF WILD FAUNA AND FLORA



CITES listesine giren Canlı Hayvanlar için **CITES dökümanı Orman ve Su İşleri Bakanlığı-Ankara veya diğer Şehirlerdeki Şubelerden (Doğa Koruma ve Milli Parklar Şube Müdürlüğü- Fatih Ormanı Kampüsü MASLAK – ISTANBUL)** mutlaka temin edilir.

## DEĞERLİ KARGO

### PAKETLEME, ETİKETLEME

Paketleme: Herhangi bir hasarın anında fark edileceği türden paketlenmelidir. Konsolide kargolar içinde olamaz.

**Etiketleme:** Özel bir etiketi yoktur.

### DÖKÜMANTASYON

- AIR WAYBİL,
- Gönderici TACT Rule 7.3 deki kurallara göre gerekli sertifika veya müsaadeleri almakla sorumludur.

### YÜKLEME ve BOŞALTMA

- Değerli kargolara; taşıyıcının deposundan uçağa ve varışta da uçaktan depoya kadar taşıyıcının görevli personeli eşlik eder.

- Uçakta ya emniyeti kontrol altına alınmış bölümlerde veya değerli kargolar için belirlenmiş alanlarda taşınır. Bu bölmeler yetkili memur tarafından kilitlenir ve anahtar zarflanır ve numaralanır.
- Küçük değerli parçalar eğer varsa uçağın kabinindeki bu iş için ayrılmış do-laplara konur.
- Zarf numarası transit/transfer veya varış istasyonuna bildirilir. Boşaltmada bu zarflar öncelikle boşaltılır ve herhangi bir aksaklık varsa not edilir.

### ALICIYA TESLİM

- Daha hızlı teslim edebilmek için alıcının talimatlarına göre hazırlık yapılmadır.
- Varışta gümrük yetkilileri ile taşıyıcının yetkili personeli değerli kargolarla ilgili işlemleri hemen yapmalıdır.
- Gümrük için gerekli belgeler doğru olarak hazırlanmalıdır
- Alıcı taşıyıcıdan malı kabul ederken; paketin zarar görüp görmediğini ve hırsızlık olup olmadığını kontrol etmelidir.

### BOZULABİLİR KARGOLAR

Yapıları itibariyle iklim, sıcaklık veya basınç değişikliklerinden, açıkta kalmaktan veya transitte geçen zamanın uzunluğundan (gecikme dahil) dolayı bozulabilen kargolardır.

#### Bozulabilir kargolar şunlardır

Taze çiçek, Canlı bitkiler, Taze sebzeler, Taze et. Taze meyve, Unlu mamuller, Damızlık yumurta,

Taze deniz ürünleri, Aşılar ve tıbbi malzemeler, Süt ve süt ürünleri, Dondurulmuş yiyecekler, Eczacılıkla ilgili ürünler, İnsan ürünleri (Kan, plazma, antihemofili faktörü, kemik iliği v.s), Diğer bozulabilir ürünler (Baharatlar, çikolata ve ürünleri, şekerlemeler, bal ve bal ürünleri, kozmetikler)

Bozulabilir kargoları gönderen, kabul eden veya yükleyen herkes; "IATA PERISHABLE CARGO MANUAL" kitabındaki kuralları uygulamak zorundadır.

### BOZULABİLİR KARGOLARIN SINIFLANDIRILMASI

Kitabın 5. bölümde bozulabilir kargoların nasıl taşınacağı konusundaki listeler yer alır.

## PAKETLEME

Bozulabilir kargolar için kullanılan paket malzemelerinden bazıları şunlardır: Poli-etilen torbalar,İçi mumlu karton kutular,tahta fiçı - sandık ve kutular,plastik kontey-nırlar, metal kutular v.s

## ETİKETLEME

- Her pakete mutlaka “**PERISHABLE**” etiketi,
- “**THIS WAY UP**” etiketi (**en az iki adet**),
- ULD 'lere yüklendiğinde **ULD etiketinin üzerine mutlaka “PER”** kodu yazılmalıdır.
- Wet kargo olarak handlingi yapılmalıdır.



ZAMANA ve SICAKLIĞA  
KARŞI HASSAS SAĞLIK  
ÜRÜNLERİNİN HAVA  
TAŞIMACILIĞINDA İLAVE  
OLARAK



## DÖKÜMANTASYON

- Konşimento (AIR WAY BILL)
- İthalat ihracaat belgeleri ile ülke ve taşıyıcı kurallarının gerektirdiği belgeler.

YOK OLMA TEHLİKESİ İLE KARŞI KARŞIYA OLAN HAYVAN VE BİTKİ TÜRLERİNİN ULUSLARARASI TİCARİ KONVANSİYONU (**CITES**) = CONVENTION ON INTERNATIONAL TRADE IN **ENDANGERED SPECIES OF WILD FAUNA AND FLORA**



CITES listesine giren Canlı Hayvanlar için **CITES dökümanı Orman ve Su İşleri Bakanlığı-Ankara veya diğer Şehirlerdeki Şubelerden (Doğa Koruma ve Milli Parklar Şube Müdürlüğü- Fatih Ormanı Kampüsü MASLAK – ISTANBUL)** mutlaka temin edilir.

## ARIZALI UÇAĞA GÖNDERİLEN MALZEME

Arızalı uçağa gönderilen uçak yedek parçalarıdır.

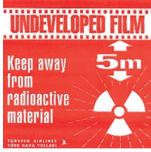
**PAKETLEME:** Gönderilen malzemenin özelliğine göre varışa kadar sağlam olarak gidebilecek şekilde paketlenmelidir.



**ETİKETLEME:** “Aircraft On Ground” etiketi yapıştırılır.

## TAB EDİLMEMİŞ FİMLER

Tab edilmemiş her türlü film veya röntgen filmleri dir.Radyoaktif maddelerden uzak tutulmalıdır.Aksi taktirde filmler bozulur.Röntgen filmlerinin bozulması ciddi teşhis hatalarına neden olur.



**ETİKETLEME:** “Undeveloped film” etiketi yapıştırılır.

## DİPLOMATİK EŞYA

Hükümetler veya dış ülkelerdeki temsilcilikleri arasında gönderilen eşyalardır.

**Diplomatik eşyalar iki şekilde olur:**

- **Diplomatik posta:** Değerli kargo gibi işlem görür.
- **Diplomatik kargo:** Normal kargo gibi işlem görür.

**PAKETLEME:** Özel diplomatik torba veya ambalajında olmalıdır.

**ETİKETLEME:** Özel bir etiketi yoktur.

**İŞARETLEME:** Konşimentonun “Description of goods” hanesine Diplomaic Cargo veya Diplomatic mail (sertifikada nasıl yazılmış ise) ifadeleri yazılır.

**KABULU:** Diplomatik Sertifikası(Diplomatik posta veya Eşya olduğunu gösteren belge) ile kabul edilir. Karışık kargo işinde olmamalıdır.

## ISLAK KARGO

Sıvı içeren veya IATA Tehlikeli Maddeler Kuralları kapsamına girmeyen ancak tabiatları itibariyle sıvı üreten veya kolayca kırılıp dökülen,sızıntı yaparak uçağa veya diğer kargolara zarar verebilen kargolardır.Islak kargolar aynı zamanda “perishable “ kargo olarak düşünülür.

## ETİKETLEME

Gönderinin türüne göre paket hazırlanırken gereken etiket yapıştırılmıştır.Ayrıca bir etiketi yoktur. (Örnek: gönderi bozulabilir bir kargo ise zaten üzerinde PER etiketi ve This Way Up etiketi vardır.Perishable Cargo Manueline göre hazırlanacağından tüm kurallar yerine getirilmiş sayılır)

## DÖKÜMANTASYON

### AIR WAY BILL

- AWB TACT Rule 6.2 deki kurallara göre düzenlenir.
- Gönderici ve alıcı isimleri ve adresleri açık olarak yazılmalı, kısaltmalar kullanılmamalı ve telefon numaraları yazılmalıdır,
- "Handling Information" hanesine Gönderici Talimat Mektubunda mal ile ilgili özel handling bilgisi varsa (keep cool v.b) yazılmalıdır,
- Gönderici TACT Rule 7.3 deki kurallara göre gerekli sertifika ve müsadeleri almak ve AWB ye eklenmek zorundadır.

## CENAZELER

**Cenazeler iki şekilde taşınır:**

**KÜL HALİNDE CENAZE** (Kül özel bir vazo içinde olacağından kırılmaya karşı önlem alınarak paketlenmelidir ve ön hazırlık gerektirmez.)

**TABUTTA CENAZE** (Lehimlenmiş kurşun veya çinko iç tabut tahta tabuta konularak üzerine kanvas veya su geçirmez katranlı muşamba ile örtülerek cenaze olduğu belli olmayacak şekilde paketlenmeli ve dış paket üzerinde taşımak için sağlam kol demiri olmalı)

Tabutta Cenazeler için Yetkili Sağlık biriminden; **"LAISSEZ-PASSER FOR HUMAN REMAIN"** formunun alınması gerekir.



**LAISSEZ-PASSER FOR HUMAN REMAINS***Certified International Document – Repatriation Human Remains***Deceased Details**

Family Name: .....

Given name(s): .....

Address: .....

Country: ..... Nationality: .....

Date of Birth: ..... Date of Death: .....

Place of Death: .....

Cause of death (if available) .....

Shipper: .....

Tel: .....email: .....

Consignee: .....

Tel: .....email: .....

**Flight Details**

Origin Airport:..... Dep. Time:..

Destination Airport: ..... Arr. Time:

Company:.....Tel:

Company Contact: ..... email:

Flight No.:.....Date:

Air waybill No.:: .....

Accompanying Person:

**Document Details**

Death Certificate: .....

Embalming Certificate (if applicable): .....

Freedom from Infection Certificate: .....

Funeral Director Declaration: .....

Out of Country Declaration: .....

Transportation Permit: .....

Other: .....

Done at ..... on .....

Signature of the competent authority                      Official stamp of the competent authority

\_\_\_\_\_

Bazı ülkeler tabutta cenazeler için tahnit (= çürümeyi önleme) raporu isteyebilirler. Bunun için Rule 7.3 ve Rule 8.3 kontrol edilmelidir.

## ETİKETLEME

- “THIS WAY UP” etiketi
- Kargo 150 kg veya üzeri ise“ HEA= Heavy=Ağır kargo” etiketi



## DÖKÜMANTASYON

- Konşimento,
- Diğer Dökümanlar

Rule 7.3.2.6 ve 8.3 kontrol edilerek gerekli olan taşıyıcının/ milli otoritenin/export/import/transit/transfer kurallarında belirlenmiş belgeleri gönderici temin etmeli, AWB ye eklemeli ve AWB nin “Handling Information“ hanesine işlenmelidir.

## AÇIKTA GÖNDERİLEN MAKİNA AKSAMI

- Makinalar bağlama kurallarına göre sağlam bir şekilde bağlanmalıdır,
- Yükleme sırasında belirlenmiş noktalardan tutularak taşınması gerekiyorsa bu noktalar mutlaka belirtilmelidir,
- Bağlama noktaları uçağın taban çekeri hesabı yapılarak belirlenmeli,
- Makinaların kırılabilir veya tehlikeli parçaları uçağa,yanındaki kargolara ve kendine zarar vermeyecek ve hava şartlarına (yağmur,toz,donma,sıcaklık) dayanıklı bir şekilde korunmalıdır.

## AÇIKTA GÖNDERİLEN DÖKÜM veya ÇELİK MAKİNA AKSAMI

Bu parçalar kolayca taşınabilir ve bağlanabilir olmalıdır.Eğer bu sağlanamıyorsa uygun bir şekilde paketlenmelidir. Özellikle;

- Mutlaka forklift kullanımına uygun olmalı,
- Kırılabilir parçalar korunmalı,
- Bağlama ve tutulacak noktalar apaçık belli değilse bu noktalar dikkat çekici bir şekilde gösterilmeli,
- Keskin köşeler veya noktalar uçağa veya personele zarar vermeyecek şekilde korunmalı.

## KARGO OLARAK GÖNDERİLEN BAGAJLAR

Yolcu beraberli bagajlar ücretsiz olarak taşımaya müsade edilen kilogramı aşarsa;

- Ya fazla bagaj ücretini ödeyerek beraberinde götürür.

- Veya kargo olarak gönderir.Bu şekilde gönderirse fazla olan bagaj yolcu ile aynı uçakta gitmesi mümkün değildir. Rule 3.7.8 deki kurallara uygun olarak ücretlendirilerek taşınır.

### **ETİKETLEME**

- Kargo etiketi dışında özel bir etiketi yoktur.
- Gönderici ve/veya alıcının isim ve adresleri açık olarak bagaj üzerinde görülmelidir.

### **DÖKÜMANTASYON**

- Konşimento,
- Diğer Dökümanlar

Bagaj içindeki şahsi eşyaların listesi yapılarak karşılıklarına yaklaşık değerleri yazılması tavsiye edilir. Eğer bagaj sigorta yapılmış ise bu liste mutlaka hazırlanmalıdır. Bazı ülkelerde bagaj içindeki eşyaların listesi gümrük yetkilileri tarafından istenir. Rule 7.3, Rule 8.3 kontrol edilerek istenen gerekli belgeler de gönderici veya acentası tarafından temin edilir. AWB ye eklenir ve "Handling Information" hanesine yazılır.

### **AĞIR KOKULU KARGOLAR**

Kötü koku yayabilecek her türlü kargolardır(sülfid,uçucu yağlar,bazı tropikal meyveler, işlenmemiş hayvan derisi, post, sarımsak konsantresi,pırasa yağı v.b).

Bu kokular sızdığında sadece uçaktaki yolcuyu rahatsız etmez aynı zamanda diğer kargolarada zarar verir. Özellikle Ortadoğu dan Avrupa ya gönderilen sarımsak konsantresi varilleri yolcu uçaklarının ambarlarına akıntı sızıntı yaparsa bu keskin kokular günlerce yokedilemez.

### **KIRILABİLİR NİTELİKTEKİ KARGOLAR**

Cam, porselen ve benzer nitelikteki eşyalar, elektrikli malzemeler, fotoğraf makineleri ve malzemeleri, radyo, TV ve bunlara ait malzemeler, heykeller v.s

### **PAKETLEME:**

- Mümkünse orjinal ambalajında olmalıdır,
- Paketlemede yeterli destek malzemesi kullanılmalıdır,
- Orjinal ambalajında olmayan TV, video v.s için AWB e not edilmelidir.

### ETİKETLEME

- “FRAGILE” etiketi (4 adet)
- “THIS WAY UP” etiketi (4 adet)



### BÜYÜK VEYA AĞIR KARGOLAR

**Büyük kargo:** Birden fazla uçak paletine yüklenen veya yükleme ve boşaltma için özel handling/ekipman gerektiren kargolardır.

**Ağır kargo:** Tek parça ağırlığı 150 kg veya üzeri olan kargolardır.

Bu kargolar: Makina aksamı, araba.

### ETİKETLEME

- “HEA” etiketi



### SİLAHLAR, CEPHANELER VE SAVAŞ MALZEMELERİ KABULU

- Rule 2.3.3.A.2 (Kişinin kendini müdafa silahı av silahlarının uçakta taşınmasına kurallar çerçevesinde) mücade edilir.Emniyet kartuşları için IATA Tehlikeli Maddeler Kuralları kitabından mücade edilen miktarlar kontrol edilir. Diğer silahlar, cephaneler ve savaş malzemeleri göndericisi mutlaka gerekli export/import/transit müsadelerini almak zorundadır). Rule 7.3 ve Rule 8.3 mutlaka kontrol edilir(özel şartları olabilir).
- Bu tür malzeme taşınmasını organize eden gönderici kara taşınmasının da kısıtlamalarını dikkate almalı ve gerekli müsadeleri almalıdır.
- Diğer silahlar, cephaneler ve savaş malzemeleri için IATA Tehlikeli Maddeler Kuralları kitabından kontrol edilir (yetkili personel tarafından).

### ÖZEL HANDLING GEREKTİREN DİĞER KARGOLAR

Özel handling gerektiren birçok kargo vardır. Bunlardan bazıları şunlardır:

- **Hayat kurtaran ilaçlar:** Öncelikli kargodur en kısa sürede gönderilmelidir,
- **Hava postası, gazeteler:** Düzenli ve acele dağıtılması gereken kargolardır,

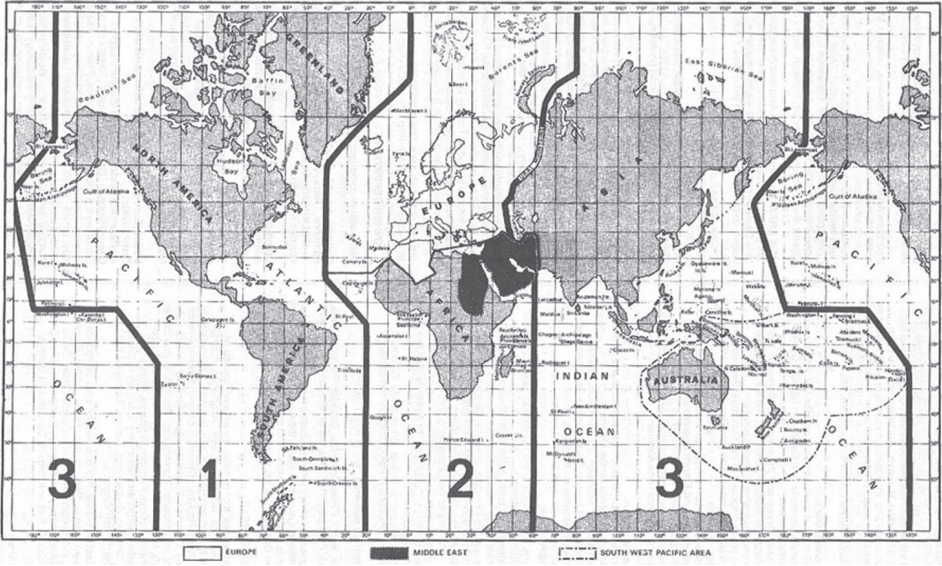
- **Hassas kargolar:** Kolaylıkla hasarlanabilir veya çalınabilir olduklarından ilave koruması olan alanlara konur. (Sigara çakmakları, saatler, tütün ve içkiler).

## 5. DÜNYA COĞRAFYASI

Göndericiler, Kargo Acenta personeli ve Taşıyıcı personeli IATA bölgelerini, alt bölgelerini, 3 harfli şehir-meydan kodlarını, iki harfli ülke ve eyalet kodlarını, iki harfli- üç harfli - üç rakamlı şirket kodlarını, zaman farklılıklarını ve taşıma süresini hesaplamayı bilmelidirler.

### IATA TRAFİK KONFERANS BÖLGELERİ

**IATA DÜNYAYI 3 BÖLGEYE VE ALT BÖLGELERİNE AYIRMIŞTIR.**



Bu bölgeler sadece coğrafi olarak bölünmemiştir.

**NOT:** Bölgeler ücret hesaplamaları (arttırımlı ve indirimli ücretler) için gereklidir.

### ÜÇ HARFLİ ŞEHİR- MEYDAN KODLARI, İKİ HARFLİ ÜLKE-EYALET, KODLARI, AİT OLDUĞU BÖLGE VE ALT BÖLGELER

Kargonun gönderileceği şehrin adı **Rule 1.2.3** den bulunur. Burada hangi ülkede olduğu, varsa hangi eyalette bulunduğu ve üç harfli şehir kodu görülür. (Meydan kodu **Rule 1.2.4** den bulunur. Birden fazla meydan varsa buna dikkat edilir.) Ülke kodları ve hangi bölgede oldukları **Rule 1.3.1** den, eyalet kodları **Rule 1.3.2** den ve şehrin hangi IATA alt bölgesinde yer aldığı da **Rule 1.2.2** den bulunur.

Şehir İsmi	Eyalet Kodu	Ülke Kodu	Ülke Adı	Şehir Kodu	Ait Olduğu Bölge	Ait Olduğu Alt Bölge
ABADAN	-	IR	Iran	ABD	2	Within Middle East
COVENAS	-	CO	Colombia	CVE	1	Within South America sub-area
DALBY	QL	AU	Australia	DBY	3	South West Pasific subarea
FAIR ISLE	-	GB	United Kingdom	FIE	2	Within Europe subarea
GISENYI	-	RW	Rwanda	GYI	2	Estern Africa
MANGAN	-	TW	Chinese Taipei	LZN	3	South East Asia subarea

## 6. KONŞİMENTO (AIR WAYBILL - AWB)

### 1. Tanımlama

Taşıyıcı tanımı önceden basılı AWB'lere "**Havayolu AWB**", üzerinde hiçbir tanım olmayan AWB'lere "**Nötral AWB**" denir.

### 2. AWB Kullanım

- Tek gönderi için
- Konsolide gönderiler için

**Not:** Konsolidatörler konsolide gönderiler için "House AWB" kullanırlar, "Havayolu AWB"si kullanamazlar.

### 3. Tarifi ve Dağıtımı

#### AWB ciro edilemeyen bir dökümandır.

Bir Havayolu AWB seti 3'ü orjinal olmak kaydıyla en az 8 sayfadan oluşur. Renk isteğe bağlıdır. Havayolu renkli veya renksiz AWB kabul edebilir.

Nötral AWB 3'ü orijinal olan 8 sayfa veya 4'er sayfalık 2 set halinde olabilir. Renk isteğe bağlıdır.

Her AWB setinin üst 2 köşesinde ve sağ alt köşesinde 3 rakamlı taşıyıcı kodu ve 8 rakamlı sıra numarası bulunur. Son rakam kontrol numarasıdır.

3 adet orjinal AWB'nin arka sayfasında anlaşma şartları yazılıdır ve aynı geçerliliktedir.

**Original 3:** Mavi renkli (renk isteğe bağlıdır.) (gönderici içindir.)

**Original 1:** Yeşil renkli (renk isteğe bağlıdır.) (taşıyıcı içindir.)

**Original 2:** Pembe renkli (renk isteğe bağlıdır.) (alıcı içindir.)

**Diğerleri orjinalin kopyalarıdır:** Kargo Temel ve Satış Kurs programında basılı ücretlerle ücret hesaplama ve konşimento düzenleme vardır, kurallara uygun olarak her ücret grubu için konşimento düzenlenir.

117 SEA 19579851		Shipper's Account Number		117 19579851	
Shipper Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable Air Waybill	
Consignee Name and Address		Consignee's Account Number		Issued By	
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.	
Agent's AITA Code		Account No.		It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing		Reference Number		Optional Shipping Information	
To	By First Carrier	to	by	to	by
Currency	INS Code	INS Code	INS Code	INS Code	INS Code
Declared Value for Carriage		Declared Value for Customs		Declared Value for Customs	
Airport of Destination		Flight Date		Flight Date	
Handling Information		Amount of Insurance		INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".	
These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Ultimate destination:		Diversion contrary to U.S. law prohibited:		SCI	
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg	Rate Class	Chargeable Weight	Rate
		lb	Commodity Item No.		Charge
					Total
Prepaid		Weight Charge		Collect	
Valuation Charge		Tax		Other Charges	
Total Other Charges Due Agent		Total Other Charges Due Carrier		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.	
Total Prepaid		Total Collect		Signature of Shipper or his Agent	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		Executed on (date) at (place)	
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination		Signature of Issuing Carrier or its Agent	
		Total Collect Charges		117 19579851	

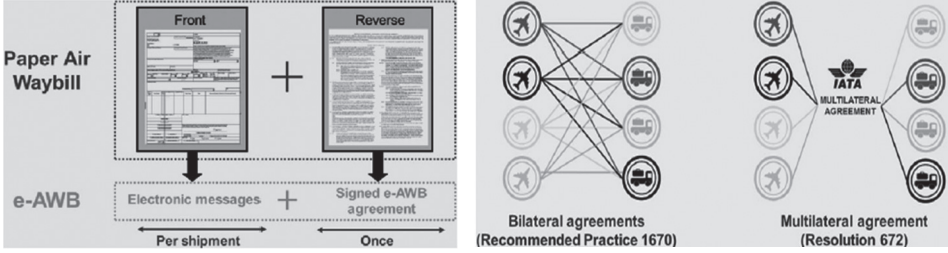
Magaya Cargo System: [www.magaya.com](http://www.magaya.com)

PDF created with pdfFactory trial version [www.pdffactory.com](http://www.pdffactory.com)

## ELEKTRONİK KONŞİMENTO (e-AWB)

### e-AWB nedir

Kağıt AWB ile eşdeğerdedir. Malın hareketini kolaylaştırır. Kağıt gereksinimini ortadan kaldırır. Hava kargo sürecini kolaylaştırır. e-AWB ile çıktı alma ve arşivlemeye gerek yoktur.



E-konsimento Çok taraflı elektronik havayolu konşimento anlaşmaları sayesinde, artık havayolları IATA ile yapacakları tek bir anlaşma ile, yine IATA ile bu anlaşmayı imzalamış tüm hava kargo acentelerinden e-konşimento kabul edebilecek. Aynı şekilde, bu çok taraflı anlaşmayı IATA ile imzalayan hava kargo acentesi de ihracat havalimanında bu anlaşmaya dâhil olan havayolları ile e-konşimento kullanarak taşımalarını gerçekleştirebilecektir.

### Elektronik Ortamda Özet Beyan Verilmesi

#### Giriş Özet Beyanı

Giriş özet beyan, Türkiye Gümrük Bölgesine giren eşyanın emniyet ve güvenlik yönlerinden risk analizine tabi tutulması amacıyla, eşya giriş gümrük idaresine varmadan önce elektronik yolla verilen ve taşıt aracı ile eşyaya ilişkin genel bilgilerin yer aldığı beyandır.

Türkiye Gümrük Bölgesinin kara suları veya hava sahasından gümrük bölgesi içinde durmaksızın geçen taşıt araçları ile taşınan eşya dışında, Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen eşya için özet beyan verilmesi gerekmektedir.

## 7. ULUSLARARASI HAVA KARGO TAŞIMACILIĞINDA YAPILAN İŞLEMLER

### 7.1 İHRAÇ KARGO

- İhracat kargosu olarak getirilen kargolar antrepoya alınmadan önce acenta veya gümrük komisyoncusu kayıt kabul servisine gelerek etiket formu doldurur. Bu formda kargo ile ilgili bilgiler (AWB numarası, acenta adı, kargo cin-



si, varış istasyon kodu, kap sayısı, varsa firmanın verdiği kilo) mevcuttur. Bu formu doldurduktan sonra görevli memura vererek etiket talebinde bulunur. Bu bilgiler sisteme girilerek barkodlu etiket üretilir ve acentaya teslim edilir. Acenta etiketleri kargolara yapıştırarak antrepo görevlisine teslim eder. Bunun karşılığında antrepo görevlisi etiketleri el terminaline okutmak suretiyle kargoyu antrepoya almış olur.

- Bütün kargolar X-ray'den geçirilerek eğitilmiş ve sertifikalı güvenlik memurları tarafından titizlikle kontrol edilir. Şüpheli uyandırıcı duruma rastlanırsa gümrük memurları nezaretinde kargo açılarak kontrol edilir ve tutanakla tespiti yapılır. X-ray cihazına sığmayan volümlü kargolar için "X-ray'den Geçmeyen Kargo Tutanağı" tutularak kargo ambarındaki rezerve bölümüne alınır.
- Beyannamenin arkasına ardiye servisi tarafından kayıt aşamasında "X-ray'den geçmedi" kaşesi vurularak gümrüğe sevk edilir. Böylece gümrük servisi kargoyu otomatik olarak kontrol ve güvenliğinin maksimum olması gerekliliğini ifade eden kırmızı hatta sevk eder. Antrepoda görevli gümrük muayene memurları kargoyu açıp inceleyerek kontrolden geçirir ve beyanname kapamasını bu şekilde yaparak kargonun uçuşuna onay verir.
- **X-Ray'den geçirilemeyen Kargolar:** Değerli kargolar, Diplomatik postalar, Canlı hayvanlar, Aşı ve bozulabilir tıbbi malzemeler, kan, kan ürünleri, kemik iliği, canlı insan organları, cenazeler ve özel nükleer maddeler. Alternatif uygun güvenlik tedbirleri ile kontrolü sağlanmalıdır.
- Tüm kargoların geleneksel **X-Ray** yöntemi ile taranması zorunludur. Ancak yukarıda belirtilen kargo gönderilerinin istisnai durumları göz önünde tutulduğunda, alternatif uygun güvenlik tedbirleri ile kontrolü sağlanmalıdır. Bu tedbirler; fiziksel arama, patlayıcı iz tespit sistemi ile tarama, gerektiğinde yetkili otoriteden talep edilecek eğitilmiş köpek ile arama ya da güvenlik depolaması (**minimum 24 saat bekletmek**) olmalıdır.
- X-ray geçişini müteakip kargolar ebat ölçme cihazı ve kantar kullanılarak tartılır, ölçülür.
- Bu bilgiler el terminalleri aracılığıyla Caljan Raporu (kargo ebat ve kilo bilgilerinden oluşturulan rapor) olarak anında havayollarına mail ortamında gönderilerek kargo ile ilgili tüm detaylardan havayolu haberdar edilmiş olur. Kilo ve ebat bilgileri talep edilmesi halinde ilgili acenta ya da gümrük komisyoncusuna bildirilir.
- Havayolu, acenta tarafından yapılan kargo rezervasyonunu yer hizmetleri kuruluşuna mesajla bildirilir,

- Görevli kargo memuru, kargo rezervasyonunu aldıktan sonra Gümrük mevzuatına göre, rezervasyonda belirtilen ve gümrük beyannamesi tamamlanmış kargoları, uçağın tipine göre, yığılma (bulk) veya ULD (palet konteyner ve igloo) olarak hazırlık yapar, etiketlenmiş ve belirtilen adet ve ağırlıkta kargoların ilgili AWB'lerle kontrolü yapılır, Konşimentoları ve gümrük beyannamesi işlemleri hazır olan kargoları, havayolunun belirttiği şekilde planlar ve kargo figürünü görevli hareket memuruna bildirilir.
- Her sefer için, çıkış ve varış noktasındaki Gümrük Otoritelerine ve gerekiyor ise yerel otoritelere verilmek üzere; bir **"Hava Kargo Manifestosu"nu hazırlar**, Posta varsa Posta Manifestosu düzenlenir. CN38 posta manifestosu ile birlikte uçak zarfına konur.

#### **Postalarda dikkat edilecek hususlar;**

- Postanın, kendi yetkili personeli tarafından mühürünün sağlam ve üzerinde herhangi bir müdahale izi olmadan alındığını garanti eder,
- Posta İşletmesi tarafından ile taşınması için getirilen postaya ait Evrak (CN38) üzerindeki bilgilerin okunaklı ve mühürlü olması gereklidir,
- Postanın fiziki görüntüsünün taşıma işlemi için yeterli olup olmadığı kontrol edilir,
- Posta torbasının mühürünün sağlam, üzerindeki etiketinin var olup olmadığı kontrol edilir,
- Gümrük işlemleri biten beyanname numaralarının sisteme girişi yapılır. Kargoların uçuşunu müteakip özet beyan girişi yapılarak, gümrük ihracat servisindeki ihracat memuruna bırakılır.
- Havayollarının isteklerine göre değişmekle birlikte genelde konşimento yeşil (muhasabe) kopyası ve manifestodan oluşan ihracat kargo ofis seti ilgili havayolu için hazırlanır.
- Manifesto ile birlikte kalan konşimento kopyaları (en az 4 nusha) ile uçak zarfı hazırlanır.
- İhracat kargoları için hazırlanan hava kargo ve posta manifestoları, ilgili ant-repodaki ihracat gümrük memurunca (gözetim memuru) beyannameler kontrol edilerek imzalanır.
- Kargo dokümanları kokpite veya uçağın kompartmanındaki ilgili bölüme/kutuya bırakılır.
- İhracat kargoya ait gümrük beyannamesi bitmeyen ihracat kargoları uçağa yüklenmez,

- Her ULD üzerine ULD etiketi asılmalı, palet, igloo ve konteynerin gross ağırlığı etikete yazılmalıdır, ayrıca palet içerisinde tehlikeli madde içeren kargo var ise, tehlikeli madde etiketi takılmalıdır.
- RAP ve RKN Konteynirlerinde taşınacak kargolar özellikli kargolar olduğu için bu tip konteynirlarda taşınacak kargonun özelliklerine göre hazırlanmalı ve uçuştan kısa bir süre önce konteynir içerisine konulmalıdır.
- Çeşitli sebepler ile “off-load” edilen (ait olduğu sefere yüklenemeyen) kargolar havayoluna ve varış noktasına SITA mesajı ile bildirilmelidir.
- Havayolunun isteğine bağlı olarak kargo detayları, varsa özel kargo (kurye, silah, değerli, canlı hayvan vb.) ve indirilen kargo mesajları daha önce belirtilen adreslere SITA yolu ile görevli memur veya ekip şefi tarafından FFM mesajı çekilir.

## 7.2 İTHAL KARGO

- SITA ile gelen FFM mesajı ithalat kargo bilgileri otomatik olarak sisteme aktarılır ve uçak için planlanan kargo memuru kontrolünü yapar.
- Özel durum varsa (offload, özel kargola, canlı hayvan, cenaze, değerli kargo vb.) bunları kontrol eder ve sisteme girerek ön hazırlık yapar.
- Boşaltma işlemi esnasında kargonun üzerindeki etiketler mutlaka dikkate alınır.
- Kargo memuru tarafından uçakta kokpitten veya uçak kompartımanından uçak zarfı alınır.
- Zarftan çıkan geliş kargo manifestosuna istinaden kargoların ULD numaraları ve dökme kargolar birebir kontrol edilerek, ilgili antrepoya sevk edilir.
- Kargolar antrepoda kargo memuru denetiminde tek tek ve konşimento bazında sayılarak, ambar listesi hazırlanır ve imza karşılığı ilgili antrepoya teslimatı yapılır.
- Uçaktan alınan kargo manifestosu Gümrük Muhafaza'ya beyan edilir.
- Manifestoya istinaden fiziki kontrolü ve sayımı sonucunda hasarlı kargo, eksik kargo, eksik evrak, fazla gelen kargo var ise kargoların çıkış noktasına SITA yolu ile ilgili havayoluna bilgi mesajı gönderilir ve tutanakları tutulur. Gelen kargo bilgileri sisteme ve gümrük sistemine girilerek özet beyan dosyası hazırlanır.
- İthalat dosyası gümrüğe sunulur.

- Alıcı bilgilendirilir(Ordino, alıcının malını antrepodan çekebilmesi için alıcıya veya vekiline verilen yetki belgesidir.) Ordino alınmadan kargonun mülkiyeti alıcıya geçemez ve kargo hakkında hiçbir gümrük işlemi yapılamaz.
- Alıcı gümrük işlemleri sonucunda kargoyu teslim alır.

### 7.3 TRANSFER KARGO

Transfer kargolar; bir hava taşıyıcısından diğer bir hava taşıyıcısına transfer edilen kargolardır.

- Transfer edilecek kargolar Gümrük Rejimi'nde Transfere İlişkin Esaslara uygun şekilde ilgili antrepoya girişi yapılarak gümrüğe beyanı verilir.
- Kargolarla ilgili aktarma beyannamesi düzenlenerek gümrüğe verilir. Gümrük, harici muayene yaparak aktarma beyannamesini onaylar.
- Kargo, Hava transfer manifestosu düzenlenerek Gümrük Rejimi'nde Transfere İlişkin Esaslara uygun şekilde ilgili uçağa yüklenir ve varış noktasına gönderilir.

#### Kaynaklar:

*SHY-150.10.A*

*SHGM- Kargo Hizmetleri Kitabı*

*IATA Tact Rules*

*IATA Live Animal Regulation*

*IATA Perishable Cargo Manual*

# **RAMP EMNİYETİ VE APRON KURALLARI**

## RAMP EMNİYETİ VE APRON KURALLARI

### 1. TANIMLAR

**RAMP HİZMETİ (ramp service):** Apronda uçakların park ettirilmesi, yolcu, bagaj ve kargonun yüklenmesi, boşaltılması ve apronda ihtiyaç duyduğu diğer hizmetlerin (de/anti-icing, temiz su ikmal, foseptik, yolcu merdiveni, air starter, APU, uçak temizliği vb.) tamamını kapsar.

### HAVALİMANI

**Hava Tarafı(airside):** Havaalanında, pistleri, taksi yollarını, apronları ve bunlara bitişik sahaları ve belirli durumlarda doğrudan uçuş faaliyeti amacıyla kullanılan bina ve yapıları veya bunların bazı kısımları ve bu bölümlerin hepsine girişin kontrollü olduğu yerler.

**Kara Tarafı (landside):** Bir havaalanında doğrudan uçuş faaliyetlerine dahil olmayan terminal binalarını, diğer tüm yapıları, kullanımlı veya boş sahaları içine alan, ana girişyolu/yolları kontrol noktasından başlayarak hava tarafı dışında kalan havaalanı bölümünü.

### Hava tarafı, değişik bölgelere ayrılır;

- Pist
- Manevra Sahası
- Apron
- Servis yolları
- Ramp

**Pist (runway):** Uçağın, iniş ve kalkış için kullandığı bölgeye denir.

Yetkisi olmayan araçların piste girmesi hiçbir koşulda mümkün değildir. Yetkili araçların girmesi ise çok sıkı kurallarla belirlenmiştir.

**Manevra Sahası (Manoeuvring Area):** Havaalanında apronlar hariç olmak üzere, uçakların kalkışı, inişi ve taksi yapması için kullanılacak bölümü.

**Apron:** Uçağın yüklenmesi, boşaltılması ve park etmesi için kullanılan bölgeye denir.

**Servis yolları:** Uçaklara servis yapmak için kullanılan yollara denir. Uçaklar bu yollara giremez. Uçaklar servis yollarını, trafik ışıkları ya da Stop Bar bulunan kavşaklardan geçebilir.

**Ramp:** Apron ve servis yollarını içine alan bölgenin tümüne denir.

**Pat Sahası:** Pist, Apron ve Taksiyolu sahaları ile hava alanının hava tarafında araç ve gereçlerin hareket ve park etmesi için düzenlenen diğer tüm sahaları.

**Harekat Sahası (Movement Area):** Bir havaalanının, manevra sahasından ve apron(lar) dan oluşan, hava araçlarının kalkışı, inişi ve taksi yapması için kullanılacak bölümü.

Araçlar manevra sahasına sadece kontrollü kavşaklardan giriş yapabilir.

Bu kavşaklar trafik ışıkları ya da telsiz kullanımı ile kontrol edilir.

**Trafik ışıkları yoksa, araçlar:** uygun frekanstan yayın yapan telsiz donanımına sahip olmalı, veya giriş için ATC den gerekli izinler alınmalıdır.

Çift beyaz çizgi manevra sahasının sınırlarını belirler.

**Taksi Yolu (Taxiway):** Havaalanında uçakların apronlardan piste, pistlerden apronlara ulaşabilmeleri için hazırlanmış ara yolları,

**Kapılar (gates):** Park etme noktalarına denir.

Çizgiler ve sınırlar, havalimanlarında değişiklik gösterebilir.

## 2. APRON ÇİZGİLERİ

Uluslararası havalimanlarında aşağıda belirtilen işaretlemeler geçerlidir:

- **Sarı çizgi,** uçakları yönlendirmek için,
- **Beyaz çizgi,** araçlar için. Çift beyaz çizgi veya offset beyaz çizgi geçilemez.
- **Kırmızı çizgi,** emniyet ikazlarını belirtir.
- **Kesintisiz kırmızı çizgiler,** uçak hareket ederken geçilemez, uygun olduğunda azami dikkat gösterilerek geçilir.
- **Çift beyaz Çizgi,** Geçilmez
- **Tek beyaz çizgi,** azami dikkatle geçilmeli
- **Kırık beyaz çizgi,** yol orta çizgisi
- **Kalın kırmızı çizgi,** uçak hareket halindeyken geçilmez, uçak yokken azami dikkatle geçilir.
- **60 cm. genişliğinde, kesintisiz kalın bir kırmızı çizgi,** Apron ve manevra sahası arasındaki sınırı belirler. Bu çizgi, towing, pushback aracı, DHMİ, HEAŞ ve

Follow-me araçları dışında hiçbir araç tarafından geçilemez. Kırmızı çizgiyi geçmek, taksiyolu veya piste girmek demektir.

- **En az 10 cm. genişliğinde kırmızı çizgi**, uçak park alanının sınırlarını belirler. Motorlar çalışırken veya uçak hareket ederken, tüm araçlar bu çizginin gerisinde olmalı. Bazen bu bölge, taranmış kırmızı çizgilerle de belirlenebilir.
- **Kösegen kırmızı kare çizgi**, yakıt musluğu noktasıdır
- **Kırmızı daire**, yangın söndürücü olduğunu belirtir.
- **Park Yapılamaz Alan**, Araçların park edilmesi yasaklanmış kırmızı bordür ile çevrili alan. Hiçbir şekilde ekipman bırakılmamalıdır.
- **Ekipman Parkyeri çizgisi**, Ekipmanların park yeri.

### 3. İLETİŞİM

Havalimanı uluslararası bir ortamdır. Kullanılan lisanların çeşitliliği nedeniyle, kolaylıkla hatalar yapılabilir, karışıklık yaşanabilir. Bu karışıklığı önlemek için, uluslararası standartlar ve kurallar konulmuştur.

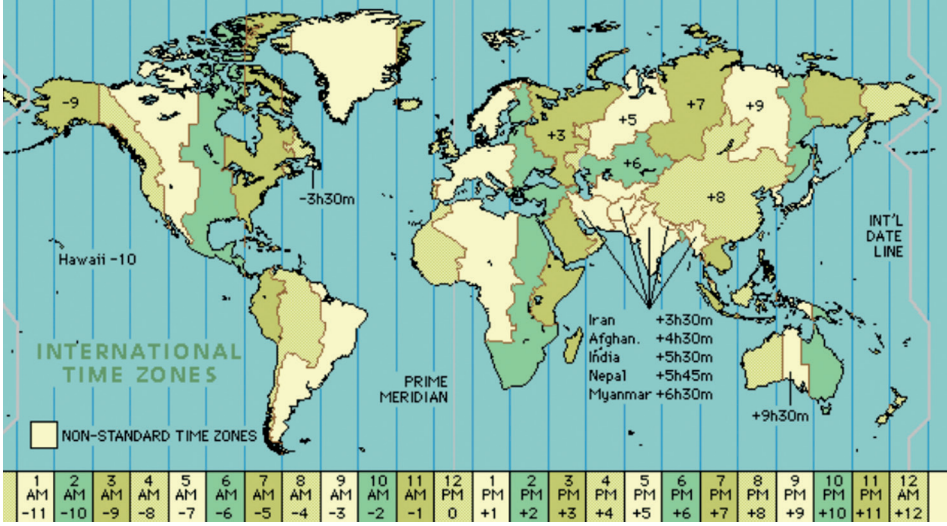
**Fonetik alfabe:** alfabenin harflerini telaffuz etmek için kullanılan bir yoldur.

<b>A - Alfa</b>	<b>B - Bravo</b>	<b>C - Charlie</b>	<b>D - Delta</b>	<b>E - Echo</b>	<b>F - Foxtrot</b>
<b>G - Golf</b>	<b>H - Hotel</b>	<b>I - India</b>	<b>J - Juliet</b>	<b>K - Kilo</b>	<b>L - Lima</b>
<b>M - Mike</b>	<b>N - November</b>	<b>O - Oscar</b>	<b>P - Papa</b>	<b>Q - Quebec</b>	<b>R - Romeo</b>
<b>S - Sierra</b>	<b>T - Tango</b>	<b>U - Uniform</b>	<b>V - Victor</b>	<b>W - Whiskey</b>	<b>X - X-ray</b>
<b>Y - Yankee</b>	<b>Z - Zulu</b>				

### 4. HAVACILIKTA ZAMAN

Bir uçak değişik zaman dilimlerine uçtuğunda, varış zamanını ifade etmekte karışıklık yaşanabilir. Böyle bir karışıklığı önlemek için, havacılıkta kullanılan tüm operasyonel zamanlamalar standart hale getirilmiştir. Bunun için: 24 Saatlik zaman kullanılır. Tüm zamanlar **UTC (Universal Time Coordination)** olarak ifade edilir. Ör. 02.00 pm 1400 hrs, 12.00 midnight 0000 hrs. Dünya çeşitli zaman kuşaklarına bölünmüştür. Tüm kuşaklardaki zamanlar, Londra'nın 10 km. batısında bulunan Greenwich kasabasından geçen, 0 derece meridyeni ile ilişkilidir. 0 derece meridyeninde zaman **Greenwich Mean Time (GMT)** olarak bilinir. 0 derece meridyenindeki zamanı ifade etmek için kullanılan, uluslararası olarak geçerli olan metod, UTC dir. **GMT ve UTC aynıdır.** UTC nin bir zaman kuşağı doğusu, UTC+1 dir. Yani, bu kuşakta zaman 1 saat ileridir. UTC nin bir zaman kuşağı batısı ise, UTC-1 dir. Yani, bu kuşakta zaman 1 saat geridir. UTC tüm dünyada kullanılmakta ve yaz saati uygulaması bulunmamaktadır.





## 5. UÇAK TEHLİKE BÖLGELERİ

### 5.1 ÖNEMLİ UÇAK AKSAMI

Uçağın, özellikle de motorun çevresinde çok dikkatli olunması hayati önem taşımaktadır.

Uçak yerdeyken dikkatli olmanız gereken bir çok parçası bulunmaktadır. Bu sizin, ekibin ve yolculuk esnasında yolcuların güvenliği için önemlidir.

Uçağın yer bakımı esnasında en tehlikeli zaman:

- Uçak motorlarının çalışmaya başlayacağı an,
- Yükleme ekipmanları çalışırken.

### 5.2 UÇAK TEHLİKE BÖLGELERİ

Uçakların güç aldığı büyük motorları vardır.

İki ana motor tipi; jet ve pervaneli motorlardır.

Jet ve pervaneli motorlar çok yakınına gelindiğinde kişiyi öldürebilecek güçtedir.

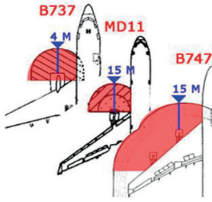
**Uçağa etki eden dört ana güç vardır:**

- Thrust (=itme)
- Drag (=çekme)
- Lift (=kaldırma)
- Weight (=ağır)

Bu nedenle jet motorlarının etrafında dikkatli olunmalıdır.

Jet motorlarının etrafında, iki çok tehlikeli alan bulunmaktadır.

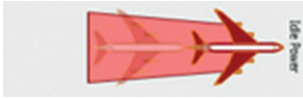
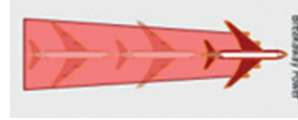
- **Emme/çekme:** Motorun ön tarafında, hava, büyük bir emme/çekme efekti ile motorun içine çekilir. Bu bir insanı içine çekecek kadar kuvvetlidir.
- **Üfleme/itme:** Arka tarafta, hava, motor egzozundan büyük bir hız ve ısı ile dışarı üflenir/itilir. İtme arttıkça hız ve ısı da artar.
  - Motorlar kapatılmadan, ACB ışıkları sönmeden ve takozlar yerleştirilmeden uçağa yaklaşılmaz.
  - Emme gücünün, motorun yan kısımlarında da etkili olduğunu unutulmalıdır.
  - Motor çalışmadan, herşeyi emniyete alınmalıdır.



Motorun emme gücünün 15 m. ye kadar ulaşabileceğini unutulmamalıdır!

Aşağıdaki tablo, üflemenin ortalama hız ve sıcaklığını, motor take-off veya taxi hızında çalışırken arkasında bulunması gereken boşluk mesafesini gösterir.

Motorlar yüksek güçte çalışırken: Arkasında 2 uçak boyu mesafe bırakılır.



Motorlar düşük güçte (rölantide) çalışırken: Arkasında 1 uçak boyu mesafe bırakılır.

- Sıcaklık: 50' C
- Hız: 120 km / h
- Uzaklık (take-off) 250 mt. (göz kararı ile iki uçak boyu)
- Uzaklık (taxi): 30 mt. (göz kararı ile, bir uçak boyu)

### Pervaneli motorları tehlikeleri:

Bu pervaneler büyük bir hızla dönerler ve bu dönüş gözle görülemez,

- ACB ışıkları yanıp sönerken, pervaneli motorlara asla yaklaşılmamalı,
- Pervaneler rüzgar gücüyle bile dönüp sizi yaralayabilir,
- Pervaneyi asla elle durdurmaya kalkmayın,
- Pervanelerin tamamen durmasını bekleyin,

- Motorlar kapatıldıktan sonra pervanelerin çok sessizleştğini unutmayın.
- Dönen pervaneler gözle görülemez,
- Motorlar çalışmadığında dahi, eğilerek pervanenin altından geçmeyin,
- Motor çalışırken tehlike bölgesi 4 m. dir. Çalışacak veya çalışmakta olan bir motorun durumu, devamlı yanıp sönen ve Anti Collision Beacon (ACB) denen kırmızı ışıklarla belli edilir.

## 6. UÇAKLARDAKİ DEĞİŞİMLER

Uçaklarda yükleme ve boşaltma esnasında meydana gelen ağırlık farklılıklarından dolayı yükseklikte ve dengede değişimler meydana gelebilmektedir.

Bu değişimler dikkate alınmaz ise maliyeti çok büyük uçak hasarlarına neden olabilirler.

Yüklemeye her zaman ön ambardan, boşaltmaya ise arka ambardan başlanmalıdır.

Ayrıca büyük kargo uçaklarında ek tedbir olarak boşaltma süresince ağır paletlerden 2 tanesi en ön pozisyonlarda bekletilerek en son indirilebilir.



## 7. YER DESTEK EKİPMAN TEHLİKELERİ

Uçağın çevresinde, yer destek ekipmanlarından kaynaklanan bir çok tehlike mevcuttur.

### Bunlardan bazıları:

- yüksekten düşmek,
- hareket halindeki araçlar,
- yakıt alımı esnasında yangın veya patlama,

- çalışan her türlü motor ve gürültüleri,
- elektrik, GPU'lar ve kablolar, kötü yerleştirilmiş kablolar,
- dökülmüş zararlı sıvılar,
- makinelerin hareketli parçaları v.b.

Uçağın motorları çalışmadığı zamanlarda, elektriği GPU sağlar.

GPU hareket ettirilebilir yüksek voltajlı elektrik üreten güç kaynağıdır. Uçağın sağ tarafına, kokpitin yakınına park edilir.

Gevşek kablolarla ve prizlere dikkat edilir ve elektrik akımının geçebileceği düşünülen bölümlere asla dokunulmaz.

#### **Apronda en önemli tehlike:**

- Uçağın çevresinde bulunan ve hizmet amacı ile daima hareket halinde bulunan araçlar.
- Yükleme için bekleyen bütün kamyonlar ve araçlar,
- Kargo, bagaj, su, ikram, yakıt ve yolcular,

**ULD leri uçağa ve uçaktan hareket ettirebilmek için aşağıdaki ekipmanlar kullanılır.**

#### **Transporter, Dolly, bagaj arabaları:**

- Transporter'lar üzerinde asla yürünmez!
- Dolly ve bagaj trenleri, köşeleri dönerlerken içeri doğru kayarlar, uzakta durulur!
- Aralarından geçilmez!

#### **Kargo ve bagajı uçağa yüklemek için kullanılan araçlar:**

- **Mobile (belt) conveyer:** Kargo,posta veya bagajı bulk- belly e yerleştirmek için kullanılır. Her iki ucu da yükseltilebilir.
- **High lift elevator (veya high loader):** Hareket eden yükselticidir. Container ve pallet leri uçağa yüklemeye yarar. Bunların büyük bir kısmına Main deck loader (MDL) denir. Kargo uçaklarında ana güverte yüklemesi için kullanılır.

#### **Uçağa yakıt vermek için değişik GSE ler kullanılır:**

**Hydrant dispenser:** Bu ekipman, hidrolik yer altı yakıt sisteminin, yakıt dağıtım boru hattına bağlıdır. Bu ekipman kısa sürede, büyük miktarlarda yakıt aktarabilir.

Uçağa veya yeraltı boru hattına bağlıyken, araç kımıldatılamaz.

**Tank refueller:** Yakıtı uçağa getiren tankerdir. Bu küçük uçaklar için veya hidrolik yakıt sağlama sistemi olmayan yerlerde kullanılır. **Defuelling** için de kullanılır.

**Fuelling Zone:** Uçak yakıt alma noktasının, havalandırma noktasının ve yakıt ekipmanının 6 m. çevresine verilen addır.

- Uçak yakıt alırken, fuelling zone da, sigara içmek, üzerimizde kibrit, çakmak veya yanıcı herhangi bir madde bulundurmamak yasaktır.
- Yakıt alınırken, metal tekerlekli veya kıvılcım çıkartan ekipmanların fuelling zone a girmeleri yasaktır.
- Bir tehlike anında yakıt kesen düğmelerin yerlerini ve kullanım özelliklerini bildiğinizden emin olunuz. Yakıt alımından sonra kanatlar ağırlaşır. Kanataltı geçiş mesafesi yüksekliği değişir. Dikkatli olunuz!

Ekibin ve yolcuların uçağa binebilmeleri için köprüler (passenger bridges) veya merdivenler (mobile stairs) kullanılır.

### **Köprülü Park Yerlerinde ve Köprü Kabinlerinde Uyulması Gereken Kurallar**

- Yolcu köprülerini kullanma yetkisi olan eğitimli personel kullanır.
- Köprü kumanda mahallinde operatörün çalışmasını engelleyebilecek durumda hiç kimse olmamalıdır.
- Uçak köprülü park pozisyonuna yaklaşırken; Yolcu köprüsü ve diğer handling ekipmanları uçağın park yerine girişine engel oluşturmayacak bir pozisyonda olmalıdır.
- Köprülerin manevra alanı kırmızı renkli çizgilerle tanımlanmıştır. Bu alanda ekipman bulundurmamak, araç park etmek kesinlikle yasaktır.
- Köprülü park yerine gelen Uçak; tam yerinde durmamışsa motorları çalışıyorsa, seyir ışıkları yanıp sönüyorsa, takozlanmamışsa köprü yanaştırılmaz.
- Köprü yanaşma işlemi tamamlandıktan sonra operatörün onayı alınmadan uçağın kapısı açtırılmaz.
- Yolcu Köprülerinin tekerlekleri üzerinde veya kabinleri altlarında (sarı veya kırmızı) ikaz ışıkları sürekli yanıp sönüyorsa, köprünün hareket sireni çalışıyorsa, (sesli uyarı sinyali veriyorsa) köprünün manevra alanına (kırmızı çizgilerle taranmış alan) girmek, köprü servis merdiveninde ve merdiven sahanlığında bulunmak kesinlikle yasaktır.
- Köprünün uçaktan ayrılma manevrası tamamlanmadan (Köprü hareket sireni çalışıyorsa, sarı veya kırmızı ikaz ışıkları yanıp sönüyorsa manevra tamamlan-

mamıştır.) Push- Back Traktörlerinin uçağa bağlanması ve uçağın tekerleklerindeki takozların alınması yasaktır.

- Köprülü park pozisyonuna gelen uçak tam olarak durmadan, uçağın motorları stop edilmeden, seyir ışıkları (Beacon'ları) kapatılmadan, köprünün sesli (Hareket halinde sürekli çalan siren) ve ışıklı (Sarı ve kırmızı yanıp sönen ışıklar) ikaz alarmları kapatılmadan, şahısların ve ekipmanların, uçak park yerine (Park yeri emniyet çizgilerinin içi) ve köprünün manevra sahasına (Kırmızı çizgilerle taranmış alan) girmesi yasaktır.

**Merdivenler**, kendileri sürülebilir veya bir komyonet tarafından çekilebilir. Merdivenler hizmet aktiviteleri için de kullanılabilir.

### **Dikkat !**

- Ekip tarafından söylenmedikçe merdivenleri çekmeyin.
- Üzerinde biri varken asla hareket ettirmeyin.
- Herhangi bir hareket yapmadan, dahil olan herkesin ne yapacağını bildiğinden emin olun.
- Merdiven açık bir kapıdan çekilirse, güvenlik şeridinin çekildiğinden emin olun.

**Jet starter** uçağın motorlarını çalıştırırken destek olur. Çok gürültülüdür, kulak koruması gerektirir. Çalışmadan önce tüplerin bükülmemiş, kıvrılmamış olmasına dikkat edin.

Bükülmüş tüpler havanın dolması ile kamçı (**whiplash**) etkisi yaratıp, yaralanmanıza neden olabilir.

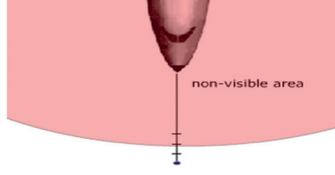
## **8. EL İŞARETLERİ**

El işaretleri yer personeli ile pilotun iletişim sağlayabilmesi için geliştirilmiş bir sistemdir.

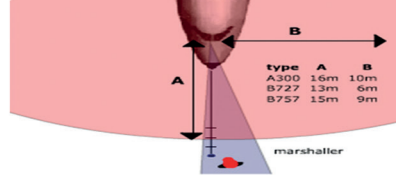
### **Değişik el işaretleri vardır**

- Uçak marshalling el işaretleri,
- Teknik ve hizmet el işaretleri,
- Yer personeli pushback iletişim el işaretleri,
- Araç manevraları el işaretleri

**Marshalling el işaretleri:** pilotun, uçağı park yerine manevra ile yerleştirmesine yardımcı olmak için kullanılır. Bu gereklidir, çünkü kaptanın, uçağın çevresini görüşü çok sınırlıdır.



The cockpit crew has a big non-visible area, depending on the aircraft...



...so the marshaller has to make sure that he is not too close to the aircraft.

Uçuş güvertesinden görüş mesafesi çok sınırlı olduğundan, **personel, uçaktan belli mesafe uzaklıkta ve dikkatli olmalıdır.**

Bu görüş yetersizliği her uçakta farklılık gösterir.

- Eğitimsiz, kalifiye olmayan, uygun havalimanı makamından gerekli izinleri olmayan personel, bu görevi üstlenemez,
- Bu personel gelen ve ayrılan uçaklara, standart el işaretlerini, açık seçik ve kusursuz olarak vermekle yükümlüdür,
- Bu görevli ile uçağın arasından, hiçbir personel veya araç geçemez,
- Bu görevlinin, uçağın takip edeceği yol üzerindeki engellere ait şüpheleri varsa, ikinci görevli, wing walker olarak kullanılır.

### SERVİS İÇİN KULLANILAN EL İŞARETLERİ

Kokpit ile, marshaller arasındaki tüm işaretler, Marshalling el işaretleri değildir.

Uçağın teknik hizmeti esnasında, el işaretleri yine çok önemli bir rol oynar.

Bu işaretlere **Teknik veya Hizmet el işaretleri** denir.

Bu el işaretleri, sadece, **sözlü iletişim mümkün olmadığında kullanılır.**

Bu el işaretleri, IATA standartları baz alınarak düzenlenmiştir. Lokal varyasyonları olabilir.

**El işaretleri Pushback** operasyonlarında **iletişimi sağlamak için de kullanılır.**

## 9. GÜVENLİK

**Güvenlik:** Alana ve uçağa girişlerin kontrol edilmesi, saldırganlık, yıkıcılık ve terörizmden korunmaktır.

**Emniyet:** İşyerinde kazaların, yaralanmaların ve ekipmanlara gelecek zararın önlenmesidir.

En çok bilinen ve görülebilen güvenlik ölçüsü kimlik kartıdır(ID). Bu ID nin amacı, havalimanı kurallarını empoze etmek, uygulamak ve yetkisi olmayan kişilerin hava tarafına girmesini önlemektir.

***Giriş Kartı Kullanacakların Dikkat Edeceği Hususlar SHT 17.1 MADDE 9 da belirtilmiştir.***

**Hava tarafında çalışan herkesin ID taşıması kanuni olarak zorunludur!**

- ID niz havalimanı tarafından çıkartılır ve havalimanı malı olarak kalır.
- Yanlış kullanım veya kuralları çiğneme durumunda geri alınır.
- Hava tarafında çalıştığınız her an üzerinizde ve görünür biçimde durmalıdır.
- Sadece sizin tarafınızdan kullanılabilir.
- Çalışmak dışında başka amaçlarla kullanılmaz.
- Havalimanlarında, güvenlik biriminden izin almadan fotoğraf çekmek veya video çekim yapmak yasaktır.
- Havalimanı güvenliğinden tüm çalışanlar sorumludur.

## 10. SAĞLIK

Tehlikenin bilincinde olmak, dikkatli davranışlar ve güvenlik tedbirleri, Rampde çalışmakla ilgili riskleri azaltabilir. Kişisel incinmeler, genellikle ağır objeleri kaldırıırken meydana gelir.

İşi emniyetle yapabilmek için Kişisel Korunma ekipmanı (**Personel Protection Equipment – PPE**), kullanılmalıdır.

**Bunlar:**

- **Yüksek Görünürlüklü Giysi(High Visibility Clothing – HVC)**
- **Koruyucu ayakkabı**
- **Kulaklık**
- **İş Eldivenleri nden oluşur.**

Rampe girmeden tüm bu PPE ler kullanılmalıdır. Kanun gereğidir!

Tehlikeli sıvılarla çalışırken, sıçrama riskine karşı, yüz koruyucu ekipman kullanmalıdır.

Bu de-icing veya tuvalet servisi olabilir.

Kişisel incinmeler, genellikle ağır objeleri kaldırırken meydana gelir.



**Kaslarınızı ve omurunuzu korumanıza yardım edecek bazı prensipler bulunmaktadır.**



- **Ağır kaldırmak için**, genellikle zayıf olan sırt kaslarınızı değil, **güçlü bacak kasları kullanılmalıdır**. Hareket; istenilen yöne doğru, vücut ağırlığı kullanılarak gerçekleştirilmelidir.
- **Omurganın naturel şekli korunmalıdır**. Kaldıracağınız obje çok büyük veya çok ağır ise yardım istenmelidir.
- Çalıştığınız yer başınızdan daha yüksek ise, **merdiven kullanılmalıdır**.
- Towbar ı bağlarken **hidrolik pompa kullanılmalıdır**.

**Eğer işiniz, paletler, konteynırlar ve bulk kargoyu uçağa yüklemekle ilgili ise:**

- Ellerinizi ve ayaklarınızı **sıkışabilecek yerlerden uzak tutunuz**.
- Paketleri sert bir şekilde atmak yerine **yavaşça yerleştirilmelidir**, mümkünse taşımak yerine **kaydırılmalıdır**.
- Daima **eldiven kullanılmalıdır**.

## 11. FOD (FOREİGN OBJECT DEBRİS): YABANCI OBJE KALINTISI

**FOD**, uçağa ait olmayan, ancak kişilerin yaralanmasına, uçakların hasar görmesine neden olabilecek yabancı objelerdir. Bir civata, asfalt kırıntısı, bir şapka, lastik parçası hatta bir yolcu bile bu tanıma girer.

**FOD**, her yerde bulunabilir. Uçakların lastiklerinde kesikler meydana getirebilir, motorlar tarafından emilebilir veya jet blast ile fırlatılıp hasar veya yaralanmaya neden olabilir.


**FOD ları toplayıp atmak herkesin görevidir**

## 12. RAMPTE TRAFİK KURALLARI

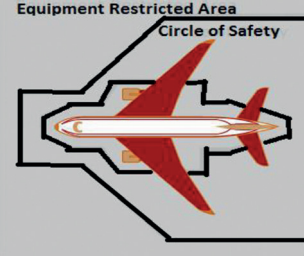
Ramp, park etmiş uçağa hizmet veren araçlar yüzünden çok kalabalık bir yerdir. Bir araç kullanmıyorsanız dahi, bu kurallardan haberdar olmanız önemlidir. Bu ku-

rallar temel trafik kurallarıdır. Rampte çalışan herkes için geçerlidir. Hava tarafında araç kullanacaksanız, özel hava tarafı sürücü ehliyetine ihtiyacınız olacaktır. Bu sürücü ehliyeti (Airside Driving Licence) yönetmelik ve kuralları yerel havalimanı yetkilileri(DHMI) tarafından belirlenmiştir.

Bu ehliyeti alabilmek için özel bir kursa ve sınava girmek gerekmektedir.

<b>DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ HAVALİMANLARI PAT SAHALARINDA ARAÇ KULLANMA YÖNERGESİ</b>				
<b>Yönerge No:</b> 14	<b>Yür. Tarihi:</b> 01.12.2003	<b>Değ. Tarihi:</b> 10.01.2014	<b>Değ. No:</b> 12	<b>Sayfa:</b> 1 / 49

**Uçağa yaklaşırken Emniyet Çemberine (COS) ve Ekipman Yasaklı Bölge (ERA) ye dikkat edilmelidir.**



Resimdeki çizgiler hayalidir. Ortalama uzaklıklar aşağıda belirtildiği gibidir.

- | <b>COS</b>    | <b>ERA</b> |
|---------------|------------|
| • Burun 3 m.  | 7.5 m.     |
| • Gövde 3 m.  |            |
| • Motor 3 m.  |            |
| • Kuyruk 3 m. | 7.5 m.     |

Motorlar çalışmazken dahi COS de durulmalıdır. Araç uçağın yanına yürüme hızında park edilmelidir. Sadece uçağa çok yakın olması gereken araçlar COS ye girebilir.

Uçağa direkt olarak gerekli ekipmanlar ERA ya girebilir. Diğer tüm araçlar ERA nın dışında kalmalı.

Uçak ve yayaların önceliği vardır. Araç ve ekipmanlar daima uçakları, yolcuları, ekibi bekler.

### 13. KÖTÜ HAVA KOŞULLARI

Kötü hava koşullarında, hava tarafında çalışmak için çok tehlikeli bir ortama dönüşebilir.

Kötü Hava Operasyon Planı ekstrem hava koşullarında devreye sokulacaktır.

**Dört hava koşulu bunu gerektirir:**

**1. Şiddetli/Devamlı rüzgarlar:** sürekli ya da fırtına şeklinde, 75 kph (40 knots) u aş-tığında,

**2. Şimşek:** buluttan buluta veya buluttan yere ani elektrik boşalması,

**Şimşek için üç uyarı aşaması bulunmaktadır:**

**1. aşama:** şimşek alarmı: 8 km. ileride yoğun şimşek tespit edilirse, 2. aşama için hazırlan

- Açık alanlardaki gerekli olmayan aktiviteleri askıya alın.
- Statik şarjın birikmesini önlemek için, yakıt yükleme basınçlarını azaltın.

**2. aşama:** Durdur aşaması 5 km. ileride yoğun şimşek tespit edilirse,

- Yakıt alımını durdurun.
- Uçak iletişimini kulaklıkla kesin.
- Tüm ramp aktivitelerini durdurun, alanı temizleyin.
- Binaların veya metal gövdeli araçların içine sığının.
- Uçaklar, körükler, paratonerler, çitler ve ağaçların altında kimsenin olmadığından emin olun.
- Yolcular henüz uçağa binmemişse, terminalde kalsınlar.
- Boarding başladıysa, hemen durdurun,
- uçağa binmiş yolcular uçakta kalsınlar,
- Uçak alana henüz varmışsa, alarm sona erene kadar, gate e yaklaşmasına izin verilmez.

**3. aşama:** Herşey toplanıp/sabitlenir: şimşek 5km. den yakına gelmeye başladıysa. Uzaklıklar yerel parametrelere göre değişiklik gösterebilir.

Kötü hava şartlarında iletişim için çeşitli metodlar kullanılır:

- **Telsiz iletişimi:**
- **Görsel işaret:** Kırmızı ışık; emniyetli bir yere sığın, sarı ışık; ikaz, yeşil ışık; tehlike bitti. Tek ışıklı sistem kullanıldığında, bu yanıp sönen mavi ışık olur.
- **Sesli işaret:** Siren sesleri kullanılır.

**3. Düşük Görüş Mesafesi:** Yoğun yağmur veya kar yağışı, kum fırtınası, sis, yüzünden görüş 800 m. nin altına düştüğünde:

- Gerekli ekipmanları minimumda tutun,

- Ekipman ve araç çalışma hızını iyice azaltın,
- Motorize ekipmanın ışıklarını ve farlarını yakın,
- Tüm kesişme noktalarında ve apron-taxiway kavşaklarında azami dikkat gösterin,
- Gerekirse ATC den izin alın,
- Araç camlarınızın temiz olduğundan emin olun.

Yer ve ekipmanların çalışma yüzeyleri, buzlanma esnasında çok tehlikeli hale dönüşebilir.

#### 4. Buzlanma Koşulları

##### Buzlanma beklendiğinde:

- Ekipmanlar koşullara göre hazırlanmalıdır.
- Çalışmaya başlamadan yüzeylerdeki kar ve buz temizlenmelidir.
- Personel aktiviteler için ekstra zaman ayırmalı, araçları çok yavaş kullanmalı ve fren mesafesini iyi ayarlamalıdır.

#### De-Icing ve Uygulama Prosedürleri

**De-icing:** Bir uçağın gövdesine, kanatlarına, kuyruğuna, stabilizerlerine, kontrol yüzeylerine, motor girişlerine, pitot tüplerine, statik portlarına ve diğer kritik alanlarına kırağı, buz, kar veya sulu kar birikmesi veya oluşması durumunda uçağın kalkışı mümkün olmayabilir. Bu nedenle uçakların emniyetli bir şekilde kalkış yapabilmesi için de-icing/anti-icing uygulaması yapılmalıdır.

#### De-icing Aşamaları:

- Tek aşamalı De-Icing / Anti-Icing

Anti-Icing sıvısının belirli oranlarda su ile karıştırılıp ısıtılarak belirli bir süre Anti-Icing koruyuculuğu sağlamak için uçak üzerine uygulanan De-icing işlemidir. Karışım oranı OAT (dış ortam sıcaklığı) ve hava şartlarına göre sağlanması gereken "Hold Over Time" dikkate alınarak seçilmelidir.

Kanat yüzey ısı OAT den daha yüksek ise; glikol oranı daha yüksek sıvı karışımı seçilmelidir.

- İki aşamalı De-Icing / Anti-Icing

Tek aşama veya iki aşamada yapılır ve De-icing işlemi ile Anti-Icing işleminin kombinasyonundan oluşur.

**İlk Aşama:** De-Icing işlemidir.İlk aşamada uçak yüzeyindeki tüm kırağı, buz, kar veya kar birikimleri temizlenir.

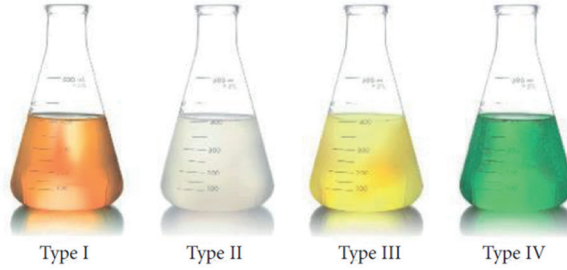
**İkinci aşama:** De-Icing işleminden sonra temizlenmiş yüzeylere Anti-Icing sıvısı uygulanır.De-icing işleminden sonra 3 dakika içinde Anti-Icing işlemi uygulanmalıdır.

İşlem sonrası kontrolde, herhangi bir yerde tekrar donma görülürse her iki işlem yeni baştan yapılmalıdır.

#### De-Icing İşleminde kullanılan sıvılar:

- Isıtılmış su,
- Isıtılmış Type I Sıvı,
- Isıtılmış Type I, Su karışımı
- Isıtılmış Type II, Type IV Su karışımı

De-Icing/ Anti-Icing sıvı tipleri ve temel karakteristikleri renkleri sayesinde kolayca tanınır.



#### Anti-Icing İşleminde kullanılan sıvılar:

- Type I sıvısı,
- Sıcak su ve Type I karışımı,
- Type II, Type III veya Type IV sıvıları,
- Sıcak su ve/veya Type II, Type III, Type IV sıvıları karışımı.

**NOT:** a. ve b. şıklarındaki sıvılar uygulanma anında en az 60 derece olacak şekilde ısıtılmalıdır.

De-Icing / Anti-Icing Uygulama Tekniklerini bu konuda eğitim görmüş personel uygular.

### **De-Icing / Anti-Icing Uygulamasında Kısıtlamalı bölgeler:**

- Motor hava girişi,
- APU hava girişi,
- İniş Takım Kapakları,
- Motor kaportaları,
- Hava çıkışı,
- Pitot tüpleri ve Problar,
- Fren sistemi,
- İniş takım kapakları,
- Kabin ve kokpit camları

### **De-Icing / Anti-Icing Uygulaması Sonrası Kontrol ve Onay:**

İşlemin bir hasara neden olmaksızın doğru ve her iki kanada da simetrik olarak yapılması, tüm kirlerden arınması gerekmektedir. De-Icing işlemi sonrasında uçuş kontrol yüzeyleri hariçten bir gözlemci tarafından kontrol edilmelidir.

### **Şiddetli rüzgar durumunda:**

- Uçak emniyete alınmalı,
- Ekstra takoz kullanılmalı,
- Tüm kapılar, kokpit camları ve paneller kapatılmalı,
- Burun iniş takımı dönme bağlantıları emniyete alınmalı,
- Towbar kancalanmalı,
- Uçak burnu, tercihan rüzgara karşı park edilmeli,
- Körükler de şiddetli rüzgara karşı emniyete alınmalı,
- Yer güç kordonlarını çekilmeli,
- Körükleri uçaklardan geri çekip, alçaltın, rüzgara karşı pozisyon aldırın, iyice terminale yaklaştırılmalı veya bağlanmalı,
- FOD, merdiven, konteynır gibi açıkta duran ekipmanlar kaldırılmalı,
- Gerekli olmayan GSE ler hava tarafından kaldırılmalı,
- Gerekli ekipmanlar, uçakların ve geçiş yollarının yakınından kaldırılmalı,
- Dışarıda kalan tüm ekipmanlar, fren sistemiyle de emniyete alınmalı,
- Vagon ve dolly lerin bağları ayrılmalı, herbiri kendi fren sistemi ile sabitlenmeli, veya onları yerinde tutabilecek bir araca bağlanmalı,

- Boş konteynerler mümkünse içeri kaldırılmalı veya bağlanmalı,
- Yükseklebilen araçlar indirilmel,
- Kötü hava koşullarında, bagaj indirme ve bindirme işlemleri de durdurulmalıdır.
- Mümkünse bagaj odaları valizleri emniyete almak için kullanılmalıdır.

#### **Yıldırımli hava koşullarında:**

- Kapalı araçlardan dışarı çıkmayın,
- Uçağa bağlı kulaklıkları kullanmayın,
- Açık alanlarda veya pencere yanlarında, cep telefonu, çağrı cihazı, walkie-talkie gibi taşınabilir elektronik cihazlar kullanmayın,
- Açık alanlarda veya uçak altında durmayın,
- Yüksek ağaçların altına sığınmayın,
- Patlayıcı veya yanıcı materyali yüklemeyin ya da boşaltmayın.

## **14. YANGIN ve YANGINI ÖNLEME**

Uçak büyük miktarda yakıt taşır, yangın tehlikesi,

GSE'ler yakıt ve kimyasallar taşırlar ve daima uçağın çevresindedirler, yangın tehlikesi,

Ancak en büyük yangın tehlikesi, yangının bilincinde olmayan insanlardır. Yangını önlemek için

Apron bölgesinde asla sigara içilmez!

Herhangi bir yerde sigara içmek veya ateş yakmak, kesinlikle yasaktır. Bu yasak, araçları ve GSE leri de kapsar.

Temiz ve toplu bir çevre, yangını önlemek için ve eğer çıkarsa yangını söndürebilmek için çok gereklidir. Apronda, binalarda ve araçlarda atık ve yanıcı maddelerin birikmesine izin verilmemelidir. Uçak atıkları hemen toplanıp, uzaklaştırılmalıdır.

- Küçük bir yangın ya da sızıntının korkunç sonuçları olabileceğini unutmayın.
- Küçük bir yangın başlangıcı farketdiğinizde, elektriği keserek, su veya yangın söndürücü kullanarak söndüreceğinizden emin olun.
- Söndüreceğinizden daha büyük bir yangın olduğunu düşünüyorsanız, zaman kaybetmeden itfaiyeyi arayın.

Yakıt alımı sırasında yüksek yangın riski bulunmaktadır.

**Bu kritik anlarda yangın riskini azaltmak için kurallara uyun:**

- Yakıt tankerinin kaçış yolunu kapatmayın, 6 m.lik emniyet bölgesine park etmeyin.



- GSE leri hareket ettirmeyin, bağlamayın, yakıt alımı yapmayın.
- Kamera flashını kullanmayın. Telsiz, radar veya navigasyon aletlerini kullanmayın.
- 6 m.lik yakıt emniyet bölgesinde dikkatli olun, kurallara uyulmasını sağlayın.
- Yakıt alımı esnasında uçakta ekip, personel veya yolcu varsa daha da dikkatli olunmalıdır; uçaktaki tüm koridorlar, hem uçaktaki hem de dışarıdan tüm çıkışlar engelsiz ve temiz olmalıdır.
- Merdiven ve köprüler yerleştirilmiş olmalıdır.
- Uçaktaki ekip yakıt alımının başladığından ve potansiyel risklerden haberdar edilmelidir.
- Yangın ve duman algılayan, söndüren ekipmanların herhangi bir şekilde engellenmediğinden emin olunmalı,
- Yangın söndürme ekipmanlarının daima görülebilir olduğundan emin olunmalıdır.

**Yeterince hazır mısınız ?**

- Yangın ekipmanlarının yerini,
- Tehlike anında bu ekipmanları nasıl çalıştıracığınızı,
- Acil telefon numaralarını ve kimi arayacağınızı,
- Acil durum prosedürlerini biliyor musunuz ?



- Bu sorulara cevap veremiyorsanız, amirinize danışın ve sorulara cevap vermeden rampe adım atmayın!

### **Yangını önlemek:**

Bütün kural ve prosedürleri bilmekle, doğru hareket etmekle ve rampte çalışırken çok dikkatli olmakla mümkündür. Dikkatsizlik, bilgisizlik ve kazalar azalır, yangınlar önlenir. Bunun için rampte çalışan herkes kurallara uymalıdır:

- Apronda sigara içmeyin,
- Çalışma alanınızı temiz ve toplu tutun,
- Yangın söndürme aletlerinin ulaşım ve görünürlüğünü engellemeyin,
- Yakıt tankerinin kaçış yolunu engellemeyin,
- 6 m. yakınında ekipmanlarınızı çalıştırmayın,
- Yangın önlemekle ilgili görev veya tatbikat yapacaksanız, bundan Havalimanı İtfaiyesinin mutlaka haberi olmalıdır.

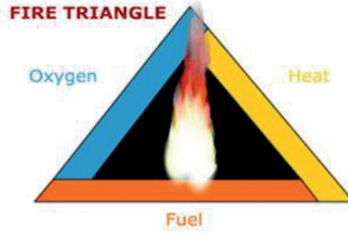
### **YANGINDAN KORUNMA ve YANGIN ESNASINDA YAPILACAKLAR**

- Hava tarafında bir yangın oluşursa, havalimanı itfaiyesi hemen haberdar edilmeli.
- Hava tarafında oluşan yangınları söndürme işi profesyonellere aittir. Ancak sizlerin de, yangının temel prensiplerini bilmeniz çok önemlidir.
- Havalimanında çalışan personel taşınabilir yangın söndürme cihazlarının kullanımını ve yerlerini iyi bilmelidir.
- Teorik ve pratik olarak yangın söndürme cihazlarının kullanılması hakkında eğitim alınmalıdır.
- Uçak motoru yangınlarında kesinlikle uçuş mürettebatı tarafından müdahale edilmelidir.

### **Uçakta veya etrafında yangın çıkması halinde:**

- Mürettebat veya personel hemen haberdar edilmeli ve tahliye işlemleri başlatılmalıdır.
- Hemen havalimanı itfaiyesine haber verilmelidir.
- Yangın söndürme cihazları apron araçları üzerinde bulundurulmalı ve en azından aşağıda belirtilen ölçülerde en az bir tanesi uçağa 50 metre yarıçapta bulundurulmalıdır.
- Yangın söndürme cihazları;

- 12 kg toz veya
- 12 kg halon veya
- 30 kg karbondioksit içermelidir.



**Yangının oluşması için üç unsurun bir araya gelmesi gerekmektedir:**

- **Oksijen:** Havada bulunur
- **Yakıt:** Katı, sıvı ya da gaz halinde bulunabilir
- **Isı:** Bir sigara, çakmak, güneş ışığı, ısınan bir makine parçası veya kıvılcım olabilir. Bu üç unsur kimyasal bir reaksiyon oluşturur:YANGIN

**Bu üç unsurdan birini elimine ederseniz yangını söndürmüş olursunuz.**

- **Yakıt elimine edilebilir:** Yakıt alımı kesilebilir, henüz yanmamış olan katı madde uzaklaştırılabilir, yakıt borusu boşaltılabilir.
- **Oksijen elimine edilebilir:** Bir battaniye, köpük veya havadan daha ağır hareket eden bir gazla kaplayarak, oksijenle ilişkisini bitirerek gerçekleştirilebilir.
- **Isı elimine edilebilir:** Su veya yangın söndürücülerle ısı düşürülebilir.

Her yangın değişik olduğu için, o yangını söndürmenin yolu bilinmelidir.

Bunun için **yangınlar sınıflara ayrılmıştır.**



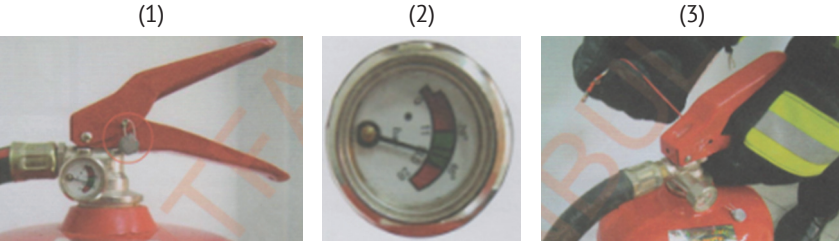
**Yangın söndürücüler söndürebildikleri yangın sınıfının harfini üstünde taşır.**

- **A sınıfı yangın, katı yangınlar:** Odun, kömür, kağıt, ot, doküman, tahta, kumaş, vb.
- **B sınıfı yangın, sıvı yangınlar:** Benzin, benzol, makine yağları, laklar, yağlı boyalar, katran, asfalt, alkol, vb.

- **C sınıfı yangın, yanıcı gaz yangınları:** Metan, propan, bütan, LPG, asetilen, havagazı ve hidrojen.
- **D sınıfı yangın, Yanabilen hafif ve aktif metallerin ve radyoaktif madde yangınları:** Lityum, Sodyum, potasyum, aliminyum, mağnezyum, seryum gibi.
- **Elektrik yangınları:** Elektrik nedeniyle başlayan yangınlardır.

A, B veya D yangınına dönüşebilir. Bir elektrik yangınında ilk müdahale elektrik kaynağını kesmektir. Asla suyla söndürülmez.

**Yangın söndürme tüpünde** mühür takılı olmalı (1) ve Manometre yeşil çizgide (2) veya 18 bar basıncı göstermelidir. Mühür sökülür, pimi çekilir (3), taşınırken alt mandaldan tutulur (4), hortum yerinden çıkarılır yangın yerine yaklaşıldığında aleve yöneltilip tetiğe basılır (5).

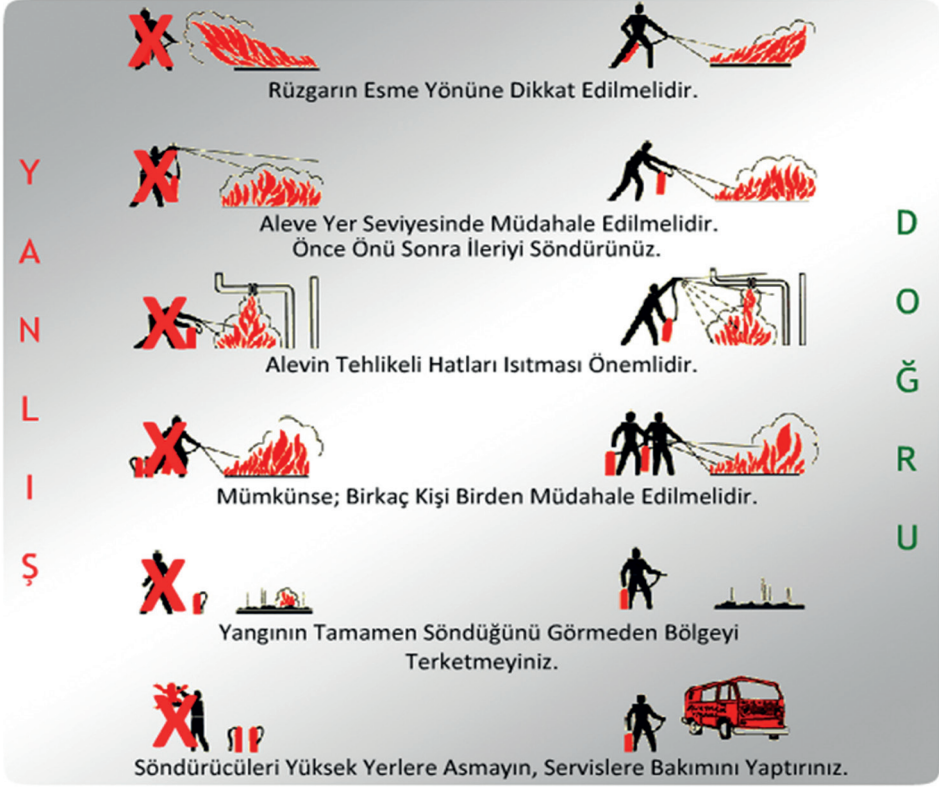


Tetikli karbondioksit söndürme cihazı

Vanalı karbondioksit söndürme cihazı



Yangın söndürme tüpleri 2 yılda bir yenilenmelidir.



### Yakıt Dökülmesi

Yakıt dökülmesi de sık rastlanan olaylardandır.

Bu durum kokpit personelinin alınacak yakıt miktarını yanlış hesaplamasından veya yakıt veren personelin hatasından kaynaklanabilir.

### Böyle bir durumda İlk yapılması gereken:

- Uçuş ekibini bilgilendirmek ve itfaiye çağırmak,
- Hemen yakıt alımını durdurmak.

Havalimanı itfaiyesinin telefonunu bildiğinizden emin olun.

Aradığınızda yangının tipini ve tam olarak nerede olduğunu söyleyin.

Bazı havaalanlarında Acil Durum Servis noktaları bulunmaktadır. Acil durum telefonu ile acil durum yakıt kapatma düğmesinden oluşur. Telefonun yanında adres ve numaralar bulunur. Varsa bu noktaların yerini bilin ve açıklamaları önceden okuyun.

**Daha sonra:**

- Etrafındaki aktiviteleri kısıtlayın,
- Yakın çevresindeki kişileri uzaklaştırın,
- Bütün ekipmanları kapatın,
- Acil durum birimleri tarafından onaylanmadıkça, normal aktiviteye başlamayın,
- Bütün ekipmanları kapatın,
- Acil durum birimleri tarafından onaylanmadıkça, normal aktiviteye başlamayın,
- Yangın söndürme aletini, eğer doğru söndürücüyü kullandığınızdan eminseniz kullanın,
- Kontrol edemeyeceğiniz yangınla uğraşmayın, yaşamınızı tehlikeye atmayın.

Uçakta yangın çıktığında itfaiyeyi arayın ve uçağı acil olarak boşaltın.

**15. İLK YARDIM**

**İlk yardım:** Herhangi bir hastalık ya da kaza sonucu hayatı tehlikeye girmiş bir kişiye, olay yerinde, eldeki imkanlarla, ilaçsız olarak, sağlık personeli gelene kadar kişinin sağlık durumunun kötüleşmesini önlemek amacı ile **ilkyardımcı tarafından** yapılan müdahaledir.

İlkyardım bir yara bandı yapıştırmak kadar basit, kalp masajı uygulamak kadar hayati ve zor olabilir.

Verdiğiniz bakım yaşayla ölüm arasındaki fark olabilir.

Kalp masajı gibi önemli ilkyardım teknikleri profesyonel ilkyardımcılar tarafından uygulanır.

Ancak sizin de yapabileceğiniz şeyler bulunmaktadır.

Not: İlkyardımcı sertifikaları 3 yılda bir yenilenir.

**İlk yardımın amacı;**

- Yaşamsal fonksiyonların sürdürülmesini sağlamak,
- Sağlık durumunun kötüye gitmesini önlemek,
- İyileşme sağlamaktır.

**İlk yardımın temel uygulamaları**

**1. Koruma:** Kaza yeri güvenliği sağlanır. Durumun sizin için tehlikeli olmadığından emin olunur.

Bilinç kontrolü yapılır (Mağdurun cevap verip veremediğini kontrol edin. “iyi misiniz?” **Kapalı ise**

**2. Bildirme:** 112 aratılır. **Arayan kişi;** kim, hangi numaradan arıyor, kesin yer ve adres, olayın tanımı, hasta/yaralı sayısı ve durumu bilgilerini verir. **Bilgi teyidini 112 yapar ve telefonu** kapatmadıkça telefon kapatılmaz.

### 3. Kurtarma:

- **A (Airway):** HAvayolu. Havayolunun açık olduğundan emin olun. Değilseniz, çeneyi yukarı kaldırın, alnı geriye bastırın.
- **B(Breathing): Nefes. Bak-dinle-hisset** Nefes almıyorsa,
- **C (Circulation):** Dolaşım. Görsel olarak kan dolaşımı olup olmadığını kontrol edin. Öksürüyor mu, göz hareketi var mı, rengi yerinde mi? **Nabzını hissedemiyorsanız, kalp masajı,** yani profesyoneller (**ilk yardım sertifikalı kişi**) gerekmektedir.

### Mağdur bilincini yitirmişse;

- Hemen 112 aranır ve **ABC** kontrolü yapılır.
- Ağızda birşey varsa temiz bir bezle alınır. (**A=Air=havayolu açıklığı**)
- **Yaralı;** baş-boyun-gövde eksenini düz olacak şekilde yatırılır.
- Baş geri itilir, alt çene yere 90 derece dik olacak şekilde bir pozisyon verilir. (**B= Breathing =solunum değerlendirilir. Bak-dinle-hisset**)
- **Nefes almıyorsa Sertifikası güncel olan ilk yardımcı;** bebekte hemen 2 kere arka arkaya 2 kurtarıcı soluk verir.Yetişkinde ise hemen kalp masajı yapar.Kalp masajı (30 kalp masajı 2 nefes verme şeklinde)WVaralı tepki verinceye, ilkyardımcı yoruluncaya ve 112 gelinceye kadar yapılır. (**C= Circulation= dolaşım yani kalp masajı= 30 bası 2 nefes**)

### Ağır kanamalı yaralılarda;

Amaç kanamayı azaltmaktır.

- Varsa temiz bir bez parçası ile, yoksa ellerinizle kanayan yaraya direkt basınç uygulayın,
- Kanama durana veya yardım ulaşana kadar basıncı azaltmayın. Aynı anda kanayan bölgeyi (kol, bacak) kalp seviyesinden yukarı kaldırın,
- Vücut, kanı, deriden önemli organlara yönlendirdiğinde şok oluşabilir. Mağdurun cildi soluk, gri ve nemlidir.
- Mağduru ayakları yüksekte sırtüstü yatırın ve sıcak tutun (**ŞOK Pozisyonu**)
- Yiyecek ve içecek vermeyin.

**ŞOK:** Kalp-damar sisteminin yaşamsal organlarda yeterli oranda kanlanma yapamaması sonucu ortaya çıkan tansiyon düşüklüğü ile seyreden **ani dolaşım yetmezliğidir.**



**KOMA:** Yutkunma ve öksürük gibi reflexlerin dışarıdan gelen uyarılara karşı tepkinin azalması ya da yok olması ile ortaya çıkan **uzun süreli bilinç kaybıdır.**

#### Belirtileri:

- Yutkunma, öksürük gibi tepkilerin kaybolması,
- Sesli ve ağrılı uyarılara tepki olmaması,
- İdrar ve gaita kaçırma

#### Yanıklar

##### Isı ile oluşan yanıklarda;

- Kişi hala yanıyorsa hava ile teması battaniye örtülerek kesilir,
- Hareket ettirilmez,
- ABC kontrolü yapılır,
- Yanan yer en az 20 dakika soğuk su ve tazyiksiz ile yıkanır,
- El ve boyun bölgesindeki yüzük, bilezik, saat gibi eşyalar çıkarılır,
- Deriye zarar vermeden giysiler çıkarılır,
- Oluşan su kabarcıkları patlatılmaz,
- Yaraya ilaç dahil hiçbirşey sürülmez,
- Yanık temiz bir bezle örtülür,
- Yaralı battaniye ile örtülür
- 112 den Tıbbi yardım istenir.

##### Koma pozisyonu:



##### Kimyasal yanıklarda;

- Kimyasal madde derhal deriden uzaklaştırılmalı,
- Yanık yer bol tazyiksiz su ile 15-20 dakika yıkanır,

- Giysiler çıkarılır, Hareket ettirilmez,
- Yaralı battaniye ile örtülür,
- 112 den Tıbbi yardım istenir.

**Elektrik yanıklarında;**

- Yaralıya dokunulmadan elektrik akımı kesilir,
- ABC kontrolü yapılır,
- Yanan kısımlar temiz bir bez ile kapatılır,
- Yaralı hareket ettirilmez,
- Yaralı battaniye ile örtülür,
- 112 den Tıbbi yardım istenir.

**Sıcak çarpması durumunda;**

- Kişi serin ve havadar bir yere alınır,
- Giysileri çıkarılır,
- Sırtüstü yatırılarak kol ve bacaklar yükseltilir,
- Bilinci açık, bulantı kusma yoksa sıvı verilir.

**En önemli göz yaralanmaları;**

**Göze toz gibi bir yabancı maddenin kaçmış ise;**

- Alt ve üst göz kapakları içine bakılır,
- Görünen cisimler varsa temiz bir bezle çıkarmaya çalışılır.
- Göz bol su ile yıkanır, hasta gözünü kırıştırmalıdır,
- Göz ovalanmaz,
- İki göz birden kapatılıp, şakinleştirilir,
- Acil yardım aranılır.
- Göze cisim batması varsa;
- Yaralı gerekmedikçe hareket ettirilmemeli,
- Göze dokunulmamalı,
- Göz doktoruna gitmesi sağlanmalıdır.

**Yüksekten düşme olaylarında;**

- Mutlaka ambulans çağırılmalıdır.



**Kaynaklar:**

*SHT-150.10.A*

*DHMİ- İlgili Talimatlar*

*Airport Handling Manual*

*SHGM- Ramp Hizmetleri Kitabı*

*RAMP Emniyeti ve Apron Kuralları Ders Notları*

*İlkyardım Eğitim Ders Notları*

*Yangın Eğitim Ders Notları*







**SİVİL HAVACILIK  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**

[www.shgm.gov.tr](http://www.shgm.gov.tr)

Yayın No: HAD/T-32

ISBN 978-975-493-084-9



9 789754 930849