



SİVİL HAVACILIK
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı



FL400

FL410



FL380

FL390



FL360

FL370

FL350

HAVA SAHASI YÖNETİMİ EL KİTABI



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

Yayın No: HSD/ATM-01

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ YAYINLARI

Yayın No : HSD/ATM-01

Yayın Türü : Tercüme

Konu : Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) tarafından yayımlanan
“Hava Sahası Yönetimi El Kitabı” dokümanının Türkçeye tercüme edilmiş hâlidir.

İlgili Birim : Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı

1. Baskı Nisan 2015, Ankara

© 2015, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Telif Hakları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne aittir.

Her hakkı saklıdır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından özel olarak izin verilmedikçe bu yayının kopyalanarak çoğaltılması, dağıtılması ve kullanılması yasaktır.

İlk yayımlanma tarihi Nisan 2015'tir.

Bu yayın bilgilendirme amacıyla hazırlanmış.

www.shgm.gov.tr

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

E-Posta: HSD@shgm.gov.tr

Baskı

Dizgi: Ezgi Öz Dincel

Pegem Akademi Yayıncılık

Tel: 0 312 430 67 50 - Faks: 0 312 435 44 60

pegem@pegem.net



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

K. Atatürk

İÇİNDEKİLER LİSTESİ

Belgenin Karakteristik Özellikleri	ii
İçindekiler Listesi	v
Ek Listesi.....	x

BÖLÜM 1 – GİRİŞ

1.1. Hava sahası yönetimi el kitabına giriş.....	1
1.1.1. Amaç.....	1
1.1.2. Statü.....	1
1.1.3. Kapsam	1
1.1.4. Hava sahasının esnek kullanımının uygulanması için EUROCONTROL ile ilişki.....	1
1.1.5. Uygulanabilirlik.....	2
1.1.6. İfade kuralları	2
1.2. Arka plan	2
1.2.1. ASM'nin hedefi	2
1.2.2. FUA kavramının tanıtımı.....	2
1.3. El kitabının yapısı.....	3

BÖLÜM 2 – HAVA SAHASININ ESNEK KULLANIM KAVRAMI

2.1. Genel giriş	4
2.1.1. FUA kavramının temeli.....	4
2.1.2. FUA kavramının uygulanması.....	6
2.2. Üç ASM seviyesi.....	6
2.2.1. Giriş	6
2.2.2. ASM Seviye 1 – Ulusal ve uluslararası hava sahası politikası	6
2.2.3. ASM Seviye 2 – Hava sahasının günlük bazda tahsisi	7
2.2.4. ASM Seviye 3 – Hava sahasının gerçek zamanlı kullanımı	7
2.3. Esnek hava sahası yapıları ve prosedürleri	7
2.3.1. Genel	7
2.3.2. Şartlı yollar.....	7
2.3.3. Geçici hava sahası tahsisi ve rezervasyonu.....	9
2.3.4. Sınır geçiş sahaları.....	10
2.3.5. Önceden/azaltılmış koordinasyon hava sahası prosedürleri	11
2.4. FUA Kavramının özel uygulaması	11
2.4.1. ATS yolları.....	11
2.4.2. Hava sahası tahditleri – R, D, P sahaları	11

2.4.3. Serbest rota hava sahası	12
2.4.4. Kontrollü hava sahası.....	12
2.4.5. Kontrol edilmeyen hava sahası	13
2.5. FUA kavramına geçiş.....	14
2.6. ATS / ASM / ATFCM ilişkileri	14
2.6.1. Genel	14
2.6.2. Stratejik seviye ASM/ATFCM ilişkisi – ASM seviye 1	15
2.6.3. Ön taktiksel seviyede ASM / ATFCM ilişkisi – ASM seviye 2	16
2.6.4. Taktiksel seviyede ATC / ASM / ATFCM ilişkileri – ASM seviye 3	16

BÖLÜM 3 – STRATEJİK HAVA SAHASI YÖNETİMİ (ASM SEVİYE 1)

3.1. Genel.....	17
3.2. İşbirliğine dayalı ulusal hava sahası planlaması	17
3.2.1. Stratejik hedefler	17
3.2.2. Sorumluluklar	17
3.2.3. İlkeler	18
3.2.4. İşbirliğine dayalı çalışma organizasyonu.....	20
3.2.5. Ortak hava sahası politikasının formüle edilmesi ve gözden geçirilme süreci	20
3.2.6. Ortak hava sahası değişiklik süreci	23
3.2.7. Serbest rota uçuşları hava sahası sınırlarının belirlenmesi için ASM seviye 1 süreci	25
3.2.8. Dinamik hava sahası yönetimi.....	26
3.3. İşbirliğine dayalı uluslararası hava sahası planlaması.....	36
3.3.1. Genel	36
3.3.2. Hava sahası konfigürasyonları	36
3.3.3. Açık denizler üzerinde ASM.....	37
3.3.4. Hafta sonu rotaları sürecine erken erişim	38
3.3.5. Diğer ilave yoğun dönemlerle ilgili düzenlemeler.....	39
3.3.6. Sınır ötesi /FIR/UIR sınır operasyonları	41
3.3.7. ATS yol ağı ve diğer hava sahası yapılarının geliştirilmesi.....	44
3.4. ASM seviye 2'de hava sahası tahsisi için ASM seviye 1'de ulusal ve uluslararası süreçler.....	46
3.4.1. CDR kavramı ve geçici hava sahası tahsisi (TAA) süreci	46
3.4.2. Serbest rota uçuşları hava sahası ve geçici hava sahası tahsisi (TAA) süreci.....	46
3.4.3. Hava sahasının AMC tarafından ön taktiksel tahsisi için ASM seviye 1'de öncelik kurallarının ve müzakere sürecinin oluşturulması	47
3.5. ASM seviye 3'de hava sahası kullanımı için ASM Seviye 1'de ulusal ve uluslararası süreçler	47

BÖLÜM 4 – ÖN TAKTİKSEL HAVA SAHASI YÖNETİMİ (ASM SEVİYE 2)

4.1. Genel	48
4.2. Hava sahası talepleri, onaylanmış kuruluşlar (AA'lar)	48
4.3. CDR Talepleri – ACC'ler / FMP'ler	50
4.4. Tahditli sahalar / Tehlikeli sahalar – Azaltılmış faaliyetin bildirilmesi.....	51
4.5. Hava sahası yönetim hücreleri (AMC'ler) – Hava sahası tahsisi	52
4.5.1. Genel	52
4.5.2. Sorumluluklar.....	53
4.5.3. Baş AMC kavramı.....	55
4.6. Uzatılmış tatil dönemleri ve özel etkinlikler.....	56
4.7. Uluslararası işlevler	56
4.7.1. Ağ yöneticisi (NM).....	56
4.7.2. Hava taşıtı operatörlerinin (AO'lar) FUA sorumlulukları.....	57
4.7.3. NM çevresel veri tabanı.....	60
4.7.4. Entegre başlangıç uçuş planı işlem sistemi (IFPS)	61
4.7.5. Hava taşıtı operatörü “farzedilen” yeniden yol belirleme (AOWIR) işlevi.....	62
4.7.6. Hava sahası veri havuzu (ADR)	62
4.7.7. ASM destek araçları	63
4.8. ASM Seviye 2 zaman tablosu	64
4.8.1. 48 Saate kadar önceden	64
4.8.2. Uçuşlardan önceki gün (D-1)	64
4.8.3. Sahaların kullanıma açılması ve CDR'lerin yeni kullanılabilirliği	65
4.8.4. AUP/UUP tahditli hava sahalarının (RSA) yönetimi.....	68
4.8.5. TSA/TRA'nın planlanmamış aktivasyonu	70
4.8.6. Taktiksel yönetimin kullanılması.....	74
4.9. Geçici ve beklenmedik durum prosedürleri	74
4.9.1. FUA geçici talimatı (FTI)	74
4.9.2. Uygulama prosedürü.....	74
4.9.3. Müteakip muamele	75
4.9.4. Uygulama sahaları	75
4.10. ASM Seviye 2'de açık denizler üzerinde ASM.....	75
4.10.1. Genel	75
4.10.2. Açık denizler üzerindeki tehlike sahalarının aktivasyonu	75
4.10.3. Açık denizler üzerinde CDR'lerin aktivasyonu	76
4.10.4. Uluslararası koordinasyon için mekanizmanın geliştirilmesine ilişkin alternatif yöntem	76
4.10.5. AMC ile ilişkili görevler.....	77

BÖLÜM 5 – TAKTİKSEL YÖNETİM İŞLEMLERİ (ASM SEVİYE 3)

5.1. Genel	78
5.2. Gerçek zamanlı sivil/askeri koordinasyon şekilleri	78
5.3. ATS yolları ve hava sahası geçişi için koordinasyon prosedürleri.....	79
5.3.1. Kontrollü hava sahası ya da ATS koridorlarının OAT tarafından geçişleri için koordinasyon prosedürleri ...	79
5.3.2. GAT tarafından hava sahası geçişleri ya da yol dışı uçuşlar için koordinasyon prosedürleri	80
5.4. Sistem destek işlemleri.....	81
5.4.1. Genel	81
5.4.2. Hava sahası kullanımı verileri işlevi	81
5.4.3. Temel uçuş planı bilgileri – Kimlik saptama işlevi.....	82
5.4.4. Mevcut uçuş planı bilgilendirme işlevi – Ayırma işlevi.....	82
5.4.5. Sessiz koordinasyon işlevselliği – Hava sahası geçiş işlevi	83
5.4.6. Hava sahası geçiş niyeti bildirim işlevselliği	83
5.4.7. Hava sahası geçiş diyalog işlevi	83
5.5. Hava sahasının müşterek ya da paylaşılan kullanımı.....	84
5.5.1. Hava sahasının müşterek kullanımı	84
5.5.2. Hava sahasının paylaşarak kullanımı	84
5.6. İlave ASM prosedürleri	85
5.6.1. Genel	85
5.6.2. Kontrollü hava sahası.....	85
5.6.3. Kontrollü hava sahasının dışında	87
5.6.4. İlan ve bildirim.....	88

BÖLÜM 6 – ASM BİLGİLERİNİN YAYINLANMASI

6.1. ASM seviye 1 kararı için AIP/NOTAM	89
6.2. ASM seviye 2 kararı için spesifik ASM mesajları.....	94
6.2.1. Hava sahası kullanım planı (AUP)	94
6.2.2. Güncellenmiş hava sahası kullanım planı (UUP).....	94
6.2.3. Elektronik hava sahası yönetim bilgileri (eAMI)	95

BÖLÜM 7 – PERFORMANS GEREKLİLİKLERİ

7.1. Genel.....	96
7.1.1. Giriş	96
7.1.2. FUA göstergeleri.....	97
7.1.3. Tanımlar	97
7.1.4. Kısaltmalar	97

7.2. FUA kullanım oranları (FUR).....	99
7.2.1. CDR kullanılabilirlik oranı (RoCA)	99
7.2.2. Hava sahası kullanılabilirlik oranı (RoAA)	100
7.2.3. İlgili hava aracı oranı (RAI).....	101
7.2.4. CDR ya da rezerve edilmiş/ tahditli hava sahasının fiili kullanım oranı (RAU)	102
7.2.5. Zaman penceresi kullanılabilirliği (TWAİ)	103
7.3. Uçuş ekonomisi göstergeleri (FEI).....	105
7.3.1. Genel	105
7.3.2. Potansiyel uçuş ekonomisi (PFE)	105
7.3.3. Toplam potansiyel uçuş ekonomisi (TPFE).....	106
7.3.4. Gerçekleştirilen uçuş ekonomisi (FER).....	107
7.3.5. Kaybedilen uçuş ekonomisi (FEL).....	107
7.3.6. Önerilen uçuş ekonomisi (FEO).....	108
7.3.7. Fiili uçuş ekonomisi (AFE).....	109
BİBLİYOGRAFI.....	110
EK LİSTESİ	117

EK LİSTESİ

- Annex 1:** FUA kavramına genel bir bakış ve FUA kavram süreci – el kitabı çapraz referans tablosu
- Annex 2:** ATS Yol Ağı planlaması ve geliştirme süreci
- Annex 3:** Ortak ATS/ASM/ATFCM Zaman Tablosu
- Annex 4:** Hava sahası Chartı
- Annex 5:** Hava sahası kullanım planını tanımlama
- Annex 6:** Güncellenmiş hava sahası kullanım planını tanımlama
- Annex 7:** Hafta sonu rotasına erken erişim için açıklayıcı bir AIP sayfası örneği
- Annex 8:** Sınır ötesi ve FIR Sınır Operasyonları üzerinde devlet seviyesinde çerçeve anlaşma modeli
- Annex 9:** Ortak Sınır ötesi sahaların (CBA'lar) tahsisi ve paylaşılarak kullanımı ile ilgili olarak, hava sahası yönetim hücreleri arasında koordinasyon prosedürlerine ilişkin anlaşma mektubu örneği
- Annex 10:** Paylaşılan AMC yönetilebilir sahalarda sınır ötesi operasyonlar ile ilgili koordinasyon prosedürlerine ilişkin anlaşma mektubu örneği
- Annex 11:** Hava sahası yönetim hücresi ile Avrupa hava seyrüseferinin emniyeti teşkilatı arasında hava sahasının esnek kullanımı koordinasyonunun ve beklenmedik durum prosedürleri anlaşma mektubunun örneği

BÖLÜM 1. GİRİŞ

1.1. HAVA SAHASI YÖNETİMİ EL KİTABINA GİRİŞ

1.1.1. Amaç

ASM El Kitabının amacı, hava sahasının esnek kullanımı kavramını uygulamak ve bu kavramdan faydalanmak için gerekli olan ve hava sahasının esnek kullanımının (FUA) uygulanması için EUROCONTROL Teşkilatı gerekliliklerini tamamlayıcı nitelikte olan ve ASM işlevleri ve hava trafik yönetimi (ATM) ile ilişkili süreçler ve prosedürler için ek tanımlar sağlamaktır.

1.1.2. Statü

ASM El Kitabı ECAC hava sahasında esnek ASM'nin uyumlulaştırılmasına destek olmak için ana esaslar ve en iyi uygulamalar olarak düşünülmüş olan bir dizi önlemler olarak telakki edilmelidir. Bu el kitabı, ECAC üyesi devletlerinin herbirinin resmi ulusal düzenlemeleri ya da ICAO Avrupa Bölgesi hava seyrüsefer planının ASM kısmının yerine geçecek bir belge olarak görülmemelidir.

1.1.3. Kapsam

ASM El Kitabı, hava sahasının esnek kullanımı ile ilişkili oldukları ya da hava sahasının esnek kullanımı üzerinde bir etkiye sahip oldukları ölçüde EUROCONTROL stratejileri ve gerekliliklerini tamamlar. Bu el kitabı, devletlere ECAC hava sahası çapında FUA kavramını organize etmeleri ve uygulamaları hususunda yardımcı olmak için FUA kavramını ve yapısını tanımlayan süreçler, prosedürler ve en iyi uygulamaları içeren bir rehber materyaldir.

1.1.4. Hava sahasının esnek kullanımının uygulanması için EUROCONTROL ile ilişki

Hava sahasının esnek kullanımının (FUA) uygulanması için EUROCONTROL gereklilikleri (EUROCONTROL belgesi: EUROCONTROL – SPEC – 0112; 10 Ocak 2009) hava sahasının esnek kullanımı kavramının uygulanması için prosedürlerin ve gerekliliklerin ayrıntılarını ortaya koyar ve bunun yanında sivil ve askeri ATM ortakları arasındaki işlemsel koordinasyon ile ilgili uygulamaya ilişkin hususları kolaylaştırır.

Hava sahası yönetimi için EUROCONTROL ana esasları – ASM el kitabı – hava sahasının esnek kullanımının (FUA) uygulanması için EUROCONTROL gerekliliklerini içeren öğelere referans rehber materyal olarak yayımlanmıştır. Bu belgenin yapısı ve içeriği söz konusu rol ile ilişkilidir. Bu belge hava sahasının esnek kullanımının (FUA) uygulanması için EUROCONTROL gereklilikleri içeriğini tekrarlamaz ancak ASM çalışma düzenlemelerine, süreçlere ve prosedürlere ilave rehberlik sağlar.

1.1.5. Uygulanabilirlik

ASM el kitabı ECAC'a üye devletlerin sorumluluğu altında hava sahasında faaliyet gösteren hava trafik yönetiminden sorumlu olan ve/veya bu hava trafik yönetimine dahil olan sivil ve askeri kuruluşlar için geçerlidir.

1.1.6. İfade kuralları

ASM El Kitabında kullanılan konvansiyonlar aşağıda belirtilmiştir:

- a. “meli/malı” FUA tanım özelliklerine uygunluk iddiasında bulunan tüm sistemler tarafından yerine getirilebilecek ya da getirilemeyecek olan bir tavsiye ya da en iyi uygulamayı gösterir
- a. “edebilir/yapabilir” tercihe bağlı bir elementi gösterir

1.2. ARKA PLAN

1.2.1 ASM'nin hedefi

ASM'nin hedefi gerçek gereksinimlere dayalı olarak hava sahasının en randımanlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak ve, mümkün olan durumlarda, ağ performansını optimum seviyeye çıkarırken hava sahasının kalıcı olarak ayrılmasından kaçınmaktır.

1.2.2. FUA kavramının tanıtımı

1.2.2.1 ECAC devletlerinin temsilcileri ve Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatında yer alan hava sahası ve seyrüsefer ekibi (ANT) tarafından FUA kavramının uygulanmasına yardımcı olmak üzere üç tane doküman geliştirmiştir:

- Hava sahasının esnek kullanımı kavramının uygulanması için gerekli olan örgütsel yapıları ve prosedürlere ilişkin ANT raporu,
- Kavramın uygulanmasının planlanması için gerekli bilgileri sağlayan “FUA kavramı uygulama rehber materyal,
- ECAC devletlerinde FUA kavramının uygulanmasına yardımcı olmak için tasarlanmış olan “EUROCONTROL prensipleri – hava sahasının esnek kullanımı kavramının uygulanması için hava sahası yönetim el kitabı”.

1.2.2.2 Mart 1994'de yayınlanan hava sahasının esnek kullanımı kavramının uygulanması için gerekli olan örgütsel yapılar ve prosedürlere dair ANT raporu (EUROCONTROL dokümanı 94.70.08) ECAC Ulaştırma bakanlarının 10 Haziran 1994 tarihinde yapılan 4. toplantısında (MATSE/4) kabul edilmiştir. ANT raporunda, kavramın hayata geçirilmesi için rehber materyal ile kavramın uygulanması için ASM El Kitabının birinci basımının temelini teşkil eden 18 tane spesifik tavsiye bulunmaktadır.

1.3. EL KİTABININ YAPISI

1.3.1 ASM el kitabı başında tadilatların kaydı, bir kontrol listesi, önsöz, bir içindekiler listesi, kısaltmalar ve terimlerin açıklamasını içeren yedi bölümden oluşmaktadır.

Bölüm 1: Bir giriş bölümünü, belgelerle ilişkileri ve geçmişi içermektedir.

Bölüm 2: FUA kavramına kısa bir genel bakışı içermektedir, esnek hava sahası yapılarını ve prosedürlerini tanımlamaktadır, FUA kavramı ile mevcut hava sahası yapıları arasındaki ilişkileri ve keza hava trafik yönetiminin (ATM) bileşenleri arasındaki ilişkileri açıklamaktadır.

Bölüm 3: Ulusal ve uluslararası işbirliğine dayalı hava sahası planlaması çerçevesinde ortak ulusal politikaların geliştirilmesi, onaylanması ve yürürlüğe konulması için ASM işlevlerinin stratejik ASM seviyesi 1 düzeyinde nasıl tatbik edilmesi gerektiğini ayrıntılı olarak açıklamaktadır.

Bölüm 4: ASM işlevlerinin FUA kavramından tam olarak istifade etmek için ön taktiksel ASM seviyesi 2'de nasıl tatbik edilmesi gerektiğini ayrıntılı olarak açıklamaktadır.

Bölüm 5: ASM işlevlerinin FUA kavramından tam olarak yararlanmak için taktiksel – ASM seviyesi 3'de nasıl tatbik edilmesi gerektiğini ayrıntılı olarak açıklamaktadır.

Bölüm 6: Üç seviyede FUA kavramına destek olacak ASM bilgilerinin yayınlanması için çeşitli yöntemleri özetler.

Bölüm 7: FUA kavramının mevcut uygulamalarının etkinliğini değerlendirmek için kullanılan yöntemleri açıklar (FUA göstergeleri vb.);

Kaynakça

FUA kavramının uygulanması hakkında daha ayrıntılı bilgi sağlamak amacıyla belgenin eklerinden önce referans belgelerinin kaynakçası da sunulmuştur.

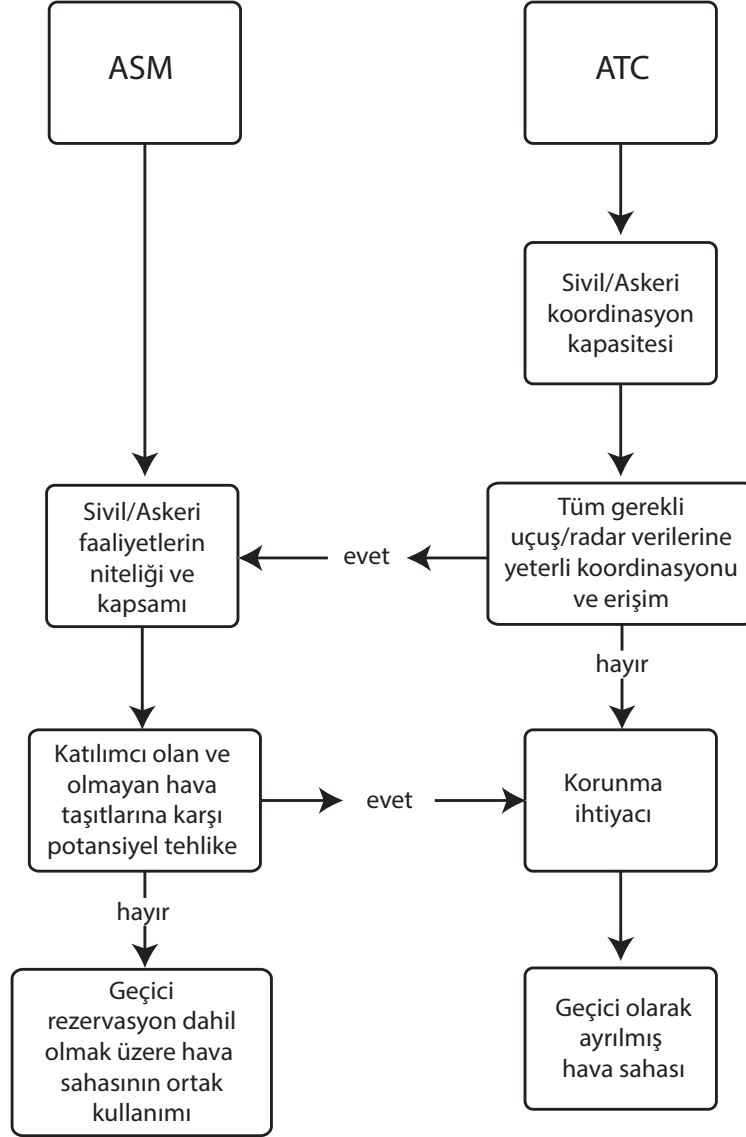
Annexler

BÖLÜM 2. HAVA SAHASININ ESNEK KULLANIM KAVRAMI

2.1. GENEL GİRİŞ

2.1.1. FUA kavramı temeli

- 2.1.1.1. FUA kavramının temelini, hava sahasının artık askeri ya da sivil hava sahası olarak gösterilmesi ve tek bir sürekli çizgi olarak kabul edilmesi ve günlük bazda esnek olarak kullanılmasını gerektirdiği kuralları oluşturmaktadır. Bunun bir sonucu olarak gerekli olan herhangi hava sahası ayrımının geçici nitelikte olması gerekir.
- 2.1.1.2. Temel hedeflerden bir tanesi FUA kavramının uygulanması yoluyla hava sahasının sivil ve askeri kullanıcılar tarafından daha etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır. Hava sahası yönetim hücreleri (AMC'ler) müşterek sivil/askeri stratejik planlama ve ön taktiksel hava sahası tahsisi yoluyla ECAC hava sahasının daha etkin bir şekilde paylaşılmasını sağlayacaktır.
- 2.1.1.3. FUA kavramı hava sahasının esnek kullanımını arttırmış ve ATM'ye hava trafik sisteminin performansını artırma potansiyeli sağlamıştır. Bu kavram, sivil ve/veya askeri kullanıcılar arasında gerekli koordinasyonun sağlanması suretiyle hava sahasının azami seviyede müşterek kullanımına olanak sağlamaktadır.
- 2.1.1.4. FUA kavramı, hava sahasının belirli bir zaman periyodu ve hava sahası hacmi dahilinde gerçek kullanım ihtiyacı esas olmak üzere günlük olarak tahsis edilmesini sağlar. (bakınız şekil 1)



Şekil 1: FUA kavramı çerçevesinde hava sahasının geçici olarak ayrılması için gerekliliğin belirlenmesi süreci

2.1.1.5 FUA kavramı, aynı zamanda, herhangi bir geçici hava sahası yapısına dayalı olarak, daha fazla hava sahası kapasitesi ve uçuş verimliliği elde etmenin bir işlevi olarak hava sahası kullanımını daha ileri bir seviyeye çıkarmak için de tatbik edilebilir.

2.1.1.6 FUA kavramının tatbik edilmesi aşağıda sıralanan hususları hedefler:

- Gerektiğinde operasyonel ve genel hava trafiğini ayırmak için daha etkin yollar
- Geliştirilmiş gerçek zamanlı sivil/asker koordinasyonu
- ATC iş yükünün azaltılması
- Güncel askeri gereksinimleri karşılayacak şekilde hava sahasının ayrılması/tahsis işlemlerinin azaltılması
- Görev etkinliğinde potansiyel bir artış

2.1.2. FUA kavramının uygulanması

2.1.2.1 FUA kavramının etkin bir şekilde uygulanması ECAC devletlerinin her birinde ulusal seviyede bir üst düzey hava sahası politikası kuruluşunun (HLAPB) kurulmasını gerektirir. Bu kuruluş ulusal hava sahasının sürekli olarak yeniden değerlendirilmesi, yeni esnek hava sahası yapılarının artan bir şekilde kurulması ve bu hava sahası yapılarının günlük bazda tahsis edilmesine ilişkin prosedürlerin devreye sokulmasıyla görevlidir. Devletlerin FUA kavramından tam anlamıyla istifade edebilmeleri için yeterli seviyede gerçek zamanlı sivil/askeri koordinasyon tesisleri ve prosedürleri oluşturmaları gerekir. FUA kavramının pratik olarak uygulanması esnek hava sahası yapılarının günlük olarak tahsis edilmesi ve ilan edilmesi için ulusal ya da alt bölgesel hava sahası yönetim hücrelerine (AMC'ler) ve ağ yöneticisi (NM) dahilinde merkezileşmiş hava sahası veri işlevine (CADF) dayanır. NM, özellik serbest rota uçuşları hava sahasını ilgilendiren, FPL için bağlantılı bilgiler (örneğin tahditler, zorunlu ara noktalar vs.) dahil olmak üzere sürekli olmayan ATS yollarının günlük kullanılabilirliğini yayılmasından ve sahalardan günlük tahsisinden sorumludur.

2.2. ÜÇ ASM SEVİYESİ

2.2.1. Giriş

- 2.2.1.1 FUA kavramı aşağıda sıralanan şekilde saptanmış olan üç ASM seviyesine dayalıdır:
- Stratejik ASM – ASM seviye 1
 - Ön taktiksel ASM – ASM seviye 2
 - Taktiksel ASM – ASM seviye 3
- 2.2.1.2 Üç ASM düzeyi sivil/askeri ATM koordinasyon görevlerine tekabül eder. Bu düzeylerin her biri diğer düzeyler ile doğrudan ilişkili olup onları etkiler. Aşağıdaki paragraflarda üç ASM düzeyinde FUA uçuş kavramı tanımlanmaktadır.

2.2.2. ASM Seviye 1 - Ulusal ve uluslararası hava sahası politikası

- 2.2.2.1 ASM seviye 1'de stratejik ASM bir ulusal HLAPB dahilinde, ulusal ASM politikasını formüle eden ve ulusal ve uluslararası hava sahası kullanıcılarının gereksinimlerini hesaba katarak gerekli stratejik planlama çalışmalarını yürüten müşterek bir sivil ve askeri süreçten ibaretir.
- 2.2.2.2 ECAC' devletleri bir hava sahasının esnek organizasyonu sağlamak amacıyla ulusal hava sahalardan, serbest rota uçuşları hava sahasını ve yol yapılarını sürekli olarak değerlendirirler. ASM seviye 1'de devletler ASM seviye 2 ve 3 için çalışma yapılarını belirlerler ve onlara görevlerini yerine getirmek için gerekli olan yetkiyi verirler. Devletler bu taktiksel ve ön taktiksel seviyelerde izlenecek olan prosedürleri ortaya koyarlar ve ASM seviye 2 ve 3'deki hava sahası tahsisatı için öncelik kuralları ve müzakere prosedürleri üzerinde mutabakata varırlar.

2.2.3. ASM seviye 2 – Hava sahasının günlük bazda tahsisi

- 2.2.3.1 Ön taktiksel – ASM seviye 2 ulusal ya da alt bölgesel AMC'ler vasıtasıyla ve NM ile koordinasyon içinde hava sahasının günlük bazda yönetimi ve geçici tahsisatından ibarettir.
- 2.2.3.2 AMC'ler, ulusal HLABP tarafından ortaya konulan şekilde devletlerin hava sahası yapıları, ön celik kuralları ve müzakere prosedürleri çerçevesinde ASM'yi yürütme yetkisine sahip olan müşterek sivil / askeri ASM odak noktalarıdır. AMC'ler tüm hava sahası kullanım taleplerini toplarlar ve analiz ederler. AMC'ler gerekli koordinasyonu yaptıktan sonra hava sahası tahsisatını bir hava sahası kullanım planı (AUP) ve bu plan üzerindeki değişiklikler şeklinde UUP'de ilan ederler.
- 2.2.3.3 Birleştirilmiş EAUP/EUUP günlük olarak NOP portalında yayınlanır ve uçak operatörlerine (AO'lar) uçuş planlama amaçları için bilgi sağlamak amacıyla B2B servisi vasıtasıyla kullanılır.

2.2.4. ASM seviye 3 – Hava sahasının gerçek zamanlı kullanımı

- 2.2.4.1 Taktiksel – ASM seviye 3, ASM Seviye 2'de tahsis edilmiş hava sahasının gerçek zamanlı akti vasyonu, devreden çıkarılması ya da gerçek zamanlı yeniden tahsisini ve gereğine göre, sivil ve askeri ATS birimleri ve/veya kontrol edici askeri birimleri ve/veya kontrolörler arasındaki spesifik hava sahası sorunlarının ve/veya trafik durumlarının çözüme bağlanmasını içerir. Kontrolörlerin niyetleri dahil olmak üzere, sistem desteği ile veya bu destek olmaksızın gerekli tüm uçuş verilerine gerçek zamanlı erişim, hava sahasının en optimum şekilde kullanılmasına olanak sağlar ve hava sahasının ayrılması gereksinimini azaltır. (Bakınız Şekil 1).

2.3. ESNEK HAVA SAHASI YAPILARI VE PROSEDÜRLERİ

2.3.1. Genel

- 2.3.1.1 FUA kavramı şartlı yollar (CDR'ler), geçici rezerve edilmiş sahalar (TRA'lar), geçici ayrılmış sahalar (TSA'lar), sınır geçiş sahalar (CBA'lar), koordinasyonu azaltılmış hava sahası (RCA) ve ön koordinasyon hava sahası (PCA) gibi geçici tahsis ve/veya kullanım için özellikle uygun olan hava sahası yapıları ve prosedürlerini kullanır. Hem sabit bir yol ağında ve hem de serbest bir yol ortamında hava sahası kullanımını daha ileri bir seviyeye çıkarmak amacıyla bu hava sahası yapılarına spesifik gerekliliklere göre uygulanacaktır.
- 2.3.1.2 Bu hava sahası yapılarının kullanımı aşağıda tanımlanan spesifik süreç ve prosedürler vasıtasıyla mümkün kılınır.

2.3.2. Şartlı Yollar

- 2.3.2.1 Bir şartlı yol (CDR) yalnızca belirli tayin edilmiş şartlar altında planlanabilen ve/veya kullanılabilen bir ATS yolu ya da o yolun bir bölümüdür. CDR'ler mevcut ATS yollarını tamamlamak ya da bu ağa bağlantıda bulunmak suretiyle daha doğrudan ve alternatif yolların tanımlanmasına olanak sağlar.
- 2.3.2.2 CDR'ler ASM seviye 1'de aşağıda sıralanan şekillerde ve amaçlar ile oluşturulabilir. Bağlantılı askeri faaliyetlerden açılış / kapanış şartları ortaya çıkacak şekilde potansiyel geçici rezervasyon saha vasıtasıyla (örneğin TRA veya TSA) ve/veya

- Sadece sivil gereksinimlerden açılış/kapanış şartları ortaya çıkacak şekilde spesifik ATC şartlarının (örneğin trafik tahditleri ya da ATC sektörizasyon bağdaşırılığı) ele alınması amacıyla.
- 2.3.2.3. Kategorileri, hizalanmaları ve yol tanıtmaları dahil olmak üzere CDRlerin özellikleri ulusal havacılık yayınlarında (AIP'ler) yayınlanır.
- 2.3.2.4 CDR'ler tahmini kullanılabilirlikleri ve uçuş planlama imkanlarına göre farklı kategorilere ayrılırlar. Bir CDR aşağıda sıralanan üç kategoriden bir ya da daha fazlasından ASM seviye 1'de kurulabilir.

2.3.2.4.1. KATEGORİ BİR (CDR1) – Sürekli olarak planlanabilir CDR

- 2.3.2.4.1.1 CDR'ler 1 ilgili ulusal AIP'de yayınlanan zamanlarda uçuş planlaması için kullanılabilir.
- 2.3.2.4.1.2 Bir CDR'nin zamanın büyük bir bölümünde kullanılabilir olması beklendiği zaman belirtilen zaman dilimleri için sürekli olarak planlanabilir olduğu beyan edilmeli ve AIP'lerde bir CDR1 olarak yayınlanmalıdır. CDR 1 ya 24 saatlik bir bazda ya da sabit zaman dilimleri için ya da sabit uçuş seviyesi bantlarında oluşturulabilir.
- 2.3.2.4.1.3 Bir CDR1'in kapanmadan etkilenen uçuş planlarının yeniden sunulmasını gerektiren kapanmasının önceden ilgili bildirimler ile birlikte yayınlanması gerekir. CDR1'in AO'lar tarafından uçuş planlaması önlemi almasını gerektirmeyen herhangi bir istisnai spesifik kapanması, uygun olduğu zaman taktiksel olarak muamele edilebilir. CDR1'in FPL'leri etkileyen bir bildirilmiş kapanışı söz konusu olduğunda, mümkün olan durumlarda, sorumlu ATS ve/veya kontrol edici askeri birimler arasında tanımlanmış taktik koordinasyon prosedürlerine dayalı olarak taktik kullanım imkanı verilebilir.

2.3.2.4.2. KATEGORİ İKİ (CDR2) – Sürekli olarak planlanabilir olmayan CDR

- 2.3.2.4.2.1 CDR2'ler uçuş planlaması için kullanılabilir. Bir CDR2 üzerinde uçuşlar yalnızca EAUP/EUUP'da günlük olarak yayınlanan şartlara uygun olarak planlanabilir.
- 2.3.2.4.2.2 CDR2'ler, bağlantılı AMC – yönetilebilir sahaların tahsisatına bağlı olarak ya da spesifik ATC şartlarının ele alınması için önceden tanımlanmış yol belirleme senaryolarının parçasını oluşturur.
- 2.3.2.4.2.3 CDR2'lerin kullanılabilirliği, bir kapasite eksikliği tespit edildiği zaman ve ilgili ATC' faktörleri ilgili akış yönetim pozisyonları (FMP') tarafından dikkate alındıktan sonra trafik akışını ayarlamak amacıyla talep edilebilir.
- 2.3.2.4.2.4 Şartlar kısa süreli ihbara dayalı kullanıma izin verdiği zaman, sorumlu ATS ve/veya kontrol edici askeri birimler arasındaki önleyici koordinasyona tabi olarak, EAUP/EUUP yayınına göre CDR2 mevcut olmadığı zaman CDR2 taktik olarak da yönetilebilir.

2.3.2.4.3. KATEGORİ ÜÇ (CDR 3) – Planlanabilir olmayan CDR

- 2.3.2.4.3.1 CDR3'ler uçuş planlaması için kullanılabilir değildir. Uçuşlar bu yol üzerinden planlanmalıdır. Ancak ATC' birimleri, mevcut oldukları zaman bu yol bölümleri üzerinde taktik kleranslar tanzim edebilir.
- 2.3.2.4.3.2 CDR3'ler bağlantılı AMC – yönetilebilir sahalardaki önceden bildirilmiş faaliyet sona erdiği zaman ya da spesifik ATC' şartlarını ele almak için kısa süreli ihbarda kullanılabilir olması beklenen CDR'lerdir.
- 2.3.2.4.3.3 Bağlantılı AMC – yönetilebilir sahalardan sorumlu ATS ya da kontrol eden askeri birimler ile koordinasyon yapıldıktan sonra sorumlu kontrolör önceden tanımlanmış bir CDR3'ü kullanılarak saha içinden bir kısa süreli ihbara dayalı olarak bir yol belirlemeyi bir hava taşıtına önerebilir.
- 2.3.2.4.3.4 CDR3'ler yalnızca ATC' talimatları üzerinde kullanılabilir CDR'ler olarak AIP'lerde yayınlanır ve bir önceki gün AMC'ler tarafından tahsis edilmeye tabii değildir.

2.3.3. Geçici Hava Sahası Tahsisi ve Rezervasyonu

- 2.3.3.1 Geçici hava sahası tahsisi (TAA) süreci belirli boyutlara sahip olan ve geçici rezervasyon /ayrılmış (TRA/TSA) ya da tahditli saha olarak (D/R) tayin edilmiş olan ve daha genel olarak bir AMC – yönetilebilir saha olarak tanımlanan hava sahasının tahsis sürecini içerir.
- 2.3.3.2 Transit imkanı ile bağlantılı olarak meydana gelecek faaliyeti dikkate alarak iki farklı tipte hava sahası rezervasyonu oluşturulabilir:
- **Geçici rezerve edilmiş SAHA (TRA);**
 - **Geçici ayrılmış SAHA (TSA)**

Not: FUA kavramı bağlamında tüm TRA'lar ve TSA'lar ASM seviye 2'de yönetim ve tahsise tabi hava sahası rezervasyonlarıdır.

- 2.3.3.3 TAA süreci devletlere hava sahasının kullanımında oldukça esneklik sağlar. TRA'lar / TSA'lar ASM seviye 1'de kurulur, (AMC'ler tarafından) ASM Seviye 2'de spesifik dönemler için günlük taleplere karşılık olarak tahsis edilir ve gerçek zamanlı sivil ya da askeri hava sahası kullanıcı taleplerine mümkün olduğu kadar yakın düzeyde tekamül eden dönemler için ASM Seviye 3'de aktive edilir. Sahada bir kaç faaliyetin yürütülmesi için TRA ve TSA ASM Seviye 1'de alt bölümlere ayrılabilir ve bu şekilde AIP'de yayınlanabilir. Alt bölümlere ayrılmış sahaların akti ve edilme/devreden çıkarılma süreci trafik durumlarındaki günlük değişikliklerin ve hava sahası kullanıcılarının gerekliliklerinin uyumlulaştırılmasına olanak sağlar.
- 2.3.3.4 TRA'lar/TSA'lar sivil/askeri, araştırma geliştirme, eğitim, test uçuşları ya da geçici nitelikteki faaliyetler için duyulan gereksinime karşılık olarak oluşturulmuştur. TRA'lar/TSA'lar ulusal politikaya uygun olarak oluşturulur ve AMC'ler tarafından spesifik faaliyetler için tahsis edilir. Bu faaliyetlerin mahiyetine bağlı olarak katılan ve katılmayan trafiği korumak için ayırma işlemi yapmak gerektiği takdirde yalnızca TSA uygulanır. Bu gibi durumlarda sahaların aktive edildiği zaman herhangi bir taktik olarak çapraz geçilmesine izin verilmemelidir.

- 2.3.3.5 Bir sahanın katılmayan hava taşıtlarını korumak için bir ayırma işlemini her zaman gerektirmeyen faaliyetler için kullanılması planlandığı zaman bu saha TRA olarak belirlenmelidir. Bu şekilde kullanımda esnekliği daha ileri bir düzeye çıkarmak mümkün olacak ve bu da içerdeki faaliyet katılmayan trafiğin korunmasını gerektirmediği zaman taktik çapraz geçişe olanak sağlayacaktır.
- 2.3.3.6 İlaveten hava sahası yapılarının AMC-yönetilebilir kısımları olarak TRA'lar/TSA'lar, mümkün olduğu zaman, tehlike sahaları (D) ya da sınırlı (R) sahalar gibi mevcut hava sahası yapılarını tamamlar, onların yerine geçer ya da onları değiştirir. Ancak bazı durumlarda, örneğin açık denizler üzerindeki hava sahasında ya da bazı ATS sınıfı hava sahalarında hava sahasının statüsünün hava sahası kullanıcılarına bildirilmesindeki güçlük nedeniyle ya da ulusal yasal düzenlemeler nedeniyle devletler D ve R sahalarını alıkoymak için daimi bir gereklilik içinde bulunabilir. Aktif hava sahası rezervasyonları (sivil/askeri koordinasyon dahil olmak üzere) koordinasyon seviyesi ve sahadaki faaliyetin statüsüne bağlı olarak geçilir yada bunlardan kaçınılır. Bu durum serbest rota uçuşları için hava sahası durumunda da aynen devam edecektir.
- 2.3.3.7 Hava sahası rezervasyonları için farklı görev ihtiyaçlarını karşılamak için yeniden yapılandırılma potansiyeli mevcut olmalıdır.
- 2.3.3.8 (Sivil/askeri koordinasyon prosedürleri dahil olmak üzere) Koordinasyon prosedürlerinin ve hava sahasının çapraz geçiş şartlarının izin verdiği sahalarda hava sahası kullanıcılarına hava sahası rezervasyonları aracılığıyla uçuş planı yollarını belirleme olanağı sağlanır. Bazı durumlarda, çapraz geçiş için hava sahası rezervasyonu mevcut değil ise taktiksel yeniden güzergâh belirleme sağlanacaktır. Bir taktiksel yeniden yol belirlemenin beklenen azami ilave uzunluğu ulusal AIS yayınları aracılığıyla ilan edilecektir. Diğer durumlarda, çapraz geçiş için böyle bir hava sahası mevcut olmadığı zaman, hava sahası rezervasyonundan arınmış olarak uçuş planlamasını kolaylaştırmak ve faaliyetten gerekli olan ayırmayı sağlamak için 5LNC tanımlanacaktır. Bu 5LNC'nin ilanı ulusal AIS yayını aracılığıyla sağlanacaktır. Bu noktalar yalnızca hava sahası rezervasyonlarından kaçınmak için kullanılacak ise bu noktaların uçuş planlaması için kullanımı için spesifik şartlar yayınlanacaktır. Özellikle sınır geçiş operasyonları için uzun vadede hava sahası rezervasyonlarından ayırmanın genel bir standardizasyonu gerekli olacaktır. Hava sahası rezervasyonlarının aktivasyon zamanının yayınlanması dikkate alınmalıdır. Not: Enlem/Boylamın kullanılma imkanı dikkate alınmalıdır.

2.3.4. Sınır geçiş sahaları

- 2.3.4.1 Bir sınır geçiş sahası (CBA) spesifik işletimsel gereklilikler için uluslararası sınırlar üzerinde oluşturulmuş olan bir hava sahası tahditi ya da rezervasyonudur. Bu işlem bir TSA yada TRA şeklini alabilir. CBA'lar bir sınırın her iki yanında askeri eğitime ya da diğer işletimsel uçuşlara olanak sağlamak için oluşturulmuştur. CBA'lar ulusal sınırlar tarafından tahditsiz oldukları için hem GAT hem de OAT operasyonları tarafından istifade edilebilecek bir şekilde kurulabilir. CBA'lar kendi içlerinden geçen CDR'lerin potansiyel kullanımı ile birleştiği zaman sınır sahalarında hava sahası yapısının ıslah edilmesine olanak sağlar ve ATS yol ağının daha ileri bir seviyeye çıkarılmasına yardımcı olur. CBA'lar aynı zamanda bir FRA ortamında sınır geçiş uçuşlarının daha ıslah edilmesini de sağlayabilir.
- 2.3.4.2 CBA'ların kurulmasından önce ilgili devletlerarasında siyasi hukuki teknik ve işletimsel anlaşmaların yapılması gerekir. CBA'ların korunmasına ve kullanılmasına ilişkin resmi anlaşmaların egemenlik, savunma, yasallık, sorumluluk, operasyonlar, çevre ve araştırma ve kurtarma gibi konuları ele alması gerekir.

2.3.5. Önceden/azaltılmış koordinasyon hava sahası prosedürleri

- 2.3.5.1 Bir önceden koordinasyon hava sahası (PCA) hava sahasının belirli boyutlara sahip olan ve içinde münferit GAT'ın, GAT'ın OAT ile başlattığı önceden koordinasyondan sonra yol dışı uçuşuna izin verilen bir bölümdür.
- 2.3.5.2 PCA prosedürü, hava sahası rezerve etmenin bir başka yolu olarak, bireysel GAT'ın transit geçişine ilgili birimler arasındaki mutabakat mektuplarında (LOA'lar) ortaya konulan kurallar uyarınca izin verilmek üzere, içinde askeri faaliyetlerin geçici bir bazda yapılabileceği verili bir kontrollü hava sahası bloku içerir.
- 2.3.5.3 Bir azaltılmış koordinasyon hava sahası (RCA) bir hava sahasının içinde GAT'ın kontrolörler arasında koordinasyon gerekmeksizin yol dışı uçuşuna izin verilen belirli boyutlardaki bir bölümü anlamına gelir.
- 2.3.5.4 OAT trafiği düşük yoğunlukta olduğu zaman yol dışı GAT'ın sivil / askeri koordinasyonu gereksinimi kontrolörün iş yükünü gereksiz şekilde artırır. RCA prosedürü genel olarak tüm FIR/UIR gibi çok geniş bir saha için uygulanmakla birlikte aynı zamanda askeri faaliyetin mevcut olmasına ya da olmamasına göre farklı kapasite rakamlarına sahip olan kritik önemdeki ACC sektörleri için de uygulanır.
- 2.3.5.5 GAT'ın yol dışı uçuş yapmasına izin verilmesinden önce, OAT ve GAT arasında ayırmadan sorumlu olan OAT kontrolörünün, kendi sorumluluk sahası dahilindeki ilgili tüm GAT üzerinde kontrolörün niyetleri dahil olmak üzere ilgili tüm uçuş ve radar verilerine hemen erişim imkanına sahip olması gerekir.

2.4. FUA KAVRAMININ ÖZEL UYGULAMASI

2.4.1. ATS yolları

- 2.4.1.1 ICAO hükümleri uyarınca bir ATS yolu genel hava trafiğinin kullanacağı yolun belirlenmesi için ve hava trafik hizmetlerinin sağlanması için tayin edilmiş olan belirli bir yoldur. ATS yolu terimi ASM el kitabında çeşitli anlamlarda kullanılmıştır: Üst hava yolu, havayolu, tavsiye edilen yol, standart enstrüman kalkış ya da standart aletli varış yolu, RNAV yolu ya da şartlı yol.
- 2.4.1.2 Sürekli ATS yolu terimi bu el kitabında şartlı yollar (CDR'ler) dışındaki tüm ATS yollarının belirtmek için kullanılmıştır. Dolayısıyla bir sürekli ATS yolu ASM seviye 2'de AMC'ler tarafından günlük olarak yönetilmeye tabi olmayan sürekli olarak belirlenmiş bir yoldur. Bununla birlikte bir sürekli ATS yolu yalnızca ASM seviye 1'de belirlenmiş ve NOTAM tarafından yayınlanmış özel şartlar altında (örneğin büyük ölçekli askeri tatbikatlar için) kapatılabilir.

2.4.2. Hava sahası tahditleri – R, D, P sahaları

- 2.4.2.1 Diğer kullanıcılar için potansiyel bir risk teşkil eden bazı havacılık faaliyetlerinin uçuştan önceki gün planlanması mümkün olmayabilir. Bu gibi durumlarda devletler emniyet ve bildirim sebepleri ile R.D ya da yasaklı (P) sahaları alıkoyabilir ya da oluşturabilir.
- 2.4.2.2 Bir hava sahası tahditi ASM seviye 2'de yönetilebilir olduğu zaman FUA kavramı, mümkün olan durumlarda, R ve D sahalarının TRA'lar ya da TSA'lar tarafından ikame edilmesi ni ya da değiştirilmesini tavsiye eder. Ancak, R ve D sahalarını sürekli olarak alıkoyma gereksinimi içinde

bulunan devletlerin bu sahaları aynen TRA'lar ya da TSA'lar gibi tahsis etmeleri ve aktive etmeleri gerekir. AIP, ASM seviye 2'de yönetilen ve tahsis edilen R ve D sahalarını "ASM – yönetilebilir sahalar" olarak saptamıştır.

2.4.2.3 ASM seviye 2'de yönetim için uygun olmayan herhangi bir geri kalan R.D.P sahaları geleneksel kullanımdan değiştirilmeksizin kalır ve AIP'de bu şekilde belirtilir.

2.4.3. Serbest rota hava sahası

2.4.3.1 Serbest rota uçuşları hava sahası genel Avrupa ATM ağının ayrılmaz bir parçasını oluşturur ve bitişik sabit yol uçuşları hava sahası ile düşey ve/veya yanal olarak ara yüz ilişkisinde bulunur.

2.4.3.2 Hava sahası rezervasyonları kalacak ve tüm hava sahası kullanıcıları serbest rota uçuşları hava sahasına eşit erişim imkanına sahip olacağı için, tüm hava sahası kullanıcılarının yararı için uyumlulaştırılmış prosedürler ve hizmet sağlamak amacıyla FUA kavramının ve sivil/askeri koordinasyonun uyumlulaştırılmış uygulaması hesaba katılacaktır. OAT yol boyu da serbest rota uçuşları hava sahasının uygulanmasından benzeri bir şekilde yararlanacaktır. Mevcut ya da yeni OAT yol yapıları / sahaları ve sivil akışların bağdaşır olması gerekir.

2.4.3.3 Aktif olduğu zaman hava sahası rezervasyonlarından kaçınmak için prosedürlerin uyumlulaştırılmış bir uygulamasını sağlamak için ağ operasyonları merkezi ile ilgili tüm taraflar arasında prosedürler geliştirilecektir.

2.4.3.4 Devletler serbest rota uçuşları hava sahasını, örneğin belirli trafik akışları için mevcut giriş/çıkış noktaları tahditi ve/veya uçakların yayınlanmış ya da geçici ara noktalar içinden geçen bir yolu izlemesini talep etmek suretiyle yapısal olarak sınırlı bir temelde uygulamaya karar verebilir. Bu yaklaşım tahmin edilebilirliği arttırabilir ve potansiyel çelişkilerin sayısını azaltabilir. Bir diğer örnek FRA uçuşlarının (örneğin geceliğin ya da hafta sonunda) geçici olarak uygulanması olabilir.

2.4.3.5 Serbest rota uçuşları hava sahasındaki ASM sabit yollu ağdaki ASM'den AO'lara hangi yolların mevcut olduğu konusunda artık bilgi verilmeyecek olması ve buna karşılık AO'ların hangi hava sahasının mevcut olduğunu ya da olmadığını bilmelerinin gerekmesi ile farklılık gösterir. Serbest rota uçuşları hava sahası içinden geçecek verili bir uçuşun transit dönemi için, hava sahası kullanıcılarının, hava sahası rezervasyonlarından kaçınan bir uçuş yolunu seçmelerine olanak sağlamak için hava sahası kullanıcılarının ilgili tüm hava sahası rezervasyonlarının faaliyetini bilmeleri gerekecektir. Bu, aktif hava sahası rezervasyonlarından yeterli ayırmanın sağlanmasını temin etmek için yayınlanmış ya da geçici ara noktalar içinden yol belirlemeyi içerebilir. ATC' birimleri, ilgili askeri birimler, hava sahası kullanıcıları ve ağ yöneticisinin hava sahası rezervasyonlarının faaliyeti ile ilgili aynı güncellenmiş bilgilere sahip olmaları ve bu bilgileri paylaşmaları gerekir.

2.4.4. Kontrollü hava sahası

2.4.4.1 Kontrollü hava sahası CDR'lerinde, TRA'lar/TSA'lar ve/veya AMC – yönetilebilir R ya da D sahaları ASM seviye 1'de, ASM seviye 2'de AMC'ler tarafından günlük olarak tahsis edilecek ya da devreden çıkarılacak ve ASM seviye 3'de hem sivil ve askeri hava sahası kullanıcıları ve hem de ilgili kontrol birimleri tarafından bilinen şartlar altında kullanılacak önceden belirlenmiş hava sahası yapıları olarak belirlenmiştir.

2.4.5. Kontrol edilmeyen hava sahası

- 2.4.5.1 Kontrol edilmeyen hava sahası tanımı icabı F ve G ICAO hava sahası sınıflarıdır.
- 2.4.5.2 Üst ve alçak hava sahası arasındaki başlıca farklardan birinin ve dolayısıyla potansiyel bir güçlü-ğün alçak hava sahasının kontrol edilmeyen hava sahası elementini devreye sokması ve dolayısıyla bilinmeyen bir trafik ortamını devreye sokmasıdır. Özellikle kontrol edilen hava sahasının bir bölümünün (ICAO sınıflandırması A ile E dahil olmak üzere) kontrol edilmeyen hava sahasının bir bölümüne (sınıflandırma F ya da G) sınırdışı olduğu durumlarda durum böyledir. FUA'nın uygulanması ile ilişkili temel bir güçlük kullanıcıları ve/veya ATS sağlayıcılarının mevcut hava sahasının yapısı ve bununla bağlantılı statü hakkında gerçek zamanda bilgilendirme şeklindedir. Emniyeti ve hava sahasına ilişkin bilgilerin daha geniş bir kitleye ulaştırılmasını garanti etmek için kontrol edilmeyen hava sahasında FUA'nın uygulanması, prosedür 3'ü uygulama olanağına gereken dikkat gösterilmek suretiyle özel lokal gereklilikleri (bakınız 5.6.3.6) ve lokal prosedürleri dikkatle alarak büyük bir dikkatle ve ihtiyatla ele alınmalıdır. Bu amaçla özel bir emniyet değerlendirmesi yapılmalıdır.
- 2.4.5.3 Hava sahası sınıflarının ICAO sistemi uyarınca sınıflandırma-A VFR'yi dışlar; B,C,D hava sahası sınıflarında VFR trafiğinin faaliyette bulunmak için bir ATC' onayı alması gerekir ve dolayısıyla bu sınıflandırmalar dahilindeki hava sahası bilinen bir trafik ortamı olarak telakki edilebilir. E hava sahası sınıfında, kontrollü hava sahası başlığı altında bulunulmasına rağmen VFR trafiğinin bir ATC' onayı alması ya da bir telsiz taşıması gerekmemektedir ve dolayısıyla bu hava sahasının bilinmeyen bir trafik ortamı olarak telakki edilmesi gerekir.
- 2.4.5.4 Şu halde alçak hava sahasında FUA'nın uygulanması terminal sahaları (CTA, CTR ve ATZ) dahil olmak üzere bilinen bir trafik ortamındaki FUA ile bilinmeyen bir trafik ortamındaki FUA arasında bir ayırım yapılmasını gerektirir.
- 2.4.5.5 Üst hava sahasında olduğu gibi, alçak kontrollü hava sahasındaki FUA'nın uygulanması olağan FUA prosedürlerine göre çeşitli kullanıcıların kullanımına sunulan esnek hava sahası yapıları (bakınız paragraf 2.3) üzerine merkezlenmiştir. Bazı üye devletler belirli uçuş faaliyetlerinin örneğin planör uçuşları gibi faaliyetlerin bu tür faaliyetlerin normal olarak mümkün olmayacağı kontrollü hava sahasında düzenlenmesine ilişkin bir gerekliliği uygulamaya koymuşlardır. Buna ilaveten. Hava sahasının hukuki yapısına bağlı olarak hava sahasının sınıflandırmasını gerçek zamanda değiştirmek mümkün olmayabilir. Dolayısıyla sınıflandırmanın değiştiremeyeceği ancak ATC' hizmetleri için gerekliliklerin geçici olarak askıya alındığı geçici ayrılmış hava sahasının kurulmasını sağlamak gereksinimi tespit edilmiştir. Geçici olarak düzenlenen hava taşıtları dışındaki hava taşıtlarının hava taşıtları sözkonusu hava sahası hacmi ayrılmış durumda iken o hava sahası hacmi içine clear edilmeyecektir.
- 2.4.5.6 Ayrılmış hava sahası hacmi dahilindeki aktivasyon, devreden çıkarma ve işletim prosedürleri ilgili ATS makamı ve sorumlu hava taşıtı işletme kuruluşu arasında varılacak yazılı bir anlaşmada içerilmelidir.

2.5. FUA KAVRAMINA GEÇİŞ

- 2.5.1 FUA kavramını benimseyen bir devlet, esnek bir hava sahası organizasyonu uygulamak amacıyla mevcut ulusal hava sahası ve yol yapılarını yeniden değerlendirmeyi taahhüt eder.
- 2.5.2 Bunun sonucu olarak mevcut hava sahası durumundan FUA kavramı çerçevesinde esnek hava sahası organizasyonuna geçiş aşağıdaki tabloda gösterildiği gibi özetlenebilir (Şekil 2):

FUA'SIZ		FUA ile
Temel ATS Güzergahları		Sürekli ATS güzergahları
Geçici güzergahlar, hafta sonu güzergahları, tamamlayıcı güzergahlar, seçilmiş yollar, bağlantı güzergahları, Yük boşaltma güzergahları vs.	→	CDR1, CDR2 ve/veya CDR3
TRA'lar, MTA'lar, C tipi sahalar vs.	→	TRA'lar veya TSA'lar ve, ilgili durumlarda, CBA'lar (mahiyeti itibariyle TRA ya da TSA olan)
R (TRA) ya da D (TRA) ASM seviye 2'de yönetilebilir D ya da R	→	TRA ya da TSA'lar ya da mümkün değilse AMC yönetilebilir sahalar
ASM seviye 2'de yönetilebilir olmayan D ya da R	→	Uçuşlardan önceki gün AMC'ler tarafından bilinen azaltılmış kullanma olasılığı ile D ya da R
Güzergah dışı GAT için farklı blanket onayı ve/veya önceden koordinasyon prosedürleri	→	PCA/RCA prosedürleri

Şekil 2: FUA Kavramına geçiş

2.6. ATS / ASM / ATFCM İLİŞKİLERİ

2.6.1. Genel

- 2.6.1.1 ATM'nin bütünsel bir parçası olarak ASM hem ATS ile hem de ATFCM ile yakın bir işbirliği içinde çalışmalıdır.
- 2.6.1.2 Daha fazla hava sahasına erişimin arttırılması için ve organize edilen bir hava sahası yapısı ATS sisteminin kapasitesini arttırmanın ve GAT gecikmelerini azaltmanın temel bir unsuru olarak görülür. Dolayısıyla saha kontrol merkezi (ACC) sektörü kapasite rakamları günlük AMC tahsisatından elde edilen farklı yol ve hava sahası organizasyonuna karşılık olarak daha ileri bir seviyeye çıkacaktır.
- 2.6.1.3 Hava sahası kullanımında bir iyileşme sağlamak için ASM ve ATFCM arasındaki bağlantı ATS, ASM ve ATFCM prosedürleri ve zaman tabloları arasındaki bağdaşırılık dahil olmak üzere her üst seviyede uyumlu bir hale getirilir.
- 2.6.1.4 Bir başlangıç aşaması sırasında ilgili tüm ön taktiksel ASM seviye 2 ve ATFCM faaliyetleri Ek 3'de gösterildiği gibi kararlaştırılmış bir ortak zaman tablosu dahilinde gerçekleştirilecektir.

2.6.2. Stratejik seviye ASM/ATFCM ilişkisi – ASM seviye 1

- 2.6.2.1 Hem ASM hem de ATFCM bir stratejik planlama aşamasına sahiptir. Bu aşama, ASM seviye 1'de trafik istatistikleri ve tahminlerini kullanarak hava sahasının kullanımının dönemsel olarak gözden geçirilmesinden ibarettir.
- 2.6.2.2 ATFCM seviye 1 gözden geçirmesine paralel olarak incelenmesi gereken dargeçitleri, sektör kapasitesini ve talepteki dengesizlikleri saptar. Hem hava sahası ve yol planlamacılarını, ACC'ler/FMP'ler ve hem de AMC'yi içeren bu ulusal periyodik gözden geçirme süreci iyileştirilmiş sey-rüsefer kapasiteleri, ileri ATC' teknikleri ve kullanıcı gerekliliklerindeki değişikliklerde meydana gelen gelişmelere ayak uydurmalıdır.
- 2.6.2.3 FRA'nın, sürekli ATS yollarının ve CDR'lerin planlanması ve kurulması ulusal ve alt bölgesel dü-zeyde koordineli ve işbirliğine dayalı Avrupa çapında bir hava sahası organizasyonu çerçevesinde yürütülür. İşbirliğine dayalı ve sürekli bu planlama süreci uzman NETOPS ekibi alt grubu içinde yürütülür (RNDSG).
- 2.6.2.4 Ulusal hava sahası gözden geçirmesi aynı zamanda, bir sonraki yaz dönemi için saptanmış olan dar boğazlara ilişkin çözümler oluşturmak üzere EUROCONTROL NM tarafından organize edi-len yıllık ICAO stratejik planlama toplantılarına da yardımcı olur.
- 2.6.2.5 Yol kullanılabilirlik belgesi (RAD) ATC'ye hava taşıtı operatörlerine uçuş planlama esnekliği olanağı sağlarken organize bir başlıca bir trafik akışları sistemi sağlayan yol tahditlerini tanımla-mak suretiyle kapasiteyi maksimum seviyeye çıkarma olanağı sağlar. Dolayısıyla RAD esas olarak sürekli olarak ATS yolları ve CDR'ler 1'e dayanır ve ulusal AIP'ler, LOA'lar, NOTAM'ler ve AIP' eklerinde yayınlanan yol tahditlerini içerir. RAD AO'lara uçuş planlarını hazırlama konusunda yardımcı olmak için bir dizi sürekli yol belirleme önerileri içerir; bu öneriler zorunlu değil tavsiye niteliğindedir.
- 2.6.2.6 İlaveten RAD ile uygunluk içindeki yol belirleme senaryoları ilgili FMP'ler ve AO'lar ile telekon-ferans prosedürü yoluyla gerekli koordinasyonun yapılmasından FMD tarafından uygulanır. Bu yol belirleme senaryoları kritik olması beklenen dönem için zorunlu hale gelir. Senaryonun bir diplomatik kleransı tehlikeye düşüreceği durumlarda devlet hava taşıtları için istisnalar konulur.
- 2.6.2.7 CDR'lerin kullanımından daha kısa yol belirleme imkanına ilaveten sektör kapasitesinde artış ve/veya daha iyi trafik dağılımı şeklinde elde edilen yararları ACC'ların/FMP'lerin ve AMC'lerin trafik deneyimleri açısından değerlendirmek amacıyla verili bir bölge için bir uluslararası CDR gözden geçirmesinin de dönemsel olarak gerçekleştirilmesi gerekir. CDR'lerin kullanımının bu gözden geçirilmesi, herhangi bir ATFCM sorununu çözmek için ilgili FMP'ler ile işbirliği içinde NM tarafından ön taktiksel ATFCM aşaması sırasında kullanılmak üzere bir sonraki yaz dönemi için eğer mümkünse önceden tanımlanmış CDR senaryolarının tespitine olanak sağlayacaktır.
- 2.6.2.8 Serbest rota operasyonlarda FUA kavramının uygulanmasının uluslararası bir gözden geçirmesi, Uygulanan süreç ve prosedürlerin etkinliğini ve FRA'nın uygulandığı farklı bölgeler arasındaki ara yüzün verimliliğini ACC / FMP'ler ve AMC'lerin pratik deneyimleri açısından değerlendirmek amacıyla hava sahası periyodik olarak ağ seviyesinde hava sahası üstlenilmelidir.

2.6.3. Ön taktiksel seviyede ASM / ATFCM ilişkisi – ASM seviye 2

- 2.6.3.1 Ön taktiksel ATFCM aşamasında NM yetersiz ATC' kapasitesine sahip olan sahaları belirtir. Bunun ardından RAD'ı izleyen ya da kritik ACC sektörleri için önceden tanımlanmış senaryoları kullanan yol belirleme senaryolarının kapasite eksikliklerinin ilgili ACC'ler / FMP'ler ile iş koordinasyon halinde çözülmesi için ele alınması gerekir.
- 2.6.3.2 Ayrılmış hava sahasını gerektiren kullanıcı gereklilikleri TRA'lar ve TSA'ların talepleri ve tahsisatların temelini oluşturur. FRA'da hava sahası kullanımını daha ileri bir seviyeye çıkarmak için önceden belirlenmiş saha tahsisat senaryolarının kullanımı teşvik edilebilir.

2.6.4. Taktiksel seviyede ATC / ASM / ATFCM ilişkileri – ASM seviye 3

- 2.6.4.1 Birimler arasında bir TRA ya da TSA'nın aktivasyon süresinin azaltılması konusunda anlaşmaya varılmış ise bunun ardından hava sahasının serbest bırakılması sivil ACC'lere kısa süreli bir ihbarla belirli CDR'leri açma ve/veya FRA'da trafik akışlarının yolunu yeniden belirleme olanağını sağlar. Buna benzer bir şekilde OAT'dan ve/veya askeri birimleri kontrol etmekten sorumlu ATS birimleri, genel ATFCM planını hesaba katmak suretiyle TRA'lar ya da TSA'ları kısa süreli ihbar ile kullanma olanağına sahiptir. TRA'ları ya da TSA'ları genişletmek ya da birleştirmek için sivil ACC'ler, kısa süreli bildirimle dayalı olarak, geçici OAT kullanımı için, ATS yol segmanının(bölüm) bazı uçuş seviyelerini ya da FRA içindeki bazı uçuş seviyelerini tahsis etmeye muktedir olabilir.
- 2.6.4.2 RCA prosedürünün ilgili kontrol birimleri (ATS birimleri ve/veya kontrol eden askeri birimler) arasında doğrudan mutabakat yoluyla kullanılması PCA prosedürü çerçevesinde herhangi bir yol dışı GAT'ın bireysel koordinasyonu gereksinimi bastırmak suretiyle GAT kontrolörünün iş yükünü azaltır ve daha doğrudan yol belirlemeye olanak sağlar ve yüksek yoğunluklu başlıca çapraz geçiş noktalarında radar vektörlemesine olanak sağlar.
- 2.6.4.3 Bu şartlar altında ATS ASM ve ATFCM arasındaki farklılık bulanık hale gelebilir. Nitekim sivil bir ATC' aynı anda ATC', ASM ve FMP'si vasıtasıyla ATFCM sorumluluklarını üstlenebilir.
- 2.6.4.4 Örneğin ACC tarafından, erken bir zamanda devreden çıkarılmış ve bir CDR'nin ya da FRA'da buna tekabül eden bir hava sahası hacminin kullanımı için sunulabilecek olan bir TRA ya da TSA'nın saptanması görevi bir ASM seviye 3 görevidir. Bir ACC' / sektör ya da diğer bir ACC' kapasite sorununun çözüme bağlanması için gerekli belirli bir CDR ya da FRA'da belirli bir hava sahası hacminin tespit edilmesi daha ziyade ön taktiksel bir ATFCM görevidir. Buna bağlı olarak GAT akışının yolunun kısa süreli ihbarla yeniden belirlenmesi bir taktiksel ATFCM görevidir. Son olarak yeniden açılmış CDR üzerinde ya da yeni kullanıma sokulmuş bir hava sahası hacmi içinde GAT'ın kontrol edilmesi ACC'nin bir ATC' görevidir. GAT ve OAT çelişkilerinin çözüme bağlanması dahil olmak üzere hava trafiğinin kontrolü, koordinasyonu ve emniyetli ve süratli bir şekilde yürütülmesi ATS'nin görev sınırları dahilinde kalmaktadır.

BÖLÜM 3. STRATEJİK HAVA SAHASI YÖNETİMİ (ASM SEVİYE 1)

3.1. GENEL

- 3.1.1 ASM seviye 1'de stratejik ASM ECAC' devletlerinin her birinde ulusal üst seviye hava sahası politikası kuruluşu HLAPB tarafından oluşturulan müşterek bir sivil ve askeri süreçten ibarettir. HLAPB ulusal ASM politikasını formüle eder ve ulusal ve uluslararası hava sahası kullanıcıları ve ATS sağlayıcılarının gerekliliklerini hesaba katarak gerekli stratejik planlama çalışmalarını yürütür. Devletlerin anlaşmasına dayalı olarak FAB seviyesinde bir HLAPB kurulabilir.
- 3.1.2 Hem sivil hem de askeri makamların ASM'den sorumlu oldukları ya da ASM ile ilgili oldukları üye devletlerden HLAPB hava sahasının esnek kullanımına dair EUROCONTROL tanım özelliklerine atıfta bulunulan müşterek bir sivil askeri kuruluş olmalıdır. (GEN – PRPL – 01 – 01) (HLAPB) ilgili Savunma Bakanlığı (MOD) ve Ulaştırma Bakanlığında (MOT) ve/veya diğer düzenleyici kuruluşlardan (örneğin NSA'lar) mümkün olan en üst seviyedeki temsilcileri içermelidir. FAB seviyesinde HLAPB kurulduğu takdirde ilgili sivil ve askeri temsil imkanı verilmelidir.
- 3.1.3 Dolayısıyla (HLAPB)'ın ana işlevi ulusal / FAB hava sahası yapısının ve ATS yol ağının emniyetli ve etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamak ve komşu devletler ile işbirliğine dayalı hava sahası planlamasından türetilen uyumlulaştırılmış mutabakatlara dayalı olarak ulusal sınırlarda bir süreklilik ve işletimsel faaliyetlerde saydamlık sağlamaktır.
- 3.1.4 Bu amaca, ulusal güvenlik ve savunma gereksinimleri, çevresel konular ve bunun yanında herhangi bir komşu devletin gereklilikleri dahil olmak üzere ilgili tüm tarafların gereksinimlerini hesaba katarak etkin bir hava sahası tahsisi ve gözden geçirme süreci için ortak ulusal politikaların geliştirilmesi, onaylanması ve yürürlüğe konulması yoluyla ulaşılması gerekir.

3.2. İŞBİRLİĞİNE DAYALI ULUSAL HAVA SAHASI PLANLAMASI

3.2.1. Stratejik hedefler

(HLAPB) için stratejik hedefler hava sahasının esnek kullanımına (FUA) dair EUROCONTROL kararnameinde tanımlanan hedeflerdir (GEN-PRPL-02-01) FAB seviyesinde (HLAPB)'ın bulunduğu durumlarda spesifik yazılı anlaşmalar (HLAPB)'ın stratejik hedeflerini tanımlayacaktır.

3.2.2. Sorumluluklar

Sürekli (HLAPB)'ın aşağıda sıralanan asgari işlevleri yerine getirmek üzere, hava sahasının esnek kullanımını (FUA) dair EUROCONTROL şartları belirtilen şekilde müşterek ve sivil bir askeri süreci oluşturması gerekmektedir (GEN-PRPL-02). (HLAPB) ilaveten aşağıda sıralanan görevleri yerine getirmektedir:

- a. Hava sahası yönetimi için ulusal politikanın formüle edilmesi “Hava sahası planı” (Annex 4’de sunulan şablon kullanılmalıdır);
- b. (Terminal sahaları dahil olmak üzere) Üst ve alçak hava sahasında esnek hava sahası yapıları ve prosedürlerinin mümkün olduğu ölçüde planlanması amacı ile ulusal hava sahası yapısının ve ATS yol ağının periyodik olarak yeniden değerlendirilmesi
- c. Hava sahası ayırımını gerektiren faaliyetlerin geçerli kılınması ve diğer hava sahası kullanıcıları için risk seviyesinin değerlendirilmesi
- d. Gerekirse FRA, CDR’ler, TRA’lar, TSA’lar, CBA’lar, AMC yönetilebilir DR sahalarının kurulmasını planlarken bir emniyet değerlendirmesinin yapılması
- e. Gerekirse ve pratik olarak mümkünse D R sahalarının geçici tahsis edilmiş hava sahası haline gelecek şekilde değiştirilmesi ya da tadil edilmesi
- f. Hava sahası sınıflandırması için gerekli planlamaları yaparken FUA kavramının hesaba katılması
- g. İlave ayrılmış hava sahasını gerektiren büyük ölçekte askeri tatbikatlar gibi önemli etkinliklerin uçuş gününden oldukça önce koordine edilmesi ve bu faaliyetlerin AIS yayınları yoluyla bildirilmesi
- h. Askeri uçuşların azaltılmasının muhtemel olduğu uzatılmış tatil dönemlerini kapsayan günlerin bir listesini hazırlamak ve bu suretle bazı CDR2’lerin geçici olarak CDR1’lere dönüştürülmesine olanak sağlamak ve bu statü değişikliğini AIS yayını (AIS Eki) yoluyla bildirmek
- i. ASM seviye 2 uçuşlarının prosedürlerinin ve randımanını, ulusal onaylanmış kuruluşlar (AA’lar) tarafından yapılan hava sahası taleplerinin sunumlarını ve hava sahası tahsisatı için müzakere prosedürlerinin ve öncelik kurallarının periyodik olarak gözden geçirmek
- j. ASM seviye 3 uçuşlarının prosedürlerinin ve randımanını, gerekli tüm uçuş planları, radar verilerinin derhal değiştirilmesi ve dinamik olarak güncellenmesini ile yeterli sivil askeri koordinasyon tesislerinin kullanılmasını periyodik olarak gözden geçirmek; ve
- k. Komşu devletler ile işbirliğine dayalı hava sahası planlaması ve uyumlulaştırılmış hava sahası yönetim prosedürleri vasıtasıyla ulusal sınırlarda bir süreklilik ve işletimsel faaliyetlerin saydamlığını sağlamak

FAB seviyesinde (HLAPB)’in kurulması durumunda bunun işlev ve sorumlulukları muayyen bir yazılı anlaşma yoluyla tanımlanacaktır.

3.2.3. İlkeler

3.2.3.1. Genel

3.2.3.1.1 (HLAPB)’in yukarıda sıralanan stratejik hedefleri ve işlevlerinin dayandığı ilkeler esas olarak emniyet, danışma, işbirliği ve çevre konuları ile ilişkilidir.

3.2.3.2. Emniyet

- 3.2.3.2.1 Jenerik emniyet gereklilikleri hava sahasının esnek kullanımının (FUA) uygulanmasına dair EUROCONTROL şartları tanımlanmış olan gerekliliklerdir. (SAFE-REQU-01,SAFE-REQU-02,SAFE-REQU04 ve SAFE – REQU – 03).
- 3.2.3.2.2 (HLAPB) için sorumlulukları yerine getirirken emniyet konusu büyük bir öneme sahip olmalıdır. Emniyet performans seviyeleri muhafaza edilecek ya da daha ileri bir seviyeye çıkarılacak ve hava sahası düzenlemelerinin planlaması daha üst makamlar ve emniyet mevzuatı gereklilikleri tarafından öngörülen yükümlülükleri hesaba katacaktır.
- 3.2.3.2.3 (HLAPB) mümkün olduğu ölçüde en iyi uluslararası uygulamalara uyacak ve hava sahası değişikliğine ilişkin süreçler, prosedürler ve talimatların ilgili askeri ve sivil havacılık emniyet prosedürleri ile bağdaşır olmasını sağlayacaktır.
- 3.2.3.2.4 (HLAPB), bir hava sahası değişikliğine ilişkin bir öneriyi inceler ve rafine ederken ulusal ve FAB / uluslararası planların genel olarak riski azaltıcı bir şekilde ilerlemesini sağlamak amacıyla gerekirse müşteri tarafından sunulmuş olan her bir durumun emniyet değerlendirmesinin gözden geçirmelidir. Özellikle FUA'nın uygulanmasından önce ECAC' devletlerinin her biri tarafından sistematik olarak bir risk değerlendirmesi yapılmalıdır.

3.2.3.3. Danışma

- 3.2.3.3.1 Hava sahası düzenlemelerinin planlaması ya da tasarımında değişiklikler yapmadan önce, mümkün olan durumlarda, bir mutabakat sağlamak amacıyla hava sahası kullanıcıları, hizmet sağlayıcıları ve diğer ilgili kuruluşlar ile danışmalarda bulunulmalıdır.
- 3.2.3.3.2 (HLAPB) hiçbirine tercihli muamelede bulunmaksızın sivil ve askeri işletim gereksinimlerini uzlaştırmakla ve hava sahası planlamasının kullanıcının tüm menfaatlerini hesaba katmasını sağlamakla yükümlüdür.

3.2.3.4. İşbirliği

- 3.2.3.4.1 Ulusal hava sahası planlaması ve politikalarının ulusal ve uluslararası taahhütler ve programlar ile tutarlı olmasını sağlamak amacıyla ulusal ve uluslararası ortaklar ile yakın bir işbirliği sağlanmalıdır.

3.2.3.5. Çevre

- 3.2.3.5.1 Hava sahası prosedürleri ve düzenlemeleri revize edilirken hava sahası tasarımı ve planlamasının çevre üzerindeki etkisi mümkün olan en erken aşamada hesaba katılmalıdır.
- 3.2.3.5.2 (HLAPB)'ın aynı zamanda, gerekli olan durumlarda, bir hava limanının civarında gürültü rahatsızlığı üzerinde aksi bir etkiye sahip olabilecek herhangi bir değişikliğin ilgili tüm taraflar ile uygun bir şekilde danışılmasını sağlaması gerekir.

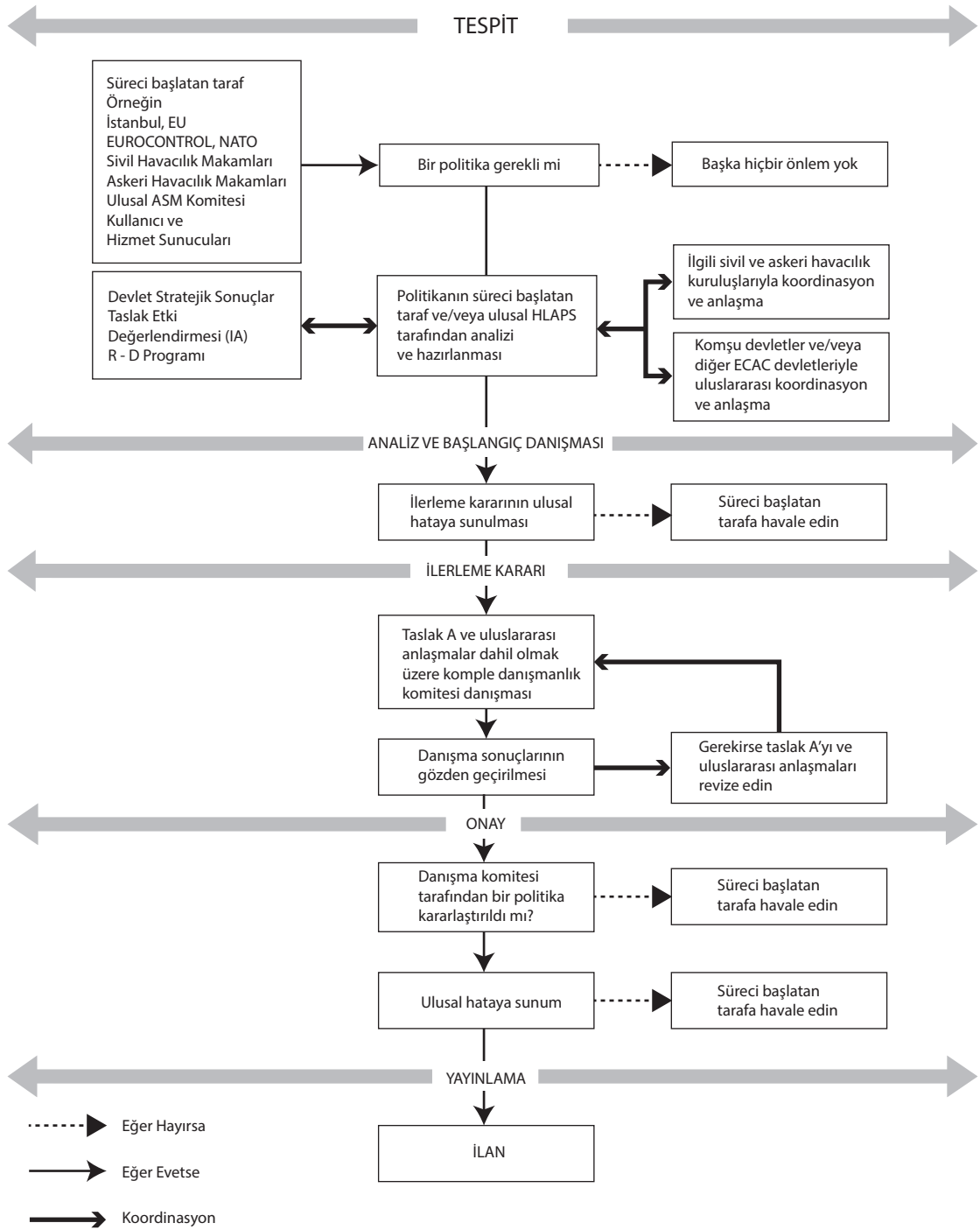
3.2.4. İşbirliğine dayalı çalışma organizasyonu

- 3.2.4.1 HLAPB tarafından bir ulusal hava sahası yönetim danışma komitesi kurulabilir. Bu danışma kuruluşuna hava sahasının yönetimi ile ilgili herhangi bir önemli konuda tavsiyeler ve görüşler almak üzere danışılacaktır. Ancak ATS örgütünün büyüklüğüne ve HLAPB'in sahip olduğu yetkiye dayalı olarak ulusal hava sahası yönetimi danışmanlık komitesine verilen görevler bir ek işlev olarak HLAPB içinde yerine getirilebilir.
- 3.2.4.2 Ulusal hava sahası yönetimi danışmanlık komitesinin ana görevi sivil ve askeri tüm hava sahası kullanıcıları ve ATS sağlayıcılarının çeşitli gereksinimlerine gerekli dikkatin gösterilmesini sağlamak amacıyla hava sahası politikaları yapılanmaları ve prosedürlerinin geliştirilmeleri konusunda HLAPB'a yardımcı olmaktır.
- 3.2.4.3 Komiteye HLAPB'in başkanı başkanlık edebilir ve komite üyeleri devlet içindeki havacılık camiasının tüm yelpazesini kapsayan kişilerden oluşabilir ve bu üyeler sürekli gözden geçirilebilir.
- 3.2.4.4 Ulusal hava sahası yönetimi danışmanlık komitesinin yapacağı işlerin çoğu yazışma yoluyla yapılacaktır. Ancak komite talep üzerine genel bir oturumda bir araya gelecektir.
- 3.2.4.5 HLAPB ya da bir üye örgüt tarafından yapılabilecek herhangi bir öneri değerlendirmelerinin alınması amacıyla ulusal hava sahası yönetimi danışmanlık komitesi üyelerine dağıtılacaktır. Önerinin HLAPB'in kendisinden gelmemesi durumunda HLAPB'in görüşlerinin de üyelere dağıtılması gerekir.
- 3.2.4.6 Ele alınan konu net ve açık bir konu ise üzerinde kolaylıkla bir mutabakata varılabilecektir ve bunun üzerine HLAPB bu mutabakat ile bağlantılı olarak mevzuat üzerindeki değişikliklerin çerçevesini hazırlayacak ve/veya hava sahası sınırlarını ya da bunlarla bağlantılı prosedürleri değiştirecektir.
- 3.2.4.7 Ele alınan konu daha kompleks bir konu ise, konu hakkında bir raporun hazırlanmasında ilgili tüm üyelerin bir görev üstlenebilecekleri bir alt komite ya da bir çalışma kurulu HLAPB tarafından kurulabilir. Daha sonra raporu tartışıp HLAPB'a bir tavsiye teklif edilmesi için komitenin bir genel oturumunun yapılması gerekecektir.
- 3.2.4.8 Ulusal hava sahası yönetimi danışmanlık komitesi politikaların formüle edilmesinde söz hakkı olanların bu politikalara bağlı kalmalarının daha fazla muhtemel olduğu ilkesine dayalı olarak faaliyetini sürdüren bir tartışma kuruludur. Dolayısıyla böyle bir ilke büyük ölçüde karşılıklı güven ve menfaate dayanır.

3.2.5. Ortak hava sahası politikasının formüle edilmesi ve gözden geçirilmesi süreci

- 3.2.5.1 Bu prosedür ECAC' devletlerinin her biri tarafından yol boyu ve yol dışı hava sahası düzenlemeleri, hava sahası ve ilgili prosedürler ve (HLAPB)'in sivil ve askeri tüm hava sahası kullanıcıları ve ATS sağlayıcıları adına kullandığı düzenleyici işlevlerin planlanmasına ilişkin tüm politikaların geliştirilmesi için müşterek olarak uygulanır.
- 3.2.5.2 Müşterek hava sahası politikasının formüle edilmesi ve gözden geçirilmesi süreci bağlamında "politika" terimi kabul edilebilir ve kabul edilemez eylem tiplerine ilişkin olarak, yürütme sorumluluğuna sahip kişilere rehberlik sağlayan daimi bir karar kuralı anlamına gelir.
- 3.2.5.3 Müşterek hava sahası politikası ve formülasyonu ve gözden geçirme süreci aşağıda belirtilen altı aşamaya bölünmüştür:

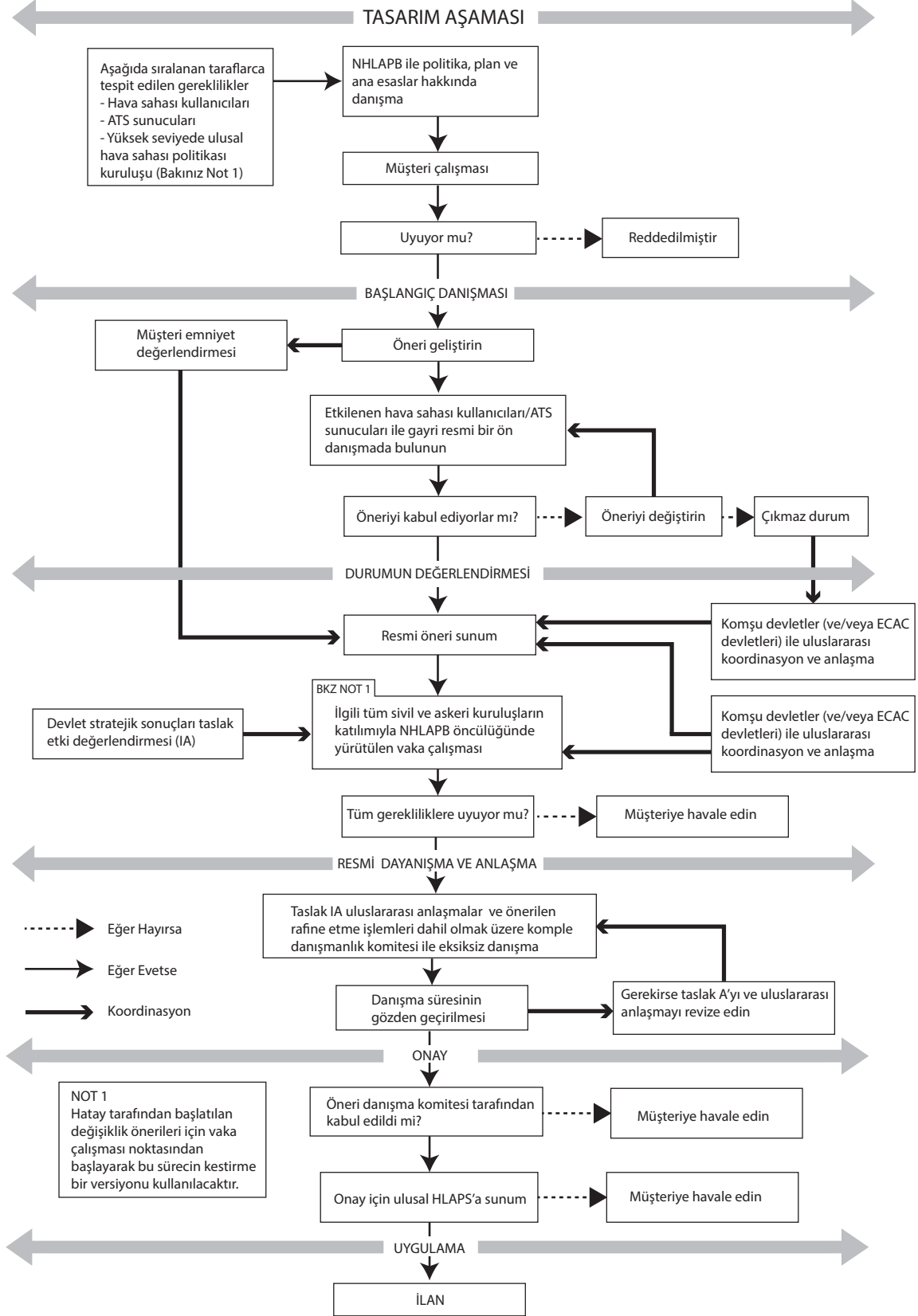
- Gereksinimin saptanması
 - Potansiyel etkinin analiz edilmesi
 - İleri hareket etme kararı
 - Danışma
 - Onay
 - Yayınlama
- 3.2.5.4 Şekil 3'de sunulan akış şeması müşterek hava sahası politikasının formülasyonu ve gözden geçirilmesi sürecinin faaliyetlerini, mülahazalarını ve gerekliliklerini göstermektedir.
- 3.2.5.5 İlgili sivil ve askeri havacılık kuruluşları ile uygun bir şekilde koordinasyon yapılması ve mutabakata varılması sürecin kritik öneme sahip bir elementi olup herhangi bir harici danışma yapılmadan önce yerine getirilmesi gereken şartlar
- 3.2.5.6 Bir çevresel değerlendirme, bir hukuki değerlendirme ve bir maliyet yarar analizi dahil olmak üzere bir düzenleyici önlem ya da politika değişikliğinin genel etkisini tanımlanan bir etki değerlendirmesi (IA), politikayı formüle ederken ya da bir yasa değişikliğini başlatırken gerekirse HLAPB tarafından başlatılacaktır ya da yürütülecektir.
- 3.2.5.7 Politikaların periyodik aralıklarla gözden geçirilmesi gerekir. Gözden geçirme kriterleri politika beyanında ortaya konulacaktır. Gözden geçirme öneminin uzunluğu yeni ya da revize edilmiş politikanın etkisinin ölçeğini hesaba katmalıdır.
- 3.2.5.8 HLAPB, eğer FAB düzeyinde kurulmuş ise, bir ulusal sorumluluk olarak kalması gereken yayın sorumluluğu hariç olmak üzere müşterek hava sahası politikasının formülasyonu ve gözden geçirilmesi sürecinin tüm aşamalarının bir kısmından sorumlu olabilir.



Şekil 3: Ortak hava sahası politikası formülasyonu ve gözden geçirilme süreci

3.2.6. Ortak hava sahası değişiklik süreci

- 3.2.6.1 Bu prosedür hava sahası üzerinde önerilen değişikliklerin emniyetli ve kontrollü bir şekilde ve HLAPB tarafından ortaya konulmuş olan politika ve prosedürlere uygun olarak başlatılmasını, incelenmesini, rafine edilmesini, onaylanmasını ve uygulanmasını sağlamak için ECAC' devletlerinin her biri tarafından oluşturulması gereken ortak bir hava sahası değişikliği sürecinin geliştirilmesinde uygulanacaktır.
- 3.2.6.2 Ortak hava sahası değişikliği süreci bağlamında "müşteriler" terimi hava sahası üzerinde değişiklik talebinde bulunmalarına izin verilen taraflar (örneğin hava sahası kullanıcıları, ATS sağlayıcıları vs.) anlamına gelecektir.
- 3.2.6.3 Müşteri, hava sahasını değiştirmek için olası bir gerekliliği saptaması üzerine keyfiyeti HLAPB'a bildirecek ve HLAPB da konunun ana esasları, tasarımı emniyet yönetimi ve danışmanlığı ile ilgili hususlar üzerinde tavsiyede bulunmak üzere hazır bulunacaktır. Teklif her zaman müşteriye ait olarak kalacaktır.
- 3.2.6.4 Müşteri gerekirse başlangıçta gayri resmi bir danışmada bulunacak ve işin çıkmaza girmesi ya da gereksiz bir gecikme olması durumunda sorunu tavsiye almak üzere HLAPB'a havale edebilecektir. Bunun üzerine HLAPB muhtemelen itiraz eden tarafla danışmanlarda bulduktan sonra itirazın nasıl muamele edilmesine karar vermek için bir yargıya varabilir.
- 3.2.6.5 Gayri resmi danışmaların tamamlanması üzerine müşteri değişikliğin tüm ayrıntılarını içeren resmi bir teklif sunacaktır.
- 3.2.6.6 HLAPB, gereken durumlarda sürecin vaka çalışması, resmi danışmanlık, teklifin rafine edilmesi, onay ve kuruluş aşamalarını yürütmekten sorumlu olacaktır.
- 3.2.6.7 Şekil 4'de sunulan akış şeması ortak hava sahası değişikliği sürecinin aşamalarını ve faaliyetlerini göstermektedir.
- 3.2.6.8 HLAPB, resmi danışmaların ve değişiklik teklifine nihai olarak son şeklinin verilmesi işleminin tamamlanması üzerine projeyi resmi olarak kabul edecek ve müşteriyle bir tamamlama tarihi kararlaştıracaktır. Müşteri gerekirse ATC' işletim prosedürlerini geliştirmekten ve bilahare bu prosedürleri yayınlamaktan sorumlu olacaktır.
- 3.2.6.9 Örneğin kapsamlı yeni prosedürler, sınır geçiş hava sahası vs. içeren bazı önemli değişiklikler için devletler yayınlama ve duyuru için ICAO tarafından öngörülen iki AIRAC döngüsüne uymak için resmi süreci yürütmek için hedef tamamlama tarihinde yansıtılması gereken yeterli bir süre tahmin etmelidir. Bazı değişiklikler önceden belirtilmiş süreden daha kısa bir süre içinde sonuçlandırılabilir. Ancak bu değişikliklerin AIRAC döngüsü tarafından yayınlanmaya tabi olduğu durumlarda, eksiksiz bir AIRAC döngüsü kazanılamayacak olduğu durumlarda hiçbir azaltma başlatılamaz.
- 3.2.6.10 Tüm önemli hava sahası değişiklikleri, bu değişikliklerin tasarımı esas olan amaçlara etkin bir şekilde hizmet etmelerini sağlamak için HLAPB tarafından gözden geçirilebilir. Değişikliklerin ortaya konulması ile gözden geçirilmesi arasındaki süre hava sahasının karmaşıklığına ve amacına göre değişkenlik gösterecektir. Gözden geçirme zamanı değişikliklerin ortaya konulmasından önce HLAPB ve müşteri tarafından müştereken kararlaştırılacaktır.
- 3.2.6.11 HLAPB, eğer FAB seviyesinde kurulmuş ise, yayın sorumluluğu dahil olmak üzere bir ulusal sorumluluk olarak kalması gereken uygulama sorumluluğu hariç olmak üzere ortak hava sahası değişiklik sürecinin tüm aşamalarının bazılarında sorumlu olabilir.



Şekil 4: Ortak hava sahası değişiklik süreci

3.2.7. Serbest rota uçuşları hava sahasının sınırlarının belirlenmesi için ASM seviye 1 süreci

- 3.2.7.1 FRA'nın tanımına atıfla günlük yapılar ve tahdit sınırlarının tanımlanması ASM seviye 1'de oluşturulan açık ve net kriterlere dayandırılmalıdır.
- 3.2.7.2 Devletler işbirliğine dayalı ulusal ve entegre hava sahası planlamasından yolarak çıkarak aşağıda sıralanan hususları hedefleyen bir müşterek süreci tatbik etmelidir:
- Hava sahasının sınırları belirlenirken dikkate alınması gereken varsayımların net olarak tanımlanması
 - Bu varsayımların, hava sahası yapısının gelecekteki müteakip gözden geçirmeleri için bir referans teşkil etmek üzere ilgili LOA'sında yayınlanmasını garanti etmek
 - Hava sahasının sınırlarının stratejik olarak belirlenmesi ile hava sahasının taktik düzeyde işletimsel kullanımı arasında açık ve net bir ayırım yapmak.
- 3.2.7.3 Üst seviyedeki ulusal politika kurumları bir yandan tüm hava sahası kullanıcılarını ve ANS sağlayıcı ve bunun yanında potansiyel serbest güzergâhlı hava sahasının bitişik hava sahası yapıları, yürürlükteki prosedürleri ve ATFCM önlemleri üzerindeki etkileri ile ilişkili olan, aşağıda sıralananlar dahil olmak üzere çeşitli konuları hesaba katarak tanımlanmış kriterleri oluşturmalıdır:
- Serbest rota uçuşları hava sahasının mevkii (bir devletin sınırları dahilinde, sınırlarına bitişik, sınır geçiş mevkii);
 - İçinde serbest rota uçuşları hava sahasının uygulanacağı hava sahasının sınıflandırılması
 - Herhangi bir rezerve, ayrılmış hava sahasının mevkii ve kapsamı
 - Bağlantılı rakım ve/veya uçuş seviyesi blokları
 - Serbest rota uçuşları hava sahasının bitişik hava sahası yapıları üzerindeki etkisi
 - Serbest rota uçuşları hava sahasının ATC' sektörlerinin kapasitesi üzerindeki etkisi
 - Geçici yapı ve transit ve/veya etraftan dolaşarak seyrüsefer yapan trafik arasındaki ayırma kriterleri
 - Geçici yapıyı talep etmelerine ve kullanmalarına izin verilen hava sahası kullanıcıları
 - Geçici yapının sınırlarını belirleme ve gerekirse kontrol etmelerine izin verilen ANS sunuları ve hava savunma (AD) birimleri
 - Sağlanacak zorunlu ATS
 - Bir ulusal sınıra bitişik ya da onun karşısındaki mevkiler sözkonusu olduğunda hem ulusal hem uluslararası zorunlu koordinasyon süreci
 - Zorunlu koordinasyon vasıtaları
 - Serbest rota uçuşları hava sahasının yapısının ilgili kontrolör çalışma pozisyonları (CWP) üzerinde gösterimine olanak sağlayan gerekli hava sahası tasarım aracı
- 3.2.7.4 Tanım gereği, serbest rota uçuşları hava sahasının uygulanması uçuş yörüngesini manevralamak ve optimum noktaya getirmek için daha fazla serbestlik imkanı sağlar. Ancak bununla birlikte ASM seviye 2 ve 3'de hala ASM ve ATFCM için bir ihtiyaç olacaktır. Uçuş yörüngesinin kullanıcıların gereksinimleri, hüküm süren uçuş şartları ve emniyet ve genel ATM verimliliğini sağlama gerekliliği arasındaki en iyi dengeyi sağlamak için sürekli olarak optimize edilmesi gerekir. Uçuş yörüngesini yol boyu ya da yol hava sahasında ya da hava limanlarında fiili hava şartlarını, hava

sahası kullanılabilirliğini, herhangi bir FUA yapısını ve kapasite/yük ilişkilerini hesaba katması gerekir. Uçuş yörüngesi aşağıda sıralanan öğelere dayalı olarak tanımlanabilir:

- a. Serbest rota uçuşları hava sahasına muayyen giriş ve çıkış noktaları
 - b. Yayınlanmış ara noktalar ya da raporlama noktaları arasındaki spesifik yollar
 - c. Başlıklara dayalı spesifik yollar
 - d. Spesifik uçuş seviyesi sınırlamaları
 - e. Önceden belirlenmiş koordinasyon aktarma noktaları
- 3.2.7.5 Hava sahası kullanıcılarının gerekliliklerini düzenlemek için ASM 2 ve 3'ün geçici yapıların sınırlarını (bakınız paragraf 3.2.8.2) kısa süreli bildirim ve ve/veya gerçek zamanlı taleplere göre belirlemesi gerekir. Bu sahalar, (örneğin aksi hava koşullarının etrafı çevrelemesi, ATS zemin ekipmanlarının teknik kısıtlılıkları vs.) AFTMC zorlukları durumunda uçuş emniyetini sağlamak için oluşturulmuş olan, gerekli ayırma ve/veya aralama araçları ile bağlantılı mevcut tüm FUA yapılarının (TRA, TSA), CBA AMC yönetilebilir D ve R sahaları vs.) ve bunun yanında tutma sahaları yada uzatılmış TMA hava sahası olarak hareket eden ilave sahaları kapsamalıdır.
- 3.2.7.6 Geçici sahaların sınırlarını belirlerken farklı yöntemler benimsenebilir:
- a. Bir seviye bloku ya da bağlantılı olarak, belirlenmiş noktaların enlem / boylamındaki mevkii
 - b. Seviye bloku ile bağlantılı olarak, (koordinatlar tarafından tanımlanmış) bir nokta üzerinde merkezlenmiş olan sahanın yarı çapı
 - c. Bir uçuşun etrafındaki spesifik hacim (örneğin bir uçuştan 5 NM)
 - d. Yayınlanmış raporlama noktaları arasında ya da bir üzerindeki bir çizime dayalı olarak (örneğin havadan havaya yakıt aktarma ya da sivil fotoğrafçılık görevleri) uçulan spesifik yollar
 - e. Bir seyrüsefer yardım tertibatı ile ilişkili olarak

3.2.8. Dinamik hava sahası yönetimi

3.2.8.1. Genel

- 3.2.8.1.1 Dinamik hava sahası yönetiminin (DAM) amacı, kullanıcıların gereksinimlerini giderek artan ağ operasyonlarına uygun olarak daha iyi bir şekilde düzenlemek için uçuş zamanlarına pratik olarak mümkün olan en yakın bir şekilde hava sahasından dinamik bir şekilde istifade eden süreçleri oluşturmaktır. Bu niteliğiyle DAM süreci bölüm 4'de tanımlanan şekilde olağan olarak ASM seviye 2'de yürütülen ASM faaliyetlerini tamamlamalı ancak bir zaman çerçevesi ile tahdit edilmelidir. (örneğin uçuşlardan önceki gün).
- 3.2.8.1.2 DAM süreci hava sahasının sınırlarının belirlenmesi ve tahsisi için ilave prosedürlerin kullanılmasına ve, mevcut FUA sürecinin spesifik hava sahası gerekliliklerine ve/veya yol optimizasyonuna karşılık verme gücünü yükseltmek amacıyla bağlantılı bilgilerin yayılmasına atıfta bulunur.
- 3.2.8.1.3 DAM dinamik hava sahası yapılarının planlanması, tahsisi ve kullanımını hava sahası konfigürasyonlarını tanımlamanın bir parçası olarak optimum hava sahası kapasitesinden yararlanmak için ele alır. Bu amaca ya mevcut hava sahası yapıları ya da geçici olarak sınırları belirlenmiş olan hava sahaları vasıtasıyla ulaşılır.

3.2.8.1.4 Dinamik hava sahası yapısı planlamasının elementleri şunlardır:

- Hava sahası rezervasyonun ya da tahdidinin modülerliğinin bir işlevi olarak uygun alternatifler ile tanımlanmış yol opsiyonlarını dahil etmek suretiyle daha fazla yol seçimi imkanı
- Mevcut ya da ilave hava sahası bölümü için kısa süre ihbarlı askeri işletimsel gerekliliklere karşılık vermek için daha fazla esneklik
- Proaktif yol aktivasyonu / hava sahası rezervasyonu ya da tahdit tahsisinin hava sahası rezervasyon ya da tahdit talepleri ile koordineli olarak, yollar ve sivil trafik talebindeki kısa vadeli değişiklikleri uyumlulaştıracak bir şekilde işbirliğine dayalı bir karar alma süreci vasıtasıyla sağlanması ve bunun askeri eğitim ve işletim profiline göre ayarlanarak yapılması.

3.2.8.1.5 DAM, yeterli bir bilgi farkındalık sistemi bir kere uygulamaya konulduğu zaman yol ya da sahalar olsun geçici yapıların olağan ASM seviye 1 sürecine göre daha kısa bir sürede işletimsel ihtiyaçları karşılayacak bir şekilde geçici bir temelde kurulmasını sağlar. ASM seviye 2’de ya da ASM seviye 3’e bu tür geçici yapıların kurulması genel tasarım ve emniyet yönetimi kriterlerini izlemelidir.

3.2.8.1.6 Üç ASM seviyesinde herhangi bir DAM sürecini uygulamadan önce temel FUA kavramını daha ileri bir seviyeye çıkarmak için aşağıda sıralanan konular ele alınmalı ve bu konulara atıfta bulunulmalıdır:

- Hava sahası yapılarının sınırlarının belirlenmesi: ASM seviye 1 hava sahası yapılarını ortaya koyar ve bunların kullanım şartlarını geçici hava sahası rezervasyonları ya da tahditlerinin alt bölünmesine ve artan sayıda ilgili CDR yollarına dayalı olarak bir dizi opsiyonlar vasıtasıyla tanımlar
- ASM seviye 1 aynı zamanda gereğine göre ASM seviye 2 ya da 3’de ilave geçici hava sahası yapılarının sınırlarını belirlenmesine olanak sağlayan süreçler ve prosedürleri de tanımlar ve ortaya koyar.
- Hava sahası yapılarının tahsis edilmesi: ASM seviye 2’de, hava sahası planlaması ve tahsis süreci, belirli hava sahası gerekliliklerine ve/veya yol optimizasyonuna karşılık olarak spesifik hava sahası konfigürasyonlarının önceden tanımlanmış ve/veya geçici bir hava sahası yapısına dayalı olarak tahsis edilmesine olanak sağlar. ASM seviye 3’de, ilgili tüm tarafların kısa sürede (yani mümkün olduğu kadar yakın bir gerçek zamanda) hava sahasının uçuşlarının yapılacağı günde tahsis edilmesi / yeniden tahsis edilmesini tartışmalarına, değiştirmelerine ya da bu konuda anlaşmalarına olanak sağlayacak şekilde bir karar alma sürecinin uygulanması gerekir.
- Hava sahası yapılarına ilişkin bilgilerin yayılması: DAM sürecinden doğan herhangi bir hava sahası değişikliğinden etkilenen tüm hava sahası kullanıcıları ve sağlayıcılarını bilgilendirmek ve ortak durumsal farkındalığı arttırmak amacıyla ASM seviyeleri 2 ve 3’de ASM sistemi destekli araçlar kullanılır.

3.2.8.1.7 Bu dinamik hava sahası yapıları planlama, tahsis ve kullanım süreçleri içinde, önceden tanımlanmış ya da geçici hava sahası rezervasyonları ya da tahditleri resmi olarak tahsis edilene kadar atıl olarak kalırken sürekli ATS yolları ve mevcut CDR’ler planlanabilir olmalıdır.

3.2.8.1.8 DAM süreci hava sahası kullanıcılarının tercih edilen ve esnek uçuş profilleri izlemelerine olanak sağlar ve başlıca iki yararın elde edilmesini sağlar:

- Kısa süreli ihbarda gerekli olan hava sahası ve yörünge tahsisatında eşit muamele;
- Hava taşıtı operatörlerinin olası yol belirleme opsiyonlarına ilişkin farkındalıkların artırılması

3.2.8.1.9. Özet Tablo

ASM		ASM Seviye 1	ASM Seviye 2	ASM Seviye 3
Hava sahasının sınırlarının belirlenmesi	Temel FUA	-Hava sahası tasarım süreci -Hava sahası yapılarının (sınırlı sayıda bir senaryo ile kurulması)		
	Dinamik Hava sahası yönetimi	-Askeri eğitim sahaslarını kapsayacak/alt bölümlere ayıracak şekilde daha fazla sayıda güzergah opsiyonu ve esnekliği alternatifleri sunan hava sahası yapılarının oluşturulması -Hava sahası sınırlarının geçici belirlenmesi süreci	Geçici yapı	Geçici yapı
Hava sahası tahsisi	Temel FUA	Öncelik kuralları ve müzakere süreci	Mevcut AMC süreci	Gerçek zamanlı aktivasyon / devreden çıkarma ile sınır
	Dinamik Hava sahası yönetimi	Önceden tanımlanmış senaryoların çalışma tarzı	İlerletilmiş AMC sürecinin operasyon zamanının daha yakın hareket ettirilmesi	Çok kısa süreli ihbarda işbirliğine dayalı karar alma süreci
Bilgi, toplama ve yayma	Temel FUA	AIP NOTAM'ı	AUP/UUP EAUP/EUUP	Telefon/ Faks/telsiz/ NOTA/Veri işleme
	Dinamik Hava sahası yönetimi	Hava sahası verileri havuzu	Hava sahası verileri havuzu	Hava sahası verileri havuzu Telefon/ Telsiz/Veri Bağlantısı Dijital NATOM

Şekil 5: Dinamik hava sahası yönetimi ile ilerletilmiş temel FUA süreci

3.2.8.2. Dinamik hava sahası yapılarının sınırlarının belirlenmesi

3.2.8.2.1 Önceden tanımlanmış hava sahası konfigürasyonlarının aktivasyonuna olanak sağlayacak şekilde dinamik hava sahası yapılarının tasarımı için ASM seviye 1 süreci

3.2.8.2.1.1 CDR'ler ve OAT yolları dahil olmak üzere bir ATS yol yapısının ve ulusal ASM seviye 1'de geçici hava sahası rezervasyonları ya da tahditlerinin (TRA/TSA/CBA) ve stratejik ATFCM seviyesinde trafik dağılımının tasarımı ulusal alt bölgesel ve bölgesel seviyelerde koordineli ve işbirliğine dayalı bir süreç içinde Avrupa ağ operasyonları çerçevesi dahilinde yakın bir ilişki içinde geliştirilir:

- Yol mimarisinin beklenen trafik talebindeki değişkenlikleri düzenlemek için ayarlanabilir elementleri dahil edecek şekilde planlanması gerekir.
- Bir FRA ortamında, sivil/askeri taleplerin trafik dağılımı mümkün olan en iyi kapasiteyi elde etmek amacıyla önceden tanımlanmış hava sahası konfigürasyonları dizisine uyarken
- geçici hava sahası rezervasyonları ya da tahditlerinin modülerliğinin sivil/askeri talepleri uyumlaştırmak için daha fazla esneklik sağlamak amacıyla teşvik edilmesi gerekir.

3.2.8.2.2. ASM seviye 2 – 3'de geçici yapıların sınırlarının belirlenmesine olanak sağlayan ASM seviye 1 süreci

3.2.8.2.2.1 (Paragraf 3.2.8.1.2'de içerilen) DAM tanımına atıfla, ASM seviye 2 ve 3'de geçici yapıların sınırlarının günlük olarak belirlenmesi ASM seviye 1'de oluşturulan açık ve net kriterlere dayandırılmalıdır.

- a. Devletler işbirliğine dayalı ve entegre ulusal hava sahası planlamasından yola çıkarak aşağıda sıralanan hususların yerine getirilmesini hedefleyen müşterek bir süreci uygulamalıdır:
- b. Hava sahasının sınırları belirlenirken dikkate alınması gereken varsayımların açık ve net olarak tanımlanması
- c. Bu varsayımların, hava sahası yapısının gelecekteki müteakip gözden geçirmeleri için bir referans oluşturmalarını sağlamak üzere ilgili LOA'larda yayınlanmalarının garanti edilmesi.
- d. Hava sahasının sınırlarının stratejik olarak belirlenmesi ile hava sahasının taktik seviyedeki işletimsel kullanımı arasında açık ve net bir ayırım yapılması

3.2.8.2.2.2 Üst seviyedeki politika oluşturucu kuruluşlar bir yandan tüm hava sahası kullanıcılarını ve ANS sağlayıcılarını ve bunun yanında potansiyel geçici yapının mevcut hava sahası yapıları, prosedürleri ve yürürlükteki ATFCM önlemleri üzerindeki etkisine ilişkin çeşitli hususları hesaba katarak tanımlanmış kriterleri ortaya koymalıdır:

- a. Geçici yapının (bir devletin sınırları içindeki, o sınırlara bitişik ya da sınır geçiş) mevki
- b. İçinde geçici yapının uygulanacağı hava sahasının sınıflandırılması
- c. Hava sahasının statüsü (rezerve edilmiş, ayrılmış)
- d. Bağlantılı rakım ve/veya uçuş seviyesi blokları
- e. Geçici yapının mevcut hava sahası yapısı üzerindeki etkisi
- f. Geçici yapının ATC' sektörlerinin kapasitesi üzerindeki etkisi
- g. Geçici yapının içindeki trafik ile transit ve/veya etraftan dolaşarak seyrüsefer yapan trafik arasındaki ayırma kriterleri

- h. Geçici yapıyı talep etmelerine ve kullanmalarına izin verilen hava sahası kullanıcıları
- i. Geçici yapının sınırlarını belirlemelerine ve gerekirse kontrol etmelerine izin verilen ANS sağlayıcıları ve hava savunma (AD) birimleri
- j. Sağlanacak olan zorunlu ATS
- k. Bir ulusal sınıra bitişik ya da onun karşısındaki lokasyonlar sözkonusu olduğunda hem ulusal hem de uluslararası seviyedeki zorunlu koordinasyon süreci
- l. Zorunlu koordinasyon araçları
- m. Geçici yapının ilgili kontrolör çalışma pozisyonları (CWP) üzerinde gösterimine olanak sağlayan gerekli hava sahası tasarım aracı

3.2.8.2.2.3 Yoğun ve tıkalı hava sahalarında uçuşların önemli bir bölümü yayınlanmış ATS yolları üzerinde yapılır. Daha az tahditli hava sahasında ise manevra yapmak ve uçuş yörüngesini optimize hale getirmek için daha fazla serbestlik sözkonusu olabilir. Ancak her iki durumda da sektörün iş yüküne tabi olarak ASM seviye 2 ve 3'de bir geçici yol belirleme imkanı sunulmaktadır, örneğin bir AMC – yönetilebilir sahada erken kapanma durumu. uçuş yörüngesi kullanıcıların gereksinimleri, hüküm süren uçuş şartları, emniyeti sağlama gerekliliği ve genel ATM randımanı arasındaki en iyi dengeyi sağlayacak bir şekilde sürekli olarak optimize edilmelidir. Uçuş yörüngesi yol boyu ya da terminal hava sahası ya da hava limanlarındaki fiili hava şartlarını, hava sahasının kullanılabilirliğini ve kapasite/yük ilişkilerini hesaba katmalıdır. Geçici yol belirleme aşağıda sıralanan faktörlere dayalı olarak tanımlanabilir:

- a. Yayınlanmış raporlama noktaları arasındaki spesifik yollar
- b. Başlıklara dayalı spesifik yollar
- c. Tesadüfi koordinasyon aktarma noktaları

Uçuş yörüngesinin optimizasyonu için bu manevra yapma özgürlüğü hava sahası yapılarının sınırlarının geçici olarak belirlenmesi dahil olmak üzere geçici hava sahası yapılarının (örneğin TSA/TRA) dinamik yönetiminden yararlanılması gereken bir FRA ortamında vurgulanır.

3.2.8.2.2.4 Benzer şekilde ve hava sahası kullanıcılarının gerekliliklerini daha iyi uyumlulaştırmak için ASM seviye 2 ve 3 geçici sahaların sınırlarını kısa süreli ihbara ve/veya gerçek zaman taleplerine göre belirlemeye muktedir olmalıdır.

3.2.8.2.2.5 Bu sahalar, (örneğin aksi hava koşullarının etrafı çevrelemesi, ATS zemin ekipmanlarının teknik kısıtlılıkları vs.) AFTMC zorlukları durumunda uçuş emniyetini sağlamak için oluşturulmuş olan, gerekli ayırma ve/veya aralama araçları ile bağlantılı mevcut tüm FUA yapılarının (TRA/TSA, CBA, AMC yönetilebilir D ve R sahaları vs.) ve bunun yanında tutma sahaları yada uzatılmış TMA hava sahası olarak hareket eden ilave sahaları kapsamalıdır.

3.2.8.2.2.6 Geçici alanların sınırlarını belirlerken farklı yöntemler benimsenebilir:

- a. Seviye bloğu ile bağlantılı olarak, belirlenmiş noktaların enleminde / boylamındaki mevki
- b. Seviye bloğu ile bağlantılı olarak, (koordinatlar tarafından tanımlanan bir nokta üzerinde merkezlenmiş olan sahanın yarı çapı
- c. Bir uçuşun etrafındaki spesifik bir hacim (örneğin bir uçuştan 5 NM)
- d. Yayınlanmış raporlama noktaları arasında ya da bir harita üzerinde bir çizime dayalı olarak uçulan spesifik yol (örneğin havadan yakıt aktarımı ya da sivil fotoğrafçılık görevleri
- e. Bir seyrüsefer yardım tertibatıyla ilişkili olarak

- 3.2.8.2.2.7 Sahanın temsiline ve onun mevcut trafik resmi üzerinde gösterimine olanak sağlayan bir ortak hava sahası tasarım aracının kullanımı gerekli olabilir. Bunun yapılması bir geçici sahanın sunulması (etki değerlendirmesi) ve bunun hacminin ve mevkiinin tanımı konusunda herhangi bir yanlış anlamamanın önlenmesi için ilgili ortaklar arasındaki işbirliğine dayalı karar alma sürecini kolaylaştıracaktır.
- 3.2.8.2.2.8 HLAPB tüm hava sahası kullanıcıları ve ANS sağlayıcı arasında etkin bir koordinasyon süreci oluşturarak ASM seviye 2 ve 3'de geçici yapıların sınırlarının belirlenmesine olanak sağlamalıdır. Süreç geliştirme sırasında kısa süreli ihbara dayalı operasyonların halihazırda tahsis edilmiş olan diğer faaliyetler tarafından engellenmemesi için gerekli ihtimam gösterilmelidir; buna ilaveten HLAPB'a süreci gözden geçirmesine olanak sağlama için herhangi bir aykırılık konusunda bilgi verilmeli ve böylece başlangıçta kurulmasına esas olan amaçlara etkin bir şekilde hizmet etmesi sağlanmalıdır.
- 3.2.8.2.2.9 ASM seviye 2 ve 3 müzakere kuralları ASM seviye 1'de kurulmuş olan LOA'larda yayınlanmalıdır. Bu kurallar geçici yapıların sınırlarının belirlenebilmesine olanak sağlayan sivil/askeri koordinasyon sürecini, koşulları (faaliyetin niteliği, sivil/askeri koordinasyon kapasitesi vs.) ve şartları (geçici hava sahası sınıflandırması, koordinasyon prosedürleri vs.) açık ve net olarak tanımlamalıdır. İlgili tüm taraflar (sivil ve askeri hava sahası kullanıcıları, ANS sağlayıcı, NM ve bitişik AMC'lar arasındaki koordinasyon bir yandan işletimsel ve emniyet gerekliliklerini yerine getirilmesi ve geçici yapıların yürürlükteki ATFCM önlemleri üzerinde bir etki de bulunmamasını sağlarken diğer yandan mevcut hava sahası yapıları ile tutarlılığı sağlamak amacıyla sağlanmalıdır.

3.2.8.2.3. ASM seviye 2'de geçici yapıların sınırlarının belirlenmesi

- 3.2.8.2.3.1 ASM seviye 1'de oluşturulan kriterlere ve süreçlere göre, AMC'lerin, hava sahası kullanıcılarının gereksinimine süratle ve etkin bir şekilde karşılık vermelerine olanak sağlamak için geçici yapıların sınırlarını kısa süreli ihbarda belirlemeye muktedir olmaları gerekir.
- 3.2.8.2.3.2 AMC'ler hava sahası taleplerinin toplanması, analiz edilmesi ve çelişkilerin karara bağlanması ve hava sahası tahsisi dahil olmak üzere standart prosedürleri uygulamalıdır. Ancak işin tabiatındaki kısa zaman aralığı nedeniyle bu temel prosedürlerin hava sahası kullanıcılarını, ANS sağlayıcılarını, ilgili bitişik AMC'leri ve NM'yi içeren yakın bir koordinasyon süreci ile aynı anda yürütülmelidir.
- 3.2.8.2.3.3 Geçici yolların ve sahaların sınırlarının belirlenmesi için kullanılan metotlar ASM seviye 1'de oluşturulan rehber ilkelere uygun olmalıdır.
- 3.2.8.2.3.4 Bir ortak hava sahası tasarım aracının kullanılması uyumlulaştırılmış hava sahası verisi bilgilerinin değiş tokuş edilmesini garanti etme ve kısa süreli ihbarlı operasyonlar ve bunlarla bağlantılı geçici hava sahası sınırı belirlenmesinin ASM seviye 2'de halihazırda tahsis edilmiş olmakla birlikte henüz gerçekleştirilmeyen diğer faaliyetler tarafından engellenmemesini sağlama konusundaki koordinasyon sürecini kolaylaştırabilir.

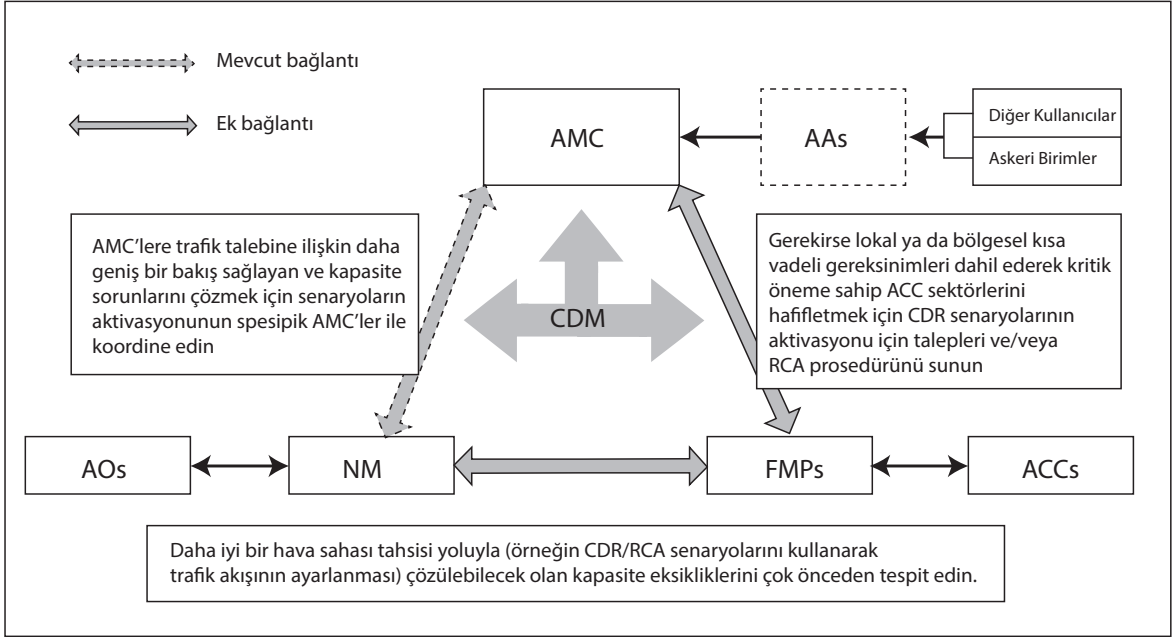
3.2.8.2.4. ASM seviye 3'de geçici yapıların sınırlarının belirlenmesi

- 3.2.8.2.4.1 ASM seviye 1 kriterleri ve süreçlerine göre, ASM seviye 3, hava sahası kullanıcılarının gereksinimlerini daha iyi uyumlaştırılmak ve uçuşların yörüngelerini optimize etme bağlamında trafik akışı gerekliliklerini daha iyi düzenlemek için geçici hava sahası yapılarının sınırlarını gerçek zamanlı olarak belirlemeye muktedir olmalıdır.
- 3.2.8.2.4.2 Yeterli gerçek zamanlı koordinasyon tesisleri (hava sahası tasarım aracı, doğrudan kontrolden kontrole iletişim araçları vs.) gerekli olmalı ve doğru prosedürler ilgili LOA'larda yayınlanmalıdır.
- 3.2.8.2.4.3 Geçici yollar ve sahaların sınırlarını belirlemek için kullanılan yöntemler ASM seviye 1'de oluşturulan ana esaslara uygun olmalıdır.
- 3.2.8.2.4.4 Ortak bir hava sahası tasarım aracının kullanılması uyumlaştırılmış hava sahası verisi bilgilerinin değiş tokuş edilmesine garanti etmeye ve ilgili tüm taraflara geçici yapıların mevcut hava trafiği tablosu üzerindeki etkisini gerçek zamanlı olarak değerlendirme olanağını sağlamaya yönelik koordinasyon sürecini kolaylaştırabilir. Bunun yapılması aynı zamanda yeni hava sahası yapısının ilgili tüm CWP'ler üzerinde otomatik ve aynı anda gösterilmesine olanak sağlar.

3.2.8.3. Hava sahası tahsis süreci

3.2.8.3.1. ASM seviye 2'de dinamik hava sahası tahsis süreci

- 3.2.8.3.1.1 Optimize bir kapasite yönetimi için ön taktiksel ATFCM faaliyetleri ilgili ACC'ler/FMP'ler ile birlikte NM'ye önceden daha iyi bir hava sahası tahsisi yapmak suretiyle çözülebilecek olan kapasite eksikliklerini saptama olanağını sağlar. Bunun ardından, ön taktiksel ASM seviye 2'de, önemli bir kapasite sorunu ya da askeri işletim gerekliliğini çözüme bağlamak için hava sahası konfigürasyonların aktivasyonu (ACC'ler, FMP'ler ile yapılan standart koordinasyona ilaveten) doğrudan NM ve tayin edilen AMC'ler arasında koordine edilir ve onlara genel trafik talebi hakkında daha geniş bir bilgi sağlar.
- 3.2.8.3.1.2 Bununla aynı şekilde, mahalli, alt bölgesel ve bölgesel kısa vadeli ihtiyaçların düzenlenip uyumlaştırılması için daha dinamik bir yol aktivasyonu / hava sahası tahsisinin kullanılması mahalli AMC kararlarının genel trafik durumu üzerindeki etkisini değerlendirmek için AMC'ler, ACC'ler / FMP'ler ve NM arasında daha yakın bir koordinasyona yol açar.
- 3.2.8.3.1.3 Sözkonusu koordinasyon çeşitli sistemler tarafından desteklenerek bunlar arasında aşağıdaki şekil 6'da gösterilen şekilde gerekli bir bilgi alışverişinin yapılmasına olanak sağlar.



Şekil 6: AMC, FMP ve NM koordinasyon süreci

3.2.8.3.1.4 ASM seviye 2'de hava sahaları tahsisi aynı zamanda spesifik kısa süreli ihbara dayalı hava sahaları taleplerine ve/veya yol boyu optimizasyonuna karşılık vermelidir. Bu süreç AMC'nin, böyle azaltılmış bir zaman penceresi (örneğin uçuşlardan önce bir kaç saate kadar) içinde, hava sahalarını ve yol tahsislerini belirlemeden önce yukarıdaki şekil 4'de gösterildiği gibi hala ilgili tüm taraflardan hava sahaları taleplerini toplamasını, koordine etmesini ve değerlendirmesini sağlamalıdır.

3.2.8.3.2 ASM Seviye 3'de Dinamik Hava Sahaları Tahsisi Süreci

3.2.8.3.2.1 AMC seviye 3 hava sahaları tahsisi, bölüm 5.5'de tanımlandığı gibi, AUP/UUP'lerde yayınlanan ASM seviye 2 tahsis kararlarına uygun olarak hava sahaları yapılarının bir aktivasyon/devreden çıkarma sürecidir. Ancak hem ön taktiksel hem de taktik seviyede yürütülebilecek dinamik bir tahsis sürecine ihtiyaç vardır.

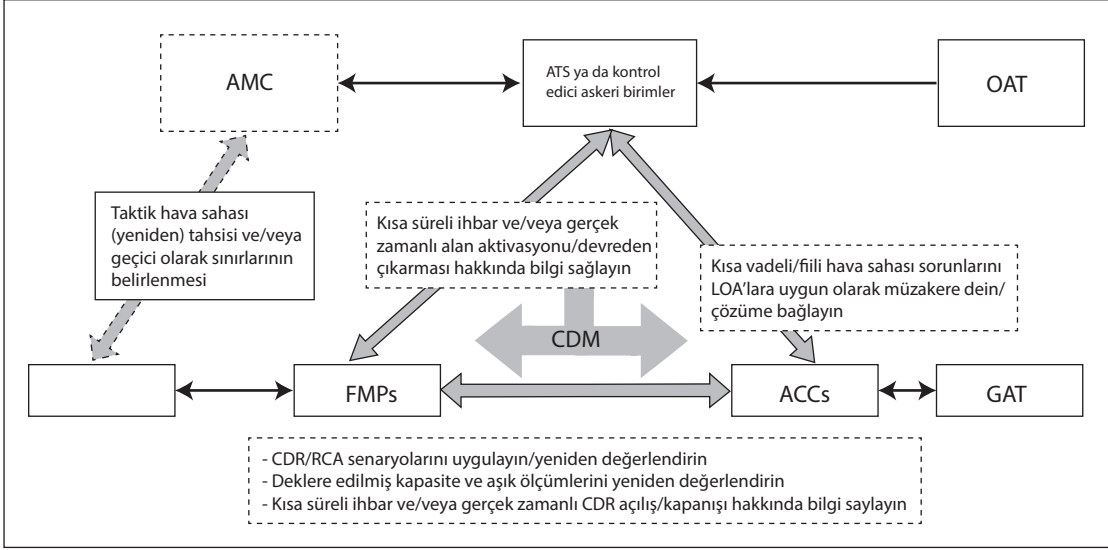
3.2.8.3.2.2 ASM seviye 3'de hava sahaları çok kısa bir süre içinde, yani gerçek zamana mümkün olduğu kadar yakın bir süre içinde talep edilebilir ve sınırları belirlenebilir. Taktik seviyedeki hava sahaları tahsisi, kendi LOA'larında ortaya konulan açık ve net kurallara ve prosedürlere dayalı olarak ilgili sivil ve askeri birimler arasında doğrudan bir şekilde yapılabilir.

3.2.8.3.2.3 ASM seviye 3'de dinamik tahsis süreci, ilgili aktörler arasında aktif bir koordinasyona dayalı olarak işbirliğine dayalı etkin bir karar alma (CDM) sürecinin kurulmasını gerektirir.

3.2.8.3.2.4 AMC zaman penceresinin daraltılması ve ASM seviye 3 tahsisine doğru kayış sorumluluk seviyelerinin bir alçalmasına delalet etmez fakat yalnızca aşağıda sıralanan öğelerde bir değişikliğe atıfta bulunur.

- Müzakere sürecine katılan aktörler
- Mevcut zaman süresi ve
- Havadaki trafiğe bildirim dahil olmak üzere alınan kararın gereken şekilde önceden bildirilmesi.

3.2.8.3.2.5 Aşağıdaki şekil 7’de gösterilen ASM Seviye 3 hava sahası tahsisi karar alma sürecinin hedefi aktörlere tahmin / mevcut durumlar ve birbirlerinin tahditleri, tercihleri ve kapasiteleri hakkında karşılıklı bilgi edinme olanağını sağlamaktır. Bu süreç potansiyel kısa vadeli / fiili hava sahası sorunlarının proaktif bir anlayışla müzakere edilmesini ve çözüme bağlanmasını içerir. Bu süreç yeni ve sistem destekli araçların geliştirilmesini ve/veya mevcut teknik imkanların daha ileri bir seviyeye çıkarılmasını ya da ASM Seviye 2 için saptanmış olanların kapsamının genişletilmesini gerektirir.



Şekil 7: ASM seviye 3’de dinamik hava sahası tahsisi için bir CDM sürecinin kurulması

3.2.8.4 Kısa süre ihbarlı değişikliklerin hava sahası statüsü üzerindeki kısa süreli ihbarlı değişikliklere ilişkin bilgilerin yayılması

3.2.8.4.1. Mevcut AUP/UUP süreci

3.2.8.4.1.1 Bölüm 6’da tanımlanan mevcut AUP/UUP süreci içinde, dinamik hava sahası tahsis kararlarının yayılması B2B servisi için NOP portalı ve eAMI mesajları vasıtasıyla bilginin yayılmasına dayandırılmıştır.

3.2.8.4.1.2 Dinamik hava sahası tahsisine ilişkin bu tür AMC kararları aynı zamanda NM vasıtasıyla, örneğin yeniden yol belirleme önerisi (RRP) mesajları yoluyla potansiyel olarak ilgili olan tarafların kişiselleştirilmiş olarak muhatap alınmasına dayalı olarak doğrudan AO'lara da bildirilir.

3.2.8.4.2. Hava sahası verileri havuzu

3.2.8.4.2.1 Dinamik hava sahası tahsisatından tam olarak yararlanmak ve bilgilerin yayılmasına ilişkin mevcut mekanizmaların sınırlı yönlerinin üstesinden gelmek için “hava sahası verileri havuzu” olarak ortak bir hava sahası verileri havuz sisteminin kurulması gerekir.

3.2.8.4.2.2 ADR Avrupa AIS veri tabanı (EAD) ve NM çevre veri tabanı arasındaki bir bağlantıya dayanmaktadır ve hava sahası kullanıcıları ile ATM sağlayıcıları arasında güncel ve tam olarak doğru hava sahası verilerin depolanması, değiş tokuş edilmesi ve yayılması için işbirliğine dayalı dağıtılmış bir ortam sağlamaya muktedirdir.

3.2.8.4.3. ATM Birimlerinin İletişimi

3.2.8.4.3.1 İlgili tüm ATM taraflarına ve gerekirse NM'ye hava sahasının kısa vadeli tahsisi ve/veya mevcut kullanımına ilişkin güncel bilgileri gerçek zamanlı olarak bildirmeyi sağlamak özellikle gereklidir.

3.2.8.4.4. Kontrolör – pilot iletişimi

3.2.8.4.4.1 Ön taktiksel ve taktiksel zaman çerçevelerinin daha yakın bir şekilde bir araya getirilmesi aynı zamanda dinamik hava sahası tahsis sürecinden kaynaklanan kısa süre ihbarlı ya da gerçek zamanlı hava sahası statüsü değişikliklerinin havadaki trafiği etkin bir şekilde etkileyebileceğine delalet etmektedir.

3.2.8.4.4.2 Şu halde uçuş halindeki kullanıcıları bilgilendirmek için bir süreç oluşturmaya ihtiyaç vardır. Pilotları bu hava sahası değişiklikleri hakkında bilgilendirmek için farklı imkanlar mevcuttur, örneğin bu iş için ayrılmış bir frekans üzerinde AO vasıtasıyla, ATC ve veri linki vasıtasıyla,

3.2.8.4.5. Uçuş Planı Güncellemeleri

3.2.8.4.5.1 Daha genel olarak, hava sahası statüsünde kısa süreli ihbara dayalı olarak ya da gerçek zamanlı olarak meydana gelen değişikliklerden etkilenen uçuş planları üzerinde gerekli güncellemeleri tespit etmek için mevcut uçuş planı işlem ve dağıtım süreçleri, aşağıda sıralanan hususları kapsayacak şekilde FPL işlem için standart kriterlerin kullanımı yoluyla varış hava limanı dahil olmak üzere varış hava limanına kadar olan FPL değişikliklerini sağlamak amacıyla daha ileri bir düzeye yükseltilmelidir.

- IFPS'nin EOBT'ye yakın bir zamandaki (yani EOBT'den önce kararlaştırılmış bir zamana kadar) FPL tadilatları ile ilgili sorumluluğunun açık ve net olarak tanımlanması
- Benzer bir şekilde ilgili ATSU'nun (EOBT'den önceki kararlaştırılmış bir zamandan itibaren) FPL tadilatları konusundaki sorumluluğunun tanımlanması
- Uçuş havada olduğu zaman IFPS'ye başlangıç FPL'sinde bir değişikliği düşünme olanağı sağlayan (Hava limanı ATSU'su dahil) ilgili tüm ATSU'lara bu değişikliği değerlendirme ve geçirme olanağı sağlayan ve bu değişikliğin ilgili adreslere dağıtılmasını sağlayan bir sürecin oluşturulması.

AUP/UUP sürecine dayalı olarak AO'lar uçuş planlarını tamamlanmış bir zamana kadar örneğin, EOBT'den bir saat önce önerilen değişikliklere göre güncellenmelidir. EOBT'den önce kararlaştırılmış bir zamandan sonra AUP / UUP sürecine dayalı olarak meydana gelen herhangi bir değişiklik de ilgili ATSU'ların değerlendirilmesi ve geçirmesi beklenirken uçuş planının yeniden sunulması suretiyle işlem den geçirilebilir. Hava sahası statüsü üzerindeki gerçek zamanlı değişiklikler bir standart mevcut uçuş planı değişikliği süreci izlenerek ATSU'lar vasıtasıyla taktik olarak işlem den geçirilir.

3.3. İŞBİRLİĞİNE DAYALI ULUSLARARASI HAVA SAHASI PLANLAMASI

3.3.1. Genel

- 3.3.1.1 Hava sahası organizasyonu ve yönetiminin, planlama, tasarım, bakım, güncelleme, sivil/askeri koordinasyon, düzenleme ve hava sahası mevzuatının tüm yönleri için ECAC kolektif sorumluluğuna destek olmak için uluslararası bir seviyede daha işbirliğine dayalı bir işleve doğru gelişmesi gerekir. Bunun temel hedefi tüm ECAC hava sahasının hava sahası yapısına hava sahası kullanıcılarının gereksinimlerine daha iyi bir şekilde karşılık vermeyi sağlamak amacıyla optimize etmektir.

3.3.2. Hava sahası Konfigürasyonları

- 3.3.2.1 İşbirliğine dayalı uluslararası hava sahası planlaması açısından hava sahası stratejisi Avrupa seviyesinde CDM sürecini daha iyi bir noktaya çıkarmak için çözüm olarak hava sahası konfigürasyonu kavramını ortaya koymaktadır. Hava sahası konfigürasyonlarının geçici hava sahası rezervasyonları, yol belirleme opsiyonları ve optimize edilmiş yörüngeler ve trafik talebine dinamik olarak adapte edilme kapasitesine sahip olan optimum ATC sektörizasyonu dahil olmak üzere önceden tanımlanmış sabit ve esnek hava sahası yapılarından oluşması gerekir. Hava sahası konfigürasyonlarının belirli bir coğrafi saha ve/veya zaman dilimi için itici stratejik hedeflere bağlı olarak bir CDM süreci vasıtasıyla aktive edilmesi gerekir.
- 3.3.2.2 Hava sahası konfigürasyonlarının hedefi hava sahası ağı seviyesinde (kapasite, uçuş verimliliği, çevresel faktörler gibi) birbirinden farklı stratejik hedeflere karşılık vermektir. Hava sahası konfigürasyonları hava sahasının ve hava sahası ağ yönetimindeki ilerlemelerin sonucu olarak elde edilir. Hava sahası konfigürasyonları (optimum yörüngeler ve terminal hava sahası dahil olmak üzere) hava sahası yapıları ve hava sahası ağı yönetimi arasında daha entegre bir yaklaşım sahalar ve hava sahası ağı yönetiminde daha fazla esneklik bulundurur. Bunun ötesinde hava sahası konfigürasyonları daha stratejik hedeflere karşılık verir (yani talep ve kapasite dengelemenin ötesine giden bir işleve sahiptirler).
- 3.3.2.3 Yol boyu ve terminal yolların bileşimi, optimize edilmiş yörüngeler, hava sahası rezervasyonları ve hava sahası konfigürasyonları için ATC sektörleri yer ve zaman olarak değişkenlik gösteren farklı performans hedeflerine esnek bir şekilde karşılık vermek amacıyla tanımlanır ve birlikte dinamik bir şekilde yönetilir.
- 3.3.2.4 Hava sahası konfigürasyonları ulusal, alt bölgesel (fotoğraf) ve Avrupa hava sahası ağı düzeyinde iş birliğine dayalı entegre karar alma süreçleri vasıtasıyla aktive edilir.
- 3.3.2.5 Hava sahası konfigürasyonlarının amacı uygulanacak belirli bir hava sahası konfigürasyonu için bir metodoloji geliştirirken emniyet, uçuş verimliliği, hava sahası kapasitesi ve çevrenin korunması gibi faktörlerin hesaba katılmasını sağlamaktır.
- 3.3.2.6 Farklı hava sahası konfigürasyonlarına, örneğin aşağıda sıralanan konfigürasyonlara koordineli bir erişime olanak sağlamak için süreçler ve prosedürler geliştirilmelidir:

- a. Hafta sonu yolları
- b. CDR'ler ve diğer yoğun günlerdeki diğer yollar
- c. Sınır geçiş / FIR/UIR sınır uçuşları
- d. Gece yolları
- e. Doğrudan yollar
- f. Serbest rota

3.3.3. Açık denizler üzerinde ASM

- 3.3.3.1 Burada tanımlanan hükümler hava sahasının esnek kullanımının (FUA) uygulanmasına dair EUROCONTROL sözleşmesine tamamlayıcı niteliktedir. (Bölüm 3.3)
- 3.3.3.2 ECAC devletleri tarafından hava sahasının esnek kullanımı kavramı üzerinde varılmış olan anlaşmanın temelini bu anlaşmanın Şikago Konvansiyonu ve onun Annexleri ya da deniz hukukuna dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu ile çelişmemesi oluşturmaktadır. Ne açık denizlerdeki hava sahasına erişim imkanı reddedilebilir ne de devlet hava taşıtları FUA kavramının uygulamasına katılmaya zorlanabilir. Geliştirilmiş olan hiçbir prosedür ya da anlaşma devlet hava taşıtlarının operatörlerinde kendi uçuşlarının herhangi bir şekilde tahdit edileceği şeklinde bir algı yaratmamalıdır. Dolayısıyla prosedürler ve/veya anlaşmalar hava sahasını kullanmanın müzakereler yoluyla yapılmasının ideal bir tutum olduğunu kabul etmelidir; Ancak yalnızca uçuş bildirimini yapılmasının mümkün olduğu ya da işlemsel gerekliliklerin müzakere ya da bildirim yapılmasını önleyebileceği bazı durumlar olabilir.
- 3.3.3.3 Bu el kitabının içerdiği prosedürler FUA kavramının açık denizler üzerinde uygulanması ile ilgili olarak ECAC devletleri için bir dizi ana esaslar niteliğindedir.
- 3.3.3.4 Hava sahası rezervasyonları ile ilgili olarak, açık denizler üzerinde yalnızca D sahaları ICAO Annex 2- Hava Kurallarına uygun olarak oluşturulabilir. Bu bağlamda şu husus kaydedilmelidir ki bu sahaların oluşturulması devletlerin uluslararası sivil havacılığa dahil konvansiyondan Şikago Konvansiyonu ve onun Annexlerinden ya da deniz hukukuna dair 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonundan kaynaklanan hak ve görevlerine hiçbir hanel getirmemelidir. Ancak devletler mümkün olduğu ölçüde ve hava sahasının fiili kullanımına dayalı olarak bu D sahaların esnek yönetimini devreye sokmalıdır.
- 3.3.3.5 FUA kavramı hükümler devletin hava sahası için kullanılan ilkelere uygun olarak açık denizler üzerinde kullanılabilir. Bu şekilde kullanıldığı zaman diğer tüm devletlerin devlet uçaklarının Chicago Konvansiyonunun 3 a ve 3 d maddelerinde tanımlanan şekilde "gerekten saygı" ilkesi çerçevesinde açık denizler üzerinde herhangi bir hava sahasında uçuş haklarını kullanabilecekleri kabul edilmelidir. Ancak devlet hava taşıtlarının mümkün olduğu ölçüde ICAO hükümlerine uymaları gerekir.
- 3.3.3.6 ICAO hükümlerine uygun olarak uçan sivil hava taşıtlarının ve devlet hava taşıtlarının açık denizlerde istisnasız olarak uygulanan Annex 2'nin hükümlerine uymaları gerekir. Özellikle, bir kontrollü uçuş olarak uçmadan önce bir onay alınması gerekliliğine ilişkin olan Annex 2'nin 3.6.1.1 no.lu paragrafının hükümlerine ve hava trafik kontrol hizmetleri sağlayan birim ile iki yönlü bir iletişim kurma gerekliliği hakkındaki 3.6.5.1 no.lu paragrafına riayet edilmelidir.

- 3.3.3.7 Devletlerin, ilave hava sahası kapasitesi sağlamak ve hava taşıtı uçuşlarının randıman ve esnekliğini arttırmak için askeri ya da diğer özel faaliyetler için ayrılmış olan hava sahaları dahil olmak üzere hava sahasının esnek bir şekilde kullanımını sağlamaya yönelik anlaşmalar ve prosedürler oluşturmaları gerekir. Söz konusu anlaşmalar ve prosedürler tüm hava sahası kullanıcılarına söz konusu hava sahasına erişimde bulunma olanağını sağlamalıdır. Uygun olduğu zaman bu anlaşmalar ve prosedürler bir alt bölgesel anlaşma temelinde oluşturulmalıdır.
- 3.3.3.8 Benzer şekilde açık denizler üzerinde CDR'ler ve FRA'ların kurulması için kriterler hükümler hava sahasında bir devletin hükümler olduğu hava sahasında CDR'lar ve FRA'ların kurulmasına ilişkin kriterler ile aynıdır. CDR'lerin kategorize edilmesi ve bunun ardından gözden geçirilmesinin sorumluluğu ASM Seviye 1'e aittir. Buna ilaveten devletlerin, açık denizler üzerindeki faaliyetler nedeniyle, trafik güzergâhının bir CDR dışına alınması ya da bir tehlikeli sahadan kaçınmak için ASM seviye 3 koordinasyonunun yapılması gerekebileceğini de hesaba katmaları gerekir.

3.3.4. Haftasonu yolları sürecine erken erişim

3.3.4.1. Genel

- 3.3.4.1.1 Bu bölümde tanımlanan prosedürler yaz sezonu sırasında yoğun Cuma günleri hafta sonu/şartlı yollara erken erişimi kolaylaştırmak için uluslararası seviyede kararlaştırılmış olup gerekli olduğu zaman, kazanılan tecrübeler ışığında gözden geçirilmektedir.
- 3.3.4.1.2 Hafta sonuna erken erişim (EAW) yolları süreci katılımcı devletler arasında, Mayısın birinci Cuma gününden başlayıp Ekimin son Cuma gününe kadar geçen süre içinde bir senede asgari 26 yoğun Cuma gününe erişim imkanı veren bir genel anlaşmaya dayanmaktadır. Katılımcı devletler pratik olarak mümkün olduğu zaman yoğun Cuma günlerinin sayısını arttırmaya teşvik edilir.
- 3.3.4.1.3 Kararlaştırılmış yoğun cuma günlerinde EAW yolları için uluslararası anlaşmanın ana amacı, AIP'lerde gereken duyuruların yapılması suretiyle hava taşıtı operatörlerini gereken şekilde bilgilendirmek ve onlara bu sebeple spesifik olarak CDR 1 olarak yeniden sınıflandırılmış olan kullanılabilir CDR'ler üzerinde uçuş planlarını önceden yapmalarına olanak sağlamak.
- 3.3.4.1.4 Aşağıda belirtilen kararlaştırılmış prosedürler ECAC devletlerinin tümü için geçerli olmakla birlikte katılan devletler arasında, bu devletlerin AIP'lerinde yayınlanan şekilde varılmış olan anlaşma aşağı yöndeki devletleri hafta sonu yollarını kendi hava sahalarında erken bir zamanda kullanma konusunda süreklilik arama konusunda cesaretlendirmelidir.

3.3.4.2. Kararlaştırılmış Prosedürler – Hafta sonu Yollarına Erken Erişime dair Uluslararası Anlaşma

- 3.3.4.2.1 Avrupa çapında EAW sürecini kolaylaştırmaya yönelik uluslararası anlaşmaya katılmak isteyen ECAC devletlerinin her biri yaz sezonu sırasında her yıl askeri (asgari) 26 yoğun cuma gününde haftasonu yollarına erken erişime olanak sağlayan kararlaştırılmış prosedürlere ilişkin kararını kendi ulusal avnilerindeki (ENR) yayınlar vasıtasıyla AO'lara ve ATSU'lara bildirir.
- 3.3.4.2.2 İlaveten ulusal AIP (ENR) uluslararası erken erişim anlaşmasında içerilen CDR'lerin listesini, bunların kategorilerinin kararlaştırılmış cuma günlerinde CDR 2'den 1000 UTC'ye yükseltilmesi kararı ile birlikte içermelidir.
- 3.3.4.2.3 3.3.4.4 şikkında tanımlandığı şekilde istisnai sapmalar olmadığı sürece kararlaştırılmış cuma günlerinin ve bunun yanında herhangi bir diğer yoğun günlerin listesine dahil edilmiş olan CDR 1'in kullanılabilirliği 1000 UTC'den itibaren sürekli uçuşu planlanabilir yollar olarak telakki edilmelidir. Kullanıcılara sağlanan ilave kullanılabilirlik bakımından trafiğin yolunun herhangi bir taktik yeniden belirlenmesinden kaçınılmalıdır.

3.3.4.3. Kararlaştırılmış prosedürler – Ulusal farklılıkların yıllık olarak bildirilmesi

- 3.3.4.3.1 Bir sonraki yaz sezonu için müşterek 26 yoğun cuma gününden bir ya da daha fazlası için EAW yolları katılımcı bir devlette kullanılamaz ise ya da ilgili CDR'lerin listesinin tadil edilmesi gerekiyor ise ulusal farklılıkların, ilgili her bir devlet tarafından yayınlanan ortak bir formata sahip bir AIP eki tarafından yaz sezonundan önceki mart ayının başlarında AO'lara ve ATSU'lara bildirilmesi gerekir.
- 3.3.4.3.2 Böyle bir durumda ilgili devletler arasındaki gerekli koordinasyon sürecini EUROCONTROL web sitesi üzerindeki EAW web tabanlı uygulama vasıtasıyla yerine getirilmesi gerekir. Gerekli zaman spesifik bir koordinasyon düzenlemesi uygulamaya konulabilir.

3.3.4.4. Kararlaştırılan prosedürler – istisnai sapmalar

- 3.3.4.4.1 Katılımcı devletlerin HLAPB'si yoğun Cuma günleri için erken erişim düzenlemelerinin sivil ya da askeri faaliyetlerinin spesifik ihtiyaçları nedeniyle iptal edilebileceği istisnai şartları belirleyebilir.
- 3.3.4.4.2 Bu şartlar altında 48 saat önceden bir NOTAM'ın gönderilmesi gerekir ve bu iptal istemine ilişkin bilgilerin iptal edilen yoğun Cuma gününden önceki Perşembe gününde ulusal AUP'da tekrarlanması gerekir.

3.3.5. Diğer ilave yoğun dönemlerle ilgili düzenlemeler

3.3.5.1. Genel

- 3.3.5.1.1 Bu bölümde tanımlanan prosedürler yoğun Cuma günleri dışındaki yoğun askeri ve sivil dönemleri ele almaya yönelik hava sahası yönetimi süreçlerini kolaylaştırmayı hedefler

3.3.5.2. Büyük bir askeri tatbikler ile ilişkili yoğun dönemler

- 3.3.5.2.1 Katılımcı devletler yaz dönemindeki yoğun günleri EUROCONTROL web sitesi üzerindeki EAW web tabanlı uygulama vasıtasıyla NATO NATMC'ye bildirmek suretiyle büyük askeri tatbikatların bir yıl önceden planlanmasına yardımcı olmalıdır (örneğin 2012 yaz döneminde yapılacak askeri tatbikatın 2010 yılının sonlarında bildirilmesi)
- 3.3.5.2.1 Ulusal ASM seviye 1 askeri makamları önceden yapılan bu bildirimini hesaba katarak, bir sonraki yaz döneminde sivil trafiği etkileyebilecek olan dolayısıyla ilgili şebeke uçuşları planına dahil edilmesi gereken (önemli ulusal ve uluslararası askeri tatbikatlar dahil olmak üzere) yoğun askeri dönemleri saptayacaktır.

(a) TARİHLER	(b) TATBİKATLAR	(c) İLGİLİ SAHA
11-25 Mart 2008	STRONG RESOLVE	Norveç ve Polonya
5-19 Mayıs 2008	ARDENT GROUND	Almanya
6-17 Mayıs 2008	ELITE	Güney Almanya
Mayıs 2008	DYNAMIC MIX	Batı Akdeniz İspanya
18-29 Haziran 2008	CLEAN HUNTER	Kuzey Avrupa Güney
3-14 Eylül 2008	NATO AIR MEET	Avrupa
Ekim 2008	DESTINED GLORY	Doğu Akdeniz/Yunanistan

Şekil 8: Yoğun askeri dönemlerin fiktif örnekleri

3.3.5.3. Diğer yoğun günler için ASM düzenlemeleri

- 3.3.5.3.1 Hava sahası kullanımının etkinliğinin artırılmasına ilaveten uluslararası EAW sürecine katılan devletlerin her biri, önceden öngörülen kapasite sorunlarını çözüme bağlamak için, hava sahası konfigürasyonlarına saptanmış koordineli erişimin aktivasyonunun kararlaştırılabileceği diğer yoğun günleri tespit edebilir.
- 3.3.5.3.2 İlgili devletler bir dizi diğer yoğun günler üzerinde anlaşmaya varmak için gerekli olan herhangi bir koordinasyonu EUROCONTROL web sitesi üzerindeki EAW web tabanlı uygulama ya da muayyen bir koordinasyon düzenlemesi ile gerçekleştirmelidir.
- 3.3.5.3.3 Diğer yoğun günlere ilişkin mutabakat ve koordinasyon süreci bu yılın mart ayının başlarında ASM seviye 1'de bir kere tamamlandıktan sonra ilgili devletler AMC'lerine gerekirse askeri makamlar ve komşu AMC'ler ile koordinasyona ilişkin açık ve net prosedürleri sunmalıdır.
- 3.3.5.3.4 Diğer yoğun günlerden önceki günde ilgili AMC'ler bir sonraki gün hava sahası tahsisi için nihai mutabakat aramak için gerekirse, mahalli prosedürlere uygun olarak kendi askeri makamları ve komşu AMC'ler ile bağımsız olarak danışırlar.

3.3.6. Sınır geçiş / FIR / UIR sınır operasyonları

3.3.6.1. Genel

- 3.3.6.1.1 Sınır geçiş FIR/UIR sınır operasyonlarının (CBO) amacı bir ya da daha fazla devlet tarafından uluslararası sınırlar çapında ya da bir devletin hükümrânlığı altındaki hava sahası dahilinde oluşturulmuş olan bir saha dahilinde yürütülen faaliyetleri kapsayan bir süreç oluşturmaktır.
- 3.3.6.1.2 CBO süreci ulusal hava sahası rezervasyonu (TRA/TSA) veya hava sahası tahditi (D/R) için gereklilikleri, tümüyle bir devletin hükümrânlığı altında bulunan bir hava sahası içinde kurulmuş ancak komşu bir devlet ya da devletlere bitişik olan, bir sınırın her iki yanında kurulu sahaların (sınır geçiş sahaları, CBA'lar) tahsisi ve paylaşılan kullanımı ve bunun yanında AMC yönetilebilir D ve R sahaları dahil olmak üzere mevcut yeniden tahsis edilmiş ya da yeni geliştirilen TRA'lar / TSA'ların paylaşılan bir kullanımı yoluyla rasyonel hale getirecektir.
- 3.3.6.1.3 Sınır geçiş / FIR sınır uçuşları uygulamak isteyen devletler için düzenleyici ve prosedürel farklılıkları hafifletmek için gerekli işbirliğini oluşturmak amacıyla resmi anlaşmalar yapmak gereklidir. Bu anlaşmalar ilgili tüm hukuki işletimsel ve teknik hususları (yani hükümrânlık, savunma, operasyonlar, çevre ve arama ve kurtarma) sivil ve askeri uçuşlar arasında bir ayırma yapmak için ortak bir dizi kriterleri ortaya koymalıdır.
- 3.3.6.1.4 CBO'yu uygulamak isteyen devletler arasında oluşturulacak çerçeve anlaşma aşağıda sıralanan faktörleri hesaba katmalıdır:
- ATS'nin sağlanması için sorumluluk
 - SAR sorumluluğu
 - ATS prosedürleri ve ortak dil
 - SSR kodunun tahsisi
 - Uçuş tipi (VFR ya da IFR)
 - Katılan hava taşıtlarının maksimum sayısı
 - Uyumlaştırılmış koordinasyon prosedürleri ve uçuş planı verilerinin değiş tokuşu
 - İletişim
 - Hava savunma bildirim prosedürleri
 - Ortak AMC prosedürleri
 - Planlama/programlama prosedürleri, ilgili AMC'ler ile ilişkiler
 - Aktivasyon/devreden çıkarma prosedürleri, ilgili ACC'ler ile ilişkiler
 - Öncelik kuralları
 - ATS vakalarını raporlama prosedürleri
 - Çevresel konular

- 3.3.6.1.5 İlgili Devletler yukarıda belirtilen ana esaslar ve kriterlere uygun olarak bir CBA oluşturduktan TRA/TSA ya da yönetilebilir D ya da R sahalarını paylaşarak kullanma konusunda anlaşmaya vardıktan sonra aşağıda sıralanan kullanım kriterleri üzerinde anlaşmaya varmalı ve bunları açık ve net olarak tanımlamalıdır: .
- İlgili devletlerin ulusal tatillerini dikkate alarak faaliyet dönemleri
 - Kontrol sorumluluğu ve ATC sektörizasyonu ile bağlantılı ATS'yi sağlama izni verilmiş olan ATS sağlayıcıları
 - Paylaşılan CBA/TRA/TSA ya da D ya da R sahalarında trafiği yönetmelerine izin verilmiş olan diğer birimler (örneğin hava savunma birimleri)
 - Paylaşılan CBA/TRA/TSA ya da D ya da R sahalarını maksimum sayıda katılımcı hava taşıtını kullanmalarına izin verilen hava sahası kullanıcıları
 - Ortak bir dilin kullanılması
 - Uçuş tipi (VFR, IFR) dahil olmak üzere kontrol prosedürleri, SSR kodu tahsisi ve paylaşılan CBA/TRA/TSA ve D ya da R sahaları ile ilişkili ATC ve/veya hava savunma prosedürleri:
 - Evrin halindeki uçuşlar
 - Geçiş halindeki uçuşlar
 - Giriş/aşağı çıkış yapan uçuşlar
 - Paylaşılan CBA/TRA/TSA ya da D yada R sahaları dahilinde bağımsız olarak faaliyet gösteren uçuşlar tarafından izlenmesi gereken prosedürler (örneğin UAS)
 - Paylaşılan CBA/TRA/TSA ya da D ya da R sahalarındaki trafik ile bunları çapraz geçen trafik arasındaki ya da sahaların içindeki trafik ile sahaların civarından geçen trafik arasındaki ayırma kriterleri
 - Zorunlu ATS araçları (yani birincil radar ikincil radar frekans kapsamı vs.)
 - Zorunlu koordinasyon araçları (yani doğrudan kontrolörden kontrolöre iletişim, radar ve uçuş planı verilerinin değiş tokuş edilmesi vs.)
 - ATS'nin sekteye uğraması durumunda beklenmedik durum prosedürleri ve
 - ASM Seviye 2/3'ten ASM Seviye 1'e ATS vaka raporlama prosedürü

3.3.6.2. Sınır Geçiş Sahaları (CBA'lar)

- 3.3.6.2.1 Bir sınırın her iki yakasındaki hem ulusal TRA'lar/ TSA'lar hem de D ve R sahaları için gereklilikleri rasyonelize etme imkanı mevcut olduğu zaman ilgili devletler bir sınır geçiş saha (CBA) oluşturmak suretiyle sınır civarındaki sahada bulunan hava sahası ve yol yapılarını optimize etmeye çalışmalıdırlar. Bu görev, herhangi bir sınır tahditi olmaksızın hem GAT hem OAT operasyonlarına yarar sağlayacak bir şekilde mümkün olan durumlarda bağlantılı CDR'ler ile ya TRA'lar / TSA'lar ya da AMC yönetilebilir D ve R sahaları şeklinde sözkonusu CBA'ları kurmak suretiyle yerine getirebilir.
- 3.3.6.2.2 CBA'nın birden fazla devletin kullanıcıları tarafından kullanılacağı beklenir. Bu hava sahasının potansiyel kullanıcılar arasında tahsis edilmesi sorununu çözüme bağlamak için bu tahsisten sorumlu olan AMC'lerin ilgili ulusal idareler arasında anlaşma yoluyla kararlaştırılmış ve anlaşmada ortaya konulmuş olmak üzere ASM seviye 1'de tanımlanmış bir dizi kesin öncelik kurallarına sahip olmaları gerekir.

- 3.3.6.2.3 İlgili devletler arasında oluşturulacak çerçeve anlaşmanın, 3.3.6.1.4 şıkında listesi verilen genel faktörler yanında CBA ile ilgili konuları ele saha ve aşağıda sıralanan spesifik faktörleri hesaba katmaları gerekir:
- ATS delegasyonu
 - Hava sahası sınıflandırması
 - ATC sektöriizasyonu
 - Sivil ve askeri uçuşlar arasında ayrılma kriterleri
 - CBA'ların alt bölümlerine ayrılma imkanı
- 3.3.6.2.4 Yukarıda belirtilen ana esaslar ve kriterlere uygun olarak bir CBA kurulduktan sonra ilgili devletler CBA kullanım kriterleri üzerinde mutabakata varmalı ve bu kriterleri net olarak tamamlamalı ve eğer mümkünse ICAO hükümlerine uygun olarak bir ortak hava sahası sınıflandırması yapma hususunu ele almalıdır.
- 3.3.6.2.5 İlgili AMC'ler arasında, kararlaştırılmış ve öncelik kuralına ve bununla bağlantılı bir zaman tablosuna göre, rezervasyonların planlanmasını, hava sahası talebini ve tahsis ve aktivasyon / devreden çıkarma prosedürlerini içeren ortak bir AMC süreci oluşturulmalıdır. AUP/UUP yayını uyumlu hale getirmek ve NM ile olan ilişkiyi basitleştirmek için baş AMC kavramı uygulanmalıdır.

3.3.6.3. TRA/TSA ve D ya da R Sahalarının Paylaşımı

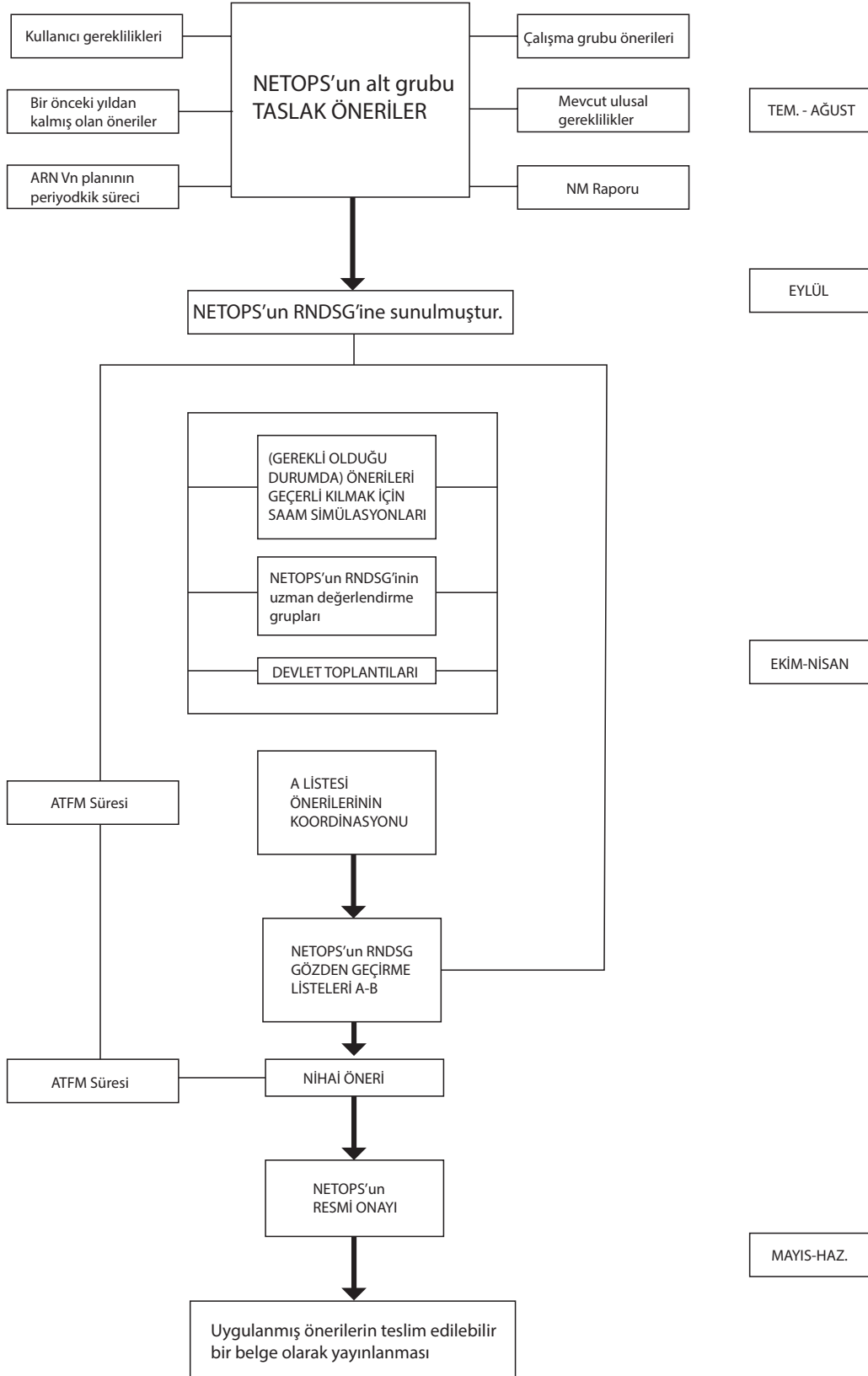
- 3.3.6.3.1 AMC yönetilebilir D ve R sahaları dahil olmak üzere ulusal TRA'lar/TSA'ların kullanımını bunları birden fazla devletin kullanıcıları arasında rasyonelleştirme imkanı mevcut olduğu zaman ilgili devletler mevcut hava sahasından en iyi şekilde istifade etmek amacıyla hava sahasının bu paylaşımına olanak sağlayan gerekli anlaşmaları oluşturmalıdırlar.
- 3.3.6.3.2 Bu sahalardan sorumlu çok ulustan kullanıcılar arasında paylaşılan bu TRA/TSA ya da AMC yönetilebilir D ve R sahalarının tahsisi işlemi ASM seviye 1 sözleşmesinde ortaya konulmuş olan bir dizi kesin öncelik kuralları ile desteklenmelidir.
- 3.3.6.3.3 Sınır geçiş / FIR / UIR sınır uçuşları için CBA'lar, TRA'lar/TSA'lar ve D ya da R sahalarını iki ya da daha fazla komşu devlet arasında paylaştırmaya yönelik ortak prosedürler geliştirilmeli ve bu şekilde ortak hava sahası yönetim kuralları (örneğin işlevsel hava sahası bloku) ve bu şekilde ortak hava sahası yönetim kuralları (örneğin işlevsel hava sahası bloku) uygulamak amacıyla işbirliğine dayalı kendi ulusla hava sahası planlama süreçlerini birleştirmek isteyen devletlere bir fırsat tanınmalıdır.
- 3.3.6.3.4 İlgili devletler arasındaki çerçeve anlaşması 3.3.6.1.4 şıkında listesi verilen genel faktörlerin yanında, askeri olarak aşağıda sıralanan spesifik faktörleri ele almalıdır:
- Gerekliyse bir baş AMC'nin tayin edilmesi
 - OAT transit geçiş prosedürleri
 - Diplomatik onay prosedürü
 - ATS'nin sağlanması için sorumluluk
 - Sivil ve askeri uçuşlar arasında ayırma kriterleri
 - Açılış / Kapanış bilgilerinin yayılması, (örneğin paylaşılan hava sahası verileri repositorisi)
 - Eğer mümkünse hava sahası sınıflandırması hakkında farkındalık

3.3.6.4. Sınır Geçiş CDR'ler

- 3.3.6.4.1 Devletler hava taşıtlarının ulusal sınırlardan geçişini kolaylaştırmak için uzman EURO-CONTROL yol ağı geliştirme alt grubu (RNDSG) dahilinde meydana gelen işbirliğine dayalı planlama sürecine göre sınır geçiş CDR'ler oluşturacaklardır.
- 3.3.6.4.2 Komşu devletler arasındaki bu işbirliği süreci söz konusu CDR'lerin kategorize edilmesini, uçuş seviyelerini ve planlanan kullanılabilirliklerinin büyük ölçüde uyumlulaştırılmasına olanak sağlayacaktır.
- 3.3.6.4.3 CDR birden fazla AMC'nin sorumluluk sahası içinden geçeceği için ilgili AMC'lere bir münferit CDR'nin uyumlulaştırılmış kullanılabilirliğinin koordinasyonuna ilişkin sorumluluklarını yol bazında bir baş AMC'ye devretmelerine olanak sağlayan ortak bir AMC prosedürü oluşturulmalıdır.

3.3.7. ATS yol ağı ve diğer hava sahası yapılarının geliştirilmesi

- 3.3.7.1 ATS yol ağı ve diğer hava sahası yapılarının geliştirilmesi hava sahası konfigürasyonlarının başarılı bir şekilde tanımlanması ve uygulanması için bir dizi mümkün kılıcı faktör olarak telakki edilmelidir.
- 3.3.7.2 OAT transit yollar sistemi dahil olmak üzere serbest rota operasyonları hava sahası, sürekli ATS yolları ve CDR'lerin planlanması ve kurulması ve bunun yanında askeri olarak rezerve edilmiş ya da ayrılmış hava sahasının (TRA/TSA/CBA) planlanması ve kurulması ulusal ve uluslararası düzeyde Avrupa çapında koordine edilen ve işbirliğine dayalı bir süreç çerçevesi dahilinde yerine getirilir.
- 3.3.7.3 Serbest rota uçuşları hava sahası dahil olmak üzere mevcut ve gelecekteki ATS yolu ve diğer hava sahası yapıları ağının planlanmasının optimize edilmesi ilk olarak ulusal ASM seviye 1 koordinasyon süreci yoluyla gerçekleştirilir.
- 3.3.7.4 Bu optimizasyon işlemi uzman NETOPS Ekibi alt grupları dahilinde gerçekleşen işbirliğine dayalı planlama sürecine uygun olarak yapılmalıdır.
- 3.3.7.5 Serbest rota uçuşları hava sahası, CDR'ler ve CDR/Yol belirleme senaryoları ve askeri eğitim sahalarının (TRA/TSA/CBA) kullanılması dahil olmak üzere yıllık ulusal hava sahası gözden geçirme çalışmasının trafik akışlarının sürekli yönetiminde saptanan eksiklikleri hesaba katacak bir şekilde her bir yaz sezonundan sonra gerçekleştirilmesi gerekir. Bu eksikliklerin çözüme bağlanması için yapılan öneriler NETOPS ekibi yapısı vasıtasıyla koordine edilmelidir. (Bakınız Şekil 9 ve Annex 2) ATFCM süreci ile tutarlılığa özel bir dikkat gösterilmelidir.



Şekil 9: ATS güzergah şebekesi üzerindeki kısa vadeli iyileştirmeler için yıllık periyodik süreç

3.4. ASM SEVİYE 2'DE HAVA SAHASI TAHSİSİ İÇİN ASM SEVİYE 1'DE ULUSAL VE ULUSLARARASI SÜREÇLER

3.4.1. CDR kavramı ve geçici hava sahası tahsisi (TAA) süreci

- 3.4.1.1 Hava sahasının ASM Seviye 2'de AMC'ler tarafından ön taktiksel tahsisi işlemi, işbirliğine dayalı ASM / ATFCM sürecini yürütmek amacıyla CDR'ler ve TRA'lar/TSA'ların FMP'ler ve NM ile yakın bir koordinasyon içinde aktive edilmesi yoluyla gerçekleştirilir.
- 3.4.1.2 Üç farklı CDR kategorisi içinde, her ikisi de günlük bazda olmak ve ASM seviye 1'de ortaya konulmuş olan öncelik kuralları ve müzakere sürecine uygun olmak üzere AMC'ler tarafından yalnızca CDR 1'ler kapatılabilir ve CDR 2'ler tahsis edilebilir.
- 3.4.1.3 Bir AMC, işletimsel ya da hava şartları ile ilgili mülahazalara bağlı olarak, FMP'ler ve NM ile yeterli bir koordinasyon yaptıktan sonra ve ASM seviye 1'de belirtilen ana esaslara uygun olarak bir CDR'nin kullanılabilirliği ya da AMC yönetilebilir sahaların tahsisi hakkındaki yayınlanmış AUP kararını UUP yayını yoluyla tadil edebilir. Tadilat ve değişiklik hava sahası tahsisi için yeni bir geçici talep şeklinde de olabilir. Bu aşağıda sıralanan öğeler dahil olmak üzere çeşitli konuların dikkate alınmasını gerektirir:
- TRA/TSA'nın içinde bulunduğu hava sahası içine erişimin kontrolü
 - Yürürlükteki ATFCM önlemleri üzerindeki herhangi bir ters etki
 - EAUP/EUUP'deki ilgili bilgilere dayanarak hava sahası içinden uçmayı planlamış olan GAT/OAT üzerindeki herhangi bir önemli etki
 - ATS hava sahası sınıflandırması üzerindeki olası etki

3.4.2. Serbest rota uçuşları hava sahası ve geçici hava sahası tahsisi (TAA) süreci

- 3.4.2.1 ASM seviye 2'de serbest rota uçuşları hava sahası işletim gerekliliklerinin ön taktiksel olarak belirlenmesi, işbirliğine dayalı ASM/ATFCM sürecini gerçekleştirmek üzere FMP'ler ve NM ile yakın bir işbirliği içinde TRA'lar/TSA'ların aktivasyonu, giriş/çıkış noktası çiftlerinin belirlenmesi ve herhangi bir önceden belirlenmiş yol belirleme yoluyla gerçekleştirilir. İdeal olarak bu koordinasyon entegre AMC / FMP işlevi vasıtasıyla gerçekleştirilmelidir.
- 3.4.2.2 Bir AMC, işletimsel ya da hava ile ilgili mülahazalara bağlı olarak, FMP'ler ve NM ile yeterli bir koordinasyon yaptıktan sonra ve ASM seviye 1'de belirtilen ana esaslara uygun olarak, AMC yönetilebilir sahaların statüsü hakkındaki yayınlanmış AUP kararını UUP'lerin yayını yolu ile tadil edebilir. Bu değişiklik hava sahasının tahsisi için yeni ve geçici bir talep şeklinde de olabilir. Bu aşağıda sıralanan hususlar dahil olmak üzere çeşitli hususların dikkate alınmasını gerektirir:
- TRA/TSA'nın bulunduğu hava sahası içine erişimin kontrolü
 - Yürürlükteki ATFCM önlemleri üzerindeki herhangi bir aksi etki
 - EAUP/EUUP'deki ilgili bilgilere dayanarak hava sahası içinden uçmayı planlamış olan GAT/OAT üzerindeki herhangi bir önemli etki
 - ATS hava sahası sınıflandırması üzerindeki olası etki

3.4.3. Hava sahasının AMC tarafından ön taktiksel tahsisi için ASM seviye 1'de öncelik kuralları ve müzakere sürecinin oluşturulması

- 3.4.3.1 Sivil/askeri ve askeri/askeri nitelikteki birbiriyle çelişen taleplerin uzun uzadıya müzakere edilmesini önlemek üzere ASM seviye 1'in öncelik kuralları oluşturması gerekir
- 3.4.3.2 ASM Seviye 1 CDR talepleri bağlantılı TRA'lar / TSA'lar ile çeliştiği zaman açık ve net öncelik kuralları oluşturmalıdır.
- 3.4.3.3 Hava sahası planlaması ve tahsisinde tahmin edilebilirliği ve istikrarı daha ileri bir düzeye çıkarmak amacı ile öncelik kuralları konulmalıdır. Bu nedenle önceden koordinasyon yapmak suretiyle oldukça önceden planlanmış olan faaliyetler normal olarak kısa vadeli taleplere göre önceliğe sahip olmalıdır.

3.5. ASM SEVİYE 3'DE HAVA SAHASI KULLANIMI İÇİN ASM SEVİYE 1'DE ULUSAL ve ULUSLARARASI SÜREÇLER

- 3.5.1 Sivil ve/veya askeri ATS birimleri ve/veya kontrol edici askeri birimler, işletimsel ya da hava şartları ile ilgili mülahazalara bağlı olarak, bir CDR'nin kullanılabilirliği ya da bir TRA/TSA'nın tahsisi hakkındaki yayınlanmış AUP / UUP kararlarını yeterli koordinasyonu yaptıktan ve ASM seviye 1 ana esaslarına uygun olarak ASM seviye 3'de tadil edebilir. Bu kural serbest rota uçuşlar hava sahası bakımından hava sahası kullanılabilirliği için de eşit derecede geçerlidir. Değişiklik hava sahası tahsisi için yeni ve geçici bir talep şeklinde de olabilir. Bu, aşağıda sıralananlar dahil olmak üzere çeşitli faktörlerin dikkate alınmasını gerektirir:
 - a. TRA/TSA'nın içinde bulunduğu hava sahası içinde erişim kontrolü
 - b. Yürürlükteki ATFCM önlemleri üzerindeki herhangi bir ters etki
 - c. AUP/UUP'lerdeki ilgili bilgilere dayanarak hava sahası içinden uçmayı planlamış olan GAT/OAT üzerindeki herhangi bir önemli etki
 - d. ATS hava sahası sınıflandırması üzerindeki olası etki
- 3.5.2 TRA dahilindeki faaliyetin mahiyeti ve ASM seviye 3'de etkin / sivil / askeri koordinasyon imkanlarının bulunması CDR'lerin aktif TRA içinden emniyetli bir şekilde kullanılmasına olanak verdiği zaman bir CDR ve onunla bağlantılı TRA'nın aynı anda kullanılması mümkün olabilir.

BÖLÜM 4. ÖN TAKTİKSEL HAVA SAHASI YÖNETİMİ (ASM SEVİYE 2)

4.1. GENEL

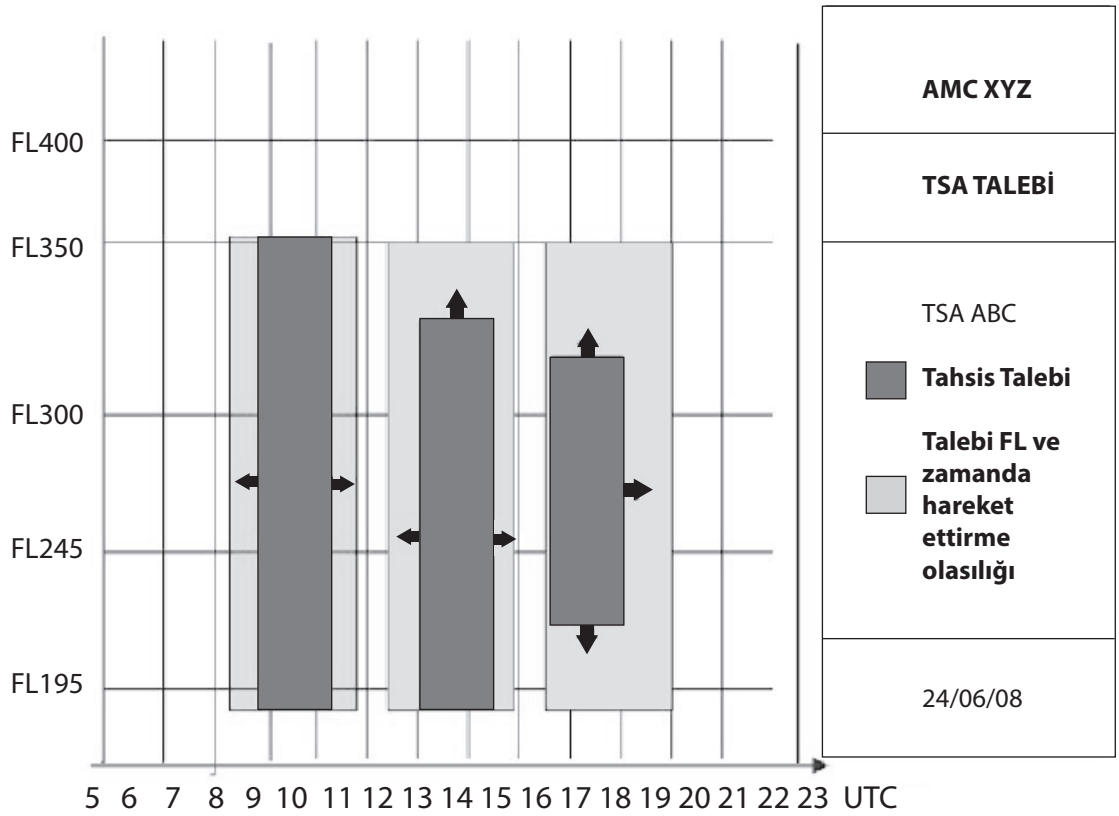
- 4.1.1 ASM Seviye 2'de ön taktiksel ASM hava sahasının ulusal ve alt bölgesel AMC'ler vasıtasıyla günlük bazda yönetimini ve geçici tahsisini içerir.
- 4.1.2 Hava sahasının tahsisi o hava sahasını tahsis etme ayrıcalığı o hava sahasının hükümranlılığı altında bulunduğu ya da yargı yetkisi altında bulunduğu devlete aittir. Açık denizler üzerinde ya da hükümranlılığının kime ait olduğu belirlenmemiş hava sahasında ATS sağlama sorumluluğunu kabul eden bir sözleşme tarafı devlet ICAO standartları ve tavsiye edilen uygulamalarını (SARP'lar) kendi yargı yetkisi altında bulunan hava sahası için kabul edilmiş uygulamalar ile tutarlı bir şekilde uygulayabilir.
- 4.1.3 Devletler kendi hava sahalarını günlük bazda yönetmek üzere müşterek sivil ve askeri AMC'ler kurabilirler ve onları yetkilendirebilirler. ASM'ye ilişkin ulusal ana esaslar çeşitli ulusal ve uluslararası düzenlemeleri hesaba katarlar. Devletler AA'ları ve FMP'ler / ACC'leri AMC'ye hava tahsisi yapılması için talepte bulunma, AMC tarafından başlatılmış olan müzakere ve koordinasyon sürecine katılma ve tahsis edilmiş CDR'leri, TRA'ları / TSA'ları, CBA'ları ve diğer tahsis edilmiş hava sahalarını gereğine göre kullanma yetkisini verebilir.
- 4.1.4 Mümkün olduğu zaman AMC ve FMP işlevleri birleştirilmelidir.
- 4.1.5 HLABP AMC'nin takdir yetkisi ve otoritesinin derecesini belirler. AMC'lere daha üst otoritelere başvurma gereksinimini asgariye indirecek bir şekilde yeterli yetki verilmiştir. İki ya da daha fazla devlet tarafından kurulan alt bölgesel AMC'ler (yani FAB) ilgili devletlerin hava sahasında uluslararası sınırlar ve/veya FIR/UIR sınırları üzerinde ön taktiksel hava sahası yönetimi için sorumluluğa sahiptir.

4.2. HAVA SAHASI TALEPLERİ – ONAYLANMIŞ KURULUŞLAR (AA'lar)

- 4.2.1 AMC tarafından yönetilmek / tahsis için uygun olan TRA'lar / TSA'lar, CBA'lar ya da R ya da D sahalarını kullanmak isteyen kuruluşları temsil eden birimler (örneğin filolar) AA'lar olarak tanımlanmıştır ve bu kuruluşlar ilgili ulusal makam tarafından yetkilendirilir. AA'lara AMC tarafından tahsis edilecek hava sahası için müzakerede bulunma izni verilmiştir. AA'lar hava sahası taleplerini AMC'ye sundukları zaman emniyet en önemli nokta olmalıdır.
- 4.2.2 AA'ların aşağıda sıralanan hususları yerine getirmeleri beklenir:
- Hava sahası kullanım faaliyetlerinin sunumunun önceden planlanması ve bu şekilde hava sahasını kullanım için ihtiyacın faaliyetten önceki gün AMC'lere bildirilmesinin mümkün olması
 - Önerilen faaliyetten bir gün önce (D-1) hava sahası kullanımı ve tahsisi taleplerinin AMC'ye sunulması

- c. Faaliyetin yapılacağı gün hava sahası kullanımının AMC'nin hava sahası tahsisine uygun olmasının sağlanması
- d. Artık gerekli olmayan herhangi bir hava sahası tahsisinin iptal edilmesi. Bilgiler, ulusal prosedürlere uygun olarak bir UUP'nin ilan edilmesi için AMC'ye ve ilgili ACC'ye iletilir.
- e. Bir UUP'nin ilanını AMC ile koordine etmek suretiyle daha önce ilan edilmiş hava sahası tahsisinin değiştirilmesi
- f. Bir UUP'nin ilan edilmesi için, hava sahası tahsisi için yeni bir talebin AMC'ye sunulması

4.2.3 Hava sahası kullanımı için talepler, talebi zaman ve uçuş seviyeleri açısından hareket ettirmek imkanıyla birlikte belirli bir zaman dilimi sırasında gerekli blok bir hava sahası olarak sunulabilir. Bunun bir örneği Şekil 10'da sunulmuştur.

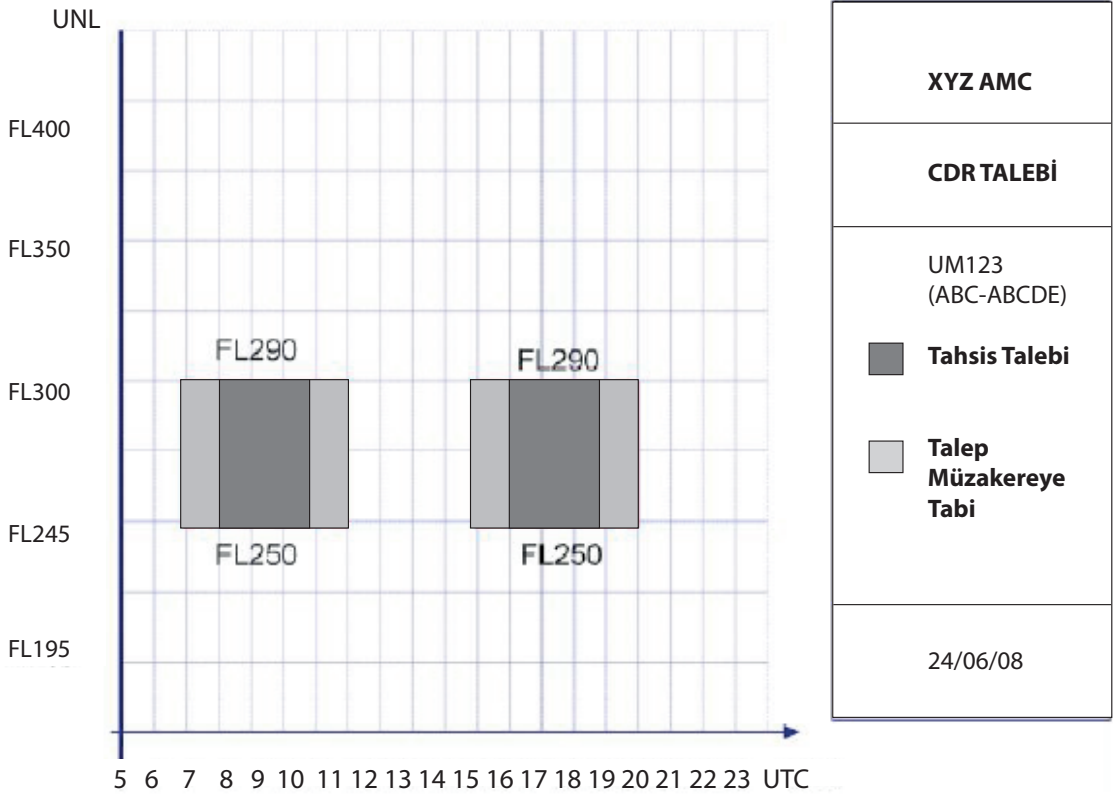


Şekil 10: TRA/TSA Talebin Örneği

- 4.2.4 Hava sahasının modüler bir dizayna sahip olması durumunda talep yalnızca ilgili faaliyetler için gerekli olan sayıdaki modülleri içermelidir.
- 4.2.5 Talepler 24 saatlik bir zaman dilimini kapsamalıdır.

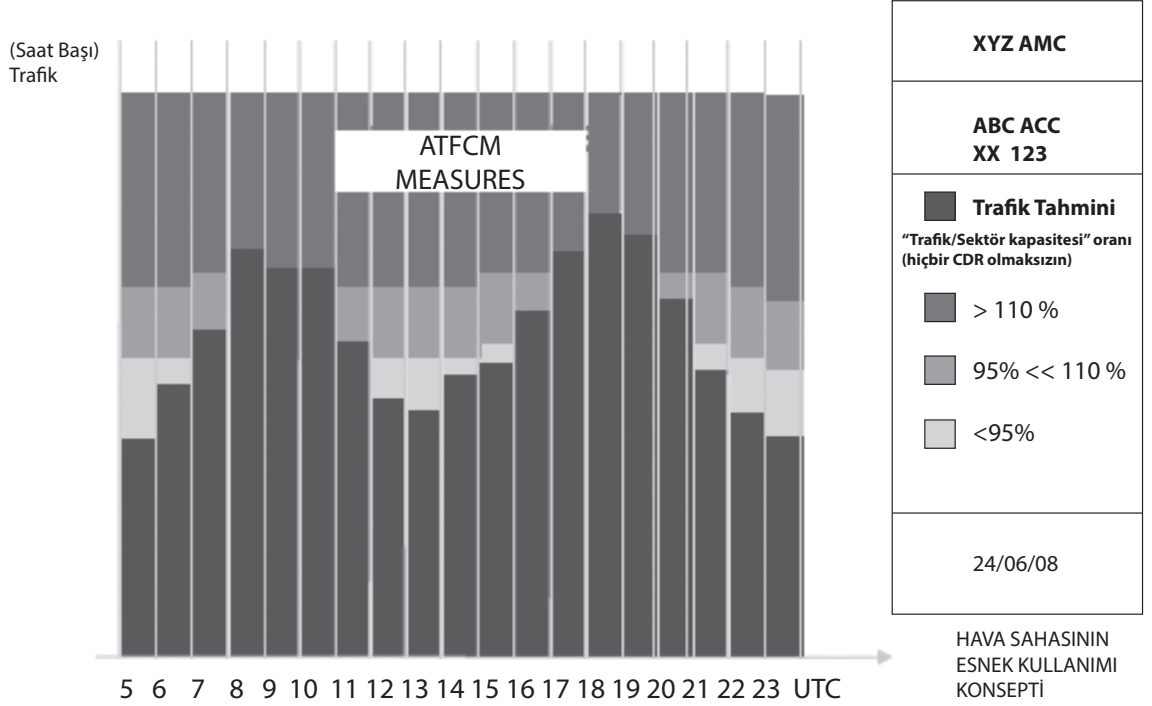
4.3. CDR TALEPLERİ – ACC'ler / FMP'ler

- 4.3.1 CDR'ler için talepler, normal olarak ön taktiksel ATFCM aşamasında NM ile koordinasyon halinde ve FMP'ler / ACC'ler tarafından saptanan kapasite gereksinimlerine dayalı olarak kapasite gereksinimlerine dayandırılır.
- 4.3.2 İlgili FMP'ler / ACC'ler NM ile koordinasyon halinde aşağıda sıralanan hususları yerine getirmelidir.
- Operasyonların yapılacağı gün için trafik tahmininin değerlendirilmesi
 - Yetersiz ATC kapasitesine sahip sahaların saptanması
 - CDR 2 için talepler üzerinde anlaşmaya varma
 - En uygun sektör konfigürasyonu üzerinde anlaşmaya varma
 - ATFCM önlemleri için gereksinim üzerinde anlaşmaya varma
- 4.3.3 FMP'ler ACC'ler ön taktiksel AFTCM koordinasyon sürecinin ve sektör kapasitesi, ekipman durumu, işletimsel tahditler ve yeterli mevcudiyeti gibi ilgili tüm ATC faktörlerini dikkate almanın bir sonucu olarak CDR 2'lerin aktivasyonu için bir talebi ilgili AMC'lere sunarlar. CDR 2 talepleri beklenen kapasite eksikliğini gösteren trafik tahminleri ile birlikte sunulur. Bu tür CDR talepleri ve trafik tahminlerinin örnekleri sırasıyla şekil 11 ve 12'de sunulmuştur.



Şekil 11: CDR Talebi Örneği

UNL



Şekil 12: GAT Trafik Tahmini Örneği

- 4.3.4 Koordinasyon verimliliğini iyileştirmek için AMC ve FMP işlevlerinin mümkün olan durumlarda entegre edilmesi gerekir.
- 4.3.5 Trafik talebi CDR 2, FMP'ler/ACC'lerin aktivasyonunu gerektirmiyorsa CDR2 talebini iptal edin ve durumu AMC'ye bildirin

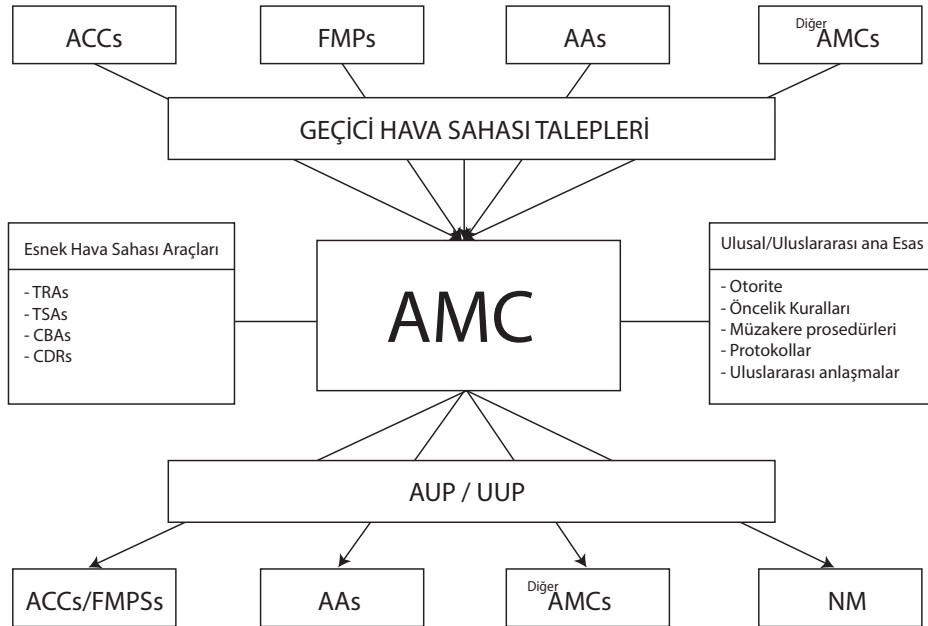
4.4. TAHDİTLİ / TEHLİKE SAHALAR – AZALTILMIŞ FAALİYETİN BİLDİRİLMESİ

- 4.4.1 Devletler bazı R ve D sahalarının tayin edilmiş hava sahası yöneticileri ya da kullanıcılarının kendilerinin bir sonraki gün için planlanmış faaliyetleri hakkında ilgili AMC'ye bildirimde bulunmasını talep edebilirler. Bu bildirim bir odak noktası olarak AMC'ye tüm hava sahasının kullanımının farkında olma olanağını ve keza AMC'ye R ve D sahanındaki herhangi bir azaltılmış faaliyet dönemini AUP/UUP'nin azaltılmış hava sahası tahditleri (R ya da D) DELTA listesinde yayınlama olanağını sağlar.

4.5. HAVA SAHASI YÖNETİM HÜCRELERİ (AMC'LER) – HAVA SAHASI TAHSİSİ

4.5.1. Genel

- 4.5.1.1 AMC'ler HLABP tarafından konulmuş olan hava sahası tahsis öncelikleri, müzakere kural-ları ve protokollere uygun olarak faaliyet gösterirler. Ulusal ya da alt bölgesel AMC'ler ASM seviye 2'de ulusal ve uluslararası ASM odak noktaları olarak hareket ederler, sivil – askeri ve uluslararası koordinasyonu daha ileri bir seviyeye çıkarırlar ve hava sahasını esnek kullanı-mı sağlayacak bir şekilde yönetirler.
- 4.5.1.2 AMC'ler ön taktiksel ASM seviye 2 hava sahası tahsis ve yönetim operasyonlarını kararlı, zamanında ve etkin bir şekilde yürütürler ve birbiriyle çelişen hava sahası taleplerini ve ASM seviye 2 sorunlarını çözüme bağlarlar. (Bakınız Şekil 13) ECAC devletlerinde AMC'lerin askeri seviyedeki yetkilerinin uyumlulaştırılması gerekir. Böyle bir uygulama onlara ASM seviye 2 işlevlerini etkin bir şekilde yerine getirme olanağını sağlayacaktır. Ancak bu uyum-lulaştırma işlemi devletlerin kendi AMC'lerine daha fazla yetki devretmelerini ve onların ek işlevler ifa etmelerine izin vermelerini engellemeyecektir.
- 4.5.1.3 İlave ayrılmış hava sahası gerektiren ve oldukça önceden planlanan geniş ölçekli askeri tat-bikatlar gibi önemli faaliyetler ASM seviye 1 koordinasyonuna tabidir. Bunun ardından söz-konusu faaliyetler AIS yayını tarafından bildirilecektir. Ancak devletin ASM teşkilatına bağlı olarak, hava sahası kullanımının randımanını arttırmak amacıyla AMC seviyesinde ilave bir koordinasyon gerçekleştirilebilir.
- 4.5.1.4 AMC AUP'un ilanı vasıtasıyla tahsis sürecini tamamladıktan sonra hava sahası tahsisi üze-rinde değişiklik yapılması gerekli olabilir. Hava sahası tahsisi üzerindeki değişiklikler gün-cellenmiş bir AUP (UUP) vasıtasıyla AMC tarafından yapılır ve herhangi bir iptali ya da değişiklikleri ya da yeni talepleri içerir.



Şekil 13: Hava Sahası Yönetim Hücresi Operasyonları

4.5.2. Sorumluluklar

4.5.2.1. AMC'ler hava sahasının esnek kullanımının (FUA) uygulanması için EUROCONTROL şartları L2-AAOP-01-1), belirtilen şekilde günlük bazda ASM seviye 2 hava sahası tahsisi ve yönetiminden sorumludur.

Özellikle hava sahası yönetim hücreleri aşağıda sıralanan görevleri yerine getireceklerdir:

Alıntı:

- a. Hava sahası yönetim hücreleri ASM Seviye 2 koordinasyonu için ulusal ve gerektiğinde uluslararası günlük odak noktası olarak hareket edecektir.
- b. Hava sahası yönetim hücreleri, önemli askeri tatbikatlar, hava şovları vs. gibi önemli faaliyetler ile ilgili olarak ASM seviye 1'de alınan hava sahası tahsis kararları dahil olmak üzere geçici olarak hava sahası ayrılmasını gerektirebilecek hava sahası taleplerini toplayacak ve analiz edecektir. Hava sahası yönetim hücreleri
- c. Hava sahası yönetim hücreleri trafik talebi tahmini ATC kapasite sorunların ve FMP'den alınan beklenen gecikmeye dair bilgilerle birlikte CDR kullanılabilirlik taleplerini analiz edecektir.
- d. Hava sahası yönetim hücreleri ilgili tüm bilgilerden faydalanmak suretiyle birbiriyle çelişen TSA/TRA ve CDR taleplerini çözüme bağlayacaktır.
- e. Hava sahası yönetim hücreleri birbiriyle bağdaşmayan ya da çelişkili hava sahası taleplerini onaylanmış öncelikleri, yeniden müzakere imkanını, yeniden planlama ya da ayırma gibi vasıtaları kullanarak çözüme bağlayacaktır.
- f. Hava sahası yönetim hücreleri sınır geçiş CDR'lerin uyumlulaştırılmış kullanılabilirliğini sağlamak için komşu AMC'ler ile gerekli koordinasyonu yapacaktır.
- g. Hava sahası yönetim hücreleri akış yönetimi için tek merkezi birim, ACC/FMP'ler ve diğer onaylanmış kuruluşlardan gelecek herhangi bir ilave yardım talebine karşılık verecek ve keza başlıca ATS yollarındaki tutarsızlıklardan doğan sorumluluklara ve beklenmedik hadiselerle karşılık gereken karşılığı verecektir.
- h. Hava sahası yönetim hücreleri toparlama, koordinasyon, analiz, müzakere ve karar süreçlerinin tamamlanmasından sonra ulusal TSA/TRA ve CBA'ların tahsisi hakkında karar verecektir.
- i. Hava sahası yönetim hücreleri CDR 2'yi kurulu prosedürlere uygun olarak ve asgari bir saatlik süre için aktive edecektir. CDR 1 statüsüne sahip aynı yolun kullanılabilirliğinin uzatılması sözkonusu olduğu zaman hiçbir zaman sınırı olmayacaktır.
- j. Hava sahası yönetim hücreleri bağlantılı TSA'lar/ TRA'lar ve/veya AMC-yönetilebilir D ve R sahalarında faaliyetin bildirilmesi ile bağlantılı olarak ASM seviye 2'de gerçek zamanlı olarak muamele edilmesi gereken CDR1'lerin geçici olarak kapanması hakkında ASM seviye 1'de ortaya konulan kriterlere uygun olarak karar verebilir.
- k. Hava sahası yönetim hücreleri hava sahası tahsisini AUP'u ACC/FMP'ler dahil bitişik AMC'ler ve AA'lara iletmek ve keza CIAM vasıtasıyla NM'ye iletmek suretiyle duyurup ilan edecektir. AUP bir sonraki gün saat 06:00 ile ondan sonraki gün 06:00 arasındaki dönemi (0600 artı 1 0600) kapsamak için mümkün olduğu kadar kısa bir süre içinde ve en geç saat 15:00 UTC Kış itibariyle ortak bir formatta yayınlanır.

- l. Hava sahası yönetim hücreleri AA'lardan mevcut AUP'ta halihazırda hazırlanmış olan TSA/TRA iptalleri konusunda uçuş gününde daha güncel bilgi toplayacak ve bu bilgileri analiz edecektir.
- m. Hava sahası yönetim hücreleri gerekirse, uçuş gününde, ilave rezervasyonlar, mevcut AUP'un geçerlilik süresi sırasında hava sahası tahditlerinin kaldırılması gibi bilgileri içeren UUP'leri yayınlayacaktır. 4.8 şıkkında tanımlanan prosedürler UUP'nin yayınlanması ile UUP'nin öngördüğü herhangi bir hava sahası yapısı değişikliğinin fiilen başlaması arasında geçmesi gereken hazırlık süresini tanımlamaktadır.
- n. Hava sahası yönetim hücreleri hava sahası tahsisinin bir sonradan analizine katılacaktır.
- o. Hava sahası hücreleri yetkili oldukları durumlarda bazı seviye 3 koordinasyon görevlerini yerine getireceklerdir.

(Alıntının Sonu)

Not 1: k)'de atıfta bulunulan ortak format bölüm 6'da detaylı şekilde tanımlanmıştır.

Not: 2: n)'de atıfta bulunulan süreç 4.8.3'de tanımlandığı gibi farklıdır.

- 4.5.2.2 Listesi yukarıda verilen AMC'lerin sorumlulukları ve FMP'lerin sorumlulukları tutarlı bir lokal şebeke değerlendirmesi ve müteakip öneriler (AUP, UUP, sektör konfigürasyonu, aşık düzenlemesi için talep vs.) ile sonuçlanan tutarlı ve daha etkin bir işbirliğine dayalı ASM / AFTMC karar alma süreci elde etmek için birleştirilmiştir.
- 4.5.2.3 ASM seviye 1'de oluşturulan kriterlere göre CDR1'lerin bilinen kullanılamazlığının yada ön taktiksel seviyede karar verilen kullanılamazlığının kapanmış ATS yollarının "BRAVO" listesindeki ulusal AUP'larr / UUP'lar içinden FMP süreci için ulusal AA'lar ve ACC'ler ile ilgili AO'lara duyurulmak üzere yayınlanması gerekir.
- 4.5.2.4 Kullanılamazlık bilgilerinin yalnızca AA ve ATS birimleri için sözkonusu olduğu ve AO'lar tarafından uçuş planlaması önlemlerini gerektirmeyen ASM seviye 3'de ele alındıkları zaman AUP / UUP'de tanımlanan bilgiler onlara CIAM yoluyla değil diğer mahalli bildirim vasıtaları yoluyla dağıtılacaktır.
- 4.5.2.5 CDR1'in kapanışları, emniyet amacıyla, halihazırda önceden gerekli AIS bildiri ile yayınlanmış olan kararın bir tekrarı olarak EAUP /EUUP / eAMI'de yayınlanır ve günlük ulusal AUP/UUP'larda kapanmış ATS yollarının "BRAVO" listesinde ve bunun yanında sürekli yolların herhangi diğer kapanması için tekrarlanır.
- 4.5.2.6 AMC'lere, hava sahası tahsisi konusundaki nihai kararlarını kolaylaştırmak amacıyla, hava sahası tahsisi taleplerini değerlendirebilmeleri için yeterli sistem desteği sağlanmalıdır.
- 4.5.2.7 AMC'ye ilgili tüm ortaklar (AA'lar, FMP'ler, NM ve diğer AMC'ler) ile iletişimlerini / koordinasyonu kolaylaştırmak için gerekli olan iletişim donanımları sağlanmalıdır.
- 4.5.2.8 İlâveten NM ile (örneğin CIAM vasıtasıyla) iletişim sağlanır ve bu olanak AMC'ye AUP/ UUP'leri yayınlama olanağını sağlarken NM'ye de EAUP / EUUP'yi NOP portalı üzerinde yayınlama ve EAMI sağlayıcısı üzerinden postalama olanağını sağlar.

4.5.3. Baş AMC Kavramı

- 4.5.3.1. Baş AMC kavramı CBO kapsamı içinde ya da komşu devletler arasındaki herhangi bir sınır geçiş karşılıklı bağımlılık çerçevesinde işletimsel nedenlerle ne zaman gerekli olursa o zaman uygulanmalıdır.
- 4.5.3.2. Baş AMC kavramı AMC'nin CBA'ların tahsisi ve/veya CDR'lerin uyumlulaştırılmış kullanılabilirliğinin koordinasyonu için sorumluluklarının yol bazında devredilmesine dayalıdır. Bunun AUP / UUP'lerin yayınlanması sürecini uyumlulaştırması ve NM ile koordinasyon ile tek bir irtibat noktasına sahip olunması ile sonuçlanması gerekir.
- 4.5.3.3. Baş AMC kavramı kararlaştırılmış öncelik kurallarına ve bunlarla bağlantılı bir zaman tablosuna göre oluşturulmalıdır.
- 4.5.3.4. ECAC devletleri AMC anlaşmalarının geliştirilmesi için bir dizi ana esaslar bütünü olarak bir AMC koordinasyon LOA şablonu mevcuttur. Tüm uluslararası AMC LOA'larının içEA-Uplerinin sorumluluğu ilgili devletlere aittir.

4.6. UZATILMIŞ TATİL DÖNEMLERİ VE ÖZEL ETKİNLİKLER

- 4.6.1 Uzun süreli bir tatil dönemi sırasında askeri operasyonların önemli derecede azaltılması öngörülmüş ise bazı CDR 2'ler ASM seviye 1 kararı üzerinde CDR 1 olarak yeniden sınıflandırılabilir.
- 4.6.2 Operatörleri bilgilendirmek ve onlara mevcut CDR'ler içinden uçuş planlarını önceden hazırlama olanağını sağlamak amacıyla, uzatılmış tatil döneminden önce mümkünse en azından 7 gün önce bir NOTAM (bakınız şekil 14) tanzim edilmelidir. Bundan etkilenen ve listesi NOTAM'da verilen CDR'lerin tanımı ile ilgili bölüm ve uçuş seviyelerini içerecektir.

Başvuru zamanı: 01/12/08 10:51
Başlangıç zamanı : 011045
Variş Yeri:
AFTN göndereni:
Mesaj Metni:
(A____/01 NOTAMN
Q)
A) ????? B) 0112211500 C) 0201020600
E) BUNDAN SONRA LİSTESİ VERİLEN CDR2 YOLLARI CDR1 OLARAK KABUL EDİLİR VE YUKARIDA BELİRTİLEN DÖNEM ZARFINDA UÇUŞ PLANLAMASI İÇİN SÜREKLİ OLARAK KULLANILABİLİR OLACAKTIR.
UG109 KOK/DK/KHR 195/460
UJ158 BAM/ UNO 250/460

Şekil 14: NOTAM örneği

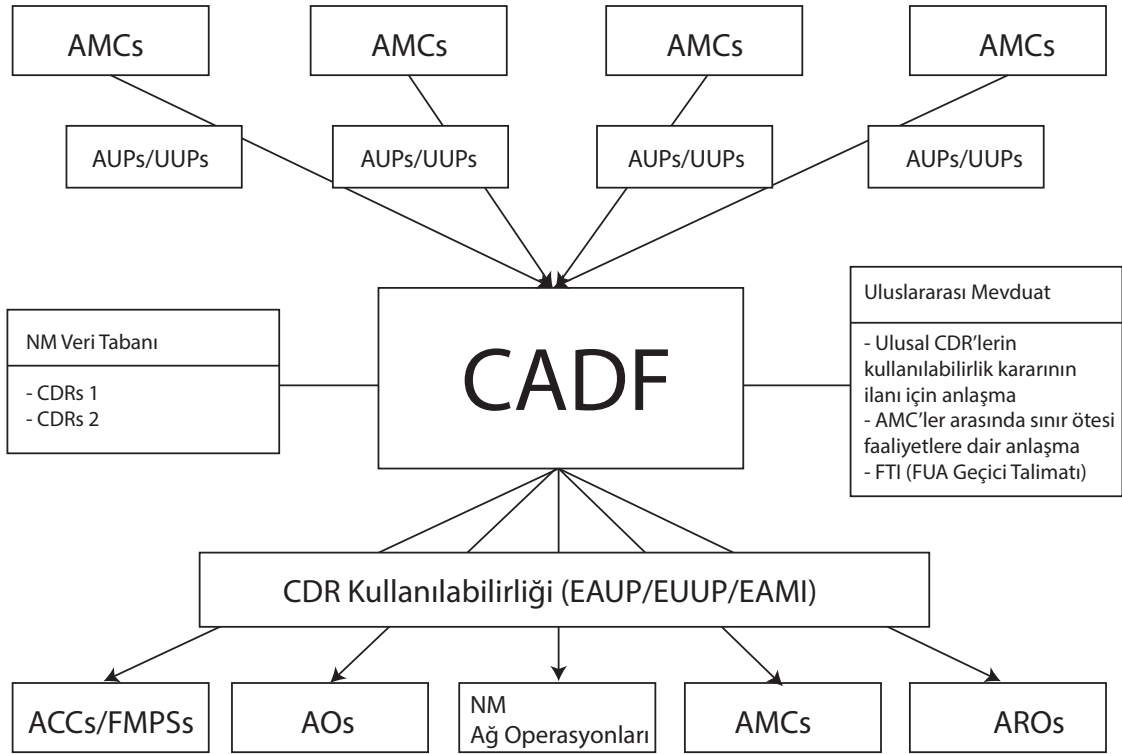
- 4.6.3 NOTAM'a alternatif olarak CDR 2'nin tatil dönemleri sırasında CDR1 olarak yeniden sınıflandırmasına dair bilgi 6.1.4 şıkkında tanımlanan talimatlara göre doğrudan AIP'de tanımlanabilir
- 4.6.4 Uzun süreli bir tatil dönemi sırasında askeri operasyonların önemli derecede azaltılması öngörüldüğü zaman bazı CDR'ler, AIS yayınlarına (örneğin NOTAM, AIP Ekleri) tabi olarak CDR 1 olarak yeniden sınıflandırılabilir ve mümkünse bir AIRAC döngüsü bildirimi önceden sağlanmalıdır. Bu prosedür özel hadiseler olması durumunda ya da diğer sivil ya da askeri gereklilikler öyle gerektirdiği zaman da uygulanabilir.
- 4.6.5 Komşu devletler arasında sınır geçiş karşılıklı bağımlılık olması durumlarında bundan etkilenen yollar ve zamanlar uygun olduğu zaman baş AMC tarafından koordine edilecektir.
- 4.6.6 Bu CDR'ler CDR 1 statüsüne sahip oldukları zaman ve tanımlanmış dönemler sırasında CDR 1 prosedürleri ve özellikle de CDR1'in kapanması ile ilgili prosedürler geçerli olacaktır.

4.7. ULUSLARARASI İŞLEVLER

4.7.1. Ağ Yöneticisi (NM)

- 4.7.1.1 FUA Kavramının etkin bir şekilde uygulanması AMC hava sahası tahsislerinin etkin, zamanında ve doğru bir şekilde yayınlanmasını gerektirir. ECAC devletleri, 7 Temmuz 2011 tarihli ve 677/2011 tarihli komisyon yönetmeliğinde tanımlandığı şekilde NM tarafından yerine getirilen bir merkezi ASM seviye 2 hava sahası yönetim işlevinin gerekliliğini kabul etmişlerdir.
- 4.7.1.2 Hava sahasının esnek kullanımının uygulanmasına dair EUROCONTROL tanım özelliklerinde (L1-APPC/01-02, L1 – APPC-03 ve L1-APPC-03-01), tanımlanan gerekliliklere uygunluğu sağlamak için NM ve AMC'ler arasında yazılı bir anlaşma ya da düzenleme imzalanmalıdır. Annex 11'de bu amaç için kullanılacak standart bir LOA sunulmaktadır.
- 4.7.1.3 Önerilen LOA aynı zamanda, EAUP'un NOP portalı üzerinde yayınlanması için CIAM sisteminin gerek duyduğu tüm AUP'ların yayınlanmasını sağlamak için NM ve her bir AMC arasında uygulanması gereken beklenmedik durum prosedürlerinin bir tanımını da içerir. UUP'ların zorunlu olmaması nedeniyle devletler tarafından talep edilmedikçe hiçbir spesifik beklenmedik durum prosedürü öngörülmemiştir; bu durumda LOA'nın bu spesifik prosedürlerin bir tanımını sağlaması gerekir.
- 4.7.1.4 NM şebeke değerlendirmesini yapmak için taslak AUP'lar / UUP'ları toplar ve bunları analiz eder. NM gerektiği zaman, şebeke değerlendirmesini hesaba katarak öneriler bulunmak için ilgili AMC'ler ve/veya FMP'ler ile koordinasyon gerçekleştirir. NM, AMC'ler tarafından alınan nihai karara dayalı olarak AUP ve UUP'yı toplar birleştirir ve Avrupa AUP / UUP'sini, B2B servisini kullananlar için NOP portalı ve hava sahası yönetim mesajı (eAMI) üzerinde yayınlar. Rezerve edilmiş / tahditli saha planları ile ilişkili bilgilerin yayınlanması 4.7.1.2'de tanımlanan LOA'nın imzasına tabi olacaktır; aksi takdirde bu yayına erişim imkanı yalnızca yetkili olanlar ile tahditli olacaktır. NM özellikle aşağıda belirtilen hususları yerine getirecektir.
- AUP'lar ve UUP'lerin toplanması, toparlanması ve analiz edilmesi
 - "Sınır Geçiş" CDR 2'lerin kullanılabilirliğindeki süreklilikte geri kalan herhangi bir boşluğu tespit edecek ve (NOP portalı ve eAMI'de) yalnızca FIR / UUR sınırının her iki tarafında müşterek olarak erişilebilir olan CDR 2'leri yayınlayacaktır.

- c. NM, AMC'ler ile koordinasyon tamamlandıktan sonra mevcut CDR'lerin listesi ile birlikte EAUP/EUUP'lar ve eAMI'yi derler. İlaveten EAUP/EUUP'lar ve eAMI CDR 1 ya da sürekli ATS yol kapanışları hakkında bilgiler içerir.
 - d. NM 1500 UTC yaz ve 1600 UTC kış itibariyle, B2B hizmetini kullananları bilgilendirmek amacıyla EAUP'u NOP portalı ve eAMI üzerinde yayınlayacaktır.
 - e. NM CDRnin kullanılabilirliğine ilişkin bilgilerin NM operasyonları içinde hesaba katılmasını sağlar.
- 4.7.1.5 NM ulusal hava sahası ile ilgili kararlar / bilgilerin yayınlanması için ECAC devletleri tarafından yetkilendirilmiştir.
- 4.7.1.6 Ulusal / alt bölgesel AMC'ler hava sahası tahsisi için sorumludur. NM ATC kapasite sorunlarını çözüme bağlamak için muayyen AMC'ler ile koordinasyon gerçekleştirebilir.



Şekil 15: Merkezi Hava sahası işlevi Operasyonları

4.7.2. Hava taşıtı operatörlerinin (AO'lar) FUA sorumlulukları

4.7.2.1. Genel

- 4.7.2.1.1 AO'ların, mevcut CDR'ler ya da FRA ortamındaki mevcut hava sahasının avantajından yararlanmak için uçuş planlarını mevcut en ileri bilgileri hesaba katarak sunmaları gerekir. Uçuş planları yol değişikliklerini ve belirli bir uçuşa ait CDR'lerin kullanımını içermelidir. Uçuş planı, serbest rota operasyonlar hava sahası için uçuş yörüngesini içermelidir. Bu planlar "entegre başlangıç uçuş planı işlem sistemi" (IFPS) vasıtasıyla ilgili kuruluşlara bildirilmeli ve kumandayı elinde bulunduran pilota sunulmalıdır.

4.7.2.2. CDR'ler1

- 4.7.2.2.1 CDR'ler1 AIP'lerde yayınlandıkları zaman esnasında sürekli ATS yolları olarak planlanabilir. Bir CDR'nin kısa süreli bir ihbar ile kullanılamazlığı durumunda hava taşıtı taktik olarak ATC tarafından muamele edilecektir. Hava taşıtı operatörlerinin böyle bir olası yeniden yol belirlemenin ve/veya AIP'in "notlar" sütunundaki her bir CDR için yayınlanan alternatif ATS yollarının kullanımının sonuçlarını dikkate almaları gerekir.
- 4.7.2.2.2 Uçuş planının yeniden doldurulmasını gerektiren herhangi bir CDR 2 kapanması önceden (örneğin NOTAM yoluyla) uygun bir bildirimde bulunmak suretiyle yayınlanır ve emniyet nedenleriyle AUP / UUP'da yayınlanır ve EAUP / EUUP tarafından tekrar operatörlere bildirilir, B2B servisini kullananlar için NOP portalı ve eAMI vasıtasıyla yayınlanır. Böyle bir durumda bundan etkilenen dönem zarfında CDR1 kısmını kullanan herhangi bir uçuş planının IFPS kullanıcılar el kitabında ortaya konulan prosedürlere uygun olarak iptal edilmesi ya da değiştirilmesi gerekir. Bir CDR1 kapanması iptal edildiği zaman mevcut olanı iptal etmek / yenilemek için yeni bir NOTAM gereklidir. CDR1 kapanışını "BRAVO" listesinden iptalini yayınlamak için en uygun UUP kullanılmalıdır.

4.7.2.3. CDR'ler 2

- 4.7.2.3.1 CDR'ler 2 üzerindeki uçuşlar yalnızca CDR'ler AUP / UUP vasıtasıyla kullanılabilir. hale getirildiği zaman planlanabilir. Bu bakımdan UUP AUP'da ve/veya daha önceki UUP'lar da kullanılabilir olarak beyan edilmiş olan CDR 2'nin kapanmasını da bildirebilir. Kapanış işlemi (mevcut) CDR 2'nin daha önceki AUP / UUP'un "ALPHA/Listesinden silinmesi suretiyle bildirilir ve EAUP / EUUP'a AOler tarafından bildirilir ve B2B servisini kullananlar için NOP portalı ve eAMI vasıtasıyla bildirilir. AOler, aynı zamanda, mevcut CDR'ler 2'nin spesifik kullanımı ile ilgili ilave bilgiler için ulusal AIP'lere ve ATFCM bildirim mesajlarına (ANM'ler) de başvurmalıdır.
- 4.7.2.3.2 Bir operatör kullanılabilir CDR'ler2'nin avantajından yararlanmak istediği zaman ya da ANM kendisinden belirli bir CDR 2'yi kullanmasını talep ettiği zaman bireysel bir uçuş planı sunulmalıdır. Bu plan madde 15'de izlenmesi öngörülen mevcut CDR'ler 2'yi içermelidir. Bu şartlar altında herhangi bir bağlantılı RPL IFPS kullanıcıları el kitabında ortaya konulmuş olan prosedürlere uygun olarak iptal edilecek ya da değiştirilecektir.

Not: RPL sistemi bir yol bir CDR bölümünü içerdiği zaman hiçbir hata ortaya çıkarmayacaktır. CDR yollarının bu kontrolü, RPL IFPS'ye üretildiği zaman EOBT'tan 20 saat önce yerine getirilecektir.

- 4.7.2.3.3 Hava taşıtı operatörleri ya da uçuş planlama kuruluşlarının uçuş planlaması sistemlerinin CDR'lerin kullanılabilirliğine ilişkin bilgilerin otomatik olarak işlemde geçirilmesini sağlamak üzere eAMI'yi AIXM formatında işlemde geçirmeye muktedir olmaları gerekir. (B2B servisi).
- 4.7.2.3.4 İlaveten ve AO'lara yol belirleme opsiyonlarının değerlendirilmesinde yardımcı olmak amacıyla NM tarafından bir "hava taşıtı operatörü "farzedilen" yeniden yol belirleme" işlevi (AOWIR) oluşturulmuştur. (Bakınız paragraf 4.7.5).
- 4.7.2.3.5 CDR 2 kullanımını önleyen bir AFTMC slotu durumunda uçuş planının mevcut bir ATS yolunu kullanmak için değiştirilmesi gerekir. Gözden geçirilen FPL revize edilmiş bir AFTMC slotu ile sonuçlanabilir.

4.7.2.4. CDR'ler 3

- 4.7.2.4.1 CDR'ler 3 AIP'lerde yalnızca ATC talimatları üzerine kullanılabilen CDR'ler olarak yayınlanır. Dolayısıyla CDR'ler 3 üzerinde uçuşlar önceden planlanamaz.

4.7.2.5. Hafta sonu yollarına erken erişim

- 4.7.2.5.1 AO'lar, hafta sonu yollarının ekstra kullanılabilirliğinin avantajından yararlanmak için (Bakınız Annex 7), ayrıntılar için ulusal AIP'lar ve AIP eklerinin ENR kısmına ve EAUP'a başvurulmalıdır.
- 4.7.2.5.2 Kullanılabilir hafta sonu yolları CDR'ler 1 olarak planlanabilen uçuşlardır. Kararlaştırılmış yoğun Cuma günlerinde 1000 UTC'den itibaren CDR'ler1 olarak (bakınız bölüm 3,84) tanımlanan hafta sonu (EAW) yollarına erken erişim sürekli ATS yolları ile aynı şekilde planlanabilir. Hafta sonu CDR'leri-1'in tümü ya da bir kısmının EAW düzenlemesinin iptali gibi istisnai bir durumda AO'lara 4 gün önceden NOTAM tarafından ve ilgili Cuma gününden önceki Perşembe EAUP tarafından durum bildirilir. Bu durumda RPL iptaline ilişkin prosedürlerin uygulanması gerekir.
- 4.7.2.5.3 Yoğun Cuma günleri dışındaki diğer yoğun günler için CDR'ler 2 olarak tanımlanan saptanmış yollar EAUP bilgilerine uygun olarak planlanabilir. Bireysel uçuş planının sunumunu paragraf 4.7.2.3'de tanımlanmış olan prosedürlere uygun olarak yapılması gerekir.

4.7.2.6. Aktif rezerve edilmiş / tahditli hava sahası civarındaki uçuş planlama prosedürleri

- 4.7.2.6.1 Aşağıdaki prosedürlerin amacı rezerve edilmiş / tahditli hava sahası etrafındaki IFR/GAT uçuş planlaması için uyumlulaştırılmış bir yaklaşıma olanak sağlamaktır. Bu prosedürler hem sabit yolta hem de serbest rota ortamlarında uçuş planının IFPS tarafından kabul edilmesi için daha saydam bir süreç oluşturacaktır.
- 4.7.2.6.2 FPL tampon bölgesi (FBZ) sözkonusu sahalar aktif oldukları ya da aktif olmaları planlandığı zaman geçerli bir IFR FPL sunma amacıyla yanal ve düşey sınırları tanımlayan rezerve edilmiş / tahditli bir hava sahasına uygulanabilecek bağlantılı hava sahasıdır. Uçuş planları FBZ'nin sınırına kadar izlenebilir. Madde 15'de tanımlanan rota iki nokta arasındaki nominal yolu büyük daire en kısa yoluna göre dikkate alınmalıdır.
- 4.7.2.6.3 (Rezerve edilmiş / şartlı hava sahasında içerilen bir faaliyet içinde bulunmayan bir hava taşıtı için) geçerli bir uçuş planının sunulması için, rezerve edilmiş / tahditli saha ile birlikte FBZ, uçuş planlaması amaçları için kaçınılması gereken hava sahası toplamını temsil etmektedir.
- 4.7.2.6.4 Devlet AIP'i rezerve edilmiş / tahditli hava sahasının yayınlanmasına ilaveten, gerektiğinde bağlantılı bir "FBZ" içerir
- 4.7.2.6.5 Rezerve edilmiş / tahditli hava sahası ve gerekirse bununla bağlantılı FBZ'nin aynı anda aktif olarak telakki edilmesi gerekir.
- 4.7.2.6.6 Uygulanacak FBZ'nin büyüklüğü, diğer hususlar yanında aşağıdaki hususları dikkate almak suretiyle ilgili rezerve edilmiş / tahditli hava sahası dahilinde yürütülen faaliyetlerin tipine bağlı olarak ilgili ulusal düzenlemelere uygun olarak belirlenmelidir:

- a. İlgili PBN
 - b. O rezerve edilmiş / tahditli hava sahasında ATS sağlayıcısı tarafından bir ayırma hizmetinin sunulup sunulmadığı
 - c. Bitişik hava sahasının sınıflandırması
 - d. Beklenen ATS hizmetlerinin tipi
- 4.7.2.6.7 Bir CBA oluştururken, operasyonların karmaşıklığında bir artıştan kaçınmak için FBZ'nin tanımlanması için tek bir metodoloji tatbik edilmelidir.
- 4.7.2.6.8 Yayını kolaylaştırmak için veri yönetim gerekliliklerinin tasarım aşamasının erken bir safhasında dikkate alınması gerekir.
- 4.7.2.6.9 Rezerve edilmiş / tahditli sahalardan modülerliği durumunda her bir modül için ilgili FBZ dikkate alınmalıdır.
- 4.7.2.6.10 FBZ düşey sınırları ERNIP kısım 1, bölüm 7 paragraf 7.2.8 düşey sınırların yayınına uygun olarak yayınlanmalıdır.
- 4.7.2.6.11 Mevcut tahditli / rezerve edilmiş hava sahası yapıları yukarıda belirtilen prosedürlerinin uygulanmasının bir sonucu olarak genişletilmemeli ya da azaltılmamalıdır.
- 4.7.2.6.12 FBZ yayını bölüm 6.1.5.2'de ele alınmıştır.

4.7.2.7. Serbest rota operasyonları hava sahası

- 4.7.2.7.1 (Sivil / askeri koordinasyon prosedürleri dahil olmak üzere) Koordinasyon prosedürlerinin ve hava sahası geçiş şartlarının izin verdiği sahalarda hava taşıtı operatörlerinin yolların uçuş planını geçici rezerve edilmiş hava sahası (TSA) vasıtasıyla yapmalarına izin verilmiştir.
- 4.7.2.7.2 Bazı durumlarda, hava sahası geçiş için kullanılabilir değilse taktik yeniden yol belirleme sağlanacaktır. Bir taktik yenileme yol belirlemenin beklenen maksimum ilave uzunluğu ulusal AIS yayınları vasıtasıyla duyurulacaktır.
- 4.7.2.7.3 Taktik yeniden yol belirlemenin sağlanacağı bilgisinin yayınlandığı serbest rota uçuşları hava sahası hariç olmak üzere serbest rota operasyonlar hava sahası içinden aktif rezerve edilmiş / tahditli hava sahasından kaçınan bir yol belirlemeyi sunmanın sorumluluğu bir FPL'nin düzenleyicisine aittir.
- 4.7.2.7.4 Serbest rota uçuşları hava sahası sahası içinde DCT'nin kullanımı üzerinde ICAO tarafından tavsiye edilen sınırlar dışında hiçbir sınırlama olmayacaktır. Ancak RAD tahditleri ve mutabakat mektuplarına riayet edilmesi sağlanacaktır.

4.7.3. NM çevresel veri tabanı

- 4.7.3.1. Çevre veri tabanı (ENV) halen CACD) NM veri tabanının hava sahası organizasyonu ve yapısı, ACC işletimsel organizasyonu ve ATC merkez / sektör kapasiteleri hakkındaki tüm çevre verilerini içeren spesifik bir kısımdır. CACD NM İFPS'ler ve NM taktik sistemi (TACT) tarafından, ilgili tüm hava sahası tahditleri hesaba katılarak uçuş profillerinin hesaplanması için kullanılır.

- 4.7.3.2 CACD CDR'ler dahil olmak üzere tüm ATS yollarının ve ulusal sivil ve askeri AIP'lerden TRA'lar / TSA'lar dahil olmak üzere tüm R, D ve AMC yönetilebilir sahalarının tanımlarını içerir. CACD AIP' ile ilişkili veriler ile bir AIRAC döngüsü bazlı olarak ve EAUP/EUUP' içinden CDR kullanılabilirliği için güncellenir.
- 4.7.3.3 CACD AMC'ler tarafından kullanılan CADF ve CIAM'a ulusal AUP / UUP'lerin titizlikle hazırlanması için gerekli CACD verilerini sağlar (bakınız bölüm 6, Şekil 1)

4.7.4. Entegre başlangıç uçuş planı işlem sistemi (IFPS)

- 4.7.4.1 IFPS, IFPS bölgesindeki GAT IFR uçuş planı verilerinin alınmasını, işlemden geçirilmesini ve yayılmasını rasyonel bir hale getirmek için tasarlanmıştır. IFPS bölgesi IFPS sözleşmeye taraf devletlerinin ATS tesislerinin kapsadığı sahadır. IFPS tümüyle ya da kısmen IFPS bölgesinde bulunan uçuşlar ile ilgili tüm GAT IFR uçuş planı mesajları (FPL, RPL) için sözleşmeye taraf devletlere bölgeleri boyunca iki birim (IFPU'lar) adresi sağlar.
- 4.7.4.2 IFPS NM'nin bir parçasıdır ve işlevsel olarak özdeş olan ve veri değiş tokuşu için geniş bir saha ağı (WAN) tarafından birbirine bağlanmış olan iki IFPU'dan ibarettir. IFPS doğrudan NM sistemlerine, ATS birimlerine ve AO'lara bağlıdır.
- 4.7.4.3 IFPS aldığı uçuş planlarını kontrol eder ve onları ENV'ye uygun olarak düzeltir. Uçuş planlarının düzeltilmesi işlemi otomatik olarak gerçekleşir. Ancak bazen manüel bilgileri de gerektirebilir kontrol ve düzeltme işlemi sırasında IFPS yol tanımı dahil olmak üzere mesajdan veriler çıkarır ve uçuş için dört boyutlu bir profil hesaplar.
- 4.7.4.4 Uçuş planlarının bu kontrol ve düzeltme süreci CACD verilerinin tüm CDR'ler ve EAUP / EUUP' içinden bildirilmiş olan FPL'leri etkileyen sahaların bilgisi ile tadil edilmesini gerektirir.
- 4.7.4.5 Kontrol, düzeltme ve veri çıkarma süreçlerinin tamamlanmasından sonra IFPS kabul edilmiş uçuş planlarını, uçuşun GAT IFR kısımları için ilgili ATS birimlerine ve NM sistemlerine yayar. IFPS, hesaplanmış uçuş profilini kullanmak suretiyle IFPS bölgesi dahilinde mesajlar için gerekli adresleri otomatik olarak belirler.
- 4.7.4.6 IFPS bölgesi dışındaki bir bölümü içeren ya da GAT IFR olmayan uçuşlar için IFPS o bölüm için adresleme ya da yayma işlemlerini gerçekleştirmez. Bu durumda mesajın menşei olan tarafın, IFPS bölgesi içinde uçuş planı dağıtımı ile IFPS bölgesinde dışında dağıtılan FPL arasında tutarlılığı temin etmek için bir mekanizma sağlayan IFPS yeniden adresleme işlevini kullanması gerekir. Alternatif olarak AO'lar uçuş planı mesajının ilgili kısımlarını doğrudan ilgili ATS birimlerine yönlendirebilir.
- 4.7.4.7 Bir RPL'nin aktif olmasından önce kararlaştırılmış bir zaman parametresinde uçuş için veriler RPL veri tabanından çıkarılır ve her bir RPL'yi bireysel bir uçuş planı mesajı olarak işlemden geçiren ve onu ilgili adreslere dağıtan IFPS'ye gönderilir.

Not: Bir yol bir CDR 2 bölümü içerdiği zaman RPL sistemi herhangi bir hata ortaya çıkarmayacaktır. CDR 2'nin bu kontrolü, RPL IFPS2'ye üretildiği zaman EOBT'dan yirmi saat önce gerçekleştirilecektir.

- 4.7.4.8 Erişilebilirlik dönemi sırasında CDR'ler 1 üzerine kaydettirilmiş olan RPL'ler ve FPL'ler ve yayınlanmış EAUP / EUUP'teki kullanılabilir CDR'ler üzerine kaydettirilmiş FPL'ler IFPS tarafından işlemden geçirilir.

- 4.7.4.9 Bir uçuş için belirli CDR'lerin mevcut olmaması durumunda IFPU operatörü uçuş planını NM ve AÖler arasındaki anlaşmalara uygun olarak değiştirebilir. CDR'ler 1 ve 2'nin mevcut olmaması durumunda IFPU operatörü uçuş planını reddedebilir.

4.7.5. Hava taşıtı operatörü “farzedilen” yeniden yol belirleme (AOWIR) işlevi

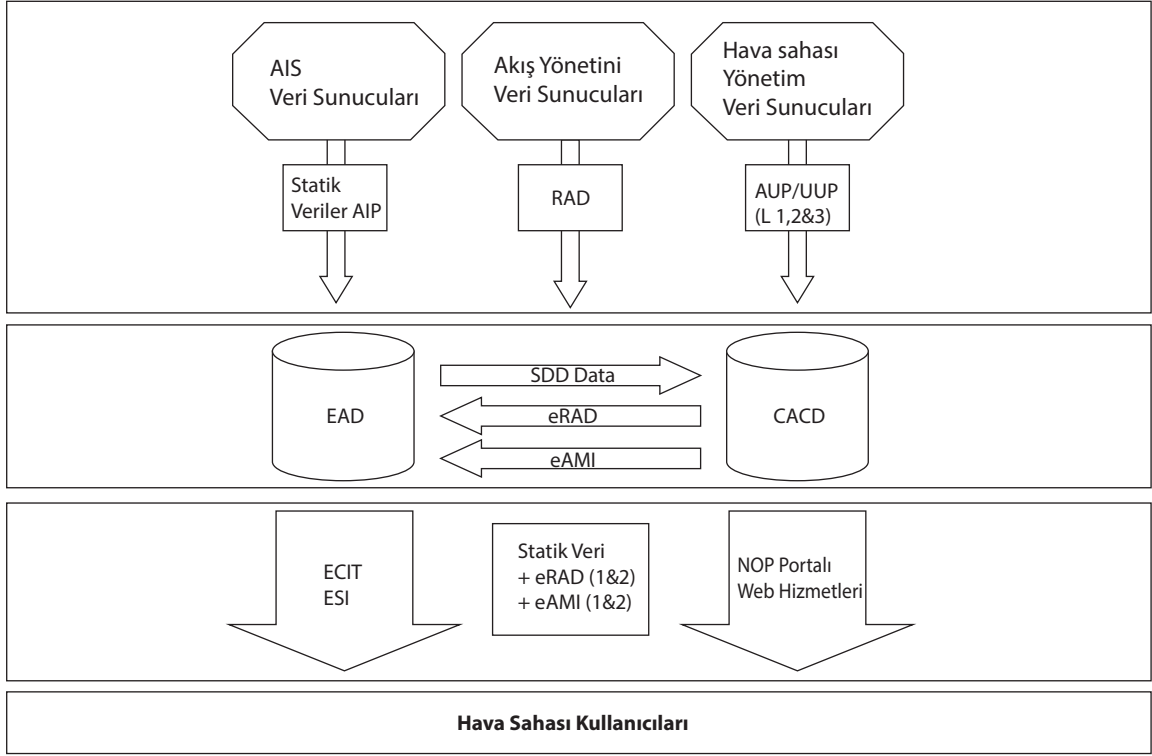
- 4.7.5.1 Bu NM işlevi bir AO'ya NM sistemi içinde CHMI ve NOP vasıtasıyla yol izleyen bir FPL'nin değiştirilmesini talep etme olanağını sağlar.
- 4.7.5.2 Kullanıcı başlangıçta AOWIR tarafından önerilmiş olan farklı yeniden yol belirleme opsiyonlarını değerlendirmek için bir dizi danışmalarda bulunur.
- 4.7.5.3 Kullanıcı başlangıçtaki ilk FPL'de planlanmış olandan daha iyi bir yol imkanını tespit etmesi üzerine aşağıda gösterilen iki durum arasında yeni FPL başvurusu yapma tercihini kullanmalıdır.
- Seçenek 1: NM / IFPS'ye başlangıçtaki FPL'yi ve onunla bağlantılı IFPS mesajlarını sanki kullanıcı tarafından bir değişiklik mesajı (CHG) sunulmuş gibi doğrudan güncelleme olanağını sağlar.
 - Seçenek 2: NM / IFPS'ye sanki müşteri tarafından bir FPL iptal mesajı (CNL) sunulmuş ve yeni bir slot rezerve edilmiş gibi ilerlemesine olanak sağlar.

İkinci seçenekte kullanıcının AFTN/SITA vasıtasıyla FPL başvurusunu yenilemesinin gerekmesine karşılık birinci seçenekte kullanıcı tarafından hiçbir ek uçuş planlama hareketinde bulunulması gerekmemektedir. (Bakınız ayrıca NM kullanıcı el kitabı).

4.7.6. Hava sahası veri havuzu (ADR)

- 4.7.6.1 Stratejik, ön taktiksel ve taktik seviyelerdeki süreçleri daha iyi bir düzeye çıkarmak için doğru bilgilere hızlı bir erişim (örneğin portal web erişimi), verilerin tutarsızlığını önlemek ve güncellenmiş bilgilerin mesajlar yoluyla yayılmasının sınırlı yönlerinin üstesinden gelmek için yeni bir yaklaşım gerektirir.
- 4.7.6.2 Bu hedeflere güncel ve doğru verilerin hava sahası kullanıcıları ve ATM sağlayıcıları arasında değiş tokuş edilmesi ve yayılması için ortak bir havuz vasıtasıyla ulaşılır. Gereksinime bağlı olarak veriler talep üzerine geri elde edilebilir ya da ilgili paydaşlara otomatik olarak teslim edilebilir.
- 4.7.6.3 ATM'ye dahil olan tüm kullanıcılar, ortak bir hava sahası ve uçuş planı verileri havuzlama sistemine erişim imkanına sahip olmak suretiyle standart bir birleşmiş, tutarlı ve güncel bilgiler kaynağından yararlanmış ve tutarlı dijital bilgileri otomatik olarak işleminden geçirme imkanına sahip olmuş olurlar.
- 4.7.6.4 Böyle bir hava sahası verileri havuzlama sistemi hava sahası verileri havuzunu (ADR) oluşturur (Bakınız Şekil 16). Ortak hava sahası verileri havuzuna ilişkin herhangi bir sorgulama onun kapsamının zaman parametresini tanımlamak suretiyle herhangi bir kullanıcıya şimdi, geçmişteki ya da gelecekteki durum ile ilişkili bilgileri elde etme olanağını sağlar.
- 4.7.6.5 İlgili tüm taraflar belirlenmiş bilgi seviyelerine kadar verilmiş olan depolanmış hava sahası verilerine erişimi düzenlemişlerdir. Böyle işbirliğine dayalı olarak dağıtılmış çevre ve güvenlik mekanizmaları hassas bilgilerin bilginin sahibi tarafından yönetilen tahditli bir erişim şartı ile depolanmasını sağlar.

Hava Sahası Verileri Havuzu



Şekil 16: Hava sahası Verileri Havuzu

4.7.7. ASM destek araçları

- 4.7.7.1 Bu bölümde GEN-TECH-01...10⁸ tarafından öngörülen şekilde ASM / ATFCM süreci için sistem desteği ortaya konulmaktadır.
- 4.7.7.2 Tüm süreç kullanıcılar arasında veri akışının otomatik olarak yönetilmesini sağlayacak kapasitenin sistem desteği vasıtasıyla mevcut olduğunu varsaymaktadır.
- 4.7.7.3 Destek araçları verilerin transferini kolaylaştıracak, planlamaya yardımcı olacak, hava sahasının rezerve edilmesini otomatikleştirecek ve kararların muhtemel etkilerinin değerlendirilmesine mümkün kılacaktır. Yeterli sistem desteği ortaklar tarafından ASM'de kullanılan verilerin doğruluğunu sağlayacaktır. Verilerin tutarlılığı tüm ATM kullanıcılarının aynı bilgileri kullanıyor olmasını garanti edecektir.
- 4.7.7.4 ASM destek araçları hava sahası yapılarının rezervasyonu ve yeniden tahsislerinin aktivasyonuna, devreden çıkarılması ya da kısa vadeli iptalini ya da değiştirilmesine destek olacaktır.
- 4.7.7.5 ASM destek araçları bir hava sahası durumu ekranı üzerinde hava sahası durumunu gerçek zamanlı olarak gösterecektir. Bunlar kendilerine gerçek zamanlı hava sahası durumu verilerini sağlayan ATC sistemleri ile arayüz ilişkisi içinde olacaktır.

4.8. ASM SEVİYE 2 ZAMAN TABLOSU (Bakınız Annex 3)

Aşağıda tanımlanan prosedürlerin uygulanması CDR'ler ve TRA'lar / TSA'ların mevcut icra tarzına göre taktik olarak yönetilmesine olanak sağlayacaktır.

AUP / UUP süreci dışında değişiklikler taktik bir seviyede muamele edilmeye devam edilecek ve ATC seviyesinde işlem den geçirilerek müşterileri taktik olarak bilgilendirecektir. Komşu ATC birimlerine ve NM'ye bildirimler taktik olarak (örneğin telefon, faks ya da UUP benzeri mesajlar) sağlanacaktır. Ayrıntılı prosedür paragraf 4.8.6'da tanımlanmıştır.

4.8.1. 48 saate kadar önceden

4.8.1.1 ACC'ler / FMP'ler, 48 saat önceye kadar önceden NM ile koordinasyon içinde belirli gün için beklenen trafik tahminini değerlendirmeli, kapasite eksikliklerini saptamalı ve özellikle belirtmeli ve belirli operasyon gününde talep edilecek olan trafik akışı ayarlama gereklilikleri üzerinde mutabakata varmalıdır.

4.8.2. Uçuşlardan önceki gün (D-1)

4.8.2.1. Uçuşlardan önceki gün 11.00 UTC (10.00 UTC Yaz) önce:

- FMP kendi ilgili ACC'yi ile birlikte, trafik akışı ayarlaması için NM işlemsel gerekliliklerini sektör muamele kapasitesi, ekipman tahditleri, personel mevcudiyeti ve işlemsel faktörler gibi ilgili ACC faktörleri ile karşılaştırmalı ve ilgili CDR'ler2 ve/veya spesifik hava sahası konfigürasyon gerekliliklerini belirlemelidir:
- ACC / FMP CDR'lerin kullanılabilirliğine ve/veya spesifik hava sahası konfigürasyonuna ilişkin talepleri trafik tahminleri, kapasite eksiklikleri ve gecikme tahminlerinin ayrıntıları ile birlikte AMC'ye göndermelidir.
- Ulusal AA'lar CDR'ler, TRA'lar/ TSA'lar, AMC- yönetilebilir R D sahaları ve CBA'lar için bir sonraki uçuş gününün yirmi dört saatlik dönemi için tüm hava sahası kullanıcıları tarafından yapılan talepleri toplamalı ve bunları sivil / askeri hava sahası talepleri olarak AMC'ye sunmalıdır.
- Belirlenmiş R, D sahalarının yöneticileri bu sahaların herhangi bir azaltılmış kullanımının ayrıntılarını AMC'ya bildirmelidir.

4.8.2.2. Uçuşlardan önceki gün 15.00 UTC'den (14.00 UTC yaz) önce

- AMC, tüm hava sahası taleplerini toplamalı, toparlamalı ve analiz etmeli, çelişkileri müzakere ve koordinasyon yoluyla çözüme bağlamalı, yol tutarsızlıklarını çözüme bağlamaya yönelik herhangi bir ek talebe karşılık vermeli ve CDRler, TRA'lar, TSA'lar ve CBA'ların tahsisi hakkında ASM seviye 1'de ortaya konulmuş olan öncelik kurallarına uygun olarak karar vermelidir.
- AMC CDR 1'lerin geçici kapanış dönemleri hakkındaki ayrıntıları elde etmeli ve, ASM seviye 2'de yönetilen CDR 1'ler sözkonusu olduğunda bu dönemler hakkında karar vermeli ve RCA'ların kullanım dönemlerinin ayrıntılarını elde etmelidir.

- c. AMC gerekirse diğer AMC'ler ile koordinasyon yaptıktan sonra bir taslak AUP hazırlama-
lıdır. AMC bu taslak AUP'u en geç 13.00 UTC (12.00 UTC yaz) itibariyle CIAM vasıtasıyla
NM'ye (CACD) iletmelidir.
- d. NM, 13.00 14.00 UTC (12.00 – 13.00 UTC yaz) arasında taslak hava sahası tahsisinin şe-
beke üzerindeki etkisini ilgili FMPLer ve AMCLer ile yakın işbirliği içinde değerlendirmeli,
optimum senaryoları tespit etmeli önerilerini ilgili AMC'lere ve FMP'lere iletmelidir.
Bir senaryo CDR'ler, TRA / TSA'lerin kullanılabilirliğine ilişkin detaylarda (örneğin uçuş
seviyesi bandı, kullanılabilirlik süresi), sektörün yeniden konfigürasyonu vs. hususlardaki
değişikliklere ilişkin tavsiyeler içerebilir.

İlgili olduğu zaman senaryolar aynı zamanda ilgili devletler tarafından senaryonun işlevini
yerine getirmesi için kararlaştırılması gereken değişikliklere de göstererek ilgili tüm devlet-
ler için bilgiler içermelidir.

Not: NM birden fazla senaryo saptayabilir.

- e. AMC, 14.00 ve 15.00 UTC (13.00 ve 14.00 UTC yaz) arasında NM tarafından önerilen
tavsiye / alternatifleri incelemeli ve önerilen değişiklikleri gerekirse hava sahası rezervas-
yonlarını talep etmiş olan hava sahası kullanıcıları ile koordine etmelidir. Nihai hava sahası
tahsis kararının sorumluluğu AMC'ye aittir.
- f. AMC 15.00 UTC (14.00 UTC yaz) itibariyle, uçuş günü 06.00 UTC ile bir sonraki gün
06.00 UTC (06.00 UTC D ile 06.00 UTC D + 1) arasındaki 24 saatlik dönem için AUP'u
CIAM vasıtasıyla duyurmalıdır.
- g. AMC AUP'u AA'lara, FMP'lere, ACC'lere ve ikili olarak kararlaştırılmış ise bitişik
AMC'lere diğer bildirim vasıtaları ile (örneğin AFTN) gönderebilir.

4.8.2.3. Uçuşlardan önceki gün 16.00 UTC'den (15.00 UTC yaz) önce:

- a. CACF AUP bilgilerini NOP portalında yayınlanan bir Avrupa AUP'unda (EAUP) birleş-
tirir ve eAMI sağlayıcısı üzerine postalar. Bilgilerin eAMI yoluyla yayılması B2B servisini
kullanan paydaşlara EAUP bilgilerini kendi sistemlerine yükleme olanağını sağlamalıdır.
- b. CACF CDR kullanılabilirliği ve sahaların tahsisine ilişkin bilgilerin NM işletim birimleri
tarafından bilinmesini sağlamalıdır.
- c. FMPLer / ACC'ler sonuç olarak ortaya çıkan ve ATFM önlemlerini etkileyebilecek olan
herhangi bir kapasite değişikliğini NM'ye bildirmelidir.

4.8.2.4. Uçuşlardan önceki gün 16.00 UTC'den (15.00 UTC yaz) sonra

AO'lar FPL'lerin hava sahasını ve AFTMC durumuna göre sunarlar ya da yeniden sunarlar.

4.8.3. Sahaların kullanıma açılması ve CDR'lerin yeni kullanılabilirliği

Kullanıcılara daha önce planlanmış olan sahaların serbest bırakılmasıyla ve CDR'lerin yeni kullanı-
labilirliği ile ilişkili olarak hava sahası planlarında yapılan değişiklikler hakkında kullanıcılara bilgi
sağlamak için aşağıda belirtilen prosedürler uygulanacaktır.

4.8.3.1. Uçuşların yapılacağı günden önceki gün gerektiği gibi

4.8.3.1.1 AUP'un D-1'de UUP yayını yoluyla değiştirilmesi

Hava sahası tahsisleri talep etmiş olan hava sahası kullanıcıları kendi planlarındaki herhangi bir değişikliği AMC'ye bildirmelidir. Bu, ilgili CDR'nin daha önceki AUP'da planlanmış olana ilave süreler ile kullanılabilir olmasını sağlayacaktır, gerekirse AMC bir UUP'yi kullanarak FMP ve NM'yi yeni hava sahası fırsatları hakkında bilgilendirmelidir.

- a. EAUP yayınından itibaren (16.00 UTC / 15.00 UTC yaz) hava sahası tahsisleri talep etmiş olan hava sahası kullanıcıları eğer varsa bir sonraki gün için kendi planlarındaki değişiklikleri (örneğin planlanandan daha erken tamamlanan faaliyetler, iptal edilen ya da zaman ya da hacim olarak azaltılan faaliyetler vs.) AA/AMC'ye bildirmelidir.
- b. AA/AMC bu bilgileri almaları üzerine hava sahasının bir başka kullanıcının ihtiyaç duyup duymadığını kontrol etmelidir.
- c. Talep edildiği zaman ve o hava sahası hacminin diğer kullanıcılar tarafından kullanılması için hiçbir talep yok ise, AMC'ler ulusal FMP'leri ve NM'yi hava sahası ayırmalarını (zaman ve/veya mekan olarak) kaldırma / azaltma niyetini ilk uygun UUP'yi 17.00 UTC (16.00 UTC yaz) ile 20.00 UTC (19.00 UTC yaz) arasında her saat yayınlamak suretiyle bilgilendirmelidir ve böylece ilave CDR kullanılabilirliği fırsatı hakkında bilgi vermelidir.
- d. UUP'lar 06.00 UTC D'den başlayarak 06.00 UTC D+1'e kadar değişiklikler hakkında bilgi sağlamalıdır. AMC tarafından yayınlanmış olan herhangi bir UUP hava sahası tahsisi hakkında eksiksiz bilgi içerir.

4.8.3.1.2 Taslak UUP

Bazı durumlarda yeni kullanılabilir CDR'ler üzerindeki trafik yolunun yeniden belirlenmesi aşağı yönde etkiler yaratabilir. Özellikle CDR'lerin kullanılabilirliğinin RAD tahditlerinin uygulanması ile bağlantılı olduğu durumlarda bu durum özellikle sözkonusu olabilir. İlgili aktörlerin (AMC'ler, FMP'ler ve NM) deneyimi ve/veya stratejik analiz taslak UUP'nin kullanılmasını gerektiren bu gibi durumları saptayacaktır. CDR'lerin yeni kullanılabilirliği için hazırlık süresi gerekmediği için, taslak UUP durumunda AMC koordinasyon için gerekli süreyi dikkate almalı ve hangi UUP'nin en uygun olduğunu saptamalıdır. AMC'den alınan taslak UUP'ye dayalı olarak, eğer daha önce bilgilendirilmemişse FMP'ler ve NM etkilenen uçuşları tespit etmeli ve ilave CDR açılışlarını ya da mevcut hava sahası (örneğin TRA) fırsatlarını lokal / şebeke perspektifi açısından değerlendirmeli ve (eğer varsa) bu fırsatları değerlendirilmek üzere AMC'lere bildirmelidir. Bu bilgiler CDRler / TRA'ların kullanılabilirlik ayrıntılarına (örneğin uçuş seviyesi bandı kullanılabilir süresi), sektörün yeniden konfigürasyonuna vb. hususlara ilişkin değişiklikler hakkında tavsiyeleri içerebilir. İlgili olan durumlarda bu bilgilendirme ilgili devletler için senaryonun işlevini yerine getirmesi için o devletler tarafından kararlaştırılması gereken değişikliklerin bir gösterimini de içerebilir.

4.8.3.1.3 AMC'ler NM ve FMP'ler tarafından önerilen senaryoyu almalı ve onların önerilerini dikkate almalıdır.

4.8.3.1.4 AMC'ler nihai hava sahası tahsis kararını almalı ve gerekirse bilgileri en uygun UUP'yi kullanarak duyurmalıdır.

4.8.3.1.5 NM, NM çevre (ENV) veri tabanını, FPL tutarlılığını sağlamak amacıyla alınan UUP'lere uygun olarak güncellenebilir.

4.8.3.1.6 Yeni CDR'lerin kullanılabilirliğine ilişkin bilgiler NM tarafından

- NOP portalı ve
- eAMI

vasıtasıyla yayılmalıdır.

Bilgilerin eAMI vasıtasıyla yayılması CDR'lerin kullanılabilirliğine ilişkin güncellemelerin aynen NM tarafından e-RAD'ın yayılması için yapılan şekilde, FTP sağlayıcısı üzerine postalanması vasıtasıyla yapılmalıdır. Böyle bir süreç B2B servisini kullanan AO paydaşlarına güncellemeleri kendi sistemlerine yükleme olanağı sağlayacaktır.

4.8.3.1.7 FPL'ler mevcut ise, yeniden yol belirleme önerisi mesajları, en karlı CDR'ler üzerinde odaklanmak suretiyle NM (yani AOLO) tarafından potansiyel olarak AO'lara sunulmalıdır.

4.8.3.1.8 İlgilenen AO'lar da buna uygun olarak FPL'leri yeniden kaydettirmelidir.

4.8.3.2. Uçuşların yapılacağı gün

- a. Hava sahası kullanıcıları TRA'ları / TSA'ları, CBA'ları ve diğer AMC – yönetilebilir RD sahalarını D – 1'de yayınlanan AUP ve UUP tahsislerine uygun olarak uygulamalıdır.
- b. ACC'ler CDR'ler 1 ve 2'yi ya da tahsis edilmemiş hava sahasını D-1'de yayınlanan şekilde ve taktiksel icra tarzı ile AUP ve UUP'ların aktivasyonuna uygun olarak kullanılmalıdır.
- c. AO'lar D-1'de yayınlanan AIP yayınlarına ve EAUP ve EUUP aktivasyonlarına uygun olarak CDR'ler 1 ve 2'nin ve FRA'daki giriş / çıkış noktalarının uçuş planını yapmalıdır.

4.8.3.2.1. Uçuşların yapılacağı gün talep edilen şekilde

4.8.3.2.1.1 Uçuşun yapılacağı gün (D), hava sahasını talep eden hava sahası kullanıcıları AA/AMC'yı planlarındaki herhangi bir değişiklik (örneğin planlanandan daha erken tamamlanan faaliyet), iptal edilen ya da zaman ya da hacim açısından azaltılan faaliyet vs.) hakkında bilgilendirecektir. Bu, bağlantılı CDR'lerin AUP'da planlanan ilave süreler için kullanılabilir olma olanağını sağlayacaktır.

- a. AA/AMC bu bilgileri alması üzerine hava sahasına diğer bir kullanıcı tarafından ihtiyaç duyulup duyulmadığını kontrol etmelidir.
- b. AMC, birinci uygun (hiçbir hazırlık süresi gerekli değildir) UUP'yi kullanarak 07.00 UTC'den (06.00 UTC yaz) başlayarak her saat 20.00 UTC'ye(19:00 UTC yaz) kadar her saat" yeni hava sahası fırsatları hakkında FMP ve NM'yi bilgilendirecektir. AMC tarafından duyurulan her UUP daha önceki UUP'lerin yerini alır.

4.8.3.2.1.2 Ağ değerlendirilmesinin gerekli görüldüğü durumlarda AMC ulusal FMP'leri ve NM'yi hava sahası ayrımlarının (süre veya mekan olarak) azaltma niyeti ve taslak UUP'nin kullanılması yoluyla ilave CDR'lerin kullanılabilirliği fırsatı konusunda bilgilendirmelidir.

4.8.3.2.1.3 Taslak UUP durumunda AMC koordinasyon için gerekli süreyi dikkate almalı ve bilgileri nihai olarak yayınlamak için hangi UUP'nin uygun olduğu saptamalıdır.

- a. NM ve FMP'ler fırsattan elde edilecek olası yararları saptamalıdır. (Örneğin boşaltma sektörü, sektörün yeniden yapılandırılması vs.) AMC'lerden alınan taslak UUP temelinde NM etkilenen uçuşları saptamalı ve ağ perspektifinden ilave CDR açılışını ya da hava sahası fırsatlarını değerlendirmeli, (eğer varsa) herhangi bir tavsiyeyi değerlendirmek için AMC'lere sunmalıdır.

- b. CDR / TRA / TSA'ların kullanılabilirliğine ilişkin ayrıntılar (örneğin uçuş seviyesi, kullanılabilirlik seviyesi) üzerindeki değişiklikler, yeniden konfigürasyon vs. konularda tavsiyeler içerebilir. İlgili olduğu takdirde bu bilgiler, senaryonun işlevini yerine getirmesini sağlamak için ilgili devletler tarafından kararlaştırılması gereken değişikliklerin bir gösterimi ile birlikte senaryo ile ilgilenen tüm devletler için bilgileri de içermelidir.
- 4.8.3.2.1.4 AMC'ler NM ve FMP'ler tarafından önerilen senaryoyu almalı ve onların önerilerini dikkate almalıdır.
- 4.8.3.2.1.5 AMC'ler nihai hava sahası tahsis kararını almalı ve gerekirse en uygun UUP'u kullanarak bilgileri yayınlamalıdır. Değişikliklerin geçerliliği için hazırlık süresi gerekli değildir.
- 4.8.3.2.1.6 NM, FPL tutarlılığını sağlamak için NM CADF veri tabanını alan UUP'lara göre güncellemek.
- 4.8.3.2.1.7 Yeni CDR'lerin kullanılabilirliği ya da TSA / TRA tahsisindeki değişikliğe ilişkin bilgiler NM tarafından
- * NOP portalı vasıtasıyla yayılır; ve
 - * eAMI
- vasıtasıyla bilgilerin eAMI'ye yayılması, e-RAD duyurusu için NM tarafından yapılan ile aynı şekilde CDR'lerin ya da yeni hava sahası kullanılabilirliği güncellemelerinin ATP sağlayıcısına yüklenmesi suretiyle gerçekleştirilmelidir. Böyle bir süreç B2B'de servisini kullanan AO paydaşlarına güncellemelerini yükleme olanağı sağlayacaktır.
- 4.8.3.2.1.8 FPL'ler mevcut ise yeniden yol belirleme / yeni yörünge öneri mesajları NM (yani AOLO) tarafından potansiyel olarak ilgilenen AO'lara sunulmalıdır.
- * Uçuşun planlama safhasında olması durumunda ilgilenen AO'lar buna uygun olarak FPL'leri yeniden kaydettirmelidir .
 - * Uçuşun icraat safhasında olması durumunda planlanmış olduğu gibi devam edebilir. Yeniden yol belirleme opsiyonu ATC tarafından pilota sağlanacaktır.

Not 1: Planlama safhasındaki uçuş EOBT'dan bir saat ya da daha önce hazırlığın herhangi bir aşamasında bulunan bir uçuş anlamına gelir.

Not 2: İcraat safhasında uçuş (havadaki aşama dahil olmak üzere EOBT'dan bir saat öncesinden ileriye doğru bir uçuş anlamına gelir.

4.8.4. AUP / UUP tahditli hava sahalarının (RSA) yönetimi

- 4.8.4.1 Tahditli hava sahaları (RSA'lar) hava sahasının genel hava trafiğinin (GAT) kısıtlanabileceği bir kısmını temsil eder. Uygulamada tahditli hava sahası bir çok durumlarda ayrılma gerektiren askeri operasyonlar ya da diğer operasyonların yapılabileceği hava sahasına tekabül eder.
- 4.8.4.2 Tahditli hava sahalarının her biri, hava sahası tahditlerinin koordinasyonu ve nihai olarak yayınlanmasından sorumlu olan yalnızca tek bir AMC (hava sahası yönetim hücresi) tarafından – sınır geçiş saha (CBA) sözkonusu olduğunda baş AMC tarafından – yönetilir.
- 4.8.4.3 CACD verileri yalnızca ulusal çevre koordinatörü (NEC) vasıtasıyla ilgili AMC ile koordinasyon yapıldıktan sonra yalnızca tahditli hava sahalarını (RCA'lar) içerir. AIP'lerde yayın-

lanmış olan tahditli hava sahalarından hangisinin CACD'da gerekli olduğuna kesin olarak karar vermek ve ilgili değerlerin yayınlanmadığı CIAM'a özgü parametreleri tanımlamak için böyle bir koordinasyon gereklidir.

- 4.8.4.4 Şu nokta da kaydedilmelidir ki tahditli hava sahaları (RCA'lar) bir kere CACD veri tabanında tanımlandıktan sonra ilgili AMC için günlük olarak bir AUP gereklidir.

4.8.4.5. Aktivasyon

- 4.8.4.5.1 RSA aktivasyonu bir FL bandı alçak / üst FL), bir başlangıç tarihi ve bitiş tarihi ve zamanı içerir.
- 4.8.4.5.2 Yayınlanmış AUP'lar / UUP'lerden alınan RSA tahsisleri otomatik olarak ilgili aktivasyon tablolarına yayılır .
- 4.8.4.5.3 Not1: Ancak şu nokta kaydedilmelidir ki tek başına AUP/UUP'da RSA'nın aktivasyonu, sahanın aktive edilmesi planlandığı zaman, hava sahasının saha hacmini geçen uçuşların FPL'lerinin çapraz kontrolünü ve geçersiz kılınmasını sağlamaz.
- 4.8.4.5.4 AMC, CIAM CDR genişlemesini yada lokal bir ASM aracını kullanarak bağlantılı CDR'lerin listesini tespit edip AUP / UUP'da yayımlayabilir ve RCA'nın aktive edilmesi durumunda bunların kullanılabilirliği / kullanılamazlığına ilişkin senaryoları tanımlayabilir. Bu tür senaryolar oldukça önceden tanımlanmalı, ve CADF DNM ile koordine edilmeli ve önceden geçerli kılınmalıdır.
- 4.8.4.5.5 Not 2. Ancak şu nokta kaydedilmelidir ki yalnızca saha 15'de kullanılamaz CDR'leri (ya da bunların bir bölümünü) ihtiva eden FPL'ler reddedilecek ya da geçersiz kılınacaktır. Kullanılamaz CDR'leri içermeyen (örneğin aktif TSA / TRA vasıtasıyla DCT'nin doldurulması) FPL'ler yukarıda tanımlanan süreçlerin hiçbiri tarafından yakalanmayacaktır.
- 4.8.4.5.6 AUP / UUP'da aktif hale getirilen TSA/TRAun hava sahası hacminin etkin bir şekilde sterilize edilmesini sağlamak için AMC'nun 4.8.4.6'da tanımlandığı şekilde gerekli tahditlerin uygulanmasını DNM CADF ile koordine etmesi gerekir.
- 4.8.4.5.7 Bunun bir sonucu olarak bir aktif sahanın hava sahası hacmini çapraz geçen FPL, FPL yeniden işlem sürecine uygun olarak reddedilecek yada geçersiz kılınacaktır.
- 4.8.4.5.8 Bu tür saha aktivasyonları için senaryo saptama imkanı mevcuttur. Saha için hiçbir senaryo saptanmamış ise hava sahasının ilgili hacmi tam olarak sterilize edilecektir. Daha fazla ayrıntı için lütfen AMC / CADF operasyonları el kitabına başvurunuz.

4.8.4.6. FUA tahditleri

- 4.8.4.6.1 NM ile koordine edilebilecek farklı tipte tahditler mevcuttur. Saha rezervasyonları ile ilişkili olarak FUA tahditi denilen spesifik bir tahdit tipi koordine edilebilir.
- 4.8.4.6.2 FUA tahditleri günlük olarak AUP/UUP vasıtasıyla yayınlanan saha tahsislerini saptamak için kullanılır. Uygulanabilmek için sahaların CACD'da uygulanması ve bunun yanında bağlantılı tahditte uygulanması gerekir. Bağlantılı tahdit, bir ülke kodu, örneğin EBTRA01 ya da EGD701 ile gösterilecektir. Anlaşma gereği olarak bu tahditler, tahditli hava sahası tanıtmaları (örneğin EBTRA01) + "R" harfinden oluşan bir belirtece sahip olacaktır.

- 4.8.4.6.3 Bu tahdit ile sahanın AUP / UUP vasıtasıyla tahsisi otomatik olarak CACD'daki hava sahasının kapanmasına yol açacaktır ve dolayısıyla bundan etkilenen FPL'leri kontrol etmek için IFPS sistemiyle etkileşimde bulunacaktır.
- 4.8.4.6.4 Tahsis için kullanılan sistem (CIAM) sahalar ya da spesifik yol / DCT için tahditin IFPS'den bağımlı kesme opsiyonunu önerecektir. Bu gibi durumlarda sahaların AUP/UUP vasıtasıyla yayınlanması FPL'leri etkilemeyecektir.
- 4.8.4.6.5 Not3: Bu işlev henüz mevcut değildir; Aşağıdaki yayınlamalar ile sistemin modifikasyonunu planlamak için değişiklik talepleri tetiklenecektir.

4.8.5. TSA/ TRA'nın planlanmamış aktivasyonu

4.8.5.1. Uçuşlardan önceki gün talep üzerine

- 4.8.5.1.1 İlave hava sahası rezervasyonlarına gereksinim duyan hava sahası kullanıcıları (AUP tarafından daha önce yayınlanmış olanlara ilaveten) talep edilen hava sahasının planlanmamış aktivasyonu hakkında AMCye bilgi vermelidir. Yani bu amaçla 17.00 UTC'ye (16.00 UTC yaz) kadar EAUP yayınından başlayarak hava sahası kullanıcıları ilgili AUP'da öngörülmemiş ve yayınlanmamış olan ilave hava sahası aktivasyon ihtiyaçlarına ilişkin taleplerini AMC'ye göndermelidir.
- 4.8.5.1.2 Gerekirse AMC komşu AMC'ler ile koordinasyon yaparak daha önce kullanılabilir olan bir CDR'yi kapatmak yerine başka çözümler bulmak amacıyla potansiyel olarak kullanılabilir sahaları tespit edebilir.
- 4.8.5.1.3 AMC taslak UUP'nın 17.00 UTCde (16.00 UTC yaz) yayınlanması suretiyle yeni hava sahası rezervasyonlarını uygulama yada halihazırda yayınlanmış hava sahası rezervasyonlarını (zaman ve/veya mekan açısından) arttırma niyetini ilgili FMP'lere ve NMye bildirmelidir. AA'lar, TSA / TRA kullanıcıları, ilgili FMP'ler ve gerekirse komşu AMC taslak UUP'nın alındığını bildirmelidir.

Not: "İlgili FMP'ler" ACC'lerin prosedür 3 uyarınca bir CDR kapanışının ardından taktik yeniden yol belirleme ile karşılaşacak olan FMP'leri anlamına gelir.
- 4.8.5.1.4 NM, ilgili FMP'ler ve AMC talebin etkisini lokal ve ağ seviyesinde (örneğin yükleme sektörü, sektör yeniden yapılandırması vs.) değerlendirilmelidir. Bu aşama sırasında NM yol / hava sahası kapanmasından etkilenecek olan uçuşları ve/veya ATS sektörlerini tespit etmeli ve bu elementleri değerlendirmede dikkate almalı, fırsatlar (ağ etkisinin azaltılması) aramalı ve hava sahası tahsisinin optimizasyonu için (örneğin aktivasyon süresinin, uçuş seviyesi bandının, CDR'lerin kapanış ayrıntıları vs.) (optimizasyonunu) ilgili AMC ve FMP'ler ile koordine etmelidir. Bu analizin sonucu ve (eğer varsa) potansiyel alternatif senaryolar NM tarafından, değerlendirilmek üzere ilgili AMC'lere ve FMP'lere gönderilmelidir.
- 4.8.5.1.5 AMC'ler NM tarafından önerilen senaryoyu almalı ve gerekirse hava sahası kullanıcıları ile nihai bir koordinasyon yapmalıdır.
- 4.8.5.1.6 AMC'ler nihai hava sahası tahsis kararını almalı ve gerekirse 12.45 UTC (16.45 UTC yaz) (hazır statü) itibarıyla UUP'yi hazırlamalı ve sonuçta ortaya çıkan UUP bilgilerini en geç 18.00 UTC'de (17.00 UTC yaz) itibarıyla duyurmalıdır. İlgili AA'lar TSA/TRA kullanıcıları, ilgili FMP'ler ve gerekirse komşu AMC'ler UUP'nın alındığını bildirmelidir.

- 4.8.5.1.7 FPL'nin tutarlılığını sağlamak için yeni hava sahası yapısı (aktive edilmiş geçici saha ve kapatılmış CDR) (yalnızca uçuşların yapılacağı gün 06.00 UTCden geçerli olmak üzere) NM CACD veri tabanında uygulanmalıdır.
- 4.8.5.1.8 CDR'nin kapanışı yada hava sahası statüsüne ilişkin yeni bilgiler NM tarafından NOP portalı eAMI vasıtasıyla yayılmalıdır.
- 4.8.5.1.9 Bilgilerin eAMI vasıtasıyla yayılması işlemi CDR'nin kullanılabilirliği ya da hava sahası tahsis güncellemelerinin, aynen NM tarafından eRAD duyuruları için yapılması ile aynı şekilde FTP sağlayıcısı üzerine postalanmalıdır. CDR'lerin kapanışına ilişkin yeni bilgiler de 4.7.2.2'ye göre yeterli zaman önceden AIS bildirim (örneğin NOTAM) yapmak suretiyle duyurulmalıdır.
- 4.8.5.1.10 FPL'ler kullanılabilir olduğu takdirde ilgili uçuşlar için NM tarafından AO'lara FLS mesajları gönderilmelidir. İlgili AO'lar da buna uygun olarak FPL'leri yeniden kaydettirmelidir.

4.8.5.2. Uçuş gününde talep üzerine

- 4.8.5.2.1 İlave hava sahası rezervasyonlarına ihtiyaç duyan hava sahası kullanıcıları bir önceki UUP yayınından başlayıp 08.00 UTC'ye (07.00 UTC yaz) kadar ya da 12.00 UTC'ye (11.00 UTC yaz) kadar (daha önce AUP tarafından yayınlanmış olanlara ilaveten) uçuş günü için (D) ihtiyaç duyulan planlanmamış hava sahası aktivasyonunu AMC'ye bildirmelidir.
- 4.8.5.2.2 08.00 – 09.00 UTCde (07.00 – 08.00 UTC yaz) arasında ya da 12.00 – 13.00 UTC arasında (11.00 – 12.00 UTC yaz) NM, ilgili FMP'ler ve AMC talebin etkisini lokal seviyede ve ağ seviyesinde (örneğin yükleme sektörü, sektör yenden konfigürasyonu vs.) değerlendirmelidir.
- 4.8.5.2.3 08.00-09.00 UTC arasında (07.00-08.00 UTC yaz) ya da 12.00-13.00 UTC arasında (11.00-12.00 UTC yaz) NM, ilgili FMP'ler ve AMC talebin etkisini lokal seviyede ve ağ seviyesinde (örneğin yükleme sektörü, sektörün yeniden yapılandırılması vs.) seviyesinde değerlendirmelidir.
- 4.8.5.2.4 Bu aşama sırasında NM ilgili FMP'ler ile koordinasyon halinde (icraat safhasında olanlar yani EOBT'dan önce bir saat sonrakiler dahil olmak üzere) yol kapanışından önce uçuşları ve sektörleri tespit etmelidir ve ağ etkisini azaltma fırsatları aramalıdır. .
- 4.8.5.2.5 Özellikle uçuş günü lokal ve ağ değerlendirmesinin bir parçası olarak:
- İlgili FMP'ler NM ile koordinasyon içinde, saha talep edildiği gibi aktive edilecektir. CDR'lerin kapanışı / yenilenmiş CDR kullanılmazlığı / yeni hava sahası kapanışının zamanı itibarıyla icraat safhasında olacak olan uçuşları ve bunların numaralarını tespit etmelidir.
 - İlgili FMP'ler / ATC'ler eğer varsa icraat safhasındaki uçuşları taktik olarak yönetme güçlerine değerlendirmeli ve taktik olarak ele alınacak olan icraat safhasındaki uçuş sayısının (icraat safhasında olacak uçuş sayısının) ilgili ATCO'lar için kabul edilebilir bir seviyede tutulmasını sağlamak için, AMC ve NM ile koordinasyon içinde hava sahasının tahsisinin optimizasyonunun (örneğin aktivasyon süresinin, uçuş seviyesi bandının, CDR kapanışına ilişkin ayrıntıların vs. hususların değiştirilmesi) yollarını arayacaktır.
 - Hava sahası tahsisinin optimizasyonuna rağmen yada hava sahası tahsisini optimize etmede başarısız olunması nedeniyle, icraat safhasında olması gereken uçuşların sayısının ATCO'lar için kabul edilemez bir düzeyde kalması durumunda ilgili FMP'ler, NM ile koordinasyon içinde, ATCO'ların iş yükünün söz konusu uçuşların taktik yönetimine olanak sağlamasını temin edecek ATFCM önlemlerini geliştirmeli ve devreye sokmalıdır.

- Tüm çabalara rağmen ATCO tarafından icraat safhasında olması gereken uçuşların taktik yönetiminin sağlanmasına olanak sağlayan etkin ATFCM önlemlerinin uygulamaya konulması imkanı ya da hava sahası tahsisini optimize etmenin bir imkanı ya da her ikisinin sağlanmanın bir imkanı bulunmadığı takdirde sözkonusu hava sahası talebi düzenlenmemelidir.
- 4.8.5.2.6 Ağ analizinin sonuçları (eğer varsa) potansiyel alternatif senaryolar NM tarafından AMC'lere ve ilgili FMP'lere sunulmalıdır. (Yani dikkatlerine sunulmak üzere, planlanmamış olan saha aktivasyonunun bir sonucu olarak potansiyel yeniden yol belirlemeye dahil olan yukarı ve aşağı yöndeki ATS birimleri)
- 4.8.5.2.7 AMC'ler NM i ve FMP'ler tarafından önerilen senaryoyu almalı ve gerekirse hava sahası kullanıcıları ile nihai koordinasyonu gerçekleştirmelidir.
- 4.8.5.2.8 AMC'ler ilgili FMP'ler ile anlaşarak nihai hava sahası tahsis kararını almalı ve gerekirse 09.00 UTC (08.00 UTC yaz) ya da 13.00 UTC (12.00 UTC yaz) itibariyle UUP'yi hazırlamalıdır (hazır statü).
- 4.8.5.2.9 AMC'ler sonuç olarak ortaya çıkan UUP bilgilerini en geç 09.15 (09:15 UTC yaz) ya da 13.15 UTC (13.15 UTC yaz) itibariyle yayınlamalıdır.
- 4.8.5.2.10 İlgili FMP'lerin ve ATC'nin uçuş gününde geçici hava sahası tahsisi ile ilgili işbirliğine dayalı karar alma sürecine katılmaları emniyeti sağlamak bakımından kritik bir öneme sahiptir.
- 4.8.5.2.11 FPL tutarlılığını sağlamak için, yeni hava sahası yapısının (aktive edilmiş geçici sahalar ve kapatılmış CDR'ler) UUP bilgilerine göre NM CACD veri tabanında uygulanması gerekir (yalnızca uçuşların yapılacağı gün 12.00 UTC / 11.00 UTC yaz ya da 16.00 UTC / 15.00 UTC yazdan itibaren geçerlidir).
- 4.8.5.2.12 Yeni beklenmedik hava sahası alanı aktivasyonlarının sebebiyet verdiği CDR'ler ya da hava sahası geçici kapatmaları NM tarafından
 - * NOP portalı ve
 - * eAMIvasıtasıyla yayılmalıdır. Bilgilerin eAMI tarafından yayılması işlemi CDR'nin kullanılabilirliği ya da hava sahası statüsü güncellemelerinin NM tarafından e-RAD duyuruları için yapılan ile aynı şekilde FTP sağlayıcısı üzerine postalanması yoluyla yapılmalıdır. Böyle bir süreç B2B servisini kullanan AO paydaşlarına güncellemeleri yükleme olanağını sağlayacaktır.
- 4.8.5.2.13 Yeni CDR kapanış bilgileri de 4.7.2.2.2'ye göre önceden yapılacak gerekli AIS bildirimini (örneğin NOTAM) yolu ile ilan edilmelidir.
- 4.8.5.2.14 FPL'ler mevcutsa FLS mesajları NM tarafından ilgili uçuşlara gönderilmelidir.
 - Uçuş planlama safhasında ise ilgilenen AO'lar FPL'leri de buna uygun olarak yeniden sunmalıdır.
 - Uçuş icraat safhasında ise planlandığı gibi devam edebilir. ATCO tarafından pilota yeniden yol belirleme sağlanacaktır.

Not 1: Planlama safhasında uçuş EOBT'dan bir saat ya da daha fazla önce herhangi bir hazırlık safhasında bulunan bir uçuş anlamına gelir.

Not 2: İcraat safhasında uçuş (havadaki aşama dahil olmak üzere) EOBT'dan önce bir saatten başlayıp ileri doğru herhangi bir aşamada bulunan bir uçuş anlamına gelir.

4.8.5.3. Uygulama

- 4.8.5.3.1 Devletler ASM seviye 1'de, lokal ATFCM işlevi ve ilgili tüm ATC birimleri (yani yukarı / aşağı istikamette taktik yeniden yol belirleme ile karşılayan birimler) ile koordinasyon içinde TSA'lar / TRA'lar prosedürünün her bir durum için ayrı ayrı yani spesifik bir CDR / TSA / TRA'ya atıfla geçici olarak aktivasyonunun stratejik uygulaması hakkında karar vermelidir. Devletler bunu yaparken aşağıda sıralanan hususları hesaba katmalıdır:
- Hava sahasının karmaşık kompleksliği
 - Trafiğin kompleksi
 - İletişimde aksama durumunda emniyeti sağlamak için ATC ve TSA / TRA kullanıcıları arasında doğrudan iletişimin mevcudiyeti / uygun görülen diğer kriterler
- 4.8.5.3.2 Bu, gerekli şartlar dahil olmak üzere, prosedür 3'ün uygulanması için ehil olan (ya da olmayan) CDR'lerin önceden tanımlanmış bir listesiyle sonuçlanacaktır.
- 4.8.5.3.3 Prosedürün uygulanması yalnızca hava sahası sınıfı E hariç olmak üzere kontrollü hava sahası ile sınırlandırılmalıdır.
- 4.8.5.3.4 Uçuş gününde ilgili FMP'ler / ACC'ler sahanın talep edilen şekilde aktive edilmesi durumunda icraat safhasında olması gereken uçuşları taktik olarak yönetme kabiliyetlerini değerlendirirken aşağıda sıralanan hususları hesaba katmalıdırlar:
- FPL tutarsızlıklarını saptayan ve ATCO'ya zamanında uyarıda bulunan uygun ATCO araçları ve HMI'nın mevcudiyeti
 - Yeni yol noktaları vasıtasıyla yeniden klerans ek telsiz iletişimi ile sonuçlanarak ATCO'nun dikkatini dağıtabilir ve ATCO iş yükünü arttırabilir.
 - İletişimin aksaması durumunda ve yakın bir zamanda bir kural ihlalinin muhtemel olduğu diğer durumlarda emniyeti sağlamak için ATC ve TSA / TRA kullanıcıları arasında doğrudan iletişim mevcudiyeti.
 - Bir TSA / TRA içindeki bir seviye bandının planlanmış aktivasyonu aktive edilmiş seviyenin yukarısında ve aşağısında hala açık olan CDR'yi transit geçen olası düşey trafik profillerini engellemektedir.
- 4.8.5.3.5 ATCO gerekli yeniden yol belirleme ile uygun olarak alternatif bir onay vermekten sorumlu olacağına farkında olmalıdır. Bu, fiilen ilgili ATCO'nun sorumluluk sahasında bulunmayan bir yeni yol olabilir bu durumda, ilgili trafiğin yolunun yeniden belirlenmesi için başvuruda bulunmak için gerekli koordinasyon prosedürlerini tanımlamak amacıyla ilgili bitişik ACC ile LOA'lar imzalanmalıdır.
- 4.8.5.3.6 Prosedürün emniyet gerekliliklerini yerine getirmek ve emniyeti sağlamak için uçuş gününde, ilgili FMP'ler / ATC'lerin geçici hava sahası aktivasyonları için işbirliğine dayalı karar alma sürecine katılmaları sağlanmalıdır.
- 4.8.5.3.7 ASM seviye 1 prosedür uygulamasını düzenli olarak gözden geçirmeli, onun uygulama sonuçlarını analiz etmeli, prosedürün uygulandığı yerde özellikle D-1 hava sahası kullanım planlama sürecinin doğruluk seviyesini yükseltmeyi hedefleyen ASM / ATFCM ön taktiksel aşamanın iyileştirilmesinin yollarını araştırmalıdır.
- 4.8.5.3.8 ASM seviye 1 yukarıda tanımlanan prosedürleri genel sürece zarar vermeyecek lokal prosedürler ile tamamlayamaya karar verebilir. Sınırlar geçiş durumlarda herhangi bir lokal tamamlayıcı prosedür (örneğin faks, e-mail vs. gönderilmesi) ilgili devletler arasında koordine edilmelidir.

4.8.6. Taktiksel yönetimin kullanılması

- 4.8.6.1 ACC'ler CDR'leri ya da FRAdaki hava sahasını hem AUP/UUP hem de taktik icra tarzına uygun olarak uygulanmalıdır.
- 4.8.6.2 Bağlantılı TRA / TSA faaliyeti durduğu ya da iptal edildiği zaman ACC'ler/FMP'ler CDR'leri ya da mevcut hava sahasını taktik bir bazda kullanmalıdırlar ve bir hava taşıtına kısa süreli ihbarda üzerine atıl durumdaki saha içinden bir yol ya da yeni yörünge önerebilirler.
- 4.8.6.3 AMC ASM seviye 1'de oluşturulan kriterlere uygun olarak gerçek zamanlı olarak ASM seviye 1'de muamele edilecek CDR'ler 1'in geçici olarak kapatılmasına karar vermelidir.

4.9 GEÇİCİ VE BEKLENMEDİK DURUM PROSEDÜRLERİ

4.9.1. FUA geçici talimatı (FTI)

- 4.9.1.1 Yukarıdaki 4.1 ila 4.8 paragrafları arasında tanımlanan temel prosedürler sürekli nitelikte olup tüm AMC'ler ve CADF için ortak ve onlar üzerinde bağlayıcıdır. Ancak kullanıcıların yararları açısından CADF ve AMC'lerin aşağıda sıralanan hareketleri yapmasını gerektiren işletimsel durumlar ortaya çıkabilir:
- Temel prosedürden geçici olarak sapılması; ya da
 - Yeni bir temel prosedür olarak onaylanmasından önce AMC ve NM/CADF'nin uzmanları tarafından yararlı olarak değerlendirilen yeni bir prosedüre uygulamak ya da
 - Geçici bir geçerliliğe sahip olabilecek ve/veya sürekli bir prosedüre dönüştürülmesini haklı çıkarmayacak bir işletimsel etkiye sahip olmayan yeni bir prosedürün uygulanması.
- 4.9.1.2 Yukarıda belirtilen nitelikteki prosedürlere FUA geçici talimatları (FTI) denilir. FTT'lar FUA sahasının tümü ya da bir kısmı için ilgili AMC'ler ve NM/CADF tarafından kararlaştırılır / uygulanır. Bir FTI şekil 5'de sunulan formata uygun olarak FMD geçici talimatlarına benzer bir şekilde yayınlanır.

4.9.2. Uygulama prosedürü

- 4.9.2.1 CADF'nin günlük operasyonlarından sorumlu birim olarak NM yeterli bir zaman önceden bildirimde bulunmak suretiyle, bir FTT'nın uygulanmasını ilgili AMC'ler ve gerekli olduğu zaman ilgili FMP'ler ve zorunlu olur ise AO'lar ile koordine edebilir ve bu uygulama konusunda onlarla bir mutabakata varabilir.
- 4.9.2.2 İlgili taraflar arasında bir karar alındığı zaman talimat bir FTI olarak NM tarafından yayınlanacaktır. Talimatın hazırlanmasının sorumluluğu NM'ye aittir. Talimatın amacı kapsamı ve bu talimattan etkilenen taraflar açık ve net olarak belirtilecektir.
- 4.9.2.3 NM bir FTT'nın uygulanmasını gerektiren şartları sorumlu EUROCONTROL çalışma kuruluşunun (örneğin hava sahası yönetim alt grubu) bildirmelidir. Her halükarda FTT'ler uygulanmak üzere ilgili tüm AMC'lere FMP'lere ve AO'lara ve bilgilendirme için EUROCONTROL DNM/COO/NOM/OPL'ye gönderilecektir.
- 4.9.2.4 FTT'lar NM operasyonlar şefinin yetkisine dayalı olarak tanzim edilir.

4.9.3. Müteakip muamele

- 4.9.3.1 Bir FTI sürekli bir bazda, örneğin bir deneme döneminden sonra uygulanmak üzere önerildiği zaman NM'nin ASM el kitabına dahil edilecek olan prosedürü sorumlu EUROCONTROL çalışma kuruluşuna iletmesi gerekir.
- 4.9.3.2 FTI işbu ASM el kitabında bir kere yayınlandığı zaman NM ilgili tarafları FTI'nin statüsündeki değişiklik konusunda bilgilendirir.

4.9.4. Uygulama sahaları

- 4.9.4.1 NM Aşağıda sıralanan sahalarda FTI'ler/AIM'ler tanzim edecektir:
- NM/CADF – AMC çalışma prosedürleri
 - FUA/CACD konular (örneğin verilerin değiştirilmesi)
 - NM Araçlarının kullanılması (örneğin CIAM)
 - NM/CADF – AO'lar ilişkisi
 - AMC'ler ya da CADF adreslerindeki değişiklikler

FUA OPERASYONLARI Tanzim eden:	FUA GEÇİCİ TALİMATI Unvan İlgili Saha:	Sayı: FTI 02/... Geçerlilik Başlangıç Tarihi: Son geçerlilik Tarihi:
ÖRNEK FORMAT (Uygun metni ekleyin)		
Sayfa 1	Tarih	CADF, FMD Denetçileri, AMC'ler IFPU Denetçiler, VAU, MTZ, DEL, Orijinal: BLZ

Şekil 17: FUA Geçici Talimatının (FTI) Örneği

4.10. ASM SEVİYE 2'DE AÇIK DENİZLER ÜZERİNDE ASM

4.10.1. Genel

- 4.10.1.1 ECAC devletleri tarafından hava sahasının esnek kullanımı kavramı üzerinde varılan anlaşmanın temelini bu kavramın Chicago Konvansiyonu ve onun Annexleri ya da deniz hukukuna dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu ile çelişmemesi ilkesi oluşturmaktadır.

4.10.2. Açık denizler üzerindeki tehlike sahalarının aktivasyonu

- 4.10.2.1 Hava sahasının esnek kullanımı kavramının temel ilkesi doğrultusunda açık denizler üzerindeki D sahaları ister bir FRA ortamında ya da sabit yol ortamda olsun planlanmış faaliye-

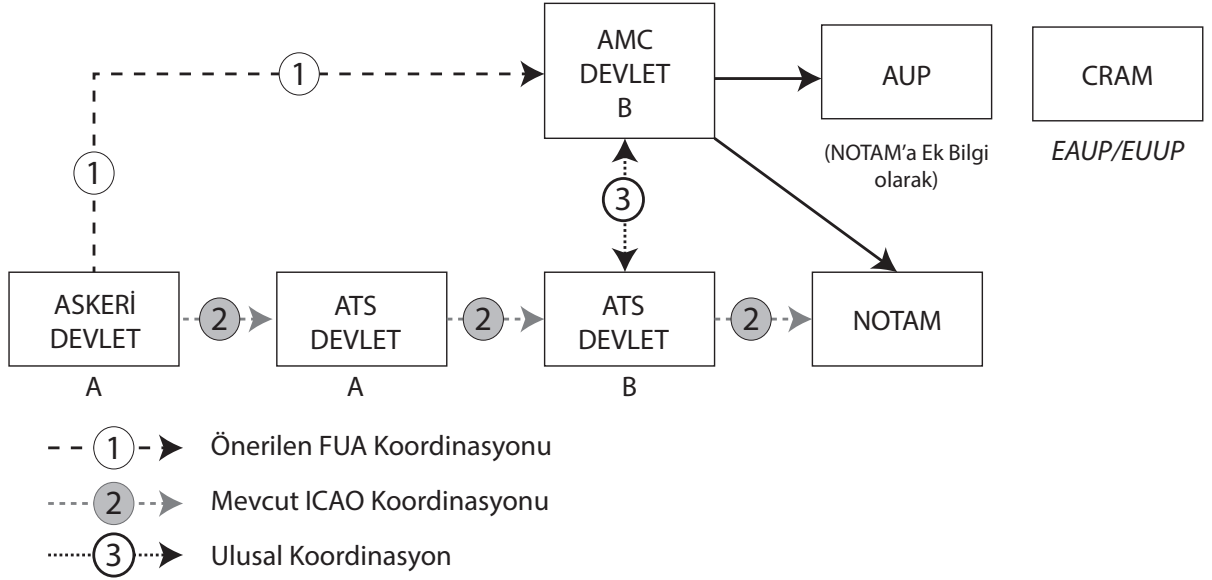
tin süresi ve kapsamı açısından aktif sahalar olarak bildirilecektir. Dolayısıyla açık denizler üzerindeki D sahası, kendi FIR/UIR'inde bulunduğu devlete bildirilen hiçbir faaliyet olmadığı zaman aktif sahalar olarak yayınlanmayacaktır.

4.10.3. Açık Denizler üzerinde CDR'lerin aktivasyonu

- 4.10.3.1 Açık denizler üzerinde bir CDR'nin aktivasyonu ya kurulu D sahalarında ya da CDR ile çelişen açık denizler üzerindeki hava sahasında hava seyrüseferinin emniyeti için potansiyel olarak tehlikeli faaliyetlerin mevcut olmaması bağlıdır. Açık denizler üzerindeki hava sahası üzerinde hiçbir hükümler hakkının mevcut olmadığı ve uluslararası sularda ve bunların üzerindeki hava sahasında gemiler ve hava taşıtları için serbest ve evrensel bir seyrüsefer hakkı sözkonusu olduğu için o hava sahasında ATS'yi sağlamaktan sorumlu olan devlet bir D sahası faaliyetine ilişkin bir bildirim aldığı zaman bir CDR'yi aktive edemez. Bu, tüm CDR kategorileri için geçerlidir.
- 4.10.3.2 ICAO Annex 11 – Hava Trafik Hizmetleri ve sivil hava taşıtı operasyonları için potansiyel olarak tehlikeli askeri faaliyetler ile ilişkili emniyet önlemlerine dair ICAO Belge 9554 açık denizler üzerinde bu tür faaliyetler ile ilgili bilgilerin yayınlanmasının ICAO Annex 15 – havacılık bilgileri hizmetlerinin hükümlerine uygun olarak yapılmasını öngörmektedir. Dolayısıyla bir AMC, açık denizler üzerinde bir CDR 2'nin aktivasyonu hakkında karar vermek için gerekli olan tüm bilgilere zamanında sahip olacaktır. Bir D sahasının aktivasyonuna mevcut olmasına dayalı olarak ulusal AMC tarafından bir CDR 2 aktive edilebilir. Benzer bir şekilde bir D sahası aktivasyonu iptal edilmişse AMC tarafından bir CDR 2 sahası aktive edilebilir. Ters yönden bakıldığında bir D sahası CDR 2 kullanılabilir hale getirildikten sonra aktive edilmişse ATS'nin bu CDR içinden uçan ya da uçuş için bu CDR'yi kullanmayı planlamış olabilecek trafiğin yolunu yeniden belirlemek için gerekli olan önlemleri ASM seviye 3'de alması gerekir.

4.10.4. Uluslararası koordinasyon için mekanizmanın iyileştirilmesine ilişkin alternatif yöntem

- 4.10.4.1 Açık denizler üzerindeki sivil hava taşıtları için potansiyel olarak tehlikeli faaliyetler için koordinasyon gereklilikleri ve prosedürler ICAO Annex 11'de (paragraf 2.17) ve ICAO Belgesi 9554 (paragraf 2.16.1) ortaya konulmuştur. FUA kavramının uygulanması bu koordinasyon gerekliliklerinin ve sorumlulukları değiştirmez ve açık denizler üzerindeki hava sahasının hukuki statüsünü değiştirmez. Ancak FUA kavramı şekil 10'da tanımlandığı gibi koordinasyon haklarını basitleştiren ve bu koordinasyondan doğan bilgilerin daha etkin bir şekilde yayılmasına olanak sağlayan prosedürler sağlamaktadır.
- 4.10.4.2 Çok sayıda ECAC devleti koordinasyonu sürecini basitleştirmek ve AMC'yi günlük bazdaki hava sahası yönetimi için bir odak noktası olarak kullanmak için (1 olarak işaretleme) kesik çizgiler ile işaretlenmiş prosedürleri kabul etmişlerdir. Bu uygulama uluslararası koordinasyon mekanizmasının ve bilgilerin yayılmasının daha ileri bir seviyeye çıkarılmasıyla sonuçlanır. Diğer ECAC devletleri ve ECAC'a üye olmayan devletler (2 olarak işaretlenen) noktalı çizgi prosedürünü kullanmaya devam etmektedir. Bir prosedürü seçmek bir devlet ASM seviye 1 yetkisidir. Ancak (1 olarak işaretlenen) yeni prosedürü benimseyen devletler, sürecin süratli bir şekilde tamamlanmasına olanak sağlamak amacıyla ulusal ATS ve AMC birimleri arasında (3 olarak işaretlenen) uygun dahili koordinasyon vasıtasıyla (2 olarak işaretlenen) prosedürü dahil etmelidir.



Şekil 18: Açık denizler üzerinde yürütülen ve sivil hava taşıtları için potansiyel olarak tehlikeli olan faaliyetlerin uluslararası koordinasyonu için mekanizmaların iyileştirilmesi için alternatif yöntem

4.10.5. AMC ile ilişkili görevler

- 4.10.5.1 AMC'ler açık denizler üzerindeki D sahalarının herhangi bir aktivasyonu konusunda bilgilendirilmelidir. Bu aktivasyon bir NOTAM tarafından duyurulmuş ise AMC NOTAM referansını AUP/UUP'lerin ilave notlar bölümünde tekrarlar. Bu FIR/UIR'ın tüm için AUP/UUP'lerin eksiksizliğini tamamlar. D sahası aktivasyonunun AUP/UUP'lerdeki yayınlanması ICAO Annex 15'e uygun olarak bir NOTAM duyurusu gereksiniminin yerine geçmez. Bu bağlamda AMC'lere NOTAM'ı yayınlama sorumluluğu verilebilir.
- 4.10.5.2 Açık denizler üzerindeki CDR'ler 2 sorumlu AMC'ler tarafından aktive edilir ve bu bilgi günlük AUP/UUP'lere dahil edilir. AMC'ler açık denizler üzerindeki hava sahasında hiçbir ulusal hükümler haklarının mevcut olmadığı gerçeğini hesaba katmalıdır. Dolayısıyla bu durum sözkonusu CDR'ler için ulusal tahsis kurallarının uygulanmasını engelleyebilir.
- 4.10.5.3 AMC'ler CDR'ler 1 ile çelişen açık denizler üzerindeki hava sahasında sivil hava taşıtı operasyonları için potansiyel olarak tehlikeli faaliyetlere ilişkin bir bildirim aldıkları zaman AUP'un ilgili kısmını kullanmak suretiyle söz konusu CDR 1'lerin kapatıldığını yayınlatabilir.

BÖLÜM 5. TAKTİKSEL YÖNETİM İŞLEVLERİ (ASM SEVİYE 3)

5.1. GENEL

- 5.1.1 Taktik ASM Seviyesi 3 ASM seviyesi 2'de tahsis edilmiş olan hava sahasının gerçek zamanlı aktivasyonu, devreden çıkarılmasını ya da gerçek zamanlı yeniden tahsisini ve, gereğine göre sivil ve askeri ATS birimleri, kontrolörler ve/veya kontrol edici askeri birimler arasındaki hava sahası sorunlarını ve/veya trafik durumlarını çözüme bağlamayı içerir.
- 5.1.2 Kontrolörlerin niyetleri dahil olmak üzere gerekli tüm uçuş verilerine sistem desteğiyle ya da bu destek olmaksızın gerçek zamanlı erişim hava sahasının optimum seviyede kullanımına olanak sağlar ve hava sahasını ayırma gereksinimini azaltır.
- 5.1.3 ASM seviyeleri 1 ve 2'de FUA kavramından tam olarak yararlanmak için yeterli gerçek zamanlı koordinasyon tertibatları ve prosedürleri gereklidir. Gerçek zamanlı sivil / askeri koordinasyon kapasitesi sayesinde hava sahasının kullanımında esneklik arttırılır. Bu esneklik hava sahasının sivil ve askeri trafik tarafından müşterek kullanımı tarafından sunulan potansiyele bağlıdır.

5.2. GERÇEK ZAMANLI SİVİL / ASKERİ KOORDİNASYON ŞEKİLLERİ

- 5.2.1 Spesifik trafik durumlarının emniyet açısından çözüme bağlanmasını kolaylaştırmak için sivil ve askeri hava trafik hizmeti birimleri / askeri kontrol edici birimler arasındaki doğrudan iletişim temel bir öneme sahiptir. Bu husus hava sahasının esnek kullanımının uygulanması için EUROCONTROL dokümanında (L3-ASPU-01) atıfta bulunulduğu gibi yazılı anlaşmalarda ayrıntılı olarak ele alınmalıdır.
- 5.2.2 Hem sivil hem askeri uçuşların emniyetli ve süratli bir şekilde yürütülmesiyle ilgili bilgilerin derhal değiş tokuş edilmesini içeren bağlantılı koordinasyon önlemleri kontrolörün bir hareketi ile ya da böyle bir hareket olmaksızın aktif ya da pasif bir şekilde gerçekleşebilir.
- 5.2.3 Sivil / askeri koordinasyonun aktif şekli sivil ve askeri birimler arasında bir kontrolörün / kontrolörlerin hareketlerinden doğan gerçek zamanlı iletişimdir. Bu aktif iletişim şekli hem yalnızca konuşma yoluyla yapılan sözlü koordinasyon hem de yalnızca el ile yapılan bir iletişim süreci olan sessiz koordinasyonu içerir.
- 5.2.4 Koordinasyonun pasif şekli bilgilerin kontrolörün hiçbir eylemi olmaksızın gerçek zamanlı olarak iletişimi demektir. Bu, olağan olarak, ekstra bir koordinasyon olmaksızın OAT/GAT ayırmasını kolaylaştırmak için, uçuş verilerinin kontrolörler arasında daha önceden kararlaştırılmış otomatik değiş tokuşu şeklinde gerçekleşir.
- 5.2.5 Aktif koordinasyon modu pasif koordinasyon modunun esas olarak verilerin iletilmesi ile ilişkili olduğu bir bağlamda trafik durumlarının koordinasyonu ile ilişkilidir ve yalnızca kararlaştırılan prosedürler tarafından izin verilen durumlarda bir hareket seyri oluşturmak için kullanılmalıdır.

- 5.2.6 Sessiz koordinasyon esas olarak, önceden koordinasyon gerektiği zaman hava sahasının ve/veya yol yapılarının geçilmesi için kullanılacaktır. Sessiz koordinasyonun kullanılması özellikle yüksek trafik yoğunluğunun olduğu sahalarda koordinatörün iş yükünü azaltabilir.
- 5.2.7 Sözlü koordinasyon, son çare tertibatı olarak kullanılabilir olmanın yanı sıra koordinasyon ile ilgili belirli sorunların çözüme kavuşturulması için gerekli olacaktır. Özellikle, sistem destekli sessiz diyalogun doğrudan bir sözel diyalog olmaksızın pozitif bir şekilde ve süratle sonuçlandırılmasının mümkün olmadığı durumlarda sözlü koordinasyon işlevleri kullanılacaktır

5.3. ATS YOLLARI VE HAVA SAHASI GEÇİŞİ İÇİN KOORDİNASYON PROSEDÜRLERİ

5.3.1. Kontrollü hava sahası ya da ATS yollarının OAT tarafından geçişleri için koordinasyon prosedürleri.

5.3.1.1. Genel

- 5.3.1.1.1 Bir ATS yolu ya da (FRA dahil) kontrollü hava sahasının bir OAT tarafından geçilişi sırasında OAT/GAT ayırmasına olanak sağlamak amacıyla mevcut uçuş verilerinin miktarı ve doğruluğuna göre farklı prosedürler kullanılabilir.
- 5.3.1.1.2 İlgili genel OAT ve GAT trafik durumunun uçuş verilerine elektronik ekran yoluyla erişim OAT ve/veya GAT ayırmasından sorumlu olan kontrolöre ya ICAO yatay ve düşey ayırma minimaları için bir plan belirleme ya da aktif modda bir koordinasyon (sözel koordinasyon ya da sistem destekli sessiz koordinasyon) için gerekliliği belirleme olanağını sağlar.

5.3.1.2. Genel prosedürler – Ek koordinasyon olmaksızın ICAO standart ayırmalarına olanak sağlayan yeterli uçuş verileri

- 5.3.1.2.1 Kontrolörün ulusal LOA'lardaki gerekli olan niyetleri dahil olmak üzere ilgili tüm OAT ve GAT uçuş verilerinin gösterimi sorumlu kontrolöre bir yol geçişi sırasında ek koordinasyon gereksinimi olmasızın OAT / GAT ayırması için sorumluluğunu yerine getirmesi olanağını sağlar.
- 5.3.1.2.2 Kontrolörün niyetleri, ilgili ATC kleransının tanzim edilmesi ile aynı zamanda ya da ondan önce, LOA'larda ortaya konulan şekilde uçuş verilerinin değiş tokuş edilmesi yoluyla güncellenir.

5.3.1.3. Kontrollü hava sahasının OAT tarafından geçilmesi – bilgilerin gösterimi

- 5.3.1.3.1 İkili olarak kararlaştırıldığı zaman, GAT'dan sorumlu olan kontrolöre, kendi sorumluluğu altında bulunan kontrollü hava sahasının spesifik bir bölümünden geçmeyi planlayan OAT'dan sorumlu kontrolörün hareket planı sunulmalıdır. Dolayısıyla OAT'dan sorumlu kontrolör tarafından GAT'dan sorumlu kontrolöre bir niyet bildirimini gönderilir.
- 5.3.1.3.2 İlgili tüm OAT uçuş verilerinin GAT kontrolörüne gösterilmesi kontrolöre öngörülen geçiş şartlarının farkında olma ve gerekirse koordinasyonu başlatma olanağını sağlar. Sorumluluğun OAT ve GAT arasında bölünmesi ya da OAT ve GAT arasında ayırmanın sağlanması ilgili LOA'larda ayrıntılı olarak tanımlanmaya tabidir.

5.3.1.4. Geçiş için sessiz koordinasyon

- 5.3.1.4.1 Geçişin önceden koordinasyonu gerektirdiği durumlarda OAT kontrolörü sessiz bir koordinasyon mesajı aracılığıyla kontrollü hava sahasının (ATS yolu, CDR ve CTA) geçişi için bir talep gönderir. Bu talebe GAT kontrolörü tarafından bir sessiz koordinasyon mesajı ile karşılık verilir.
- 5.1.3.4.2 Bu cevap, ya geçiş parametrelerinin kabulünü yada, geçiş kabul edilecek nitelikte değil ise, revize edilmiş geçiş verileri (başlık, FL vs.) dahil olmak üzere alternatif bir teklifi içerir. Alternatif öneri kabul edilebilir değil ise sözel koordinasyon kullanılır.
- 5.3.1.4.3 Bu koordinasyon prosedürü uygulandığı zaman kontrolörlerin her birini bir anlaşmaya bağlar ve kontrolörlerin kararlaştırılmış hareketlere geçiş boyunca uymalarını gerektirir. Böyle bir anlaşmanın şartları altında sorumluluğun bölünmesi ulusal mevzuatlara ve ilgili LOA'lara tabidir.

5.3.1.5. Önceden bildirilmiş geçiş koridorlarının OAT tarafından kullanılması

- 5.3.1.5.1 LOA'larda belirlenen bazı spesifik durumlarda, askeri trafik talepleri bir uçuş seviyeleri bloğu gerektirdiği zaman OAT için spesifik koridorları önceden belirlemek daha iyidir. Önceden planlanmış bu geçiş koridorlarının kullanılması yukarıdaki paragraf 5.2.2. ve/veya 5.2.3'de tanımlanan prosedüre benzer bir prosedür vasıtasıyla kararlaştırılır ve sorumlu kontrolöre bildirilir.
- 5.3.1.5.2 Önceden planlanmış geçiş koridorları prosedürünün uygulanması kontrolörlerin her birini ilgili LOA'ya bağlar ve kontrolörlerin kararlaştırılmış hareketlere geçiş boyunca uymalarını gerektirir. Böyle bir anlaşmanın şartları altında ayırma için sorumluluğun bölünmesi ulusal mevzuatlara ve ilgili LOA'lara tabidir.

5.3.1.6. Kontrol sorumluluğunun devredilmesi

- 5.3.1.6.1 Yukarıdaki prosedürlerin uygulanamayacak olduğu durumlarda ilgili LOA'da kontrolörün transferi için sorumluluğun ayrıntılı olarak tanımlanması gerekir.

5.3.2. GAT tarafından hava sahası geçişleri ya da yol dışı uçuşlar için koordinasyon prosedürleri

5.3.2.1. Aktif bir TRA vasıtasıyla geçiş kleransı

- 5.3.2.1.1 Geçici olarak askeri faaliyetler için rezerve edilmiş aktif bir TRA içinden GAT için bir yol dışı / doğrudan güzergah talep edildiği zaman önceden koordinasyon gereklidir. Bu koordinasyon sürecini otomatik olarak işletmek için paragraf 5.2.5'de tanımlanan talep / cevap prosedürü kullanılabilir.
- 5.3.2.1.2 Bu koordinasyon prosedürü kontrolörlerin her birini bir anlaşmaya bağlar ve sorumlu kontrolörlerin kararlaştırılmış hareketlere geçiş boyunca uymalarını gerektirir. Böyle bir anlaşmanın şartları altında ayırmadan sorumluluğun bölünmesi ulusal mevzuatlara ve ilgili LOA'lara tabidir.

- 5.3.2.1.3 Önceden / azaltılmış koordinasyon hava sahası (PCA/RCA) prosedürleri 5.3.2.2.1 “önceden koordinasyon hava sahası” (PCA) prosedürü altında, bir münferit GAT’a ancak sorumlu kontrolörler arasında önceden koordinasyon yapıldıktan sonra hava sahasının belirli bir bölümü içinde yol dışı uçuş izni verilir.
- 5.3.2.1.4 “Azaltılmış koordinasyon hava sahası” (RCA) prosedürü altında GAT’a önceden koordinasyon gerekmeksizin hava sahasının önceden tanımlanmış bir bölümü içinde yol dışı uçuş izni verilir. Ancak OAT RCA’yı geçecek ise sorumlu kontrolör tarafından koordinasyon gereklidir.
- 5.3.2.1.5 Kontrolörün niyetleri dahil olmak üzere ilgili tüm GAT uçuş verilerinin gösterimi OAT kontrolörüne RCA’nın GAT geçiş şartlarının farkında olmasına ve gerekirse, bir koordinasyon başlatmasına olanak sağlar.
- 5.3.2.1.6 Böyle bir anlaşmanın şartları altında ayırmadan sorumluluğun bölünmesi ulusal mevzuatlara e ilgili LOA’lara tabidir.

5.3.2.2. Kontrol sorumluluğunun devri

- 5.3.2.2.1 Yukarıda belirtilen prosedürlerin uygulanamaması durumunda kontrol sorumluluğunun devri ilgili LOA’da ayrıntılı olarak tanımlanmalıdır.

5.4. SİSTEM DESTEK İŞLEMLERİ

5.4.1. Genel

- 5.4.1.1 Taktik seviyeli temel gereklilik FUA kavramının etkin bir şekilde uygulanabileceği bir trafik ortamı, yani trafiği ayırma gereksiniminin asgari seviyeye indirildiği bir ortamın yaratılması için sistem desteği sağlamaktır. Bu görev aşağıda sıralanan hususların yerine getirilmesi yoluyla yerine getirilebilir:
- Hava sahası kullanım verilerinin sağlanması
 - Uçuş verilerinin sivil ve askeri birimleri arasında teati edilmesi
 - Hava sahası geçişi için sistem desteğinin sağlanması

5.4.2. Hava sahası kullanım verileri işlevi

- 5.4.2.1 Hava sahası kullanım verileri bilgilendirme işlevi, kullanılabilir olan tüm hava sahasının etkin bir şekilde kullanılmasına olanak sağlamak amacıyla, hava sahasının tahsis edilmiş ve programlanmış kullanımına ilişkin AUP / UUP bilgilerine ilaveten ilgili tüm taraflara hava sahasının mevcut kullanımına ilişkin güncel verileri gerçek zamanlı olarak sağlamalıdır.
- 5.4.2.2 Destek sistemleri mevcut hava sahasının durumuna ilişkin ortak, güvenli ve birleştirilmiş bir bilgi değiş tokuşu sağlamalıdır.
- 5.4.2.3 Uçuş emniyetine ilişkin önemli bir kaygı konusu olarak veri bütünlüğü garanti edilecektir. Seviye 3 hava sahası yönetimini sağlayan bileşen hava sahası yapılarının rezervasyonlarının ve yeniden tahsislerinin aktivasyonuna, devreden çıkarılmasına, kısa vadeli iptaline ya da değiştirilmesine destek sağlamalıdır.

- 5.4.2.4 Destek sistemleri bir hava sahası statüsünü gösteren ekran üzerinde gerçek zamanlı hava sahası statüsü sağlamalı ve ATC sistemleri ile ara yüz ilişkisi içinde olmalı maktadır.
- 5.4.2.5 Başlangıçta hava sahasının mevcut kullanımına ilişkin gerçek zamanlı bilgiler ATS birimlerinin her birinde kendi başlarına manüel olarak ve kendi bireysel sistemleri için sağlanmalıdır.

5.4.3. Temel uçuş planı bilgileri – Kimlik saptama işlevi

- 5.4.3.1 Temel Uçuş Planı Verileri Bilgilendirme İşlevi gerekli olan tüm uçuş planı verilerinin sivil ve askeri kontrol birimleri arasında otomatik olarak değiş tokuş edilmesiyle ilgilidir. Bu işlev, ilgili genel OAT ve GAT trafik durumunun gösterimi ve saptanması için, bir sivil / askeri koordinasyon sürecine dahil olan hem sivil hem askeri birimlerde bağlantılı iz yolları/etiketler oluşturulmasına olanak sağlayacaktır. Asgari olarak radar verilerinin uçuş planı verileri ile ilişkisine olanak sağlamak için koordinasyon sürecine dahil olan uçuşların her biri için hava taşıtı kimlik saptama / çağrı işareti, SSR modu ve kodu sivil birimlerde askeri birimlere ve gerektiği zaman askeri birimlerden sivil birimlere iletilecektir.
- 5.4.3.2 Gerekli tüm temel uçuş planı verilerinin sivil ve askeri birimler arasında uyumlulaşmış bir şekilde sistem destekli olarak değiş tokuş edilmesine olanak sağlamak amacıyla ortak BFD mesajı geliştirilmiştir.

5.4.4. Mevcut uçuş planı bilgilendirme işlevi – Ayırma işlevi

- 5.4.4.1 Mevcut uçuş planı verileri bilgilendirme işlevi herhangi bir müteakip ATC kleransı tarafından meydana getirilen uçuş planının otomatik ve dinamik olarak güncellenmesine olanak sağlar
- 5.4.4.2 Kontrolörün niyetlerine ilişkin verileri bilgilendirme işlevi mevcut uçuş planını ek onaya tabi olarak bir sonraki değişiklikte otomatik olarak güncellemeyi hedefler
- 5.4.4.3 Kontrolörün niyetlerine ilişkin bilgilerin verilmesi ve alınması kendi başına hareketin koordinasyonunu teşkil etmez. Bunun yalnızca kontrolörlere bir aktif koordinasyon modunun gerekli olduğunu belirleme olanağını vermesi gerekir.
- 5.4.4.4 Değiş tokuş edilen veriler, ilgili birimler arasında yapılan iki bir anlaşmada belirtilen şekilde, belirlenen başlık, doğrudan klerans tırmanma / iniş hızı, belirlenen hız, kontrolör / sektör tespiti ve, kontrolörün niyetleri dahil olmak üzere herhangi bir diğer yönetimsel veri gibi verileri içerebilir.
- 5.4.4.5 Kontrolörün niyetleri, LOA'larda ortaya konulduğu gibi ya ilgili ATC onayının verilmesinden önce ya da bu onayın verilmesi ile aynı zamanda değiş tokuş edilecek olan güncellenmiş uçuş verileridir.
- 5.4.4.6 Güncellenmiş uçuş verisi bilgilerinin uyumlulaştırılmış bir şekilde dağıtımına olanak sağlamak için müşterek bir CFD mesajı geliştirilmiştir.

5.4.5. Sessiz koordinasyon işlevselliği - Hava sahası geçiş işlevi

- 5.4.5.1 Bir sistem destekli diyaloga dayalı olan sessiz koordinasyon işlevleri kontrolörlere elektronik ekranları kullanarak koordinasyon mesajlarını değiş tokuş etme olanağını sağlar. Bu işlevler halen esas olarak konuşma yoluyla yürütölen koordinasyon prosedürleri ve yöntemlerini hızlandıracak ve kolaylaştıracaktır. Sistem destekli bu diyalogun ana uygulamaları aşıağıda sıralanan öğeler ile ilgilidir:
- ATS' sürekli çapraz CDR yollarının OAT tarafından geçilmesi
 - Kontrollü hava sahasının OAT tarafından geçilmesi
 - Hava sahası rezervasyonunun GAT tarafından geçilmesi
 - GAT tarafından ilave CDR'ler / doğrudan yol belirleme / yol dışının kullanılması
- 5.4.5.2 Hava sahası ve yol geçişleri için yukarıda gerekli olduğu belirtilen sistem destekli diyaloglar. Hava sahası geçiş niyeti bildirim işlevselliği ve hava sahası geçiş diyalog işlevine ayrılabilir.

5.4.6. Hava sahası geçiş niyeti bildirim işlevselliği

- 5.4.6.1 Kontrollü hava sahasının muayyen bir bölümünü bir askeri uçuş ile geçmek isteyen bir askeri kontrolörün eylem planını bir sivil ATS' birimine bildirmek için hava sahası geçiş niyeti bildirim işlevi kullanılmalıdır.
- 5.4.6.2 Bu niyet bildirimini geçiş onayı ya da onaylanmış bir uçuş yolu için bir talep olarak görülmemelidir. Hareket planı yalnızca, ikili anlaşma öyle öngörüyor ise, sivil kontrolör, askeri kontrolör ya da hava savunma biriminin bilgisine sunulmak için iletilmelidir.
- 5.4.6.3 Hava sahası geçiş niyeti bildirim bilgilerinin uyumlulaştırılmış sistem destekli dağıtımına olanak sağlamak için ortak mesaj geliştirilmiştir.

5.4.7. Hava sahası geçiş diyalogu işlevi

- 5.4.7.1 Hava sahası geçiş diyalogu işlevi hava sahası geçiş niyeti bildirim işlevinin ilavesi niteliğindedir. İkili anlaşma hava sahası ya da yol geçişi için önceden bir OAT / GAT koordinasyonu gerektiriyor ise kullanılmalıdır.
- 5.4.7.2 Hava sahası geçiş bilgilerinin uyumlulaştırılmış sistem destekli dağıtımına olanak sağlamak için hava sahası geçiş talebi mesajı (XRQ) / hava sahası geçişi kabul mesajı ACP – hava sahası geçiş karşı öneri mesajı (XAP) hava sahası geçiş red mesajı (RJC) mesajları geliştirilmiştir.

5.5. HAVA SAHASININ MÜŞTEREK YA DA PAYLAŞILAN KULLANIMI

5.5.1. Hava sahasının müşterek kullanımı

- 5.5.1.1 Bir AMC, ASM seviye 1'de tanımlanan kriterlere uygun olarak, ASM seviye 2'de, hava sahasına ya CDR ya da TRA / TSA ya da AMC / yönetilebilir D ve R sahaları olarak tahsis etmemeyi kararlaştırabilir böyle bir durumda hava sahasının gerçek zamanda emniyetli bir şekilde kullanılmayı sorumlu ATS' birimleri ve/veya ilgili kontrol edici askeri makamlar arasındaki ASM seviye 3'de müzakereye tabidir.
- 5.5.1.2 ASM seviye 1'de kararlaştırılan ilgili ASM seviye 3 müzakere kuralları ATS' birimleri ve/veya kontrol eden ilgili askeri birimler arasında oluşturulan LOA'larda yansıtılmalıdır. Bu kurallar hava sahasının hangi şartlar (faaliyetin niteliği, sivil/askeri koordinasyon kapasitesi) altında müşterek kullanılabileceğini açık ve net olarak tanımlar.
- 5.5.1.3 RCA prosedürü yürürlükte olduğu zaman LOA'lar belirli bildirim dönemleri ile PCA prosedürünün uygulanması için gerekli olan kriterleri tanımlamalıdır.

5.5.2. Hava sahasının paylaşılarak kullanımı

- 5.5.2.1 Muayyen kullanıcılar ile o hava sahasını yöneten ATS sağlayıcısı arasındaki uygun düzenlemeler yoluyla hava sahasına erişim imkanının sağlanması mümkündür. Bu senaryoya göre normal şartlar altında mümkün olmadığı halde muayyen şartlar altında bir spesifik hava sahası kullanıcılarına spesifik bir hava sahası hacmine erişim imkanı verilebilir.
- 5.5.2.2 PCA prosedürü ile hava sahasını başlıca GAT trafik akışları dışında bulunan spesifik kullanıcıların kullanımı için geçici olarak rezerve etmek mümkündür. Bir PCA, içinde askeri ya da diğer spesifik faaliyetlerin geçici bir bazda yapılabileceği ve ilgili birimler arasındaki LOA'larda belirlenen kurallar altında münferit GAT'a transit geçişin sağlanabileceği verili bir kontrollü hava sahası bloğudur.
- 5.5.2.3 Bir PCA esas olarak bilinen bir trafik ortamındaki kontrollü hava sahasında faaliyet gösteren GAT'ı hava muhabere eğitimi ve eğitim uçuşları gibi yüksek hızla askeri operasyonlardan geçici olarak ayırmak için kullanılacaktır. Bir PCA içindeki askeri faaliyetler durduğu ya da azaldığı zaman RCA prosedürü başlatılacaktır.
- 5.5.2.4 Diğer bir olasılık terminal sahası dahil olmak üzere yayınlanmış bir sahanın yada o sahanın genel olarak tanımlanmış bir ATS sağlayıcısının (örneğin sivil ATS sağlayıcısı sorumluluğu altında bulunan bir alt bölümünün (örneğin TMA sektörü) geçici olarak bir diğer ATS sağlayıcısına (örneğin askeri ATS sağlayıcısı) tahsis edilmesidir. Bu saha, spesifik bir faaliyetin yürütülmesi için bağımsız olarak kullanılabilir ya da ilgili ATS sağlayıcısı tarafından kontrol edilen trafiğin hacmini arttırmak için aktif bir saha ile birleştirilebilir.
- 5.5.2.5 Bu düzenlemeler ilgili taraflar arasında bir LOA'da tanımlanacaktır.

5.6. İLAVE ASM PROSEDÜRLERİ

5.6.1. Genel

- 5.6.1.1 Yukarıdaki paragraf 5.2 ile 5.5.5 arasında tanımlanan prosedürler üst ve alt kontrollü hava sahası içinde ortak olarak kullanılır. Ancak alt hava sahasının ve onunla bağlantılı olarak genel havacılık tarafından gerçekleştirilen uçuş faaliyetlerinin (örneğin rekreasyon amaçlı uçuş, hava sporları vs.) ve havacılık işleri tarafından gerçekleştirilen uçuş faaliyetlerinin (örneğin çevre gözetimi, yangınla mücadele, hava fotoğrafçılığı vs.) farklı bileşimi ve niteliği nedeniyle tüm hava sahası kullanıcılarının gereksinimini karşılamak ve gereksiz tahditlerin dayatılmamasını sağlamak için devletler tarafından ilave ASM prosedürleri uygulanmıştır. Önerilen bu “en iyi uygulamalar” devletlere kendi alt hava sahaları dahilinde FUA'nın uygulanmasının planlamalarında yardımcı olmayı yada bu uygulamayı daha ileri bir düzeye çıkarmak konusunda devletlere yardımcı olmayı hedeflemektedir.

5.6.2. Kontrollü hava sahası

5.6.2.1. Hava sahası sınıflandırmasının değiştirilmesi

Kontrollü alt hava sahasının tüm hava sahası kullanıcıları tarafından kullanımının esnekliğini arttırmak için hava sahasının sınıflandırılması faaliyetin tipine göre uyarlanabilir. Bu, daha geniş bir müşteri grubu tarafından kullanıma olanak sağlamak için hava sahası sınıflandırmasında bir değişikliğe yani derece indirmeye çevrilebilir.

- 5.6.2.1.1 Hava sahası sınıflandırmasının böyle bir esnek değişikliği daha geniş bir hedef kitleyi bilgilendirmek amacıyla AIP'de yayınlanacaktır. Bu yayın enlem ve boylam olarak koordinatların açık ve net olarak bir tanımını, düşey boyutu (en alçak ve en üst seviye) ilgili faaliyet saatleri ile bağlantılı hava sahası sınıflandırmasını (örneğin SR/SS, hafta sonunda vs.) ve irtibat bilgilerini (telefon numarası / RT frekansı) içerecektir.

5.6.2.2. Aktivasyon yöntemi

- 5.6.2.2.1 Bu yöntem, dinamik bir bazda kullanılabilir olmak üzere, yayınlanmış spesifik bir hava sahası ya da sahaya ilave sahalar olarak önceden belirlenmiş sahaların duyurulmasını içerir.
- 5.6.2.2.2 Aktivasyon yöntemi kısa süreli ihbara dayalı talepler, spesifik şartlar altında faaliyet gösteren hava trafiğini korumak ya da oldukça önceden bilinen faaliyetler için uygun olabilir.
- 5.6.2.2.3 Bu metodun, bir hava sahası hacminin aktive edilmesinden önce tüm potansiyel kullanıcılar için yeterli bir bildirim süresi oluşturma gereksinimi şeklinde temel bir güçlüğün mevcut olması nedeniyle E ile G olarak sınıflandırılmış olan hava sahası dahilinde kullanılmaması önerilir. Ancak hacim ve zaman dahil olmak üzere hava sahasını AIP'de yayınlamak ve ona önceden tanımlanmış aktivasyon zaman ölçekleri dahilinde bir A ile D sınıflandırması vermek muhtemel bir çözüm olabilir.

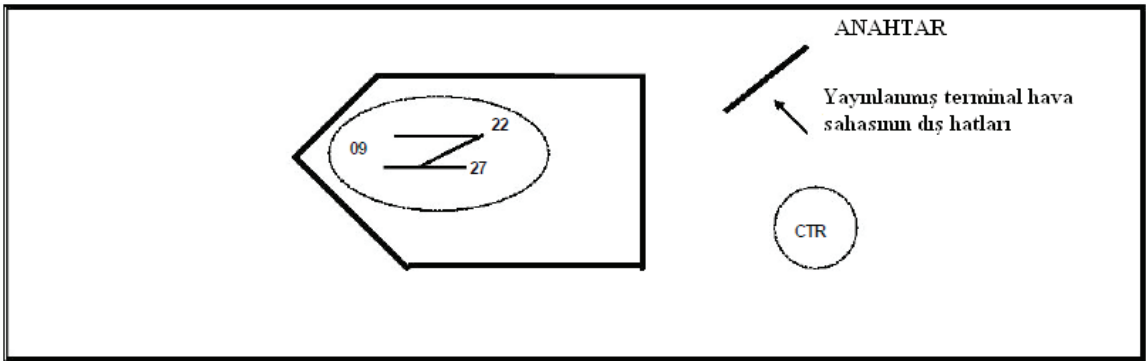
5.6.2.3. Terminal Kontrol Sahaları, Kontrol Bölgeleri (CTA, TMA, CTR)

5.6.2.3.1. Genel

- 5.6.2.3.1.1 Terminal sahaları ve bunların civarındaki hava sahasının esnekliği engellemeyecek bir sınıflandırmaya sahip olmaları ve aralarında koordinasyon kurulabilecek tanımlanmış birimler tarafından yönetilmesi önerilir.
- 5.6.2.3.1.2 Hava sahası yapısının sabit ve/veya dairesel şekilde düzenlenmesi mümkündür. Bu hava sahasının bir bölümünün ihtiyaç temelinde uzun bir kurulu zaman tablosuna göre tahsis edilmesini içerir.

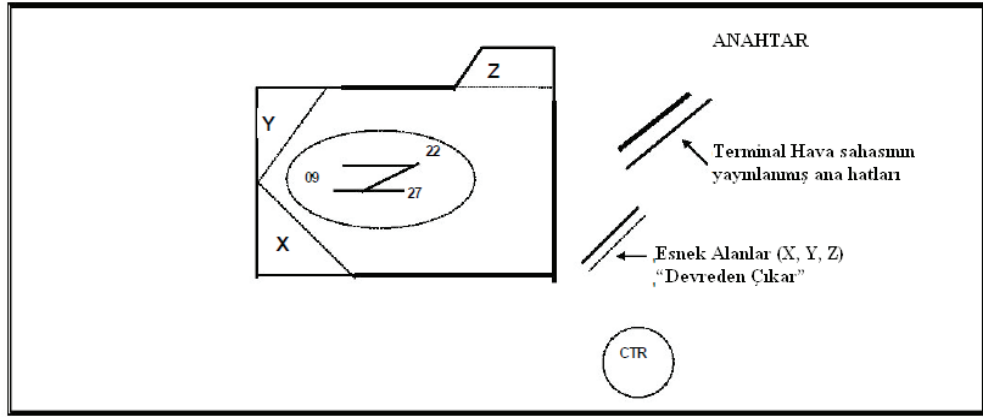
5.6.2.3.2. D aktivasyon yöntemi

- 5.6.2.3.2.1 Bu yöntem ATM sistemi tarafından sürekli kullanım için ya da yalnızca yayınlanmış olan belirli zamanlarda kullanım için bildirilmiş olan ancak belirli şartlar altında diğer hava sahası kullanıcılarının kullanımına sunulmuş olan hava sahası için uygulanır.
- 5.6.2.3.2.2 Bu hava sahasının diğer gruplar tarafından kullanılabilmesini gösteren ve keza bu kullanım üzerinde herhangi bir tahditi gösteren bir not AIP'lere kaydedilmelidir.
- 5.6.2.3.2.3 Daha geniş bir müşteri grubu tarafından hava sahasının kullanımına olanak sağlamak amacıyla hava sahası sınıflandırmasında bir değişiklik gerekli olabilir, yani hava sahası sınıfı A-D'den E-G'ye indirilebilir.
- 5.6.2.3.2.4 Bu kavramın bir örneğinin bir hava sahası hacminin yalnızca belirli bir pist yönü için ya da karmaşık trafik yüklemesi dönemlerinde kullanılmasını gerektiren terminal hava sahası olabilir.
- 5.6.2.3.2.5 Şekil 19'da bir terminal hava sahasının esas olarak RWY 27'nin kullanımını içeren bir hava limanını içeren tarihsel bir bölümü basitleştirilmiş bir şekilde gösterilmektedir. Trafik seviyelerinin artırılması ve hava taşıtı ebatlarının büyütülmesi RWY 22 ya da RWY 09 kullanıldığı zaman ciddi güçlükler neden olur. Bu pistler için hizmet sunacak ilave bir hava sahası gereksinimi tespit edilmiştir. İlave kontrollü hava sahası oluşturmanın etkisi minimum seviyede tutulmalıdır.



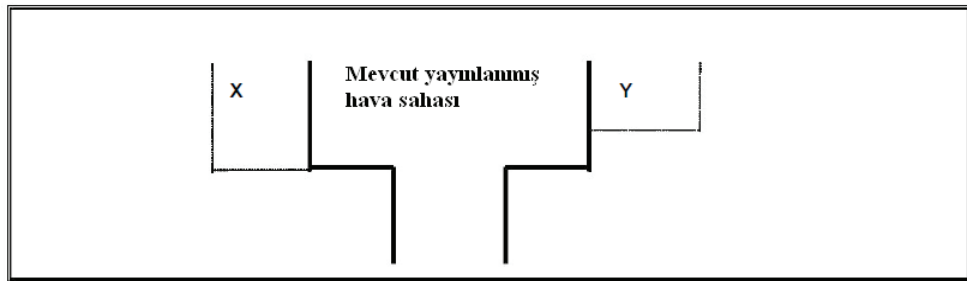
Şekil 19: Terminal Hava sahası

- 5.6.2.3.2.6 Şekil 10'de, Şekil 19'da olduğu gibi, terminal hava sahasının “devreden çıkarılmış” bir hava sahası içeren aynı bölümü gösterilmektedir. Bu senaryoda ana hatları ile belirtilmiş olan tüm saha (katı, kalın ve normal çizgiler) terminal hava sahası olarak ilan edilecektir. X, Y ve Z (kalın, normal ve kesik çizgili) yalnızca belirli zamanlarda ya da belirli şartlar altında kullanılacak sahalar olarak kaydedilecektir; Bu durumda, RWY 22 kullanımda olduğu zaman Z ve RWY 09 kullanımda olduğu zaman X ve/veya Y'si.



Şekil 20: Esnek Terminal Hava Sahası

- 5.6.2.3.2.7 Şekil 2'de şekil 20 içinden bir enine kesit dilimi gösterilmektedir. X Y sahaları en ileri uçlarda bulunmaları nedeniyle orijinal terminal sahasına ilave niteliğinde olmalarına rağmen (Şekil 19) hem düşey hem yatay düzlemde yalnızca göreceli olarak küçük miktarda bir hava sahasıdır. Dolayısıyla diğer kullanıcılar için minimum seviyede bir aksama söz konusudur.



Şekil 21: TMA Yenile Kesiti

5.6.3. Kontrollü hava sahasının dışında

- 5.6.3.1 FUA kontrollü hava sahası dışında uygulanması ile ilişkili başlıca güçlük kullanıcıların ve/veya ATS sağlayıcılarını mevcut hava sahası yapısı ve bağlantılı statü hakkında gerçek zamanlı olarak bilgilendirme şeklindedir.
- 5.6.3.2 Bazı üye devletler, hava sahasının diğer kullanıcılar için kullanılabilir olmasını sağlamak amacıyla kontrollü hava sahasının belirli hacimlerinin sınıflarının kontrollü hava sahasının operasyon saatleri dışında civardaki hava sahasının sınıfına değiştirilmesini sağlamaktadır.

Hava sahasının bu esnek kullanımını geleneksel olarak hava sahasının sivil/askeri kullanımı üzerinde odaklanmış olmakla birlikte, hava sahasının tüm kullanıcılar için kullanılabilirliğini maksimum seviyeye çıkarmak için hava sahasının sivil/askeri kullanımını ele almaya ihtiyaç bulunmaktadır.

- 5.6.3.3 Hava sahasının, spesifik bir hava sahasının (örneğin CTR, TMA vs.) bildirilmiş faaliyet saatleri dışında tüm kullanıcılar tarafından maksimum kullanılabilirliğini sağlamak için o hava sahası hacminin hava sahası sınıflandırması arka plandaki sınıflandırmaya geri dönmelidir.
- 5.6.3.4 Bu hava sahasının işletim saatleri daha az kesin diğer uygulamalar için NOTAM tarafından ulusal AIP'de önceden belirlenmiş tarihler/zamanlar için bildirilebilir.
- 5.6.3.5 Bu uygulamaların ve devreden çıkarmanın bildirimleri genel olarak ilgili frekans üzerinde yayınlanacak ya da uçuş bilgileri servisi (FIS) tarafından duyurulacaktır.
- 5.6.3.6 İlaveten ATS sağlayıcılarının ve diğer hava sahası kullanıcılarının ilgili hava sahası içindeki statü ve trafik durumu hakkındaki bilgilerini arttırmak amacıyla halen çeşitli devletler tarafından bir takım özel tipte gereklilikler kullanılmaktadır. Bu gereklilikleri için yetki ASM seviye 1'den gelmektedir ve ASM seviye 2 ve 3'e ilave bir etki sağlarlar:
- Telsizin normal olarak onu gerektirmeyen bir sınıflandırma içinde taşınması ve kullanılması gerekliliği
 - Penetrasyondan önce hava sahasının mevcut durumunun gerçek zamanda tahkik edilmesi gerekliliği. Pilot hiçbir bilgiye sahip değil ise penetrasyona izin verilmediğini varsaymalıdır.
 - Transponderin taşınması ve kullanılması gerekliliği
 - Hava minimalalarında değişiklikler
 - Bir FPL sunma gerekliliği

5.6.4. İlan ve Bildirim

- 5.6.4.1 Genel ilan ve bildirim yöntemleri kavram için geçerli olan yöntemler ile aynıdır. Bilgilerin gereken daha geniş kitleye ulaşmasını sağlamak için AUP ve AA'ların listesinin sürkülasyonunu genişletme imkanına önem verilmesi gerekir.
- 5.6.4.2 AIP pilota uçuş emniyeti için gerekli düzenlemeleri yapma konusunda yardımcı olmak için yeterli bilgi içermelidir. Bu bilgi aşağıda sıralanan öğeleri içerecektir:
- Hacim isim/kod tanıtması
 - WGS koordinatları
 - Boyutlar (yanal ve düşey)
 - Uçuş zamanları / günleri
 - İrtibat bilgileri (telefon numarası/ RT frekansı)
- 5.6.4.3 Farklı hava sahası kullanıcıları kategorileri, ilgili hava sahasının sınıflandırma tipine göre farklı bildirim süreçleri ve duyuru gerekliliklerine ihtiyaç duyabilir. Bu hava sahasının yönetimine ve kullanımına dahil olan tüm kuruluşlar AUP'ların dağıtım listelerine ya da gerekli duyuruyu sağlamak için yeterli benzeri bir yöntemin (örneğin NOTAM) dağıtım listelerine dahil edilecektir.
- 5.6.4.4 En etkin duyuru ve bildirim yöntemini kendi özel gerekliliklerine dayalı olarak uygulama kararı her bir devletin kendine ait olacaktır.

BÖLÜM 6 ASM BİLGİLERİNİN YAYINLANMASI

6.1. ASM SEVİYE 1 KARARI İÇİN AIP/ NOTAM

- 6.1.1 ASM seviye 1'deki önemli bir ulusal görev, kendi hükümler altındaki hava sahası yapıları ve ATS' yollarının statüsünün ulusal AIP'lerde yayınlanmasıdır. Bir başka görev ise ilave ayrılmış hava sahasını gerektirebilecek ve oldukça önceden planlanmış olan büyük ölçekli askeri tatbikatlar ya da hava şovları gibi önemli faaliyetlerin koordinasyonudur. Bu faaliyetlerin NOTAM gibi AIP yayınları tarafından yayınlanması gerekir.
- 6.1.2 Hava sahası kullanıcılarının hava sahası kullanıcılarına ECAC devletlerinde uygulanan yeni esnek yapıların farkında olmalarına olanak sağlamak için bu bilgilerin AIP'lerdeki yayınının uyumlulaştırılması ve tutarlı bir şekilde yapılması gereklidir.

6.1.3. Düşey sınırların yayınlanması

- 6.1.3.1 ICAO 15 no.lu Annexinde bir ATS' yolunun ayrıntılı bir tanımının yayınlanacağını ve bunun üst ve alt sınırların yayınlanmasını içereceğini belirtmektedir. Kontrol sahalarının düşey sınırları için VFR FL'lerin ayırt edilmesi ve kullanımı ICAO Annex 11, Bölüm 2, Paragraf 2.10 tarafından öngörülmektedir.
- 6.1.3.2 IDevletler bu sınırların kendi AIP'lerinde yayınlanmasını uyumlulaştırmak için aşağıda sıralanan hususları yerine getirmelidir.

- Alt sınır yada minimum yol boyu rakım üzerinde ve FL290 altında

- VFR uçuş seviyeleri İstanbul Annex 2, Ek 3 Sayfa 1'e uygun olarak kullanma (örneğin FL035 yada buna tekabül eden rakım... FL285

- FL290'ın üzerinde ve FL410'un altında

- ... 5 üzerinde sona eren FR uçuş seviyeleri arasındaki tabakayı / arası seviyeyi temsil eden sayıyı kullanır (örneğin FL295... FL405)

- FL410'un üzerinde

- ... 0 üzerinde sona eren IFR uçuş seviyeleri arasındaki tabaka / ara seviyeyi temsil eden rakımı kullanın (örneğin FL420... FL500...)

- 6.1.3.3 Üst ATS' / RNAV yolu için belirlenmiş olan alt limit alt ATS / RNAV yolunun üst düşey limitini oluşturmaktadır.

6.1.4. Zamanlar / şartların yayınlanması

- 6.1.4.1 ICAO'nun 15 no.lu Annexi ATS yolları için AIP'de hava sahalarının kullanılabilirliği ve diğer şartlarının yayınlama zamanları için bir format tanımlamaktadır. Söz konusu annex yalnızca sözkonusu bilgilerin notlar halinde ayrıntılı tanımı ilave edilmesi gerektiğini ve AIP ENR bölümü için ATS yol tablolarının tasvirini içeren ve notlar sütununu standart olmayan serbest metin kullanarak gösteren 8126 no.lu AIS el kitabı tarafından tamamlanması gerektiğini belirtmektedir.
- 6.1.4.2 IDevletler bir CDR'nin kendi AIP'lerinde uçuş planlaması için ne zaman kullanılabilir olduğuna dair zaman ve şartları tanımlayan AIP yayınlarını uyumlulaştırmak için aşağıda tanımlanan prosedürü uygulamalıdır.
- 6.1.4.3 IEşit dönemler sırasında zamansal tekrarlamada AIP ENR 3'deki notlar sütununda belirtilen bilgiler yol için aşağıda sıralanan durumları açık ve net olarak tanımlamaktadır:

- 24 saatlik bir süre ise	-Not sütununu ekleyin, örneğin CDR 1 24 saat
- Belirli bir süre için CDR1 şartları geçerli ise	-Not sütununu ekleyin, örneğin CDR 1 23.00 05.00 (bu zaman süresi dışında ne olduğu ile birlikte, kullanılamaz ve/veya diğer tüm olası kombinasyonlar
- Haftalık dönemler geçerliyse	Notlar sütununu ekleyin, örneğin CDR 1 pazartesi – cuma 23.00 – 05.00 ve/veya cuma 14.00 – pazartesi 06.00, diğer zamanlarda CDR 2 ve/veya diğer tüm olası kombinasyonlar
- Uzatılmış tatil dönemi söz konusu ise	- Notlar sütununa ekleyin, örneğin CDR 1 20 Haziran ile 7 Ocak tarihleri arasında 24 saat ya da avni GEN 2.1 ve/veya diğer AIS yayınlarında tanımlanan resmi tatil (PH) göre; diğer zamanlarda CDRe 3 ve/veya diğer tüm olası kombinasyonlar

- 6.1.4.4 IBir yolun yalnızca bir bölümünün bir CDR olarak yayınlandığı bir zaman dönemi, uçuş seviyesi ya da coğrafi sınırlar dışında sürekli bir yol olarak yayınlandığı durumlarda AIP yayını aşağıda sıralanan öğeleri kapsamalıdır:
- İlgili CDR zaman dilimi - Prosedürlerin üzerinde geçerlidir;
 - Farklı kategori (CDR 1 FL285 – FL460 Pazartesi – Cuma 08.00 (07.00) – 10.00 (09.00), bu zaman diliminin ve FL'ler ve/veya tüm diğer olası kombinasyonların dışında sürekli kullanımın uygulanabilirliği).

6.1.5. Rezerve edilmiş / tahditli sahaların yayınlanması.

Aşağıda sunulan genel ana esaslar esas olarak Annex 2, Annex 11, Annex 15 ve DOC 8126 ve ERNIP kısım 1 (teknik şartlar olmak üzere ICAO yayınları ile tümüyle uyumludur.

6.1.5.1. Uyumlulaştırılmış CBA isimlendirmesi

- 6.1.5.1.1 Avrupa Çapında uyumlulaştırılmış bir CBA isimlendirmesi sağlamak için aşağıdaki ilkelere onaylanması gerekir:
- Bir grup iki harf (EU) ve bu harf grubunu izleyen aşağıdaki ifadeler:
 - “C” (EAD DHO-5, CBA için kural 6)
 - ECAC içinde tekrarlanmayan 7 karakterden (tercihen tam sayılar) oluşan bir grup
- 6.1.5.1.2 Tanıtmanın benzerliğini sağlamak için Avrupa’da merkezi bir CBA isimlendirme yönetimi üzerinde anlaşmaya varılmış ve ASMSG ve onun sekreterliği süreci EAD ile yakın bir koordinasyon içinde yönetmekle görevlendirmiştir.

6.1.5.2. Uçuş planlaması tampon bölgesi (FBZ) yayını

- 6.1.5.2.1 Bu paragraf FBZ'nin tanımını ile ilişkili bilgilerin ilk fiktif örneklerini ve AIP'deki ilk ayrılmış bilgi sahalarını içermektedir.

GEN 2.2 AIS yayınlarda kullanılan kısaltmalar

FBZ uçuş planlaması tampon bölgesi

ENR1.10 Uçuş planlaması

Bu bölüm FBZ kavramının bir tanımını ve aşağıda sıralanan kurallar gibi IFR uçuş planlaması için ilgili kuralları içermelidir:

- Uygulanabilir olduğu zaman. Her bir tahsis edilmiş / tahditli hava sahaları için yalnızca IFR uçuş planlaması amacı ile bir FBZ oluşturulmuştur. Uçuş planları aktif olduğu zaman FBZ'nin sınırına kadar sunulabilir.
- Şık 15'de tanımlanan yol büyük daire en kısa yoluna göre iki nokta arasındaki nominal yolu dikkate alacaktır.
- Rezerve edilmiş / tahditli hava sahaları ve FBZ aktif olduğu zaman..... (ilgili duyuru aracını belirtin) tarafından bildirilir.

ENR 5.1 yasak,tahditli ve tehlike sahalarının tanımı

Kimlik, İsim ve Yanal Limitler	Üst Limit Alt Limit	Not
XXYYZZ 56 00 28N 011 16 56E – 55 54 13N 011 13 56E – 55 55 08N 011 07 41E – 56 01 18N 011 04 36E – 56 06 43N 011 10 26E – 56 00 28N 011 16 56E.	6500 FT MSL GND	
XXYYZZ FBZ 56 13 38N 011 10 31E – 56 00 57N 011 23 42E – 55 49 54N 011 18 22E – 55 52 13N 011 02 36E – 56 01 48N 010 57 47E – 56 13 38N 011 10 31E.	7500 FT MSL GND	

- 6.1.5.2.2 Tanımlanmış FBZ’li CBA durumunda yada yalnızca FBZ ulusal sınırları ya da bir FIR’ın sınırlarını geçtiği zaman yayınlama gereklilikleri komşu devletlerdeki ilgili örgütler arasında bir anlaşmanın bir parçası olmalıdır. Yalnızca FBZ ulusal sınırları ve/veya bir FIR’ın sınırlarını geçtiği zaman rezerve edilmiş /tahditli sahayı yayınlayan devletin aynı zamanda FBZ’nin yayınlanmasından da sorumlu olması tavsiye edilir.
- 6.1.5.2.3 Hem tahsis edilmiş /tahditli hava sahası ve hem de FBZ CACD’a yüklenecaktır.
- 6.1.5.2.4 Kaçınılması gereken toplam hava sahası, uçuş planlaması amacıyla, uygun bildirim vasıtaları ile kullanıcılara bildirilecektir.
- 6.1.5.2.5 AUP / UUP rezerve edilmiş /tahditli hava sahası için planlanmış aktivasyonun birincil bildirim vasıtası olarak düşünülmelidir. AMC yönetilebilir sahaları olmayan sahalar için, devletler hava sahası kullanıcılarına bildirim gerekliliklerini de AIS yayınları (örneğin NOTAM) vasıtasıyla ele almalıdır. Bütün durumlarda, FBZ uygulanabilir olduğu zaman hem rezerve edilmiş /tahditli hava sahası ve hem de FBZ, kimlik, koordinatlar ve aktivasyonun zaman süresi ile birlikte bildirilmelidir.
- 6.1.5.2.6 AUP / UUP’u kullanırken AIP’de tanımlandığı üzere FBZ’nin gereken aktivasyonu CIAM / ASM araçları ile uygun bir şekilde bildirilecektir. Hava sahası kullanıcılarına bilahare EAUP/ EUUP aracılığıyla bildirimde bulunacaktır.
- 6.1.5.2.7 Geçici sahalar oluşturulduğu ve yatay / düşey FBZ gerekli olduğu zaman yeterli yayın (örneğin NOTAM ya da AIP eki) sağlanmalıdır. AUP /UUP vasıtasıyla geçici sahaların aktivasyonunun günlük olarak bildirilmesi bekleniyor ise 6.5.2.6’daki prosedürler ile aynı prosedürler uygulanmalıdır. Yayını basitleştirmek amacıyla FBZ’nin geçici sahaların sınırları içine dahil edilmesi düşünülebilir. Rezerve edilmiş /tahditli sahaların kısmi düşey aktivasyonu (seviye bantları) durumunda düşey FBZ’nin gerekli seviye bantlarının düşey sınırları dahilinde ele alınması gerekir.

- 6.1.5.2.8 Modüler sahalarda sözkonusu olduğunda tahsis edilmiş olan modüllerin kombinasyonu gerekirse FBZ'lerin aktivasyonu dahil olmak üzere AUP/UUP vasıtasıyla bildirilmelidir. IFPS, yörüngenin bağlantılı FBZ'ler dahil olmak üzere bir ya da daha fazla modül içinden geçip geçmediğini tespit etmek için FPL'leri bağlantılı FBZ dahil olmak üzere her bir modüle karşı geçerli olacaktır. Yörüngenin bir modül içinden geçiyor olması ve bitişik modülün fatması ile çakışıyor olması durumunda IFPS her ikisi ile olan etkileşimi ele alacaktır.

6.1.5.3. Düşey Sınırların Yayınlanması

Devletlerin, askeri tatbikat ve eğitim sahalarının ve hava savunma bölgelerinin ADIZ üst ve alt sınırlarının kendi AIP'lerinde yayınlanması için 6.1.3.2'de tanımlanan kriterleri uygulamaları gerekir. Spesifik olarak ifade edecek olursak geçiş rakımının üzerindeki düşey sınırları tanımlama için FL'ler kullanılmalıdır; saptanan FL'ler tarihsel olarak kaydedilmiş olan QNH değişkenliklerini dikkate almaları gerekir.

6.1.5.4. Aktivasyon zamanının yayınlanması

Aktivasyon zamanının tanımı, kullanılan sistem ve aktivasyon duyurusunun yapılmasında kullanılan vasıtalar ve sahanın ancak yönetilebilir bir saha olup olmadığı ERNIP kısım 1 paragraf 7.2.8'de tanımlanan ana esaslara göre sağlanmalıdır.

6.1.5.5. FUA tahditlerinin yayınlanması

ERNIP kısım 4 RAD kullanıcılar el kitabında tanımlanan ana esaslara göre RAD belgesinde yayınlanmalıdır. Bununla birlikte devletler spesifik bir saha ile bağlantılı FUA tahditini kendi ulusal AIP'lerinde yayınlamaya da karar verebilirler. Bu gibi durumlarda FUA tahditleri "FUA tahdidinin aktivasyonu gereğine göre EAUP/EUUP ya da NOTAM aracılığıyla bildirilir" şeklinde genel bir bilgi ile notlar sütununda tanımlanmalıdır.

6.1.5.6. Bildirim vasıtaları

AUP/UUP kullanıcılarına AIP'lerde tanımlanan sınırlar ve aktivasyon zamanına göre sahalara statüsü hakkında bilgi sunmak için ana sistem olarak kabul edilmektedir. AUP/UUP bilgileri CACD veri tabanını güncellemek için, yani dolayısıyla FPL amaçları için kullanılmaktadır. ASM el kitabında tanımlanan ICAO hükümlerine göre AIS bildirim (örneğin AIP ekleri, NOTAM'lar)'de kullanılmaktadır. Ancak AUP/UUP'nin AIS araçları vasıtasıyla bildirilmiş olan bilgileri raporlaması beklendiği zaman AUP/UUP bildirim AIS aracılığıyla bildirilmiş olan daha önceki bilgilerin yerine geçer ve CACD veri tabanını güncellemek için geçerli bildirimdir. Güncellenmiş AIS bildirim AUP/UUP bilgilerini uygun bir şekilde yansıtmak için kullanılmalıdır.

6.1.5.7. Hava sahası sınıflandırması

Yayınlanmış bir rezerve edilmiş /tahditli sahanın hava sahası hacmi, saha aktif olmadığı zaman onu çevreleyen hava sahasının sınıfı ile aynı sınıfa dahil olur. Saha aktif olduğu zaman, izin verilen faaliyetlerin tipine göre, hiçbir hava sahası sınıflandırması ya da devlet tarafın-

dan tanımlanmış spesifik bir hava sahası sınıflandırması uygulanmaz. Katılımcı olmayan hava taşıtları tarafından taktiksel geçiş sözkonusu olduğunda referans hava sahası sınıflandırmasına göre sağlanan hava trafik hizmeti tipi sağlanır. Beklenen ATS'nın sağlanması için sorumlu olan birimlerin lokal anlaşmalar tarafından tanımlanmalıdır.

6.2. ASM seviye 2 kararı için spesifik ASM mesajları

6.2.1. Hava sahası kullanım planı (AUP)

- 6.2.1.1 FUA kavramının başarılı bir şekilde uygulanması ASM seviye 2 hava sahası tahsis kararlarının AMC'lerin her biri tarafından bir ulusal hava sahası kullanım mesajı (AUP) yoluyla günlük olarak etkin, zamanında ve doğru bir şekilde duyurulmasını gerektirir.
- 6.2.1.2 AUP NM'nin ASM için ayrılmış ara yüzüne ortak bir uyumlu format ile iletilir ve bir sonraki gün 06.00 UTC ile daha sonraki gün 06.00 UTC arasındaki 24 saatlik süreyi kapsamak için mümkün olan en kısa sürede ve en geç 15.00 UTC (14.00 UTC yaz) itibarıyla yayınlanır. Bir hafta sonu ya da tatil günleri döneminin her bir gününü kapsamak amacıyla AMC'nin kapanışından önceki son gün birkaç AUP tek bir dizi halinde gönderilebilir. Ancak bu süre birbirini izleyen maksimum 7 günlük bir süre olabilir. AUP AA'lar, ACCler/ FMP'ler ve CACD'a iletilir. CIAM uygulaması yoluyla
- 6.2.1.3 AUP hazır bir formatta diğer AMC'lerin kullanımına otomatik olarak sunulabilecektir. AMC'ler ve AA'lar içinde AUP sürecini otomatikleştirmek amacıyla, AUP'ların otomatik olarak depolanması ve ACCler / FMP'lerde gösterilmesi için AUP'ların NM terminallerinde bulunan ya da B2B aracılığıyla sunulmuş olan ortak çetin yazılımı vasıtasıyla hazırlanması ve CACD / AME'ye dağıtılması gerekir.

6.2.2. Güncellenmiş hava sahası kullanım planı (UUP)

- 6.2.2.1 AMC tahsis sürecini tamamladıktan sonra, daha önceden rezerve edilmiş herhangi bir hava sahası yapısının iptal edilmiş olmasının avantajından yararlanmak amacıyla hava sahası tahsisi üzerinde değişiklikler yapılması gerekli olabilir. Hava sahası tahsisi üzerindeki değişiklikler AMC tarafından UUP'ler yoluyla yapılacaktır.
- 6.2.2.2 UUP'ler prosedürde tanımlanan geçerlilik süresine göre mevcut AUP'un ve daha önceki UUP'lerin yerine geçecektir. Bu güncellenmiş hava sahası statüsünün farkındalığını geliştirmek amacıyla yeni bir planı yansıtmaktadır. Bütün değişiklikler Annex 6'da tanımlanan kriterlere göre görülebilir olacaktır.
- 6.2.2.3 UUP' bilgileri NM / CACF tarafından eAMI mesajları üretmek için kullanılacak ve aynı zamanda NOP portalı üzerinde sunulacaktır. CDR'lerin bir değişiklik statüsüne göre, ilgili kullanıcılara yeniden yol belirleme önerisi (RRP'ler) mesajları sunulacaktır.
- 6.2.2.4 UUP AUP ile aynı formatta yayınlanır. UUP'lar paragraf 4.6.3 ve 4.6.4'de tanımlanan mevcut prosedürlere göre yayınlanacaktır.
- 6.2.2.5 UUP' ilgili AA'lara ACC'ler / FMP'ler ve NM / CACF'a iletilecektir. Yayınlanan UUP'lar CIAM n uygulaması yoluyla diğer AMC'lere görülebilir olacaktır. Ancak UUP'lar mevcut AUP' üzerinde hiçbir değişiklik yok ise yayınlanmayacaktır.

- 6.2.2.6 UUP'ların otomatik olarak depolanması ve gösterimine olanak sağlamak amacıyla UUP sürecinin AMC'ler ve AA'lar içinde otomatikleştirilmesi için UUP'ların NM terminallerinde bulunan CIAM yazılım vasıtasıyla hazırlanması ya da B2B vasıtasıyla sunulması gerekir.

6.2.3. Elektronik hava sahası yönetim bilgileri (eAMI)

- 6.2.3.1 EAMI ya da elektronik hava sahası yönetimi bilgileri tüm hava sahası tahsislerini (ASM' seviye 1 ve ASM' seviye 2) ve CDR 2'lerin türetilmiş açıklıklarını ve CDR 1 ve ATS yollarının kapanışının teyidini içeren bir elektronik mesajdır.
- 6.2.3.2 Yetkili kullanıcılar eAMI vasıtasıyla CDR / yol kullanılabilirliğini ve hava sahası tahsislerini araştırabilir ve karşılaştırabilirler. Bunu normal olarak kullanıcı ve NM arasında imzalanmış olan bir servis anlaşmasına uygun olarak NM web hizmetleri yoluyla edinilebilir olması gerekir.
- 6.2.3.3 Şu halde kullanıcılar birleştirilmiş ve geçerli kılınmış elektronik eAMI mesajları vasıtasıyla otomatikleştirilmiş bir veri işleminin sunduğu yararlardan tam olarak istifade edebilirler.

BÖLÜM 7. PERFORMANS GEREKLİLİKLERİ

7.1. Genel

7.1.1. Giriş

- 7.1.1.1 ASM' seviyelerindeki önemli bir görev FUA kavramının uygulamasının verimliliğinin sürekli olarak izlenmesidir. Bu bölümde FUA kavramının ulusal uygulamasının verimliliğinin değerlendirilmesi için geliştirilen ve kullanılan FUA göstergeleri ile ilgili bilgiler içermektedir.
- 7.1.1.2 Hava sahasının esnek kullanımının (FUA) uygulanması için EUROCONTROL tanım özellikleri ulusal HLABP'nin, uygulanabilir olan durumlarda, aşağıda sıralanan anahtar performans sahalarnı / göstergelerini uygulaması gerektiğini tavsiye etmektedir. (Bakınız bölüm 8, Sayfa 47, PERF-REQU-03):
- Hava sahasının randımanı (FUA uygulaması; optimum hava sahası boyutlarına bağlı kalma; hava sahasından yararlanma, etkin bir rezervasyon sistemi);
 - Görevin etkililiği (transit geçişin ekonomik etkisi hava sahası lokasyonunun eğitim üzerindeki etkisi);
 - Esneklik (ayrılmamış sahalardaki eğitim; hava sahasının serbest bırakılması, kısa süreli ihbara dayalı sivil ve askeri gereksinimlerin uyumlulaştırılması)
- 7.1.1.3 Yukarıda sıralanan hususların yerine getirilmesini sağlamak için HLABP aşağıda sıralanan hususları yerine getirmelidir:
- Her üç ASM' seviyesinde hava sahası randımanının ve prosedürlerin etkinliğinin dönemsel olarak (en azından yıllık olarak) değerlendirilmesi için müşterek sivil/askeri süreçlerin oluşturulması.
 - Ulusal ve ağ seviyesinde ATM performansının sivil ve askeri hava sahası kullanıcılarının gereksinimlerine karşı izlenmesi için FUA anahtar performanslarının (KPA) ve göstergelerinin (KPI) tanımlanmasının ve uygulanmasının sağlanması.
 - FUA etkililiğinin sivil ve askeri hava sahası kullanıcılarının üzerindeki etki, ATM hizmetinin sağlanması ve sivil/askeri koordinasyon açısından değerlendirilmesi
 - Hava sahası prosedürleri ve operasyonlarının verimli ve esnek bir şekilde kullanılmasını ölçmek amacıyla emniyet, kapasite, uygun maliyetlilik ve çevrenin KPA'larının kullanımının sağlanması
- 7.1.1.4 EUROCONTROL, paragraf 7.1.1.2'de tanımlanmış olan FUA göstergelerinin yanı sıra, paydaşlarla işbirliği halinde PRISMIL (Pan Avrupa askeriye destek amaçlı bilgi havuzu) performans yönetim sistemini geliştirmiş ve uygulamıştır. PRISMIL, 8 KPI'sı ile birlikte hem ulusal hem de tüm avrupa seviyesi çapında sivil-askeri ATM performans bazlı ortaklığını

tamamlamaktadır. Sivil/askeri adana performansı hakkında daha fazla bilgi EUROCONT-ROL web sitesinin bu konuya ayrılmış bölümünde bulunabilir.

7.1.2. FUA Göstergeleri

- 7.1.2.1 FUA kavramının ECAC devletlerinde uygulanmasının randımanının değerlendirilmesi için FUA göstergelerinin geliştirilmesi çalışmaları FUA göstergeleri için geçici grupta (AHO-FI) yapılan çalışmalar ile başlamış ve FUA DG'inde yapılan çalışmalar ile devam etmiştir. Bundan sonra tanımlanacak olan yöntemler ve logaritmalar FUA göstergelerinin geliştirilmesiyle ilgili olarak AHGOFI ve FUA DG tarafından geliştirilmiş olan ve ANT tarafından kararlaştırılmış olan öğelere dayandırılmıştır.
- 7.1.2.2 FUA göstergeleri daha geniş bir bağlamda yani ATM performanslarının sivil ve askeri hava sahası kullanıcılarının gereksinimlerine karşı ve FUA etkinliğinin sivil ve askeri hava sahası kullanıcıları üzerindeki etki açısından değerlendirilmesi için izlenmesi bağlamında geliştirilmiştir.
- 7.1.2.3 İki gösterge kategorisi geliştirilmiştir – bunlar FUA kullanım oranları (FUR) göstergeleri ve uçuş ekonomisi göstergeleridir (FEI).
- 7.1.2.4 FUA kullanım oranları göstergelerinin amacı FUA hava sahası yapılarının kullanılabilirlik oranı hakkında ve kullanıcıların bu yapılara gösterdikleri ilgi hakkında bilgi sağlamaktır.
- 7.1.2.5 Uçuş ekonomisi göstergeleri kullanıcılar tarafından FUA hava sahası yapılarını kullanırken beklenen – mesafe, uçuş süresi ve yakıt tüketimi açısından – kazanılmış ya da kaybedilmiş muhtemel ekonomik faktörler hakkında bilgi sağlar.

7.1.3. Tanımlar

- İlgilenen uçuş:** Bir uçuş, belirli bir yol mümkün olan mevcut en kısa yol ise o yol ile ilgilenir.
- Kaydedilmiş Uçuş:** Spesifik bir uçuş için NM ATFCM sistemi (ARC) tarafından kaydedilen bir uçuş planı verileri
- Alternatif Yol:** Belirli bir yol bölümünün kullanılamaz olmasının bir sonucu olarak, üzerinde bir uçuşun yolunun yeniden belirleneceği en kısa yol
- Yoğun Cuma Günü:** Uluslararası anlaşmaya dayalı olarak 1000 UTC'den itibaren (1100 UTC kış) CDR'lere (hafta sonu yolları) erken erişimin mümkün olduğu, 1 Mayıs ve 31 Ekim tarihleri arasındaki cuma günleri

7.1.4. Kısaltmalar

- AFE** Fiili Uçuş Ekonomisi
- AHGOFI** FUA göstergeleri üzerindeki geçici grup
- ALTN** Alternatif Yol
- ARFL** Verili bir zaman dilimi sırasında bir CDR üzerinde yada bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası vasıtasıyla bir FPL başvurusu sunmuş olan toplam uçak sayısı
- ANRF** Verili bir zaman dönemi içinde bir CDRnin ALTN'i üzerinde ya da bir rezerve edilmiş / tahditli hava sahası üzerinde bir FPL/ RPL başvurusu sunmuş olan toplam hava taşıtı sayısı

ARC	NMnin arşiv sistemi
AU	Verili bir zaman dönemi içinde bir CDR'yi fiilen kullanmış ya da bir rezerve edilmiş / tahditli hava sahası içinde fiilen uçmuş olan toplam hava taşıtı sayısı
BDI	Daha iyi trafik dağılımı göstergeleri
FEI	Uçuş ekonomisi göstergeleri
FEL	Kaybedilen uçuş ekonomisi
FEO	Sunulan uçuş ekonomisi
FER	Gerçekleştirilen uçuş ekonomisi
FUA DG	Hava sahasının esnek kullanımı hazırlama grubu
FUR	FUA kullanım oranları
ICI	ATM sistemi / sektör kapasitesi göstergelerindeki artış
OD	0400 UTC ve 2200 UTC arasında bir CDRnin ya da bir rezerve edilmiş / tahditli hava sahasının toplam açılış saatleri
ON	Bir CDR ya da bir rezerve edilmiş / tahditli hava sahasının 22.00 UTC ve 04.00 UTC arasındaki toplam açılış saatleri
OPS LOG	İstatistiksel veri tabanları üzerinde günlük canlı uçuşların NM kaydı
PFE	Potansiyel uçuş ekonomisi
PFER	Potansiyel uçuş ekonomisi oranı
PU	Verili bir zaman dönemi içinde kullanılabilir bir CDR ya da bir rezerve edilmiş / tahditli hava sahasının potansiyel kullanıcıların ortalama sayısı
RAI	Bir CDR ya da bir rezerve edilmiş / tahditli hava sahası ile ilgilenen hava taşıtı oranı
RAU	Bir CDR ya da rezerve edilmiş / tahditli hava sahasının fiili kullanım oranı
RDI	Gecikme göstergelerindeki azalma
RoAA	(FRA uçuşları için kullanılan) hava sahası kullanılabilirliğinin oranı
RoAA	CDR kullanılabilirliğinin oranı
SR1	Bir CDR'nin (NM'deki) uzunluğu. Bir FRA ortamı sözkonusu olduğunda bu uzunluk, bir serbest hava sahasının çıkış noktasına giriş noktası tarafından tanımlanan ve bir rezerve edilmiş / tahditli hava sahası içinden geçen doğrudan yolun NM'deki uzunluğunu temsil eder.
SR6	Bir ALTN'nin (NM'deki) uzunluğu. Bir FRA ortamı sözkonusu olduğunda bu uzunluk bir rezerve edilmiş / tahditli hava sahasından kaçınan bir yolun NM'deki uzunluğunu temsil eder.
TA	Verili bir zaman dönemi içinde bir CDR ya da onun ALTN'si üzerinde bir FPL/RPL başvurusu sunmuş olan toplam hava taşıtı sayısı bir FRA ortamı sözkonusu olduğunda bu sayı bir rezerve edilmiş / tahditli hava sahası içinden bir FPL/RPL başvurusu sunmuş olan toplam hava taşıtı sayısını temsil eder.
TPFE	Toplam potansiyel uçuş ekonomisi
FWAI	Kullanılabilir göstergenin zaman penceresi

7.2. FUA KULLANIM ORANLARI (FUR)

7.2.1. CDR kullanılabilirlik oranı (RoCA)

7.2.1.1. Tanım

RoCAi verili bir zaman dönemi ile ilişkili EAUP / EUUP'a göre ortalama CDR kullanılabilirliğini temsil eder.

RoCA , hangi kategoride olursa olsun toplam CDR bölümü açılışının verili bir zaman dönemi sırasında toplam gün süresine (D) (% cinsinden) oranını temsil eder.

RoCA aşağıda sıralanan olgulara göre dengelenir:

- GAT'ın % 96'sı 04.00 ve 22.00 UTC arasında faaliyet göstermektedir.
- CDR'ler çok sık olarak 22.00 ve 04.00 UTC arasında kullanılabilir ancak ortalama olarak bu dönem zarfında trafiğin yalnızca % 4 faaliyet göstermektedir.

7.2.1.2. Kullanım:

Bireysel olarak hesaplanan RoCA:

- Yeniden kategorileştirmek için potansiyeli belirlemek amacıyla belirli bir CDRnin değerlendirilmesi; ya da
- Müzakere sürecinin etkililiği (CDR'ler 1 için ASM' seviye 1'de ve CDR'ler 2 için ASM' seviye 2'de)

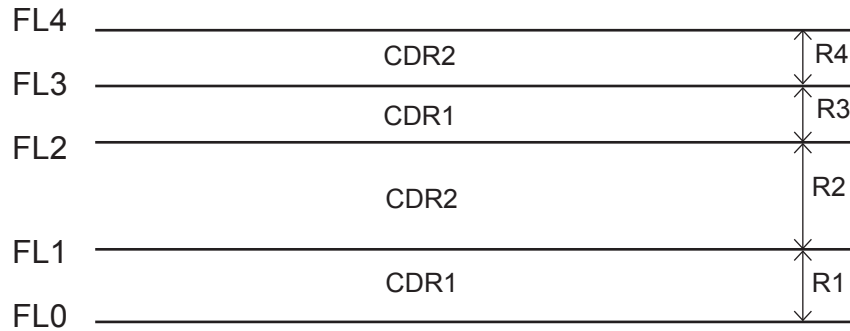
Bir ortalama olarak hesaplanan RoCA :

- Ulusal seviyede yapılan bir değerlendirme için belirli bir AMC'nin etkililiğinin değerlendirilmesi; ya da
- ECAC seviyesinde yapılan bir analiz için genel olarak FUA operasyonları etkinliğinin değerlendirilmesi.

7.2.1.3. Formül:

$$\text{RoCA} = (\text{OD} \times 0.96)(18xD) + (\text{ON} \times 0.04)/(6xD)$$

Bir CDR 1/2 için OD ve ON 'u hesaplamak için aşağıdaki yöntem önerilir.



Gözlenebileceği yol uçuş seviyelerinin her bir tabakası üzerinde farklı bir tanıma sahip olabilir. (FLO ve FL1 arasında CDR 1, FL1 ve FL2 arasında CDR 2 vs.).

Aşağıdaki formül böyle bir CDR bölümü için OD ve ON'u belirlemek için önerilmiştir.

$$OD = \sum_j (OD_{CDR1} \times R_j) + \sum_k (OD_{CDR2k} \times R_k)$$

Yukarıdaki formülde

$$R_j = (\max FL_j - \min FL_j \text{ (maksFLyol - minFL yol)})^{-1}$$

OD (Açılış saatleri) seviye bandının düşey boyutu ile tüm yolun düşey boyutu arasındaki rapor ile dengelenen her bir seviye bandı için tüm ODL'lerin toplamıdır.

J ve K AIP CDR tanımında atıfta bulunulan elementer CDR yol bölümleridir.

Ve

OD CDR1 ve OD CDR2k (AIP'de ve EAUP/EUUP'de yayınlanan) mevcut bilgileri toplayarak elde edilir.

ON'u elde etmek için benzeri bir formül kullanılır:

$$ON = \sum_j (ON_{CDR1} \times R_j) + \sum_k (ON_{CDR2k} \times R_k)$$

7.2.2. Hava sahası kullanılabilirlik oranı (RoAA)

7.2.2.1. Tanım:

RoAA verili bir zaman süresi ile ilişkili EAUP / EUUP'a göre ortalama rezerve edilmiş / tahditli hava sahası kullanılabilirliğini temsil eder. Serbest bir hava sahası ortamında "rezerve edilmiş / tahditli hava sahası rezervasyonu" münhasıran spesifik kullanıcılar örneğin TSA, TRAun kullanımı için tahsis edilmiş olan, tanımlanmış düşey ve yatay boyutlara sahip hava sahasına anlamına gelir. Bunlar hem sivil hem askeri faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği spesifik olarak belirlenmiş hava sahalarıdır. Hava sahası rezervasyonlarının statüsüne (aktif ve atıl) ve rezervasyonun tipine (ayrılmış ya da tahditli) bağlı olarak katılımcı olmayan hava sahası kullanıcılarına bu hava sahası rezervasyonları içinden geçen yollardan uçuş planlaması yapmaları izin verilir yada verilmez.

RoAA, hangi tipte olursa olsun, toplam rezerve edilmiş / tahditli hava sahası açılış zamanının verili bir zaman süresi içinde toplam gün zamanına (D) (% cinsinden) oranını temsil eder.

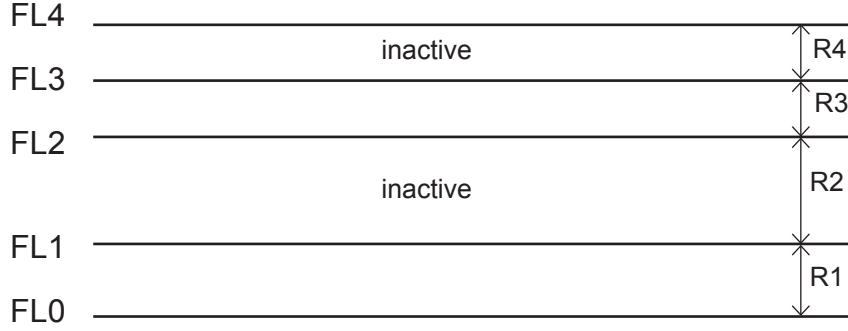
RoAA aşağıda sıralanan öğelere göre dengelenir:

- GAT'in % 96'sı 04.00 ve 22.00 UTC arasında faaliyet göstermektedir.
- Rezerve edilmiş / tahditli hava sahası çok sıklıkla 2200 ve 0400 UTC arasında kullanılabilir ancak bu dönem zarfında ortalama olarak trafiğin yalnızca % 4'ü faaliyet göstermektedir .

7.2.2.2. Formül:

$$RoAA = (OD \times 0.96)/(18xD) + (ON \times 0.04)/(6xD)$$

Bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası tüm düşey boyutu üzerinde ya da seviye bantları üzerinde sivil/ kullanım için sunulabilir (geri kalanı sivil kullanım için kısıtlanmak üzere)



Yukarıdaki şekilde Ulusal AIP’de tanımlandıkları şekilde FLO verili bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası için kullanılabilir en düşük FL anlamına gelir, FL4 de aynı hava sahası için kullanılabilir en üst FL’yi temsil eder. Görülebileceği gibi hava sahası, uçuş seviyelerinin her bir tabakası üzerinde farklı bir statüye sahip olabilir: FLO ila FL1 aktif (sivil kullanım için tahditli), FL1 ila FL2 atıl (sivil kullanım için izin verilmiş), FL2 ila FL3 aktif ayrılmış (sivil kullanım için yasaklanmış), FL3 ila FL4 atıl.

Seviye bantlarını kullanarak yönetilen bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası için OD ve ON’u belirlemek için aşağıdaki formül önerilmiştir:

$$OD = \sum_j (OD_j \times R_j)$$

Yukarıdaki formülde

$$R_j = (\max FL_j - \min FL_j) \text{ (maksFLalan - minFL alan) } 13$$

OD (Açılış saatleri) seviye bandının düşey boyutu ile OD (açılış saatleri), ulusal AIP’de tanımlanan şekilde seviye bandının düşey boyutu ile tüm hava sahasının düşey boyutu arasındaki rapor ile bilinen her bir seviye bandı için tüm OD’ların toplamıdır. “J” AIP hava şahıs tanımını uygun olarak elementer hava sahası seviye bantlarını temsil eder.

Ve

ODJ (AIP ve EAUP/EUUP’da yayınlanan) mevcut bilgileri toplayarak elde edilir.

ON’u elde etmek için benzer bir formül kullanılır.

$$ON = \sum_j (ON_j \times R_j)$$

7.2.3. İlgili hava aracı oranı (RAI)

7.2.3.1 Tanım:

RAI mevcut bir CDR’den ya da (FRA ortamı durumunda) tahsis edilmemiş bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahasından istifade etmek için uçuş planları sunmak isteyen ortalama hava taşıtı sayısını temsil eder.

RAI kullanılabilir bir CDR üzerinde ya da tahsis edilmemiş bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası içinden planlanan uçuş sayısının bu CDR yada hava sahasının potansiyel kullanıcılarının sayısına olan oranını (% cinsinden) temsil eder.

7.2.3.2. Kullanım:

Bireysel olarak hesaplanan RAI:

- Yeniden kategorileştirme için potansiyeli belirlemek için belirli bir CDR'nin değerlendirilmesi; yada
- Müzakere sürecinin etkinliği (CDR'er 1 için ASM' seviye 1'de ve CDR'er 2 için ASM' seviye 2'de)
- Belirli bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası için şebekenin değerlendirilmesi

Bir ortalama olarak hesaplanan RAI:

- Ulusal düzeyde yapılan bir analiz için belirli bir AMC'nın etkinliğinin değerlendirilmesi; ya da
- Bölgesel yada ECAC seviyesinde yapılan bir analiz için genel olarak FUA operasyonlarının etkinliğinin değerlendirilmesi

7.2.3.2.1 **Formül:** Bir CDR ya da onun yedeği üzerinde bir FPL / RPL için ya da tahsis edilmemiş bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası içinden geçiş için başvuruda bulunan toplam hava taşıtı sayısı (TA), bu CDR yada hava sahasının potansiyel kullanıcılarını (PU) temsil etmek için CDR kullanılabilirliği oranına (RoCA) ya da hava sahası kullanılabilirlik oranına (RoAA) göre dengelenir.

$$RAI=ARFL/PU$$

yukarıdaki formülde:

$$PU=ARFL+(ANRFxRoCA) \text{ ya da}$$

$$PU=ARFL+(ANRFxRoAA) \text{ FRA ortamı durumunda}$$

7.2.4. CDR ya da rezerve edilmiş /tahditli hava sahasının fiili kullanım oranı (RAU)

7.2.4.1. Tanım:

RAU verili bir zaman dönemi içinde kullanılabilir bir CDR'yi fiilen kullanmış ya da tahsis edilmemiş bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası içinden fiilen uçmuş hava taşıtlarının ortalama sayısını teşkil eder.

RAU kullanılabilir CDRyi fiilen kullanmış ya da bir hava sahası içinden fiilen uçmuş olan hava taşıtlarının (AU) bu CDR ya da hava sahasının potansiyel kullanıcılarının (PU) sayısına olan oranını (% cinsinden) temsil eder.

7.2.4.2. Kullanım:

Bireysel olarak hesaplanan RAU:

- Yeniden kategorileştirme için potansiyeli belirlemek için belirli bir CDR'nin değerlendirilmesi; ya da

- Müzakere sürecinin etkinliği (CDR'ler 1 için ASM' seviye 1'de CDR'ler 2 için ASM' seviye 2'de)
- Belirli bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası için ağ etkisinin değerlendirilmesi

Bir ortalama olarak hesaplanan RAU:

- Ulusal düzeyde yapılan bir analiz için belirli bir AMC' etkinliğinin değerlendirilmesi;
- Bölgesel ya da ECAC seviyesinde yapılan bir analiz için genel olarak FUA operasyonlarının etkinliğinin değerlendirilmesi

Bu gösterge hava sahasının fiilen kullanımına mümkün olduğu derecede yakın bilgiler vermek amacıyla geliştirilmiştir.

7.2.4.3. Formül:

$$RAU = AU/PU$$

yukarıdaki formülde

$$PU=ARFL+(ANRFxRoCA) \text{ ya da}$$

$$PU=ARFL+(ANRFxRoAA) \text{ FRA ortamı durumunda}$$

7.2.5. Zaman penceresi kullanabilirliği (TAWI)

7.2.5.1. Tanım:

Bu gösterge her gün değerlendirilecek bir zaman dönemi için, bir CDR bölümünün ya da belirli bir FIR/UIR'daki rezerve edilmiş /tahditli hava sahasının açılışındaki benzer zaman pencereleri oluşumlarının sayısını gösterir:

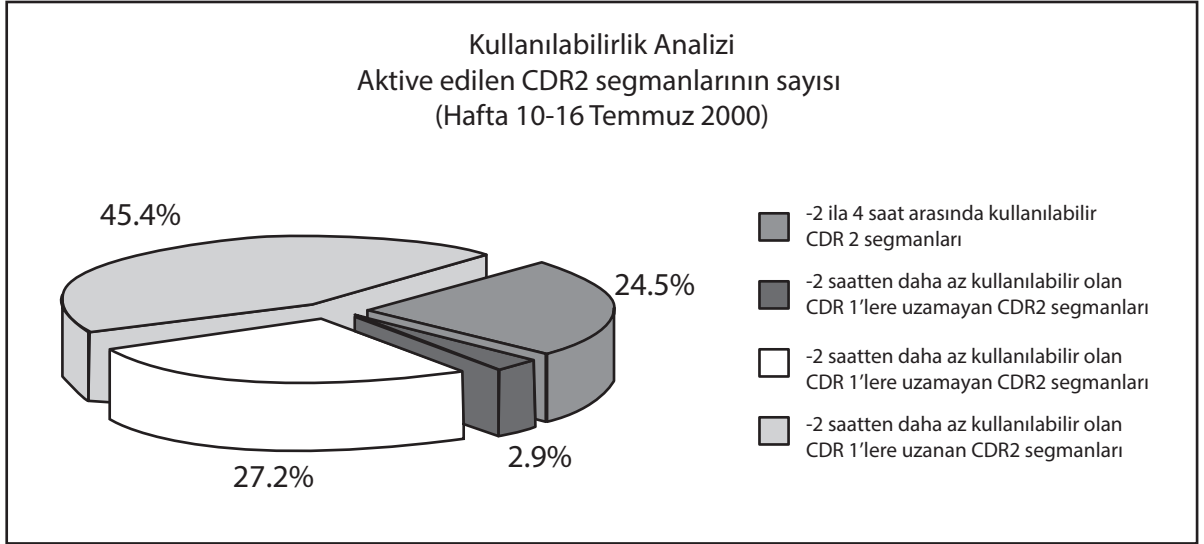
Bu gösterge aynı zamanda – araştırılan operasyonun yalnızca bir günü için – uçuş planlamasına olanak sağlamak için gerekli minimum değer olarak belirlenmiş olan değerden daha az açılış penceresini özellikle belirtmek için de kullanılır.

7.2.5.2. Kullanım:

Bir operasyon günü için hesaplanan TWAI: Açılış saatinin sayısına ve açılış pencerelerinin büyüklüğüne dayalı olarak (ASM' seviye 1'de CDR'ler 1 için ve ASM' seviye 1 ve ASM' seviye 2'de CDR'ler 2 için) müzakere sürecinin etkinliğini belirlemek için belirli bir CDR ya da rezerve edilmiş/tahditli hava sahasının değerlendirilmesi

Birden fazla operasyon günü için bir toplam olarak hesaplanan TWAI:

- Ulusal düzeyde yapılan bir analiz için belirli bir AMC'nın müzakere etkinliğinin değerlendirilmesi; ya da
- ECAC seviyesinde yapılan bir analiz için genel olarak FUA operasyonlarının etkinliğinin değerlendirilmesi
- Kullanım:



7.3. UÇUŞ EKONOMİSİ GÖSTERGELERİ (FEI)

7.3.1. Genel

Bundan sonra tanımlanacak olan uçuş ekonomisi göstergeleri deniz mili (NM) cinsinden ifade edilmiştir. Elde edilen değerler yakıt, zaman ya da emisyonlara çevrilebilir. Bu çeviri, aşağıda belirtilen şekilde sonuç ile çarpılacak farklı katsayıları kullanarak gerçekleştirilebilir.

- Yakıttan tasarruf = (NM cinsinden gösterge değeri x katsayı F (metrik ton yakıt / NM));
- Zaman cinsinden tasarruf = (NM cinsinden gösterge değeri x katsayı T x 60 (dakika/NM))

Kat Sayı F: Metrik ton / NM cinsinden yakıt tüketimi

Kat Sayı T: kts ortalama hız

7.3.2. Potansiyel uçuş ekonomisi (PFE)

7.3.2.1. Tanım:

PFE günün 24 saati kullanılabilir olan belirli bir CDR yada bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahasını kullanarak potansiyel olarak realize edilecek olan uçuş ekonomisini temsil eder.

PFE bir CDRnin alternatifi (ALTN) yerine bir CDRyi kullanmak suretiyle realize edecek ekonomiyi (N cinsinden) temsil eder: FRA operasyonları söz konusu olduğunda PFE bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahasından kaçınmak yerine onun içinden suretiyle realize edilen ekonomiyi (NM cinsinden) temsil eder.

PFE göstergesi uçuş ekonomisinin hesaplanmasının temelini oluşturduğu için aşağıdaki göstergelerin hepsinde kullanılır.

7.3.2.2. Kullanım:

Bireysel olarak hesaplanan PFE:

- Müzakere sürecinin etkinliğinin yeniden kategorize edilmesi için potansiyeli belirlemek için belirli bir CDRnin değerlendirilmesi (CDR'ler 1 için ASM' seviye 1'de ve CDR'ler 2 için ASM' seviye 1 ve ASM' seviye 2'de);
- Değer aynı zamanda o CDR'nin hava sahası tasarımını etkilemek için de
- FRA ortamı sözkonusu olduğunda belirli bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası için ağ etkisinin değerlendirilmesi

Bir ortalama olarak hesaplanan PFE:

- Ulusal düzeyde yapılan bir analiz için FUA yapıları tarafından sunulan ortalama yol belirleme optimizasyonunu belirlemek suretiyle belirli bir AMC'nin etkinliğinin değerlendirilmesi; ya da
- Bölgesel ya da ECAC düzeyinde yapılan bir analiz için genel olarak FUA operasyonlarının etkinliğinin değerlendirilmesi

7.3.2.3. Formül:

$$PFE = SR6 - SR1 (NM)$$

7.3.3. Toplam potansiyel uçuş ekonomisi (TPFE)

7.3.3.1. Tanım:

TPFE 24 saat boyunca kullanıma sunulmuş olan bir CDR'yi ya da bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahasını kullanmak ve potansiyel olarak ilgilenen tüm hava taşıtları (TA) tarafından gerçekleştirilen uçuş ekonomisini temsil eder.

TPFE CDR'nin alternatif yolunu (ALTN) kullanmak yerine bir CDR'yi kullanmak suretiyle gerçekleştirilen ekonomiyi NM cinsinden temsil eder. FRA operasyonları sözkonusu olduğunda TPFE bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahasından kaçınmak yerine onun içinden uçmak suretiyle gerçekleştirilen ekonomisini NM cinsinden temsil eder.

7.3.3.2. Kullanım:

Bireysel olarak hesaplanan TPFE:

- Yeniden kategorileştirme için belirli bir CDRnin değerlendirilmesi; ya da
- Müzakere sürecinin etkinliği (CDR'ler 1 için ASM' seviye 1'de ve CDR 2 için ASM' seviye 1 ve ASM' seviye 2'de)
- Bir FRA ortamı sözkonusu olduğunda belirli bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası için şebekenin değerlendirilmesi

Bir toplam olarak hesaplanan bir TPFE:

- Ulusal düzeyde yapılan bir analiz için belirli bir AMC'nin etkinliğinin değerlendirilmesi; ya da
- Bölgesel ya da ECAC seviyesinde yapılan bir analiz için genel olarak FUA operasyonlarının etkinliğinin değerlendirilmesi

Bu göstergenin FER ve FEO göstergelerinin değeri arasında yapılan karşılaştırma belirli bir CDR için potansiyelin bir gösterimini verir.

7.3.3.3. Formül:

$$TPFE = TA \times PFE (NM)$$

7.3.4. Gerçekleştirilen uçuş ekonomisi (FER)

7.3.4.1. Tanım:

FER kullanılabilir bir CDR ya da rezerve edilmiş /tahditli bir hava sahasını kullanmak için FPL'ler (ARFL) sunmuş olan hava taşıtları tarafından gerçekleştirilen (NM cinsinden) uçuş ekonomisini temsil eder.

7.3.4.2. Kullanım:

Bireysel olarak hesaplanan FER:

- Yeniden kategorileştirme için potansiyeli belirlemek amacıyla belirli bir CDR'nin değerlendirilmesi
- Müzakere sürecinin etkinliği (CDR'ler 1 için ASM seviye 1'de ve CDR'ler 2 için ASM seviye 2'de)
- Bir FRA ortamı sözkonusu olduğunda belirli bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası için şebeke etkisinin değerlendirilmesi

Bir toplam olarak hesaplanan FER:

- Ulusal seviyede yapılan analiz için belirli bir AMC'nin etkinliğinin değerlendirilmesi
- Bölgesel ya da ECAC seviyesinde yapılan bir analiz için genel olarak FUA operasyonlarının etkinliğinin değerlendirilmesi

7.3.4.3. Formül:

$$FER = ARFL \times PFE (NM)$$

7.3.5. Kaybedilen uçuş ekonomisi (FEL)

7.3.5.1. Tanım:

FEL kullanılabilir hale getirilen bir CDR'den ya da kullanılabilir bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahasından istifade etmek için bir foça başvurusu sunmamış olan kullanıcılar tarafından potansiyel olarak kaybedilen uçuş ekonomisini (NM) cinsinden temsil eder.

7.3.5.2. Kullanım:

Bireysel olarak hesaplanan FEL:

- Yeniden kategorileştirme için potansiyeli belirlemek için belirli bir CDR'nin değerlendirilmesi; ya da
- Müzakere sürecinin etkinliği (CDR'er 1 için ASM' seviye 1'de ve CDR'er 2 için ASM' seviye 1 ve ASM' seviye 2'de)
- FRA ortamı sözkonusu olduğunda belirli bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası için şebeke etkisinin değerlendirilmesi

Bir toplam olarak hesaplanan FEL:

- Ulusal düzeyde yapılan bir analiz için belirli bir AMC'nın etkinliğinin değerlendirilmesi; ya da
- Bölgesel ya da ECAC seviyesinde yapılan bir analiz için genel olarak FUA operasyonlarının etkinliğinin değerlendirilmesi

7.3.5.3. Formül:

$$FEL = (ANRF \times RoCA) \times PFE (NM),$$

Yukarıdaki formülde:

(ANRF x RoCA) bir CDRyi kullanabilecek toplam uçuş sayısını temsil eder ancak uçuş planı yolu CDRnin alternatifi içinden geçer.

FRA ortamı için:

$$FEL = (ANRF \times RoAA) \times PFE (NM),$$

Yukarıdaki formülde:

(ANRF x RoAA) bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası içinden geçebilecek toplam uçuş sayısını temsil eder. Ancak uçuş planı yolu bu hava sahasından kaçınmaktadır

7.3.6. Önerilen uçuş ekonomisi (FEO)

7.3.6.1. Tanım:

FEO kullanıma sunulan bir CDR'nin ya da bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahasının potansiyel kullanıcılar (PU) tarafından gerçekleştirilecek (NM cinsinden) uçuş ekonomisini temsil eder.

FEO aynı zamanda kullanılabilir bir CDR'yi ya da bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahasını kullanmak için Foçalar(FPL) sunmuş olan uçuşlar (ARFL) tarafından gerçekleştirilen uçuş ekonomisini (FER) ve kullanılabilir o CDR üzerinde ya da kullanılabilir hava sahası içinden bir FPL sunmamış olan kullanıcılar tarafından tasarruf edilebilecek olan (ANRF) uçuş ekonomisi (FEL) temsil eder.

7.3.6.2. Kullanım:

Bireysel olarak hesaplanan FEO:

- Yeniden kategorileştirme için potansiyeli belirlemek için belirli bir CDRnin değerlendirilmesi;

ya da

- Müzakere sürecinin etkinliği (CDR'ler 1 için ASM' seviye 1'de ve CDR'ler 2 için ASM' seviye 1 ve ASM' seviye 2'de)
- Bir FRA ortamı sözkonusu(sözkonusu) olduğunda belirli bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası için şebeke etkisinin değerlendirilmesi

Bir toplam olarak hesaplanan FEO:

- Ulusal düzeyde yapılan bir analiz için belirli bir AMC'nın etkinliğinin değerlendirilmesi; ya da
- Bölgesel ya da ECAC seviyesinde yapılan bir analiz için genel olarak FUA operasyonlarının etkinliğinin değerlendirilmesi

7.3.6.3. Formül:

$$FEO = FER + FEL (NM)$$

7.3.7. Fiili uçuş ekonomisi (AFE)

7.3.7.1. Tanım:

AFE kullanılabilir bir CDRyi fiilen kullanmış olan ya da kullanılabilir bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası içinden fiilen uçan hava taşıtları tarafından gerçekleştirilen (NM cinsinden) uçuş ekonomisini temsil eder.

7.3.7.2. Kullanım:

Bireysel olarak hesaplanır AFE:

- Yeniden kategorileştirme için potansiyeli belirlemek için belirli bir CDR'nin değerlendirmesi; ya da
- Müzakere sürecinin etkinliği (CDR'ler 1 için ASM' seviye 1'de ve CDR'ler 2 için ASM' seviye 1 ve ASM' seviye 2'de)
- FRA ortamı söz konusu olduğunda belirli bir rezerve edilmiş /tahditli hava sahası için şebekeye etkisinin değerlendirilmesi.

Bir toplam olarak hesaplanan AFE:

- Ulusal düzeyde yapılan bir analiz için belirli bir AMC'nın etkinliğinin değerlendirilmesi; ya da
- Bölgesel ya da ECAC seviyesinde yapılan bir analiz için genel olarak FUA operasyonlarının etkinliğinin değerlendirilmesi

7.3.7.3. Formül:

$$AFE = AU \times PFE (NM)$$

BİBLİYOGRAFI

- Hava sahası planlaması için EUROCONTROL'un el kitabı
(EUROCONTROL belgesi ASM.ET1.ST03.4000.EAPM.02.02 – 22 Ekim 2003)
- EUROCONTROL “ECACsı için 2015 Hava Sahası Kavramı ve stratejisi ve anahtar “mümkün kılıcı faktörler”.
- (EUROCONTROL belgesi ASM.ET1.ST1.03.4000-EAS-02-00 28 Şubat 2008)
- EUROCONTROL “Avrupa ATM mastır planının ifa edilmesine destek niteliğinde stratejik rehber”
(EUROCONTROL Belgesi basım 1.0 – 13 Mayıs 2009)
- Avrupa Komisyonu Karşılıklı Çalışabilirlik Yönetmeliği (EC) No 552/2004, tarih 10 Mart 2004
Uygulama Ağı Yöneticisi
- Komisyon mevzuatı (Komisyon yönetmeliği) (EU) 677/2011, Tarih 7 Temmuz 2011
(EC) 2150/2005 no.lu ve 23 Aralık 2005 hava sahasının esnek kullanımı yönetmeliğinin uygulanması
Esnek hava sahasının (FUA) uygulanması EUROCONTROL tanım özellikleri
EUROCONTROL Belgesi EUROCONTROL – SPEC – 0112 – Basım 1.1 – 10 Ocak 2009)

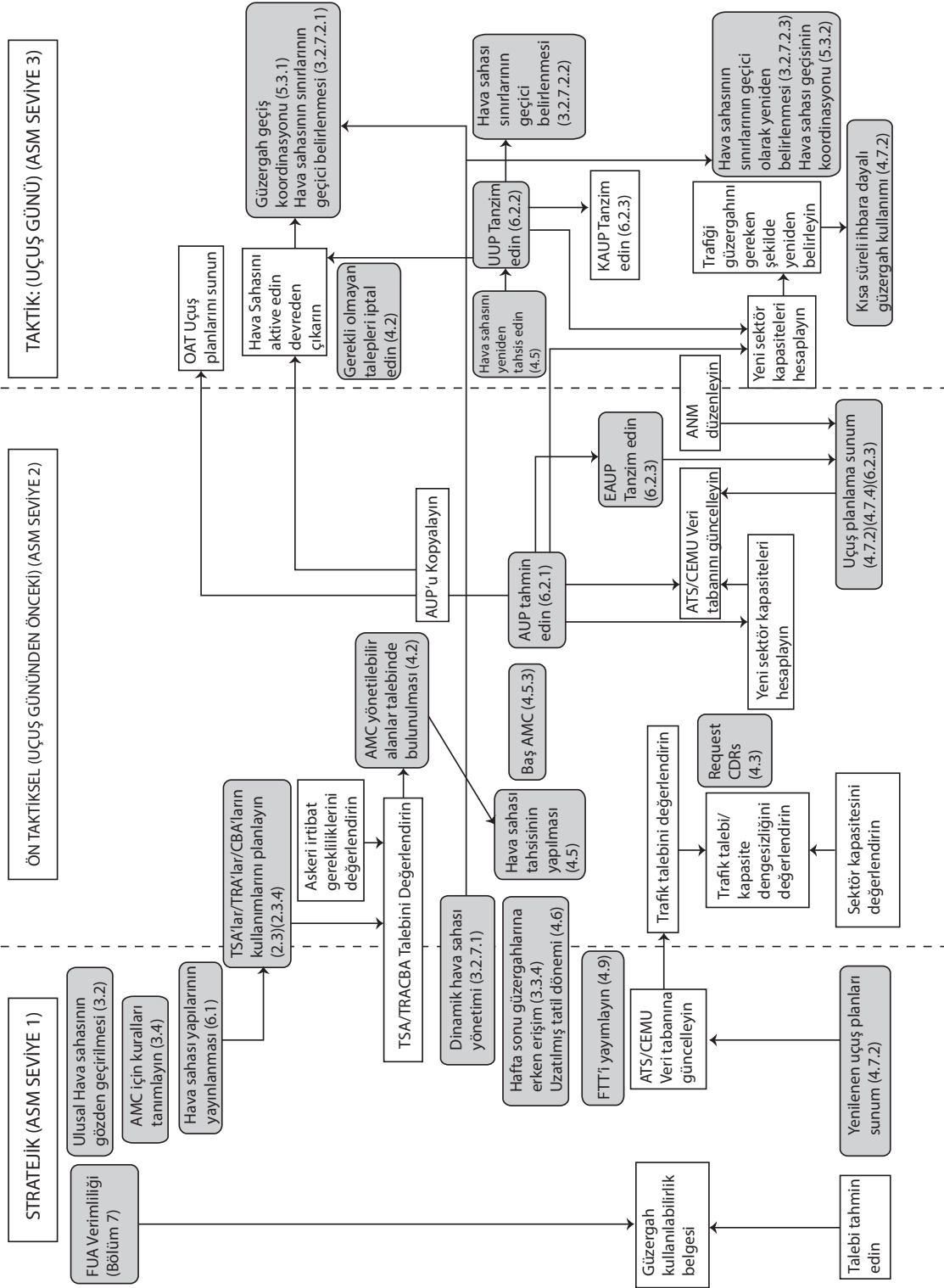
ICAO Belgeleri

- | | |
|------------|--|
| Annex2 | Hava Kuralları |
| Annex11 | Hava trafik hizmetleri |
| Annex15 | Havacılık bilgileri servisleri |
| Belge 4444 | Hava seyrüsefer hizmetleri – Hava trafik yönetimi için prosedürler |
| Belge 7754 | EUR Hava seyrüsefer planı |
| Belge 8126 | Havacılık bilgileri hizmeti el kitabı |
| Belge 9426 | Hava trafik hizmetleri planlama el kitabı |
| Belge 9554 | Sivil havacılık faaliyetleri için potansiyel olarak tehlikeli olan askeri faaliyetler ile ilişkili emniyet önlemlerine ilişkin el kitabı |

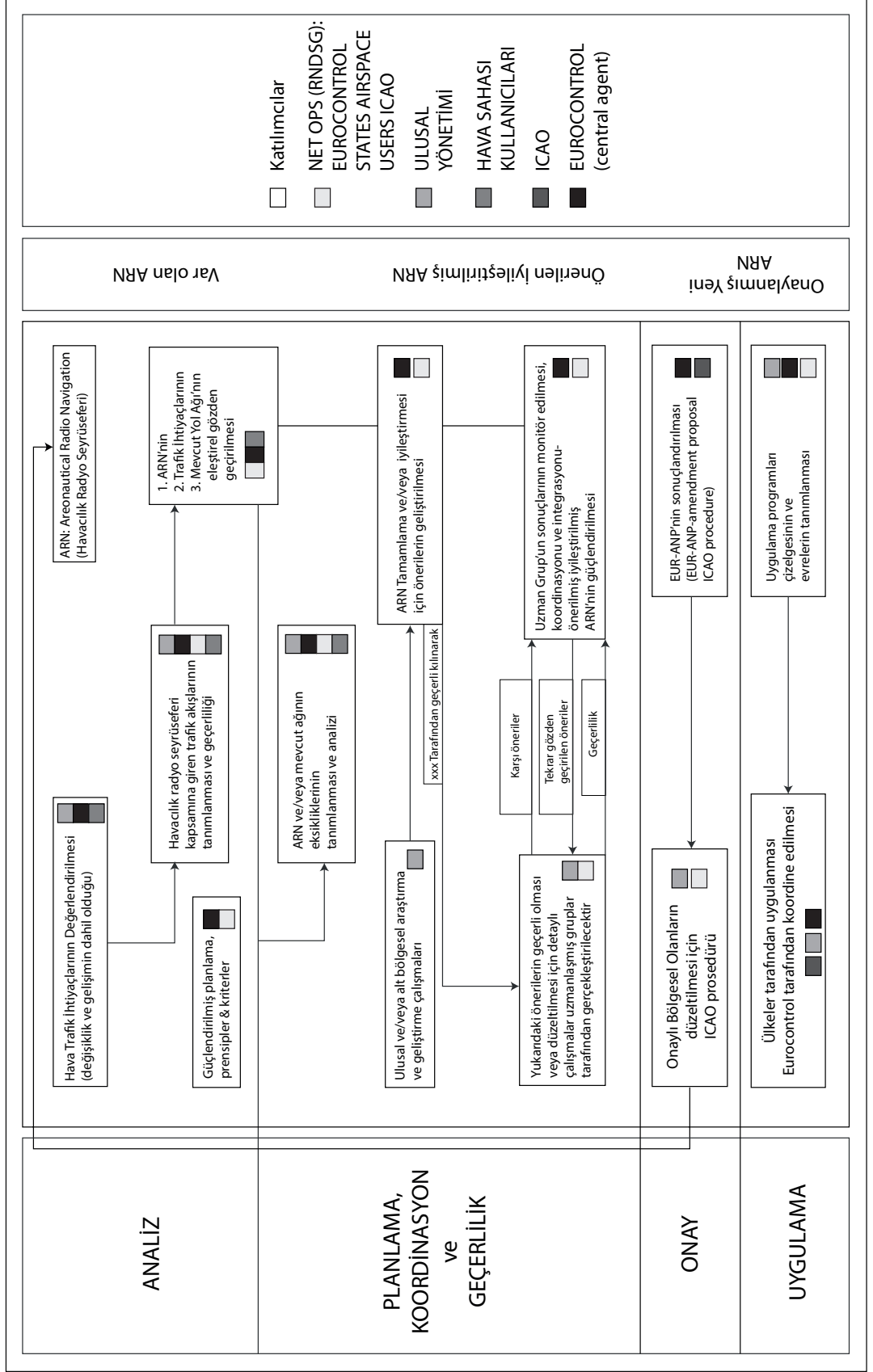
ANNEXLER LİSTESİ

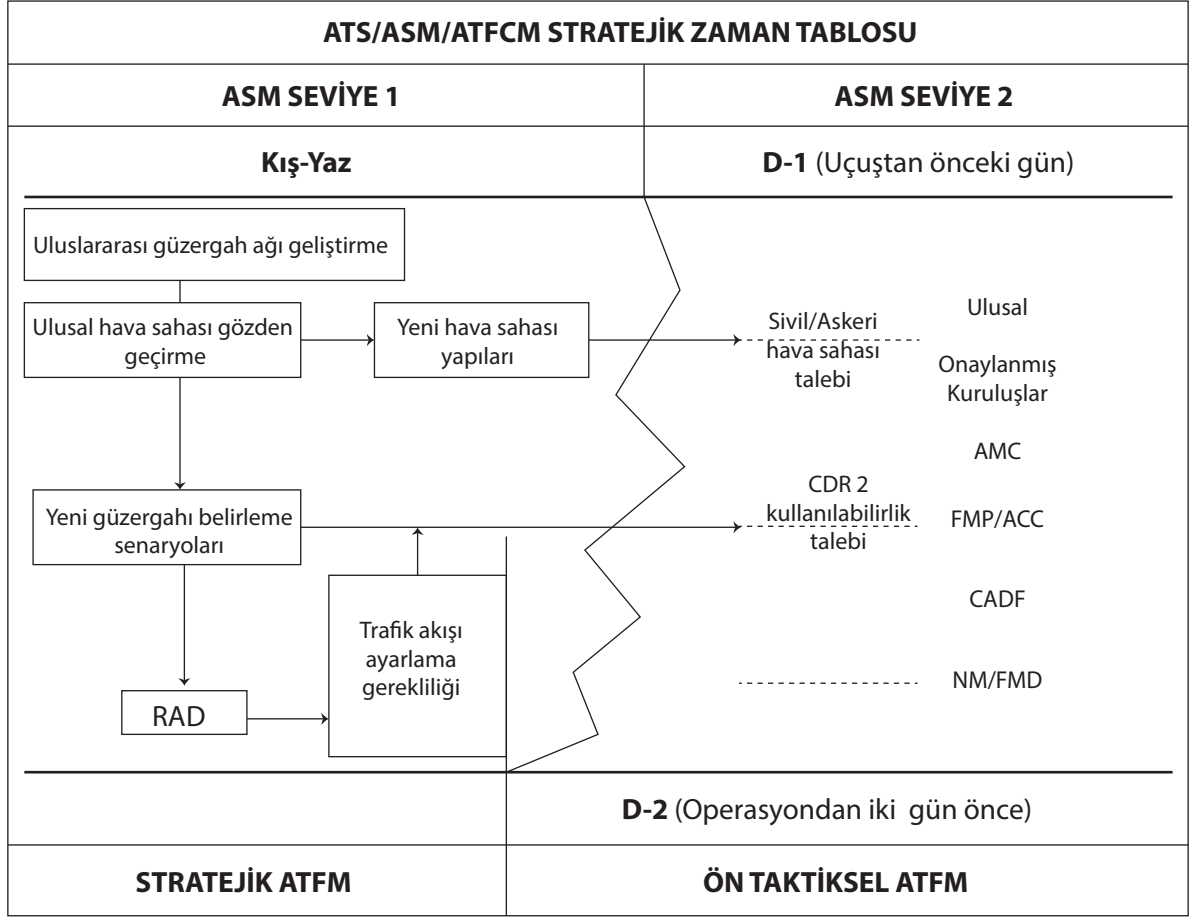
- Annex 1:** FUA kavramına genel bir bakış ve FUA süreci – El kitabı çapraz referans tablosu
- Annex 2:** ATS yol ağı planlaması ve geliştirme süreci
- Annex 3:** Ortak ATS/ASM/ATFCM Zaman tablosu
- Annex 4:** Hava Sahası Planı
- Annex 5:** AUP' mesajının tanımı
- Annex 6:** UUP' mesajı tanımı
- Annex 7:** Haftasonu yolu yayınlarının somut örnekleri
- Annex 8:** Sınır geçiş / FIR/UIR sınır operasyonlarına dair devlet seviyesinde çerçeve anlaşması modeli
- Annex 9:** Ortak sınır geçişlerin (CBA'lar) tahsisi ve paylaşılarak kullanımına ilişkin olarak hava sahası yönetim hücreleri (AMC'ler) arasındaki koordinasyon prosedürlerine ilişkin mutabakat mektubu şablonu
- Annex 10:** Paylaşılan AMC' – yönetilebilir sınır geçiş operasyonlara ilişkin koordinasyon prosedürleri hakkındaki mutabakat mektubu şablonu
- Annex 11:** FUA seviye 2 koordinasyon prosedürlerine ilişkin olarak hava sahası yönetim hücreleri (AMC'ler) şebeke yöneticisi (NM) arasındaki mutabakat mektubu şablonu

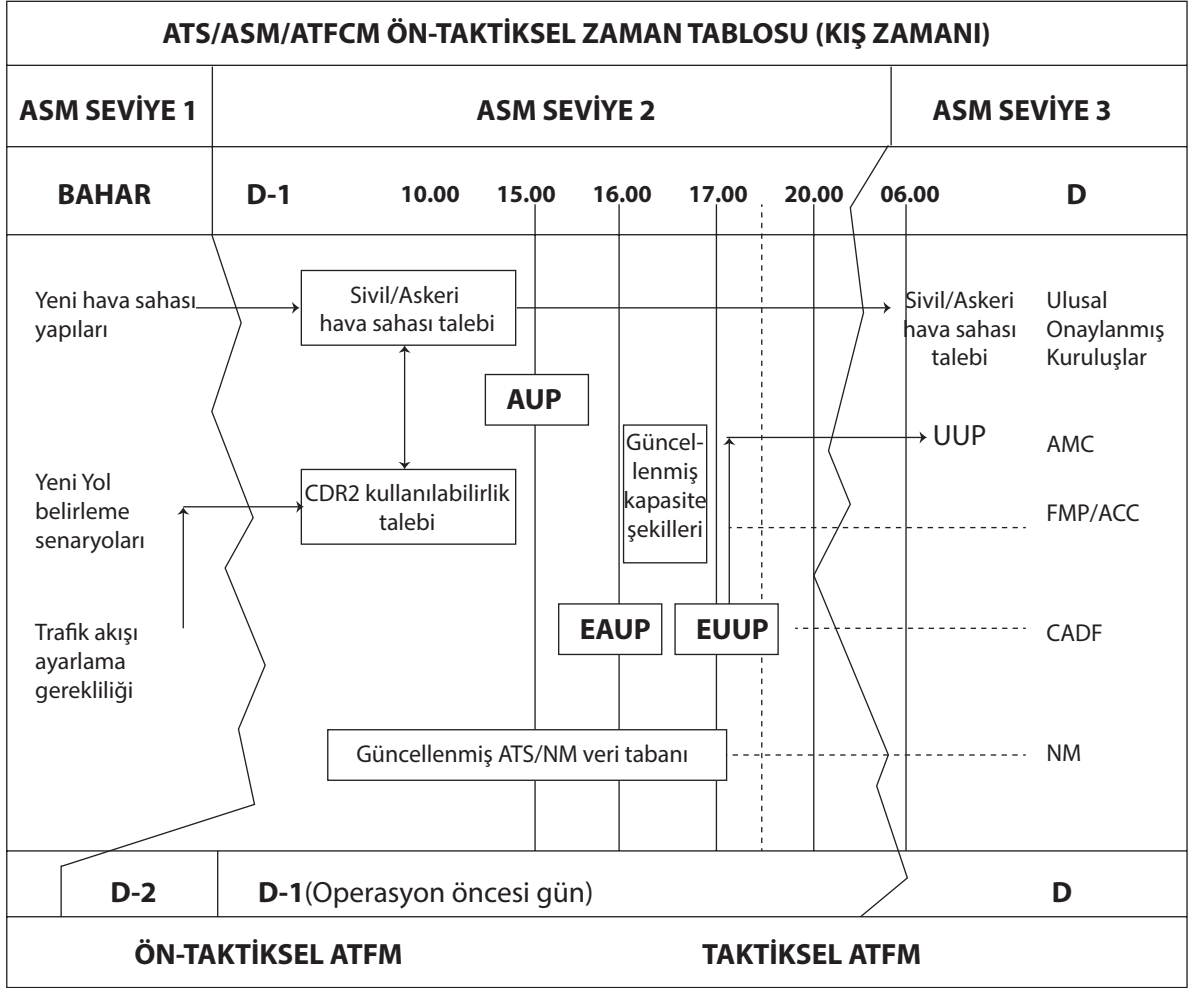
FUA KAVRAMINE GENEL BİR BAKIŞ VE BU KAVRAMIN SÜRECİ – EL KİTABI ÇAPRAZ REFERANS TABLOSU ANNEX 1

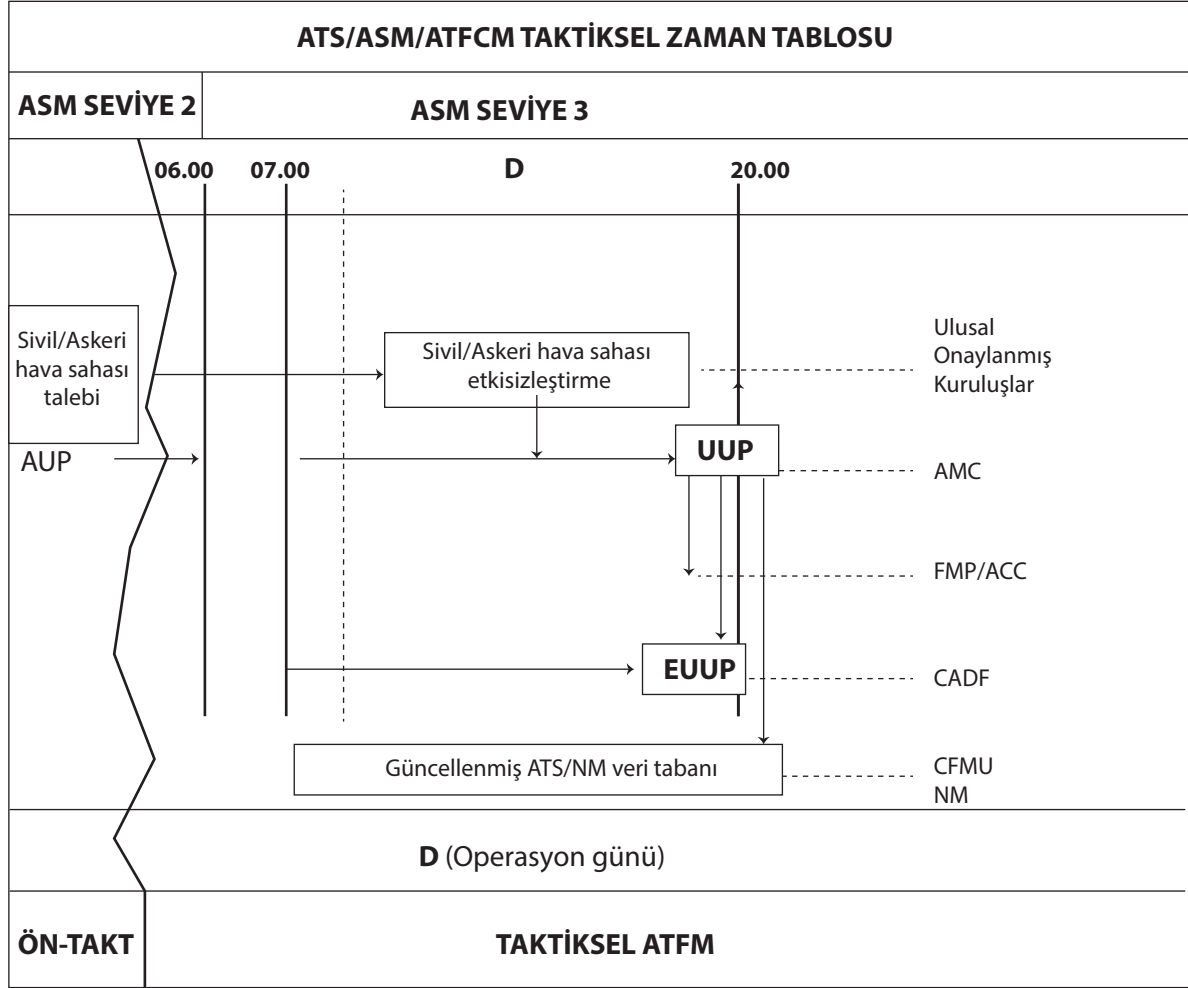


ANNEX 2 ATS GÜZERGAH AĞI PLANLAMA AĞI / GELİŞTİRME SÜRECİ









EK LİSTESİ

- Annex 1:** FUA kavramına genel bir bakış ve FUA kavram süreci – el kitabı çapraz referans tablosu
- Annex 2:** ATS Yol Ağı planlaması ve geliştirme süreci
- Annex 3:** Ortak ATS/ASM/ATFCM Zaman Tablosu
- Annex 4:** Hava sahası Chartı
- Annex 5:** Hava sahası kullanım planını tanımlama
- Annex 6:** Güncellenmiş hava sahası kullanım planını tanımlama
- Annex 7:** Hafta sonu rotasına erken erişim için açıklayıcı bir AIP sayfası örneği
- Annex 8:** Sınır ötesi ve FIR Sınır Operasyonları üzerinde devlet seviyesinde çerçeve anlaşma modeli
- Annex 9:** Ortak Sınır ötesi sahaların (CBA'lar) tahsisi ve paylaşılarak kullanımı ile ilgili olarak, hava sahası yönetim hücreleri arasında koordinasyon prosedürlerine ilişkin anlaşma mektubu örneği
- Annex 10:** Paylaşılan AMC yönetilebilir sahalarda sınır ötesi operasyonlar ile ilgili koordinasyon prosedürlerine ilişkin anlaşma mektubu örneği
- Annex 11:** Hava sahası yönetim hücresi ile Avrupa hava seyrüseferinin emniyeti teşkilatı arasında hava sahasının esnek kullanımı koordinasyonunun ve beklenmedik durum prosedürleri anlaşma mektubunun örneği

DEVLET DÜZENLEYİCİ OTORİTESİ

<p>ULUSAL HAVA SAHASI</p> <p>POLİTİKASININ FORMÜLE EDİLMESİ İÇİN</p> <p>HAVA SAHASI PLANI</p>

Belgenin Kimliği:

Yürürlük Tarihi:

İÇİNDEKİLER

Hava sahası planı	120
1. Amaç.....	120
2. Üst seviye ulusal politika kuruluşunun rolü	120
3. Stratejik hedefler.....	120
4. Sorumluluklar.....	121
5. İlkeler	122
5.1 Genel	122
5.2 Emniyet	122
5.3 Danışma	123
5.4 İşbirliği	123
5.5 Bildirim	123
5.6 Çevre	123
6. Çalışma organizasyonu.....	123
7. Hava sahası politikasının formülasyonu ve gözden geçirme süreci.....	124
8. Hava sahası değişiklik süreci	125
9. Dinamik hava sahası yönetimi	126
10. Sınır ötesi operasyonlar	126
10.1 Sınır geçiş sahası.....	126
10.2 Sınır geçiş CDR'ler	126
10.3 Baş AMC.....	126
11. Hava sahası sınırlarının belirlenmesi	127
12. Yayınlama	127

HAVA SAHASI PLANI

1. AMAÇ

- 1.1 Bu hava sahası planı hava sahası kullanıcılarına ve ATS sağlayıcılarına yardımcı olmak için tasarlanmıştır. Bu hava sahası planı, üst seviyede ulusal hava sahası politikası kuruluşunun HLAPB hava sahası onayı ve düzenleyici makamı sıfatıyla hava sahasının planlamasını yürütmesine esas olan yetkiler, sorumluluklar ve ilkeleri tanımlamaktadır.
- 1.2 Bu plan hava sahası kullanıcılarına ve ATS sağlayıcılarına ulusal hava sahası düzenlemelerini emniyetli, doğru ve zamanında bir şekilde planlanması, onaylanması ve ilanı vasıtasıyla yüksek kalitede bir hizmet sunmak için kullanılan süreçleri Annexler halinde içermektedir.

2. ÜST SEVİYE ULUSAL POLİTİKA KURULUŞUNUN ROLÜ

- 2.1 Ulusal HLAPB'nin rolü, komşu devletler ile işbirliğine dayalı hava sahası planlamasından türetilmiş uyumlu anlaşmalara dayalı olarak ulusal hava sahası yapısı ve ATS yol ağının emniyetli ve etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamak ve ulusal sınırlardaki operasyonların muamele edilmesinde bir süreklilik ve saydamlık sağlamaktır.
- 2.2 Bu amaca, ulusal emniyet ve savunma ihtiyaçları dahil olmak üzere tüm paydaşların ihtiyaçlarını, çevresel konuları ve bunun yanında komşu devletlerin herhangi bir gerekliliğini hesaba katmak suretiyle etkin bir hava sahası tahsis ve gözden geçirme süreci için ortak ulusal politikaların geliştirilmesi, onaylanması ve uygulamaya konması yoluyla ulaşılabilir.

3. STRATEJİK HEDEFLER

- 3.1 Ulusal hava sahası politika kuruluşunun üst seviyedeki stratejik hedefleri aşağıda sıralanmıştır:
 - a. Hava sahası ve onu destekleyici alt yapının emniyetli ve etkin bir şekilde yönetimini sürdürmek ve onu aktif olarak daha ileri bir seviyeye çıkarmanın yollarını aramak;
 - b. Hava sahası organizasyonu ve yönetiminin adil ve etkin bir şekilde düzenlenmesi;
 - c. Danışma ve işbirliği yoluyla hava sahası düzenleyici makamları ve tüm diğer paydaşlar arasında güven ve saygı oluşturmak;
 - d. Üst seviye-kuruluş anahtar süreçleri ve faaliyetlerini etkin bir şekilde planlamak ve izlemek suretiyle hizmet standartları oluşturmak ve geliştirmek;
 - e. Ulusal hava sahasının tüm kullanıcı grupları tarafından paylaşarak kullanılmasını düzenlemek;
 - f. Komşu devletler ile hava sahası yönetim prosedürlerinin uyumlulaştırılması;
 - g. Her seviyede FUA kavramına riayet edildiğinin düzenli olarak izlenmesi.

4. SORUMLULUKLAR

- 4.1 Daimi ulusal HLAPB'nin aşağıda sıralanan işlevleri yerine getirmesi gerekir:
- a. Ortak olarak kararlaştırılmış bir hava sahası politikasının formüle edilmesini sağlamak (örneğin bir ulusal hava sahası planı);
 - b. ASM seviye 2 ve ASM seviye 3'de hava sahası tahsisi için kararlaştırılmış öncelik kuralları ve müzakere prosedürlerinin açık ve net olarak tanımlanmasını ve uygulanmasını sağlamak;
 - c. Ulusal hava sahasının FUA kavramının etkin bir şekilde uygulanması ile ilgili olarak sürekli bir şekilde (en azından yıllık olarak) değerlendirilmesini sağlamak;
 - d. Gerekli ve uygun olan durumlarda yeni esnek hava sahası yapılarının ilerleyen bir şekilde kurulmasını sağlamak;
 - e. FUA kavramının uygulanmasını kolaylaştırmak için askeri ve sivil makamlar arasında çerçeve anlaşmaları oluşturmak;
 - f. Bu hava sahası yapılarının günlük bir bazda tahsisi için gerekli prosedürlerin uygulamaya konulmasını sağlamak;
 - g. Gerekli ulusal mevzuatın uygulamada bulunması ve gerektiğinde tadil edilmesini sağlamak;
 - h. ASM'nin tüm seviyeleri arasında koordinasyon süreçlerinin kurulmuş olmasını sağlamak;
 - i. Yeterli gerçek zamanlı sivil / askeri koordinasyon tertibatları ve prosedürlerinin oluşturulmuş olmasını sağlamak;
 - j. FUA kavramının tabi olduğu ilkelere ilişkin sivil ve askeri terimler ve tanımların uyumlu hale getirilmesini sağlamak;
 - k. Bir yandan emniyeti sağlar ve ulusal işletimsel gereklilikleri yerine getirirken herhangi bir zamanda toplam hava sahası tahditleri ya da rezervasyonlarının hacminin gerekli minimum seviyede tutulmasını sağlamak
 - l. İlgili iki ya da daha fazla devletin hava sahasının belirli bölümleri için ortak olarak kararlaştırılmış bir hava sahası politikasının formüle edilmesini sağlamak
 - m. Gereken durumlarda iki ya da daha fazla devletin müşterek hava sahasının düzenli olarak (en azından yıllık bir bazda) yeniden değerlendirilmesini sağlamak;
 - n. Hava sahası yönetimi için ulusal politikanın formüle edilmesi: "Hava Sahası Planı" (Annex 4'de sunulan şablon kullanılmalıdır);
 - o. (Terminal dahil) Üst ve alt hava sahasında mümkün olduğu ölçüde esnek hava sahası yapıları ve prosedürlerinin planlanması amacıyla ulusal hava sahası yapısı ve ATS yol ağının periyodik olarak yeniden değerlendirilmesi;
 - p. Hava sahası ayırması gerektiren faaliyetlerin geçerliliğinin gösterilmesi ve diğer hava sahası kullanıcıları için riskin seviyesinin değerlendirilmesi;
 - q. CDR'ler, TRAlar, TSA'lar, CBAlar, AMC' – yönetilebilir D ve R larının kurulmasını planlar-ken gerekirse emniyet değerlendirmesinin yapılması;
 - r. Gerekirse ve pratik olarak mümkün ise D ve R larının geçici tahsis hava sahasına dönüştürülmesi için değişiklik yapılması;

- s. Hava sahası sınıflandırmaları için planlama yaparken FUA kavramının hesaba katılması;
- t. İlave ayrılmış hava sahası gerektiren büyük ölçekli askeri tatbikatlar gibi uçuş gününden oldukça önce planlanan önemli faaliyetlerin koordine edilmesi ve bu faaliyetlerin AIS yayınları tarafından bildirilmesi;
- u. Askeri operasyonların azaltılmasının muhtemel olduğu uzatılmış tatil dönemlerini kapsayan günlerin bir listesinin hazırlanması ve bu surette bazı CDR'ler 2 ve CDR'ler 1'in geçici olarak dönüştürülmesinin sağlanması ve bu statü değişikliğinin AIS yayını (AIP Eki) tarafından bildirilmesi;
- v. ASM seviye 2'deki operasyonların prosedürlerinin ve randımanının, onaylanmış ulusal kuruluşlar (AA'lar) tarafından hava sahası taleplerinin sunulması ve hava sahası tahsisi için müzakere prosedürleri ve öncelik kurallarının ve periyodik olarak gözden geçirilmesi;
- w. ASM Seviye 3 operasyonlarının prosedür ve randımanının, gerekli tüm uçuş planları ve radar verilerinin derhal değiş tokuş edilmesi ve dinamik olarak güncellenmesinin ve yeterli sivil / askeri koordinasyon tesis ve imkanlarının bulunup bulunmadığının periyodik olarak gözden geçirilmesi;
- x. İşbirliğine dayalı hava sahası planlaması ve komşu devletler ile uyumlulaştırılmış hava sahası yönetim prosedürleri vasıtasıyla ulusal sınırlarda işletimsel muamelenin sürekli bir çizgide ve saydam bir şekilde yürütülmesini sağlamak;

5. İLKELER

5.1 Genel

- 5.1.1 H LAPBın yukarıda belirtilen stratejik hedefleri ve işlevlerinin dayandığı ilkeler esas olarak emniyet, danışma, işbirliği, bildirim ve çevre konuları ile ilişkilidir.

5.2 Emniyet

- 5.2.1 Emniyet konusu H LAPB için sorumluluklarını yerine getirirken en önemli olarak telakki edilen husustur. Emniyet performans seviyeleri sürdürülecek ya da daha ileri bir seviyeye çıkarılacak ve hava sahası düzenlemelerinin planlanması üst makamlar ve emniyet düzenleme gereklilikleri tarafından öngörülen yükümlülükleri hesaba katacaktır.
- 5.2.2. Üst seviye ulusal hava sahası politikası kuruluşu uluslararası en iyi uygulamalara uyacak ve hava sahası değişiklik süreçleri, prosedürleri ve talimatlarının ilgili askeri ve sivil havacılık emniyet prosedürleri ile bağdaşır olmasını sağlayacaktır.
- 5.2.3 Üst seviye ulusal hava sahası politikası kuruluşu bir hava sahası değişikliği için yapılan bir öneriyi inceler ve rafine ederken, gerekirse, ulusal ve uluslararası planların genel olarak riski azaltıcı bir şekilde ilerlemesini sağlamak amacıyla gerekirse müşteri tarafından sunulan her bir durumun emniyet değerlendirmesini gözden geçirecektir.

5.3 Danışma

- 5.3.1 Hava sahası düzenlemelerinin planlaması ya da tasarımında değişiklikler yapmadan önce, mümkün olan durumlarda, bir uzlaşma elde etmek amacıyla hava sahası kullanıcıları, hizmet sağlayıcıları ve ilgili diğer kuruluşlar ile danışmalar yapılacaktır.
- 5.3.2 HLAPB sivil ve askeri işletimsel gereksinimleri bunların hiçbirine tercihli bir muamelede bulunmaksızın uzlaştırmakla ve hava sahası planlamasının tüm kullanıcıların menfaatlerini hesaba katmasını sağlamakla görevlidir.

5.4 İşbirliği

- 5.4.1 Ulusal hava sahası planlaması ve politikalarının ulusal ve uluslararası taahhütler ve programlar ile tutarlı olmasını sağlamak için ulusal ve uluslararası ortaklar ile yakın bir işbirliği sürdürülecektir.

5.5 Bildirim

- 5.5.1 HLAPB'nin hava sahası politikasının duyurulmasının, yeni hava sahası yapıları ve prosedürlerinin uygulanmasının yeterli bir zaman ölçeği içinde duyurulmasını sağlamak suretiyle tüm hava sahası kullanıcıları ve ATS sağlayıcıları için yeni gerekliliklere uymak için yeterli zaman sağlaması gerekir.

5.6 Çevre

- 5.6.1 Hava sahası prosedürlerini ve düzenlemelerini gözden geçirirken hava sahası tasarım ve planlamasının çevre üzerindeki etkisinin mümkün olan en erken aşamada hesaba katılması gerekir.
- 5.6.2 HLAPB, aynı zamanda, gereken durumlarda, bir havaalanının civarında gürültü rahatsızlığının ve gürültü rahatsızlığı üzerinde ters etkilere neden olabilecek herhangi bir değişikliğin ilgili tüm taraflar ile danışmaya tabi olmasını sağlamak zorundadır.

6. ÇALIŞMA ORGANİZASYONU

- 6.1 HLAPB tarafından kurulmuş olan ulusal hava sahası yönetimi danışma kurulu (NASMAC) hava sahası yönetimi ile ilgili herhangi bir önemli konuda tavsiye ve görüş almak üzere danışılacaktır. (Bakınız Ek C): ATS organizasyonunun büyüklüğüne ve HLAPB'nin yetkisine bağlı olarak danışma kuruluna verilen görevler bir ek işlev olarak HLAPB içinde yürütülebilir).
- 6.2 Danışma kurulunun temel görevi sivil ya da askeri tüm hava sahası kullanıcıları ve ATS sağlayıcılarının çeşitli gerekliliklerine gereken dikkatin verilmesini sağlamamak amacıyla HLAPB'ya hava sahası politikaları, konfigürasyonları ve prosedürlerinin geliştirilmesinde yardımcı olmaktır.
- 6.3 Kurula, üyelere devlet havacılık camiasının tüm yelpazesini kapsamak ve sürekli gözden geçirmeye tabi olmak üzere HLAPB'nin başkanı tarafından başkanlık edilebilir.
- 6.4 NASMAC'ın faaliyetlerinin büyük bir bölümü yazışma yoluyla yürütülecek olmakla birlikte kurul talep üzerine genel bir oturumda bir araya gelecektir. HLAPB içinde hazırlanan ya da üye bir örgüt tarafından hazırlanan bir öneri değerlendirilmek üzere NASMAC'ın üyelerine dağıtılacaktır. Öneri HLAPB'nin bu öneriye ilişkin görüşlerinin de NASMAC üyelerine dağıtılması gerekir.

- 6.5 Konu düz ve net bir konu ise kolaylıkla bir fikir birliği ortaya çıkabilir ve HLAPB da buna dayanarak ilgili mevzuatta yapılacak değişikliklerin çerçevesini oluşturabilir ve/veya hava sahası sınırlarını ya da bağlantılı prosedürleri değiştirebilir.
- 6.6 Konu daha karmaşık ise HLAPB tarafından, ilgilenen üyelerinin her biri bir rapor hazırlanmasında bir rol üstlenebilecek olan bir alt komite ya da çalışma grubu oluşturulabilir. Bunun ardından, raporun tartışılıp HLAPB'a tavsiyeler sunulması için NASMAC'ın bir genel oturumunun yapılması gerekecektir.
- 6.7 NASMAC politikaların formüle edilmesinde söz sahibi olan tarafların bu politikalara bağlı kalmalarının daha muhtemel olduğu ilkesine dayanarak çalışan bir tartışma kurulu olarak görülmelidir. Dolayısıyla böyle bir ilke karşılıklı güven ve çıkara dayanır.

7. HAVA SAHASI POLİTİKASININ FORMÜLASYONU VE GÖZDEN GEÇİRME SÜRECİ

- 7.1 Bu prosedür hava sahası politikalarının bu bölümde ortaya konulmuş olan prensiplere uygun olarak formüle edilmesi ve gözden geçirilmesini sağlayan süreci tanımlamaktadır.
- 7.2 Hava sahasının politikası ve gözden geçirme süreci bağlamında “politika” terimi kabul edilebilir ve kabul edilemez hareket tiplerine ilişkin rehberlik sağlayan bir daimi karar kuralı anlamına gelmektedir.
- 7.3 Hava sahası politikasının formülasyonu ve gözden geçirme süreci aşağıda sıralanan altı aşamaya ayrılır:
1. Gereksinimin tespiti
 2. Potansiyel etkinliğin analizi
 3. İlerleme kararı
 4. Danışma
 5. Onay ve
 6. Yayınlama
- 7.4 Ek D'de sunulan akış şeması hava sahası politikası formülasyonu ve gözden geçirme sürecinin faaliyetlerini, değerlendirmelerini ve gerekliliklerini somut olarak göstermektedir.
- 7.5 İlgili sivil ve askeri örgütler ile uygun bir koordinasyon ve anlaşma yapılması sürecin kritik öneme sahip bir elementi olup herhangi bir harici danışma yapılmadan önce yerine getirilmesi gereken bir görevdir.
- 7.6 Politikayı formüle ederken ya da yasa değişiklikleri başlatırken gerekirse HLAPB tarafından düzenleyici önlem ya da politika değişikliğinin genel etkisini tanımlayan ve bir emniyet durumu, bir çevre değerlendirmesi, bir hukuki değerlendirme ve maliyet yarar analizini içeren bir etki değerlendirmesi (IA) yapılacaktır.
- 7.7 Politikalar periyodik gözden geçirmelere tabidir. Gözden geçirme kriterleri politika beyanında ortaya koyulacaktır. Gözden geçirme döneminin uzunluğu yeni ya da gözden geçirilmiş politikanın etkisinin ölçüğünü hesaba katacaktır.

8. HAVA SAHASI DEĞİŞİKLİK SÜRECİ

- 8.1 Bu prosedür, hava sahası üzerinde önerilen değişikliklerin emniyetli ve kontrollü bir şekilde başlatılmasını, ele alınmasını, rafine edilmesini, onaylanmasını ve uygulanmasını ve keza HLAPB tarafından ortaya konulmuş olan politikalara ve prosedürlere uygun olarak başlatılmasını ele alınmasını, rafine edilmesini, onaylanmasını ve uygulanmasını sağlayan süreci tanımlamaktadır.
- 8.2 Hava sahası değişikliği süreci bağlamında “müşteriler” terimi hava sahası üzerinde değişiklik talebinde bulunmalarına izin verilmiş olan taraflar (örneğin hava sahası kullanıcıları, ATS sağlayıcıları vs.) anlamına gelir.
- 8.3 Müşteri hava sahasını değiştirmek için olası bir gerekliliği saptaması üzerine ulusal HLAPB’ı bu konuda bilgilendirecek ve ulusal HLAPB da ana esaslar, tasarım, emniyet yönetimi ve danışmanlık uygulaması ile ilgili çeşitli yönler üzerinde tavsiyelerde bulunmak için hazır bulunacaktır. Önerinin sahipliği her zaman müşteride kalacaktır.
- 8.4 Müşteri gerekirse bir başlangıç gayri resmi danışmasında bulunacak ve durumun çıkmaza girmesi ya da gereksiz bir gecikme ortaya çıkması durumunda sorunu tavsiye almak üzere HLAPB’a havale edebilecektir. Bunun üzerine HLAPB itirazın nasıl ele alınması gerektiği hakkında, gerekirse itiraz sahibiyle ek bir danışmada bulunduktan sonra bir karar almak için yardıma bulunacaktır.
- 8.5 Gayri resmi bir danışma sürecinin tamamlanması üzerine müşteri değişikliğin tüm ayrıntılarını içeren resmi bir öneri sunacaktır.
- 8.6 HLAPB, gerektiği zaman, sürecin vaka çalışması, resmi danışma, önerinin rafine edilmesi, onay ve kuruluş safhalarından sorumlu olacaktır.
- 8.7 Ek E’de sunulan akış şeması ortak hava sahası değişiklik sürecinin aşamalarını ve faaliyetlerini somut olarak betimlemektedir.
- 8.8 HLAPB resmi danışma ve sürecin nihai olarak rafine edilmesi işleminin tamamlanması üzerine projeyi resmi olarak kabul edecek ve müşteri ile ortak bir tamamlama tarihi kararlaştıracaktır. Müşteri gerekirse ATC işletim prosedürlerinin geliştirilmesinden ve akabinde yayınlanmasından sorumlu olacaktır.
- 8.9 (Örneğin kapsamlı yeni prosedürleri, sınır geçiş hava sahası vs. içeren) bazı önemli değişiklikler için ICAO yayın ve duyuru için iki AIRAC döngüsünü gerektirmektedir. Resmi süreç yedi ay sürebilir (ve bu husus hedef tamamlama tarihinde yansıtılmalıdır). Bazı değişiklikler belirtilen dönemden daha az bir sürede tamamlanabilir. Ancak, komple bir AIRAC döngüsü elde edilemeyecek ise, bu değişikliklerin AIRAC döngüsü tarafından yayına tabi olduğu durumlarda hiçbir süre indirimi başlatılmayacaktır.
- 8.10 Bütün önemli hava sahası değişiklikleri tasarlanma amaçlarına etkin bir şekilde hizmet etmelerini sağlamak için HLAPB tarafından gözden geçirilmeye tabidir. Değişikliklerin dvereye sokulması ve gözden geçirilmesi arasındaki dönem hava sahası değişikliğinin karmaşıklığına rağmen ve amacına göre değişkenlik gösterecektir. Gözden geçirme süresi değişikliklerin devreye sokulmasından önce HLAPB ve müşteri tarafından kararlaştırılacaktır.

9. DİNAMİK HAVA SAHASI YÖNETİMİ

- 9.1 HLABP Dinamik Hava Sahası Yönetimine uymak için hava sahasının planlanmasının yürütülmesi ve bununla ilgili düzenlemelere ilişkin sorumluluğunu ASM seviye 2'ye ve/veya ASM seviye 3'e devreder.
- 9.2 ASM seviye 2 ve/veya ASM seviye 3'e askeri gereklilikleri daha iyi düzenlemek ve trafik akışı gerekliliklerini daha iyi düzenlemeye yönelik olarak günlük geçici yol belirleme senaryoları tahsis etmek için günlük geçici sahaların sınırlarını belirleme izni verilmiştir.
- 9.3 (Devlet dinamik hava sahası yönetimine ilişkin kriter ve süreçleri tanımlamalı ve/veya hava sahası kullanıcıları ve ilgili ATS sağlayıcıları arasındaki koordinasyon prosedürlerinin yayınlandığı mutabakat mektupları (LOA'lar) gibi belgelere atıfta bulunmalıdır.

10. SINIR ÖTESİ OPERASYONLAR

10.1 Sınır geçiş sahası

- 10.1.1 Sınır etrafındaki hava sahası yapısını optimize etmek için, hiçbir sınır tahditi olmaksızın OAT operasyonlarına olanak sağlayan sınır geçiş sahaları (CBA'lar) sınırın her iki tarafında kurulur,
- 10.1.2 Devletin CBA faaliyetlerine ilişkin kriterleri ve süreci tanımlaması ve/veya hava sahası kullanıcıları ve ilgili ATS sağlayıcıları arasındaki koordinasyon prosedürlerinin yayınlandığı LOA'lar gibi belgelere atıfta bulunması gerekir.

10.2 Sınır geçiş CDR'ler

- 10.2.1 Sınır etrafındaki sahada trafik akışını optimize etmek ve uçuş tutarlılığını sağlamak için, GAT operasyonlarının herhangi bir sınır tahditi olmaksızın yapılmasına olanak sağlayan sınır geçiş CDR'ler sınır çapında kurulmuştur.
- 10.2.2 Devletin sınır geçiş CDR faaliyetlerine ilişkin kriter ve süreçleri tanımlaması gerekir.

10.3 Baş AMC

- 10.3.1 [*devletler listesi*]. Devletlerinin sorumluluk sahası içinden uzayıp giden her bir münferit CDR için NM /CACD ile tek bir irtibat noktasına sahip olmak için [*devletler listesi*] Devletlerinin AMC'lerinin münferit bir CDR yolu bazında uyumlulaşmış kullanılabilirliğinin koordinasyonu ve CBA tahsisinin koordinasyonu için sorumluluğunu baş AMC olarak hareket eden [*devleti tanımla*]. devletin AMC'sine devretmesi gerekir.
- 10.3.2 [*Devletin baş AMC'nin faaliyetlerine ilişkin kriterler ve süreçleri tanımlamalı ve ilgili AMC'ler arasındaki koordinasyon prosedürlerinin yayınlandığı LOA'lar gibi belgelere atıfta bulunması gerekir.*]

11. HAVA SAHASI SINIRLARININ BELİRLENMESİ

- 11.1 Hava sahası yönetim önlemlerinin daha fazla saydamlığını ve tahmin edilebilirliğini sağlamak ve ticari havacılık ve askeri havacılık arasında hava sahası kullanımı ile ilgili olarak mevcut olan aykırı gereklilikleri uzlaştırmak için hava sahasının tasarımı için objektif kriterler oluşturmak zorundadır.
- 11.2 Bu bölüm EUROCONTROL hava sahası planlaması el kitabında ortaya konulmuş olan bir eş biçimli hava sahası tasarımı ve değişiklik süreci için ana esaslara ve kriterlere dayandırılmıştır.
- 11.3 EUROCONTROL hava sahası planlaması için el kitabına ilaveten ve spesifik ulusal hava sahası yapıları ve ATS prosedürlerini dikkate almak amacıyla hava sahası planı aynı zamanda ulusal hava sahası rehber materyalini tanımlayan “ulusal belgeler başlığı”na da atıfta bulunmaktadır. Paragraf yalnızca EUROCONTROL hava sahası planlaması el kitabı dar anlamda kullanılmamış ise eklenecektir.

12. YAYINLAMA

- 12.1 Tüm hava sahası kullanıcıları ve ATS sağlayıcılarına hava sahası politikası ve hava sahası değişikliğini bildirmek için kullanılan bildirim sürecinin, yayın vasıtalarının ve bunlarla bağlantılı zaman ölçeklerinin açıklanması

Ek A

HAVA SAHASI YÖNETİMİ VE TASARIMI İLE İLİŞKİLİ REFERANS BELGELERİ

1. ICAO BELGELERİ

Annex 2	Hava kuralları
Annex 6	Hava taşıtının işletimi
Annex 11	Hava trafik hizmetleri
Annex 15	Havacılık bilgileri hizmetleri
Annex 16	Çevrenin korunması
Belge 4444	Hava seyrüsefer hizmetleri – Hava trafik yönetimi prosedürleri (PANS-ATM)
Belge 7754	EUR Hava Seyrüsefer Planı
Belge 8126	Havacılık bilgileri hizmetleri el kitabı
Belge 8168	Hava seyrüsefer hizmetleri – Hava taşıtı operasyonları prosedürleri (PANS-OPS, Cilt 1-2)
Belge 9426	Hava trafik hizmetleri planlama el kitabı
Belge 9554	Sivil hava taşıtı operasyonları için potansiyel olarak tehlikeli olan askeri faaliyetler ile ilişkili emniyet önlemlerine ilişkin el kitabı

2. EU Belgeleri

2150 / 2005 no ve 23 Aralık 2005 tarihli FUA yönetmeliğinin uygulanması

3. EUROCONTROL BELGELERİ

Hava sahası yönetimi için EUROCONTROL el kitabı

(EUROCONTROL – GUID – 140 – Basım 3, 15 Haziran 2010)

Hava sahasının esnek kullanımı kavramının uygulanması için rehber belge

(EUROCONTROL belgesi ASM/ET1.ST08.5000-GUI-02-00 – 18 Ağustos 2003)

EUROCONTROL eşek devletleri için hava sahası stratejisi

(EUROCONTROL belgesi ASM..ET1.ST03.4000-EAS-01-00 – 18 Ocak 2001)

Eşek devletleri için EUROCONTROL hava sahası stratejisinin uygulanması için geçiş planı

(EUROCONTROL belgesi ASM.ET1.ST03.4000.EAPM.01-00 – 10 Ocak 2001)

EUROCONTROL hava sahası planlaması için el kitabı

(EUROCONTROL belgesi ASM.ET1.ST03.4000.EAPM.02-02 – 22 Ekim 2003)

Hava sahasının esnek kullanımının (FUA) uygulanması için EUROCONTROL tanım özellikleri
(EUROCONTROL belgesi EUROCONTROL – SPEC – 0112 – Basım 1.1 – 10 Ocak 2009)

4. ULUSAL BELGELER

Ek B

ULUSAL ÜST SEVİYE HAVA SAHASI POLİTİKASI KURULUŞU

Üst seviye ulusal hava sahası politikası kuruluşunun yapısı stratejik ASM işlevlerinden sorumlu bir müşterek sivil / askeri kuruluştan ibaret olan ulusal politika kuruluşunun üst seviyedeki yapısını burada tanımlayın (Bakınız Bölüm 3).

Ek C

ULUSAL HAVA SAHASI YÖNETİMİ DANIŞMANLIK KURULU

Görev sınırları

[Ulusal hava sahası yönetim danışmanlık kurulunun kapsam, hedefler, yetki ve görevlerini tanımlayan görev sınırlarını belirtiniz. Ancak ATS örgütünün büyüklüğüne ve ulusal hava sahası politikası kuruluşunun üst seviye direktifine bağlı olarak danışmanlık kuruluna verilmiş olan görevler ulusal hava sahası politikası kuruluşunun üst seviye bünyesinde ek bir işlev olarak yerine getirilebilir. (Bakınız paragraf 3.2.4)]

Ek D

HAVA SAHASI POLİTİKASININ FORMÜLASYONU ve GÖZDEN GEÇİRME SÜRECİ

(Hava sahası politikasının formüle edilmesi ve gözden geçirilmesi için uygulanan devlet sürecini somut olarak betimleyen akış tablosunu ekleyiniz. (Bakınız paragraf 3.2.5 ve şekil 1)

Ek E

HAVA SAHASI DEĞİŞİKLİK SÜRECİ

[Devletin hava sahası değişiklik sürecini betimleyen akış tablosunu ekleyiniz.]

HAVA SAHASI KULLANIM PLANININ TARİFİ

1. AUP

- 1.1 Hava sahası kullanım planı (AUP) bir sonraki gün için ulusal hava sahası tahsisinin bir AMC tarafından günlük olarak bildirildiği resmi ortamdır. Bir AMC her gün yalnızca tek bir AUP yayınlayacaktır.
- 1.2 Hava sahası tahsisi üzerindeki değişiklikler AMC tarafından bir güncellenmiş hava sahası kullanım planı (UUP) yoluyla yapılabilir. (Bakınız Ek 6)
- 1.3 AUP'lar AO'lara bireysel olarak gönderilmediği için ECAC sahasında CDR'nin kullanılabilirliği hakkında AMC'ler tarafından sağlanan bilgiler NM / (CADF) tarafından (EAUP), NOP portalı ve eAMI mesajları yoluyla uçuş planlaması amaçları için operatörlere dağıtılacaktır.

2. AUP'un hazırlanması, yayınlanması ve dağıtımı

- 2.1 AUP AMC tarafından hazırlanacak ve CIAM vasıtasıyla NM'ye dağıtılacaktır.
- 2.2 Ön AUP koordinasyon prosedürü sırasında taslak AUP'lar "taslak AUP" olarak kullanılacak ve adlandırılacaktır. Taslak AUP'lar her bir AMC'ye sunulacaktır: başlığın birinci satırında sırasıyla "taslak AUP" ya da "hava sahası kullanım planı" olarak tespit edilmiş olan "hava sahası kullanım planı" ya da "taslak" formunda her AMC için her gün yalnızca tek bir AUP depolanacaktır. Hava sahası kullanım planı en geç D-1 1400 UTC'de AMC'nin kendisi tarafından kararlaştırılacak ve bu yoksa, ve AMC NM'ye AUP'un bir geç yayını hakkında bilgi vermemiş ise otomatik olarak NM sistemi tarafından kararlaştırılacaktır. .
- 2.3 NM AUP'u toplar, birleştirir ve EAUP'u NOP portalı üzerinde yayınlar ve B2B servisi için eAMI mesajlarını üretir.

3. AUP tanımı

- 3.1 AUP'un içerdiği elementler aşağıda tanımlanmış ve izleyen sayfalarda tablo şeklinde özetlenmiştir.

3.2 **Başlık**

- <u>Birinci Satır:</u>	Mesaj Tipinin Tanımı (Örneğin hava sahası kullanım planı ya da taslak AUP)
- <u>İkinci Satır :</u>	Gönderen birimin kimliği(Örneğin AMC ED-DAZAMC – Almanya)
- <u>Üçüncü Satır :</u>	Mesajın geçerlilik süresinin tarihi (Örneğin 06/06/2008 06.00-07/06/2008 06.00) Geçerlilik süresi bir sonraki gün 06.00 UTC ile ondan sonraki gün 06.00 UTC ile ondan sonraki gün 06.00 UTC arasındaki 24 saatlik süresi kapsayacaktır. Bu zaman süresinin süreklilik amacı açısından birinci sınırı dahil ve son sınırı hariç bir yarı açık aralık olarak görülmesi gerekir.
- <u>Dördüncü Satır :</u>	AUP'un iletildiği tarih ve zaman(Örneğin 05/06/2008 13:53) Birinci satırda tanımlanan mesaj tipine ilaveten AUP iletildiği günün tarih ve saati tarafından tanımlanır.

3.3 **ALPHA ila GOLF listeleri**

Aşağıdaki sırada AUP'da listelenen tahsis edilmiş hava sahası yapılarının her biri için farklı sütunlar aşağıdaki bilgileri içerecektir.

ALPHA	Mevcut CDR 2'lerin listesi;
BRAVO	Geçici olarak kapatılmış sürekli ATS yolları, DCT ve CDR 1'lerin listesi;
CHARLIE	Aktif TRAlar / TSA'lar ve AMC yönetilebilir R ve D sahalarının (AMA) listesi
DELTA	AMC – yönetilebilir sahalar olmayan sahaların listesi (NAM);
ECHO	Özel olayların ve NOTAM /AIP eki (AIC aracılığıyla herhangi bir geçici aktivasyonun listesi
FOXTROT	Yerine göre rezerve edilmiş /tahditli sahaların aktivasyonunun nedeniyle kapatılmış olan SID ve STAR'ların listesi
GOLF	İlave bilgiler

Birinci Sütun:

Sayı

(örneğin 1)

Hava sahası yapılarının her biri bir sıra numarası ile listelenecek ve her sayı elementi için bir tek “geçerlilik dönemi” ve bir tek uçuş seviyesi bloğu içerecektir. Her bir ALPHA ila ECHO listesi için sıra numarası listenin birinci elementi için ALPHA nümerik düzende (1) ila başlayacaktır. Aynı jenerik isme sahip olan üst ve alt ATS yolları birbirinin üzerine yerleştirilecektir.

AUP’un çeşitli okuyucularının gereksinimlerini karşılamak için, farklı ALPHA ila ECHO listeleri iptal ya da yeniden tahsis durumunda UUP’da tespitlerine olanak sağlamak amacıyla ALPHA nümerik düzendeki kendilerine özgü sıra numarasını muhafaza etmek şartıyla FIR/UIR tarafından bölünebilir.

İkinci Sütun:

Tanıtma

(Örneğin UN – 80 PERDU TBO ya da LF – D 31 CAZAUX yada UF REMS)

Hava sahası yapılarının her biri aşağıda belirtilen şekilde saptanacaktır:

ALPHA – BRAVO listeleri için: AIP ENR 3-2 yol tanıtması ve bunun ardından ilgili ATS yolunun bölümünün birinci ve son noktalarının iki ICAO tanıtması tarafından DCT için jenerik DCT terimi ve bunun ardından ilgili DCT’nin birinci ve sonuncu noktalarının iki ICAO kimlikleyicisi . CHARLIE – DELTA listeleri için: AIP ENR 5 tanıtması ve bunun ardından ve gerekirse ilgili hava sahasının yada onun bölümünün ismi ECHO Listesi İçin:NOTAM/AIP ekini yayınlayan devletin Kimliği + tatbikat/özel etkinliğin ismi ya da NOTAM/AIP ekinin numarası FOXT-ROT Listesi için:AIP AD 2 havaalanı tanıtması +SID/STAR için kullanılan tanıtma.

Üçüncü Sütun:

Uçuş Seviyesi Bloğu

(Örneğin F110-F240 ya da F250 – UNL ya da SFC – 900M AGL)

Hava sahası yapılarının her biri düşey olarak aşağıda gösterilen şekilde tanımlanacaktır:

ALPHA listesi için,

verili IFR uçuş seviyeleri dahil olmak üzere kullanılabilir ATS yolu ya da onun bir bölümünün üst ve alt sınırları ile;

BRAVO listesi için,

verili IFR uçuş seviyeleri dahil olmak üzere ATS yolunun, DCT ve CDR1 ya da bunların bir bölümünün üst ve alt sınırları;

CHARLIE ila ECHO arasındaki listeler için,

verilen rakamların dahil olmak üzere, etkilenen hava sahasının uçuş seviyeleri, rakımlar ya da yükseklikler cinsinden ifade edilen üst ve alt sınırları ile

FOXTROT listesi için, SID/STAR'ın tanımlarında farklı rakımlar / FL'ler kullanıldığı için "uygulanamaz (N/A)" ibaresi kullanılmalıdır.

Not: NM sisteminde kullanılan teknolojiye bağlı olarak NOP portalında kullanılan EAUP 6.1.3'de tanımlandığı şekilde ara FL'yi kullanacaktır.

Dördüncü Sütun: Geçerlilik Dönemi

(Örneğin 12:05 – 06:00)

ALPHA ila ECHO arasında listelenen tahsis edilmiş hava sahası yapılarının her biri için geçerlilik dönemi AUP'un 24 saatlik süresini aşmayacaktır. AUP bir günden daha fazla etki süresine sahip tüm verileri günlük olarak tekrarlayacaktır. Dönemlerin başlangıç ve sonunu gösteren tarih / zaman grupları ile ifade edilen geçerlilik dönemi yerine göre aşağıdaki farklı anlamlara gelir:

ALPHA Listesi için,	"Kullanım Süresi";
BRAVO Listesi için,	"Kapanış Süresi";
CHARLIE Listesi için,	"Kullanım Süresi";
DELTA Listesi için,	"Kullanım Süresi";
ECHO Listesi için,	"Kullanım Süresi";
FOXTROT Listesi için,	"Kapanış Süresi".

Bu zaman süresinin, süreklilik sağlamak açısından, birinci sınır dahil ve sonuncu sınır hariç olmak üzere yarı açık bir aralık olarak görülmesi gerekir. Tarih yalnızca güne atıfta bulunacak zaman saat ve dakika cinsinden ifade edilecektir.

Beşinci Sütun: FUA/EU Tahditi

Bu sütun AMC'nin ne zaman bir NM tahdidinin gerekli olduğunu aşağıda sıralanan esaslara göre göstermesine olanak sağlayacaktır:

CHARLIE ila DELTA listesi için bir FUA tahditi gerekli olduğu zaman ECHO listesi için EU tahdit gerekli olduğu zaman

FUA/EU tahditi CACD'da mevcut olmalıdır. Bunların tanımı için sorumlu ulusal makam ile koordinasyon gereklidir.

Altıncı Sütun: FBZ

Bu sütun AMC'ye ne zaman FBZ'nin gerekli olduğunu aşağıda sıralanan esaslara göre gösterme olanağını sağlayacaktır:

Charlie ila ECHO listesi için FBZ aktivasyonu gerektiği zaman

Her bir saha için FBZ CACD'da mevcut olmalıdır. Bunun tanımı için sorumlu ulusal makam ile koordinasyon gereklidir.

Yedinci/Sekizinci Sütunlar: Sorumlu birim ve/veya Notlar Sahası

(Örneğin süreklilik için bakınız AUP Almanya EDFFFIR ya da ETNT BOMBING 3/F4)

ALPHA ila ECHO'da listelenen tahsis edilmiş hava sahası yapılarının her biri için herhangi bir spesifik yorum ilave etmek için "notlar sahası" kullanılabilir.

ALPHA Listesi için,

ATS yolunun sürekliliği (A) bir komşu devlet (ler) ile bitişik bir FIR/UIR'da koordine edildiği zaman aşağıda belirtilen bilgiler verilecektir. "Devam için bakınız AUP +/- ülke ismi + FIR/UIR tanıtmaya" ya da müşterek olarak erişilebilir olan-birleştirilmiş CDR 2 bölümü üzerindeki bilgi belirlenen baş AMC'nin AUP'unda yalnızca bir kere verilecektir.

BRAVO Listesi için,

ATS yolu kapanışına ilişkin bilgilerin emniyet açısından EAUP'da tekrarlanması gerektiği zaman NOTAM sözcüğü hiçbir atıf yapmaksızın dahil edilmelidir.

CHARLIE ila ECHO Listeleri için,

Geçerlilik dönemi tarafından belirlenen süre sırasında ilgili hava sahası için sorumlu birim gösterilebilir ve sonra da notlar sahası faaliyet tipi ve ilgili hava taşıtlarının sayısı ve tipi gibi ilave bilgileri göstermek için bir hafta tarafından ayrılabilir.

3.4 İlave Bilgiler

Son olarak, mesajın sonuna herhangi bir ilave bilgi açık ve sade dilde eklenebilir (GOLF LİSTESİ).

HAVA SAHASI KULLANIM PLANI İÇİN FORMAT VE İÇERİKLER

MESAJ TİPİ	“Hava Sahası Kullanım Planı” ya da “Taslak AUP”
GÖNDEREM BİRİM – REFERANS	AMC İSMİ
GEÇERLİLİK DÖNEMİ	D/0600 D+1 / 0600
İLETİM TARİHİ	(D-1/1400 (en geç))

ALPHA:

KULLANILABİLİR KATEGORİ 2 CDR'lerin LİSTESİ

Sayı	Tanıtma	Uçuş Seviyesi Bloğu	Geçerlilik Dönemi	Notlar
İlk öge için (1) ile başlayan sıra numarası	İlgili yolun bölümünün birinci ve son noktalarının AIP ENR 3-2 yol tanıtması ve kimlikleyicileri, ECAC ICAO kimlikleyicileri ile	<u>Verili FIR uçuş seviyeleri dahil olmak üzere üst ve alt sınırlar</u>	<u>Kullanım döneminin başlangıç ve sonunu gösteren tarih/zaman grupları</u>	Açık ve sade dilde herhangi bir ek bilgi.

BRAVO:

KAPALI ATS YOLLARI, DCT VE KATEGORİ 1 CDR'LERİN LİSTESİ

Sayı	Tanıtma	Uçuş Seviyesi Bloğu	Geçerlilik Dönemi	Notlar
İlk öge için (1) ile başlayan sıra numarası	İlgili yolun bölümünün birinci ve son noktalarının AIP ENR 3-2 yol tanıtması ve kimlikleyicileri, ECAC ICAO kimlikleyicileriyle, DCT kullanımını için jenerik DCT ve ilgili yolun bölümünün ilk ve son noktalarının kimlikleyicileri, İstanbul kimlikleyicileri ile.	Verili FIR uçuş seviyeleri dahil olmak üzere üst ve alt sınırlar	Kullanım döneminin başlangıç ve sonunu gösteren tarih/zaman grupları	Düz ve sade dilde herhangi bir ek bilgi.

CHARLIE:**TRA'LAR / TSA'LAR VE AMC – YÖNETİLEBİLİR VE D SAHALARI (AMA) LİSTESİ**

Sayı	Tanıtma	Uçuş Seviyesi Bloğu	Geçerlilik Dönemi	Sorumlu Birim	FUA	FBZ	Notlar
Birinci öge için (1) ile başlayan sıra numarası	İlgili hava sahası ya da onun bölümünün AIP ENR 5 tanıtması ve ismi	İlgili iki uçuş seviyesi arasında düşey olarak tanımlanan etkilenen hava sahası	Kullanım döneminin başlangıcını ve sonunu gösteren tarih/zaman grupları	Geçerlilik dönemi tarafından gösterilen süre esnasında ilgili hava sahası için sorumlu olan birim	Aktivasyon için EVET/ HAYIR	Aktivasyon için EVET/ HAYIR	Düz ve sade dilde herhangi bir ek bilgi.

DELTA:**AMC YÖNETİLEBİLİR SAHALAR OLMAYAN SAHALARIN (NAM) LİSTESİ**

Sayı	Tanıtma	Uçuş Seviyesi Bloğu	Geçerlilik Dönemi	Sorumlu Birim	FUA	FBZ	Notlar
Birinci öge için (1) ile başlayan sıra numarası	İlgili hava sahası ya da onun bölümünün AIP ENR 5 tanıtması ve ismi	İlgili iki uçuş seviyesi arasında düşey olarak tanımlanan etkilenen hava sahası	Kullanım döneminin başlangıcını ve sonunu gösteren tarih/zaman grupları	Geçerlilik dönemi tarafından gösterilen süre esnasında ilgili hava sahası için sorumlu olan birim	Aktivasyon için EVET/ HAYIR	Aktivasyon için EVET/ HAYIR	Düz ve sade dilde herhangi bir ek bilgi.

ECHO:**ÖZEL / GEÇİCİ OLAYLARIN (NAM) LİSTESİ**

Sayı	Tanıtma	Uçuş Seviyesi Bloğu	Geçerlilik Dönemi	Sorumlu Birim	EU	FBZ	Notlar
Birinci öge için (1) ile başlayan sıra numarası	NOTAM/AIP ekini yayınlayan devletin kimliği + tatbikat / özel olayın ismi ya da NOTAM/ AIP ekinin numarası	İlgili iki uçuş seviyesi arasında düşey olarak tanımlanan etkilenen hava sahası	Kullanım döneminin başlangıcını ve sonunu gösteren tarih/zaman grupları	Geçerlilik dönemi tarafından gösterilen süre esnasında ilgili hava sahası için sorumlu olan birim	Aktivasyon için EVET/ HAYIR	Aktivasyon için EVET/ HAYIR	Düz ve sade dilde herhangi bir ek bilgi.

FOXTROT		KAPALI SID'LAR VE STAR'LARIN LİSTESİ		
Sayı	Tanıtma	Uçuş Seviyesi Bloğu	Geçerlilik Dönemi	Notlar
Birinci öge için (1) ile başlayan sıra numarası	AIP AD 2 hava sahası tanıtması + SID/STAR için kullanılan Tanıtma	N/A	Kapanış döneminin başlangıcını ve sonunu gösteren tarih/zaman grupları	Düz ve sade dilde herhangi bir ek bilgi

GOLF

İLAVE BİLGİLER

Eğer hiç yok değil ise düz ve sade dilde herhangi bir ilave bilgi

FİKRİT AUP ÖRNEĞİ

HAVA SAHASI KULLANIM PLANI

AMC : LFFAZAMC - FRANCE -
 VALIDITY : 13/09/2008 06:00 - 14/09/2008 06:00
 TIME OF TRANSMISSION : 12/09/2008 13:30

LFFFUIR

A) Kullanılabilir Kategori 2 2CDR'ler:

No.Yol	Bölüm	FL Min.	FL Max.	'den	'e kadar	Not.
1	UL851 LUVAL EPL	F215	F285	06:00	09:15	
2	UL851 LUVAL EPL	F215	F285	12:30	16:00	
8	UZ706 CTL ARDEN	F300	F460	15:30	22:00	
9	UZ707 FAMEN BSM	F270	F460	06:00	08:00	

B) Kapalı ATS Güzergahı DCT ve Kategori 1 CDR'ler:

No.Yol	Bölüm	FL Min.	FL Max.	'den	'e kadar	Not.
1	UN858 ABRIX CGC	F195	F460	10:00	12:30	NOTAM A2238

C) TRA/TSA Yöneltilbilir (AMA):

No.Yol	Bölüm	FL Min.	FL Max.	'den	'e kadar	Not.
1	CBA1A	F115	UNL	07:15	08:15	LFYA YES NO LFFFFIR
2	CBA1A	F115	UNL	08:30	09:30	LFYA YES NO LFFFFIR
3	CBA1B	F225	UNL	07:15	08:15	LFYA YES NO
4	LFTSA10A	F195	F315	07:15	10:00	LFXO NO NO ARA
5	LFTSA10B1	F195	F315	07:15	10:00	LFXO NO NO ARA
6	LFTSA20A	F195	UNL	07:15	07:45	LFYA NO NO
41	TSA9B	F285	UNL	06:00	10:00	LFXO YES YES

D) AMC Yöneltilbilir alan olmayan alanlar (NAM):

No.Yol	Bölüm	FL Min.	FL Max.	'den	'e kadar	Sorumlu birim	FUA	FBZ	Not
1	CER BORD	F205	F450	08:00	17:30	LFFAZAMC	NO	YES	
2									

E) Özel/geçici etkinlikler

No.Yol	Bölüm	FL Min.	FL Max.	'den	'e kadar	Sorumlu birim	EU	FBZ	Not

YOK

F) Kapalı SID'ler ve STAR'lar

No.Yol	Bölüm	FL Min.	FL Max.	'den	'e kadar	Sorumlu birim	Not

YOK

G) İlave Bilgiler

YOK

TASLAK AUP

AMC : LFFAZAMC - FRANSA -
GEÇERLİLİK : 11/07/2002 06:00 - 12/07/2002 06:00
İLETİM ZAMANI : 10/07/2002 13:50

LFFFUIR

A) Kullanılabilir Kategori 2 CDR'ler :

Nr	Güzergah	Bölüm	FL Min	FL Maks	Başlang	Son	Not
1	UG29	PTV	ADEKA	F215	F460	06:00	23:00
2	UG52	AGN	TBO	F195	F460	21:45	23:00
3	UL851	LUVAL	EPL	F215	F285	06:00	10:30

B) Kapalı ATS Güzergahları DCT ve Kategori 1 CDR'ler

Yok

C) TRA/TSA Yönetilebilir Sahalar (AMA):

Yok

D) AMC-Yönetilebilir olmayan sahalarda (NAM):

Yok

E) Özel etkinlikler :

Yok

F) Kapalı SID'ler ve STAR'lar :

Yok

G) Ek bilgiler :

Yok

GÜNCELLENMİŞ HAVA SAHASI KULLANIM PLANININ TANIMI

1. UUP

- 1.1 AMC a tahsis sürecini tamamladıktan sonra ve buna uygun olarak “Hava sahası kullanım planı” nı (AUP) (bakınız Annex 5), yayınladıktan sonra daha önce rezerve edilmiş bir hava sahasının iptal edilmesinin avantajından istifade etmek ya da yeni saha tahsisleri hakkında bilgi vermek için hava sahası tahsisi üzerinde değişiklikler yapılması gerekli olabilir. Hava sahası tahsisi üzerindeki değişiklikler AMC tarafından “güncellenmiş hava sahası kullanım planı” (UUP) vasıtasıyla duyurulacaktır.
- 1.2 CDR’lerin UUP’lerde tanımlanan yeni kullanılabilirliği ya da kapanmaları EAUP vasıtasıyla NOP portalı üzerinde yayınlanacak ve CACD veri tabanı da buna uygun olarak güncellenecektir.
- 1.3 UUP’ler mevcut AUP üzerinde değişiklikler içerecektir. UUP’ler özellikle aşağıda sıralanan hususların ayrıntılarını içerecektir:
 - Mevcut AUP’da tahsis edilmiş olan TRA’lar / TSA’ların iptali
 - TRA’lar / TSA’ların yeni tahsisi
 - TRA/TSA iptalinin bir sonucu olarak kullanılabilir hale getirilen yeni CDR’ler 2 ya da RCA’lar
 - Yeni TRA’lar / TSA’ların tahsisi nedeniyle kapatılan yeni CDR’ler ya da RCA’lar
 - Mevcut AUP’da hâlihazırda listelenmiş olan CDR’ler ya da RCA’lar üzerinde yapılan değişiklikler
 - Kapanmış ATS yolları, DCT ya da CDR’ler 1, AMC – yönetilebilir R ve D sahaları ve mevcut AUP’da listesi verilen AMC yönetilebilir sahaları olmayan sahalar üzerindeki değişiklikler yada bunların iptali.
- 1.4 UUP referans geçerlilik süresi için hava sahası tahsisinin bir enstantane görüntüsünü temsil eder ve o hava sahası tahsisine ilişkin eksiksiz bilgileri içerir. Bunun bir sonucu olarak kapanmış bir CDR 2 ALPHA listesinden ve bir ATS yolundan çıkarılacak, yeniden açılmış DCT ya da CDR 1 BRAVO listesinden çıkacaktır. Serbest bırakılmış sahalar CHARLIE ila ECHO listelerinden çıkarılacaktır. Sahaların serbest bırakılması nedeniyle yeniden açılmış olan SID’lar ve STAR’lar FOXTROT listesinden çıkarılacaktır. CIAM uygulamasının karşılaştırma işlevi daha önceki AUP /UUP’lerden olan farklılıkları görsel olarak gösterecektir.

2. UUP'nin hazırlanması, yayınlanması ve dağıtımı

- 2.1 UUP AMC tarafından AUP ile aynı formatta hazırlanacak ve NM'ye dağıtılacaktır.
- 2.2 UUP bilgileri eAMI mesajları üretmek için NM / CACD tarafından kullanılacak ve NOP portalı üzerinde duyurulacaktır.
- 2.3 UUP'lar NM terminallerinde bulunan CIAM yazılım kurulumu vasıtasıyla hazırlanacaktır.

3. UUP'un tanımı

- 3.1 UUP AUP için olanla aynı sırada listeler içerecek ve kolay referans sağlamak için UUP'da tadil edilmiş yol / hava sahasının her birinin sayı elementi ilgili AUP'daki değiştirdiği öğenin sayısı ile aynı olacaktır.
- 3.2 UUP'a dahil olan elementler aşağıda tanımlanmış ve sonraki sayfalarda tablo şeklinde özetlenmiştir.

3.3 Başlık

- Birinci Satır:

Mesaj Tipinin Kimliği

(Örneğin Güncellenmiş hava sahası kullanım planı)

- İkinci Satır:

Gönderen birimin kimliği

(Örneğin AMC: EDDAZAMC – ALMANYA)

- Üçüncü Satır:

UUP'nın geçerlilik süresinin tanımı

(Örneğin 08/06/2008 12:00 – 09/06/2008 06:00)

Bir UUP'nın geçerliliği süresi değiştirdiği AUP'nin geçerlilik süresini geçmeyecek ve aynı zamanda sona erecektir. AUP sözkonusu olduğunda bu geçerlilik süresinin, süreklilik amaçları bakımından, birinci sınırı dahil ve son sınırı hariç olmak üzere bir yarı açık aralık olarak görülmesi gerekir.

- Dördüncü Satır:

UUP'nın iletim tarihi ve zamanı

(Örneğin 08/06/2008 08:53)

Birinci satırda tanımlanmış olan mesaj tipine ilaveten, kullanılan mesajın en son mesaj olmasını sağlamak için UUP'nın iletiminin gün ve zamanını tespit etmek önemlidir.

3.4. ALPHA ila GOLF Listeleri

UUP aynen AUP'da olduğu gibi aşağıdaki sıra düzeni içinde listeler içerecektir.

ALPHA	CDR 2 kullanılabilirliğinin tadil edilmiş listesi
BRAVO	Geçici olarak kapanmış sürekli ATS yolları ve CDR 1'lerin tadil edilmiş listesi
CHARLIE	Aktif TRA'lar / TSA'lar AMC – yönetilebilir R ve D sahalarının (AMA'lar) tadil edilmiş listesi
DELTA	AMC – kullanılabilir sahalar olmayan sahaların (NAM'lar) tadil edilmiş listesi
ECHO	Özel / geçici olayların tadil edilmiş listesi
FOXTROT	Gereğine göre kapanmış SID'lar ve STAR'ların tanzim edilmiş listesi
GOLF	İlave bilgiler

UUP'da listelenen tadil edilmiş hava sahası yapılarının her biri için farklı sütunlar aşağıda sıralanan öğeleri içerecektir.

- **Birinci Sütun**

Sayı

(Örneğin 3)

Referans kolaylığı bakımından UUP'daki tadil edilmiş yol /hava sahalarının her birinin sayı elementi ilgili AUP'da değiştirdiği ögenin sayısı ile aynı olacaktır. Kullanıma sunulan yeni hava sahası yapıları için, herhangi bir karışıklığı önlemek amacıyla AUP'da ilgili listenin son sayı elementini izleyen bir sıra numarası kullanılacaktır. AUP'daki iki ya da daha fazla hava sahası yapısının UUP'da bir hava sahası tarafından ikame edildiği durumlarda ikinci ve onun ardından gelen hava sahası yapısının da UUP'da gözükmemesi gerekir. Ancak bunun notlar sahasında "silinmiştir" sözcüğü kullanılarak yapılması gerekir. UUP'nın çeşitli okuyucularının gerekliliklerini karşılamak için farklı ALPHA ila ECHO listeleri ~~Fikret~~(FIR) /UIR tarafından bölünebilir ancak bunu yaparken orijinal AUP'daki alfanumerik düzendeki kendilerine özgü sıra numaralarını muhafaza edilecektir.

- **İkinci Sütun:**

Tanıtma

(Örneğin UR 80 PERDU TBO ya da LF-TSA ya da UF REIMS)

Tadil edilmiş olan hava sahası yapılarının her biri aşağıda gösterilen şekilde saptanacaktır.

ALPHA – BRAVO listeleri için: AIP ENR 3-2 yol tanıtması ve bunun ardından ilgili ATS yolunun bölümünün birinci ve son noktalarının iki ICAO kimlikleyici. DCT için, jenerik terim DCT ve onun ardından ilgili DCT'nin birinci ve son noktalarının iki ICAO kimlikleyicisi.

CHARLIE – DELTA listeleri için: AIP ENR 5 tanıtması ve ardından, gerekirse hava sahası ya da onun bölümünün ismi ECHO Listesi, NOTAM / AIP ekini yayınlayan devletin kimliği + tatbikat / özel hadisenin ismi ya da naci / AIP ekinin numarası

FOXTROT listesi için, AIP D 2 havaalanı tanıtması + SID/STAR için kullanılan Tanıtma

- Üçüncü Sütun:

Uçuş seviyesi Bloğu

(Örneğin F110-F240 ya da F250 – UNL ya da GND ya da SFC – 900 AGL)

Tadil edilen her bir hava sahası yapısı düşey olarak aşağıda gösterilen şekilde tanımlanacaktır.

ALPHA Listesi için, verili IFR uçuş seviyeleri dahil olmak üzere kullanılabilir ATS yolu ya da onun bir bölümünün üst ve alt sınırları

BRAVO Listesi için, verili IFR uçuş seviyeleri dahil olmak üzere kapalı ATS yolu ya da onun bölümünün üst ve alt sınırları

CHARLIE ile ECHO listeleri için; etkilenen hava sahasının ya uçuş seviyeleri, ya rakım ya da yükseklik cinsinden ifade edilen üst ve alt sınırları

FOXTROT Listesi için, SID/STAR'ın tanımında farklı akımlar/FL'ler kullanıldığı için "ilgili değildir (N/A)" ibaresi kullanılmalıdır.

Not: NM sistemi tarafından kullanılan teknoloji nedeniyle NOP portalında yayınlanan erik(EAUP) ve 6.1.3 şıkında tanımlandığı gibi ara FL'yi kullanacaktır.

- Dördüncü Sütun:

Geçerlilik Süresi

(Örneğin 12:05 – 06:00)

ALPHA ile ECHO arasında listesi verilen değiştirilmiş hava sahası yapılarının her biri için geçerlilik süresini aşmayacaktır. Dönemin başlangıcını ve sonunu gösteren tarih/zaman grupları ile ifade edilen geçerlilik süresi yerine göre aşağıda sıralanan çeşitli anlamlara gelir:

ALPHA listesi için, "Kullanım süresi"

BRAVO listesi için, "Kapanış süresi"

CHARLIE listesi için, "Kullanım süresi"

DELTA listesi için, "Değiştirilmiş kullanım süresi"

ECHO listesi için, "Kullanım süresi"

FOXTROT listesi için, "Kapanış süresi"

GOLF listesi için, "Ek bilgiler"

Bu zaman süresinin, süreklilik amacı bakımından, birinci sınırı dair ve sonuncu sınırı hariç olmak üzere bir yarı uçlu aralık olarak görülmesi gerekir. Tarih yalnızca güne atıfta bulunacak ve zaman saat ve dakika cinsinden ifade edilecektir.

- Beşinci Sütun:**FUA/EU Tahditi**

Bu sütun AMCNın ne zaman bir NM tahditine gerek olduğunu aşağıda sıralanan esaslara göre göstermesine olanak sağlayacaktır.

CHARLIE ila DELTA listesi için bir FUA tahditi gerekliliği olduğu zaman

ECHO listesi EU tahditi gerekli olduğu zaman

FUA/EU tahditi CACD'da mevcut olmalıdır. Bunların tanımı için sorumlu ulusal makam ile koordinasyon gereklidir.

- Altıncı Sütun:**FBZ**

Bu sütun AMCNın ne zaman FBZ'ye gereksinim olduğunu aşağıda sıralanan esaslara göre göstermesine olanak sağlayacaktır:

Charlie ile ECHO listesi için FBZ aktivasyonu gerekli olduğu zaman her bir saha için FBZ mevcut olmalıdır. Bunun tanımı için sorumlu ulusal makam ile koordinasyon gerektirir.

- Yedinci/Sekizinci Sütunlar: Sorumlu birim ve/veya notlar sahası

(silinmiş ya da ETNT BOMBING 3/F4)

ALPHA ila ECHO'da listelenen tatil edilmiş hava sahası yapılarının her biri için herhangi bir yorum eklemek için notlar bölümü kullanılabilir.

ALPHA – BRAVO listeleri için, bir komşu devlet (ler) ile bir bitişik FIR / UIR'da ATS yolunun devamı koordine edildiği zaman aşağıdaki bilgi verilecektir. "Devam için bakınız AUP + ülke ismi + FIR tanıtması" ya da ortak olarak erişilebilir birleştirilmiş CDR 2 bölümü üzerindeki bilgiler belirlenmiş baş AMCNın AUP'unda yalnızca bir kez verilecektir.

CHARLIE-ECHO listeleri için, geçerlilik dönemi için belirlenmiş olan süre esnasında ilgili hava sahası için sorumlu birim gösterilebilir; bunun ardından notlar bölümü faaliyet tipi ve ilgili hava taşıtının sayısı ve tipi gibi ek bilgileri göstermek için bir yafta ile iki kısma ayrılabilir.

3.5 İlave Bilgiler

Son olarak mesajın sonunda düz ve sade dilde herhangi bir ilave bilgi eklenebilir. (Liste GOLF).

GÜNCELLENMİŞ HAVA SAHASI KULLANIM PLANI İÇİN FORMAT VE İÇERİKLER

Mesaj tipi:	GÜNCELLENMİŞ HAVA SAHASI KULLANIM PLANI
Gönderen birim - Referans:	AMC - İsim
Geçerlilik dönemi:	D/ xx D artı 1/ 0600
İletim tarihi ve zamanı:	Gündüz

ALPHA		KULLANILABİLİR CDR 2'LERİN LİSTESİ		
Sayı	Tanıma	Uçuş seviyesi bloku	Geçerlilik dönemi	Notlar
Birinci öge için 1 ile başlayan sıra numarası	AIP ENR 3-2 Yol tanıtması ve ICAO kimlikleyicili ilgili yolun bölümünün ilk ve son noktaları noktalarının tanıtması.	<u>Verili IFR uçuş seviyeleri dahil olmak üzere üst ve alt sınırlar</u> .	Kullanım döneminin başlangıç ve sonunu gösteren tarih/zaman grupları	Herhangi bir ek bilgi düz ve sade dilde belirtilmelidir. AUP'daki iki yada daha fazla ögenin UUP'daki bir öge ile değiştirildiği durumlarda ikinci ve onu izleyen ögeler UUP'da "silinmiştir" ibaresi ile gözükmelidir
		Bir AUP elementi iptal edilmişse bu sahalarda doldurulmayacaktır.		

BRAVO		KAPATILMIŞ ATS YOLLARI, DCT VE KATEGORİ 1 CDR'LERİN LİSTESİ		
Sayı	Tanıtmaya	Uçuş seviyesi bloku	Geçerlilik dönemi	Notlar
Birinci öge için 1 ile başlayan sıra numarası	AIP ENR 3-2 Yol tanıtması ve ICAO kimlikleyicili ilgili yolun bölümünün ilk ve son noktaları noktalarının tanıtması. DCT için jenerik "DCT"yi ve ICAO Kimlikleyicileri ile ilgili yol Bölümünün ilk ve Son noktalarının Kimlikleyicilerini Kullanın	<u>Verili IFR uçuş seviyeleri dahil olmak üzere üst ve alt sınırlar</u> .	Kullanım döneminin başlangıç ve sonunu gösteren tarih/zaman grupları	Herhangi bir ek bilgi düz ve sade dilde belirtilmelidir. Bir AUP elementi iptal edilirse bu alan "silinmiştir" ibaresini içerecektir.
		Bir AUP elementi iptal edilmişse bu sahalara doldurulmayacaktır.		

CHARLIE		TRA'lar, TSA'lar ve AMC YÖNETİLEBİLİR R ve D SAHALARININ (AMA) LİSTESİ					
Sayı	Tanıtmaya	Uçuş seviyesi bloku	Geçerlilik dönemi	Sorumlu birim	FUA	FBZ	Notlar
Birinci öge için 1 ile başlayan sıra numarası	AIP ENR 5 tanıtması ve ilgili hava sahası yada onun bölümünün ismi	İki uçuş seviyesi arasında düşey olarak tanımlanan etkilenmiş hava sahası	Kullanım döneminin başlangıç ve sonunu gösteren tarih/zaman grupları	Aktif geçerlilik dönemi tarafından gösterilen zaman sırasında ilgili hava sahasından sorumlu birim	Aktivasyon için EVET yada HA-YIR	Aktivasyon için EVET yada HA-YIR	Bir AUP elementi iptal edilirse bu alan "silinmiştir" ibaresini içerecektir
		Bir AUP elementi iptal edilir ise bu sahalara doldurulmayacaktır					

DELTA :

AMC- YÖNETİLEBİLİR SAHASI OLMAYAN SAHALARIN (NAM) LİSTESİ

Sayı	Tanıtma	Uçuş seviyesi bloku	Geçerlilik dönemi	Sorumlu birim	FUA	FBZ	Notlar
Birinci öge için 1 ile başlayan sıra numarası	AIP ENR 5 tanıtması ve ilgili hava sahası yada onun bölümünün ismi .	İlki uçuş seviyesi arasında düşey olarak tanımlanan etkilenmiş hava sahası	Kullanım döneminin başlangıç ve sonunu gösteren tarih/ zaman grupları	Aktif geçerlilik dönemi tarafından gösterilen zaman sırasında ilgili hava sahasından sorumlu birim	Aktivasyon için EVET yada HAYIR	Aktivasyon için EVET yada HAYIR	Herhangi bir ek bilgi düz ve sade dilde belirtilmelidir

ECHO:

ÖZEL/GEÇİCİ ETKİNLİKLERİN (NAM) LİSTESİ

Sayı	Tanıtma	Uçuş seviyesi bloku	Geçerlilik dönemi	Sorumlu birim	FUA	FBZ	Notlar
Birinci öge için 1 ile başlayan sıra numarası	NOTAM/AIP Ekini yayınlayan devletin kimliği + Tatbikat/ özel etkinliğin ismi yada NOTAM/AIP .	İlki uçuş seviyesi arasında düşey olarak tanımlanan etkilenmiş hava sahası .	Değiştirilmiş Kullanım döneminin başlangıç ve sonunu gösteren tarih/ zaman grupları	Geçerlilik dönemi tarafından gösterilen zaman sırasında ilgili hava sahasından sorumlu birim	Aktivasyon için EVET yada HAYIR	Aktivasyon için EVET yada HAYIR	Herhangi bir ek bilgi düz ve sade dilde belirtilmelidir

FOXTROT:

KAPANMIŞ SID'ler ve STAR'ların LİSTESİ

Sayı	Tanıtma	Uçuş seviyesi bloku	Geçerlilik dönemi	Notlar
Birinci öge için (1) ile başlayan sıra numarası	AIP AD 2 hava limanı tanıtması + SID/STAR için kullanılan Tanıtma	N/A	<u>Kapanış döneminin başlangıç ve sonunu gösteren tarih/ zaman grupları</u>	Düz ve sade dilde herhangi bir ek bilgi .

FİKTİF UUP ÖRNEKLERİ

GÜNCELLENMİŞ HAVA SAHASI KULLANIM PLANI

AMC : LFFAZAMC – FRANSA –
GEÇERLİLİK : 13/09/2008 12:00 – 14/09/2008 06:00
İLETİM ZAMANI :

LFFFUIR

A) Kullanılabilir kategori 2 CDR'ler:

Nr Yol Bölüm	FL Min	FL Maks	Başlangıç.	Son	Not		
1 UL851	LUVAL	EPL	F215	F285	14:30	20:00	12:30/ 16:00 Yerine
2 UZ707	FAMEN	BSM	F275	F460	14:30	20:00	

B) Kapalı ATS Yolları, DCT ve Kategori 1 CDR'ler:

Yok

C) TRA/TSA Yönetilebilir Sahalar (AMA):

Yok

D) AMC-yönetilebilir olmayan sahalarda (NAM):

Yok

E) Özel/ Geçici etkinlikler :

Yok

F) Kapalı SID'lar ve STAR'lar:

Yok

HAFTA SONU YOLLARI SÜRECİNE ERKEN ERİŞİM İÇİN BİR AIP KAPAK SAYFASININ NUMUNE ÖRNEĞİ

(Bu bilgileri henüz yayınlamamış olan devletler tarafından ilave edilecektir.)

ENR 3.X

Hafta sonu yolları sürecine erken erişim – Kararlaştırılış Prosedürler

1. Önsöz

(Her bir devlet tarafından eklenecektir).

2. Yaz döneminde minimum 26 yoğun Cuma günü için hafta sonu şartlı yollarına erken erişim verildiğine dair uluslararası düzeyde varılan uzlaşmanın (bakınız paragraf 3.3.1.1) ardından aşağıdaki kurallar geçerlidir:

Hafta sonu şartları yollarına (CDRler 1) erken erişim Mayısın birinci Cuma gününden Ekimin son Cuma gününe olan dönem için ve Cuma günü 1000 UTC'den pazartesi günü 0600 UTC'ye kadar verilmiştir.

3. Hava taşıtı operatörleri hafta sonu şartlı yollarının ekstra kullanılabilirliğinin avantajından yararlanmaya davet edilir ve herhangi bir değişiklik ve uçuş planları ile ilgili olarak AIP ekleri, NOTAM'lar ve günlük AUP'a başvurmaları gerekir.
4. Bu yıllık uluslararası anlaşmalarda içerilen hafta sonu şartlı yollarının listesiaşağıdaki sayfalarda sunulmuştur.

(Devletlerin her birinin ilgili yolların listesini bunların tanımı ile birlikte (yani hafta sonu ve geceleri CDR 1 olarak ve haftanın geri kalan bölümünde CDR 2 olarak) erken erişim anlaşmaları yoluyla eklemeleri gerekir).

**ERKEN ERİŞİM DÜZENLEMESİ TARAFINDAN ETKİLENEN
YOLLARIN AIP YAYININA ÖRNEKLER**

ENR 3.x

Yürürlüğe giriş: Mart 20xx

AIP (Ülke)

Kimlik saptama Önemli noktalar	Mag Yol	Mesafe (NM)	<u>Maksimum</u> Minimum	Yönler Tek - Çift	Notlar: <i>Kontrol edici birim</i>
UJ 158 Barmen DVORTAC (BAM) N 51 19 40 E 007 10 38 AGENI (UIR BDRY) N 50 45 E 006 02 Olno DVOR/DME (LNO) N 50 35 09 E 005 42 36	203	6	FL 660 FL 250		1.EDDG.hariç DEP EDLL için kullanılabilir değil
	023	20			CDR1 Her hafta sonu Cuma 1700 (1600) – Pazartesi 0600 (0500) Her gece 2300 (2200) - 0600 (0500)
					CDR2 Her gün Pazartesi – Perşembe (0600 (0500) - 2300 (2200) Cuma 0600 (0500) - 1700 (1600) <i>Maastricht UAC</i>

L 620 ARNEM	099.5	25.8			<p>1. SUVOX ve EXOBA altı yalnızca r DEP EHAA için, EXOBA yada UL620'dan sonra devam etmek üzere.</p> <p>2. FL180 altı yalnızca r DEST ETUO, EDLP ve EDDG için kullanılabilir</p> <p><i>Langen ACC</i></p> <p>BESIP'de T203 ve Q240'a geçiş mümkün değil .</p> <p>SULED ve BESIP FL 100 - FL 240 arasında</p> <p>CDR1</p> <p>Her hafta sonu:</p> <p>Cuma 1100 (1000) – Pazartesi 0700 (0600) Her gece 2300 (2200) - 0600 (0500)</p> <p>CDR2</p> <p>Diğer zamanlar ALTN yolu : Z21</p> <p>5.r LISBA'dan sonra not available for DEST LKPR, LKKB, LKVO için kullanılabilir değil. . Bu uçuşlar T620.başvurusu yapacak.</p> <p><i>Munih ACC</i></p>
N 52 05 47 E 006 04 36 SONEB (FIR BDRY)	104.2	13.2			
N 52 01 25 E 006 45 51 _SUVOX	106.6	23.3			
N 51 58 09 E 007 06 29 Hamm DVOR/DME (HMM) N 51 51 25 E 007 42 30 _EXOBA	103.0	23.7			
N 51 46 02 E 008 19 37 NOMKA					
N 51 26 52 E 010 30 07 SULED N 51 09 43 E 012 13 48 EKPEK N 50 57 52 E 013 19 17 BESIP N 50 56 07 E 013 29 07 OMELO N 50 50 16 E 014 00 03	104.1	137.3	FL 240 5000 ft MSL		

ULUSAL FARKLILIKLARIN YILLIK BİLDİRİMLERİ İÇİN ORTAK BİR AIP EKİNİN AÇIKLAYICI ÖRNEĞİ

Önsöz (her bir devlet tarafından eklenecektir).

EUROCONTROL hava sahası planlaması için el kitabında kararlaştırılan prosedürlere uygun olarak, EAW yolları katılımcı devletlerde ulusal AIP'de (ENR) yayınlanmış olan bir ya da daha fazla 26 yoğun Cuma gününde uygulanabilir değil ise ya da ilgili CDR'lerin listesinin değiştirilmesi gerekiyor ise ulusal farklılıklar yaz sezonundan önceki Mart ayının başlarında devletlerin her biri tarafından yayınlanan ortak bir AIP eki tarafından hava taşıtı operatörlerine ve hava trafik hizmetleri birimlerine bildirilecektir.

Etkilenen devletler arasında gerekli koordinasyon süreci tamamlandıktan sonra EAW yolları 2008 yaz sezonundaki izleyen yoğun Cuma günleri uygulanabilir değildir:

Cuma 04/05/08	Fransa - Fransa UIR
Cuma 11/05/08	Belçika – Brüksel UIR Fransa – Fransa UIR
Cuma 15/06/08	Belçika – Brüksel UIR İsviçre – İsviçre UIR
Cuma 15/06/08	Danimarka – Kopenhag FIR İngiltere – Londra UIR Hollanda – Amsterdam FIR
Cuma 24/08/08	Çek Cumhuriyeti – Prag FIR Polonya – Varşova FIR

İlgili yollar ekli Annexe listelenmiştir (Devletlerin her biri kendi AIP ekinin Annexine etkilenen yolların bir listesini eklemelidir).

İstisnai durumlarda işbu anlaşma üzerinde yapılan tadilatlar gerekli bir zaman önceden bildirimde bulunmak suretiyle hava taşıtı operatörlerine ve hava trafik hizmetleri birimlerine bildirilecektir.

**ULUSAL FARKLILIKLARIN YILLIK BİLDİRİMİNDEN ETKİLENEN
YOLLARIN LİSTESİNİN AÇIKLAYICI ÖRNEĞİ**

Telefon :

AIP

Faksı:

Ek

HAVACILIK BİLGİLERİ HİZMETİ

AFS

06/08

6 Mart 2008

Yaz 2008 sezonunda ulusal farklılıkların yıllık bildiriminde etkilenen ATS yollarının listesi

(İlgili Devletlerin her biri hafta sonu / şartlı yollara erken erişimin geçerli olmadığı bir sonraki yaz dönemindeki yoğun Cuma günlerinden muafiyetler ile ilgili ulusal farklılıkların bildirilmesinden etkilenen yolların bir listesini buraya ekleyecektir).

**CUMA 04/05/08 TARİHİNDE CDR 1 OLARAK KULLANILABİLİR OLMAYAN
YOLLARIN AÇIKLAYICI ÖRNEĞİ**

Devlet	Yol İsmi	Arasında	Ve	Min-FL	Maks-FL	Statü: Kapalı
Belçika	UG109	KOK PITES	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : CUMA 1000 - PAZARTESİ 0600	
UJ158	AGENI	LNO	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : CUMA 1000 - PAZARTESİ 0600	
UL610	RINTA	BATTY	FL195	FL300	<u>CDR1</u> : CUMA 1000 - PAZARTESİ 0600	
UN852	LUTOM	TERLA	FL195	FL660	<u>CDR1</u> : CUMA 1000 - PAZARTESİ 0600	
UR15	LNO	KUDIN	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : CUMA 1000 - PAZARTESİ 0600	
UY131	NIK	NILEM	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : CUMA 1000 - PAZARTESİ 0600	
UBY157	DIK	RAMEK	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : CUMA 1000 - PAZARTESİ 0600	
UZ703	BABIX	CIV	FL300	FL460	<u>CDR1</u> : CUMA 1000 - PAZARTESİ 0600	
UZ706	ARDEN	LENDO	FL245	FL460	<u>CDR1</u> : CUMA 1000 - PAZARTESİ 0600	
UZ707	ULPEN	FAMEN	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : CUMA 1000 - PAZARTESİ 0600	
UZ709	RUPIN	CIV	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : CUMA 1000 - PAZARTESİ 0600	
UZ714	SPI	MATUG	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : CUMA 1000 - PAZARTESİ 0600	

SINIR ÖTESİ / FIR SINIR OPERASYONLARINA DAİR DEVLET SEVİYESİNDE ÇERÇEVE ANLAŞMA MODELİ

EUROCONTROL

GİRİŞ

Sınır geçiş / FIR sınır operasyonlarına (CBO) dair işbu çerçeve anlaşma modelinin amacı sınır geçiş ve FIR sınır operasyonları için devlet seviyesinde bir anlaşma vasıtasıyla sağlam bir hukuki temel oluşturmaktır. Bu model aynı zamanda ya uluslararası sınırlar çapında kurulmuş bir saha dahilinde ya da tümüyle tek bir devletin hükümler altındaki bir hava sahası dahilinde birden fazla devleti içeren askeri faaliyetleri kapsayan süreci kolaylaştırmayı ve uyumlulaştırmayı hedeflemektedir. Model anlaşma EUROCONTROL hava sahası ve seyrüsefer ekibi (ANT) tarafından onaylanmıştır.

Model çerçeve anlaşmasının mahiyeti itibariyle gönüllü olması ve emredici olmaktan ziyade esnek olması düşünülmüştür. Bu anlaşma mümkün olan durumlarda çeşitli tercih olanakları sunmakta ve devletlerin kendileri için uygun olan opsiyonları seçebilecekleri bir liste ortaya koymaktadır. Önerilen maddeler tarafların devletlerdeki farklı kurumsal düzenlemeleri, CBA'lar, TRA/TSA'lar ve diğer AMC - yönetilebilir hava sahası yapılarının paylaşılarak kullanılmasına ilişkin farklı yaklaşımların ilgili maddelerde yansıtılması gerektiğini düşündükleri zaman kullanılabilir ve değiştirilebilir.

Model çerçeve anlaşması sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarının hukuki ve kurumsal yönlerini ele almakta ve ilgili onaylanmış kuruluşlara (AA'lar), hava sahası yönetim hücrelerine (AMC'ler) ve ATS birimlerine / makamlarına sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarının işletimsel ve teknik yönlerini içeren mutabakat mektuplarını müzakere etme ve akdetme olanağını sağlamaktadır. Devletlere EUROCONTROL ana esasları – hava sahasının esnek kullanımı kavramının uygulanması için hava sahası yönetimi el kitabının 3.0 no.lu basımının 10 ve 11 no.lu Annexlerinde sunulmuş olan mutabakat mektupları şablonlarına uymaları tavsiye edilir.

İşbu model çerçeve anlaşması EUROCONTROL ana esasları – hava sahasının esnek kullanımı kavramının uygulanması için hava sahası yönetimi el kitabının 4.0 no.lu basımının 8 no.lu Annexinin bir parçasıdır.

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p>ÖNSÖZ</p> <p>..... (Devletinin) Hükümeti ve (Devletinin) Hükümeti (bundan sonra sözleşmenin tarafı devletler olarak anılacaklardır) aşağıda sıralanan hususlar ışığında aşağıda belirtilen konularda anlaşmaya varmışlardır:</p> <p>Sözleşmenin tarafı devletler hava sahasının birbirlerinin karşılıklı yararları için etkin bir şekilde kullanımını daha ileri bir seviyeye çıkarmak istemekte ve ulusal sınırlar / FIR sınırları çapında ya da tümüyle bir devletin hükümrânlığı altındaki hava sahası içinde bir ya da daha fazla sözleşmecî devlet tarafından yürütülen askeri faaliyetleri kapsayan sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarının hava sahası kullanıcılarının menfaatine olarak etkin bir şekilde yapılmasını kolaylaştırmak istemektedir;</p> <p>Sözleşmenin tarafı devletler; birbirlerinin emniyet ve savunma politikası gereksinimlerinin ulusal ve uluslararası gerekliliklerini tanımakta ve kabul etmektedir;</p> <p>Sözleşmenin tarafı devletler hava sahasının esnek kullanımı için ortak kurallar ortaya koyan ve 3 (d) “ilkeler” başlıklı bölümünde AB üyesi devletlerin ulusal sınırlar ve/veya uçuş bilgisi bölgelerinin sınırları çapında hava sahasının esnek kullanımı kavramının etkin ve tutarlı bir şekilde uygulanması için bir iş birliği geliştirmelerini ve özellikle sınır geçiş faaliyetleri ele almalarını öngören ve keza bu işbirliğinin ilgili tüm hukuki, işletimsel ve teknik hususları kapsayacağı öngören Avrupa Komisyonuna (EC) atıfta bulunmaktadır;</p> <p>Sözleşmenin tarafı devletler, devletler arasında sınır geçiş / FIR sınır uçuşları ile ilgili bir anlaşmanın akdedilmesinin her bir devletin kendi toprakları ve kara suları üzerindeki hava sahası üzerinde komple ve tek yetkili hükümrânlık hakkına sahip olduğu ilkesine ve keza her bir devletin kendi hava sahasında emniyet ve savunma ile ilgili ayrıcalıklarını kullanma kapasitesine hiçbir zarar vermeyeceğini kabul ederler;</p> <p>Anlaşmaya taraf devletler bu anlaşmanın hedefinin, ilgili yetkili makamlara EUROCONTROL ana esasları – hava sahasının esnek kullanımı kavramının uygulanması hava sahası yönetim el kitabı, basım 3.0’ın üçüncü bölümünün 3.3.3.2 paragrafında tanımlandığı üzere, bu konular ile ilişkili spesifik işletimsel ve teknik yönleri içeren mutabakat mektuplarını müzakere etme ve akdetmelerine olanak sağlamak amacıyla, sınır geçiş/FIR sınır operasyonlarının hukuki ve kurumsal yönlerini ele almak olduğunu kabul ederler. .</p> <p>Aşağıdaki şekilde anlaşmışlardır.</p>	<p>Gereğine göre herhangi bir spesifik referans ilave edilebilir.</p> <p>Girişteki dip notta açıklandığı gibi bu model çerçeve anlaşması esas olarak askeri sınır geçiş / FIR uçuşlarını kolaylaştırmakta olmakla birlikte hava sahasının rezervasyonunu ya da ayrılmasını gerektiren spesifik sınır geçiş / FIR uçuşlarını kolaylaştırmak için de kullanılabilir. Böyle bir durumda kullanılan terminoloji ve referanslar uluslararası sivil havacılık konvansiyonu (Chicago konvansiyonu) ve onun Annexlerine bir atıf dahil olmak üzere spesifik sivil gerekliliklere uyum sağlamalıdır.</p>

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p style="text-align: center;">Madde 1</p> <p style="text-align: center;">Sınır geçiş / FIR sınır uçuşları</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sözleşmenin tarafı olan devletler birbirlerine kendi hükümlerinde bulunan hava sahasında sınır geçiş / FIR sınır uçuşları yapma yetkisini verirler.2. Sınır geçiş / FIR sınır uçuşları gereğine göre aşağıda sıralanan öğeleri içerebilir:<ol style="list-style-type: none">a. Kendi ulusal sınırları / FIR sınırları çapında oluşturulmuş olan ortak sınır geçiş sahalarının (CBA'lar) tahsisi ve paylaşarak kullanımı;b. Sözleşmeye taraf devletlerden birinin hükümlerinde bulunan hava sahası dahilinde kurulmuş olan ulusal sahaların (AMC yönetilebilir D ve R sahalar dahil olmak üzere TRA'lar / TSA'lar) tahsisi ve paylaşarak kullanımıc. Belirlenmiş hava sahasında hava trafik hizmetlerinin sağlanması sorumluluğunun sözleşmenin tarafı olan devletlerden birinden diğerine devredilmesi. <p>Sözleşmenin tarafı olan devletler sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarının iş bu sözleşmenin şartlarına uygun olarak yerine getireceğini kabul ederler.</p>	<p>Hava sahası yönetimi için EUROCONTROL el kitabının ana esaslarının 3.3.3.2 no.lu paragrafına dayalı olarak.</p>
<p style="text-align: center;">Madde 2</p> <p style="text-align: center;">Hükümler</p> <p>İşbu sözleşmenin hükümleri sözleşmenin tarafı olan devletlerin kendi hava sahası üzerindeki hükümler haklarına ya da Chicago Konvansiyonundan ve uluslararası hukukun diğer belgelerinden doğan haklarına hiçbir hâl getirmeyecektir.</p>	<p>Hükümler Devletler hava seyrüsefer hizmetleri ile ilgili olarak hangi düzenlemeleri yapmış olurlarsa olsunlar kendi toprakları ve kara suları üzerindeki hava sahasında hava seyrüsefer hizmetlerinin düzenlenmesi, denetlenmesi ve sağlanmasından sorumludur. (Chicago Konvansiyonunun 1 ve 28 no.lu maddeleri).</p> <p>İşbu anlaşmanın hükümleri vasıtasıyla üzerinde anlaşmaya varılmış olan düzenlemeler anlaşmaya taraf devletlerin kendi hava sahaları üzerindeki hükümler haklarına ve keza üye devletlerin Chicago Konvansiyonundan (madde 1, 2 ve 3) doğan hak ve hükümlülüklerine hiçbir hâl getirmeyecektir.</p>

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p style="text-align: center;">Madde 3</p> <p style="text-align: center;">Emniyet ve Savunma</p> <ol style="list-style-type: none">1. İşbu sözleşmenin hükümleri sözleşmenin tarafı olan devletlerin emniyet ve savunma politikası gereksinimleri ile ilişkili gerekliliklerine hiçbir hanel getirmeyecektir.2. Etkin sınır geçiş / FIR sınır uçuşları için düzenlemeler sözleşmenin tarafı olan devletlerin yetkili makamları tarafından oluşturulacak ve yazılı olarak ortaya konulacaktır.	<p>İşbu sözleşmenin hükümleri vasıtasıyla kararlaştırılmış olan düzenlemeler sözleşmenin tarafın olan devletlerin emniyet ve savunma politikası gereksinimlerinin ulusal ve uluslararası gerekliliklerine hiçbir hanel getirmeyecektir.</p> <p>Dolayısıyla ulusal hava savunma kurumlarının, sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarının yapılmasının katılıp katılmalarına bakmaksızın işbu sözleşmenin hükümlerinin hazırlanmasında ortak olarak telakki edilmeleri tavsiye edilir.</p>

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p style="text-align: center;">Madde 4</p> <p style="text-align: center;">Yetkili makamların yetkilendirilmesi (AA/AMC/ATS Birimi/Makamı)</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sözleşmenin tarafı olan devletler kendi yetkili kuruluşlarına (onaylı kuruluşlar) (AA'lar), hava sahası yönetim hücreleri (AMC'ler) ve ilgili ATS birimleri) ön taktiksel ve taktiksel hava sahası yönetiminin spesifik işletimsel ve teknik yönlerini ve hava trafik hizmetleri için sorumluluğun devredilmesini içeren mutabakat mektupları (LOA) müzakere etme ve akdetme konusunda yetkilendirme hususunda anlaşmaya varmışlardır.2. Mutabakat mektupları, diğer hususlar yanında aşağıda sıralanan hususları içerecektir:<ol style="list-style-type: none">a. İlgili CBA, TRA/TSA ve D ve R sahalarının tanımlanmasıb. İlgili sahaların tahsisi için sorumluluğun, tekrar sorumluluğun bir baş AMC'ye devredilmesi ilkesine dayalı olarak tanımlanmasıc. Hava savunma koordinasyonu ve bildirim prosedürlerid. Öncelikli tahsis kuralları, zaman bazlı parametreler ve rezervasyon güvence enstrümanlarıe. İlgili sahalarda hava trafik hizmetlerinin sağlanması için sorumluluğun ve sertifikasyonun gerekirse sorumluluğun devri ilkesini izleyerek belirlenmesi,f. Gerekli görülürse hava trafik hizmetlerinin sağlanması için sertifikasyong. Beklenmedik durum prosedürleri veh. Gereğine göre, sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarına ilişkin diğer işletimsel konular	<p>Baş AMC kavramı hava sahası yönetimi için EUROCONTROL el kitabının 4.5.3 no.lu paragrafında tanımlanmıştır.</p> <p>ATS'nin sağlanması için sorumluluğun devredilmesini etkileyen faktörler ve CBO ile ilişkili diğer işletimsel konular hava sahasının yönetimi için EUROCONTROL el kitabının 3.3.3.2 no.lu paragrafında tanımlanmıştır.</p> <p>Koordinasyon mutabakat mektuplarının şablonları (LOA) hava sahası yönetimi için EUROCONTROL el kitabının 10 ve 11 no.lu Annexlerinde (TBD) mevcuttur ve özellikle AMC Koordinasyon Mektubu ve Sınır Geçiş/ FIR sınır TRA,TSA, D ve R sahalarının paylaşımı için koordinasyon mutabakat mektubu devletler için bir ana esas işlevi görecektir.</p> <p>Eğer gerekli görülürse sertifikasyon gerekliliğinin şartları 549/2004 no.lu yönetmeliğin (EO) 7 no.lu maddesine dayandırılabilir (Çerçeve Yönetmeliği).</p>

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p style="text-align: center;">Madde 5</p> <p style="text-align: center;">Kurallar ve Prosedürlerin Uygulanması</p> <p>Sözleşmenin tarafı olan devletler işbu sözleşme uyarınca yapılacak sınır geçiş / FIR sınır uçuşları için uygulanacak kurallar ve prosedürler üzerine anlaşmaya varacaktır. Bu düzenlemelerin detayları işbu sözleşmenin bir Annexinde (x) ortaya konulacaktır.</p>	<p>Bir egemenlik ilkesi olarak ev sahibi devletlerin kuralları ve prosedürleri kendi topraklarında geçerli olmalıdır. Ancak emniyet ve randıman sağlamak bakımından bundan farklı bir düzenleme konusunda anlaşmaya varıldığı takdirde ilgili tüm tarafların tek bir kural ve prosedürler dizisi uygulamaya muktedir olması zorunludur. Bu prosedür ATS'nin sağlanmasının devredilmesi sözkonusu olduğu zaman uygun olabilir.</p>
<p style="text-align: center;">Madde 6</p> <p style="text-align: center;">Finansal Düzenlemeler</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sözleşmenin tarafı olan devletlerin her biri aksi sözleşmenin tarafı olan devletler tarafından kararlaştırılmadığı sürece işbu sözleşme çerçevesinde kendisi tarafından yerine getirilen herhangi bir faaliyetin masraflarını kendisi üstlenecektir.2. Finansal düzenlemelerin devreye sokulması sözleşmenin tarafı devletlerin ilgili temsilcilerinin önceden yazılı mutabakatını gerektirir.3. Bu amaçla sözleşmenin tarafı devletler arasında kararlaştırılan finansal düzenlemeler işbu sözleşmenin (x) no.lu Annexinde listelenecektir.	<p>Diğer hususlar yanında masrafların paylaşılmasının çok çeşitli sebepleri olabilir. İşbu sözleşmede bu hususta hiçbir finansal düzenleme yoksa paragraf 3 silinebilir.</p>

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p style="text-align: center;">Madde 7</p> <p style="text-align: center;">Sorumluluk</p> <ol style="list-style-type: none">1. İşbu sözleşmenin hükümleri uyarınca sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarına hizmet sağlayan hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları kendilerinin ya da kendi personelleri ya da acentelerinin ihmallerinin sebebiyet verdiği kayıp ve hasarlardan sorumlu olacaklardır. Hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlayıcılarının personeline ya da acentelerine karşı görevlerini yerine getirirken hiçbir doğrudan hak iddiasında ve alacak talebinde bulunulmayacaktır.2. Kendi topraklarında hasarın meydana geldiği Sözleşmenin Tarafı Devlet bu hasar ve kayıp sözleşmenin tarafı olan diğer bir devletin ihmali neticesinde meydana gelmiş ise bu ihmalin neticesi olarak ödemek zorunda kaldığı herhangi bir tazminat yada masrafı diğer devletten geri almak için bir dava açabilir.3. Hasarın kendi topraklarında meydana geldiği sözleşmenin tarafı devlet, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcıları ya da onların personeli ya da acentalarının ihmalinin neticesi olarak meydana gelen bir kayıp ya da hasarın sonucu olarak ödemek zorunda kaldıkları herhangi bir tazminat ya da masrafı geri almak için hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcısına karşı bir dava açabilir.4. Sözleşmenin tarafı devletlerin hareket ya da ihmallerini hasara katkıda bulunduğu durumlarda hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları, sözleşmenin tarafı devletlerin kayıp ya da hasara katkıları ile orantılı olmak üzere, ödemek zorunda kaldıkları tazminat ya da masrafları sözleşmeye taraf devletlerden geri tahsis etmek için bir dava açabilirler.5. İşbu maddede atıfta bulunulan tüm hak iddiaları, kayıp ya da hasarın kendi topraklarında meydana geldiği sözleşmenin tarafı devletin mahkemeleri nezdinde yapılacak ve o devletin yasalarına tabi olacaktır.	<p>İşbu maddenin hükümleri yalnızca sözleşmenin tarafı devletler arasındaki ilişkiler için geçerli olup üçüncü taraflar için hak ya da hükümlülükler oluşturmaz.</p> <p>İşbu madde devlet seviyesinde FAB Anlaşması modelinin 16. maddesinin eşdeğeridir.</p> <p>Sorumluluğa ilişkin düzenlemeler devletlere ilgili taraflar arasında sorumlulukların tahsis edilmesi konusunda yardımcı olmalı ve bunun yanında birincil sorumluluk, rücu davaları, yargılama mahalli ya da geçerli yasa konusunda açıklık sağlamalıdır. Sözleşmenin tarafı devletler bunun yanında kendi hava sahalarında ATS'nin sağlanması için devlet sorumluluğuna ilişkin ilgili ulusal yasalarını daha yakından ve karşılaştırılmalı bir açıdan incelemelidir. Sözleşmenin tarafı devletlerin muhtemelen farklı ulusal yaklaşımları uzlaştırmaları gerekecektir.</p>

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p style="text-align: center;">Madde 8</p> <p style="text-align: center;">Çevresel Konular</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sözleşmeye Taraf Devletler sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarının kapsamı belirlenirken çevresel konulara saygı göstereceğini kabul ederler.2. Sınır geçiş / FIR sınır uçuşları, bu uçuşların yapılacağı hava sahasının sahibi olan sözleşme tarafın devletin çevreye ilişkin kural ve yönetmeliklerine herhangi bir halel getirmeksizin gerçekleştirilecektir.3. Bu amaçla sağlayıcı devletin yasalarından doğan taahditler işbu sözleşmenin (x) no.lu ekinde listelenecektir.	<p>Çevre yasası ile ilişkili hiçbir çevresel taahdit mevcut değilse paragraf 3 silinmelidir.</p>
<p style="text-align: center;">Madde 9</p> <p style="text-align: center;">Diplomatik Onay</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sözleşmeye Taraf Devletler sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarının pürüzsüz bir şekilde gerçekleştirilmesini kolaylaştırmak amacıyla diplomatik onay verilmesini basitleştirmeyi kabul ederler.2. Bu amaçla diplomatik onay verme prosedürü (x) no.lu ekinde tanımlanacaktır.	<p>Diplomatik onay konusu ilgili devletlerarasında üst seviyede siyasi anlaşmaların da (örneğin Nato Anlaşmaları) konusu olabilir. Böyle bir durumda mevcut anlaşmalara müşterek atıf (x) no.lu ekte listelenmelidir.</p>

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p style="text-align: center;">Madde 10</p> <p style="text-align: center;">Beklenmedik Durum Prosedürleri</p> <p>İşbu Anlaşma madde 4'e uygun olarak ilgili taraflar arasında kararlaştırılan şekilde (x) no.lu ekteki beklenmedik durum prosedürleri tarafından tanımlanacaktır.</p>	<p>Beklenmedik durum prosedürleri aşağıda sıralanan öğeleri içerebilir:</p> <ul style="list-style-type: none">• Alarm servisi• Bir acil durum halinde hava taşıtına servis• Uçuş halindeki beklenmedik durumlar ile ilgili olarak atılacak adımlar• Başboş hava taşıtlarına yardımcı olmak için atılması gereken adımlar• Sivil hava taşıtlarının durdurulması / hava sahasının gayri kanuni kullanılması ile ilgili olarak alınması gereken önlemler• Askeri makamlar ve hava trafik hizmetleri arasında koordinasyon• Sivil hava taşıtları için potansiyel olarak tehlikeli olan faaliyetlerin koordinasyonu• İlgili sivil ve askeri makamlar / birimler arasında bilgi alışverişi• Gereğine göre ek öğeler

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p style="text-align: center;">Madde 11</p> <p style="text-align: center;">Kazaların ya da ciddi vakaların tahkik edilmesi</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Üye devletler kendi toprakları içinde meydana gelen kaza ya da ciddi vaka gibi durumlar konusunda bir tahkikat başlatacaklardır. Kazalar ya da ciddi vakalara dahil olan askeri hava taşıtları ile ilgili olarak ilgili ulusal yönetmeliklere riayet edilecektir. 2. Kendi topraklarında kaza ya da ciddi vakanın meydana geldiği sözleşmenin tarafı devlet (vakanın meydana geldiği devlet) talep ettiği takdirde o devlete kaza ya da ciddi vakanın araştırılmasına olanak sağlamak amacıyla ilgili ATS birimleri / makamlarının elinde bulunan gerekli materyaller (örneğin radar verisi kayıtları, tape transkriptlerini) sağlanacak ve bu verilere erişimi temin edecektir. 3. Sözleşmeye taraf devletler, kaza ya da ciddi vakanın etkin ve engelsiz bir şekilde tahkik edilmesi olanak sağlamak amacıyla tahkikatı yürüten sözleşmeye taraf devlete kendi toprakları üzerinde gerekli araştırmaları yapma olanağını sağlayacaktır. Sözleşmeye taraf devletler tahkikatı yürüten sözleşmeye taraf devlete paragraf 2'de atıfta bulunan ATS birimlerinin makamlarının tesislerine ve materyallerine erişim imkanı sağlanmasına olanak sağlayacaklardır. 4. Sözleşmeye taraf devletlere topraklarında kaza ya da ciddi vakanın meydana gelen sözleşmeye taraf devlet tarafından başlatılan tahkikatta hazır bulunacak gözlemciler tayin etme fırsatı verilecektir. Talep halinde tahkikata ilişkin rapor ve bulgular ilgili tüm sözleşmeye taraf devletlere iletilecektir. 	
<p style="text-align: center;">Madde 12</p> <p style="text-align: center;">Arama ve Kurtarma</p> <p>Sözleşmeye taraf her bir devletin topraklarındaki arama ve kurtarma faaliyetleri o devletin yetkili makamları ve kuruluşları tarafından yürütülecektir.</p>	<p>Arama ve kurtarma operasyonları sözleşmeye taraf devletler tarafından müşterek olarak da organize edilebilir. Bu gibi durumlarda devletler müşterek arama ve kurtarma operasyonlarının sağlanması ile ilişkili finansal düzenlemeleri de ele almalıdır. Alarm Servisleri ile ilgili olarak uygulanacak prosedürler ilgili mutabakat mektuplarında (LOA) ayrıntılı olarak ortaya konulacaktır.</p>

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p style="text-align: center;">Madde 13</p> <p style="text-align: center;">İhtilafların Çözümüne Bağlanması</p> <ol style="list-style-type: none">1. İşbu anlaşmanın herhangi bir hükmünün yorumlanması ya da uygulanması ile ilgili olarak sözleşmeye taraf devletler arasında herhangi bir ihtilaf meydana gelmesi durumunda sözleşmeye taraf devletler öncelikle bu ihtilafı müzakere yoluyla çözüme bağlamaya gayret edecektir.2. Sözleşmeye taraf devletler herhangi bir ihtilafı müzakere yoluyla çözüme bağlamaya muvaffak olamadıkları takdirde ihtilaf nihai karara bağlanmak üzere, ilgili sözleşmeye taraf devletler tarafından tayin edilen bir üçüncü tarafa (hakem) havale edilecektir.3. Ücret ve masraflar dahil olmak üzere tahkim işlemlerine ilişkin harcamalar tahkim prosedürüne taraf olan sözleşmeye taraf devletlerce eşit olarak paylaşılacaktır.	<p>Bu hükmün amacı devletlerin işbu sözleşmenin uygulanmasından doğan hak ve yükümlülüklerinin yorumlanması ve uygulanması ile ilgili bir ihtilaf ile ilişkili olarak devletler arasında uygulanacak olan mekanizmayı ortaya koymaktır.</p> <p>Madde 7'nin sorumluluğa ilişkin hükümleri işbu anlaşmanın uygulanmasının akabinde kayıp ya da hasar meydana gelen durumlarda hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması faaliyetlerine dahil olan taraflar arasında sorumluluğun yapısı ve paylaşımını ortaya koymaktadır.</p> <p>Sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarına iki ya da daha fazla sözleşmeye taraf devlet dahil olabilir; bir tahkim prosedürünün masraflarının yalnızca o tahkim prosedürüne dair olan taraflarca karşılanması adil gözükmemektedir.</p>
<p style="text-align: center;">Madde 14</p> <p style="text-align: center;">Sözleşmenin Feshi</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sözleşmeye taraf devletler sözleşmenin yürürlüğü girdiği tarihten itibaren yılın sona ermesinden sonra herhangi bir zamanda sözleşmeyi feshetmeye müşterek karar verebilirler.2. Sözleşmenin feshi sözleşmeye taraf tüm devletlerin sözleşmenin paragraf 1'e uygun olarak sözleşme talebinin alınmasından Yıl sonra belirli bir tarihte sona ereceğine dair yazılı bir beyanları yoluyla geçerlilik kazanacaktır.3. Sözleşmeye taraf devletler sözleşmenin feshinden doğan masrafları müştereken belirleyecek ve tahsis edecektir.	

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p style="text-align: center;">Madde 15</p> <p style="text-align: center;">Askıya Alma</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kamu düzenini koruma ya da emniyet bakımından ya da uluslararası gerilimler ve çatışmalar halinde sözleşmeye tarafların her birinin sözleşmeyi ya da sözleşmenin herhangi bir kısmı askıya alma hakkı vardır. Bunu yapan devlet diğer devletlere de durumu bildirecektir. 2. Sözleşmeye taraf devlet sözleşmenin askıda bulunma halini pratik olarak mümkün olan en kısa süre içinde sona erdirmeye gayret edecektir. 3. Sözleşmeyi sözleşmenin uygulanmasını ya da sözleşmenin herhangi bir kısmını uygulanmasını askıya alan devlet bunun sonucu olarak ortaya çıkan masrafları karşılayacaktır. 	<p>Sözleşmeye taraf devletlerin kamu düzeni ya da emniyet bakımından ya da uluslararası gerilim ve çatışmalar durumunda her bir münferit devlet tarafından alınması gereken önlemler üzerinde mutabakata varmaları gerekir. Bu husus beklenmedik duruma ilişkin düzenlemelerde ele alınabilir</p>
<p style="text-align: center;">Madde 16</p> <p style="text-align: center;">Sözleşmenin Yürürlüğe Girişi ve Müddeti</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. İşbu sözleşme sözleşmeye taraf devletler kendi ana yasal gerekliliklerinin tamamlanmış olduğunu birbirlerine yazılı olarak bildirir bildirmez yürürlüğe girecektir. Anlaşma yukarıdaki madde 14'e uygun olarak feshedilene kadar yürürlükte kalacaktır. 2. Sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarının yürürlüğe gireceği tarih sözleşmeye taraf devletler arasında mektup teatisi yoluyla kararlaştırılacaktır. 	
<p style="text-align: center;">Madde 17</p> <p style="text-align: center;">Sözleşme Tadilatı</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sözleşmeye taraf bir devlet işbu sözleşmenin herhangi bir hükmünün tadil edilmesinin gerekli olduğunu düşündüğü takdirde sözleşmeye taraf diğer devletlerle bu konuda danışma talep edebilir. 2. İşbu anlaşma, yalnızca anlaşmaya taraf devletlerin usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş temsilcileri tarafından imzalanmış olan aynı biçimsel içeriğe sahip bir yazılı enstrüman yolu ile tadil edilebilir. 3. İşbu sözleşmenin ekleri sözleşmeye taraf devletlerin usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş temsilcileri tarafından mektup teatisi yolu ile tadil edilebilir. 	

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p style="text-align: center;">Madde 18</p> <p style="text-align: center;">Halen yürürlükte bulunan anlaşmalar için geçici önlemler</p> <p>İşbu anlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihte halen yürürlükte bulunan anlaşmalar işbu anlaşmada ortaya konulan hükümlere uygun olarak revize edilmelerinin mümkün olup olmadığı açısından değerlendirilecektir.</p> <p>Yukarıda belirtilen hususlara şahadet etmek üzere, ilgili hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş olan aşağıda imzası bulunan şahıslar işbu anlaşmayı imzalamışlardır.</p>	<p>“Halen yürürlükte bulunan anlaşmalar” terimi hem koordinasyon prosedürlerine ilişkin anlaşmalara hem de devlet seviyesinde anlaşmalara atıfta bulunmaktadır.</p>
<p>Anlaşma 20xx yılının Tarihinde mahallinde İngilizce dilinde ve Dillerinde çift nüsha halinde imzalanmıştır. Anlaşma metninin yorumlanmasında herhangi bir farklılık olduğu takdirde İngilizce versiyon geçerli olacaktır.</p> <p>..... Hükümeti adına</p> <p>..... Hükümeti adına</p>	

Önerilen Metin	AÇIKLAYICI NOTLAR
<p style="text-align: center;">Ek 1 Tanımlar</p> <p>Aşağıda sıralanan terimler, aksi belirtilmediği sürece işbu anlaşmanın amaçları bakımından aşağıda karşılarında belirtilen anlamlara sahip olacaktır.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. “Anlaşma” işbu anlaşma, bu anlaşmanın ekleri ve bu anlaşma üzerindeki herhangi bir tadilat anlamına gelir. 2. “Hava sahası yönetimi (ASM)” birincil hedefi, kısa vadeli gereksinimlere dayalı olarak, çeşitli kategorilerdeki kullanıcılar arasında mevcut hava sahasının kullanımını dinamik zaman paylaşımı ve bazen hava sahasının ayrılması yoluyla maksimum seviyeye çıkarmak olan bir planlama işlevidir. Gelecekteki sistemlerde hava sahası yönetimi aynı zamanda alt yapı planlaması ile bağlantılı stratejik bir işleve de sahip olacaktır (ICAO).. <p>ICAO terimi, hava sahası kavramının esnek kullanımı bağlamında, stratejik, ön taktiksel ve taktiksel seviyeler olmak üzere üç seviyede yönetim faaliyetini kapsayan jenerik bir terim olup gerçek ihtiyaçlara dayalı olarak ve mümkün olan noktalarda hava sahasının sürekli olarak ayrılmasından kaçınarak hava sahasının en etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamak için ortaya konulmuş bir kavramdır.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Hava sahası yönetimi hücresi (AMC) bir ya da daha fazla ECAC devletinin hükümlerinde bulunan ulusal ya da alt bölgesel hava sahasının günlük yönetiminden ve geçici tahsisinden sorumlu olan müşterek bir sivil / askeri hücredir 4. “Hava Sahası Rezervasyonu” normal olarak bir havacılık makamının yönetimi altında bulunup bir diğer havacılık makamı tarafından münhasıran kullanılmak için müşterek bir anlaşma yoluyla geçici olarak rezerve edilmiş olan, tanımlanmış bir hacme sahip bir hava sahasıdır (ICAO). Hava sahası rezervasyonu hava sahası kavramının esnek kullanımı bağlamında “geçici rezerve edilmiş saha” (TRA) ve geçici ayrılmış sahayı (TSA) içerir. 5. Hava trafik kontrol hizmeti (ATC) aşağıda sıralanan amaçlar için sağlanan bir hizmettir: <ol style="list-style-type: none"> a. Aşağıda tanımlanan çarpışmaların önlenmesi: <ol style="list-style-type: none"> 1. Hava taşıtları arasındaki çarpışmalar ve 2. Hava taşıtı ve engeller arasındaki manevra sahasında meydana gelen çarpışmalar ve b. Hava trafiğinin düzenli bir şekilde akışını sürdürmek ve hızlandırmak (ICAO) 6. “Hava Trafik Hizmeti (ATS)” yerine göre uçuş bilgileri servisi, alarm servisi, hava trafik danışma servisi ve hava trafik kontrol hizmeti gibi çeşitli anlamlara gelen jenerik bir terimdir. (ICAO) 	<p>Tanımlar aşağıda sıralanan belgeler ile uyumludur:</p> <p>Hava sahası yönetimi için EUROCONTROL el kitabı – 3. Basım; AVRUPA KOMİSYONU</p> <p>Hava sahasının esnek kullanımı için müşterek kuralları ortaya koyan yönetmelik; (EC) işaretlidir;</p> <p>Chicago Konvansiyonunun ICAO 11 no.lu Annexi; ICAO işaretlidir.</p> <p>Bu tanımlar ulusal mevzuat ile ilgili oldukları ölçüde kullanılmalıdır.</p>

7. Hava trafik hizmetleri birimi (ATSU) hava trafik kontrol ünitesi, uçuş bilgileri merkezi ya da hava trafik hizmetleri raporlama ofisi gibi çeşitli anlamlara gelen jenerik bir terimdir (ICAO)
8. AMC – Yönetilebilir saha terimi ASM seviye 2’de bir AMC tarafından yönetim ve tahsise tabi olan bir saha anlamına gelir. TAA süreci çerçevesinde bu yönetilebilir sahalar ya TRA’lar ya da TAA’lar gibi resmi yapılardır ya da ASM seviye 2’de aynen TRA’lar / TAA’lar gibi yönetilebilir olan R ve D gibi sahalaradır.
9. “(Uygun) ATS makamı” ilgili hava sahasında hava trafik hizmetleri sağlamaktan sorumlu olmak üzere devlet tarafından tayin edilmiş olan ilgili makam anlamına gelir (ICAO)
10. “Onaylı Kuruluşlar (AA’lar)” bir devlet tarafından hava sahası tahsisi ve kullanım konuları için hava sahası yönetim ile hücreleri ile ilgilenmek üzere yetkilendirilmiş birimler anlamına gelir.
11. “Saha Kontrol Merkezi (ACC)” kendi yetki bölgesi altındaki kontrol sahalarında kontrollü uçuşlara hava trafik kontrol hizmetleri sağlamak için kurulmuş bir birimdir. (ICAO)
12. “Sivil / Askeri koordinasyon” hava sahasının emniyetli etkin ve uyumlu bir şekilde kullanılmasını sağlamak amacıyla (insani ve/veya teknik) sivil ve askeri elementler arasındaki iletişim anlamına gelir.
13. “Şartlı yol (CDR)” belirli spesifik koşullar altında planlanabilen ve kullanılabilen bir ATS yolu ya da onun bir bölümüdür.. CDR’ler öngörülen kullanılabilirliklerine, uçuş planlama imkanlarına ve olası bağlantılı TRA / TSA’ların beklenen faaliyet seviyesine göre farklı kategorilere bölünebilir. Aşağıda sıralanan kategorilerden bir ya da daha fazlasında bir CDR kurulabilir:
 - a) Kategori Bir – Sürekli olarak planlanabilen CDR
 - b) Kategori İki – Sürekli olarak planlanamayan CDR
 - c) Kategori Üç – Planlanamayan CDR
14. “Sınır geçiş sahası (CBA)” spesifik işletimsel gereklilikler nedeniyle uluslararası sınırlar üzerinde konulmuş olan bir hava sahası tahditi ya da rezervasyonudur. Bu uygulama bir geçici ayrılmış saha ya da geçici rezerve saha şeklinde olabilir.
15. Sınır geçiş / FIR sınır operasyonları (CBO) ulusal sınırlar / FIR sınırları çapında ya da tümüyle bir devletin hükümrânlığı altındaki hava sahası içinde bir ya da daha fazla devlet tarafından yürütülen faaliyetleri kapsayan bir süreçtir.

16. “Tehlike sahası (D)”, içinde belirli zamanlarda hava taşıtlarının uçuşu için tehlikeli olan faaliyetlerin gerçekleşebileceği belirli boyutlara sahip bir hava sahası anlamına gelir.
17. Hava sahasının esnek kullanımı kavramı bağlamında ASM seviye 2’de yönetim ve tahsise tabi bazı tehlikeli sahalar ASM seviye 1’de “AMC – yönetilebilir sahalar” olarak kurulmuş ve havacılık bilgileri yayınlarında da bu şekilde isimlendirilmiştir.
18. ATS’nin devredilmesi, devreden devletin toprakları üzerinde uzayan bir hava sahası bölümünde hava trafik hizmetleri sağlama sorumluluğunu bir devletten (devreden devlet) diğer bir devlete hizmeti sağlayan devlet devredilmesi anlamına gelir.
19. “Hava sahasının esnek kullanımı (FUA) kavramı, hava sahasının yalnızca sivil ya da askeri hava sahası olarak belirlenmemesi ve tüm kullanıcılarının gereksinimlerinin mümkün olduğu ölçüde uzlaştırılması gereken bir sürekli bütünlük olarak görülmesi gerektiği şeklindeki temel ilkeye dayanmaktadır.
20. Uçuş bilgileri bölgesi (FIR) içinde uçuş bilgileri hizmeti ve alarm hizmetlerinin sağlandığı ve belirli boyutlara sahip bir hava sahası anlamına gelir. (ICAO)
21. Genel hava trafiği (GAT) ICAO’nun ve/veya ulusal sivil havacılık yönetmeliği ve mevzuatının kurallarına uygun olarak yapılan tüm uçuşları kapsar
22. GAT , ICAO kuralları ve prosedürlerinin işletimsel gerekliliklerini yerine getirdiği askeri uçuşları içerebilir. (HBK)
23. 21. “ASM seviye 1 – Stratejik ASM” ulusal hava sahası politikasının ulusal ve uluslararası hava sahası gerekliliklerini hesaba katarak gereğine göre tanımlanması ya da gözden geçirilmesi anlamına gelir (HBK).
24. 22. “ASM seviye 2 – ön taktiksel ASM” seviye 1’de tanımlanmış olan önceden belirlenmiş mevcut ATM yapısı ve prosedürleri çerçevesi dahilinde işletimsel yönetimin yapılması ve ilgili sivil ve askeri bakımlar arasında muayyen bir anlaşmaya varılması anlamına gelir. (HBK)
25. “Çıkış Devleti” sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarının menşei olan devlet anlamına gelir.
26. “Hizmet sağlayan Devlet” sınır geçiş / FIR sınır uçuşlarını düzenleyen Devlet anlamına gelir.

<p>27. “Tahditli Saha (R)” bir devletin kara sahalarının ya da kara sularının üzerinde bulunan ve içinde hava taşıtlarının uçuşunun spesifik şartlara uygun olaraktahditli olduğu bir hava sahası anlamına gelir (ICAO). FUA kavramı bağlamında bazıtahditli sahalar ASM seviye 2’de yönetim ve tahsise tabidir, ASM seviye 1’de “AMC yönetilebilir sahalar” olarak kurulurlar ve AIP’de de bu isimle adlandırılırlar (HBK).</p> <p>28. “Geçici Hava Sahası Tahsisi (TAA) Süreci” geçici rezervasyon (TRA/ TSA) ya da tahditli (D/R) için belirlenmiş olan ve daha genel olarak bir AMC – yönetilebilir saha olarak tespit edilmiş ve adlandırılan, belirli boyutlara sahip bir hava sahasının tahsis süreci anlamına gelir. (HBK)</p> <p>29. “Geçici Rezerve edilmiş olan (TRA)” normal olarak bir havacılık makamının yetkisi altında bulunmakla birlikte müşterek anlaşma yoluyla geçici olarak bir diğer havacılık makamının spesifik kullanımı için tahsis edilmiş olan ve içinden diğer trafiklerin de ATC onayı çerçevesinde transit olarak geçmesine izin verilebilecek olan, belirli hacme sahip bir hava sahası anlamına gelir. (HBK)</p> <p>30. “Geçici Ayrılmış Saha (TSA)” normal olarak belirli bir havacılık makamının yetkisi altında bulunmakla birlikte müşterek anlaşma yoluyla bir diğer havacılık makamının münhasıran kullanımı için geçici olarak ayrılmış olan ve içinden diğer trafiklerin transit geçişine izin verilmeyen, tanımlanmış hacime sahip bir hava sahasıdır. FUA kavramı bağlamında tüm TRAlar ve TSAlar ASM seviye 2’de yönetim ve tahsise tabi hava sahası tahsisleridir. (HBK)</p> <p>31. “Mıntıka”, bir devlet ile ilgili olarak, Chicago Konvansiyonunun ikinci maddesinde belirtilen anlama sahiptir.</p>	<p>Chicago Konvansiyonunun “Mıntıka” başlıklı ikinci maddesi şu hükmü içermektedir: İşbu konvansiyonun amaçları bakımından bir devletin mintıkası o devletin hükümranlığı, süzeranlığı, koruması ya da mandası altında bulunan kara sahaları ve onlara bitişik kara suları olarak kabul edilecektir.</p>
---	--

Ortak Sınır Geçiş Sahalarının (CBA'lar)
Tahsisi Ve Paylaşılarak Kullanımı Hakkında
Hava Sahası Yönetim Hücreleri (AMC'ler)
Arasındaki Koordinasyon Prosedürlerine İlişkin
MUTABAKAT MEKTUBU

Taraflar:
(Onaylayan Makam Devlet A)
(Onaylayan Makam Devlet B)
Ve

(AMC 1/ACC 1) **(AMC 2/ACC 2)**

Yürürlüğe giriş tarihi:

1. Genel

1.1 Amaç

- 1.1.1 Bu mutabakat mektubunun amacı AMC 1/ACC1 ve AMC 2/ACC 2 arasında aşağıda sıralanan amaçlar için uygulanacak koordinasyon prosedürlerini tanımlamaktır.
- İlgili devletlerin AIP'lerinde tanımlanan sınır geçiş sahalarının (CBA'lar) farklı kısımlarının hava sahası tahsisi,
 - Uygun olan yerlerde hafta sonu prosedürleri dahil olmak üzere spesifik şartlı yolların (CDR'ler) kullanılabilirliği
- İşbu koordinasyon prosedürleri ilgili hava sahası kullanım planlarının (AUP'lar) yayınlanmasından önce yürürlüğe girecektir.
- 1.1.2 İşbu prosedürler Devlet 1 ve Devlet 2 arasında akdedilmiş olan sınır geçiş (FIR Sınır Operasyonlarına dair devlet seviyesinde çerçeve anlaşmasını tamamlayıcı niteliktedir. (İlgili detaylar belirtilmelidir.)

1.2 İşletimsel Statü

- 1.2.1 (AMC 1/ACC 1/AMC 2/ACC 2) kendi tesislerinin işletimsel statüsünde meydana gelen ve işbu mutabakat mektubunda belirtilmiş olan prosedürleri etkileyebilecek nitelikte olan herhangi bir değişikliği birbirlerine ve merkezi hava sahası verileri işlevine (CADF) bildireceklerdir.

2. Sorumluluk Sahaları – Sorumluluğun bir baş AMC'ye devredilmesi

- 2.1 (AMC 1/ACC 1)'in ve (AMC2/ACC2)'nin sorumluluk sahaları işbu mutabakat mektubunun B Ekinde tanımlanmıştır.
- 2.2 AMC 1/ACC 1 ve AMC2/ACC2 işbu mutabakat mektubunun B ekinde tanımlandığı şekilde sınır geçiş CDR'ler ve CDA'ların uyumlaştırılmış kullanılabilirliğinin koordine edilmesi ve yayınlanması sorumluluğunu yol ve/veya saha bazında, baş AMC olarak tayin edilmiş olan diğer AMC'ye karşılıklı olarak devretmişlerdir.
- 2.3 Ek F'de tanımlanmış olan beyan edilmiş ulusal tatiller sırasında baş AMC'nin sorumluluğu diğer AMC'ye geçer. Bu bilgiler NM/CADF'ye iletilecektir.

3. İlgili hava sahası kullanım planlarının yayınlanmasından önce koordine edilmesi gereken yollar ve/veya CBA'lar

- 3.1 İlgili hava sahası kullanım planlarının yayınlanmasından önce koordine edilmesi gereken sınır geçiş sahalar ve şartlı yollar işbu mutabakat mektubunun C ekinde tanımlanmıştır.

4. Sınır geçiş yapıların kullanılabilirliğine ilişkin bilgilerin ilan edilmesi ve dağıtımı

- 4.1 Her bir AMC (bir baş AMC ve diğer bir AMC) sınır geçiş sahasının ve/veya sınır geçiş CDR'nin kendine düşen bölümü için ulusal AUP'nu işbu mutabakat mektubunun hükümlerine göre oluşturur.
- Ya da
- 4.1 Baş AMC sorumluluğu altındaki tüm sınır geçiş yapıları için kendi ulusal AUP'nu, komşu FIR/UIR'lar dahilinde gerekli uzatmalar dahil olmak üzere işbu mutabakat mektubunun hükümlerine göre oluşturur. Dolayısıyla baş AMC olarak tayin edilmemiş olan bir AMC, bir baş AMC'nin tayin edilmiş olduğu sınır geçiş yapıları hakkında kendi ulusal AUP/UUP'nde hiçbir bilgiyi dahil etmeyecektir.
- 4.2 Sınır geçiş yapıları dışındaki CDR'ler ve TRA'lar/TSA'ların kullanılabilirliğine ilişkin bilgilerin ilanı ve dağıtımı hakkındaki mevcut prosedürler bundan etkilenmeyecektir.

5. Koordinasyon prosedürleri

- 5.1 AMC1/ACC1 ve AMC2/ACC2 tarafından uygulanması gereken prosedürlerin ayrıntıları işbu bu mutabakat mektubunun eklerinde oraya konulmuştur: .
- Ek A: Tanımlar ve kısaltmalar
- Ek B: AMC 1/ACC 1 ve AMC 2/ACC2'nin sorumlulukları – Sorumlulukların bir baş AMC'ye devredilmesi
- Ek C: Koordine edilecek olan CBA'lar ve şartlı yollar
- Ek D: AUP yayınından önce sınır geçiş sahalar ve/veya şartlı yolların kullanılabilirliğinin koordinasyonu için prosedürler
- Ek E: İletişim tesisleri
- Ek F: AMC 1/ACC 1/AMC 2/ACC 2'nin işletim saatleri, son çare prosedürleri ve beyan edilen ulusal tatiller

6. Revizyonlar ve sapmalar

6.1 Mutabakat mektubunun revize edilmesi

- 6.1.1 Ekler hariç olmak üzere işbu mutabakat mektubu üzerindeki revizyonlar imza yetkisine sahip makamların karşılıklı mutabakatını gerektirir.
- 6.1.2 İşbu mutabakat mektubunun ekleri üzerindeki revizyonlar normal olarak AMC/ACC'lerin sivil ve askeri temsilcilerinin karşılıklı mutabakatını gerektirir.

6.2 Geçici Sapmalar

- 6.2.1 Gerekli olduğu zaman ilgili AMC/ACC'ler, karşılıklı mutabakat yoluyla ve belirli bir zaman dilimi için geçerli olmak üzere, işbu mutabakat mektubunda ortaya konulmuş olan prosedürler üzerinde geçici değişikliklere devreye sokabilirler.

6.3 Rastlantısal Sapmalar

- 6.6.1 İşbu mutabakat mektubunun eklerinde belirtilmiş olan prosedürlerden rastlantısal sapmaların gerekli olabileceği bazı durumlar ortaya çıkabilir. Bu gibi hallerde AMC/ACC personelinin etkin bir AMC 1/ACC 1/AMC 2/ACC 2 koordinasyonunu sağlamak için en iyi şekilde akıl yürütmeleri beklenir.

7. İptal

- 7.1 İşbu mutabakat mektubu onay veren ilgili makamların karşılıklı mutabakatı yoluyla her zaman iptal edilebilir.
- 7.2 İşbu mutabakat mektubu, iptalin yürürlüğe girmesinden önce iptal eden tarafın askeri ön bildirim süresi içinde iptal niyetini karşı tarafa bildirmesi şartı ile mektuba onay veren makamlardan herhangi biri tarafından herhangi bir zamanda iptal edilebilir.

8. Yorumlama ve ihtilafların Halli

- 8.1 İşbu mutabakat mektubunun her hangi bir hükmünün yorumlanması ile ilgili herhangi bir şüphe ya da farklı görüşler ortaya çıktığı ya da mutabakat mektubunun uygulanmasıyla ilgili herhangi bir ihtilaf sözkonusu olduğu zaman taraflar her ikisi için kabul edilebilir bir çözüme varmak için ellerinden gelen gayreti göstereceklerdir.
- 8.2 Herhangi bir anlaşmaya varılamadığı takdirde tarafların her biri ihtilafı çözüme bağlamak üzere kendi en üst ulusal makamına havale edecektir.

9. Geçerlilik

İşbu mutabakat mektubu tarihinde yürürlüğe girer

Yer, tarih:

Yer, tarih:

İsim

İsim

Onaylayan Sivil Makam / Devlet A

Onaylayan Sivil Makam / Devlet B

Yer, tarih:

Yer, tarih:

İsim

İsim

Onaylayan Askeri Makam Devlet A

Onaylayan Askeri Makam Devlet B

Yer, tarih:

Yer, tarih:

AMC 1/ACC 1'in sivil temsilcisinin ismi

AMC 2/ACC 2'nin sivil temsilcisinin ismi

Yer, tarih:

Yer, tarih:

AMC 1/ACC 1'in askeri temsilcisinin ismi

AMC 2/ACC 2'nin askeri temsilcisinin ismi

Tanımlar ve Kısaltmalar

Yürürlüğe Giriş: Revize edilmiş versiyon:

A.1 Tanımlar

A.1.1 AMC'nin sorumluluk Sahası

Ön taktiksel hava sahası yönetim koordinasyonu için tek bir AMC'nin sorumlu olduğu, tanımlanmış boyutlara sahip bir hava sahası

A.1.2. Baş AMC

Sınır geçiş sahaların (CBA'lar) uyumlulaştırılmış tahsisi ve/veya spesifik sınır geçiş CDR'lerin kullanılabilirliğinin komşu AMC'ler ile koordinasyonundan sorumlu olan önceden belirlenmiş bir AMC

A.2 Kısaltmalar

Not: Bir *işareti ile işaretlenmiş olan kısaltmalar ICAO dışı kısaltmalardır.

AMC 1/ACC 1/AMC 2/ACC 2'nin sorumluluğu

Sorumluluğun bir AMC'ye devredilmesi

Yürürlüğe giriş:

Gözde geçirme tarihi:

B.1 AMC 1/ACC 1'in sorumluluk sahası

B.1.1 AMC 1/ACC 1'in sorumluluk sahasının ayrıntıları

B.2 AMC 2/ACC 2'nin Sorumluluk Sahası

B.2.1 AMC 2/ACC 2'nin Sorumluluk sahasının Ayrıntıları

B.3 Sorumluluğun baş AMC 1'e devredilmesi

B.3.1 AMC 1 /ACC 1'in sorumluluğunun ayrıntıları

B.4 Sorumluluğun Baş AMC 2'ye devredilmesi

B.4.1 AMC 2 / ACC 2'nin sorumluluğunun ayrıntıları

Koordine edilecek Sınır geçiş sahalar ve şartlı yollar

Yürürlülük Tarihi:

Revizyon Tarihi:

C.1 Koordine Edilecek Sınır geçiş Sahalar (CBA'lar)

Alt kısımlara bölünmüş kısımlar, sınır pozisyonları, ilgili uçuş seviyeleri ve yetki devirlerinin ayrıntıları dahil olmak üzere.

C.2 Koordine edilecek Şartlı Yollar

Yol bölümleri, sınır pozisyonları, ilgili uçuş seviyeleri ve yetki devirlerinin ayrıntıları dahil olmak üzere.

AUP Yayınından önce
Sınır geçiş sahalar ve/veya şartlı yol kullanılabilirliğinin
Koordinasyonu için prosedürler

Yürürlük Tarihi:

Revizyon Tarihi:

D.1 Genel Hükümler

D.1.1

D.2 Koordinasyon Prosedürleri

D.2.1 Aşağıda sıralanan CBA'lar ve/veya CDR'lerin baş AMC koordinasyonundan AMC 1/ACC 2 sorumludur.

*

*

*

D.2.2 Aşağıda sıralanan CBA'lar ve/veya CDR'lerin baş AMC koordinasyonundan AMC 2/ACC 2 sorumludur.

*

*

*

D.3 Tahsisat Prosedürleri

D.3.1 Aşağıda sıralanan öncelik tahsis kuralları, zaman bazlı parametreler ve rezervasyon güvence enstrümanları geçerlidir.

*

*

*

D.3 Hava Savunma Koordinasyonu ve Bildirim Prosedürleri

(eğer gerekliyse)

İletişim Tertibatları

Yürürlük Tarihi:

Revizyon Tarihi:

E.1 İletişim araçları ve bunların kullanımı

E.1.1 Ekipmanlar

AMC 1/ACC 1 ve AMC 2/ACC 2 arasında aşağıda sıralanan hatlar mevcuttur.

* veri hattı (hatları)

* telefon hattı (hatları)

* faks hattı (hatları)

E.2 Telefon Koordinasyonu

E.2.1 Tüm telefon iletişimi ilgili tarafların personelinin isimlerinin baş harfleri ile sonlandırılmadır.

AMC 1/ACC 1/AMC 2/ACC 2'nin işletim saatleri ve son çare Prosedürleri

Yürürlük Tarihi:

Revizyon Tarihi:

F.1 ACC'ler / AMC'lerin işletim saatleri

F.1.1 AMC 1 / ACC 1'in işletim saatleri aşağıdaki gibidir:

- *
- *
- *

F.1.2 AMC 2/ACC 2'nin işletim saatleri aşağıdaki gibidir:

- *
- *
- *

F.2 Koordinasyon için son çare Prosedürleri

Koordinasyonu yapan ortakların arasındaki doğrudan hatların arızalanması durumunda koordinasyon aşağıda sıralanan vasıtalar ile gerçekleştirilebilir:

- a. Santral ya da
- b. diğer müşterek koordinasyon ortağı, ya da
- c. umumi telefon

AMC 1/ACC 1: (eğer varsa) Operasyon odasını ilave umumi telefon numaralarının listesi ve bunların ilgili çalışma pozisyonları

AMC 1/ACC 1'in kapanması durumunda son çare koordinasyon noktasıdır. (Ayrıntılarını belirtiniz)

AMC 2/ACC 2: (var ise) operasyon odasına ilave mevcut umumi telefon numaralarının listesi ve bunların ilgili çalışma pozisyonları

AMC 2/ACC 2'nin kapanması durumunda son çare koordinasyon noktasıdır. (Ayrıntılarını belirtiniz)

F.3 Beyan Edilen Ulusal Tatiller

Her yılın sonunda AMC 1/ACC 1 ve AMC 2/ACC 2 diğer AMC/ACC ve NM/CADF'ye bir sonraki yıla ait olan ve işbu mutabakat mektubunda tanımlanmış sınır geçiş yapılarının tahsis süreci üzerinde bir etkiye sahip olabilecek olan ulusal tatillerin listesini sunacaktır.

PAYLAŞILMIŞ AMC YÖNETİLEBİLİR SAHALARDAKİ SINIR ÖTESİ OPERASYONLAR İLE İLGİLİ KOORDİNASYON PROSEDÜRLERİNE İLİŞKİN MUTABAKAT MEKTUBU	
(onay veren makam / çıkış devleti)	(onay veren makam/ ev sahibi devlet)
İle	
(Çıkış AMC/ ACC)	(Ev Sahibi AMC/ ACC)
Arasında	

Yürürlük Tarihi:

1. Genel

1.1. Amaç

- 1.1.1 Bu mutabakat mektubunun amacı, ev sahibi AMC – ACC'nin birinin hükümlerinde bulunan hava sahası dahilinde kurulmuş olan ulusal sahalarda (AMC - yönetilebilir D ve R sahalarda dahil olmak üzere TRA'lar / TSA'lar) tahsis ve paylaşılmış kullanımı için çıkış AMC – ACC ve ev sahibi AMC – ACC arasında uygulanacak olan koordinasyon prosedürlerinin tanımlanmasıdır.
- 1.1.2 Çıkış AMC ve ev sahibi AMC arasında koordinasyon prosedürleri ilgili hava sahasının kullanım planlarının (AUP'lar yayınlanmasından önce yürürlüğe girecektir.
- 1.1.3 Çıkış ACC ve ev sahibi ACC arasındaki koordinasyon prosedürleri paylaşmaya tabi olan sahalara geçiş ve bu sahalarda işletimde önce yürürlüğe girecektir.
- 1.1.4 Bu prosedürler çıkış devleti ve ev sahibi devlet arasında akdedilmiş olan sınır geçiş / FIR sınır operasyonlarına dair devlet seviyesinde çerçeve anlaşmasını tamamlayıcı niteliktedir.

1.2 İşletimsel Statü

- 1.2.1 Katılımcı AMC'ler tesislerinde meydana gelecek ve işbu mutabakat mektubunda ortaya konulmuş olan prosedürleri etkileyebilecek nitelikte olan herhangi bir değişikliği birbirlerine ve merkezi hava sahası veri işlevine ve (CADF) bildireceklerdir.

2. Paylaşmaya Tabi Sahalar

- 2.1 Çıkış devleti ve ev sahibi devlet arasında sınır geçiş paylaşımına tabi olan sahalarda Ek B'de tanımlanmıştır.

3. Hükümranlılık Hakkı

- 3.1 Ev sahibi devletin sınır geçiş paylaşmaya tabi sahadaki AMC'si (ev sahibi AMC) işbu mutabakat mektubunun hükümlerine uygun olarak hava sahasının tahsisinden sorumludur. AUP / UUP'nin oluşturulması için standart prosedürler bundan etkilenmez.
- 3.2 Ev sahibi devletin sınır geçiş paylaşmaya tabi olan sahalar üzerinde hükümranlılık hakkına sahip olan ACC'leri (ev sahibi ACC'ler), bu mutabakat mektubunun hükümlerine uygun olarak çıkış devletten sınır geçiş paylaşmaya tabi sahalara geçiş yapan hava taşıtları için ve/veya sınır geçiş paylaşmaya tabi sahasın içinde uçan hava taşıtları için ATS sağlanmasından sorumludur.

4. Hava Sahası Yönetimi (ASM) Prosedürleri

4.1. Ortak Dil

- 4.1.1 Herhangi bir yazılı talep ve bildirim alışverişi ve bunun yanında sözlü koordinasyon dilinde yapılacaktır.

4.2 Hava Sahası Paylaşma talebi ve boş pozisyon bildirimini

- 4.2.1 Çıkış AMC ev sahibi AMC'ye uygun bir yazılı talep göndermek suretiyle ev sahibi devletteki hava sahası paylaşımını başlatır.
- 4.2.2 Ev sahibi AMC paylaşmaya tabi sahalar dahilindeki potansiyel boş pozisyonları günlük olarak çıkış AMC'ye bildirir.
- 4.2.3 Talep ve/veya boş pozisyon bildirimini alışverişi iki AMC arasında gereken şekilde sözlü koordinasyonun yapılmasıyla tamamlanır.
- 4.2.4 Bildirim vasıtalarıyla birlikte talep ve bildirim içeriği Ek C'de tanımlanmıştır.

4.3 Rezervasyon, tahsis ve tahsis bildirimini

Paylaşmaya tabi sahalardaki hava sahasının rezervasyonu, tahsisi ve tahsis bildirimini ile ilişkili prosedürler Ek D'de ortaya konulmuştur. Bu cümleden olmak üzere özellikle aşağıda sıralanan hususlar belirtilmiştir.

1. İlgili devletlerin ulusal tatilleri dikkate alınarak faaliyet dönemleri
2. Paylaşmaya tabi sahaların alt bölünmesi
3. Rezervasyon yöntemleri (örneğin ASM aracı, faks, diğer)
4. Rezervasyonu garantileme enstrümanları
5. Azami katılımcı hava taşıtı sayısı
6. Öncelik tahsis kuralları
7. Zaman bazlı parametreler
8. Tahsis bildirim yöntemi (örneğin ASM aracı, faks, diğer)
9. Ana birim ile iletişim
10. Gereğine göre ilave öğeler

4.4 ATS ile ilişkili prosedürler

- 4.4.1 ATS ile ilişkili prosedürler Ek E'de ortaya konulmuştur. Bu cümleden olmak üzere özellikle aşağıda belirtilen hususlar ortaya konulmuştur:
1. Paylaşmaya tabi sahalara geçiş yapan ya da bu sahalarda uçan hava taşıtlarına ATS'nin sağlanması için sorumluluk ve yükümlülük.
 2. Paylaşımaya tabi sahalara geçiş yapan ya da bu sahalarda uçan hava taşıtları ile ilgili hava sahası sınıflandırması
 3. Minimum ATS tesisleri (örneğin birincil radar, ikincil radar, işletim frekansları, telefon hatları vs.)
 4. ATS'nin sağlanmasında kullanılan dil
 5. Uçuş planı verilerinin değiş tokuş edilmesi, daha önce sağlanmış ve/veya koordine edilmiş uçuş verileri üzerinde yapılan revizyon
 6. ATC setörizasyonu
 7. Özellikle aşağıda sıralananlar olmak üzere ATC prosedürleri
 - Kimlik aktarımı –
 - Kontrol aktarımı –
 - İletişim aktarımı ;
 - SSR kodunun tahsisi;
 - İletişim tesisleri ve prosedürleri
 - Transit prosedürleri
 - Sınır geçiş paylaşımaya dahil sahalarda dahilinde geçerli olan prosedürler.
 - İnsansız uçuşlar örneğin UAV için prosedürler
 - Ayırma kriterleri
 - Paylaşımaya tabi sahalarda ile ilişkili olarak uygulanan
 - ATC koordinasyonu

5. Beklenmedik durum Prosedürü

- 5.1 Beklenmedik durum prosedürleri Ek F'de ortaya konulmuştur. Bu cümleden olmak üzere özellikle aşağıda tanımlanmıştır:
1. Alarm hizmeti
 2. Bir acil durum halinde hava taşıtına sağlanan hizmet
 3. Uçuş halindeki beklenmedik durumlar için anılacak önlemler
 4. Sivil hava taşıtının durdurulması ve/veya hava sahasının gayri kanuni olarak kullanılması durumunda alınacak önlemler
 5. İlgili sivil ve askeri makamlar / birimler arasındaki bilgi alışverişi
 6. Yerden yere iletişimde aksaklık meydana gelmesi
 7. Havadan yere iletişimde aksaklık meydana gelmesi
 8. Gereğine göre ilave öğeler

6. Revizyonlar, Sapmalar ve İptal

6.1 Mutabakat mektubunun revize edilmesi

- 6.1.1 Ekler hariç olmak üzere bu mutabakat mektubunun revize edilmesi, imza yetkisine sahip makamların karşılıklı mutabakatını gerektirir
- 6.1.2 İşbu mutabakat mektubunun eklerinin revize edilmesi ilgili AMC'ler ve/veya ACC'lerin hem sivil hem askeri temsilcilerinin karşılıklı mutabakatını gerektirir.

6.2 Geçici Sapmalar

- 6.2.1 Gerekli olduğu zaman ilgili AMC'ler ve ACC'ler, karşılıklı anlaşmaya dayalı olara ve belirli bir zaman dilimi için geçerli olmak üzere, bu mutabakat mektubunda ortaya konulmuş olan prosedürler üzerinde geçici değişiklikler yapabilirler.

6.3 Rastlantısal Sapmalar

- 6.3.1 Bu mutabakat mektubunun eklerinde ortaya konulmuş olan prosedürlerden rastlantısal sapmaların gerekli olabileceği durumlar ortaya çıkabilir. Bu gibi hallerde AMC/ACC personelinin etkin bir koordinasyon sağlamak için en muhakeme kabiliyetlerini en iyi şekilde kullanmaları beklenir.

6.4 İptal

- 6.4.1 Onay veren ilgili makamların karşılıklı mutabakatı yoluyla işbu mutabakat anlaşması herhangi bir zamanda iptal edilebilir.
- 6.4.2 İşbu mutabakat anlaşması, anlaşmayı iptal niyetini, iptal işleminin geçerlilik kazanmasından önce askeri ön bildirim süresi içinde diğer tarafa bildirmesi şartıyla, anlaşmaya varmış olan makamların herhangi bir tarafından herhangi bir zamanda iptal edilebilir.

7. Yorumlama ve İhtilafların Halli

- 7.1 İşbu mutabakat mektubunun yorumlanması ile ilgili olarak herhangi bir şüphe ya da farklı görüşler ortaya çıktığı takdirde ya da anlaşmanın uygulanması ile ilgili bir ihtilaf durumunda taraflar her ikisi için kabul edilebilir bir çözüme ulaşmak için ellerinden gelen çabayı gösterecektir.
- 7.2 Herhangi bir anlaşmaya varılamaması durumunda tarafların her biri ihtilafı bir çözüme bağlamak üzere kendilerinin en üst ulusal makamına sunacaktır.

8. Geçerlilik

8.1 İşbu mutabakat mektubu tarihinde geçerlilik kazanır

Yer, tarih:

İsim

Onaylayan Sivil Makam / Devlet A

Yer, tarih:

İsim

Onaylayan Sivil Makam / Devlet B

Yer, tarih:

İsim

Onaylayan Askeri Makam Devlet A

Yer, tarih:

İsim

Onaylayan Askeri Makam Devlet B

Yer, tarih:

Çıkış AMC 1/ACC 1'in
sivil temsilcisinin ismi

Yer, tarih:

Ev sahibi AMC 2/ACC 2'nin
sivil temsilcisinin ismi

Yer, tarih:

Çıkış AMC 1/ACC 1'in
askeri temsilcisinin ismi

Yer, tarih:

Ev sahibi AMC 2/ACC 2'nin
askeri temsilcisinin ismi

Tanımlar ve Kısaltmalar

Yürürlük Tarihi:

Revizyon Tarihi:

A.1 Tanımlar

A.1.1 Sınır geçiş paylaşımına tabi saha

Başka bir devlete ait hava taşıtlarının uçabileceği ve tanımlanmış boyutlara sahip olan bir hava sahası

A.1.2 Ev sahibi ACC

Ev sahibi ülkede ATS'nin sağlanmasından sorumlu bir ACC

A.1.3 Ev sahibi AMC

Ev sahibi devlette hava sahası planlaması ve tahsisinden sorumlu bir AMC

A.1.4 Çıkış ACC

Çıkış Devlette ATS sağlanmasından sorumlu bir ACC

A.1.5 Çıkış AMC

Çıkış Devlette hava sahası planlaması ve tahsisinden sorumlu bir AMC

A.1.6 Çıkış Devleti

Sınır geçiş paylaşımına tabi bir sahada uçan bir hava taşıtının menşei olan bir devlet

A.2 Kısaltmalar

Not: * işareti ile işaretlenmiş olan kısaltmalar ICAO dışı kısaltmalardır.

Sınır geçiş paylaşımına tabi sahaların listesi

Yürürlük Tarihi:

Revizyon Tarihi:

B.1 İlgili Sahaların Listesi

B.1.1 TRA ya da TSA ya da D ya da R sahası (x) (Pozisyonu, koordinatları, alt bölümlere ayrılmış kısımları, ilgili uçuş seviyelerine ve gereğine göre diğer ilgili bilgileri tanımlanan ayrıntılar)

B.1.2 ...

Hava sahası paylaşım talebi ve boş pozisyon bildirimini

Yürürlük Tarihi:

Revizyon Tarihi:

C.1 Hava sahası paylaşım talebi formatı ve içeriği

(Bu belgede tanımlanması gereken hava sahası paylaşım talebinin ayrıntıları)

C.2 Hava sahası paylaşımı boş pozisyon bildirimini

(Hava sahası paylaşımı boş pozisyon bildirimini ayrıntıları burada tanımlanmalıdır).

C.3 Hava sahası paylaşım talebi ve boş pozisyon bildirimini vasıtaları

(Hava sahası paylaşım talebi ve boş pozisyon bildirimini araçlarının burada tanımlanması gerekir, örneğin ASM aracı, faks, email, vs.)

Rezervasyon, Tahsis ve Tahsis Bildirimi

Yürürlük Tarihi:

Revizyon Tarihi:

D.1 Genel Hükümler

D.1.1 Sınır geçiş paylaşımına tabi sahalarda hava sahasının rezervasyonu, tahsisi ve tahsis bildirimini ile ilişkili aşağıda sıralanan prosedürler uygulanır:

D.2 Faaliyet Dönemleri

D.2.1 (Sınır geçiş paylaşımına tabi sahaların potansiyel olarak mevcut aktivasyon dönemlerinin ayrıntılarının belirtilmesi gerekir).

D.3 Sınır geçiş paylaşımına tabi sahaların alt bölümleri

D.3.1 (Eğer varsa alt bölümlerin ayrıntıları belirtilmelidir).

D.4 Rezervasyon Yöntemleri

D.4.1 (Kararlaştırılmış rezervasyon yöntemlerinin ayrıntılarının belirtilmesi gerekir; örneğin sorumluluklar, prosedürler, araçlar vs.)

D.5 Rezervasyon Garantileme Enstrümanları

D.5.1 (Kararlaştırılmış Rezervasyon garantileme enstrümanlarının ayrıntılarının belirtilmesi gerekir).

D.6 Azami Katılımcı Hava Taşıtı Sayısı

D.6.1 (Sınır geçiş paylaşımına tabi sahalardaki azami kararlaştırılmış katılımcı hava taşıtı sayısının belirtilmesi gerekir).

D.7 Öncelik Tahsis Kuralları

D.7.1 (Sınır geçiş paylaşımına tabi sahalardaki kararlaştırılmış öncelikli hava sahası tahsis kurallarının belirtilmesi gerekir).

D.8 Zaman Bazlı Parametreler

D.8.1 Sınır geçiş paylaşımına tabi sahalardaki hava sahası tahsisi ile ilişkili herhangi bir zaman bazlı parametrenin belirtilmesi gerekir.

D.9 Tahsis Bildirim Yöntemi

- D.9.1 (Sınır geçiş paylaşımına tabi sahalardaki hava sahası tahsisinin kararlaştırılmış format, içerik ve araçlarının belirtilmesi gerekir).

D.10 Ana Birim ile İletişim

- D.10.1 (Sınır geçiş paylaşımına tabi sahalara geçiş yapan ya da bu sahalardan uçan hava taşıtlarının bir ana birimi ile iletişimin rolleri ve sorumlulukları burada belirtilmelidir).

D.11 (Gereğine göre ilave öğeler)

Ek E

ATS Prosedürleri

Yürürlük Tarihi:

Revizyon Tarihi:

E.1 ATS'nin sağlanması için sorumluluk ve yükümlülük

- E.1.1. Çıkış devleti sınır geçiş paylaşımına tabi sahalara geçiş yapan hava taşıtlarına ATS'nin sağlanmasından ACC sorumludur.
(Ayrıntılı transit geçiş şartlarının belirtilmesi gerekir).
- E.1.2 Sınır geçiş paylaşımına tabi sahalarda dahilinde uçan hava taşıtlarına ATS'nin sağlanmasından ACC ve/veya ilgili hava savunma birimi sorumludur. (Ayrıntılı uçuş şartlarının belirtilmesi gerekir).
- E.1.3 (Sorumluluk ve yükümlülükle ilgili ilave ayrıntıların belirtilmesi gerekir).

E.2 Hava sahası sınıflandırması

- E.2.1 (Eğer varsa, sınır geçiş paylaşımına tabi olan sahalarda içinden transit geçen hava taşıtları ile ilgili hava sahası sınıflandırmasının ayrıntıları).
- E.2.2 Eğer varsa sınır geçiş paylaşımına tabi sahalarda dahilinde uçuş yapan hava taşıtları ile ilgili hava sahası sınıflandırmasının ayrıntıları

E.3 Askeri ATS Tesisleri

(Aşağıda sıralanan kararlaştırılmış asgari ATS tesislerinin belirtilmesi gerekir).

- E.3.1 (Sınır geçiş paylaşımına tabi sahalarda transit geçiş yapan ve bu sahalarda dahilinde uçan hava taşıtlarının her biri için radar hizmetinin ayrıntıları, örneğin birincil ve/veya ikincil radar hizmeti).
- E.3.2 İşletim frekansları, örneğin bir uçuşun her bir aşaması ile ilgili frekanslar

- E.3.3 Yerden yere iletişim tesisleri
E.3.4 İlgili Diğer tesisler

E.4 ATC'nin sağlanmasında kullanılan dil

- E.4.1 Sınır geçiş paylaşımına tabi sahalara geçiş yapan ya da bu sahalarda dahilinde uçan hava taşıtları ile iletişimde ve/veya dili paylaşılarak kullanılır.
E.4.2 (Birden fazla dil kullanılıyor ise, sınır geçiş paylaşımına tabi sahalara geçiş yapan ya da bu sahalarda dahilinde uçan hava taşıtlarının uçuşlarının farklı aşamaları için geçerli olan dilin ayrıntıları

E.5 Uçuş Planı Verilerinin Değiş tokuşu

- E.5.1 (Uçuş planı verilerinin değiş tokuşuna ilişkin gereklilikler, formatlar ve araçları belirtin).
E.5.2 (Daha önce sağlanmış ve/veya koordine edilmiş olan uçuş verilerinin revizyonuna ilişkin metodlar, zamanlama, format ve araçları belirtin).

E.6. ATC Sektörizasyonu

- E.6.1 (Sınır geçiş paylaşımına tabi sahalara geçiş ya da bu sahalarda dahilinde uçuş ile ilgili ATC sektörizasyonunu belirtiniz).

Ek E devam

Yürürlük Tarihi:

Revizyon Tarihi:

E.7 ATC Prosedürleri

- E.7.1 Kimliğin Aktarımı
E.7.2 Kontrolün Aktarımı
E.7.3 İletişimin Aktarımı
E.7.4 SSR Kodu Tahsisi
E.7.5 İletişim tesisleri ve ilgili prosedürler
E.7.6 Transit prosedürleri
E.7.7 Sınır geçiş paylaşımına tabi sahalarda dahilindeki prosedürler
E.7.8 İnsansız işletim uçuşları için prosedürler
E.7.8 Ayırma Kriterleri
E.7.9 Paylaşımına tabi sahalarda ilişkili olarak tatbik edilen tamponlar
E.7.10 ATC Koordinasyon prosedürleri
E.7.11 Eğer varsa diğerleri

E.8 ATS vaka raporlaması

E.8.1 (ATS vaka raporlamasının format içerik ve araçlarını belirtiniz).

E.9 (Gereğine göre ilave öğeler)

Ek F

Beklemelik durum prosedürleri

Yürürlük Tarihi:

Revizyon Tarihi:

F.1 Beklenmedik durum prosedürleri

(Her bir beklenmedik duruma özgü ilgili prosedürlerin ayrıntılı olarak belirtilmesi gerekir).

- F.1.1 Alarm Servisi
- F.1.2 Acil durum halindeki hava taşıtlarına servis
- F.1.3 Uçuş halindeki beklenmedik durumlar
- F.1.4 Sivil hava taşıtlarının durdurulması / hava sahasının gayri kanuni kullanımı
- F.1.5 Sivil ve askeri makamlar / birimler arasında bilgi alışverişi
- F.1.6 Yerden yere iletişimin aksamaması
- F.1.7 Havadan yere iletişimin aksamaması
- F.1.8 Gereğine göre ilave öğeler

**Hava sahası koordinasyonu ve beklenmedik durum prosedürlerinin
esnek kullanımına dair
(A Devletin) hava sahası yönetim hücresi
(Bundan Sonra “AMC” olarak anılacaktır)
ile
Hava seyrüseferinin emniyeti için Avrupa Teşkilatı
(bundan sonra “EUROCONTROL” olarak anılacaktır)
Arasında akdedilen
MUTABAKAT MEKTUBU**

Yürürlük Tarihi:

1. AMAÇ

Bu mutabakat mektubunun amacı FUA Kavramının uygulanması için AMC ve EUROCONTROL arasında uygulanacak olan koordinasyon ve beklenmedik durum prosedürlerinin ortaya konulmasıdır.

2. KAPSAM

AMC ve EUROCONTROL'un FUA kavramı ile ilişkili rolleri ve sorumlulukları ve bunun yanında ilgili prosedürler, aşağıda paragraf 3'de atıfta bulunulan EUROCONTROL ASM el kitabında ve hava sahası AMC / CADF operasyonlarının esnek kullanımını el kitabında tanımlanmaktadır.

İşbu mutabakat mektubunun B Annex'inde, gerekli olan durumlarda, paragraf 4'de tanımlanan beklenmedik durum prosedürlerine ilaveten uygulanması gereken tamamlayıcı prosedürler (spesifik ulusal beklenmedik durum önlemleri) ortaya konulmaktadır.

3. KOORDİNASYON PROSEDÜRLERİ

AMC ve EUROCONTROL aşağıda sıralanan belgelerde ortaya konulmuş olan koordinasyon prosedürlerini uygulayacaklardır:

- a. Hava sahasının esnek kullanımının (FUA) uygulanması için EUROCONTROL tanım özellikleri (Basım 1.1, Tarih 10.01.2009, EUROCONTROL-SPEC-0112, Bölüm 4);
- b. Avrupa yol ağı ıslah planı kısım 3 – hava sahası yönetimi ana esasları – ASM el kitabı – tarihli (bölüm 2, paragraf 2.2.3; 2.3; 2.6.3; Bölüm 4, ve Bölüm 6)
- c. Hava sahasının esnek kullanımı – AMC / CADF operasyonları el kitabı basım no: 4.0 tarih 04.02.2011).
- d. FTI (FUA geçici talimatları);

Yukarıdaki paragraf 3'de atıfta bulunulan belgeler ve işbu mutabakat mektubunun “b” Annex'inde ortaya konulmuş olan herhangi bir spesifik prosedür mutabakat mektubunun ayrılmaz bir parçasını oluşturur.

Yukarıdaki paragrafta atıfta bulunulan belgelerin son versiyonlarının her zaman geçerli olacağı konusunda taraflar mutabıktır. Bu son versiyonlar EUROCONTROL web sitesinin bu iş için ayrılmış hava sahası kütüphanesi bölümlerinde ve gösterilen belirli web linkleri altında bulunabilir.

4. BEKLENMEDİK DURUM PROSEDÜRLERİ

İlave belirli AMC beklenmedik durum gereklilikleri hava sahasının esnek kullanımı AMC / CADF operasyonları el kitabına ilave edilecektir.

4.1 CADF Beklenmedik Durum Prosedürü

4.1.1 AMC OPS / Ağ Operasyonları Sistemleri bir günden daha az çıkar ve CACD/CIAM sisteminin mevcut olmaması AIRAC CACD veri tabanı hazırlanmasını etkilemez ancak yalnızca dinamik güncellemeleri ve EAUP hazırlamalarını / dağıtımını etkiler.

- a Mevcut herhangi bir iletişim vasıtasıyla AMC'lerin bilgilendirilmesi (AIM gönderilmesi),
- b 1400 UTC'den önce tekrar işletimdedir (1300 UTC Yaz). EAUP yayını üzerinde az bir etkisi vardır. EAUP yayınında küçük bir gecikme beklenir. AMC'lerin AUP'u hazırlayıp geçerli hale getirmesi gerekir.
- c 1400 UTC'den sonra tekrar işletimde (1300 UTC Yaz): EAUP yayını üzerinde küçük etki; EAUP yayınında gecikme beklenir. AMC'lerin AUP'u hazırlayıp geçerli hale getirmesi gerekir.

1400 UTC ve 1900 UTC arasında artık mevcut olmayan AMC'ler AUP'un ciltli versiyonlarını CADF'ye sunar.

Hala işletim dışı (AIM gönder)

- d Yeniden işletim 1900 UTC (1800 UTC Yaz). Tekrar İşletim; EUP'un geç yayınlanması beklenir. Hale mevcut olan AMC'ler AUP'u hazırlar / geçerli hale getirir.

CADF AMC'nin alınmış AUP ciltli suretini uygular ya da AMC beklenmedik durum şablonu AUP'u uygular.

Hala işletim dışı (CACD ve CIAM): (AIM gönder). Hiçbir EAUP yayınlanmayacaktır.

Yalnızca CIAM işletim dışı ve CADC mevcut ise. Yol kapanışlarının alınmış AMC şablonu ya da alınmış yol kapanış notamları CADC sisteminde uygulanacaktır. (AIM gönder).

- e Herhangi bir nedenden dolayı AUP'da bir uyumsuzluk (bir ya da daha fazla yol) mevcut ise ve AMC ile hiçbir irtibat mevcut değil ise (ne de yedekleme tesisi FMP mevcut değil ise) CADF tarafından aşağıda sıralanan önlemler alınacaktır:
 - i İlgili CDR2 yolları AUP dışına alınacaktır (yollar AIP'de yayınlandığı gibi kalacaktır).
 - ii CDR1 kapanışları AIP / NOTAM'da yayınlandığı gibi uygulanacaktır.

- 4.1.2 Ağ Operasyonları Sistemleri bir günden daha fazla süre ile işletim dışıdır.
- NM kriz yönetim kurulunun kararına bağlı olarak NM i afet kurtarma planının başlaması aktive edilebilir.
 - En azından iki gün süre ile hiçbir EAUP yayını yok. AIM'ler mümkün olan en kısa sürede gönderilecektir.

4.2 1400 UTC'den itibaren AMC beklenmedik durum prosedürleri (1300 UTC Yaz)

Hava sahasının esnek kullanımı AMC / CADF operasyonlar el kitabında (gerekirse) ayrıntılı lokal AMC beklenmedik durum prosedürleri (eğer mevcutsa) beklenmedik durum AUP şablonu ile birlikte eklenecektir. Beklenmedik durum AUP şablonunu içeriği AMC'nin sorumluluğu altındadır. AMC'nin herhangi bir değişikliği CADF'ye bildirmesi gerekir.

- 4.2.1 AMC CIAM aracılığıyla AUP'u hazırlayabilir / geçerli kılabilir. Ancak CADF hazır statüsündeki AUP'ları işleminden geçiremez
- AMC AUP'un "HAZIR" bir yazılı suretini e-mail ya da faks yoluyla CACD'a sunar (AUP dosyası AUP formatında)
 - CADF yazılı kopyaları manüel olarak CIAM'da uygular.
- 4.2.2 AMC'ler için değil de CADF için iletişim için kullanılabilir olan CIAM mümkündür ve CIAM CADF için kullanılabilir.
- AMC önceden hazırlanmış AUP yazılarını yada taleplerini e-mail ya da faks yoluyla (AUP dosyası AUP formatında) CACD'a sunar ya da CACD'dan AMC beklenmedik durum şablonunu uygulamasını talep eder. (FUAi AMC / CACD işletim el kitabı)
 - Yukarıdakilerden hiçbiri (yazılar/şablon) CADF AMC adına bir NIL AUP oluşturacaktır.
 - Yalnızca telefon varsa AMC CADF'nin beklenmedik durum şablonunu (FUA AMC/CADF Uçuşlar el kitabı) uygulamasını talep eder ya da CADF AMC adına bir NIL AUP oluşturacaktır.
- 4.2.3 AMC'nin devre dışı olması
- Baş AMC yedek tesisin tüm AMC görevlilerinin üstlenmesine karar verir.
 - Hiçbir alternatif tesis mevcut değil ise CADF beklenmedik durum şablonuna (FUA AMC/CADF uçuşlar el kitabı) uygulayacak ya da CADF AMC adına bir NIL AUP oluşturacaktır.
 - ANSP'nin başka hiçbir resmi kurumu NOTAM'lar (FUA AMC/CADF işletim el kitabı) tanzim edemez ise CADF (AMC tarafından oluşturulan) şablon NOTAM'I AMC adına tanzim eder.

NOT: UUP prosedürünün bloke edici olmayan bir prosedür olarak kabul edilmesi gerekir ve dolayısıyla beklenmedik durum prosedürlerini gerektirmez.

5. AUP/UUP VERİLERİNİN YAYINLANMASI

CDR'lerin statüsü ile ilişkili bilgilere ilaveten EUROCONTROL, NOP portalı vasıtasıyla AUP'larda / UUP'lerde yayınlanan yönetilebilir sahalar ile ilişkili aşağıdaki bilgilere aleni olarak erişim sağlamak için:

- a) AIP sahalar belirtici;
- b) Uçuş seviyesi bloku ve
- c) Geçerlilik dönemi

AUP'larda/UUP'de yayınlanan sahalar ile ilişkili herhangi bir diğer bilginin "tahditli" olarak kabul edilmesi gerekir ve bu bilgilere erişimin ulusal sivil ve askeri birimler ile sınırlı tutulması gerekir.

6. TADİLATLAR VE SAPMALAR

6.1 TADİLATLAR

- a) İşbu mutabakat mektubu üzerinde tadilatlar tarafların mutabakat mektubunu imzalamış olan yetkilileri seviyesinde yazılı karşılıklı mutabakatını gerektirir.
- b) İşbu mutabakat mektubunun Annex'lerinin revizyonu aşağıdaki yetkililerin karşılıklı rızasını gerektirir.

AMC: AMC Şefi ve

EUROCONTROL: Ağ Operasyonları Hizmetleri Şefi

6.2 GEÇİCİ SAPMALAR

- a) Gerekli olursa AMC, EUROCONTROL'un önceden onayına tabi olarak işbu mutabakat mektubunda ortaya konulmuş olan prosedürlerden geçici sapmaları (FTI) yürürlüğe koyabilir.
- b) AMC'nin sorumlu yetkilisi kimlik numarasını vererek e-mail, faks ya da telefon yoluyla koordinasyonu başlatabilir.
- c) FUA geçici talimatları (FTI), eğer ASM el kitabının 4.9 no.lu paragrafında içerilen prosedürlere uygun olarak ve yukarıdaki 6.2 a) nolu paragrafa uygun olarak oluşturulmuş ise işbu mutabakat mektubunun içeriğini hükümsüz kılabilir.

6.3 RASTLANTISAL SAPMALAR

Aciliyet dolayısıyla yukarıdaki 6.1 ve 6.2 no.lu paragraflarda ortaya konulmuş olan formaliteleri izlemeksizin işbu mutabakat mektubunda ortaya konulmuş olan prosedürlerden rastlantısal bir sapmanın gerekli olduğu durumlarda AMC ve EUROCONTROL personelinin etkin bir koordinasyon sağlamak için müşterek olarak en iyi şekilde akıl yürütmeleri beklenir.

7. İHTİLAFLARIN HALLİ

- 7.1 Taraflar işbu mutabakat mektubuyla ilişkili herhangi bir ihtilaf konusunda kendi aralarında kabul edilebilir bir çözüme ulaşmaya gayret edeceklerdir.
- 7.2 Tarafların dostça bir çözüm bulmaya muvaffak olamamaları durumunda tarafların her biri ihtilafın nihai ve bağlayıcı bir şekilde çözüme bağlanması için ihtilafı kendi en üst makamları ve/veya kuruluşlarına havale edeceklerdir.

8. İRTİBAT YETKİLİLERİ

EUROCONTROL	AMC
İrtibat yetkilisi NOS başkanı ya da AMC'nin başkanı olabilir	

9. ANLAŞMANIN TÜRÜ

- 9.1 İşbu mutabakat anlaşması ve onun ekli Annexleri taraflar arasında varılmış tüm anlaşmayı temsil eder ve aynı konu hakkında daha önce varılmış olan herhangi bir sözlü ya da yazılı anlaşmanın yerine geçer.
- 9.2 Mutabakat mektubu ile Annex B arasında herhangi bir farklılık olduğu zaman Annex B geçerli olacaktır.

10. MUTABAKAT MEKTUBUNUN YÜRÜRLÜĞE GİRİŞİ - MÜDDETİ - SONA ERDİRİLMESİ

- 10.1 İşbu mutabakat mektubu tarihinde yürürlüğe girecektir.
- 10.2 İşbu mutabakat mektubu belirsiz bir süre içinde yürürlükte kalacaktır.
- 10.3 İşbu mutabakat mektubu, diğer tarafa süre içinde yazılı bildirimde bulunma şartına tabi olarak tarafların her birince herhangi bir zamanda sona erdirilebilir

İşbu mutabakat mektubu 2 nüsha halinde tanzim edilmiştir

A Devletinin hava sahası yönetim hücresi adına	EUROCONTROL için Genel Müdür adına
İmza	İmza
İsim:	İsim:
Unvan:	Unvan: Ağ Yönetimi Direktörü
Tarih:	Tarih:

