



**HUKUK**

**VE**

**HAVACILIK**



Servet BAŞOL

Possunt quia posse videntur.

Vergilius

**Nota Bene;**

Sevgili eşim Yıldız Başol'a  
sonsuz sevgilerimle.

## İÇİNDEKİLER

<b>1. HUKUK</b>	<b>9</b>
1.1 Hukukun Kaynakları	9
1.2 Hukuk Nedir?	10
1.3 Hukukun Toplumdaki Fonksiyonları	10
1.3.1 Düzen fonksiyonu	10
1.3.2 Pratik yarar (Sosyal İhtiyaçların Karşılanması)	10
1.3.3 Adalet	11
1.4 Hak ve Yasa	12
1.4.1 Hak	12
1.4.2 Yasa	12
1.5 Hukuk Düzeni	12
1.6 Hukuk Kavramı	14
1.6.1 Hukuk Kurallarının Özelliği ( <i>Hukukun Yaptırımı</i> )	14
1.6.2 Kamu Hukukunun Dalları	15
1.6.3 Özel Hukukun Dalları	16
1.6.4 Hakkın Tanımı ve Türleri	17
1.6.5 Yargı	18
<b>2 HAVA HUKUKUNA GİRİŞ</b>	<b>20</b>
2.1 Tarihsel gelişimi;	21
2.2 Şu an içinde bulunduğumuz durum	28
<b>3 HAVACILIK HUKUKU KAVRAMI</b>	<b>29</b>
3.1 Havacılık Hukuku Kavramında Meslek	30
3.2 Havacılık Hukukunda Sorumluluklar	31
3.3 Havacılık Hukukunda Sorumlular	32
3.4 Havacılık Hukukunda Sorumluluk ve Sorumlu ilişkisi	33
<b>4 ULUSLARARASI ANLAŞMALAR</b>	<b>34</b>
4.1 Uluslararası Havacılık Hukuku	35
4.2 Kamu Hukuku	35
4.3 Özel Hukuk	35
4.4 Özel Hukukun Diğer Kolları	36
4.5 İkili Anlaşmalar	36
<b>5 ULUSLARARASI HAVACILIK HUKUKUNU OLUŞTURAN KURUMLAR</b>	<b>37</b>
5.1- ICAO Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (Sözleşmesi).	37
5.2 SHGM - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	41
5.3 DHMI - Havameydanları Daire Başkanlığı	52
5.4 ECAC - The European Civil Aviation Conference	54
5.5 EUROCONTROL	56
5.6 Eski Ve Yeni Yapılacak Anlaşmalar	60

<b>6</b>	<b>ULUSLARARASI HAVACILIK HUKUKU UYGULAMALARI</b>	<b>61</b>
6.1	ICAO - Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü	62
6.1.1	ICAO Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (Sözleşmesi)	62
6.1.1.1	International Air Services Transit Agreement - Doc.7500	62
6.1.1.2	International Air Transport Agreement	63
6.1.1.3	Convention On International Civil Aviation - Doc.7300	66
6.1.2	Annexes To The Convention On International Civil Aviation	67
6.1.2.1	Annex-1 Personnel Licensing – Personel Yetkilendirme	69
6.1.2.2	Annex-2 Rules of the Air – Havada Kurallar	71
6.1.2.3	Annex-3 Meteorological Service for International Air Navigation Uluslararası Hava Gezini için Meteoroloji Hizmeti	74
6.1.2.4	Annex-4 Aeronautical Charts – Havacılık Haritaları	78
6.1.2.5	Annex-5 Units Of Measurement To Be Used In Air And Ground Operations Yerde Ve Havada Kullanılacak Ölçüm Birimleri	81
6.1.2.6	Annex-6 Operation of Aircraft – Uçak İşletmeciliği	83
6.1.2.7	Annex-7 Aircraft Nationality and Registration Marks Uçağın Tabiiyeti ve Kayıt İşaretleri	96
6.1.2.8	Annex-8 Airworthiness of Aircraft – Uçağın Uçabilirliği	98
6.1.2.9	Annex-9 Facilitation Kolaylıklar	102
6.1.2.10	Annex-10 – Aeronautical Telecommunication Havacılık Haberleşmesi	106
6.1.2.11	Annex-11 Air Traffic Services - Hava Trafik Hizmetleri	112
6.1.2.12	Annex-12 Search and Rescue – Arama ve Kurtarma	115
6.1.2.13	Annex-13 Aircraft Accident and Incident Investigation Uçak Kaza ve Kırım Soruşturması	117
6.1.2.14	Annex-14 Aerodromes - Havameydanları	119
6.1.2.15	Annex-15 Aeronautical Information Services – Havacılık Bilgi Hizmetleri	122
6.1.2.16	Annex-16 Environmental Protection – Çevresel Koruma	124
6.1.2.17	Annex-17 Security - Emniyet	130
6.1.2.18	Annex-18 The Safe Transport of Dangerous Goods by Air – Tehlikeli Maddelerin Güvenle Havayolunda Taşınımı	133
6.1.3	Uzlaş ve ilgili Yasalar -“Chicago” Acts And Related Protocols	136
6.1.3.1	Sözleşme Metinleri	137
6.1.3.2	Uçakların Yerdeki Üçüncü Şahıslara Verdiği Zararlar	138
6.1.3.3	Özel Hukuk Belgeleri – Varşova Anlaşması Kökenli	140
6.1.3.4.1	Montreal Sözleşmesi - Doc.9740	141
6.1.3.4	Cenevre Anlaşması – Uçak Üzerindeki Haklar	144
6.1.3.5	Tokyo Anlaşması - Uçakta İşlenen Suçlar	146
6.1.3.6	Sözleşmenin 4, 5 ve 6 dilde Yayınlanması Protokolü	148
6.1.3.7	Plastik Patlayıcıların Algılanması için İşaretlenmesi	148
6.1.3.8	Havacılık Emniyet Araçları - Aviation Security Instruments	148
6.1.4	Anlaşma ve Düzenlemeler - <i>Agreements And Arrangements</i>	149
6.1.4.1	Dünya Meteoroloji Teşkilatı ile ICAO arasında İşbirliği Anlaşması	149
6.1.4.2	Avrupadaki Ticari Tarifersiz Sefer Hakları hakkında Çokuluslu Anlaşma	149
6.1.4.3	Birleşmiş Milletler ile ICAO arasındaki Anlaşma	151

6.1.4.4	İthal Edilen Uçak için Uçabilirlik Belgesi ile ilgili Çokuluslu Anlaşma	151
6.1.4.5	Greenland için Bazı Gezin Hizmetleri Giderlerinin Birlikte Karşılanması hakkında 1982 Montreal Protokolüne Değişiklik Anlaşmaları	151
6.1.5	ICAO Yordam Kuralları ve İdari Usuller ICAO Rules Of Procedure & Administrative Regulations	152
6.1.5.1	ICAO Yayın Kuralları	152
6.1.5.2	ICAO Parasal Kuralları	152
6.1.5.3	Kurul için Yöntem Kuralları	152
6.1.5.4	ICAO Konferans/Toplantıları için Yöntem ve Geçerli Kurallar	152
6.1.5.5	Hukuk Kurulu; Tüzük-Taslak Onay Kuralları-Yöntem Kuralları	152
6.1.5.6	Farklılıkların/Anlaşmazlıkların Uzlaşma Kuralları	152
6.1.5.7	Hava Gezin Kurulu Oturum Talimatlarına Ek.	153
6.1.5.8	ICAO Toplantı Yöntemine ilişkin Kurul Talimatları	153
6.1.5.9	Hava Gezin'in Bölüm Türleri için Yönetim Toplantı Kurallarını İdare Yöntemi Talimatı	153
6.1.5.10	Bölgesel Hava Gezin Toplantı Kuralları için İdari Yöntemi Talimatı	153
6.1.5.11	ICAO Konferans/Toplantı Kurulları için Yöntem Kuralları	153
6.1.5.12	Hava Gezin Kurulu için Yöntem Kuralları	153
6.1.5.13	Hava Taşıma Konusundaki Konferans/Toplantılar için Geçerli Yöntem Kuralları	154
6.1.5.14	Hava Taşıma Kurulu Oturumları için Talimatlar	154
6.1.6	Hava Ulaşım Yordamları - <i>Procedures For Air Navigation</i>	154
6.1.6.1	Hava Gezin Hizmetleri Yöntemleri-Hava Trafik Yönetimi	154
6.2	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	157
6.2.1	Türk Sivil Havacılık Kanunu	157
6.2.2	Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı (SHT OPS 1)	162
6.3	DHMI	172
6.3.1	AIP	172
6.4	Diğer Kanun - Anlaşmalar	180
6.4.1	Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi	180
6.4.2	Özel Güvenlik Kanunu	182
<b>LİSTELER</b>		<b>183</b>
	ICAO	183
	SHGM	201
	DHMI	205
	ECAC	209
	EUROCONTROL	213

Bilerek Boş Bırakıldı

## ÖNSÖZ

Günümüzü yakalayabilmek için, geçmişimizi de iyi bilmeliyiz. Özellikle belirli bir konu mesleki düzeyde bizim ihtisas ve ilgi sahamıza girmiş ise, her şeyi ama her şeyi, tarihsel ve bilimsel olarak en ince detayına kadar bilmeliyiz.

Nuh'un gemisinin çok öncesinden beri yapılagelen, hemen her sahada kendi kurallarını yazan ve tüm uluslarca ortaklaşa kabul edilmiş olan “denizcilik kuralları”nın havacılığa uygulanması ve gelişerek detaylanması kaçınılmazdı. Su ve Hava'nın benzer karakteristikleri ve denizciliğin asırları bulan geçmişi, havacılığa ışık tutmuş ve hemen tüm kurallarının havacılığa uyarlanması ile sonuçlanmıştır.

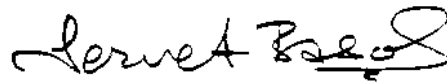
Kıyas kavramından Hukuk kavramına geçerken Roma hukukunu, bunu Fransız hukuk anlayışı ve Magna Carta takip edebilir. Tüm bunlar çok yakın tarihlerdir ve yazılı olma şartı aranır. Deniz Hukuku ise geleneksel idi ve ancak 1956'da “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi”nin hazırlandığını da gözardı etmeyelim. Deniz Hukukundan önce ilk Uluslararası Havacılık Kongresi 06-05/06-11-1889 tarihinde Paris'de yapıldı. 1899-05-18 ilk Lahey Konferansı ve ardından 1907-06-15 tarihinde toplanan 2.ci Lahey Konferansı, uluslar arası hukukun temel prensiplerini oluşturdu.

Albert Roper'in temelini attığı Uluslararası Havacılık Ulaştırma Konferansı, ICAO konferansının başlangıcıdır. Fransa'nın çağrısı ile Dış İşleri Bakanlığında Türkiye dahil 20 ülkenin katılımı ile yapıldı. Kurulan 4 komisyon, Ülke Kanunları, İdari ve Teknik, Gümrük ve Hava Ulaşımı üzerine idi. Hava Ulaşımı komisyonu 3 ek üzerinde çalışıyordu: (18 May/29Haz-1910)

Hava Ulaşım Kuralları ilk defa Paris'de imzalandı. Alınan kararların başında Havacılık Kuralları Uluslararası Komisyonu (International Commission on Air Navigation - ICAN) kurulması için karar alınmıştı. 1910 Paris konferansında temellerini attığı, sonradan ICAO adını alacak olan bu kurumun başına, Fransız Albert ROPER getirildi. ICAN çatısı altında Albert ROPER, 1922 ile 1946 seneleri arasında 8 Ek (Annex) geliştirdi.

07 Aralık 1944 günü imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Bildirgesi, asırlardan beri denizlerde oluşagelen kuralların havacılığa uygulanması ile nasıl hızlı, erişilmez bir teknoloji ve sınır tanımayan yapıya sahip olduğunu gösteren bir belgedir.

Servet BASOL



Hav.Trfk.Kontr. Lis.No. 216  
Uçş.İşlt.Uzm. Lis.No: 56

Bilerek Boş Bırakıldı



# 1. HUKUK

## 1.1 *Hukukun Kaynakları*

Hukukun kaynakları denilince "hukuku doğuran kaynaklar" ve "hukuku bildiren kaynaklar" akla gelir.

**Hukuku doğuran kaynaklar**, hukuk kurallarının nasıl ve ne şekilde meydana geldiklerini, nereden çıktıklarını ifade eder.

**Hukuku bildiren kaynaklar** ise, hukuk kurallarının hangi şekillerde göründüklerini gösteren kaynaktır ki, bunlara "hukukun şekli kaynakları" denir.

Hukukun şekli kaynaklarını "yazılı kaynaklar" ve "yazısız kaynaklar" biçiminde bir ayırma tabi tutulur. Bunlara "yardımcı kaynakları da ekleyebiliriz.

- **Yazılı kaynaklar** deyimi ile hukuk kurallarının yazılı bir biçimde yer almış oldukları metinler ifade edilmek istenir. Bunlar yazılı hukuk kurallarını içeren kaynaklardır. Yazılı hukuk kuralları yetkili mercilerce konulmuşlardır. Yazılı kaynaklar; kanunlar, kanun hükmünde kararnameler, tüzükler ve yönetmeliklerden oluşur.
- **Yazısız kaynaklar** örf ve adet (gelenek) hukuku oluşturur. Bu kurallar, yetkili bir organ tarafından bilerek ve istenerek konulmazlar. Bunlar toplumda kendiliğinden doğarlar. Örf ve adet hukuku kuralları herhangi bir yerde yazılı olmayıp, toplumun ruhunda vicdanında yer alırlar. Bir adetin bir geleneğin örf ve adet hukuku kuralı olabilmesi için üç unsurun bir arada bulunması gerekir. Bunlar, "maddi unsur", "manevi unsur" ve "hukuki unsur"dur.
- **Yardımcı kaynaklar** ise bilimsel görüşler (doktrin) ile yargısal kararlardan oluşur. Hakim önüne gelmiş olan bir anlaşmazlığı çözümlerken bu kaynaklara mutlaka başvurmak zorunda olmayıp, dilerse bunlardan faydalanabilir.

## 1.2 **Hukuk Nedir?**

Hukuk, her şeyden önce bir düzen demektir. Fakat hukukun öngördüğü düzen, fiilen gerçekleşen bir düzen değildir. Hukuk, toplum içinde insanların gerçekten nasıl davrandıklarını değil, nasıl davranmaları gerektiğini gösterir. Hukuk, kendisine uyulmak ve uygulanmak için vardır. Adalet değeri dolayısıyla, insanlar arası ilişkileri bir düzene koymak, toplumsal yaşamın gerçekleşmesini sağlamak ister. İnsanlara, “Bana uy; Beni gerçekleştir” buyruğu ile seslenir.

Hukuk düzeni, doğduğu andan itibaren bireyin karşısına kabul edilmesi ve uyulması gereken, kesinlikle doğru kurallar olarak çıkar. İnsan, özgür bir varlıktır ve iradesini hukukun buyrukları doğrultusunda kullanabileceği gibi, onlara aykırı bir yönde de kullanılabilir. Bu nedenle toplum içinde insanların tutum ve davranışlarının hukuk kurallarına uymaması, her zaman mümkündür.

“İşte hukuk, insan davranışlarını değerlendiren, çıkar çatışmalarına çözüm getiren kurallardan, normlardan meydana gelen bir sistem, bir bütündür.”

İdesi ve ideali adalet olan hukuk, genel olarak şu şekilde tanımlanabilir: "Hukuk, adalete yönelmiş toplumsal bir yaşama düzenidir."

Bu tanımdan, hukukun üç ayrı fonksiyonu yerine getirdiğini görmekteyiz.

Bu fonksiyonlar düzen, pratik yarar ve adalettir.

## 1.3 **Hukukun Toplumdaki Fonksiyonları**

### 1.3.1 **Düzen fonksiyonu**

Hukukun bu fonksiyonu ile anlatılmak istenen, hukukun toplumsal yaşamı düzenleyip insanların barış ve güvenlik içinde bir arada yaşamalarını sağlamaktır.

### 1.3.2 **Pratik yarar (Sosyal İhtiyaçların Karşılanması)**

Hukukun pratik amacını, toplumsal gerçeklik belirler. Hukuk bu fonksiyonu ile toplum içinde yaşayan insanların, birbirleri ile kurmak zorunda oldukları ilişkilerini ve biyolojik, psikolojik bir varlık olarak insanın yapısından kaynaklanan ihtiyaçlarını karşılamaya çalışır. Hukuk bu fonksiyonu ile doğum, evlenme, ölüm vb. önemli biyolojik olayları da çeşitli hükümlerle düzenler. Hiçbir hukuk düzeni yaşamın temel gerçeklerini görmezden gelemez. Hukuk düzeni, insanın doğal yapısına ve bundan ileri gelen ihtiyaçlarına uygun olmak zorundadır. Hukuk önemli ölçüde, ekonomik gerçeklere de bağlıdır; ekonomik ihtiyaçlara uymalı ve onları karşılamalıdır.

### 1.3.3 Adalet

Hukuk bu fonksiyonu ile belirli bir düzenleme altına aldığı sosyal ihtiyaçları, özü salt bir eşitlik düşüncesi olan adalet ölçüsüne vurarak gerçek kimliğini kazanır. Hukukun idesi ve ideali adalettir. En kısa tanımıyla adalet, “bir eşitlik düşüncesi”dir.

“Adalet, nesnel (objektif) ve öznel (sübjektif) olmak üzere iki değişik anlamda kullanılır. Adalet aslında ahlâki bir kavramdır; Bu kapsamda, erdem, fazilet anlamında kişisel bir özelliği deyimler.

Kişi her zaman haklı olana yönelir, herkese kendine düşeni vermek yolunda sürekli ve değişmez bir çaba gösterir. İşte bu tutum ve çabayı gösteren adalet, özne (süje) ile ilgili oluşundan ötürü öznel (sübjektif) adalet olarak nitelenir. Bir erdem olan öznel adaletin dışında ve ondan önce nesnel (objektif) bir adalet kavramı vardır. Nesnel adalet, kişinin bir özelliğini değil, kişilerin somut durumlarda gerçekleştireceği ilişki biçiminin bir özelliğini deyimler.

İşte hukuk alanında hukuki değer olarak söz konusu olan adalet de, bu nesnel anlamda adalettir. Çünkü hukuk, insanlar arası ilişkileri biçimlendiren, onlara görünür ve algılanabilir bir düzen veren, bu amaca yönelen normlar bütünüdür.”

Toplum içindeki davranış ve ilişkilerin değerlendirilmelerini içeren kurallar bütünü olarak hukuk, bu değerlendirmelerde adalet ölçüsünü kullandığı ve kullanmak durumunda bulunduğu göre, adaletin böylece, hukukun da bir değerlendirilme ölçüsü olacağı doğaldır. Hukuk normlarında adalet acaba ne ölçüde yansıtılmıştır ? Mevcut hukuk ne denli adaletlidir ? İşte burada yasa üstü adalet kavramı ortaya çıkmaktadır. Bu, tüm hukuk sistemine ve sistemlerine egemen bulunan, nesnel ve salt bir değer niteliğindeki adalettir. Hukuk bir toplum düzenini içerir. Hukukun varlık nedeni de adalettir; gerek mevcut düzeni korumak, gerekse onu değiştirmeyi meşrulaştırmak için her zaman adalete başvurulur. Nesnel ve yasa üstü adalet hukukta karşımıza kurulu hukuk düzenlerinin asli örneği, olması gereken hukuk anlamında hukuk idesi olarak çıkar. Bu niteliği ile adalet, mevcut hukuk düzenlerinin kendisine uygun olup olmadığı açısından bir değer ve değerlendirme ölçüsü olur. Yine bu özelliği ile adalet, aynı zamanda hukukun idealidir. Hukukun gerçekleştirmek amacını güttüğü şey adalettir.

Birbirleri ile olumlu ve olumsuz karşılıklı ilişkilerde bulunan bu üç fonksiyon denge içinde olduklarında, adil bir hukuk düzeninin gerçekleşmesi sağlanır. Normal olarak tüm hukuk normları bu üç fonksiyonu da kapsar.

Sonuç olarak hukuk, hem adaleti gerçekleştirecek, hem toplumsal yaşama uyacak, hem de bu toplumsal yaşamın barış içinde sürebilmesi için bir düzen görünümünü sağlamaya çalışacaktır.

## 1.4 Hak ve Yasa

### 1.4.1 Hak

“Yasalarla koruma altına alınmış menfaatler”

Hak için kabul edilmiş sınır, klasik ifadesiyle " yasalarla çizilmiş, başkalarının hak sınırı " dır. Şu halde hak kavramı ile çoğu kez fertlerin kişisel haklılık yorumları uymayacaktır. "Bu büyük bir haksızlıktır, bu nasıl hak? " şeklindeki ifadeler sıklıkla rastlanmaktadır. Bu ifadeler ferdi değerlendirmeler olup çoğu kez hukuken desteklenmemektedir. Halbuki bizim açıklamaya çalıştığımız hak kavramı ferdi olmayıp toplumsaldır. Bu nedenle sübjektif değil, objektiftir.

### 1.4.2 Yasa

“Toplum hayatını düzenleyen, önceden belirlenmiş makam (Yasama organı) tarafından, önceden belirlenmiş usul ve esaslara uyularak yapılp toplumun tüm fertleri (belirli istisnalar hariç) için geçerli ve bağlayıcı olan, zorlayıcı unsur (müeyyide) taşıyan yazılı hukuk kuralı”

Yasa dışında birtakım hukuk kuralları da vardır ki; bunların başında tüzük, yönetmelik", nizamname, talimatname, sirküler vb. gelir. Bunlar yasalara oranla daha alt derecede kurallardır. İlgili oldukları yasalara dayanılarak çıkarılırlar ve genellikle o yasanın uygulamasını detaylı olarak gösterirler. Bu alt kurallar, gerek bağlı buldukları yasayla, gerekse de diğer yasalara uyumlu olmak zorundadırlar.

## 1.5 Hukuk Düzeni

Belirli bir toplumda kişiler arasındaki ilişkileri düzenleyen ve devletin yaptırım gücüyle uyulması zorunlu kılınan davranış kurallarının oluşturduğu düzen. Yazılı olsun olmasın, hukuk kurallarını öteki toplumsal kurallardan ayıran en önemli özellik devletin yaptırım gücüyle desteklenmiş olmasıdır. Bununla birlikte iç hukuk düzeninin de uyulması kişilerin isteğine bırakılmış tamamlayıcı hukuk kuralları gibi, uluslar arası ilişkileri düzenleyen kuralları da devletin devletlerin yaptırım gücünden yoksundur.

Hukuk, toplumsal ilişkilere bağlı olarak sürekli değişen bir kurumdur. Devletin giderek artan bir biçimde toplumsal yaşama müdahale etmesi ve bunu hukuk kuralları koyarak gerçekleştirmesi, kişilerin hukuka bağımlılığını artırmanın yanı sıra yazılı hukuk kurallarının karmaşıklaşması sonucunu doğurmuştur.

Evrensel nitelikleri nedeniyle uygar toplumların hepsinde geçerli olan ortak hukuk kurallarının dışında her toplumun yaşam biçimi, dünya görüşü, gelenek ve göreneklerine bağlı olarak farklılık gösteren hukuk kuralları da vardır.

Hukuk özü bakımından bir üst yapı kurumu olduğundan, toplumların temel ve yapısal özelliklerine göre biçimlenmesi kaçınılmazdır. Bu bağlamda ekonomik yapının, hukuk düzeni üzerindeki etkisi büyük önem taşır. Bu nedenle kar amacına yönelik özel girişimciliğe dayalı kapitalist sistemlerde geçerli hukuk kurallarıyla, ekonomik etkinlikleri büyük ölçüde devletleştirmiş olan kolektivist sistemlerde geçerli hukuk kuralları arasında önemli farklar bulunur.

Bununla birlikte bazı kapitalist sistemlerde, devletleştirme ve planlı kalkınma gibi kolektivist ekonomi düzenine özgü öğeler yer alabilir; kolektivist sistemlerde de özel mülkiyet ve rekabet gibi kapitalist ekonomi düzenine özgü öğelere sınırlı olarak yer verilebilir.

Devletin toplumsal yaşama müdahalesi bakımından özde büyük farklılıklar taşıyan bu iki sistemdeki özgürlük anlayışına bağlı olarak kişilerin irade serbestliğine ilişkin hukuk kuralları da büyük farklılıklar gösterir.

Ayrıca az gelişmiş ülkelerin hukuk düzenleriyle gelişmiş ülkelerin hukuk düzenleri arasında da önemli farklar vardır.

Bir ülkenin hukuk düzeni yasama organınca oluşturulan yazılı hukuk kurallarını, yargı kararlarını ve devletin iradesi dışında oluşan genel hukuk ilkeleriyle örf ve adet kurallarını kapsar.

Genel hukuk ilkeleriyle örf ve adet kuralları gibi yazılı olmayan hukuk kurallarının bağlayıcılık niteliği kazanarak hukuk düzeninde geçerli olabilmesi için devletin bu kuralları tanıyarak onları yaptırıma bağlaması zorunludur. Ayrıca hukuk kuralları emredici ve yasaklayıcı nitelikte olabileceği gibi kişilerin iradesini tamamlayıcı ve yorumlayıcı nitelikte de olabilir.

Bir ülkede hukuk düzeni bir bütün oluşturmakla birlikte birbirinden farklı bölümleri de vardır.

Klasikleşmiş ayrıma göre bunlar kamu hukuku ve özel hukuktur.

**Kamu hukuku**, devletin organlarının oluşumunu, yetki ve görevlerini, kişilerin bu organlar karşısındaki hak ve yükümlülüklerini düzenleyen kurallardan oluşur.

**Özel hukuk** ise kişiler arasındaki hak ve yükümlülük ilişkilerini düzenleyen kurallardan oluşur.

Ayrıca kamu hukuku ve özel hukuk bölümleri çeşitli hukuk dallarını içerir. Başta anayasa hukuku olmak üzere uluslararası kamu hukuku, idare hukuku, ceza hukuku, icra hukuku, iflas hukuku ve kamu hukuku gibi hukuk dalları kamu hukuku bölümünü oluşturur. Buna karşılık medeni hukuk, borçlar hukuku, uluslararası özel hukuk ve ticaret hukuku gibi hukuk dalları da özel hukuk kapsamına girer. Karma nitelikte hukuk dalları arasında fikri hukuk, deniz hukuku, hava hukuku, iş hukuku ve toprak hukuku sayılabilir. Bu hukuk dallarını oluşturan hukuk kuralları bazı yönleriyle kamu hukukunun, bazı yönleriyle de özel hukukun özelliklerini taşırlar. Ayrıca önceleri idare hukuku dalı içerisinde yer alırken, kazandığı önem dolayısıyla giderek bağımsızlaşmaya başlayan maden ve petrol hukuku, ticaret hukukundan kopan bankalar hukuku ve uluslararası hukuktan ayrılarak farklı bir dal oluşturan uzay hukuku gibi yeni hukuk dalları da ortaya çıkmıştır.

## 1.6 Hukuk Kavramı

Hukuk, bir toplum içindeki kişilerin **birbirleri** ve **toplum** ile olan ilişkilerini düzenleyen, uyulması zorunlu, yani maddi yaptırımını bulunan kurallar bütünüdür.

Sosyal hayatın bir düzen içinde olması için kişilerin gerek birbirleriyle gerek toplumla olan ilişkilerinde uyacakları birtakım kuralların varlığı zorunludur. Kişiler sosyal hayattaki ilişkilerinde bu kuralların koymuş olduğu "emir" ve "yasaklar"a uygun biçimde davranmak zorundadırlar. Aksi halde, bir takım tepkilerle karşılaşılırlar. Bu tepkiye yaptırım (müeyyide) denir.

**Hukuk**, sosyal hayatı düzenleyen kurallardan sadece biridir. Diğer sosyal kuralları din, ahlak ve görgü kuralları olarak sayabiliriz.

- **Din kuralları**, yüce güç tarafından konulmuş ve peygamberler vasıtası ile kişilere ulaşılmış bulunan birtakım emir ve yasaklardan oluşan kurallardır. Yaptırımını manevidir. Kişiyi bu kurallara uymaya zorlayamayız.
- **Ahlâk kuralları**, sosyal hayatta gerek kişinin kendi nefesine karşı, gerekse kişilerin birbirlerine karşı nasıl davranması gerektiğini gösteren kurallardır. Bu kuralların yaptırımını da manevidir.
- **Görgü kuralları**, bir kimsenin belli bir olayda ne şekilde davranması gerektiğini gösteren manevi yaptırımlı sosyal kurallardır.

Hukuk kuralları, sosyal hayatta kişilerin birbirleri ile ve devletle olan ilişkilerini düzenleyen maddi yaptırımlı, yani devlet gücü ile desteklenmiş kurallar olduğu için diğer sosyal kurallardan ayrılmaktadır. Kişiler hukuk kurallarına uymak zorundadırlar. Oysaki diğer sosyal kurallar manevi yaptırıma sahip oldukları için bu kurallara uymak zorunlulukları bulunmamaktadır.

### 1.6.1 Hukuk Kurallarının Özelliği (*Hukukun Yaptırımı*)

Hukuk kuralları maddi yaptırımlı, yani uyulması zorunlu kurallardır. Hukuk kurallarına uymayanlar, diğer sosyal kurallardan farklı olarak birtakım maddi yaptırımlarla karşılaşılırlar. Bu maddi yaptırımlar bazen ceza biçiminde; bazen cebri icra, yani zorla yaptırma biçiminde; bazen verilen maddi veya manevi zararın ödetilmesi (tazminat) biçiminde ortaya çıkarlar.

Hukukun sistemi denilince, mahiyetleri ve özellikleri bakımından birbirlerinden çok farklı olan çeşitli ilişkileri düzenleyen hukuk kurallarının bir tertibe, bir düzene tabi tutulması anlaşılır. Böylece az çok birbirine benzeyen ilişkileri düzenlemekte olan hukuk kuralları bir isim altında bir araya toplanmış olur. Hukuk, "kamu" ve "özel" olmak üzere başlıca iki ana gruba ayrılmaktadır.

- **Kamu Hukuku**,  
Bir kişi ile devlet veya bir devlet ile diğer bir devlet arasındaki ilişkileri düzenleyen hukuk kurallarına "kamu hukuku" denir.
- **Özel Hukuk**  
Bir kişi ile diğer bir kişi arasındaki ilişkileri düzenleyen hukuk kurallarına "özel hukuk" denir;

## 1.6.2 Kamu Hukukunun Dalları

Kamu hukuku bir üst kavram olup çeşitli dallardan oluşmaktadır. Kamu hukukunun dalları:

- Anayasa Hukuku,
- İdare Hukuku
- Ceza Hukuku,
- Yargılama Hukuku,
- Devletler Umumi Hukuku,
- Vergi Hukuku ve
- İş Hukukundan ibarettir.

**Anayasa Hukuku**, devletin şeklini, yapısını, organlarının görev ve yetkilerini, vatandaşların temel hak ve ödevlerini düzenleyen hukuk kurallarının tümüdür.

**İdare Hukuku**, Devlet idaresinin örgüt ve işleyişini, kişilerin İdare ile olan ilişkilerini ve anlaşmazlıklarını ve kamu hizmetlerinin görülmesi gibi konuları düzenleyen hukuk kurallarının tümüdür.

**Ceza Hukuku**, suç teşkil eden eylem ve davranışların nelerden ibaret bulunduğunu, suç işleyenlere ne gibi cezaların verileceğini belirleyen hukuk kurallarından oluşmaktadır.

**Yargılama Hukuku**, hukuk ve ceza davalarının görülmesinde uyulacak yöntemleri belirleyen hukuk kurallarından oluşmaktadır. Türk yargı sistemi;

- Anayasa yargısı,
- İdari yargı,
- Askeri yargı ve
- Adli yargı

olmak üzere başlı dört yargı sistemi tanımaktadır.

**Devletler genel hukuku**, egemen devletlerin birbirleriyle olan devletlerarası ilişkilerini veya devletler ile uluslar arası kuruluşların birbirleriyle olan ilişkilerini düzenleyen hukuk dalıdır.

**Vergi Hukuku**, Devlet ile kişiler arasındaki mali ilişkileri düzenleyen hukuk kurallarından oluşmaktadır. Vergi hukukunun temel ilkelerinden birisi, vergide genellik ve adalet ilkesidir. Vergi hukukunda kanunilik esası geçerlidir.

**İş Hukuku**, işçi ile işveren arasındaki ilişkileri düzenleyen hukuk kurallarının tümünden oluşmaktadır.

### 1.6.3 Özel Hukukun Dalları

**Medeni Hukuk**, kişilerin toplum halinde yaşaması bakımından bir hüküm ve değer arz eden bütün eylem ve davranışlarını, işlemlerini ve ilişkilerini düzenleyen hukuk kurallarının tümüdür.

Medeni hukuk düzenlemekte olduğu ilişkilerin niteliğine göre, beş bölüme ayrılır. Bunlar,

- kişiler hukuku,
- aile hukuku,
- miras hukuku,
- eşya hukuku ve
- borçlar hukukudur.

**Ticaret hukuku**, kişiler arasındaki ticari ilişkilerin türlerini; şirket, kıymetli evrak, sigorta kavramlarını ve bunlara ilişkin örnekler türetebilmek üzere kişiler arasındaki "ticari ilişkileri" düzenleyen hukuk kurallarıdır.

Ticaret Hukuku ile medeni hukuk arasında çok sıkı bir bağ vardır. Medeni hukuk kişiler arasında günlük yaşamdaki ticari işletme ile ilgili olmayan ilişkileri, ticaret hukuku ise, ticari işletme ile ilgili olanları düzenler.

Ticaret hukuku,

- ✓ ticari işletme hukuku,
- ✓ şirketler hukuku,
- ✓ kıymetli evrak hukuku,
- ✓ deniz ticareti hukuku ve
- ✓ sigorta hukuku

olmak üzere beş bölüme ayrılır.

**Devletler Özel Hukuku**, çeşitli devletlere bağlı olan, aynı uyruklukta (tabiiyette) olmayan kişiler arasındaki özel hukuk ilişkilerine hangi devletin kanununun uygulanacağını ve kişilerle şeylerin uyrukluğunu düzenleyen hukuk kurallarından oluşur.

Devletler özel hukukunun düzenlediği ilişkiler daima bir yabancı unsur karışmıştır. Bu yabancı unsur "kişi" veya "yer" unsuru olabilir.



#### 1.6.4 Hakkın Tanımı ve Türleri

Hak, hukuk düzeni tarafından kişilere tanınmış olan yetkililerdir. Her hak mutlaka bir hukuk kuralına dayandığı gibi, her hakkın mutlaka bir sahibi de vardır.

Haklar, doğdukları hukuk kuralına göre "kamu hakları" ve "özel haklar" şeklinde bir ayırıma uğrarlar. Kamu hakları, kamu hukukundan doğan haklardır.

Kamu haklarını kendi aralarında "kişisel haklar", "sosyal ve ekonomik haklar" ve "siyasi haklar" olmak üzere üçe ayrılırlar. Özel haklar ise, özel hukuktan doğan haklar olup, mahiyetlerine, konularına, kullanılmalarına ve nihayet amaçlarına göre çeşitli türlere ayrılırlar. Bunlar içinde en önemli ayırım "mutlak haklar", "nisbi haklar" ayırımıdır.

Mutlak haklar, herkese karşı ileri sürülebildikleri halde, nisbi haklar ancak belli bir kişiye veya kişilere karşı ileri sürülebilirler.

Hakkın kazanılması, bir hakkın bir kişiye bağlanmasını, bir hak ile bir kişi arasında bir bağlantı kurulmasını ifade eder. Bir hakkın bir kişiye bağlanmasıyla hukuki olay ya hukuki fiil ya da hukuki işlem yollarıyla gerçekleşir.

Haklar biri 'aslen', diğeri 'devren' olmak üzere başlıca iki türlü kazanılır.

Bir hakkın aslen kazanılması demek, bir kimsenin o zamana kadar hiç kimseye ait olmayan bir hakkı kendi fiiliyle elde etmesi demektir.

Bir hakkın devren kazanılması ise, bir kimsenin o hakkı o zamana kadar sahibi bulunan kişiden elde etmesi demektir.

Hakkın kazanılmasında iyi niyetin de rolü vardır. İyi niyet, bir hak kazanılırken hakkın kazanılmasına engel olan bir hususun varlığı veya kazanma için gerekli bir unsurun yokluğu hakkında kişide mevcut, mazur görülebilen bir bilgisizlik veya yanlış bir bilgidir.

Hakkın kaybedilmesi, bir hakkın sahibinden ayrılması, onun elinden çıkması demektir. Hakkın kazanılmasında olduğu gibi, kaybedilmesinde de hukuki olaylar, hukuki fiiller ve hukuki işlemler rol oynar.

Bir hakka sahip bulunan kimse, için hakkın nasıl kullanılması gerektiği yolunda Medeni Kanunumuz genel bir kural getirmiştir ki, bu kural "dürüstlük kuralı" dır. Dürüstlük kuralı, bir hak sahibinin hakkını kullanırken veya bir borçlunun borcunu yerine getirirken iyi ve doğru hareket etmesi, yani dürüst, namuslu, akli başında, davranışının sonucunu bilen, orta zekalı her insanın benzer olaylarda izleyecek olduğu yolda hareket etmesi demektir.

Bir hak, sahibi tarafından iyiye kullanıldığı sürece hukuk düzeni tarafından korunur. Hak sahibi hakkını kötüye kullanırsa, hukuk düzeni onu korumaz. Hakkın kötüye kullanılması demek, bir hakkın dürüstlük kurallarına apaçık derecede aykırı surette ve özellikle amacı dışında kullanılmış olması ve bundan da başkalarının zarar görmüş veya zarar görme tehlikesiyle karşılaşmış bulunmaları demektir.

Hakkın korunması modern hukuk sistemlerinde devlet eliyle olmaktadır. Hak sahibi hakkının devlet eliyle korunması için dava açar.

Kuraldışı olarak haklar bazen bizzat sahipleri tarafından da korunur. Örneğin kendini koruma ve zorunluluk hali.

## 1.6.5 Yargı

Yargı yetkisi, Anayasamızdaki "yasama" ve "yürütme" yetkilerinin yanında yer alan üçüncü yetkidir.

Yargı yetkisi, Türk Milleti adına bağımsız mahkemelerce kullanılır.

Maddi anlamda yargı demek, hukuk kurallarının bağımsız mahkemeler tarafından belli bir olaya uygulanması faaliyetidir demektir.

Ülkemizdeki yargı türleri,

- Anayasa yargısı,
- İdari yargı,
- Askeri yargı ve
- Adli yargı (Adalet yargısı)

biçiminde bir ayırıma tabi tutulur.

**Anayasa yargısı**, Anayasa Mahkemesinin bu sıfatla baktığı işler ile Yüce Divan sıfatıyla gördüğü işlerdeki faaliyetleri kapsayan yargı türü veya koludur.

Anayasa Mahkemesi, kanunların, kanun hükmünde kararnamelerin ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün esas ve şekil bakımından, Anayasa değişikliklerinin sadece şekil bakımından Anayasaya uygunluğunu denetlediği gibi, Cumhurbaşkanını, Bakanlar Kurulu üyeleri ile yüksek yargı organlarının başkan ve üyelerini görevleriyle ilgili suçlardan dolayı Yüce Divan sıfatıyla yargılayan bir yüksek yargı organıdır.

**İdari yargı**, idari makamların idare hukuku alanındaki faaliyetleri dolayısıyla ortaya çıkan uyuşmazlıkların çözümlenmesini konu alan bir yargı türü veya koludur. İdari yargıyı, "Genel İdari Yargı" ve "Askeri İdari Yargı" olmak üzere ikiye ayırırız.

**Genel İdari Yargı** alanında, idare mahkemeleri, vergi mahkemeleri ve bölge idare mahkemelerinin yanında bir yüksek idare mahkemesi olan Danıştay yer alır. Danıştay, idari mahkemelerce verilen ve kanunun başka bir idari yargı merciine bırakmadığı karar ve hükümlerin son inceleme yeridir. Kanunla gösterilen belli davalara da ilk ve son derece mahkemesi olarak bakar.

**Askeri yargı**, askeri mahkemelerin askeri ceza hukuku alanındaki yargısal faaliyetleri ile asker kişileri ilgilendiren ve askeri hizmete ilişkin bulunan idari işlem ve eylemlerden doğan uyuşmazlıkların çözümlenmesindeki yargısal faaliyetler olarak tanımlanabilir. Askeri yargı, askeri mahkemeler ve disiplin mahkemeleri tarafından yürütülür. Askeri yargının, "Askeri ceza yargısı" ve "askeri idari yargı" olmak üzere iki türü vardır. Askeri ceza yargısı, askeri mahkemelerin askeri ceza hukuku alanındaki yargısal faaliyetleridir. İlk derece (hüküm) mahkemeleri olan askeri mahkemeler ve disiplin mahkemelerinin yanında kontrol mahkemesi olarak Askeri Yargıtay, askeri mahkemelerden verilen karar ve hükümlerin temyiz yoluyla son inceleme yeri olduğu kadar, belli davalara ilk ve son derece mahkemesi olarak da bakan bir yargı organıdır.

**Adli yargı**, diğer yargı türleri dışında kalan yargısal faaliyetleri, yani adliye mahkemeleri tarafından yürütülmekte olan yargısal faaliyetleri kapsayan yargı türüdür. Adli yargının "ceza yargısı" ve "medeni yargı" olmak üzere iki türü vardır.

- **Ceza yargısı**, ceza mahkemelerinin ceza hukuku alanındaki yargısal faaliyetlerini kapsar; Ceza yargısındaki ilk derece (hüküm) mahkemeleri,
  - sulh ceza,
  - asliye ceza ve
  - ağır ceza mahkemeleri;
- **Medeni yargı**, hukuk mahkemelerinin özel hukuk alanındaki yargısal faaliyetlerini kapsar. Medeni yargıdaki ilk derece (hüküm) mahkemeleri ise,
  - sulh hukuk ve
  - asliye hukuk (ve asliye ticaret) mahkemeleridir.

Adli yargıda yüksek mahkeme Yargıtay'dır. Yargıtay, adliye mahkemeleri tarafından verilen ve kanunun başka bir adli yargı merciine bırakmadığı karar ve hükümlerin son inceleme mercii olduğu kadar, belli davalara ilk ve son derece mahkemesi olarak bakan bir yargı organıdır.

## 2 HAVA HUKUKUNA GİRİŞ

Mülkiyet kavramında mevcut olan en-boy ve yükseklik, bir alanı ifade eder. Bir evin yüksekliği ölçülebilir ve mülkiyet kapsamı içerisinde anlaşılır bir boyuttur.

Tarla olarak ifade edilen mülkiyetin ise eni ve boyu önceliklidir. Buna tarlanın sınırları denir. Yükseklikten hiç bahsedilmez. Hele derinlik, çok özel durumlarda akla gelir. Hedef yatay boyutlardır. Hukuk açısından ise en-boy-yükseklik ve derinlik, doğru bir tanımlama olacaktır. Toprağınızdan maden-petrol çıkarabilirsiniz ama üzerinizden uçarak havanızı kirleten bu nesnelere nereye kadar müsaade edebileceksiniz? Yoksa üzerinizdeki hava sahası ya da yerin altındaki değerli maden sizin kontrolünüzde değil mi?

Eve ve tarlaya giriş-çıkış için kapı ve mülkiyet koruması için sınır kavramı mevcuttur. Hava sahaları için de sınır kavramı yaratılacak ve ortak kullanıma açılacaktır. Bireysel mülkiyet hakkı, Devletler Hukuku karşısında yenilmiş midir?

Uçan bir nesnenin bu üçüncü boyutu gündeme taşınması, mülk ve sınır ihlali olarak yaşama yeni bir boyut getirmesi kaçınılmazdır. Üzerimizden uçan bu nesne, benim rızam olmadan mülkümün üzerinden uçabilir, bana ve üçüncü kişilere zarar verebilir, eğer bir hükümranlık söz konusu ise, toprağı gibi hava sahasını da egemen olarak korumak isteyecektir devletler ama bir yere kadar.

Uzay kavramı işte burada devreye girmektedir. Meteorolojinin babası Fransız Meteorolog Leon Philippe Teisserenc de Bort (1855-1913) insanların çıkamadığı yükseklikler için ölçüm aletleri yerleştirilmiş insansız balonlar uçurmuştur. Bu yöntemle atmosfer sıcaklığının 11 km yüksekliğe kadar düzenli olarak düştüğünü, ulaşabildiği daha yükseklerde ise sıcaklığın sabit kaldığını tespit etmiştir. Yaptığı 200'den fazla deneyden sonra 1902 yılında atmosferi katlara bölüp, "troposphere" ve "stratosphere" isimlerini vermiştir. Daha sonra bu katmanlar, Atmosfer ile Uzay kavramlarının oluşmasında yararlı olacaktırlar.

Hava Hukuku kavramı, havadan yararlanma usul ve şeklini de kapsar. Azot, gübre yapımında, uçak lastiğini şişirmede kullanılan gaz olarak havanın büyük bir bölümünü teşkil eder. Telsiz yayınlarının iletiminde kullanıldığında da göremeyiz. Göz ile görülenler arasında elektrik, telefon ve data hattını sayabiliriz.

Bu nedenle Hukuk ve Havacılık diye ayırdığımız bu kavram çok geniş olan Hava Hukuku kapsamından, Hava Taşımacılığı sınırlarına indirgenerek konumuz içerisinde Havacılık Hukuku olarak anılacak ve hava taşıma işleri ile sınırlı olarak incelenecektir.

İnsanların barış içinde birlikte yaşamaları, hiç de öyle kolay olmamış ve olmayacak gibi de görünmekte.

Hukuk'un Havacılık Hukuku'na dönüşmesi oldukça meşakkatli olmuş ve bu süreç içerisindeki savaşlar, bu gelişmenin hızını kesememiştir.

## 2.1 Tarihsel gelişimi;

- 01 Tem 1875 GPU** Bern Antlaşması, İsviçre'nin Bern Kentinde 09.10.1874 tarihinde, Alman Posta Memuru Heinrich Von Stephan tarafından gündeme getirilmiş ve 22 ülkenin katılımı ile "General Postal Union" adı altında serbest posta dolaşımını sağlamak amacı ile imzalanmıştır. 9 Ekim Posta günü olarak halen kutlanmaktadır. Adı sonradan "UPU" olarak değişen "General Postal Union"a Türkiye, 01 Tem 1875'de katılmıştır. Bu birliğin amacı, posta dağıtım usul ve kurallarını Uluslararası bir seviyede yapabilmek ve postanın serbest dolaşımını sağlamaktır. Uluslararası posta trafiğindeki artış ve posta servisindeki uluslararası işbirliğinin artması ile adını UPU (Universal Postal Union) olarak değiştirdi. Şu an 191 üyesi bulunmaktadır.
- 09.09.1880** tarihinde Uluslararası İnsan Hakları Örgütü, Oxford'daki toplantı gündemine Havacılık konusunu ilave etti.
- 06.05.1889** tarihinde **İlk Uluslararası Havacılık Kongresi** Paris'de, Brazilya, Fransa, Büyük Britanya, Meksika, Rusya ve Amerika Birleşik Devletleri katılımları ile yapıldı (06-05/06-11). 12 senede 5 defa toplanacak bu ilk kongrede, Fransa Devriminin yüzüncü yılı nedeniyle, çok büyük etkinlikler yer aldı. Gustave Eiffel'in Kulesinin mimari yarışmada birinci seçilmesini de unutmamak gerek.
- 18 Mayıs 1899** Lahey'de toplanan ve özellikle uluslararası hukukun gelişmesine önemli katkıları olan konferansların ilkidir. Barış ve silahsızlanma konularını ele almak üzere 26 ülkenin katılımı ile yapılmıştır. bu konferansta kabul edilen üç sözleşme ve üç deklarasyon 31 temmuz 1899'da imzalanan sonuç bildirgesinde toplanmıştır.
- 15 Haziran 1907** yılında toplanan ikinci konferans ise 44 ülkenin katılımı ile gerçekleşmiştir. bu konferansta savaş hukuku konusunda çok önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu iki konferansın uluslararası hukuk açısından önemi şu noktalardadır:
- hukukun evrenselliği ve eşitliği
  - soyut hukuk konusunda ilk düzenlemeler
  - uluslararası hukukun yasallaştırılması
  - devletler arasındaki uyuşmazlıkların barışçı çözümü için komisyonlar ve örgütler kurulması
- Uluslararası hukuk, bu konferanslarla gelişimini sürdürmüş ve bir anlamda Sivil Havacılık Hukukunun oluşmasına yardımcı olmuştur.
- 28.03.1908**'de Leon Delagrange, tek kanatlı Voisin modeli uçağına yolcu olarak Henry Farmanı alarak ilk yolculu uçuşu Issy-les-Moulieaux'de gerçekleştirdi.
- 30.10.1908**'de Henry Farman, Camp de Chalons'dan Rheims'e (27 km.) 17 dak'da 95 k/s hızla uçarak, dünyada ilk açık arazi ve ilk şehirlerarası uçuşu gerçekleştirdi.
- 19.12.1908**'de dünyanın ilk havameydanı, "Port Aviation" adı altında Paris'in 19 km dışında açıldı.
- 25.07.1909**'da Louis Blériot güçlü rakipleri Hubert Latham ve Charles de Lambert arasından kendi yapımı Blériot XI modeli tek kanatlı uçağı ile Fransa-Les Baraques Calais'den yanan ayağına rağmen kalkarak, Dover kıyılarına erişmiş ve kötü hava şartlarına rağmen belirlenen yere sorunlu da olsa iniş yapmıştır. Bu yarış tümüyle 37 dakika sürmüştür.

Blériot, bu başarıdan cesaretle 1910 senesinde l'Aérobuz (İngilizcesi, Airbus) modelini yaratmış ve test pilotu Léon Lemartin, 7 yolcu uçurarak uçakla dünya yolcu taşıma rekoru kırmıştır.

**16.10.1909**'da Alman Kont Ferdinand Zepellin, dünyanın ilk ticari havayolunu kurdu. 1914'de bu balonlar, 172.535 km yol yapmış ve 34.028 yolcu taşımışlardı. 1936'da Atlantik aşırı ilk seferde Frankfurt-New Jersey 60 saatte, New Jersey-Frankfurt 50 saatte alındı. O senelerde balonla Atlantik aşırı 1.300 yolcu ve birkaç bin ton yük taşınmıştır.

**29.06.1910** Tüm bu hızlı ve teknolojik gelişmeler, Fransız Albert Roper'in temelinin attığı Uluslararası Havacılık Ulaştırma Konferansı'nın toplanmasına sebep olmuştur. Bu toplantılar, ICAO konferansının başlangıcıdır. Fransa'nın çağrısı ile, Dış İşleri Bakanlığı'nda Türkiye dahil 20 ülkenin katılımı ile yapıldı. Kurulan 4 komisyon, Ülke Kanunları, İdari ve Teknik, Gümrük ve Hava Ulaşımı üzerine idi. Hava Ulaşımı komisyonu 3 Ek üzerinde çalışıyordu: (18.05.1910-29.06.1910)

- a) Milliyet İşareti ve Kayıt
- b) Uçak Karakteristiği,
- c) Hava Trafik Kuralları.

**18.02.1911**'de Fransız Henri Pequet dünyada ilk Resmi Hava Posta uçuşunu Hindistan'da yapmıştır. 'Humber-Sommer' tipi uçakla altı bin mektup ve posta kartını, Allahabad'dan alarak sekiz km uzaklıktaki Naini'ye götürür.

**16.03.1911** . Faranborough'daki balon fabrikası müfettişi Mervyn O'Gorman tarafından İngiliz Ordusu için satın alınan Farman III model uçak için İngiltere'deki **ilk uçabilirlik sertifikası** 1910 senesinin ikinci yarısı için verilmiştir.

**28.06.1911**'de Dünyadaki **ilk Uçak Kiralama** yolu ile havayolu taşımacılığı, İngiliz Havacı Thomas Sopwith'in tamir edilen gözlüklerin New York'dan Philadelphia'ya ulaştırılması için New York'lu tüccar W.A.Burpee tarafından kiralanarak gerçekleşmiştir.

**28 Haziran 1911**'de yapılan sınavda en yüksek notu alan Süvari Yüzbaşı Fesa ile İstihkam Teğmen Yusuf Kenan Beyler, uçuş eğitimi için Temmuz 1911'de Fransa'daki Bleriot Fabrikası'nın uçuş okuluna gönderilmiştir. Süvari Yzb. Fesâ Evrensev ve İstihkâm Tğm. Yusuf Kenan Beyler, 21 Şubat 1912 yılında eğitimlerini tamamlayarak 780. ve 797. sıra no'lu Fransız havacılık diplomalarıyla, 1912 Nisan ayında İstanbul'a döndüler ve **Türk ordusunun ilk pilotları** oldular. Türk Hava Kuvvetleri' nin 1 numaralı savaş pilotu brövesine sahip olan ve Türk havacılık tarihine geçen bu pilot, Yüzbaşı Fesa Bey 'dir.

**05.11.1911**'de İtalya, Osmanlı İmparatorluğu'na savaş ilan edip **dünyanın ilk hava saldırısını** Yüzbaşı Piazza ile gerçekleştirdi. İmparatorluk sınırları içerisinde yer alan Trablusgarp'ı bombaladı. Bu saldırının sonucunda kişisel deneyimlerin ötesine geçemeyen havacılığın önemi devletçe anlaşıldı ve orduda havacı birliklerin oluşumu için resmi çalışmalar başlatıldı. İmparatorluk tarafından havacılık komisyonu kuruldu. 1912 yılında kurulan bu havacılık komisyonu, tayyare okulu ve ordu tayyare teşkilatı için devletten ödenek istedi, Avrupa'da incelemelerde bulundu. Alman, İngiliz ve Fransız eğitmen ve teknisyenlerle anlaşıldı. Yıl sonunda 4 eğitim, 10 keşif ve bombardıman uçağı hizmete hazır durumdaydı. Siyasi anlaşmazlıklar nedeniyle tayyare mektebi inşaatı durduruldu.

**1912**'de Mahmut Şevket Paşanın emriyle Ayastefonos (Yeşilköy) ile Safraköy (Sefaköy) arasında **ilk havameydanı yapıldı**. 700 metre genişliğinde ve 1500 metre uzunluğundaki çimlerle kaplı bu alanda, 16'şar metre yüksekliğinde iki de hangar bulunuyordu.

- 18.12.1912**'de Rolland Garros, tek bir uçuş ile **Avrupa ve Afrika kıtalarını birleştiren ilk havacıdır**. Blériot model tek kanatlı uçağı ile Fransa'nın güneyi Fréjus'den Tunus'da Bizerte'ye inmiştir. Akdenizi geçerken 285 km yol kat etmiştir.
- 15.01.1914**'de Amerikada Benoist Şirketi, St.Petersburg ile Tampa arasında, "Benoist XIV Uçan Bot" deniz uçağı ile **ilk tarifeli seferlerine** başlar.
- 12 Şubat 1914** tarihinde, İstanbul-Yeşilköy olarak bilinen Ayastefanos'ta kurulmuş olan Tayyare Mektebinden hareketle İstanbul-Kahire hava seferi sırasında Pilot Yüzbaşı Nuri ve Gözlemci Yüzbaşı İsmail Hakkı beylerin kullandığı Prens Celaledin adlı uçakla **Lefke-Bilecik** arasında **ilk posta taşınır**. Kahire yolunda Fethi Bey, Teberiyeye Gölü yakınlarında 27 Şubat 1914'te şehit olmuş, Nuri bey ise 11 Mart 1914'te Yafa'da şehit olmuştur. **14 Mart 1914**'de Şam'da Selahaddin Eyyubi Türbesi'ne gömüldüler. Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk şehitleridir. Bu ilk Hava Şehitlerinin anısına, İstanbul'un Fatih semtinde 1914 yılında bir anıt yapılmasına başlanmış ve anıt 1916 yılında bitirilerek törenle açılmıştır. Bu anıtın açılışında yapılan tören, aynı zamanda **14 Mart Türk Hava Şehitleri** için düzenlenmiş olan ilk anma günü olmuştur.
- 22 Mayıs 1916** tarihli 19 maddelik kanun Türkiye'de hava hukukuna ait ilk metin *Sefaini Hamiyeye ait Memaliki Memnun Nizamnamesi* sayılabilir. Yasak bölgelere ait olup askeri amaçlar için çıkarılmıştır. Bu kanun tamamen iptal edilmemiş olmakla beraber hükümleri 9 Eylül 1925 tarihli "Seyrüseferi havai talimatnamesi" ile büyük ölçüde değişikliğe uğramıştır.
- 22.07.1914**'de, Leeds-Bradford arası kısa sürede olsa da İngilizlerin **ilk tarifeli yolcu taşımacılığı**, yarımşar saatlik aralıklarla yapılmıştır.
- 06.02.1916**'da Alman Hava Yolları -Deutsche Luft Reederei- Berlin ve Weimar arası **ilk düzenli kargo taşımacılığına** başlar.
- 20.03.1916** Santiagao-Şili'de, ilk Pan-Amerikan Havacılık Konferansı toplanır. Konferansın amacı, ülke içi ve ülkeler arası Havacılık Hukuku yaratılması içindir.
- 05.02.1919**'da Alman Hava Yolları -Deutsche Luft Reederei- Berlin ve Weimar arası **düzenli yolcu taşımacılığına** başlar.
- 08.02.1919**'da Farman Kardeşler, M.Lucien Bossoutrot pilotluğunda F-60 Goliath model uçakları ile Toussus le Noble ile İngilterenin güneyindeki Kenley'e **askeri yolcu taşımaya** başlar.
- 28.08.1919**'da Uluslar arası Hava Trafik Birliği (**IATA**-International Air Traffic Association), Hollanda'nın Hague şehrinde kuruldu. Bu kuruluşta sadece Avrupalı ülkeler yer almaktaydı. 1939'da Pan-American'ın katılımı ile evrenselleşti ve 16 Nisan 1945 yılındaki Havana toplantısı ile bu gün ki halini aldı.
- 13.10.1919**'da **ilk defa Paris'de Hava Ulaşım Kuralları imzalandı**. Alınan kararların başında Havacılık Kuralları Uluslararası Komisyonu (International Commission on Air Navigation - **ICAN**) kurulması kararlaştırılmıştı. 1910 Paris konferansında temellerini attığı, sonradan ICAO adını alacak olan bu kurumun başına, Fransız Albert ROPER getirildi. ICAN çatısı altında Albert ROPER, 1922 ile 1946 seneleri arasında 12 Ek (Annex) geliştirdi. Bu konferansa 8 Ek ile katıldı.
- Annex A - Uçakların Sınıflandırılması, tanımlar ve Tanıtım İşaretleri
  - Annex B - Uçabilirlik Belgesi
  - Annex C - Kayıt Defterleri
  - Annex D - Hava Trafik Kuralları, işaretler ve ışıklandırma
  - Annex E - İşletecek Ekip
  - Annex F - Havacılık Haritaları ve Yer İşaretleri
  - Annex G - Meteorolojik Bilgilerin toplanması ve yayınlanması
  - Annex H - Gümrük

Hava Ulaştırma Sözleşmesi yirmi yedi devlet tarafından imzalanmış ve 11 Temmuz 1922'de yürürlüğe girmiştir.

Sözleşme'nin 1. maddesinde her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında "Mutlak ve Münhasır Egemenliği" prensip olarak belirtilmiştir.

**1923 Haziran**'ında ise Vecihi Hürkuş, Türk toprakları üzerine gerçekleştirdiği **ilk yolcu seferinde** Edirne - Caproni Breda arası dokuz yolcu taşıdı.

**10.02.1923**'de İngiltere Croydon'dan kalkan bir uçak, bu deneme uçuşunda radyo teması ile Paris Le Bourget meydanındaki gece ışıklandırmasını da kullanarak **ilk gece inişi** yaptı.

**20.03.1924** Santiago-Şili de 5.ci Pan-Amerikan Konferansında Ticari Havacılık kavramı ile Sivil Havacılık Kanun ve Kural çalışmaları yapıldı.

**28.04.1924**, 8.ci UPU Stocholm kongresinde, hava posta kavramı gündemlerine girdi.

**25 Ocak, 1925**'te Vecihi Hürkuş, **ilk Türk tayyaresini** üretti (1924 İzmir). İlk uçuşu gerçekleştirildi.

**16.02.1925**'de ATATÜRK'ün emriyle, daha sonra 1935 yılında Türk Hava Kurumu (THK) adını alacak olan, Türk Tayyare Cemiyeti (TTC) kuruldu.

**9 Eylül 1925** tarihli *Seyrüseferi Havai Talimatnamesi*, Lozan Antlaşmasınının 100. maddesi ile taahhüt edilmiş bir zorunluluğu yerine getirmek üzere ülkemizde kaleme alınan ikinci yasadır.

**"Madde 100** - Türkiye geçmişte yapmış olduğu antlaşma veya anlaşmazlıkları birleştirmeyi veya onları kabul etmeyi taahhüt eder:

Bu kanun hazırlanırken 13 Eylül 1919 tarihli Paris Hava Seyrüsefer Sözleşmesi esas alınmış ve hatta kanunun bazı maddeleri bu sözleşmeden alınmıştır. Bakanlar Kurulunca kabul edildiği için kararname mahiyetindedir ve daha çok hava kamu hukukuna ait hükümleri ihtiva etmektedir.

**27 Ekim - 06 Kasım 1925** Fransız Hükümetinin girişimi ile ilk defa **Özel Hava Hukuku Uluslararası Konferansı** düzenlendi. tarihleri arasında gerçekleşen toplantıda, Havayollarının Sorumlulukları incelendi, bu sorumluluklar çerçevesinde Özel Hukuk oluşturma çalışmaları yapıldı ve sonunda yapılan bir Protokol ile bu konulara çözüm getirmek için uzmanlardan oluşan bir komitenin oluşturulmasına ve Konferansın gözetiminde çalışmasına karar verildi. Kurulan komitenin adı Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, **C.I.T.E.J.A.** olarak belirlendi. 48 ülkeden katılan 77 delege, International Commission on Air Navigation (ICAN) Genel Sekreteri Dr.Albert ROPER'i bu Konferansın da başına getirdiler.

Bu konferansın gözetim ve denetiminde çalışan CITEJA komitesi, meydana getirilen 21 maddelik metni 6 Kasım 1925'te imzaladı. Çok önemli Özel Hava Hukuku kavramları geliştirmiş olup Konferans sonrası bu teklifler, bir sonraki Uluslararası Özel Hava Hukuku Konferansında kabul görecektir.

**26 Mayıs 1926 CITEJA** ilk toplantısını Paris'te 27 ülkenin katılımı ile gerçekleştirdi. Bu toplantıda dört komisyon kuruldu.

İlk komisyon

- 1- Uçağın Milliyeti
- 2- Havacılık Sicil Kayıtları
- 3- Sahibi, eş-sahibi, yapım ve transfer
- 4- Haklar, rehinler, tercih ve elkoyma.

2.nci komisyon

- 1- Hava Nakliyat sistemleri
- 2- Hava Taşıma Senetleri
- 3-Yolcu ve Kargo üzerinde taşıyıcının sorumlulukları
- 4- Kargo ve fazla ağırlıkların atılması



### 3.üncü komisyon

- 1- Sorumluluğun sınırları
- 2- Üçüncü şahıs zararlarına karşı sorumluluklar
- 3- Sigorta

### 4.üncü komisyon

- 1- Kazalarda personel sigortası
- 2- Yolcunun durumu
- 3- Kaptan ve personelinin hukuksal durumları
- 4- Uçakta işlenen suçlara uygulanacak kanun konuları üzerinde çalıştı.

**01.11.1926** Madrid'de İber-Amerikan Hava Ulaştırma Konferansı (Convenio Ibero Americano de Navigacion Aerea - ICANA) yapıldı. Tüm katılımcıların eşit oy hakkına sahip olduğu ve **üst uçuş hakkın ilk olarak tanındığı** konferanstır. 21 Avrupa, 1 Amerika Devleti imzalamıştır. Madrid Sözleşmesi'nin ana hatları Paris sözleşmesine benzemektedir.

**02-19 Mayıs 1927** Havacılıkta hiçbir şey kaçırmak istemeyen Amerika, 6 ay sonra Washington'da ICANA toplantısına ev sahipliği yapmak istedi. Yapılan bu toplantıda da 1919 Paris toplantısı kararları esas alındı.

**22 Mar-22 Nisan 1927** Rusya UPU'yu resmen toplayarak, ilk Uluslararası Hava Posta Kongresini yaptı.

**01.09.1927** tarihinde Rusya Posta Ofisi bu sefer resmi bir çağrı ile Hague-Hollanda toplantısı, 79 üye'den 35'inin katılımı ile yapıldı ve Havayolu Taşıyıcıları **ilk defa resmi posta taşıyıcısı** olarak kabul edildiler. Ayrıca bu toplantıda "Par Avion" damgası ve renginin de mavi olması karar altına alınmıştır. Hava yolu ile taşınmayan ama bu damgaya sahip postanın ise üzerinin çarpı ile işaretlenmesi alınan kararlardan biridir. Posta taşıma ücreti ilk defa bu toplantıda karar altına alındı (01-10 Eyl). (Metrik-Ton başına 6 Postal Altın Frank.)

**06.01.1928** Havana-Küba da 6.cı Pan-Amerikan Konferansı toplandı. Havana Konferansı, özellikle özel Ticari Uçuşlar için yarar sağladı. Ticari Havacılık Konferansı kuralları ilk defa burada imzalandı. Paris Konferanslarından sonra en önemli Havacılık Konferansıdır. (01-06/02-20)

**30.09.1929**'da bir füze motoruyla fırlatılan ilk uçak Fritz Von Opel yönetiminde 3 km uçtu.

**04-12 Ekim 1929** tarihinde Varşova'da ikinci Uluslar arası Özel Hava Hukuku Konferansı düzenlendi. 33 ülke temsilcilerinin Polonya'nın Varşova şehrindeki konferansda CITEJA'nın teklifinin kabul etmesi ile meşhur 1929 Varşova Anlaşması vücut buldu. CITEJA tarafından teklif edilen ve son haliyle Havayolu ile Milletlerarası Taşımalara İlişkin Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Anlaşma 23 ülke tarafından imzalandı. Amerika Birleşik Devletleri bu toplantıya katılmamış ama bir gözlemci göndermişti. Anlaşmanın başarısını görünce 15 Haziran 1934'de anlaşmayı imzaladı. Bu anlaşma, Havayolu Taşıyıcılarına hasar, gecikme ve kayıp karşısında Uluslararası sorumluluk ile sınırlı parasal ceza kavramlarını getirdi. Bu komisyonun asıl gerçekleşen en önemli başarısı, Uluslar arası Sivil Havacılık Kanunlarının yürürlüğe girmesi ile Havacılık Hukukunun resmi temellerinin atılmış olmasıdır.

**1927** yılında Türk Hava Kurumu, havacılık faaliyetlerinin dünya çapında gelişmesini sağlayan ve sportif havacılık konusunda uluslararası boyutta en üst düzeyde organ olan Uluslararası Havacılık Federasyonu'na (FAI) üyelik başvurusunda bulundu. 1929'da, tam üyeliğe Kabul edildi. Kurum, o günden beri ülkemizi, hava sporları konusunda, yurt içinde ve yurt dışında başarıyla temsil etmektedir.

**1930** Vecihi HÜRKUŞ, yıllık iznini 2 ay ücretsiz olarak uzatıp Kadıköy'de bir keresteci dükkânını kiralarak 3 ay içinde Türkiye'nin ikinci yerli (Vecihi K-XIV) uçağını inşa etmiştir. Vecihi HÜRKUŞ, İlk uçuşunu 16 Eylül 1930'da Kadıköy Fikirtepe'de büyük bir kalabalık ve basın topluluğu karşısında yapmıştır. Uçak iki kişilik, tek motorlu spor ve eğitim uçağıdır. Uçağı ile birlikte uçarak Ankara'ya dönmüş, Ankara üzerinde bir gösteri yapmış, Başbakan İsmet İnönü ve bazı komutanlar tarafından uçağı incelenerek tebrik edilmiş. Uçabilirlik sertifikası verilmesi için İktisat Bakanlığına müracaat ederek müsaade istemiş, 14 Ekim 1930'da, "Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığından gereken vesika verilmemiştir" cevabını almıştır.

**15-29 Mayıs 1933** tarihinde Roma'da düzenlenen **üçüncü Uluslar arası Özel Hava Hukuku Konferansı**, yeni gelişimlere de sahne oldu. Bunlar;

Yabancı bir uçağın, yerde üçüncü kişilere vereceğı zarar ile ilgili çeşitli kuralların birleştirilmesi için Konvansiyon,

Uçak Kaçırma Önleyici çeşitli kuralların birleştirilmesi için Konvansiyon.

Bu her iki Konvansiyon kararları, 29 Mayıs 1933'de 20 ülke tarafından imzalandı. Bu Konvansiyonların amacı, yerde hasar gören üçüncü şahısların sınırlı da olsa belirli limitlerde hasarları tazmin edilirken, bu sorumluluğı taşıyan Havayollarının da gelişmesine engel olmayacak şekilde kuralları uluslararası biçimde düzenlemektir.

Bu Konvansiyon ile ilk defa aksine bir yazılı belge olmaması durumunda "mal sahibi", var ise işletici sorumlu tutulmuş ama bu sorumluluk yine sınırlanarak havacılığın gelişmesini engellemesinin önüne geçilmiştir.

**20 Mayıs 1933** Hava hukukumuzla ilgili **ilk yayınlanan metin** Hava Yolları Devlet İşletme Teşkilâtı hakkındaki 20 Mayıs 1933 tarih ve 2186 sayılı kanundur.

Havayolları Devlet İşletme İdaresi (HDİİ), Türkiye'de sivil havayolları kurmak ve hava taşıma işleri yapmak üzere görevlendirildi.

**1933** yılında Posta idaresi ile hava yolları devlet işletme idaresi kapsamında 9 maddelik anlaşma, bir kararname ile kabul edilmiştir.

**25.09.1933** Montevideo-Uruguay da 7.ci Pan-Amerikan Konferansı toplandı. Bu toplantıda Uzman Komisyon fikri hayata geçirildi.

**12 Ekim 1933** Türkiye'de 2186 no'lu kanunla ilgili olarak tarihinde 55 maddelik "Hava yolları devlet işletme idaresi talimatnamesi" yayınlanmış ve bu talimatnamedeki yolcu ücretleri 12 Mayıs 1934 tarihli kararname ile değiştirilmiştir.

**1935** yılında 2744 sayılı kanunla 2186 no'lu kanunda bazı değişiklikler yapılmış ve Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Millî Savunma Bakanlığında alınarak Bayındırlık Bakanlığına bağlanmıştır. 2186 sayılı kanun seyrüsefere ait düzenleyici hükümleri ayrıca bir kanun ile tespit edilinceye kadar Devlet Demiryollarında tatbik edilen cezai hükümlerin devlet havayollarında da tatbik edileceğini kabul etmiştir.

**03.05.1935**'de Kongre kararıyla Türk Tayyare Cemiyet'in ismi "Türk Hava Kurumu" (THK) olarak değiştirildi. Yine aynı kongre kararıyla Atatürk'ün yıllar boyu her gittiği yerde konuşmalar yaparak gençliğe vermek istediğı havacılık aşkı, havacılık coşkusu, kısa sürede sonuca ulaştı ve Türkkuşu kuruldu. Gençler akın akın Türkkuşu'na koşmaya başladı. Kurum, vatan göklerine aralarında Atatürk'ün manevi kızı ve dünyanın ilk kadın savaş pilotu Sabiha GÖKÇEN'in de bulunduğu, birçok değerli elemanlar yetiştirdi.

**1936**'da "Hava yolları devlet işletme idaresi yolcu ve hamule tarifesi ve şartları" yayınlanmıştır. *Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü Teşkilât Kanunu* adını taşıyan 3 Haziran 1938 tarihli ve 3424 sayılı kanun 2186 ve 2744 sayılı kanunları ilga etmiştir (yürürlükten kaldırmıştır). Bu kanunda 3822, 4467 ve 5213 sayılı kanunlarla bazı değiştirme veya ilâveler yapılmıştır.

**05-27/06-01-1935** Bürüksel'de 23.cü ICAN toplantısı yapıldı.

**15.09.1937** Lima-Arjantin de **Teknik içerikli** Pan-Amerikan toplantısı yapıldı. Avrupa'dan da temsilcilerin katıldığı toplantıda, Daimi Amerikan Havacılık Komisyonu (Permanent American Aeronautical Commission-CAPA) kurulmasına ve burada resmi havacılık uzman ve teknisyenlerinin görev almasına, bu komisyonun da uluslararası genel ve özel havacılığın birleştirilmesi, kurallarının tesbiti, havacılık hakları, teknik konularda birliktelik ve işbirliği, ortak Ulusal-Uluslararası-Amerika Hava Sahalarının oluşturulması ve geliştirilmesi gibi görevler verdiler. Daha özgün bir deyişle, International Commission on Air Navigation ICAN ve Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens CITEJA gibi kuruluşların görevlerini birleştirdiler bir bakıma.

**19-30 Eylül 1938** tarihlerinde Roma'da **dördüncü Uluslararası Özel Hava Hukuku Konferansı** yapıldı. Bu konferansda şu konularda kararlar alındı;

Yabancı bir uçağın, yerde üçüncü kişilere vereceği zarar ile ilgili çeşitli kuralların birleştirilmesi için 29 Mayıs 1933'de imzalanan Konvansiyona ilave yapılması ve bu ilave ile sigortacıların güvence altına alınmasının sağlanması Konvansiyonu, Denizdeki bir uçağa yada bir uçağa Arama-Kurtarma yardımı sağlamak üzere mevcut çeşitli kuralların birleştirilmesi Konvansiyonu.

**24.12.1938** Lima-Arjantin'de 8.ci Pan-Amerikan Ticari Konferansı yapıldı ve bir sonraki konferansın Teknik ağırlıklı olması kararlaştırıldı.

**1940** yılına gelindiğinde ICAN anlaşmasına imza atanların sayısı 33 olmuştu ve ikinci dünya savaşı öncesi Avrupa için bu büyük bir başarı idi. Batı Avrupa da mevcut 50 hükümdar ülke olduğu göz önüne alınırsa, tüm dünyayı kapsayacak olan bir çalışmanın önemli aşamasını ifade etmektedir. Çünkü çok az bir süre sonra, kıtalar arası uçuşlar başlayacaktır.

**07.11.1944**'de Bu defa Amerika Birleşik Devletlerinin çağrısı ile Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı düzenlendi. Komisyon Kararları "Convention on International Civil Aviation" adı altında basıldı ve dağıtıldı. Bu kararların yürürlüğü, geliştirilmesi ve düzenlenmesi için International Technical Committee of Aerial Juridical Experts (CITEJA) gibi bir kuruluşa gerek vardı. Kurumun oluşması için Provisional International Civil Aviation Organisation - PICA0 çalışmaları başladı. Paris Konferansındaki kararlar temel alınarak, kuralların yaygınlaştırılması ve geliştirilmesi hedeflendi. Nihai Sened Mad.V ve VII, CITEJA'nın kapanıp çalışmalarının bu çatı altında devam ettirmesi dileği ve tavsiyesi mevcuttur.

**06.06.1945** senesinde Uluslararası Geçici Sivil Havacılık Anlaşması imzalanarak PICA0 kuruldu. Çalışmalara hızlı bir şekilde başlayan ve temelini CITEJA'nın oluşturduğu kurul, dünyadaki tüm geçmiş çalışmaları birleştirdi ve yapılanmaya başladı. (Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu-PICA0). İlk Ek'leri:

- a) Yer işaretleri de dahil olmak üzere muhabere sistemleri ve hava seyrüseferi yardımcı tesisatı;
- b) Hava limanları ve pist hususiyetleri;
- c) Uçuş kaideleri ve hava seyrüseferi kontrol usulleri;
- d) İşletme personeli ve teknisyen personele ait lisanslar;
- e) Hava nakil vasıtalarının havaya elverişliliği;
- f) Hava nakil vasıtalarının tescil ve alameti farikalari;
- g) Meteorolojik malümatın toplanması ve teatisi;
- h) Borda defterleri;
- i) Hava harita ve planları;
- j) Gümrük ve muhaceret usulleri;
- k) Tehlikede bulunan hava nakil vasıtaları ve kazaların tahkiki;

- 17.08.1945** tarihinde PICA0'ya Dr.Warner başkan ve Dr. Albert Roper Genel sekreter seçildiler. ICAN olarak ilk Annex'leri hazırlayan Dr.Albert Roper'in, Sivil Havacılık Kurallarının yaratılmasında olduğu gibi, ICAO'nun gelişmesinde de çok önemli rolü vardır. Kendisi, ICAO'nun babası olarak anılır.
- 20.03.1954** tarihinde 6382 sayılı Kanun ile Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" kuruldu.
- 29 Kasım / 16 Aralık 1955** tarihinde toplanan Avrupa ülkeleri arasındaki havacılık faaliyetlerini düzenleyen (European Civil Aviation Conference) **ECAC** Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın ülkemiz kurucu üyesidir. Strasbourg'da 1954 sonlarındaki ilk toplantının resmîyete dönüştüğü ECAC kurucuları arasında Türkiye vardır.
- 01 Mart 1977** tarih ve 2073 sayılı kanun ile Türkiye 12 Ekim 1929 tarihli VARŞOVA sözleşmesini imzalamıştır.
- 14.10.1983** tarihinde 2920 sayılı **Sivil Havacılık Kanunu** yürürlüğe girdi. Bu kanun ile ülkede özel havayolu şirketlerinin kurulmasına ve faaliyet göstermesine izin verilmiştir.
- 13 Aralık 1960** tarihinde **EUROCONTROL** adıyla bilinen "Avrupa Hava Seyrüsefer ve Uçuş Güvenliği Teşkilâtı", 6 Batı Avrupa ülkesi tarafından imzalanan ve 1 Mart 1963'te yürürlüğe giren Sözleşme çerçevesinde, halen aralarında ülkemizin de bulunduğu 37 üye ülkenin hava sahasında güvenli seyrüseferi sağlamak amacıyla faaliyete geçmiştir. EUROCONTROL'ü kuran Sözleşme ülkemiz tarafından 2.12.1988 tarihli ve 3504 sayılı Kanunla onaylanmış; buna göre Türkiye 1 Mart 1989 tarihinden itibaren anılan Teşkilata katılmıştır. Teşkilâtın temel görevleri, Avrupa coğrafyasında hava trafiğinin yönetimini ve hava trafik kontrol merkezlerinin işletilmesini sağlamak, sivil ve askerî unsurların birbiriyle uyumlu çalışabilmelerini temin etmek, hava seyrüsefer güvenliğini sağlamak, üst hava sahasındaki uçuş ve trafik ücretlerini üye ülkeler adına tahsil etmektir.
- 10.02.1972** tarihinde SHGM ilk defa SHD-T-43 Uçuş Teknisyenleri Lisans ve Sertifika Talimatı'nı yayınladı. Ardından 12.04.1972'de SHD-T-44 Uçuş Harekat Uzmanı (Dispatcher) Lisans Yönetmeliği yayımlandı. 1980'lerde 4, 1990'larda 2 olan bu tip yayınlar, 2000'li yılların sonuna doğru artış gösterdi.
- 01.01.1995** senesinde SHGM ilk teknik talimatını yayınladı. "SHT-25.253 Jant-Lastik Komponentleri İle İlgili Bakım Yetkisi talimatı".
- 1995** senesinde Türkiye **JAA** üyeliği için başvurdu. Ülkemizin Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğine (Joint Aviation Authorities-JAA) tam üyeliği 04 Nisan 2001 tarihinde kabul edildi. Bu çerçevede, sektörde hizmet veren tüm kurum ve kuruluşlar Avrupa Havacılık Kurallarını (Joint Aviation Regulations-JAR) uyguladı.
- 02 Eylül 2002**, 51.ci Yalta toplantısında, JAA'ın kapatılıp EASA'nın kurulmasına ilişkin ilk kararlar alındı.
- 28 Eylül 2003**'de EASA faaliyetine resmen başladı.
- 24 Haziran 2005** tarih ve 5372 nolu "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun" kabul edildi.
- 07 Temmuz 2005** tarihinde SHGM ilk genelgesini yayınladı. "Filoya Havaracı İlave Etme Usul ve Esasları".
- 26 Ağustos 2005**'de JAA-EASA geçiş süreci açıklandı.
- 18 Haziran 2008**'de Avrupa birliğine bağlı üyeler Kıbrıs Antlaşmasını tek taraflı iptal ettiler (JAA Kuruluş Sözleşmesi).
- 30 Haziran 2009**'da JAA resmen feshedildi.

## **2.2 Şu an içinde bulunduğumuz durum**

Türkiyenin Uluslar arası imza etmiş olduğu hukuk kuralları dizisinde en önemli yeri ICAO anlaşmaları almaktadır.

### 3 HAVACILIK HUKUKU KAVRAMI

Havacılık Hukuku, milyonlarca sayfadan oluşan, hedefi “ortak” hükümler çerçevesinde her yer ve şartta aynı sebep-sonuç ilişkisi içerisinde benzer ya da birbirinden farklı olmayan davranışların uluslar arası kurallar ile yönlendirilmiş davranış biçimlerinin yaratılmasını hedefleyen bir hukuktur.

Bu kurallar, en son 1944 senesinde ICAO sözleşmesini imzalamış olan devletlerin, bu sözleşme ile tavsiye ettiği kuralları aynen, kısmen ya da bazılarını uygulayacağını kendi ülkesinde kanun ile kabul ettiğini ilan etmesi ile geçerlilik kazanır.

Bu, şu anlama gelmektedir. ICAO yeni bir kural getirebilir. Devletler, hükümler haklarını kullanarak bu kuralın uygulanmasını, kısmen uygulanmasını ya da kuralın bazı kısımlarını kendi koyacağı kurallar çerçevesinde uygulayacağını ilan ederek, o ülkeye yapılacak uçuşlarda, bir sürpriz ile karşılaşılmasını sağlayacaktır.

ICAO tarafından oluşturulan kurallar, tüm dünya ülkeleri için yapılmakta ve tüm üye ülkeler, kuralların hangi şartlarda uygulanıp uygulanmayacağını ilan ile yükümlüdürler. Dünya ülkeleri arasında kıtalar, büyük farklılıklar göstermektedirler. Aynı kıta içerisinde, havacılık teknolojisine sahip ülkeler, havacılık sanayi ve sosyal yaşam açısından komşularına göre de büyük farklılıklar göstermektedirler. Bu ülkeler, hem kanun/kural yapımında hem de havacılık sanayinde ortaya koydukları gelişme ile kendi kural ve kanunlarını yapmak ve uygulamak açısından bir girişimde bulduklarında, ilk dikkat edecekleri husus, yapacakları yeni kural/kanun'un ICAO tavsiyelerine uygunluğu olacaktır.

Bölgesel ya da ulusal kurumlar, işte bu nedenle kurulmuşlardır. Bu kurumların kuruluş nedenleri genelde, ICAO'nun kendilerine göre yeterli olmadığına inandıkları “emniyet”, “teknik” ve “işletme” politikalarını geliştirip daha da güvenli yeni kurallar ile daha üst düzeyde hizmet vermek ve uluslararası ticari rekabette kendi konumlarını sağlamlaştırarak daha yükseklerle ulaşma amaçlarını ortaya koymalarından kaynaklanır.

Her ülke, ICAO şemsiyesi altında kendi kurallarını yapma özgürlüğünü ancak kendi ulusal kültür, kural ve kanunları çerçevesinde kullanacaktır.

Bir çok uluslararası kurumun kurucu üyesi olmasına ve bir çoğunun da asli üyesi olan Türkiye bu özgürlüğünü kullanırken nedense insana yatırım yapmayı hiç düşünmemiş ve havacılık tarihinde uluslararası platformda yaptığı öncülüğü kendi ülkesinde yapamamış ve kendi sivil havacılık kanunu ancak 13.10.1983 yılında, yani ilk kendi yaptığı uçaktan tam 58 sene sonra (25 Ocak. 1925) yapabilmıştır.

SHGM'nün Yeniden Yapılanması Hakkında Kanun ise ilk Türk uçağının yapımından tam 80 sene, ilk sivil havacılık kanundan ise tam 22 sene sonra çıkmıştır (10.11.2005).

### 3.1 Havacılık Hukuku Kavramında Meslek

Burada hedef, bu iki kelimedir. Hukuk ve Havacılık.

23 Temmuz 1846'da Darülfünun kurulması, hukuk alanında eğitimin ve mesleki altyapısının kurulması için atılan en önemli adımı oluşturmaktadır. Bu adım ile Hukuk eğitimi görenlerin çeşitli meslek grupları oluşmuş ve “meslek” kavramı konusunda hiçbir sıkıntı ile karşılaşılmamıştır.

Hukuk alanında meslek gruplarından “Avukat”, “Savcı”, “Hakim”, “Yargıç” gibi görev bölümleri oluşmuş ise de serbest çalışacak bir hukuk adamının önce “Baro”ya kayıtlı olması gerekmektedir. Bir meslek odasına kaydolmadan işyeri açabilmeniz de mümkün değil. Berber iseniz ve işyeri açacaksanız, yine kanunla korunursunuz. Mesleklerin kanun ile korunması budur.

Havacılık konusunda ise 2009 senesine gelindiğinde hala bir adım atılmadığının farkında olanların sayısı ise “yok” gibidir. Halen havacılık dalında kanunla korunan bir meslek dalından bahsedememekteyiz.

“**Havacılık**” kavramı, içerisinde bir “**meslek**” barındırmamaktadır.

Meslek kavramı içerisinde belirli özel bir konu hakkında çalışma yürüten ve bu çalışma sonucu “mesleğe katkı” yapan meslektaşına “**uzman**” denir. Meslek olmayınca, “**uzmanlık**” kavramı da oluşmayacaktır.

Uluslararası kanun ve kurallar, bu kavramları destekleyici yayınların nerede ise yarısını oluşturmaktadır. Doğal olarak insan, meslek ve uzman kavramını oluşturacak tek varlıktır.

Mevcut kural ve kavramların öğretilmesi, uygulaması ve geliştirmesi ancak “**meslektaş**” dayanışması ve araştırması ile mümkün olacaktır. Yine bu “mesleğin uzmanları” kural, yasa ve kanunların oluşması, gelişmesi ve uygulama kolaylıkları için yöntemler oluşturacak ve üye ülkelere tavsiyelerde bulunacaklardır.

Hukuk kavramı Türkiye’de oturmuş bir kavramdır. Meslek kavramı ise hala oluşmamış, oturmamış ve bir çok meslek kanunla korunmamış olarak sahipsizdir.

Havacılık Hukuku Türkiye için “mesleksiz” bir grubun bilgi, görgü ve anlayışına ihtiyaç duyan hukukçuların içinden çıkmaya çalıştığı dikenli bir yoldur.

TSHK Madde 13 – (Değişik: 23/1/2008-5728/428 md.)

Ulaştırma Bakanlığı, havacılık alanında uzmanlığı kabul edilmiş kişilerden seçilecek bir kurulu, kazanın sebeplerini araştırması için görevlendirir.

Bilirkişi olarak tayin edilen kişilerin eğitim gördükleri “meslek”lerinden önce “görev yaptıkları yer” önemli olmakta, “bu göreve atandı ise biliyor” mantığı ile sorumluluk devredilmekte, “meslek” kavramı olmayan yerde ise “uzmanlık” eğer görev ünvanında yazıyor ise, geçerli sayılmasında bir sakınca görülmemektedir.

Bir ülkede eğer **meslek** ve **uzman** mevcut değil ise o ülke, hiçbir konuda kendi ilgili iş kolu hukukunu yaratamayacak, kabul ettiği uluslararası hukuk kurallarını ulusal olarak özelleştiremeyecek, daha da kötüsü, kendi çıkarının nerede başlayıp nerede bittiğini bilemeyeceği için, hükümlerlik haklarını da kullanmakta zorlanıp belki de hiç kullanamayacaktır.

Bazı durumlarda ise, idari karar olarak nitelendirilecek bir yaptırım ile tepki alacak ve karşılığını daha ağır bir biçimde ödemeye de mahkum olabilecektir.

### 3.2 Havacılık Hukukunda Sorumluluklar

Havacılık Hukuku, uluslararası yükümlülükler şemsiyesi altında oluşur. Bu şemsiyenin altında bölgesel ve yöresel hukuk oluşacaktır ama asla kapsamı içerisinde olduğu şemsiyenin sınırını aşmadan.

Bu kapsamı şöyle tanımlayabiliriz;



Uluslararası Anlaşmalar

Bölgesel Anlaşmalar

Ulusal Yasalar

Yönetmelik ve Talimatlar

Şirketlerin Elkitapları

Bir havacılık işletmesinin mevcut usullere göre yazmak zorunda olduğu işletme kitabındaki hiçbir kural, o ülkedeki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kurallarına aykırı olamaz. Çünkü o ülke Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kuralları da kendi ulusal ülke kural ve kanunlarına aykırı olmayacaktır. Yine o ülkenin kendi ulusal ülke kural ve kanunları, üye olduğu bölgesel kurumların kural ve kanunlarına aykırı olmayacaktır, çünkü üye olduğu bölgesel kurumların kural ve kanunları, birlikte çalıştığı ICAO kural ve tavsiyelerine uygun olmak zorundadır.

Her türlü kabuledilebilir uyumsuzluk/uygunsuzluk, tüm üye ülkelere yazılı bildirilme zorunluluğunu ICAO, daha en başından kural olarak getirmiştir.

Hukuk, tanım olmadan işleyemez. Her tanım beraberinde kendi kurallarını yani hak ve hukukunu da birlikte getirir. Bu hak ve hukuk düzenlemesini ise bizler yaparız. Bu üç saç ayağı, sorunların oluşumuna, önlenmesine ve paylaşımına temel oluşturur.

#### Tanım – Kural - Düzen

Sorumluluklar doğmaz, zaten mevcuttur. Bu sorumluluğun sınırlarıdır belgelenmesi gereken. İşte bu nedenle ICAO tavsiyeleri, önce sorumlulukları tanımlayıp bunların dağıtımını esasını getirmektedir. Bu kural çok eski bir denizcilik kuralı olsa da, kavram olarak “gemi” hem denizde hem havada giden bir taşıma aracıdır. İngilizce “ship / air ship” ve “port / air port” (liman / havalimanı) tabirleri kendi sorumlulukları ile havacılığa geçmiş ve havacılık kurallarının temelini oluşturmuştur.

Bir geminin yol açtığı her türlü zarar ve ziyandan “sahibi” sorumludur. Asırlardan beri süregelen bu kural, önce sözlü sonra yazılı olarak sorumluluk devir ve paylaşımını gündeme getirmiş, Hava Gemisi için ise bu sorumlulukların paylaşımını gösterir bir “İşletme El Kitabı” yazılması kuralı esas alınmıştır.

Annex 6 ve bağlantılı olarak Doc 9376 - Preparation of an Operations Manual bu konu ile ilgili kuralların sadece ikisidir. Bölgesel ve yöresel kurallara, ulusal kuralları da katmamız gerekecek ve konunun ne kadar hayati öneme sahip olduğu böylece ortaya çıkacaktır.

### 3.3 Havacılık Hukukunda Sorumlular

Eğer bir sorumluluk var ise, mutlaka bir sorumlusu da olmalıdır.

Yetki, kendi içerisinde sorumluluk taşır. Sorumluluk verilen ya da alan kişi, bu sorumluluğu taşıyabilecek nitelik ve nicelikte olmak zorundadır. Havacılığın en açık ve kesin hükümlerinden biri de “sorumlu” kişilerin seçim ve tayinidir.

Hiçbir havacılık işinde vasıfsız işçi çalışamaz ve çalıştırılmaz. Başka bir deyişle, havacılık işinde yetkilendirilmemiş hiç bir kimse çalışamaz.

Bu yetkilendirme kuralları çerçevesinde yapılır ve belgelenir. Verilen belge, kişinin yetki ve sorumluluk sınırını belirler.

Bu, şu anlama gelir. Eğer havacılık sektöründe birine yetki verecek iseniz, o kişiyi usulüne göre önce seçecek, sonra havacılık hukuku açısından eğitecek, daha sonra mesleki kural eğitimi verecek ve en sonunda tüm bu eğitimi başarı ile tamamladığını gösterir yetkili kişilerce imzalanmış ve usulüne göre hazırlanmış belgeyi o kişi yada kişilere vereceksiniz.

Bu eğitimi verme ve belge hazırlama sorumluluğunu kullananlar için de aynı işlem yapılmış olmalı ve genelde tüm bu işlemler, yetkili Sivil Havacılık Otoritesi tarafından yetkilendirilmiş olmalıdır.

SHGM tarafından verilen bu yetki, ülke kanun ve kurallarına, dolayısıyla ulusal, yöresel ve bölgesel kurallara da uygun ve ICAO tavsiyeleri çerçevesinde verilmiş olmalıdır.

Uçak üreticileri de aynı usul ve kuralları çerçevesinde ürettikleri uçağa yeterlilik sertifikası almak zorundadırlar. Bu üreticilerin uymak zorunda oldukları kural ve kanunların nerede ise sınırı bulunmamaktadır. Ticari bir üretimin yanı sıra havacılık usul ve kurallarına uygun bir ürünün karşılaşıcağı sorunlar daha da karışıktır ve burada kişisel sorumluluğun yanında tasarım-üretim sorumluluğu da yer alacaktır.

Artık öyle bir teknoloji sınırına gelinmiştir ki, uçağın işletme el kitabında yazıldığı halde gerekeni yapmayan pilot ile böyle hataları göz önüne almayıp hataya neden olma suçu ile tasarımcılar da suçlanmaktadır.

Bu büyük teknolojik sanayi artık sadece sorumlu değil, sorumlular zinciri oluşturmaktadır. Çünkü hiçbir kaza, tek bir neden ile oluşmamaktadır ve oluşması nerede ise imkansızdır.

Bırakın bir seyahat planlamayı, daha seyahati düşünmeye başladığınız her bir an ve her bir adım, sizi birden fazla sorumluluk ile karşı karşıya getirecektir.

Düşüncenizi gerçekleştirmek için attığınız ilk adım ise, size yüklenen sorumlulukları öğrenmek olmalı. Evet, havacılık sahasında seyahat edecek iseniz, sizin de sorumluluklarınız olacaktır. Bu sorumluluklar zincirini öğrenmeli ve her adımınızda üzerinize düşen sorumluluk gereği davranışlarınızı ayarlamalısınız.

Görüleceği üzere, havacılık sanayinde hem taşıyanın hem de taşınanın sorumlulukları belgelenmiş ve yazılmış hiçbir şey kural ve kanun dışı kalmamıştır.



### 3.4 **Havacılık Hukukunda Sorumluluk ve Sorumlu ilişkisi**

Sorumluluk ile sorumlu ilişkileri, yine aynı ICAO şemsiyesi altında belirlenir, bölgesel ve yöresel kurum ve kuruluşların düzenlemeleri ile şekillenir ve en sonunda ulusal kanun ve kuralar ile yerinde uygulanır.

Burada “yer” tarifi önem kazanmaktadır. Bir ülkenin Sivil Havacılık Kanununda suç sayılan bir durum yada olgu, başka bir ülkede adli suç kapsamında ele alınabilir, başka bir ülkede ise suç kapsamına bile girmeyebilir. Bu durum, suç işleme eğilimi yada planı olanlara seçme hakkı tanıma anlamını da getirecektir.

Bu nedenle Sivil Havacılık Kanunu, bu bütünün son tamamlayıcı parçası durumundadır ve ulusal anlamda önemli olmakla beraber, uluslar arası anlamda da eşit ve hatta daha da çok öneme sahiptir.

Tüm bu ilişkiler yumağı, aslında toplumun yararına meydana getirilen kural ve kanunların oluşturduğu ulusal boyutun, daha da önemli olduğunun en güzel işaretidir.

**1.6-** Hukuk, bir toplum içindeki kişilerin **birbirleri** ve **toplum** ile olan ilişkilerini düzenleyen, uyulması zorunlu, yani maddi yaptırımını bulunan kurallar bütünüdür.

Toplumlar karşısında ise hukuk, iki tarafı keskin bir kılıç gibi olmalıdır. Toplumlar arası eşit şart ve durumda meydana gelecek olan bir olumsuzluğu giderirken yine toplumları eşit bir şekilde tatmin etmeli ve adil sonuçlar vermelidir.

Bu her şart ve durumda gerçekleşmesi pek mümkün olmayan bir eşitlik olgusu ise de, havacılık hukuku bu ülkünün peşinden koşmaktadır.

Ülke kanunları, ulusaldır. Uluslararası anlaşmalara imza koyan ülkeler, kendi kanunlarını ya değiştirirler ya da tavsiyeyi olduğu gibi kanunlaştırırlar. Bu iki şeklin yaratacağı muhtemel uyumsuzluğu giderecek olan ise, ulusal Sivil Havacılık Kanunu yapmak ve yürürlüğe koymak ile mümkün olabilir.

İşte o zaman evrensel boyutta bir hukuk ve kanun düzeni sağlanmış, Havacılık gibi müthiş gelişmesini devam ettirmekte olan bir evrensel olguda ileri bir adım atılmış olacaktır.

Atılan bu adımın yol aldığı mesafe ise, kapsadığı alan ile ölçülmektedir. Bu alan içerisine girecek olanlar ile dışarıda kalanlar, gelişmenin hızını ölçen en gerçekçi gösterge olmaktadır.

Kanunun kabulü sonrası en önemli adım, yürütme ve kontrol sistemlerinin kurulmasıdır. Bu tip özel sistemler sadece polis gücünden oluşmaz. Havacılık içerisindeki mesleklerin uzmanlarından oluşan kurullar, kimlerin nerede, ne zaman ve nasıl toplanıp, hangi usul ve kuralın nasıl uygulanacağı hususunda karar almaları gerektiğinin kararlaştırılması konusunda sorumlulukları dağıtırlar.

Bu toplantılar sonucu alınacak tavsiye kararları, yine kurullar ile ilgili devlet kuruluşları arasında görüşülerek gerekirse kanun teklifi haline de getirilebilir.

İşte Sivil Havacılık Kanunu, ulusal kanun ile uluslararası kanunu buluşturan en önemli köprüdür.

## 4 ULUSLARARASI ANLAŞMALAR

Devletlerin kararlaştırmış ve kabul etmiş oldukları prensip ve kaideleri hava seyrüseferinde uygulamak hususundaki ödevleri gibi Devletler hukuku karakterini taşıyan bu hükümler de, ya hava harbi hukukuna veyahut ta yabancı uçakların Türkiye’de ve Türk uçaklarının da Türkiye dışındaki münasebetlerini düzenleyen Milletlerarası kamu hukukuna (Milletlerarası idare hukukuna) veya Milletlerarası ulaştırma dolayısıyla havacılarla üçüncü kişiler arasındaki münasebetleri düzenleyen özel hukuka, yani devletler özel hukukuna doğrudan bağlantılı olabilir (Lahey, Chicago, Varşova ve Montreal antlaşmaları gibi.).

Hava yolu ile ulaştırma ticaret hukuku grubu; hava taşıtları üzerindeki mülkiyet ve rehin hakları medenî hukukun aynî haklar bölümü, hava taşıtları yüzünden gerek taşıtta ve gerek yerde bulunan insan ve eşyaya verilen zararlar borçlar hukukunun haksız fiiller bahsinde, cezayı mucip fiiller ceza hukuku, hava alanı üzerindeki egemenlik hakları ve Milletlerarası uçuşlar hakkındaki kaideler kamu hukuku, devletler hukuku ve idare hukuku içinde değerlendirilirler. Ancak bu takdirde aradaki birlik ve bağlılık kaybolur. Hava hukuku ile ilgili konuları bir bütün olarak incelemek ve hepsini Havacılık Hukuku başlığı altında toplayarak gözden geçirmek tek doğru yol olacaktır.

Bu derece çeşitli hükümlerden oluşan ve hukukun çeşitli konuları ile ilgili bulunmasına rağmen, Havacılık Hukuku’nda bir bütün olarak hakim olan belirgin ve denetleyici bir niteliği vardır ki oda onun Uluslararası uygulanıyor olmasıdır.

Sivil havacılık faaliyetlerinin ve teknolojisinin inanılmaz gelişimi nedeniyle, sivil havacılığın özel hukuku ilgilendiren alanlarında da yani Devletler Özel Hukuku’na bağlantılı Uluslararası Konvansiyonlarla hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemeler, ICAO ile sürekli gelişmiş ve devletler imzaları ile kabul ve sonra da kanun yolu ile uyguladıklarını ilan etmişlerdir.

Henüz kendi ülke Milli Havacılık Hukuku oluşturmamış ve bu konuda yerli kural ve kanuna sahip olmayan ülkeler, imza attıkları uluslararası hukuk kuralları dışında kalan konularda, mevcut kanun ve kuralları mevcut hukuka uydurmak ve mevcut olmayan hususlarda ise kıyas yolu ile karar vermek durumunda kalarak nereye gideceği belli olmayan gelişmelere yol hazırlamaktadırlar.

Hukuğun Havacılık dışındaki Uluslararası anlaşmaları konumuz dışında bırakırsak, Uluslararası Havacılık Hukuku alanında en önemli anlaşma ICAO sözleşmesi ile doğan yükümlülüklerimiz olacaktır.

İkili ya da çoklu anlaşmalar, bizim konumuz kapsamı içerisindedirler.

Bu yükümlülükleri, aşağıdaki konu başlıkları ile listeleyebiliriz;

#### **4.1 Uluslararası Havacılık Hukuku**

- 07 Aralık 1944, Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (Sözleşmesi).
- 07 Aralık 1944 Uluslararası Hava Transit Anlaşması.
- 07 Aralık 1944 Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması.
- 27 Nisan 1947, Montreal Mad.93 Protokolü.
- 14 Haziran 1954 Montreal, Mad.45 Protokolü.
- 15 Eylül 1962 Roma, Mad.48a Protokolü.
- 24 Eylül 1968 Buenos Aires, Protokolün Üç Lisan Protokolü.
- 30 Eylül 1977 Montreal, Son Madde Protokolü.
- 30 Eylül 1977 Montreal, Protokolün Dört Lisan Protokolü.
- 06 Ekim 1980 Montreal, Mad.83 tekrarı protokolü.
- 10 Mayıs 1984 Montreal, Mad.3 tekrarı Protokolü.
- 06 Ekim 1989 Montreal, Mad.56 Protokolü.
- 26 Ekim 1990 Montreal, Mad.50a Protokolü.
- 29 Eylül 1995 Montreal, Protokolün Beş Lisan Protokolü.
- 01 Ekim 1998 Montreal, Protokolün Altı Lisan Protokolü.

#### **4.2 Kamu Hukuku**

- 14 Eylül 1963 Tokyo, Uçak içerisinde meydana gelen saldırı ve çeşitli suçlara ilişkin Konvansiyon.
- 16 Aralık 1970 Hague, Uçak kaçırma eylemini bastırmak için Konvansiyon.
- 23 Eylül 1971 Montreal, Sivil Havacılık Güvenliğine yönelik tehditleri bastırmak için Konvansiyon.
- 24 Şubat 1988 Montreal, Uluslar arası Hizmet veren Havalimanlarındaki saldırıları bastırmak için Protokol.

#### **4.3 Özel Hukuk**

##### **Varşova Sistemi**

- 12 Ekim 1929 Varşova, Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Konvansiyonu.
- 28 Eylül 1955 Hague, Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesinin değişiklik Protokolü.
- 18 Eylül 1961 Guadalahara, Uluslararası taşımacılıkta yükümlü taşıyıcı dışında birinin taşımayı gerçekleştirmesi durumunun, Varşova Konvansiyonuna Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi anlaşmasına eklenmesi Konvansiyonu.
- 08 Mart 1971 Guatemala, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış ve 28 Eylül 1955 tarihinde Hague Protokolü ile değiştirilen Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Protokolünün yeniden düzenlenmesi hakkında Protokol.

25 Eylül 1975 Montreal, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Konvansiyonuna ek 1 no'lu Protokol.

25 Eylül 1975 Montreal, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış ve 28 Eylül 1955 tarihinde Hague Protokolü ile değiştirilen Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Protokolüne ek 2 no'lu Protokol.

25 Eylül 1975 Montreal, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış ve 28 Eylül 1955 tarihinde Hague ve 08 Mart 1971 Guatemala Protokolleri ile değiştirilen Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Protokolüne ek 3 no'lu Protokol.

25 Eylül 1975 Montreal, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış ve 28 Eylül 1955 tarihinde Hague Protokolü ile değiştirilen Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Protokolüne ek 4 no'lu Protokol.

28 Mayıs 1999 Montreal, Havayolu ile uluslararası taşımacılık için bazı kuralların birleştirilmesi Konvansiyonu.

#### **4.4 Özel Hukukun Diğer Kolları**

19 Haziran 1948Cenevre, Uçak Üzerindeki Hakların Uluslararası tanımı Konvansiyonu.

07 Ekim 1952Roma, Yabancı bir uçağın yerde üçüncü şahıslara verdiği zarar hakkında Konvansiyon.

23 Eylül 1978Montreal, Yabancı bir uçağın yerde üçüncü şahıslara verdiği zarar hakkındaki Konvansiyonda değişiklik Protokolü.

#### **4.5 İkili Anlaşmalar**

Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasını ICAO esas alarak Türkiye ile çeşitli hükümetler arasında ilk defa hava ulaştırmalarına dair iki taraflı anlaşmalar da imza edilmiştir.

İkili anlaşmalar, ülkelerin çıkarlarına göre yapılır, Yeri ve zamanı geldiğinde yapılır, değiştirilir ya da iptal edilir.

## 5 ULUSLARARASI HAVACILIK HUKUKUNU OLUŞTURAN KURUMLAR

### 5.1- ICAO Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (Sözleşmesi).

Birkaç saat içinde birbirinden değişik birçok ülkenin hava sahasını kullanmak durumunda olan hava araçları nedeniyle dünya ülkeleri, 1910 Paris konferansının açtığı yolun yararını ve zorunlu olduğunu görmüş ve oluşmuş bulunan diğer ilgili kuruluşlar ile tek bir çatı altında toplanmanın gerektiğine inanmışlardır.

Uluslararası sivil havacılığın emin ve düzenli bir şekilde gelişebilmesi ve sivil havacılık hizmetlerinin eşit imkanlar esası üzerine tescili ile sağlam ve ekonomik bir şekilde işletilebilmesi için bazı prensip ve düzenlemeler hususunda mutabık kalınması anlaşmanın ikinci kısmında yer alan 43.maddesi ile kısa adı olan ICAO (International Civil Aviation Organization) Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın kurulması (07.12.1944) hükme bağlanmış olup 44-66 maddeler ile ICAO'ya ilişkin esaslar düzenlenmiştir. Türkiye, 05.06.1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile kurucu üyedir. ICAO 4 Nisan 1947'de resmi olarak faaliyete geçmiş ve Kanada Hükümeti'nin daveti üzerine kuruluş merkezi için Montreal seçilmiştir.

Anlaşmalar yayın tarihi ile birlikte yürürlüğe girerler ama diğer ICAO yayınları, tümünden kabul edilme zorunluluğu taşımaz. Bir maddeden tutun birkaç maddeye kadar kabul edilmeyenler, kısmi kabul edilenler, kabul görüp uygulanmayanlar, tavsiye edilen şekil dışında yapılan uygulamalar gibi çok değişik düzeyde uygulama sahası bulabilir. Tüm bu farklılıklar, kanun olarak kabul ile birlikte ICAO'ya bildirilir ve ICAO tüm bu red, fark ve değişiklik maddelerini her ülke için tek tek yayınlar.

Şikago Konvansiyonu'nun 44. maddesinde belirtilen ICAO'nun amaçları aşağıda özetlenmiştir:

Bütün dünyada uluslar arası sivil havacılığın emin ve düzenli gelişmesini sağlamak,

Barışsever amaçlar için hava araçları gelişimi ve işletilmesini desteklemek,

Uluslar arası Sivil Havacılık için hava koridorları, havaalanları ve seyrüsefer kolaylıklarının gelişmesini sağlamak,

Dünya halkının emin, düzenli, yeterli ve ekonomik hava ulaşımına olan ihtiyacını karşılamak,

Makul olmayan rekabetin ekonomik bakımdan sebep vereceği israfı önlemek,

Taraf ülke haklarının tam olarak korunması ve ülkelerin her birine uluslar arası havayolu işletmeciliği konusunda uygun imkan sağlanması,

Taraf ülkeler arasında hiçbir fark gözetmemek,

Uluslar arası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini garanti altına almak,

Genel olarak, Uluslar arası Sivil Havacılığa ait tüm konuların gelişimini sağlamak.

According to the terms of the Convention, the Organization is made up of an Assembly, a Council of limited membership with various subordinate bodies and a Secretariat. The chief officers are the President of the Council and the Secretary General.

The Assembly, composed of representatives from all Contracting States, is the sovereign body of ICAO. It meets every three years, reviewing in detail the work of the Organization and setting policy for the coming years. It also votes a triennial budget.

The Council, the governing body which is elected by the Assembly for a three-year term, is composed of 36 States. The Assembly chooses the Council Member States under three headings: States of chief importance in air transport, States which make the largest contribution to the provision of facilities for air navigation, and States whose designation will ensure that all major areas of the world are represented.

As the governing body, the Council gives continuing direction to the work of ICAO. It is in the Council that Standards and Recommended Practices are adopted and incorporated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation. The Council is assisted by the Air Navigation Commission (technical matters), the Air Transport Committee (economic matters), the Committee on Joint Support of Air Navigation Services and the Finance Committee.

The Secretariat, headed by a Secretary General, is divided into five main divisions: the Air Navigation Bureau, the Air Transport Bureau, the Technical Co-operation Bureau, the Legal Bureau, and the Bureau of Administration and Services. In order that the work of the Secretariat shall reflect a truly international approach, professional personnel are recruited on a broad geographical basis.

Kongre maddeleri gereği Kuruluş bir Yönetim Kurulu, sınırlı sayıda üyelerle bir çok yardımcı bölümlerden oluşan Divan Kurulu ve Sekreterlik'ten oluşur. Başkanlar, Konseyin ve Genel Sekreterin Başkanlarıdır.

Tüm üye ülke temsilcilerinden oluşan Meclis, ICAO'nun egemen kurumudur. Her üç senede bir toplanır, kurumun çalışmalarını inceler ve gelecek senelerin politikalarını oluşturur. Ayrıca üç yıllık bütçeyi de oylar.

Üç yıllığına Meclis tarafından seçilen ve 36 Devlet temsilcisinden oluşan Konsey, bir yönetim birimidir. Meclis Konsey üyelerini şu üç başlık altında seçer: Hava taşımacılığında başı çeken Devletler, Hava Gezin ile ilgili tesis gereklerinde en büyük katkıyı yapan Devletler ve dünyanın başlıca bölgelerinin de temsil edilmiş olacağı Devletler.

Yönetim birimi olarak Konsey, ICAO çalışmalarına sürekli yön verir. Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamaları oluşturan ve Uluslararası Sivil Havacılık Konseyi anlaşmasına Ek olarak katan Uluslararası Sivil Havacılık Konseyi'dir. Konseye Hava Gezin Komisyonu (teknik konularda), Hava Gezin Hizmetlerinde Birleşik Destek Komisyonu ve Finans Komisyonu tarafından desteklenirler.

Sekreterlik, bir Genel Sekretere bağlı Hava Gezin Bürosu, Hava Taşımacılığı Bürosu, Teknik İşbirliği Bürosu, Hukuk Bürosu ve İdari Hizmetler Bürosu olarak beş bürodan oluşur. Genel Sekreterlik çok geniş bir coğrafik alanda iş gördüğünden, gerçek uluslar arası yaklaşım ve profesyonel kişiliği yansıtacaktır.

(<http://www.icao.int/icao/en/howworks.htm>)

## **HAVA ULAŞIM BÜROSU (Air Transport Bureau)**

ICAO Hava Ulaşım Bürosu Ekonomik konular ile Uçuş Emniyeti ile ilgili olmayan 2 adet Ek'le ilgili alanlarda çalışmalarını yürütmektedir. Bu Ekler, Ek 9 Kolaylaştırma ve Ek 17 Emniyet konularında yayınlanmışlardır. Bunlara ilave olarak, Hava Ulaşım Bürosunun faaliyetleri arasında, son zamanlarda güncel olarak gündemde bulunan Açık Semalar, Kod paylaşımı, Uçak kiralama, ikili anlaşmalar, stratejik Havayolu Birleşmeleri, Serbestleşme, Küreselleşme, internet ve elektronik biletleme, yerleştirme (slot), bilgisayar yer ayırma sistemleri, ekonomik planlama ve ücret/çıkar analizi gibi konular da yer almaktadır.

Ayrıca, hava aracı gürültü standartları, motor gürültü salınımları, ICAO faaliyetleri hakkında istatistiki bilgiler ve istatistiksel çalışmaları, uçak kaçırma olayları ile emniyet çalışmalarının önemi ve havacılığı kolaylaştırma işlemleri konuları da bu Büronun ilgi alanına girmektedir.

## **HAVA GEZİN BÜROSU (Air Navigation Bureau )**

ICAO Hava Gezin Komisyonu (ANC), her genel kurul sonrası, ICAO üyesi devletler tarafından aday gösterilen, gerekli havacılık teknik bilgisine haiz adaylar arasından Konsey tarafından belirlenen 15 ülke temsilcisinden oluşmaktadır. 3 Yıl süreyle görev yapan bu üyeler, çalışmalara kendi kişisel kapasiteleri ile katkıda bulunmakta olup, ülke temsili söz konusu değildir. ANC Başkanı, mevcut üyeler arasından 1 yıl süre için Konsey tarafından belirlenmekte olup, bu süre uzatılabilmektedir.

ANC'nin görevi, ICAO'nun tüm teknik çalışmalarını düzenleme, inceleme ve gerçekleştirmek olup, konulara göre karar verme yetkisine sahip olabilmektedir. Şikago Sözleşmesi Ekleri ve bölgesel plan değişiklikleri konsey tarafından onaylanmaktadır.

Şikago Sözleşmesi'nin 18 Ekinden, kolaylıklar (Ek 9) ile emniyet (Ek 17) konularında yayınlanan ikisi hariç, 16 Ek'in tamamı uçuş güvenlik konularında yayınlanmış olup, ANC'nin görev sahasına girmektedir.

## **TEKNİK İŞBİRLİĞİ BÜROSU (Technical Co-Operation Bureau)**

ICAO Teknik İşbirliği Bürosu hizmetleri:

### ***Trust Fund Projects :***

ICAO/UNDP işbirliği ile, ülkelerin kendi kaynakları veya diğer ülkelerden veya diğer ülkelerden ek kaynak kullanımıyla gerçekleştirilen projeler olup, Proje oluşumu ve projenin finansal yönetimi ICAO denetimindedir.

### ***Management Service Agreements (Hizmet Yönetimi Anlaşması):***

"Trust Fund" benzeri projeler olmakla birlikte proje ve finansman yönetimi daha esneklerdir.

### ***Civil Aviation Purchasing Service (Sivil Havacılık Satın Alma Hizmeti):***

Ülkeler adına sivil havacılık teçhizatı satın alınmaktadır. ICAO toptan alım sonucu daha iyi fiyatla mal temin edebilmektedir. Ayrıca, uluslararası satın alma işlemlerinin getirdiği süre kısalmaktadır. Ülkeler ICAO'ya satın alma işlemi için gereken miktarı vermekte, işin geri kalanını ICAO yapmaktadır.

## **HUKUK BÜROSU (Legal Affairs and External Relations Bureau)**

ICAO Hukuk Bürosu çalışmaları özetle:

ICAO yetki alanına giren konuların hukuki açıdan değerlendirilmesi,

Üye ülkelerin hukuk birimleriyle işbirliği kurulması,

Yeni kongre çalışmalarına katılmak,

Üye ülkelerin hükümlerlik haklarının belirlenmesi ve korunması,

Üye ülkeler tarafından ICAO standartlarına getirilen farklılıklar hakkında çalışmalar yapılması,

Her türlü hukuki çalışmalara katılmak,

Üye ülkelere yönelik olarak kılavuz belge hazırlanması.

## **İDARİ VE HİZMET BÜROSU (Bureau of Administration and Services)**

Aslında en ağır yük bu bürodadır. Çünkü kütüphan bu büronun yönetimindedir. Şu günlerde altı dilde yayın yapmak, hele teknik ve hukuksal açıdan bunu gerçekleştirmek hiç de öyle kolay değil.

Büronun sorumlulukları şöyle özetlenebilir:

İnsan Kaynakları Yönetimi.

Kongre ve Toplantı Organizasyonu

Kütüphane,

Lisan ve çeviri

Kayıtlar

İletişim

WEB

ICAO works in close co-operation with other members of the United Nations family such as the World Meteorological Organization, the International Telecommunication Union, the Universal Postal Union, the World Health Organization and the International Maritime Organization. Non-governmental organizations which also participate in ICAO's work include the International Air Transport Association, the Airports Council International, the International Federation of Air Line Pilots' Associations, and the International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations.

ICAO, Birleşmiş Milletler ailesinin diğer kuruluşları ile de işbirliği içerisindedir; Dünya Meteoroloji Kurumu, Uluslararası İletişim Birliği, Evrensel Posta Birliği, Dünya Sağlık Teşkilatı ve Uluslararası Denizcilik Kuruluşu gibi. ICAO, Devlet Kuruluşu olmayan kuruluşların çalışmalarına da katılmaktadır: Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği, Uluslararası Havameydanları Konseyi, Uluslararası Hava Yolu Pilotları Derneği ve Uçak Sahipleri ve Pilot Dernekleri gibi.

(<http://www.icao.int/icao/en/howworks.htm>)



## 5.2 SHGM - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

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

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

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

İleri teknoloji gerektiren ve sınır tanımaz özelliğe sahip havacılık endüstrisinde ülkemiz, uluslararası havacılık gelişmelerini yakından takip etmek ve çağın gereklerini yerine getirmek için çeşitli uluslararası teşkilatlara üye olmuştur. Uluslararası Sivil Havacılığın temelini oluşturan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması - Şikago Sözleşmesi"ne ülkemiz 1945 yılında taraf olmuş ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı-ICAO kurucu üyeleri arasında yer almıştır. Bunun dışında ülkemiz, hali hazırda uluslararası sivil havacılık kural ve gerekliliklerini belirleyen Avrupa Sivil Havacılık Konferansı - ECAC'a ve ECAC bünyesinde yer alan Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı - EUROCONTROL ile Havacılık Otoriteleri Birliği-JAA'e üye durumundadır. Havacılık faaliyetleri ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak sürdürülmektedir.

Alıntı: (<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=tarihce>)

## ÜYESİ OLDUĞUMUZ ULUSLARARASI KURULUŞLAR:



ICAO Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı  
(International Civil Aviation Organization - ICAO)



ECAC Avrupa Sivil Havacılık Konferansı  
(European Civil Aviation Conference - ECAC)



EUROCONTROL Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı  
(European Organisation for the Safety of Air Navigation -  
EUROCONTROL)



Havacılık Çalışma Grubu Başkanlığı  
(Developing Eight - D-8)



EASA (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı)

Alıntı: (<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=uluslararasıKuruluslar>)

### EASA (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı)

AB üyesi olmayan ECAC üyesi ülkelerin JAA'nın kapatılarak yetkilerinin EASA'ya devredilmesinin ardından herhangi bir olumsuzluk yaşanmaması için bir anlaşma (working arrangement) imzalandı.

EASA ile ilişkilerin hukuki bir zemine oturtulması amacıyla Türkiye'nin yoğun girişimleri sonunda imzalanan anlaşma ile, ülkemiz Avrupa'da sivil havacılık alanında gerçekleştirilmesi planlanan tüm değişikliklerden önceden haberdar edilme, EASA'nın kural koyma faaliyetleri kapsamında oluşturacağı tüm çalışma gruplarına eşit haklarla katılım sağlama ve EASA'nın Yönetim Kurulundan sonra en önemli organı olan AGNA'da (Ulusal Otoriteler Danışma Kurulu) temsil edilme hakkını kazandı.

Askeri konuların tamamen kapsam dışında bırakıldığı söz konusu anlaşma uyarınca, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü AB sivil havacılık mevzuatını otomatikman ve aynen kabul etme yükümlülüğü olmadan, yani kural koyma konusundaki yetkisini AB'ye devretmeden ve imzalamış olduğu diğer işbirliği anlaşmalarındaki haklara ve yükümlülüklerine herhangi bir kısıtlama gelmeksizin EASA ile ilişkilerini sürdürebilecek. Bu anlaşma kapsamında ayrıca SHGM denetçileri, EASA'nın Avrupa'da gerçekleştireceği denetimlere katılma hakkını elde etti. Bu anlaşma ile Ar-Ge ve uçuş emniyeti alanındaki AB programları çerçevesinde EASA ile SHGM arasında işbirliği yapılmasına imkan tanındı.

İşbirliği anlaşmasında sertifikaların tanınması konusunda EASA Akreditasyon sürecinin bir benzeri öngörüldü. Bir başka deyişle bakım, eğitim, operasyon (Hava Taşıma İşletme Ruhsatları) alanında düzenlenen sertifikalar hususundaki ilgili standardizasyon denetimlerinde başarılı olunması halinde SHGM'nin yaptığı denetim bulguları esas alınarak EASA tarafından yayınlanacak ve tüm EASA üyesi ve EASA ile anlaşması bulunan devletler tarafından tanınacak.

Alıntı: (<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=uluslararasıKuruluslar&id=3>)

## AVRUPA BİRLİĞİ KAPSAMINDA İLİŞKİLER

### SEI Mali Kaynağı Çerçevesinde Kabul Edilen AB Havacılık Politikaları ve Dış İlişkileri Alanında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Kapasitesinin Artırılması Projesi Bilgi Notu

<b>Projenin Adı</b>	AB Havacılık Politikaları ve Dış İlişkileri Alanında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Kapasitesinin Artırılması Projesi
<b>Projenin Süresi (İndikatif)</b>	2 ay
<b>Projenin Bütçesi (İndikatif)</b>	120.000 Avro
<b>Projenin Amacı</b>	<p>Proje, 5431 sayılı Kanun ile yeniden yapılanma sürecine giren ve 01 Ocak 2007 tarihinde mali özerkliğe kavuşan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün AB'ye uyum çabalarının desteklenmesi amacıyla hazırlanmıştır.</p> <p>Yeni personel alımları ile idari yapısını güçlendiren Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün, AB Havacılık Politikaları konusundaki bilgilerinin artırılarak, özellikle Yatay Havacılık Anlaşması ve Tek Avrupa Hava Sahası gibi zorlu müzakere başlıklarına hazırlanmaları da projenin amaçları arasında yer almaktadır.</p>
<b>Proje Kapsamında Gerçekleştirilecek Faaliyetler</b>	<p>Proje kapsamında, AB Havacılık Politikası ve alt bileşenleri bazında eğitimler düzenlenmesi planlanmaktadır. Aşağıda yazılı konularda teorik eğitimler düzenlenmesi öngörülmektedir:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Genel Olarak AB Sivil Havacılık Politikası</li><li>➤ AB Havacılık Emniyeti Politikası ve EASA</li><li>➤ Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi</li><li>➤ Sivil Havacılık Sektörü ve Çevrenin Korunması</li><li>➤ AB Dış Havacılık Politikası</li></ul> <p>Düzenlenecek teorik eğitimlerin ardından üye ülkelerdeki yapıların yerinde görülmesi amacıyla çalışma ziyaretleri yapılması da planlanmaktadır. Çalışma ziyareti gerçekleştirilecek ülkelerin en iyi uygulama örnekleri olması öngörülmüştür.</p>

<sup>1</sup> Kurumların proje hazırlama ve müktesebat uyum çalışmalarına yönelik kısa dönemli teknik destek ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla, "AB Entegrasyon Sürecinin Desteklenmesi Faaliyetleri" (Support Activities to Strengthen the European Integration Process - SEI) isimli finansman projesi 2002 yılından bu yana yıllık AB Katılım Öncesi Mali Yardım Programlarına dahil edilmektedir. SEI Kaynağı öncelikle müktesebat uyum ve uygulama yükümlülüğü olan kamu kurum ve kuruluşlarının çalışmalarını için kullanılmaktadır.

## BÖLGESEL İŞBİRLİĞİ

### 1 - TRACECA Ülkeleri SHGM:

(Üye ülkeler: Azerbaycan, Ermenistan, Bulgaristan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Ukrayna, Romanya, Tacikistan)

Üye Ülke Sivil Havacılık Otoriteleri ve Türk sektör temsilcileri, sivil havacılık ile ilgili konularda Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru TRACECA ile ilgili bölgesel işbirliğinin tesis edilmesi ve geliştirilmesi amacıyla kurulmuştur.

### 2 - Akdeniz Ülkeleri SHGM:

(Katılımcı ülkeler: Tunus, Ürdün, Cezayir, Fas, KKTC, Libya, Lübnan, Mısır, Suriye, Türkiye)

Akdeniz Ülkeleri Sivil Havacılık Genel Müdürleri Toplantısı ile; Akdeniz ülkeleri sivil havacılık otoriteleri ilk kez bir araya gelmiştir. Söz konusu toplantıya Tunus, Libya, Suriye, Cezayir ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Sivil Havacılık Genel Müdürleri katılım sağlamıştır.

### 3 - D8 Ülkeleri SHGM:

(Üye ülkeler: Endonezya, Malezya, İran, Nijerya, Bangladeş, Mısır, Pakistan)

D-8 üyesi ülkeler 900 Milyon gibi büyük bir nüfusa sahiptir. Her yıl 250 Milyon yolcu bu ülkelerden turistik, hac-umre ziyaretleri, ticaret gibi nedenlerle uçuş gerçekleştirmektedirler. Bu uçuşların ekonomik değeri 200 Milyar dolar gibi rakamlarla ifade edilmektedir.

D-8 Örgütü 15 Haziran 1997 yılında kurulmuştur. 8-10 Eylül 2007 tarihinde 2. toplantı, İran İsfahan'da gerçekleştirildi. İmzalanan Mutabakat Zaptı ile D-8 ülkelerinin işbirliği alanlarına sivil havacılık da dahil edilmiştir.

## ANLAŞMALAR

### **MEVCUT ANLAŞMALAR:**

1 ABD	32 HONG KONG	63 MISIR
2 AFGANİSTAN	33 IRAK	64 MOĞOLİSTAN
3 ALMANYA	34 İNGİLTERE	65 MOLDOVA
4 ARJANTİN	35 İRAN	66 NİJERYA
5 ARNAVUTLUK	36 İRLANDA	67 NORVEÇ
6 AVUSTRALYA	37 İSPANYA	68 ÖZBEKİSTAN
7 AVUSTURYA	38 İSRAİL	69 PAKİSTAN
8 AZERBAJCAN	39 İSVEÇ	70 POLONYA
9 B.A.E.	40 İSVİÇRE	71 PORTEKİZ
10 BAHREYN	41 İTALYA	72 ROMANYA
11 BANGLADEŞ	42 İZLANDA	73 RUSYA FED.
12 BELARUS	43 JAPONYA	74 SENEGAL
13 BELÇİKA	44 KAMERUN	75 SİRBİSTAN
14 BOSNA HERSEK	45 KANADA	76 SİNGAPUR
15 BREZİLYA	46 KATAR	77 SLOVAKYA
16 BULGARİSTAN	47 KAZAKİSTAN	78 SLOVENYA
17 CEZAYİR	48 KENYA	79 SRİ LANKA
18 ÇEK CUMHURİYETİ	49 KIRGIZİSTAN	80 SUDAN
19 ÇİN HALK CUM.	50 KKTC	81 SURİYE
20 DANİMARKA	51 KORE	82 SUUDİ ARABİSTAN
21 ENDONEZYA	52 KUVEYT	83 TACİKİSTAN
22 ESTONYA	53 KÜBA	84 TAYLAND
23 ETİYOPYA	54 LETONYA	85 TUNUS
24 FAS	55 LİBYA	86 TÜRKMENİSTAN
25 FİNLANDİYA	56 LİTVANYA	87 UKRAYNA
26 FRANSA	57 LÜBNAN	88 UMMAN
27 GÜNEY AFRİKA	58 LÜKSEMBURG	89 ÜRDÜN
28 GÜRCİSTAN	59 MACARİSTAN	90 VİETNAM
29 HIRVATİSTAN	60 MAKEDONYA	91 YEMEN
30 HİNDİSTAN	61 MALEZYA	92 YENİ ZELANDA
31 HOLLANDA	62 MALTA	93 YUNANİSTAN
94 MALİ	95 GAMBİYA	96 SOMALİ
97 KOMORLAR BİRLİĞİ		

## ÇOKLU TAYİN

S.NO	ÜLKE	ANLAŞMA TARİHİ	TAYİN ŞEKLİ
1	ABD	7 Kasım 1990	ÇOKLU
2	ALMANYA	5 Temmuz 1957	ÇOKLU
3	ARJANTİN	17 Mayıs 2005 (parafe)	ÇOKLU
4	ARNAVUTLUK	26 Mayıs 2003	ÇOKLU
5	AVUSTRALYA	30 Kasım 2006	ÇOKLU
6	AVUSTURYA	31 Ekim 1967	ÇOKLU
7	AZERBAYCAN	2 Mayıs 1992	ÇOKLU
8	B.A.E.	21 Ekim 1986	ÇOKLU
9	BAHREYN	29 Eylül 1987	ÇOKLU
10	BANGLADEŞ	25 Mart 1997	ÇOKLU
11	BELARUS	8 Ağustos 1995	ÇOKLU
12	BELÇİKA	28 Nisan 1972	ÇOKLU
13	BOSNA HERSEK	28 Kasım 1995	ÇOKLU
14	BREZİLYA	21 Eylül 1950	ÇOKLU
15	BULGARİSTAN	18 Nisan 1966	ÇOKLU
16	DANİMARKA	13 Kasım 1970	ÇOKLU
17	FRANSA	12 Ekim 1946	ÇOKLU
18	GÜNEY AFRİKA	23 Ocak 1998	ÇOKLU
19	GÜRCİSTAN	30 Temmuz 1992	ÇOKLU
20	HIRVATİSTAN	12 Nisan 1994	ÇOKLU
21	HİNDİSTAN	10 Nisan 1986	ÇOKLU
22	HOLLANDA	17 Eylül 1971	ÇOKLU
23	HONKONG	2 Nisan 1998	ÇOKLU
24	IRAK	30 Haziran 1947	ÇOKLU
25	İSRAİL	5 Şubat 1951	ÇOKLU
26	İNGİLTERE	12 Şubat 1946	ÇOKLU
27	İSVEÇ	13 Kasım 1970	ÇOKLU
28	İSVİÇRE	16 Şubat 1949	ÇOKLU
29	İTALYA	25 Kasım 1949	ÇOKLU
30	JAPONYA	8 Mart 1989	ÇOKLU
31	KAMERUN	26 Nisan 2007	ÇOKLU
32	KAZAKİSTAN	1 Mayıs 1992	ÇOKLU
33	KATAR	3 Mayıs 1990	ÇOKLU
34	KENYA	2 Şubat 2005 ( parafe)	ÇOKLU
35	KKTC	19 Eylül 2002	ÇOKLU
36	KUVEYT	19 Nisan 2007	ÇOKLU

S.NO	ÜLKE	ANLAŞMA TARİHİ	TAYİN ŞEKLİ
37	KÜBA	29 Temmuz 1993	ÇOKLU
38	LETONYA	15 Eylül 1995	ÇOKLU
39	LÜBNAN	27 Nisan 2004	ÇOKLU
40	LÜKSEMBURG	12 Ekim 1988	ÇOKLU
41	MACARİSTAN	28 Haziran 1966	ÇOKLU
42	MAKEDONYA	9 Aralık 1994	ÇOKLU
43	MISIR	20 Nisan 1950	ÇOKLU
44	MOĞOLİSTAN	9 Şubat 1995	ÇOKLU
45	NORVEÇ	13 Kasım 1970	ÇOKLU
46	ÖZBEKİSTAN	12 Mayıs 1992	ÇOKLU
47	POLONYA	25 Ağustos 1967	ÇOKLU
48	PORTEKİZ	13 Mart 1992	ÇOKLU
49	ROMANYA	2 Mayıs 1966	ÇOKLU
50	SİRBİSTAN KARADAĞ	17 Haziran 2003	ÇOKLU
51	SLOVAKYA C.	2 Nisan 1997	ÇOKLU
52	SLOVENYA	3 Nisan 1997	ÇOKLU
53	SENEGAL	26 Haziran 2007	ÇOKLU
54	SRİLANKA	8 Şubat 2008	ÇOKLU
55	SURİYE	6 Temmuz 1949	ÇOKLU
56	SUUDİ ARABİSTAN	12 Haziran 1968	ÇOKLU
57	TACİKİSTAN	10 Eylül 1995	ÇOKLU
58	TUNUS	7 Mayıs 1982	ÇOKLU
59	TÜRKMENİSTAN	12 Mayıs 1992	ÇOKLU
60	UKRAYNA	27 Kasım 1996	ÇOKLU
61	ÜRDÜN	7 Mayıs 1948	ÇOKLU
62	YEMEN	26 Nisan 1985	ÇOKLU
63	YUNANİSTAN	22 Temmuz 1947	ÇOKLU
64	YENİ ZELANDA	28 Mayıs 2008	ÇOKLU
65	KANADA	13 Mart 2009	ÇOKLU
66	VİYETNAM	17 Mart 2009	ÇOKLU
67	ÇİN	25 Mart 2009	ÇOKLU
68	İZLANDA	26 Mayıs 2009	ÇOKLU
69	MALİ	17 HAZİRAN 2009	ÇOKLU
70	GAMBİYA	17 HAZİRAN 2009	ÇOKLU
71	SOMALİ	17 HAZİRAN 2009	ÇOKLU
72	KOMORLAR BİRLİĞİ	17 HAZİRAN 2009	ÇOKLU

## TEKLİ TAYİN

S.NO	ÜLKE	ANLAŞMA TARİHİ	TAYİN ŞEKLİ
1	AFGANİSTAN	8 Şubat 1958	TEKLİ
2	CEZAYİR	19 Haziran 1986	TEKLİ
3	ÇEK CUMHURİYETİ	5 Mart 1947	TEKLİ
4	ENDONEZYA	18 Şubat 1993	TEKLİ
5	ESTONYA	7 Aralık 1944	TEKLİ
6	ETYOPYA	13 Ocak 2005	TEKLİ
7	FAS	24 Eylül 1985	TEKLİ
8	FİNLANDİYA	27 Aralık 1974	TEKLİ
9	İRAN	20 Ekim 1982	TEKLİ
10	İRLANDA	24 Ocak 1980	TEKLİ
11	İSPANYA	15 Temmuz 1975	TEKLİ
12	KIRGIZİSTAN	14 Ekim 1994	TEKLİ
13	KORE	17 Haziran 1976	TEKLİ
14	LİBYA	11 Ağustos 1975	TEKLİ
15	LİTVANYA	11 Temmuz 1994	TEKLİ
16	MALEZYA	13 Mayıs 1983	TEKLİ
17	MALTA	8 Ağustos 1985	TEKLİ
18	MOLDOVA	3 Haziran 1994	TEKLİ
19	NİJERYA	18 Nisan 2002 (Parafe)	TEKLİ
20	PAKİSTAN	13 Temmuz 1973	TEKLİ
21	RUSYA FED.	29 Ağustos 1967	TEKLİ
22	SİNGAPUR	14 Ocak 1987	TEKLİ
23	SUDAN	12 Ağustos 1998 (Parafe)	TEKLİ
24	TAYLAND	10 Kasım 1987	TEKLİ
25	UMMAN (OMMAN)	9 Haziran 1988	TEKLİ

Alıntı: (<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=ikiliHavacilikAnlasmalari>)

Ülkenmizin çıkarı ve ihtiyacı doğrultusunda ikili ve/veya çoklu anlaşmalar yapılmaya devam edecektir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü sitesindeki bilgiye göre 2008 senesinde 16 müzakere yapılmış bulunmaktadır.

Sivil Havacılık alanındaki gelişmeler ve ticari ilişkilerin artması ile anlaşmaların artması ve yeni düzenlemeler kaçınılmazdır.

Gelişmeleri SHGM sitesinden takip edebilirsiniz.



## DİĞER FAALİYETLER

### (GASR) Group of Aerodrome Safety Regulators Havaalanları Emniyeti Düzenleyiciler Grubu



Ülkemizin de üyesi bulunduğu Havacılık Otoriteleri Birliğine (JAA) üye ülkelerin havaalanlarında yapılan faaliyetlerin emniyetli bir şekilde yürütülmesi ve üye ülkelerin havaalanlarında uçuş emniyetine yönelik mevcut uygulamalarının karşılıklı görüşülüp bilgi alışverişinin sağlanması amacıyla Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) bünyesinde kurulmuş olan Group of Aerodrome Safety Regulators (Havaalanları Emniyeti Düzenleyiciler Grubu)'na 11 Ekim 2005 tarihinde Türkiye'nin üyeliği kabul edilmiştir. GASR Toplantılarına düzenli katılım sağlanarak çalışmalarda Türkiye taraf olmuştur. Avrupa ülkelerinin Sivil Havacılık Otoritelerinden temsilcilerin katılımıyla gerçekleşen GASR Toplantılarından 54'üncü GASR Çalışma Grubu Toplantısı 17-19 Mart 2009 tarihlerinde ülkemizin ev sahipliğinde İstanbul'da gerçekleşmiştir.

Alıntı: (<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=digerFaaliyetler>)

GASR stands for "Group of Aerodrome Safety Regulators". It is an informal group working on harmonizing aerodrome requirements in Europe. Initially the GASR was founded 1996 by few states in Europe but participation has constantly been growing, now counting over 30 member states. Organizations with interest have sent their representatives to meetings. The GASR Working Group has been quite active since it was formed and has held it's 50th meeting at the end of 2007.

GASR, Havameydanları Emniyeti Düzenleyiciler Grubu kısaltmasıdır. Avrupadaki havameydanı ihtiyaçlarını uyumlu hale getirmek için kurulmuş gayri resmi bir kuruluştur. GASR 1996 senesinde birkaç Avrupa ülkesinin katılımı ile kurulmuş olup katılım sürekli artmakta olup şimdilerde üye sayısı 30'u geçmiştir. İlgili organizasyonlar toplantılara katılımcılarını göndermektedirler. GASR Çalışma Grubu çok faal olup 2007 senesi sonlarında 50.ci toplantısını yapmıştır.

The meetings are working sessions where the WG members have usually been working in small groups, so called Task Forces. The aim is to create aerodrome regulation for Europe. The Task Forces have been working on different subparts of the regulation and then presented their work to the whole WG. Lately the WG in whole has been reviewing the work presented by different task forces. Reports from the WG have then been passed on to the GASR Management Group which initially developed a "road map" for the WG to follow and generally runs the scene.

GASR serves as platform for aerodrome safety issues among the member states and enhances safety for the flying public. Before the formation of GASR no such aerodrome safety forum existed in the area. It was by then grave need for putting safety at aerodromes on the agenda. Aerodrome safety experts from the member states meet and share their views and experiences. This has turned out to be of great value to each who can both contribute and seek knowledge. This also works in the favour of harmonization of aerodrome operation within the member states.

#### GASR Aerodrome Courses

JAAT (Joint Aviation Authorities, Training Organization) is now offering the GASR Aerodrome Courses. Target groups for the courses are personnel from Aerodromes Operators and representatives from NAA's (National Aviation Authorities) involved with regulation of aerodromes.

Toplantılar genelde üyelerin Görev Grubu diye adlandırdığı küçük Çekirdek Grupların oluşturduğu Çalışma Grubu faaliyetleridir. Amaç Avrupa için Havameydanı Kuralı yaratmaktır. Çekirdek Gruplar esas talimatın değişik alt bölümleri üzerinde çalışmakta ve sonra Çalışma Grubu'na sunmaktadırlar. En son yapılan çalışmalar üzerinde Çalışma Grubu tarafına iletenleri gözden geçirmektedir. Çalışma Grubu raporu GASR'a sunulmuştur. Çalışma Grubu, GASR yönetim grubunun oluşturmuş olduğu "yol çizelgesi" paralelinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

GASR, üye devletler için havameydanı emniyet konularında emniyet platformu olarak da topluma hizmet vermektedir. GASR kurulmadan önce bölgede böyle bir havameydanı emniyet forumu yoktu. Gündeme gelmesi acil ihtiyaçtan doğmuştur. Üye ülkelerin havameydanı emniyet uzmanları artık toplanıp görüş ve tecrübelerini paylaşabilmektedirler. Bilgi arayanlar ve katılımcılar için bu büyük bir değerdir. Bu paylaşım aynı zamanda üye ülkelerin havameydanı işletimlerinin uyumu için de geçerlidir.

#### GASR Havameydanı Kursları

JAAT – Birleşik Havacılık Otoriteleri Eğitim Kuruluşu- şimdi GASR Havameydanı kursları düzenlemektedir. Bu kurs için hedef kitle Havameydanı işleticilerinin personelleri ve havameydanı kuralları ile ilgili (NAA) Ulusal Havacılık Otoritesi personelleri ve yetkilileridir.

#### Aerodrome Regulation (GAR) Drafts of individual subparts-

- Subpart A Applicability
- Subpart B Certification Process
- Subpart C SMS Requirements
- Subpart D AD Ops and Svcs
- Subpart E Aerodrome Data
- Subpart F Physical Characteristics
- Subpart G Obstacles
- Subpart H Obstacle Marking/Lighting
- Subpart J Visual Aids
- Subpart K Equipment/Installations
- Subpart Q Not available
- Subpart Z Foreword, Defination, etc.

Other GASR drafts and documents

GAR drafts Survey

Differences - Subpart G to Annex 14

Differences - Subpart H to Annex 14

Differences - Subpart J to Annex 14

Alıntı: (<http://www.gasr.info/web/>)

## SHGM MEVZUAT

### ULUSAL MEVZUAT

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Etik Kurulu, Yüksek Disiplin Kurulu ve Disiplin Kurulu oluşturularak Sicil Amirleri Yönetmeliği ve Disiplin Amirleri Yönetmelikleri yayınlanmıştır.

Havacılık emniyeti ve güvenliğinin en üst düzeyde sağlanarak, sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası kurallar ve standartlarda yürütülmesi amacıyla gerçekleştirilen mevzuat çalışmaları;

KANUNLAR

YÖNETMELİKLER (Kurumsal)

YÖNETMELİKLER (Sektörel)

TALİMATLAR

GENELGELER

TASLAKLAR

Alıntı: (<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=ulusalMevzuat> – 090815)

olarak sınıflandırılmışlardır.

### ULUSLARARASI MEVZUAT

ICAO Dokümanları ve Annexler

ECAC Dokümanları

Eurocontrol Konvansiyonu ve dokümanları

JAA Anlaşması ve JAR'lar

EASA regülasyonları

Alıntı: (<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=uluslararasiMevzuat> - 090829)

### 5.3 DHMI - Havameydanları Daire Başkanlığı

20 Mayıs 1933 tarihli 2186 sayılı kanunla kurulan ve ilk adı Havayolları Devlet İşletme İdaresi, Savunma Bakanlığı'nın bir bölümü olarak Ankara'da kuruldu. 1935 yılına kadar Millî Savunma Bakanlığı'na bağlı kaldıktan sonra 2744 sayılı kanunla, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmıştır.

İdarenin adı, 03.06.1938 tarih ve 3424 sayılı kanunla, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü'ne çevrilmiş ve katma bütçeli bir idare olarak Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır.

21 Temmuz 1943 senesinde 4467 sayılı kanun ile yine Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı bir Genel Müdürlük olmuş ve 21 Mayıs 1955 tarihli ve 6623 sayılı kanunla uçak işletmeciliği THY Anonim Ortaklığına, Hava Meydanı işletmeciliği ve Yer Hizmetleri ile Hava Seyrüsefer, Hava Trafik Kontrol ve Muhabere Hizmetleri verilmiş ve 28 Şubat 1956 tarih ve 6686 sayılı kanunla Tüzel Kişiliğe Sahip, Katma Bütçeli Devlet Havameydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü adını almıştır.

Kamu İktisadi teşebbüslerinin yeniden düzenlenmesi, Bakanlar Kuru'lunca 08.06.1984 tarih ve 233 sayılı KHK ile gerçekleştirilmiş, bu kararnağme gereğince; DHMI Genel Müdürlüğü ve ona bağlı Meydan İşletme Müessesesi lağvedilmiş, bunların THY A.O. ve USAŞ'taki hisseleri hariç olmak üzere 30.11.1984 tarihli kapanış bilançolarında yer alan varlıkları, hakları ve borçları ile yeni kurulan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 08.11.1984 tarihinde ana statüsünün yürürlüğe girmesinden sonra 01.12.1984 tarihinden itibaren faaliyetine başlamıştır. Ayrıca 5335 sayılı Kanunun 33. maddesi ile bazı tesis ve terminalleri kiralama ve/veya işletme hakkının özel hukuk tüzel kişilerine verilmesi görevi 4046 sayılı kanun çerçevesinde DHMI Genel Müdürlüğüne verilmiştir.

Temel olarak ICAO, EUROCONTROL ve ACI üyelikleri yanı sıra ağır ve zor sorumlulukları olan DHMI, kuruluşundan beri kendi personelini kendi yetiştiren bir devlet kuruluşudur.

Ana faaliyetlerini Havaalanı İşletmeciliği ve Hava Seyrüsefer Hizmetleri olarak sınıflandıran DHMI, Havameydanı İşletmeciliği yaparken Meteoroloji, Gümrük Hizmetleri, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma ile yakın bir işbirliği yanı sıra, Sağlık Bakanlığı, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ile de yakın ilişki içerisinde. Beş bakanlığın da temsil edildiği bir meydanı yürütme görevini halen sürdürmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı

İmar ve İskan Bakanlığı

İç İşleri Bakanlığı,

T.C Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı

Sağlık Bakanlığı

Bu bakanlıklar ve ilgili kanunları, doğal olarak yönetime yansımaktadır.

Seyrüsefer Daire Başkanlığı ise ICAO ve EUROCONTROL kuralları çerçevesinde uluslararası standart ve güvende hizmet vermektedir.

Bu başkanlığa bağlı Havacılık Bilgi Yönetimi Müdürlüğü de AIP hazırlamakta ve yayınlamaktadır.

DHMI sitesinde kendisini şöyle tanımlamaktadır;

“Devlet Hava Meydanları İşletmesi(DHMI) Genel Müdürlüğü; tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı, Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili ve en son hukuki düzenlemeyle hizmetleri imtiyaz sayılan bir Kamu İktisadi Kuruluşudur (KİK).

Kuruluşun Ana Statüsü ile belirlenen amaç ve faaliyet konuları ise;

‘Sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamak’tır.

Üstlenmiş olduğu görevlerini Uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorunluluğunda olan DHMI Genel Müdürlüğü bu doğrultuda;

Uluslararası hava ulaşımında can ve mal emniyetini sağlamak ve düzenli ekonomik çalışma ve gelişmeyi temin maksadıyla yürürlüğe konulan Sivil Havacılık Anlaşmasına göre kurulan "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO-International Civil Aviation Organization)'nın üyesi bulunmaktadır. Ayrıca, "Hava Seyrüseferinin Emniyeti için Avrupa Teşkilatı (EUROCONTROL)", Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI-Airports Council International) başta olmak üzere ilgili Uluslararası kuruluşların da üyesi bulunmaktadır.

DHMI Genel Müdürlüğü bugün sayıları gün geçtikçe artmakta olan yerli hava yolu şirketlerinin yanısıra, 361 üzerinde yabancı ticari hava yolu şirketine hava trafik hizmetleri ve seyahatlerinde hava yolunu tercih etmekte olan 35 Milyon civarında iç hat ve dış hat yolcusuna gerekli terminal ve yolcu hizmetlerini vermektedir.

DHMI Genel Müdürlüğünce hava seyrüsefer ve havaalanı işletme hizmetleri çerçevesinde, hizmet verilen uçak ve yolcu trafiklerinde, son yıllarda önemli artışlar meydana gelmiştir. Özellikle, Uluslararası hava limanlarımızın dış hat uçak ve yolcu trafiklerinde önemli gelişmeler gerçekleşmekte olup, İstanbul/Atatürk Hava Limanı ile Antalya Hava Limanı, yaşanmakta olan Uluslararası trafik artışı nedeniyle, Avrupanın da önde gelen hava limanları arasında yer almaktadır.”

Alıntı: ([http://www.dhmi.gov.tr/dosyalar/dhmi\\_hakinda.asp](http://www.dhmi.gov.tr/dosyalar/dhmi_hakinda.asp))

## 5.4 ECAC - The European Civil Aviation Conference

Kısa adı Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) olan bu kuruluş, ICAO'nun personel desteği altında ayrı bir bütçeyle, bağımsız olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. 1955 yılında Türkiye'nin Kurucu Üye olarak katıldığı bu Bölgesel Uluslararası Kuruluş'a şu an 32 Avrupa ülkesi üyedir. ECAC, Avrupa Konseyi, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ve Avrupa Topluluğu ile çok yakın ilişkiler içinde çalışmaktadır.

ECAC'ın, en üst çalışma organı, Ulaştırma Bakanları Toplantısı olup, ardından Genel Müdürler Toplantısı gelmektedir. Avrupa'da hava taşımacılığının liberizasyonu, Avrupa Hava Sahası'ndaki trafik artışına karşın düzenlemeler, Atlantik aşırı uçuşlara ilişkin düzenlemeler, Charter taşımacılığına ilişkin düzenlemeler, Çevre korumasına ilişkin düzenlemeler (Havaaracı gürültüleri, motor gazları v.b.), Ortak bir Avrupa Pilot Lisansı düzenlemesi, Hava taşımacılığında uçuş kuralları ve emniyetinin geliştirilmesi, Kazaların önlenmesi, kazalarda insan hayatının korunmasının imkânının arttırılması, Hava taşımacılığına yönelik kanun dışı eylemlerin önlenmesi, Bilgisayar Rezervasyon Sistemi (CRS)'ne ilişkin düzenlemeler, Formalitelerin azaltılması, işlemlerin hızlandırılması, Diğer Dünya ülkeleri ile ilişkilerin düzenlenmesi, Uçuş güvenliği konusunda müşterek çalışmaların düzenlenmesi, temel çalışmaları olarak sayılabilir.

ECAC, Devlet Kuruluşları ile sıkı bir işbirliği içerisinde çalışmalarını sürdürmektedir. Bunlar;

- Council of Europe <http://www.coe.fr>
- International Civil Aviation Organization ( ICAO ) <http://www.icao.int>
- European Parliament <http://www.europarl.eu.int>
- European Union [http://europa.eu.int/institutions/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/institutions/index_en.htm)
- Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) <http://www.oecd.org>
- European Conference of Ministers of Transport (ECMT) <http://www.oecd.org/cem/>
- EUROCONTROL <http://www.eurocontrol.int>
- Joint Aviation Authorities (JAA) <http://www.jaa.nl>
- Universal Postal Union <http://www.upu.int>
- European Aviation Safety Agency (EASA) <http://www.easa.eu.int/>

Bölgesel İşbirliği yapılan kurumlar ise;

- African Civil Aviation Commission (AFCAC )
- Latin American Civil Aviation Commission (LACAC)
- Arab Civil Aviation Commission (ACAC)

Ayrıca havacılık endüstrisinin çok geniş yelpazedeki havayoları, havameydanları, uçak üreticileri ve eğitim enstitüleri gibi kuruluşları ile de bu yakın ilişkiyi sürdürmektedir;

#### Havayolları:

- Association of European Airlines (AEA) <http://www.aea.be>
- European Air Carrier Assembly (EURACA)
- European Business Aviation Association (EBAA)
- The European Express Organization (EEO)
- European Regions Airline Association (ERA) <http://www.eraa.org>
- International Air Transport Association (IATA )  
<http://www.iata.org/links.htm>

#### Havameydanları:

- Airports Council International (European Region) (ACI Europe)  
<http://www.aci-europe.org>

#### Üreticiler

- The European Association of Aerospace Industries (AECMA)  
<http://www.aecma.org>
- Training entities
- European Aviation Security Training Institute (EASTI)  
<http://www.easti.org>
- Singapore Aviation Academy  
<http://www.saa.com.sg>
- JAA Training Organisation  
<http://www.jaa.nextgear.nl/>

#### Diğerleri:

- International Council of Owner and Pilot Associations (IAOPA)  
<http://www.aopa.ch>
- International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)  
<http://www.ifalpa.org>
- International Federation of Air Traffic Controllers' Association (IFATCA)  
<http://www.ifatca.org>
- European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE)  
<http://www.eurocae.org>
- Airport International <http://www.airport-int.com>
- The Aviation and Maritime Journal <http://www.ingfo.unibo.it/>

## 5.5 EUROCONTROL

Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin Avrupa Teşkilâtı (EUROCONTROL) 13 Aralık 1960 tarihinde Brüksel’de 6 Batı Avrupa ülkesi tarafından imzalanan sözleşme ile kurulmuştur.

Yüksek irtifadaki genel hava trafiğinin kontrolü için üye devletler tarafından ortak olarak düzenlenmiş bir Avrupa sistemi oluşturulmasını öngören Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin İşbirliğine Dair 13 Aralık 1960 tarihli EUROCONTROL Uluslararası Sözleşmesi, hava trafiğindeki gelişmeler dolayısıyla 1970, 1978 ve 1981 yıllarında değiştirilmiş ve Sözleşmeye ek Protokoller imzalanmıştır.

Ülkemiz, 30.11.1988 tarihinde kabul edilen ve 06.12.1988 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanan 3504 sayılı Kanuna dayanarak Sözleşmeyi onaylamış ve 1 Mart 1989 tarihinden itibaren Teşkilâta üye olarak katılmıştır.

Ülkemizin 1997 yılında imzaladığı protokol sonucu, söz konusu sözleşmenin son senedinin yürürlüğe girmesi için TBMM tarafından kabul edilmesi gerekli olup, bu amaçla TBMM'ne sevk edilen Kanun tasarısı, Dışişleri Komisyonunun 13 Nisan 2006 tarihli toplantı gündeminde ele alınmış ve aynen kabul edilerek, TBMM Genel Kuruluna sevk edilmiştir. Önümüzdeki dönemlerde yasalaşması beklenmektedir.

Halen 37 üye ülkenin hava sahasında güvenli hava gezin hizmeti sağlamakta olan kurumun Avrupa coğrafyasında hava trafiğinin yönetimini ve hava trafik merkezlerinin işletilmesini sağlamak, sivil ve askeri unsurların birbiriyle uyumlu çalışabilmesini temin etmek, hava seyrüsefer güvenliğini sağlamak, seyrüsefer hizmet operasyonları, stratejik ve taktiksel yönetim, hava kontrolör eğitimi, hava sahaslarının bölgesel denetimi, yeni ve güvenli teknoloji ve prosedürlerin geliştirilmesi ve de hava seyrüsefer ücretlerinin toplanması temel görevleri arasındadır.

### Stratejik Öncelikler

**Safety** - Güvenlik.

**Capacity** - Kapasite.

**Efficiency** - Etkinlik.

**Environment** - Çevre

**Security** - Emniyet.

### Single European Sky – Tek Avrupa Havasahası

#### Air Traffic Management in the Future – Gelecekteki Hava Trafik Yönetimi

**Airports** - Havameydanları

**Civil-Military Co-operation** – Sivil/Asker İşbirliği

**Research & Development in Air Traffic Management** - Hava Trafik Yönetimi Araştırma ve Gelişim



## **Regional Air Traffic Control Services – Bölgesel Hava Trafik Kontrol Hizmetleri**

### **Pan-European Functions – Pan-Avrupa Görevleri**

#### **Support Functions: - Destek Görevleri**

#### **Safety Regulation and Training – Güvenlik Kuralları ve Eğitimi**

### **Projects - Projeler**

#### **8.33 kHz 8.33 kHz Expansion Programme**

88,3 kHz Genişleme Programı

#### **ACARE ST2 Advisory Council for Aeronautics Research in Europe**

Avrupa'da Havacılık Araştırması için Danışma Kurulu

#### **ACARS Aircraft Communications, Addressing and Reporting System**

Uçak Haberleşme, Çağrı ve Raporlama Sistemi

#### **ACAS Airborne Collision Avoidance System Programme**

Havada Çarpışma Önleyici Sistem Programı

#### **ACG ATM/CNS Consultancy Group (Working Arrangement)**

ATM/CNS Danışma Grubu (Çalıştırma Düzenlemesi)

#### **ADS Automatic Dependent Surveillance Programme**

Kendinden Bağımlı Gözetim Programı

#### **AIM Aeronautical Information Management domain**

Havacılık Bilgi Yönetim alanı

#### **AIS Agora AIS Agora - Aeronautical Information Forum**

AIS-Agora – Havacılık Bilgi Forumu

#### **Airspace & Navigation Airspace & Navigation**

Havasahası ve Gezin

#### **AIXM Aeronautical Information Exchange Model**

Havacılık Bilgi Değişim Modeli

#### **AOE Airport Operations and Environment**

Havameydanı İşletimi ve Çevre

#### **APR Airport Operation Programme**

Havameydanı İşletim Programı

#### **ARDA Aviation R&D Activities**

Havacılık R&D Çalışmaları

#### **ARDEP Analysis of Research & Development in EUROCONTROL Programmes**

EUROCONTROL Programı Araştırma ve Geliştirme Analizi

#### **ARTAS ATM Surveillance Tracker And Server system**

ATM Gözetim takibi ve İşletim Sistemi

#### **ASATC Project to adapt air traffic and aviation conditions in the five CARDS countries**

5 CARDS ülkelerinde Hava Trafik ve Havacılık şartları uyum projesi



- ASSIST** Assistance for Single European Sky Implementation to Stakeholders  
Hisse sahiplerne Tek Havasahası Uyarlaması için destek
- ASTERIX** All-Purpose Structured Eurocontrol Surveillance Information Exchange (Standard)  
Her amaç için yapılmış Eurocontrol Gözetim Bilgi alış-verişi, (Standart)
- ATM Security** Air Traffic Management Security  
Hava Trafik Yönetim Emniyeti
- Avionics Information** Avionics information for the benefit of aircraft operators, avionics vendors, aircraft manufacturers,  
Uçak üreticileri, havadonanım satıcıları, uçak işletmecileri yararına havadonanım bilgileri
- CARE** Co-operative Actions of R&D in EUROCONTROL  
Eurocontrol'de R&D için eşgüdüm çalışmalar
- Cartography** Cartography and ATM maps  
Haritacılık ve ATM haritaları
- CASCADE** CASCADE programme  
CASCADE Programı
- CBA** Cost Benefit Analysis  
Kar-zarar Analizi
- CCAMS** Centralised SSR Code Assignment and Management System  
Merkezi SSR Kod dağıtım ve Yönetim Sistemi
- CDM** Collaborative Decision Making  
Katılımcı Karar Üretimi
- CEF** Capacity Enhancement Function  
Kapasite artırma işlevi
- CHAIN** Controlled & Harmonised Aeronautical Information Network Activity  
Kontrollü ve Uyumlu Havacılık Bilgi Ağı etkinliği
- CIDIN** Common ICAO Data Interchange Network Management  
Ortak ICAO Veri Değişim Ağı Yönetimi
- CMAC** Civil-Military ATM Cooperation  
Sivil-Asker ATM İşbirliği
- CIMACT** Civil/Military ATM/Air Defence Coordination Tool  
Sivil/Askeri ATM/Hava Savunma İşbirliği Aracı
- CODA** Central Office for Delay Analysis  
**Communications Domain** – İletişim Alanı
- CRISTAL** (Co-opeRative ValidatIon of Surveillance Techniques and AppLications of ADS-B) initiative of the CASCADE Programme.  
(İzleme Tekniklerinin İşbirliği Geçerliliği ve ADS-B uygulamaları)  
CASCADE Programı işbirliği.

**DMEAN** Dynamic Management of the European Airspace Network  
Avrupa Hava Sahası Devingen Yönetimi.

**EAD** European Aeronautical Information Services Database  
Avrupa Gezin Bilgi Hizmetleri Veribankası.

**EAIP** Electronic Aeronautical Information Publications  
Elektronik Havacılık Bilig Yayınları.

**ECIP** European Convergence and Implementation Plan  
Birleşik Avrupa ve Uygulama Planı

**ECODA** eCODA Application  
ECODA uygulamaları

**EGIS** (formerly EGD) EUROCONTROL Guidelines for Implementation  
Support  
EUROCONTROL destek uygulaması için kılavuz.

**EIS** EATMP Implementation Support  
EATMP uygulama desteği

**EMOSIA** European Model for Strategic ATM investment analysis  
Stratezik ATM yatırım analizi için Avrupa Modeli.

**ENV** Environment - Çevre

**ESP** European Safety Programme for ATM  
ATM için Avrupa güvenlik Programı

**FAA/EURO** This web site provides information about the Memorandum of Co-operation (MOC) between EUROCONTROL and the American Federal Aviation Administration (FAA) and about the activities organised in the framework of this co-operation. The link to the FAA/EUROCONTROL Co-ordination committee (CCom ) is restricted to members only.

Bu WEB sitesi EUROCONTROL ile FAA arasındaki İşbirliği Bildirisi ile bu çatı altındaki işbirliği yapısı hakkındaki bilgilerden oluşur. Bu siteye verilen kısayol sadece FAA/EUROCONTROL işbirliği komitesi üyelerinin erişimine açıktır.

ICAO'nun gözetiminde alınan kararlar, kanun olarak yayınlandığında hukuksal geçerlik kazanır ve Hava Hukukunun bir parçası olur.

## 5.6 Eski Ve Yeni Yapılacak Anlaşmalar

JAA (Joint Aviation Authorities) artık kapandı. JAR (Joint Aviation Regulations) ve AGM (Administration and Guidance Materials) olarak yaratılan tüm ortak kurallar, EASA (European Aviation Safety Agency) Avrupa Birliği Kanunları olarak yayınlandı ve yeni standartları oluşturdu. Avrupa Birliğine dahil tüm ülkelerde geçerli olan bu standartlar, elbetteki ICAO temel standartları ile uyum içerisinde olup teknik, işletim ve tasarım açısından daha sıkı bölgesel kuralları oluşturmaktadır. Bu kuralların tümü, Avrupa Birliği Kanunları olarak yayınlanmaktadır.

İster eski JAA, ister yeni EASA kural ve kanunları ile ICAO ile arasındaki asıl özellik, denetim ve gözetim üzerinedir.

Ülke SHGM'lerinin temel görevi, kendi ülke politikalarına uyum ve devamlılığın gözetimidir. Mesleki denetimlerde ise sahasındaki "uzman"lardan yararlanır. Burada denetimlerin, ülke SHGM organizasyonu ile bizzat çalışmakta olanlardan mesleği ve kişiliğine saygı duyulan kişilerce yapılması şartı başta gelir.

Şu an için bölgesel kanun ve kural koymuş böyle bir kurum ya da kuruluşa üye değiliz.

İleride bu ve buna benzer bölgesel bir kurum ya da kuruluşa üye olup bu kurum ya da kuruluşun bölgesel kurallarını kanunlaştırırsak, bu yeni oluşumun kanun olarak kabul edilecek olan kurallarını koyacağız.

Havacılık, çok hızla büyüyen ve gelişen bir sanayi olarak, çok sık yenilenen, değişen ve canlı bir organizma gibi zamanını yansıtan özelliğini hiç kaybetmemiştir.

Havacılık Hukuku da bu öze paralel, sürekli değişmekte ve gelişmektedir. Bu kitabın yazılış süresinde bile değişen maddelerin takibini ancak ilgili taraflar yapabilir. İşletme, İşletme ile ilgili kısımları, Kargo, Kargo ile ilgili değişimleri, Teknik, kendi bölümü için yapılan değişikliği takip eder çünkü takip etme ve uygulama zorunluluğu ve sorumluluğu, işin sahibindedir. Bizzat yapandadır.

Yaşayan bir havacılık hukuku, kanun, kural, yönetmelik, talimat, genelge, İşletme Kitabı derken, nerede ise 200-300 bin sayfadan fazla yazılı belgelerden bahsetmekteyiz.

Bu sanayi için yeni üretilecekler bu sayıyı arttıracaktır.

Şekil 3.2 sıralaması değişmez ama ilave ve değişiklikler her zaman olacaktır.

## 6 ULUSLARARASI HAVACILIK HUKUKU UYGULAMALARI

Havacılık hukuku, havadan ağır ve havadan hafif uçakları kapsar. Hava yastığı üzerinde hareket eden araçlar, ICAO tarafından kapsam içine alınmamış olmakla beraber bazı ülkeler kapsam içi kabul etmektedirler.

Havacılıkta yayınlanan ilk kanun, 1784 senesinde Paris polisinin önceden izin almadan balon uçurmayı yasakladığı emirdir.

Bir kanun tüm tarafları tatmin etmeli ve hakkaniyet içerisinde algılanmalı. İşte bu nedenle önceden izin alma zorunluluğunu getiren Paris polisi, havada uçanları da kontrol edebileceğini, en azından buna hakkı olduğunu düşünüyordu. Bu davranış biçimi, beraberinde başka soru ve sorunları getireceğinin açık bir işareti olmuştu düşünenler için. Bu nedenle bir sistem içerisinde davranılmıyordu. Hava sahası tarif edilmeli ve tariflerle birlikte kuralı oluşacağından düzenlenmesinin de yapılması gerekecekti.

Hava sahası egemenliği, ilk olarak 1919 konferansında ele alındı. Bu konferans ve devamındaki 1925 Paris konferansında kabul edilen kavram 1944 Chicago konferansına taşındı ve en son 1958 Cenevre konferansı ile olgunluğa erişti. Yani, hava sahasının da bir sınırı vardı. Bu sınır uzay'ın başladığı nokta olarak tarif edildi.

Özel hukuk açısından geleneksel bir kavram, bu kural ile yara almış oluyordu;

*Cujus est solum ejus est usque ad coelum et ad inferos.*

“Toprak sahibi, toprağın altındaki ve üstündekilerin de sahibidir”.

İşte tüm bu nedenlerle Albert ROPER başkanlığında oluşan kurullar, havacılığın modern kurallarını yazmaya başladılar. Artık sadece Havacılık Kuralları çerçevesinde bir başkasının arazisi üzerinden geçiş yapılabilecekti.

Bu geçişler için konan kurallar, oluşacak olan sorunlar ve meydana gelecek olan sorumluluklar için bir çözüm getirmiyordu. Havayolu ile taşınacak olan yolcu, yük ve kargo'nun yol açacağı sorunlara bir çözüm bulmak için 1929 yılında Varşova'da bir Uluslararası Toplantı yapıldı. Sonradan Varşova Sözleşmesi diye anlandırılacak olan bu sözleşme, günümüze kadar çeşitli “evrim” geçirmiştir.

Varşova Konvansiyonu'nun bilinen en önemli özelliği, havayolu taşıyıcısı için sınırlı sorumluluk rejimini esas olarak kabul etmiş olmasıdır. Havayolu ile yapılan taşımalar sırasında yolcunun ölmesi veya yaralanması, bagajın ve/veya yükün tahrip olması, kaybolması, hasara uğraması, gecikmesi gibi hallerde, havayolu taşıyıcısının sorumluluğu, sözleşmede kararlaştırılmış olan en yüksek tutar ile sınırlandırılmış olmasıdır.

12 ekim 1929' da Varşova, 28 eylül 1955' te Lahey, 8 mart 1971 Guatemala City protokolleri ile değiştirilen sözleşme, 10-28 Mayıs 1999 tarihleri arasında toplanan Montreal Konvansiyonu, taşıyıcının mutlak sorumluluğunu getirir ve kilo başına 17 SDR değer biçer. Bu alt limittir. Ancak yükleten, daha yüksek bir değer beyanı yaparak ilave taşıma ücreti ödemeyi kabul ederse, limit artabilecektir.

Türkiye 14.04.2009 tarihinde bu sözleşmeyi onaylamıştır. 1929 sözleşmesinin 03 Aralık 1977 de ancak onaylandığını düşünürsek (48 yıl sonra), şimdiki bu 10 senelik aranın, Sivil Havacılık açısından iyi bir gelişme olduğu görülecektir.

## 6.1 ICAO - Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, 44-66 maddeler ile ICAO'nun amaç ve hedeflerini 5.1'de açıklamıştır;

Bu nedenle Havayolu kurallarının evrensel olmak zorunda oluşu, bu kuralları uygularken ticari kuralların da getirilmesi zorunluluğunun da mevcudiyeti, çok kapsamlı çalışmaların, gelişmeleri engellemeyecek şekilde yapılmasına neden ve sebep olmuştur.

Bu kuralların evrenselliği için çeşitli konferanslar düzenlenmiş ve uluslar arası kuralların hukuk çerçevesinde kabulünü sağlayacak sistemler geliştirilmiştir.

### 6.1.1 ICAO Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (Sözleşmesi)

#### 6.1.1.1 International Air Services Transit Agreement - Doc.7500

## MİLLETLERARASI HAVA SERVİSLERİ TRANSİT SÖZLEŞMESİ

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının Üyesi olup işbu Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşmasını imza ve kabul eden Devletler aşağıdaki hususları beyan ederler.

MADDE - 1

KISIM: 1

Akit Devletlerden her biri diğer Akit Devletlere tarifeye bağlanmış Uluslararası hava servisleri için aşağıdaki hava serbestilerini bahşeder:

- 1) Ülkesi üzerinden yere inmeksiz uçuş geçmek imtiyazı,
- 2) Trafikten gayri maksatlarla inmek imtiyazı (Teknik iniş yapmak imtiyazı).

İş bu kısımda mevzu bahis imtiyazlar Uluslararası Hava Servislerine açık olmamak üzere, askeri maksatlar için kullanılan Havalimanlarına şamil olmayacaktır. Bilfiil müsademata veya askeri işgale sahne olan mıntikalarda ve harb zamanında bu kabil mıntikalara giren ikmal yolları boyunca, mezkur imtiyazların tatbiki salahiyyetler askeri makamatın tasvibine bağlı bulunacaktır.

KISIM : 2

Yukarda mezkûr imtiyazlar, her ikisi de 7 Aralık 1944 de Şikago'da tanzim olunan Uluslararası Sivil Havacılık Muvakkat Anlaşmasının ve mevkiî tatbik girdiği vakit, Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonunun ahkâmına tevfiқан tatbik olunacaklardır

KISIM : 3

Diğer bir Akit Devletin hava nakliyat şirketlerine teknik iniş yapmak imtiyazını veren bir Akit taraf, adı geçen şirketlerin mezkûr inişlerin yapıldığı noktalarda, makul mikyasta ticari servislerde bulunmasını talep edebilir.

Tamamı [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) adresindedir.

Türkiye tarafından 05.06.1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla onanmıştır.  
Resmî Gazete 12.06.1945 tarih ve 6029 sayılıdır.

### 6.1.1.2 International Air Transport Agreement

Each contracting State grants to the other contracting States the following freedoms of the air in respect of scheduled international air services:

- 1) The privilege to fly across its territory without landing;
- 2) The privilege to land for non-traffic purposes;
- 3) The privilege to put down passengers, mail and cargo taken on in the territory of the State whose nationality the aircraft possesses;
- 4) The privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of the State whose nationality the aircraft possesses;
- 5) The privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of any other contracting State and the privilege to put down passengers, mail and cargo coming from any such territory.

## MİLLETLERARASI HAVA ULAŞTIRMA SÖZLEŞMESİ

Beynelmîlel Sivil Havacılık Teşkilatının Azası olup işbu Beynelmîlel Hava Nakliyatı Anlaşmasını imza ve kabul eden Devletler aşağıdaki hususları beyan ederler:

### MADDE - 1

#### KISIM:1

Akit Devletlerden her biri diğer Akit Devletlere tarifeye bağlanmış Beynelmîlel Hava Servisleri için aşağıdaki hava serbestîlerini bahşeder:

1. Ülkesi üzerinden yere inmeksizin uçup geçmek imtiyazı;
2. Trafikten gayri maksatlarla inmek imtiyazı (teknik iniş yapmak imtiyazı);
3. Hava nakil vasıtasının tabiiyetini haiz olduğu Devletin Ülkesinden almış olduğu yolcu, posta ve hamuleyi indirmek imtiyazı;
4. Hava nakil vasıtasının tabiiyetini haiz olduğu Devletin ülkesine gidecek yolcu, posta, hamuleyi almak imtiyazı;
5. Herhangi diğer bir Akit Devletin ülkesine gidecek yolcu, posta ve hamuleyi almak imtiyazı ve herhangi diğer bir Akit Devletin Ülkesinden gelen yolcu, posta ve hamuleyi indirmek imtiyazı;

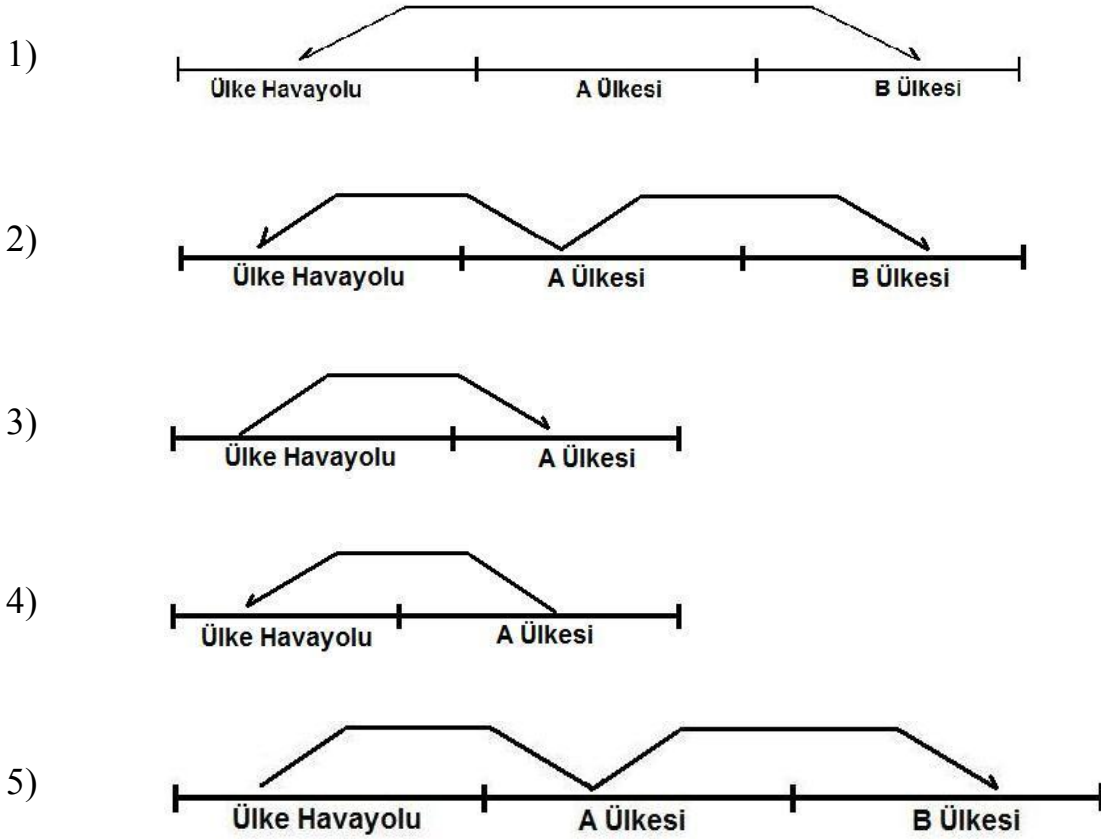
3, 4, 5 inci bentlerde tasrih edilen imtiyazlar münasebetiyle her Akit Devletin taahhüdü, hava nakil vasıtasının tabiiyetini haiz olduğu Devletin ana vatanından itibaren ve ana vatanına müteveccihen aşağı yukarı doğru bir hava yolu üzerindeki geçit servislerine şamildir.

İşbu kısımda mevzu bahis imtiyazlar beynelmîlel hava servislerine, açık olmamak üzere askeri maksatlar için kullanılan hava limanlarına şamil olmayacaktır. Bilfiil müsademata veya askeri işgale sahne olan mıntikalarda ve harb zamanında bu kabil mıntikalara giden ikmal yolları boyunca, mezkur imtiyazların tatbiki salahiyettar askeri makamatın tasvibine bağlı bulunacaktır.

Tamamı [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) adresindedir.

Türkiye tarafından 05.06.1945 tarih ve 4749 sayılı kanun ile onanmıştır.  
RG 12.06.1945 tarih ve 6029 sayı.

Bu verilen hakları şekillerle özetlersek;



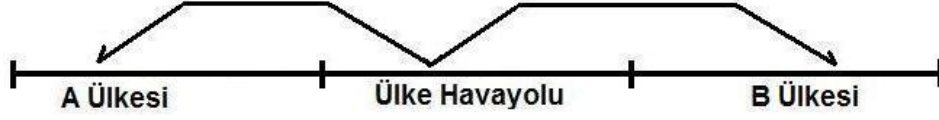
Bu haklar, sırasına göre madde numaraları ile anılmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti 5.ci Mad.'ye “çekince” koyarak kabul etmiş ve haklar oluşmuştur.

ICAO, mevcut ayrıcalıkları daha 1944’de tarif etmiş ve listelemiş olsa da geçen 65 sene içerisinde üretilen tavsiyeler ve yazılan onca talimat, değişiklik ve ilaveler, “canlı”, “yaşayan” ve “modern” hukuku temsil etmektedir. Bu nedenle hala ICAO tarafından önerilmemiş ve ikili anlaşmalarla kanun kapsamına alınmamış ayrıcalıklardan “hak” diye ifade etmek yanlış olur.

**Not;** Hak, Yasalarla koruma altına alınmış menfaatlerdir.



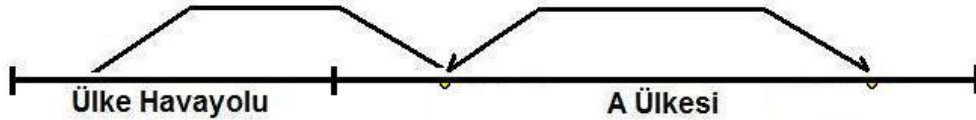
**Trafik Ayrıcalığı 6:** Bir hava aracının ticari bir amaçla yabancı bir ülkeden kendi ülkesine getirdiği yolcu, yük ve postayı transit olarak yani gümrüğe sokmadan diğer bir ülkeye götürebilme ayrıcalığıdır. Diğer bir deyişle, bir ülke havayolunun kendi ülkesi üzerinden geçmek kaydı ile diğer iki ülke arasındaki trafiği (yolcu, yük ve postayı) taşıması ayrıcalığı. (esasen 3. ve 4. Trafik Ayrıcalıklarının birleşenidir)



**Trafik Ayrıcalığı 7:** Bir hava aracının kendi ülkesi dışında başlayan bir uçuşunda iki yabancı ülke arasında ticari amaçla yolcu, yük ve posta taşıyabilme ayrıcalığıdır. Yani, kendi ülkesinde başlamaksızın veya sona ermeksizin bir ülke havayolunun diğer iki ülke arasındaki uçuş yapma ayrıcalığı.



**Trafik Ayrıcalığı 8:** Kabotaj, yani yabancı bir hava aracının bir ülke içindeki iki milli nokta arasında ticari amaçla yolcu, yük ve posta taşıması, bir ülke havayolunun diğer bir ülkenin trafiğini (yolcu, yük ve postayı), o ülke içindeki iki nokta arasında taşıma ayrıcalığı. Kabotaj esasen taşıyıcının kayıtlı olduğu ülkede başlayan ve sona eren taşımalar için diğer bir deyimle iç hat taşımalar için de kullanılır. 8'inci Trafik ayrıcalığı ile iç hat taşıma ayrıcalığının diğer bir ülkenin havayoluna verilmesi söz konusudur.



**Trafik Ayrıcalığı 9:** Bir hava aracının ikinci bir ülke içerisinde ticari amaçla iç hat yolcu, yük ve posta taşıyabilme ayrıcalığıdır. Yani, kendi ülkesinde başlamaksızın veya sona ermeksizin bir ülke havayolunun diğer bir ülke içerisinde uçuş ayrıcalığıdır.



Bu ayrıcalıklar, ilgili ülkelerce karşılıklı yasa olarak kabul edildiğinde ancak ilgili taraflar için "hak" olurlar.

### 6.1.1.3 Convention On International Civil Aviation - Doc.7300

## MİLLETLERARASI SİVİL HAVACILIK ANLAŞMASI

### BİRİNCİ KISIM HAVA SEYRÜSEFERİ

#### Fasıl: I

#### Umumi esaslar ve konvansiyonun tatbiki

#### Madde I- Hakimiyet

Akit Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hakimiyeti haiz olduklarını kabul ederler.

#### Madde 2- Ülke

Bu konvansiyon anlamında bir devletin ülkesinden maksat, o devletin hakimiyeti, hükümranlığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan kara sularıdır.

#### Madde 3- Sivil hava nakil vasıtası ve Devlet hava nakil vasıtası

- Bu konvansiyon yalnız sivil hava nakil vasıtalarına kabili tatbik olup Devlet hava nakil vasıtalarına tatbik olunmaz;
- Askeri, Gümrük ve Zabıta hizmetlerinde kullanılan hava nakil vasıtaları, Devlet hava nakil vasıtası sayılır;
- Akit devletlerden birine ait bir devlet hava nakil vasıtası ancak hususi bir anlaşma veya sair suretle salahiyet verilmiş olduğu taktirde ve bu salahiyetin şartlarına uygun olarak diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçabilir veya o devlet ülkesine inebilir.
- Hususi bir anlaşma veya diğer suretle salahiyet verilmiş olmadıkça Akit Devletlerden birine ait bir Devlet hava nakil vasıtası diğer bir Devletin ülkesi üzerinden uçamaz veya o Devlet ülkesine iniş yapamaz, bu uçuş, ve iniş, verilen salahiyet şartları dairesinde cereyan eder."
- Akit Devletler, Devlet hava nakil vasıtaları için nizamlar vazederken sivil hava nakil vasıtalarının seyrüseferinin emniyetini göz önünde bulundurmayı taahhüt ederler.

#### Madde 3 bis (\*)

- Akit Devletler, her Devletin, uçuş halindeki sivil hava gemilerine karşı, silah kullanmaya başvurmaktan kaçınmasını kabul ederler; bir müdahale vukuunda, hava gemisindeki kişilerin yaşamları ve hava gemisinin güvenliği tehlikeye sokulmamalıdır. Bu hüküm, herhangi bir yolla Birleşmiş Milletle Şartı'nda anılan hakları ve yükümleri değiştirecek biçimde yorumlanamaz.

(\*) Bu madde, Kore Hava Yolları'na ait bir sivil uçağın 1983 yılında Sovyetler Birliği tarafından düşürülmesinden sonra ICAO'nun tanzim ettiği bir protokol ile Andlaşmaya ilave edilmiştir. Protokolün, Andlaşmanın 94(a) maddesi gereğince, 102 akit Devlet tarafından onaylanmasından sonra yürürlüğe girmesi ile bu madde hükmü de yürürlüğe girecektir.

Türkiye tarafından 05.06.1945 tarih ve 4749 sayılı kanun ile onanmıştır.

RG 12.06.1945 tarih ve 6029 sayı.

Tamamı [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) adresindedir.

## 6.1.2 Annexes To The Convention On International Civil Aviation

Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nın 54 (1) maddesi gereğince uluslararası standart ve tavsiye edilen hususların ICAO Konseyi tarafından kabul ile 90. maddesi gereğince de, belirlenecek bu standart ve uygulamaların Anlaşmaya “Ek” olarak kabulü esası getirilmiştir. Temel anlamlar;

### 1.- Material comprising the Annex proper:

- a) Standards and Recommended Practices adopted by the Council under the provisions of the Convention. They are defined as follows:  
**Standard:** Any specification for physical characteristics, configuration, matériel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation and to which Contracting States will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the Council is compulsory under Article 38.  
**Recommended Practice:** Any specification for physical characteristics, configuration, matériel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as desirable in the interest of safety, regularity or efficiency of international air navigation, and to which Contracting States will endeavour to conform in accordance with the Convention.
- b) Appendices comprising material grouped separately for convenience but forming part of the Standards and Recommended Practices adopted by the Council.
- c) Definitions of Terms used in the Standards and Recommended Practices which are not self-explanatory in that they do not have accepted dictionary

### 1- Ek'leri oluşturan malzemeler:

- a) Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar Anlaşma şartına göre Kurul'un kararları gereği işleme konmuştur. Tarifleri şöyledir:  
**Standart:** Her türlü fiziksel özellik, yapılandırma, malzeme, verim, personel ya da yöntem'in üye Ülkelerin anlaşmadaki şartlara uygun olduğunda hemfikir, hava gezin kurallarına emniyetli ve düzenli olarak tek bir şekilde uygulanma gereğine inanılmış olduğunu bildirecekleri tanım; ki uyum imkansızlığı halinde Madde 38 gereği Kurul'a bildirim zorunluluğu vardır.  
**Tavsiye Edilen Uygulama:** Her türlü fiziksel özellik, yapılandırma, malzeme, verim, personel ya da yöntem'in üye Ülkelerin anlaşma gereği uymaya gayret göstereceği, hava gezin kurallarının emniyetli ve düzenli ya da etkin olarak tek bir şekilde uygulama arzusu duyulan tanım.
- b) Eklenti, Kurul tarafından uygulanan Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar'ın bir parçası olan ama kolaylık açısından ayrıca gruplandırılmış malzemelerdir.
- c) Deyimlerin Tarifleri, Kurul tarafından uygulanan Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar'da kendini ifade eden ve lügat anlamı olmayan bir

meanings. A definition does not have independent status but is an essential part of each Standard and Recommended Practice in which the term is used, since a change in the meaning of the term would affect the specification.

d) **Tables and Figures** which add to or illustrate a Standard or Recommended Practice and which are referred to therein, form part of the associated Standard or Recommended Practice and have the same status.

## **2.- Material approved by the Council for publication in association with the Standards and Recommended Practices:**

a) **Forewords** comprising historical and explanatory material based on the action of the Council and including an explanation of the obligations of States with regard to the application of the Standards and Recommended Practices ensuing from the Convention and the Resolution of Adoption;

b) **Introductions** comprising explanatory material introduced at the beginning of parts, chapters or sections of the Annex to assist in the understanding of the application of the text;

c) **Notes** included in the text, where appropriate, to give factual information or references bearing on the Standards or Recommended Practices in question, but not constituting part of the Standards or Recommended Practices;

d) **Attachments** comprising material supplementary to the Standards and Recommended Practices, or included as a guide to their application.

biçimde kullanılmıştır. Bir tanımın kendi başına bir konumu olmamakla birlikte her bir Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar'ın temel bir parçası olup deyim için anlamındaki olası bir değişiklik, özelliğini de değiştirecektir.

d) **Tablolar ve Şekiller**, Kurul tarafından uygulanan Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar'da ilgi verilen ek ya da gösterge olup Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalarla aynı konumdadır.

## **2- Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ile birlikte Kurul'un yayınladığı onaylanmış malzemeler:**

a) **Önsözler**, Konseyin tavırları ile ilgili açıklayıcı malzeme ve tarihçeden oluşur ve Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar'ın, Anlaşmanın ve Uygulama kararlığının Ülkelerin zorunluluklarının uygulanması hakkında açıklayıcı yönlerini de kapsar.

b) **Girişler**, Ek'lerin kısım, bölüm ya da konu tanıtım girişlerinde yer alan açıklayıcı malzemelerden oluşup, konuların uygulanmasının anlaşılmasına yardımcı olmasına yöneliktir.

c) **Notlar**, yazıların içinde yer alan, uygun durumlarda, Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar göz önüne alındığında gerçek bilgi ve yol gösterici ama Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar'ın bir parçası olmayan bağlantılardır.

d) **İlaveler**, Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar için ilave malzeme ya da uygulamaya yönelik kılavuz olarak ilave edilmişlerdir.

Her Ek, Tarifler ile başlar. Bu tarifler, mevcut Ek içerisinde kullanılan kavramlardan oluşur. Ek içerisinde geçmeyen kavramlar listelenmez ve kullanım kolaylığı sağlanır.

Doc.8300 Acronyms And Abbreviations; ve Doc.8400 ICAO Abbreviations and Codes, ayrıca yayımlanmıştır.

## 6.1.2.1 Annex-1 Personnel Licensing – Personel Yetkilendirme

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

Standards and Recommended Practices for Personnel Licensing were first adopted by the Council on 14 April 1948 pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944) and designated as Annex 1 to the Convention. They became effective on 15 September 1948.

### Table of Contents

#### CHAPTER 1. Definitions and General Rules Concerning Licences

#### CHAPTER 2. Licences and Ratings for Pilots

- 2.1 General rules concerning pilot licences and ratings
- 2.2 Student pilot
- 2.3 Private pilot licence
- 2.4 Commercial pilot licence
- 2.5 Multi-crew pilot licence appropriate to the aeroplane category
- 2.6 Airline transport pilot licence
- 2.7 Instrument rating. .
- 2.8 Flight instructor rating appropriate to aeroplanes, airships, helicopters and powered-lifts
- 2.9 Glider pilot licence
- 2.10 Free balloon pilot licence

#### CHAPTER 3. Licences for Flight Crew Members other than Licences for Pilots

- 3.1 General rules concerning flight navigator and flight engineer licences .
- 3.2 Flight navigator licence
- 3.3 Flight engineer licence
- 3.4 Flight radiotelephone operator

#### CHAPTER 4. Licences and Ratings for Personnel other than Flight Crew Members

- 4.1 General rules concerning licences and ratings for personnel other than flight crew members .

### Tarihsel Gelişimi

Tavsiye edilen uygulama ve normlar, ilk olarak 14 Nisan 1948 tarihli Konsey tarafından Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması (1944) Madde 37'nin gereklerini yerine getirmek üzere hazırlanmış ve Ek-1 olarak isimlendirilmiştir. İlk olarak 15 Eylül 1948'de yürürlüğe girmiştir.

### İçindekiler

#### KONU 1. Lisanslar ile ilgili genel kural ve Tarifler.

#### KONU 2. Pilotlar için Lisans ve Değerlendirme.

- 2.1 Pilot yetki ve derecelendirmeleri için genel kurallar
- 2.2 Öğrenci pilot
- 2.3 Kişisel pilot yetkisi
- 2.4 Ticari pilot yetkisi
- 2.5 İlgili uçak sınıflandırmasına göre çoklu ekip pilot yetkisi
- 2.6 Airline transport pilot licence
- 2.7 Aletli uçuş derecesi
- 2.8 Hava aracı, hava gemisi, helikopter ve güç ile kalkan diğer uçanlara göre uçuş öğretmeni derecesi
- 2.9 Pılanör pilot yetkisi
- 2.10 Serbest balon pilot lisansı

#### KONU 3. Pilot Ruhsatları dışındaki diğer Uçucu Ekip Üyelerinin Lisansları

- 3.1 Uçuş gezin ve mühendisinin yetki ve derecelendirmeleri için genel kurallar.
- 3.2 Uçuş gezin yetkisi
- 3.3 Uçuş mühendisi yetkisi
- 3.4 Uçuş radyo-telefon görevlisi

#### KONU 4. Uçucu Ekip Üyeleri dışındaki personelin Lisansları ve Değerlendirilmesi

- 4.1 Uçuş ekibi dışındaki personelin yetki ve derecelendirmeleri için genel kurallar.

- 4.2 Aircraft maintenance  
(technician/engineer/mechanic)  
4.3 Student air traffic controller  
4.4 Air traffic controller licence  
4.5 Air traffic controller ratings  
4.6 Flight operations officer/flight dispatcher  
licence  
4.7 Aeronautical station operator licence  
4.8 Aeronautical meteorological personnel

## **CHAPTER 5. Specifications for Personnel Licences**

### **CHAPTER 6. Medical Provisions for Licensing**

*APPENDIX 1.* Requirements for  
Proficiency in Languages Used for  
Radiotelephony Communications

*APPENDIX 2.* Approved Training  
Organization

*APPENDIX 3.* Requirements for the  
Issue of the Multi-crew Pilot Licence  
— Aeroplane

*ATTACHMENT A.* ICAO Language  
Proficiency Rating Scale

*ATTACHMENT B.* Multi-crew Pilot  
Licence — Aeroplane — Levels of  
Competency

- 4.2 Uçak bakım  
(teknisyen/mühendis/mekanik)  
4.3 Öğrenci hava trafik kontrolörü  
4.4 Hava trafik kontrolörü yetkisi  
4.5 Hava trafik kontrolör dereceleri  
4.6 Uçuş işletme uzmanı/uçuş uygulamacı  
yetkisi  
4.7 Havagezin istasyonu işletimi yetkisi  
4.8 Havagezin meteoroloji uzmanı

## **KONU 5. Personel Lisanslarının Özellikleri**

### **KONU 6. Lisanslar için Tıbbi gereklikler.**

*EKLENTİ 1.* Radyotelefon haber-  
leşmesinde gerekli olan lisan  
yeterliliği

*EKLENTİ 2.* Onaylı Eğitim  
Organizasyonu.

*EKLENTİ 3.* Çoklu Ekip Pilot Lisansı  
düzenleme gerekleri - Uçak

*İLAVE A.* ICAO Lisan Yeterlilik  
Değerlendirme Ölçeği

*İLAVE B.* Çoklu Ekip Pilot Lisansı –  
Uçak – Yeterlilik Seviyeleri

Bu Ek, “Uluslararası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” adı altında yayınlanmakta ve tavsiye özelliğindedir. Bunun anlamı, ulusal kanun ve kuralların ilgili devletler tarafından yapılacağıdır. Sivil Havacılık Kanunu, bu ve bunun gibi konularda yol gösterici ve koruyucu olarak Devlet Politikalarını yansıtmaktadır.

Ek-1 örnek alınarak Türkiye’de ilk çıkarılan Ulusal Talimatlar şunlardır;

SHD-T-43	Uçuş Teknisyenleri Lisans ve Sertifika Talimatı	10.02.1972
SHD-T-44	Uçuş Harekat Uzmanı (DİSPEÇER) Lisans Yönetmeliği	12.04.1972

O tarihlerde THY Teknisyen ve Dispatcher derneklerinin çok bilgili ve güçlü olduğunu da unutmamak gerekir.

Doc. 7192, 7475, 8168, 8984, 9318, 9379, 9625, 9654, 9683, 9835, 9841, 9868 ve WMO Document 258, bu ek ile ilişkili belgelerdir.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiştir. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

## 6.1.2.2 Annex-2 Rules of the Air – Havada Kurallar

### International Standards – Uluslararası Standartlar

#### Historical Background

In October 1945, the Rules of the Air and Air Traffic Control (RAC) Division at its first session made recommendations for Standards, Practices and Procedures for the Rules of the Air.

They were published as Recommendations for Standards, Practices and Procedures - Rules of the Air in the first part of Doc 2010, published in Feb 1946.

The RAC Division, at its second session in December 1946-January 1947, reviewed Doc 2010 and designated as Annex 2 to the Convention with the title International Standards and Recommended Practices - Rules of the Air. They became effective on 15 September 1948.

On 27 November 1951, the Council adopted a complete new text of the Annex, which no longer contained Recommended Practices. The Standards of the amended Annex 2 (Amendment 1) became effective on 1 April 1952 and applicable on 1 September 1952.

#### Tarihsel Gelişimi

1945 ekiminde Hava Kuralları ve Hava Trafik Kontrol Bölümü(RAC) ilk oturumunda Hava Kuralları Standartlar, Uygulamalar ve Yöntemleri adlı ilk tavsiyelerini yaptı.

Bu Hava Kuralları-Tavsiye edilen Standartlar, Uygulamalar ve Yöntemler, Doc 2010'un ilk bölümü olarak Şubat 1946'da yayınlandı.

RAC Bölümü, Aralık 1946-Ocak 1947 ilk oturumunda Doc 2010'u gözden geçirdi ve adını Sözleşmeye Ek.2 Hava Kuralları-Uluslararası Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar olarak adlandırdı. Bu kurallar

15 Eylül 1948 senesinde yürürlüğe girdi.

27 Kasım 1951 tarihinde Kurul, içerisinde "Tavsiye Edilen Uygulamalar" olmayan tamamen yeni bir metni Ek (Annex) olarak hazırladı. Bu yeni düzenlenen Ek (Değişiklik 1) 1 Nisan 1952 senesinde geçerli oldu ve 1 Eylül 1952'de uygulanmaya başlandı.

#### Table of Contents

<b>CHAPTER 1. Definitions</b>
<b>CHAPTER 2. Applicability of the rules of the air</b>
2.1 Territorial application of the rules of the air
2.2 Compliance with the rules of the air
2.3 Responsibility for compliance with the rules of the air
2.4 Authority of pilot-in-command of an aircraft
2.5 Problematic use of psychoactive substances

#### İçindekiler

<b>KONU 1 - Tarifler</b>
<b>KONU 2 – Hava Kurallarının geçerliliği</b>
2.1 Hava Kurallarının bölgesel uygulanabilirliği
2.2 Hava kurallarına uyum
2.3 Hava kurallarına uyumda sorumluluk
2.4 Bir Uçağın komutan pilotunun yetkileri
2.5 Bağımlılık yaratan maddelerin kullanım sorunları

## CHAPTER 3. General rules

- 3.1 Protection of persons and property
- 3.2 Avoidance of collisions
- 3.3 Flight plans
- 3.4 Signals
- 3.5 Time
- 3.6 Air traffic control service
- 3.7 Unlawful interference
- 3.8 Interception
- 3.9 VMC visibility and distance from cloud minima

## CHAPTER 4. Visual flight rules

## CHAPTER 5. Instrument flight rules

- 5.1 Rules applicable to all IFR flights
- 5.2 Rules applicable to IFR flights within controlled airspace
- 5.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

### APPENDIX 1. Signals

1. Distress and urgency signals
2. Signals for use in the event of interception
3. Visual signals used to warn an unauthorized aircraft flying in, or about to enter a restricted, prohibited or danger area.
4. Signals for aerodrome traffic
5. Marshalling signals

### APPENDIX 2.

Interception of civil aircraft

1. Principles to be observed by States
2. Action by intercepted aircraft
3. Radio communication during interception

### APPENDIX 3.

Tables of cruising levels

## KONU 3 – Genel kurallar

- 3.1 Şahıs ve eşyanın korunması
- 3.2 Çarpışmadan kaçınma
- 3.3 Uçuş planları
- 3.4 Havacılık İşaretleri
- 3.5 Zaman birimi
- 3.6 Hava Trafik Kontrol Hizmeti
- 3.7 Kanundışı davranış
- 3.8 Uçak Önleme
- 3.9 Görerek Uçuş Şartlarında bulut altlimitine olan mesafe ve görüş

## KONU 4 - Görerek Uçuş Şartları

## KONU 5 - Aletle Uçuş Şartları

- 5.1 Tüm IFR uçuşlara uygulanacak kurallar
- 5.2 Kontrollü hava sahalarında tüm IFR uçuşlara uygulanacak kurallar
- 5.3 Kontrolsüz hava sahalarında tüm IFR uçuşlara uygulanacak kurallar

### EKLENTİ 1. İşaretler

1. Tehlike ve acil durum işaretleri
2. Önleme durumunda kullanılacak işaretler
3. Yasak, tahditli veya tehlike sahasına giren yada girmek üzere olan yetkisiz bir uçağa kullanılacak görsel işaretler
4. Meydan sahası işaretleri
5. Uçak Yönlendirme işaretleri

### EKLENTİ 2.

Sivil bir uçağın önlenmesi

1. Devletlerin dikkate alacağı prensipler
2. Önlenecek uçağın yapacakları
3. Önleme sırasında telsiz iletişimi

### EKLENTİ 3.

Uçuş Seviyeleri Tablosu



**APPENDIX 4.**

Unmanned free balloons

1. Classification of unmanned free balloons
2. General operating rules
3. Operating limitations and equipment requirements
4. Termination
5. Flight notification
6. Position recording and reports

**ATTACHMENT A.**

Interception of civil aircraft .

**ATTACHMENT B.**

Unlawful interference.

**EKLENTİ 4.**

İnsansız serbest balonlar

1. İnsansız serbest balonların sınıflandırılmaları
2. Genel işletme kuralları
3. İşletme sınırlamaları ve donanım gereksinimleri
4. Son bulması
5. Uçuş bildirimleri
6. Pozisyon kayıt ve raporları

**İLAVE A.**

Sivil bir uçağın önlenmesi

**İLAVE B.**

Kanundışı Davranış

Tavsiye boyutu olmayan talimatlar, bazı önemli ve hassas konularda yapılan Uluslararası Anlaşmalar ile daha geniş Hukuksal geçerlilik ve uluslararası uygulama birliği desteği de elde eder.

Doc.2010, 4444, 7030, 8168, 9574, 9694, 9718, 9731 ve 9760, bu Ek ile ilişkili belgelerdir.

“Uluslararası Standartlar” başlığı ile sunulan bu ek, doğrudan bir talimattır ve Devletimiz kanun olarak kabul ederek uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Burada eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

### 6.1.2.3 Annex-3 Meteorological Service for International Air Navigation Uluslararası Hava Gezini için Meteoroloji Hizmeti

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

#### Historical Background

Standards and Recommended Practices relating to meteorology were first adopted by the Council on 16 April 1948, pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944), and designated as Annex 3 to the Convention with the title Standards and Recommended Practices - Meteorological Codes.

The Standards and Practices were based on recommendations of the Special Session of the Meteorology Division, held in September 1947.

#### Tarihsel Gelişimi

Meteoroloji ile ilgili Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar ilk olarak Kurulun 16 Nisan 1948 toplantısında Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Md.37'ye göre Ek.3 Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar – Meteorolojik Kodlar adı altında yayınlandı

Bu Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar, Meteoroloji Bölümünün Eylül 1947 senesi Özel Oturumunda alınan kararlar üzerine hazırlanmıştır.

#### Table of Contents

##### Part I. Core Sarp s

##### CHAPTER 1. Definitions.

##### 2. General provisions

2.1 Objective, determination and provision of meteorological service

2.2 Supply, quality assurance and use of meteorological information

2.3 Notifications required from operators

##### 3. World area forecast system and meteorological offices

##### 4. Meteorological observations and reports

##### 5. Aircraft observations and reports

##### CHAPTER 6. Forecasts

##### CHAPTER 7. SIGMET and AIRMET information, aerodrome warnings and wind shear warnings and alerts

##### CHAPTER 8. Aeronautical climatological information

#### İçindekiler

##### Kısım I. Çekirdek Sarp lar

##### KONU 1. Tarifler

##### 2. Genel Şartlar

2.1 Meteoroloji hizmetinin hedef, niyet ve koşulları.

2.2 Meteorolojik bilgilerin temin, kalite güvence ve kullanımı

2.3 İşleticilerden gelmesi gereken bilgi akışı

##### 3. Dünya Saha Öngörü Sistemi ve meteoroloji ofisleri

##### 4. Meteorolojik gözlemler ve raporlama

##### 5. Uçakların gözlem ve raporları

##### KONU 6. Öngörüler

##### KONU 7. SIGMET ve AIRMET bilgileri, havameydanı ikazları ve dikine kırılma ve uyarılar

##### KONU 8. Havacılık için iklimsel bilgiler

**CHAPTER 9. Service for operators and flight crew members**

**CHAPTER 10. Information for air traffic services, search and rescue services and aeronautical information services**

**CHAPTER 11. Requirements for and use of communications**

**KONU 9. İşletmeci ve ekip üyelerine hizmet**

**KONU 10. Hava Trafik Hizmetleri, Arama-Kurtarma Hizmetleri ve Havacılık Bilgi Hizmetleri için bilgiler**

**KONU 11. İletişim ve kullanımı için gerekler**

## **Kısım II. Eklenti Ve İlave'ler**

### ***Part II. Appendices And Attachments***

**APPENDIX 1.** Flight documentation — model charts and forms .

**APPENDIX 2.** Technical specifications related to world area forecast system and meteorological offices

**APPENDIX 3.** Technical specifications related to meteorological observations and reports

**APPENDIX 4.** Technical specifications related to aircraft observations and reports

**APPENDIX 5.** Technical specifications related to forecasts

1. Criteria related to TAF
2. Criteria related to trend forecasts
3. Criteria related to forecasts for take-off
4. Criteria related to area forecasts for low-level flights

**APPENDIX 6.** Technical specifications related to SIGMET and AIRMET information, aerodrome warnings and wind shear warnings and alerts.

1. Specifications related to SIGMET information
2. Specifications related to AIRMET information

**EKLENTİ 1.** Uçuş belgeleri – örnek harita ve formlar

**EKLENTİ 2.** Küresel Saha Öngörü Sistemi ve Meteoroloji ofisleri ile ilgili Teknik Özellikler

**EKLENTİ 3.** Meteorolojik Gözlem ve Raporlaması ile ilgili teknik özellikler

**EKLENTİ 4.** Uçak gözlem ve raporları ile ilgili teknik özellikler

**EKLENTİ 5.** Öngörü ile ilgili teknik özellikler

1. TAF ile ilgili kıstaslar
2. Eğilim ile ilgili öngörü kıstasları
3. Uçağın Kalkış ile ilgili saha öngörü kıstasları
4. Saha içerisinde Alçak-uçuş öngörü kıstasları

**EKLENTİ 6.** SIGMET ve AIRMET bilgileri, havameydanı ikazları ve dikine kırılma ikaz ve uyarıları ile ilgili teknik özellikler

1. SIGMET bilgileri ile ilgili özellikler
2. AIRMET bilgileri ile ilgili özellikler

3. Specifications related to special air-reports
  4. Detailed criteria related to SIGMET and AIRMET messages and special air-reports (uplink)
  5. Specifications related to aerodrome warnings
  6. Specifications related to wind shear warnings
- APPENDIX 7. Technical specifications related to aeronautical climatological information*
- APPENDIX 8. Technical specifications related to service for operators and flight crew members*
1. Means of supply and format of meteorological information
  2. Specifications related to information for pre-flight planning and in-flight re-planning
  3. Specifications related to briefing and consultation
  4. Specifications related to flight documentation
  5. Specifications related to automated pre-flight information systems for briefing, consultation, flight planning and flight documentation
  6. Specifications related to information for aircraft in flight
- APPENDIX 9. Technical specifications related to information for air traffic services, search and rescue services and aeronautical information services*
1. Information to be provided for air traffic services units
  2. Information to be provided for search and rescue services units
  3. Information to be provided for aeronautical information services units
3. Özel hava-raporları ile ilgili özellikler
  4. SIGMET ve AIRMET mesajları ve özel-rapor (ek-yükleme) bağlantılı detay kıstasları
  5. Havameydanı ikazları ile ilgili özellikler
  6. Dikine kırılma ikazları ile ilgili özellikler
- EKLENTİ 7. İklimsel Havacılık Bilgileri ile ilgili teknik özellikler*
- EKLENTİ 8. İşletmeler ve uçucu ekibe ilişkin hizmetler hakkında teknik özellikler*
1. Meteorolojik bilginin format ve temin şekilleri
  2. Uçuşta yeniden planlama ve uçuş öncesi planlama ile ilgili bilgilerin özellikleri
  3. Uçuş bilgilendirme ve danışma ile ilgili özellikler
  4. Uçuş evrakları ile ilgili özellikler
  5. Uçuş belgeleri, uçuş planlama, bilgilendirme ve danışma için kendinden hazır uçuş öncesi bilgi sistemleri ile ilgili özellikler
  6. Uçuştaki bir uçak ile ilgili bilgilerin özellikleri
- EKLENTİ 9. Hava Trafik Hizmetleri, Arama-Kurtarma Hizmetleri, ve Havacılık Bilgi Hizmetleri ile ilgili bilgiler için teknik özellikler*
1. Hava Trafik Hizmetleri için temin edilecek bilgiler
  2. Arama-Kurtarma Hizmetleri için temin edilecek bilgiler
  3. Havacılık Bilgi Hizmetleri birimleri için temin edilecek bilgiler

**APPENDIX 10.** Technical specifications related to requirements for and use of communications

1. Specific requirements for communications
2. Use of aeronautical fixed service communications
3. Use of aeronautical mobile service communications
4. Use of aeronautical data link service - D-VOLMET
5. Use of aeronautical broadcasting service — VOLMET broadcasts

**ATTACHMENT A.** Operationally desirable accuracy of measurement or observation

**ATTACHMENT B.** Operationally desirable accuracy of forecasts

**ATTACHMENT C.** Selected criteria applicable to aerodrome reports

**ATTACHMENT D.** Conversion of instrumented readings into runway visual range and visibility

**EKLENTİ 10.** İletişim ve kullanımı için gerekler hakkında teknik özellikler

1. İletişim için özel gerekler
2. Sabit havacılık hizmeti iletişim kullanımı
3. Gezgin havacılık hizmeti iletişim kullanımı
4. Data bağlantılı havacılık hizmeti kullanımı – D-VOLMET
5. Havacılık Yayın Hizmeti kullanımı – VOLMET yayınları

**İLAVE A.** Ölçüm ve gözlemlerde aranan işletim hassaslığı

**İLAVE B.** Öngörülerde aranan işletim hassaslığı

**İLAVE C.** Havameydanı raporlarına uygulanacak olan seçili kıstaslar

**İLAVE D.** Cihaz ölçümlerinin Genel Görüş ve Pist Görüş Menzili'ne dönüştürülmesi

“Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu ek, teknik özellikli olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır. Eğitimli personel, özellikli cihaz ve etkin teknik bakım hizmetini yerine getirecek bir yapıya sahip olma zorunluluğu mevcuttur.

Meydanların yapısı ve sahip olduğu şartlar nedeniyle de bazı değişiklikler ortaya çıkacak ve işletme şartları ile meydan kategorileri, kullanılabilecek ölçüm cihaz ve standartlarını etkileyecektir.

Kategori I yaklaşmasına müsait olan bir meydan, RVR ölçümüne gerek duymayacak ve hassas ölçüm cihazlarını kullanmayacaktır. Yine de kullanacağı her türlü cihaz ve/veya sistem, bu Ek şartlarını karşılamak zorundadır.

Doc.4444, 7910, 8400, 8896, 9318, 9328, 9377, 9683, 9694, 9710, 9718, 9766, 9817 ve 9837, bu Ek ile ilişkili belgelerdir.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

## 6.1.2.4 Annex-4 Aeronautical Charts – Havacılık Haritaları

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

Standards and Recommended Practices for Aeronautical Charts were first adopted by the Council on 16 April 1948, pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944), and were designated as Annex 4 to the Convention. They became applicable on 1 March 1949.

### Tarihsel Gelişimi

Havacılık Haritaları için Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ilk olarak Konseyin 16 Nisan 1948 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanarak Ek.4 olarak isimlendirilmiş ve 1 Mart 1929'da yürürlüğe girmiştir.

### Table of Contents

#### CHAPTER 1. Definitions, applicability and availability

#### CHAPTER 2. General specifications

- 2.1 Operational requirements for charts
- 2.2 Titles
- 2.3 Miscellaneous information.
- 2.4 Symbols .
- 2.5 Units of measurement
- 2.6 Scale and projection.
- 2.7 Date of validity of aeronautical information
- 2.8 Spelling of geographical names
- 2.9 Abbreviations
- 2.10 Political boundaries
- 2.11 Colours
- 2.12 Relief
- 2.13 Prohibited, restricted and danger areas
- 2.14 Air traffic services airspaces .
- 2.15 Magnetic variation
- 2.16 Typography
- 2.17 Aeronautical data
- 2.18 Common reference systems

#### CHAPTER 3. Aerodrome Obstacle Chart —ICAO Type A (Operating Limitations).

##### 3.1 Function

### İçindekiler

#### KONU 1. Tarifler, geçerlilik ve kullanılabilirlik

#### KONU 2. Genel Şartlar

- 2.1 Haritalar için işletme şartları
- 2.2 Başlıklar
- 2.3 Çeşitli bilgiler
- 2.4 Semboller
- 2.5 Ölçüm birimleri
- 2.6 Ölçek ve İzdüşüm
- 2.7 Havacılık bilgilerinin geçerliliği
- 2.8 Coğrafik isimlerin yazılımı
- 2.9 Kısaltmalar
- 2.10 Politik sınırlar
- 2.11 Renkler
- 2.12 Vurgu
- 2.13 Yasaklanmış, tahditli ve tehlikeli sahalar
- 2.14 Hava Trafik Hizmet havasahaları
- 2.15 Manyetik sapma
- 2.16 Tipografi
- 2.17 Havacılık verileri
- 2.18 Ortak başvuru sistemleri

#### KONU 3. Havameydanı Mania Haritaları – ICAO tip A (İşletme Limitleri)

##### 3.1 İşlevi

3.2 Availability	3.2 Kullanılabilirlik
3.3 Units of measurement	3.3 Ölçüm birimleri
3.4 Coverage and scale	3.4 Kapsam ve ölçek
3.5 Format	3.5 Düzeni
3.6 Identification	3.6 Tanımı
3.7 Magnetic variation	3.7 Manyetik sapma
3.8 Aeronautical data	3.8 Havacılık verileri
3.9 Accuracy.	3.9 Hassaslığı
<b>CHAPTER 4. Aerodrome Obstacle Chart —ICAO Type B</b>	<b>KONU 4. Havameydanı Mania Haritaları – ICAO tip A</b>
<b>CHAPTER 5. Aerodrome Terrain and Obstacle Chart - ICAO (Electronic).</b>	<b>KONU 5. Havameydanı Arazi ve Mania Haritası – ICAO (Elektronik)</b>
<b>CHAPTER 6. Precision Approach Terrain Chart —ICAO</b>	<b>KONU 6. Hassas Yaklaşma Arazi Haritası - ICAO</b>
<b>CHAPTER 7. Enroute Chart - ICAO</b>	<b>KONU 7. Yolboyu haritaları - ICAO</b>
<b>CHAPTER 8. Area Chart — ICAO</b>	<b>KONU 8. Saha Haritası — ICAO</b>
<b>CHAPTER 9. Standard Departure Chart —Instrument (SID) - ICAO</b>	<b>KONU 9. Standart Kalkış Haritası — Aletli (SID) - ICAO</b>
<b>CHAPTER 10. Standard Arrival Chart -Instrument (STAR) - ICAO</b>	<b>KONU 10. Standart Varış Haritası — Aletli (STAR) - ICAO</b>
<b>CHAPTER 11. Instrument Approach Chart —ICAO.</b>	<b>KONU 11. Aletle Yaklaşma Haritası— ICAO.</b>
<b>CHAPTER 12. Visual Approach Chart — ICAO</b>	<b>KONU 12. Görerek Yaklaşma Haritası — ICAO</b>
<b>CHAPTER 13. Aerodrome/Heliport Chart - ICAO</b>	<b>KONU 13. Havalimanı/Heliman Chart - ICAO</b>
<b>CHAPTER 14. Aerodrome Ground Movement Chart — ICAO</b>	<b>KONU 14. Havameydanı Yer Hareket Haritası — ICAO</b>
<b>CHAPTER 15. Aircraft Parking/Docking Chart —ICAO.</b>	<b>KONU 15. Uçak park/yanaşım Haritası —ICAO.</b>
<b>CHAPTER 16. World Aeronautical Chart —ICAO 1:1 000 000</b>	<b>KONU 16. Dünya Havacılık Haritası—ICAO 1:1 000 000</b>
<b>CHAPTER 17. Aeronautical Chart — ICAO 1:500 000</b>	<b>KONU 17. Havacılık Haritası —ICAO 1:500 000</b>
<b>CHAPTER 18. Aeronautical Navigation Chart —ICAO Small Scale</b>	<b>KONU 18. Havacılık Gezin Haritası —ICAO Küçük ölçek</b>

**CHAPTER 19. Plotting Chart**  
— ICAO

**CHAPTER 20. Electronic  
Aeronautical Chart Display**  
—ICAO

**CHAPTER 21. ATC Surveillance  
Minimum Altitude Chart**  
— ICAO

**KONU 19. Planlama Haritası —  
ICAO**

**KONU 20. Elektronik  
Havacılık Haritasının Görünümü**  
— ICAO

**KONU 21. ATC İzlemesi için Endüyük  
Yükseklik Haritası**  
— ICAO

*APPENDIX 1.* Marginal note layout

*APPENDIX 2.* ICAO chart symbols

*APPENDIX 3.* Colour guide

*APPENDIX 4.* Hypsometric tint guide

*APPENDIX 5.* Sheet layout index for the  
World Aeronautical Chart  
— ICAO 1:1 000 00

*APPENDIX 6.* Aeronautical data quality  
requirements

*EKLENTİ 1.* Sıradan not'ların sunumu

*EKLENTİ 2.* ICAO Harita sembolleri

*EKLENTİ 3.* Renk düzeni

*EKLENTİ 4.* Eğrilerin gölge kılavuzu

*EKLENTİ 5.* Dünya Havacılık Haritası  
için sayfa düzen göstergesi  
-ICAO 1:1 000 000

*EKLENTİ 6.* Havacılık verilerinin kalite  
şartları

“Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu ek, teknik özellikli olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

Havacılık Haritaları, hükümlerlik hakları çerçevesinde Devletler tarafından hazırlanır ve yayınlanır. Tüm bu çeşitli haritaların hazırlanma ve yayınlama şartları, havacılıkta uluslararası birliğin sağlanması için esastır. Dünyanın her yerinde aynı kıstaslara göre hazırlanan haritalar, hem bilgi hem de görsel anlamda yorum farkı yaratmayacak şekil ve şartlarda olacaktır.

Bazı özel havacılık haritaları üreten ve satan şirketler, resmi olarak yayınlanan devlet haritalarını esas alarak aynı kıstas ile üzerine bazı kolaylıkları monte eder ve hatta bölgesel, işlevsel ve özel kullanım diye sınıflandırarak şirketlerin kullanımına sunarlar. En yaygın olan sistem, bölgesel ve ihtisas haritaları üretmektir. Yine aynı kıstasa göre süreli değişiklik ve yenilikleri de üyelerine dağıtarak bu Ek'in kurallarına uyarlar.

Bu tip harita üretenler, Devletlerin yayınladıklarına yaptıkları her ilave/veya değişiklikten sorumludurlar. Kullanan Şirketlerin de olası yanlışlık/hatalar için kalite kontrol ve tesbit sorumluluğu bulunmaktadır.

Doc.4444, 7101, 8168, 8400, 8697, 9426 ve 9674 bu Ek ile ilişkili belgelerdir.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek'de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.



## 6.1.2.5 Annex-5 Units Of Measurement To Be Used In Air And Ground Operations Yerde Ve Havada Kullanılacak Ölçüm Birimleri

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

International Standards and Recommended Practices for Dimensional Units to be used in Air-Ground Communications were first adopted by the Council on 16 April 1948 pursuant to Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) and were designated as Annex 5 to the Convention. They became effective on 15 September 1948 and became applicable on 1 January 1949.

### Tarihsel Gelişimi

Yerde ve Havada Kullanılacak Ölçüm Birimleri için Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ilk olarak Konseyin 16 Nisan 1948 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanarak Ek.5 olarak isimlendirilmiş ve 15 Eylül 1948'de kabul edilmiş ve 01 Ocak 1949'da yürürlüğe girmiştir.

### Table of Contents

**CHAPTER 1. Definitions**  
**CHAPTER 2. Applicability**  
**CHAPTER 3. Standard application of units of measurement**  
**CHAPTER 4. Termination of use of non-SI alternative units**

### İçindekiler

**KONU 1. Tarifler**  
**KONU 2. Geçerlilik**  
**KONU 3. Ölçüm Birimlerinin Standart Uygulamaları**  
**KONU 4. SI dışındaki değişik birimlerin kullanımına son verilmesi**

**ATTACHMENT A. Development of the International System of Units (SI)**

**EKLENTİ A. Uluslararası Birim Sistemi (SI)'nin gelişimi**

**ATTACHMENT B. Guidance on the application of the SI**

**EKLENTİ B. SI'nin uygulama kılavuzu**

**ATTACHMENT C. Conversion Factors**

**EKLENTİ C. Çevrim Çarpanları**

**ATTACHMENT D. Coordinated Universal Time**

**EKLENTİ D. Eşgüdüm Evren Saati**

**ATTACHMENT E. Presentation of date and time in all-numeric form**

**EKLENTİ E. Tüm sayısal düzende Gün ve Saat sunumu**

“Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu ek, ortak özellikli olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

İlk kabulden 2000 senesine kadar ancak 6 değişikliğe uğramıştır. Asıl değişiklik, tarifler ve zaman birimi üzerine olmuş ve son şeklini almıştır. Son değişikliğin İnsan Etkeni (Human Factor) üzerine olması, teknolojinin gelişmesinin tek başına bir işe yaramadığı ve “insan”ın temel unsur olduğunun binlerce kanıtından biridir.

(SI) “Systeme International d’unites”, yöresel ve bölgesel özelliklerde bile gezin sırasında ortak ölçüm ile yüksek emniyet ve güvenilirliğin sağlanmasını amaçlar. General Conference on Weights and Measures (CGPM)’ın 1870, 1875, 1889, 1954, 1960, 1967, 1971 ve 1975 senelerinde yaptığı toplantılar ve alınan kararlar, hep bu amaca yönelik yapılan çalışmalardır.

The Bureau International des Poids et Mesures (BIPM) 1875, 1921, 1927, 1937, 1963 ve 1964 senelerindeki toplantılarında kabul edilen ölçüm ve katsayılar da aynı amaca hizmet eder.

Son senelerde Fizik ve Nükleer Fizik kavram ve ölçümlerinin kullanıldığı bu yeni tablolar ve çevrim katsayıları, uluslararası birliği sağlamaktadır.

General Conference on Weights and Measures (CGPM), the International Radio Consultative Committee (CCIR) ve the World Administration Radio Conference (WARC), UTC kavramının kabulünü teklifetti. Bu kavram, dünyanın çeşitli bölgesinde saniye’nin ölçümlerinden yararlanarak evrensel zamanı kullanılabilir kılmaktı. International Atomic Time (TAI), artık saniyeyi atomun titreşimleri ile ölçmekteydi. Bu iki ölçüm verileri birleştirilerek, UTC kullanıma konu ve evrensel saat olarak kabul edildi.

Gün kavramı ve yazıya geçirilmesi ise, evrensel olarak tekrar tarif edildi. Artık The International Organization for Standardization (ISO)’nun tavsiyeleri olan Standardlar 2014 ve 3307, sayısal olarak gün ve saatin nasıl yazılacağını saptamıştı. İşte bu nedenle 1984 senesinde kabul edilen format uygulamaya konu. 1988 sonra 2000 ve en son ISO 8601:2004 ile bu iki yayın (2014 ve 3307) geçerliliğini yitirdi.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

## 6.1.2.6 Annex-6 Operation of Aircraft – Uçak İşletmeciliği

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical background

Standards and Recommended Practices for the Operation of Aircraft - International Commercial Air Transport were first adopted by the Council on 10 December 1948 pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) and designated as Annex 6 to the Convention. They became effective on 15 July 1949.

The standards and Recommended Practices were based on recommendations of the Operations Division at its first session in April 1946, which were further developed at the second session of the Division in February 1947.

### Tarihsel Gelişimi

Uluslararası Ticari Uçak İşletmeciliği - Uluslararası Uçak İşletmeciliği Standartları ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ilk olarak Konseyin 10 Aralık 1948 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanarak Ek.6 olarak isimlendirilmiş ve 15 Temmuz 1949'da yürürlüğe girmiştir.

İşletme bölümünün Uluslararası Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamaları ilk Nisan 1946 toplantısındaki kararlar esas alınarak hazırlanmış ve Şubat 1947'de ikinci toplantısında geliştirilmiştir.

### Table of Contents

### İçindekiler

#### Bölüm I – Uluslararası Ticari Hava Taşımacılığı - Uçaklar

#### *Part I – International Commercial Air Transport - Aeroplanes*

#### CHAPTER 1. Definitions

#### KONU 1. Tarifler

#### CHAPTER 2. Applicability

#### KONU 2. Geçerlilik

#### CHAPTER 3. General

#### KONU 3. Genel Şartlar

3.1 Compliance with laws, regulations and procedures

3.1 Kanun, kural ve yöntemler ile uyum

3.2 Compliance by a foreign operator with laws, regulations and procedures of a State

3.2 Bir devletin kanun, kural ve yöntemlerini yabancı bir işleticinin yerine getirmesi

3.3 Safety management

3.3 Güvenlik Yönetimi

3.4 Dangerous goods

3.4 Tehlikeli Maddeler

3.5 Use of psychoactive substances

3.5 Bağımlılık yapan maddelerin kullanımı

#### CHAPTER 4. Flight operations

#### KONU 4. Uçuş İşletme

4.1 Operating facilities.

4.1 İşletme Tesisleri

4.2 Operational certification and supervision

4.2 İşletme yetkilendirmesi ve gözetimi

4.3 Flight preparation

4.3 Uçuşa Hazırlık

4.4 In-flight procedures

4.4 Uçuş usülleri

4.5 Duties of pilot-in-command

4.5 Sorumlu Kaptanın görevleri

4.6 Duties of flight operations officer/flight dispatcher	4.6 Uçuş İşletme Uzmanı/Uçuş Dispatcher'inin görevleri
4.7 Additional requirements for extended range operations by aeroplanes with two turbine power-units (ETOPS)	4.7 Turbo güç ile çalışan iki motorlu uçakların karadan çok açıkta işletilebilmeleri için ilave şartlar (ETOPS)
4.8 Carry-on baggage	4.8 Yolcu beraberinde bagaj
4.9 Additional requirements for single pilot operations under the instrument flight rules (IFR) or at night	4.9 Aletli Uçuş Şartları (IFR) ya da gece uçuş şartlarında tek pilot uçuşu ile ilgili işletme gereklerine ilaveler
<b>CHAPTER 5. Aeroplane performance operating limitations</b>	<b>KONU 5. Uçağın Veriminin İşletim Sınırları</b>
<b>CHAPTER 6. Aeroplane instruments, equipment and flight documents</b>	<b>KONU 6. Uçak alet, donanım ve uçuş evrakları</b>
<b>CHAPTER 7. Aeroplane communication and navigation equipment</b>	<b>KONU 7. Uçak İletişim ve Gezin donanımı</b>
<b>CHAPTER 8. Aeroplane maintenance</b>	<b>KONU 8. Uçak Bakımı</b>
8.1 Operator's maintenance responsibilities	8.1 İşleticinin bakım sorumluluğu
8.2 Operator's maintenance control manual	8.2 İşleticinin bakım kontrol elkitabı
8.3 Maintenance programme	8.3 Bakım programı
8.4 Maintenance records	8.4 Bakım kayıtları
8.5 Continuing airworthiness information	8.5 Süregelen Uçabilirlik bilgisi
8.6 Modifications and repairs	8.6 Değiştirme ve tamir
8.7 Approved maintenance organization	8.7 Onaylı bakım kuruluşu
8.8 Maintenance release.	8.8 Bakımdan çıkarma
<b>CHAPTER 9. Aeroplane flight crew</b>	<b>KONU 9. Uçağın uçuş ekibi</b>
9.1 Composition of the flight crew	9.1 Uçuş ekibinin yapısı
9.2 Flight crew member emergency duties	9.2 Uçuş ekibi üyesinin acil durum görevleri
9.3 Flight crew member training programmes	9.3 Uçuş ekibi üyesinin eğitim programı
9.4 Qualifications	9.4 Nitelikler
9.5 Flight crew equipment	9.5 Uçuş ekibi donanımı
9.6 Flight time, flight duty periods and rest periods	9.6 Uçuş süresi, uçuş görev süreleri ve istirahat dönemleri

**CHAPTER 10. Flight operations officer / flight dispatcher****CHAPTER 11. Manuals, logs and records**

- 11.1 Flight manual
- 11.2 Operator's maintenance control manual
- 11.3 Maintenance programme
- 11.4 Journey log book
- 11.5 Records of emergency and survival equipment carried.
- 11.6 Flight recorder records

**CHAPTER 12. Cabin crew**

- 12.1 Assignment of emergency duties
- 12.2 Cabin crew at emergency evacuation stations
- 12.3 Protection of cabin crew during flight
- 12.4 Training
- 12.5 Flight time, flight duty periods and rest periods

**CHAPTER 13. Security**

- 13.1 Domestic commercial operations
- 13.2 Security of the flight crew compartment
- 13.3 Aeroplane search procedure checklist
- 13.4 Training programmes
- 13.5 Reporting acts of unlawful interference
- 13.6 Miscellaneous

*APPENDIX 1.* Lights to be displayed by aeroplanes

*APPENDIX 2.* Organization and contents of an operations manual

*APPENDIX 3.* Additional requirements for approved operations by single-engine turbine-powered aeroplanes at night and/or in Instrument Meteorological Conditions (IMC)

**KONU 10. Uçuş İşletme Uzmanı / Dispeçer****KONU 11. Elkitapları, gezin defterleri ve kayıtlar**

- 11.1 Uçuş Elkitabı
- 11.2 İşleticinin bakım kontrol elkitabı
- 11.3 Bakım programı
- 11.4 Gezin kayıt defteri
- 11.5 Taşınan acil durum ve yaşam destek donanım kayıtları
- 11.6 Uçuş Kayıt Cihazı kayıtları

**KONU 12. Kabin Ekibi**

- 12.1 Acil durum görev dağıtımı
- 12.2 Acil tahliye istasyonlarında kabin ekibi
- 12.3 Uçuş sırasında kabin ekibinin korunması
- 12.4 Eğitimi
- 12.5 Uçuş süresi, uçuş görev süreleri ve istirahat dönemleri

**KONU 13. Emniyet**

- 13.1 Ticari dahili uçuşlar
- 13.2 Uçuş Ekibi Bölümünün Emniyeti
- 13.3 Uçak arama yöntemi kontrol listesi
- 13.4 Eğitim programları
- 13.5 Kanun dışı girişimlerin raporlanması
- 13.6 Çeşitli tavsiyeler

*EKLENTİ 1.* Uçaklarca görüntülenecek ışıklar

*EKLENTİ 2.* İşletme Elkitabı yapısı ve içeriği

*EKLENTİ 3.* Onaylı tek motorlu türbin gücü ile gece ve/yahut Aletli Meteorolojik Şartlarda işletilen uçaklar için ilave gereksinimler (IMC)

**APPENDIX 4.** Altimetry system performance requirements for operations in RVSM airspace

**APPENDIX 5.** Safety oversight of air operators

1. Primary aviation legislation
2. Specific operating regulations
3. CAA structure and safety oversight functions
4. Technical guidance
5. Qualified technical personel
6. Licensing and certification obligations
7. Continued surveillance obligations
8. Resolution of safety issues

**APPENDIX 6.** Air operator certificate

**ATTACHMENT A.** Flight time and flight duty period limitations

**ATTACHMENT B.** First-aid medical supplies

**ATTACHMENT C.** Aeroplane performance operating limitations

**ATTACHMENT D.** Flight recorders

**ATTACHMENT E.** Extended range operations by aeroplanes with two turbine power-units

**ATTACHMENT F.** Air operator certification and validation.

**ATTACHMENT G.** Minimum equipment list (MEL)

**ATTACHMENT H.** Flight safety documents system

**ATTACHMENT I.** Additional guidance for approved operations by single-engine turbine-powered aeroplanes at night and/or in Instrument Meteorological Conditions (IMC)

**EKLENTİ 4.** RVSM hava sahasında işletim için Altimetrik Sistem Verim gerekleri

**EKLENTİ 5.** Havayolu işleticileri emniyet gözetimi

1. Birincil Hava Hukuk mevzuatı
2. Özel işletme kuralları
3. SHGM yapısı ve emniyet gözetim yükümlülüğü
4. Teknik rehberlik
5. Nitelikli teknik personel
6. Ruhsat ve onay gereklilikleri
7. Sürekli gözetim zorunluluğu
8. Emniyet konularında kararlılık

**EKLENTİ 6.** Havayolu İşletici Belgesi

**İLAVE A.** Uçuş süresi ve uçuş mesai dönemi kısıtlamaları

**İLAVE B.** İlk yardım tıbbi malzemeleri

**İLAVE C.** Uçağın veriminin işletim sınırları

**İLAVE D.** Uçuş Kaydediciler

**İLAVE E.** İki türbin motorlu uçakların Uzun Menzil İşletimi

**İLAVE F.** Havayolu İşleticisi yetki ve geçerliliği

**İLAVE G.** En az donanım listesi (MEL)

**İLAVE H.** Uçuş Güvenlik belgeleme sistemi

**İLAVE I.** Gece ve/veya Aletli Meteorolojik Şartlarda (IMC) işletim onaylı tek motorlu türbin güç ile çalışan uçaklar için ilave rehber



## Bölüm II – Uluslar arası Genel Havacılık - Uçaklar

### Part II – International General Aviation – Aeroplanes

#### Historical background

Standards and Recommended Practices for the Operation of Aircraft — International General Aviation were first adopted by the Council on 2 December 1968 pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) and designated as Annex 6, Part II, to the Convention. They became effective on 2 April 1969 and applicable on 18 September 1969.

In developing this material in 1965 the Air Navigation Commission was guided by the following philosophies:

- Presentation and conformity with Annex 6, Part I.
- Applicability.
- Level of safety.
- Freedom of action.
- Responsibility.

In 2005 and 2006, the Air Navigation Commission completed a thorough review of Annex 6, Part II, with the intent of modernizing the provisions to reflect the significant changes in general aviation since the Annex was initially developed. The Commission considered new general aviation dynamics reflected by the increasing use of large, technically advanced turbine-engined aeroplanes in international general aviation operations.

In large and turbojet operations, it was concluded that their complexity warrants provisions governing an operator, whereas in the initial development of Annex 6, Part II, the provisions applied to the owner and pilot-in-command. A review of the safety record of this general aviation sector showed that the principles of individual operator responsibility and industry codes of practice have been effective given that the safety record is excellent and essentially equivalent to large, scheduled air transport governed by Annex 6, Part I.

#### Tarihsel Gelişimi

Uluslararası Uçak İşletmeciliği - Uluslararası Genel Havacılık Standartları ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ilk olarak Konseyin 02 Aralık 1968 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanarak Ek.6, Bölüm II olarak isimlendirilmiş ve 18 Eylül 1969'da yürürlüğe girmiştir.

1965'de Hava Gezin Komitesi bu bölümü geliştirirken aşağıdaki felsefe gelişmeye yol göstermiştir:

- Sunum ve Ek.6, Bölüm 1'e uygunluk
- Geçerlilik
- Güvenilirlik seviyesi
- Hareket serbestisi
- Sorumluluk

2005 ve 2006'da, Hava Gezin Komitesi Ek'ler hazırlandığından bu yana modernleşme adına genel havacılık ile ilgili gereklilikleri gözle görünür belirgin değişiklikleri yansıtabilecek şekilde düzenleme amacı gütmüştür. Komisyon genel havacılık dinamiğini, teknik açıdan gelişmiş, yaygın olarak genel havacılık işletmelerinde kullanılan türbin-motorlu uçak kullanan işletmeleri göz önüne almıştır.

Büyük ve turbo jet işletmelerinde karmaşık sorumluluk gereklerinde işleticinin esas alınması uygulanmış iken Ek.6 Bölüm II oluşturulurken sorumluluk, sorumlu pilot ve uçak sahibine verilmiştir. Genel Havacılık sektörü güvenlik kayıtlarına bakıldığında bireysel işletim sorumluluğu ve uygulanan endüstri kanunları ile mükemmel ve Ek.6 Bölüm I Büyük, Tarifeli Hav Taşımacılığı'na göre de denk bir durumda olduğu görülmektedir.

## **Table of Contents**

## **İçindekiler**

### **Section 1. General**

#### **CHAPTER 1.1 Definitions**

#### **CHAPTER 1.2 Applicability**

### **Section 2. General Aviation Operations**

#### **CHAPTER 2.1 General**

2.1.1 Compliance with laws, regulations and procedures

2.1.2 Dangerous goods .

2.1.3 Use of psychoactive substances

#### **CHAPTER 2.2 Flight operations**

2.2.1 Operating facilities

2.2.2 Operational management

2.2.3 Flight preparation

2.2.4 In-flight procedures

2.2.5 Duties of pilot-in-command

2.2.6 Cabin baggage (take-off and landing)

#### **CHAPTER 2.3 Aeroplane performance operating limitations**

#### **CHAPTER 2.4 Aeroplane instruments, equipment and flight documents**

#### **CHAPTER 2.5 Aeroplane communication and navigation equipment**

#### **CHAPTER 2.6 Aeroplane maintenance**

2.6.1 Owner's maintenance responsibilities

2.6.2 Maintenance records

2.6.3 Modifications and repairs

2.6.4 Maintenance release

#### **CHAPTER 2.7 Aeroplane flight crew**

2.7.1 Composition of the flight crew

2.7.2 Qualifications

### **Kısım 1. Genel**

#### **KONU 1.1 Tarifler**

#### **KONU 1.2 Geçerlilik**

### **Kısım 2. Genel Havacılık İşletmeciliği**

#### **KONU 2.1 Genel**

2.1.1 Kanun, kural ve yöntemler ile uyum

2.1.2 Tehlikeli Maddeler

2.1.3 Bağımlılık yapan maddelerin kullanımı

#### **KONU 2.2 Uçuş İşletme**

12.2.1 İşletme tesisleri

2.2.2 İşletimsel yönetim

2.2.3 Uçuş Hazırlığı

2.2.4 Uçuş yöntemleri

2.2.5 Sorumlu Kaptanın Görevleri

2.2.6 Kabin bagajı (Kalkış ve inişlerde)

#### **KONU 2.3 Uçağın veriminin işletim sınırları**

#### **KONU 2.4 Uçak alet, donanım ve uçuş evrakları**

#### **KONU 2.5 Uçak iletişim ve gezin donanımı**

#### **KONU 2.6 Uçak Bakımı**

2.6.1 Uçak sahibinin bakım sorumluluğu

2.6.2 Bakım kayıtları

2.6.3 Değişiklikler ve tamirler

2.6.4 Bakımdan çıkış

#### **KONU 2.7 Uçak Uçuş ekibi**

2.7.1 Uçuş ekibi oluşumu

2.7.1 Nitelikleri



**CHAPTER 2.8 Manuals, logs and records**

- 2.8.1 Flight manual
- 2.8.2 Journey log book
- 2.8.3 Records of emergency and survival equipment carried

**CHAPTER 2.9 Security**

- 2.9.1 Security of aircraft
- 2.9.2 Reporting acts of unlawful interference

*APPENDIX 2.1* Lights to be displayed by aeroplanes

*APPENDIX 2.2* Altimetry system performance requirements for operations in RVSM airspace

*ATTACHMENT 2.A* Carriage and use of oxygen

**KONU 2.8 El kitabı, gezin defteri ve kayıtlar**

- 2.8.1 Uçuş el kitabı
- 2.8.2 Gezin kayıt defteri
- 2.8.3 Taşınan acil durum ve yaşam destek donanım kayıtları

**KONU 2.9 Emniyet**

- 2.9.1 Uçağın emniyeti
- 2.9.2 Kanun dışı girişimlerin raporlanması

*EKLENTİ 2.1* Uçaklarda görüntülenecek ışıklar

*EKLENTİ 2.2* RVSM hava sahasında işletim için Altimetrik Sistem Verim gerekleri

*EKLENTİ 2.A* Oksijen taşıma ve kullanımı

***Kısım 3. Büyük, Turbo-Jet Uçaklar******Section 3. Large And Turbojet Aeroplanes*****CHAPTER 3.1 Applicability****CHAPTER 3.2 Corporate aviation operations****CHAPTER 3.3 General**

- 3.3.1 Compliance with laws, regulations and procedures
- 3.3.2 Safety management system

**CHAPTER 3.4 Flight operations****CHAPTER 3.5 Aeroplane performance operating limitations****CHAPTER 3.6 Aeroplane instruments, equipment and flight documents****CHAPTER 3.7 Aeroplane communication and navigation equipment****CHAPTER 3.8 Aeroplane maintenance**

- 3.8.1 Operator's maintenance responsibilities

**KONU 3.1 Uygulanabilirlik****KONU 3.2 Kurumsal havacılık işletmeleri****KONU 3.3 Genel**

- 3.3.1 Kanun, kural ve yöntemler ile uyum
- 3.3.2 Güvenlik Yönetim Sistemi

**KONU 3.4 Uçuş İşletme****KONU 3.5 Uçağın veriminin işletim sınırları****KONU 3.6 Uçak alet, donanım ve uçuş evrakları****KONU 3.7 Uçak iletişim ve gezin donanımı****KONU 3.8 Uçak bakımı**

- 3.8.1 İşleticinin bakım sorumluluğu

3.8.2 Operator's maintenance control manual	3.8.2 İşleticinin bakım kontrol elkitabı
3.8.3 Maintenance programme	3.8.3 Bakım programı
3.8.4 Continuing airworthiness information	3.8.4 Süregelen Uçabilirlik bilgisi
3.8.5 Maintenance release	3.8.5 Bakımdan çıkış
<b>CHAPTER 3.9 Aeroplane flight crew</b>	<b>KONU 3.9 Uçak uçuş ekibi</b>
3.9.1 Composition of the flight crew	3.9.1 Uçuş ekibi oluşumu
3.9.2 Flight crew member emergency duties .	3.9.2 Uçuş ekibi acil durum görevleri
3.9.3 Flight crew member training programmes	3.9.3 Uçuş ekibi eğitim programları
3.9.4 Qualifications	3.9.4 Nitelikleri
<b>CHAPTER 3.10 Flight operations officer/flight dispatcher</b>	<b>KONU 3.10 Uçuş işletme uzmanı/ uçuş dispeçeri</b>
<b>CHAPTER 3.11 Manuals, logs and records</b>	<b>KONU 3.11 El kitabı, gezin defteri ve kayıtlar</b>
3.11.1 Operator's maintenance control manual .	3.11.1 İşleticinin bakım kontrol elkitabı
3.11.2 Maintenance programme	3.11.2 Bakım programı
3.11.3 Flight recorder records	3.11.3 Uçuş kaydedici kayıtları
<b>CHAPTER 3.12 Cabin crew</b>	<b>KONU 3.12 Kabin ekibi</b>
3.12.1 Assignment of emergency duties	3.12.1 Acil durum görev dağıtımı
3.12.2 Cabin crew at emergency evacuation stations	3.12.2 Acil tahliye istasyonlarında kabin ekibi
3.12.3 Protection of cabin crew during flight	3.12.3 Uçuş sırasında kabin ekibinin korunması
3.12.4 Training	3.12.4 Eğitim
<b>CHAPTER 3.13 Security</b>	<b>KONU 3.13 Emniyet</b>
3.13.1 Security programme	3.13.1 Emniyet programı
<i>ATTACHMENT 3.A</i> Company operations manual	<i>İLAVE 3.A</i> Şirket işletme elkitabı
<i>ATTACHMENT 3.B</i> Minimum equipment list (MEL)	<i>İLAVE 3.B</i> En az donanım listesi (MEL)
<i>ATTACHMENT 3.C</i> Flight recorders	<i>İLAVE 3.C</i> Uçuş kaydediciler

## Bölüm III – Uluslar arası Genel Havacılık - Helikopterler

### Part III – International General Aviation – Helicopters

#### Historical background

Standards and Recommended Practices for the Operation of Aircraft were first adopted by the Council, pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944), on 10 December 1948 for International Air Transport and on 2 December 1968 for International General Aviation. The documents containing these Standards and Recommended Practices are now designated as Annex 6, Parts I and II, respectively, to the Convention. In general, Parts I and II address aeroplane operations; neither part is specifically applicable to helicopter operations.

Therefore, Part III was introduced as a means of including provisions for helicopter operations. Initially, provisions related to flight data recorders and cockpit voice recorders for helicopters were developed by the Air Navigation Commission following Recommendation 10/1 of the Accident Prevention and Investigation Meeting AIG (1979) and adopted by the Council on 14 March 1986. They became effective on 27 July 1986 and applicable on 20 November 1986. Subsequently, proposals for comprehensive Standards and Recommended Practices covering other aspects of helicopter operations were developed with the assistance of the Helicopter Operations Panel; these provisions, incorporated in Amendment 1, were adopted by the Council on 21 March 1990. The amendment became effective on 30 July 1990 and applicable on 15 November 1990.

#### Tarihsel Gelişimi

Uluslararası Uçak İşletmeciliği Standartları ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ilk olarak Konseyin 10 Aralık 1968 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanarak Uluslar arası Genel Havacılık olarak isimlendirilmiş ve 02 Aralık 1968'de yürürlüğe girmiştir. Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar artık sırasıyla Bölüm.I ve II olarak adlandırılmaktadır. Genelde Bölümler I ve II uçak işletmeciliği ile ilgili olup bu bölümlerin hiç biri özellikle helikoptere uygulanmamaktadır.

Bu nedenle, Bölüm III ile helikopter işletmeciliği gerekleri bir araç olarak tanımlanmıştır. Başlangıçta Hava Gezin Komitesi tarafından helikopterler için geliştirilen uçuş bilgi kayıt ve güverte ses kayıt cihazları gerekleri ile ilgili 10/1 Kaza Önleme ve Soruşturma toplantısı AIG (1979) tavsiyeleri Konseyin 14 Mart 1986 tarihinde kabul edildi. Karar 14 Mart 1986'da yayınlandı ve 20 Kasım 1986 tarihinde geçerlilik kazandı. Daha sonra, kapsamlı Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar teklifleri Helikopter İşletimi Paneli yardımı ile helikopter işletmeciliğinin diğer yönleri de geliştirildi; bu gerekler, İlave 1 ile birleştirildi ve Konseyin 21 Mart 1990 kararı ile kabul edildi. İlave 230 Temmuz 1990 tarihinde yayınlandı ve 15 Kasım 1990 tarihinde yürürlüğe girdi.

## **Table Of Contents**

## **İçindekiler**

### **Section I. General**

### **Kısım I. Genel**

#### **CHAPTER 1. Definitions**

#### **KONU 1. Genel**

#### **CHAPTER 2. Applicability**

#### **KONU 2. Geçerlilik**

### **Kısım II. Uluslararası Ticari Hava Taşımacılığı**

### **Section II. International Commercial Air Transport**

#### **CHAPTER 1. General**

#### **KONU 1. Genel**

1.1 Compliance with laws, regulations and procedures

1.1 Kanun, kural ve yöntemler ile uyum

1.2 Compliance by a foreign operator with laws, regulations and procedures of a State

1.2 Yabancı bir işleticinin bir ülkenin kanun, kural ve yöntemlerine uyumu

1.3 Safety management

1.3 Güvenlik yönetimi

1.4 Dangerous goods

1.4 Tehlikeli maddeler

1.5 Use of psychoactive substances

1.5 Bağımlılık yapan maddelerin kullanımı

#### **CHAPTER 2. Flight operations**

#### **KONU 2. Uçuş İşletme**

#### **CHAPTER 3. Helicopter performance operating limitations**

#### **KONU 3. Helikopterin veriminin işletim sınırları**

#### **CHAPTER 4. Helicopter instruments, equipment and flight documents**

#### **KONU 4. Helikopter alet, donanım ve uçuş evrakları**

#### **CHAPTER 5. Helicopter communication and navigation equipment**

#### **KONU 5. Uçak iletişim ve gezin donanımı**

#### **CHAPTER 6. Helicopter maintenance**

#### **KONU 6. Helikopter bakımı**

6.1 Operator's maintenance responsibilities

6.1 İşleticinin bakım sorumluluğu

6.2 Operator's maintenance control manual

6.2 İşleticinin bakım kontrol elkitabı

6.3 Maintenance programme

6.3 Bakım programı

6.4 Maintenance records

6.4 Bakım kayıtları

6.5 Continuing airworthiness information

6.5 Süregelen Uçabilirlik bilgisi

6.6 Modifications and repairs

6.6 Değişiklikler ve tamirler

6.7 Maintenance release

6.7 Bakımdan çıkış

6.8 Records

6.8 Kayıtlar

**CHAPTER 7. Helicopter flight crew**

- 7.1 Composition of the flight crew
- 7.2 Flight crew member emergency duties
- 7.3 Flight crew member training programmes
- 7.4 Qualifications
- 7.5 Flight crew equipment
- 7.6 Flight time, flight duty periods and rest periods

**CHAPTER 8. Flight operations officer/flight dispatcher****CHAPTER 9. Manuals, logs and records****CHAPTER 10. Cabin crew****CHAPTER 11. Security*****Kısım III. Uluslar arası Genel Havacılık*****CHAPTER 1. General**

- 1.1 Compliance with laws, regulations and procedures
- 1.2 Dangerous goods
- 1.3 Use of psychoactive substances

**CHAPTER 2. Flight operations****CHAPTER 3. Helicopter performance operating limitations****CHAPTER 4. Helicopter instruments, equipment and flight documents****CHAPTER 5. Helicopter communication and navigation equipment****CHAPTER 6. Helicopter maintenance**

- 6.1 Maintenance responsibilities
- 6.2 Maintenance records
- 6.3 Continuing airworthiness information
- 6.4 Modifications and repairs
- 6.5 Maintenance release

**KONU 7. Helikopter uçuş ekibi**

- 7.1 Uçuş ekibi oluşumu
- 7.2 Uçuş ekibinin acil durum görevleri
- 7.3 Uçuş ekibi eğitim programları
- 7.4 Nitelikleri
- 7.5 Uçuş ekibi donanımı
- 7.6 Uçuş süresi, uçuş görev süreleri ve dinlenme dönemleri

**KONU 8. Uçuş İşletme Uzmanı/Uçuş Dispeçeri****KONU 9. El kitabı, gezin defteri ve kayıtlar****KONU 10. Kabin ekibi****KONU 11. Emniyet*****Section III. International General Aviation*****KONU 1. Genel**

- 1.1 Kanun, kural ve yöntemler ile uyum
- 1.2 Tehlikeli maddeler
- 1.3 Bağımlılık yapan maddelerin kullanımı

**KONU 2. Uçuş İşletme****KONU 3. Helikopterin veriminin işletim sınırları****KONU 4. Helikopter alet, donanım ve uçuş evrakları****KONU 5. Helikopter iletişim ve gezin donanımı****KONU 6. Helikopter bakımı**

- 6.1 Bakım sorumluluğu
- 6.2 Bakım kayıtları
- 6.3 Süregelen Uçabilirlik bilgisi
- 6.4 Değiştirmeler ve tamirler
- 6.5 Bakımdan çıkış

## CHAPTER 7. Helicopter flight crew

### 7.1 Qualifications

### 7.2 Composition of the flight crew

#### APPENDICES

#### APPENDIX 1. Safety oversight of air operators

1. Primary aviation legislation
2. Specific operating regulations
3. CAA structure and safety oversight functions
4. Technical guidance
5. Qualified technical personnel
6. Licensing and certification obligations
7. Continued surveillance obligations
8. Resolution of safety issues

#### APPENDIX 2. Additional requirements for operations of helicopters in performance Class 3 in instrument meteorological conditions (IMC)

#### APPENDIX 3. Air Operator Certificate

#### ATTACHMENTS

#### ATTACHMENT A. Helicopter performance and operating limitations

#### ATTACHMENT B. Flight recorders

#### Introduction

#### ATTACHMENT C. Flight time and flight duty period limitations

#### ATTACHMENT D. Medical supplies

#### ATTACHMENT E. Minimum equipment list (MEL)

#### ATTACHMENT F. Air operator certification and validation

#### ATTACHMENT G. Flight safety documents system

#### ATTACHMENT H. Contents of an operations manual

#### ATTACHMENT I. Additional guidance for operations of helicopters in performance Class 3 in instrument meteorological conditions (IMC)

## KONU 7. Helikopter uçuş ekibi

### 7.1 Nitelikleri

### 7.2 Uçuş ekibi oluşumu

#### EKLENTİLER

#### EKLENTİ 1. Havacılık işletmelerinde emniyet gözetimi

1. Temel havacılık yasası
2. Özel işletme düzenlemeleri
3. SHGM yapısı ve emniyet gözetim görevleri
4. Teknik klavuz
5. Yetkili teknik personel
6. Yetkilendirme ve belgeleme zorunluluğu
7. Süregelen gözetim zorunluluğu
8. Emniyet konularındaki kararlılık

#### EKLENTİ 2. IMC Sınıf 3 verimlilik çerçevesinde Meteorolojik şartlarda (IMC) uçan helikopterlerin işletimi için ilave gerekler

#### EKLENTİ 3. Havayolu İşletici belgesi

#### İLAVELER

#### İLAVE A. Helikopter verim ve işletme limitleri

#### İLAVE B. Uçuş kaydediciler

#### Giriş

#### İLAVE C. Uçuş süresi ve uçuş görev dönemleri sınırlamaları

#### İLAVE D. Tıbbi melzemeler

#### İLAVE E. En az donanım listesi (MEL)

#### İLAVE F. Havayolu İşletici belgesi ve geçerliliği

#### İLAVE G. Uçuş Emniyet belgeleme sistemi

#### İLAVE H. İşletme el kitabı içeriği

#### İLAVE I. IMC Sınıf 3 verimlilik çerçevesinde Meteorolojik şartlarda (IMC) uçan helikopterlerin işletimi için ilave gerekler

“Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu ek, ortak özellikli olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

Bu ek 152.ci değişiklikten sonra Bölüm I Operation of Aircraft diye 23 Mayıs 1969’da adlandırıldı. Çünkü Bölüm II, International General Aviation olarak ayrılmış ve kendi kuralları oluşmuştu. Ardından Bölüm III International Operations-Helicopters geldi. 1956, 1970 ve 1972 senelerindeki gelişmeler, Ek 8’in de gelişmesine ve Ek 6 ile Ek 8’in kapsamlarının düzenlenmesine neden olmuştu.

Ek 6’nın yapılanması, mevcut teknolojiye göre birlikte gelişerek tavsiye kararları olarak Ek 1, Ek 4, Ek 5 ve özellikle Ek 8 ile ilgili yapılanmasını da karşılıklı olarak tetiklemektedir. Motor Güvenilirliği kavramı (Arıza oranı/İşletim saati) ETOPS gibi işletimlerde en önemli kıstas olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu nedenle ICAO, Ek 6 ile ilgili özellikle (*Notification of differences*) Farklılıkların bildirilmesi ve Ek 15 ile ilgili bu değişikliklerin AIP’lerde yayınlanmasının yanı sıra (*Promulgation of information*) bilgilerin yayınlanması için ilgili Ek’lerde hızlı bir şekilde yer almasının sağlanmasını da talep etmektedir.

Doc.4444, 7030, 7192, 7300, 8168, 8335, 8984, 9137, 9318, 9365, 9376, 9379, 9481, 9574, 9587, 9613, 9625, 9640, 9683, 9734, 9760, 9859, 9868, 9869, Ek’ler 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,18, Guidance Material on SST Aircraft Operations (Cir 126), Guidance on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Cir 295), European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) Documents ED55 and ED56A ve International Regulations for Preventing Collisions at Sea, bu Ek ile ilişkili belgelerdir.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

## 6.1.2.7 **Annex-7 Aircraft Nationality and Registration Marks** **Uçağın Tabiiyeti ve Kayıt İşaretleri**

International Standards – Uluslararası Standardlar

### **Historical Background**

Annex 7 contains Standards adopted by the International Civil Aviation Organization as the minimum Standards for the display of marks to indicate appropriate nationality and registration which have been determined to comply with Article 20 of the Convention.

Standards for Aircraft Nationality and Registration Marks were first adopted by the Council on 8 February 1949 pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944) and designated as Annex 7 to the Convention. They became effective on 1 July 1949.

The Standards were based on recommendations of the first and second sessions of the Airworthiness Division held respectively in March 1946 and February 1947.

### **Tarihsel Gelişimi**

Ek 7, Konseyin 20 numaralı kararı gereği Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu' nun belirlediği düzgün tabiyet ve kayıt işaretleri için en az olması gereken sergilenecek işaretler Standardları çerçevesinde kararlaştırılan Standardları kapsar.

Uçak Milliyeti ve Kayıt İşaretleri Standardları ilk defa Konseyin 8 Şubat 1949 da Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago 1944) madde 37 gereği kabul edilmiş ve anlaşmaya Ek 7 olarak eklenmiştir. 1 Temmuz 1949 tarihinde uygulamaya konmuştur.

Bu Standardlar, sırası ile Mart 1946 ve Şubat 1947 senelerinde toplanan Uçabilirlik Komitesi tavsiyelerine dayanılarak hazırlanmıştır.

## INTERNATIONAL STANDARDS.

### **Table of Contents**

- 1. Definitions.**
- 2. Nationality, common and registration marks to be used.**
- 3. Location of nationality, common and registration marks.**
  - 3.1 General
  - 3.2 Lighter-than-air aircraft.
  - 3.3 Heavier-than-air aircraft
- 4. Measurements of nationality, common and registration Marks**
- 5. Type of characters for nationality, common and registration Marks**
- 6. Register of nationality, common and registration Marks**
- 7. Certificate of registration**
- 8. Identification plate.**
- 9. General.**

### **İçindekiler**

- 1. Tarifler**
- 2. Milliyeti, kullanılacak olan genel ve kayıt işaretleri**
- 3. Milliyetinin, genel ve kayıt işaretlerin işleneceği yer.**
  - 3.1 Genel
  - 3.2 Havadan Hafif olan Uçaklar
  - 3.3 Havadan Ağır olan Uçaklar
- 4. Milliyet, genel ve kayıt işaretlerin boyutları**
- 5. Milliyet, genel ve kayıt işaretlerin yazı karakterleri**
- 6. Milliyet, genel ve kayıt işaretlerin kaydedilmesi**
- 7. Kayıt Belgesi**
- 8. Tanım plaketi**
- 9. Genel**



“Uluslararası Standartlar” başlığı ile sunulan bu ek, doğrudan bir talimattır ve kanun olarak kabul edilerek uluslararası hukuksal geçerlilik kazanır. Bu talimatla Ulusal Sivil Havacılık Talimatları arasında oluşabilecek her türlü kabul, değişiklik ve farklılıklar yine bildirilerek bu Ek içerisinde yayınlanacaktır.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

#### NOT:

Türkiye Cumhuriyeti 2893 sayılı Türk Bayrağı Kanunu ve ilgi Türk Bayrağı Tüzüğü’ne göre şirketler; (Resmi Gazete Tarihi - No: 17.03.1985 – 18697)

#### HAVA ARAÇLARI

**Madde 14** - Hava araçlarına Bayrak çekilmez. Sivil hava araçlarına, yön dümeninin her iki yanına boyayla al zemin üzerine Bayraktaki oranlara uygun, beyaz renkte ay yıldız resmolunur.

şartını uygulamak zorunda olmasına rağmen uzun zamandır bu şarta özen gösterilmemektedir. Hemen hemen tüm Türk uçaklarında aynı tavrı görülmektedir. Kural ihlali için cezai şart olmakla birlikte, uygulanan bir yaptırım da yoktur.



## 6.1.2.8 Annex-8 Airworthiness of Aircraft – Uçağın Uçabilirliği

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

Standards and Recommended Practices for the Airworthiness of Aircraft were adopted by the Council on 1 March 1949 pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944) and designated as Annex 8 to the Convention.

The Annex contained, in Part II, general airworthiness procedures applicable to all aircraft and in Part III, minimum airworthiness characteristics for aeroplanes provided, or to be provided, with certificates of airworthiness classifying them in an established ICAO category. Part I contained definitions.

### Tarihsel Gelişimi

Uçağın Uçabilirliği ile ilgili Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ilk olarak Konseyin 1 Mart 1949 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanarak Ek.8 olarak isimlendirilmiş yürürlüğe girmiştir.

Ek'de bahsi geçen Kısım II, tüm uçaklar için genel uçabilirlik yöntemlerini, Kısım III ise tesis edilen ICAO sınıflandırmasına göre Uçabilirlik Belgesi alacak olan üretilmiş ya da üretilecek olan uçaklar için en az Uçabilirlik Özelliğini kapsar. Kısım I ise tariflerden oluşmaktadır.

### Table of Contents

#### *Part I. Definitions*

#### *Part II. Procedures For Certification And Continuing Airworthiness*

#### **CHAPTER 1. Type certification.**

#### **CHAPTER 2. Production**

#### **CHAPTER 3. Certificate of Airworthiness**

#### **CHAPTER 4. Continuing airworthiness of aircraft .**

#### *Part III. Large Aeroplanes*

#### *Part IIIA. Aeroplanes over 5 700 kg for which application for certification was submitted on or after 13 June 1960, but before 2 March 2004*

#### **CHAPTER 1. General**

#### **CHAPTER 2. Flight**

#### **CHAPTER 3. Structures**

#### **CHAPTER 4. Design and construction.**

### İçindekiler

#### *Kısım I: Tarifler*

#### *Kısım II: Kesintisiz Uçabilirlik Ve Yeterlilik Yöntemleri*

#### **KONU 1. Tip yetkilendirme**

#### **KONU 2. Üretim**

#### **KONU 3. Uçabilirlik Yeterliliği Belgesi**

#### **KONU 4. Uçağın Kesintisiz Uçabilirliği**

#### *Kısım III: Büyük Uçaklar*

#### *Kısım IIIA: Yetkilendirme için 13 Haziran 1960 günü ve sonrası ama 2 Mart 2004 öncesi müracaat etmiş olan 5 700 kg ve üzeri uçaklar*

#### **KONU 1. Genel**

#### **KONU 2. Uçuş**

#### **KONU 3. Yapısallar**

#### **KONU 4. Tasarım ve yapım**

<b>CHAPTER 5. Engines .</b>	<b>KONU 5. Motorlar</b>
<b>CHAPTER 6. Propellers</b>	<b>KONU 6. Pervaneler</b>
<b>CHAPTER 7. Powerplant installation.</b>	<b>KONU 7. Güç kaynağı yerleştirme</b>
<b>CHAPTER 8. Instruments and equipment</b>	<b>KONU 8 Aletler ve donanım</b>
<b>CHAPTER 9. Operating limitations and information</b>	<b>KONU 9. İşletim sınırlamaları ve bilgileri</b>
<b>CHAPTER 10. Continuing airworthiness - maintenance information</b>	<b>KONU 10. Kesintisiz Uçabilirlik – Bakım bilgileri</b>
<b>CHAPTER 11. Security .</b>	<b>KONU 11. Emniyet</b>
<b><i>Part IIIB. Aeroplanes over 5 700 kg for which application for certification was submitted on or after 2 March 2004</i></b>	<b><i>Kısım IIIB: 2 Mart 2004 tarihinde yada daha sonra yetkilendirme için müracaat eden 5 700 kg'dan fazla Uçaklar</i></b>
<b>SUB-PART A. General</b>	<b>ALT-KISIM A. Genel</b>
<b>SUB-PART B. Flight</b>	<b>ALT-KISIM B. Uçuş</b>
<b>SUB-PART C. Structure</b>	<b>ALT-KISIM C. Yapısı</b>
<b>SUB-PART D. Design and construction</b>	<b>ALT-KISIM D. Tasarım ve Yapım</b>
<b>SUB-PART E. Powerplant</b>	<b>ALT-KISIM E. Güç Kaynağı</b>
<b>SUB-PART F. Systems and equipment</b>	<b>ALT-KISIM F. Sistemler ve donanım</b>
<b>SUB-PART G. Operating limitations and information</b>	<b>ALT-KISIM G. İşletim sınırları ve bilgileri</b>
<b>SUB-PART H. Systems software</b>	<b>ALT-KISIM H. Sistem yazılımı</b>
<b>SUB-PART I. Crashworthiness and cabin safety.</b>	<b>ALT-KISIM I. Çarpmaya dayanıklılık ve kabin emniyeti</b>
<b>SUB-PART J. Operating environment and Human Factors .</b>	<b>ALT-KISIM J. İşletme ortamı ve İnsan faktörü</b>
<b>SUB-PART K. Security</b>	<b>ALT-KISIM K. Emniyet</b>
<b><i>Part IV. Helicopters</i></b>	<b><i>Kısım IV: Helikopterler</i></b>
<b><i>Part IVA. Helicopters for which application for certification was submitted on or after 22 March 1991 but before 13 December 2007</i></b>	<b><i>Kısım IVA. 22 Mart 1991 tarihinde yada daha sonra ama 13 Aralık 2007'den önce yetkilendirme için müracaat eden Helikopterler</i></b>
<b>CHAPTER 1. General</b>	<b>KONU 1. Genel</b>
<b>CHAPTER 2. Flight</b>	<b>KONU 2. Uçuş</b>
<b>CHAPTER 3. Structures</b>	<b>KONU 3. Yapısallar</b>

<b>CHAPTER 4. Design and construction</b>	<b>KONU 4. Tasarım ve yapım</b>
<b>CHAPTER 5. Engines.</b>	<b>KONU 5. Motorlar</b>
<b>CHAPTER 6. Rotor and power transmission systems and powerplant installation</b>	<b>KONU 6. Çark ve Güç iletim sistemleri ve güç kaynağı yerleşimi</b>
<b>CHAPTER 7. Instruments and equipment</b>	<b>KONU 7. Aletler ve donanım</b>
<b>CHAPTER 8. Electrical systems</b>	<b>KONU 8. Elektrik sistemleri</b>
<b>CHAPTER 9. Operating limitations and information.</b>	<b>KONU 9. İşletme sınırları ve bilgileri</b>

*Part IVB. Helicopters for which application for certification was submitted on or after 13 Dec 2007*

*Kısım IVB. 13 Aralık 2007 tarihinde yada sonrası yeterlilik başvurusu yapılan Helikopterler*

<b>SUB-PART A. General</b>	<b>ALT-KISIM A. Genel</b>
<b>SUB-PART B. Flight</b>	<b>ALT-KISIM B. Uçuş</b>
<b>SUB-PART C. Structure</b>	<b>ALT-KISIM C. Yapısı</b>
<b>SUB-PART D. Design and construction</b>	<b>ALT-KISIM D. Tasarım ve yapım</b>
<b>SUB-PART E. Rotors and powerplant</b>	<b>ALT-KISIM E. Çark ve Güç kaynağı.</b>
<b>SUB-PART F. Systems and equipment</b>	<b>ALT-KISIM F. Sistemler ve donanım</b>
<b>SUB-PART G. Operating limitations and information.</b>	<b>ALT-KISIM G. İşletme sınırları ve bilgileri</b>
<b>SUB-PART H. Systems software</b>	<b>ALT-KISIM H. Sistem yazılımları</b>
<b>SUB-PART I. Crashworthiness and cabin safety</b>	<b>ALT-KISIM I. Çarpmaya dayanıklılık ve kabin güvenliği</b>
<b>SUB-PART J. Operating environment and Human Factors .</b>	<b>ALT-KISIM J. İşletme ortamı ve İnsan Etkenleri</b>

*Part V. Small Aeroplanes*

*Kısım V. Küçük Uçaklar*

— Aeroplanes Over 750 Kg But Not Exceeding 5 700 Kg For Which Application For Certification Was Submitted On Or After 13 Dec 2007

— 750 Kg'dan Büyük Ama 5 700 Kg'dan Küçük Olup 13 Aralık 2007 Tarihinde Yada Daha Sonra Yeterlilik İçin Başvuru Yapmış Olanlar

<b>SUB-PART A. General</b>	<b>ALT-KISIM A. Genel</b>
<b>SUB-PART B. Flight</b>	<b>ALT-KISIM B. Uçuş</b>
<b>SUB-PART C. Structure</b>	<b>ALT-KISIM C. Yapısı</b>
<b>SUB-PART D. Design and construction</b>	<b>ALT-KISIM D. Tasarım ve yapım</b>
<b>SUB-PART E. Powerplant.</b>	<b>ALT-KISIM E. Güç kaynağı</b>
<b>SUB-PART F. Systems and equipment</b>	<b>ALT-KISIM F. Sistemler ve donanım</b>

<b>SUB-PART G. Operating limitations and information .</b>	<b>ALT-KISIM G. İşletme sınırları ve bilgileri</b>
<b>SUB-PART H. Systems software</b>	<b>ALT-KISIM H. Sistem yazılımları</b>
<b>SUB-PART I. Crashworthiness and cabin safety.</b>	<b>ALT-KISIM I. Çarpmaya dayanıklılık ve kabin güvenliği</b>
<b>SUB-PART J. Operating environment and Human Factors</b>	<b>ALT-KISIM J. İşletme ortamı ve İnsan Etkenleri</b>
<b><i>Part VI. Engines</i></b>	
<b>SUB-PART A. General</b>	<b>ALT-KISIM A. Genel</b>
<b>SUB-PART B. Design and construction</b>	<b>ALT-KISIM B. Tasarım ve yapım</b>
<b>SUB-PART C. Tests</b>	<b>ALT-KISIM C. Sınamalar</b>
<b><i>Part VII. Propellers</i></b>	
<b>SUB-PART A. General</b>	<b>ALT-KISIM A. Genel</b>
<b>SUB-PART B. Design and construction</b>	<b>ALT-KISIM B. Tasarım ve yapım</b>
<b>SUB-PART C. Tests and inspection</b>	<b>ALT-KISIM C. Sınama ve denetim</b>

“Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu ek, ortak özellikli olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

1953, 1956, 1957 toplantılarından sonra köklü değişiklikler 1970 toplantısında ortaya çıkar. 15 Mart 1972 toplantısında da bu gün ki prensipler kabul edilir. 06 Haziran 2000’de Uçabilirlik, Kesintisiz Uçabilirlik kavramına dönüşür ve tip yetkilendirmesi önem kazanır. Airworthiness Technical Manual (Doc 9051) artık tip yetkilendirmesi için en önemli belgedir. 07 Kasım 2003’de ise uçak sınıflandırmasına göre şartlar yeniden gözden geçirilir. Sırası ile 750 kg - 5 700 kg altı-arası-ve üzeri olarak uçaklar sınıflandırılır. Use of the Guidance Material in the Airworthiness Manual (Doc 9760) üye Devletlerin ulusal kurallarının en uygun şekilde bu uluslararası kurallara uyum sağlamalarına yönelik yapılan örnek bir çalışmadır. Zaten bu son baskının altı dilde yapılmış olması, uluslar arası kural birlikteliğinin sağlanmasına yönelik en büyük özelliktir.

Doc.7488, 9051, 9318, 9587, 9683, 9758 ve 9760 bu Ek ile ilişkili belgelerdir.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

## 6.1.2.9 Annex-9 Facilitation Kolaylıklar

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

Standards and Recommended Practices on Facilitation were first adopted by the Council on 25 March 1949, pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944), and designated as Annex 9 to the Convention with the title “Standards and Recommended Practices — Facilitation”. They became effective on 1 September 1949. The Standards and Recommended Practices were based on recommendations of the First and Second Sessions of the Facilitation Division, held at Montreal in February 1946 and at Geneva in June 1948.

### Tarihsel Gelişimi

Kolaylıklar-Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ile ilgili ilk olarak Konseyin 25 Mart 1949 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanıp Ek.9 olarak isimlendirilmiş ve Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar-Kolaylıklar adı ile kabul edilmiştir.

01 Eylül 1949’da yürürlüğe giren Kolaylıklar, Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar, Kolaylıklar bölümünün Şubat 1946 Montreal ve Haziran 1948 de Cenevre toplantılarında alınan kararlar üzerine oluşturulmuştur.

### Table of Contents

### İçindekiler

#### CHAPTER 1. Definitions and general principles

#### KONU 1. Tarifler ve Genel Prensipler

#### CHAPTER 2. Entry and departure of aircraft

#### KONU 2. Uçağın Ülkeye Giriş ve Çıkışı

A. General

A. Genel

B. Documents — requirements and use

B. Belgeler

C. Correction of documents

C. Belge üzerinde düzeltme

D. Disinsection of aircraft

D. Uçağı haşereye karşı ilaçlama

E. Disinfection of aircraft

E. Uçağı mikroplardan koruma

F. Arrangements concerning international general aviation and other non-scheduled flights

F. Uluslararası genel havacılık ve diğer tarifersiz sefer uçuşları ile ilgili düzenlemeler

#### CHAPTER 3. Entry and departure of persons and their baggage

#### KONU 3. Yolcu ve bagajlarının giriş ve çıkışı

A. General

A. Genel

B. Documents required for travel

B. Gezi için gerekli belgeler

C. Security of travel documents

C. Gezi belgelerinin güvenliği

D. Travel documents

D. Gezi belgeleri

E. Exit visas .

E. Çıkış vizesi

F. Entry/re-entry visas .

F. Giriş-Tekrar giriş vizeleri

- G. Embarkation/Disembarkation Cards  
H. Certificates of vaccination .  
I. Inspection of travel documents  
J. Departure procedures  
K. Entry procedures and responsibilities  
L. Transit procedures and requirements  
M. Disposition of baggage separated from its owner  
N. Identification and entry of crew and other aircraft operators' personnel .  
O. Flight operations and cabin safety inspectors

#### **CHAPTER 4. Entry and departure of cargo and other articles**

- A. General  
B. Information required by the public authorities  
C. Release and clearance of export cargo  
D. Release and clearance of import cargo  
E. Spare parts, equipment, stores and other material imported or exported by aircraft operators in connection with international services  
F. Containers and pallets  
G. Mail documents and procedures

#### **CHAPTER 5. Inadmissible persons and deportees**

- A. General  
B. Inadmissible persons  
C. Deportees  
D. Procurement of a replacement travel document

#### **CHAPTER 6 International airports — facilities and services for traffic**

- A. General  
B. Airport traffic flow arrangements  
C. Facilities required for implementation of public health, emergency medical relief, and animal and plant quarantine measures

- G. Biniş/İniş kartları  
H. Aşı belgeleri  
I. Gezi belgelerinin denetimi  
J. Çıkış yöntemleri  
K. Giriş yöntemleri ve sorumlulukları  
L. Geçiş yöntem ve gerekleri  
M. Sahibinden ayrılan bir bagajın yönetimi  
N. Ekip ve diğer ekip üyelerinin tanımı ve girişleri  
O. Uçuş işletme kabin güvenlik deneticileri

#### **KONU 4. Kargo ve diğer maddelerin giriş ve çıkışları**

- A. Genel  
B. Devlet temsilcilerine sunulacak bilgiler  
C. Giden kargonun denetim ve çıkışı  
D. Gelen kargonun denetim ve girişi  
E. Uçak işleticilerinin uluslararası hizmet kapsamında getirdiği ya da gönderdiği yedek parça, donanım, stok ve diğer maddeler  
F. Kasa (konteynır) ve tepsiler (paletler)  
G. Posta belgeleri ve yöntemleri

#### **KONU 5. Sınırdışı edilenler ve ülkeye kabul edilmeyenler**

- A. Genel  
B. Ülkeye kabul edilmeyenler  
C. Sınırdışı edilenler  
D. Gezi belgesi yerine üretilecek olan belge

#### **KONU 6. Uluslararası havalimanı – kolaylıklar ve trafik hizmetleri**

- A. Genel  
B. Meydan trafik akışı ve düzenlemesi  
C. Halk sağlığı, acil tıbbi destek ve hayvan ve bitki karantinası için gerekli uygulamaların yapılacağı tesisler

D. Facilities required for clearance controls and operation of control services

E. Monetary exchange facilities

F. Unruly passengers

**CHAPTER 7. Landing elsewhere than at international airports**

**CHAPTER 8. Other facilitation provisions**

A. Bonds and exemption from requisition or seizure

B. Facilitation of search, rescue, accident investigation and salvage

C. Relief flights following natural and man-made disasters which seriously endanger human health or the environment, and similar emergency situations where United Nations (UN) assistance is required

D. Marine pollution and safety emergency operations

E. Implementation of international health regulations and related provisions

F. Communicable disease outbreak national aviation plan

G. Establishment of national facilitation programmes

H. Facilitation of the transport of passengers requiring special assistance

I. Assistance to aircraft accident victims and their families

*APPENDIX 1. General Declaration*

*APPENDIX 2. Passenger Manifest*

*APPENDIX 3. Cargo Manifest*

*APPENDIX 4. Certificate of residual disinsection*

*APPENDIX 5.*

Embarkation/Disembarkation Card

*APPENDIX 6. Recommendation of the Customs Co-operation Council*

D. Denetim ve hareket kontrol hizmetlerinin yapılacağı tesisler

E. Para değişim tesisleri

F. Kural dışı davranan yolcu

**KONU 7. Uluslararası havalimanı dışındaki yerlere iniş**

**KONU 8. Diğer kolaylıkların gerekleri**

A. Uçak bağlama ve elkoyma ya da gasptan muaf olma

B. Hurda, kaza-kırım soruşturması, arama-kurtarma tesisleri

C. Doğal ve insan eli ile oluşan afetlerin ciddi şekilde insan sağlığını ve doğayı tehdit ettiği ve buna benzer durumlarda (UN) Birleşmiş Milletler'in yardımını gerektiren kurtarma uçuşları

D. Deniz kirliliği ve emniyeti için acil müdahale

E. Uluslararası Sağlık kuralları ve ilgili gereklerin uygulanması

F. Teşhis edilen mikrobik salgında ulusal havacılık planı

G. Ulusal kolaylıklar programının oluşturulması

H. Özel yardım gereken yolcuların taşınması ile ilgili kolaylıklar

I. Hava kazası kurbanları ve ailelerine yardım

*EKLENTİ 1. Genel bildirim*

*EKLENTİ 2. Yolcu listesi*

*EKLENTİ 3. Kargo listesi*

*EKLENTİ 4. Haşere ilaçlamasının belgesi*

*EKLENTİ 5. İniş/Biniş kartı*

*EKLENTİ 6. Gümrük işbirliği konseyinin tavsiyeleri*



<i>APPENDIX 7.</i> Crew Member Certificate (CMC)	<i>EKLENTİ 7.</i> Ekip Üyesi Belgesi (CMC)
<i>APPENDIX 8.</i> Civil Aviation Safety Inspector Certificate	<i>EKLENTİ 8.</i> Sivil Havacılık Güvenlik Denetçisi Belgesi
<i>APPENDIX 9.</i> Suggested formats for documents relating to the return of inadmissible persons	<i>EKLENTİ 9.</i> Kabul edilmeyen yolcuların geri gönderilişi ile ilgili önerilen belgelerin biçimleri
<i>APPENDIX 10.</i> United Nations layout key for trade documents	<i>EKLENTİ 10.</i> Birleşmiş Milletler'in Ticari belgeler için önerdiği anahtar düzenleme
<i>APPENDIX 11.</i> Model airport facilitation (FAL) programme	<i>EKLENTİ 11.</i> Model Havalimanı kolaylıkları programı (FAL)
<i>APPENDIX 12.</i> Model national FAL programme	<i>EKLENTİ 12.</i> Ulusal Kolaylıklar Program modeli
<i>APPENDIX 13.</i> Public health passenger locator card	<i>EKLENTİ 13.</i> Toplum güvenliği yolcu belirleme belgesi

“Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu ek, ortak özellikli olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

1951, 1955, 1959, 1963, 1968, 1973, 1979, 1988, 1995, 2001 ve 2002 panel ve toplantıları, uluslararası siyasi ve ticari gelişmelere paralel çeşitli kolaylıkları devreye soktu. 2004 senesinde kabul edilen Makinece Okunabilen Kimlikler, artık tüm üye ülkeler tarafından uygulanacaktı. Bu, uçuş öncesi kimlik kontrolü, sahtekarlık, havacılık emniyeti ve uçuş güvenliği adına yapılmaktaydı. 24 Kasım 2005 tarihinde kabul edilen Ek.9'un 12. baskısı son düzenlemeleri kapsamaktadır.

1920 senesinde başlayan ortak uygulanan “Seyahat Belgeleri” hedefi ve aynı zamanda eşit boyutlarda evrensel tanıma sahip olma isteği 1997 senesinde Doc.9303'ün dört bölümde yeniden yapılanması ile devreye girdi.

Türkiye’de ilk devreye giren “Vize” ve sonra “Ekip Üyesi Belgesi” olmuştur. 1 Nisan 2010 tarihinde “Makinece Okunabilen Pasaport” uygulamasının üye devletler arasında yürürlüğe gireceğini de unutmamak gerekir.

Tüm bu biometrik uygulamalar ayrıca ISO tarafından da kabul görmüş ve üç kısım halinde ISO.7501 - 1, 2 ve 3 olarak yayınlanmıştır. Böylece seyahat öncesi bilgilere ulaşmak ve yolcunun erken kontrolü mümkün olmakta ve muhtemel tehlike değerlendirilmesi, yolcunun hedefe varmasından çok önce yapılarak önleyici tedbir süresi kazanılmaktadır.

Doc.8126, 9249, 9303, 9433, 9554, 9636 ve ISO.7501 - 1, 2 ve 3, bu Ek ile ilişkili belgelerdir.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

## 6.1.2.10 Annex-10 – Aeronautical Telecommunication Havacılık Haberleşmesi

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

Standards and Recommended Practices for Aeronautical Telecommunications were first adopted by the Council on 30 May 1949 pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944) and designated as Annex 10 to the Convention. They became effective on 1 March 1950. The Standards and Recommended Practices were based on recommendations of the Communications Division at its Third Session in January 1949.

Up to and including the Seventh Edition, Annex 10 was published in one volume containing four parts together with associated attachments:

- Part I — Equipment and Systems,
- Part II — Radio Frequencies,
- Part III — Procedures, and
- Part IV — Codes and Abbreviations.

By Amendment 42, Part IV was deleted from the Annex; the codes and abbreviations contained in that part were transferred to a new document, Doc 8400.

As a result of the adoption of Amendment 70 on 20 March 1995, Annex 10 was restructured to include five volumes:

- Volume I — Radio Navigation Aids;
- Volume II — Communication Procedures;
- Volume III — Communication Systems;
- Volume IV — Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems; and
- Volume V — Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization.

By Amendment 70, Volumes III and IV were published in 1995 and Volume V was published in 1996 with Amendment 71.

### Tarihsel Gelişimi

Havacılık Haberleşmesi Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ilk olarak Konseyin 30 Mayıs 1949 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanarak Ek.10 olarak isimlendirilmiş ve 1 Mart 1950’de yürürlüğe girmiştir. Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar İletişim Bölümünün Ocak 1949 toplantısındaki kararlar esas alınarak hazırlanmış ve Şubat 1949’daki üçüncü toplantısında kabul edilmiştir.

7.ci baskı da dahil Ek.10, hep tek cilt olarak yayınlanmış ve ilgili ekleri de dahil olmak üzere hep 4 bölümden oluşmakta idi;

Kısım 1 – Donanım ve Sistemler

Kısım 2 – Radyo frekansları

Kısım 3 – Yöntemler, ve

Kısım 4 – Kod ve kısaltmalar.

42.ci düzeltme ile Kısım IV, bu Ek’ten çıkartılır; bu kısımda mevcut olan Kod’lar ve Kısaltmalar Doc.8400 olarak yeni bir belge halinde yayınlanır.

Sonuç olarak 20 Mart 1995 tarihinde 70.ci düzenleme ile Ek.10 yeniden beş Bölüm olarak yapılandırılır:

Bölüm I – Radyo Gezin Yardımcıları

Bölüm II – İletişim Yöntemleri

Bölüm III – İletişim Sistemleri

Bölüm IV – İzleme Radarı ve Çarpışmayı Önleyici Sistemler, ve

Bölüm V – Havacılık Radyo Frekansları Dizin Kullanımı

70.ci düzenleme ile Kısım III ve IV 1995 senesinde yayınlanır ve Kısım V, 71.ci düzenleme ile 1996.

**Table of Contents**

**İçindekiler**

**CHAPTER 1. Definitions**

**CHAPTER 2. General provisions for radio navigation aids**

2.1 Aids to approach, landing and departure

2.2 Short-distance aids

2.3 Radio beacons

2.4 Global navigation satellite system (GNSS)

2.5 [Reserved]

2.6 Distance measuring aids

2.7 Ground and flight testing

2.8 Provision of information on the operational status of radio navigation services

2.9 Secondary power supply for radio navigation aids and communication systems

2.10 Human Factors considerations

**CHAPTER 3. Specifications for radio navigation aids**

*APPENDIX A.* Microwave landing system (MLS) characteristics

*APPENDIX B.* Technical specifications for the Global Navigation Satellite System (GNSS)

**ATTACHMENTS**

*ATTACHMENT A.* Determination of integrity and continuity of service objectives using the risk tree method

*ATTACHMENT B.* Strategy for introduction and application of non-visual aids to approach and landing

*ATTACHMENT C.* Information and material for guidance in the application of the Standards and Recommended Practices for ILS, VOR, PAR, 75 MHz marker beacons (en-route), NDB and DME

**KONU 1. Tarifler**

**KONU 2. Radyo Gezin yardımcıları için genel şartlar**

2.1 Yaklaşma, iniş ve kalkış için yardımcıları

2.2 Kısa-mesafe yardımcıları

2.3 Radyo uyarıcıları

2.4 Küresel Gezin Uydu Sistemi (GNSS)

2.5 [Ayrıldı]

2.6 Mesafe Ölçen Yardımcılar

2.7 Yer ve Uçuş Denetimleri

2.8 Radyo Gezin Hizmetleri'nin işletim durumları hakkında bilgilendirme zorunluluğu

2.9 Radyo Gezin Hizmetleri ve iletişim sistemleri için ikincil güç üretimi

2.10 İnsan Etkenini gözönüne alma

**KONU 3. Radyo Gezin Yardımcıları özellikleri**

*EKLENTİ A.* Mikrodalga İniş Sistemleri (MLS) özellikleri

*EKLENTİ B.* Küresel Gezin Uydu Sistemi (GNSS) için Teknik Özellikler

**İLAVELER**

*İLAVE A.* Risk ağacı yöntemi ile hizmet hedeflerinin devamlılığı ve bütünlüğünün belirlenmesi

*İLAVE B.* Görsel olmayan yaklaşma ve iniş yardımcılarının tanıtım ve uygulama izlemi

*İLAVE C.* ILS, VOR, PAR, 75 MHz (yol-boyu) yer belirleyeciler, NDB ve DME uygulamalarının Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar çerçevesinde gerçekleşmesi için bilgi ve gerekler kılavuzu

<i>ATTACHMENT D.</i> Information and material for guidance in the application of the GNSS Standards and Recommended Practices	<i>İLAVE D.</i> GNSS ile ilgili Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar çerçevesinde gerçekleşmesi için bilgi ve gerekler kılavuzu
<i>ATTACHMENT E.</i> Guidance material on the pre-flight checking of VOR airborne equipment	<i>İLAVE E.</i> Uçuşta VOR alıcı cihazın uçuş-öncesi kontrolü ile ilgili rehber kılavuz
<i>ATTACHMENT F.</i> Guidance material concerning reliability and availability of radio communications and navigation aids	<i>İLAVE F.</i> Radyo iletişimi ve gezin yardımcıları hakkında süreklilik ve güvenilirlikleri için rehber kılavuz
<i>ATTACHMENT G.</i> Information and material for guidance in the application of the MLS Standards and Recommended Practices	<i>İLAVE G.</i> MLS standartları ve tavsiye edilen uygulamaların işletimi için bilgi ve detayları hakkında yol gösterici kılavuz

## *Bölüm II PANS in durumu dahil İletişim Yöntemleri*

### *Section II Communication Procedures including those with PANS status*

<b>Table of Contents</b>	<b>İçindekiler</b>
<b>Chapter 1. Definitions</b>	<b>Konu 1. Tarifler</b>
<b>Chapter 2. Administrative Provisions Relating to the International Aeronautical Telecommunication Service .</b>	<b>Konu 2. Uluslararası Havacılık Haberleşme Hizmetleri ile ilgili İdari Gerekler</b>
<b>Chapter 3. General Procedures for the International Aeronautical Telecommunication Service</b>	<b>Konu 3. Uluslararası Havacılık Haberleşme Hizmetleri için Genel Yöntemler</b>
<b>Chapter 4. Aeronautical Fixed Service (AFS)</b>	<b>Konu 4. Havacılık Hizmeti Noktası (AFS)</b>
<b>Chapter 5. Aeronautical Mobile Service — Voice Communications</b>	<b>Konu 5. Havacılık Gezici Hizmeti – Ses iletişimi</b>
<b>Chapter 6. Aeronautical Radio Navigation Service</b>	<b>Konu 6. Havacılık Radyo Gezin Hizmeti</b>
<b>Chapter 7. Aeronautical Broadcasting Service</b>	<b>Konu 7. Havacılık Yayın Hizmeti</b>
<b>Chapter 8. Aeronautical Mobile Service - Data Link Communications</b>	<b>Konu 8. Gezgin Havacılık Hizmeti – Data bağlantılı iletişim</b>
<i>Attachment A to Volume II</i> — List of specialized COM terms and their definitions related to aeronautical telecommunications planning .	<i>Bölüm II'ye İlave A</i> – Havacılıkla ilgili haberleşme planlaması ile ilgili COM uzmanlık kısaltma terimleri ve açıklamaları

### Bölüm III İletişim Sistemleri – Communication Systems

#### *Part I — Digital Data Communication Kısım I – Sayısal Veri İletişim Sistemleri Systems*

**CHAPTER 1. Definitions .**

**KONU 1. Tarifler**

**CHAPTER 2. General**

**KONU 2. Genel**

(to be developed)

(oluşturulacak)

**CHAPTER 3. Aeronautical  
Telecommunication Network**

**KONU 3. Havacılık Telsiz İletişim Ağı**

**CHAPTER 4. Aeronautical Mobile-  
Satellite (Route) Service (AMS(R)S)**

**KONU 4. Havacılık Gezgin Uydu (yol)  
hizmeti (AMS(R)S)**

**CHAPTER 5. SSR Mode S Air-  
Ground Data Link**

**KONU 5. SSR Mod-S Hava-Kara veri  
Ağı**

**CHAPTER 6. VHF Air-Ground  
Digital Link (VDL) 1**

**KONU 6. VHF Hava-Yer Sayısal Bağ  
(VDL) 1**

**CHAPTER 7. Subnetwork  
Interconnection**

**KONU 7. Altbağ dahili bağlantıları**

(to be developed)

(oluşturulacak)

**CHAPTER 8. AFTN Network**

**KONU 8. AFTN iletişim Ağı**

**CHAPTER 9. Aircraft Addressing  
System**

**KONU 9. Uçak Çağrı Sistemleri**

**CHAPTER 10. Point-to-Multipoint  
Communications**

**KONU 10. Nokta-dan-Çoklu Noktaya  
haberleşme**

**CHAPTER 11. HF Data Link.**

**KONU 11. HF Veri Ağı**

**CHAPTER 12. Universal Access  
Transceiver (UAT)**

**KONU 12. Küresel Erişim Alıcı-  
vericisi (UAT)**

#### *Part II - Voice Communication Systems*

#### *Kısım II - Ses İletişim Sistemleri*

**CHAPTER 1. Definitions .**

**KONU 1. Tarifler**

**CHAPTER 2. Aeronautical Mobile  
Service**

**KONU 2. Havacılık Gezici Hizmetleri**

**CHAPTER 3. SELCAL System**

**KONU 3. SELCAL Sistemi**

**CHAPTER 4. Aeronautical Speech  
Circuits**

**KONU 4. Havacılık Konuşma  
Devreleri**

**CHAPTER 5. Emergency Locator  
Transmitter (ELT) for Search and  
Rescue**

**KONU 5. Arama-Kurtarma için Acil  
Durum Yer Belirleyici Vericisi  
(ELT)**

#### **ATTACHMENTS**

#### **İLAVELER**

*Attachment to Part I — Guidance  
material for the VHF digital link (VDL)*

*Kısım I'e İlave – VHF Sayısal Bağlantı  
(VDL) ile ilgili yolgösterici detay*

*Attachment to Part II* — Guidance material for communication systems

*Kısım II'ye İlave* – Haberleşme sistemleri için kılavuz

## **Bölüm IV İzleme Radarı ve Çarpışmayı Önleyici Sistemler**

### ***Section IV Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems***

#### **Chapter 1. Definitions**

#### **Konu 1. Tarifler**

#### **Chapter 2. General**

#### **Konu 2. Genel**

#### **Chapter 3. Surveillance systems**

#### **Konu 3. İzleme sistemleri**

*Appendix to Chapter 3.* SSR automatic pressure-altitude transmission code (pulse position assignment)

*Konu 3'e Eklenti.* SSR kendi ölçer basınç-yükseklik kod yayını (sürekli durum belirleme)

#### **Chapter 4. Airborne collision avoidance system**

#### **Konu 4. Havada çarpışmayı önleyici sistem**

#### **Chapter 5. Mode S extended squitter**

#### **Konu 5. Mode-S Çoklu Tespitler**

*Attachment.* Guidance material related to airborne collision avoidance system (ACAS)

*İlave.* Havada çarpışmayı önleyici sistem (ACAS) ile ilgili detay kılavuz

## **Bölüm V Havacılık Radyo Frekans Dağılımı Kullanımı**

### ***Section V Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization***

#### **CHAPTER 1. Definitions**

#### **KONU 1. Tarifler**

#### **CHAPTER 2. Distress frequencies**

#### **KONU 2. İmdat frekansları**

#### **CHAPTER 3. Utilization of frequencies below 30 MHz**

#### **KONU 3. 30 mHz altındaki frekansların kullanımı**

#### **CHAPTER 4. Utilization of frequencies above 30 MHz**

#### **KONU 4. 30 mHz üzerindeki frekansların kullanımı**

### **ATTACHMENTS**

### **İLAVELER**

*ATTACHMENT A.* Considerations affecting the deployment of VHF communication frequencies .

*İLAVE A.* VHF haberleşme frekans dağıtımını etkileyen şartlar hakkında düşünceler

*ATTACHMENT B.* Considerations affecting the deployment of LF/MF frequencies and the avoidance of harmful interference

*İLAVE B.* LF/MF frekans dağılımı hakkında düşünceler ve zararlı girişimlerden sakınma

*ATTACHMENT C.* Guiding principles for long distance operational control communications .

*İLAVE C.* Uzun menzil işletme kontrol haberleşmesi üzerine kılavuz.

“Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu ek, ortak özellikli olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

Artık haberleşme ve atmosferin kullanımı yeterli olmayıp uzayın kullanımına geçildiği böyle bir asırda, oluşturulacak kurallar da hem ticari hem endüstriyel bir temele sahip olmalıydı. Bu Ek.10 içerisinde ISO MOTIS, ISO/IEC 646, 3309, 4335, 7498, 8073, 8208, 8348, 8473, 8602, 8885, 8886.3, 9545, 10039, 10747 ve ilgili ICAO Doc.4444, 7181, 7910, 8071, 8144, 8168, 8400, 8585, 9432, 9613, 9674, 9683, 9684, 9688, 9694, 9705, 9718, 9758, 9849, 9861, 9871, 9880, 9896 yer almakta ve müthiş bir uyum sağlanmaktadır. Uluslararası uyum bu olsa gerek.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu Ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, Ek ile birlikte yayınlanır.

İletişim teknolojilerini çok iyi takip ettiğimizizin en güçlü belgesi bu ek için yazılan kabul notudur.

Türkiye 05 Haziran 2005 tarihinde, bu Ek uygulamaları için ulusal bir farklılık olmadığını bildirmiştir.

## 6.1.2.11 Annex-11 Air Traffic Services - Hava Trafik Hizmetleri

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

In October 1945, the Rules of the Air and Air Traffic Control (RAC) Division at its first session made recommendations for Standards, Practices and Procedures for Air Traffic Control. These were reviewed by the Air Navigation Committee and approved by the Council on 25 February 1946. They were published as Recommendations for Standards, Practices and Procedures - Air Traffic Control in the second part of Doc 2010, published in February 1946.

The RAC Division, at its second session in December 1946 April–May 1948 a draft Annex submitted to States. This was adopted by the Council on 18 May 1950, pursuant to Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944), and designated as Annex 11 to the Convention with the title International Standards and Recommended Practices — Air Traffic Services. It became effective on 1 October 1950. This new title - Air Traffic Services - was preferred to the title Air Traffic Control, in order to make it clear that air traffic control service was a part of the services covered by Annex 11, together with flight information service and alerting service.

### Table of Contents

- CHAPTER 1. Definitions
- CHAPTER 2. General
- CHAPTER 3. Air traffic control service
- CHAPTER 4. Flight information service
- CHAPTER 5. Alerting service
- CHAPTER 6. Air traffic services requirements for communications
- CHAPTER 7. Air traffic services requirements for information.

### Tarihsel Gelişimi

1945 Ekim'inde, Hava Kuralları ve Hava Trafik Kontrol (RAC) Bölümü ilk oturumunda Standartlar, Uygulamalar ve Yöntemlerini yayınladı. Hava Gezin Komitesi tarafından onaylandı ve Konsey tarafından 25 Şubat 1946'da kabul edildi. İlk yayınında Tavsiyeler, Standartlar, Uygulamalar ve Yöntemler – Hava Trafik Kontrol olarak Doc.2010'un ikinci bölümünde Şubat 1946 tarihinde yayınlandı.

RAC bölümü Nisan 1946-Mayıs1948 tarihlerinde devam eden ikinci toplantısında bir Ek tasarısı hazırlayıp devletlere sundu. Konseyin 18 Mayıs 1950 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanıp Ek.11 olarak isimlendirilmiş ve Uluslararası Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar-Hava Trafik Hizmetleri adı ile kabul edilmiştir. Uygulamaya konduğu tarih 1 Ekim 1950'dir. Bu yeni başlık - Hava Trafik Hizmetleri – Ek.11'in uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin Hava Trafik Kontrol hizmetlerinin bir parçası olmasının açıkça belirtilmesi amacı ile tercih edilmiştir.

### İçindekiler

- KONU 1. Tarifler
- KONU 2. Genel
- KONU 3. Hava Trafik Kontrol Hizmeti
- KONU 4. Uçuş Bilgi Hizmetleri
- KONU 5. Uyarı Hizmeti
- KONU 6. İletişimde Hava Trafik Hizmeti gerekleri
- KONU 7. Bilgilendirme için Hava Trafik Hizmet gerekleri



## APPENDICES

*APPENDIX 1.* Principles governing the identification of RNP types and the identification of ATS routes other than standard departure and arrival routes

*APPENDIX 2.* Principles governing the establishment and identification of significant points.

*APPENDIX 3.* Principles governing the identification of standard departure and arrival routes and associated procedures

*APPENDIX 4.* ATS airspace classes - services provided and flight requirements.

*APPENDIX 5.* Aeronautical data quality requirements.

## ATTACHMENTS

*ATTACHMENT A.* Material relating to a method of establishing ATS routes defined by VOR.

*ATTACHMENT B.* Method of establishing ATS routes for use by RNAV-equipped aircraft

*ATTACHMENT C.* Traffic information broadcasts by aircraft (TIBA) and related operating procedures.

*ATTACHMENT D.* Material relating to contingency planning.

*ATTACHMENT E.* Acceptable level of safety.

## EKLENTİLER

*EKLENTİ 1.* Standart kalkış ve yaklaşma dışındaki ATS yollarının tanımı ve RNP tiplerinin tanımı ile ilgili ilkeler

*EKLENTİ 2.* Belirlenmiş noktaların kurulumu ve tanımı ile ilgili ilkeler

*EKLENTİ 3.* Standart kalkış ve yaklaşma yolları ve bileşik yöntemlerinin tanımı ile ilgili ilkeler

*EKLENTİ 4.* ATS Hava sahası sınıfları – Uçuş gerekleri ve sunulan hizmetler

*EKLENTİ 5.* Havacılık Veri Nitelik gerekleri

## İLAVELER

*İLAVE A.* VOR tarafından tanımlanan ATS yolunun kurulum yöntemi ile ilgili gerekenler

*İLAVE B.* RNAV donanımlı uçakların kullanımı için ATS yollarının kurulum yöntemi

*İLAVE C.* Uçak tarafından yapılan trafik bilgi yayımları ve ilgili işletim yöntemleri

*İLAVE D.* Olasılık planlaması ile ilgili detaylar

*İLAVE E.* Kabul edilebilir güvenlik seviyesi

“Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu ek, ortak özellikli olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

Tarafların uymadıkları ya da değişik uyguladıkları konular ve uygulamalarda geri bildirim şartını tüm diğer Ek’lerde olduğu gibi bu Ek için de koymuş ise de, Ek 15 ile bu bildirim, bu Ek için zorunlu bir uygulama olduğunu da hatırlatmaktan geri kalmamıştır.

Son üç senede üç defa yenilenen bu Ek, hava trafiğinin göstermiş olduğu gelişimi yansıtmakta ve hava trafiğinin artış hızını güvenli bir gelişme ile karşılamaya çalışmaktadır.

Doc 4444, PANS-ATM, havacılığın temel kitabıdır. Her havacılığa katılan bu kitabın bir parçası ile eğitime başlar. Sadece Hava Trafik Kontrolörleri bu kitabın tamamından sorumludurlar.

Supplementary Procedures — Rules of the Air and Air Traffic Services, Doc 7030 ise bölgesel ek yöntemlerden bahseder. “high seas” ile tanımlanan açık denizlerdeki kontrolü üstlenen Hava Trafik Kontrol Merkezleri şunlardır;

- Africa-Indian Ocean (AFI) Regional Supplementary Procedures
- Caribbean (CAR) Regional Supplementary Procedures
- European (EUR) Regional Supplementary Procedures
- Middle East/Asia (MID/ASIA) Regional Supplementary Procedures
- North America (NAM) Regional Supplementary Procedures
- North Atlantic (NAT) Regional Supplementary Procedures
- Pacific (PAC) Regional Supplementary Procedures
- South American (SAM) Regional Supplementary Procedures

Ek.11, altı (6) dilde yayınlanmakta (İngilizce, Arapça, Çince, French, Rusça ve İspanyolca) ve kullanılan birimler Ek.5’e uygun birimlerdir.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu Ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, Ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

## 6.1.2.12 Annex-12 Search and Rescue – Arama ve Kurtarma

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

In December 1946, the Search and Rescue Division, at its second session, made recommendations for Standards and Recommended Practices for Search and Rescue. These were developed by the Secretariat and the then existent Air Navigation Committee, and were duly submitted to the Council. The proposals were not accepted by the Council in the form in which they were presented and, on 20 April 1948, were referred back to the Air Navigation Committee for further consideration.

A further draft Annex was then developed in the light of experience gained at Regional Air Navigation Meetings and eventually was approved in principle by the Air Navigation Commission and circulated to States for comment. Further development was made by the Air Navigation Commission as a result of States' comments and the resulting proposals were adopted by the Council on 25 May 1950 and designated as Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation. The Annex became effective on 1 December 1950 and came into force on 1 March 1951.

### Tarihsel Gelişimi

1946 Aralık ayında, Arama ve Kurtarma Bölümü, ikinci oturumunda, Arama ve Kurtarma için Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar'ı sundu. Sekreterlikçe geliştirilen bu metin, o zamanlar mevcut Hava Gezin Komitesi'nce usulen Konseye sunuldu. Bu metin Konsey tarafından tavsiye edilen şekliyle kabul görmedi ve 20 Nisan 1948'de Hava Gezin Komitesi'ne üzerinde çalışılması tavsiyesi ile iade edildi.

Daha sonraki taslak Ek, Bölgesel Hava Gezin Toplantıları ile kazanılan deneyimler ışığında Hava Gezin Komisyonunca prensipte kabul edilerek Devletlerin görüşlerine sunuldu. Devletlerden gelen görüşler sonucu oluşan gelişme ile Hava Gezin Komitesi bu teklifleri Konseyin 25 Mayıs 1950 tarihinde Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasına Ek.12 olarak hazırladı.

Ek.12, 1 Aralık 1950 tarihinde kabul edildi ve 1 Mart 1951 tarihinde yürürlüğe girdi.

### Table of Contents

<b>CHAPTER 1. Definitions</b>
<b>CHAPTER 2. Organization</b>
<b>CHAPTER 3. Cooperation .</b>
<b>CHAPTER 4. Preparatory measures</b>
<b>CHAPTER 5. Operating procedures</b>

*APPENDIX.* Search and rescue signals

1. Signals with surface craft
2. Ground-air visual signal code
3. Air-to-ground signals

### İçindekiler

<b>KONU 1. Tarifler</b>
<b>KONU 2. Örgütlenme</b>
<b>KONU 3. Eşgüdüm</b>
<b>KONU 4. Hazırlık önlemleri</b>
<b>KONU 5. Harekat yöntemleri</b>

*EKLENTİ.* Arama ve kurtarma işaretleri

1. Yerdeki uçak için işaretler
2. Yerden Havaya görsel işaret kodları
3. Havadan Yere işaretler

“Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu Ek, ortak özellikleri olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

Ek.12, altı (6) dilde yayınlanmakta (İngilizce, Arapça, Çince, French, Rusça ve İspanyolca) ve kullanılan (Fransız) metrik birimler parantez içerisinde (İngiliz) ayak-libre cinsinden de ifade edilerek kullanım kolaylığı sağlanmaktadır.

Doc.7030 ve Doc. 9731, bu Ek ile bağlantılı belgelerdir.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu Ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, Ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye 13 Haziran 2004 tarihinde, bu Ek uygulamaları için ulusal bir farklılık olmadığını bildirmiştir.

### 6.1.2.13 Annex-13 Aircraft Accident and Incident Investigation Uçak Kaza ve Kırım Soruşturması

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

#### Historical Background

Standards and Recommended Practices for Aircraft Accident Inquiries were first adopted by the Council on 11 April 1951 pursuant to Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) and were designated as Annex 13 to the Convention. The Standards and Recommended Practices were based on recommendations of the Accident Investigation Division at its First Session in February 1946 which were further developed at the Second Session of the Division in February 1947.

#### Tarihsel Gelişimi

Kaza ve Kırım için Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ilk olarak Konseyin 11 Nisan 1951 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanarak Ek.13 olarak isimlendirilmiş ve 1 Mart 1951'de yürürlüğe girmiştir. Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar Kaza ve Kırım Bölümünün Şubat 1946 ilk toplantısındaki kararlar esas alınarak hazırlanmış ve daha sonra geliştirilerek Şubat 1947'deki ikinci toplantısında kabul edilmiştir.

#### Table of Contents

<b>CHAPTER 1. Definitions .</b>
<b>CHAPTER 2. Applicability</b>
<b>CHAPTER 3. General.</b>
Objective of the investigation .
Protection of evidence, custody and removal of aircraft .
Responsibility of the State of Occurrence
Request from State of Registry, State of the Operator, State of Design or State of Manufacture.
Release from custody
<b>CHAPTER 4. Notification</b>
<b>CHAPTER 5. Investigation</b>
<b>CHAPTER 6. Final Report.</b>
<b>CHAPTER 7. ADREP Reporting.</b>
<b>CHAPTER 8. Accident Prevention Measures</b>

#### İçindekiler

<b>KONU 1. Tarifler</b>
<b>KONU 2. Geçerlilik</b>
<b>KONU 3. Genel</b>
Soruşturmanın hedefleri
Delillerin uçaktan alınması, saklanması ve korunması
Olayın gerçekleştiği ülkenin sorumluluğu
Uçağın Kayıtlı olduğu, İşleticisi olduğu, Tasarımcı ya da Üreticisi olan Ülkelerden talepler
Elkoymanın sona ermesi
<b>KONU 4. Bildirimler</b>
<b>KONU 5. Soruşturma</b>
<b>KONU 6. Nihai Rapor</b>
<b>KONU 7. ADREP raporlama</b>
<b>KONU 8. Kaza Önleyici Tedbirler</b>

*APPENDIX.* Format of the Final Report *EKLENTİ.* Nihai Rapor Düzeni

## ATTACHMENTS

*ATTACHMENT A.* Rights and obligations of the State of the Operator in respect of accidents and incidents involving leased, chartered or interchanged aircraft

*ATTACHMENT B.* Notification and reporting checklist

*ATTACHMENT C.* List of examples of serious incidents.

*ATTACHMENT D.* Guidelines for flight recorder read-out and analysis

*ATTACHMENT E.* Legal guidance for the protection of information from safety data collection and processing systems

## İLAVELER

*İLAVE A.* Finansal kiralanmış, kiralanmış ya da takas durumundaki uçakların kaza ve kırım olayına karışmaları halinde o ülke işleticisinin hak ve yükümlülükleri

*İLAVE B.* Rapor ve Bilgilendirme listeleri

*İLAVE C.* Ciddi olaylar için örnek listeler

*İLAVE D.* Uçuş Kayıt cihazını okumak ve analizi için kılavuz

*İLAVE E.* Güvenli veri toplama ve işleme sistemleri bilgilerinin korunması ile ilgili hukuki kılavuz.

“Uluslararası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu Ek, ortak özellikleri olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

Ek.13, altı (6) dilde yayınlanmıştır (İngilizce, Arapça, Çince, French, Rusça ve İspanyolca).

Doc.6920, 8585, 8984, 9156, 9587, 9756 ve Doc.9859, bu Ek ile bağlantılı belgelerdir.

Hukuksal olarak Kaza-Kırım ile ilgili tesbit, bilgilendirme, soruşturma ve raporlama standardı sağlamaya yönelik olan bu Ek, doğal olarak olayın olduğu ülke kanun ve kuralları uyarınca görevlendirilecek olan yetkililerce ve eğer kabul ederse, soruşturmaya katılacak olan gözlemcilerle yapılabilecektir. Soruşturma teknikleri ve bazı ortak davranışlar kabul görse bile, sonuçta o ülke kanun ve kuralları geçerlidir. Bu Ek, ortak davranış ve takip edilecek soruşturma tekniklerine yardımcı bilgiler ve standartlar ile gözden kaçmaması gerekenleri yöntem olarak sunmaktadır.

Bu nedenle bu Ek sonunda uyum bildirim bölümü bulunmamaktadır.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır.

## 6.1.2.14 Annex-14 Aerodromes - Havameydanları

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

Standards and Recommended Practices for Aerodromes were first adopted by the Council on 29 May 1951 pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944) and designated as Annex 14 to the Convention. The Standards and Recommended Practices were based on recommendations of the Aerodromes, Air Routes and Ground Aids Division at its third session in September 1947 and at its fourth session in November 1949.

### Tarihsel Gelişimi

Havameydanları için Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ilk olarak Konseyin 29 Mayıs 1951 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanarak Ek.14 olarak isimlendirilmiştir. Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar Havameydanları, Havayolları ve Yer Hizmet Yardımcıları Bölümünün Eylül 1947'deki üçüncü ve Kasım 1949 tarihindeki dördüncü toplantısındaki kararlar esas alınarak hazırlanmıştır.

## Bölüm I Havameydanı tasarım ve İşletimi

### *Volume I Aerodrome Design and Operations*

#### *Table of Contents*

<b>CHAPTER 1. General</b>
<b>CHAPTER 2. Aerodrome data.</b>
2.1 Aeronautical data
2.2 Aerodrome reference point
2.3 Aerodrome and runway elevations
2.4 Aerodrome reference temperature
2.5 Aerodrome dimensions and related information.
2.6 Strength of pavements
2.7 Pre-flight altimeter check location
2.8 Declared distances
2.9 Condition of the movement area and related facilities
2.10 Disabled aircraft removal.
2.11 Rescue and fire fighting .
2.12 Visual approach slope indicator systems
2.13 Coordination between aeronautical information services and aerodrome authorities

#### *İçindekiler*

<b>KONU 1. Genel</b>
<b>KONU 2. Havameydanı verileri</b>
2.1 Havacılık verileri
2.2 Havameydanı kaynak noktası
2.3 Havameydanı ve pist yükseklikleri
2.3 Havameydanı kaynak ısısı
2.4 Havameydanı boyutları ve ilgili bilgiler
2.6 Döşemelerin çeker gücü
2.7 Uçuş öncesi altimetre kontrol noktası
2.8 Yayınlanan mesafeler
2.9 Hareket sahaları ve ilgili sahaların durumları
2.10 Hizmetdışı uçağın kaldırılması
2.11 Kurtarma ve yandınla mücadele
2.12 Görsel yaklaşma eğim gösterge sistemleri
2.13 Havameydanı ve Havacılık Bilgi Hizmetleri yetkilileri arasındaki eşgüdüm

<b>CHAPTER 3. Physical characteristics</b>	<b>KONU 3. Fiziksel nitelikler</b>
<b>CHAPTER 4. Obstacle restriction and removal</b>	<b>KONU 4. Mania tahdit şartları ve kaldırılması</b>
<b>CHAPTER 5. Visual aids for navigation</b>	<b>KONU 5. Gezin için görsel yardımcılar</b>
<b>CHAPTER 6. Visual aids for denoting obstacles</b>	<b>KONU 6. Engel belirleme için görsel yardımcılar</b>
<b>CHAPTER 7. Visual aids for denoting restricted use areas.</b>	<b>KONU 7. Sınırlı kullanım alanı belirleme için görsel yardımcılar</b>
<b>CHAPTER 9. Aerodrome operational services, equipment and installations.</b>	<b>KONU 9. Havameydanı işletim sistemleri, donanım ve yapılanması</b>
<b>CHAPTER 10. Aerodrome maintenance</b>	<b>KONU 10. Havaalanı bakımı</b>
<i>APPENDIX 1. Colours for aeronautical ground lights, markings, signs and panels .</i>	<i>EKLENTİ 1. Havacılık yer ışıkları, belirlemeler, işaretleri için renkler ve panolar</i>
<i>APPENDIX 2. Aeronautical ground light characteristics.</i>	<i>EKLENTİ 2. Havacılık yer ışıkları nitelikleri</i>
<i>APPENDIX 3. Mandatory instruction markings and information markings</i>	<i>EKLENTİ 3. Zorunlu belirleme talimatları ve bilgi işaretlemesi</i>
<i>APPENDIX 4. Requirements concerning design of taxiing guidance signs</i>	<i>EKLENTİ 4. Taksi takip işaretlerinin tasarımı ile ilgili gerekler</i>
<i>APPENDIX 5. Aeronautical data quality requirements</i>	<i>EKLENTİ 5. Havacılık veri nitelik gerekleri</i>
<i>APPENDIX 6. Location of lights on obstacles.</i>	<i>EKLENTİ 6. Mania ışıklandırmasının yerleri</i>
<i>ATTACHMENT A. Guidance material supplementary to Annex 14, Volume I .</i>	<i>İLAVE A. Ek.14 Bölüm I için tamamlayıcı kılavuz malzeme</i>
<i>ATTACHMENT B. Obstacle limitation surfaces.</i>	<i>İLAVE B. Mania sınırlama yüzeyleri</i>
<b>LIMITED INDEX OF SIGNIFICANT SUBJECTS INCLUDED IN ANNEX 14, VOLUME I</b>	<b>EK.14 BÖLÜM I'DE YER ALAN SINIRLI BELİRLİ KONULARIN YER ALDIĞI LİSTE.</b>



## Bölüm II Helimeydanları - Heliports

### Historical Background

Standards and Recommended Practices for Aerodromes were first adopted by the Council on 29 May 1951 pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944) and designated as Annex 14, Volume I to the Convention.

In general, Volume I addresses planning, design and operations of aerodromes but is not specifically applicable to heliports.

The Annex 14 Volume II became first effective on 15 November 1990.

### Table of Contents

**CHAPTER 1. General**

**CHAPTER 2. Heliport data**

**CHAPTER 3. Physical characteristics**

**CHAPTER 4. Obstacle restriction and removal**

**CHAPTER 5. Visual aids.**

**CHAPTER 6. Heliport services.**

**APPENDIX 1. Aeronautical data quality requirements**

### Tarihsel Gelişimi

Havameydanları için Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ilk olarak Konseyin 29 Mayıs 1951 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanarak Ek.14 Bölüm I olarak isimlendirilmiştir.

Genelde Bölüm I havameydanları-nın planlanması, tasarlanması ve işletimini kapsamakla birlikte helimeydanlar için uygulanabilir değildir.

Bölüm II, ilk defa 15 Kasım 1990 tarihinde yürürlüğe girdi.

### İçindekiler

**KONU 1. Genel**

**KONU 2. Helimeydan verileri**

**KONU 3. Fiziksel Nitelikler**

**KONU 4. Mania sınırlamaları ve kaldırılması**

**KONU 5. Görsel Yardımcılar**

**KONU 6. Helimeydan hizmetleri**

**EKLENTİ 1. Havacılık veri nitelik şartları**

“Uluslararası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu Ek, ortak özellikleri olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

Ek.14, iki bölümden oluşmakta olup beş (5) dilde yayınlanmıştır (İngilizce, Arapça, French, Rusça ve İspanyolca).

Doc.4444, 8126, 8168, 9137, 9150, 9157, 9184, 9261, 9332, 9426, 9476, 9640, 9674, 9683, 9760, 9774, 9815, 9829, 9859, RTCA Document DO-201A ve European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) Document ED-77, bu Ek ile bağlantılı belgelerdir.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu Ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, Ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

## 6.1.2.15 Annex-15 Aeronautical Information Services – Havacılık Bilgi Hizmetleri

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

Standards and Recommended Practices for Aeronautical Information Services were first adopted by the Council on 15 May 1953 pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944) and designated as Annex 15 to the Convention.

### Tarihsel Gelişimi

Havacılık Bilgi Hizmetleri için Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ilk olarak Konseyin 15 Mayıs 1953 tarihinde Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanarak Ek.15 olarak isimlendirilmiştir

### Table of Contents

<b>CHAPTER 1. Introduction</b>
<b>CHAPTER 2. Definitions</b>
<b>CHAPTER 3. General</b>
<b>CHAPTER 4. Aeronautical Information Publications (AIP) .</b>
<b>CHAPTER 5. NOTAM.</b>
<b>CHAPTER 6. Aeronautical Information Regulation and Control (AIRAC)</b>
<b>CHAPTER 7. Aeronautical Information Circulars (AIC)</b>
<b>CHAPTER 8. Pre-flight and Post-flight Information/Data.</b>
<b>CHAPTER 9. Telecommunication Requirements</b>
<b>CHAPTER 10. Electronic Terrain and Obstacle Data .</b>

### İçindekiler

<b>KONU 1. Giriş</b>
<b>KONU 2. Tarifler</b>
<b>KONU 3. Genel</b>
<b>KONU 4. Havacılık Bilgi Yayınları (AIP)</b>
<b>KONU 5. NOTAM</b>
<b>KONU 6. Havacılık Bilgi Yönetmeliği ve Kontrolü (AIRAC)</b>
<b>KONU 7. Havacılık Bilgi Genelgeleri (AIC)</b>
<b>KONU 8. Uçuş Öncesi ve sonrası bilgileri/verileri</b>
<b>KONU 9. Havacılık Haberleşmesi gerekleri</b>
<b>KONU 10. Elektronik arazi ve mania verileri</b>

### APPENDICES

<b>APPENDIX 1. Contents of Aeronautical Information Publication (AIP)</b>
<b>APPENDIX 2. SNOWTAM Format</b>
<b>APPENDIX 3. ASHTAM Format</b>
<b>APPENDIX 4. Information to be Notified by AIRAC.</b>

### EKLENTİLER

<b>EKLENTİ 1. Havacılık Bilgi Yayınları İçeriği (AIP)</b>
<b>EKLENTİ 2. SNOWTAM Düzeni</b>
<b>EKLENTİ 3. ASTHAM Düzeni</b>
<b>EKLENTİ 4. AIRAC tarafından bilgilendirilecek haberler</b>

*APPENDIX 5.* Predetermined  
Distribution System for NOTAM

*EKLENTİ 5.* NOTAM için önceden  
belirlenmiş dağıtım sistemi

*APPENDIX 6.* NOTAM Format

*EKLENTİ 6.* NOTAM Düzeni

*APPENDIX 7.* Aeronautical Data Quality  
Requirements .

*EKLENTİ 7.* Havacılık veri nitelik  
şartları

*APPENDIX 8.* Terrain and Obstacle Data  
Requirements

*EKLENTİ 8.* Arazi ve mania veri şartları

“Uluslararası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu Ek, ortak özellikleri olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

PANS-NOTAM, PICA0 Doc 2713 ile Ocak 1947’de ilk olarak yayınlanan bu Ek, Procedures for Air Navigation Services (PANS-AIS, Doc 7106) olarak 1949’da geliştirilmiş ve Ek.15 olarak 1 Nisan 1954’de yürürlüğe girmiştir.

Ek.15, altı (6) dilde yayınlanmıştır (İngilizce, Arapça, Fransızca, Rusça, Çince ve İspanyolca).

Doc.4444, 8126, 8168, 8400, 7910, 9082, 9674, 9691, World Geodetic System - 1984 (WGS-84), ISO 9000 -Quality Management Systems - Fundamentals and Vocabulary, 19101 -Geographic information -Reference model, 19104 -Terminology, 19108 -Temporal schema, 19109 -Rules for application schema, 19110 -Feature cataloguing schema, 19115 -Metadata, 19117 -Portrayal, 19131 -Data product specification, RTCA Document DO-201A ve European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) Document ED-77, bu Ek ile bağlantılı belgelerdir.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu Ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, Ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

## 6.1.2.16 Annex-16 Environmental Protection – Çevresel Koruma

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

Standards and Recommended Practices for Aircraft Noise were first adopted by the Council on 2 April 1971 pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944) and designated as Annex 16 to the Convention.

### Tarihsel Gelişimi

Uçak Gürültüsü için Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar ilk olarak Konseyin 2 Nisan 1971 tarihinde Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanıp Ek.16 olarak isimlendirilmiştir

## Bölüm I Uçak Gürültüsü – Aircraft Noise

### Part I. Definitions

### Kısım I. Tarifler

### Part II. Aircraft Noise Certification

### Kısım II. Uçak Gürültü Belgelemesi

### Table of Contents

### İçindekiler

#### CHAPTER 1. Administration

#### KONU 1. Yönetim

#### CHAPTER 2. Subsonic jet aeroplanes — Application for Type Certificate submitted before 6 October 1977

#### KONU 2. Ses sürati altında uçan jetler- 6 Ekim 1977'den önce Tip Belgesi almış olan uçaklar için uygulama

##### 2.1 Applicability

##### 2.1 Uygulama

##### 2.2 Noise evaluation measure

##### 2.2 Gürültü değerlendirme ölçümü

##### 2.3 Noise measurement points

##### 2.3 Gürültü ölçüm noktaları

##### 2.4 Maximum noise levels

##### 2.4 En yüksek gürültü seviyeleri

##### 2.5 Trade-offs

##### 2.5 Aşımalar

##### 2.6 Test procedures

##### 2.6 Sınama yöntemleri

#### CHAPTER 3.

#### KONU 3.

##### 1. Subsonic jet aeroplanes — Application for Type Certificate submitted on or after 6 October 1977 and before 1 January 2006

##### 1. Ses sürati altında uçan jetler – Tip belgelerini 6 Ekim 1977 günü ya da daha sonra ama 17 Kasım 2006'dan önce almış olan uçaklara uygulama

##### 2. Propeller-driven aeroplanes over 5 700 kg — Application for Type Certificate submitted on or after 1 January 1985 and before 17 November 1988

##### 2. Ağırlığı 5 700 kg'dan fazla pervaneli uçaklar – Tip belgelerini 1 Ocak 1985 günü ya da daha sonra ama 17 Kasım 1988'den önce almış olan uçaklar

##### 3. Propeller-driven aeroplanes over 8 618 kg — Application for Type Certificate submitted on or after 17 November 1988 and before 1 January 2006

##### 3. Ağırlığı 8 618 kg'dan fazla pervaneli uçaklar – Tip belgelerini 17 Kasım 1988 günü ya da daha sonra ama 1 Ocak 2006'dan önce almış olan uçaklar

**CHAPTER 4.**

1. Subsonic jet aeroplanes — Application for Type Certificate submitted on or after 1 January 2006
2. Propeller-driven aeroplanes over 8 618 kg — Application for Type Certificate submitted on or after 1 January 2006 .

**CHAPTER 5. Propeller-driven aeroplanes over 5 700 kg — Application for Type Certificate submitted before 1 January 1985****CHAPTER 6. Propeller-driven aeroplanes not exceeding 8 618 kg — Application for Type Certificate submitted before 17 November 1988****CHAPTER 7. Propeller-driven STOL aeroplanes****CHAPTER 8. Helicopters****CHAPTER 9. Installed auxiliary power units (APU) and associated aircraft systems during ground operations****CHAPTER 10. Propeller-driven aeroplanes not exceeding 8 618 kg — Application for Type Certificate or derived version submitted on or after 17 November 1988****CHAPTER 11. Helicopters not exceeding 3 175 kg maximum certificated take-off mass****CHAPTER 12. Supersonic aeroplanes****CHAPTER 13. Tilt-rotor air*****Part III. Noise Measurement For Monitoring Purposes******Part IV. Assessment Of Airport Noise******Part V. Balanced Approach To Noise Management*****KONU 4.**

1. Ses sürati altında uçan jetler- 1 Ocak 2006 günü ya da daha sonra Tip belgesi başvuruları için uygulamalar
2. Ağırlığı 8 618 kg'dan fazla pervaneli uçaklar – 1 Ocak 2006 günü ya da daha sonra Tip belgesi başvuruları için uygulamalar

**KONU 5. Ağırlığı 5 700 kg'dan fazla pervaneli uçaklar – 1 Ocak 1985 öncesi Tip belgesi başvurusu yapanlar için uygulamalar****KONU 6. Ağırlığı 8 618 kg'mı geçmeyen pervaneli uçaklar - 17 Kasım 1988 öncesi Tip belgesi başvurusu yapanlar için uygulamalar****KONU 7. Pervaneli STOL uçaklar****KONU 8. Helikopterler****KONU 9. Yer işletme sırasında Uçaklardaki Yedek Güç üniteleri (APU) ve ilgili sistemler****KONU 10. Ağırlığı 8 618 kg'mı geçmeyen pervaneli uçaklar - 17 Kasım 1988 öncesi Tip belgesi başvurusu yapanlar ya da üretilmişler için uygulamalar****KONU 11. En yüksek belgelenmiş kalkış ağırlığı 3 175 kg'ı geçmeyen helikopterler****KONU 12. Ses sürati üstü uçan uçaklar****KONU 13. Çarklı pervane*****Kısım III. Gözlem Amaçlı Gürültü Ölçüm******Kısım IV. Havameydanı Gürültü Değerlendirme******Kısım V. Gürültü Yönetimine Dengeli Yaklaşım***

## APPENDICES

*APPENDIX 1.* Evaluation method for noise certification of subsonic jet aeroplanes — Application for Type Certificate submitted before 6 October 1977

*APPENDIX 2.* Evaluation method for noise certification of:

1. Subsonic jet aeroplanes — Application for Type Certificate submitted on or after 6 October 1977
2. Propeller-driven aeroplanes over 5 700 kg — Application for Type Certificate submitted on or after 1 January 1985 and before 17 November 1988
3. Propeller-driven aeroplanes over 8 618 kg — Application for Type Certificate submitted on or after 17 November 1988
4. Helicopters

*APPENDIX 3.* Noise evaluation method for noise certification of propeller-driven aeroplanes not exceeding 8 618 kg — Application for Type Certificate submitted before 17 November 1988.

*APPENDIX 4.* Evaluation method for noise certification of helicopters not exceeding 3 175 kg maximum certificated take-off mass

*APPENDIX 5.* Monitoring aircraft noise on and in the vicinity of aerodromes

*APPENDIX 6.* Noise evaluation method for noise certification of propeller-driven aeroplanes not exceeding 8 618 kg — Application for Type Certificate submitted on or after 17 Nov 1988

## ATTACHMENTS

*ATTACHMENT A.* Equations for the calculation of noise levels as a function of take-off mass

## EKLENTİLER

*EKLENTİ 1.* Ses sürati altında uçan uçakların gürültü değerlendirme metodları - 6 Ekim 1977 öncesi tip belgelendirme başvurusu yapmış olanlar için uygulama

*EKLENTİ 2.* Gürültü belgeleme için değerlendirme metodları;

1. Ses sürati altında uçan uçaklar - 6 Ekim 1977 öncesi tip belgelendirme başvurusu yapmış için uygulama
2. Ağırlığı 5 700 kg'dan fazla pervaneli uçaklar – 1 Ocak 1985 günü ve sonrası ama 17 Kasım 1988 öncesi Tip belgesi başvurusu yapanlar için uygulamalar
3. Ağırlığı 8 618 kg'mı geçen pervaneli uçaklar - 17 Kasım 1988 günü ve sonrası Tip belgesi başvurusu yapmış olanlar için uygulamalar
4. Helikopterler

*EKLENTİ 3.* Ağırlığı 8 618 Kg'ı geçmeyen pervaneli uçakların gürültü belgelemesi için gürültü değerlendirme metodu -17 Kas 1988 öncesi Tip belgesi başvurusu yapmış olanlar için uygulamalar

*EKLENTİ 4.* En yüksek belgelenmiş kalkış ağırlığı 3 175 kg'ı geçmeyen helikopterlerin gürültü belgelemesi için değerlendirme metodu

*EKLENTİ 5.* Meydan ve yakınlarında uçak gürültüsü ölçümleri

*EKLENTİ 6.* Ağırlığı 8 618 Kg'ı geçmeyen pervaneli uçakların gürültü belgelemesi için gürültü değerlendirme metodu - 17 Kasım 1988 öncesi Tip belgesi başvurusu yapmış olanlar için uygulama

## İLAVELER

*İLAVE A.* Gürültü seviyelerinin kalkış kütle fonksiyonu olarak denklemde hesaplanması

*ATTACHMENT B.* Guidelines for noise certification of propeller-driven STOL aeroplanes

*ATTACHMENT C.* Guidelines for noise certification of installed auxiliary power units (APU) and associated aircraft systems during ground operation

*ATTACHMENT D.* Guidelines for evaluating an alternative method of measuring helicopter noise during approach

*ATTACHMENT E.* Applicability of Annex 16 noise certification Standards for propeller-driven aeroplanes.

*ATTACHMENT F.* Guidelines for noise certification of tilt-rotor aircraft

*ATTACHMENT G.* Guidelines for the administration of noise certification documentation

*ATTACHMENT H.* Guidelines for obtaining helicopter noise data for land-use planning purposes

*İLAVE B.* Pervaneli STOL uçakların gürültü belgelemesi için kılavuz

*İLAVE C.* Yer işletme sırasında Uçaklardaki Yedek Güç üniteleri (APU) ve ilgili sistemlerin gürültü belgelemesi ile ilgili kılavuz

*İLAVE D.* Yaklaşma sırasında helikopterin gürültü ölçümü ve değerlendirmesi için yedek seçenekler kılavuzu

*İLAVE E.* Ek.16 Gürültü Belgeleme Düzeninin Pervaneli uçaklar için uygulanması

*İLAVE F.* Çarklı-pervaneli uçakların belgelenmesi için kılavuz

*İLAVE G.* Gürültü Belgesi Belgelemesi için idari kılavuz

*İLAVE H.* Arazi planlama nedenleri ile helikopter gürültü verilerinin toplanması için kılavuz

## ***Volume II Aircraft Engine Emissions – Bölüm II Uçak Motoru Salınımları***

### ***Part I. Definitions And Symbols***

#### **CHAPTER 1. Definitions**

#### **CHAPTER 2. Symbols**

### ***Part II. Vented Fuel***

#### **CHAPTER 1. Administration**

#### **CHAPTER 2. Prevention of intentional fuel venting**

### ***Part III. Emissions Certification***

#### **CHAPTER 1. Administration**

#### **CHAPTER 2. Turbojet and turbofan engines intended for propulsion only at subsonic speeds**

#### **CHAPTER 3. Turbojet and turbofan engines intended for propulsion at supersonic speeds**

### ***Kısım I. Tarifler Ve Semboller***

#### **KONU 1. Tarifler**

#### **KONU 2. Semboller**

### ***Kısım II. Havalandırılan Yakıt***

#### **KONU 1. Yönetim**

#### **KONU 2. Bilinçli yakıt havalandırmada korunma**

### ***Kısım III. Salınımların Belgelenmesi***

#### **KONU 1. Yönetim**

#### **KONU 2. Sadece ses sürati altında kullanmak niyetiyle üretilmiş Turbojet ve Turbofan motorları**

#### **KONU 4. Sadece ses sürati üzerinde kullanmak niyetiyle üretilmiş Turbojet ve Turbofan motorları**

## APPENDICES

**APPENDIX 1.** Measurement of reference pressure ratio

**APPENDIX 2.** Smoke emission evaluation

**APPENDIX 3.** Instrumentation and measurement techniques for gaseous emissions

**Attachment A to Appendix 3.**  
Specification for HC analyser

**Attachment B to Appendix 3.**  
Specification for CO and CO<sub>2</sub> analysers

**Attachment C to Appendix 3.**  
Specification for NO<sub>x</sub> analyser

**Attachment D to Appendix 3.** Calibration and test gases

**Attachment E to Appendix 3.** The calculation of the emissions parameters — basis, measurement corrections and alternative numerical method

**Attachment F to Appendix 3.**  
Specifications for additional data

**APPENDIX 4.** Specification for fuel to be used in aircraft turbine engine emission testing

**APPENDIX 5.** Instrumentation and measurement techniques for gaseous emissions from afterburning gas turbine engine

**Attachment A to Appendix 5.**  
Specification for HC analyser

**Attachment B to Appendix 5.**  
Specification for CO and CO<sub>2</sub> analysers

**Attachment C to Appendix 5.**  
Specification for NO<sub>x</sub> analyser

**Attachment D to Appendix 5.** Calibration and test gases

**Attachment E to Appendix 5.** The calculation of the emissions parameters - basis, measurement corrections and alternative numerical method

## EKLENTİLER

**EKLENTİ 1.** Temel basınç oranı için ölçümler

**EKLENTİ 2.** Gaz salınım değerlendirmesi

**EKLENTİ 3.** Gaz salınımları için ölçüm ve donanım teknikleri

**Eklenti 3'e İlave A.**  
HC tahlil cihazı özellikleri

**Eklenti 3'e İlave B.**  
CO ve CO<sub>2</sub> tahlil cihazları için özellikler

**Eklenti 3'e İlave C.**  
NO<sub>x</sub> tahlil cihazı için özellikler

**Eklenti 3'e İlave D.**  
Sınanan gazlar için düzenleme

**Eklenti 3'e İlave E.**  
Salınım katsayısı için hesaplamalar-temel, ölçüm düzeltmeleri ve değişik sayısal yöntemler

**Eklenti 3'e İlave F.**  
İlave bilgiler için şartlar

**EKLENTİ 4.** Türbin motor gaz salınım ölçüm deneyinde kullanılacak yakıt için özellikler

**EKLENTİ 5.** Türbin motorda yanma sonrası çıkışta tekrar yakılan gazın salınımı için ölçüm ve donanım teknikleri

**Eklenti 5'e İlave A.**  
HC tahlil cihazı özellikleri

**Eklenti 5'e İlave B.**  
CO ve CO<sub>2</sub> tahlil cihazları için özellikler

**Eklenti 5'e İlave C.**  
NO<sub>x</sub> tahlil cihazı için özellikler

**Eklenti 5'e İlave D.**  
Sınanan gazlar için düzenleme

**Eklenti 5'e İlave E.**  
Salınım katsayısı için hesaplamalar - temel, ölçüm düzeltmeleri ve değişik sayısal yöntemler



**Attachment F to Appendix 5.**

Specifications for additional data

**Eklenti 5'e İlave F.**

İlave bilgiler için şartlar

**APPENDIX 6.** Compliance procedure for **EKLENTİ 6.** Gaz ve duman

gaseous emissions and smoke

salınımlarında uyum yöntemleri

“Uluslararası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu Ek, ortak özellikleri olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

Ek.15, dört (4) dilde yayınlanmıştır (İngilizce, Fransızca, Rusça, ve İspanyolca).

Doc.8168, 9184, 9501, 9683, 9829, Ek.8 ve ISO – IEC bu Ek ile bağlantılı bazen direk alıntılı belgelerdir.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu Ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, Ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

## 6.1.2.17 Annex-17 Security - Emniyet

### Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference Uluslararası Sivil Havacılığı Kanunundışı Eylem Girişimlerine Karşı Korumak

#### International Standards and Recommended Practices

#### Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

Following the work of the Air Navigation Commission, the Air Transport Committee and the Committee on Unlawful Interference, and as a result of the comments received from Contracting States and interested International Organizations, to whom draft material had been circulated, Standards and Recommended Practices on Security were adopted by the Council on 22 March 1974, pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation, and designated as Annex 17 to the Convention with the title “Standards and Recommended Practices — Security — Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference”.

### Tarihsel Gelişimi

Havacılık Gezin konseyini takiben Havacılık Taşıma Konseyi ve Kanunundışı Oluşumlar konseyi, üye ülkelerden ve taslak maddelerin geri dağıtımından sonra ilgili Uluslararası Kuruluşlardan gelen bildirimlerin değerlendirilmesi sonucu, Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar, ilk olarak Konseyin 22 Mart 1974 tarihinde Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması (Chicago, 1944) Madde 37 gereği hazırlanıp Ek.17 Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar -Güvenlik - Uluslararası Sivil Havacılığı Kanunundışı Eylem Girişimlerine Karşı Korumak olarak kabul edilmiştir.

### Table of Contents

#### CHAPTER 1. Definitions

#### CHAPTER 2. General principles.

#### CHAPTER 3. Organization

3.1 National organization and appropriate authority

3.2 Airport operations.

3.3 Aircraft operators

3.4 Quality control

#### CHAPTER 4. Preventive security measures

4.1 Objective

4.2 Measures relating to access control

4.3 Measures relating to aircraft

4.4 Measures relating to passengers and their cabin baggage

4.5 Measures relating to hold baggage

### İçindekiler

#### KONU 1. Tarifler

#### KONU 2. Genel prensipler

#### KONU 3. Kuruluş

3.1 Milli kuruluş ve uygun yetki sahibi

3.2 Havameydanı işleticileri

3.3 Havayolu işleticileri

3.4 Nitelik denetimi

#### KONU 4. Önleyici emniyet tedbirleri

4.1 Hedefler

4.2 Giriş denetimi ile ilgili önlemler

4.3 Uçak ile ilgili önlemler

4.4 Yolcu ve kabin bagajı ile ilgili önlemler

4.5 Kalan bagaj ile ilgili önlemler

4.6 Measures relating to cargo, mail and other goods	4.6 Kargo, posta ve diğer yükler ile ilgili önlemler
4.7 Measures relating to special categories of passengers	4.7 Özel durum sahibi yolcular ile ilgili önlemler
<b>CHAPTER 5. Management of response to acts of unlawful interference .</b>	<b>KONU 5. Kanun dışı eylemlere karşı davranış yönetimi</b>
5.1 Prevention	5.1 Önleme
5.2 Response	5.2 Karşı davranış
5.3 Exchange of information and reporting	5.3 Bilgi alışverişi ve raporlama

**ATTACHMENT to ANNEX 17****EK 17'ye İLAVE**

<i>Extracts from Annex 2 - Rules of the Air</i>	Ek.2'den <i>Alıntı</i> – Havacılığın Kuralları
<i>Extracts from Annex 6 - Operation of Aircraft, Part I - International Commercial Air Transport - Aeroplanes</i>	Ek.6'dan <i>Alıntı</i> – Uçak İşletmeciliği, Kısım I – Uluslar arası Ticari Hava Taşımacılığı - Uçaklar
<i>Extracts from Annex 8 — Airworthiness of Aircraft .</i>	Ek.8'den <i>Alıntı</i> – Uçağın uçabilirliği
<i>Extracts from Annex 9 — Facilitation.</i>	Ek.9'dan <i>Alıntı</i> – Kolaylıklar
<i>Extracts from Annex 10 — Aeronautical Telecommunications, Volume IV (Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems).</i>	Ek.10'dan <i>Alıntı</i> – Havacılık Haberleşmesi, Bölüm IV (İzleme Radarı ve Çarpışmayı Önleyici Sistemler)
<i>Extracts from Annex 11 — Air Traffic Services</i>	Ek.11'den <i>Alıntı</i> – Hava Trafik Hizmetleri
<i>Extracts from Annex 13 — Aircraft Accident and Incident Investigation</i>	Ek.13'den <i>Alıntı</i> – Uçak Kaza ve Kırım Soruşturması
<i>Extracts from Annex 14 — Aerodromes, Volume I — Aerodrome Design and Operations .</i>	Ek.14'den <i>Alıntı</i> – Havameydanları Bölüm I – Havameydanı Tasarım ve İşletme
<i>Extracts from Annex 18 — The Safe Transport of Dangerous Goods by Air .</i>	Ek.18'den <i>Alıntı</i> – Tehlikeli Maddelerin Güvenle Havayolunda Taşınımı
<i>Extracts from Doc 9284 — Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air.</i>	Doc.9284'den <i>Alıntı</i> – Tehlikeli Maddelerin Güvenle Havayolunda Taşınımı için teknik şartlar
<i>Extracts from the Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management (Doc 4444).</i>	Hava Gezin Hizmeti yöntemleri'nden <i>Alıntı</i> – Hava Trafik Yönetimi (Doc.4444)

*Extracts from the Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations (Doc 8168), Volume I — Flight Procedures.*

Hava Gezin Hizmetleri Yöntemleri'nden  
*Alıntı – Uçak İşletimi (Doc.8168),  
Bölüm I – Uçuş Yöntemleri*

“Uluslararası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu Ek, ortak özellikleri olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

Ek.17, altı (6) dilde yayınlanmıştır (Arapça, Çin’ce, İngilizce, Fransızca, Rusça, ve İspanyolca).

Hukuksal olarak Uluslararası Sivil Havacılığı Kanundışı Eylem Girişimlerine Karşı Koruma sağlamaya yönelik olan bu Ek, doğal olarak ülke kanun ve kuralları çerçevesinde ulusal yetkililerce yapılabilecektir. Sivil ve Askeri bazı ortak tavır kabul görse bile, sonuçta o ülkenin kanunları (12.04.1991 tarih ve 3713 sayılı **Terörle Mücadele Kanunu**), kuralları ve imzaladığı uluslararası anlaşmaları geçerlidir. Türkiye’nin 15 Temmuz 2003 senesinde imzaladığı ve 13 Ocak 2005 senesinde 5288 numaralı kanun ile kabul edilen **Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Anlaşması**, bu Ek için en güçlü yardımcı sözleşme olmuştur.

Bu Ek, ortak davranış ve önleyici tedbir tekniklerine yardımcı bilgiler ve standartlar ile gözden kaçmaması gerekenleri yöntem olarak sunmaktadır.

Ek-2, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 18, Doc.4444, 7030, 8168, 8973, 9284, 9303, 9683, 9694, 9808, ve CNS/ATM sistemleri, bu Ek ile bağlantılı belgelerdir.

Bu Ek sonunda uyum bildirim bölümü bulunmamaktadır.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır.

## 6.1.2.18 Annex-18 The Safe Transport of Dangerous Goods by Air – Tehlikeli Maddelerin Güvenle Havayolunda Taşınımı

International Standards and Recommended Practices

Uluslar arası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar

### Historical Background

The material in this Annex was developed by the Air Navigation Commission in response to a need expressed by Contracting States for an internationally agreed set of provisions governing the safe transport of dangerous goods by air.

In order to assist in achieving compatibility with the regulations covering the transport of dangerous goods by other modes of transport, the provisions of this Annex are based on the Recommendations of the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and the Regulations for the Safe Transport of Radioactive Materials of the International Atomic Energy Agency.

Air Navigation Commission Study first published on 26 June 1981 and became effective on 1 January 1984.

Third edition is published on 7 March 2001 and became effective on 1 November 2001 and 9th Amendment to this edition is effective from 20 November 2008.

### Tarihsel Gelişimi

Bu Ek'deki maddeler Hava Gezin Komisyonu tarafından Üye Ülkelerin Tehlikeli Maddelerin Güvenle Havayolunda Taşınması isteklerinin uluslararası kabul edilen gerekler üzerinde anlaşma ihtiyacının ifadesi üzerine geliştirilmiştir.

Tehlikeli maddelerin taşınmasını kolaylaştıran kuralların diğer yollarla yapılacak taşımalara da uygulanabilir, yardımcı ve kapsıyor olması için bu Ek gerekleri Tehlikeli Maddelerin Güvenle Havayolunda Taşınımı ve Atom Enerjisi Kurumu Radyoaktif maddelerin Güvenle Taşınması için Birleşmiş Milletler Uzmanlar Komitesi tavsiyesine göre hazırlanmıştır.

Hava Gezin Komisyonu ilk çalışmasını 26 Haz 1981'de yayınlamış ve 1 Ocak 1984'de geçerli olmuştur.

Bu Ek 7 Mart 2001'de yayınlanıp 1 Kasım 2001'de geçerli olmuş ve 9.cu Değişiklik de 20 Kas 2008 tarihlidir.

### Table of Contents

<b>CHAPTER 1. Definitions</b>
<b>CHAPTER 2. Applicability</b>
2.1 General applicability
2.2 Dangerous Goods Technical Instructions
2.3 Domestic civil aircraft operations
2.4 Exceptions.
2.5 Notification of variations from the Technical Instructions.
2.6 Surface transport.
2.7 National authority .
<b>CHAPTER 3. Classification</b>

### İçindekiler

<b>KONU 1. Tarifler</b>
<b>KONU 2. Geçerlilik</b>
2.1 Genel uygulama
2.2 Tehlikeli Maddeler Teknik talimatları
2.3 İç hat sivil uçak işletmeleri
2.4 Ayrıcalıklar
2.5 Teknik talimatlardaki farklılığın bildirilmesi
2.6 Karadan taşıma
2.7 Ulusal yetkili
<b>KONU 3. Sınıflandırma</b>

## **CHAPTER 4. Limitation on the transport of dangerous goods by air .**

- 4.1 Dangerous goods permitted for transport by air
- 4.2 Dangerous goods forbidden for transport by air unless exempted.
- 4.3 Dangerous goods forbidden for transport by air under any circumstances

## **CHAPTER 5. Packing**

## **CHAPTER 6. Labelling and marking**

## **CHAPTER 7. Shipper's responsibilities**

- 7.1 General requirements
- 7.2 Dangerous goods transport document
- 7.3 Languages to be used

## **CHAPTER 8. Operator's responsibilities**

- 8.1 Acceptance for transport
- 8.2 Acceptance checklist
- 8.3 Loading and stowage
- 8.4 Inspection for damage or leakage.
- 8.5 Loading restrictions in passenger cabin or on flight deck
- 8.6 Removal of contamination
- 8.7 Separation and segregation .
- 8.8 Securing of dangerous goods cargo loads
- 8.9 Loading on cargo aircraft

## **CHAPTER 9. Provision of information**

- 9.1 Information to pilot-in-command .
- 9.2 Information and instructions to flight crew members
- 9.3 Information to passengers
- 9.4 Information to other persons.
- 9.5 Information from pilot-in-command to aerodrome authorities .
- 9.6 Information in the event of an aircraft accident or incident

## **KONU 4. Havayolu ile tehlikeli maddelerin taşınma sınırlaması**

- 4.1 Havayolu ile taşınmasına izin verilen tehlikeli maddeler
- 4.2 Hariç tutulanların dışında Havayolu ile taşınması yasaklanan tehlikeli maddeler
- 4.3 Her türlü şartlarda Havayolu ile taşınması yasaklanan tehlikeli maddeler

## **KONU 5. Paketleme**

## **KONU 6. Etiketleme ve işaretleme**

## **KONU 7. Göndericinin sorumluluğu**

- 7.1 Genel şartlar
- 7.2 Tehlikeli madde taşıma belgesi
- 7.3 Kullanılacak lisanlar

## **KONU 8. İşleticinin sorumluluğu**

- 8.1 Taşımaya kabul
- 8.2 Kabul kontrol listesi
- 8.3 Yükleme ve depolama
- 8.4 Hasar ve sızıntı için denetim
- 8.5 Yolcu ya da uçuş kabinine yükleme sınırlamaları
- 8.6 Bulaşan kalıntıların temizlenmesi
- 8.7 Ayırma ve ayrışım
- 8.8 Tehlikeli madde kargolarının emniyete alınması
- 8.9 Kargo uçağına yükleme

## **KONU 9. Bilgilendirme zorunluluğu**

- 9.1 Sorumlu pilotu bilgilendirme
- 9.2 Uçuş ekibine verilecek bilgi ve talimatlar
- 9.3 Yolculara verilecek bilgiler
- 9.4 Başka kişilere verilecek bilgiler
- 9.5 Sorumlu pilot'dan meydan yetkililerine verilecek bilgiler
- 9.6 Uçak kaza ve kırımında verilecek bilgiler

**CHAPTER 10. Establishment of training programmes .**

**CHAPTER 11. Compliance.**

11.1 Inspection systems.

11.2 Cooperation between States

11.3 Penalties.

11.4 Dangerous goods by mail

**CHAPTER 12. Dangerous goods accident and incident reporting.**

**CHAPTER 13. Dangerous goods security provisions**

**KONU 10. Eğitim programlarının yapılanması**

**KONU 11. Uyum**

11.1 Denetim sistemleri

11.2 Devletler arası işbirliği

11.3 Cezalar

11.4 Mektup ile tehlikeli madde

**KONU 12 Tehlikeli madde kaza ve kırım raporlaması**

**KONU 13. Tehlikeli madde emniyet şartları**

“Uluslararası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar” olarak yayınlanan bu Ek, ortak özellikleri olması dolayısıyla tavsiye bölümüne sahiptir. ICAO kararları, üye ülkelerin tümünün kabul edip uygulayacağı en az kıstasları barındırır.

Ek.18, altı (6) dilde yayınlanmıştır (Arapça, Çin’ce, İngilizce, Fransızca, Rusça, ve İspanyolca).

Doc.9284, bu Ek ile bağlantılı tek ve temel belgedir.

Bu Ek, Devletimiz tarafından kanun olarak kabul edilmiş ve uluslararası hukuksal geçerlilik kazanmıştır. Bu Ek’de eğer var ise aykırılık ve/veya değişiklik, devletler bunu bildirir ve bu Ek içerisinde mevcut farklılık ve/veya değişiklikler, Ek ile birlikte yayınlanır.

Türkiye bu Ek için hiçbir bildirimde bulunmamıştır.

### 6.1.3 Uzlaşı ve ilgili Yasalar -“Chicago” Acts And Related Protocols

Milletlerarası Sivil Havacılık Konferansı Nihai Senet’i 5 ek’ten oluşmakta idi.

- I-Ek Beynelmillel Sicil Havacılık Muvakkat Anlaşması
- II-Ek Beynelmillel Sivil Havacılık Konvansiyonu
- III-Ek Beynelmillel Hava Servisleri Transit Anlaşması
- IV-Ek Beynelmillel Hava Nakliyatı Anlaşması
- V-Ek Teknik Ekler Projeleri

I-Ek anlaşması ile önce bu geçici PICAÖ (Provisional International Civil Aviation Organization) kurulmuştur.

II-Ek, şu ana kadar 9 değişiklik görmüş olan meşhur anlaşmadır.

III-Ek, ilk imzalanan anlaşmadır.

IV-Ek ilk ortak karar anlaşmasıdır.

V-Ek ise şu projelerden oluşur;

- Ek-A Havayolları Şebekeleri,
- Ek-B Muhaberat usulleri ve sistemleri
- Ek-C Uçuş Kaideleri
- Ek-D Hava Trafik Kontrol Usülleri,
- Ek-E Uçuş ve makinist personelin ruhsatıyelendirilmesini müteallik standartlar,
- Ek-F Yevmiye Defteri şeraiti,
- Ek-G Beynelmillel hava seyrüseferinde işleyen sivil hava nakil vasıtaları için uçuşa elverişlilik şeraiti,
- Ek-H Hava nakil vasıtalarının tescil ve alameti farikalrı,
- Ek-I Beynelmillel havacılığın meteorolojik korunması,
- Ek-J Hava harita ve planları,
- Ek-K Gümrük usulleri ve manifestolar,
- Ek-L Kazalarda arama, tahlisiye ve tahkikat.



### 6.1.3.1 Sözleşme Metinleri

07 Aralık 1944'den bu yana 9 değişiklik gerçekleşmiştir.

Doc 8970 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 50 (a)) - Signed at New York, on 12 March 1971.

Doc 8971 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 56) - Signed at Vienna, on 7 July 1971.

Doc 9123 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 50(a)) - Signed at Montreal, on 16 October 1974.

Doc 9208 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation - Signed at Montreal on 30 September 1977

Doc 9318 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 83 bis) - Signed at Montreal on 6 October 1980

Doc 9436 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 3 bis.) Signed at Montreal on 10 May 1984

Doc 9544 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation. (Article 56)

Doc 9561 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 50 (a))

Doc 9722 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation, Signed at Montreal on 1 October 1998

Doc.9722, 26 Kasım 2007 tarihli Çince metnin ilavesi hakkındaki son değişiklik de dahil olmak üzere tüm bu 9 protokol, ICAO'nun sitesinde yayınlanmaktadır.

<http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300.html>

### 6.1.3.2 Uçakların Yerdeki Üçüncü Şahıslara Verdiği Zararlar

Doc 7364 - Convention On Damage Caused By Foreign Aircraft To Third Parties On The Surface

Roma Anlaşması diye de bilinir. 29 Mayıs 1933, 7 Ekim 1952'de ve 23 Eylül 1978'de yeniden düzenlenerek (Doc 9257) son halini almıştır.

## CHAPTER I PRINCIPLES OF LIABILITY

### Article 1

1. Any person who suffers damage on the surface shall, upon proof only that the damage was caused by an aircraft in flight or by any person or thing falling therefrom, be entitled to compensation as provided by this Convention. Nevertheless there shall be no right to compensation if the damage is not a direct consequence of the incident giving rise thereto, or if the damage results from the mere fact of passage of the aircraft through the airspace in conformity with existing air traffic regulations.
2. For the purpose of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of actual take-off until the moment when the landing run ends. In the case of an aircraft lighter than air, the expression « in flight » relates to the period from the moment when it becomes detached from the surface until it becomes again attached thereto.

### Article 2

1. The liability for compensation contemplated by Article 1 of this Convention shall attach to the operator of the aircraft.
2. (a) For the purposes of this Convention the term « operator » shall mean the person who was making use of the aircraft at the time the damage was caused, provided that if control of the navigation of the aircraft was retained by the person from whom the right to make use of the aircraft was derived, whether directly or indirectly, that person shall be considered the operator.  
(b) A person shall be considered to be making use of an aircraft when he is using it personally or when his servants or agents are using the aircraft in the course of their employment, whether or not within the scope of their authority.
3. The registered owner of the aircraft shall be presumed to be the operator and shall be liable as such unless, in the proceedings for the determination of his liability, he proves that some other person was the operator and, in so far as legal procedures permit, takes appropriate measures to make that other person a party in the proceedings.
4. If the aircraft is registered as the property of a State, the liability devolves upon the person to whom, in accordance with the law of the State concerned, the aircraft has been entrusted for operation.

Getirdiği yeniliklerden biri de, sorumluların tarifi üzerinedir.

Madde II, Par.4: Eğer bir uçak herhangi bir devletin mülkiyetine kayıtlı ise, ilgili ülke kanunları çerçevesinde sorumluluk, uçağın işletmesinin emanet edildiği kişiye aittir.

Bölüm II, Mad.11 iptal edilerek Frank üzerine tesbit edilmiş sınırlı sorumluluk yerine SDR cinsinden tazminat miktarları yeniden, uçak ağırlıklarına göre belirlenmiştir.

Yaşam kaybı ya da şahsi yaralanma (Loss of Life or Personal Injury ki burada hala Cismani Zarar / Şahsi Yaralanma'nın açık tarifi yapılmamıştır - Mental Injury? / Zihinsel Yaralanma-Travma?), kişi başına 125.000 SDR'ı geçmeyeceği hükmü ile sınırlandırılmıştır.

Bilindiği üzere Özel Çekme Hakkı (SDR), 1969 yılında Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından, uluslararası rezervlerin desteklenmesi için yaratılan bir hesap birimi olarak yaratılmıştır. Başlangıçta, Özel Çekme Hakkı'nın değeri altına endeksli olarak belirlenmiş ve bu değer, mevcut durum itibariyle küresel ekonomik sistemde önemli yer tutan ülkelerin (ve bölgelerin) para birimlerinden oluşan bir sepet esas alınarak belirlenmeye ve söz konusu sepetin bileşimi her 5 yılda bir gözden geçirilmeye başlanmıştır. SDR sepetinin bileşimine yönelik en son karar 1 Ocak 2001 tarihinde alınmış ve bu kapsamda SDR sepetinin, 0.4260 Euro , 21 Japon Yeni, 0.0984 İngiliz Sterlini ve 0.577 ABD Doları'ndan oluşmasına karar verilmiştir.

Uluslararası Para Fonu'na (IMF) üye olmayan ülkeler için "The Monetary Unit" ile ifade edilen tazminatlar, binde 900'lük altının 65.5 miligram karşılığı belirlenen birim fiyatına endeksli tutarı ifade edecektir.

### 6.1.3.3 Özel Hukuk Belgeleri – Varşova Anlaşması Kökenli

*Private International Air Law Instruments - Varşova Anlaşması / Montreal Convention*

Doc 7632, Doc 8181, Doc 8932, Doc 9145, Doc 9146, Doc 9147, Doc 9148 ve Doc 9740 ile Varşova Anlaşmasının imzalayan ülkeler için Montreal Anlaşması haline gelene kadar geçirdiği evreyi gözler önüne serer.

Montreal Sözleşmesi'nin yerini aldığı Varşova Sözleşmesi, pek çok devletin taraf olduğu, yaygın olarak kabul edilmiş bir sözleşme olmasına rağmen, yürürlüğe girdiği 1929 yılından itibaren, özellikle kaza mağdurlarına ödenecek tazminatlara getirdiği sınırların düşük olması nedeniyle havayolu işletmecilerinin çıkarlarına odaklı olarak görülmüş ve yolcu çıkarlarını yeteri kadar korumadığı eleştirisi getirilmiştir.

Bu eleştiriler üzerine 1955 Lahey, 1971 Montreal ve 1975 Guatemala Protokolleri başta olmak üzere belirli tarihlerde birtakım güncelleştirme faaliyetlerinde bulunulmuştur. Ancak, bu sayılan sözleşmeler yeterli etkinliği oluşturacak oranda taraf sayılarına ulaşamadıkları için sistemde ayrışmalara sebep olmuşlardır.

Bu ayrışmalar sonucu oluşan olumsuz durumun önlenmesi amacıyla bazı devletlerin havayolu şirketleri kendi aralarında Varşova Sözleşmesi'nin limitlerinden daha yüksek sınırlar koyan anlaşmalar imzalamışlardır.

Montreal Konvansiyonunu henüz onaylamamış ülkelere veya ülkelere yapılan uluslararası havayolu taşımaları Varşova Konvansiyonu hükümlerine tabi kalmaya devam edecektir. Başka bir deyişle ülkemizin 1999 Montreal Konvansiyonunu onaylaması ile Varşova Konvansiyonu tamamen yürürlükten kalkmamıştır. Sadece 1999 Montreal Konvansiyonunu onaylamış olan ülkeler arasında yapılan veya yapılacak olan havayolu taşımalarına Montreal Konvansiyonu uygulanacak, bunun dışında Montreal Konvansiyonunu onaylamamış ancak Varşova Konvansiyonunu onaylamış olan ülkeler arasındaki havayolu taşımalarına Varşova Konvansiyonu hükümleri uygulanabilirliğini sürdürecektir.

Bu bir anlamda hiciv konusu olabilecek durumları da ortaya çıkaracaktır.

### 6.1.3.4.1 Montreal Sözleşmesi - Doc.9740

Dönem: 22  
TBMM

Yasama Yılı: 4  
(S. Sayısı: 1087)

#### TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı tarafından hazırlanarak Bakanlar Kurulunca 14.11.2005 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan ve Başkanlıkça 18.11.2005 tarihinde tali komisyon olarak Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonuna esas komisyon olarak da Komisyonumuza havale edilen “Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı”, Komisyonumuzun 9/2/2006 tarihli 29 uncu toplantısında Dışişleri Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Türk Hava Yolları ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü temsilcilerinin de katılmalarıyla görüşülmüştür.

Uluslararası alanda sivil havacılığa ilişkin ilk milletlerarası özel hukuk kurallarını oluşturan Varşova Sözleşmesi 12 Ekim 1929 tarihinde imzalanmıştır. 13 Şubat 1933 tarihinde yürürlüğe giren bu Sözleşme ile uluslararası taşımada, yolcu, yük ve bagaja ilişkin kayıtlar ve taşıyıcının, yolcunun, göndericinin ve alıcının hak ve yükümlülükleri ile bunların kullanılmasına ve taşıyıcının sorumluluk sınırlamalarına ilişkin usul ve esaslar belirlenmiştir.

Varşova Sözleşmesi, taraf devletlerinin sayısı bakımından yaygın kabul gören bir düzenleme olmasına rağmen yürürlüğe girdiği tarihten itibaren özellikle kaza mağdurlarına ödenecek tazminatlara getirdiği sınırların düşük olması nedeniyle eleştirilmiştir. Bu nedenle havayolu şirketleri kendi aralarında Varşova Sisteminin limitlerinden daha yüksek limitler koyan anlaşmalar imzalamışlardır. Yine Sözleşme hava taşımacılığı sektöründeki değişen ekonomik ve sosyal değişikliklere uyum sağlaması için değişik zamanlarda yapılan protokollerle güncellenmiştir. Ancak protokoller, etkin bir taraf sayısı elde edememiş ve bu nedenle sistemden parçalanmalara neden olmuştur.

Bu çerçevede; hava taşımacılığı alanında değişik zamanlarda ortaya konmuş kuralları birleştirerek devletler arasında yeknesaklık sağlamak amacıyla 28 Mayıs 1999 tarihinde Montreal’de Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme imzalanmıştır.

Tasarı ve gerekçesi incelendiğinde Sözleşme ile;

- Hava taşımacılığında yolcuların, bagaj ve kargonun taşınmasına ilişkin düzenlenmesi gereken belgeler,
  - Taşıyıcı sorumluluğunun şartları ve yolcuların ölümü ya da yaralanması durumlarında ödenecek tazminat,
  - Yolcu taşımalarında gecikme ile bagaj ve kargoların hasarı veya kaybolmaları halinde ödenecek tazminat,
  - Birleşik taşıma hallerinde meydana gelecek kazalardan sorumluluk,
  - Anlaşmalı taşıyıcının farklı bir firmaya taşıma yaptırması ve doğacak zararlardan sorumluluk,
- konularında düzenlemelerin öngörüldüğü anlaşılmaktadır.

Komisyonumuzda Tasarının tümü üzerinde yapılan görüşmelerde;

- Sözleşmenin “Montreal Sözleşmesi” olarak bilindiği ve Sözleşmeyle hava taşımacılığı ile ilgili farklı zamanlarda düzenlenmiş sözleşmelerin birleştirilmesinin amaçlandığı,

- Varşova Sözleşmesinde yolcu ölüm ve yaralanmaları için öngörülen tazminat limitlerinin değer kayıpları nedeniyle çok düşük kaldığı ve bu durumun yarattığı olumsuzlukların önüne geçmek amacıyla hava yolu şirketlerinin kendi aralarında, Varşova Sisteminin limitlerinden daha yüksek sınırlar koyan anlaşmalar imzaladıkları,

- Sözleşme ile yolcuların ölüm ve yaralanmaları halinde taşıyıcının sorumlu olacağı tazminat miktarı bakımından iki aşama öngörüldüğü ve 100 000 SDR’ye kadar zararları içeren ilk aşamada taşıyıcının kusursuz sorumluluğunun bu miktarı aşan zararlar bakımından ise kusura dayanan sorumluluğunun kabul edildiği,

- Sözleşmenin ticarî olmayan devlet taşımaları ile askeri makamların hava araçlarınınca yapılan taşımalara uygulanmaması için bu taşımalar bakımından Sözleşmeye çekince konduğu,

- Sözleşmenin Avrupa Birliğine uyum sürecinde onaylanmasının gerekli olduğu, ifade edilmiştir.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmelerin ardından Tasarı ve gerekçesi Komisyonumuzca da benimsenerek maddelerin görüşülmesine geçilmiştir.

Tasarının 1 inci, 2 nci, 3 üncü maddeleri ile tümü aynen kabul edilmiştir.

Raporumuz, Genel Kurulun onayına sunulmak üzere Yüksek Başkanlığa saygı ile arz olunur.

## HÜKÜMETİN TEKLİF ETTİĞİ METİN

### **HAVA YOLUYLA ULUSLARARASI TA-ŞIMACILIĞA İLİŞKİN BELİRLİ KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİNE DAİR SÖZLEŞMENİN ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI**

MADDE 1.- 28 Mayıs 1999 tarihinde Montreal’de imzalanan “Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme”nin çekince ile onaylanması uygun bulunmuştur.

MADDE2.- Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE3.- Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

### DIŞİŞLERİ KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ METİN

### **HAVA YOLUYLA ULUSLARARASI TA-ŞIMACILIĞA İLİŞKİN BELİRLİ KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİNE DAİR SÖZLEŞMENİN ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI**

MADDE 1.- Tasarının 1 inci maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 2.- Tasarının 2 nci maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3.- Tasarının 3 üncü maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

Kanun No. 5866

Kabul Tarihi: 2/4/2009

İbret alınacak basit bir sözleşme ve katılımcıları sunmakta yarar var.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE FEDERAL ALMANYA CUMHURİYETİ  
HÜKÜMETİ ARASINDAKİ HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASINDA DEĞİŞİKLİK  
YAPILMASINA DAİR MUTABAKAT ZAPTI

KONULAR;

- Ücret Tarifeleri
- Tarifeler
- Seyahat Belgelerinin ve Ülkeye Girmesi Sakıncalı Kişilerin Muayenesi
- Havacılık (Uçuş) Emniyeti
- Havacılık Güvenliği

TÜRK HEYETİ

Bay Ahmet KIRATLIOĞLU	<i>Heyet Başkanı</i>	
	Müsteşar Yardımcısı	Ulaştırma Bakanlığı
Bay Sermet ÜNEL	Genel Müdür	SHGM
Bay Gaffur YARDIMCI	Genel Müdür Yardımcısı	DHMİ

ALMAN HEYETİ

Dr. Ingomar JOERSS	<i>Heyet Başkanı</i>	
	Hava ve Uzay Ulaşım Genel Müdürü	Federal Ulaştırma Bakanlığı
Bay Hans-Johaim WERNER		
	Ulaştırma Politikası Bölümü Müd.Yard.	Federal Dışişleri Bakanlığı
Bay Dieter BARTKOWSKI		
	Hava Ulaştırma Bölüm Müdürü	Federal Ulaştırma Bakanlığı
Bayan Sabine DANDELKE		
	Hava Ulaştırma Bölümü Müd.Yard.	Federal Ulaştırma Bakanlığı
Bay Jörg MUNDORF		
	Hava ve Uzay Ulaşımı Dairesi	Federal Ulaştırma Bakanlığı
Bay Lutz MEYER		
	Hava ve Uzay Ulaşımı Dairesi	Federal Ulaştırma Bakanlığı
Bay Henning MÜHLKE		
	Federal Hava Ulaştırma Otoritesi	Federal Sivil Havacılık İdaresi - Braunschweig
Dr. Detlef WINTER		ADL
Dr. Ronald SCHMID		AeroLloyd
Bay Jürgen GOLDMANN		Deutsche BA
Bay Wolfgang WISBERG		Deutsche Lufthansa
Bay Hans-Jürgen SCHLZE		Germania
Bay Wolfgang DREHER		Hapag-Lloyd
Bayan Doris FRANKE		LTU
Bayan Elisabeth RITTERSBERGER		(Tercüman)

#### 6.1.3.4 Cenevre Anlaşması – Uçak Üzerindeki Haklar

*Doc 7620 – Geneva Convention*

*Convention On The International Recognition of Rights In Aircraft*

İlk defa 1931 yılında CITEJA tarafından önerilen iki madde bu kavramın hukuksallaşma konusunda atılmış ilk adım olarak kabul edilebilir;

Rehin ve diğer nakit teminat ve havacılık hakları ile ilgili mevcut projelerin; ve

Hava Nakil Vasıtalarının mülkiyetine ve havacılıkta tesciline dair Anlaşma projelerinin bulunmasını,

tavsiye eder.

Roma Konvansiyonunun 29 Mayıs 1933’de aldığı ihtiyati haciz kararı, CITEJA kararları ile birleştirilerek ele alınması hususu Chicago Konferansının aldığı önemli kararlardan biridir.

Nihai Sened’in V ve VII maddeleri bu konuya ayrılmıştır ve CITEJA projelerinin tamamının kabulüne ayrıca CITEJA’nın kapatılarak ICAO çatısı altında çalışmalarına devam etmesinin çok yararlı olacağı hususlarını özellikle belirtilmiştir.

Sivil Havaaraçlarının Mülkiyeti ve Devredilmesi hakkında yapılan Cenevre Konferansı, aslında çok karmaşık olan Hava Aracı Sahibi üzerine tarifler ve şartlar getirerek çözmeye yönelik bir sözleşmedir.

Bilindiği üzere uçaklar ucuz taşıtlar değildirler, üstelik peşin fiyatına satılırlar.

Bir uçağın edinimi ve sahipliği, genellikle ilgili uçak üzerinde mevcut kredi verenlerin, kiraya verenin, ipotek edenin ve rehin sahibinin borç ile ilgili güvence modelleri ile üzerinde hakkı olanların yarattığı karmaşık ilişkiler ile çevrelenmiştir.

En uygun satın alma modeli “Leasing” olacaktır. Bu ise şu anlama gelecektir. Siparişi siz yapmış ve kaporayı siz ödemiş olsanız bile tüm tutarı ödeyecek olan banka, uçağın ilk sahibi olacaktır. Siz ise, aylık taksitler bitene dek bu uçağı sahibinden kiralamış ama taksitlerin bitiminde satış yolu ile üzerinize alacağınız uçağın kiracısı olmaya devam edeceksiniz. Bu uçağı yatırım amaçlı aldığınızı düşünürsek, piyasada uçağınızı kiraya vermek size ayrı bir gelir ve kazanç kapısı açacaktır. Bu uçağı işletmek için kiralamak isteyecek ve hatta “Leasing” yolu ile satın almak isteyebilecek bir müşteriye bu uçağı kiralayabilecek ve sözleşmenizi buna göre yapabileceksiniz. Bu işletmeci, uçağı “Leasing” yolu ile ülkesine sokup, kendi adına tescil ettirecek ve işletmeye başlayacak ve uçak hukuken onun adına tescil edilmiş ve işletici de o olduğu için uçağın üçüncü “sahibi” olarak görünecektir.

Bu durumda banka uçağın asıl sahibidir. Siz uçağın ikinci sahibisinizdir,

Adına tescil edilen şirket ise uçağın üçüncü sahibidir.

Uluslararası hukukda işletmeci ile mülkiyet kavramları, sorumluluklar ile ifade bulunmaktadır. Tüm bu işlemlerin değişik ülkelerde yapılıyor olması, doğmuş olan hak ve sorumlulukların kaybolması anlamını taşımayacaktır.

Tabiidir ki bu anlaşmada askeri, gümrük ve polis araçları kapsam dışıdır.

**Not:** ICAO yayınları abonelik sisteminde satıldığından ve telif hakları korunduğundan, gerek görüldüğünde ancak birer sayfalık örnekler sunulacaktır.



CONVENTION ON THE INTERNATIONAL RECOGNITION OF  
**RIGHTS IN AIRCRAFT,**  
SIGNED AT GENEVA, ON 19 JUNE 1948  
(GENEVA CONVENTION)

WHEREAS the International Civil Aviation Conference, held at Chicago in November-December 1944, recommended the early adoption of a Convention dealing with the transfer of title to aircraft,

WHEREAS it is highly desirable in the interest of the future expansion of international civil aviation that rights in aircraft be recognised internationally,

THE UNDERSIGNED, duly authorized, HAVE AGREED, on behalf of their respective Governments, AS FOLLOWS:

### Article I

1. The Contracting States undertake to recognise:

- (a) rights of property in aircraft;
- (b) rights to acquire aircraft by purchase coupled with possession of the aircraft;
- (c) rights to possession of aircraft under leases of six months or more;
- (d) mortgages, hypothèques and similar rights in aircraft which are contractually created as security for payment of an indebtedness;

provided that such rights

- (i) have been constituted in accordance with the law of the Contracting State in which the aircraft was registered as to nationality at the time of their constitution,

and

- (ii) are regularly recorded in a public record of the Contracting State in which the aircraft is registered as to nationality.

The regularity of successive recordings in different Contracting States shall be determined in accordance with the law of the State where the aircraft was registered as to nationality at the time of each recording.

2. Nothing in this Convention shall prevent the recognition of any rights in aircraft under the law of any Contracting State; but Contracting States shall not admit or recognise any right as taking priority over the rights mentioned in paragraph 1 of this Article.

### Article II

1. All recordings relating to a given aircraft must appear in the same record.
2. Except as otherwise provided in this Convention, the effects of the recording of any right mentioned in Article I, paragraph 1, with regard to third parties shall be determined according to the law of the Contracting State where it is recorded.
3. A Contracting State may prohibit the recording of any right which cannot validly be constituted according to its national law.

### 6.1.3.5 Tokyo Anlaşması - Uçakta İşlenen Suçlar

#### *Doc 8364 Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*

14 Eyl 1963'de Tokyo'da imzaya açılmıştır. Tokyo Anlaşması olarak bilinir. İlk defa suç ve suçlunun tabi olduğu ülke yasaları ile olan ilişkisinden bahsetmiştir. Uçağın tescil edildiği ülke sorumluluğundan diğer üzerinde uçtuğu yada zorunlu olsun-olmasın indiği ülkenin hukuki sorumluluğuna ne zaman ve nasıl geçeceğini tarifi yapmıştır.

Suçlunun uçakta hürriyetinin kısıtlanmasını isteme hakkının ya da uygulanma şartlarının açıkca belirtildiği ve hatta suçlunun haklarının da açıklandığı uluslararası kurallardan bahseder.

Bu nedenle Uçak Komutanı (Commander) tabiri ile uçağın sorumluluğunu üstlenen "Sorumlu Pilot" ve ona verilen Güç hakkında detaylı tarifler mevcuttur.

Tüm bu yaptırımlar sırasında üye devletlerin karşı sorumlulukları da açıklanır. Bu, suçun işlendiği anda uçağın tescilli olduğu ülkenin yanı sıra, üzerinde bulunan ya da inilen ülkeyi de ilgilendirecek şartlar ve sorumlulukları da tanımlar.

İlk olarak "uçak kaçırma" eyleminin bu anlaşma ile adı geçse bile, 16 Aralık 1970 Hague (Doc 8920-Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) ve 23 Eylül 1971 Montreal (Doc 8966-Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation ve ilgili Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation) sözleşme ve/veya protokolünün hiç birinde terörizmin genel bir tanımına yer verilmemiş, sadece belirli eylemlerin terörizm eylemleri olarak sayılmasına ilişkin hükümler getirilmiştir. Terörizm konusundaki sözleşmelerden bir diğeri de Avrupa Konseyi'nin çalışmaları sonucu oluşturulan "Terörizmin Önlenmesine Dair Avrupa Sözleşmesi", ve yine "Sınıraşan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" oluşturmaktadır. Ancak bu sözleşmede de terörizmin tanımına yer verilmemiştir.

Türk hukukunda terörle mücadeledeki kanunlaşma hareketi, 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu ile başlamış, 12.04.1991 tarihinde kabul edilerek, 12.04.1991 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Varşova'da 16 Mayıs 2005 tarihinde imzalanan Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi, (ETS No. 190 ve 196) bu sözleşmeyi tamamlayıcı olarak kabul edilmiştir.

20 Nisan - 02 Mayıs 2009 tarihinde yapılan Montreal toplantısında alınan köklü ve güncel karar metni (Draft Convention on Compensation for Damage) taslak olarak DCCD Doc.No.42 ile yayınlanmış olup üzerinde çalışılmaktadır.

## CONVENTION ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT

THE STATES Parties to this  
Convention

HAVE AGREED as follows:  
Chapter I-Scope of the  
Convention

### Article 1

1. This Convention shall apply in respect of:
  - a) offences against penal law ;
  - b) acts which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board,
2. Except as provided in Chapter III, this Convention shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or on the surface of the high seas or of any other area outside the territory of any State.
3. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of take-off until the moment when the landing run ends.
4. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

### Article 2

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.

## CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS ET A CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT A BORD DES AERONEFS LES ETATS Parties a la presente Convention SONT CONVENUS des dispositions suivantes : Titre 1'er-Champ d'application de la Convention

### Article 1er

1. La presente Convention s'applique:
  - a) aux infractions aux lois penales ;
  - b) aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la securite de l'aeronef ou de personnes ou de biens & bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline a bord.
2. Sous reserve des dispositions du Titre III, la presente Convention s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne a bord d'un aeronef immatricule dans un Etat contractant pendant que cet aeronef se trouve, soit en vol, soit a la surface de la haute mer ou d'une rion ne faisant partie du territoire d'aucun Etat.
3. Aux fins de la presente Convention, un aeronef est consid&k comme en vol depuis le moment oti la force motrice est employee pour d&coller jusqu'au moment air l'atterrissage a pris fin.
4. La presente Convention ne s'applique pas aux aeronefs utilis&s a des fins militaires, de douane ou de police.

### Article 2

Sans prejudice des dispositions de l'irticle 4 et sous reserve des exigences de la securite de l'aeronef et des personnes ou des biens B bord, aucune disposition de la presente Convention ne peut Btre interpretee comme autorisant ou

## CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES

LOS ESTADOS Partes  
en el presente Convenio  
HAN ACORDADO lo  
siguiente:

### Capitulo I-Campo de aplicacion del Convenio Articulo 1

1. El presente Convenio se aplicara:
  - a) las infracciones a las leyes penales ;
  - b) 10s actos que, Sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, 0 que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.
2. A reserva de lo dispuesto en el Capitulo III, este Convenio se aplicari a las infracciones cometidas y a 10s actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un estado Contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera de1 territorio de un Estado.
3. A 10s fines de1 presente Convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.
4. El presente Convenio no se aplicara a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policfa.

### Articulo 2

Sin perjuicio de las disposiciones de1 Articulo 4 y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes a bordo, ninguna disposicion de este Convenio se interpretara en el sentido de que autoriza o exige

### **6.1.3.6 Sözleşmenin 4, 5 ve 6 dilde Yayınlanması Protokolü**

Doc 9217 - Protocol on the Authentic Quadrilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) - Signed at Montreal on 30 September 1977

Doc 9663 - Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944)

Doc 9721 - Protocol on the Authentic Six-Language Text of the Convention on the International Civil Aviation (Chicago, 1944) Signed at Montreal on 1 October 1998

Sırası ile ilk 1910 Paris anlaşması ile günümüze doğru resmi kabul gören Fransızca, İngilizce, İspanyolca, Rusça, Arapça ve Çin dillerinde yazılım.

### **6.1.3.7 Plastik Patlayıcıların Algılanması için İşaretlenmesi**

Doc 9571 - Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, Done at Montreal on 1 March 1991

Plastik Patlayıcıların daha üretim aşamasında belirgin bazı özellikler ile üretilmesi ve bu şekilde kontrol noktalarında kolaylıkla bulunabilmesini sağlamaya yönelik anlaşma.

Askeri amaçlar dışında kullanımı için yer yüzünde dolaşımını engellemek amaçlı bir anlaşma. Böylece sivillere karşı kullanımı engellemeyi hedefler.

### **6.1.3.8 Havacılık Emniyet Araçları - Aviation Security Instruments**

Zararları ile yararları arasında sıkışmış kalmış bir nesil olarak en az zarar tercihinden başkası seçeneğimiz kalmamış görünmekte. Hem uçakların Zararlı Gaz salınımı hem de elimizdeki Zararlı İletişim oyuncakları için ortak bir yol bulma çabası, bu anlaşmalar ile oluşmuş ve imzaya açılmıştır.

Doc 9793 - Convention on International Interests in Mobile Equipment Signed at Cape Town on 16 November 2001

Doc 9794 - Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment Signed at Cape Town on 16 November 2001

Doc 9795 Consolidated Text Of The Convention On International Interests In Mobile Equipment And The Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment, Signed At Cape Town On 16 November 2001

## 6.1.4 Anlaşma ve Düzenlemeler - *Agreements And Arrangements*

### 6.1.4.1 Dünya Meteoroloji Teşkilatı ile ICAO arasında İşbirliği Anlaşması

Doc 7475 - Working Arrangements Between The International Civil Aviation Organization And The World Meteorological Organization.

Biliniği üzere, havacılık meteoroloji kodlarından WMO (Dünya Meteoroloji Örgütü) sorumludur. WMO artık (Alphanumerik) harfSayısal kodlardan tabloSürücü (Table-driven) kodlara geçiş için yapılmış olan bir anlaşma. Bu anlaşma gereği 05 Kas 2008'de TAF ve TAFOR tarih olmuştu. 2000 yılı 03 Mayıs'ında karar altına alınan ve 2008-2010-2012 ve son olarak bu gelişmenin 2015 yılında havacılığın yeni kodlama sistemi ile son bulması planlanmıştır.

### 6.1.4.2 Avrupadaki Ticari Tarifersiz Sefer Hakları hakkında Çokuluslu Anlaşma

Doc 7695 - Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe

1956'da ECAC'ın kurulmasındaki en önemli etkenlerin başında, Avrupa içerisindeki uçuşların kolaylaştırılması ve ICAO kuralları ile uyumlu olarak yeni uyarlamaların geçerliliği konusu vardı. Elbette ki yine alınacak kararlar imzaya açılacak ve devletlerin onayına tabi olacaktı. Ticari bir anlaşmanın çoklu taraflarca kabul edilebilmesi, çıkarların eşit dağılımına bağlı olacaktı ama uluslararası olabilmesi için tüm tarafların da kabul edilebilir bir metinde anlaşmaları gerekmekte idi. Bu anlaşma, tüm sorunların çözüldüğü anlamına da gelmeyecekti.

ICAO Anlaşmasının 5, 6 ve 7. maddelerinin gücünü sınavan bu anlaşma, daha sonra bir dizi hukuk savaşına neden olacaktı. "Country of origin" Ülke Kökenli kavramların iki taraflı da uygulanabilir olması gerçeği, ikili anlaşmalar ile sonuca bağlanacak olan ticari çıkar savaşı, daha sonraları ABD'nin "Open Skies" uygulaması ile ikili anlaşmaların egemen olacağı bir düzeni getirecektir. Bu tür gelişmeler sonucu 5. hak uygulamasının çeşitliliği, resmi olarak değilse bile kavram olarak 6, 7, 8 ve 9. ayrıcalık tanımının oluşmasına neden olacaktı. Avrupada tarifersiz seferlerin geleceği bu anlaşma ile hazırlanacak ve kavram yerleşecektir.

#### **MULTILATERAL AGREEMENT**

on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe

#### **THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS,**

CONSIDERING that it is the policy of each of the States parties to the Agreement that aircraft engaged in non-scheduled commercial flights within Europe which do not harm their scheduled services may be freely admitted to their territories for the purpose of taking on or discharging traffic,

#### **ACCORD MULTILATERAL**

sur les droits commerciaux pour les transports aeriens non reguliers en Europe

#### **LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES,**

CONSIDERANT que chacun des Etats parties a l'Accord ci-apres a pour objectif d'admettre librement sur son territoire pour embarquer ou débarquer du trafic les aéronefs effectuant des transports intraeuropéens commerciaux non réguliers qui ne portent pas préjudice a ses services réguliers,

#### **ACUERDO MULTILATERAL**

relativo a derechos comerciales de los servicios aereos no regulares europeos

#### **LOS GOBIERNOS SIGNATARIOS,**

CONSIDERANDO que cada uno de los Estados partes del Acuerdo tiene como objetivo admitir libremente en su territorio, para el embarque o desembarque de tráfico, a las aeronaves que efectuan vuelos comerciales no regulares intraeuropeos que no causen perjuicio a sus servicios regulares,

CONSIDERING that the treatment provided by the provisions of the first paragraph of Article 5 of the Convention on International Civil Aviation drawn up at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter called "the Convention") - which applies to the international movements of private and commercial aircraft engaged in nonscheduled operations on flights into or in transit non-stop across the territories of the States parties to that Convention and to stops therein for nontraffic purposes - is satisfactory, and

DESIRING to arrive at further agreement as to the right of their respective commercial aircraft to take on and discharge passengers, cargo or mail on international flights for remuneration or hire on other than international scheduled services, as provided in the second paragraph of Article 5 of the Convention,

HAVE CONCLUDED this Agreement to that end.

#### **Article 1**

This Agreement applies to any civil aircraft

- a) registered in a State member of the European Civil Aviation Conference, and
- b) operated by a national of one of the Contracting States duly authorized by the competent national authority of that State, when engaged in international flights for remuneration or hire, on other than territories scheduled international air services, sent in the territories covered by this Agreement as provided in Article 11.

CONSIDERANT comme satisfaisant le regime que les dispositions du premier alinea de l'article 5 de la Convention relative a l'aviation civile internationale, signee a Chicago le 7 novembre 1944 et ci-apres denomnee "la Convention", reservent aux déplacements internationaux des aeronefs prives et des aeronefs effectuant des transports commerciaux non reguliers qui penetrent sur le territoire des Etats parties a cette Convention, le traversent en transit sans escale ou y effectuent des escales non commerciales, et DOSIREUX d'aboutir a un accord plus etendu au sujet du droit que le deuxieme alinea de l'article 5 de la Convention accorde a leurs aeronefs commerciaux d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier lorsque ces aeronefs effectuent des transports internationaux contre remuneration ou en execution d'un contrat de location ou d'affrètement en dehors des services aeriens internationaux reguliers,

ONT CONCLU le present Accord a cette fin.

#### **Article premier**

Le present Accord s'applique a tout aeronef civil

- a) immatricule dans un Etat membre de la Commission europeenne de l'aviation civile, et
- b) exploite par un ressortissant d'un des Etats contractants, dument habilite a cet effet par l'autorite nationale competente de cet Etat lorsque cet aeronef effectue, dans les territoires auxquels s'applique le present Accord aux termes de l'article 11, des transports internationaux contre remuneration ou en execution d'un de location ou d'affrètement, en dehors des services aeriens internationaux reguliers

CONSIDERANDO que es satisfactorio el regimen estipulado en las disposiciones de 1 primer parrafo de 1 Artículo 5 de 1 Convenio de Aviacion Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (que en adelante se denominara "el Convenio"), que afecta a los movimientos internacionales de aeronaves privadas y comerciales, dedicadas a vuelos no regulares que llegan a los territorios de los Estados partes en dicho Convenio, o que pasan sobre ellos sin hacer escala o que hacen escala con fines no comerciales, y

DESEANDO llegar a un acuerdo mas amplio, que regule el derecho de sus respectivas aeronaves comerciales a embarcar y desembarcar pasajeros, carga o correo, en vuelos internacionales, efectuados por remuneracion o alquiler, distintos de los servicios regulares internacionales, de conformidad con el segundo parrafo de 1 Artículo 5 de dicho Convenio,

HAN CONCLUIDO el presente Acuerdo con dicho fin.

#### **Artículo 1**

El presente Acuerdo se aplicara a toda aeronave civil

- a) matriculada en un Estado miembro de la Comision Europea et de Aviacion Civil, y
- b) explotada por un nacional de uno de los Estados Contratantes debidamente autorizado por la autoridad nacional competente de Estado, cuando dicha aeronave efectue vuelos internacionales por remuneracion o alquiler, distintos de los servicios aereos internacionales regulares, en los comprendidos en el presente Acuerdo, de conformidad con el en Artículo 11.

### 6.1.4.3 Birleşmiş Milletler ile ICAO arasındaki Anlaşma

Doc 7970 - Agreement between the United Nations and the International Civil Aviation Organization

Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin 57. maddesi, Uluslararası anlaşmalarla kurulan ve devletlerarası arası anlaşmalarla ekonomik, sosyal, kültürel, sağlık ve ilgili sahalarında uluslararası sorumluluklar taşıyan kurum ve kuruluşlarla direk ilişki kurulmasını emreder.

Yine ICAO sözleşmesinin 67. maddesi, “havacılık konusunda dünya güvenliğini etkileyen hususlar için barışı sağlamak amacıyla uluslararası kurum ve kuruluşlarla işbirliği yapar” denmektedir.

PICAO ile başlayan bu girişim, 30 Eylül 1946 senesinde bir anlaşma ile imzalanmış ve Genel Kurul kararına bırakılmıştır. 13 Mayıs 1947’de Genel Kurul kararı ile anlaşma yürürlüğe girmiş ve “ICAO anlaşması hükümlerinin Birleşmiş Milletler Genel Kurul kararlarına aykırı olmaması” kayıt altına alınmıştır.

### 6.1.4.4 İthal Edilen Uçak için Uçabilirlik Belgesi ile ilgili Çokuluslu Anlaşma

Doc 8056 - Multilateral Agreement relating to Certificates of Airworthiness for Imported Aircraft.

1911-03-16 tarihinde İngiltere’de verilen ilk Uçabilirlik sertifikası, Faranborough’daki balon fabrikası müfettişi Mervyn O’Gorman tarafından İngiliz Ordusu için satın alınan Farman III model uçak için 1910 senesinin ikinci yarısı için verilendir.

ICAO koneransında ilk kabul edilen maddeler arasında Uçabilirlik Sertifikası da yer almaktadır. İşte bu nedenle 22 Nisan 1960 senesinde, henüz çok taraflı yapılmış bir anlaşma olmaması nedeniyle bu sözleşme kaleme alınmıştır denmektedir.

Bu sözleşme ile Uçabilirlik Sertifikasının nasıl ve hangi süreler için verilebileceği, değişiklikler olacaksa kurulun, ECAC gözetim ve danışmanlığında toplanacağı karar altına alınmıştır.

### 6.1.4.5 Greenland için Bazı Gezin Hizmetleri Giderlerinin Birlikte Karşılanması hakkında 1982 Montreal Protokolüne Değişiklik Anlaşmaları

Doc 9585 - Agreement On The Joint Financing Of Certain Air Navigation Services In Greenland (1956) As Amended By The Montreal Protocol Of 1982

Doc 9586 - Agreement On The Joint Financing Of Certain Air Navigation Services In Iceland (1956) As Amended By The Montreal Protocol Of 1982

Danimarka Hükümeti ile ICAO arasında 1956’da imzalanan anlaşmaya ilave Greenland üzerindeki Hava Trafik Kontrol ve Meteorolojik ölçüm ve yayını ile ilgili yeni yapılanmanın yürürlüğe hangi maddi ve hukuksal şartlar çerçevesinde uygulanacağını belirleyen anlaşma. Bu anlaşma ile İzlanda ve Azor adaları “Avrupa” sayılmayacaktır.

## **6.1.5 ICAO Yordam Kuralları ve İdari Usuller** **ICAO Rules Of Procedure And Administrative Regulations**

ICAO, kurumsallaşmış ve uluslararası ciddiyetini koruyan bir kuruluştur. Bu ciddiyeti, keyfi değil, belirli kuralların uygulandığı ve bu uygulamadan toplum ve ulusların yarar göreceği bir düzene sokarak elde etmiştir. İşte bu hedefe yönelik nasıl çalışacağı kural olarak tesbit etmiş ve yayınlanmaktadır.

### **6.1.5.1 ICAO Yayın Kuralları**

Doc 7231 - ICAO Publications Regulations

ICAO'nun tüm yayınlarının hangi şart ve şekilde yapılacağı kurallar dizisi, bu belgede yer almaktadır.

### **6.1.5.2 ICAO Parasal Kuralları**

Doc 7515 - The ICAO Financial Regulations

ICAO, masrafları olan bir kuruluştur. Gelir ve giderlerinin hangi kurallara göre düzenleneceği, hangi komitelerin parasal düzenlemeleri yapmaya yetkili olduğu, bu belgede yer almaktadır. 13. düzenleme 2008 yılında yapılmıştır.

### **6.1.5.3 Kurul için Yöntem Kuralları**

Doc 7559 - Rules Of Procedure For The Council

Yönetim kurulunun çalışmaları bir dizi kurala bağlanmış ve bu kurallar bu belgede yayınlanmıştır. 8. düzenlemesi 2007 yılında yapılmıştır.

### **6.1.5.4 ICAO Konferans/Toplantıları için Yöntem ve Geçerli Kurallar**

Doc 7600 - Standing Rules Of Procedure Of The Assembly Of The International Civil Aviation Organization

ICAO'nun konferans/toplantı kuralları, kimler, nerede, ne zaman, nasıl, kaç kişi ile hangi programa göre, toplantı yönetimi, oylama, kullanılacak lisan, kural değiştirme usulleri ve tutanakları ile ilgili tüm detayların yayınlandığı belgedir.

### **6.1.5.5 Hukuk Kurulu; Tüzük-Taslak Onay Kuralları-Yöntem Kuralları**

Doc 7669 - Legal Committee; Constitution - Procedures for Approval of Draft Conventions - Rules of Procedure

26 Ekim-06 Kasım 1925 senesinde Paris toplantısı ile başlayıp CITEJA ile devam eden bu kurul, 1929 Varşova, 1933 Roma, 1938 Brüksel ve en son 1944 ICAO'nun kuruluşu ile olgunlaşmış, 1947'de hazırlanan taslak 1948 Cenevre, 1952 Roma, 1955 Hague, 1961 Guadalahara, 1963 Tokyo, 1970 Hague, 1971-1975-1978-1988 ve 1991 Montreal protokol ve anlaşmalarında büyük rolü olmuş ve 1998'de 5. düzenlemesi yapılmıştır.

Hukuk komitesi tüzüğü, taslakların hazırlanması kuralı, yöntem hazırlama kuralı, kurulun çalışma şekli ve yapısı hep bu belgede yayınlanmaktadır.

### **6.1.5.6 Farklılıkların/Anlaşmazlıkların Uzlaşma Kuralları**

Doc 7782 - Rules For The Settlement Of Differences

ICAO kararlarında bir veya birden fazla ülkenin anlaşamaması durumunda, ne şekilde, nasıl ve hangi kurala göre görüşme-anlaşma ve uyum sağlanacağı hakkında yazılan kuralların belgesi. İlk olarak 1957'de yazılan bu belge, ikinci defa 10 Kasım 1975 yılında düzenlenmiştir.



### **6.1.5.7 Hava Gezin Kurulu Oturum Talimatlarına Ek.**

Doc 7984 - Supplement to the Directives for Panels of the Air Navigation Commission

31 Ekim 1995 senesinde çıkan son düzenleme. Bu düzenleme ile panel yöneticisinin uyacağı/uygulayacağı kurallar, panel raporlarının şekli ve raporlama şekli ve çalışma notlarının hazırlanması konuları düzenlenmiştir.

### **6.1.5.8 ICAO Toplantı Yöntemine ilişkin Kurul Talimatları**

Doc 7986 - Directives Of The Council Concerning The Conduct Of ICAO Meetings

15 Mayıs 1959 senesinde çıkarılan ICAO Toplantıları ile ilgili Kurulun Toplantı Yönetme Talimatı, içerik ve içerik planlaması, Devletler tarafından verilen tekliflerin düzenlenmesi, yönetim kurulu oluşturma, oturum açma detayları, not almalar, raporlama, uygulama konularını açıklığa kavuşturmuştur.

### **6.1.5.9 Hava Gezin'in Bölüm Türleri için Yönetim Toplantı Kurallarını İdare Yöntemi Talimatı**

Doc 8143 - Directives To Divisional-Type Air Navigation Meetings And Rules Of Procedure For Their Conduct

Daha önce yayınlanan Doc.8143-AN/873/2 ve Doc.7986-C/915 in yerine geçen son düzenleme (1983).

### **6.1.5.10 Bölgesel Hava Gezin Toplantı Kuralları için İdari Yöntemi Talimatı**

Doc 8144 - Directives to Regional Air Navigation Meetings and Rules of Procedure for their Conduct

1961, 1969, 1976, 1979, 1987 ve son olarak 1990 senesinde yayınlanmış Doc.8144'ün son düzenlemesidir.

Toplantı öncesi hedeflerin, toplantının gerekliliğinin, toplantı gündeminin, katılımcıların ve belge toplamanın kuralları belirtilir.

Bölgesel planlama, uzman kurulların yapılması, rapor hazırlama ve oylama gibi düzenlemelerin açıklamaları yapılmıştır.

### **6.1.5.11 ICAO Konferans/Toplantı Kurulları için Yöntem Kuralları**

Doc 8146 - Rules Of Procedure For Standing Committees Of The Council

Burada bahsi geçen kurallar, Taşımacılık Komisyonu (Transport Committee), Parasal Komisyonları (Finance Committee), Birleşik Destek Komisyonları (Joint Support Committee), Teknik İşbirliği Komisyonunu (Technical Co-operation Committee) ve Hukuk Dışı Oluşumlar (Unlawful Interference Committee) Komisyonları için geçerlidir.

Temel olarak kurulların oluşumu, düzeni ve kabulü ile gizli oturumların düzeni ile ilgili kuralları açıklar. 5. düzenleme 04 Haziran 2007'de yayınlanmıştır.

### **6.1.5.12 Hava Gezin Kurulu için Yöntem Kuralları**

Doc 8229 - Rules of Procedure for the Air Navigation Commission

ICAO Yönetim Kuruluna rapor vermekle yükümlü bu komisyonun oluşumu, çalışma gruplarının oluşturulması, toplantı ve oturumlar, çalışma programı, toplantıya katılım, toplantı yönetimi, oylama, geçerli lisan(lar), oturumların raporlanması ve kurulların kaldırılması/değiştirilmesi/ilavesi gibi hususların yöntem ve kuralları konularını kapsar.

### 6.1.5.13 Hava Taşıma Konusundaki Konferans/Toplantılar için Geçerli Yöntem Kuralları

Doc 8683 - Standing Rules of Procedure for Meetings in the Air Transport Field

Uluslararası Konferans ve Toplantıların ve Bölümsel Konferans/Toplantıların planlama, temsil, uzman kurulların yapılması, rapor hazırlama ve oylama gibi düzenlemelerin kuralları hakkındaki yöntemleri açıklar, 05 Haz 1967.

### 6.1.5.14 Hava Taşıma Kurulu Oturumları için Talimatlar

Doc 9482 - Directives For Panels Of The Air Transport Committee

Bu belge, sadece Havayolu Taşımacılığı paneline katılacaklar için hazırlanmıştır. Öncelikleri gereklilik tesbiti, çalışma metodu, geçerli belgeler ve çalışma programı, üyelik, üye dışında katılım, üyelerin görevleri, ilgili ülke ve kurumca temsil edilme, yetkilendirme, lisan, işlemin başlatılması, iletişim, çalışmaların eşgüdümü, çalışma panellerinin etkinlikleri, toplantılar, raporlama ve rapor ile ilgili girişimlerden oluşmaktadır. 25 Şubat 1987'de kabul edilmiştir.

### 6.1.6 Hava Ulaşım Yordamları - *Procedures For Air Navigation*

Bu bölüm, mevcut Hava Trafik Kurallarının ve uygulama usullerinin yer aldığı bölümdür. Bölgesel ek kurallar, uçak işletmeciliği, kısaltmalar ve eğitim, hep bu başlıkta incelenecektir. (*Bakınız Liste-3e*)

#### 6.1.6.1 Hava Gezin Hizmetleri Yöntemleri-Hava Trafik Yönetimi

Bu bölümde mevcut belgeler temel Hava Trafik Kurallarını oluştururlar. Bu bölümde mevcut Doc 8400 - ICAO Abbreviations and Codes, kullanılan tüm Kısaltmalar ve kodlamalar, Doc 7030 - Regional Supplementary Procedures gibi önemli belgeler yer almaktadır. Tümü *Liste 3e*'de verilmiştir. En önemlisi **Doc 4444 - Procedures For Air Navigation Services - Air Traffic Management** tüm havacıların temel kural kitabıdır. Her havacılık sahasında çalışan, bu belgenin belirli bir bölümünden sorumludur. Öneminden dolayı içeriği verilmektedir.

#### **Table of Contents**

#### **İçindekiler**

#### **CHAPTER 1. Definitions**

#### **KONU 1. Tarifler**

#### **CHAPTER 2. ATS safety management**

#### **KONU 2. ATS güvenlik yönetimi**

##### 2.1 General

##### 2.1 Genel

##### 2.2 Objectives

##### 2.2 Hedefler

##### 2.3 ATS safety management activities

##### 2.3 ATS güvenlik yönetim eylemleri

##### 2.4 Monitoring of safety levels

##### 2.4 Güvenlik seviyesi gözetimi

##### 2.5 Safety reviews

##### 2.5 Güvenlik gözden geçirmeleri

##### 2.6 Safety assessments

##### 2.6 Güvenlik değerlendirmeleri

##### 2.7 Safety-enhancing measures

##### 2.7 Güvenlik arttırıcı önlemler

#### **CHAPTER 3. ATS system capacity and air traffic flow management**

#### **KONU 3. ATS sistem hacmi ve hava trafik akışının idaresi**

##### 3.1 Capacity management

##### 3.1 Hacim yönetimi

##### 3.2 Air traffic flow management

##### 3.2 Hava trafik akış yönetimi

## **CHAPTER 4. General provisions for air traffic services**

- 4.1 Responsibility for the provision of air traffic control service
- 4.2 Responsibility for the provision of flight information service and alerting service
- 4.3 Division of responsibility for control between air traffic control units
- 4.4 Flight plan
- 4.5 Air traffic control clearances
- 4.6 Horizontal speed control instructions
- 4.7 Vertical speed control instructions
- 4.8 Change from IFR to VFR flight
- 4.9 Wake turbulence categories
- 4.10 Altimeter setting procedures
- 4.11 Position reporting
- 4.12 Reporting of operational and meteorological information
- 4.13 Presentation and updating of flight plan and control data
- 4.14 Failure or irregularity of systems and equipment
- 4.15 Data link communications initiation procedures

## **CHAPTER 5. Separation methods and minima**

### **CHAPTER 6. Separation in the vicinity of aerodromes**

### **CHAPTER 7. Procedures for aerodrome control service**

### **CHAPTER 8. ATS surveillance services**

### **CHAPTER 9. Flight information service and alerting service**

- 9.1 Flight information service
- 9.2 Alerting service

### **CHAPTER 10. Coordination**

### **CHAPTER 11. Air traffic services messages**

## **KONU 4. Hava trafik hizmetleri için genel şartlar**

- 4.1 Hava trafik kontrol hizmet gerekleri ve sorumluluğu
- 4.2 Uçuş bilgi hizmeti ve uyarı hizmeti gerekleri ve sorumluluğu
- 4.3 Hava trafik kontrol merkezleri arasında sorumluluk dağılımı
- 4.4 Uçuş planı
- 4.5 Hava trafik kontrol açıklamaları
- 4.6 Yatay sürat kontrol talimatları
- 4.7 Dikey sürat kontrol talimatları
- 4.8 IFR'dan VFR'a geçiş
- 4.9 Dikine kırılma sınıfları
- 4.10 Altimetre bağlama yöntemleri
- 4.11 Durum raporlama
- 4.12 İşletme ve meteorolojik bilgi raporlaması
- 4.13 Uçuş planı ve kontrol verileri yenileme ve sunumu
- 4.14 Sistem ve donanımdaki aksaklık ya da bozukluklar
- 4.15 Veri bağlantı iletişimi kurulum yöntemleri

## **KONU 5. Ayırım yöntemleri ve en düşük sınırlar**

### **KONU 6. Meydanların yakınında ayırım**

### **KONU 7. Havameydanı kontrol hizmet yöntemleri**

### **KONU 8. ATS izleme hizmetleri**

### **KONU 9. Uçuş bilgi ve uyarı hizmetleri**

- 9.1 Uçuş bilgi hizmeti
- 9.2 Uyarı hizmeti

### **KONU 10. Eşgüdüm**

### **KONU 11. Hava trafik hizmetleri mesajları**

**CHAPTER 12. Phraseologie**

- 12.1 Communications procedures
- 12.2 General
- 12.3 ATC phraseologies
- 12.4 ATS surveillance service phraseologies
- 12.5 Automatic dependent surveillance — contract (ADS-C) phraseologies
- 12.6 Alerting phraseology
- 12.7 Ground crew/flight crew phraseologies

**CHAPTER 13. Automatic dependent surveillance — contract (ADS-C) services****CHAPTER 14. Controller-pilot data link communications (CPDLC)****CHAPTER 15. Procedures related to emergencies, communication failure and contingencies****CHAPTER 16. Miscellaneous procedures****APPENDICES**

- APPENDIX 1.* Instructions for air-reporting by voice communications
- APPENDIX 2.* Flight plan
- APPENDIX 3.* Air traffic services messages
- APPENDIX 4.* Air traffic incident report
- APPENDIX 5.* Controller-pilot data link communications (CPDLC) message set
- APPENDIX 6.* ATS interfacility data communications (AIDC) messages

**KONU 12. Kurulu-cümleler**

- 12.1 İletişim yöntemleri
- 12.2 Genel
- 12.3 ATC kurulu-cümleleri
- 12.4 ATS izleme hizmet kurulu-cümleleri
- 12.5 Kendinden bağımlı izleme – anlaşmalı (ADS-C) kurulu-cümleleri
- 12.6 Uyarı kurulu-cümleleri
- 12.7 Yer Ekibi / Uçuş ekibi kurulu-cümleleri

**KONU 13. Kendinden bağımlı izleme – anlaşmalı (ADS-C) hizmetleri****KONU 14. Kontrolör-Pilot veri ağı iletişimi (CPDLC)****KONU 15. Acil durumlar, iletişim aksaklıkları ve olasılıklar ile ilgili yöntemler****KONU 16. Çeşitli yöntemler****EKLENTİLER**

- EKLENTİ 1.* Sesli iletişim ile uçuş-raporlama için talimatlar
- EKLENTİ 2.* Uçuş planı
- EKLENTİ 3.* Hava trafik hizmet mesajları
- EKLENTİ 4.* Hava trafik olay raporu
- EKLENTİ 5.* Kontrolör-Pilot veri ağı iletişimi (CPDLC) mesaj oluşturma
- EKLENTİ 6.* Bölümler arası veri iletişim (AIDC) mesajları

## 6.2 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Kendi sitesinde ücretsiz yayınlanmakta olan Kanunlar, Kurumsal Yönetmelikler, Sektörel Yönetmelikler, Talimatlar, Genelgeler ve Taslaklar arasında yeni Türk Sivil Havacılık Kanunu'nu modernleşme ile paralel Hukuk açısından da önemli bir atılım olan bu gelişmeyi burada yayınlamak gerekir.

Yine hatırlatmakta yarar var, havacılık ile ilgili her Kanun, Kurumsal Yönetmelik, Sektörel Yönetmelik, Talimat, Genelge ve Taslak, yaşayan belgelerdir ve havacılığın gelişimi ile birlikte yenilenir, değişir ve düzelir.

Tüm kitaba alınan diğer belgeler gibi, güncel şekli daima aranmalı ve kontrol edilmelidir.

### 6.2.1 Türk Sivil Havacılık Kanunu

#### TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>

Kanun Numarası : 2920  
Kabul Tarihi : 14/10/1983  
Yayımlandığı R.Gazete : Tarih : 19/10/1983 Sayı : 18196  
Yayımlandığı Düstur : Tertip : 5 Cilt : 22 Sayfa : 736

\*

\*\*

Bu Kanun ile ilgili olarak Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe giren yönetmelik için, "Yönetmelikler Külliyesi"nin kanunlara göre düzenlenen nümerik fihristine bakınız.

\*

\*\*

#### BİRİNCİ KISIM

Amaç, Kapsam ve Tanımlar

#### Amaç

**Madde 1** – Bu Kanunun amacı; devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren,ileri teknolojinin uygulandığı,sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamaktır.

(1) Genel Uçak İşletme Yönetmeliği (SHY-6B), 14/6/1984 tarih ve 18431 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

(2) Bu Kanunla Sigorta hizmetleri ile ilgili olarak Sanayi ve Ticaret Bakanlığına ve Sanayi ve Ticaret Bakanına verilmiş olan her türlü görev, yetki, sorumluluk, hak ve muafiyetten ilgili olanların doğrudan doğruya Başbakanına, Başbakanın görevlendireceği Devlet Bakanına, Hazine Müsteşarlığına ve Hazine Müsteşarına intikal edeceği 9.12.1994 tarih ve 4059 sayılı Kanununun 8 inci maddesi ile hükme bağlanmıştır.

## Kapsam

**Madde 2** – Bu Kanun,kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzelkişilerinin havacılık sahasındaki faaliyetlerini kapsar.

Devlet hava araçları, açık hüküm bulunmayan hallerde bu Kanunun kapsamı dışındadır.

## Tanımlar

**Madde 3** – Bu Kanunda geçen;

a) "Türk Hava Sahası" terimi: Türkiye Cumhuriyetinin egemenliği altındaki ülke ile Türk karasuları üzerindeki sahayı,

b) "Hava Aracı" terimi: havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü aracı,

c) "Devlet Hava Aracı" terimi: Devletin askerlik, güvenlik ve gümrük hizmetlerinde kullandığı araçları,

d) "Türk Sivil Hava Aracı" terimi: Devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzelkişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçları,

e) "Havaalanı" terimi: Karada ve su üzerinde hava araçlarının kalkması ve inmesi için özel olarak hazırlanmış, hava araçlarının bakım ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasına, yolcu ve yük alınmasına ve verilmesine elverişli tesisleri bulunan yerleri,

f) "Ferry Uçuş"terimi: Bir hava aracının yolcu ve yük taşımaksızın; satın alınması veya kiralanmasında tescil işlemleri yapılmadan yurda getirilmesi amacıyla yapılan uçuşlar ile, uçuşa elverişliliğine hanel getirmeyen kısmi arızalı olarak yapılan uçuşları;

İfade eder.

- / - / - / -

## 2920 SAYILI KANUNA EK VE DEĞİŞİKLİK GETİREN MEVZUATIN YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ TARİHİNİ GÖSTERİR LİSTE

Değiştiren Kanun No.	2920 sayılı Kanunun değişen maddeleri	Yürürlüğe giriş tarihi
4647	–	26.04.2001
4854	–	06.05.2003
5431	Mad 27	18.11.2005
5728	Mad.12, 13, 14, 18, 47, 98, 102, 141, 142, 143, 144, 145	08.02.2008

Bu kanunun tümü [www.shgm.gov.tr](http://www.shgm.gov.tr) adresinde mevcuttur.

2920 sayılı kanunda adı geçen kanun ve yönetmelikler;

#### **KANUNLAR**

- 22.04.1926 tarih ve 818 sayılı Borçlar Kanunu.  
09.06.1932 tarih ve 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu  
05.06.1945 tarih ve 4749 Sayılı Kanun (Şikago' da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ve Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Eklerinin Onanması)  
02.03.1950 tarih ve 5584 sayılı Posta Kanunu.  
29.06.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu  
08.06.1965 tarih ve 625 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu (MÜLGA)  
\*14/02/2007 tarih ve 26434 S.R.G. de yayımlanan 08.02.2007 tarih ve 5580 sayılı kanunun 14. maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır.\*  
13.03.1969 tarih ve 1131 sayılı Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası onay kanunu.  
14.06.1973 tarih ve 1739 sayılı Millî Eğitim Temel Kanunu.  
04.11.1981 tarih ve 2547 sayılı Yükseköğretim Kanunu.  
10.06.1982 tarih ve 2677 sayılı Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Kanun.  
09.12.1994 gün, 4059 sayılı Hazine Müsteşarlığı ile Dış Ticaret Müsteşarlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun.  
22.11.2001 tarih ve 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu.  
26.09.2004 tarih ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu.  
04.12.2004 tarih ve 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu.  
13.03.2005 tarih ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu.  
08.02.2007 tarih ve 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu  
23.01.2008 tarih ve 5728 sayılı Temel Ceza Kanunlarına Uyum Amacıyla Çeşitli Kanunlarda Ve Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun.

#### **YÖNETMELİKLER**

- 28.08.2006 tarih ve 26094 sayılı resmi gazete yayınlanan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Temsilciliklerinin Çalışma Usul ve Esaslarına İlişkin Yönetmelik.

**2920** sayılı kanunda adı geçmeyen ama ilişkili kanun ve yönetmelikler;

#### **KANUNLAR**

- 14.07.1934 tarih ve 2559 Sayılı Polis Vazife ve Selahiyet Kanunu  
2893 sayılı Türk Bayrağı Kanunu ve R.G 17.03.1985 tarih ve 18697 sayılı Türk Bayrağı Tüzüğü  
12.03.1983 tarih ve 2803 Sayılı Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Kanunu  
05.05.1983 tarih ve 2821 sayılı Sendikalar Kanunu  
08.09.1999 tarih ve 4447 sayılı İşsizlik Sig Kanunu  
27.10.1999 tarih ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu  
10.07.2003 tarih ve 4926 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu  
17.07.1964 tarih ve 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanunu(MÜLGA)

\*31/05/2006 kabul tarihli, 16/06/2006 tarih ve 26200 sayılı R.G.de yayımlanan 5510 Sayılı Kanun'un değişik 106. maddesi ile, 506 Sayılı Sosyal Sigortalar Kanunu'nun 142, 143; Ek 36.Madde; Geçici 20,81,87. Maddeleri hariç yürürlükten kaldırılmıştır.\*

10.06.2004 tarih ve 5188 Sayılı Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliklerinin Sağlanması Hakkında Kanun

18.06.1949 tarih ve 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu ve bu kanunda değişiklik yapan 4178 Sayılı Kanun

31.05.2006 tarih ve 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu

17.04.2008 tarih ve 5754 sayılı Sosyal Sigortalar Ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu İle Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun.

31.12.1960 tarih ve 193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu

22.05.2003 tarih ve 4857 sayılı Yeni İş Kanunu ve ilişkili yönetmelikleri

Sivil Havameydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik, (97/9707)

Adli ve Önleme Aramaları Yönetmeliği

Özel Güvenlik Teşkilatı Havameydanı Koruma Hizmetleri Yönergesi

4857 İş Kanunu Mad.03 Alt İşverenlik Yönetmeliği

4857 İş Kanunu Mad.20 Özel Hakem Yönetmeliği (x)

4857 İş Kanunu Mad.30 Özürlü, Eski Hükümlü ve Terör Mağduru İstihdamı Hakkında Yönetmelik

4857 İş Kanunu Mad.33 Ücret Garanti Fonu Yönetmeliği

4857 İş Kanunu Mad.38 İşçi Ücretlerinden Ceza Olarak Kesilen Paraları Kullanmaya Yetkili Kurulun Teşekkülü Ve Çalışma Esasları Hakkında Yönetmelik

4857 İş Kanunu Mad.41 İş Kanununa İlişkin Fazla Çalışma ve Fazla Sürelerle Çalışma Yönetmeliği

4857 İş Kanunu Mad.51 Yüzdelerden Toplanan Paraların İşçilere Dağıtılması Hakkında Yönetmelik

4857 İş Kanunu Mad.60 Yıllık Ücretli İzin Yönetmeliği

4857 İş Kanunu Mad.70 Hazırlama, Tamamlama Ve Temizleme İşleri Yönetmeliği

4857 İş Kanunu Mad.71 Çocuk Ve Genç İşçilerin Çalıştırılma Usul Ve Esasları Hakkında Yönetmelik

4857 İş Kanunu Mad.73 Kadın İşçilerin Gece Postalarında Çalıştırılma Koşulları Hakkında Yönetmelik

4857 İş Kanunu Mad.76 Haftalık İş Günlerine Bölünemeyen Çalışma Süreleri Yönetmeliği

4857 İş Kanunu Mad.76 Postalar Halinde İşçi Çalıştırılarak Yürütülen İşlerde Çalışmalara İlişkin Özel Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik



- 4857 İş Kanunu Mad.77 Çalışanların İş Sağlığı Ve Güvenliği Eğitimlerinin Usul Ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.78 Biyolojik Etkenlere Maruziyet Risklerinin Önlenmesi Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.78 Elle Taşıma İşleri Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.78 Gürültü Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.78 Güvenlik Ve Sağlık İşaretleri Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.78 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.78 Kimyasal Maddelerle Çalışmalarda Sağlık Ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.78 Kişisel Koruyucu Donanımların İşyerlerinde Kullanılması Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.78 Patlayıcı Ortamların Tehlikelerinden Çalışanların Korunması Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.80 İş Sağlığı ve Güvenliği Kurulları Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.81 İşyeri Sağlık Birimleri ve İşyeri Hekimlerinin Görevleri ile Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.82 İş Güvenliği ile Görevli Mühendis veya Teknik Elemanların Görev, Yetki ve Sorumlulukları ile Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.85 Ağır ve Tehlikeli İşler Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.88 Gebe veya Emziren Kadınların Çalıştırılma Şartlarıyla Emzirme Odaları ve Çocuk Bakım Yurtlarına Dair Yönetmelik
- 05.05.1983 tarih ve 2821 sayılı İş Kolları Tüzüğü

## 6.2.2 Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı (SHT OPS 1)

### BİRİNCİ KISIM - Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

#### Madde 1 – Amaç

- (1) Bu talimatın amacı, iç ve dış hatlarda tarifeli veya tarifersiz seferlerle ücret karşılığında yolcu veya yük taşımak üzere kurulmuş veya kurulacak kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilere ait işletmelerin, uçakla ticari hava taşımacılığı faaliyetleri sırasında operasyonel açıdan uymaları gereken usul ve esasları düzenlemektir.

#### Madde 2 – Kapsam

- (1) Bu talimat; ticari hava taşımacılığı yapmak üzere kurulmuş veya kurulacak Havayolu, Hava Kargo, Bölgesel Havacılık ve Hava Taksi İşletmeciliği yapmak için başvuracak veya hali hazırda bu işletmeciliği yapan, uçak işleten işletmelerin faaliyetlerinde operasyonel açıdan uymak zorunda olduğu usul ve esasları kapsar.

#### Madde 3 – Dayanak

- (1) Bu talimat, 14.10.1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve 10.11.2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanuna ve Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğine (SHY 6A) dayanılarak hazırlanmıştır.

#### Madde 4 – Tanımlar

Bu talimatta geçen;

- 1) **ACAS:** havada çarpışmayı önleyici sistemi,
- 2) **ADF:** otomatik yön bulma cihazını,
- 3) **AFM:** uçak uçuş el kitabını,
- 4) **AIP:** havacılık enformasyon (bilgileri) yayını,
- 5) **AIS:** havacılık enformasyon hizmetlerini,
- 6) **AMM:** uçak bakım dokümanını,
- 7) **AMSL:** deniz seviyesinden yüksekliği,
- 8) **Ana üs:** işletme personelinin kendi imkânları ile ikametlerini sağladığı ve/veya işletme genel merkezinin yerleşik olduğu mahalli,
- 9) **AOC:** işletme ruhsatını,
- 10) **Apron:** bir havaalanında hava araçlarının parklandırılmaları, akaryakıt ikmalleri, yolcu, yük, posta, kargo, indirmebindirmeleri ve bakımlarının yapılabilmesi için belirlenmiş sahayı,
- 11) **APU:** yardımcı güç ünitesini,
- 12) **APV:** dikey rehberle yaklaşmayı,

- 13) **Arıza korumalı hibrid iniş sistemi:** bu sistem, birincil olarak Arıza korumasız uçuş kontrol sistemine, ikincil (yedek) olarak ise bağımsız bir yönlendirme sistemine sahiptir. Birincil sistemin arızalanması halinde, ikincil sistem pilotun inişi otomatik sistemlerden bağımsız el kumandaları ile yapabilmesini,
- 14) **Arıza korumalı uçuş kontrol sistemi:** düşük görüş operasyonlarında ikaz yüksekliğinin altında ortaya çıkan bir arıza halinde, yaklaşmanın, palyenin ve inişin otomatik olarak tamamlanabilmesini sağlayan uçuş kontrol sistemini, (Bu sistemin arızası halinde, otomatik iniş sistemi arıza korumasız uçuş kontrol sistemi olarak görev yapar.)
- 15) **Arıza korumasız uçuş kontrol sistemi:** bir arıza halinde kayda değer bir trim hatası ya da uçuş hattından veya seviyesinden kayda değer bir sapmanın meydana gelmemesine rağmen, inişin otomatik olarak tamamlanamadığı sistemi, (Sistem arızasından sonra iniş, pilot tarafından el kumandaları ile tamamlanır.)
- 16) **ASD:** hızlanma-durma pist uzunluğunu,
- 17) **ASDA:** mevcut hızlanma-durma pist uzunluğunu,
- 18) **Aşma sahası (clearway):** Karada veya suda uçakların muayyen bir yüksekliğe kadar ilk tırmanışlarını yapabilmelerine elverişli şekilde hazırlanmış veya seçilmiş, ilgili otoritelerin kontrolü altında tutulan dikdörtgen biçimde belirlenmiş sahayı,
- 19) **ATQP:** alternatif eğitim ve kalifikasyon programını,
- 20) **ATS:** hava trafik hizmetlerini,
- 21) **Ayrı pistler:** aynı havaalanında ayrı iniş yüzeyleri teşkil eden pistleri, (Bu pistler, içlerinden birinin üzerinde engeller bulunması halinde, bu durumun diğer pistteki planlanmış operasyon tiplerine mani olmayacak biçimde yerleştirilebilir ya da kesiştirilebilir. Her bir pistin, ayrı bir seyrüsefer yardımcısına dayanan ayrı bir yaklaşma usulü olacaktır.)
- 22) **Bakan:** Ulaştırma Bakanını,
- 23) **Bakanlık:** Ulaştırma Bakanlığını,
- 24) **Balast:** denge sağlamak için konulan yükü,
- 25) **BALS:** temel yaklaşma aydınlatma sistemini,
- 26) **Bay:** 12 yaş ve üzerindeki erkek bireyi,
- 27) **Bayan:** 12 yaş ve üzerindeki kadın bireyi,
- 28) **Bebek:** 2 yaş altındaki bireyleri,
- 29) **Beklenmeyen Durum Yakıtı (Contingency Fuel):** Yakıt harcamasını etkileyen ve planlama esnasında öngörülemeyen faktörlerin oluşmasından doğabilecek yakıt sorunlarının telafi edilmesi için kullanılacak yakıtı, (uçanın beklenen yakıt tüketim verilerindeki sapmalar, meteorolojik koşullara ilişkin tahminlerdeki sapmalar ve planlanan uçuş rotası ve/veya uçuş seviyelerinden / irtifalarından sapmalar gibi),
- 30) **BEW:** hava aracı temel boş ağırlığını,

- 31) **BI:** hava aracı temel indeksini,
- 32) **BS:** uçak üzerindeki herhangi bir noktanın veya parçanın yerini kesin olarak belirtebilmek için kullanılan deyimini,
- 33) **Büyük uçak:** performans sınıfı A olarak tanımlanan uçakları,
- 34) **CDFA:** Hassas olmayan bir yaklaşma usulünde; düz uçuş göstermeden yapılan sürekli bir alçalma tekniğini, (Son yaklaşma başlangıç noktası yüksekliğinden/irtifasından, pist oturma noktasının yüksekliğinden yaklaşık 50 ft yüksekliğe veya uçak palye irtifasına kadar bu teknik ile yaklaşma yapılabilir.)
- 35) **CDL:** konfigürasyondan sapma listesini,
- 36) **CG:** hava aracı ağırlık merkezini,
- 37) **CMV:** Uyarlanmış meteorolojik görüşü,
- 38) **CRE:** sınıf yetkisi kontrol pilotluğunu,
- 39) **CRI:** sınıf yetkisi öğretmenini,
- 40) **CRM:** ekip kaynak yönetimini,
- 41) **CRMI:** ekip kaynak yönetimi öğretmenini,
- 42) **CS-AWO:** her hava koşulundaki operasyonları onaylama spesifikasyonlarını,
- 43) **CS-TSO:** teknik standart kurallarını onaylama spesifikasyonlarını,
- 44) **CVR:** kokpit ses kaydedicisini,
- 45) **Çocuk:** 2 yaşından büyük, 12 yaşından küçük bireyleri,
- 46) **DA:** karar irtifasını,
- 47) **Datum çizgisi:** ağırlık ve denge hesaplamaları için uçak yapımcısı tarafından belirlenen, genel olarak uçağın burnuna teğet veya bir miktar önünde bulunan matematiksel, hayali bir başlangıç hattını,
- 48) **Demo uçuşu:** işletici tarafından tüm gerekliliklerin istenilen şekilde yerine getirildiğini belirlemek amacıyla Genel Müdürlük yetkili personeli eşliğinde ticari uçuşlar gibi gerçekleştirilen uçuşları,
- 49) **Deporte:** sınır dışı edilmiş kişileri,
- 50) **DGR:** tehlikeli Madde kuralları,
- 51) **DH:** karar yüksekliğini,
- 52) **DME:** mesafe ölçme cihazını,
- 53) **DOI:** hava aracı kuru operasyon indeksini,
- 54) **DOW:** hava aracı kuru operasyon ağırlığını,
- 55) **Dry lease (83 bis):** uçağın, kiracının işletme ruhsatı altında işletilmek üzere tescilden terkin edilmeden kiralanmasını,
- 56) **Durma uzantısı (Stopway):** Kalkıştan vazgeçme halinde uçağın durabilmesine elverişli şekilde hazırlanmış, kalkış için mevcut koşu mesafesinin sonunda ve yer üzerinde belirlenmiş bir sahayı,
- 57) **Düşük görüş koşullarında kalkış – LVTO:** pist görüş mesafesinin 400 m'nin altında olduğu kalkışları,

- 58) **EASA:** Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansını,
- 59) **ELT:** acil durum yer belirleme sinyal vericisini,
- 60) **ESET:** acil durum ve emniyet teçhizatı eğitimini,
- 61) **Eşdeğer pozisyon:** NDB veya VOR veya SRE veya PAR mevki veya pist başlangıcından üç ila beş mil arasındaki herhangi bir mevki den uçağın pozisyonunu tanımlayan DME mesafesini,
- 62) **ETOPS:** bu talimatın 52nci Maddesinin birinci bendi gereklilikleri çerçevesinde belirlenmiş iki motorlu uçaklarca gerçekleştirilen uzatılmış menzil operasyonlarını,
- 63) **ETOPS için rota üstü yeterli yedek havaalanı:** tahmini kullanım zamanında, ATS hizmetlerinin verilebildiği ve en az bir aletli yaklaşma kolaylığının bulunduğu uygun bir havaalanını,
- 64) **ETOPS bölgesi:** ETOPS onaylı bir uçağın, yeterli bir uçuş rotası üzerinde yedek havaalanından kalkışla, onaylanmış tek motor düz uçuş süratinde, sakin havada standart koşullarda belirtilen uçuş süresini aştığı hava sahasını içerisinde bulduran bölgeyi,
- 65) **ETSO:** Avrupa Teknik Standart Talimatını,
- 66) **EVS:** geliştirilmiş görüş sistemini,
- 67) **FAF:** aletli iniş için yaklaşıma başlanılan noktayı,
- 68) **FALS:** tam kapasiteli yaklaşma aydınlatma sistemini,
- 69) **FDM:** uçuş veri izlemesini,
- 70) **FDR:** uçuş veri kaydedicisini,
- 71) **FGS:** uçuş kontrol/rehberlik sistemini,
- 72) **Fly away kit:** uçakta taşınan ve bakım için kullanılabilecek malzemeyi,
- 73) **FM:** frekans modülasyonunu,
- 74) **FMS:** uçuş yönetimi sistemini,
- 75) **FODA:** uçuş operasyonları veri analizini,
- 76) **FSTD:** uçuş simülasyonu eğitim gerecini,
- 77) **FTD:** uçuş eğitim gerecini,
- 78) **GBAS:** yerde kurulmuş çoğaltıcı sistemi,
- 79) **Geliştirilmiş görüş sistemi (EVS):** harici görüntünün sensörleri aracılığıyla gerçek zamanlı görüntüsünün gösterilmesine yönelik elektronik bir sistemi,
- 80) **Genel Müdür:** Sivil Havacılık Genel Müdürünü,
- 81) **Genel Müdürlük:** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
- 82) **Genel Müdürlük kabulü:** Genel müdürlük tarafından onay gerektirmeyen fakat uygulandığında Genel Müdürlüğün haberdar edilmesi gereken usuller için otorite kabul kriterini,
- 83) **Genel Müdürlük onayı:** Uygulanmadan önce Genel Müdürlük onayına tabi olan usullerin şart kriterini,
- 84) **GLS:** GPS iniş sistemini,

- 85) **GNSS iniş sistemi – GLS:** uçağa, uçağın yatay ve dikey GNSS konumuna bağlı olarak rehberlik sağlamak üzere artırılmış GNSS bilgileri kullanılarak gerçekleştirilen yaklaşma operasyonunu,
- 86) **Görerek yaklaşma:** bir aletle yaklaşma usulünün kısmen ya da tamamen tamamlanmadığı ve yaklaşmanın yerden sağlanan görsel referanslar ile gerçekleştirildiği uygulamayı,
- 87) **Havaalanı:** karada ve su üzerinde, içerisindeki bina, tesis ve donatımlar dâhil hava araçlarının kalkması, inmesi ve yer manevraları için hazırlanmış, hava araçlarının bakım ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasına, yük ve yolcu indirilip bindirilmesine elverişli tesisleri bulunan yerleri,
- 88) **Havacılık işletmeleri:** Türk tescilli hava araçları ile ticari sivil havacılık faaliyetlerinde bulunan tüm işletmeleri,
- 89) **HI:** yüksek yoğunluklu, (high intensity)
- 90) **HIALS:** yüksek yoğunluklu yaklaşma aydınlatma sistemini,
- 91) **HUD:** Baş Üstü Göstergesi. Harici görüşü önemli ölçüde kısıtlamadan, uçuş bilgilerini pilotun görüş alanına sunan gösterge sistemini,
- 92) **HUDLS:** yaklaşma ve iniş ve/veya pas geçme sırasında harici görüşü önemli ölçüde kısıtlamadan, uçuş bilgilerini pilotun görüş alanına sunan gösterge sistemini, (Sistem yapılanması içerisinde tüm sensörler, bilgisayarlar, güç besleme üniteleri, göstergeler ve kontroller dâhildir. HUDLS, 50 ft' lik karar irtifalarına ilişkin birincil yaklaşma rehberliği amaçlı kullanılan sistemidir.)
- 93) **IALS:** orta derece yaklaşma aydınlatma sistemini,
- 94) **IAS:** işari hava süratini (Indicated Air Speed),
- 95) **ICAO:** Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü,
- 96) **IFR:** aletli uçuş kurallarını,
- 97) **ILS:** aletli iniş sistemini,
- 98) **IMC:** aletli meteorolojik şartları,
- 99) **INAD:** kabul edilemez nitelikteki kişileri,
- 100) **IR:** aletli uçuş yetkisini,
- 101) **IRE:** aletli uçuş yetkisi kontrol pilotluğunu,
- 102) **IRI:** aletli uçuş yetkisi öğretmenini,
- 103) **Islak pist:** pist yüzeyinin az miktarda su veya benzeri bir Madde ile kaplı olması halinde veya belirli bölgelerde birikinti olmaksızın, pist yüzeyini yansıtıcı hale getirmeye yetecek kadar nem bulunması halini,
- 104) **İkaz yüksekliği (Alert height):** düşük görüş operasyonlarında sistem kabiliyetlerinin başlangıç yüksekliği,
- 105) **İstasyon:** işletcinin hava aracı işletimi ile ilgili faaliyetlerini gerçekleştirdiği ve hizmetlerini kullandığı tüm yerleri,
- 106) **İşletme ruhsatı:** işleticilere ticari uçuş yapabilmeleri için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce verilen belgeyi,

- 107) **İşletici:** ticari uçuş yapmak üzere Genel Müdürlük' ten işletme ruhsatı almış gerçek ve tüzel kişileri,
- 108) **İzole havaalanı:** Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi kaydıyla varış yeri havaalanı, en yakın yeterli yedek varış yeri havaalanına varılması için gerekli yakıtın aşağıda belirtilen miktarlardan fazla olması halinde, izole havaalanı olarak kabul edilmesini,
- (i) Piston motorlu uçaklar için: Normal düz uçuş seviyesinde 45 dakikalık uçuş artı planlanmış uçuş saatinin %15'i ilave edilerek bulunan yakıt miktarı veya iki saatlik düz uçuş yakıtı (hangisi az ise),
- (ii) Türbin motorlu uçaklar için: Varış yeri havaalanı üzerinde (nihai yedek yakıt dâhil olmak üzere) iki saatlik normal düz uçuş yakıtı,
- 109) **Kalkış ağırlığı:** kalkış koşusu başlangıcında uçakta taşınmakta olan tüm eşya ve kişiler (her şey ve herkes) dâhil olmak üzere uçağın ağırlığını,
- 110) **Kargo uçağı:** tamamı yük taşımak için düzenlenmiş uçağı,
- 111) **Kirli pist:** pist yüzey alanının (izole alan dâhilinde olsun veya olmasın) kullanılan gerekli uzunluk ve genişlik dâhilindeki %25'lik kısmından fazlasının aşağıdakilerle kaplı olması halini,
- (i) 3 mm'den (0,125 inç'ten) daha derin Düzey suyu veya sulu kar veya karla karışık yağmur sonucunda birikmiş 3 mm'den (0,125 inç'ten) fazla su.
- (ii) Katı bir tabaka olacak şekilde sıkışmış, daha fazla sıkıştırmaya direnç kazanmış ve öbekleri bir arada tutan veya kaldırılması durumunda öbeklere ayrılacak olan kar (sıkışmış kar).
- (iii) Islak buz dâhil olmak üzere buz.
- 112) **Kritik uçuş evreleri:** kalkış koşusu (rulesı), kalkış uçuş hattı, son yaklaşma, iniş rulesı ve sorumlu kaptan pilotun takdirinde olan diğer uçuş evrelerini,
- 113) **Kokpit:** pilot mahallini,
- 114) **Koltuk kapasitesi:** onaylı tip sertifikasında belirtilen azami koltuk sayısını,
- 115) **Kontrolsüz havaalanı:** Aydınlatma ve seyrüsefer kolaylıklarının bulunmadığı, pilotların aletsiz ve görerek (VFR) iniş-kalkış yapabildikleri havaalanlarını,
- 116) **Kuru pist:** ne ıslak ne de kirli olan pisti, (özellikle oluklu olarak veya gözenekli kaplama ile inşa edilen ve nemin mevcut olduğu zamanlarda dahi "etkin kuru" frenleme etkisini muhafaza eden kaplı pistleri de kapsamaktadır.)
- 117) **LC:** yol kontrolünü,
- 118) **LDA:** Bir uçağın iniş rulesini tamamlayabilmesi için, pist üzerinde kullanabileceği mesafeyi,
- 119) **LEMAC:** bir kanat kesitinin hücum kenarının datum çizgisine olan uzaklığını,
- 120) **LI:** düşük yoğunlukluyu (low intensity),
- 121) **LIFUS:** gözetim altında uçuşu,
- 122) **LLZ:** konumlandırıcıyı,

- 123) **LMC:** yolcu ve yük ile ilgili limitleri her uçak için işletici tarafından belirlenmiş son dakika değişikliğini,
- 124) **LRC:** uzun mesafe seyir hızını,
- 125) **LRNS:** uzun mesafe seyrüsefer sistemini,
- 126) **LOE:** yol uçuşuna yönelik değerlendirmeyi,
- 127) **LOFT:** yol uçuşuna yönelik uçuş eğitimini,
- 128) **LOQE:** yol uçuşuna yönelik kalite değerlendirmesini,
- 129) **LVP:** Düşük görüş usullerini, (Kategori I limitlerinden daha düşük hava şartlarında uygulanan tüm usulleri tanımlar.)
- 130) **Mânia:** Uçakların yer hareketleri için kullanılan yüzeylerde bulunan veya uçuştaki uçağın korunması için belirlenmiş yüzeyleri aşan bütün geçici, sabit ya da seyyar cisimler veya bunların bir kısmını,
- 131) **MAPT:** pas geçme noktasını,
- 132) **MDA:** asgari alçalma irtifasını,
- 133) **MI:** Orta yoğunlukluyu, (medium intensity)
- 134) **MIALS:** Orta yoğunluklu yaklaşma aydınlatma sistemini,
- 135) **MLS:** hassas aletli iniş sistemini,
- 136) **MLW:** normal şartlarda iniş için izin verilen azami toplam uçak ağırlığını,
- 137) **MAC:** uçak ağırlık merkezinin ifade edilmesini sağlamak üzere, uçak imalatçı firması tarafından tanımlanan, uzunluğu ve datum çizgisinden ortalama mesafesi sabit olan referans mesafeyi,
- 138) **MCTOM:** azami onaylı kalkış ağırlığını,
- 139) **MDH:** asgari alçalma yüksekliğini,
- 140) **MEL:** asgari teçhizat listesini,
- 141) **MM:** orta markeri, (middle marker)
- 142) **MMEL:** ana asgari teçhizat listesini,
- 143) **MNPS:** Asgari seyrüsefer performans spesifikasyonlarını,
- 144) **MTOW:** kalkış koşusu başlangıcında izin verilen azami toplam uçak ağırlığını,
- 145) **MZFW:** kullanılabilir herhangi bir yakıt içermeyen bir uçağın izin verilen azami ağırlığını, (Uçak Uçuş El Kitabı sınırlamaları kapsamında açıkça belirtilmesi halinde, belirli tanklarda bulunan yakıtın ağırlığının da yakıtsız ağırlığa dâhil edilmesi gerekmektedir.)
- 146) **NADP:** kalkışta gürültü azaltma usulünü,
- 147) **NALS:** herhangi bir yaklaşma aydınlatma sisteminin olmamasını,
- 148) **NAT MNPS:** Kuzey Atlantik Hava Sahası içinde asgari seyrüsefer spesifikasyonları operasyonunu,
- 149) **MAP:** pas geçmeyi,
- 150) **NDB:** doğrusal olmayan bikini,



- 151) **Nemli pist:** pist yüzeyinin kuru olmadığı, ancak üzerindeki nemin piste parlak bir görüntü kazandırmadığı durumları,
- 152) **NM:** deniz milini,
- 153) **NOTAM:** uçuş harekâtı ile ilgili görevlileri, herhangi bir havacılık hizmetine, kolaylığına, yönetimine veya tehlikesinin varlığına, koşullarına yâda bunlardaki herhangi bir değişikliğe ilişkin bilgilerden zamanında haberdar etmek amacıyla özel bir formatta hazırlanmış havacılara uyarı yayını,
- 154) **NOTOC:** sorumlu kaptan pilot bilgilendirme formunu,
- 155) **NPA:** hassas olmayan yaklaşmayı,
- 156) **OCH:** mânia geçiş yüksekliğini,
- 157) **OCL:** mânia geçiş sınırlamasını,
- 158) **OM:** işletme el kitabını,
- 159) **OM:** dış markeri, (outher marker)
- 160) **Onaylanmış azami yolcu koltuk konfigürasyonu:** mevcut kokpit koltukları ve kabin ekibi koltukları hariç olmak üzere, onaylı tip sertifikasında yer alan azami yolcu koltuk yerleşim kapasitesini,
- 161) **Onaylanmış tek motor düz uçuş sürati:** ETOPS' a ilişkin olarak, planlanan operasyon sahası için onaylanmış tek motor düz uçuş sürati, uçağın, uçuşa elverişlilik belgesi çerçevesinde tasdik edilmiş limitleri içerisinde, işletici tarafından seçilmiş ve düzenleyici makamca onaylanmış sürati,
- 162) **OPC:** işletici yeterlilik kontrolünü,
- 163) **PAPI:** hassas yaklaşma iniş yolu göstergesini,
- 164) **PAR:** hassas yaklaşma radarını,
- 165) **PBE:** koruyucu solunum teçhizatını,
- 166) **PDF:** önceden belirlenmiş noktayı,
- 167) **PDP:** önceden hesaplanan nokta usullerini,
- 168) **PF:** uçuş esnasında uçağı kumanda eden pilotu,
- 169) **PIC:** uçuştan ve ilgili uçuş esnasında aksi haller oluşmadıkça uçak ve ekipten sorumlu pilotu,
- 170) **PNF:** uçuş esnasında uçağı kumanda etmeyen pilotu,
- 171) **PRM:** hareket kabiliyeti kısıtlı kişileri,
- 172) **QDM:** manyetik başı, (sıfır rüzgâr)
- 173) **QFE:** havaalanındaki atmosferik basıncı,
- 174) **RA:** çözüm tavsiyesini,
- 175) **RCF:** azaltılmış beklenmeyen durum yakıtını,
- 176) **RCLL:** pist orta hattı ışıklarını,
- 177) **RNAV:** saha seyrüseferini,
- 178) **RNP:** seyrüsefer performans gerekliliklerini,
- 179) **RTZL:** pist teker koyma bölgesi ışıklarını,
- 180) **RVR:** pist görüş mesafesini,

- 181) **RVSM:** azaltılmış dikey minimumlarda operasyonu,
- 182) **SFE:** sentetik uçuş kontrol pilotluğunu,
- 183) **SFI:** sentetik uçuş öğretmenini,
- 184) **SHY 1:** Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliğini,
- 185) **Sorumlu kaptan pilot:** uçuş süresince uçağın her türlü harekâtından sorumlu ve belirli uçak pilot lisansına sahip pilotu,
- 186) **SRA:** arama radarı yaklaşmasını,
- 187) **SRE:** hassas yaklaşma radar sisteminin arama radar elemanını,
- 188) **SSR:** karşılıklı MODE (KOT) gönderme ve cevaplama sistemi ile çalışan radar işaret ışığını,
- 189) **Stabil yaklaşma – Sap:** Bir Yaklaşmanın daha önceden belirlenmiş bir yükseklikten başlayan ve pist oturma yüksekliğinden 50 ft yüksekliğine (veya palye irtifasına) kadar olan bölümünde, uçağın yapısal konfigürasyonu, enerjisi ve takip ettiği yolun (dikey ve yatay) kabul edilebilir şartlara ulaştığı ve bozulmadığı bir yaklaşmayı,
- 190) **Standart Kategori I limiti altındaki operasyon:** Kategori I aletli yaklaşmasında, kategori I aletli yaklaşmasına ait bir karar yüksekliği kullanılırken, pist görüşünün, bu karar yüksekliğine bağlı minimum pist görüşünden daha düşük olduğu şartlarda yapılan aletli yaklaşmayı,
- 191) **Standart Olmayan Kategori II Operasyon:** ICAO Ek 14 Hassas Yaklaşma Kategori II aydınlatma sisteminin bir kısmının ya da hiçbir unsurunun mevcut olmadığı bir piste gerçekleştirilen bir kategori II aletle yaklaşma ve iniş operasyonunu,
- 192) **STPD:** sabit sıcaklık basınç kuru havayı,
- 193) **TA:** geçiş irtifasını, (Transition Altitude)
- 194) **TAWS:** arazi farkındalık ve uyarı sistemini,
- 195) **TCAS:** trafik uyarı ve çarpışmayı önleyici sistemi,
- 196) **TDZ:** tekerlek koyma bölgesini,
- 197) **Teknik denetçi:** Genel Müdürlük tarafından işleticinin denetimlerini gerçekleştirmek için yetkilendirilmiş personeli,
- 198) **TDZ:** tekerlek koyma bölgesini,
- 199) **TEMAC:** bir kanat kesitinin firar kenarının datum çizgisine olan uzaklığını,
- 200) **THR:** eşik, pistin başlangıç kısmını,
- 201) **Ticari uçuş:** ücreti karşılığı yolcu, yük ve posta taşımak üzere yapılan uçuşları,
- 202) **TOD:** kalkış mesafesini,
- 203) **TODA:** Bir uçağın kalkış esnasında, kalkış rulesine başladığı noktadan, belirli bir yüksekliğe ulaşınca kadar kullanabileceği mesafeyi.
- 204) **TORA:** Bir uçağın kalkış rulesini yapabilmek için, pist üzerinde kullanabileceği mesafeyi,
- 205) **TRE:** tip intibak yetkisi kontrol pilotluğunu,

- 206) **TRI:** tip intibak yetkisi öğretmenini,
- 207) **TTL:** gelir getirmeyen yük dâhil olmak üzere, yolcuların, bagajın ve kargonun toplam ağırlığı olup, genel olarak toplam trafik yükünü,
- 208) **Turlu yaklaşma:** uçağın direk yaklaşma ile piste indirilmesinin mümkün olmadığı hallerde yaklaşma ve inişin görerek şartlarda yapılmasını sağlayan bir aletli yaklaşma usulünü,
- 209) **Uçak:** havadan ağır, motor gücü ile seyreden kara, deniz veya kara ve denize inip kalkabilen sabit kanatlı hava aracını,
- 210) **Uçuş:** Bir uçağın bir noktadan, başka veya aynı noktaya yapacağı seyahatı,
- 211) **Uçuş kontrol sistemi:** içerisinde bir otomatik ve/veya bir hibrit iniş sistemini bulunduran sistemi,
- 212) **Uçuş rotası üzerinde yedek (ERA) havaalanı:** uçuş rotası üzerinde bulunan yeterli bir havaalanını, (uçuş rotası üzerinde yedek havaalanı planlama aşamasında gereklidir.)
- 213) **VAT:** pist eşiği üzerindeki hızı,
- 214) **VASI:** görerek yaklaşma eğim göstergesini,
- 215) **VDF:** çok yüksek frekanslı yön bulmayı,
- 216) **VFR:** görerek uçuş kurallarını,
- 217) **VHF:** çok yüksek frekansı,
- 218) **VMC:** görerek meteorolojik şartları,
- 219) **VMO:** asgari operasyon hızını,
- 220) **VOR:** her yöne yayın yapan VHF telsizini,
- 221) **VREF:** yaklaşma referans hızını,
- 222) **VSO:** iniş konfigürasyonunda perdövites (stall) hızını,
- 223) **VSIG:** 1G'deki perdövites (stall) hızını,
- 224) **WBM:** üretici firma tarafından hazırlanan ağırlık ve denge el kitabını,
- 225) **Wet lease:** uçağın, kiraya verenin işletme ruhsatı altında işletilmek üzere kiralanmasını,
- 226) **Yedek havaalanı:** inilmesi tasarlanan havaalanına inişin uygun olmaması halinde, uçuşun yöneltileceği uçuş planında belirtilen havaalanını,
- 227) **Yeterli havaalanı:** işletcinin, geçerli performans gerekliliklerini ve pist özelliklerini dikkate alarak yeterli kabul ettiği havaalanını, (yeterli havaalanı, beklenen kullanım zamanında müsait (elverişli) ve ATS gibi gerekli yan hizmetlerle, yeterli ışıklandırma, haberleşme olanaklarıyla, hava durumu raporlarıyla, seyrüsefer yardımcılılarıyla (navaid) ve acil durum hizmetleri ile teçhiz edilmiş olacaktır.)
- 228) **Yetişkin:** 12 yaş ve üzerindeki bay ve bayan bireyi,
- 229) **Yük:** yolcu beraberinde ve/veya yolculardan bağımsız gelen nesnelere,
- 230) **ZFTT:** sıfır uçuş zamanı eğitimini,
- 231) **3D-NAV:** üç boyutlu seyrüseferi,

232) % 3 Uçuş rotası üzerinde yedek (ERA) havaalanı: ihtiyati yakıtın % 3'e indirilmesi amaçlı olarak seçilen uçuş rotası üzerindeki yedek havaalanını, ifade eder. Bu Talimatta belirtilmeyen tanımlar için ülkemizin üyesi bulunduğu uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan dokümanlarda belirtilen tanımlar geçerlidir.

PS: Tarihinde ilk defa, gelmiş-geçmiş tüm yayınlarındaki kısaltma ve tanımların toplamından kat kat fazla kısaltma ve tanıma bu talimatta yer verildiği için bu kitapta yayınlamayı uygun buldum.

Bu talimatın tümünü [www.shgm.gov.tr](http://www.shgm.gov.tr) adresinde bulabilirsiniz.

### 6.3 DHMI

DHMI Havacılık Bilgi Yönetimi Müdürlüğü tarafından hazırlanan AIP (Aeronautical Information Publication) Havacılık Enformasyon Yayını (AIP), esas itibarıyla uluslararası hava seyrüseferine temel teşkil eden kalıcı nitelikteki havacılık bilgileri ile uzun süreli geçici değişikliklerin, uluslararası alanda karşılıklı değişiminin amaçlandığı temel havacılık dokümanıdır. AIP, Türk hava sahası ve havaalanlarına ilişkin, hava seyrüseferine temel teşkil eden ve işletme açısından önem arz eden tüm havacılık bilgilerini içermekte olup; kağıda dayalı, CD ve Web olmak üzere 3 ayrı ortamda yayınlanmaktadır.

#### 6.3.1 AIP

AIP gerek ticari ve gerekse özel amaçlar için uluslararası ve ulusal uçuşlarda kullanılmak üzere, Türkçe ve İngilizce dillerinde hazırlanmakta ve takip çıkarılabilen sayfalar halinde ICAO AIRAC tariflerine uygun olarak değişiklik veya düzeltmeler (ADMT) halinde yayınlanmaktadır.

AIP GEN0-3.1'de bölümleri şöyle açıklanmaktadır:

GEN 0.	General
GEN 0.1	Preface
GEN 0.2	Record Of AIP Amendments
GEN 0.3	Record Of AIP Supplements
GEN 0.4	Checklist Of AIP Pages
GEN 0.5	List Of Hand Amendments To The AIP
GEN 0.6	Table Of Contents To Part 1
GEN 1	National Regulations And Requirements
GEN 1.1	Designated Authorities
GEN 1.2	Entry, Transit And Departure Of Aircraft
GEN 1.3	Entry, Transit And Departure Of Passengers And Crew
GEN 1.4	Entry, Transit And Departure Of Cargo
GEN 1.5	Aircraft Instruments, Equipment And Flight Documents

- GEN 1.6 Summary Of National Regulations And International Agreements/Conventions
- GEN 1.7 Differences From ICAO Standarts, Recommended Practices and Procedures
- GEN 2. Tables and Codes
  - GEN 2.1 Measuring System, Aircraft Markings, Holidays
    - GEN 2.1.1 Units Of Measurement
    - GEN 2.1.2 Time System
    - GEN 2.1.3 Geodetic Reference Datum
    - GEN 2.1.4 Aircraft Nationality And Registration Marks
    - GEN 2.1.5 Public Holidays
  - GEN 2.2 Abbreviations Used In AIS Publications
  - GEN 2.3 Chart Sysmbols
  - GEN 2.4 Location Indicators
  - GEN 2.5 List Of Radio Navigation Aids
  - GEN 2.6 Conversion Tables
  - GEN 2.7 Sunrise/Sunset Tables
- GEN 3. SERVICES
  - GEN 3.1 Aeronautical Information Services (AIS)
    - GEN 3.1.1 Responsible Service
    - GEN 3.1.2 Area Of Responsibility
    - GEN 3.1.3 Aeronautical Publications
    - GEN 3.1.4 AIRAC System
    - GEN 3.1.5 Pre-Flight Information Service At Aerodromes/Heliports
  - GEN3.2 Aeronautical Charts
    - GEN 3.2.1 Responsible Service(S)
    - GEN 3.2.2 Maintenance Of Charts
    - GEN 3.2.3 Purchase Arrangements
    - GEN 3.2.4 Aeronautical Chart Series Available
    - GEN 3.2.5 List Of Aeronautical Charts Available
    - GEN 3.2.6 Index To The World Aeronautical Chart (WAC)  
- ICAO 1:1.000.000
    - GEN 3.2.7 Topographical Charts
    - GEN 3.2.8 Corrections To Charts Not Contained In The AIP
  - GEN 3.3 Air Traffic Services
    - GEN 3.3.1 Responsible Service
    - GEN 3.3.2 Area Of Responsibility
    - GEN 3.3.3 Types Of Services
    - GEN 3.3.4 Co-Ordination Between The Operator And ATS
    - GEN 3.3.5 Minimum Flight Altitude

- GEN 3.3.6 ATS Units Address List
- GEN 3.4 Communication Services
  - GEN 3.4.1 Responsible Service
  - GEN 3.4.2 Arae Of Responsibility
  - GEN 3.4.3 Types Of Services
  - GEN 3.4.4 Requirements And Conditions
- GEN 3.5 Meteorological Services
  - GEN 3.5.1 Responsible Service
  - GEN 3.5.2 Arae Of Responsibility
  - GEN 3.5.3 Meteorological Observations And Reports
  - GEN 3.5.4 Types Of Services
  - GEN 3.5.5 Notification Required From Operators
  - GEN 3.5.6 Aircraft Reports
  - GEN 3.5.7 Volmet Service
  - GEN 3.5.8 Sigmet Service
  - GEN 3.5.9 Other Automated Meteorological Services
- GEN 3.6 Search And Rescue
  - GEN 3.6.1 Responsible Service(S)
  - GEN 3.6.2 Arae Of Responsibility
  - GEN 3.6.3 Types Of Services
  - GEN 3.6.4 SAR Agreements
  - GEN 3.6.5 Conditions Of Availability
  - GEN 3.6.6 Procedures And Signals Used
- GEN 4. Charges For Aerodromes/Heliports And Air Navigation Services
  - GEN 4.1 Aerodrome/Heliport Charges
    - GEN 4.1.1 Landing Of Aircraft
    - GEN 4.1.2 Parking, Hangarage And Long-Term Storage Of Aircraft
    - GEN 4.1.3 Passenger Service
    - GEN 4.1.4 Security
    - GEN 4.1.5 Noise Related Items
    - GEN 4.1.6 Other
    - GEN 4.1.7 Exemptions And Reductions
    - GEN 4.1.8 Methods Of Payment
  - GEN 4.2 Air Navigation Charges
    - GEN 4.2.1 Approach Control
    - GEN 4.2.2 Route Air Navigation Services
    - GEN 4.2.3 Cost Basis For Air Navigation Services & Exemptions/Reductions
    - GEN 4.2.4 Methods Of Payment

ENR 0, 1, 2, 3, 4, ve 6 ile AD 0, 1, 2 ve 3 bölümlerinden oluşmakta ve abonelik şartlarında yayınlanmaktadır.

Tüm GEN bölümü <http://www.ans.dhmi.gov.tr/tr/AIP1/main.html> de mevcuttur.

**1. BÖLÜM - GENEL (GEN)****GEN 0.****GEN 0.1 GİRİŞ****1. Yayınlayan otoritenin adı**

Türkiye’de, havacılık bilgilerinin toplanıp, yayınlanmasından ve dağıtımından Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı Sivil Havacılık Gn.md.’lüğü adına Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI), Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, Havacılık Bilgi Yönetimi (AIM) Müdürlüğü sorumludur.

Türkiye AIP’sini yayınlayan:

DHMI Genel Müdürlüğü, Seyrüsefer Daire Başkanlığı, Havacılık Bilgi Yönetimi (AIM) Müdürlüğü 06330 Etiler/Ankara/TURKİYE

**2. Kullanılan ICAO dokümanları**

Türkiye AIP’si, Uluslararası Sivil Havacılık Konseyinin “Havacılık Enformasyon Hizmetleri, kılavuzu (ICAO Doc.8126)” ve Annex-15’te belirttiği Standart ve Tavsiye edilen uygulamalarına göre hazırlanmıştır. AIP’de yer alan haritalar ise Uluslararası Sivil Havacılık konseyinin Annex-4 ve Havacılık Harita Kılavuzuna (ICAO Doc. 8697) göre yapılmaktadır. ICAO standartlarında, tavsiye edilen uygulamalarda ve yöntemlerde olan farklılıklar GEN 1-7’de verilmiştir.

**3. AIP’nin yapısı ve belirlenen düzenli AIP ek süreleri****3.1 AIP’nin yapısı**

AIP, Entegre Havacılık Bilgi Paketinin bir bölümü olup detayları GEN 3.1’de verilmiştir. AIP’nin temel yapısı GEN 0.1-3’teki tabloda gösterilmiştir.

AIP, “GEN” (Genel), “ENR” (Yol) ve “AD” (Meydanlar) olmak üzere 3 bölümden oluşmaktadır.

Her bir bölüm, çeşitli bilgi ve konu başlıklarına göre kısımlara ayrılmıştır.

**PART 1 - GENERAL (GEN)****GEN 0.****GEN 0.1 PREFACE****1. Name of the publishing authority**

The authority responsible for collecting, publishing and distributing of all kind of aeronautical information in Turkey is AIM division of the Air Navigation Department of State Airports Administration (DHMI) on behalf of Civil Aviation, one of the departments of the Ministry of Transport and Communications.

AIP Turkey is published by:

DHMI Genel Müdürlüğü, Seyrüsefer Daire Başkanlığı, Havacılık Bilgi Yönetimi (AIM) Müdürlüğü 06330 Etiler/Ankara/TURKEY

**2. Applicable ICAO documents**

The AIP is prepared in accordance with the Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation and the Aeronautical Information Services Manual (ICAO Doc 8126). Charts contained in the AIP are produced in accordance with Annex 4 to the Convention on International Civil Aviation and the Aeronautical Chart Manual (ICAO Doc 8697). Differences from ICAO Standarts, Recommended Practices and Procedures are given in subsection GEN 1-7.

**3. The AIP structure and established regular amendment interval****3.1 The AIP structure**

The AIP forms part of the Integrated Aeronautical Information Package, details of which are given in subsection GEN 3.1. The principal AIP structure is shown in graphic form on page GEN 0.1-3.

The AIP is made up of three Parts, General (GEN), Enroute (ENR) and Aerodromes (AD), each divided into sections and subsections as applicable, containing various types of information subjects.

ICAO Ek’leri için Standart, Önerilen Uygulama ve Yöntemleri ile ilgili farklılıklar Türk AIP GEN 1.7’de topluca yayınlanmaktadır.

**GEN 1.7 ICAO STANDART, ÖNERİLEN  
UYGULAMA VE YÖNTEMLERİYLE  
FARKLILIKLAR**

**Annex 1 - Personel Lisansı**

- NIL

**Annex 2 - Hava Kuralları**

**Bölüm 2**

2.1.1 Türkiye hava sahası içinde uçan veya Transit geçen tüm yabancı uçaklar her an kontrollü havasahası içinde bulunmalıdır.

Not: İlgili otorite daha önce kararlaştırılan hareket için bu istekten vazgeçebilir.

**Bölüm 4**

4.2 Türkiye'de IFR işlem gören özel VFR uçuşlara izin verilmesine rağmen, kontrollü VFR'a izin verilmemektedir.

4.3 Gün batımından 30 dakika sonrası ile gün doğumu 30 dakika öncesi arasında kalan zaman diliminde VFR uçuş yapılmaz.

Not: 4.2 ve 4.3 maddeleri dışında Annex 2 deki tüm kurallar uygulanır.

**DOC.4444 Hava Kuralları ve Hava  
Trafik Hizmetleri**

**Eklenti-2**

1. IFR veya VFR uçuş planlarında Hakiki Hava Sürati olarak hız "Knot" şeklinde doldurulmaktadır.
2. Askeri uçuşlara ek olarak, Gümrük veya Polis uçaklarının işleticileri de, ICAO uçuş plan formunun 8. maddesine M harfi gireceklerdir.

**Kısım VI, Paragraf 5.4.1**

Uçakların Mode C değerlerinde serbest kılındıkları uçuş seviyesinden 300 FT (90 metre) ya da daha fazla bir değer görüldüğünde, Kontrolör durumu pilota bildirerek, pilottan basınç ayarının kontrolünü ve uçağın seviyesinin doğrulanmasını isteyecektir.

**GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO  
STANDARDS, RECOMMENDED  
PRACTICES AND PROCEDURES**

**Annex 1 - Personnel  
Licensing**

- NIL

**Annex 2 - Rules Of The Air**

**Chapter 2**

2.1.1 All foreign aircraft flying within or through the airspace of Turkey must remain within the controlled airspace at all times.

Note: Appropriate authority may waive this requirement for arranged operations

**Chapter 4**

4.2 Although special VFR is used and treated as in IFR operation in Turkey, controlled VFR flight is not authorized.

4.3 No VFR flight is permitted within the period between 30 minutes after the sunset and 30 minutes prior the sunrise.

Note: All procedures in Annex - 2 are fully applied except those mentioned in above par's 4.2 and 4.3.

**DOC.4444 Rules of the Air and Air  
Traffic Services**

**Appendix-2**

1. A plan either IFR or VFR contains that air speed shown as True Air Speed by "Knot".
2. In addition to military operations, operators of customs or police aircraft shall insert the letter M in Item 8 of the ICAO flight plan form.

**Part VI Paragraph 5.4.1**

Where an aircraft's Mode C displayed level differs from the cleared flight level by 300 FT (90 metre) or more, the controller shall inform the pilot accordingly and the pilot shall be requested to check the pressure setting and confirm the aircraft's level.



**DOC.8168 PANS-OPS Havaaracı Operasyonları**

Doc 8168 'PANS-OPS' de yer alan tavsiyeler, aşağıda belirtilen ayrıcalıklar da dahil olmak üzere uygulanır:

- Çift fasiliteye dayandırılan Aletle Alçalma usulü kullanılacaktır.
- FAP ve MAPt arasında sürat kategorilerine göre zaman değerleri IAC haritalarında belirtilmeyecektir.

**Annex 3 - Meteoroloji****Bölüm 4**

4.3.3 (f)'de belirtilen hususlara ek olarak, her türlü yağışın başlaması, dinmesi veya şiddetinde bir değişiklik olması durumunda da Seçilmiş Özel Rapor (SPECI) düzenlenir.

**Bölüm 7**

7.3.1 Ortalama rüzgar hızı 20 knot veya daha fazla ya da hamlesinin en az 30 knot ve üzeri olması beklendiğinde meteorolojik uyan yapılır.

**Annex 4 Havacılık Haritaları****Bölüm 4**

B tipi Havaalanı Mania Planları yayınlanmamıştır.

**Annex 5 Hava ve yer operasyonlarında kullanılan ölçüm birimleri**

-NIL

**Annex 6 Uçak Operasyonu**

-NIL

**Annex 7 Uçak Milliyeti ve Tescil işaretleri**

-NIL

**Annex 8 Hava aracının uçuşa elverişliliği**

-NIL

**Annex 9 Kolaylıklar**

NOT: Türkiye Hava Sahasını ve Havaalanlarını kullanarak yapılan tüm uçuşlar 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu Kanuna istinaden yayınlanmış yönetmelik ve talimatlar ile GEN 1-2, GEN 1-3, GEN 1-4 yer alan usullere göre yürütülür.

**DOC 8168 PANS - OPS Aircraft operations**

The recommendations in Doc 8168 PANS - OPS are applicable with the following exceptions as described below:

- Instrument approach procedure based on special two facilities is used.
- The times to be flown between FAP and MARt based on speed categories will not be indicated on IAC charts.

**Annex 3 - Meteorology****Chapter 4**

Para.4.3.3(f) additionally, Selected Special Reports (SPECI) are also prepared in case of beginning cessation of intensity changing of all type of precipitation.

**Chapter 7**

7.3.1 warnings are issued when the mean wind speed is expected 20 knots or more and/or gust is expected 30 knots or more.

**Annex 4 Aeronautical Charts****Chapter 4**

No ICAO type B aerodrome obstacle charts have been published.

**Annex 5 Units of measurement to be used in air and ground operations**

-NIL

**Annex 6 Operation of Aircraft**

-NIL

**Annex 7 Aircraft nationality and registration marks**

-NIL

**Annex 8 Airworthiness of Aircraft**

-NIL

**Annex 9 Facilitations**

Note: All flight using Turkish airspace and air ports are operated according to law 2920 on Turkish Civil Aviation and Regulations and Instructions published thereunder and In AIP GEN 1-2, GEN 1-3 and GEN 1-4 sections.

**Annex 10 Havacılık Muhaberesi**  
NIL

**Annex 11 Hava Trafik Hizmetleri**  
Bölüm 2

2.6 Türkiye'de havasaha sınıflandırılması uygulanmamaktadır.

**Annex 12 Arama ve Kurtarma**  
NIL

**Annex 13 Havaaracı Kazalarını Araştırma** NIL

**Annex 14 Havaalanları/Heliportlar**

İlgi Farklılıklar

**Cilt II - Heliportlar**

Bölüm 5

5.2.2.3 Bir heliport tanıma işaretlemesi bir H harfinden oluşacaktır. Bir heliport tanıma işaretlemesi bir hastanede bulunan bir heliport haricinde beyaz renkte olacaktır. Bir hastanede bulunan bir heliport için heliport tanıma işaretlemesi kırmızı renkte olacaktır. İşaretlemenin boyutları Şekil 5-1'de belirtilenlerden daha az olmayacak ve işaretleme, 5.2.5 'te belirtilen son yaklaşma ve kalkış alanı tanıma işaretlemesi ile birlikte kullanıldığında boyutları 3 kat artırılacaktır.

**Not 1:** ip ağı ile kaplı helidekler üzerinde, işaretlemenin yüksekliğini 4 m'ye, diğer boyutları da orantılı bir şekilde artırmak avantajlı olabilir

**Not 2:** 5.2.2.4 maddesi Türkiye sınırları içindeki heliportlara uygulanmaz.

**Annex 15 Havacılık Enformasyon Hizmetleri**

Bölüm 10

Elektronik Arazi ve Mania verilerinin ayrıntılı gözlem ve tespit çalışmalarının sürmesi ve ilgili düzenlemelerin hali hazırda resmen oluşturulmaması nedeniyle Türkiye, taraflarca üzerinde mutabık kalınan tarihte yayınlanması tavsiye edilen Elektronik Arazi ve Mania verilerini sağlayamayacaktır.

Sonuç olarak, Türkiye'ye ilişkin "Saha 1" ve "Saha 4" Elektronik Arazi ve Mania verileri mevcut değildir.

**Annex 10 Aeronautical Telecommunications**

NIL

**Annex 11 Air Traffic Services**

Chapter 2

2.6 Airspace classification is not applied in Turkey.

**Annex 12 Search and Rescue**

NIL

**Annex 13 Aircraft Accident Investigation**

NIL

**Annex 14 Aerodromes/Heliports**

Reference Difference

**Volume 11 - Heliports**

Chapter 5

5.2.2.3 A heliport identification marking shall consist of a letter H. A heliport identification marking shall be white in colour, except for a heliport at a hospital. A heliport identification marking for a heliport at a hospital shall be red in colour. The dimensions of the marking shall be no less than those shown in Figure 5-1 and where the marking is used in conjunction with the final approach and take-off area designation marking specified in 5.2.5 its dimensions shall be increased by a factor of 3.

**Note 1:** On a helideck covered with a rope netting, it may be advantageous to increase the height of the marking to 4 m and the other dimensions proportionally.

**Note 2:** Para 5.2.2.4 is not applied to the heliports in the territories of Turkey.

**Annex 15 Aeronautical Information Services**

Chapter 10

Due to complexity of the Electronic Terrain and Obstacles data survey and the required monitoring of the obstacles as well as the regulations still to be established, Turkey will not be able to provide all the data on terrain and obstacles which are recommended to be published, by the agreed date.

As far as Turkey territory is concerned terrain and obstacle data for "Area 1" and Area 4" are currently not available.

**Annex 16 Çevresel Koruma**  
NIL

**Annex 16 Environmental Protection**  
NIL

**Annex 17 Güvenlik**  
NIL

**Annex 17 Security**  
NIL

**Annex 18 Havadan Tehlikeli  
Maddelerin Güvenli  
taşınması**  
NIL

**Annex 18 The safe transport of  
dangerous goods by air**  
NIL

AIP AMND (Ammendment-Düzeltilmeler), SUP (Supplement - Tamamlayıcı), Aeronautical Information Circular (AIC) – A ve B ile NOTAM a, B, C ve D tipi Kontrol Listeleri yine aynı sitede mevcuttur.

<http://www.ans.dhmi.gov.tr/tr/AIP1/main.html>

## 6.4 Diğer Kanun - Anlaşmalar

### 6.4.1 Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi

#### AVRUPA KONSEYİ TERÖRİZMİN ÖNLENMESİ SÖZLEŞMESİ

Varşova, 16 Mayıs 2005

Avrupa Konseyi Üye Devletleri ve diğer İmzacılar,  
Avrupa Konseyinin amacının Üyeleri arasında daha büyük bir birliğe ulaşmak olduğunu göz önünde bulundurarak;

Bu Sözleşmeye diğer Taraflar arasında işbirliğinin güçlendirilmesinin önemini kabul ederek;

Terörizmi önlemek için etkin önlemler almayı ve özellikle, terör suçlarını işlemeyi alenen teşvike, terörist saflara katmaya ve eğitime karşı mukabelede bulunmayı arzu ederek;

Terör suçlarında görülen artışın ve terör tehdidinin büyümesinin neden olduğu derin endişenin bilincinde olarak;

Terörizmden muzdarip olanların karşı karşıya olduğu tehlikeli durumun farkında olarak ve bu çerçevede, terör mağdurları ve aileleriyle derin dayanışmalarını tekrar teyit ederek;

Bu Sözleşmede zikredilen terör suçlarının ve suçların, her kim tarafından işlenirse işlensin, hiçbir koşulda siyasal, felsefi, ideolojik, ırksal, etnik, dinsel ve diğer benzeri mahiyette mülahazalarla haklı gösterilemeyeceğini kabul ederek ve tüm Tarafların bu suçları önlemek ve önlenmedikleri takdirde, ağır mahiyette olduğunu göz önünde tutarak, kovuşturmak ve cezalandırılmasını sağlamak zorunluluğunda bulduklarını hatırladıkları;

Terörle mücadeleyi güçlü kılmak gerektiğini akılda bulundurarak ve terör suçlarını önlemek veya bastırmak amacıyla alınacak tüm önlemlerin hukuk devleti ve demokratik değerlere, insan hakları ve temel özgürlüklere ve uygulanabildiği yerlerde uluslararası insani hukuk da dahil olmak üzere uluslararası hukuk hükümlerine saygılı olması gerektiğini tekrar teyit ederek;

Bu Sözleşmenin mevcut ifade özgürlüğü ve dernek kurma özgürlüğüne ilişkin ilkeleri değiştirme niyetinde olmadığını kabul ederek;

Terörist eylemlerin doğası veya koşulların gereği olarak, halkı sindirmek veya bir hükümeti veya uluslararası örgütünü bir eylemi yerine getirmeye veya yerine getirmekten kaçınmaya haksız olarak zorlamak veya bir Ülkeyi veya uluslararası bir örgütünü ciddi biçimde istikrarsız hale getirmek veya temel siyasal, anayasal, ekonomik ve toplumsal yapılarını yıkmak amacını güttüklerini hatırladıkları;

Aşağıdaki hususlarda mutabık kalmışlardır:

- / - / -

## EK

- 1) 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan, Uçakların Yasadışı Olarak Ele Geçirilmesi Sözleşmesi;
- 2) 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan, Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanunsuz Hareketlerin Önlenmesi Sözleşmesi;
- 3) 14 Aralık 1973 tarihinde New York'da kabul edilen, Uluslararası Korunan Kişilere Karşı İşlenen Suçların Önlenmesi ve Cezalandırılması Sözleşmesi;
- 4) 17 Aralık 1979 tarihinde New York'da kabul edilen, Rehin Alma Olaylarına Karşı Uluslararası Sözleşme;
- 5) 3 Mart 1980 tarihinde Viyana'da kabul edilen, Nükleer Maddelerin Fiziksel Korunması Hakkında Sözleşme;
- 6) 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan, Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Kanunsuz Şiddet Eylemlerinin Önlenmesi ile İlgili Protokol;
- 7) 10 Mart 1988 tarihinde Roma'da imzalanan, Denizcilik Seyrüsefer Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi;
- 8) 10 Mart 1988 tarihinde Roma'da imzalanan, Kıta Sahaneliği Üzerinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Kanunsuz Eylemlerin Önlenmesi Protokolü;
- 9) 15 Aralık 1997 tarihinde New York'da kabul edilen, Terörist Bombalamalarının Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi;
- 10) 9 Aralık 1999 tarihinde New York' da kabul edilen, Terörizmin Finansmanının Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi;

## Beyanlar

1. Türkiye Cumhuriyeti, Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi'nin 26 ncı maddesindeki "uluslararası insancıl hukuk" tabirinin Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası hukuk belgelerine atıfta bulunduğu anlayışını beyan eder.

Türkiye Cumhuriyeti, Sözleşmenin 26 ncı maddesinin (5)inci paragrafının birinci bölümünün uygulanmasının bir silahlı çatışmanın varlığına işaret etmeyeceğini, silahlı çatışma tabirinin ceza hukuku kapsamında terörizm suçunu oluşturan fiillerin, örgütlü bir biçimde olsun veya olmasın, işlenmesinden farklı olan bir durumu betimlediğini ve Sözleşmenin 26 ncı maddesinin (5)inci paragrafının birinci bölümünün, bir devletin silahlı kuvvetleri dışındaki silahlı kuvvet ve gruplara uluslararası hukukta halen anlaşılan ve uygulanandan farklı bir statü verecek ve o suretle Türkiye için yeni yükümlülükler yaratacak şekilde yorumlanamayacağını beyan eder.

2. Türkiye Cumhuriyeti ayrıca, 26 ncı maddenin (4)üncü paragrafının uygulanması veya yorumlanması Devletlerin, diğerlerinin yanı sıra, sığınma kurumunun bu Sözleşmede belirtilen terör suçlarından sorumlu kişiler tarafından suiistimal edilmemesini güvence altına alma sorumluluğunu da içeren uluslararası mülteci hukuku çerçevesindeki yükümlülüklerine uygun olması gerektiğini beyan eder.

3. Türkiye Cumhuriyeti, Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi'nin 29 uncu maddesinde atıfta bulunulan "uyuşmazlıkların çözümü" tabirinin, uyuşmazlığın çözüm yolunun ancak uyuşmazlık taraflarının uzlaşmasıyla belirlenebileceği şeklinde yorumlanacağı anlayışını beyan eder.

4. Türkiye Cumhuriyeti, Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi'nin 19 uncu maddesinin Sözleşme' de atıfta bulunulan bu suçları işleyenlerin yargılanmayacakları veya haklarında kanuni takipte bulunulmayacağı şeklinde yorumlanamayacağını beyan eder.

Bu sözleşmenin tümünü [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) adresinde bulabilirsiniz.

## 6.4.2 Özel Güvenlik Kanunu

2495 SAYILI BAZI KURUM VE KURULUŞLARIN KORUNMASI VE GÜVENLİKLERİNİN SAĞLANMASI HAKKINDA KANUN, 5188 SAYILI KANUNUN 27. MADDESİ İLE YÜRÜRLÜKTEN KALDIRILMIŞTIR.

24 Temmuz 1981 Tarihli Resmi Gazete Sayı: 17410

**Kanun Numarası : 2495**  
**Kabul Tarihi : 22.7.1981**

### I. BÖLÜM Genel Hükümler

#### Amaç:

##### **Madde 1 – (Değişik: 2/7/1992 - 3832/1 md.)**

Milli ekonomiye veya Devletin savaş gücüne önemli ölçüde katkısı bulunan, kısmen veya tamamen yıkılmaları, hasara uğratılmaları veya geçici bir zaman için dahi olsa çalışmadan alıkonulmaları, ülke güvenliği, ülke ekonomisi veya toplum hayatı bakımından olumsuz neticeler yaratacak, kamuya veya özel kişilere ait kurum ve kuruluşların sabotaj, yangın, hırsızlık, soygun, yağma, yıkma burada bulunanların zorla işten alıkoyma, sağlıklarını ve vücut bütünlüklerini tehdit ve tehlikelere karşı korunması ve güvenliklerinin sağlanması, yurt dışına giriş çıkış yapılan yerlerde giriş ve çıkışa yarayan belgelerin kontrolü ile giriş çıkış işlemlerinin yapılması, aranan ve giriş çıkışı yasaklananların resmi güvenlik görevlilerine tesliminin sağlanmasıdır.

Askeri kurum ve kuruluşlarla, Milli İstihbarat Teşkilatı Müsteşarlığı ve Emniyet Teşkilatına ait kurum ve kuruluşların korunmaları özel mevzuatlarına tabidir.

#### Kapsam:

##### **Madde 2 – (Değişik: 2/7/1992 - 3832/2 md.)**

Bu Kanun hükümlerine göre korunacak ve güvenlikleri sağlanacak yerler; 1.inci maddede belirtilen özellikleri taşıyan milli eğitim ve öğretim ve ekonomi ile Devletin savaş gücüne önemli ölçüde katkısı bulunan baraj, enerji santralleri, rafineri, enerji nakil hatları, akaryakıt nakil, depolama, yükleme tesisleri ve benzeri yerlerde, sivil trafiğe açık Devlet eliyle işletilen hava meydanları ve limanlar, tarihi eserler, ören yerleri, sitler, açık ve kapalı müzeler, sanayi ve ticari ve turistik tesislerdir.

**Madde 32 –** Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**Madde 33 –** Bu Kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

2495 SAYILI KANUNA EK VE DEĞİŞİKLİK GETİREN MEVZUATIN  
YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ TARİHİNİ GÖSTERİR LİSTE

Kanun No.	Farklı tarihte Yürürlüğe giren maddelerin yürürlüğe giriş tarihi
3832	14/07/1992
4102	18/04/1995

Bu kanunun tümünü [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) adresinde bulabilirsiniz.

# LİSTELER

## ICAO

### ***Liste-A Annexes To The Convention On International Civil Aviation***

- Annex 1: Personnel Licensing
- Annex 2: Rules of the Air
- Annex 3: Meteorological Service for International Air Navigation
- Annex 4: Aeronautical Charts
- Annex 5: Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations
- Annex 6: Operation of Aircraft
- Annex 7: Aircraft Nationality and Registration Marks
- Annex 8: Airworthiness of Aircraft
- Annex 9: Facilitation
- Annex 10: Aeronautical Telecommunications
- Annex 11: Air Traffic Services
- Annex 12: Search and Rescue
- Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation
- Annex 14: Aerodromes
- Annex 15: Aeronautical Information Services
- Annex 16: Environmental Protection
- Annex 17: Security - Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference
- Annex 18: The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

### ***Liste-B Conventions and Related Acts (Uzlaş ve ilgili yasalar)***

- Doc 7300 - Convention On International Civil Aviation (9th Edition)  
(Corrigendum dated November 26, 2007 Incorporated)
- Doc 7364 - Convention On Damage Caused By Foreign Aircraft To Third Parties On The Surface
- Doc 7500 - International Air Services Transit Agreement
- Doc 7620 - Convention On The International Recognition Of Rights In Aircraft
- Doc 7632 - Protocol To Amend The Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air Signed At Warsaw On 12 October 1929
- Doc 8181 - Convention, Supplementary To The Warsaw Convention, For The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air Performed By A Person Other Than The Contracting Carrier
- Doc 8364 - Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft - Signed at Tokyo on 14 September 1963

- Doc 8920 - Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft - Signed at the Hague on 16 December 1970
- Doc 8932 - Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 9/28/55 - Signed at Guatemala City on 3/8/71
- Doc 8966 - Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation - Signed at Montreal on 23 September 1971
- Doc 8970 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 50 (a)) - Signed at New York, on 12 March 1971
- Doc 8971 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 56) - Signed at Vienna, on 7 July 1971
- Doc 9123 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 50(a)) - Signed at Montreal, on 16 October 1974
- Doc 9145 - Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed At Warsaw on 12 October 1929 - Signed at Montreal on 25 September 1975
- Doc 9146 - Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at the Hague on 28 September 1955 - Signed at Montreal on 25 September 1975
- Doc 9147 - Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocols Done at the Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971 - Signed at Montreal on 25 September 1975
- Doc 9148 - Montreal Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at the Hague 28 September 1955 - Signed at Montreal 25 September 1975
- Doc 9208 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation - Signed at Montreal on 30 September 1977
- Doc 9217 - Protocol on the Authentic Quadrilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) - Signed at Montreal on 30 September 1977



- Doc 9257 - Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface Signed at Rome on 7 October 1952 - Signed at Montreal on 23 September 1978
- Doc 9318 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 83 bis) - Signed at Montreal on 6 October 1980
- Doc 9436 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 3 bis.) Signed at Montreal on 10 May 1984
- Doc 9518 - Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971
- Doc 9544 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation. (Article 56)
- Doc 9561 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 50 (a))
- Doc 9571 - Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, Done at Montreal on 1 March 1991
- Doc 9663 - Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944)
- Doc 9721 - Protocol on the Authentic Six-Language Text of the Convention on the International Civil Aviation (Chicago, 1944) Signed at Montreal on 1 October 1998
- Doc 9722 - Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation, Signed at Montreal on 1 October 1998
- Doc 9740 - Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Done at Montreal on 28 May 1999
- Doc 9793 - Convention on International Interests in Mobile Equipment Signed at Cape Town on 16 November 2001
- Doc 9794 - Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment Signed at Cape Town on 16 November 2001
- Doc 9795 Consolidated Text Of The Convention On International Interests In Mobile Equipment And The Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment, Signed At Cape Town On 16 November 2001

**Liste-C Agreements And Arrangements (Anlaşma ve Düzenlemeler)**

- Doc 7475 - Working Arrangements Between The International Civil Aviation Organization And The World Meteorological Organization
- Doc 7695 - Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe
- Doc 7970 - Agreement between the United Nations and the International Civil Aviation Organization
- Doc 8056 - Multilateral Agreement relating to Certificates of Airworthiness for Imported Aircraft.
- Doc 9585 - Agreement On The Joint Financing Of Certain Air Navigation Services In Greenland (1956) As Amended By The Montreal Protocol Of 1982
- Doc 9586 - Agreement On The Joint Financing Of Certain Air Navigation Services In Iceland (1956) As Amended By The Montreal Protocol Of 1982

**Liste-D ICAO Rules Of Procedure And Administrative Regulations (ICAO Yordam kuralları ve İdari usuller)**

- Doc 7231 - ICAO Publications Regulations
- Doc 7515 - The ICAO Financial Regulations
- Doc 7559 - Rules Of Procedure For The Council
- Doc 7600 - Standing Rules Of Procedure Of The Assembly Of The International Civil Aviation Organization
- Doc 7669 - Legal Committee; Constitution - Procedures for Approval of Draft Conventions - Rules of Procedure
- Doc 7782 - Rules For The Settlement Of Differences
- Doc 7984 - Supplement to the Directives for Panels of the Air Navigation Commission
- Doc 7986 - Directives Of The Council Concerning The Conduct Of ICAO Meetings
- Doc 8143 - Directives To Divisional-Type Air Navigation Meetings And Rules Of Procedure For Their Conduct
- Doc 8144 - Directives to Regional Air Navigation Meetings and Rules of Procedure for their Conduct
- Doc 8146 - Rules Of Procedure For Standing Committees Of The Council
- Doc 8229 - Rules of Procedure for the Air Navigation Commission
- Doc 8683 - Standing Rules of Procedure for Meetings in the Air Transport Field
- Doc 9482 - Directives For Panels Of The Air Transport Committee

**Liste-E Procedures For Air Navigation (Hava Ulaşım Yordamları)**

- Doc 4444 - Procedures For Air Navigation Services - Air Traffic Management  
Doc 7030 - Regional Supplementary Procedures  
Doc 8168 - OPS - Aircraft Operation  
Doc 8400 - ICAO Abbreviations and Codes  
Doc 9868 - Training

**Liste-F Assembly (Toplantılar)**

- Doc 9612 - Minutes and Index to Documentation - Assembly 30th Session  
(Extraordinary) Montreal, 25-26 May 1993  
Doc 9655 - Legal Commission Report - Assembly 31st Session (Montreal, 19  
September - 4 October 1995)  
Doc 9656 - Economic Commission Report - Assembly 31st Session (Montreal,  
22 September - 4 October 1995)  
Doc 9657 - Administrative Commission Report - Assembly 31st Session  
(Montreal, 19 September - 4 October 1995)  
Doc 9658 - Technical Commission Report - Assembly 31st Session (Montreal,  
19 September - 4 October 1995)  
Doc 9659 - Executive Committee Report and Minutes - Assembly 31st Session  
(Montreal, 19 September - 4 October 1995)  
Doc 9661 - Plenary Meetings Minutes - Assembly 31st Session (Montreal, 19  
September - 4 October 1995)  
Doc 9723 - Executive Committee Report and Minutes - Assembly 32nd Session  
(Montreal, 22 September - 2 October 1998)  
Doc 9724 - Assembly 32nd Session (Montreal, 22 September - 2 October 1998)  
Plenary Meetings Minutes (Erratum Dated June 28, 1999  
Incorporated)  
Doc 9725 - Administrative Commission Report - Assembly 32nd Session  
(Montreal, 22 September - 2 October 1998)  
Doc 9726 - Technical Commission Report - Assembly 32nd Session (Montreal,  
22 September - 2 October 1998)  
Doc 9727 - Economic Commission Report - Assembly 32nd Session (Montreal,  
22 September - 2 October 1998)  
Doc 9728 - Legal Commission Report - Assembly 32nd Session (Montreal, 22  
September - 2 October 1998)  
Doc 9789 - Assembly 33rd Session (Montreal, 25 September - 5 October 2001)  
Plenary Meetings Minutes  
Doc 9790 - Assembly Resolutions in Force (as of 5 October 2001)

- Doc 9791 - Assembly - 33rd Session (Montreal, 25 September - 5 October 2001)
- Doc 9792 - Administrative Commission Report - Assembly 33rd Session  
(Montreal, 25 September - 5 October 2001)
- Doc 9798 - Assembly - 33rd Session (Montreal, 25 September To 5 October  
2001)
- Doc 9799 - Legal Commission Report (33rd Session)
- Doc 9820 - Assembly 34th Session (Extraordinary) Montreal, 31 March - 1  
April 2003
- Doc 9844 - Assembly 35th Session (Montreal, 28 September - 8 October 2004)  
Administrative Commission Report
- Doc 9845 - Assembly 35th Session (Montreal, 28 September - 8 October 2004)  
Technical Commission Report
- Doc 9846 - Assembly 35th Session (Montreal, 28 September - 8 October 2004)  
Legal Commission Report
- Doc 9847 - Assembly 35th Session (Montreal, 28 September - 8 October 2004)  
Economic Commission Report
- Doc 9848 - Assembly Resolutions in Force (as of 8 October 2004)
- Doc 9850 - Assembly 35th Session (Montreal, 28 September - 8 October 2004)  
Plenary Meetings Minutes
- Doc 9899 - Assembly 36th Session (Montréal, 18-28 September 2007)  
Technical Commission Report
- Doc 9901 - Assembly 36th Session (Montréal, 18-28 September 2007)  
Economic Commission Report
- Doc 9902 - Assembly Resolutions in Force (as of 28 September 2007)

***Liste -G Council (Konsey-Danışma Kurulu)***

- Doc 9568 - Annual Report of the Council - 1990
- Doc 9581 - Annual Report of the Council - 1991
- Doc 9605 - Annual Report of the Council - 1992
- Doc 9622 - Annual Report of the Council - 1993
- Doc 9623 - Special Committee for the Monitoring and Co-Ordination of  
Development and Transition Planning for the Future Air Navigation  
System (Fans Phase II) (Montreal, 15 September to 01 October 1993)  
(Supplement Dated 04 February 1994, Erratum Dated 24 March 1994  
and Corrigendum To The Supplement Incorporated)
- Doc 9637 - Annual Report of the Council - 1994 (Supplement incorporated, July  
1995)
- Doc 9667 - Annual Report of the Council - 1995

- Doc 9675 - Committee on Aviation Environmental Protection - Third Meeting (Montreal, 5-15 December 1995) (Supplement Dated 06 May 1996 Incorporated)
- Doc 9685 - Annual Report of the Council - 1996
- Doc 9700 - Annual Report of the Council - 1997 (Corrigendum 3 Dated September 14, 1998, and Supplement Dated July, 1998 Incorporated)
- Doc 9720 - Committee on Aviation Environmental Protection - Fourth Meeting (Montreal, 6-8 April 1998) (Supplement 1 Dated June 12, 1998 Incorporated)
- Doc 9732 - Annual Report of the Council - 1998
- Doc 9752 - Annual Report of the Council - 1999
- Doc 9770 - Annual Report of the Council - 2000 (Supplement incorporated, July 2001)
- Doc 9777 - Committee On Aviation Environmental Protection Fifth Meeting Montreal, 8-17 January 2001
- Doc 9786 - Annual Report Of The Council - 2001
- Doc 9814 - Annual Report Of The Council - 2002
- Doc 9826 - Annual Report Of The Council - 2003 (Supplement Dated July, 2004 Incorporated)
- Doc 9836 - Committee On Aviation Environmental Protection - Sixth Meeting - Montreal, 2-12 February 2004 (Supplement 1 Dated May 26, 2004 Incorporated)
- Doc 9851 - Annual Report of the Council - 2004
- Doc 9862 - Annual Report of the Council - 2005
- Doc 9876 - Annual Report of the Council - 2006 (Corrigendum dated 9/18/07 and Supplement Dated July 1, 2007 Incorporated)
- Doc 9898 - Annual Report of the Council - 2007

***Liste -H Air Navigation (Havagezini)***

- Doc 7101 - Aeronautical Chart Catalogue
- Doc 7192 - Training Manual
- Doc 7383 - Aeronautical Information Services Provided by States
- Doc 7474 - Air Navigation Plan - Africa-Indian Ocean Region
- Doc 7488 - Manual of the ICAO Standard Atmosphere (extended to 80 kilometres (262 500 feet)).
- Doc 9379 - Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System
- Doc 7754 - Air Navigation Plan - European Region
- Doc 7910 - Location Indicators

- Doc 8071 - Manual On Testing Of Radio Navigation Aids
- Doc 8126 - Aeronautical Information Services Manual
- Doc 8259 - Manual on the Planning and Engineering of the Aeronautical Fixed Telecommunication Network.
- Doc 8335 - Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance
- Doc 8585 - Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services (148th Edition)
- Doc 8643 - Aircraft Type Designators (36th Edition)  
(Amendment 1 dated 17 November 2008 Incorporated)
- Doc 8697 - Aeronautical Chart Manual (2nd Edition)  
(Amendment 3 Dated 26 May 2006 Incorporated)
- Doc 8733 - Air Navigation Plan - Caribbean And South American Regions  
1st Edition
- Doc 8755 - Air Navigation Plan - North Atlantic, North American And Pacific  
Regions (13th Edition) (Corrigendum dated February 13, 1991 and  
Amendment 4 Dated February 27, 2004 Incorporated)
- Doc 8896 - Manual of Aeronautical Meteorological Practice (8th Edition)
- Doc 8984 - Manual of Civil Aviation Medicine (2nd Edition)
- Doc 9137 - Airport Services Manual
- Doc 9150 - Stolport Manual (2nd Edition)  
(Corrigendum Dated June 10, 1994 Incorporated)
- Doc 9157 - Aerodrome Design Manual
- Doc 9184 - Airport Planning Manual
- Doc 9261 - Heliport Manual (3rd Edition)
- Doc 9274 - Manual on the Use of the Collision Risk Model (CRM) for ILS  
Operations (1st Edition)
- Doc 9284 - Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods  
by Air (2009 - 2010 Edition) (Supplement dated December 1, 2008  
Incorporated) (Addendum 3 and Corrigendum 2 dated March 24, 2009  
Incorporated)
- Doc 9328 - Manual of Runway Visual Range Observing and Reporting Practices  
(3rd Edition) (Amendment 1 dated August 29, 2007 Incorporated)
- Doc 9332 - Manual On The ICAO Bird Strike Information System (IBIS) (3rd  
Edition)
- Doc 9365 - Manual of All-Weather Operations (2nd Edition)
- Doc 9368 - Instrument Flight Procedures Construction Manual (Second Edition)
- Doc 9371 - Template Manual for Holding, Reversal and Racetrack Procedures  
(2nd Edition)

- Doc 9375 - Dangerous Goods Training Programme
- Doc 9376 - Preparation of an Operations Manual (2nd Edition)
- Doc 9377 - Manual on Coordination between Air Traffic Services, Aeronautical Information Services and Aeronautical Meteorological Services
- Doc 9388 - Manual of Model Regulations for National Control of Flight Operations and Continuing Airworthiness of Aircraft (2nd Edition)
- Doc 9422 - Accident Prevention Manual (1st Edition)
- Doc 9426 - Air Traffic Services Planning Manual (1st (Provisional) Edition) (Amendment 4 Dated December 30, 1992 Incorporated)
- Doc 9432 - Manual Of Radiotelephony (Fourth Edition)
- Doc 9433 - Manual Concerning Interception Of Civil Aircraft (Consolidation Of Current ICAO Provisions And Special Recommendations) (2nd Edition) (Corrigendum Dated November 1, 2001 Incorporated)
- Doc 9476 - Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems (SMGCS) (1st Edition) (Amendment 2 dated December 1, 1987 Incorporated)
- Doc 9477 - Report Of The Seventh European Regional Air Navigation Meeting - Malaga, 12-23 November 1985 (Supplement No. 2 dated December 12, 1986 Incorporated)
- Doc 9481 - Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods (2009 - 2010 Edition) (Effective 01 January, 2009)
- Doc 9501 - Environmental Technical Manual On The Use Of Procedures In The Noise Certification Of Aircraft (3rd Edition) (Corrigendum Dated December 17, 2004 Incorporated)
- Doc 9516 - Guidance on the Preparation of a Pilot's Operating Handbook for Light Aeroplanes (1st Edition)
- Doc 9554 - Manual Concerning Safety Measures Relating To Military Activities Potentially Hazardous To Civil Aircraft Operations
- Doc 9574 - Manual On Implementation Of A 300 M (1 000 Ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 And FL 410 Inclusive (Second Edition) (Corrigendum dated April 16, 2002 incorporated)
- Doc 9583 - Report Of The Tenth Air Navigation Conference Montreal, 5-20 September 1991 (Supplement 1 Dated October 31, 1991 Incorporated)
- Doc 9603 - Visual Aids Panel Twelfth Meeting Montreal, 23 September - 11 October 1991
- Doc 9613 - Performance-based Navigation (PBN) Manual (Third Edition)
- Doc 9625 - Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulators (2nd Edition)
- Doc 9634 - Air Navigation Plan - North Atlantic Region (Trial Edition) (Amendment 2 Dated June 27, 2005 Incorporated)

- Doc 9635 - Facilities And Services Implementation Document (FASID) - North Atlantic Region Trial Edition 1995 (Amendment 3 Dated February 27, 2004 and Corrigendum No.1 Dated April 9, 1996 Incorporated)
- Doc 9639 - Report of the Special European Regional Air Navigation Meeting Vienna (Austria), 5-14 September 1994 (Supplement 1 Dated December 13, 1994 Incorporated)
- Doc 9640 - Manual of Aircraft Ground De/Anti-icing Operations (2nd Edition)
- Doc 9643 - Manual On Simultaneous Operations On Parallel Or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR) (1st Edition)
- Doc 9646 - ICAO Engine Exhaust Emissions Data Bank (1st Edition)
- Doc 9650 - Report of the Special Communications/Operations Divisional Meeting (1995) (SP COM/OPS/95) Montreal, 27 March - 7 April 1995 (Supplement No. 1 Dated June 8, 1995 Incorporated)
- Doc 9654 - Manual On Prevention Of Problematic Use Of Substances In The Aviation Workplace (Addendum Dated September 15, 2000 Incorporated)
- Doc 9672 - Limited Middle East (COM/MET/RAC) Regional Air Navigation Meeting Cairo, 7 - 17 January 1996 (Supplement Dated March 7, 1996 Incorporated)
- Doc 9673 - Air Navigation Plan - Asia And Pacific Regions (1st Edition - 2006)
- Doc 9674 - World Geodetic System, 1984 (WGS-84) Manual (2nd Edition)
- Doc 9680 - Manual on the Provision of Meteorological Service for International Helicopter Operations (1st Edition)
- Doc 9683 - Human Factors Training Manual (1st Edition)  
(Amendment 2 Dated May 31, 2005 and Corrigendum Dated 28 November 2003 Incorporated)
- Doc 9684 - Manual On The Secondary Surveillance Radar (SSR) Systems (3rd Edition) (Amendment 1 dated January 20, 2006 Incorporated)
- Doc 9688 - Manual on Mode S Specific Services (2nd Edition)
- Doc 9689 - Manual On Airspace Planning Methodology For The Determination Of Separation Minima  
(Amendment 1 dated August 30, 2002 Incorporated)
- Doc 9691 - Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds (2nd Edition) (Amendment 1 dated December 14, 2007 and Corrigendum dated May 31, 2007 Incorporated)
- Doc 9694 - Manual Of Air Traffic Services Data Link Applications (1st Edition)
- Doc 9702 - Report of the Seventh Africa-Indian Ocean Regional Air Navigation Meeting Abuja, 12 - 23 May 1997 (Supplement No. 1 Dated October 21, 1997 and Addendum Dated March 24, 1998 Incorporated)



- Doc 9707 - Directors General Of Civil Aviation Conference On A Global Strategy For Safety Oversight Report Montreal, 10-12 November 1997
- Doc 9708 - Air Navigation Plan - Middle East Region (1st Edition)
- Doc 9710 - Visual Aids Panel - Thirteenth Meeting Montreal, 9-20 June 1997
- Doc 9718 - Handbook on Radio Frequency Spectrum Requirements for Civil Aviation (4th Edition) (Amendment 1 dated November 30, 2007 Incorporated)
- Doc 9719 - World-Wide CNS/ATM Systems Implementation Conference Report Rio de Janeiro, 11-15 May 1998
- Doc 9731 - International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)
- Doc 9733 - Report of the Aeronautical Information Services/Aeronautical Charts (AIS/MAP) Divisional Meeting (1998) (AIS/MAP/98) Montreal, 23 March - 3 April 1998
- Doc 9734 - Safety Oversight Manual
- Doc 9735 - Safety Oversight Audit Manual (Second Edition)
- Doc 9739 - Comprehensive Aeronautical Telecommunication Network (ATN) Manual
- Doc 9741 - Manual On HF Data Link (1st Edition)
- Doc 9749 - Report Of The Third Caribbean/South American Regional Air Navigation Meeting Buenos Aires, 5-15 October 1999 (Erratum Dated May 8, 2000 and Supplement 1 Incorporated)
- Doc 9750 - Global Air Navigation Plan (Third Edition)
- Doc 9753 - Report Of The Accident Investigation And Prevention (AIG) Divisional Meeting (1999) (AIG/99) Montreal, 14-24 Sep 1999
- Doc 9756 - Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation
- Doc 9758 - Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems (1st Edition)
- Doc 9760 - Airworthiness Manual
- Doc 9914 - Report of the Accident Investigation and Prevention (AIG) Divisional Meeting (2008)
- Doc 9766 - Handbook on the International Airways Volcano Watch (IAVW) Operational Procedures and Contact List (2nd Edition)
- Doc 9774 - Manual on Certification of Aerodromes
- Doc 9803 - Line Operations Safety Audit (LOSA) (1st Edition)
- Doc 9804 Manual on Air Traffic Services (ATS) Ground-Ground Voice Switching and Signalling First Edition - 2002
- Doc 9805 - Manual On VHF Digital Link (VDL) Mode 3 First Edition - 2002

- Doc 9806 - Human Factors Guidelines for Safety Audits Manual  
First Edition - 2002
- Doc 9808 - Human Factors in Civil Aviation Security Operations (1st Edition)  
(Corrigendum Dated April 4, 2003 Incorporated)
- Doc 9812 Meteorology (MET) Divisional Meeting Montreal, 9-27 September  
2002 (Corrigendum No. 2 Dated June 12, 2003 and Supplement No.1  
Dated September 9, 2002 Incorporated)
- Doc 9815 - Manual on Laser Emitters and Flight Safety (1st Edition)
- Doc 9816 Manual On VHF Digital Link (VDL) Mode 4 (1st Edition)
- Doc 9817 - Manual on Low-level Wind Shear and Turbulence (1st Edition)  
(Amendment 1 dated September 26, 2008 Incorporated)
- Doc 9821 - Visual Aids Panel Fourteenth Meeting Montreal,  
9-18 December 2002
- Doc 9824 - Human Factors Guidelines for Aircraft Maintenance Manual  
(1st Edition)
- Doc 9828 - Eleventh Air Navigation Conference Montreal,  
22 September - 3 October 2003
- Doc 9830 - Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems  
(A-SMGCS) Manual (1st Edition)
- Doc 9835 - Manual On The Implementation Of ICAO Language Proficiency  
Requirements (1st Edition)
- Doc 9837 - Manual on Automatic Meteorological Observing Systems at  
Aerodromes (1st Edition)  
(Amendment 1 dated January 14, 2008 Incorporated)
- Doc 9841 - Manual on the Approval of Flight Crew Training Organizations  
(1st Edition)
- Doc 9849 - Global Navigation Satellite System (GNSS) Manual (First Edition)
- Doc 9854 - Global Air Traffic Management Operational Concept (1st Edition)
- Doc 9859 - Safety Management Manual (First Edition)
- Doc 9863 - Airborne Collision Avoidance System (ACAS) Manual (1st Edition)
- Doc 9869 - Manual on Required Communication Performance (RCP)  
(First Edition)
- Doc 9870 - Manual on the Prevention of Runway Incursions (First Edition)
- Doc 9871 - Technical Provisions for Mode S Services and Extended Squitter  
(First Edition)
- Doc 9873 - Manual on the Quality Management System for the Provision of  
Meteorological Service to International Air Navigation (1st Edition)
- Doc 9882 - Manual on Air Traffic Management System Requirements (1st  
Edition) (Corrigendum dated December 1, 2008 Incorporated)

Doc 9884 - Guidance on Aircraft Emissions Charges Related to Local Air Quality

Doc 9906 - Quality Assurance Manual for Flight Procedure Design

Doc 9910 - Normal Operations Safety Survey (NOSS) (First Edition)

Doc 9914 - Report of the Accident Investigation and Prevention (AIG) Divisional Meeting (2008)

ACDB - Airport Characteristics Data Bank

Circulars

***Liste -I Air Transport (Hava Taşımacılığı)***

Doc 7100 - Tariffs for Airports and Air Navigation Services (2008 Edition)

Doc 8632 - ICAO's Policies On Taxation In The Field Of International Air Transport (Third Edition) (Amendment 1 to the Supplement dated December 31, 2006 Incorporated)

Doc 8991 - Manual On Air Traffic Forecasting (3rd Edition)

Doc 9082 - ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services (8th Edition)

Doc 9161 - Manual On Air Navigation Services Economics (4th Edition)

Doc 9249 - Dynamic Flight-Related Public Information Displays

Doc 9303 - Machine Readable Travel Documents

Doc 9562 - Airport Economics Manual (Second Edition)

Doc 9579 - Conference On Airport And Route Facility Management (Montreal, 29 October - 9 November 1991)

Doc 9587 - Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Third Edition)

Doc 9626 - Manual On The Regulation Of International Air Transport (2nd Edition) (Corrigendum Dated August 12, 2005 Incorporated)

Doc 9636 - International Signs To Provide Guidance To Persons At Airports And Marine Terminals

Doc 9644 - Report Of The World Wide Air Transport Conference On International Air Transport Regulation: Present And Future (Montreal, 23 November - 6 December 1994)

Doc 9649 - Facilitation Division - Report Of The Eleventh Session - Montreal, 18-27 April 1995 (Supplement Dated December 8, 1995 Incorporated)

Doc 9660 - Air Navigation Services Economics Panel Report On Financial And Related Organizational And Managerial Aspects Of Global Navigation Satellite System (GNSS) Provision And Operation

Doc 9703 - Statistics Division - Report Of The Ninth Session Montreal, 22-26 September 1997 (Corrigendum Dated December 15, 1997 Incorporated)

- Doc 9764 - Report of the Conference On The Economics Of Airports And Air Navigation Services, (Montreal, 19-28 June 2000) (Supplement Dated December 8, 2000 Incorporated)
- Doc 9800 - High-level, Ministerial Conference On Aviation Security
- Doc 9819 - Report Of The Worldwide Air Transport Conference - Challenges And Opportunities Of Liberalization - Montreal, 24 - 28 March 2003
- Doc 9829 - Guidance On The Balanced Approach To Aircraft Noise Management (2nd Edition)
- Doc 9838 - Facilitation Division - Report Of The Twelfth Session - Cairo, 22 March - 1 April 2004
- Doc 9885 - Guidance on the Use of Emissions Trading for Aviation (First Edition)
- Doc 9886 - Committee on Aviation Environmental Protection Seventh Meeting Montreal, 5-16 February 2007
- Doc 9908 - Report of the Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services (CEANS)
- Doc 9911 - Recommended Method for Computing Noise Contours Around Airports (First Edition)
- Doc 9915 - Asia/Pacific Area Traffic Forecasts 2008-2025
- Doc 9917 - Caribbean/South American Regional Traffic Forecasts 2007-2027 Report of the Seventh Meeting of the CAR/SAM Traffic Forecasting Group (CAR/SAM TFG) Rio de Janeiro, 3-7 November 2008
- Digest of Statistics
- Circulars

### ***Liste -J Legal (Hukuksal)***

- Doc 6685 - Rules For Registration With ICAO Of Aeronautical Agreements And Arrangements (2nd Edition)
- Doc 9765 - Legal Committee 31st Session - Montreal, 28 August - 8 September 2000 (Corrigendum dated November 16, 2000 incorporated)
- Doc 9773 - International Conference On Air Law (The Authentic Chinese Text Of The Convention On International Civil Aviation) Montreal, 28 September - 1 October 1998
- Doc 9775 - International Conference on Air Law (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) Montreal, 10 - 28 May 1999
- Doc 9783 - International Conference On Air Law (The Authentic Arabic Text Of The ICAO) Montreal, 25 - 29 September 1995
- Doc 9801 - International Conference On Air Law (Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection) Montreal, 12 February - 1 March 1991
- Doc 9813 - Aeronautical Agreements And Arrangements

- Doc 9823 - International Conference On Air Law (Protocol For The Suppression Of Unlawful Acts Of Violence At Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary To The Convention For The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Civil Aviation) Montreal, 9 - 24 February 1988
- Doc 9832 - Legal Committee 32nd Session - Montreal, 15 - 21 March 2004
- Doc 9833 - Financial Statements for the Financial Period Ending 31 December 2002 and Report of the External Auditor
- Doc 9834 - Financial Statements and Report of the External Auditor for the Financial Period Ending 31 December 2003
- Doc 9842 - Programme Budget of the Organization 2005 - 2006 - 2007 Approved by the Thirty-Fifth Session of the Assembly, Montreal, September - October 2004
- Doc 9858 - Financial Statements and Report of the External Auditor for the Financial Period Ending 31 December 2004
- Doc 9864 - Regulations and Procedures for the International Registry (Second Edition)
- Doc 9875 - Financial Statements and Report of the External Auditor for the Financial Period Ending 31 December 2005
- Doc 9890 - Financial Statements and Report of the External Auditor for the Financial Period Ending 31 December 2006
- Doc 9895 - Budget of the Organization 2008 - 2009 - 2010 Approved by the Thirty-Sixth Session of the Assembly, Montréal, September 2007
- Doc 9907 - Report of the 33rd Session of the Legal Committee. Montreal, 21 April-2 May 2008

***Liste -K Circulars***

- Circular 288 - Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly / Disruptive Passengers
- Circular 295 - Guidance on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation

***Liste -L Miscellaneous Publications (Çeşitli Yayınlar)***

- Doc 8900 - Repertory - Guide To The Convention On International Civil Aviation (2nd Edition)
- Doc 9713 - International Civil Aviation Vocabulary (3rd Edition)
- Doc 9855 - Guidelines on the Use of the Public Internet for Aeronautical Applications (1st Edition)
- Doc 9866 - Directors General of Civil Aviation Conference on a Global Strategy for Aviation Safety Report

**Liste-M Obsolete (Eskiler)**

- Doc 6920 - Manual of Aircraft Accident Investigation (4th Edition)  
(Amendment 11 Dated July 7, 1993 Incorporated)
- Doc 9051 - Airworthiness Technical Manual (2nd Edition) (Amendment 11  
Dated January 5, 1998 and Corrigenda No. 1 Dated June 1, 1987  
Incorporated)
- Doc 9060 - Manual On The ICAO Statistics Programme (4th Edition)
- Doc 9156 - Accident/Incident Reporting Manual (ADREP Manual) (2nd  
Edition)
- Doc 9180/20 - ICAO Statistical Yearbook - Civil Aviation Statistics Of The  
World 1994 (20th Edition)
- Doc 9180/21 - ICAO Statistical Yearbook - Civil Aviation Statistics Of The  
World 1995 (21st Edition) (Corrigendum Dated March 3, 1997  
Incorporated)
- Doc 9180/22 - ICAO Statistical Yearbook - Civil Aviation Statistics Of The  
World 1996 (22nd Edition)
- Doc 9180/23 - ICAO Statistical Yearbook - Civil Aviation Statistics Of The  
World 1997 (23rd Edition)
- Doc 9180/24 - ICAO Statistical Yearbook - Civil Aviation Statistics Of The  
World 1998-1999 Twenty-fourth Annual Edition
- Doc 9389 - Manual of Procedures for an Airworthiness Organization (1st  
Edition)
- Doc 9401 - Manual on Establishment and Operation of Aviation Training  
Centres (1st Edition)
- Doc 9408 - Manual on Aerial Work (1st Edition)
- Doc 9460 - Aeronautical Agreements And Arrangements (Erratum to  
Supplement 5 Dated September 4, 1998 Incorporated)
- Doc 9511 - Digest Of Bilateral Air Transport Agreements (Supplement Dated  
January 1, 1995 Incorporated)
- Doc 9536 - Review Of The General Concept Of Separation Panel Sixth Meeting  
Montreal, 28 November - 15 December 1988 - Volume I (History and  
Report)
- Doc 9536 - Review Of The General Concept Of Separation Panel Sixth Meeting  
Montreal, 28 November - 15 December 1988 - Volume II (Annexes A  
to E)
- Doc 9616 - Automatic Dependent Surveillance Panel, Second Meeting  
Montreal, 22 June - 10 July 1992 (Supplement dated December 15,  
1992 Incorporated)
- Doc 9642 - Continuing Airworthiness Manual (1st Edition) (Amendment 1  
Dated 05 November 1998 Incorporated)

- Doc 9687 - Asia/Pacific Area Traffic Forecasts 1996 - 2010
- Doc 9693 - Legal Committee 30th Session - Montreal, 28 April - 9 May 1997  
(Corrigendum Dated September 11, 1998 Incorporated) (Obsolete 2008)
- Doc 9705 - Manual of Technical Provisions for the Aeronautical Telecommunication Network (ATN) - Third Edition
- Doc 9717 - Report Of The Asia/Pacific Area Traffic Forecasting Group (APA TFG) - Seventh Meeting
- Doc 9747 - Asia/Pacific Area Traffic Forecasts 1999-2014
- Doc 9787 - Programme Budget Of The Organization 2002 - 2003 - 2004  
Approved By The Thirty-Third Session Of The Assembly, Montreal, September - October 2001 (Corrigendum dated April 2002 Incorporated)
- Doc 9797 - Assembly 33rd Session Montréal, 25 September - 5 October 2001  
Technical Commission
- Doc 9843 - Assembly 35th Session Montreal, (28 September - 8 October 2004)  
Executive Committee Report and Minutes
- Doc 9885 - Draft Guidance on the Use of Emissions Trading for Aviation  
(Provisional Edition)
- Anexo 1: Licencias Al Personal - Dècima Edición Incorpora las enmiendas 1-167
- Annexe 1: Licences du personnel - Dixième édition; Incorporates Amendments 1-167
- Circular 95 - The Continuing Airworthiness Of Aircraft In Service (6th Edition)
- Circular 120 - Methodology For The Derivation Of Separation Minima Applied To The Spacing Between Parallel Tracks In ATS Route Structures  
(Second Edition - 1976) (Obsolete effective November 2007)
- Circular 126 - Guidance Material on SST Aircraft Operations
- Circular 142 - Development Of Non-Aeronautical Revenues At Airports - 1979
- Circular 186 - Wind Shear
- Circular 217 - Human Factors Digest No. 2 Flight Crew Training: Cockpit Resource Management (CRM) and Line-oriented (LOFT)
- Circular 242 - Regional Differences In Fares, Rates And Costs For International Air Transport - 1990
- Circular 254 - Regional Differences In Fares, Rates And Costs For International Air Transport - 1992
- Circular 261 - A Planning Guide for the Evolutionary Development of the Data Interchange Portion of the Aeronautical Fixed Service
- Circular 267 - Guidelines For The Introduction And Operational Use Of The Global Navigation Satellite System (GNSS)
- Circular 270 - Outlook For Air Transport To The Year 2005
- Circular 271 - The World Of Civil Aviation 1996-1999

- Circular 273 - The World of Civil Aviation 1997-2000  
Circular 275 - The World Of Civil Aviation 1998-2001  
Circular 281 - Outlook for Air Transport to the Year 2010  
Digest 459 - Civil Aircraft On Register - 1997  
Digest 465 - Airports and Route Facilities - Financial Data and Summary Traffic Data - 1997  
Digest 466 - On-flight Origin And Destination - Year And Quarter Ending 31 March 1998  
Digest 467 - Traffic-Commercial Air Carriers - 1994-1998 (Supplement dated March 1, 2000 Incorporated)  
Digest 468 - On-flight Origin And Destination - Year and Quarter Ending 30 June 1998  
Digest 470 - Civil Aircraft on Register - 1998  
Digest 472 - Financial Data Commercial Air Carriers (Addendum 1 dated June 1, 2000 Incorporated)  
Digest 473 - Airport Traffic - 1998  
Digest 474 - Traffic by Flight Stage - 1998  
Digest 478 - Traffic Commercial Air Carriers - 1995-1999 (Supplement dated May 1, 2001 Incorporated)  
Digest 476 - Airports and Route Facilities - Financial Data and Summary Traffic Data - 1998  
Digest 483 - Financial Data Commercial Air Carriers - 1999  
Digest 485 - Traffic By Flight Stage - 1999  
Digest 491 - On-flight Origin And Destination - Year And Quarter Ending 30 September 2000  
Digest 493 - Financial Data Commercial Air Carriers - 2000  
Digest 494 - Airport Traffic - 2000  
Digest 495 - Traffic By Flight Stage - 2000  
Digest 496 - On-flight Origin And Destination Year And Quarter Ending 31 December 2000  
Digest 497 - Fleet - Personnel Commercial Air Carriers - 2000  
Digest 498 - Airports And Route Facilities - 2000  
Digest 499 - On-flight Origin And Destination Year And Quarter Ending 31 March 2001  
Digest 501 - On-flight Origin And Destination Year And Quarter Ending 30 June 2001  
Digest 503 - Civil Aircraft On Register - 2001  
Digest 504 - Fleet - Personnel Commercial Air Carriers - 2001  
Digest 505 - Financial Data Commercial Air Carriers (Addendum 1 Dated June, 2003 Incorporated)  
Digest 506 - Airport Traffic - 2001  
Digest 507 - Traffic By Flight Stage - 2001  
Digest 509 - Airports And Route Facilities - 2001  
Digest 517 - Financial Data - Commercial Air Carriers, 2002  
Digest 518 - Traffic By Flight Stage -2002



## SHGM

### *Liste -A Kanunlar*

5431	SHGM'nün Yeniden Yapılanması Hakkında Kanun	10.11.2005
3348	Ulaştırma Bakanlığı Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun	09.04.1987
2920	Türk Sivil Havacılık Kanunu	14.10.1983

### *Liste-B Yönetmelikler (Kurumsal)*

	Personel Atama ve Görevde Yükselme Yönetmeliği	29.04.2006
	Havacılık Uzman ve Yardımcıları Yönetmeliği	29.04.2006
	Teknik Denetçiler Yönetmeliği	15.04.2006
	Temsilcilikler Yönetmeliği	28.02.2006

### *Liste-C Yönetmelikler (Sektörel)*

SHY-14B	Heliport Yapım ve İşletim Yönetmeliği	23.01.2009
SHY-33B	Sivil Hava Ulaşımına Açık Havaalanlarında Yer Alan Terminaller ve Sıhhi İşyerleri İçin İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik	10.09.2008
SHY-33A	Sivil Hava Ulaşımına Açık Havaalanlarında Yer Alan Gayrisıhhi İşyerleri İçin İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik	05.04.2008
-	Zirai Mücadele Amaçlı Uçuşlarda Kullanılan Hava Araçları İçin Temin Edilmesi Gereken Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigorta Limitlerinin Yeniden Düzenlenmesini İçeren Yönt.	28.07.2007
SHY-145.01	Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği	17.07.2007
SHY-6A	Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği	01.06.2007
SHY66-01	Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği	16.05.2007
-	Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli Sertifika ve Lisans Yönetmeliği	31.01.2007
SHY-65.01	Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans ve Derecelendirme Yönetmeliği	31.01.2007
SHY-65.02	Hava Trafik Hizmetleri ile Bağlantılı Emniyet Olaylarının Rapor Edilmesi ve Değerlendirilmesine Dair Yönetmelik	30.01.2007
-	Türk ve Yabancı Sivil Havaaraçları Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği	15.11.2006
SHY-1	Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliği	06.06.2006
SHY-147	Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği	30.04.2006
SHY-13	Sivil Havaaraç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği	31.12.2005
-	3.Şahıs Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği	15.11.2005
SHY-150.11	Havayolu Kargo Acentalarının Görev Yetki ve Sorumlulukları Hakkında Özel Kurallar	19.07.2005
SHY-M	Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği.	19.08.2004
-	İlk Yardım Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik	18.03.2004
-	Gürültü Kontrol Yönetmeliği	25.06.2002
-	İlk Yardım Yönetmeliği	22.05.2002
SHY-14A	Hava Alanı Yapım, İşletim ve Sertifikalandırma Yönetmeliği	14.05.2002
SHY-25	Sivil Havacılık İstatistik Bilgiler Yönetmeliği	01.04.1999
SHY-22	Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği	28.08.1996

SHY-6C	Çok Hafif Havaaraçları Yönetmeliği	08.03.1987
SHY-6B	Genel Uçak İşletme Yönetmeliği	14.06.1984
SHD-7	Hava Nakliyatını Kolaylaştırma Komitesinin Kuruluş, Görev ve Çalışmaları Hk.	25.10.1982
-	Sivil Hava Meydanlarında ve Sınır Kapılarında Görevli Kuruluşların Teknik Nitelikteki ve İşletmecilik Bakımından Özellik Arzeden Hizmet ve Görevlerinin Belirlenmesine İlişkin Yönetmelik	10.06.1982
SHGM-T-47	Uçakla Zirai Mücadele İşletme Yönetmeliği	02.05.1979
SHD-T-44	Uçuş Harekat Uzmanı (DİSPEÇER) Lisans Yönetmeliği	12.04.1972
SHD-T-43	Uçuş Teknisyenleri Lisans ve Sertifika Talimatı	10.02.1972
SHY-6A	Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Ruhsatı Akış Diagramı	
-	İlk Yardım Yönetmeliği Ekler....Ek3...Ek4...Ek5...Ek7...Ek9...Ek10...Ek12c...Ek14a...Ek14b	

### ***Liste-D Talimatlar***

SHT-14B.01	Heliport Yapım ve İşletim Esaslarına İlişkin Talimat	24.03.2009
SHT-1B	Uçak Tip İntibak Eğitimi Organizasyonu (TRTO) Talimatı	09.03.2009
-	Sadece Simülatörle Tip İntibak Eğitimi Esasları	09.03.2009
SHT-1A-Rev1	Uçuş Eğitim Organizasyonları Kurs Açma ve Yetkilendirme Esasları Talimatı	09.03.2009
-	Uçuş ve Tip Eğitim Organizasyonları Denetim Usül ve Esasları İle Denetçi Eğitimi ve Standardizasyonu	09.03.2009
SHT-1G.Rev 2	Askeri Pilotların Lisanslandırılması Talimatı	16.01.2008
SHT-17-1	Tüm Havameydanları Giriş Kartı	11.01.2008
SHT-17-2	Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı	30.06.2009
-	Kontrol Pilotluğu (Examiner) Talimatı	01.10.2007
-	Pilot Lisanslarının Jar ve Icao Standartlarında Yeni Formata Dönüştürülmesi Talimatı	24.08.2007
SHT-1J	Planör Pilotluğu Lisanlandırma Esasları Talimatı (Ekleri)	21.05.2007
SHT-14A-02	Kontrolsüz Havaalanlarının Yapımı ve İşletiminde Uygulanacak Esas ve Usüllere İlişkin Talimat	12.04.2007
SHT-14A.01	Havaalanı Terminal İşletmeciliği Talimatı	21.11.2006
Rev 1	Slot Uygulama Prensipleri Talimatı	31.08.2006
SHT-SLOT	Slot Uygulama Prensipleri Talimatı	23.08.2005
SHT-6A-50. Rev.4	Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri İle, Uygulama Esasları Talimatı	07.06.2005
-	Hava Araçlarının Lazer Işınlarnın Zararlı Etkilerinden Korunmasına İlişkin Talimat	19.04.2005
SHT-1-F	Teorik Bilgi Sınav Talimatı	13.04.2005
SHT-1P	Polis Pilotların Lisanslandırılması Talimatı	29.03.2005
SHT-J	Hava Aracı Ağırlık ve Denge Talimatı	01.02.2005
SHT-1H	JAA Üyesi Olmayan Ülkeler Tarafından Tanzim Edilmiş Lisans ve Yetkilerin Çevrilmesi Talimatı	07.01.2004
-	Sivil Havacılıkta Kalite Yönetim Sistemi ve Standardizasyonu	30.09.2003
SHT-2	Helikopter Pilotu Lisans Talimatı	04.03.2003
-	Havacılık Sağlık Talimatı	04.03.2003

SHT-1D	Balonla Hava Taşıma İşletmeciliği Talimatı	28.02.2003
SHT-1E	Balon Pilotluğu Lisanslandırma Esasları	28.02.2003
SHT-6A-10	İnceleme Komisyonu Çalışma Esasları	24.02.2003
SHT-18	Tehlikeli Maddelerin Havayolu İle Taşınma Talimatı	17.02.2003
SHT-61.40	Kabin Personeli Eğitimi ve Standardizasyonu	23.05.2002
SHT-120.95	Havaaracı Kiralama Usul ve Esasları	12.05.2002
-	Uçuşa Elverişlilik Sertifikası verilme ve/veya Temdit Edilme Kuralları	09.01.2001
-	Uçuşa Elverişlilik Sertifikası verilme ve/veya Temdit Edilme Kuralları	Ocak 2001
-	Kuzey Atlantik Hava Sahası İçinde Asgari Seyrüsefer Sertifikasyonları Operasyon Onayına İlişkin Talimat	Nis 1999
-	Düşük Görüş Operasyon Onayına İlişkin Talimat	Nis 1999
-	Havaalanları Yer Hizmet Türleri ve Detayları	22.03.1999
SHT-13	Azaltılmış Dikey Minimumlarında Operasyon Onayına İlişkin Talimat	01.07.1997
SHT-121.500	Özel Uçuş İzni Verilmesine İlişkin Kurallar	05.09.1996
SHT-39.1	Uçuşa Elverişlilik Direktifleri Uygulamalarına İlişkin Kurallar	25.07.1996
SHT-21.2	Export Uçuşa Elverişlilik Sertifikası Düzenleme Esasları	06.07.1995
SHT-25.253	Jant-Lastik Komponentleri İle İlgili Bakım Yetkisi	01.01.1995
SHT-61-103. Rev.3	Pilotların Kaptan Olarak Atanması ve Kaptan Eğitimine İlişkin Esaslar	
SHT-120-17	Havaaracı Bakımı Güvenilirlik Programları	
SHT-0014	Saha Seyrüseferi Operasyon Onayına İlişkin Talimat(RNAV)	
SHT-121.300	Minimum Teçhizat Listesi(MEL) Oluşturulması ve Onaylanması İle İlgili Yöntemleri Belirleyen Kurallar	
SHT-129.4	Havaaracı Bakım Programı Periyotları ve Kısa Süreli Uzatılması Usul ve Esasları	

### ***Liste-E Genelgeler***

406 Mhz.Elt Cihazı Modifikasyonu İçin Genelge	27.04.2009
Yabancı Uyruklu Pilot Eğitimi	14.04.2009
Hat Eğitim ve Kontrollerine Yönelik Uygun Nitelikli Kpt.Pilot Atamaları Hk.	04.02.2009
Ön Mali Kontrol İşlemleri Yönergesi	2009
Sıvı Kısıtlamalarına Yönelik Uygulama Hakkında Genelge	31.12.2008
Bakım Yetki Standardı Genelgesi	19.11.2008
Kısa Süreli Kiralamalar	24.09.2008
Shy66-01 Uygulamaları İle İlgili Genelge	08.09.2008
Bakım Süreleri Genelgesi	09.04.2008
SHY/Jar145 Onaylı Bakım Kuruluşu Kurma Usul ve Esasları	21.02.2008
Sağlık Sertifika Geçerlilik Süreleri ve Sağlık Sertifika İşlemleri İle İlgili Genelge	24.01.2008
SHDT-35 Lisans İşlemlerinin Yapılması İçin Genelge	03.12.2007
Ülkemizde Faaliyet Gösteren Finansal Kiralama İşletmeleri Aracılığı İle Temin Edilecek Kati İthal Gerçekleştirilen Hava Araçlarının Tescilinde ve Kullanımında (İşletilmesi) Uygulanacak Esaslara İlişkin Genelge	23.11.2007
Tamir ve Modifikasyon Onayları	13.11.2007

SHGM'ye Gönderilen Bazı Raporlara İlişkin Genelge	26.10.2007
Bakım Destek Anlaşmaları	03.10.2007
Yabancı Uyruklu Kaptan Atama Esasları	20.09.2007
Havaalanları Çevresindeki Yapılaşma Kriterleri	26.06.2007
KUGM-2007/21 Genelge	29.12.2006
Slot Uygulamaları Hakkında Genelge	13.03.2006
Silah Sistem ve Seyrüsefer Subaylarının Uçuş ve Teorik Bilgi Eğitimlerinin Kredilendirilmesi.	25.01.2006
Yabancı Kabin Memuru Çalıştırılmasına İlişkin Hususlar	13.10.2005
Filoya Havaracı İlave Etme Usul ve Esasları	07.07.2005

### ***Liste-F Taslaklar***

- İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelik Taslağı...
- Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği SHY-22 Taslağı...
- Havacılık İşletmeleri Denetimlerine İlişkin Uygulama Esasları Talimatı (SHT RAPOR) Taslağı...
- Gerekli Seyrüsefer Performansı Yaklaşımları Operasyonlarına İlişkin Talimat (SHT OPS RNP – BARO VNAV) Taslağı ...
- Sivil Havacılık İşletmeleri Yetkili Denetim Kuruluşları Yönetmeliği (SHY DENETİM)(Taslak)...
- Havaalanlarında Emniyet Yönetim Sisteminin Uygulanmasına İlişkin Taslak Talimat(SHT-SMS/AD)
- Helikopterle Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı Taslağı...(SHT OPS 3)...
- Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatı (SHT 6A-50 Rev.05) taslağı...
- Hava Aracı Yol Boyu Denetlemelerine İlişkin Kurallar Talimatı
- Uçuş Harekât Uzmanı (Uçuş Dispeçeri) Lisans Yönetmeliği (SHY-1.45)

### ***Liste-G Hizmet Standartları***

- Uçuş Standartları Dairesi
- Hava Ulaşım Dairesi
- Havacılık Güvenliği Dairesi

### ***Liste-H Komiteler***

- HANKOK - Hava Nakliyatını Kolaylaştırma Komitesi ve Kararları

### ***Liste-I Eğitici Faaliyetler***

- Havacılık Güvenliği Web Sitesi ve Güvenlik Eğitimleri.

### ***Liste-J İlgili Türkiye Cumhuriyeti Yasaları***

- 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
- 5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun
- 5188 Sayılı Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliklerinin Sağlanması Hakkında Kanun
- 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu ve bu kanunda değişiklik yapan 4178 Sayılı Kanun
- 2559 Sayılı Polis Vazife ve Selahiyet Kanunu
- 2803 Sayılı Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Kanunu

4749 Sayılı Kanun (Şikago' da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ve Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Eklerinin Onanması)  
4926 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu  
4458 sayılı Gümrük Kanunu  
Sivil Havameydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik, (97/9707)  
Adli ve Önleme Aramaları Yönetmeliği  
Özel Güvenlik Teşkilatı Havameydanı Koruma Hizmetleri Yönergesi

## **DHMI**

### ***Liste-A Havaalanı Standartları ve Sertifikasyon Müdürlüğü İş Akışları***

Havaalanları Yapım Talebi  
Havaalanı İşletme Ruhsatı Talebi  
Hava Alanı Sertifikası  
Yapılaşma Kriterleri İçin Görüş Belirtme  
Heliport Yapım Başvurusu Prosedürü  
Heliport İşletim Başvurusu Prosedürü  
Kontrolsüz Havaalanı Yapım Ve İşletim İzni Prosedürü

### ***Liste-B Yer Hizmetleri Müdürlüğü İş Akışları***

A Grubu Ramp Hizmeti Çalışma Ruhsatı Ön İzni  
A Grubu Ramp Hizmeti Hariç Çalışma Ruhsatı Ön İzni  
Dhmi Çalışma Ruhsatı  
Ücret Muafiyeti Onayı  
Hisse Devri Ve Arttırılması Onayı  
Özel Havaalanı Çalışma Ruhsatı  
Eğitim Dokümanlarının Onaylanması

### ***Liste-C İşyerleri ve Kolaylıkları Müdürlüğü İş Akışları***

Terminal İşletme  
Gayrisihhi Ruhsatı  
Sihhi Ruhsatı  
Yönetici Onay

### ***Liste-D Hizmet Standartları***

Havaalanları Dairesi Standartları  
Hava Seyrüsefer Dairesi Standartları

### ***Liste-E Havacılık Enformasyon Yayını***

(AIP) Aeronautical Informations Publication

### ***Liste-F İlgili Türkiye Cumhuriyeti Yasaları***

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) Ana Statüsü

### ***Liste-G Kanunlar***

657 Sayılı Devlet Memurları Kanunu,  
4046 Sayılı Özelleştirme Kanunu,  
3996 Sayılı Yap-İşlet-Devret Kanunu,  
4734 Sayılı Kamu İhale Kanunu,

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu,  
5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun,  
3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun,  
5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun,  
5335 Sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun,  
5793 Sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun,  
5176 Sayılı Kamu Görevlileri Etik Kurulu Kurulması Ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun.

### ***Liste-H Kararname ve Yönetmelikler***

2008 Yılı Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Bakanlar Kurulu Kararı  
2008 Yılı Genel Yatırım ve Finansman Programına ait 15.10.2007 Tarihli ve 2007/12702 Sayılı Kararnamenin Eki  
Genel Yatırım ve Finans Programına ait Kamu Teşebbüslerinin 2008 Yılı Mali Hedefleri Tablosu  
233 Sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname,  
399 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname,  
97/9707 Sayılı "Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik",  
Havaalanı Yapım, İşletim ve Sertifikalandırma Yönetmeliği,  
DHMİ Genel Müdürlüğünce Çıkarılan İhale Yönetmeliği,  
DHMİ Genel Müdürlüğünce Çıkarılan Mal ve Hizmet Alımları Muayene ve Kabul İşlemleri Yönetmeliği,  
DHMİ Personel Yönetmeliği,  
DHMİ Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği,  
Kadrolu Personel Sicil Amirliği Yönetmeliği,  
Sözleşmeli Personel Sicil Amir Yönetmeliği,  
Kadrolu ve Sözleşmeli Personel Disiplin Amirleri Yönetmeliği,  
DHMİ Teftiş Kurulu Yönetmeliği,  
DHMİ Sigorta Yönetmeliği,  
DHMİ Muhasebe İşlemleri Uygulama Yönetmeliği,  
DHMİ Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli Sertifika Ve Lisans Yönetmeliği,  
DHMİ Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans Ve Derecelendirme Yönetmeliği,  
Resmi Yazışmalarda Uygulanacak Esas Ve Usuller Hakkında Yönetmelik,  
Kamu Görevlileri Etik Davranış İlkeleri İle Başvuru Usul Ve Esasları Hakkında Yönetmelik,  
DHMİ Tahsilat Yönetmeliği,

### ***Liste-I Yönerge ve Talimatlar***

DHMİ Hava Alanları Yönetim ve İşletme Yönergesi,  
DHMİ Hava Alanı Hizmetleri Emniyet Yönetim Sistemi Yönergesi,  
DHMİ Hava Alanları Terminal Hizmetleri Yönergesi,  
DHMİ Hava Alanları Pist, Apron ve Taksiyolu (Pat) Sahaları Hizmetleri Yönergesi,  
DHMİ Elektronik Sistemler Kontrol, Bakım Ve Onarım Yönergesi, Ekleri  
DHMİ Elektrik Sistemler Kontrol, Bakım Ve Onarım Yönergesi,

DHMİ Mekanik Sistemler Kontrol, Bakım Ve Onarım Yönergesi,  
DHMİ Hava Alanları Follow-Me ve Marshalling Hizmetleri Yönergesi,  
DHMİ Hava Alanı Altyapı Kontrol, Bakım ve Onarım Yönergesi,  
DHMİ Hava Alanları Kar Mücadele Yönergesi,  
DHMİ Hava Alanları Vahşi Hayat ve Kuş'la Mücadele Yönergesi,  
DHMİ Hava Alanları Pat Sahalarının Temizliği ve Otların Mücadele Yönergesi,  
DHMİ Hava Alanları Pat Sahalarında Araç Kullanma Yönergesi,  
DHMİ Hava Alanları Pist Yüzey Şartları Yönergesi,  
DHMİ Hava Alanları Yolcu Köprüleri İşletme Yönergesi,  
DHMİ Yer Hizmetleri Kuruluşlarının Bulundurulması Gerekli En Az Personel ve Teçhizat Listesi ile Uygulama Esasları Talimatı,  
DHMİ İkram Üretim ve Servis Hizmetlerinin Yürütülmesi ve Denetim İşlemleri Yönergesi,  
DHMİ Havaalanları Mania Kontrol Yönergesi,  
DHMİ Ambulans Kullanma Yönergesi,  
Tüm Hava Meydanları Giriş Kartı Bilgileri,  
DHMİ Uçak Kaza Kırım Kurtarma ve Yangınla Mücadele Yönergesi,  
DHMİ İhtiyaç Fazlası veya Kullanım Dışı Varlıkların Satış Yönergesi,  
Standart Yer Hizmetlerinin Anlaşmalarını Gösterir Liste,  
DHMİ Kurslar ve Seminerler Yönergesi,  
DHMİ Kriz Merkezi Talimatı,  
DHMİ Nöbetçi Memurluğu Özel Talimatı,  
DHMİ Misafirhane Yönergesi.  
DHMİ Yangın Yönergesi.

### ***Liste-J Hava Trafik Müdürlüğü Dokümanları***

AIT Kullanım Klavuzu

ACAS

1.Acas Eğitim Dokümanı

2.Acas Bülteni 1

3.Acas Bülteni 2

4.Acas Bülteni 3

5.Acas Bülteni 4

6.Acas Bülteni 5

7.Acas Bülteni 6

8.Acas Bülteni 7

9.Acas Bülteni 8

10.Acas Bülteni 9

11.Acas Bülteni 10

Airbus A-380 uçaklarına Uygulanacak Ayırma Değerleri

Eurocontrol Teşkilatına İletilecek Uçuş Bilgilerine İlişkin Yönerge

FDPS Kullanıcı El Kitabı (Flight data Processing System)

DHMİY 32-3 - Havacılık Bilgi Yönetimi (AIM) Hizmetleri Yönergesi

Hava Seyrüseferi

Hava / Yer Muhaberesinde Kanal Değişikliği

ICAO Dokümanlarına Getirilen Değişiklikler

PANS-ATM Doc 4444-24 Kasım 2005

ILS Etüd Sunumu (Aralık 2007)

Meteoroloji

Olağanüstü Durumlar

PANS-OPS

Paralel veya Yakın Paralel Aletli Pistler Üzerindeki Eşzamanlı Operasyonlar

Polis Helikopterlerinin Gece VFR Uçuşlarına Dair Protokol

ATS Gözetim Sistemleri ve Hizmetleri

SHY 65-01 Hava Trafik Kontrolörü Lisans Yönetmeliği

SHY 65-02 Uçuş güvenliğini Etkileyen Olayların Bildirilmesi ve Değerlendirilmesine Dair Yönetmelik

Seviye Taşması (Level Bust)

Seyrüsefer Yardımcıları

Sözlük

Tek Avrupa Seması (SES) Taslak Zorunlulukları

Tek Avrupa Seması (SES) Durum Raporu

Temel Hava Trafik Kontrol Eğitim Müfredatı Manueli

Tüm Meydanlar IAC, SID ve STAR'larda Son Durum

Ankara TMA Kitabı

Derecelendirme Gereklilikleri

Unite Eğitim Planları

### ***Liste-K Havacılık Bilgi Yönetimi Müdürlüğü (AIM)***

AIM Eğitim Rehberi

AIT Kullanım Klavuzu

Annex 15 (Türkçe) Havacılık Enformasyon Hizmetleri

Doc 4444 (Türkçe) Hava Trafik Kuralları

Doc 716028 Gönderme İşleminin Uygulama El Kitabı

Ead For Data User

Ead İçin Temel Uygulamalar

Eurocontrol Teşkilatına İletilecek Uçuş Bilgilerine İlişkin Yönerge

Havacılık Bilgi Yönetimi (AIM) Hizmetleri Yönergesi - DHMIY 32-3

IFPS Users Manual

OPADD Ed.2.0 Released (Yenilik ve Değişiklikler için bkz. OPADD 3.0 DRAFT 0.82)

OPADD (Türkçe) Dinamik AIS Verileri Çalışma Usülleri

OPADD 3.0\_Draft 0.82

Ortak AIS Personeli Profillendirmesi (CASP Doc)

Uyduya Dayalı Arama Ve Kurtarma, COSPAS-SARSAT Sistemi

### ***Liste-L Hava Muhabere Müdürlüğü***

Annex 10-Volume I-II-III :

Doküman 4444

Doküman 8400

Doküman 8585

Doküman 7910

### ***Liste-M Uçuş Kontrol Şube Müdürlüğü***

Doc 8071

Hava Trafik-Uçuş Kontrol Koordinasyonu



FAA Order 8200-1c

**Liste-N Eurocontrol Şube Müdürlüğü**

Doc 716028 Gönderme İşleminin Uygulama El Kitabı  
Eurocontrol Teşkilatına İletilecek Uçuş Bilgilerine İlişkin Yönerge  
Yol Ücretleri Sistemi Uygulama Şartları ve Ödeme Şartları  
Eurocontrol Teşkilatına Bildirim Sorumluluğu Ülkemize Ait Uçuşların Bölgeleri/FIR'ları  
Eurocontrol Trafik Bildirim Sorumluluğuna Haiz Ülkeler

**ECAC**

**Liste -A ACC Archives**

(Password required-Üyelere özgü arşiv)

**Liste -B ECAC Docs**

ECAC SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) Programme  
Facilitation and Security, ECAC Doc No. 30, Part I & Part II  
ECAC.CEAC Doc No. 29, 3rd Edition, Prevention of the Spread of Communicable  
Diseases by means of Air Travel.  
ECAC.CEAC Doc No. 20, Constitution and Rules of Procedure 5th Ed  
ECAC Code of Conduct (ACC)

**Liste -C Resolutions And Recommendations**

Recommendation ECAC/29-2 .....	27.07.2006
Prevention of the Spread of Communicable Diseases by means of Air Travel	
Recommendation ECAC/29-1 .....	27.07.2006
ECAC-wide Application of the Community List of Carriers subject to an Operating Ban	
Recommendation ECAC/28-1 .....	15.04.2005
Air Passenger Health Issues	
Recommendation ECAC/27-1 .....	08.07.2003
Inclusion of environmental aspects in air services agreements	
Recommendation ECAC/27-2 .....	08.07.2003
Recertification to Chapter 3 and treatment of aircraft with existing Chapter 3 certification	
Recommendation ECAC/27-3 .....	08.07.2003
Methodology for emissions calculations	
Recommendation ECAC/27-4 .....	08.07.2003
NOx Emission Classification Scheme	
Resolution ECAC/25-1 .....	2002
Minimum level of insurance cover for passenger and third-party liability (As modified by DGCA/117 on 27 November 2002)	
Resolution ECAC/24-1 .....	29.06.2000
ECAC Code of Conduct for Computer Reservation Systems	
Recommendation ECAC/24-1 .....	29.06.2000
Noise Charges and Rebates	
Recommendation ECAC/22-1 .....	01.07.1998
ECAC Recommendation on the Safety of Foreign Aircraft (superseding Recommendation ECAC/21-2)	
Recommendation ECAC/21-2 .....	02.07.1997
ECAC Recommendation on Safety of Foreign Aircraft	

Recommendation ECAC/21-1.....	02.07.1997
ECAC Recommendation on Leasing of Aircraft	
Recommendation ECAC/19-1.....	26.06.1996
ECAC Recommendation on Consumer Information/Protection Needs in connection with Code-Shared Air Services	
Recommendation ECAC/16-1.....	24.06.1994
Air Carriers' Liability with respect to Passengers	
Resolution ECAC/16-1.....	24/07/1994
Revised ECAC Code of Conduct for Computerized Reservation Systems	
Recommendation ECAC/15-4.....	01.07.1993
Participation in Aviation Accident and Serious Incident Investigations	
Recommendation ECAC/15-3.....	01.07.1993
Procedures for Obtaining Readout of Flight Recorders when Conducting Aviation Accident and Serious Incident Investigations	
Recommendation ECAC/15-2.....	01.07.1993
Notification of Aviation Accidents and Serious Incidents	
Recommendation ECAC/15-1.....	01.07.1993
Objective of Aviation Accident and Incident Investigations	

#### ***Liste-D Reports Of Plenary Sessions***

ECAC/29-Report Strasbourg, 21-22 June 2006 .....	17/07/2006
ECAC/27-Report.....	2003
ECAC/26 (SP)-Report.....	2002
ECAC/25 (SP)-Report.....	2000
ECAC/24-Report.....	2000
ECAC/23 (SP)-Report.....	1999
ECAC/22 (SP)-Report.....	1998

#### ***Liste-E Proceedings***

ECAC/EU Dialogue with the European air transport industry Airport Capacity - Facing the Crunch in Europe Edinburgh, .....	28-29 Apr 2005
ECAC/EU Dialogue with the European air transport industry WHAT FUTURE FOR THE EUROPEAN AIR TRANSPORT INDUSTRY? Budapest, .....	16-17 Oct 2003
ECAC/EU Dialogue with the European air transport industry on Air Passenger Rights 3) Airport Commitment, Lisbon .....	10 May 2001
ECAC/EU Dialogue with the European air transport industry on Air Passenger Rights 2) Airline Commitment	
ECAC/EU Dialogue with the European air transport industry on Air Passenger Rights Lisbon, 10 May 2001 1) Proceedings	
ECAC/EU Dialogue with the European air transport industry Airport Capacity - Challenges For The Future, Salzburg,.....	15-16 Apr 1999
ECAC Symposium on Selected Aspects of Passenger Health in Air Travel, Dubrovnik, .....	23-24 Oct 2002
ECAC Symposium on Assistance to Victims of Aviation Accidents and their Families, Tallinn, 17-18 Oct 2000	
ECAC Passenger Commitments Ceremony, Strasbourg,.....	14 Feb 2002

### ***Liste-F ECAC Codes Of Conduct***

- 1 Code of Conduct on co-operation in the field of civil aviation accident/incident investigation
- 2 ECAC Code of Conduct — Ground Handling for PRMs
- 3 ECAC Code of Conduct for Computer Reservation Systems (CRS)

### ***Liste-G Aviation Security Handbook***

Civil Aviation Security Handbook (Contents)

Principles and Requirements for Assessing X-ray Image Interpretation

Competency of Aviation Security Screeners 10.05.2006

The Application of Risk Management to Aviation Security 10.05.2006

The Application of the Risk Management Approach to Aircraft Security and to Small Operations

Guidance Material on the Need for Hold Baggage Reconciliation 06.12.2006

Guidance Material to Improve the Efficiency of Passenger and Cabin Baggage Screening (PCBS) 30.05.2007

Guidance Material on Passenger Behavioural Analysis 30.05.2007

Guidance Material on Change Management 30.05.2007

Possible Derogations from Baseline Measures for Small Airports and Small Aircraft Operations 30.05.2002

### ***Liste-H Auditors - Handbook***

(Password required-Üyelere özgü arşiv)

### ***Liste-I Auditors - Meetings***

(Password required-Üyelere özgü arşiv)

### ***Liste-J Auditors - Newsletter***

(Password required-Üyelere özgü arşiv)

### ***Liste-K Multilateral Workshop on Air Travel for Passengers with Reduced Mobility, Hamburg 11-12 Dec. 2008***

Multilateral Workshop on Air Travel for Passengers with Reduced Mobility:

Laws and Best Practice - INFRA 30114

11 and 12 December 2008

### ***Liste-L ECAC EU Conference, Geneva, 28/29 October 2008: Meeting the Environmental Challenge***

Session 4C: Technology, research and development

Session 4C: ATM infrastructure modernisation

Session 4C: ATM infrastructure modernisation

Session 4D: Operational improvements

Session 4D: Greening airports

Session 5: Feedback from Sessions 3 and 4

Session 5: The ICAO position

Session 5: Perspectives from other regions

Session 4C: Technology research and development

Session 3B: Operating in the carbon markets

Session 2: Review of the European common approach

Session 2: The industry perspective and initiatives

Session 2: Overview of the significance of climate change and the importance of controlling emissions from all sectors including aviation

Session 3A: Monitoring , verification and reporting

Session 3A: Equivalence for non-EU States

Session 3A: Equivalence for non-EU States

Session 3B: Allocations, auctioning and scope for passing on opportunity costs

Session 5: European political and public opinion

***Liste-M Event: Transatlantic Aviation Issues Conference (Brussels 07/2008)***

Topics includes the growth of general aviation, approaches to air traffic management and control, safety, air services liberalization and environmental issues.

Air Traffic

Airport Capacity

Environment

EU-U.S. Open Skies Agreement And Industry Consolidation

Aviation Safety

General And Business Aviation

***Liste-N Event: Multilateral Workshop on Aviation Emissions (Brussels, 26-27 March 2008)***

Multilateral Workshop on Aviation Emissions - INFRA 26214  
Organised in cooperation with European Civil Aviation Conference  
European Aviation Security Training Institute (EASTI)

***Liste-O Event: ECAC/EU Dialogue (Lisbon, 20-21 November 2007)***

PANEL DISCUSSION

Europe will face a growing gap between capacity and demand  
- the so-called capacity crunch. Is it accepted that this is inevitable?  
If so, can the scale of the problem be reduced, and by what means?

***Liste-P Event: Multilateral Workshop On Environmental Issues (Budapest, 17-18 October 2006)***

Session 1: Meeting Air And Ground Infrastructure Needs

Session 2: Challenges For Regulators

Session 3: The View From The Conference On Air Transport Developments In The Region Over The Next 10 Years.

***Liste-Q Event: ECAC/EU Dialogue (Edinburgh, 28-29 April 2005)***

First

Session:

Provision Of Airport Capacity — Are Industry And Governments Doing Enough?

Second

Session:

Securing Future Capacity, Airport Expansion And Environmental Issues

Third

Session:

Economic Challenges: Issues Such As Role Of Airports, The Role Of Airlines (Including No-Frills Carriers), Infrastructure Costs And Availability Of Public Financing, The Regulatory Framework Designed To Best Enhance Competition

***Liste-R Event: South-East European Regional Ministerial Conf. (Zagreb, 1-3 June 04)***

Session 1: Meeting Air And Ground Infrastructure Needs

Session 2: Challenges For Regulators

Session 3: The View From The Conference On Air Transport Developments In The Region Over The Next 10 Years

### **Liste-S SAFA Reports**

ECAC/JAA Programme for Safety Assessment of Foreign Aircraft – SAFA Report 2006, 2005, 2004, 2003, 2002, 2001, 2000, 1999.

### **Liste-T Other Publications**

ECAC News Point No. 5 ECAC Monthly News .....	29/05/2009
ECAC Monthly News .....	30/04/2009
Number 3 - March 2009 ECAC News Point .....	31/03/2009
Number 2 — February 2009.....	02/03/2009
Number 1 — January 2009 ECAC Monthly News .....	02/02/2009

## **EUROCONTROL**

### **Liste-A EATM Common Library**

#### **Liste -A.1 Strategic Documentation**

EUROCONTROL ATM Strategy for the Years 2000+ Executive Summary	
EUROCONTROL ATM Strategy for the Years 2000+ Volume 1	
EUROCONTROL ATM Strategy for the Years 2000+ Volume 2	
European Convergence and Implementation Plan (ECIP) – Executive Summary 2008-2012	
European Convergence and Implementation Plan (ECIP) – ATM Implementation Perspective 2008-2012	
European Convergence and Implementation Plan (ECIP) – Detailed Objective Descriptions 2008-2012	
ECIP Status Report for 2006	
Strategic Safety Action Plan for Enhanced ATM Safety (SSAP)	
Challenges to Growth 2004 Report	
Air Traffic Flow and Capacity Management Strategy (ATFCM)	
ATFCM Evolution Plan for the ECAC States	
Airport Operations - Volume 2	
Surveillance	
Communication Strategy - Management Overview	
Communication Strategy - Technical Description	
The 2015 Airspace Concept & Strategy for the ECAC Area & Key Enablers	
ATC and Data Processing Strategy - Volume 1 - Objectives and Implementation Principles	
ATC and Data Processing Strategy - Volume 2 - Concepts Elements	
Cost Benefit Analysis	

#### **Liste-A.2 General EATM Documentation**

Flight Efficiency Plan: Fuel and emissions savings	
EATM Performance Enhancement Activities document	
Standard Inputs for EUROCONTROL Cost Benefit Analyses	
EATM glossary of acronyms and abbreviations	
EATM glossary of terms	

## EATM Catalogue of Publications

Aeronautical Information Management Strategy: volume 1.....	25-03-1999
Analyse Options For Initial A/G Data Networks Phase 1 Report: Inventory 15-07-1998	
Analyse Options For Initial Air/Ground Data Networks - Phase 2 Report-Criteria . 15- 07-1998	
Analyse Options for Initial Air/Ground Data Networks - Phase 3 Report : Part 2 – Tentative 15-08-1998	
Analyse Options For Initial Air/Ground Data Networks - Phase 3 Report: Part I 15-07-1998	
Analyse Options For Initial Air/Ground Data Networks Executive Summary 15-10-1998	
Analyse Options For Initial Air/Ground Data Networks Phase 3 Report: Part I 15-07-1998	
Application Requirements For Data Communications Services .....	01-12-1995
ATN Education Packages .....	01-01-1997
Authoritative Representative Body (Arb) Prioritisation Procedures 01-02-1997	
EATCHIp Safety Policy: Implementation Guidance Material .....	15-07-1997
ESI Network Adapter Clarification Paper .....	30-10-1997
Eurocontrol Agency - Atm R&D - In Support Of Eatchip - 1998-2002 10-10-1997	
Eurocontrol Airspace Strategy For The Ecac States - One Sky, One Day 01-10-2002	
Eurocontrol Revised Convention .....	01-09-1997
European Air Traffic Management Programme: Description of Activities 01-05-2002	
European database of major airports in the ECAC states - 1997 annual report 01-01-1998	
Final Report - Supplier Relations & Policy .....	25-03-1998
Generic Converter User Manual.....	19-12-2001
Guidelines for the Implementation of the Automatic ATS Voice Comm. Network .. 12- 01-1996	
Guidelines for the Use of Military Surveillance Facilities .....	01-11-1997
Homologation Operationnelle Par Les Etats .....	01-01-2000
Operating Procedures for AIS Dynamic Data.....	01-12-1997
Operational Requirements for a Traffic Load Monitor .....	15-06-1997
Operational Requirements for Flight Data Processing and Distribution Core Functions .....	01-12-1998
Overall CNS/ATM Architecture for EATCHIP - Architecture Country Inventory Report 04-07-1997	
Overall CNS/ATM Architecture for EATCHIP - Volume 1.....	18-08-1997
Overall CNS/ATM Architecture for EATCHIP - Volume 2 - Annex A: Functional Block Description.....	18-08-1997
PD/2 Final Report.....	01-02-1998
PD/3 - NATS - PD/1 + Trial Report .....	01-04-1997
PD/3 AHMI Design Document - CDU & Navigation Display for use with EFMS Phase II 01-04-1998	

PD/3 Airborne Evaluation Pilot Briefing Guide.....	01-09-1998
PD/3 Internal Report - (Internal PHARE distribution only) - PD/2 + Trial Report 01-05-1998	
PD/3 IOCP Programme - En-route Multi Sector Planning Procedures .....	01-08-1997
PD/3 IOCP Programme Human Centred Approach - Experiment Report..	30-10-1997
PD/3 Measurement & Analysis Specification.....	01-02-1998
PETAL Lite - An Operational Description for Maastricht UAC Controllers 21-07-1998	
Pilot Enterprise Description - Enterprise Modelling Handbook .....	18-03-1996
Pilot Enterprise Description - Final Report.....	18-03-1996
Simulator for Multi-Radar Analysis For Realistic Traffic (SMART) - User/Es Manual (Volume I).....	01-03-2002
Software Requirements Document - Chaining Integrity Displays .....	02-07-2002
Software Requirements Document – IOSS .....	09-07-2002
Software Requirements Document - Plot Detection Analysis .....	02-07-2002
Software Requirements Document - Pr / Miss Allocator.....	02-07-2002
Software Requirements Document – Rasta .....	15-06-2001
Software Requirements Document Generic Display And Data Handling...	13-09-2002
Software Requirements Document Inventory Displays.....	15-06-2001
Specification For The Automatic Assignment Of Ssr Codes.....	09-09-1996
Specimen Aeronautical Information Circular (Aic) (Specimen).....	04-09-2002
State Operational Approval .....	01-01-2000
Strategic Performance Framework (Spf) .....	09-05-2000
Study Of Spurious Emission Measurement Techniques On Nats Atc Radars 01-02-2000	
Study On The Options Of Time Synchronisation In The Vdl Mode 4 Datalink System 19-12-2001	
Surveillance Analysis Support System For Atc Centre Sass - Centre User Manual 08-11-2002	
Transition Guidelines For Initial Air/Ground Data Communications Service 15-10-1996	
Update Of Wake Vortex Decay And Motion Predictions And Their Implications For Cruise Configuration .....	01-08-2001
8.33 User Guide - Horizontal Expansion .....	21-01-2002
Plan For The 8.33 Khz Channel Spacing Implementation In Europe .....	02-12-1996
Safety Plan For The Implementation Of 8.33khz Channel Spacing.....	30-04-2002
Safety Policy 8.33khz Horizontal Expansion Programme.....	13-12-2001

## **ACAS**

Acas II Operations In The European Rvsm Environment. ....	03-08-2001
Acas II Operations In The European Rvsm Environment: Acas Training For Operations In The Rvsm Environment, Both From A Pilot And A Controller Perspective. ....	03-08-2001
Acas Programme - Iapa Project Phase I Report - Implications On Acas Performances Due To Asas Implementation.....	01-11-2003
Acas Programme Emotion 7, Final Report: European Maintenance Of Tcas II, Version 7.0 .....	01-01-2003

Acas Programme, Acas Safety Study: Safety Benefit Of Acas II Phase 1 & Phase 2 In The In The New European Airspace Environment. ....	01-05-2002
Acas Programme: Acasa Project - Final Report Summary .....	01-03-2002
Acas Programme: Acasa Project - Work Package 1: Final Report On Studies On The Safety Of. Acas II In Europe. ....	01-03-2002
Acas Programme: Acasa Project - Work Package 3: Final Report On Acas/Rvsm Interaction.....	01-09-2000
Acas Programme: Acasa Project - Work Package 4: Final Report On Potential Benefits Of Extension Of Altitude Reporting Requirements. ....	01-03-2002
Acas Programme: Acasa Project - Work Package 5: Executive Summary – Electromagnetic Compatibility.....	01-03-2002
ACAS Programme: ACASA Project - Work Package 6: Final Report on ACAS Training Materials .....	01-03-2002
ACAS Programme: ACASA Project - Work Package 7: Final Report on Mode S Monitoring of ACAS. ....	01-03-2002
ACAS Programme: ACASA Project - Work Package 8: Final Report on Acceptability and Efficiency .....	01-03-2002
Quiz on the ACAS II operations in the European RVSM environment - ACAS training for operators.....	03-08-2001

## **AGAS**

AGAS - One Safe Sky for Europe .....	01-04-2003
European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions. ....	2002

## **Airports**

Airport CDM Applications Guide.....	01-03-2004
Airport Operations strategy - Volume 1 & 2.....	31-07-2000
Airside Capacity Enhancement Implementation Manual .....	01-01-2004
Airside Capacity Enhancement Implementation Manual .....	14-10-2003
APR Airport Operations Programme .....	01-01-2004
Enhancing Airside Capacity - The Complete Guide .....	15-09-2003
Measurement of Pilot Reaction Times and Runway Occupancy Times - The Complete Guide.....	14-10-2003
AIXM Primer	
AIXM-XML Primer .....	01-10-2002

## **ARTAS**

ARTAS - ATM Surveillance Tracker and Server .....	01-09-2001
Documentation Set – ARTAS.....	01-09-2002
Operational Concept Description For Artas 2 .....	01-04-1999

## **Asterix**

Eurocontrol standard document for Radar Data Exchange, Part 1: All Purpose Structured .....	01-11-1997
Eurocontrol standard document for Radar Data Exchange, Part 2a. Transmission of Monoradar Target .....	01-11-1997
Eurocontrol standard document for Radar Data Exchange, Part 3. Transmission of Monoradar Target .....	01-11-1997
Radar Data Exchange Part 2a Transmission of Monoradar DataTarget Reports	01-08-2002



Surveillance Data Exchange - Part 1 - All Purpose Structured Eurocontrol Surveillance Information Exchange .....	01-02-2002
Surveillance Data Exchange - Part 13 - Transmission of TIS-B Management Messages (Part 13) .....	01-09-2001
Surveillance Data Exchange - Part 2b - Transmission of Monoradar Service Messages .....	01-11-2000
Surveillance Data Exchange Part 12 : Category 021- Transmission of ADS-B Messages .....	01-01-2002
Surveillance Data Exchange Part 16: Category 23 - CNS/ATM Ground Station_Services .....	01-12-2002
Surveillance Data Exchange Part 4 - Transmission of Monoradar Target Reports 01-11-2000	
Surveillance Data Exchange Part 7 - Transmission of Monosensor Surface Movement .....	01-12-2001
Surveillance Data Exchange Part 8 - Transmission of SMGCS Data .....	01-02-2001
Surveillance Data Exchange Part 9 : Category 062 - Transmission of System Track D .....	01-08-2002

### ***ATC***

ATC Data Processing - Strategy Document - Volume 2 .....	16-08-2001
Contrôle de la Circulation Aérienne (ATC) .....	01-01-2000
European ATC Capacity Report for Summer 2002 .....	01-01-2003
Operational Requirements for EATCHIP Phase III ATC Sup. Functions ...	31-01-1997
Air Traffic Management Strategy for the Years 2000+: Volume 1 .....	01-12-2002
Air Traffic Management Strategy for the Years 2000+: Volume 2 .....	01-12-2002

### ***Brochure***

8.33 VEX No. 2 .....	01-01-2004
ACE 01-01-2003	
APR Overall Brochure .....	01-01-2003
A-SMGCS 01-01-2003	
CAMACA 01-01-2003	
European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions .....	01-01-2003
PIATA 01-01-2003	
P-RNAV 01-01-2004	
P-RNAV Guidance Manual .....	01-01-2003
P-RNAV InfoPack .....	01-01-2003

### ***CAMACA***

The Tool for Strategic Airside Capacity Planning CAMACA .....	01-01-2004
---	------------

### ***CBA***

ADS - High Level Cost Benefit Analysis Framework - ADS Stage 0 .....	02-12-1999
ATC Radar Tracker and Server (ARTAS) CBA .....	14-08-1998
Cost-Benefit Analysis of Free Route Airspace .....	14-02-2002
Cost-Benefit Analysis of Free Route Airspace - Final Report .....	14-02-2002
EGNOS - Multi-Modal Costs and Benefits - A study of the aviation case in ECAC 01-12-1999	
Guidelines for the economic appraisal of EATMP projects - the effective use of cost- benefit studies .....	26-09-2000

Report on the First Phase of a Mode S Cost Benefit Analysis Project .....	07-12-1996
Scoping Study - EATCHIP Overall Cost-Benefit Scoping Study .....	01-05-1998
Standard Inputs for EUROCONTROL Cost Benefit Analyses .....	23-09-2002

## **CNS**

European Air Traffic Management System State-of-the-Technology in CNS 01-10-1997
---

## **CODA**

CODA 2001 Annual Report.....	01-06-2002
CODA Delays to Air Transport in Europe 2002 Annual Report .....	01-06-2003
CODA Monthly Reports.....	01-01-2000

## **COPATS**

Towards Cooperative ATS - The COOPATS Concept.....	18-06-2001
--	------------

## **EAD**

EAD Programme - EAD Service Concept .....	09-05-2000
EAD Programme - System Implementation Project - System Architecture - Core Document .....	05-11-2001
EAD Programme Mapping ARINC AIXM Part 3: ARINC to AIXM .....	07-06-2002
EAD Programme Migration and Transition Action Plan.....	28-01-2002
EAD Programme Overview .....	01-06-2002
EAD Revealed.....	01-11-2003
ESI Network Adapter Clarification Paper .....	30-10-2002
European AIS Database Definitions & Abbreviations.....	01-01-2002
Mapping ARINC AIXM Part 1: Definitions, Procedures and Formats .....	07-06-2002
Mapping ARINC AIXM Part 2: AIXM to ARINC .....	07-06-2002

## **eAIP**

Electronic AIP Manuals (eAIP).....	16-02-2004
------------------------------------	------------

## **EATM**

ARN Version 3 - Report on The Development of Proposals for Amendment of Table ARN-1 08-07-1998	
ARN Version 4 - Report on the Development of Version 4 of the ARN .....	01-04-2001
ATM User Requirements Document (URD) Volume 1 .....	05-01-1999
ATM User Requirements Document (URD) Volume 2 .....	05-01-1999
Common Format, Cross-Border, Inter-Centre Letter of Agreement .....	01-06-2001
Concept and Criteria for Medium Term European Route Network and Associated Airspace 15-11-1997	
Description of EATMP activities – overview .....	01-01-2003
Directives for EUROCONTROL Standardisation.....	01-11-1997
Document de Norme Eurocontrol pour Echange De Données De Vol - Document De Contrôle D'interface .....	01-09-1998
Document de Norme Eurocontrol pour Echange De Données De Vol - Document De Contrôle 01-09-2002	
Document de norme EUROCONTROL pour la surveillance radar dans l'espace aérien en-role.....	01-03-19970
Document de Norme Eurocontrol pour L'ECHANGE DE DONNEES EN LIGNE (OLDI) 01-09-2002	

EATMP Communication strategy - volume 1 - management overview, volume 2 - technical description.....	25-08-2003
EATMP Communications Strategy - Volume 1 - Management Overview ..	21-02-2001
ECAC Airspace Planning Manual - Common Guidelines .....	15-05-2002
ECAC-EUROCONTROL Study on Constraints to Growth, Volume 1 & 2	
Eurocontrol Air Traffic Management Strategy for the years 2000+ .....	01-07-2003
Eurocontrol airspace strategy for the ECAC states .....	18-01-2001
EUROCONTROL Performance Enhancement Programme for European ATM 01-01-2002	
Eurocontrol Standard Document for Flight Data Exchange Interface Control Document Part .....	01-09-2002
EUROCONTROL Standard Document for On-Line Data Interchange (OLDI) 01-12-2001	
Eurocontrol Standard Document For On-Line Data Interchange (OLDI) ..	01-09-2002
Eurocontrol standard document for radar surveillance in en-route airspace and major terminals.....	01-03-1997
EUROCONTROL standard document for ATS Data Exchange Presentation (ADEXP)01-12-2001	
European Air Traffic Management Programme: Description of Activities ..	01-01-1998
Flight Data Exchange Interface Control Document. Part 1- Point To Point and Limited Networks.....	01-09-1998
Format commun de Lettre d'accord transfrontiere intercentres .....	01-06-2001
Guidelines for Application of ATS Contingency Planning .....	26-11-1997
Guidelines for the application of the ECAC Radar Separation Minima .....	14-12-1998
Guidelines on Runway Capacity Enhancement.....	13-02-2002
Investigating Air Traffic Controller Conflict Resolution Strategies.....	14-03-2002
Multi-Sector Planning discussion document v1.22 .....	01-03-2000
Navigation strategy for ECAC.....	15-03-1999
Operating Concept of the Mobile Aviation Communication Infrastructure Supporting ATM_ beyond 2015 .....	01-07-2002
Operating Concept of the Mobile Aviation Communication Infrastructure Supporting ATM_ beyond 2015 .....	30-04-2002
Towards a controller-based conflict resolution tool - a literature review ....	14-03-2002
Voice Communication System Procurement Guidelines .....	22-05-2003

### **ECG**

ECG - Communications Gateway.....	01-02-2003
-----------------------------------	------------

### **ECIP**

ECIP Status Report 2002 .....	01-03-2003
European Convergence and Implementation Plan (ECIP) - Level 1 & 2 (2004 - 2008).....	17-07-2003

### **EDPD**

Operational Requirements for EATCHIP Phase III Environment Data Processing and Distribution .....	20-06-1997
FDPS Interoperability Study Report, 1997.....	21-01-1997
eFDP Procurement Specification .....	01-09-2000

### **EGD**

EAS generic document (EGD) - Part 4 - surveillance specifications - Chapter 1 – introduction .....	30-04-2001
EAS GENERIC DOCUMENT (EGD) - Part 4 - surveillance specifications - Chapter 1 - 30-04-2001	
EAS generic document (EGD) - Part 4 - surveillance specifications - Chapter 2 - PSR SensorV2.....	30-04-2001
EAS generic document (EGD) - Part 4 - surveillance specifications - Chapter 3 - MSSR Sensor.....	30-04-2001
EAS Generic Document (EGD) - Part 4 - Surveillance Specifications_Chapter 10....	30-04-2001
EAS Generic Document (EGD) - Part 4 - Surveillance Specifications_Chapter 4 -	30-04-2001
EAS Generic Document (EGD) - Part 4 - Surveillance Specifications_Chapter 5 -	30-04-2001
EAS Generic Document (EGD) - Part 4 - Surveillance Specifications_Chapter 6 -	30-04-2001
EAS Generic Document (EGD) - Part 4 - Surveillance Specifications_Chapter 7 -	30-04-2001
EAS Generic Document (EGD) - Part 4 - Surveillance Specifications_Chapter 8 -	30-04-2001
EAS Generic Document (EGD) - Part 4 - Surveillance Specifications_Chapter 9 -	30-04-2001
EAS generic document (EGD) - Part 5 - communication & navigation specifications – Chapt	22-12-1998
EAS generic document (EGD) - Part 5 - communication & navigation specifications – Chapt	05-01-1999
EAS generic document (EGD) - Part 5 - communication & navigation specifications_Chapt.....	16-03-2001
EAS generic document (EGD) - Part 7 - General technical & procedural requirements – Chapt .....	22-12-1998
EAS generic document (EGD) - Part 7 - General technical & procedural requirements – Chapt .....	22-12-1998

### ***EGIS***

Eurocontrol Guideliines For Implementation Support (EGIS) Part 5 Communication & Navigation Specifications .....	10-01-2003
Eurocontrol Guidelines for implementation support (EGIS) - Part 5 - communication & navigation specifications.....	01-10-2002
Eurocontrol Guideliines for Implementation Support (EGIS) - Part 5 - Communication & Navigation Specifications.....	01-12-2002
Eurocontrol Guideliines for Implementation Support (EGIS) - Part 5 - Communication & Navigation Specifications.....	10-10-2002
EUROCONTROL Revised Convention	
European Air Traffic Management Programme: Description of Activities - Overview January .....	01-01-2003

### ***FDE***

ETIC User Guide Version 2.0 - Eurocontrol Test-Tool for Intercentre Communication	13-05-1998
---	------------

- EUROCONTROL Standard Document For On-Line Data Interchange\_(OLDI)  
01-12-2000
- Flight Data Exchange Interface Control Document Part 1 (FDE ICD Part 1)  
21-12-2000
- Flight Data Exchange Interface Control Document Part 1 (FDE ICD Part 1)  
13-05-1998

### ***FRAP***

- Eight-States Free Route Airspace Project - Feasibility Assessment Report  
06-02-2002
- Eight-States Free Route Airspace Project - Free Route Airspace Concept  
18-02-2002
- Eight-States Free Route Airspace Project Operational Requirements Doc  
28-11-2001
- Eight-States Free Routes Airspace Project - Human Performance Measurements  
28-08-2001
- Frap Library .....29-12-2003
- Free Route Airspace Project - Fast Time Simulation Report - Phase1.....07-11-2000
- Free Routes Airspace Feasibility Analysis Fast Time Simulation Phase I  
- Final Report .....04-02-2002
- Safety Assessment Of The Free Route Airspace Concept:  
Feasibility Phase .....01-10-2001

### ***FUA***

- Airspace Management Handbook for the application of the concept of the flexible  
use of airspace .....05-02-1996
- EUROCONTROL Handbook For Airspace Management .....22-10-2003
- EUROCONTROL Manual for Airspace Planning - Common Guidelines ...22-10-2003
- Functional Specifications for System Support to Airspace Data Distribution and  
Civil/Military .....15-08-1996
- Guidance Document for the Implementation of the Flexible Use of Airspace  
- FUA Concept. ....18-08-2003
- Report on Organisational Structures and Procedures Required for the Application of  
the FUA 12-06-1995
- Report on the Organisational Structures and Procedures required for the Application  
of the FUA .....01-03-1994
- The Eurocontrol Concept of the Flexible Use of Airspace .....01-10-2002

### ***HUM***

- A Framework for Applying Cost-Benefit Considerations in the Recruitment and  
Selection Process .....19-03-1998
- A Systems View of Manpower Planning and Management .....21-04-1998
- Air Traffic Controller Training at Operational Units .....29-06-1999
- Air Traffic Controller Training at Operational Units - Refresher Course.....10-08-2001
- Approach Control Surveillance Rating with Radar and Terminal Endorsements  
- Training Plans .....30-01-2003
- Area Control Surveillance Rating with Radar and Terminal Endorsements  
- Training Plans .....02-08-2001
- Assessing Operational Competency.....31-10-2002
- ATS Manpower Planning in Practice: Introduction to a Qualitative and Quantitative  
Staffing 27-10-1998

Awareness of Human Aspects in Air Traffic Services - Guidance for Managing Current Issue .....	15-03-1996
Characteristics of Recruitment and Pre-selection of Ab Initio Trainee Controllers (Revised) .....	20-12-2001
Collaborative and Harmonised ATCO Manpower Planning (CHAMP) Process 20-05-2003	
Common Core Content and Training Objectives for Basic AIS Training (Phase 1: Ab Initio) .....	15-10-1997
Common Core Content and Training Objectives for Basic AIS Training (Phase 2: Specialist).....	31-07-1998
Consistency between Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers.....	25-04-2003
Core Requirements for ATM Working Positions: An Overview of the Project Activity .....	13-12-2002
EATMP Human Resources Strategy.....	26-04-2002
European Manual of Personnel Licensing - Air Traffic Controllers.....	08-09-2000
European Manual of Personnel Licensing - Air Traffic Controllers: Guidance on Implement.....	29-11-2001
First Report on Air Traffic Controller Manpower Quantitative Requirements in ECAC States 27-03-1998	
Font Requirements for Next Generation Air Traffic Management Systems 31-08-2000	
Guidelines for a Common Basic Level of Technical Training for ATM Technical Staff 21-10-1996	
Guidelines for a Common Qualification Level of Technical Training for Air Safety Electronics Personel.....	18-08-2003
Guidelines for ATCO Manpower Planning Processes.....	09-06-2000
Guidelines for ATS Upgrade Training .....	28-06-1996
Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for Air Traffic Controllers Training.....	06-07-2001
Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for Air Traffic Controllers Training.....	20-07-2001
Guidelines for Developing & Implementing Team Resource Management 15-03-1996	
Guidelines for Personal and Career Development Processes .....	14-06-2000
Guidelines for Selection Procedures and Tests for Ab Initio Trainee Controllers (Revised) .....	31-08-2001
Guidelines for the Production of Computer-based Training .....	14-11-1997
Guidelines for Trust in Future ATM Systems: A Literature Review .....	05-05-2003
Guidelines for Trust in Future ATM Systems: Measures .....	05-05-2003
HERA-JANUS Teaching Materials.....	16-06-2003
Heuristic Modelling and Policies in ATCO Manpower Shortage or Surplus Management.....	27-03-1998
Human Factors Integration in Future ATM Systems - Identification of Tasks and Development.....	08-08-2000
Human Factors Integration in Future ATM Systems - Methods and Tools .....	08-08-2000

Human Factors Module	
- A Business Case for Human Factors Investment.....	13-12-1999
Human Factors Module - Human Factors in the Development of Air Traffic Management System .....	27-03-1998
Human Factors Module - Human Factors in the Investigation of Accidents and Incidents	25-02-1998
Human Factors Module - Learning and Skills Acquisition.....	30-12-1999
Human Factors Module: Critical Incident Stress Management.....	31-12-1997
Human Factors Module: Interpersonal Communication.....	14-03-1997
Human Factors Module: Stres .....	15-03-1996
Integrated Task and Job Analysis of Air Traffic Controllers - Phase 1:Development of Methods .....	17-08-1998
Integrated Task and Job Analysis of Air Traffic Controllers - Phase 2:Task Analysis of En-route Controllers.....	08-10-1999
Integrated Task and Job Analysis of Air Traffic Controllers - Phase 3: Baseline Reference of Air Traffic Controllers Tasks.....	08-09-2000
LAMPS - Long-term ATCO Manpower Planning Simulation.....	01-04-2001
Marketing and Communication of the ATCO Job - Phase 1 – Study.....	20-11-2000
Marketing and Communication of the ATCO Job - Phase 2 – Study ATCO Job as Perceived by its Applicants .....	06-06-2003
Model for Task and Job Description of Air Traffic Controllers.....	15-03-1996
Model for Task and Job Descriptions for ATM Technical Staff .....	03-07-1996
Model of the Cognitive Aspects of Air Traffic Control .....	20-02-1997
Overview of Guidelines for ATCO Manpower Planning Processes .....	09-06-2000
Personnel Development: Identification of Human Potential.....	16-12-1998
Proceedings of First EUROCONTROL Human Factors Workshop:Cognitive Aspects in ATC	06-12-1996
Proceedings of the EUROCONTROL Workshop on Implementation of the European Air Traffic	12-11-2001
Proceedings of the first EUROCONTROL Manpower Planning Workshop - Coping with ATM.....	07-12-1999
Proceedings of the first EUROCONTROL Selection Seminar - Current and Required Future .....	07-12-1999
Proceedings of the Fourth EUROCONTROL Human Factors Workshop - Team Resource Management.....	06-04-2000
Proceedings of the Second EUROCONTROL Human Factors Workshop: Teamwork in Air Traffic Services.....	30-01-1998
Proceedings of the Third EUROCONTROL Human Factors Workshop: Integrating Human Factors into the Life Cycle of ATM.....	30-11-1999
Proficiency Test in English Language for Air Traffic Controllers.....	30-12-1999
Proficiency Tests in English Language for Air Traffic Controllers - Report on the Evaluation.....	23-09-1997
Report on Issues in ATCO Manpower Planning .....	29-02-1996
Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers	31-01-2003
Selection Tests, Interviews and Assessment Centres for Ab Initio Trainee Controllers: Guidelines for Implementation .....	17-09-2002

Selection Tests, Interviews and Assessment Centres for Ab Initio Trainee  
Controllers: Technical

Short Report on Human Performance Models and Taxonomies of Human Error in ATM (HERA).....	26-04-2002
Simulation Facilities for Air Traffic Control Training.....	15-03-2000
Specification of Training Tools and Methods - Aeronautical Information Services .....	30-11-1998
Specification of Training Tools and Methods Air Traffic Control - Volume 1: Guidelines on Tools and Methodology for the Development.....	31-05-1999
Specifications on Training Methods and Tools.....	21-12-2000
Team Resource Management Test and Evaluation .....	30-11-1999
Technical Annex: An Experimental Methodology for Selecting Fonts for Next Generation Air Traffic Management Systems .....	31-08-2000
Technical Review of Human Performance Models and Taxonomies of Human Error in ATM 26-04-2002	
The Development of a Safety Management Tool within ATM - HERA-SMART 12-05-2003	
The Development of Situation Awareness Measures in ATM Systems.....	27-06-2003
The Human Error in ATM Technique (HERA-JANUS) .....	21-02-2003
The Investigation of Human Error in ATM Simulation - The Toolkit.....	02-07-2002
The Investigation of Human Error in ATM Simulation (incl. Appendices) ..	02-07-2002
Validation of the Human Error in ATM (HERA-JANUS) Technique .....	12-05-2003

### ***iPAX***

FDE Prototype - MIB Specification.....	14-06-2002
FDE Prototype - State Machine User Manual .....	14-06-2002
FDE Prototype - User Manual .....	14-06-2002
FDE Prototype - XTI to NPI Specifications.....	14-06-2002
FDE Prototype Project - XTI Specification .....	14-06-2002

### ***LCIP***

Local Convergence and Implementation Plan for Albania, 2003-2007.....	29-01-2003
Local Convergence and Implementation plan for Armenia, 2003-2007.....	24-01-2003
Local Convergence and Implementation Plan for Austria, 2003-2007 .....	01-02-2003
Local Convergence and Implementation Plan for Belgium and Luxembourg, 2002-2006.....	01-02-2003
Local Convergence and Implementation Plan for Bulgaria, 2002-2006 ....	01-01-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Croatia, 2002-2006 .....	01-02-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Cyprus, 2002-2006 .....	01-02-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Denmark, 2003-2007 ...	16-12-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Estonia, 2003-2007.....	20-12-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Finland, 2002-2006.....	01-01-2002
Local Convergence and Implementation Plan for France, 2002-2006 .....	01-02-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Fyrom, 2003-2007 .....	20-12-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Germany, 2003-2007 ...	10-02-2003
Local Convergence and Implementation Plan for Hungary, 2003-2007 ....	10-02-2003
Local Convergence and Implementation Plan for Ireland, 2003-2007.....	01-01-2003
Local Convergence and Implementation Plan for Italy, 2002-2006 .....	01-12-2001



Local Convergence and Implementation Plan for Latvia, 2003-2007 .....	23-01-2003
Local Convergence and Implementation Plan for Lithuania, 2003-2007 ...	09-12-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Maastricht UAC, 2002-2006 .....	01-05-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Malta, 2002-2006 .....	01-02-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Moldova, 2003-2007 ....	27-01-2003
Local Convergence and Implementation Plan for Norway, 2003-2007 .....	05-02-2003
Local Convergence and Implementation Plan for Poland, 2002-2006 .....	01-12-2001
Local Convergence and Implementation Plan for Portugal, 2002-2006 ....	01-02-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Romania, 2002-2006 ...	01-01-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Slovenia, 2003-2007 ....	22-01-2003
Local Convergence and Implementation Plan for Spain, 2002-2006 .....	01-02-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Sweden, 2003-2007 .....	23-01-2003
Local Convergence and Implementation Plan for Switzerland, 2002-2006 .....	01-12-2001
Local Convergence and Implementation Plan for the Czech Republic, 2002-2006 .....	01-12-2001
Local Convergence and Implementation Plan for The Hellenic Republic, 2003-2007 .....	05-02-2003
Local Convergence and Implementation Plan for The Netherlands, 2003-2007 .....	16-01-2003
Local Convergence and Implementation Plan for Turkey, 2002-2006 .....	01-02-2002
Local Convergence and Implementation Plan for Ukraine, 2002-2006 .....	01-03-2002
Assessment of the feasibility of supporting CAP services over VDL mode 2 / ATN ....	18-09-2000

### ***LINK 2000+***

ATC DATA LINK MANUAL for LINK 2000+ SERVICES .....	08-01-2004
LINK 2000+ ATM System Planning Document .....	02-09-2002
Link 2000+ Business Case Development Simulation (L2KBC) - Final Report 01-01-2000	
LINK 2000+ Master Plan .....	30-07-2001
LINK 2000+ Network Planning Document .....	24-06-2002
LINK 2000+ Operational Scope Document .....	05-07-2002
LINK 2000+ PROGRAMME Ground-Ground Forwarding of Data Link Logon Parameters .....	18-10-2002
LINK 2000+ PROGRAMME Master Plan .....	30-07-2001
LINK 2000+ Services and Message Sets for Ground Implementation .....	25-05-2003
LINK2000+ Fast Time Simulation to assess the Impact of DATA LINK on Sector Capacity 19-11-1999	
LINK2000+ High Level Certification Plan .....	12-03-2001
LINK2000+ Safety Plan .....	03-05-2004
LINK2000+ Safety Plan .....	27-05-2002
LINK2000+ Safety Policy .....	27-05-2002

### ***Mode S***

Airborne Mode S Enhanced Surveillance Implementation Costs .....	29-12-2000
Carriage And Operation Of SSR Mode S Airborne Equipment In European Airspace 14-12-2000	

Common Framework For The Regulation Of Mode S Enhanced Surveillance 09-12-2002	
Concept Of Operations Mode S in Europe (Mode S CONOPS).....	28-11-1996
European Mode S Station Coverage Map Interface Control Document ....	19-04-2001
European Mode S Station Functional Specification .....	19-04-2001
European Mode S Station Surveillance Co-ordination Interface Control Document 19-04-2001	
Mode S Programme in Brief.....	01-09-2002
Mode S documentation .....	17-12-2003
Mode S Elementary Surveillance - Transition Plan .....	04-09-2002
Mode S Enhanced Surveillance - 3 States Project - Master Plan .....	30-08-2002
MODE S PROGRAMME - PROGRAMME MANAGEMENT PLAN .....	13-03-2003
Mode S Programme Info .....	01-10-2002
Mode S Programme, Airport Operators Information Notice, Mode S Elementary Surveillance .....	01-01-2002
Mode S Programme, Enhanced Surveillance Information Notice, Mode S Enhanced Surveillance .....	01-01-2003
Mode-S Deployment at Airports in Europe.....	01-01-2003
Mode-S Implementation in Europe - Information Notice of Military Organisations 01-10-2003	
Obligation d'emport de transpondeur radar mode s avec fonctions associeEs á bord des aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale (CAG) 28-11-2002	
Operational Hazard Assessment of Elementary and Enhanced Surveillance 01-10-2002	
Operational Requirements for Air/Ground Cooperative Air Traffic Services 02-04-2001	
Phase 2 of a Mode S Enhanced Surveillance Cost Benefit Analysis - Final Report 13-07-1998	
POEMS Document for ASTERIX Category 018: Transmission of Mode S Datalink Function 01-03-1999	
Principles of Mode S Operation and Interrogator Codes.....	18-03-2003
Radar Analysis Support System for Site Measurements - User Manual Volume 1 - _Introduction .....	01-05-1999
Revised Case for Enhanced Surveillance in Europe.....	06-02-2001
Secondary Surveillance Radar (SSR) - Mode S .....	13-12-2001
Specimen Aeronautical Information Circular (AIC).....	28-07-2000
SSR-Mode S Elementary Surveillance (ELS) .....	23-01-2003
Summary of Mode S Elementary and Enhanced Surveillance related legislation Process 22-07-2003	
The Airborne Impact of Mode S Enhanced Surveillance and Down-linked Aircraft Parameter .....	24-11-1999
Transition to Elementary Mode S Surveillance - Functional Requirements for Mode A Assigning.....	20-11-2001
Transponder Operating Procedures Mode S multilateration - A-SMGCS Project 14-02-2003	
Enhanced Surveillance Parameters to form part of a first Implementation Phase of Enhanced Surveillance .....	03-07-2000

### **NAV**

Area Navigation Equipment: Operational Requirements and Functional Requirements.....01-12-1998

### **OATA**

Overall Atm/Cns Target Architecture Project - Specification For The Phasing  
08-07-2002

Overall Atm/Cns Target Architecture Project Documents.....23-01-2003

Overall Atm/Cns Target Architecture Project Specification For The Phasing  
08-07-2002

Overall Atm/Cns Target Architecture Project Specification For The Phasing  
08-07-2002

Overall Atm/Cns Target Architecture Project\_Work Breakdown Structure  
23-01-2003

Overall ATM/CNS Target Architecture, Bidders Conference .....09-07-2002

Eurocontrol Operational Concept Document Development Project – Project Plan  
26-02-2003

### **OCD**

Operational Concept Document (Ocd) .....04-01-1999

### **ODP**

ODP Strategy - Volume 1 .....07-05-1999

ODP Strategy - Volume 2 .....15-10-1999

### **ODT**

Departure Manager - Feasibility Report.....11-11-1999

Departure Manager - Stakeholder Requirements Survey - Airport Visits: Summary  
24-08-1999

Functional Specification for Environment Data Processing and Distribution  
09-02-1999

Functional Specification For The Automatic Assignment Of Ssr Codes ....09-09-1996

LL'99 Operational Requirements and Data Processing Team.....11-02-1999

Operational Concept Document - for the EATCHIP Phase III System Generation  
28-06-1995

Operational Requirement Document for EATCHIP Phase III ATM Added  
Functions\_Volume I .....25-01-1999

Operational Requirements Document for EATCHIP Phase III ATM Added Functions  
– Volum II .....25-01-1999

Operational Requirements Document for EATCHIP Phase III ATM Added Functions  
– Volum I .....25-01-1999

Operational Requirements Document for EATCHIP Phase III ATM Added Functions  
– Volum II .....25-01-1999

Operational Requirements Document for EATCHIP Phase III ATM Added  
Functions\_Volum III .....25-01-1999

Operational Requirements Document for EATCHIP Phase III ATM Added  
Functions\_Volum IV .....25-01-1999

Operational Requirements for EATCHIP Phase III ATM Added Functions - Volume 3: Arrival 25-01-1999	
Operational Scenarios Document for EATCHIP Phase III ATM Added Functions 25-01-1999	
Operational Requirements for Flight Data Processing and Distribution Core Functions (Aerodrome and Approach Control) .....	22-02-1999
Operational Requirements for Trajectory Prediction for EATCHIP Phase III 28-05-1999	

## ***Petal II***

PETAL II - Operational Environmental Definition for Baseline 1 Air Traffic Services Maastric 12-07-2000	
PETAL Final Report - Operational Air/Ground Datalink Trials - Description, Conclusions & Resolution 21-PETAL II - Allocation of Safety Objectives and Requirements (ASOR) .....	12-07-2000
PETAL II - Operational Hazard Assessment (OHA) .....	12-07-2000
PETAL II - Safety and Performance Requirements (SPR) .....	12-07-2000
PETAL II Transition & Final Report - Volumes 1 & 2 .....	06-05-2002
PETAL Lite - An Operational Description for Lufthansa Aircrew .....	19-02-1998
PETAL-II Data Collection and Delivery Procedures .....	17-04-1998
PETAL-II End-to-End Trials Specifications .....	29-02-2000
PETAL-II Interim Report - Volume 1 (PETAL-II Operations) Datalink as an Addition to R/T, V2 .....	18-07-2000
PETAL-II Newsletter Preliminary Eurocontrol Test Of Air/Ground Datalink 01-03-2000	
PETAL-II Problem and System Improvement Reporting, Tracking and Resolution 17-04-1998	
PETAL-II Transition and Final Report Volume 1 .....	06-05-2002
PETAL-II Work Programme and Project Management Document .....	24-05-1999

## ***PHARE***

Experimental Flight Management System - Prediction of Optimal 4D Trajectories in the Prediction .....	19-06-1997
PD/2 Final Report - Annexes - Volume 2 of 2 .....	01-06-1998
PD/3 Operational Scenarios Document - (Volume II) .....	01-03-1997
Trajectory Negotiation in a Multi-sector Environment .....	01-01-1998

## ***PIATA***

Performance Indicators Analysis Tool for Airports PIATA .....	01-01-2004
---	------------

## ***R&D***

ACARE Strategic Research Agenda - Volume 1 .....	01-10-2002
ACARE Strategic Research Agenda Executive Summary .....	01-10-2002
Analysis of Research & Development in European Programmes – ARDEP 01-01-2004	
Analysis of Research & Development in European Programmes ARDEP 01-01-2004	
ARDEP 2000 Green Book .....	01-10-2001
ARDEP 2000 Green Book Volume 1 .....	19-09-2001
ARDEP 2000 SYNOPSIS of ARDEP PROJECTS .....	01-07-2001
ARDEP 2001 SYNOPSIS of ARDEP PROJECTS .....	01-01-2002

ARDEP 2002 SYNOPSIS of ARDEP PROJECTS .....	01-01-2003	
ATM R&D Activities in Europe - An overview 2001-2002 .....	05-05-2003	
ATM R&D Activities in Europe Executive Summary 2001-2002 .....	01-02-2003	
ATM R&D Strategy - In support of EATCHIP .....	11-03-1998	
Blue Book ATM R&D .....	01-02-1997	
Data Analysis of the ATM R&D Activities in Europe .....		
FAA/EUROCONTROL	Cooperative	R&D:
Action Plan 5 Operational Concept Validation Strategy Document .....	03-03-2003	
Synopsis of ARDEP Projects .....	19-11-1998	
Yellow Book ATM R&D .....	01-03-1998	

### ***RASS-C***

RASS-C IOSS - User Manual .....	22-06-1998
---------------------------------	------------

### ***RASS-S***

RASS-S User Manual - Table of contents .....	01-06-1998
RASS-S User Manual - Table of contents .....	01-06-2002

### ***RVSM***

Air Traffic Control Procedures .....	13-11-2001
Air Traffic Control Procedures .....	13-11-2001
Approval of a Proposal for Amendment of the Regional Supplementary Procedures - Doc 7	
ATC Manual for a Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM) in Europe 01-02-2001	
Draft Specimen AIC - EUR RVSM Post-Implementation Height Monitoring Requirements	
EUR RVSM Flight Planning Procedures .....	13-11-2001
EUR RVSM IFPS Processing .....	13-11-2001
EUR RVSM PROGRAMME RESPONSE to the recommendations in the report; En-route 01-03-1999	
Guidance to States Update of RVSM National Safety Plans .....	07-01-2001
ICAO Flight Plan (FPL) .....	13-11-2001
JAA Administrative & Guidance Material - Section 1: General Part 3: Temporary Guidance Leaflet .....	01-10-1999
Manuel ATC pour un Minimum réduit de séparation verticale (RVSM) en Europe 15-02-2001	
Master Plan European Reduced Vertical Separation Minimum Programme 23-04-1999	
Reduced Vertical Separation Minima (RVSM) Cost Benefit Assessment reports 23-12-2003	
RVSM in Brief .....	01-01-2000
RVSM plementation Environmental Benefit Analysis EEC/ENV/2002/08 30-10-2002	

### ***Safety***

EATMP Safety Policy .....	28-11-1995
Implementing the European Strategic Safety Action Plan .....	01-02-2004

## **SASS-C**

Radar Analysis Support System for Site Measurements - User Manual Volume 5 .....	01-06-1998
SASS-C Glossary.....	30-04-2003
Software Requirements Document - PR/Altitude Tracker .....	13-09-2002
Software Requirements Document FPA .....	02-07-2002
Software Test Report: Software test report of SASS-c 5.2 Software Product under HP .....	01-07-2001
Surveillance Unit - SASS-C Customer Satisfaction Survey.....	01-09-2002

## **SASS-S**

Surveillance analysis Support SASS-S Documentation .....	30-12-2003
Survite User Requirement Document For Sass-C Track And SDPS Analysis F 28-09-1999	
Radar Analysis Support System for Site Measurements - User Manual Volume 2 – Antenna .....	01-06-2002
Radar Analysis Support System for Site Measurements - User Manual Volume 6 Special Tools.....	01-06-2002
Radar Analysis Support System for Site Measurements -User Manual Volume 2 Antenna Diagram Measurements.....	01-06-2002
Radar Analysis Support System for Site Measurements -User Manual Volume 3 Video Recording Analysis .....	01-06-2002
Radar Analysis Support System for Site Measurements -User Manual Volume 4 Data Record .....	01-06-2002
SASS-S4 Maintenance & Support - User Guide .....	05-03-2001
SASS-S4 Site Testing .....	17-01-2000
SASS-S4.1 Provisional Acceptance.....	19-01-2000

## **SMA**

A New Mechanism For Management Assignment And Audit Of The Use Of Aviation Radio Spectrum Summary.....	18-04-2002
An analysis of the costs and benefits of ADS based on operational case studies - ADS Stag.....	01-09-2001
Compatibility between GNSS receivers and Stacom Transmitters on-board an aircraft - Technical Assessment.....	01-01-1999
Compatibility between GNSS receivers and Stacom Transmitters on-board an aircraft - Technical Assessment.....	01-01-1998
Compatibiliity Study Between Radio Navigation Satellite Service In The 1559 06-07-1998	
Experimental pilot study on the effects of interference on a ARNS Radar System 03-09-2001	
Final Report on Radio Frequency Spectrum Requirement Calculations for Future Aeronautical Communications .....	12-03-2003
GNSS Frequency Protection - Feasibility of Reallocating DME Frequencies Outside the GP 03-09-2001	
Investigation of interference sources and mechanisms for Eurocontrol: - Final Report 17-12-1999	
Narrow band compared to wide band. ....	01-02-2000
Preliminary Study Of Satellite Spectrum Requirements - Executive Summary 12-04-2002	

- Preliminary Study Of Satellite Spectrum Requirements - Overview of Civil Aviation  
12-04-2002
- Preliminary Study Of Satellite Spectrum Requirements - Review and Update of ESA  
12-04-2002
- RNSS Wide band and narrow band performance against Interference from  
DME/TACAN in the band 1151-1215 MHz (Over Europe). .....01-01-2000
- UMTS (3G) Interference Immunity Testing At Stavanger Airport, Sola -Norway  
03-04-2002

### ***Statfor***

- Air Traffic Statistics and Forecasts (STATFOR): Forecast of Annual Number of IFR  
Flights (2002 - . 2009). ..... 18-02-2003
- Air Traffic Statistics and Forecasts (STATFOR): Medium-Term Forecast of Annual  
Number of IFR Flights (2002 - . 2009)..... 14-03-2002
- Air Traffic Statistics and Forecasts Number of Flights by Region 1974 - 2008 - 2015  
(total air traffic) .....01-08-2001
- Data Management Overview (STATFOR) .....06-02-2003
- FSDM Data Management Overview (STATFOR) .....06-02-2003
- FSDM Forecasting, Statistics & Data Management: Overall Functional Design  
(STATFOR).....06-02-2003
- FSDM STATFOR Industry Watch Process Specification (STATFOR).....06-02-2003
- FSDM User Requirement Document: Volume 2 .....14-12-2001
- FSDM User Requirements, Volume 1 (STATFOR) .....14-12-2001
- STATFOR Forecast Monitor. Issue 2/2003 .....22-07-2003
- Statistics Principles and Design Specificaton (STATFOR) .....06-02-2003
- The principal airports of the EU Candidate States (STATFOR).....02-06-2003
- The recent evolution of low-cost airlines' market share (STATFOR) .....27-05-2003
- A Surveillance strategy for ECAC.....01-01-1998

### ***Surveillance***

- Guidelines for an Agreement for the Shared Use of Radar Sensor Performance  
Analysis 01-11-1997
- Impact Of Using Different Digital Terrain Elevation Data (Dted) On Probabilite  
Model Guidelines and Procedures for the Provision of Live Surveillance Data in an  
International Context. .... 12-09-2001
- Operating Concept of the Mobile Aviation Communication Infrastructure Supporting  
ATM\_ system by 2015.....01-08-2002
- Surveillance Data Exchange - Part 11 -Transmission of SDPS Session and Service  
C - SWIM and Net Centric Air Transportation .....01-03-2001
- Surveillance Data Exchange Part 10: Category 63 - Sensor Status Messages  
01-03-2004
- Surveillance Data Exchange Part 15: Category 65 SDPS Service Status Messages  
01-03-2004
- Surveillance Development Road Map .....01-03-2002
- Surveying Of Navigation Facilities .....01-01-1997

### ***Technical Poster***

- "Be Careful Out There" .....01-01-2003
- "Runway Safety is no Accident" .....01-01-2003
- ACE 01-01-2003

APR OVERALL .....	01-01-2003
APR ROADMAP .....	01-01-2003
A-SMGCS	01-01-2003
CAMACA	01-01-2003
PIATA	01-01-2003

### **TORCH**

TORCH Definition of the Operational Concept.....	29-10-1999
--	------------

### **TPIAS**

Transition Plan for the Implementation of the EUROCONTROL Airspace Strategy for the EC.....	19-04-2002
--	------------

### **VDL 2**

Update on VDL Mode 2 Implementation .....	01-02-2002
---	------------

### **VDL 4**

Manual on detailed technical specifications for the VDL mode 4 digital link.....	11-10-2002
VDL Mode 4 Airborne Architecture Study (VM4AAS) Identification of Requirements (Combined Study).....	04-11-2002
VDL Mode 4 Architecture Study and final report .....	31-03-2003
VDL Mode 4 Document Library .....	27-06-2003
VDL mode 4 implementation manual - Technical description & operating principles	

### **Liste-A.3 EATM Technical Library**

#### **Concept and Architecture**

- Overall ATM/CNS Target Architecture (OATA) Project
- Operating Concept of the Mobile Aviation Communication Infrastructure Supporting  
ATM beyond 2015
- Overall Architecture for EATM - Management Overview
- Production of the Overall Architecture for EATM: Strawman
- EUROCONTROL - Operational Concept Document
- EUROCONTROL - Operational Concept Document Development Project
- Target Surveillance Functional Architecture
- ASE - Overall CNS/ATM Architecture for EATCHIP
  - Volume 1
  - Volume 2 Functional Block description
- Architecture Country Inventory Report (all countries)
- Architecture Country Inventory Report (per individual country):
  - Main document
  - Spain
  - Sweden
  - Italy
  - France
  - UK
  - EUROCONTROL Maastricht UAC
  - Ireland
  - Romania

#### **ATS Routes and Associated Navigation Means**



Operational Concept Validation Strategy

### ***User and Functions Requirements***

Initial European Aviation Community Feedback on the GALILEO Mission Requirements

FSDM User Requirements

URD - ATM User requirements

### ***Operational Requirements***

Avionic Information for Communication, Navigation, & Surveillance

Operational Hazard Assessment of Elementary and Enhanced Surveillance

Operational Requirements for Air/Ground Cooperative Air Traffic Services

### ***Specifications***

ATS R2 and ATS No5 protocol specification Ed 2-0

EGIS - EUROCONTROL Guidelines for Implementation Support

ASTERIX (All Purpose Structured Eurocontrol Radar Information Exchange) Documents

### ***Status or Progress Reports***

ACAS - IAPA project phase I report - Implications on ACAS performances due to ASAS implementation

Towards a controller-based conflict resolution tool - a literature review

Investigating Air Traffic Controller Conflict Resolution Strategies

### ***Guidelines and Recommendations***

EUROCONTROL Guidelines for P-RNAV Infrastructure Assessment

Interworking between ATS QSIG and ATS R2 signalling systems

Interworking between QSIG and ATS Number 5 signalling systems

ATS Ground Voice Network Implementation and Planning Guidelines

Guidance for the Operational Introduction of SSR Mode S

Voice Communication System Procurement Guideline

AIXM-XML Primer

Common Format, Cross-Border, Inter-Centre Letter of Agreement

Model Guidelines and Procedures for the Provision of Live Surveillance Data in an International Context

Guidelines for the application of the ECAC Radar Separation Minima

Eurocontrol Guidelines for Contingency Planning of Air Navigation Services

- EUROCONTROL Guidelines for Contingency Planning of Air Navigation Services

- Reference Guide to Eurocontrol Guidelines for Contingency Planning of Air Navigation Services

Guidelines on Runway Capacity enhancement

EUROCONTROL Standards

### ***Communication***

Flight Data Exchange Interface Control Document. Part 1 Point To Point and Limited Networking Circuits

### ***Data Processing - ATC Procedures***

On-Line Data Interchange

ATS Data Exchange Presentation

### ***Navigation***

Area Navigation Equipment Operational Requirements and Functional Requirements  
Surveying of Navigation Facilities

**Surveillance**

Radar Surveillance in En-Route Airspace And Major Terminal Areas  
Radar Data Exchange. All Purpose Structured Eurocontrol Information Exchange

**Internal Administration**

Directives for The Uniform Drafting and Presentation of EUROCONTROL Standard Documents

Directives for EUROCONTROL Standardisation

**Liste-A.4 Safety Library**

Contingency Planning

- EUROCONTROL Guidelines for Contingency Planning of Air Navigation Services (including Service Continuity), April 2009
- Download Reference Guide to EUROCONTROL Guidelines for Contingency Planning of Air Navigation Services (including Service Continuity)

Team Co-ordination Study

- Team Co-ordination Study, January 2009

Safety Alert Advertisements

- Expect the Unexpected -Communication 4 - 28 November 2007
- Expect the Unexpected -Communication 3 - 11 June 2007
- Expect the Unexpected -Communication 2 - 11 June 2007
- Expect the Unexpected -Communication 1 - 11 June 2007

Air-Ground Communications Safety Initiatives

Air-Ground Communication Safety Initiatives deliverables

- European Action Plan for Air Ground Communications Safety, May 2006
- Air-Ground Communications Safety Letter, Edition April 2006
- Air-Ground Communication Safety Study Causes and Recommendations - January 2006
- Air-ground communication safety study: an analysis of pilot-controller occurrences
- Investigation into loss of communications, September 2005
- AGC Safety letter, August 2005
- Air-Ground Communication Safety Letter, December 2004
- AllClear 2007 - All presentations

HindSight Magazines

- HindSight Magazine n °8, January 2009
- HindSight Magazine n °7, June 2008
- HindSight Magazine n °6, December 2007
- HindSight Magazine n°5, July 2007
- HindSight Magazine n°4, January 2007
- HindSight Magazine n°3 June 2006
- HindSight Magazine n° 2 January 2006
- HindSight Magazine n°1 January 2005

Airspace Infringement Safety Improvement Initiative

- Airspace infringements call for a new safety improvement initiative

EUROCONTROL Human Factors Guidelines

## Guidelines for the Competence Assessment of Air Traffic Safety Electronics Personnel

- Guidelines for the Competence Assessment of Air Traffic Safety Electronics Personnel

## Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers

- Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers

## Shiftwork Practices Study and Litterature Review

- Study Report on Selected Safety Issues for Staffing ATC Operations - Shiftwork Practices Study - ATM & Related Industries
- Managing Shiftwork in European ATM - Literature

## Level Bust

### Level Bust Deliverables

- European Action Plan for the Prevention of Level Bust
- Level Bust ToolKit
- Level bust: A shared issue
- Level Bust workshop presentations
- Presentation of Level Bust Toolkit and Action Plan
- Reducing level bust: seeking solutions today for tomorrow's challenges

## Safety Culture

- Safety Cultrure - A white paper
- Safety Culture ATM - An Overview

## SASI

- SASI Poster (A3 format), March 2009
- SASI brochure 2004-2009, March 2009
- SASI-2009 - Never losing a chance, January 2009
- SASI-2008 - The Way Forward, July 2008

## Safety Management Systems

### EATMP Safety Policy

### Safety and Quality Relationship Guidelines

### Safety Management in Air Navigation Services

- Safety Management in Air Navigation Services letter
- Guidelines for Investigation of Safety Occurence in ATM
- Best practices for the staffing of safety management activities

## SAM Electronic

- SAM V2.1 Electronic - November 2006

## SOFIA

- SOFIA Reference Manual

## Workshop Material

### Workshop presentations

- Just Culture Workshop 12-13 September 2007, Belgrade
- Presentations, Breakout sessions, Way forward

## Press Releases

### How to do safety business together?

- How to do safety busines together?

## Single European Sky Library

### Consultation Workshop On Single European Sky Interoperability Mandates

SRC Annual Safety Report2008  
SRC Position Paper - ADS-B NRA  
pan-European Safety Regulatory Requirements

### **Liste-A.5 All SRC Publications**

#### EUROCONTROL Safety Regulatory Requirements (ESARRs)

##### Safety Oversight in ATM

Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM  
Use of Safety Management Systems by ATM Service Providers  
Risk Assessment and Mitigation in ATM  
Safety Regulatory Requirement for ATM Services' Personnel  
Software in ATM systems

#### ESARR Advisory Material (EAM)

##### ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE (EAM/AMC)

Acceptable Means of Compliance in Relation to ESARR 3  
Acceptable Means of Compliance in Relation to ESARR 4  
Acceptable Means of Compliance with ESARR 5

##### GUIDANCE MATERIAL (EAM/GUI)

Explanatory Material on ESARR 1 Requirements  
Verification of Compliance with ESARR 1  
Guidelines for Safety Regulatory Auditing  
Guidelines for Safety Oversight of Changes to ATM  
ESARR 1 in the Certification and Designation of Service Providers  
ESARR 1 in the Context of Functional Airspace Blocks  
Guidance on the Criteria for the Assessment of Compliance with the Standards  
of ICAO Annex 11

##### Severity Classification Scheme for Safety Occurrences in ATM

##### Publication and Confidentiality Policy

Mapping between the EUROCONTROL Severity Classification Scheme & the  
ICAO AIRPROX Severity Scheme

##### Explanatory Material on ESARR 2 Requirements

Guidance Material for Harmonisation of Safety Occurrence Severity and Risk  
Assessment

- Full document
- Summary of Mark Sheets
- Quantitative Mark Sheet
- Qualitative Mark Sheet
- RiskWizard - Software tool implementing Mark sheets

Establishment of “Just Culture” Principles in ATM Safety Data Reporting and  
Assessment

##### ESARR 2 and Related Safety Oversight

Guidelines on the Systemic Occurrence Analysis Methodology (SOAM)

##### Annual Summary Template

Guidelines for the Completion of the Annual Summary Template

ESARR 3 Guidance to ATM Safety Regulators : Explanatory Material on ESARR  
3 Requirements

- ESARR 3 Guidance to ATM Safety Regulators : Explanatory Material on ESARR 3 Requirements
- Safety Regulatory Aspects of the ESARR 3 Implementation in Small Organisations
- ESARR 3 and Related Safety Oversight
- Mapping between ISO 9001:2000 and ESARR 3
- Mapping between ESARR 3 and ICAO provisions on safety management systems at aerodromes
- Explanatory Material on ESARR 4 Requirements
- ESARR 4 and Related Safety Oversight
- Guidelines for National ATM Safety Minima
- A Method for States to Determine National ATM Safety Minima
- Explanatory Material on ESARR 5 Requirements for ATCOs - Parts A & B
- ESARR 5 and Related Safety Oversight for ATCOs - Part A Licence
- Explanatory Material on ESARR 5 Requirements for Engineers and Technical Personnel
- ESARR 5 and Related Safety Oversight for Engineering and Technical Personnel
- ATM Safety Related Tasks within ESARR 5 Safety Regulatory Requirements
- Competence Scheme for Engineering and Technical Personnel Undertaking Operational Safety Related Tasks
- Harmonised Terminology for Engineering and Technical Personnel Undertaking Operational Safety-Related Tasks
- Explanatory Material on ESARR 6 Requirements
- COMPANION DOCUMENTS (EAM/COD)
- Annual Summary Template
- Guidance Material for Completion of Annual Summary Template
- ICAO CONSISTENCIES (EAM/ICAO)
- Consistency between ESARR 2 and ICAO SARPs
- Consistency between ESARR 3 and ICAO SARPs
- Consistency between ESARR 4 and ICAO SARPs
- Consistency between ESARR 5 and ICAO SARPs
- Consistency between ESARRs and ICAO SARPs
- SRC Requirement Application Documents (RADs)
- SRC Harmonised Regulatory Criteria for 8.33 HEP
- SRC Harmonised Criteria for the Introduction of LINK 2000+
- SRC Harmonised Regulatory Criteria for the Introduction of RVSM Within ECAC Region
- SRC Documents
- Safety Minima Study : Review of Existing Standards and Practices
- Aircraft Accidents/Incidents and ATM Contribution : Review and Analysis of Historical Data
- SRC Work Programme
- Glossary of Terms and Definitions & List of Acronyms
- Glossary of Terms and Definitions & List of Acronyms
- Consistency between ESARR 5 and ICAO SARP Annex 1

## SRC Review Process - Co-ordination of NSA Views on the Safety of ATM Programmes

Outdoor Laser Operations in the Navigable Airspace

ECAC States' ATM Safety Regulatory Systems Overview

Process for Establishing Acceptable Means of Compliance with ESARRs

Process for Establishing Acceptable Means of Compliance with ESARRs

ATM Output from the JSSI

Assessment of the EATMP Safety Policy as Means of Compliance with ESARR 3

Assessment of EATMP Air Navigation System Safety Assessment Methodology as a Means of Compliance with ESARR 4

Assessment of the European Manual of Personnel Licensing - Air Traffic Controllers as a Means of Compliance with ESARR 5

List of SRC Deliverables

Guidelines for States to Determine National Safety Minima

Dis-identified Results of the Safety Data Collected for 1999

Dis-identified Results of the Safety Data Collected for 2000

Dis-identified Results of the Safety Data Collected for 2001

Consistency between ESARR 4 and ICAO Annex 11 (Withdrawn)

Assessment of EUROCAE ED78A as a Means of Compliance with ESARR 4

ESARR Implementation Monitoring and Support Programme - Audit Guidelines

Lessons learnt from the Regulation of the RVSM Programme – Part 1 (Guidance on the regulatory process)

Lessons learnt from the Regulation of the RVSM Programme – Part 2 (Details findings)

Proceedings of EUROCONTROL Workshop on ESARR 5 and ATCO Licensing  
22/24 May 2002

Annual Safety Report 2002

Report on the ESARR Implementation Monitoring and Support Programme - 2002 to 2004 Visits

Assessment of EATM Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers as a Means of Compliance with ESARR 5, Edition 2.0

Dis-identified Results of the Safety Data Collected for 2002

Annual Safety Report 2003

Achieved Level of Safety in Comparison with ECAC Target

Assessment of the 'LVNL Safety Criteria' as a Means of Compliance with ESARR4

Research and Development Projects Relevant to the Work Programme of the Safety Regulation Commission

Research and Development Projects Relevant to the Work Programme of the Safety Regulation Commission

Annual Safety Report 2004

Dis-identified Results of the Safety Data Collected for 2003

Annual Safety Report 2005

Dis-identified Results of the Safety Data Collected for 2004

Assessment of the Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) 'Corporate Directive Safety Assessment' as a Means of Compliance with ESARR 4

SRC Business Plan 2008-2012

Annual Safety Report 2006

Assessment of the EATM 'ATCO Development Training  
-OJTI' and 'OJTI Refresher' Courses as Acceptable Means of Compliance with  
ESARR 5, Edition 2.0

Annual Safety Report 2007

Annual Safety Report 2008

SRC Policy Documents

ECAC Safety Minima for ATM

Use of Safety Nets in Risk Assessment & Mitigation in ATM

National ATM Safety Regulatory Framework

EUROCONTROL ATM Safety Regulatory Framework

Functional Guidelines for SRC Commissioners

SRC External Relation Policy

Safety Oversight Overview Document (SOOD)

### ***Liste-A.6 ATM Security Library***

ATM Security Workshop

ATM Security Team (SET) Deliverables

OneSky online

ATM Procedures Library

FUA Reference Material

Application documents

EUROCONTROL Specification for the application of the FUA

EUROCONTROL Handbook for Airspace Management

EUROCONTROL Manual for Airspace Planning

Guidance documents

Guidance Document for The Implementation of FUA Concept

Functional Specifications for System Support

Safety documents

Enhanced Flexible Use of Airspace Process - Safety Plan

Enhanced Flexible Use of Airspace Process - Safety Policy

Enhanced Flexible Use of Airspace Process - Outline Safety Case: Enhanced  
Real Time Civil-Military Co-ordination (OI-1B)

Regulatory documents

EC Regulation No 730/2006

EC Regulation No 2150/2005

Commission Regulation No ... /2005 of .. July 2005 laying down common rules  
for the application of the flexible use of airspace in the single European sky.

Operational Requirements Document for the Enhancement of the  
ASM/ATFM/ATC Processes (FUA 2008 Scenario)

Concept of Operations for Enhancing the ASM/ATFM/ATC Processes (FUA  
2008 Scenario)

EC Regulation No 549/2004

EC Regulation No 550/2004

EC Regulation No 551/2004

EC Regulation No 552/2004

Report on the Organisational Structures and Procedures required for the  
Application of the FUA Concept

### ***Liste-A.7 FRAP Library***

Free Route Airspace Concept  
Cost-Benefit Analysis of Free Route Airspace - Final Report  
Feasibility Assessment Report  
Fast Time Simulation Report - Phase 2  
Environmental Benefit Analysis  
Operational Requirements Document  
Safety Assessment Report  
Human Performance Assessment  
Large Scale Real-time Simulation - South Scenario  
Large Scale Real-time Simulation - North Scenario  
4th Small Scale Real Time Simulation  
Fast Time Simulation Report - Phase 1  
3rd Small Scale Real Time Simulation  
1st Small Scale Real Time Simulation  
2nd Small Scale Real Time Simulation

### ***Liste-A.8 ATM Procedures Library***

Airspace Management Library  
The Navigation Application and NAVAID Infrastructure Strategy  
The 2015 Airspace Concept & Strategy for the ECAC area  
ICAO Revised Procedures - PANS-ATM Amdt n°5

### ***Liste-A.9 DMEAN Library***

Reference Documents  
NOP Winter 2008  
Flight Efficiency Plan  
DMEAN Phases III & IV Stakeholder Actions  
NOP Summer 2008  
- Annex 1 - ACCs  
- Annex 2 – Airports  
NOP SUMMER 2007  
- NOP Summer 2007 - Annex  
NOP Winter 2006  
2007-2008 DMEAN Action Plan  
NOP Summer 2006 - September update (incl. Annex)  
- NOP Summer 2006 - September update  
- NOP Summer 2006 - September update (Annex)  
NOP Summer 2006 - July update (incl. Annex)  
- NOP Summer 2006 - July update  
- NOP Summer 2006 - July update (Annex)  
NOP SUMMER 2006  
NOP Summer 2006 released  
NOP Summer 2006 released ANNEX  
NOP covers summer  
NOP leaflet  
DMEAN Phase 2 Report & Annexes



- DMEAN Phase 2 Report
- DMEAN Phase 2 Report - Annexes
- Cost Benefit Analysis for DMEAN
- DMEAN Phase 1 Report & Annexes
  - DMEAN Phase 1 Report
  - DMEAN Phase 1 Report Annexes
- DMEAN Master Plan
- DMEAN Concept of Operations
- Publications
  - DMEAN Newsletter Winter 2009
  - Together we can save
  - Flight Efficiency Plan Leaflet
  - DMEAN Newsletter Autumn 2008
  - DMEAN Newsletter Winter 2007-2008
  - DMEAN Newsletter Autumn 2007
  - DMEAN Newsletter Spring-Summer 2007
  - DMEAN Newsletter Winter 2006
  - DMEAN an operational partnership
  - DMEAN Newsletter Spring 2006
  - Air Traffic Technology International
  - Dynamic Management of the European Airspace Network
- FUA
  - EUROCONTROL Specification for the Application of the Flexible Use of Airspace (FUA), Edition 1.0
  - Summary of Responses (SOR) for the EUROCONTROL Specification on FUA, version 0.5
  - EUROCONTROL - SES - EUROCONTROL Specification on FUA
  - European Commission - Transport
- FAB
  - Guidelines on generic military requirements for FAB OAT
- UAV
  - Latest UAV specifications.
- ASM/ATFCM
  - ASM/ATFCM Coordination Improvement
    - Airspace Management/Air Traffic Flow and Coordination Management Processes
    - Civil-Military ATM Performance Framework Improvement
    - Local and Regional Airspace Management system (LARA)
      - The airspace planning layer
      - The airspace status layer
      - The statistics layer
  - Pan-European Repository of Information Supporting Military Key Performance
- CRCO
  - Principles for Establishing the Cost-Base for Route Facility Charges and the Calculation of the Unit Rates
  - Guidance on the Rules and Procedures of the Route Charges System
  - Conditions of Application of the Route Charges System and Conditions of Payment
  - Multilateral Agreement relating to Route Charges

### **Liste-A.10 Airport CDM Library**

#### **Airport Operations Programme (APR)**

- Airport CDM Implementation Manual
- Airport CDM Check List
- Airport CDM Attachment
- Airport CDM Cost Benefit Analysis
- Airport CDM Safety Case Guidance Material
- Safety Assessment of Airport CDM
- Airport CDM Guide
- Airport CDM Poster
- Airport CDM Introductory Video

#### **Airport Surface Management Library**

- A-SMGCS History and EUROCONTROL Project
- A-SMGCS Project Leaflet
- A-SMGCS Poster
- A-SMGCS Project Strategy
- A-SMGCS Operating Procedures (Draft)
- Definition of A-SMGCS Implementation Levels
- Operational Concept & Requirements for A-SMGCS Implementation Level I
- Operational Concept & Requirements for A-SMGCS Implementation Level II
- Functional Specifications for A-SMGCS Implementation Level I
- Functional Specifications for A-SMGCS Implementation Level II
- Validation Master Plan for A-SMGCS Implementation Level I
- Validation Master Plan for A-SMGCS Implementation Level II
- A-SMGCS Simulations Level I & II - Validation Report
- A-SMGCS VIS2 - VIS3 Transition Simulation Report
- Human Factors Case for A-SMGCS
- Mode S Deployment at and around Airports in Europe
- Mode S Transponder in an Airport / A-SMGCS Environment
- Proposed AIC in support of Mode S Multilateration
- Final Report on the Generic Cost Benefit Analysis of A-SMGCS
- A-SMGCS Levels I & II Preliminary Safety Case
- A-SMGCS Levels I & II Guidance Material in support of the Preliminary Safety Case
- Licensing Requirements for A-SMGCS
- Training Requirements
- Joint Mode S and A-SMGCS Information Day - Transponder Operations at and around Airport

#### **Airport airside Capacity Enhancement Library**

- ACE Implementation Package
- Free Up The Runway
- ATS Awareness Package - Keep Them Moving
- Prague Airport Capacity Enhancement Leaflet Phase 1
- Prague Airport Capacity Enhancement Leaflet Phase 2
- Lisbon Airport Capacity Enhancement Awareness Leaflet
- Enhancing Airport Airside Capacity - The Complete Guide

- Airside Capacity Enhancement - The Implementation Manual
- Measurement of Pilot Reaction Times & Runway Occupancy Times - The Complete Guide
- ACE Introductory Video
- DMEAN Video
- ACE Safety Case Guidance Material
- Safety Assessment of ACE

Society and Economics

Social Responsibility Policy

Agency Society & Economics activities

CODA - Public Reports

Trends in Air Traffic

PRC Cost of Delay



Hukuk ve Havacılık, uçak işleticileri ya da sahipleri ile sınırlı ilgi konusu olmaktan öteye gidememektedir.

Uçaklara duyulan sempatinin uçakları kullanmaya başlayana kadar bizlere ne kadar sorumluluk yüklediğinin aslında farkında olmuyoruz.

Yolcunun uçakta yasa ile korunan tek bir "hak"ı vardır. Oksijen almak.

Uçuşa niyetlendiği andan yolculuk sonrası terminalden çıkana kadar kendisine ne denirse yapmak ve talimatlara uymak zorundadır.

Bu talimatlara karşı gelmek demek hukuksal sorun yaratmak demektir. Sigara içmek, gürültü yapmak, etrafını rahatsız etmek ya da uçak kaçırmak gibi!

Taşıyıcı şirketlerin ise yolcuyu "gecikmesiz" ve "hasarsız" hedefine ulaştırma sorumluluğu ve kanuni yükümlülükleri mevcuttur.

Bu kitabın amacı, ayırım gözetmeksizin tüm havacılık temel kuralları ve prensipleri ile uygulanış biçimlerini hukuksal açıdan tanıtmak ve hukuk adamlarının bu devasa kanun ve kurallar dizisindeki yerlerini belirlemelerine yardımcı olmaktır.

Kitabı Türkçe hazırlama zorunluluğundan en kısa sürede ICAO Ek 1 şartlarında İngilizce bilen öğrenci yetiştirme sorumluluğuna geçişte, Sivil Havacılık Yüksek Okulları için şartlar kolaylaştırılmamıştır.

Yasal olarak korunmayan bilgi ve beceri, "Meslek" kavramına girmez.

Gelecekteki "Meslektaşlarıma" ve havacılığa gönül verenler için hazırlanmıştır.

**Servet BAŞOL**

