

# Uçuş İzinlerine İlişkin El Kitabı

Birinci Basım – 2018

## SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ YAYINLARI

**Yayın No** : HUD

**Yayın Türü** :

**Konu** :

**İlgili Birim** : Hava Ulaşım Daire Başkanlığı

1. Baskı 2018, Ankara

© 2018, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Telif Hakları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne aittir.

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

Bu yayın bilgilendirme amacıyla hazırlanmış.

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

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

E-Posta: HUD@shgm.gov.tr

### **Baskı**

Dizgi: Ayşe Nur Yıldırım

Pegem Akademi Yayıncılık

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

[pegem@pegem.net](mailto:pegem@pegem.net)

**BU KİTAP GÖZEN HAVACILIK VE TİC. A.Ş. PERMİ VE SLOT  
MÜDÜRLÜĞÜ'NÜN KATKILARIYLA HAZIRLANMIŞTIR.  
(ÇİĞDEM NAKAY KUYUCU, YELDA ELİF GÖNCÜ, BANU ÇETİNTAŞ,  
PINAR AKSU kitabın hazırlanmasında katkıda bulunmuştur)**

**Kitapta Kullanılan Görseller Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve  
Gözen Holding'e aittir.**





## İÇİNDEKİLER

### Bölüm 1 — HAVACILIK HUKUKU

<b>1-Uluslararası Kural Koyucular .....</b>	<b>1</b>
Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) .....	1
Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) .....	3
Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilatı (EUROCONTROL).....	4
Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı (EASA) .....	5
Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) .....	6

### Bölüm 2 — ULUSLARARASI ANLAŞMALAR VE TRAFİK HAKLARI

Paris Konvansiyonu 1919.....	7
Madrid Konvansiyonu 1926.....	8
Havana Konvansiyonu 1928.....	8
Varşova Konvansiyonu ve Sistemleri 1929.....	8
Roma Konvansiyonu 1933 .....	10
Şikago Konvansiyonu 1944.....	11
Uçuş İzinlerinin Hukuki Dayanağı.....	16
İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları.....	17
Trafik Hakları.....	18
Tokyo Sözleşmesi (1963).....	20
Lahey Sözleşmesi (1970).....	21
Montreal Sözleşmesi (1971).....	21
Montreal Protokolleri (1975, 1978, 1988) .....	21
1975 Montreal Protokolü.....	21
1978 Montreal Protokolü.....	22
1988 Montreal Protokolü.....	22
Montreal Sözleşmesi (1991).....	22
Montreal Sözleşmesi (1999).....	22
IATA ve Kuala Lumpur Anlaşması 1995.....	23

### Bölüm 3 — ULUSAL KURAL KOYUCULAR

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM).....	25
Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) .....	27
Uçuş İzinlendirme Sürecinde Görev Alan İlgili Diğer Otoriteler .....	29
Uluslararası FIC Birimi Hava Trafik Kontrol Merkezi Başmüdürlüğü .....	29
Dışişleri Bakanlığı Denizcilik Havacılık Hudut Genel Müdür Yardımcılığı.....	29
Hava Kuvvetleri Komutanlığı.....	30
DHMI Slot Koordinasyon Merkezi.....	30
Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü.....	30
Gümrük .....	31
Göç.....	31

**Bölüm 4 — UÇUŞ İZİNLENDİRME SÜRECİ VE TÜRK SİVİL HAVACILIK MEVZUATI**

Türk Sivil Havacılık Kanunu 2920 .....	33
Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) .....	43
Havalimanları Yer Hizmet Türleri ve Detayları Talimatı (SHT-YHT) .....	53

**Bölüm 5 — AIP ve BÖLÜMLERİ**

AIP Havacılık Enformasyon Yayını .....	63
AIP Bölümleri .....	65

**Bölüm 6 — AIP GEN 1.2**

Hava Araçlarının Giriş, Kalkış ve Transit Geçiş Kuralları .....	69
Genel Havacılık, İş, Ambulans, İnsani Yardım ve Üst Geçiş Uçuşları .....	75
Tarifeli Uçuşlar .....	77
Tarifersiz Hava Taşımacılığı .....	79
Tarifersiz Charter Seferler .....	81
Diğer Charter Uçuşları .....	81
Kapalı Tur .....	81
Özel Charter .....	81
Kargo Charter Uçuşları .....	82
İzin Başvuru Usulleri .....	82
Tarifersiz Düzenli Kargo Uçuşları .....	82
Münferit Kargo Uçuşları .....	82
Bagaj Taşımacılığı .....	83
İzin Başvuru Usulleri .....	83
İlave Belge Talepleri .....	83
Mali Mesuliyet Sigortası Sertifikası .....	84
Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigortası Sertifikası .....	85
Certificate of Liability Insurance .....	86
Certificate of Third Party Liability Insurance .....	87
Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçinde İniş veya Kalkış Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçları Malî Mesuliyet Sigortası Hakkında Yönetmelik .....	90
Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik .....	93
Havayolu İşletmesi ve Uçak Sertifikaları Örnekleri .....	99
LTFG / Gazipaşa Havalimanı İzinlendirme Prosedürü .....	112
LTAS / Zonguldak Çaycuma Havalimanı İzinlendirme Prosedürü .....	116

**Bölüm 7 — HAVA ARACI KİRALAMA USULLERİ**

Hava Aracı Kiralama .....	119
İki Yerli İşletme Arasında Kısa Süreli Wet-Lease Kiralama Operasyonu EK 1 .....	123
Yerli İşletmelerin Yabancı İşletmelere Kısa Süreli Wet-Lease Kiralama Operasyonu EK 2 .....	124
Yerli İşletmelerin Yabancı İşletmelerden Kısa Süreli Wet Lease Kiralama Operasyonu EK 3 .....	125
İki Yerli İşletme Arasında Gerçekleştirilecek Wet-Lease Kiralama Operasyonu EK 4 .....	126

Yerli İşletmelerin Yabancı İşletmelere Wet-Lease Kiralama Operasyonu EK 5.....	127
Yerli İşletmelerin Yabancı İşletmelerden Wet-Lease Kiralama Operasyonu EK 6 .....	128
Yerli İşletmelerin Yabancı İşletmelere Dry-Lease Kiralama Operasyonu EK 7 .....	130
Yerli İşletmelerin Yabancı İşletmelerden Dry-Lease Kiralama Operasyonu EK 8 .....	131
Wet-Lease ve Kısa SüreLİ Wet-Lease Bilgilendirme FormU EK 9.....	133
EK-10 .....	134

### **Bölüm 8 — MEYDAN SLOTU VE MEYDAN ONAYI**

Meydan Slotu.....	135
Meydan Onayı.....	141
DHMI Genel Müdürlüğü Slot Uygulama Talimatı.....	142
Yararlanılan Kaynaklar .....	155



## HAVACILIK HUKUKU



### 1. ULUSLARARASI KURAL KOYUCULAR

#### 1. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK ÖRGÜTÜ (ICAO)



Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO (International Civil Aviation Organisation) 1947 yılında kurulmuştur. Birleşmiş Milletler'e bağlı bir örgüttür. 1944 yılında toplanan Şikago Konferansı'nın bir sonucudur.

Şikago Konferansı'nın sonunda hazırlanan Konvansiyonun imzalanmasında gecikmeler yaşandığı için geçici bir anlaşma imzalanmıştır ve Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (PICAO - Provisional International Civil Aviation Organization) kurulmuştur.

PICAO, 1945 yılından 1947 yılına kadar geçerli kalmıştır. 1947 yılı Mart ayında Konvansiyonu geçerli kılan 26'ncı imzanın da atılmasıyla 1947 yılı Nisan ayında Şikago Konvansiyonu resmen yürürlüğe girmiştir. Böylece Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO-International Civil Aviation Organization) kurulmuştur.

Türkiye, konvansiyonu kurucu üye olarak 07.12.1944 yılında imzalamıştır. Konvansiyon, 4749 sayılı 05.06.1945 tarihli kanunla 04.04.1947 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

#### ICAO Teşkilat Yapısı

ICAO'nun merkezi Kanada'nın Montreal şehrinde yer almaktadır. Ayrıca aşağıda belirtilen 7 ayrı bölgede de ofisi bulunmaktadır.

- Kuzey ve Merkez Amerika bölgeleri için Meksiko'da,
- Güney Amerika bölgesi için Lima'da,
- Kuzey Atlantik ve Avrupa bölgesi için Paris'te,

## Uçuş İzinleri El Kitabı

- Ortadoğu bölgesi için Kahire’de,
- Batı ve Merkez Afrika Bölgesi için Dakar’da,
- Güney ve Doğu Afrika bölgesi için Nairobi’de,
- Asya ile Pasifik bölgeleri için Bangkok’da.<sup>1</sup>

ICAO’nun başlıca görev ve hedefleri “Şikago Sözleşmesi’nin 44.maddesinde aşağıdaki şekilde açıklanmıştır:

1. Dünyada, Uluslararası Sivil Havacılığın her açıdan güvenli ve düzenli bir şekilde gelişmesini sağlamak,<sup>2</sup>
2. Barışçıl amaçlara yönelik uçak tasarımı ve işletmesini teşvik etmek,<sup>3</sup>
3. Uluslararası Sivil Havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyir tesislerinin gelişimini desteklemek,<sup>4</sup>
4. Emniyetli, düzenli, etkili ve ekonomik hava taşımacılığını dünya insanların ihtiyaçları ile buluşturmak,<sup>5</sup>
5. Makul olmayan rekabetten kaynaklanan ekonomik kaybın önlenmesini sağlamak,<sup>6</sup>
6. Sözleşmeli devletlerin haklarına tam olarak itibar edilmesini ve her sözleşmeli devletin uluslararası havayolu işletmesi için fırsat eşitliğine sahip olmasını sağlamak,<sup>7</sup>
7. Sözleşmeli devletler arasında ayrımcılıktan kaçınmak,<sup>8</sup>
8. Uluslararası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini ilerletmek,<sup>9</sup>
9. Genel anlamda uluslararası sivil havacılığın her açıdan gelişimini desteklemektir.<sup>10</sup>

ICAO’nun standart hükümler getirmesine örnek olarak havaalanı ve havayolu kodları kullanılması, atmosferdeki basınç, sıcaklık, yoğunluk ve yüksekliğin aynı ölçü birimlerine tabi kılınması, sınır kontrollerinde gümrük görevlilerinin işlerinin kolaylaşması için standart pasaport çiplerinin getirilmesi örnek gösterilebilir.

Konvansiyonu’nun hükümleri genellikle emredici niteliktedir ve bu hükümlere aykırılığın uluslararası alanda yaptırımları mevcuttur.



1 [http://www.icao.int/icao/en/m\\_rao.html](http://www.icao.int/icao/en/m_rao.html)

2 Şikago Sözleşmesi, Madde 44/a

3 Şikago Sözleşmesi, Madde 44/b

4 Şikago Sözleşmesi, Madde 44/c

5 Şikago Sözleşmesi, Madde 44/d

6 Şikago Sözleşmesi, Madde 44/e

7 Şikago Sözleşmesi, Madde 44/f

8 Şikago Sözleşmesi, Madde 44/g

9 Şikago Sözleşmesi, Madde 44/g

10 Şikago Sözleşmesi, Madde 44/g

## 2. AVRUPA SİVİL HAVACILIK KONFERANSI (ECAC)



Avrupa Sivil Havacılık Konferansı ECAC (European Civil Aviation Conference), 1955 yılında Avrupa Hava taşıma konferansı koordinasyonundaki devletler arasında, Avrupa hava taşıma sisteminin etkili ve güvenli gelişmesini teşvik amaçları ile kurulmuş hükümetlerarası bir organizasyondur.

Türkiye, 1956 yılında kurucu üye olarak bu organizasyona dahil olmuştur.

### **Amaçları;**

1. Avrupa üye sayısını genişletmek,
2. Avrupa Birliği kurumları ile aktif işbirliği yapmak,
3. ICAO ile yakın irtibat ve tüm hava taşıma endüstrilerini temsil eden organizasyonlar ile ilişkiler kurmaktır.

### **Misyonu;**

Güvenli, verimli, sürdürülebilir bir Avrupa hava ulaşım sisteminin sürekli gelişimini, üye devletler arasında sivil havacılık politikaları ve uygulamalarının uyumlaştırılmasını, üye devletleri ve dünyanın diğer bölgeleri arasındaki politika konularında anlayışı teşvik etmektir.

ECAC, alt çalışma grupları ile birlikte aşağıda belirtilen konularda çalışmalarını yürütmektedir.

- a. Avrupa'da hava taşımacılığının liberizasyonu,
- b. Ortak bir Avrupa Pilot Lisansı düzenlemesi,
- c. Çevre korumasına ilişkin düzenlemeler (Hava aracı gürültü ve motor gazları)
- d. Avrupa hava sahasındaki trafik artışına karşın düzenlemeler,
- e. Hava taşımacılığında uçuş kuralları ve emniyetinin geliştirilmesi,
- f. Uçuş güvenliği konusunda müşterek çalışmaların düzenlenmesi,
- g. Kazaların önlenmesi, kazalarda insan hayatını koruma imkanlarının artırılması,
- h. Hava taşımacılığına yönelik kanun dışı eylemlerin önlenmesi,
- i. Bilgisayar rezervasyon Sistemi (CRS)'ne ilişkin düzenlemeler,
- j. Formalitelerin azaltılması, işlemlerin hızlandırılması,
- k. Atlantik aşırı uçuşlara ilişkin düzenlemeler,
- l. Charter taşımacılığına ilişkin düzenlemeler,
- m. Diğer Dünya ülkeleri ile ilişkilerin düzenlenmesi.

ECAC üyesi 44 tane devlet vardır;

Arnavutluk, Ermenistan, Avusturya, Azerbeycan, Belçika, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Güney Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Gürcistan, Almanya, Yunanistan, Ma-

caristan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Malta, Moldova, Monako, Karadağ, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, San Marino, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, İspanya, İsveç, İsviçre, Makedonya Cumhuriyeti, Türkiye, Ukranya ve İngiltere.



### 3. AVRUPA HAVA SEYRÜSEFERİ GÜVENLİĞİ TEŞKİLATI (EUROCONTROL)



13 Aralık 1960 tarihinde Almanya, Belçika, Fransa, Lüksemburg, Hollanda ve İngiltere'nin imzaları ile kurulmuştur.

Türkiye, Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilatı'na (Eurocontrol) 01/03/1989 tarihinde üye olmuştur.

Öncelikli amacı bağlantısız Avrupa Hava Trafik İdaresi sistemini geliştirmektir.

Hava seyrüseferinin emniyetle yapılabilmesini sağlayan Eurocontrol'un ana ortakları ise; üye ülkeler, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), NATO, Avrupa Uzay Ajansı (ESA), Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Havacılık Endüstrisi ve havaalanlarıdır.

#### **Eurocontrol'un görevi;**

1. Avrupa hava trafik kontrol uyumlaştırma ve entegrasyon programını yürütmek,
2. Avrupa hava sahasının en iyi biçimde kullanılmasını sağlayarak sıklığı önlemek amacı ile merkezi akış idaresi birimini (CFMU) işletmek,
3. Hava trafik sistemleri arası koordinasyonu iyileştirmek için kısa ve orta vadeli planlar yapmak,
4. Avrupa hava trafik kontrol kapasitesinin artırılması için araştırma-geliştirme çalışmaları yapmak,
5. ECAC üyesi ülkeler adına hava trafiğinin gelecekteki ihtiyaçlarını analiz ederek bu ihtiyaçları karşılayacak yeni teknikler ve stratejiler geliştirmek,
6. Hava trafik hizmetlerindeki personelin eğitilmesini sağlamak,



7. Hava seyrüseferi ile ilgili çalışmalar yapmak, üye ülkelerin yaptıkları çalışma sonuçlarını toplamak ve aktarmak,
8. Hava seyrüsefer alanında maliyet etkinliğini ve yeterliliğini geliştirecek tedbirleri araştırmak ve uygulamak,
9. Uluslararası sivil havacılık teşkilatı (ICAO) ve sivil havacılıkla ilgili diğer uluslararası kuruluşların, hava seyrüsefer alanındaki çalışmalarını ve sunulan bölgesel hava seyrüsefer planlarındaki tadilatları incelemek,
10. Üye ülkeler ile sadece “ yol ücretleri çok taraflı anlaşması” na tabi ülkelerin havayolu ücretlerini tespit ve tahsis etmek,
11. Üye ülkeler için hizmetlerin sürdürülmesine yardımcı olmak amacı ile özel anlaşmalar yapmak,
12. Talep üzerine üye ülkeler adına hava trafik hizmetlerini yerine getirmek.

#### 4. AVRUPA HAVACILIK GÜVENLİĞİ AJANSI (EASA)



Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı (EASA - European Aviation Safety Agency), Avrupa Birliği'nin sivil havacılık güvenliği çerçevesinde oluşturduğu bir girişimdir.

15 Temmuz 2002 tarihinde hizmete geçen kurumun merkezi Almanya'nın Köln şehrinde yer almaktadır.

Avrupa hava sahası içinde, geniş anlamda hava ve havacılıkla ilgili her türlü uçak, uçuş, üretim, müdahale, etkinlik ve geçerli güvenlik mevzuatlarının takibi ve uygulanmasını kontrol edip, Avrupa'da havacılık güvenliğini sağlar.

EASA üyesi olmamakla birlikte Türkiye de sistem olarak, EASA'nın getirdiği kurallar sistemini benimsemektedir.

##### **EASA'nın başlıca görevleri şunlardır:**

1. Avrupa Birliği'nin hazırladığı havacılık ile ilgili hukuki düzenlemeler için tavsiye vermek,
2. Avrupa Birliği üye devletlerinin, iç hukukunda öngörülen güvenlik önlemlerinin yer almasını sağlamak ve gerektiğinde üye devletlerde soruşturma ve inceleme yapmak,
3. Hava araçlarının ve eklentilerinin sertifikalanmasını sağlamak ve hava araçlarının dizayn, yapımı ve bakımı ile ilgili projeleri onaylamak,
4. Avrupa Birliği üyesi olmayan devletlerin hava taşımacılığı işletmeleri için onay vermektir.

## 5. ULUSLARARASI HAVA TAŞIMACILIĞI BİRLİĞİ (IATA)



IATA (International Air Transport Association, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği), sadece havayolu şirketlerinin üye olabildiği, uluslararası bir ticaret kuruluşudur.

IATA; emniyetli, güvenli ve ekonomik hava ulaşımını sağlayabilmek amacıyla havayolları arası bir kuruluş olarak 1945 yılında Havana, Küba'da kurulmuştur. Dünya genelinde 140 ülkeden 260 civarında üyeye sahiptir.

Aktif ve yan üyeleri vardır. Aktif üye; tarifeli iç ve dış hat seferi yapan, yan üye ise tarifeli iç hat seferi yapan taşıyıcılarıdır.

Kararları tavsiye niteliğinde olup, havayolu ile yolcu veya yer hizmetleri gibi kurumlar arasındaki ilişkileri düzenler.

**Bu birliğin esas amacı, uluslararası hava taşımacılığına ilişkin kuralların standartlaştırılması ve yaygınlaştırılmasıdır.**

IATA, bilet, yolcu, kargo ile hava yolu ilişkisini düzenleyerek taşımanın genel şartlarını oluşturmaktadır. Bu kurallara hava yolları tarafından eklemeler getirilebilir ancak bertaraf edilemez. Taşımanın Genel Şartlarının amacı, yolcuların sorumluluğu, biletlerin geçerliliği, rezervasyon ve check-in işlemleri gibi kavramları düzenleyerek hava yolu ile taşımanın esaslarını belirlemektir.

IATA'nın hazırladığı "Standard Ground Handling Agreement", yani Standart Yer Hizmetleri Anlaşması ise yer hizmetleri ile hava yolları arasındaki ilişkileri, sorumluluk esaslarını ve kavramlarını düzenleyerek uluslararası alanda ortak esasların benimsenmesini amaçlar.

### IATA Teşkilat Yapısı

Kurumun merkezi Kanada'nın Montreal şehrinde yer almaktadır.

### IATA'nın başlıca görevleri:

1. Tüm dünya insanların yararı için güvenli, düzenli ve ekonomik hava ulaşımının yaygınlaştırılması, hava ticaretinin geliştirilmesi ve bu konularla ilgili sorunların üzerinde çalışılması,
2. Doğrudan veya dolaylı olarak uluslararası hava ulaşım hizmeti ile ilgilenen hava ulaşım girişimcileri arasında işbirliği ortamları hazırlamak,
3. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO - International Civil Aviation Organization) ve diğer uluslararası organizasyonlarla işbirliği kurmak,
4. Kuruluş, müşteri ve taşıyıcı havayolu arasında düzenlenen "Taşıma Şartları" nı oluşturmak,
5. İki taraflı anlaşmaların imzalarını resmileştirmek,
6. IATA Çözümleri'ni (IATA Resolutions) hazırlamaktır.

## ULUSLARARASI ANLAŞMALAR VE TRAFİK HAKLARI



### 1. PARİS KONVANSİYONU 1919

13 Ekim 1919 tarihinde Paris'te 33 devlet tarafından imzalanmış ve 11 Temmuz 1922 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu konvansiyona taraf olmamıştır.

Paris sözleşmesi sadece barış zamanındaki durum ile ilgilidir; 9 bölüm ve 43 madde içermekte olup 1922, 1923 ve 1929 yıllarında değişikliğe uğramıştır. Paris sözleşmesi 7 Aralık 1944 tarihli Şikago sözleşmesinin kabulü ile sözleşmenin 60.maddesi gereği fesh edilmiştir.

Paris sözleşmesinde, **teknik sorunlar, yasal sorunlar ve askeri durumlar** hakkında olmak üzere 3 alt başlık ele alınmıştır.

1. Her devlet kendi ülkesi üstündeki hava sahasında egemenlik haklarına sahiptir. Bir devletin konvansiyon anlamındaki ülkesi; anavatan ve sömürgeleriyle birlikte bunlara bitişik kara sularını içermektedir. Bu ifadeden anlaşılacağı üzere uluslararası sular ve sahipsiz yerler üzerindeki hava sahası serbesttir.

2. Anlaşma ile belirli şartlara sadık kalmak kaydıyla anlaşmaya imza atan devletlerden her biri, barış zamanında başka imza sahibi devletlerin uçaklarına zarar vermeden kendi ülkesi üstünden geçmek hakkını tanır ve tanınan bu hakta milletlere eşit muamele etmek esastır.

3. Anlaşmaya imza atan devletlerden her biri, askeri sebeplerle veya kamu güvenliği sebebiyle başka devletlerin uçaklarının ülkesinin bazı bölgeleri üzerinde uçmasını yasaklayabilir. Buna ilaveten her devlet, ülkesindeki hava kabotajını kendi uçaklarına ayırabilme hakkına sahiptir.

Bir devlet, kendi ülkesi üzerinde uçuş hakkını, imza sahibi tescilli uçağa tanıyan eski maddeye ek olarak özel bir anlaşma ile aynı hakkı imza sahibi olmayan bir devlet uçağına da tanımıştır.

Uçağın havalanabilmesi için tescil, uçuşa elverişlilik ve pilotların mesleki ehliyetleri tamam olmalıdır.

Anlaşma askeri uçakların uçuşuna sınırlandırmalar getirmiş, silah, patlayıcı madde ve fotoğraf malzemelerinin uçakla taşınmasını yasaklamıştır.

Hava araçları;

a) Devlet Hava Araçları,

b) Sivil Hava Araçları olarak tanımlanmıştır.

Paris Sözleşmesi, uçak sicilinin tutulmasını zorunlu kılmıştır.

Hava aracı sicili, hava araçlarının kaydedildiği özel bir sicil olup, araca ait bilgilerin ve hukuki ilişkilerin açıklanmasına hizmet eder,

## 2. MADRID KONVANSİYONU 1926

Paris sözleşmesine taraf olmayan İspanya'nın girişimi ile Portekiz ve 19 Latin Amerika ülkesinin 1926 tarihinde imzaladıkları Madrid Konvansiyonu, Paris Konferansı kararlarını sadece tekrarlamıştır.

Madrid Konvansiyonu, Paris Konvansiyonundaki eşitliğe aykırı hükümlere tepki olarak oluşturulmuştur. Paris sözleşmesinden farklı olarak akit devletler, akit olmayan devletlerden birine ait hava araçlarının kendi ülkeleri üzerinde dolaşmasına müsaade edip etmeme konusunda tam yetkiye sahiptir.

Bu konvansiyon asla uluslararası bir özellik taşımamış ve Şikago Konvansiyonu ile de tamamen yok sayılmıştır.

## 3. HAVANA KONVANSİYONU 1928

1928 yılında Havana'da toplanan 6. Uluslararası Amerika Devletleri Konferansında, Ticari Havacılık Konvansiyonu olarak da bilinen Havana Konvansiyonu gerçekleştirildi. Havana Sözleşmesinin hiç bir eki yoktu ve bölümlerden oluşmaktaydı.

Havana Sözleşmesi, devletlerin havada mutlak ve münhasır egemenliğini kabul ettiği için Paris ve Madrid sözleşmelerinden farklıydı. Havana sözleşmesi ticari amaçla kullanılan uçaklara daha çok serbesti tanıyordu. Paris ve Madrid sözleşmelerindeki gibi kolonileri ülkeye dahil etmediği gibi karasularından da bahsetmemektedir. 7 Aralık 1944 tarihili Şikago sözleşmesinin yürürlüğe girmesi ile birlikte Havana sözleşmesi de hükmünü yitirmiştir.<sup>1</sup>

## 4. VARŞOVA KONVANSİYONU ve SİSTEMLERİ 1929

1925 tarihinde Paris'de toplanan Birinci Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansının kurduğu "Hava Hukuku Uzmanları Uluslararası Teknik Komitesi"nin hazırlamış olduğu ön tasarıya dayanandırılan Varşova Sözleşmesi; uluslararası hava taşımasının ve bu tür taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun düzenlenmesi ve şartlarda birlik sağlanması konularını ele almıştır.

**12 Ekim 1929'da** Varşova'da yapılan toplantı sonunda düzenlenen Varşova Sözleşmesi 30'dan fazla devlet tarafından imzalanmış ve 1933'de yürürlüğe girmiştir. 108 devlet bu sözleşmeye katılmış bulunmaktadır.<sup>2</sup>

---

1 Ayhan Sorgucu,"Hava ve Uzay Hukuku", 2014, s.22.

2 Ayhan Sorgucu,"Hava ve Uzay Hukuku", 2014, s.55.

Havayolu ile yapılan yurtiçi taşımaları için Milli Kanunlarda; yurt dışı taşımaları için ise, taşımanın nitelik ve karakterine göre, Türkiye'nin de 01 Mart 1977 tarihinde 2073 sayılı kanunla onaylayarak taraf olduğu Varşova Sözleşmesi ve bu sözleşmeye değişiklik getiren;

- 1955 tarihli LAHEY Protokolü
- 1961 tarihli GUADALAJARA Ek Sözleşmesi
- 1971 tarihli GUATEMALA CITY Protokolü
- 1975 tarihli 1 Sayılı MONTREAL Ek Protokolü
- 1975 3 Sayılı MONTREAL Ek Protokolü
- 1975 4 Sayılı MONTREAL Ek Protokollerinde yer almaktadır.<sup>3</sup>

Varşova Sözleşmesinin tam ismi "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme" dir.

Varşova Sözleşmesinde sınırlı sorumluluk ele alınmıştır. Sözleşme özetle;

1. Konvansiyona göre, hava taşıyıcısı yolcuların taşınması sırasında meydana gelebilecek ölüm ya da yaralanmalardan, yolcu bagajlarının ve eşyaların taşınmasında meydana gelebilecek zarar ya da kayıplardan, uçuş operasyonunun gecikmesi sonucu oluşacak zararlardan sorumludur.
2. Yolcu ve yükle ilgili taşıyanın hak ve borçlarını tespit ederek sorumluluklarını düzenlemiştir.
3. Ortaya çıkabilecek uyuşmazlıklara tatbik edilebilecek rutin hukuki kurallar belirlenmiştir,
4. Yolcu bileti, bagaj kuponu ve hava konşimentosu hakkında hükümler getirmiş olup, bu belgelerin nasıl ve kimler tarafından düzenleneceğini, üzerlerinde ne gibi bilgi ve kayıtların bulunması gerektiğini belirten müşterek esaslar belirlemek suretiyle milletler arası standart sağlamıştır.

Varşova Konvansiyonu, uluslararası ticari hava taşımacılığında başvurulacak en önemli hukuki kaynaklardan biridir.

### **Taşıyıcının Sorumluluğu**

#### **MADDE 17**

*Bir yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bir bedeni zarara uğraması halinde, bu zararın doğmasına sebep olan kaza, hava aracında veya hava aracına binme veya hava aracından inme tahliyelerinden biri sırasında meydana gelmiş ise, doğan zarardan, taşıyıcı sorumlu olacaktır.*

#### **MADDE 18**

1. Zarara sebep olan olay hava taşıması esnasında meydana gelmiş ise, taşıyıcı, kayıtlı bagaj veya eşyanın tahribi veya kaybı veya hasara uğraması halinde doğan zarardan sorumlu olacaktır.

2. Önceki paragrafta kullanılan anlamda hava taşıması, bagaj veya eşyanın, bir hava alanında veya bir hava aracında, veya bir hava alanı dışına iniş yapılması halinde herhangi bir yerde, taşıyıcının koruması altında bulunduğu süreyi kapsayacaktır.

3. Hava taşıması süresi, kara, deniz veya nehir yoluyla, bir hava alanı dışında yapılan herhangi bir taşımayı içermeyecektir. Bununla birlikte, böyle bir taşıma hava taşıması için yapılan bir anlaşmanın gereği olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmışsa, herhangi bir zararın, aksi ispatlanmadıkça, hava taşıması esnasında meydana gelmiş bir olayın sonucu olduğu kabul edilecektir.

<sup>3</sup> Ayhan Sorgucu, "Hava ve Uzay Hukuku", 2014, s.54.

### **MADDE 19**

*Taşıyıcı, hava taşımasındaki yolcu, bagaj veya eşyanın gecikmesinden doğan zarardan, sorumlu olacaktır.*

### **MADDE 20**

*Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya onlar için bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa, sorumlu olmayacaktır.*

### **MADDE 21**

*Zarar gören kişinin, kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, mahkeme kendi kanunu hükümleri uyarınca taşıyıcının sorumluluğunu azaltabilir veya kaldırabilir.*

### **MADDE 22**

*1. İnsan taşımasında taşıyıcının sorumluluğu her bir yolcu için iki yüz eli bin frankla sınırlandırılmıştır. Davanın görüldüğü mahkemenin kanununa göre tazminatın irat olarak ödenme- sine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemelerin peşin sermaye değeri bu sınırlamayı aşmayacaktır. Bununla birlikte, taşıyıcı ile yolcu, özel sözleşme ile, daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler.*

*2.*

*a) Kayıtlı bagaj ve yük taşımasında, paket taşıyıcıya verilirken, gönderici, varış yerinde teslim anındaki menfaatine ilişkin özel bir bildirimde bulunmadıkça ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödemedikçe, taşıyıcının sorumluluğu kilogram başına iki yüz elli frankla sınırlandırılmıştır. Özel bildirimde bulunulması halinde, taşıyıcı bildirilen meblağın göndericinin varış yerinde teslim anındaki gerçek menfaatinden büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildirim yapılan meblağa kadar ödeme yapmakla sorumludur.*

*b) Kayıtlı bagaj veya yükün bir bölümünün veya içinde bulunan herhangi bir şeyin kaybı, hasan veya gecikmesi halinde taşıyıcının sorumluluk sınırının tespitinde dikkate alınacak ağırlık, sadece ilgili paket veya paketlerin toplam ağırlığı olacaktır. Bununla birlikte, kayıtlı bagaj veya yükün bir bölümünün veya içinde bulunan bir şeyin kaybı, hasarı veya gecikmesi, aynı bagaj kuponu veya hava yük senedi kapsamına giren diğer parçaların değerini etkilerse, bu paket veya paketlerin toplam ağırlığı da sorumluluk sınırının tespitinde dikkate alınacaktır.*

*3. Yolcunun yanında bulundurduğu şeyler bakımından, taşıyıcının sorumluluğu, her yolcu başına beş bin frankla sınırlıdır.*

*4. Bu maddedeki sınırlamalar, mahkemenin bunlara ek olarak, davacının yaptığı mahkeme masraflarını ve dava için yaptığı diğer masrafların bir bölümünün veya tümünün ödenmesini, kendi kanununa göre, karara bağlanmasına engel olmayacaktır. Mahkeme masrafları ve dava ile ilgili diğer masraflar dışarıda kalmak üzere hükmolunan tazminat miktarı, zararı doğuran olayının meydana gelmesinden itibaren altı aylık bir süre içinde veya daha sonra fakat davanın açılmasından önce, taşıyıcı tarafından yazılı olarak davacıya teklif edilen meblağı aşmıyorsa, önceki hüküm uygulanmayacaktır.*

*5. Bu maddede frank olarak belirtilen meblağların binde dokuz yüz ayarında altmış beş buçuk miligram altını bulunan bir para birimi karşılığı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağlar, milli paralara yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir. Bu meblağların altından başka milli paralara çevrilmesi, dava halinde, karar tarihinde bu paraların taşıdığı altın değerine göre yapılacaktır.*

## **5. ROMA KONVANSİYONU 1933**

*İşletenin sorumluluğu, 29 Mayıs 1933 tarihinde Romada kabul edilen Roma 1. Sorumluluk Konvansiyonu ile düzenlenmiştir.*



Ancak Konvansiyonu çok az sayıda Devletin imzalaması nedeniyle önemini kaybetmiştir. Bunun üzerine, ICAO tarafından tekrar ele alınmış ve 1952 tarihinde Roma'da toplanan beşinci hava hukuku konferansında, Roma 2. sorumluluk Konvansiyonu olarak anlaşma kabul edilmiştir. 1952 tarihli Konvansiyon işleteni tarif etmiştir.

*Yabancı bir uçağın yerdeki insanlara ve nesnelere, başka bir ifade ile 3.kişilere verdiği zararlara ilişkin uygulanacak kuralları düzenlemektedir.*



### 6. ŞİKAGO KONVANSİYONU 1944



“Paris Sözleşmesi’nin uluslararası hava ulaşımını düzenlemekteki yetersizliği, yeni teknik gelişmeler ve ihtiyaçlar bu alanda yeni tedbirler alınmasını zorunlu kılıyordu. Amerika Birleşik Devletleri’nin Şikago kentinde 7 Aralık 1944 tarihinde 52 devletin temsilcileri toplanarak Şikago Sözleşmesi diye adlandırılan, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini imzaladılar. Şikago Sözleşmesi, Uluslararası Sivil Havacılığın esaslarını evrensel düzeyde düzenleyen ve Uluslararası Hava Hukukunun cari kurallarını belirleyen temel bir metindir. Bu anlaşma; Hava Seyrüseferi, Hava Nakil Vasıtalarının tabiyeti ve tescili, lisans ve sertifikaları, Hava Seyrüse-

seferini kolaylaştırıcı tedbirler, Kazaların tahkiki, Uluslararası standartlar ve usuller gibi genel ve gayri ticari konularda önemli düzenlemeler getirmiştir.”<sup>4</sup>

Şikago Konvansiyonu, 7 Aralık 1944 tarihli orijinal versiyonundan sonra 1956, 1959, 1963, 1969, 1975, 1980, 1997 ve 2000 yıllarında toplam 8 kere güncellenmiştir.

### **Şikago Sözleşmesinin ilgili maddeleri şunlardır;**

#### **1. Egemenlik (Şikago Sözleşmesi Madde 1) (TSHK 2920 Madde 4)**

Uluslararası hukuk, devletlerin egemen eşitliğine, ülke bütünlüğünün ve bağımsızlığının dokunulmazlığı ilkelerine dayanmaktadır.<sup>5</sup> Uluslararası hava hukuku, devletlerin kara ve deniz ülkelerinin üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenlik hakkının haiz olduğu ilkesine dayanmaktadır.<sup>6</sup>

1919 Paris sözleşmesinde “Devletlerin ülkelerinin hava sahasında yabancı hava araçlarının geçişini engelleme ya da sınırlama hakkı vardır” maddesi 1944 Şikago sözleşmesinde “Her bir devletin kendi ülkesinin hava sahasında tam ve münhasıran egemenlik hakkı haizdir” denilerek hükme bağlanmıştır.

#### **2. Ülke (Şikago Sözleşmesi Madde 2) (TSHK 2920 Madde 3-a)**

Bir devletin ülkesinden kastedilen o devletin egemenliği, hükümlerliği, koruması ya da mandası altında bulunan toprak parçaları ve karasularıdır.<sup>7</sup>

**Uluslararası Hava Sahası;** Açık denizler gibi hiçbir devletin egemenliği altında bulunmayan yerlerin üstündeki hava sahası serbesttir.<sup>8</sup> Bu alanda bütün devletlerin sivil ve devlet hava araçları serbestçe uçuş hakkına sahiptir.

#### **3. Devlet Hava Aracı (Şikago Sözleşmesi Madde 3) (TSHK 2920 Madde 3-c)**

“Şikago sözleşmesinin 3.maddesinde sivil ve devlet hava araçları arasındaki fark ortaya konmuştur. İlgili maddenin “a” bendine göre, Şikago sözleşmesi sadece sivil hava araçlarına uygulanabilir.

Devlet hava araçlarından anlaşılması gereken ise aynı maddenin “b” bendinde “Askeri, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçları” belirtilerek hükme bağlanmıştır.

Devlet hava aracı geniş anlamı ile bir devletin hükümeti tarafından işletilen ve/veya sahip olunan araçlardır ki devlet hava araçları olan askeri uçaklar, polis ve gümrük uçaklarından başka devletin ticari amaçla kullandığı hava araçlarını da içerir. Devlet tarafından egemenlik yetkisi ve amacı ile yerine getirilen yangın söndürme, posta taşıma, sahil güvenlik, bilimsel araştırma, arama ve kurtarma faaliyetlerinde bulunan hava araçları da devlet hava araçları olarak kabul edilmektedir. Fakat devletlerin mülkiyetinde olan, onların nam ve hesabına çalışarak uluslararası ticari taşımacılık yapan hava araçları, devlet hava aracı olarak kabul edilmemektedir.<sup>9</sup>

Şikago sözleşmesi hükümlerinin devlet hava araçlarına uygulanmayacağı sözleşmede açıkça belirtilmiştir.<sup>10</sup>

4 Ayhan Sorgucu, “Hava ve Uzay Hukuku”, 2014, s.22,23.

5 BM Antlaşması, Madde 2

6 Şikago Sözleşmesi Madde 1, TSHK 2920 Madde 4

7 Şikago Sözleşmesi Madde 2, TSHK 2920 Madde 3(a)

8 United Nations Convention on Law of the Sea, Art. 87(b), 1833 UNTS397.

9 Dr. Reşat Volkan Günel, “Uluslararası Havacılık Hukuku”, Eylül 2010, s81,82

10 Şikago Sözleşmesi, Madde 3, TSHK 2920 Madde 3(c).



#### 4. Tarifeli ve Tarifersiz Hava Trafığı



- **Tarifersiz Hava Trafığı**

Tarifeli hava seferleri dışındaki kamuya açık olmayan seferlerdir.

Sözleşmecı devletlerden her biri, diğer sözleşmecı devletlere ait olup tarifeli hava hizmetlerinde çalışmayan hava araçlarının, bu sözleşme hükümlerine uymak şartıyla önceden izin alınmasına gerek kalmaksızın; ülke içine girmek veya ülkesi üzerinden durmaksızın uçmak ve seyrüseferden başka amaçla iniş yapmak hakkına sahiptir.<sup>11</sup>

- **Tarifeli Hava Trafığı**

Tarifeli hava seferleri dışındaki seferlerdir. Sözleşmecı devletlerden her biri, diğer sözleşmecı devletlere ait olup tarifeli hava hizmetlerinde çalışmayan hava araçlarının, bu sözleşme hükümlerine uymak şartıyla ülke içine girmek veya ülkesi üzerinden durmaksızın uçmak ve seyrüseferden başka amaçla iniş yapmak hakkına sahiptir.<sup>12</sup>

#### 5. Kabotaj

Taraf devletlerden her biri, ülkesi dahilindeki bir noktadan yine ülkesi dahilindeki diğer bir noktaya, ücret veya kira karşılığında yolcu, yük veya posta taşıma iznini, diğer sözleşmecı devletlerin hava araçlarına vermemek hakkına sahiptir.<sup>13</sup>

#### 6. Hava Aracının Aranması

Taraf devletlerin yetkili makamları fazla gecikmeye sebebiyet vermeksizin diğer taraf devletlerin hava nakil vasıtalarını arama hakkına sahiptir.<sup>14</sup>

11 Şikago Sözleşmesi Madde 5, AIP Gen 1.2 Madde 4.

12 Şikago Sözleşmesi Madde 6, AIP Gen 1.2 Madde 3.

13 Şikago Sözleşmesi Madde 7, TSHK 2920 Madde 31.

14 Şikago Sözleşmesi Madde 16, TSHK 2920 Madde 94.

## 7. Hava Aracının Tabiiyeti ve Çifte Tescil

Hava araçları tescil edildiği devletin tabiiyetine haizdir. Bir tescilin bir devletten bir diğer devlete nakli mümkün olmakla beraber bir hava aracının birden fazla devlete tescili mümkün değildir.<sup>15</sup>

## 8. Hava Aracında Taşınacak Belgeler

“Sözleşmeci Devletlerden birine ait olup uluslararası sefer yapan her hava nakil aracında bu konvansiyonda tarif edilen şartlara uygun olarak aşağıdaki belgelerin bulunması lazımdır:

- a. Tescil sertifikası
- b. Uçuşa elverişlilik sertifikası;
- c. Mürettebattan her birinin lisansı
- d. Borda journalı
- e. Radyo tesisatı varsa, hava aracı radyo istasyonu lisansı
- f. Yolcu taşıyorsa, adlarıyla bindikleri ve incekleri yerleri gösteren bir liste;
- g. Yük taşıyorsa, bir manifesto ile yük hakkında detaylı bir beyanname.”<sup>16</sup>

### TSHK 2920 Madde 89;

- a. Bir merkezi sicile kayıtlı olmaları ve tescil belgesini taşımaları,
- b. Milliyet ve tescil işaretlerini taşımaları,
- c. Uçuşa elverişlilik belgesini taşımaları,
- d. Mürettebata ait belgeleri bulundurmaları,
- e. Telsiz tesisatı ruhsatnamesini taşımaları,
- f. Sigorta poliçesini bulundurmaları,
- g. Kanun ve tüzükler gereğince tayin olunan sair belgelerin bulundurulması ve yetkili makamlar tarafından yapılacak kontrollerde gösterilmesi zorunludur.

## 9. Uçuşa Elverişlilik sertifikaları

Uluslararası seferler yapan her hava nakil vasıtasında, sicilinde kayıtlı bulunduğu devlet tarafından verilmiş uçuşa elverişlilik sertifikası bulunması zorunludur.<sup>17</sup>

## 10. Teknik İniş

“Teknik iniş” (trafikten gayri maksatlar için iniş) ibaresi yolcu, yük veya posta alıp boşaltmaktan gayri herhangi bir maksatla iniş manasını ifade eder.<sup>18</sup>

Konvansiyon, Şikago Konferansına katılan ülkelerden aşağıdaki konuların uluslararası standartlar haline getirilmesinde mutabık olmaları istemiştir.

---

15 Şikago Sözleşmesi Madde 17,18, TSHK 2920 Madde 49/50.

16 Şikago Sözleşmesi Madde 29

17 Şikago Sözleşmesi Madde 31, TSHK 2920 Madde 6/60/89

18 Şikago Sözleşmesi Madde 96 (d)

1. İletişim ve seyrüsefer sistemleri,
2. Havaalanı karakteristikleri,
3. Hava trafik kontrol kurallar,
4. Personel lisanslandırılması,
5. Uçakların uçuşa elverişliliği,
6. Uçakların tescili,
7. Meteoroloji bilgisinin toplanması ve dağıtımı,
8. Uçak ve pilot kayıt defterleri,
9. Havacılık haritaları ve kartları,
10. Gümrük işlemleri,
11. Uçak kaza soruşturmaları.

Şikago Sözleşmesi, genel havacılık ile ilgili çerçeveyi belirlemektedir. Hava Taşımacılığının kurallarının detayları için sözleşmeye 19 ek (Annex) hazırlanmıştır.

### ŞİKAGO SÖZLEŞMESİ EKLERİ VE KONUSU

1. Personel Lisansları (Yeterlilik Belgeleri)  
Uçuş ekibi, hava trafik kontrolörleri ve hava aracı bakım personel lisans standartları
2. Havacılık Kuralları (Görerek ve aletle uçuş kuralları)
3. Uluslararası Hava Seyrüseferleri için Meteorolojik Servis Hizmetleri  
Uluslararası hava seyrüseferi için meteoroloji hizmetleri koşulları ve hava aracından meteorolojik gözlemleri rapor usulleri
4. Havacılık Haritaları Uluslararası Havacılıkta Kullanılan Harita ve Bunların Özellikleri
5. Hava-Yer Muhaberesinde Kullanılacak Ölçü Birimleri  
Hava Yer haberleşmesinde kullanılacak ölçü birim ve sistemleri standartları
6. **Hava Aracı İşletmeciliği**  
**Tüm dünyada benzer standartların uygulanmasına (Uçuş güvenliği dahil) esas standartlar üç bölümdür;**
  1. Kısım: Uluslararası Ticari Hava Ulaşımı - Uçaklar
  2. Kısım: Uluslararası Genel Havacılık – Uçaklar
  3. Kısım: Uluslararası İşletmecilik – Helikopter
7. **Hava Aracı Tescil İşaretleri ve Milliyeti**  
**Hava aracı tescil ve tanımlaması için kurallar**
8. **Hava Araçlarının Uçuşa Elverişliliği**  
**Hava araçlarının aynı işlemlerle sertifikasyon ve denetimine ilişkin düzenlemeler ve kurallar**
9. Kolaylıklar (Fasilitasyon)  
Hava araçları, yolcu, yük ve diğer ilgilerinin uluslararası havaalanlarına giriş ve çıkışlarının çabuklaştırılması

10. Havacılık Muhaberesi  
Haberleşme teçhizat ve sistemleri (Cilt1), Haberleşme usullerinin standardizasyonu (Cilt2)
11. Hava Trafik Servisleri (Hizmetleri)  
Hava trafik kontrol, uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin kuruluş ve işletilmesi hakkında kurallar
12. Arama-Kurtarma Hizmetleri  
Arama ve Kurtarma hizmetleri için gerekli teçhizat ve işletme özellikleri
13. Hava Aracı Kaza İnceleme,  
Hava Aracı Kazaları Bildirme, inceleme ve rapor usullerinde benzerliğin sağlanmasına ilişkin düzenlemeler
14. Havaalanları  
Havaalanlarının dizayn ve işletilmesi (Cilt1)  
Helikopter iniş kalkış alanları Helikopterlere ilişkin özellikler (Cilt2)
15. Havacılık Bilgi Hizmetleri  
Uçuş hareketi için gerekli havacılık bilgilerinin toplanması ve yayınlanmasına ilişkin metodlar
16. Çevre Koruma  
Çevre Emniyeti Hava Aracı Gürültü Düzenleme ve Karasal Kullanım Gürültü Belirleme Birimleri (Cilt1)  
Hava Aracı Motor Çıktılarına ilişkin uygulamalar (Emmissions) (Cilt2)
17. Güvenlik  
Uluslararası Sivil Havacılığın Kanun Dışı Eylemlerden Korunması; Konuya ilişkin düzenlemeler
18. Tehlikeli Maddelerin Havadan Emniyetle Taşınması  
**Tehlikeli Maddelerin (Kargonun) özellikleri, etiketlenmesi, paketlenmesi ve yüklenmesine ilişkin kurallar**
19. Emniyet Yönetim Sistem

### **UÇUŞ İZİNLERİNİN HUKUKİ DAYANAĞI:**



1. Tarifeli seferlerde Şikago Sözleşmesi 6. Madde, iki ülke arasında imzalanan ve Meclislerince kabul edildiğinde ve ICAO'ya tescil ettirildiğinde yürürlüğe giren İkili Hava Ulaştırma anlaşmaları ve bunların tadilleri,
2. Tarifersiz seferlerde Şikago Sözleşmesi 5. Madde,

3. Şikago Sözleşmesi 2 serbesti ile 5 serbesti ekleri ve bunlara istinaden kalkış ve varış yeri ülkeleri arasında imzalanan Niyet Mektupları, ECAC Avrupa Dahili Tarifersiz Hava Servislerinin Ticari Hakları Mevzuundaki Çok Taraflı Anlaşma (08/11/1956), TSHK 2920, AIP Gen 1.2. ilgili maddeleri uçuş izinlerinin hukuki dayanağını oluşturmaktadır.

### İKİLİ HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMALARI

Havacılık, farklı devletlerde değişik şartlar altında geliştiği için kimilerinde büyük ilerlemeler kaydedilmiş kimilerinde ise geri kalınmıştır.<sup>19</sup> Çok taraflı sözleşmelerin yarattığı yetersiz durumlar birbirlerine ekonomik düzeyleri yakın devletlerin ikili anlaşmalar yapmasına sebep olmuştur.<sup>20</sup>

Devletlerin çok taraflı bir sözleşme ile trafik haklarının kontrol ve sürdürülebilirliğini sağlamak istememeleri, devletleri ikili hava ulaştırma anlaşmaları yapma yoluna sevk etmiştir.

Şikago sözleşmelerinden sonra ikili hava ulaştırma anlaşmaları önem kazanmıştır. Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, kanun anlaşma niteliğindedir. İkili hava ulaştırma anlaşmaları ise akit anlaşma özelliği içermektedir.<sup>21</sup>

İkili Sivil Havacılık Anlaşmaları genel itibarı ile tarifeli seferlerde iki akit ülke arasındaki;

1. Trafik Haklarını ve işletilecek hatları,
2. Taşınacak kapasiteyi ve Frekansı,
3. İşletme yetkilerini ve tayin edilen hava yolunu,
4. Ücret tarifelerinin belirlenmesi kıstaslarını,
5. Gümrük vergisi muafiyet ve istisnalarını ve uygulama esaslarını,
6. Sivil havacılık güvenliği ve uluslararası çok taraflı anlaşmalara uyma esaslarını,
7. Diğer akit devlette bilet satma, temsil etme ve gelirlerini transferine ilişkin esaslarını belirler.

### ŞİKAGO ULUSLARARASI HAVA ULAŞTIRMA SÖZLEŞMELERİ

Şikago Sözleşmesinde sadece tarifersiz seferler için birinci ve ikinci trafik hakları tanınmış olması ve tarifeli hava servislerinin, trafik hakları konusunda çözüme ulaşılamaması sonucu Şikago Sözleşmesinden başka iki farklı sözleşme daha oluşmasına sebep olmuştur.

#### 1. Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi

Türkiye'nin de taraf olduğu "İki Serbesti Anlaşması" olan Milletlerarası Hava Servisleri Transit Anlaşması (IATA) 06.06.1945 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Altı maddeden oluşan bu sözleşme ile ülkeler üzerinden yere inmezsizin uçuş yani transit geçiş (1. Trafik hakkı) ile teknik iniş yapma haklarını (2. Trafik hakkı) vermiştir.

Bu sözleşmede yer alan teknik iniş hakkına istinaden taraf devletler, bu iniş yapan devletlerin hava araçlarına makul ticari hizmetler sunabilir.

19 Bin Cheng, The Law of International Air Transport, Sweet&Maxwell, 1977, s17.

20 Dr. Reşat Volkan Günel, "Uluslararası Havacılık Hukuku", Eylül 2010, s136

21 Dr. Reşat Volkan Günel, "Uluslararası Havacılık Hukuku", Eylül 2010, s137

### 2. Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi

“Beş Serbesti Anlaşması” olan Milletlerarası Hava Ulaştırma Sözleşmesi (IATA) ise 06.06.1945 tarihinde 4749 sayılı kanun ile yürürlüğe girmiştir.

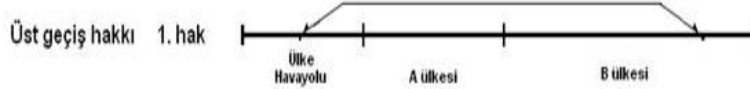
“Beş Özgürlük” sözleşmesi olarak da bilinen bu sözleşme 1,2,3,4 ve 5. Trafik haklarını tanımlar.



### TRAFİK HAKLARI

“Freedoms of Air” yani Trafik Hakları, 1944 Şikago sözleşmesi ile akit devletlere tanınan haklardır. Bu haklar; ikili anlaşmalar ile belirlenen ve bir ülkenin uçağına tanınan, diğer ülkenin hava sahasına giriş ve iniş haklarını ve ayrıcalıklarını kapsamaktadır.

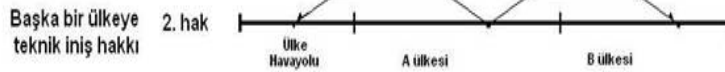
1. **Trafik Hakkı:** Bir havayolunun/hava şirketinin anlaşmalı ülkelerin üzerinden iniş yapmadan, hava sahasını kullanarak transit uçuş hakkıdır. “**Transit geçiş hakkı**” da denir.



Örneğin; Bir Türk şirketinin kendi çağrı adı altında İstanbul'dan Barselona'ya uçarken diğer devletlerin sadece hava sahasını kullanarak transit uçuş hakkıdır.

2. **Trafik Hakkı:** Bir havayolunun/hava şirketinin ticari amaç dışında bakım, onarım veya yakıt almak gibi teknik sebeplerle diğer ülke topraklarına (yolcu, kargo ve posta taşınması hakkı olmaksızın) inebilme hakkıdır. “Teknik iniş hakkı” da denilir. Bu hak çerçevesinde hava aracı, inilen noktadan herhangi ticari bir hizmet alamaz ancak iniş yaptığı ülke ona yer hizmetleri verebilir.

\*Uluslararası Transit Sözleşmesi 1. ve 2. trafik haklarını kapsamaktadır.



Örneğin; Bir Türk şirketinin kendi çağrı adı altında İstanbul'dan Barselona'ya uçarken Zürih'e sadece yakıt almak amacı ile teknik iniş yapma hakkıdır.

3. **Trafik Hakkı:** Bir havayolunun/hava şirketinin ticari bir amaçla kendi ülkesinden diğer bir ülkeye yolcu, kargo ve posta taşıma hakkıdır.

Uçağın kendi ülkesinden aldığı yolcu, kargo ve postayı anlaşmalı diğer bir ülkeye taşımasıdır.



Örneğin; Bir Türk şirketinin kendi çağrı adı altında İstanbul'dan aldığı yolcuu Barcelona'ya götürmesidir.

4. **Trafik Hakkı:** Bir havayolunun/hava şirketinin ticari bir amaçla kendi ülkesinden diğer bir ülkeye yolcu, kargo ve posta taşıma hakkıdır.

Uçağın kendi ülkesinden aldığı yolcu, kargo ve postayı anlaşmalı diğer bir ülkeye taşımasıdır



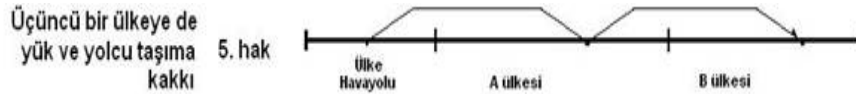
Örneğin; Bir Türk şirketinin kendi çağrı adı altında Barcelona'dan aldığı yolcuu İstanbul'a getirmesidir.

5. **Trafik Hakkı:** Havayolunun/hava şirketinin kayıtlı olduğu ülkeden başlamak ve sona ermek kaydıyla; bağlı olduğu ülkeden yabancı bir ülkeye ticari bir amaçla yolcu, kargo ve postayı taşıdıktan sonra yine aynı ülkeden aldığı yolcu, kargo ve postayı diğer üçüncü ülkeye götürebilme hakkıdır.

Bir havayolunun, kendi ülkesinden başlamak veya kendi ülkesinde sona ermek kaydıyla diğer iki ülke arasındaki trafiği taşımasıdır.

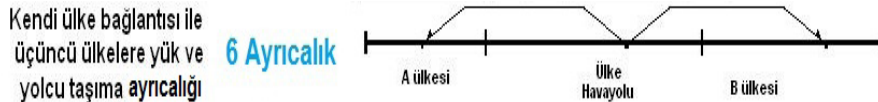
Örneğin; Bir Türk şirketinin kendi çağrı adı altında İstanbul'dan Amman'a giderek Amman'dan aldığı yolcuu Londra'ya götürmesidir.

Örneğin; Bir Alman şirketinin Berlin'den Roma'ya gidip Roma'dan aldığı yolcuu Antalya'ya getirmesidir.



6. **Trafik Hakkı:** Bir havayolunun/hava şirketinin ticari bir maksatla yabancı bir ülkeden kendi ülkesine getirdiği yolcu, kargo ve postayı gümrüğe sokmadan transit olarak diğer başka bir ülkeye götürebilme hakkıdır. Esasen 4. ve 3. Trafik haklarının birleşimi olarak kabul edilir

Diğer bir deyişle, bir ülke havayolunun kendi ülkesi üzerinden geçmek kaydı ile diğer yabancı iki ülke arasındaki trafiği (yolcu, kargo ve postayı) taşıması hakkıdır.



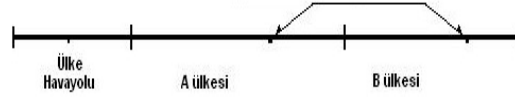
Örneğin; Bir Türk şirketinin kendi çağrı adı altında Londra'dan aldığı yolcuu Türkiye'de iniş ve kalkış yapmak suretiyle Bangkok'a götürmesidir.

7. **Trafik Hakkı:** Bir havayolunun/hava şirketinin kendi ülkesi dışında başlayan bir uçuşunda iki yabancı ülke arasında ticari amaçla yolcu, kargo ve posta taşıyabilme hakkıdır. Yani, kendi de ülkesinde başlamaksızın veya sona ermeksizin bir ülke havayolunun diğer iki ülke arasındaki uçuşları icra etme hakkıdır.



Üçüncü ülkeler arası yük ve yolcu taşıma ayrıcalığı

### 7. Ayrıcalık



Örneğin; Bir Türk şirketinin kendi çağrı adı altında Zürih'ten başlayan bir seferle Zürih'ten Londra'ya yolcu taşımasıdır.

#### 8. Trafik Hakkı: (Bağlantılı Kabotaj Hakkı)

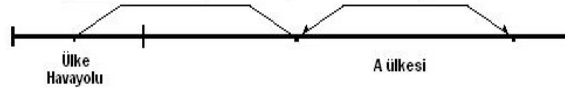
Bu trafik hakkı *Kabotaj* hakkı olarak da bilinir.

Kabotaj; bir devletin deniz veya havayolu ticareti bakımından kendi bayrağını taşıyan araçlarına tanıdığı ayrıcalıktır. O ülkenin havalimanları arasında iç hat uçabilme hakkıdır.

8. Trafik hakkı ise yabancı bir ülke hava aracının bir ülke içindeki iki milli nokta arasında ticari amaçla yolcu, kargo ve posta taşıma hakkıdır. Yani, bir ülke havayolunun diğer bir ülkenin trafiğini (yolcu, kargo ve postayı), o ülke içindeki iki nokta arasında iç hat taşıma hakkıdır.

İkinci bir ülke içerisinde yük ve yolcu taşıma ayrıcalığı

### 8. Ayrıcalık Kabotaj



Örneğin; Bir Türk şirketinin kendi çağrı adı altında önce İstanbul'dan Madrid'e daha sonra ise Madrid'den Barcelona'ya yolcu taşımasıdır.

#### 9. Trafik Hakkı: (Tam Kabotaj / Saf Kabotaj Hakkı)

*Kabotaj Ayrıcalığı*, bir ülke havayolunun/hava şirketinin bağlı olduğu ülkede başlamaksızın ve sona er-meksizin, başka bir ülke içindeki iki nokta arasında ticari amaçla yolcu, kargo ve posta taşıma hakkıdır.

8.trafik hakkından farkı tamamen iç hat olarak gerçekleşir. Yabancı bir ülkenin iç hatlarında ticari taşı-macılık yapılmasıdır.

Örneğin; Bir Türk şirketinin kendi çağrı adı altında Madrid'den başlayan bir sefer ile Madrid ile Barcelo-na arası yolcu taşımasıdır.

Başka bir ülkede iç hat uçuş ayrıcalığı



## 7. TOKYO SÖZLEŞMESİ (1963)

14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanmıştır. Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme olarak 4 Aralık 1969 tarihinde yürürlüğe girmiştir. (TSHK 2920 Madde 105)

Bu sözleşme ile;

- Cezai kanuna karşı suçları,
- Suç olan veya olmayan; hava aracını, hava aracının içindeki kişileri, yükü, hava aracındaki düzeni tehlikeye sokmak veya sokabilme eylemleri,
- Hava aracının ait olduğu devletin, hava aracının içinde meydana gelen suç ve yanlış eylemler üzerinde yargı yetkisini uygulamak için yetkili olmasını, (Ulusal Yetki Teorisi)
- Hava aracı komutanının (kaptan pilotun) yetkilerini açıklanmaktadır.



Bu sözleşme, hava aracının kayıtlı olduğu devlete hava aracında işlenen suçlar ve eylemler konusunda yargılama yetkisi verir. Buradaki amaç suç nerede işlenirse işlensin cezasız kalmamalıdır.

Uçuş sırasında, hava aracında bulunan herhangi birinin zorla ya da yasa dışı eylemle hava aracına el koyması veya bu eyleme kalkışması halinde taraf devletler, hava aracında kontrolün yeniden sağlanması ve hava aracından sorumlu olan kişiye teslim edilmesi için gerekli tüm önlemleri almakla yükümlüdür.

Tokyo Sözleşmesi, hava aracında işlenen veya işlenmek üzere olan suçlara ve diğer bazı eylemlere, üzerinde uçulan devletin polis makamları karışamayacak durumda iseler öncelikle uçağın pilotuna ve (onun izni çerçevesinde) diğer kişilere kolluk yetkileri tanıyan ilk sözleşmedir.<sup>22</sup>

“Kaptan pilot;

- Hava aracının, içindeki kişilerin ve malların emniyetini sağlamak,
- Hava aracı içindeki disiplin ve düzeni sağlamak,
- Ceza kanunlarında yer alan suç ve uçuş emniyetini bozan fiillerin, hava aracındaki kişi veya kişiler tarafından işlendiğine veya işlenmek üzere olduğuna ilişkin makul sebepleri var ise fail/failler hakkında yakalama ve tutma dahil olmak üzere gerekli tedbirleri alır, faili/failleri yetkili makamlara teslim eder veya hava aracından indirir.”<sup>23</sup>

### 8. LAHEY SÖZLEŞMESİ (1970)

16 Aralık 1970 tarihinde Lahey’de imzalanmıştır. Hava aracı “kaçırma” fiilini suç olarak kabul etmiştir. Uçak kaçırılan kişilerin iadesine ve yargılanmasına ilişkin zorlayıcı hükümler getirmiştir. (TSHK 2920 Madde 105)

### 9. MONTREAL SÖZLEŞMESİ (1971)

Lahey ve Tokyo Sözleşmeleri’ndeki hava aracına karşı sabotaj fiilinin yer almaması eksikliği, yeni bir uluslararası metin üzerinde çalışılmasına sebep olmuştur ve sonucunda Montreal Sözleşmesi imzalanmıştır. 1971 Montreal Sözleşmesi “Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşme” olarak adlandırılmıştır.

Bu Sözleşme’ye Türkiye 17 Mart 1975 tarih ve 1888 sayılı kanunla taraf olmuştur.

## 2. MONTREAL PROTOKOLLERİ (1975, 1978, 1988)

### 10.1- 1975 MONTREAL PROTOKOLÜ

Varşova sistemine değişiklik getiren dört adet protokol imzalanmıştır.

Bu protokollerin ortaya çıkmasının en büyük nedeni altının dolar karşısındaki değerinde meydana gelen dalgalanmalardır. Protokollerde ölüm ve yaralanma halindeki her bir düzenlemedeki limitler IMF’ nin borçlandırma yaparken belirlediği bir kur sistemi olarak kullandığı, Special Drawing Rights (SDR)<sup>24</sup> ölçü birimine dönüştürülmüştür.<sup>25</sup>

---

22 Dr. Reşat Volkan Günel, “Uluslararası Havacılık Hukuku”, Eylül 2010, s150

23 Dr. Reşat Volkan Günel, “Uluslararası Havacılık Hukuku”, Eylül 2010, s151

24 Özel çekme hakkı yaklaşık 1,35 ABD Doları

25 Deniz Güner Özbek, “Türkiye’de Hava Taşıma Hukuku”, Avrupa ve Türkiye’de Hava Hukukuk Konusunda Son Gelişmeler, Legal, İstanbul, 2010, s.69.

## 10.2- 1978 MONTREAL PROTOKOLÜ

Yerde üçüncü zümreler ile yabancı uçakların sebep olduğu hasar sözleşmesi olan 1952 tarihli Roma Sözleşmesi için düzenlenmiş protokoldür.<sup>26</sup> Roma Sözleşmesi' nin dördüncü maddesine ek olarak "eğer bir uçak devletin malı olarak tescil edildiyse, sorumluluk, devletle ilgilendirilmiş olan hukukla bağlantılı kişi veya kişilere devredilir. Bu da çalışmalar için uçağın emniyetle emanet edilmiş olduğunu göstererek uçuşlarda kullanılabileceğini gösterir.

## 10.3- 1988 MONTREAL PROTOKOLÜ

Montreal Sözleşmesi'ne (1971) ek olarak "Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Bastırılmasına İlişkin" protokoldür. 1971 Montreal Sözleşmesi'nin hükümlerini havaalanlarını kapsayacak biçimde genişletmiştir.<sup>27</sup>

## 11. MONTREAL SÖZLEŞMESİ (1991)

"Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi", bu sözleşmeye taraf olan her devlet, kendi topraklarında işaretli patlayıcıların üretimini yasaklamak ve önlemek için gerekli ve etkili her tedbiri alacaktır.<sup>28</sup>

## 12. MONTREAL SÖZLEŞMESİ (1999)

Montreal Sözleşmesi, Varşova Sözleşmesi'nin günümüz koşullarıyla uyumlaştırılması amacıyla 10-28 Mayıs 1999 tarihleri arasında Montreal'de yapılan Uluslararası Hava Hukuku Konferansına katılan devletler tarafından imzaya açılmıştır.

Sözleşmeyi ülkemiz 28 Mayıs 1999 tarihinde imzalamıştır. Sözleşmeye ilişkin onay süreci başlatılmış olup, 02.04.2009 tarihli ve 5866 sayılı 'Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'nin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun' ile onaylanarak 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Montreal Sözleşmesi uluslararası hava taşımacılığında Varşova Sözleşmesi' nin yerini almıştır.

Montreal Sözleşmesi, ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir. Sözleşme "**havayolu taşıyıcısının sınırsız sorumluluğu**" kavramını getirmektedir. Eski sistem, yolcunun ölümü veya yaralanması durumlarında taşıyıcıya sınırlı bir sorumluluk getirmekte iken, yeni sözleşme iki aşamalı bir tazminat sistemi öngörmektedir. Buna göre ilk aşama, taşıyıcının kusuruna bağlı olmayan 100 000 SDR' ye kadar mutlak bir sorumluluk getirmektedir. İkinci aşama ise, taşıyıcının kusuru karinesine dayanmakta olup sorumluluk sınırı içermemektedir.

### "Montreal Sözleşmesi uyarınca:

1. Kargo taşımacılığında kontratın tarafları taşıyıcı sorumluluklarına ilişkin ihtilafların tahkim yoluyla (taraflar arasında çıkan uyuşmazlıkların devletin resmi yargı organları yerine, kendileri tarafından belirlenen hakemlerce çözümlenmesi) çözümlenmesi şart koşabilirler ancak bu anlaşmanın yazılı olması koşulu vardır.

---

26 Ayhan Sorgucu, Uluslararası Hava Hukuku, s.57.

27 Dr. Reşat Volkan Günel, Uluslararası Havacılık Hukuku, s.155

28 Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi, Madde 2

2. Bu sözleşmeden doğan dava hakları varış yerine ulaşma tarihinden ya da hava aracının ulaşmış olması gereken ya da taşımanın durdurulduğu tarihten itibaren iki (2) yıl içerisinde düşer.
3. Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması durumunda sadece; ölüm ya da yaralanmaya sebebiyet veren kazanın hava aracının içinde ya da herhangi bir yükleme veya boşaltma faaliyeti sırasında meydana gelmiş olması halinde sorumludur. Yine taşıyıcı, kontrol edilmiş bagajın tahrip olması, kaybolması veya bagaja zarar gelmesi durumunda uğranmış hasara karşı sadece, bu duruma sebep veren olayın hava aracı içinde ya da kontrol edilmiş bagajın taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu bir esnada meydana gelmiş olması halinde sorumludur.
4. Sözleşme yapma özgürlüğü kapsamında taşıyıcının, herhangi bir taşıma kontratına taraf olmasının, Montreal Sözleşmesi ile getirilen herhangi bir korumadan feragat etmesinin ya da Montreal Sözleşmesi hükümlerine zıt koşullar koymayı reddetmesinin önünde Montreal Sözleşmesi'nden doğan hiçbir engel bulunmamaktadır.
5. Muhtelif müteselsil taşıyıcılar tarafından gerçekleştirilecek taşıma durumunda; yolcu, bagaj ve kargo kabul eden her taşıyıcı Montreal Sözleşmesi'nde yer alan kurallara tabidir. Ayrıca her taşıyıcı, taşıma kontratı kendi nezaretinde gerçekleştirilen taşımanın o kısmı ile ilgili olduğu oranda taşıma kontratının taraflarından biri sayılacaktır. Tazminat hakkına sahip olan kişi, kaza ya da gecikmenin meydana geldiği anda taşımayı gerçekleştiren taşıyıcıya karşı dava açabilecektir. Ancak, taşıyıcılardan birinin yolculuğun tamamına ait sorumluluğu üstlendiği durumlarda dava üstlenen taşıyıcıya karşı açılacaktır.

### “Montreal Sözleşmesi'nin Getirdiği Yenilikler;

1. Montreal Sözleşmesi, “hava yolu taşıyıcısının sınırsız sorumluluğu” kavramını getirmiştir.
2. Hava taşıyıcılarına, uçak kazaları sonucunda dava açmaya yetkili olan kişilere acil ekonomik gereksinimlerini karşılamak üzere gecikmeksizin ön ödeme yükümlülüğü getirmektedir. Bu ödemenin miktarı konusunda yerel hukuk yetkili kılınmakta ve bu tutarın, sonuçta hükmedilecek tazminattan mahsup edilmesi öngörülmektedir.
3. Hava taşıyıcıları, tazminatların ödenmesini olanaklı kılacak sigortanın sağlanmış olduğuna ilişkin kanıt belgesini sunmaya mecbur tutulmaktadır.
4. Tazminatların kısa sürede ödenmesini sağlayan hızlı bir yargılama yöntemi getirilmektedir.
5. Tazminat davalarının, belli koşulların varlığına bağlı olarak, kazanın meydana geldiği ülkenin mahkemelerinde veya yolcunun daimi ikametgahının bulunduğu ülke mahkemelerinde açılabilmesine olanak tanınmaktadır.
6. Tazminat davalarında önemli kanıt nitelikleri bulunan standart yolcu, bagaj ve kargo belgelerinin basitleştirilmesi ve yenilenmesi sağlanmaktadır.<sup>29</sup>

## 13. IATA ve KUALA LUMPUR ANLAŞMASI 1995

### a. Çok Taraflı Uluslararası Taşıma Anlaşmaları

#### (The Multilateral Inter-carrier Traffic Agreements)

İmzalayan üyeler karşılıklı olarak birbirlerinin biletlerini, konşimentolarını dolayısı ile yolcu ve kargolarını kabul ederler.

29 <http://web.shgm.gov.tr/tr/s/1088-hava-yoluyla-uluslararasi-tasimaciliga-iliskin-belirli-kuralların-birlestirilmesine-dair-sozlesme-montreal-sozlesmesi-hakkında>

### b. Yolcu, Kargo Hizmetleri Konferans Kararları

#### (Passenger and Cargo Services Conference Resolutions)

Biletler ve konşimentolar için; standart formatlar ve teknik özellikleri içermektedir.

### c. Yolcu, Kargo Acentaları Anlaşmaları ve Satış Acentaları Kuralları (Passenger and Cargo Agency Agreements and Sales Agency Rules)

Yolcu ve Kargo Acente Anlaşmaları ile Satış Acenta biletlerinin kabul edilmesi ile interline işlemi oluşmuştur. Günümüzde bu işlem sayesinde yılda yaklaşık 50 milyon uluslararası havayolu yolcusu, biletlerini tek bir yerden ve tek bir döviz kurundan ödemekte ancak seyahatlerini en az iki belki beş veya altı havayolu kullanarak tamamlamaktadır. Bu havayolu şirketleri de tamamen farklı para birimlerinin kullanıldığı farklı ülkelerde olabilmektedir.



**Kod paylaşımı**, Bir uçuşun aynı hat üzerinde birden fazla şirket tarafından sunulmasıdır. Yolcu artık şirketlerin değil hatların yolcusu olmuştur. Yolcunun hangi şirketin uçağı ile uçtuğı önemli değildir, gideceğı yere en kısa sürede varması önemlidir. Artık bir varış noktası için Hava meydanlarında birden fazla şirketin uçuş numarası görünmektedir.

## ULUSAL KURAL KOYUCULAR

### 1. SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (SHGM)



Türkiye'de Sivil Havacılık'tan sorumlu olan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür.

SHGM Çalışma saatleri; Pazartesi-Cuma (dahil) günleri 08:30-17:30 yerel saatleri arasındır. Posta Adresi: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Gazi Mustafa Kemal Bulvarı

No:128/A 06570 Maltepe / ANKARA / TÜRKİYE

Tel: 90 312 203 60 00 santral

90 312 203 60 65

90 312 203 60 16

Fax: 90 312 212 46 84

Sita: ANKYXYA

Comm: CIVILAIR ANK

Telex: 44659 CAD TR

AFS: LTAAYAAT (AFTN)

Uçuş İzin başvuruları için;

- WEB: [otomasyon.shgm.gov.tr/shgm-Seam](http://otomasyon.shgm.gov.tr/shgm-Seam)
- AFS: LTAAYAAT

İrtibat ve bilgi için;

- Email: [hud@shgm.gov.tr](mailto:hud@shgm.gov.tr)
- Fax : 90 312 215 80 94

Ülkemizde ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Hava Limanının hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başlamıştır. 1925 yılında kurulan ve daha sonraki yıllarda Türk Hava Kurumu adını alan Türk Tayyare Cemiyeti ile Türk Sivil Havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır. 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma ve Altyapı 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 gelmiştir.

09.07.2018 tarih ve 30473 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan KHK/703 Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname;

**MADDE 89-** 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun;

a) Adı “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile İlgili Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun” şeklinde değiştirilmiştir.

b) 28 inci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde yer alan “Danıştayın görüşü üzerine müşterek karar” ibaresi “Cumhurbaşkanı kararı” şeklinde değiştirilmiştir.

c) 1 ila 24 üncü maddeleri, 25 inci maddesinin birinci, ikinci, üçüncü ve beşinci fıkraları, 26 ncı, 27 nci, 30 ila 33 üncü maddeleri, geçici 1 ila geçici 8 inci maddeleri ile ekli (I) ve (II) sayılı cetveller yürürlükten kaldırılmıştır.

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

Ülkemiz, Uluslararası Sivil Havacılığın temelini oluşturan «Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması Şikago Sözleşmesi’ne 1945 yılında taraf olmuş ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ICAO kurucu üyeleri arasında yer almıştır.

Avrupa bölgesinde ise Avrupa Sivil Havacılık Konferansı- ECAC’a 1956 yılında kurucu üye olan ülkemiz aynı zamanda Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı ve Eurocontrol’e de üyedir.

### **Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün başlıca görevleri şunlardır:**

1. Dünya sivil havacılık sektöründe uluslararası düzeyde saygınlığı artırmak,
2. Türkiye’de sivil hava yolları kuruluşlarını onaylamak ve bunlara ilişkin esasları düzenlemek,
3. Ulusal çıkarların korunması ile uluslararası ilişkilerin düzenli bir şekilde yürütmek ve denetlemek,
4. Uçuş emniyeti ve havacılık faaliyetlerini en üst düzeyde sağlamak,
5. Amaçlar doğrultusunda mevzuatı düzenlemek; kanun, yönetmelik ve talimatlarla sektörel ihtiyaçları gidermek,
6. Sivil havacılığın gelişmesini sağlamak amacıyla tedbir ve politika üretmek.

### **SHGM VİZYONU**

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

### **SHGM MİSYONU**

Türk sivil havacılığının güvenilirliğini ve sürdürülebilir gelişimini sağlamaktır.

### **SHGM KALİTE POLİTİKASI**

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





## 2. DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (DHMI)



Türk Sivil Havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmekte olan kuruluş, 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi(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 başlıca görevleri şunlardır:

1. Türkiye Havaalanlarının işletilmesi,
2. Türkiye Hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü,



3. 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.



Üstlenmiş olduğu görevlerini Uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorunluğunda olan DHMİ Genel Müdürlüğü bu doğrultuda; Uluslararası hava ulaşımında can ve mal emniyetini sağlamak ve düzenli ekonomik çalışma ve gelişmeyi temin maksadıyla DHMİ, “Hava Seyrüseferinin Emniyeti için Avrupa Teşkilatı (Eurocontrol)”, Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI-Airports Council International) başta olmak üzere ilgili Uluslararası kuruluşların da üyesi bulunmaktadır.





### 3. UÇUŞ İZİNLENDİRME SÜRECİNDE GÖREV ALAN İLGİLİ DİĞER OTORİTELER<sup>1</sup>

#### 3.1 Uluslararası FIC Birimi Hava Trafik Kontrol Merkezi Başmüdürlüğü

SHGM'nin çalışma saatleri dışında Pazartesi-Cuma (dahil) günleri 17:30-08:30, hafta sonları ve bayramlarda SHGM'nin yetkisi dahilinde uçuş izni sürecini yürütmekten sorumludur.



Posta Adresi;

Uluslararası FIC Birimi

Hava Trafik Kontrol Merkezi Başmüdürlüğü

Havacılık Bilgi Yönetimi (AIM) Şube Müdürlüğü

06760 Çubuk / ANKARA / TÜRKİYE

Tel: 90 312 827 10 48

Fax: 90 312 827 10 51

AFS: LTAAZIZX

Email: fic.rcc@dhmi.gov.tr

#### 3.2 Dışişleri Bakanlığı Denizcilik Havacılık Hudut Genel Müdür Yardımcılığı

Posta Adresi;

Dışişleri Bakanlığı

Denizcilik Havacılık Hudut Genel Müdür Yardımcılığı

Sadık Ahmet Cad. No:8

06100 Balgat / ANKARA / TÜRKİYE

Tel: 90 312 292 14 80 / 81 / 82 / 83

Fax: 90 312 285 36 98

<sup>1</sup> <http://ssd.dhmi.gov.tr/ANSLogin.aspx?mn=41>

### **3.3 Hava Kuvvetleri Komutanlığı**

Posta Adresi;  
Hava Kuvvetleri Komutanlığı,  
Hv.Svn. ve Kom.D.Bşk.  
Hava Trafik Şube Müdürlüğü  
06100 Bakanlıklar / ANKARA / TÜRKİYE  
Tel: 90 312 425 14 25  
Fax: 90 312 425 14 30

### **3.4 DHMI Slot Koordinasyon Merkezi**

Posta Adresi;  
DHMI Slot Koordinasyon Merkezi  
Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Geliş Terminali  
34830 Yeşilköy / İSTANBUL / TÜRKİYE  
Tel: 90 212 465 52 89  
90 212 465 30 00 (1275)  
Fax: 90 212 465 52 88  
SITA: ISTYXYA  
Email: dhmi.slot@dhmi.gov.tr  
tr.slot@dhmi.gov.tr

### **3.5 Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü**

Posta Adresi:  
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı  
Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü  
Gazi Mustafa Kemal Bulvarı  
No:128/A 06570 Maltepe / ANKARA / TÜRKİYE  
Tel: 90 312 203 20 00 santral (3928/3919)  
Fax: 90 312 231 51 89  
Sita: ANKYXYA  
Email: hyt.tmktkgm@udhb.gov.tr



### 3.6 Gümrük

Posta Adresi:

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü

Dumlupınar Bulvarı No:151

06800 Çankaya / ANKARA / TÜRKİYE

Tel: +90 312 449 10 00

Faks: +90 312 449 31 09

### 3.7 Göç

Posta Adresi:

İçişleri Bakanlığı

Göç İdaresi Genel Müdürlüğü

Çamlıca Mah. 122. Sok. No:2/3

06370 Yenimahalle / ANKARA / TÜRKİYE

Tel: +90.312 397 56 42

Tel: +90.312 397 28 36

Faks: +90.312 397 52 76



## UÇUŞ İZİNLENDİRME SÜRECİ VE TÜRK SİVİL HAVACILIK MEVZUATI<sup>1</sup>

### 1. TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU 2920

**Kabul Tarihi : 14/10/1983 Yayın Tarihi: 19/10/1983**

**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.

**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, (Şikago Konvansiyonu Madde 2’de açıklanmıştır)

b) “**Hava Aracı**” terimi: havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü aracı,

c) (Değişik: 12/7/2013-6495/25 md.) “**Devlet Hava Aracı**” terimi: Devletin askerlik, güvenlik, gümrük ve orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde kullandığı hava araçları, (Şikago Konvansiyonu Madde 3’de açıklanmıştır)

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 maksadıyla yapılan uçuşlar ile, uçuşa elverişliliğine halel getirmeyen kısmi arızalı olarak yapılan uçuşları;

İfade eder.

**Türk hava egemenliği Madde 4** – Türkiye Cumhuriyeti Türk hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haizdir.

**Türk hava sahasının kullanılması Madde 5** – Türk hava sahası hava araçları tarafından bu Kanun ve ilgili diğer mevzuat hükümleri çerçevesinde kullanılır.

**Türk hava sahasından yararlanacak hava araçları Madde 6** – Uçuşa elverişli olmak şartıyla aşağıda sayılan hava araçları Türk hava sahasında uçuş yapabilirler.

a) Türk Devlet hava araçları,

b) Türk uçak siciline kayıtlı Türk sivil hava araçları,

c) Türkiye’nin taraf olduğu anlaşmalar uyarınca Türk Hava Sahasında uçmalarına müsaade edilen hava araçları,

1 <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf>

Yukarıda belirtilenler dışında kalan her türlü hava aracının Türk Hava Sahasını kullanması Ulaştırma Bakanlığının iznine tabidir. Ulaştırma Bakanlığı gerekli izni vermeden önce Genelkurmay Başkanlığı ve Dışişleri Bakanlığının görüşünü alır.

**Uçuş yasakları ve sınırlamaları Madde 7** – Bakanlar Kurulu, Genelkurmay Başkanlığının olumlu görüşü üzerine; kamu düzeni ve emniyet mülahazaları ile veya askeri sebeplerle geçici veya devamlı bir tedbir olarak, Türk hava sahasının tamamını veya belirli bölümünün kullanılmasını veya muayyen bölgeler üzerinden uçuşu yasak edebilir veya sınırlayabilir. Uçuş güvenliğini sağlamak amacı ile Genelkurmay Başkanlığı ve Ulaştırma Bakanlığınca konulacak diğer tahditler, bu hükme tabi olmaksızın Ulaştırma Bakanlığınca uygulanabilir.

**Hava yolları ve havaalanlarına ait sınırlamalar Madde 8** – Türk hava sahasında uçuş yapmak hakkını haiz hava araçları ile diğer hava araçlarının izleyecekleri uçuş yolları ve kullanacakları hava alanları, Genelkurmay Başkanlığı ile gerekli koordinasyon yapılmak suretiyle, Ulaştırma Bakanlığınca belirlenir.

**Gümrüklü havaalanlarının kullanımı Madde 9** – Yabancı ülkelere giden veya yabancı ülkelerden gelen hava araçları, ancak gümrüklü havaalanlarından kalkmaya ve inmeye mecburdur. (Şikago Konvansiyonu Madde 10'da açıklanmıştır)

İstisnai hallerde, Ulaştırma Bakanlığı, Gümrük ve Tekel Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığının müştereken vereceği karar dairesinde, gümrüksüz bir havaalanının da kullanılmasına izin verilebilir.

Belirlenmiş bulunan gümrüklü hava alanlarından başka bir yere zorunluluk nedeniyle iniş yapıldığı takdirde, hava aracı sorumlu pilotu, durumu derhal varsa havaalanı yöneticisine, yoksa en yakın mülki amire veya zabıta yetkilisine duyurmak ve yetkili makamlar el koyuncaya kadar hava aracını, yolcuları ve yükü ile birlikte güvence altına almakla yükümlüdür.

**Ticari Hava İşletmeleri İzin Madde 18** – Gerçek ve tüzel kişilerin ticari amaçla, ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşımaları ile ticari amaçla diğer faaliyetlerde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığından izin almaları ön şarttır.

Değişik ikinci fıkra: 23/1/2008-5728/430 md.) İzin belirli şartlara ve süreye bağlanabilir. İzin belgesi,

a) Milli güvenliğin veya kamu düzeninin tehlikeye girebileceği durumlarda,

b) Gerçek kişilerin veya tüzel kişilerin kurucu ortakları ile temsile yetkili yöneticilerinin; Türk Ceza Kanununun 53 üncü maddesinde belirtilen süreler geçmiş olsa bile, bankacılık, sermaye piyasası ve kaçakçılık mevzuatında tanımlanan ve hapis cezasını gerektiren suçlar ile hırsızlık, yağma, güveni kötüye kullanma, dolandırıcılık, hileli iflâs, parada, paraya eşit sayılan değerlerde, kıymetli damgada, mühürde, resmi belgede, özel belgede sahtecilik, ihaleye fesat karıştırma, edimin ifasına fesat karıştırma, tefecilik, zimmet, irtikâp, rüşvet, suçtan kaynaklanan mal varlığı değerlerini aklama, devletin güvenliğine karşı suçlar, anayasal düzene ve bu düzenin işleyişine karşı suçlar, ya da ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması suçlarından dolayı mahkûm edilmiş olması hâlinde, verilmez.

**İşletme ruhsatı Madde 19** – Hava araçlarıyla ticari amaçla, belirli hatlar üzerinde, ücret karşılığında yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşınması yapacak olan gerçek veya tüzel kişilerin 18 inci maddede belirtilen izinden başka, Ulaştırma Bakanlığından işletme ruhsatı almaları şarttır.

*Airline Operators Certificate yani İşletme Ruhsatı SHY-6A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğinde "Havayolu işletmecilerine ticari hava taşımacılığı yapabilmeleri için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından verilen belge olarak tanımlanmaktadır. AOC'un hangi bilgileri içermesi gerektiği Şikago Konvansiyonunda Annex 6'da tanımlanmıştır.*

SHY-6A Yönetmeliği uyarınca, bir havayoluna işletme ruhsatı verilmesi için belirlenen şartları sağlaması ve bir takım aşamalardan geçmesi gerekmektedir. Başvuru, ön izin, doküman uyum aşamalarının tamamlanmasını takiben, başvuru sahibi, asıl işletme ruhsatı için hazırlanmış dosyasını SHGM'ye sunar. SHGM tarafından dosya, tesis ve teçhizat üzerinde yapılan denetleme ve değerlendirme aşamasının sonucunda başvurunun uygun bulunması halinde, SHGM'nin işletme ruhsatı verilmesi kararı Bakanlık tarafından onaylanır ve karar kamuoyu, ilgili ulusal ve uluslararası kuruluşlara bildirilir.

**Tarifeler Madde 25 – (Değişik : 19/4/2001 - 4647/1 md.)** Ruhsat sahibi; ücret tarifeleri ile birlikte uygulama tarihini ticari, mali ve ekonomik koşullara uygun olarak belirler ve yürürlüğe koymadan üç gün önce üçüncü kişilere duyurur.

**Uçuş tarifeleri, ruhsat sahibi tarafından belirlenir ve Ulaştırma Bakanlığınca onaylandıktan yedi gün sonra yürürlüğe girer.**

**Denetleme Madde 27 –** Türk sivil hava araçları ile faaliyette bulunan tüm kamu kurum ve kuruluşları ve gerçek ve özel hukuk tüzelkişileri Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hava seyrüsefer güvenliğini sağlamak amacıyla yapacağı veya yaptıracığı teknik denetime tabidirler. (1)

Yapılacak denetimin esasları, denetleme elemanlarının seçimi ile yetki ve sorumlulukları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne hazırlanacak yönetmelikle belirlenir.

(Ek fıkra: 10/11/2005 - 5431/31 md.) Sivil havacılık alanında faaliyet gösteren tüm işletmeler ve yeterlik belgesine sahip olması gereken personel, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yürürlüğe konulan düzenlemeleri takip etmek, Genel Müdürlüğün verdiği talimatlara uymak, Genel Müdürlük yetkililerince talep edilen her türlü bilgi ve belgeyi vermek ve istenen ekipmana her zaman erişebilmelerini sağlamakla yükümlüdür.

(Ek fıkra: 10/11/2005 - 5431/32 md.) Genel Müdürlük tarafından görevlendirilen teknik denetçiler, denetimlerde;

a) Hava aracının uçuşa elverişli olmaması,

b) Mürettebatın o hava aracı tipi için gerekli nitelikleri taşımaması veya uçuşu yürütecek fiziksel ya da zihinsel kapasiteye sahip olmaması,

c) Operasyonun can ve mal emniyeti için tehlike oluşturması,

d) Tespit edilen eksiklik veya bulguların can ve mal emniyeti ile uçuş emniyetini doğrudan ilgilendirmesi,

Durumlarında işletmecinin ya da yeterlik belgesi gerektiren personelin uçuş operasyonunu ve/veya işletmecinin faaliyetini durdurmaya yetkilidir.

**Bilgi ve belge verilmesi Madde 28 –** Ruhsat sahipleri, denetim için istenilen bütün teknik ve ekonomik bilgileri vermeye mecburdurlar.

**Değişikliklerin bildirilmesi ve tasdiki Madde 29 –** Taşımayı ilgilendiren genel şartlar ve tarifelerde izin verilmesinden sonra yapılacak değişiklikleri, ilgilinin Ulaştırma Bakanlığına tasdik ettirmesi zorunludur.

**Kabotaj Madde 31 –** Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde, iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımaları Türk hava araçları ile yapılır. (Şikago Konvansiyonu Madde 7'de açıklanmıştır)

**Gösteriler Madde 32 –** Sivil hava araçları ve askeri hava araçlarının dışında Devlet hava araçlarının ve paraşütçülerin katıldığı yarışmaların vesair gösterilerin yapılması, Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilecek izne bağlıdır.

Askeri hava araçlarının ve paraşütçülerin katıldığı, yarış vesair gösterilerde yetki, Genelkurmay Başkanlığına aittir.

Ancak keyfiyet, uçuş güvenliğinin sağlanması maksadı ile Ulaştırma Bakanlığına bildirilir.

**Yabancı havayolu işletmeleri Madde 33** – Yabancı ülkeler ile Türkiye arasında hava ulaştırma hizmeti görecek yabancı uyruklu işletmelere uygulanacak hükümler, Türkiye'nin taraf olduğu ikili ve çok taraflı anlaşmalar uyarınca ve karşılıklılık ilkesi gözönünde tutularak Ulaştırma Bakanlığınca saptanır.

**Uluslararası hava trafiğine açık havaalanı Madde 35** – Uygun teknik özelliklere sahip; gümrük, pasaport, sağlık ve bunlara benzer işlemlerin yapılması için kolaylıkları bulunan havaalanları, uluslararası hava trafiğine açılabilir.

**Kısıtlayıcı tedbirler Madde 36** – Havaalanlarındaki hava trafiği veya üzerindeki hava sahası gerektirdiği takdirde veya kamu düzenine ilişkin nedenlerle hava trafiğine açık bir havaalanının kullanılmasına her zaman tahditler konabilir veya havaalanı geçici olarak kapatılabilir. Alınan kararlar Ulaştırma Bakanlığı tarafından uygun görülecek şekil ve surette ilgililere duyurulur.

Aynı bölgede birden fazla hava trafiğine açık havaalanının bulunması halinde, Ulaştırma Bakanlığı kamu yararına ilişkin nedenlerle bunların kullanılmasını düzenleyebilir ve özellikle bu alanlardan herbirine belirli hava aracı tiplerine, hava faaliyetlerinin veya ticari faaliyetlerinin belirli bir bölümüne tahsis edebilir.

### **Askeri havaalanlarından yararlanma Madde 39** –

Türk Silahlı Kuvvetlerine ait havaalanlarının sivil hava araçları tarafından kullanılması Genelkurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında, Devlet hava araçlarının sivil havaalanlarından istifade edebilmeleri ise Devlet hava araçlarına sahip bakanlıklar ile Ulaştırma Bakanlığı arasında yapılacak protokollerle düzenlenir. Yabancı hava taşımacılarının askeri meydanlardan yararlanmaları; ilgili Kuvvet Komutanlığı, Dışişleri, İçişleri, Gümrük ve Tekel bakanlıkları koordinasyonu sonunda Genelkurmay Başkanlığı onayı ile belirlenir.

**Yer hizmetleri Madde 44** – Ulaştırma Bakanlığı, havaalanlarında, yolcu ve yük trafiğinin ve her türlü hizmetlerin çağdaş sivil havacılık ilkelerine ve ülke çıkarlarına uygun bir biçimde yürütülmesi amacı ile gereken önlemleri almaya veya aldırmaya yetkilidir.

**Türk hava sahasında gerekli tedbirlerin alınması Madde 46** – Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümlerine de uymak şartı ile, Türk hava sahasında hava trafiğinin güvenli, süratli ve düzenli bir şekilde yürütülmesi, haberleşmenin ve bilgi akışının sağlanması, meteoroloji hizmetlerinin yürütülmesi amacı ile ve çağdaş teknolojiye uygun olarak gereken önlemleri alır ve işletilmesini sağlar.

**Hava Araçları ve Sicillerin Tutulması Türk sivil hava aracı Madde 49** – Bir sivil hava aracı aşağıda belirtilen durumlarda da Türk sivil hava aracı sayılır.

Türk kanunları uyarınca kurulup da;

a) Kamu kurumu niteliğindeki mesleki kuruluşlar, dernekler, siyasi partiler, sendikalar veya vakıfların mülkiyetinde bulunan hava araçları, idari organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,

b) Türk Ticaret Siciline kaydedilmiş ticari şirketler, kooperatifler ve bunların birliklerinin mülkiyetinde bulunan hava araçları, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve şirket anasözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması.

**Hava araçlarının sicilinin tutulması Madde 50** – Türk sivil hava araçlarının tescili için Ulaştırma Bakanlığınca bir sicil tutulur. Bu sicile "Uçak sicili" adı verilir.

Medeni Kanununun 917 nci maddesi hükümleri, sivil uçak sicilleri hakkında da kıyasen uygulanır.



**Geçici tescil Madde 55** – İlgili mevzuata uygun olarak yurda sokulmuş olan bir sivil hava aracı; Türk Devletine veya kamu tüzelkişilerine veya Türk vatandaşlarına veya 49 uncu maddede yazılı niteliklere sahip tüzel kişilere, en az altı ay süre ile yalnız bunlar adına işletilmek üzere bırakılırsa, sicile geçici olarak tescil olunabilir.

**Sicilin muhtevası Madde 57** – Sivil uçak sicilinde ve verilecek tescil belgesinde en az aşağıdaki kayıtlar yer alır.

a) Sivil hava aracının;

(1) Yapımcısının ticaret unvanı ve adresi.

(2) Yapım tarihi ve seri numarası.

(3) Yapımcının sivil hava aracı için belirlediği tip, model, marka.

b) Malikin;

(1) Gerçek kişi ise, adı ve soyadı, adresi, varsa ticaret unvanı ve kayıtlı bulunduğu ticaret sicili ile sicil numarası.

(2) Ticaret ortaklığı ise, ortaklığın nevi, ticaret unvanı, kayıtlı bulunduğu ticaret sicili ile sicil numarası.

(3) Diğer tüzelkişilerden ise; adı ve merkezi.

c) İktisap şekli.

d) Verilen tescil işareti.

Bu kayıtlarda değişiklik olduğu takdirde, ilgilinin, en geç onbeş gün içinde başvurarak, yeni durumu sicile ve kayıt belgesine işletmesi zorunludur.

**Hava Araçlarına İlişkin Uçuş Kuralları Hava araçlarının muayene ve kontrolü Madde 85** – Sivil hava araçları; Türk uçak siciline tescil edilmeden önce ve tescilden sonra da belirlenmiş bulunan hallerde, uçuşa elverişlilik yönünden muayene ve kontrol edilir. Bu husus Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanacak yönetmelikle düzenlenir.

**Uçuşa elverişlilik belgesi Madde 86** – Türk sivil hava araçlarına uçuşa elverişlilik belgesinin verilmesi, belgenin geri alınması veya iptaline ilişkin şartlar ile bu işlemlere ait yetki ve sorumluluklar. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri saklı kalmak şartı ile, Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanacak yönetmelikler ile belirlenir.

**İstisnai durumlar Madde 87** – Sivil hava araçları, geçerli uçuşa elverişlilik belgesi olmaksızın, Türk hava sahasında, Ulaştırma Bakanlığının izni ile deneme, muayene ve ferry uçuşu yapabilir.

**Hava aracı belgeleri Madde 89** – Türk hava sahasında uçuş yapacak bütün hava araçlarının, uçuş sırasında bağlı buldukları devletin geçerli kuralları uyarınca:

a) Bir merkezi sicile kayıtlı olmaları ve tescil belgesini taşımaları,

b) Milliyet ve tescil işaretlerini taşımaları,

c) Uçuşa elverişlilik belgesini taşımaları,

d) Mürettebata ait belgeleri buldurmaları,

e) Telsiz tesisatı ruhsatnamesini taşımaları,

f) Sigorta poliçesini buldurmaları,

g) Kanun ve tüzükler gereğince tayin olunan sair belgelerin buldurulması ve yetkili makamlar tarafından yapılacak kontrollerde gösterilmesi zorunludur.

(Şikago Konvansiyonu Madde 29'da açıklanmıştır)

Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmaların hükümleri saklıdır.

**Devlet hava araçları: Madde 90** – Türk hava sahasında uçuş yapacak yabancı devlet hava araçları; Türk kanunlarına ve bunlara bağlı kurallara uymak zorundadırlar. Türk Devlet hava araçlarının, Türk hava sahasında ve uluslararası hava sahasında yapacakları uçuşlarla ilgili kurallar koyma yetkisi Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine aittir. Şikago Sözleşmesi 3 üncü maddesi hükümleri saklıdır.

**Kalkış ve iniş Madde 91** – Sivil hava araçlarının iniş ve kalkışları, bu Kanunun öngördüğü esaslar dairesinde saptanmış bulunan havaalanlarından başka yerlerde yapılamaz.

Can ve mal güvenliğinin korunması amacı ile başvurularak önlemler ile Ulaştırma Bakanlığınca önceden alınmış izine dayanan iniş ve kalkışlar yukarıdaki hükümden müstesnadır.

**Havayolu Madde 92** – Sivil hava araçları, bu Kanunun öngördüğü esaslar dairesinde saptanmış bulunan havayolunu izlemeye ve uçuş sırasında hava trafik kontrol yetkililerinin, talimatına aynen uymaya mecburdur.

Can ve mal güvenliğinin korunması amacı ile verilen talimatın dışına çıkarılmasını gerekli kılan durumlarda, sorumlu kaptan pilot durumu derhal yetkili hava trafik kontrol ünitesine, bildirir ve alacağı talimata göre hareket eder.

Olğanüstü durumlarda, sorumluluğu kendisine ait olmak üzere, sorumlu kaptan pilot gereken önlemlere başvurabilir, bu durumda dahi yetkili hava trafik kontrol ünitesinin en kısa zamanda haberdar edilmesi zorunludur.

### **Yasaklar Madde 93 –**

Uçuş sırasında;

- a) Tehlike ve zorunlu durumlar hariç paraşütle atlamak,
- b) Akrobatik Uçuş veya benzeri hava gösterileri yapmak,
- c) Zirai mücadele dışında yere herhangi bir madde atmak, dökmek veya boşaltmak, yangınla mücadele uçakları hariç yerden herhangi bir madde almak,
- d) Fotoğraf çekme yasağı olan yerlerin fotoğrafını çekmek,
- e) Herhangi bir madde veya nesneyi çekmek veya uçağın nizami kullanılma şeklinin dışında taşımak,
- f) Her türlü reklam ve propaganda niteliğinde faaliyette bulunmak,
- g) Silah, cephane, her nevi harp malzemeleri, patlayıcı, yanıcı, tahrip edici ve aşındırıcı madde, zehirli gaz, nükleer yakıt, radyoaktif madde, can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış her nevi katı, sıvı ve gaz halinde madde taşımak,
- h) Görülen hizmetin ve içinde bulunulan durumun gerektirdiğinin dışında yayın ve haberleşme yapmak, Yasaktır.

Yukarıdaki yasaklara istisna getirmek üzere, özel veya genel nitelikte izin vermeye, Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir.

Bu izni vermeden önce, Ulaştırma Bakanlığı gerektiğinde, ilgili bakanlıklar ve Genelkurmay Başkanlığı'nın görüşünü alır.

**İnme mecburiyeti Madde 94** – Can ve mal güvenliği veya kamu düzeni veya yurt güvenliği gerekçesi ile, yetkili makamlardan vaki olacak talimat karşısında hava aracının bildirilecek havaalanına inmesi zorunludur.

Birinci fıkra hükmünün uygulanmasında, Ulaştırma Bakanlığı gerektiğinde; Genelkurmay Başkanlığı, İçişleri, Dışişleri ve Gümrük ve Tekel bakanlıkları ile işbirliği yapar.

**Kaptan pilotun genel yetki ve sorumlulukları Madde 100** – Sorumlu kaptan pilot hava aracının, can ve mal güvenliğini sağlayacak surette sevk ve idaresinden birinci derecede sorumlu olup, olağanüstü durumlarda gereken önlemleri almaya yetkilidir.

**Yolcuların yükümlülükleri Madde 104** – Yolcular, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ile bu Kanun hükümlerine; meydan otoritesi ve taşıyanın talimatına uymak zorunda olup, can ve mal güvenliğini ve yolculuğun disiplin ve intizamını bozacak her türlü eylem ve davranıştan kaçınmakla yükümlüdür.

**Uluslararası sözleşme hükümleri Madde 105** – Bu bölümde yer alan konularda Türkiye'nin de katılmış olduğu 1963 tarihli Tokyo, 1970 tarihli Lahey ve 1971 tarihli Montreal sözleşmeleri hükümleri saklıdır.

**Yolcu taşıma sözleşmesi – bilet Madde 107** – Yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı, yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren ve uluslararası standartlara uygun olan bir bilet vermekle yükümlüdür;

- a) Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi,
- b) Yolcunun adı ve soyadı,
- c) Biletin numarası ile düzenlendiği gün ve yeri,
- d) Taşıma ücreti; bilet ücretsiz verilmişse buna dair kayıt,
- e) Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri,
- f) Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

Taşıyıcı, yolcuyu biletsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir bilet vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliği etkilenmez, ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlandıran hükümlerinden yararlanamaz.

**Bagaj ve kişisel eşya Madde 108** – Taşıyıcı; yolcunun bagajlarını ve beraberindeki kişisel eşyasını taşıma sözleşmesinde belirlenen şartlar dairesinde, ücretsiz olarak taşımaya mecburdur.

**Bagaj kuponu Madde 109** –

Taşıyıcıya teslim edilen her bir parça bagaj için, yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren bir bagaj kuponu verilir.

- a) Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi,
- b) Yolcunun adı ve soyadı veya yolcu biletinin tarih ve numarası,
- c) Bagaj kuponunun tarih ve numarası,
- d) Bagajın ağırlığı,
- e) Teslim yeri,
- f) Yolcu tarafından özel olarak beyan edildiği takdirde, bagajın içeriği ve değeri,
- g) Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

Taşıyıcı; bagajı kuponsuz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir kupon vermeden kabul etmiş ise; taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliği etkilenmez; ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlandıran hükümlerinden yararlanamaz.

Bagaj kuponu biri yolcuda kalmak ve diğeri bagaja takılmak üzere iki nüsha olarak düzenlenir ve bagajın ibraz edene teslim edileceği kaydını içerir.

Birinci ve ikinci fıkraların hükmü saklı kalmak şartı ile, taşıyıcı bagaj kuponuna konulması gereken bilgilerden yolcu biletinde zaten mevcut bilgileri bagaj kuponuna yazmayabilir veya biletle birleştirmek kaydıyla sadece bir bagaj teşhis kuponu verebilir.

**Yük taşıma sözleşmesi - hava yük senedi Madde 110** – Yük taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı yükletene aşağıdaki kayıtları içeren bir hava yük senedi vermekle yükümlüdür.

- a) Hava yük senedinin numarası ile, düzenlendiği gün ve yer,
- b) Taşıyıcının adı veya ticaret ünvanı ve adresi,
- c) Yükletenin adı, soyadı veya varsa ticaret ünvanı ve adresi,
- d) Gönderilenin adı, soyadı veya varsa ticaret ünvanı ve adresi,
- e) Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri,
- f) Yükün türü, sayısı, miktarı ve ağırlığı,
- g) Özel olarak beyan edildiği takdirde değeri,
- h) Taşıma ücreti ve ödeme şartları, ücretsiz taşımalarda buna dair kayıt,
- i) Gereğinde, yük senedine eklenmesi zorunlu olan belgeler,
- j) Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

Taşıyıcının, yükü, yük senetsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir yük senedi vermeden kabul etmiş olması, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez. Ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.

Birden çok parça için, yükletenin isteği üzerine taşıyan her bir parçaya ayrı yük senedi düzenlemekle yükümlüdür.

Hava yük senedi üç nüsha olarak düzenlenir. Birinci nüshaya “Taşıyıcı için” yazılır ve yükleten tarafından imzalanır.

İkinci nüshaya «Gönderilen için» yazılır ve taşıyıcı ile yükleten tarafından imzalanır. Üçüncü nüsha, taşıyıcı tarafından imzalanarak, yükün teslim alınmasından sonra, yükletene verilir.

Ücretsiz taşımalar Madde 117 – Taşıyıcının kendi yetkili organınca saptanan kurallarına göre ücretsiz olarak yapacağı yolcu ve yük taşımaları dışında; görev maksadıyla veya özel nedenlerle Türk tescilli hava araçları ile ücretsiz yapılacak yolcu ve yük taşımalarına ilişkin kurallar, Ulaştırma Bakanlığınca yönetmelikle düzenlenir.

**Hava Araçları Kullanma Sözleşmeleri Kira ve Charter sözleşmeleri Madde 118** – Uçuş personeli almadan sadece hava aracının kiralanması halinde Borçlar Kanununun ilgili hükümleri, uçuş personeli ile birlikte bir hava aracının tamamının veya bir kısmının yahut muayyen bir mahallinin kiralanması veya Charter Sözleşmesi halinde Türk Ticaret Kanununun ilgili hükümleri uygulanır.

Uluslararası anlaşmaların hükümleri saklıdır.

**Yazılı şekil Madde 119** – Kira ve Carter sözleşmeleri yazılı şekilde yapılmadıkça muteber değildir.

Kira sözleşmesinin üçüncü kişilere dermeyan edilebilmesi için uçak siciline şerh verilmesi gereklidir.

**Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluk Halleri Yolcunun uğradığı zarardan sorumluluk Madde 120** – Yolcunun ölümü veya herhangi bir cismani zarara uğraması halinde, bu zarara sebebiyet veren kaza hava aracında veya iniş veya binış sırasında meydana geldiği takdirde, taşıyıcı sorumludur. (1929 Varşova ile 1999 Montreal Sözleşmelerinde açıklanmıştır.)

**Bagaj veya yükün uğradığı zarar Madde 121**

– Tescil ettirilmiş bagaj veya yükün kaybı veya zarara uğraması halinde, zarara sebebiyet veren olay, havayolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş ise zarardan taşıyıcı sorumludur. (1929 Varşova ile 1999 Montreal Sözleşmelerinde açıklanmıştır.)

Birinci fıkra anlamında havayolu ile taşıma; bagaj veya yükün bir havaalanında veya bir hava aracında veya havaalanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında buldukları süreyi kapsar. Yük için Türk Ticaret Kanununun 781 inci madde hükmü uygulanır.

Havayolu ile taşıma müddeti, bir havaalanı dışında olmak üzere karada, denizde veya iç sularda yapılan taşımayı içine almaz. Belirtilen taşımalar havayolu taşıma sözleşmesinin ifası zımında yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmış ise meydana gelen her türlü zarar, aksi sabit olmadıkça havayolu ile taşıma sürecinde meydana gelmiş kabul olunur.

**Gecikmeden doğan zarar Madde 122** – Taşıyıcı, havayolu ile yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zarardan sorumludur.

(1929 Varşova ile 1999 Montreal Sözleşmelerinde açıklanmıştır.)

**Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması Madde 123** – Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu değildir.

**Sorumluluğun sınırlandırılması Madde 124** – Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova’da imzalanan ve Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kurulların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme ve bu Sözleşmeyi değiştiren Türkiye’nin katıldığı sözleşme ve protokollerin hükümlerine göre tayin olunur.

Taşıyıcı, birinci fıkrada anılan sözleşme ve protokoller ile öngörülmüş bulunan sınırların yükseltilmesine ilişkin özel anlaşmalar yapmak veya bu nitelikteki anlaşmalara katılmak yetkisini haizdir.

Para kıymetinin değişmesi halinde, birinci fıkrada öngörülen sorumluluk sınırlarının yeniden belirlenmesine Bakanlar Kurulu yetkilidir.

**Geçersiz sayılan hükümler Madde 125** – Taşıyıcının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran veya 124 üncü maddede sözü geçen Sözleşme veya onu değiştiren protokolde belirtilmiş olan sorumluluk sınırını indirmeyi amaçlayan her şart hükümsüzdür. Bu şartların hükümsüzlüğü taşıma sözleşmesinin de hükümsüzlüğünü icabettirmez. Şu kadar ki, yükün niteliği, özürü veya gizli ayıbından doğacak zararları düzenleyen hükümlere birinci fıkra uygulanmaz.

**Birden çok taşıyan tarafından yapılan taşımalar: Madde 129** – Taşımanın birbiri ardınca değişik taşıyıcılar tarafından yapılması halinde; yolcu bagaj veya yükü kabul etmiş olan her taşıyıcı, bu Kanun hükümlerine tabi olur ve taşımanın kendi denetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma sözleşmesinin taraflarından biri sayılır.

Böyle bir taşıma halinde; ilk taşıyıcı, taşımanın tümü için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olmadıkça, yolcu veya yük sahipleri, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı talep hakkına sahip olabilirler.

Bagaj veya yük taşımalarında yolcu veya göndericinin ilk taşıyıcıya, yolcu veya teslim almaya yetkili alıcının ise son taşıyıcıya karşı talepte bulunma hakları vardır. Ayrıca, bunlardan herbiri zararın, ziyanın veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı da talepte bulunabilirler. Bu taşıyıcılar, yolcu, gönderici ve alıcıya karşı müştereken ve müteselsilen sorumludur.

**Karma taşımalar Madde 130** – Kısmen havayolu, kısmen de başka herhangi bir suretle yapılan birleşik taşımalar halinde, bu Kanun hükümleri sadece havayolu ile yapılan taşıma kısmına uygulanır.

Birleşik taşıma hallerinde taraflar, taşıma belgelerine taşımanın havayolu ile yapılmayan kısımlarına ilişkin hükümler koyabilirler.

**Sigorta yükümlülüğü Madde 132** – Yurt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere, asgari 124 üncü madde esaslarına göre saptanan sorumluluk sınırları içerisinde mali mesuliyet sigortaları yapmakla yükümlüdürler.

Sigorta, taşıyıcının adamlarının bu Kanunda öngörülen sorumluluğunu da kapsar.

Yurt içi veya yurt dışı taşıma yapan taşıyıcıların yaptıracakları sigorta ve teminat şartları; uluslararası standartları gözönünde bulundurularak ve Ulaştırma Bakanlığının görüşü de alınarak Ticaret Bakanlığınca onaylanır.

Bu maddede belirtilen sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçları Ulaştırma Bakanlığınca uçuştan men edilir.

Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluk İşletenin sorumluluğu Madde 134- Sivil hava aracının üçüncü kişilere verdiği zarardan, sivil hava aracının işleteni sorumludur.

**Müteselsil sorumluluk Madde 136** – İki veya daha fazla sivil hava aracının birlikte sebebiyet verdikleri zararlarda, her hava aracının işleteni, müteselsilen sorumlu olur.

Üçüncü şahıslara verilecek zarara karşı sigorta yükümlülüğü Madde 138 – Türk hava sahasında uçuş yapacak Türk ve yabancı sivil hava araçları için; üçüncü şahıslara verilecek zararın teminatı olarak işleten tarafından mali mesuliyet sigortası yaptırılması zorunludur.

Bu maddede belirtilen sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava taşıt araçları Ulaştırma Bakanlığınca uçuştan men edilir.

**Ek sigorta yükümlülüğü Madde 139** – Uluslararası hatlarda işletilecek Türk sivil hava araçlarını gerektiğinde tabi olacakları ek sigorta veya teminat şartlarını saptamaya Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar uyarınca Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir.

Üçüncü şahıslara verilecek zarara karşı sigorta şartlarının tespiti Madde 140 – Üçüncü şahıslara karşı verilecek zararın teminatı olarak işleten tarafından yapılacak mali mesuliyet sigortasının şartları uluslararası standartlar gözönünde bulundurularak Ticaret ve Ulaştırma bakanlıklarınca müştereken tespit edilir.

**Madde 143 – (Değişik: 23/1/2008-5728/435 md.)** Bu Kanunun;

a) 11, 18, 19, 26, 28, 29, 54, 58 ve 89 uncu maddeleri ile 9 uncu maddesinin üçüncü, 95 inci maddesinin birinci ve 102 nci maddesinin ikinci fıkrasına aykırı davranışta bulunanlara bin Türk Lirasından onbin Türk Lirasına kadar,

b) 23, 24 ve 25 inci maddeleri ile 57 nci maddesinin son fıkrasına aykırı davranışta bulunanlara beşyüz Türk Lirasından onbin Türk Lirasına kadar, idarî para cezası verilir.

Yukarıdaki fıkralarda belirtilenler dışında kalıp da Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün sivil havacılığı düzenlemek amacıyla alacağı önlemlere uymayanlara, beşyüz Türk Lirasından onbin Türk Lirasına kadar idarî para cezası verilir. (3)

Bu madde hükümlerine göre idarî para cezasına karar vermeye Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürü yetkilidir.



## 2. HAVALİMANLARI YER HİZMETLERİ YÖNETMELİĞİ (SHY-22) <sup>2</sup>

Revizyon: 23/08/2016



### (İlgili Maddeleri)

#### Amaç

**MADDE 1-** Bu Yönetmeliğin amacı; havalimanları yer hizmetlerinin uluslararası seviyede yapılmasını sağlamak için uygulanacak usul ve esasları düzenlemek ve bu hizmetlerle ilgili yetkilendirme ve denetleme esasları ile yer hizmetlerine ilişkin ücretleri belirlemektir.

#### Kapsam

**MADDE 2-** (1) Bu Yönetmelik; havalimanı ve/veya terminal işletmeciliği yapan kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişileri, bu Yönetmelikte belirtilen şartları sağlayarak, çalışma ruhsatı alan kuruluşları, hava taşıyıcılarını ve bu Yönetmelik kapsamında faaliyet gösteren diğer kuruluşları kapsar.

#### Dayanak

**MADDE 3-** (1) Bu Yönetmelik; 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 44 üncü maddesi ile 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 11 inci maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

#### Tanımlar

**MADDE 4-** (1) Bu Yönetmelikte geçen;

**a) A grubu çalışma ruhsatı:** Havalimanlarında, 5 inci maddede belirtilen hizmet türlerinin tamamı veya en az yolcu hizmetleri, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, kargo ve posta hizmetleri için en az üç uluslararası trafiğe açık havalimanında teşkilatlanarak hava taşıyıcılarına yer hizmeti yapmak üzere yetkilendirilmiş tüzel kişilere her bir hizmet türü için verilecek çalışma belgelerini,

**b) B grubu çalışma ruhsatı:** : Havalimanlarında 5 inci maddede belirtilen hizmet türlerinin tamamını veya bir kısmını kendileri için yapacak hava taşıyıcılarına her bir hizmet türü için verilecek çalışma belgelerini,

**c) C grubu çalışma ruhsatı:** 5 inci maddede belirtilen hizmet türlerinden, temsil, gözetim ve yönetim, ikram servis ile uçuş operasyon hizmetini yapmak üzere yetkilendirilmiş tüzel kişilere her bir hizmet türü için verilecek çalışma belgelerini,

<sup>2</sup> [http://www.dhmi.gov.tr/kanunyonetmelik.aspx#.WBcW\\_S194dU](http://www.dhmi.gov.tr/kanunyonetmelik.aspx#.WBcW_S194dU)

**d) Form 4:** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün kurumsal internet sitesinde yayımlanan yönetici personel onay formunu,

**e) Geçici çalışma ruhsatı:** Talep edilen hizmet türüne ilişkin yer hizmetleri kuruluşu bulunmayan havalimanında, ön izin ve çalışma ruhsatı prosedürlerinden bağımsız olarak talep edilen hizmet türünde diğer havalimanlarında çalışma ruhsatı olan kuruluşta, bir yıl geçerli olmak üzere verilecek çalışma belgelerini,

**f) Hava taşıyıcısı:** Yerli ve yabancı tüm hava taşıyıcılarını,

**g) Havalimanı işletmecisi:** DHMİ Genel Müdürlüğü ve özel havalimanı işletmeciliği yapan kuruluşları,

**h) Hizmet sözleşmesi:** Havalimanlarında yer hizmeti yapan yer hizmetleri kuruluşları ile havalimanlarının işletmeciliğini yürüten havalimanı işletmecisi arasındaki ilişkileri, karşılıklı hak ve yükümlülükleri ile bu Yönetmelikte belirlenen kurallara aykırı davranışların cezai müeyyidelerini düzenleyen standart sözleşmeyi,

**ı) Kargo:** Mektup, erzak ve eşlik edilen ya da yanlışlıkla konulmuş bagaj dışında uçakta taşınan herhangi bir malı,

**i) Kargo acentesi:** Bir işletici ile iş yapan ve kargo, kurye ve ekspres koliler konusunda ilgili makam tarafından kabul edilen veya istenen güvenlik kontrollerini sağlayan bir acente, nakliyecisi veya diğer bir kuruluşu,

**j) Pat alanları:** Hava araçları ve bunların faaliyetleri ile ilgili araç ve gereçlerin hareket ve park edilmesinde kullanılan asfalt, beton ve toprak yapıdaki pist, apron ve taksi yolları ile yakın çevresini,

**k) Standart yer hizmetleri anlaşması:** Yer hizmetleri kuruluşları ile hava taşıyıcıları arasında veya bu Yönetmelikte yer alan özel yetkilere dayanılarak hava taşıyıcılarının kendi aralarında yapacakları standart anlaşmayı,

**m) Yabancı hava taşıyıcısı:** Herhangi bir yabancı devlet sivil havacılık otoritesinden işletme ruhsatı almış bulunan işletmecileri,

**l) Yer hizmetleri kuruluşu:** Havalimanlarında yer hizmetleri yapmak üzere çalışma ruhsatı alan veya yetkilendirilen kamu ya da özel tüzel kişiliği statüsündeki kuruluşları,

**m) Yerli hava taşıyıcısı:** 2920 sayılı Kanun ve bu Kanuna ilişkin olarak çıkarılan Yönetmeliklerde istenen şartları sağlayarak işletme ruhsatı almış bulunan işletmecileri, ifade eder.

### Hizmet türleri

**MADDE 5-** (1) Havalimanları yer hizmetleri türleri aşağıdaki şekilde gruplandırılmıştır:

- a) Temsil,
- b) Yolcu hizmetleri,
- c) Yük kontrolü ve haberleşme,
- ç) Ramp,
- d) Kargo ve posta,
- e) Uçak hat bakım,
- f) Uçuş operasyon,
- g) Ulaşım,
- ğ) İkram servisi,
- h) Gözetim ve yönetim,
- ı) Uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi.



(2) Havalimanları yer hizmet türlerinin detayları Genel Müdürlük tarafından çıkarılacak havacılık talimatlarıyla belirlenir.



### Çalışma ruhsatı

**MADDE 13-** (1) Çalışma ruhsatı alacak yer hizmetleri kuruluşları, yer hizmetleri yapacakları her havalimanı ve her bir hizmet türü için ayrı bir çalışma ruhsatı almak zorundadırlar. Ancak, temsil hizmeti için alınacak çalışma ruhsatı sivil trafiğe açık tüm havalimanları için geçerlidir.

### Çalışma ruhsatlarının geçerlilik süresi

**MADDE 16-** (1) İç/dış hat çalışma ruhsatlarının geçerlilik süresi iki yıldır.

### Anlaşmalar

**MADDE 17-** (1) Yer hizmetleri kuruluşları ile düzenli ticari yolcu ve yük taşımacılığı yapan hava taşıyıcıları arasında standart yer hizmetleri anlaşmaları yapılır. Yapılan anlaşmalarda aşağıdaki hususlar dikkate alınır:

- a) Birbirini izleyen iki ay içerisinde dört seferden fazla planlanan uçuşlar düzenli sefer sayılır.
- b) Herhangi bir tarifeye bağlı olmaksızın münferiden gelen hava araçlarına verilecek yer hizmetleri için anlaşma yapılması şartı aranmaz.
- c) Anlaşmaların onay için havalimanı işletmecisine gönderilmesi zorunludur. Ticari yolcu ve yük taşımacılığı yapan havayolu kuruluşları için anlaşma yapılma şartı aranır. Genel havacılık, hava taksi işletmeciliği ile helikopter uçuşları için anlaşmaların onaylanmak üzere havalimanı işletmecisine gönderilmesi gerekmez.
- ç) Yapılacak standart yer hizmetleri anlaşması, IATA tarafından yayınlanan standart anlaşmaya uygun olarak düzenlenir.”
- d) Havalimanı işletmecisi hava araçları ve yolculara verilen hizmetlerin aksamadan ve düzenli yürütülebilmesi için anlaşmalarda ilave hükümlerin yer almasını isteyebilir.
- e) Yer hizmetleri kuruluşunun elinde olmayan ve havalimanı işletmecisi tarafından kabul görülecek mücbir sebeplerden dolayı hizmet yapamaz duruma düşmeleri halinde, hava taşıyıcılarına olan yükümlülüklerini yerine getirememiş olan yer hizmetleri kuruluşları ile yapılan anlaşma fesih ihbarları havalimanı işletmecisi tarafından dikkate alınmaz. Bu fesih ihbarlarına bağlı olarak başka bir yer hizmetleri kuruluşu ile akdedilen anlaşmalar da havalimanı işletmecisi tarafından onaylanmaz.
- f) İptal edilen anlaşmaların havalimanı işletmecisine bildirilmesi zorunludur.

### Genel esaslar

**MADDE 18-** 1) Yer hizmetleri kuruluşları ve hava taşıyıcıları aşağıdaki esaslara uymak zorundadırlar:

a) Hava taşıyıcıları iç ve dış hat seferleri için 5 inci maddede belirtilen hizmetlerden ramp, kargo ve posta, yolcu hizmetleri, yük kontrolü ve haberleşme hizmetlerini yapmak veya yaptırmak zorundadır.

b) Verilmekte olan yer hizmetlerinin aksatılmaması ve geçici olmak kaydıyla;

1) Havalimanı işletmecisi tarafından belirlenen en az personel ve teçhizat listesine ilave olarak hizmet araç, gereç ve personelinin havalimanı işletmecisinden veya çalışma ruhsatına sahip diğer bir yer hizmetleri kuruluşundan kiralama şekli ile temini mümkündür.

2) Yer hizmet kuruluşları yetkili oldukları hizmetlerde kullanacakları araç gereç ve teçhizatları, kendi mülkiyetinde veya finansal kiralama yöntemiyle ya da bunun dışında bir kiralama yöntemiyle temin edebilirler. Ancak finansal kiralama dışında bir yöntemle kiralama yapılması durumunda; sözleşme süresi en az iki yıl olması, sözleşmenin bir suretinin havalimanı işletmecisine verilmesi zorunludur.

3) Binek araç hariç, yer hizmetlerinde kullanılan araçlar havalimanının hava tarafı dışında kullanılmaz. Bu araçlar; bakım, onarım, yakıt ikmali ve benzer zorunlu nedenlerden dolayı hava tarafı dışına çıkar.

c) Yer hizmetleri kuruluşları ve hava taşıyıcıları, verdikleri yer hizmetlerine kendi çalışma saatleri dışında ihtiyaç duyulması halinde, havalimanı işletmecisi tarafından yapılacak çağrı üzerine bu hizmetleri üstlenmek zorundadırlar.

ç) Tarifeli iniş kalkış saatlerindeki resmi müdahaleler dışındaki gecikmelerde, yolcuların havalimanı içindeki ve dışındaki ikram ve diğer ihtiyaçları için gerekli önlemleri, hava taşıyıcıları alır. Bu husus hava taşıyıcıları ile yer hizmetleri kuruluşları arasındaki anlaşmada belirlenir.

d) Yer hizmetleri kuruluşları hizmet sunuşunu ilgili olmayan başka şartlara bağlayamazlar.

e) Havalimanlarında yer hizmeti yapan A, B veya C grubu çalışma ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşları ile havalimanlarının işletmeciliğini yürüten havalimanı işletmecisi arasında standart bir hizmet sözleşmesinin imzalanması zorunludur. Hizmet sözleşmesi yer hizmeti kuruluşları ile havalimanı işletmecisi arasındaki karşılıklı ilişkiler, hak ve yükümlülükleri ile bu Yönetmelikte belirtilen kural ve kaidelere aykırı davranışların cezai müeyyidelerini düzenler. Hizmet sözleşmeleri, iki yıl sürelidir. Sözleşmenin yenilenmesi veya uzatılması şartları havalimanı işletmecisi tarafından belirlenir. Hizmet sözleşmeleri bu Yönetmelik hükümlerine ve ilgili diğer mevzuata aykırı olamaz.

f) Yer hizmetleri kuruluşları 7/12/1994 tarihli ve 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunla yasaklanan, doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan kuruluşlar arası anlaşmalar ve uyumlu eylemlerde bulunamazlar.<sup>13</sup>

g) Temsil ile gözetim ve yönetim hizmetlerini veren yer hizmetleri kuruluşu standart yer hizmetleri anlaşmasına bağlı olarak hava taşıyıcısının faaliyetlerinin ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirleri almaktan ve sunulan bilgi ve belgelerin doğruluğundan sorumludur.

ğ) Bir hava taşıyıcısına yolcu hizmetleri, yük kontrolü ve haberleşme ile ramp hizmetlerini veren yer hizmetleri kuruluşu aynı hava taşıyıcısına gözetim ve yönetim hizmetini veremez. Ancak, gözetim ve yönetim hizmeti çalışma ruhsatı kapsamında, kendileri tarafından verilmeyen uçak özel güvenlik, ikram ve benzeri hizmetlere gözetim ve yönetim hizmeti verebilir.

h) Hava taşıyıcısı uçuş gerçekleştirdiği havalimanında aynı yer hizmeti türü için birden fazla yer hizmetleri kuruluşu ile anlaşma yapamaz.

ı) 11/6/2013 tarihli ve 28674 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-145) kapsamında yurt içinde hat bakımı veya komponent bakımı yapmak üzere Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilmiş bakım kuruluşlarının, bu Yönetmelik kapsamında uçak hat bakımla ilgili ruhsat almalarına gerek yoktur.

### **Yükümlülükler**

**MADDE 19 – (1)** Yer hizmetleri kuruluşları ve hava taşıyıcıları aşağıdaki hususları yerine getirmekle yükümlüdürler:

a) Bu Yönetmelik hükümlerinin uygulanmasını ve hizmetlerin düzen ve güven içerisinde yürütülmesini sağlamak.

b) Yer hizmetleri ile ilgili olarak Genel Müdürlük ve havalimanı işletmecisi tarafından yapılacak uyarıların uygun şekilde gereğini yapmak.

c) Yer hizmetlerinin uluslararası seviyede yapılmasını sağlamak amacıyla;

1) Yeterli niteliklere sahip eğitilmiş yönetici,

2) Yer hizmetleri konusunda uzman personel,

3) Lisanslı teknik yer personeli,

4) Tehlikeli maddelerin taşınması konusunda eğitim görmüş uzman personel,

5) İşçi, şoför ve diğer personeli, bulundurmak ve personeli geliştirilmeye dönük eğitim programları hazırlamak.

6) Genel Müdürlük tarafından yayımlanan eğitim ile ilgili talimatlara uymak.

ç) Uçağın aşırı yüklenmemesi için her uçuşa ait bir ağırlık ve denge hesabı yapılarak belgeler düzenlemek ve gerekli eğitimi almış personel tarafından imzalandıktan sonra en az üç ay süreyle uçuş dosyasında muhafaza etmek.

d) Havalimanlarında görevli personeline hizmet özelliğine uygun, temiz ve bir örnek giyim kuşam sağlamak ve bu giyimin hizmette zorunlu olarak kullanılmasını temin etmek.

e) PAT alanlarında görev yapacak araç ve gereçler için havalimanı işletmecisinden özel Apron Plakası almak ve bu plakaları belirtilen yerlere taktirmek.

f) PAT alanlarında görev yapacak araçlardan özellik arz eden ve havalimanı işletmecisi tarafından belirtilenlere her yönden görülebilen sarı flaşör taktirmek.

g) Yer hizmetleri için kullanılacak her türlü araç ve gereç üzerine kuruluş adını yazdırmak.

ğ) Araç, gereç ve donatımı tam faal, temiz, bakımlı ve boyalı olarak belirtilen yerlerde düzenli, tertipli bulundurmak ve bunların teknik muayenelerini yılda en az bir defa yapmak veya yaptırmak.

h) Görevli personelin her birine havalimanı işletmecisinden tanıtma kartı almak ve taktirmek.

ı) PAT alanlarında görev yapan araçları ehliyetsiz ve/veya özel sertifikasız personele kullandırmamak.

i) PAT alanlarında araç kullanacak tüm personelin, havalimanı işletmecisi tarafından havalimanı trafik kuralları konusunda açılacak eğitimden geçirilmesini ve eğitimden geçen personele, PAT alanlarında araç kullanma belgesinin verilmesini sağlamak.

j) Özel maksatlı araçları kullanacak personelin, yetkili bir kuruluş veya kendi kuruluşunca verilmiş bir eğitimden geçirilmesini sağlamak.

k) Havalimanı işletmecisi tarafından PAT alanlarında daimi ve geçici park sahaları uygulamaları konusunda çıkarılacak kurallara uymak.

l) Bu Yönetmelik çerçevesinde ruhsat alarak PAT sahalarında araç ve teçhizat kullanan taşıeron firmalar dâhil, bütün yer hizmetleri kuruluşları, yapacakları hizmetler nedeniyle havalimanı tesislerine, hava araçlarına, hizmet araç, gereç ve teçhizatına ve üçüncü şahıslara karşı verecekleri zararı karşılamak için netice zararları mali mesuliyet sigortası yaptırmak zorundadır. Bu sigortanın, her bir kaza başına belirlenecek alt limit miktarı, verilen hizmet türü için aktivitenin niteliği, hacmi ve uluslararası standartlar da göz önünde bulundurularak havalimanı işletmecisi tarafından belirlenir. En az sigorta bedeli havalimanı işletmecisi tarafından her yıl gözden geçirilir.

m) İlgili mevzuat çerçevesinde karşılanması ve uğurlanması gereken kişiler ile bu kişilere ait bagajların terminal binası ile uçak arasındaki ulaşımı ve diğer işlemleri, uçuşu gerçekleştiren hava taşıyıcısı tarafından herhangi bir bedel alınmaksızın yapılır veya anlaşmalı yer hizmetleri kuruluşuna hizmet satın alma yoluyla yaptırılır. Hizmet satın alma yoluyla yapılan işlemlerde de karşılanması ve uğurlanması gereken kişilerden herhangi bir bedel alınmaz.

n) A grubu çalışma ruhsatına sahip kuruluşlar, merkez olarak kullandıkları havalimanında IATA Yer Hizmetleri Emniyet Denetim Programıyla (ISAGO) ilgili gerekli işlemleri tamamlamak ve belgelemek zorundadır. Hizmet verdikleri, yıllık yolcu trafiği beş milyon ve üzeri olan, diğer havalimanlarında sistem kurmuş olmaları yeterli olup, belgelendirme zorunluluğu bulunmaz.

o) A grubu çalışma ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşu ve birden fazla havalimanında ikram servis hizmeti veren kuruluşlar;

1) Çalışma ruhsatı aldığı her havalimanını kapsayacak şekilde, bir kalite yönetim sistemi kurar, uygular ve sürekliliğini sağlar.

2) Toplam yirmi personeli olan ve en az beş havalimanında C grubu temsil, gözetim ve yönetim çalışma ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşu ise merkez olarak kullanacağı havalimanını kapsayacak şekilde, bir kalite yönetim sistemi kurar, uygular ve sürekliliğini sağlar.

3) Kuruluş, bu sistemi Türk Akreditasyon Kurumu (TÜRKAK) tarafından akredite edilmiş bir belgelendirme kuruluşu tarafından belgelendirir ve faaliyetleri süresince bunu muhafaza eder.

4) Kuruluş, kalite yönetim sisteminden sorumlu bir yönetici belirler ve onaylanmak üzere form 4 belgesi ile birlikte Genel Müdürlüğe sunar. Belirlenecek kalite sorumlusu, A grubu çalışma ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşunda ve birden fazla havalimanında ikram servis hizmeti veren kuruluşlarda işletmenin faaliyet alanında en az beş yıl, kalite alanında üç yıl tecrübeye sahip olduğunu belgelendirir. C grubu temsil, gözetim ve yönetim çalışma ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşunda ise işletmenin faaliyet alanında en az üç yıl tecrübeye ve kalite alanında eğitime sahip olduğunu belgelendirir. Kaliteden sorumlu yönetici, form 4 onayı olmadan görev yapamaz.

ö) A grubu çalışma ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşu ve birden fazla havalimanında ikram servis hizmeti veren kuruluşlar;

1) Çalışma ruhsatı aldıkları her havalimanı için bir yönetici personel atamak zorundadır. Atanacak yönetici personel, kuruluşun faaliyet alanında en az üç yıl iş tecrübesine sahip olması gerekir. İş tecrübesi ile eğitim bilgilerini belgeleyerek, form 4 belgesini onaylatmak üzere Genel Müdürlüğe sunmak zorundadır. Form 4 onayı olmayan yönetici personel havalimanında görev yapamaz.

2) Uçuş izni talep eden yer hizmetleri kuruluşları, uçuş izinlerinden sorumlu bir yönetici personel atamak zorundadır. Atanacak yönetici personel, kuruluşun faaliyet alanında en az üç yıl iş tecrübesine sahip olması gerekir. İş tecrübesi ile eğitim bilgilerini belgeleyerek, form 4 belgesini onaylatmak üzere Genel Müdürlüğe sunmak zorundadır. Form 4 onayı olmayan yer hizmetleri kuruluşu ve yönetici personel uçuş izni talep edemez.

### Çalışma saatleri

**MADDE 20 – (1)** Yer hizmetleri kuruluşları ve hava taşıyıcılarının çalışma saatleri aşağıdaki esasa göre düzenlenir:

a) Yer hizmetleri kuruluşları çalışma saatlerini hizmetin gereğine göre kendileri düzenlerler. Ancak, muhtemel ihtiyaçlar ve olağanüstü durumlar dikkate alınarak, havalimanının çalışma saatleri için yetkili ve yeterli sayıda personeli hizmet yerinde bulundururlar.

b) Yer hizmetlerinin tamamını veya bir kısmını kendileri için yapan hava taşıyıcıları çalışma saatlerini uçuş tarifelerine göre gecikmeleri de dikkate alarak kendileri düzenler.

### Denetleme

**MADDE 21 – (1)** Yer hizmetleri kuruluşları bu Yönetmelikte belirtilen hizmetleri Genel Müdürlük ve havalimanı işletmecisi tarafından denetlenir veya denettirilir. Havalimanı işletmecisi tarafından yapılan denetimlerde bu Yönetmelikte belirtilen kurallara aykırı davranışlar tespit edilmesi halinde bu Yönetmelikte veya hizmet sözleşmesinde belirlenen yaptırımlar uygulanarak raporlar ivedi olarak Genel Müdürlüğe sunulur. Bir kopyası da denetlenen kuruluşa gönderilir. Genel Müdürlük tarafından yapılan denetimlerde, yer hizmeti veren kuruluşun ulusal ve uluslararası gereklilikleri yerine getirmediğinin ve yapılan denetimlerde ortaya çıkan bulguların kapatılmadığının tespiti halinde, 2920 sayılı Kanun, bu Yönetmelik ve ilgili diğer mevzuatta belirtilen idari yaptırımlar uygulanır veya ruhsat iptal edilir. İdari yaptırımlar.

**MADDE 22 – (1)** Bu Yönetmelikte belirtilen usul ve esaslara aykırı davranışta bulunan kuruluş ve personele aşağıda açıklanan hükümler uygulanır:

a) Bu Yönetmelikte istenen şartları sağlayarak çalışma ruhsatı alan yer hizmetleri kuruluşunun bu Yönetmelikte istenen şartların tamamını veya bir kısmını kayıp etmesi halinde kuruluşa otuz gün süre verilir. Verilen süre içerisinde gerekli şartları sağlayamaz ise çalışma ruhsatı iptal edilir.

b) Yer hizmetlerinin yapılması sırasında görülen kusur ve eksiklikler ve bu Yönetmelikte yer alan hükümlere aykırı durumlar havalimanı işletmecisi tarafından uçuş güvenliğini tehlikeye düşürücü olarak bulunur ise, eksikliğin söz konusu olduğu faaliyet havalimanı işletmecisi tarafından derhal durdurularak, bu eksikliklerin giderilmesi için kuruluşa en fazla otuz gün olacak şekilde süre verilir ve durum Genel Müdürlüğe yazılı olarak bildirilir. Bu süre içinde gerekli tedbirleri almayan kuruluşun söz konusu hizmet türüne ilişkin çalışma ruhsatı, Genel Müdürlük tarafından askıya alınır. Kuruluşa eksikliklerini gidermesi için otuz gün ilave süre verilir. Bu süre sonunda eksiklikler yine giderilmezse Genel Müdürlük tarafından çalışma ruhsatı iptal edilir.

c) Yer hizmetlerinin yapılması sırasında uçuş güvenliğini tehlikeye sokmayan, ancak, hizmette aksamlara neden olan kusur ve eksiklikler ve bu Yönetmelikte yer alan hükümlere aykırı durumlar hizmeti veren ilgili kuruluş veya hava taşıyıcılarına yazılı olarak bildirilir ve bu eksikliklerin giderilmesi için otuz gün olacak şekilde süre verilerek bunların düzeltilmesi istenir. Bu süre içinde gerekli tedbirleri almayan kuruluşun çalışma ruhsatları otuz gün süre için askıya alınır. Bu süre sonunda, gerekli düzeltici tedbirleri alanlara çalışma ruhsatları geri verilir. Gerekli düzeltici tedbirleri almamış bulunanların bu hizmet türüne ilişkin çalışma ruhsatları iptal edilir. Çalışma ruhsatlarının askıya alınması veya iptal edilmesi ilgili havalimanı işletmecisinin teklifi üzerine Genel Müdürlük tarafından yapılır.

ç) Yer hizmetlerinin yapılması sırasında uçuş güvenliğini tehlikeye sokmayan, ancak, havalimanının işletme düzenini bozan, hizmette aksamalara neden olan kusur ve eksiklikler ile havalimanı işletmecisi tarafından yayınlanan işletme talimatlarına aykırı davranışlar için havalimanlarında hizmet veren kuruluşlar ile havalimanı işletmecisi arasında yapılan hizmet sözleşmelerinde yer alan parasal yaptırımlar uygulanır.

d) Bu Yönetmelikte yer alan kurallara aykırı kişisel davranışta bulunan veya hizmet aksamalarına neden olan personelin tanıtma kartı havalimanı işletmecisi veya Genel Müdürlük tarafından asgari üç gün için geri istenir. Geri istenen tanıtma kartlarının ilgili kuruluşça en geç yirmi dört saat içerisinde havalimanı işletmecisine belge karşılığı teslimi zorunludur.

e) Teknik ve trafik muayeneleri zamanında yapılmamış veya eksiklikleri bulunan araç ve gereçlerin tespit edilmesi halinde kuruluşa yazılı bildirimde bulunularak, PAT alanlarında hizmet yapmalarına izin verilmez. Tespit edilmiş eksiklikler giderilmemiş olarak söz konusu araç veya araçların PAT alanlarda hizmet yaptıklarının belirlenmesi halinde bu araçların özel apron plakaları, eksiklikleri giderilinceye kadar geri alınır ve PAT alanlarında hizmet yapmalarına izin verilmez. İlgili kuruluş veya hava taşıyıcısının kusurun giderildiğine dair başvurusu üzerine, gerekli kontroller yapıldıktan sonra havalimanı işletmecisi tarafından yürürlüğe konulan tarifelere göre ilk verilmiş ücreti yeniden alınarak özel apron plakası geri verilir.

f) Trafik ehliyeti ve apronda araç kullanma belgesi bulunmayan hiç kimse PAT alanlarında araç kullanamaz. Aksine davranış tespit edildiğinde hiçbir yazılı ikaza lüzum kalmaksızın yetkisiz araç kullanan personelin tanıtma kartı havalimanı işletmecisi tarafından geri alınır. Tanıtma kartı, ilgili şirketin müracaatı üzerine ilk verilmiş ücreti tahsil edilerek geri verilir. Ancak, söz konusu personelin en az bir ay süreyle apronda görev yapmasına izin verilmez.

g) Uçuş ve can emniyetiyle ilgili konularda tespit edilecek eksiklik ve kusur halinde, havalimanı işletmecisi tarafından derhal Genel Müdürlüğe bildirilir ve havalimanı işletmecisinin teklifi ile Genel Müdürlük tarafından hizmeti veren kuruluş veya hava taşıyıcısının bu hizmet türüne ilişkin çalışma ruhsatı askıya alınır. Yapılacak inceleme sonucunda eksiklik ve kusurun devam etmesi halinde çalışma ruhsatı iptal edilir.

ğ) Bu Yönetmelik kapsamında çalışma ruhsatı alan kuruluşların milli güvenlik ve kamu düzenini zedeleyici davranış ve uygulamalarının tespit edilmesi halinde çalışma ruhsatı iptal edilir. Milli güvenlik ve kamu düzenine aykırı davranışın kuruluşun çalışanlarından kaynaklandığının belirlenmesi halinde, kuruluşa gecikmeksizin yazılı uyarıda bulunulur. Uyarıya rağmen aykırı davranışın sürdürülmesi halinde kuruluşun faaliyeti on beş gün durdurulur, durdurma işleminden sonra aykırılığın devam ettirilmesi veya daha sonra tekrar edilmesi halinde çalışma ruhsatı iptal edilir.

h) Yer hizmetleri kuruluşlarının maliyetin altında ücret uyguladıkları yönünde somut ve belgeye dayalı şikâyet alınması veya havalimanı işletmecisi tarafından şüphe duyulması halinde, ücreti denetlenen kuruluş tarafından ödenmek üzere, havalimanı işletmecisi tarafından bağımsız mali denetleme kuruluşlarına denetleme yaptırılır ve sonucu Genel Müdürlüğe bildirilir.

ı) Yer hizmetleri kuruluşunun, Genel Müdürlüğe yapılacak başvuru ve işlemlerde doğru olmayan bilgi veya belge vermesi, bu Yönetmelik hükümlerine veya hizmetlerin gerçekleştirilmesine yönelik Genel Müdürlüğün talimatlarına aykırı davranması halinde Genel Müdürlük tarafından ilgili yer hizmetleri kuruluşu yazılı olarak uyarılır ve ilgili mevzuatta düzenlenen idari para cezası uygulanır. Söz konusu aykırılığın tekrarı halinde Genel Müdürlük onayı ile çalışma ruhsatı doksan gün askıya alınır, söz konusu durumun devam etmesi halinde çalışma ruhsatı iptal edilir.

i) Yer hizmeti veren kuruluşun bu Yönetmelik hükümlerine aykırı davrandığının tespiti halinde, 2920 sayılı Kanununun 143 üncü maddesi kapsamında idari yaptırımlar uygulanır veya ruhsat iptal edilir.



**Genel esaslar**

**MADDE 23 – (1)** Bu Yönetmelik hükümlerine göre yer hizmetleri karşılığı alınacak ücretler için aşağıdaki genel esaslar uygulanır:

a) Yer hizmetleri kuruluşlar ile bu Yönetmelikte belirtilen özel durumlarda diğer hava taşıyıcılarının, 5 inci maddede belirtilen hizmet türleri karşılığı alacakları ücretler, hizmeti veren kuruluş ile hizmeti alan kuruluş arasındaki anlaşma ile belirlenir.

b) Yer hizmetleri kuruluşları 5 inci maddede belirtilen hizmet türleri için yapacakları anlaşmalarda maliyetin altında ücret tespit edemezler.

c) Yer hizmetleri kuruluşlarının iç ve dış hat seferler için hava taşıyıcılarına verecekleri hizmetler karşılığı alacakları ücretler, yolcu uçakları için koltuk sayısına göre, kargo uçakları için azami kalkış ağırlığına göre alınır.

ç) Ücretler, ABD Doları veya konvertible para olarak veya ödemenin yapıldığı günkü Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası ABD Doları satış kuru karşılığı Türk Lirası olarak ödenir.

d) Yapılması ve yaptırılması zorunlu olan yer hizmet grupları içerisinde yer alan yer hizmet türlerinden sadece bir kısmı talep edilse bile hizmetin tamamı verilmiş sayılır ve o hizmet grubu için belirtilen ücret alınır.

e) Havalimanlarında hizmet veren kuruluşlarda çalışan personele verilecek tanıtma kartlarından alınacak ücretler havalimanı işletmecisi tarafından belirlenir.

f) Havalimanları PAT alanlarında hizmet yapacak araçlara hizmet yapabilmeleri için verilen araç özel apron plakalarından alınacak ücretler havalimanı işletmecisi tarafından belirlenir.

g) Uluslararası sefer yapan hava araçlarına yer hizmeti veren;

1) A, B veya C grubu çalışma ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşları,

2) Uluslararası sefer düzenleyen ve bu Yönetmelikte izin verilen yer hizmetlerini kendileri için yapan hava taşıyıcıları,

3) Bu Yönetmelikte izin verilen özel durumlarda yer hizmetlerini bir diğer hava taşıyıcısı için yapan hava taşıyıcıları, 5 inci maddede belirtilen her bir hizmet türü için, uçak tipi ve koltuk sayılarına göre sınıflandırılacak her bir uçak için, havalimanı işletmecisi tarafından belirlenecek ücretleri hizmet yapabilme hakkı karşılığı olarak havalimanı işletmecisine öderler.

ğ) Havayolu taşıyıcılarının; temsil, gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmet denetimi, uçuş operasyon, uçak hat bakım ve yük kontrolü ve haberleşme hizmetlerinin tamamını veya bir kısmını çalışma ruhsatı alarak kendi uçaklarına yapmaları halinde, bu hizmetler için havalimanı işletmecisi tarafından, hizmet yapabilme hakkı karşılığı ücret alınmaz.

h) İç hat seferleri için yapılacak yer hizmetleri karşılığında, havalimanı işletmecisine bu ücret ödenmez.

ı) Türk tescilli hava araçlarının yabancı ülkelere yaptıkları seferlerde, Türkiye’de ücrete tabi olmayan bir hizmet türü için ücret alınması halinde, bu ülkelerin hava taşıyıcılarına ülkemiz havalimanlarında benzer uygulama DHMİ tarafından yapılabilir. Aynı şekilde, Türkiye’de yabancı hava taşıyıcılarına tanınan yer hizmetleri yapma yetkilerinden, yabancı ülkelere yerli hava taşıyıcılarımıza benzer yetkileri tanımayan ülkelerin hava taşıyıcılarına benzer uygulama yapılabilir.

i) Uçaklara verilen ikramlarda verilecek yemek, meşrubat ve benzeri için alınacak ücret, ikramı veren kuruluş ile alan kuruluş arasındaki anlaşmaya tabidir.

j) A, B veya C grubu çalışma ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşlarının havalimanı işletmecisine ödeyecekleri hizmet yapabilme hakkı karşılıkları havalimanı işletmecisi tarafından denetlenir.

k) Havalimanı işletmecisinin gerekli görmesi halinde, ücreti denetlenen kuruluş tarafından ödenmek üzere, denetleme, özel mali denetleme kuruluşuna yaptırılır.

### Müşterek hükümler

**MADDE 24 – (1)** Ücret tarifelerinin uygulanmasında esas alınacak müşterek hükümler aşağıda belirtilmiştir:

a) Doğal afet ve benzeri nedenlerle ülkemize yardım malzemesi getiren veya ülkemizden diğer ülkelere yardım malzemesi götüren uçakların yer hizmetleri, Bakanlığın talimatı ile havalimanı işletmecisinin koordinatörlüğü ve gözetiminde mevcut yer hizmetleri kuruluşlarınca ücretsiz yapılır.

b) Yerli hava taşıyıcılarından ücretlerin tahakkuku;

1) Yurt içinden kalkıp, yurt içine inişte iç hat tarifesi,

2) Yurt içinden yurt dışına gidişte, yarım dış hat tarifesi,

3) Yurt dışından gelip, yurt içine inişte, yarım dış hat tarifesi,

uygulanır.

(2) Havalimanı işletmecisi tarafından hazırlanacak ücret tarifeleri Bakanlığın onayını almadan ve en az on beş gün önceden üçüncü şahıslara duyurulmadan yürürlüğe konamaz.

### Diğer hizmetler

**MADDE 25 – (1)** Bu Yönetmelikte yer almayan yer hizmetleri kapsamına giren diğer konulardaki ve/veya istisnai özellik arz eden hava araçları ve hizmetlere ilişkin uygulamalar ile bu Yönetmelikte hüküm bulunmayan haller Bakanlıkça düzenlenir.

### Çeşitli ve Son Hükümler

#### Uyumluluk

**GEÇİCİ MADDE 1 – (1)** Yer hizmetleri veren kuruluşlar bu Yönetmeliğin yayımından itibaren en geç bir yıl içinde durumlarını bu Yönetmeliğe uygun hale getirirler.

#### Uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi geçiş süreci

**GEÇİCİ MADDE 2 – (1)** Genel Müdürlük tarafından ilgili Talimat yayımlanana kadar, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi hizmeti veren kuruluşların yetki ve sorumlulukları devam eder.

#### Yürürlükten kaldırılan yönetmelik

**MADDE 26 – (1)** 28/8/1996 tarihli ve 22741 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY – 22) yürürlükten kaldırılmıştır.

#### Yürürlük

**MADDE 27 – (1)** Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

#### Yürütme

**MADDE 28 – (1)** Bu Yönetmelik hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.



### 3. HAVALİMANLARI YER HİZMET TÜRLERİ VE DETAYLARI TALİMATI (SHT-YHT)<sup>3</sup>

(SHT-YHT) 16.05.2017

(İlgili Maddeleri)

#### BİRİNCİ BÖLÜM

##### Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanımlar ve Kısaltmalar

##### Amaç

**MADDE 1 – (1)** Bu Talimat, yer hizmet türlerinin detayları ile ilgili uygulama esaslarını belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.

##### Kapsam

**MADDE 2 – (1)** Bu Talimat, havalimanı işletmeciliği yapan kuruluşları, çalışma ruhsatı alan yer hizmetleri kuruluşlarını ve hava taşıyıcılarını kapsar.

##### Dayanak

**MADDE 3 – (1)** Bu Talimat, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 44 üncü maddesi, 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunu'nun 11 inci maddesi ve 23/08/2016 tarihli ve 29810 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)'nin 5 inci maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

##### Tanımlar ve kısaltmalar

**MADDE 4 – (1)** Bu Talimat ve eklerinde geçen;

- a) DHMİ: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünü,
- b) Genel Müdür: Sivil Havacılık Genel Müdürünü,
- c) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
- ç) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatını,
- d) IATA: Uluslararası Hava Taşımacıları Birliğini,
- e) SHY-22: 23/08/2016 tarihli ve 29810 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliğini,
- f) SCM: Stok kontrol mesajları,
- g) UCM: ULD kontrol mesajları,
- ğ) ULD: Birim yükleme gereçleri, ifade eder.

#### İKİNCİ BÖLÜM

##### Genel Esaslar ve Hizmet Türleri

##### Genel esaslar

**MADDE 5 – (1)** Yer hizmetleri kuruluşları, SHY-22, IATA ve/veya ICAO'nun belirlediği standart ve kuralara uygun olarak hizmetlerini yerine getirmek zorundadır.

a) Yer hizmetleri kuruluşları veya hava taşıyıcılarının yer hizmetleri yapacakları her havaalanı ve her bir hizmet türü için SHY-22'de istenen koşulları sağlayarak ayrı bir çalışma ruhsatı almak zorundadır.

3 <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2017/SHT-YHT.pdf>

## Uçuş İzinleri El Kitabı

b) Yer hizmetleri kuruluşları veya hava taşıyıcılarının çalışma ruhsatı almadan havaalanlarında herhangi bir hizmet türünü yetkisiz olarak yapmasının tespit edilmesi halinde DHMİ ile kuruluş arasında imzalanmış bulunan "Hizmet Sözleşmesinde" belirlenen parasal cezai müeyyide uygulanarak kuruluş uyarılır. Tekrarı halinde çalışma ruhsatının geçici ve/veya daimi geri alınması konusunda SHY-22'ye göre işlem yapılır.

### Hizmet türleri

MADDE 6 – (1) Havalimanı yer hizmet türleri şunlardır:

#### a. Temsil



#### b. Yük Kontrolü ve Haberleşme



#### c. Birim Yükleme Gereçlerinin Kontrolü



ç. Yolcu (ve bagaj) hizmetleri



d. Kargo ve Posta



e. Ramp



f. Hava Aracı Temizlik



g. Yakıt ve Yağ



ğ. Uçak Hat Bakım





h. Uçuş Operasyon ve Mürettebat Yönetimi



ı. Yüzey (Kara) Ulaşımı



i. İkram Servis



j. Gözetim ve Yönetim



k. Uçak Özel Güvenlik Hizmet ve Denetimi



(2) Belirlenen hizmet türlerinin detayları Talimatın Ekinde yer almakta olup, işlemleri yapacak şirketlerin yükümlülükleri belirtilmiştir.

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

#### Son Hükümler

#### Yürürlükten kaldırılan mevzuat

**MADDE 7 – (1)** Bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 22/03/1999 tarihli Havaalanları Yer Hizmet Türleri ve Detayları Talimatı (SHT-150.10A) yürürlükten kalkar.

#### Atıflar

**MADDE 8 – (1)** Bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren mülga Talimata yapılan atıflar bu Talimata yapılmış sayılır.

#### Yürürlük

**MADDE 9 –** Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

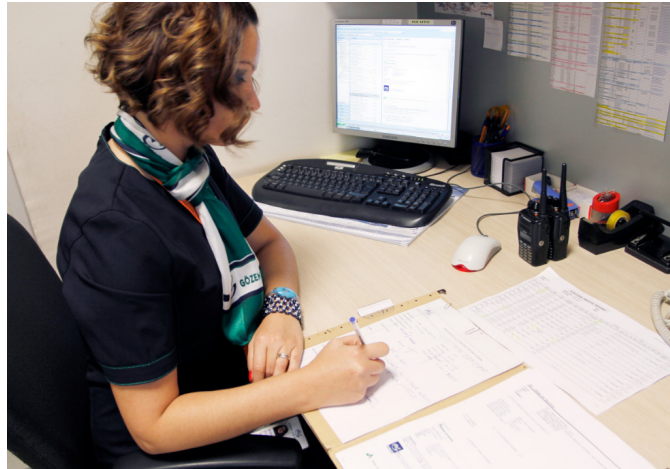
#### Yürütme

**MADDE 10 –** Bu Talimat hükümlerini Genel Müdür yürütür.

### HİZMET DETAYLARI

#### 1.1.TEMSİL

#### 1.2.GENEL



- 1.1.1. Talep edilmesi halinde, taşıyıcının faaliyetlerini kolaylaştırmak için teminat veya kefalet temin etmek.
- 1.1.2. Genel Müdürlük, havaalanı işletmecileri ve yerel makamlarla irtibat kurmak
- 1.1.3. Yer Hizmet Kuruluşunun, taşıyıcının yer hizmet acentası olarak faaliyette bulunduğunu belirtmek.
- 1.1.4. Taşıyıcı hava aracının hareketleri konusunda tüm ilgili taraflara bilgi vermek
- 1.1.5. Karşılıklı anlaşmaya varıldığı gibi; aşağıdaki maddelerle sınırlı kalmamak üzere, ödemeleri gerçekleştirmek;

- (a) Havaalanı, gümrük, polis ve diğer verilen hizmetlerle ilgili ücretler.
- (b) Teminat ve Kefalet masrafları.
- (c) Günlük masraflar, yerleşme, ulaşım v.b.

- 1.1.6 Taşıyıcı temsilcisi (leri)'ne büro temin etmek.
- 1.1.7. Gözetim ve yönetim çalışma ruhsatı aldığı havaalanı için hava taşıyıcısı adına uçuş izni (permi) ve slot ile ilgili işlemleri yürütmek.
- 1.1.8. Gerekli tüm izin ve lisansların uygulanmasını, görüşülmesini ve yapılacak her bir dönemsel/operasyonel değişiklik öncesinde temin edilmesini sağlamak üzere Genel Müdürlük, havaalanı işletmecileri ve ilgili yerel makam ile irtibata geçmek.

### 13 GÖZETİM VE YÖNETİM

#### 13.1. ÜÇÜNCÜ ŞAHISLAR TARAFINDAN SAĞLANAN GÖZETİM HİZMETLERİ (UÇUŞ ÖNCESİ, UÇUŞ ANINDA VE UÇUŞ SONRASI)



- 13.1.1. Taşıyıcı ile üçüncü şahıs(lar) arasındaki akitlere istinaden, yer hizmeti uygulamalarını gözetmek ve koordine etmek için havaalanında bulunmak.
- 13.1.2. İstendiği gibi, taşıyıcı temsilcisi ile işbirliği yapmak.
- 13.1.3. Yer Hizmetleri Şirket(ler)'inin, değişiklikler dahil, harekate ilişkin tüm bilgilerden zamanında haberdar edilmelerini sağlamak.
- 13.1.4. Yer Hizmetleri Şirket(ler)'inin, yer hizmetlerini yapabilmeleri için gerekli personel, teçhizat, malzeme ve dokümantasyonunun mevcudiyetini, hizmetlerinin hazırlığını kontrol etmek.
- 13.1.5. Evrakla ilgili hazırlıkları kontrol etmek
- 13.1.6. İlgili tüm tarafların, taşıyıcının ihtiyaçlarından derhal haberdar edilmelerini sağlamak,
- 13.1.7. Gerekli belgeler dahil, tüm yükün havaaracına yükleneceği zaman, hazır olmalarını kontrol etmek.
- 13.1.8. Havaaracını varışta karşılamak ve mürettebatla irtibat kurmak.
- 13.1.9. Mürettebattan brifing almak, aksaklıklar, tarifedeki değişiklikler veya diğer konularla ilgili bilgi vermek.



- 13.1.10. Rutin olmayan konularda gerektiği gibi karar vererek yer hizmetlerinin gözetmek ve koordine etmek.
- 13.1.11. Operasyon mesajlarının dağıtımını kontrol etmek.
- 13.1.12. Bagaj, kargo, posta ve kaybolmuş veya bulunmuş eşyaların takibini kontrol etmek, gerekirse araştırmak.
- 13.1.13. İstasyon seyir defterine aksaklıkları kaydetmek ve ilgili talimatlara uygun olarak taşıyıcının temsilcisini haberdar etmek.

### **13.2 YÖNETİM FONKSİYONLARI**

- 13.2.1. Taşıyıcının ihtiyaçlarına uygun olarak, yerel usuller geliştirmek ve sürdürmek.
- 13.2.2. İstendiği gibi, taşıyıcıya ait tüm haberleşme için gerekli işlemleri yapmak.
- 13.2.3. Raporlar/İstatistikler ve belgeleri hazırlamak, göndermek ve dosyalamak ve taşıyıcı veya yerel koşullar dolayısıyla gerekebilecek diğer yönetimsel icraatları yerine getirmek.
- 13.2.4. Taşıyıcının el kitapları, sirküler vb. gibi hizmetlerin icrasına ilişkin yayınlarını tutmak ve takip etmek.
- 13.2.5. Taşıyıcı ile anlaşmaya varıldığı gibi, faturaları, malzeme siparişlerini, yer hizmetleri hesap pusulalarını, iş emirlerini vb. gibi belgeleri taşıyıcı adına kontrol etmek imzalamak ve iletmek.
- 13.2.6. Hava taşıyıcısı adına havaalanı kolaylıklarıyla ilgili işlemleri yürütmek





## AIP VE BÖLÜMLERİ<sup>1</sup>

### Havacılık Enformasyon Yayını

#### (AIP Aeronautical Information Publication)

Her ülkedeki havacılık otoriteleri tarafından ICAO ile işbirliği halinde hazırlanan ve yayınlanan, 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.

Ana dili İngilizce olmayan ülkelerde AIP'ler bölünmüş bir sayfada İngilizce ve yerel dille birlikte olacak şekilde yayımlanırlar.

İki ciltten oluşan Türkiye AIP'si, gerek ticari ve gerekse özel amaçlar için uluslararası ve lokal uçuşlarda kullanılmak üzere, Türkçe ve İngilizce dillerinde hazırlanmakta ve takip çıkarılabilen sayfalar halinde **ICAO AIRAC (Aeronautical Information Regulation And Control)** tarihlerine uygun olarak değişiklik veya düzeltmeler (AMDT) halinde yayınlanmaktadır. Sık sık güncellenen AIP'lerin basılı formatı yavaş yavaş terkedilmekte, CD halinde veya çevrimiçi kullanım yaygınlaşmaktadır.

Oldukça büyük ve kapsamlı bir doküman olan AIP başlıca 3 bölümden meydana gelir:



- GEN (general/genel bilgiler)
- ENR (en-route/rota yol bilgileri)
- AD (aerodrome/havalimanları bilgileri)

Bunların haricinde SUP (ilaveler) ve AMDT (düzeltmeler) bölümleri bulunur.

1 <http://www.ssd.dhmi.gov.tr>

### AIP Ekleri (AIP SUP / AIRAC SUP )

Gerek görüldüğü durumlarda, kalıcı AIP bilgilerine ek özelliği taşıyan, üç ay veya daha uzun süreli geçici değişiklikler ile uzun metin ve/veya grafiklerden oluşan kısa süreli bilgiler AIP SUP eki olarak yayınlanır.

AIP ekleri konularına göre ilgili AIP bölümlerinin (GEN, ENR, AD) baş tarafına yerleştirilir. Ekler AIP sayfalarından kolay ayırt edilebilmeleri ve göze çarpmaları için sarı renkli kağıda basılır.

AIP Eklerine (AIP SUP) takvim yılını esas alan ve birbirini izleyen bir seri numarası verilir. Örnek: AIP SUP 01/07

AIP eki (AIP SUP) içindeki bilgilerin tamamını ya da bir kısmı yürürlükte kaldığı sürece, AIP'de tutulur.

AIP Ekindeki bilginin geçerlik süresi normalde ekin üzerinde belirtilir. Ancak ekin yürürlük süresindeki değişikliği ya da iptalini bildirmek için NOTAM yapılabilir.

Yürürlükteki AIP eklerinin (AIP SUP) kontrol listesi, açık lisanla yazılan aylık NOTAM özetleriyle ya da iki kez AIP SUP olarak ayrıca basılır.

### AIP Düzeltmeleri (AIP AMDT / AIRAC AMDT)

AIP düzeltmeleri; AIP'de yer alan ve/veya yer alacak olan devamlılık arz eden havacılık bilgileri konusunda yapılması düşünülen değişiklik ve düzenlemelerin, AIRAC (*Aeronautical Information Regulation And Control*) tarihlerine uygun olarak en az 28 gün önceden kullanıcılara duyurulması işlemi, içermektedir.

AIRAC tarihlerine uygun olarak hazırlanıp kullanıcılara dağıtımı; kağıda basılı veya elektronik ortamda CD ve internete dayalı yapılmaktadır.

Yürürlükten kaldırılan bilgiyi içeren sayfaların çıkartılarak yerine yenilerinin takılması şeklinde güncellenir. İki tip AIP AMDT vardır.

**a. Düzenli AIP Düzeltmeleri (AIP AMDT):** Belirlenmiş düzenli aralıklarla yayınlanmakta olup kapak sayfası açık mavi renktedir. Kalıcı değişiklikler olduğunda belirtilen yayın tarihlerinde AIP'ye alınır.

**b. AIRAC AIP Düzeltmeleri (AIRAC AIP AMDT):** AIRAC tarihlerine göre yayınlanmakta olup kapak sayfası açık pembe renkte ve üzerinde AIRAC kısaltması olacak şekilde yayınlanır. Uçuş emniyeti açısından önem arz eden değişikliklerle işletme açısından önem arz eden bilgilerin, belirtilen AIRAC yürürlük tarihinde AIP'ye alınması amacıyla yayınlanmaktadır.

AIP düzeltmesi ile yenilenen AIP sayfalarına alınan yeni bilgiler; sayfa üzerine uygun bir alana not yazılarak veya yapılan değişiklik/ilavenin hemen soluna yada sayfanın sol kenarına çizilecek dikey bir çizgi ile belirgin bir hale getirilir.

Kapak sayfası da dahil olmak üzere değiştirilen tüm AIP sayfalarına gün, ay (adıyla) ve yıldan oluşan bir tarih konulur. AIP kapak sayfasında; hangi sayfaların çıkarılacağı ve/veya yenileneceği, hangi NOTAM veya Entegre Havacılık Bilgi Paketi elemanlarının AIP'ye girişinden dolayı iptal edileceği sırasıyla yer alır.

AIP AMDT veya AIRAC AIP AMDT'lara takvim yılı esas alınmak suretiyle birbirini takip eden bir seri numarası verilir. Değişikliğin seri numarasını iki basamaklı yıl takip eder. Örnek: AIP AMDT 01/07; AIRAC AIP AMDT 03/07 .

AIP sayfalarının bir kontrol listesi, yapılan her değişiklikle yenilenen bilgilerin sayfa numarası/ harita başlığı ile yayın veya yürürlük tarihini (gün, ay ismi ve yıl) içerecek bir kontrol listesi yayınlanacaktır.

Şayet AIRAC AMDT'la yayınlanacak bir değişiklik veya yenilik bulunmuyorsa bir "NIL" duyurusu yapılır.

## **AIP BÖLÜMLERİ**

### **1.Kısım (Part 1)**

GEN 0

GEN 0.1 – Giriş (Preface)

GEN 0.2 – AIP Eki Değişiklik Kayıtları (Record of AIP Amendments)

GEN 0.3 – AIP Ek Kayıtları (Record of AIP Supplements)

GEN 0.4 – AIP Sayfalarının Kontrol Listesi (Checklist of AIP Pages)

GEN 0.5 – AIP El Düzeltmeleri Listesi (List of Hand Amendments to the AIP)

GEN 0.6 – Bölüm 1'in İçerik Tablosu (Table of Contents to Part 1)

### **2.Kısım (Part 2)**

GEN 1. Ulusal Düzenleme ve Gereklere (National Regulations and Requirements)

GEN 1.1 Yetkili Otoriteler (Designated Authorities)

GEN 1.2 Hava Araçlarının Giriş, Kalkış ve Transit Geçiş Kuralları (Entry, Transit and Departure of Aircraft)

GEN 1.3 Gelen, Giden, Transit Geçen Yolcu ve Mürettebat (Entry, Transit and Departure of Passengers and Crew)

GEN 1.4 Yükün Girişi, Çıkışı ve Transit Geçışı (Entry, Transit and Departure of Cargo)

GEN 1.5 Uçak Alet, Teçhizat ve Uçuş Dökümanları (Aircraft Instruments, Equipment and Flight Documents)

GEN 1.6 Ulusal Tüzükler Özeti (Summary of National Regulations and International Agreements/Conventions)

GEN 1.7 ICAO Standart, Önerilen Uygulama ve Yöntemleriyle Farklılıklar (Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures)

### **3.Kısım (Part 3)**

GEN 2. Çizelge ve Kodlar (Tables and Codes)

GEN 2.1 Ölçüm Sistemi, Havaaracı Tanıtım İşaretleri, Tatil Günleri (Measuring System, Aircraft Markings, Holidays)

GEN 2.1.1 Ölçüm Birimleri (Units of Measurement)

GEN 2.1.2 Zaman Sistemi (Time System)

GEN 2.1.3 Jeodezik Referans Sistemi (Geodetic Reference Datum)

GEN 2.1.4 Havaaracı Milliyet ve Tescil İşaretleri (Aircraft Nationality and Registration Marks)

GEN 2.1.5 Tatil Günleri (Public Holidays)

GEN 2.2 AIS yayınlarında Kullanılan Kısaltmalar (Abbreviations Used in AIS Publications)

GEN 2.3 Harita Sembolleri (Chart Symbols)

GEN 2.4 Yer Göstergeleri (Location Indicators)

GEN 2.5 Radyo SSY Listesi (List of Radio Navigation Aids)

GEN 2.6 Dönüşüm Tabloları (Conversion Tables)

GEN 2.7 Gündoğumu ve Günbatımı Çizelgeleri (Sunrise/Sunset Tables)

**Part 4 (4.Kısım)**

GEN 3. Hizmetler (Services)

GEN 3.1 Havacılık Bilgi Hizmetleri AIS (Aeronautical Information Services) (AIS)

GEN 3.1.1 Sorumlu Birim (Responsible Service)

GEN 3.1.2 Sorumluluk Sahası (Area of Responsibility)

GEN 3.1.3 Havacılık Enformasyon Yayınları (Aeronautical Publications)

GEN 3.1.4 AIRAC Sistemi (AIRAC System)

GEN 3.1.5 Havaalanlarında/Heliportlarda Uçuş Öncesi Bilgi hizmeti (Pre-flight Information Service at Aerodromes/Heliports)

GEN 3.1.6 Elektronik Arazi ve Mania Verileri (Electronic Terrain and Obstacle Data)

GEN 3.2 Havacılık Haritaları (Aeronautical Charts)

GEN 3.2.1 Yetkili Birimler (Responsible Services)

GEN 3.2.2 Haritaların Güncelleştirilmesi (Maintenance of Charts)

GEN 3.2.3 Satınalma İşlemleri (Purchase Arrangements)

GEN 3.2.4 Kullanılan Havacılık Harita Serileri (Aeronautical Chart Series Available)

GEN 3.2.5 Mevcut Havacılık Haritalarının Listesi (List of Aeronautical Charts Available )

GEN 3.2.6 Dünya Havacılık İndeksi (Index to the World Aeronautical Chart (WAC) - ICAO 1:1 000 000)

GEN 3.2.7 Topoğrafik Haritalar (Topographical Charts)

GEN 3.2.8 AIP'de Yer Almayan Haritalarda Yapılan Düzeltmeler (Corrections to Charts not contained in the AIP)

GEN 3.3 Hava Trafik Hizmetleri (Air Traffic Services)

GEN 3.3.1 Sorumlu Otorite (Responsible Authority)

GEN 3.3.2 Sorumluluk Sahası (Area of Responsibility)

GEN 3.3.3 Hizmet Tipleri (Types of Services)

GEN 3.3.4 ATS Birimleri ile İşletici Arasındaki Koordinasyon (Co-ordination between the operator and ATS Units)

GEN 3.3.5 Minimum Uçuş İrtifası (Minimum Flight altitude)

GEN 3.3.6 ATS Ünitelerinin Adres Listesi (ATS units address list)

GEN 3.4 Haberleşme Hizmetleri (Communication services)

GEN 3.4.1 Sorumlu Servisler (Responsible Services)

GEN 3.4.2 Sorumluluk Sahası (Area of Responsibility)

GEN 3.4.3 Hizmet Türleri (Types of services)

- GEN 3.4.4 Gereklere ve Şartlar (Requirements and Conditions)
- GEN 3.5 Meteorolojik Hizmetler (Meteorological services)
  - GEN 3.5.1 Sorumlu Servis (Responsible Service)
  - GEN 3.5.2 Sorumluluk Sahası (Area of Responsibility)
  - GEN 3.5.3 Meteorolojik Gözlemler ve Raporlar (Meteorological Observations and Reports)
  - GEN 3.5.4 Meteorolojik Hizmet Tipleri (Types of Services)
  - GEN 3.5.5 İşleticilerden Talep Edilen Bildirim (Notification Required from Operators)
  - GEN 3.5.6 Uçak Raporları (Aircraft reports)
  - GEN 3.5.7 VOLMET Hizmeti (VOLMET Service)
  - GEN 3.5.8 SIGMET Hizmeti (SIGMET Service)
  - GEN 3.5.9 Diğer Otomatik Meteorolojik Hizmetler (Other Automated Meteorological Services)
- GEN 3.6 Arama Ve Kurtarma (Search and Rescue)
  - GEN 3.6.1 Sorumlu Birimler (Responsible Services)
  - GEN 3.6.2 Sorumluluk Sahası (Area of responsibility)
  - GEN 3.6.3 Hizmet Tipleri (Types of services)
  - GEN 3.6.4 SAR Anlaşmaları (SAR Agreements)
  - GEN 3.6.5 SAR Hizmetlerinin Veriliş Koşulları (Conditions of Availability)
  - GEN 3.6.6 Procedures and Signals Used (Kullanılan Yöntemler ve İşaretler)

**Part 5 (5.Kısım)**

- GEN 4. Havaalanları/Heliportlar ve Hava Seyrüsefer Hizmet Ücretleri (Charges for Aerodromes/Heliports and Air Navigation Services)
  - GEN 4.1 Havaalanı/Heliport Ücretleri (Aerodrome/Heliport Charges)
  - GEN 4.2 Hava Seyrüsefer Hizmet Ücretleri (Air Navigation Services Charges)
    - GEN 4.2.1 Yol Ücretleri Sistemi Uygulama Şartları (Conditions of Application for the Route Charges System)





## AIP GEN 1.2

### HAVA ARAÇLARININ GİRİŞ, KALKIŞ VE TRANSİT GEÇİŞ KURALLARI<sup>1</sup>



#### 1.Genel

##### **Madde 1.1.**

Türk hava sahası ve havalimanları kullanılarak yapılan tüm uçuşlar, Türkiye'nin taraf olduğu ikili veya çok taraflı anlaşmalar, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve bu Kanunlara istinaden yayımlanmış olan Yönetmelik ve Talimatlar ile bu bölümde yer alan usullere göre yürütülür.

##### **Madde 1.2.**

Türkiye'ye gelen hava araçlarının ilk iniş ve son kalkışlarını uluslararası trafiğe açık havalimanlarından yapmaları zorunludur.

##### **Madde 1.3.**

Tarifesiz uçuşlarda, uçuş hakkı taşımanın yapılacağı karşılıklı iki ülkenin hava taşıyıcılarına tanınır. Karşılıklı iki ülke taşıyıcılarının pazara yeterli kapasite arz edememesi durumunda Türkiye'deki yerli taşıyıcılardan görüş almak kaydıyla üçüncü ülke hava taşıyıcılarına izin verilebilir.

*5. ve 7.trafik haklı yolcu taşıyan uçuşlar için TÖSHİD / Turkish Private Aviation Enterprises Association / Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği, Türk Hava Yolları ve Atlas Global şirketlerinden olumlu görüş alındığı takdirde izin başvurusunda bulunulur. 5. ve 7.trafik haklı kargo taşıyan uçuşlar için ise Türk Hava Yolları Kargo Bölümü, MNG Kargo, ULS Havayolları Kargo ve ACT Havayolları (My Cargo) şirketlerinden olumlu görüş alındığı takdirde izin başvurusunda bulunulur.*

<sup>1</sup> <http://ssd.dhmi.gov.tr/ANSLogin.aspx?mn=41>

### Madde 1.4.

Türk hava sahası ve havalimanlarını kullanacak sivil hava araçları uçuş planı vermiş olsalar dahi (Madde 1.12, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.2.1, 4.4.1.c, 4.4.2.3.3.b'de aşağıda sayılan uçuşlar haricinde) AIP'de belirtilen ilgili kurum ve kuruluşlardan uçuş izni almadıkça, Türk hava sahası ve havalimanlarını kullanamaz, aksi halde en yakın havalimanına indirilir.

Madde 1.12, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.2.1, 4.4.1.c, 4.4.2.3.3.b'de aşağıda sayılan uçuşlar;

- *intikal uçuşları,*
- *sefer sayısı değişikliği yapan uçuşlar,*
- *teknik iniş,*
- *ECAC gereğince, 12 koltuk kapasiteye kadar olan ve ECAC üye devletlerinin, iş seyahati, ambulans uçuşu, arama kurtarma ve sadece tabii afetlerde -uçak tipine bakılmaksızın- yardım malzemesi taşıyacak hava araçları,*
- *ECAC ülkeleri dışında, ülkemizle ikili hava ulaştırma anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelerin siciline kayıtlı hava araçlarının; mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgelerinin SHGM otomasyon sisteminde tanımlı ve geçerli olması kaydıyla ambulans uçuşu, arama kurtarma ve tabii afetlerde yardım malzemesi taşıyacak havayolu / hava araçları, teknik iniş, genel havacılık veya kişinin kendi hava aracı ile iş seyahati amaçlı yapacağı uçuşlar,*
- *Transit uçuşlar,*
- *Yerli havayolu charter uçuşları,*
- *Yerli havayolu münferit kargo uçuşları*

### Madde 1.5.

7 Aralık 1944 tarihli Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasınının 29 uncu maddesinde belirtilen belgeler, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası (GEN-1.2 Ek-2), 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Sözleşmesi ve bu sözleşmeyi tadil eden protokoller ile 28 Mayıs 1999 tarihli Montreal Sözleşmesine göre düzenlenecek mali sorumluluk sigortası (GEN-1.2 Ek-1) hava aracında olmadan Türk hava sahası ve havalimanlarının kullanılması yasaktır.

*AIP GEN 1.2 Ek-1 ve Ek-2'ye göre hazırlanan Mali sorumluluk ile üçüncü şahıs mali sorumluluk orjinal sigorta sertifikalarının Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne uçuştan önce gönderilip onay alınması gerekmektedir.*

### Madde 1.6.

**Yazışma dili:** Türk hava sahasını ve havalimanlarını kullanmaya yönelik her türlü uçuş izni talebi ile tamamlayıcı belgelerin Türkçe veya İngilizce olması zorunludur.

### Madde 1.7.

**Kabotaj:** Tek bir kiralayanla özel kullanıma tahsisli yabancı tescilli her türlü hava aracının ülkemiz havalimanları arasında yapacağı seferlerde, hava aracının herhangi bir bölümü üçüncü şahıslara satılamaz ve/veya üçüncü şahıslara kiralanamaz. (2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu 31 inci maddesi)

### Madde 1.8.

İzin başvuru süresi: Sivil havalimanlarına inecek veya hava sahamızı kullanacak hava araçları, planlanan kalkıştan en az 5 iş günü, acil durumlarda ise en az 2 iş günü önceden 1.16 sıralı maddede belirtilen kate-

gorideki uçuşlar ile askeri meydanlara yapılacak uçuşlar hariç, gerekli izni alabilmek için başvuracaklardır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) bu tür taleplerin yoğunluğu doğrultusunda süre limitlerini kısaltma/uzatma hakkını saklı tutar.

#### **Madde 1.9.**

**Uçuş izinleri geçerlilik süresi:** Verilen uçuş izinlerinin geçerlilik süresi, hava aracının kalkış saati esas alınarak 24 saat öncesi ve 72 saat sonrası olup; havayolu işletmeleri, slot uygulamasına tabi havalimanlarına düzenleyecekleri uçuşlarını, uçuş izinlerinin geçerlilik süresi içerisinde ve almış oldukları slot saatlerine uygun olarak gerçekleştirir.

#### **Madde 1.10.**

**Temsilci bulundurma sorumluluğu:** Yabancı havayolu işletmelerinin uçuş izin işlemleri için Türkiye'de yetkilendirilmiş personel bulundurmaları ve personelin iletişim bilgilerini SHGM'ye göndermeleri gerekmektedir. Türkiye'de kendi personelini bulundurmayan yabancı havayolu işletmelerinin; temsil ile gözetim ve yönetim hizmetleri için çalışma ruhsatı olan yer hizmetleri kuruluşu ile anlaşma yaparak hizmet alması zorunludur.

Yapılan anlaşmalar SHGM'ye bildirilir.

#### **Madde 1.11.**

Tarifeli ve tarifesiz hava taşımacılığını düzenleyen kuralların ihlal edilmesi, uçuş izinlerinin iptaline veya mevzuatta öngörülen diğer yaptırımlara yol açar. Havayolu işletmeleri veya anlaşmalı yer hizmetleri kuruluşları, havayolu ve hava aracı evraklarının SHGM otomasyon sisteminde (<http://otomasyon.shgm.gov.tr/shgmSeam/>) güncel tutulmasını sağlamaktan sorumludur ve meydana gelen değişiklikleri SHGM'ye bildirmekle yükümlüdür.

#### **Madde 1.12.**

**İzinden istisnalar:** Yerli ve yabancı havayolu işletmelerinin;

a) SHGM otomasyon sisteminde onaylı hava araçları ile yolcu ve kargo taşımamak kaydıyla iç veya dış hatlarda gerçekleştirmeyi planladığı intikal uçuşları (müsaadeli kullanımda yer alan askeri meydanlara yapılan uçuşlar hariç),

b) Uçuş izni (permi) olan hava araçlarının sefer sayısı değişikliği,

c) SHGM otomasyon sisteminde onaylı hava araçları ile planlı münferit teknik inişler, SHGM'den uçuş izni alınmadan ve uçuştan üç (3) saat önce AIS ünitelerine uçuş planı sunulması ve değişikliklerde uçuş planının 18.maddesine RMK olarak uçuş no ile uçuş izninde yer alan önceki bilgilerin (sefer sayısı ve uçuş amacı) yazılması kaydıyla düzenlenebilir.

*Boş intikal uçuşlarında yolcu ve/veya kargo taşımak üzere revizyon yapılırsa Sivil Havacılık Otoritesine uçuş izni başvurusunda bulunmak gereklidir. Ancak yolcu ve/veya kargo taşıyan uçuşlar revizyona uğrayıp boş intikal seferlerine dönüşürse uçuş izni başvurusu yapılmaz.*

#### **Örnek;**

ZCZC GZA0025 25071023

FF LT BAGASX

250710 EUCHZMFP

## Uçuş İzinleri El Kitabı

---

(FPL-ABC4424-IN

-B738/M-SDGHIRWY/S

-HEGN1720

-N0433F380 DCT HGD V603 GIDID DCT KAPIT UL677 CVO A16 RASDA UA16 DERYA

-LTAI0137 LTBS

-PBN/B2B3B4O1 DOF/151025 REG/URUTQ EET/LCCC0058 LTAA0120

OPR/ABC ORGN/IEVFOXX **RMK/POSITIONING FLT)**

### **Madde 1.13.**

SHGM, lüzumu halinde havayolu işletmesinden, hava aracı ve uçuşlara ilişkin her türlü bilgi ve belgeyi (Bkz. GEN 1.2 Madde 5) talep edebilir.

### **Madde 1.14.**

**Yasaklar:** Türk hava sahası içinde aşağıdaki uygulamaların AIP'de belirtilen ilgili otoriteden izin alınmaksızın yapılması yasaktır:

- a) Tehlikeli, zorunlu durumlar hariç paraşütle atlamak,
- b) Akrobatik uçuş veya benzeri hava gösterileri yapmak,
- c) Zirai ve yangınla mücadele dışında yere herhangi bir madde atmak, dökmek veya boşaltmak, yangınla mücadele uçakları hariç yerden herhangi bir madde almak,
- d) Fotoğraf ve film çekme yasağı olan yerlerin fotoğrafını ve filmini çekmek,
- e) Herhangi bir madde veya nesneyi çekmek veya hava aracının nizami kullanım şekli dışında taşımak,
- f) Her türlü reklam ve propaganda niteliğindeki faaliyette bulunmak,
- g) Her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif, parlayıcı, patlayıcı, tahrip edici, aşındırıcı, zehirli madde ile can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış maddeleri taşımak,
- h) Görülen hizmetin ve içinde bulunulan durumun gerektirdiğinin dışında yayın ve haberleşme yapmak,
- i) Elektronik karıştırma yapmak (ECCM).

### **Madde 1.15.**

SHGM, Madde 1.14'te sayılan yasaklara istisna getirmek üzere özel veya genel nitelikte izin vermeye yetkilidir.

### **Madde 1.16.**

Aşağıdaki durumlarda; üst geçiş, kalkış veya iniş izin başvuruları planlanan uçuştan 10 iş günü önce, mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgeleriyle birlikte madde 3.3.2'de belirtilen bilgileri içerecek şekilde diplomatik kanaldan Dışişleri Bakanlığına yapılır. Ancak üst geçişler ve (a) bendi kapsamındaki uçuş izin başvurularında yukarıda sayılan belgeler aranmaz.

- a) Yabancı devlet ve hükümet başkanlarını taşıyan hava araçları,
- b) Her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif, patlayıcı madde taşıyan hava araçları,
- c) Hava aracı için standart teçhizat sayılmayan ilave harp malzemesi, silah taşıyan hava araçları,

d) Hava fotoğrafı veya görüntüsü çekmede kullanılan fotoğraf veya görüntü çekme makinesi taşıyan hava araçları,

e) Yurt dışından yeni satın alınıp, ana üssüne ilk kez uçan askeri ve kolluk kuvvetlerine tahsisli hava araçları,

f) Tanker uçakları,

g) Silahlı askeri birliklerin naklinde kullanılan hava araçları,

h) Sınır ötesi uçuş yapan insansız hava araçları.

#### **Madde 1.17.**

Türk hava sahasını ve havalimanlarını kullanmak isteyen yabancı devlet hava araçları için önceden izin alınması zorunludur.

Yabancı devlet hava aracı;

a) NATO'ya üye veya özel ikili anlaşma yapılmış bir devlete ait ise; (Madde

1.16'deki uçuşlar hariç) çalışma saatleri içinde Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığına,

b) NATO'ya üye olmayan bir devlete bağlı ise (özel ikili anlaşma yapılmış devletler hariç) Dışişleri Bakanlığına, başvurulur.

#### **Madde 1.18.**

Madde 1.17'de belirtilen uçuşlarla ilgili olarak yapılacak başvurular için 3.3.2 sıralı maddede öngörülen şartlar geçerlidir.

#### **Madde 1.19.**

Tehlikeli maddelerin taşınması: Her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif, parlayıcı, patlayıcı, tahrip edici, aşındırıcı, oksitleyici, zehirli madde ile yanıcı gazlar/sıvılar/katılar, organik peroksitler, can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış maddelerin taşınması halinde madde 1.8'de belirtilen süreye uygun olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğüne (TMKT) bilgi verilir.

#### **Madde 1.20.**

Madde 1.16.b bendi kapsamında bulunan yükleri taşıyan yerli hava taşıyıcıları başvuru hükümlerine uygun olarak, tehlikeli maddelere ilişkin son kullanıcı belgesi ve kargo beyanıyla birlikte SHGM'ye başvuru yapar. SHGM, TMKT ve Dışişleri Bakanlığı ile koordineli olarak başvuruyu değerlendirir.

#### **Madde 1.21.**

Dışişleri Bakanlığı tarafından iletilen ve 1.16.b maddesinde sayılan tehlikeli maddelere ilişkin izinlendirmelerde Ankara/Esenboğa, İstanbul/Atatürk, İstanbul/Sabiha Gökçen ve Adana havalimanları kullanılır. Ancak, radyoaktif ve nükleer maddelerin taşınması durumunda Ankara/Esenboğa, İstanbul/Atatürk, İstanbul/Sabiha Gökçen ve İzmir/Adnan Menderes havalimanları kullanılır.

#### **Madde 1.22.**

Yabancılar tarafından Türk Hava Sahasında havada yakıt ikmali yapılması özel izne tabidir. 15 iş günü öncesinden talepte bulunulur. Talebin Genelkurmay Başkanlığınca uygun görülmesi halinde belirlenecek saha ve tedbirlere bağlı kalınması kaydıyla izin verilir.

### Madde 1.23.

Tarife koordinasyonu ve tarife düzenlemesi olan havalimanları: Hava trafiğinin yoğunluğu ve/veya havalimanlarındaki kısıtlamalar nedeniyle IATA tarafından belirlenen kurallar ve DHMİ Genel Müdürlüğü Slot Uygulama Talimatı doğrultusunda:

- a) İstanbul / Atatürk Havalimanında; yaz ve kış tarife dönemlerinde haftanın her günü tarifesi koordine edilen (Seviye-3) havalimanı,
- b) İstanbul / Sabiha Gökçen Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, haftanın her günü tarifesi koordine edilen (Seviye-3) havalimanı,
- c) Antalya Havalimanında; yaz tarife döneminde haftanın her günü koordine edilen (Seviye-3), kış tarife döneminde tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı,
- d) Ankara / Esenboğa Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı,
- e) İzmir / Adnan Menderes Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı,
- f) Muğla / Dalaman Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı,
- g) Muğla / Bodrum/Milas Havalimanında; yaz ve kış tarife döneminde, tarifesi düzenlenen (Seviye-2) havalimanı.

### Madde 1.24.

Slot uygulama detayları için ilgili Havacılık Bilgi Genelgesine (AIC) bakınız.

### Madde 1.25.

Havayolu işletmelerinin slot uygulanan havalimanları için önceden uçuş izni almış olmaları, slot alabilecekleri anlamına gelmez.

Slot alındıktan sonra yapılacak uçuş iptallerinin DHMİ Genel Müdürlüğü Slot Koordinasyon Merkezine bildirilmesi zorunludur.

### Madde 1.26.

Apron park yeri yetersizliği nedeni ile 'Meydan Oluru' uygulanan havalimanları için; Havayolu işletmelerinin ilgili otoriteden uçuş izni aldıktan sonra, ilgili havalimanı otoritesinden 'Meydan Oluru' alacaklardır. Havayolu işletmelerinin önceden uçuş izni almış olmaları 'Meydan Oluru' almış oldukları anlamına gelmez. 'Meydan Oluru' aldıktan sonra yapılacak uçuş iptallerinin ilgili havalimanı otoritesine bildirilmesi zorunludur.

### Madde 1.27.

Uçuş izin başvuruları hafta içi 08:30-17:30 saatlerinde SHGM'ye, mesai saatleri dışında ve tatil günlerinde DHMİ Genel Müdürlüğü Hava Trafik Kontrol Merkezi Başmüdürlüğü Havacılık Bilgi Yönetimi FIC Birimine yapılır. Taşıyıcının menşei ICAO üyesi değilse uçuş izin başvurusu Dışişleri Bakanlığına yapılır.

ICAO'ya üye ülkeler aşağıda belirtilmiştir;

*ABD, Afganistan, Almanya, Andorra, Angola, Antigua ve Barbuda, Arjantin, Arnavutluk, Avustralya, Avusturya, Azerbaycan, Bahamalar, Bahreyn, Bangladeş, Barbados, Belçika, Belize, Benin, Beyaz Rusya, Bhutan, Birleşik Arap Emirlikleri, Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı, Bolivya, Bosna-Hersek, Bots-*



vana, Brezilya, Brunei, Bulgaristan, Burkina Faso, Burundi, Yeşil Burun (Cabo Verde), Cezayir, Cook Adaları, Çad, Çek Cumhuriyeti, Çin, Danimarka, Djibuti, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Dominik Cumhuriyeti, Ekvator Ginesi, El Salvador, Endonezya, Eritrea, Ermenistan, Estonya, Etyopya, Fas, Fiji, Fildişi Sahilleri (Cote D'Ivoire), Filipinler, Finlandiya, Fransa, Gabon, Gambiya, Gana, Gine, Gine Bissau, Grenada, Guatemala, Guyana, Güney Afrika Cumhuriyeti, Güney Kıbrıs Rum Kesimi, Kore Cumhuriyeti, Güney Sudan, Gürcistan, Haiti, Hırvatistan, Hindistan, Hollanda, Honduras, Irak, İran, İrlanda, İspanya, İsrail, İsveç, İsviçre, İtalya, İzlanda, Jamaika, Japonya, Kamboçya, Kamerun, Kanada, Karadağ, Katar, Kazakistan, Kenya, Kırgızistan, Kiribati, Kolombiya, Komoros, Kongo Cumhuriyeti, Kostarika, Kuveyt, Kore Demokratik Halk Cumhuriyeti, Küba, Laos, Lesotho, Letonya, Liberya, Libya, Litvanya, Lübnan, Lüksemburg, Macaristan, Madagaskar, Makedonya, Malavi, Maldivler, Malezya, Mali, Malta, Marshall Adaları, Mauritius, Meksika, Mısır, Mikronezya Federal Devleti, Moğolistan, Moldova, Monaco, Moritanya, Mozambik, Myanmar, Namibya, Nauru, Nepal, Nijer, Nijerya, Nikaragua, Norveç, Orta Afrika Cumhuriyeti, Özbekistan, Pakistan, Palau, Panama, Papua Yeni Gine, Paraguay, Peru, Polonya, Portekiz, Romanya, Rwanda, Rusya, Saint-Kitts ve Nevis, Saint-Lucia, Saint-Vincent ve Grenadines, Solomon Adaları, Samoa, San Marino, Sao Tome ve Principe, Senegal, Seyşeller, Sırbistan, Sierra Leone, Singapur, Slovakya, Slovenya, Somali, Sri Lanka, Sudan, Suriname, Suriye, Suudi Arabistan, Swaziland, Şili, Tacikistan, Tanzanya, Tayland, Togo, Tonga, Trinidad ve Tobago, Tunus, Türkiye, Türkmenistan, Timor-Leste (Doğu Timor), Uganda, Ukrayna, Uruguay, Umman, Ürdün, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Yemen, Yeni Zelanda, Yunanistan, Zambiya, Zimbabve.

## 2. GENEL HAVACILIK, İŞ, AMBULANS, İNSANİ YARDIM VE ÜST GEÇİŞ UÇUŞLARI



### 2.1. Genel

#### Madde 2.1.1.

ECAC kapsamındaki uçuşlar: 30 Nisan 1956 tarihli “Avrupa Dâhili Tarifersiz Hava Servislerinin Hakları” konusundaki çok taraflı anlaşma (ECAC) gereğince, 12 koltuk kapasiteye kadar olan ve ECAC üye devletlerinin, iş seyahati, ambulans uçuşu, arama kurtarma ve sadece tabii afetlerde (uçak tipine bakılmaksızın) yardım malzemesi taşıyacak hava aracı işleticilerinin Türk Hava Sahasına girmeden, uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş planlarını göndermeleri; ilgili hava aracının uluslararası hava trafiğine açık bir havalimanına inmesi ve en son uluslararası hava trafiğine açık bir havalimanından kalkması ve ticari taşıma yapmaması koşuluyla

ülkemizin bütün sivil havalimanlarına inmesine ve hava sahamızı kullanmasına müsaade edilir. Koltuk kapasitesi daha yüksek hava araçlarında talep karşılıklılık ilkesine göre değerlendirilir.



### Madde 2.1.2.

ECAC ülkeleri dışında, ülkemizle ikili hava ulaştırma anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelerin siciline kayıtlı hava araçlarının; mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgelerinin SHGM otomasyon sisteminde tanımlı ve geçerli olması kaydıyla ambulans uçuşu, arama kurtarma ve tabii afetlerde yardım malzemesi taşıyacak havayolu / hava aracı işleticilerinin Türk Hava Sahasına girmeden, uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş planlarını göndermeleri ve ilgili hava aracının uluslararası hava trafiğine açık bir havalimanına iniş ve kalkış yapması kaydıyla karşılıklılık esasına göre izin verilir. SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olmayan hava araçlarıncı, mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgeleriyle birlikte madde 3.3.2'ye göre izin başvurusu yapılır.

### Madde 2.1.3.

ECAC ülkeleri dışında, ülkemizle ikili hava ulaştırma anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelerin siciline kayıtlı hava araçlarının mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgelerinin SHGM otomasyon sisteminde tanımlı ve geçerli olması kaydıyla teknik iniş, genel havacılık veya kişinin kendi hava aracı ile iş seyahati amaçlı yapacağı uçuşları için Türk Hava Sahasına girmeden, uçuştan en az üç saat önce uçuş planıyla birlikte uluslararası hava trafiğine açık bir havalimanına iniş ve kalkış yapması kaydıyla karşılıklılık esasına göre izin verilebilir. SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olmayan hava araçlarıncı, mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgeleriyle birlikte madde 3.3.2'ye göre izin başvurusu yapılır.

Yukarıda bahsedilen uçuşlar için Otomasyon sisteminde ilgili tescillerin onaylı olması gerekmektedir fakat uçuş izni başvurusu ve orjinal sigorta evrağı gerekmemektedir.

## 2.2. Üst Geçiş

### Madde 2.2.1.

Ülkemizle ikili Hava Ulaştırma Anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelere ait sivil hava araçları Türk Hava Sahasına girmeden, uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş planının 18 sayılı bölümüne uçuş amacı (yolcu, kargo, bakım, teknik iniş, pozisyon vb.) bilgisini yazmak suretiyle uçuş planlarını göndermeleri ve uygun görülmesi kaydıyla üst geçiş yapabilirler. Uygun görülmeyen uçuşlar için madde 3.3.2'ye göre izin başvurusu yapılır.



### 3. TARİFELİ UÇUŞLAR

#### 3.1. Genel

##### Madde 3.1.1.

Türk hava sahası ve havalimanları kullanılarak yapılacak tüm tarifeli uçuşlar takip eden maddelerde belirtilen usuller çerçevesinde, SHGM'nin iznine tabidir.

*Ülkeler arasında yapılan antlaşmalar kapsamında tayin olunan havayolları ile belli bir süreç içinde belirlenen noktalar ve frekanslar doğrultusunda kaç uçuşun yapılabileceği, hangi havaalanlarının kullanılacağı, uçuşlara günün hangi saatlerinde izin verileceği ve ne tür ikili düzenlemelere ihtiyaç duyulacağını belirlediği; kalkış saatleri ile bilet ücretlerinin de önceden ilan edilip halkın kullanımına sunulan düzenli yolcu ve/veya kargo taşımak amacı ile planlanan ticari seferlerdir. Bu seferlerde tek yön bilet satışı yapılabilmektedir. (Şikago Sözleşmesi Madde 6 Tarifelenmiş Hava Servisi)*

*Tarifeli uçuşlar; Tarifeli Yolcu Uçuşları ve Tarifeli Kargo Uçuşları olarak ikiye ayrılır.*

#### 3.2. İzin Başvuru Usulleri

##### Madde 3.2.1.

Uçuş izinleri için başvurular ikili anlaşmalarda aksine bir hüküm bulunmadıkça tarife döneminden en geç 30 gün önce SHGM otomasyon sistemi (<http://otomasyon.shgm.gov.tr/shgmSeam/>) kullanılarak yapılır.

Sivil Havacılık Bilgi Yönetim Sistemi Dil: Türkçe Tema: KLASİK Ana Sayfa Çıkış

» Başvuru İşlemi

Yenile

Başvuru Türü: Mülferit Permi Başvurusu Başvuru Tarihi: Başvuru Durumu: Süreç Diyagramı

Başvur

Belge Adı		Mobil İmza
Meydan Görüşü	<a href="#">Yükle</a>	
Görüş Evrakı	<a href="#">Yükle</a>	
CRS	<a href="#">Yükle</a>	
Hangar Görüşü	<a href="#">Yükle</a>	
Gen.Kur. Görüş Evrakı	<a href="#">Yükle</a>	
Air Waybill	<a href="#">Yükle</a>	
Charter Anlaşması	<a href="#">Yükle</a>	
Bilet	<a href="#">Yükle</a>	
Voucher	<a href="#">Yükle</a>	
Diğer Belgeler	<a href="#">Yükle</a>	
Yetki / Onay Belgesi	<a href="#">Yükle</a>	

Permi Bilgileri Görüntüle

Permi Türü:  Yeni Permi  İlave  Değişiklik  İptal [Reddedilenlerden Seç](#) ✕

Temsilci:

Havayolu:

Tarife Dönemi:

Uçuş Tipi: SL - TARİFELİ Uçuş Türü: YOLCU

Uçuş Kodu: 110 AFTN No: 151020

Açıklama:

Hava Aracı Bilgileri

Mevcut Hava Araçları:

Seçilen Hava Araçları:

Uçuş Programı Meydan Seçimi: IATA ICAO

Uçuş No*	Meydan*	STD*	Tarih*	Meydan*	STA*	Variş Ertesi Gün	Trafik Haksız	İntikal	Uçuş Ekle	
Sıra No	Uçuş No	Meydan	STD	Tarih	Meydan	STA	Tarih	Trafik Haksız	İntikal	Tumunu Sil

### 3.3. İstenilen Belge ve Bilgiler

#### Madde 3.3.1.

##### Uçuş izin başvurularında istenen belgeler:

- Kendi ülkesinin Sivil Havacılık Otoritesi tarafından düzenlenmiş havayolu işletme ruhsatı (AOC),
- Uçuşa elverişlilik sertifikası,
- Tescil sertifikası,
- Gürültü sertifikası,
- Üçüncü şahıs mali sorumluluk ve mali sorumluluk sigorta sertifikaları (ıslak imzalı) (Bkz. GEN-1.2 Ek-1 ve Ek-2).

#### 3.3.2. Uçuş izin başvurularında istenen bilgiler:

- Başvuruyu yapan kuruluşun adı,
- İşletenin ticari unvanı ve adresi,

- c) Hava aracının ve/veya işletenin milliyeti,
- d) Hava aracının tescili,
- e) Hava aracının tipi ve azami kalkış ağırlığı (MTOW),
- f) Sefer sayısı ve çağrı adı,
- g) Kalkış - varış havalimanı,
- h) Uçuş gün ve saatleri,
- i) Uçuş amacı,
- j) Yolcu uçuşu için; Askeri meydan kullanılması halinde yolcu isim listesi,

k) Kargo uçuşu için; taşınan kargoda her nevi harp malzemesi, silah, cephane, nükleer yakıt, radyoaktif madde (varsa ICAO tanıma kodlarının yazılması), optik ya da elektronik savaş donanımı olup olmadığına dair detaylı bir açıklamanın da yer aldığı kargo beyanı.

## 4. TARİFESİZ HAVA TAŞIMACILIĞI

### 4.1. Genel

#### Madde 4.1.1.

Türk hava sahası ve havalimanları kullanılarak yapılacak tüm tarifersiz uçuşlar, Madde 1.12, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.2.1, 4.4.1.c, 4.4.2.3.3.b'de sayılanlar hariç, takip eden maddelerde belirtilen usuller çerçevesinde SHGM'nin iznine tabidir.

#### ***TTarifersiz hava taşımacılığında uçuş izninden muaf olan uçuşlar; (3 saat önce uçuş planının sunulması kaydı ile);***

*Yerli ve yabancı havayolu işletmelerinin;*

*a) SHGM otomasyon sisteminde onaylı hava araçları ile yolcu ve kargo taşımamak kaydıyla iç veya dış hatlarda gerçekleştirmeyi planladığı intikal uçuşları (müsaadeli kullanımda yer alan askeri meydanlara yapılan uçuşlar hariç),*

*b) Uçuş izni (permi) olan hava araçlarının sefer sayısı değişikliği,*

*c) SHGM otomasyon sisteminde onaylı hava araçları ile planlı münferit teknik inişler;*

*d) ECAC kapsamındaki uçuşlar;*

*e) ECAC ülkeleri dışında, ülkemizle ikili hava ulaştırma anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelerin siciline kayıtlı hava araçlarının; mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgelerinin SHGM otomasyon sisteminde tanımlı ve geçerli olması kaydıyla teknik iniş, genel havacılık veya kişinin kendi hava aracı ile iş seyahati amaçlı uçuşlar, ambulans uçuşu, arama kurtarma ve tabii afetlerde yardım malzemesi taşıyacak havayolu / hava aracı işleticilerinin uçuşları;*

*f) Ülkemizle ikili Hava Ulaştırma Anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelere ait sivil hava araçlarının transit uçuşları amacı yolcu, kargo, bakım, teknik iniş, pozisyon vb.;*

*g) Yerli havayolu işletmeleri hava araçlarının SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olması kaydıyla tarifersiz turistik charter ve münferit kargo seferleri)*



*Yerli havayolu şirketlerinden sezonluk charter yolcu ve münferit charter kargo seferleri için uçuş izni başvurusu talep edilmez.*

*Ancak Yerli havayolu şirketleri sezonluk ; tarifeli yolcu, tarifeli kargo, charter ümre/hac ve charter kargo uçuşları için uçuş izni başvurusunda bulunurlar.*

*Yerli havayolu şirketleri münferit; ilave tarifeli yolcu/kargo, iç hat charter yolcu, kapalı tur charter ve charter ümre/hac seferleri için uçuş izni başvurusunda bulunurlar.*

### 4.2. İzin Başvuru Usulleri

#### Madde 4.2.1.

Sezonluk turist ve kargo taşımacılığı yapmayı planlayan havayolu işletmeleri, sezonluk uçuş programlarını, tarife dönemlerinin başlangıcından en geç 30 gün önce SHGM otomasyon sistemi üzerinden (<http://otomasyon.shgm.gov.tr/shgmSeam/>) SHGM'ye göndermekle yükümlüdür.

### 4.3. İstenilen Belge ve Bilgiler

#### Madde 4.3.1.

Uçuş izin başvurularında gereken belgeler;

Madde 3.3.1'de sayılan belgeler.

#### Madde 4.3.2.

Uçuş izin başvurularında yer alması gereken bilgiler;

- Madde 3.3.2'de sayılan bilgiler,
- Askeri ve Devlet uçaklarında pilotun adı/rütbesi ve mürettebat sayısı,
- VIP yolcuların adları, rütbeleri ve unvanları.





#### 4.4. Tarifesiz (Charter) Seferler

##### Madde 4.4.1.

Turistik Charter Uçuşları:

a) Tamamen havayoluyla veya kısmen havayolu, kısmen de kara/deniz yoluyla yapılan toplam seyahat bedeline; otel, yemek, uçak bileti, transfer vs. Gibi masrafların dâhil olduğu ve önceden düzenlenmiş bir ya da birden fazla seyahat acentesi ile uçağın tamamını kapsayan kira sözleşmesine dayanarak geliş - gidiş esaslı çerçevesinde, rezervasyon yapmış yolcuların taşınması amacıyla düzenlenen kapsamlı uçuşlardır. Bu uçuşlarda tek yönlü bilet ile yolcu taşınmaz,

b) Türk taşıyıcılarına charter kısıtlaması uygulanmayan ülkelerden yapılan charter uçuşlarında müteakibiyet ilkesine göre uçak koltuk kapasitesinin yüzde onuna (%10) kadar koltuk satışı yapılabilir,

c) Yerli havayolu işletmeleri hava araçlarının SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olması ve uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş amacını içeren uçuş planlarını göndermeleri ve uygun görülmesi kaydıyla yurt dışı uçuşlarını uçuş planıyla gerçekleştirirler. Uygun görülmeyen uçuşlar için madde 3.3.2'ye göre izin başvurusu yapılır.

##### Madde 4.4.1.1. İzin Başvuru Usulleri

Madde 3.3'e ilave olarak tur operatörü ile hava taşıyıcısı arasında imzalanmış bulunan sözleşme ibraz edilir.

#### 4.4.2. Diğer Charter Uçuşları

##### Madde 4.4.2.1. Kapalı Tur

Şirket veya spor organizasyonu, seminer, konferans toplantısı gibi özel sebeplerle düzenlenen, geliş ve gidiş kuralı esas alınarak gerçekleştirilen uçuşlardır. Havayolu işletmeleri ile yapılan sözleşme ile madde 3.3'e göre başvuru yapılır.

##### Madde 4.4.2.2. Özel Charter

Tek bir kiralayan ile hava aracının tamamını kapsayan bir kira sözleşmesine dayanarak belirli bir gruba tahsis edilen geliş veya gidiş esaslı, yolcunun ayrıca ücret ödemediği uçuşlardır. Havayolu işletmeleri ile yapılan sözleşme ile madde 3.3'e göre başvuru yapılır.



### Madde 4.4.2.3. Kargo Charter Uçuşları

Türk hava sahası veya havalimanları kullanılarak gerçekleştirilen ve tarifeli uçuş kapsamı dışında kalan, amacı sadece kargo taşıma olan seferlerdir. Yolcu kabul edilmeyen ve kargo uçağında taşınabilecek kişiler:

- Uçuş ekip üyesi ve işletenin İşletme El Kitabında izin verilen ve buradaki talimatlara uygun olarak taşınan şirket personeli, personelin aile üyeleri, denetçiler ve şirketin eğitim verdiği kişiler,
- İlgili kamu kurum/kuruluş yetkili temsilcisi,
- Uçaktaki belirli ve özel bir sevkiyat ile ilgili olan görevli kişiler.

Kargonun içeriği nedeniyle hava aracında refakatçi bulunması durumunda; mali sorumluluk sigortası (Bkz. GEN-1.2 Ek-1) SHGM'ye gönderilir.



#### Madde 4.4.2.3.1. İzin Başvuru Usulleri

Madde 3.3'e ilave olarak istenen belgeler:

- Havayolu işletmesi ile kargo sahibi veya kargo acentesi arasında imzalanmış uçuşu kapsayan sözleşme,
- Kargonun cinsi,
- Kargo sahibinin veya hava aracını kiralayanın ticari unvanı, adı, iletişim bilgileri (adresi, telefon numarası, e-postası ve faks numarası),
- Alıcı firmanın ticari unvanı, adı, iletişim bilgileri (adresi, telefon numarası, e-postası ve faks numarası).

#### Madde 4.4.2.3.2. Tarifersiz Düzenli Kargo Uçuşları

Bir ya da birden fazla gönderici/alıcı için belli bir süreyi (yıllık, sezonluk vb.) kapsayacak şekilde hava aracının tamamının kiralanmasını kapsayan bir kira sözleşmesine dayanarak, düzenli olarak belli noktalar arasında gidiş veya dönüşlerde kargo taşıma amacı ile yapılan uçuşlardır. 4.4.2.3.1 İzin Başvuru Usullerine göre başvuru yapılır.

#### Madde 4.4.2.3.3. Münferit Kargo Uçuşları

a) Bir ya da birden fazla gönderici/alıcı için hava aracının tamamını kapsamak üzere yapılan sınırlı sayıda uçuş içeren bir kira sözleşmesine dayanarak, bir ya da birkaç uçuş ile, belli noktalar arasında gidiş veya dönüşlerini sağlamak amacı ile yapılan uçuşlardır. 4.4.2.3.1 İzin Başvuru Usullerine göre uçuş başvuru yapılır.

b) Yerli havayolu işletmeleri hava araçlarının SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olması ve uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş amacını içeren uçuş planlarını göndermeleri ve uygun görülmesi kaydıyla yurt dışı uçuşlarını uçuş planıyla gerçekleştirirler. Uygun görülmeyen uçuşlar için madde 3.3.2'ye göre izin başvurusu yapılır.

**Madde 4.4.2.4. Bagaj Taşımacılığı**

Yolcu beraberinde taşınamayan (yolcu olmaksızın) bagajlara yönelik hava aracının tamamını kapsayan kira sözleşmesine dayanarak, bir ya da birkaç uçuş ile, belli noktalar arasında gerçekleşen uçuşlardır.

**Madde 4.4.2.4.1. İzin Başvuru Usulleri**

Madde 3.3' e ilave olarak istenen belgeler:

- a) Havayolu işletmesi ile yük sahibi veya kargo acentesi arasında imzalanmış uçuşu kapsayan sözleşme,
- b) Yükün miktarı,
- c) Yük sahibinin veya kargo acentesinin ticari unvanı, adı, iletişim bilgileri (adresi, telefon numarası, e-postası ve faks numarası),
- d) Alıcı firmanın ticari unvanı, adı, iletişim bilgileri (adresi, telefon numarası, e-postası ve faks numarası).

**İLAVE BELGE TALEPLERİ**

SHGM, gerekli hallerde veya denetim esnasında havayolu, hava aracı ve uçuşlara ilişkin aşağıda belirtilenlere ilave olarak her türlü bilgi ve belgeyi istemeye yetkilidir:

- a) Uçuşlarda uygulanacak ücretler (dönemlik uçuşlar),
- b) İlgili otoriteden alınan uçuş izni (permi numarası),
- c) Tarifeli uçuş yetki belgesi,
- d) Tur operatörünün tanıtım materyalleri,
- e) Havayolu ve/veya acente bilet örneği veya master bilet örneği,
- f) Paket tur olduğunu belirtir voucher (otelde kalış kuponu) belgesi,
- g) Kapalı tura dair belgeler,
- h) Yolcu listesi,
- i) Tehlikeli madde içeren kargo için Son Kullanıcı Belgesi,
- j) Hava taşıyıcısının tehlikeli maddeyi IATA kurallarına göre taşıdığını beyan eden taahhütnameyi veya gerekli bildirimleri,
- k) Taşınan kargo için sigorta belgesi,
- l) Havayolu taşıma senedi (Konşimento),
- m) Gönderici belgesi,
- n) Gümrük ithalat ve ihracat beyannamesi,
- o) Yolcu seyahat evrakları,
- p) ICAO kodu,
- q) Bagaj miktarı ile bagaj alıcı ve göndericisini gösterir belgeler, Kiralık uçaklarda;
- r) Kiralayanın adı ve iletişim bilgileri,
- s) Kira sözleşmesi,
- t) Kiralama sigortası.

[Sigortacı Anteti]

Ek-1

**NO:1 MALİ SORUMLULUK SİGORTASI SERTİFİKASI**

\_\_\_\_\_ olarak, işbu belge vesilesiyle \_\_\_\_\_ adına

*Sigortacı*

*Hava taşıyıcısı*

yolcunun ölümü, bedensel yaralanması ile bagaj, kargo ve postada meydana gelecek hasarı kapsayan mali sorumluluk sigortası sözleşmesinin yapılmış olduğunu tasdik ederiz. İşbu mali sorumluluk sigortası, yukarıda belirtilen taşıyıcının sahibi, işleteni ve kiracısı olduğu hava aracında\* taşınan yolcu ve bagaj/kargo/posta için geçerlidir.

*Hava Aracı Listesi			
Tescil İşareti	Hava Aracı Tipi	Üretici Seri Numarası	Azami Kalkış Ağırlığı (Kg)

**“Türkiye’de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük Ve Posta Malî Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik”** hükümleri uyarınca asgari sigorta teminat tutarları aşağıdaki şekildedir:

- Ölüm veya bedensel yaralanma için yolcu başına **250.000 SDR**
- Bagaj hasarı ve bagajların geç teslimi için yolcu başına **1.131 SDR**
- Gecikmenin sebebiyet verdiği kayıp ve zarar için yolcu başına **4.694 SDR**
- Kargo/Posta hasarı için kilogram başına **19 SDR**

Yukarıda belirtilen tüm asgari teminat tutarları, savaş, terörizm, uçak kaçırma, sabotaj eylemleri, yasadışı yolla uçaklara el koyma ve halk hareketi riskleri nedeniyle ortaya çıkan hasarları da kapsar.

Söz konusu sigorta teminatı \_\_\_\_\_ sayılı poliçe için \_\_\_\_\_ tarihinden itibaren \_\_\_\_\_ tarihine kadar geçerlidir.

Tarafımız bu vesileyle \_\_\_\_\_ ‘de sigortacı olarak faaliyet gösterdiğini beyan eder.

*Ülke*

Sigorta sözleşmesinin kesintiye uğraması veya asgari teminat tutarlarının yukarıda belirtilen bitiş tarihinden önce değiştirilmesi durumunda, sigortacının sözleşme iptali veya değişikliği Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne bildirmesi gerekir.

**Düzenleme Tarihi**

(her sayfada bulunur)

**Sigortacının Adı, Pozisyonu, İmzası ve Kaşesi**

(her sayfada bulunur)

[Sigortacı İletişim Bilgileri: Telefon/Fax/E-posta]

## [Sigortacı Anteti]

Ek-2

## NO:2 ÜÇÜNCÜ ŞAHIS MALİ SORUMLULUK SİGORTASI SERTİFİKASI

\_\_\_\_\_ olarak, işbu belge vesilesiyle \_\_\_\_\_ adına

*Sigortacı**Hava taşıyıcısı*

işletilen hava aracı\* için

*Hava Aracı Listesi			
Tescil İşareti	Hava Aracı Tipi	Üretici Seri Numarası	Azami Kalkış Ağırlığı (Kg)

hava aracında taşınmayan üçüncü şahıslar ve/veya mal ve eşyaya verilecek maddi hasarı teminat altına alan üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortasının yapılmış olduğunu tasdik ederiz.

“Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik” hükümlerine uygun olarak uçak ve hasar gerçekleşmesi başına asgari sigorta teminat tutarı \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ SDR'dir.

Yukarıda belirtilen tüm asgari teminat tutarları, savaş, terörizm, uçak kaçırma, sabotaj eylemleri, yasadışı yolla uçaklara el koyma ve halk hareketi riskleri nedeniyle ortaya çıkan hasarları da kapsar.

Söz konusu sigorta teminatı \_\_\_\_\_ sayılı poliçe için \_\_\_\_\_ tarihinden itibaren \_\_\_\_\_ tarihine kadar geçerlidir.

Tarafımız bu vesileyle \_\_\_\_\_ 'de sigortacı olarak faaliyet gösterdiğini beyan eder.

*Ülke*

Sigorta sözleşmesinin kesintiye uğraması veya asgari teminat tutarlarının yukarıda belirtilen bitiş tarihinden önce değiştirilmesi durumunda, sigortacının sözleşme iptali veya değişikliği Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne bildirmesi gerekir.

**Düzenleme Tarihi**

(her sayfada bulunur)

**Sigortacının Adı, Pozisyonu, İmzası ve Kaşesi**

(her sayfada bulunur)

[Sigortacı İletişim Bilgileri: Telefon/Fax/E-posta]

[Letterhead of insurer]

Attachment-1

**NO:1 CERTIFICATE OF LIABILITY INSURANCE**

We, \_\_\_\_\_ herewith certify that for \_\_\_\_\_,  
*Insurer* *Air carrier*

a liability insurance contract to cover death of passenger, bodily injury, damage to baggage, cargo, mail has been concluded. It applies to all passengers, baggage, cargo, mail carried aboard an aircraft\* owned, operated and wet-leased by the abovementioned air carrier.

<b>*Schedule of Aircraft</b>			
Registration Mark	Aircraft Type	MSN	MTOW (Kg)

The minimum insurance amounts of coverage pursuant to the by-law “Türkiye’de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük Ve Posta Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik” is as follows:

- 250.000 SDR per passenger for death or bodily injury
- 1.131 SDR per passenger for damage to baggage and delayed carriage of baggage
- 4.694 SDR per passenger for damage caused by delay
- 19 SDR per kilogram for damage to cargo and mail

All the minimum liability amounts stated above also cover damage due to the risks of war, terrorism, hijacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion.

The insurance coverage for policy numbered \_\_\_\_\_ is valid from \_\_\_\_\_ to \_\_\_\_\_ .

We herewith declare that we are licensed to act as an insurer in \_\_\_\_\_ .

*State*

In case of insurance interruption or modification of the minimum liability amounts before the above expiry date, the insurer will have to notify Turkish Civil Aviation Authority of the cancellation or variation of the contract.

\_\_\_\_\_  
**Date of Issue**

(on every page)

\_\_\_\_\_  
**Name, Title, Signature and Stamp of Insurer**

(on every page)

[Insurer Contact Information: Telephone/Fax/E-mail]

**[Letterhead of insurer]****Attachment-2****NO:2 CERTIFICATE OF THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE**

This is to certify that We as \_\_\_\_\_ have concluded on behalf of \_\_\_\_\_ , \_\_\_\_\_  
*Insurer* *Operator*

a third party liability insurance to cover death, bodily injury and damage to property arising from the operation of aircraft\* that are not carried aboard.

* Schedule of Aircraft			
Registration Mark	Aircraft Type	MSN	MTOW (Kg)

The minimum insurance sum per aircraft and occurrence of damage in compliance with the by-law “**Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik**”

is \_\_\_\_\_ SDR.

All the minimum liability amounts stated above also cover damage due to the risks of war, terrorism, hijacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion.

The insurance coverage for policy numbered \_\_\_\_\_ is valid from \_\_\_\_\_ to \_\_\_\_\_ .

We herewith declare that we are licensed to act as an insurer in \_\_\_\_\_ .

*State*

In case of insurance interruption or modification of the minimum liability amounts before the above expiry date, the insurer will have to notify Turkish Civil Aviation Authority of the cancellation or variation of the contract.

**Date of Issue**

(on every page)

**Name, Title, Signature and Stamp of Insurer**

(on every page)

[Insurer Contact Information: Telephone/Fax/E-mail]

[ insert date ]

To Whom It May Concern

**Reference No. [ Insert reference ]**

THIS IS TO CERTIFY that we, as insurers/brokers, have placed insurance in the name of

**[ Insert Name of Operator ]**

Name of airline/operator covering their operations in connection with the following aircraft:

Schedule of Aircraft			
Registration Mark	Aircraft Type	MSN	MTOW (Kg)

which are owned, operated or wet leased, whilst operating within, into, out of, or over the territory of Turkey, against the following risks and up to the limits stated :-

1. Combined Single Limit (Bodily Injury/Property Damage) of not less than USD [ **Insert Liability Limit** ] any one occurrence, each aircraft.

Pursuant to By-laws “*Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik*” and “*Türkiye’de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük Ve Posta Malî Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik*”,

the above Combined Single Limit is sufficient to cover the sum of the following amounts of insurance:

SDR [ **insert SDR Limit** ] per occurrence and per aircraft third party bodily injury and property damage **based on the aircraft insured with the highest Maximum Take Off Weight of** [ insert MTOW ]

SDR 250,000 per passenger for bodily injury.

SDR 4,694 for delay in carriage of passengers arising from an insured occurrence, damages otherwise arising are self-insured by the above-mentioned airline/operator.

SDR 1,131 for damage to baggage and delay in carriage of baggage from an insured occurrence, damages otherwise arising are self-insured by the above-mentioned airline/operator.

SDR 19 per kilogram for damage to cargo.

[ insert date ]

Date of issue

Authorised Signatory, Name, Title and Stamp of Insurer/Broker

e-mail [ **insert e-mail address** ]



2. Coverage for War Risks and Allied Perils under Third Party Legal Liability is pursuant to the applicable provisions of the aforementioned Bye-laws and is provided in accordance with the Extended Coverage Endorsement (AVN 52E) by a combination of policies and is subject to a combined single sub-limit (Bodily Injury / Property Damage) of not less than USD [ **insert liability limit** ] each occurrence and in the annual aggregate, however this sub-limit shall not apply to Cargo whilst on board an aircraft, Passengers and Passenger Baggage.

IT IS FURTHER CERTIFIED THAT the amounts of insurance stated above are in accordance with the minimum insurance cover requirements of “*Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik*” and “*Türkiye’de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük Ve Posta Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik*” based on;

- a. this Policy being insured in USD and any rate of exchange movement between USD and Special Drawing Rights during the period of this insurance shall not exceed the Combined Single Limit (as per paragraph 1 above) and Third Party War Risks and Allied Perils Limits (as per paragraph 2 above) evidenced hereby,
- b. third party war, terrorism and allied perils being insured on an aggregate basis as above, and
- c. it being understood that such aggregate limits may be reduced or exhausted during the policy period by virtue of claims made against aircraft or other operational interest covered by the insurances.

In the event the above insurance is cancelled or materially changed in an adverse manner prior to the expiry date, we will notify the Turkish Civil Aviation Authority of the cancellation or variation at [hud@shgm.gov.tr].

Subject to the terms, conditions, limitations, exclusions and cancellation provisions of the relative Policies, which are effective for the period from [ insert policy period ].

[ insert date ]

Date of issue

Authorised Signatory, Name, Title and Stamp of Insurer/Broker

e-mail [ **insert e-mail address** ]



## TÜRKİYE CUMHURİYETİ SINIRLARI İÇİNDE İNİŞ VEYA KALKIŞ YAPAN TÜRK VE YABANCI SİVİL HAVA ARAÇLARI MALÎ MESULİYET SİGORTASI HAKKINDA YÖNETMELİK<sup>2</sup>

27/07/2017 Resmi Gazete Sayı 30136

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

##### Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı; yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yetkili kılınan taşıyıcılar ile başka bir ülkeden yetki almış taşıyıcıların taşıma sözleşmelerinden doğabilecek yolcuya, bagaja, yüke ve postaya verebilecekleri zararlara karşı yaptırımları gereken sigortaya ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

##### Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik, taşıyıcının; yolcunun ölümü veya herhangi bir bedensel zarara uğramasına neden olan ve hava aracında veya biniş yahut iniş esnasında meydana gelen kaza ile bagaj, yük veya postanın taşıma esnasında, hava aracında, havaalanında veya havaalanı dışına inilmesi halinde, taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında bulunduğu süre içinde kaybı veya zarara uğramasından ve yolcu, bagaj, yük ve posta taşımada yaşanan gecikme dolayısıyla karşı karşıya bulunduğu hukuki sorumluluğa karşı yaptırılacak sigortayı kapsar.

(2) Ancak, bu Yönetmelik hükümleri:

a) 5/6/1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla onaylanmış olan 7/12/1944 tarihli Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasının 3 üncü maddesinin (b) bendinde 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 3 üncü maddesinin (c) bendinde tanımlanan Devlet hava araçları,

b) Orman yangınları ve zirai mücadele amaçlı uçuşlarda kullanılan hava araçları,

c) Savaş ve terör rizikoları bakımından; ticari olmayan amaçlarla ve uluslararası sınırlar ihlâl edilmemek kaydıyla yetkili kişilerce uçuş eğitimi vermek amacıyla ülke içinde gerçekleştirilen uçuşlarda kullanılan, balon, planör ve çok hafif hava araçları,

hakkında uygulanmaz.

<sup>2</sup> <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/07/20170727-1.htm>

### Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik, 9/12/1994 tarihli ve 4059 sayılı Hazine Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 8 inci maddesi, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 132 nci maddesi ile 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 4 üncü maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

### Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Yönetmelikte yer alan;

- a) Azami kalkış ağırlığı: Hava aracının işletme el kitabında ve tip sertifikasında kalkmasına yetki verilen yakıt ve her türlü yükü ihtiva eden azami kalkış ağırlığını,
- b) Bagaj: 2920 sayılı Kanununun 109 uncu maddesine göre düzenlenen her türlü formattaki bagaj kuponu bilgisi karşılığında taşıyıcının sorumluluğuna devredilen tescil ettirilmiş bagajı,
- c) Bakanlık: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını,
- ç) Hava aracı: Havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü aracı,
- d) Kanun: 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun,
- e) Müsteşarlık: Hazine Müsteşarlığını,
- f) SDR: Uluslararası Para Fonu tarafından kullanılan kaydi para birimini (Özel Çekme Hakkı),
- g) SHGM: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
- ğ) Taşıyıcı: Yolcu, yük ve posta taşımaları yapmak için ruhsata sahip gerçek veya tüzel kişileri,
- h) Türk hava sahası: Türkiye Cumhuriyetinin egemenliği altındaki ülke ile Türk karasuları üzerindeki sahayı,
- ı) Yolcu: Kanununun 107 nci maddesine göre düzenlenen yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında seyahat etmek amacıyla uçuş ve kabin ekibinden farklı olarak hava aracında bulunan şahsı,
- i) Yük: Kanununun 110 uncu maddesine göre düzenlenen yük taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyıcının sorumluluğuna devredilen yükü,,  
ifade eder.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Sorumluluk, Sigorta ve Yaptırımlar

#### Sorumluluk

MADDE 5 – (1) Taşıyıcı, yolcunun ölümü veya herhangi bir bedensel zarara uğramasına neden olan ve hava aracında veya biniş yahut iniş esnasında meydana gelen kaza ile bagaj, yük veya postanın taşıma esnasında, hava aracında, havaalanında veya havaalanı dışına inilmesi halinde, muhafaza ve nezareti altında bulunduğu süre içinde kaybı veya zarara uğramasından ve yolcu, bagaj, yük ve posta taşımada yaşanan gecikme dolayısıyla uğranılan zarardan sorumludur.

(2) Bir hava aracının havada veya yerde, hareket halinde veya hareketsiz olması fark etmeksizin, bir uçuşun doğrudan amaçlarına yönelik olarak faaliyete geçirilmesi, hava aracının işletilmesi şeklinde kabul edilir.

### **Sigorta yaptırma yükümlülüğü**

MADDE 6 – (1) Taşıyıcı, 5 inci maddede tanımlanan sorumluluklarına karşı; savaş, terör, uçak kaçırma, sabotaj, kanun dışı müsadere ve halk hareketleri risklerini de teminat altına alacak şekilde sigorta yaptırmak zorundadır.

(2) Maruz kalınacak kâr kaybı ve işgücü kaybı dâhil tüm dolaylı zararlar, bu sigortanın kapsamı dışındadır.

(3) Taşıyıcı, gerçekleştirdiği her bir uçuşta geçerli bir sigorta poliçesi bulundurmak ve bunun sürekliliğini sağlamakla yükümlüdür.

### **Sigortanın ispatı**

MADDE 7 – (1) Sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçları ile uçuş yapılması yasaktır. Sigorta poliçesi hava aracında bulundurulmadan uçuş icra edilemez. Taşıyıcı sigorta poliçesinin bir örneğini ya da sigorta sözleşmesinin varlığını gösteren ve yetkililerce imzalanmış bir belgeyi (sigorta sertifikası vb.) SHGM'ye ibraz etmek zorundadır.

(2) SHGM, gerekli gördüğü takdirde, taşıyıcı ya da ilgili sigorta şirketinden, sigorta poliçesinin geçerliliğine dair ilave belge isteyebilir.

(3) Türkiye'de yerleşik sigorta şirketleri, bu Yönetmelik kapsamındaki sigortanın herhangi bir nedenle sonlanması halinde durumu derhal SHGM'ye bildirir.

### **Asgari teminat tutarları**

**MADDE 8 – (1) Bu Yönetmeliğin 6 ncı maddesinin birinci fıkrasına göre yaptırılan sigortanın asgari teminat tutarları aşağıda belirtilmiştir.**

a) Yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması halinde taşıyıcının asgari sigorta yükümlülüğü yolcu başına

250.000 SDR'dir. Ticari olmayan ve azami kalkış ağırlığı 2.700 kg'dan daha ağırlı olan hava araçlarıyla yapılan uçuşlarda yolcu başına asgari sigorta teminatı 113.100 SDR'dir. Yolcu taşımacılığında gecikmeden dolayı taşıyıcının asgari sigorta yükümlülüğü yolcu başına 4.694 SDR'dir.

b) Balon, planör ve çok hafif hava araçları ile yapılan uçuşlarda yolcu başına asgari sigorta teminatı (a) bendinde yer alan teminat tutarlarının %50'si oranında uygulanır.

c) Ticari uçuşlarda, kayıp, zarar ve gecikme riskleri için; bagajla ilgili olarak asgari sigorta yükümlülüğü yolcu başına 1.131 SDR, yük ve postayla ilgili olarak asgari sigorta yükümlülüğü kilogram başına 19 SDR'dir.

ç) İnsansız hava araçları ile yapılan ticari amaçlı yük ve posta taşımalarına uygulanacak sigorta teminatı sözleşme yapan taraflarca belirlenir.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### Çeşitli ve Son Hükümler

#### **Yürürlükten Kaldırılan Yönetmelik**

MADDE 11 – (1) 15/11/2006 tarihli ve 26347 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçinde İniş veya Kalkış Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçları Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.

**Yürürlük**

MADDE 12 – (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**Yürütme**

MADDE 13 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan yürütür.

**SİVİL HAVA ARAÇLARI ÜÇÜNCÜ ŞAHIS MALİ SORUMLULUK SİGORTASI  
HAKKINDA YÖNETMELİK<sup>3</sup>**

**27/07/2017 Resmi Gazete Sayı 30136**

**BİRİNCİ BÖLÜM****Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar****Amaç**

MADDE 1 — Bu Yönetmeliğin amacı, Türk hava sahasında uçuş gerçekleştiren, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 50 nci ve 55 inci maddesinde belirtilen sicile kayıtlı hava araçları ve insansız hava araçları ile yabancı sivil hava araçlarını işletenlerin, üçüncü şahıslara verebilecekleri zararlara karşı yaptırımları gereken sigortanın usul ve esaslarını belirlemektir.

**Kapsam**

MADDE 2 — (1) Bu Yönetmelik, Türk hava sahasını kullanan yerli ve yabancı sivil hava araçları ile insansız hava araçlarının üçüncü şahıslara vereceği zararları teminat altına alan malî sorumluluk sigortasını yaptıracak kişileri, teminat altına alınacak riskleri, azami kalkış ağırlığı itibarıyla hava araçlarının sahip olması gereken asgari teminat tutarını ve sigortanın yaptırılmaması ya da yaptırılıp geçersiz hale gelmiş olması durumlarında uygulanacak yaptırımları kapsar.

**Dayanak**

MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik, 9/12/1994 tarihli ve 4059 sayılı Hazine Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun 8 inci maddesi, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun

<sup>3</sup> <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/07/20170727-2.htm>

138, 139 ve 140 ıncı maddeleri ile 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 4 üncü maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

### Tanımlar ve kısaltmalar

a) Azami kalkış ağırlığı: Hava aracının işletme el kitabında ve tip sertifikasında kalkmasına yetki verilen yakıt ve her türlü yükü ihtiva eden azami kalkış ağırlığını,

b) Bakanlık: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını,

c) Hava aracı: Havalanabilen ve havada seyredilebilir kabiliyetine sahip her türlü aracı,

ç) İHA: İnsansız hava aracını,

d) İşleten: 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile buna bağlı mevzuat çerçevesinde, faaliyet göstermesi için Bakanlık tarafından ruhsata sahip gerçek veya tüzel kişileri, İHA kayıt sistemine veya İHA siciline kaydını yaptırmış gerçek veya tüzel kişiler ile yabancı tescilli hava araçlarını geçerli işletme ruhsatında bulunduran veya işleten gerçek veya tüzel kişileri,

e) Kanun: 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununu,

f) Müsteşarlık: Hazine Müsteşarlığını,

g) SHGM: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,

ğ) Sicil: Kanununun 49 uncu maddesinde belirtilen şartları taşıyan Türk hava araçlarının kayıtlı olduğu ve Bakanlıkça Kanununun 50 nci ve 55 inci maddesine göre tutulan sicili,

h) Sigorta: Sivil hava aracının işletilmesi nedeniyle, üçüncü şahısların ölümüne, yaralanmasına veya mal veya eşyalarının zarar görmesine sebebiyet vermesi hallerini teminat altına alan üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortasını,

ı) Türk hava sahası: Türkiye Cumhuriyetinin egemenliği altındaki ülke ile Türk karasuları üzerindeki sahayı,

i) Üçüncü şahıs: Hava aracının dışında bulunan gerçek ve tüzel kişileri, ifade eder.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Sorumluluk, Sigorta ve Yaptırımlar

#### Sorumluluk

MADDE 5 – (1) Bir hava aracının havada veya yerde, hareket halinde veya hareketsiz olması fark etmeksizin, bir uçuşun doğrudan amaçlarına yönelik olarak faaliyete geçirilmesi, hava aracının işletilmesi şeklinde kabul edilir.

(2) Sicile kayıtlı tüm hava araçları ve işletenleri ile Türk havaalanlarını veya hava sahasını kullanan yabancı tescilli tüm hava araçları ve işletenleriyle İHA kayıt sistemine veya İHA siciline

(3) kayıtlı İHA'lara bu Yönetmelik hükümleri uygulanır.

(4) Ancak bu Yönetmelik hükümleri;

a) 5/6/1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla onaylanmış olan 7/12/1944 tarihli Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasının 3 üncü maddesinin (b) bendinde ve Kanununun 3 üncü maddesinin (c) bendinde tanımlanan Devlet hava araçları,

b) Ayak gücü ile iniş ve kalkış yapabilen hava araçları (motorlu ve motorsuz yelken kanat ve yamaç paraşütü),



c) Savaş ve terör rizikolarına ilişkin sigorta yükümlülükleri bakımından; ticari olmayan amaçlarla ve uluslararası sınırlar ihlâl edilmemek kaydıyla yetkili kişilerce uçuş eğitimi vermek amacıyla ülke içinde gerçekleştirilen uçuşlarda kullanılan, planörler de dâhil olmak üzere azami kalkış ağırlığı 500 kilogramın altında olan hava araçları, hakkında uygulanmaz.

Sigortanın kapsamı ve sigorta yaptırma yükümlülüğü

MADDE 6 – (1) İşletenler, faaliyetleri dolayısıyla üçüncü şahıslara verebilecekleri zararlardan kaynaklanan sorumluluklarına karşı; savaş, terör, uçak kaçırma, sabotaj, kanun dışı müsadere ve halk hareketleri risklerini de teminat altına alacak şekilde sigorta yaptırmak zorundadır.

(2) Üçüncü şahısların maruz kalacağı kâr kaybı ve kira kaybı dâhil tüm dolaylı zararlar sigorta kapsamı dışındadır.

(3) İşletenler, gerçekleştirdikleri her bir uçuşta sigortanın sürekliliğini sağlamakla yükümlüdür.

#### Sigortanın ispatı

MADDE 7 – (1) Sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçları ile uçuş yapılması yasaktır. Uçuş yapılırken sigorta poliçesinin hava aracında bulundurulması esastır. İHA kullanımlarında pilot, sigorta poliçesini beraberinde bulundurur. İşleten sigorta poliçesinin bir örneğini ya da sigorta sözleşmesinin varlığını gösteren ve yetkililerce imzalanmış bir belgeyi (sigorta sertifikası vb.) SHGM'ye ibraz etmek zorundadır.

(2) SHGM gerekli gördüğü takdirde, işleten veya ilgili sigorta şirketinden, sigorta poliçesinin geçerliliğine dair ilave belge isteyebilir.

(3) Türkiye'de yerleşik sigorta şirketleri, bu Yönetmelik kapsamında yaptırılan sigortanın herhangi bir nedenle sonlanması halinde durumu derhal SHGM'ye bildirir.

#### Asgari teminat tutarları

MADDE 8 – (1) Sigorta teminatı, her bir hava aracı itibarıyla olay başına aşağıda belirtilen tutarlardan az olamaz.

Kategori	Azami Kalkış Ağırlığı	Asgari Teminat Tutarı (Özel Çekme Hakkı – SDR)
1	500 kg'a kadar	750.000
2	500 kg (dâhil) –1000 kg	1.500.000
3	1.000 kg (dâhil) – 2.700 kg	3.000.000
4	2.700 kg(dâhil) –6.000kg	7.000.000
5	6.000 kg(dâhil) –12.000kg	18.000.000
6	12.000 kg (dâhil) –25.000kg	80.000.000
7	25.000 kg(dâhil) –50.000kg	150.000.000
8	50.000 kg (dâhil) –200.000kg	300.000.000
9	200.000 kg (dâhil)-500.000kg	500.000.000
10	500.000 kg ve üstü	700.000.000

\* Özel Çekme Hakkı (SDR), Uluslar Arası Para Fonu tarafından kullanılan kaydi para birimini ifade eder. Özel Çekme Hakkının diğer para birimlerine dönüştürülmesinde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından Resmî Gazete'de ilan edilen kurlar esas alınır.

(2) Asgari sigorta teminatı, yukarıda yer alan tabloda belirtilen teminat tutarlarının;

a) Münhasıran bu bentte yer alan amaçlarla kullanıldığı süre kapsamında; orman yangınları ile mücadele amaçlı uçuşlarda kullanılan hava araçları ve ticari faaliyette bulunan şirket statüsünde olmayan kurumlar



## Uçuş İzinleri El Kitabı

tarafından eğitim ve gerçek/tüzel kişilerce ticari olmayan amaçla kullanılan hava araçları için %20, zirai mücadele amaçlı uçuşlarda kullanılan hava araçları için 200.000 SDR'yi geçmemek üzere %5,

b) Ticari amaçlı kullanılan İHA'lar için 1 inci kategoride belirlenen asgari teminat tutarı üzerinden;

1) İHA0: 0,5-4 kg için %8,

2) İHA1: 4-25 kg için %20,

3) İHA2: 25-150 kg için %40,

4) İHA3: 150-500 kg için %80 oranında uygulanır.

c) Ticari amaçlı kullanılmayan İHA'lar için 1 inci kategoride belirlenen asgari teminat tutarı üzerinden;

1) 25 kg'a kadar olan İHA0 ve İHA1'ler için 0,

2) İHA2: 25-150 kg için %10,

3) İHA3: 150-500 kg için %20 oranında uygulanır.

ç) Türkiye içinde bir noktadan Türkiye içinde aynı veya bir başka noktaya uçuş yapacak sicile kayıtlı hava araçları için %60,

d) Türkiye içindeki bir noktadan Türkiye içinde bir başka noktaya uçacak Kanun kapsamında işletme ruhsatına sahip ticari hava taşıma işletmeleri adına işletilen ya da bunların işlettiği hava araçları için %100,

e) Türkiye içinde bir noktadan Türkiye dışında bir noktaya uçuş yapacak sicile kayıtlı hava araçları için %100,

f) Türkiye'ye uçuş gerçekleştirecek yabancı tescilli hava araçları için %100 oranında uygulanır.



T.C.  
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI  
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Sayı : B.11.1.SHG.0.13.02.02- 2447-13715 20/10/2010

Konu : Havayolu İstatistiklerinde AB'ye Uyum ve  
5429 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı Hk.

İlgi: DHMİ Genel Müdürlüğü'nün 12.10.2010 tarih ve 21603 sayılı yazısı.

DHMİ Genel Müdürlüğü'nden alınan İlgi yazı ile, havayolu istatistiklerinde Avrupa Birliği'ne uyum çerçevesinde ve 5429 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı doğrultusunda havayolu istatistiklerini geliştirme çalışmaları kapsamında, uçuş permilerinin elektronik ortamda "DHMİ Uçuş Takip Projesine" adaptasyonu talep edilmektedir.

İlgili çalışmanın sağlıklı yürütülmesi adına, yerli ve yabancı havayolu işletmeleri ile temsil ile gözetim yönetim kuruluşlarının AFTN sistemi üzerinden yaptıkları permi müracaatlarında, uçuş amacı kısmında belirtilen ifadenin yanına, parantez içinde, Ek listede belirtilen kodların belirtilmesi gerekmektedir.

Bilgileriniz ve gereği önemle rica olunur.



Haydar YALÇIN  
Genel Müdür Yardımcısı

Ek:  
Uçuş tipleri Listesi

Dağıtım:

Gereği:

- TÖSHİD
- BART
- AOC
- THY A.O.
- Temsil ile Gözetim ve Yönetim Kuruluşları

Bilgi:

- DHMİ Genel Müdürlüğü

UÇUŞ TIPLERİ		
UÇUŞ TİPİ	KODU	UÇUŞUN AÇIK ADI
<b>S</b> (Tarifeli Uçuş ise - If Scheduled Flights)	110	YOLCU
	120	KARGO-GENEL KARGO
	121	KARGO-CANLI HAYVAN NAKLİ
	122	KARGO-BOZULABİLİR KARGO (ÇİÇEK/SEBZE)
	123	KARGO-TEHLİKELİ MADDE NAKLİ
	124	KARGO-POSTA
	125	KARGO-YOLCU/KABİNDE TAŞINAN KARGO
<b>N</b> (Tarifersiz Uçuş ise- If Nonscheduled Flights)	210	YOLCU-TURİSTİK CHARTER
	211	YOLCU-TURİSTİK CHARTER (IT)
	212	YOLCU-AMBULANS (ÜCRET ALINAN)
	213	YOLCU-İŞÇİ CHARTER
	214	YOLCU-HAC UÇUŞU
	215	YOLCU-ÖZEL YOLCU (TUTUKLU GÖÇMEN vb)
	216	YOLCU-AMBULANS (ÜCRET ALINMAYAN)
	220	KARGO-GENEL KARGO
	221	KARGO-CANLI HAYVAN NAKLİ
	222	KARGO-BOZULABİLİR KARGO (ÇİÇEK/SEBZE)
	223	KARGO-TEHLİKELİ MADDE NAKLİ
	224	KARGO-POSTA
	225	KARGO-YOLCU/KABİNDE TAŞINAN KARGO
	226	KARGO-BAVUL TİCARETİ
	230	TEKNİK İNİŞ-KALKIŞ (*)
	240	İNTİKAL UÇUŞU (BOŞ UÇUŞ)
	260	DIVERT-KALKTIĞI MEYDANA DÖNÜŞ (*)
270	DIVERT-YEDEK MEYDANA İNİŞ (*)	
250	İŞ UÇUŞU	
420	HAVA TAKSİ (TİCARİ)	
<b>M</b> (Askeri ise (Gümrük ve Polis Uçakları Dahil- Include Customs and Police Flights))	330	ASKERİ-ÜCRETLİ
	331	ASKERİ-T.C.
	332	ASKERİ-ABD
	333	ASKERİ-BELÇİKA
	334	ASKERİ-TEKNİK
	413	EMNİYET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
	340	GÜMRÜK
<b>G</b> (Genel Havacılıkla İlgili Uçuşlar - General Aviation Flights)	310	DEVLET UÇUŞU (VIP STATÜSÜNDE OLMAYAN)
	320	VIP (ÜCRETSİZ)
	321	RESMİ OLMAYAN VİP (ÜCRET ALINAN)
	410	ORMAN GN MD-KORUMA KONTROL
	411	ORMAN GN MD-YANGIN SÖNDÜRME
	412	TAPU KADASTRO
	414	ZIRAI MÜCADELE
	415	ÖZEL UÇUŞ (TİCARİ OLMAYAN)
	416	TÜRK HAVA KURUMU
	430	ÜÇÜNCÜ YAŞ TURİZMİ
	470	İNSANİ YARDIM
	480	ARAMA KURTARMA
	490	DÖVİZ ATIMI
	491	PANO ÇEKİMİ
	492	FOTOĞRAF-FİLM ÇEKİMİ
	493	PARAŞÜT ATLAYIŞI
	494	MADEN ARAMA
495	AKROBASİ UÇUŞU	
496	MOTORLU YELKEN KANAT UÇUŞU	
497	SU UÇUŞU-ZEPLİN	
498	BALON UÇUŞU	
499	SPORTİF FAALİYETLER	
<b>X</b> (Yukarıda Belirtilen kategorilere girmeyen bir uçuş olduğunda)	440	UÇUŞ EĞİTİMİ VEREN ÖZEL KURULUŞLAR (ÜCRET ALINAN)
	441	HAVAYOLU TAŞIYICILARI EĞİTİM UÇUŞU (ÜCRET ALINMAYAN)
	450	TEST, TECRÜBE UÇUŞU
	460	UÇUŞ KONTROL (FLIGHT CHECK)
Açıklama (*)	S, N, G, M ve X Uçuş tipleri AIP-TURKEY ENR 1.10-13 28OCT 04 referans alınarak belirtilmiştir. Permi müracaatında 230 ve 260 ve 270 No'lu uçuş tipleri kodlanmamalıdır.	

## HAVAYOLU İŞLETMESİ VE UÇAK SERTİFİKALARI ÖRNEKLERİ

### ÖRNEK-1: İŞLETME RUHSATI (AOC)

 <p>T.C. ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI REPUBLIC OF TURKEY MINISTRY OF TRANSPORT MARITIME AFFAIRS AND COMMUNICATIONS SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION</p> <h2 style="text-align: center;">İŞLETME RUHSATI</h2> <h3 style="text-align: center;">AIR OPERATOR CERTIFICATE</h3>										
<p><b>Operasyon Tipleri</b> <i>Type(s) of Operations</i></p> <p>Ticari Hava Taşımacılığı <input checked="" type="checkbox"/> Yolcu <i>Passenger</i> <input checked="" type="checkbox"/> Yük <i>Cargo</i> Commercial Air Transport (CAT)</p> <p style="text-align: center;">AOC No: TR-007</p> <p style="text-align: center;"><b>HÜRKUŞ HAVAYOLU TAŞIMACILIK VE TİCARET A.Ş.</b> <i>FREEBIRD AIRLINES</i></p> <p style="text-align: center;">Adres <i>Address</i>: Yeşilköy Cad. No:21 A Blok Daire:1-4 34153 Florya İstanbul / TURKEY Tel <i>Phone</i>: +90 212 663 77 77 / Belgeçer <i>Fax</i>: +90 212 663 23 53 / E-Posta <i>E-Mail</i>: info@freebirdairlines.com</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">Operasyonel iletişim bilgileri <i>Operational points of contact</i></td> <td rowspan="4">Operasyonel Yönetime gecikmeksizin ulaşılabilecek irtibat bilgileri işletme El Kitabı Bölüm A Kısım 1 içerisinde yer almaktadır. <i>(Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in Operations Manual Part A Chapter 1)</i></td> </tr> <tr> <td>Tel <i>Phone</i></td> <td>+90 242 349 33 00 Ext:114 +90 242 330 34 10</td> </tr> <tr> <td>Belgeçer <i>Fax</i></td> <td>+90 242 330 34 05</td> </tr> <tr> <td>E-Posta <i>E-Mail</i></td> <td>occ@freebirdairlines.com</td> </tr> </table> <p>Bu ruhsat 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) kapsamında, İşletme El Kitabı ve Ekteki İşletme Şartlarına uygun olarak tarifeli/tarifesiz havayolu işletmesi olarak ticari hava taşımacılığı yapmaya yetkili kılınmıştır.</p> <p><i>This certificate certifies that the operator is authorized to perform scheduled/unscheduled commercial air operations as airline operator subject to the conditions defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual, By-Law on Commercial Air Transport Operators (SHY-6A) and Turkish Civil Aviation Act No.2920.</i></p> <p style="text-align: center;">Bu ruhsat devredilemez ve yakın bir zamanda askıya alınmamışsa veya iptal edilmemişse süresiz olarak geçerlidir.</p> <p><i>This Certificate is not transferable and unless sooner suspended or revoked, shall continue in effect until otherwise terminated.</i></p> <p>İlk düzenleme tarihi 03/04/2001 <i>Originally issued on</i> Düzenleme tarihi 11.10.2016 <i>Date of Issue</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p style="text-align: center;">DGCA / SHGM AOC No: TR-007 Sayfa 1/1 Page</p>		Operasyonel iletişim bilgileri <i>Operational points of contact</i>		Operasyonel Yönetime gecikmeksizin ulaşılabilecek irtibat bilgileri işletme El Kitabı Bölüm A Kısım 1 içerisinde yer almaktadır. <i>(Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in Operations Manual Part A Chapter 1)</i>	Tel <i>Phone</i>	+90 242 349 33 00 Ext:114 +90 242 330 34 10	Belgeçer <i>Fax</i>	+90 242 330 34 05	E-Posta <i>E-Mail</i>	occ@freebirdairlines.com
Operasyonel iletişim bilgileri <i>Operational points of contact</i>		Operasyonel Yönetime gecikmeksizin ulaşılabilecek irtibat bilgileri işletme El Kitabı Bölüm A Kısım 1 içerisinde yer almaktadır. <i>(Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in Operations Manual Part A Chapter 1)</i>								
Tel <i>Phone</i>	+90 242 349 33 00 Ext:114 +90 242 330 34 10									
Belgeçer <i>Fax</i>	+90 242 330 34 05									
E-Posta <i>E-Mail</i>	occ@freebirdairlines.com									

ÖRNEK-2: İŞLETME ŞARTLARI (SAYFA-1)



T.C.  
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI  
REPUBLIC OF TURKEY MINISTRY OF TRANSPORT MARITIME AFFAIRS AND COMMUNICATIONS  
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION

## İŞLETME ŞARTLARI

### OPERATIONS SPECIFICATIONS

NO: TR - 007

### HÜRKUŞ HAVAYOLU TAŞIMACILIK VE TİCARET A.Ş.

#### FREEBIRD AIRLINES

**Operasyon Tipleri** *Types(s) of Operations*

Ticari Hava Taşımacılığı *Commercial Air Transportation*

A1 - Yolcu *Passenger*  
A2 - Yük *Cargo*

**Hava Aracı Tipleri** *Types(s) of Aircraft*

Yetkilendirilen Hava Aracı Tipleri Listesi (Dry-Leased Uçaklarda dâhil) / Operasyon Tipi  
*Type(s) of aircraft list authorized (including dry-leased aircraft) / type of operation*

AIRBUS A320 (A1, A2)

**Operasyon Alanları** *Area(s) of Operation*

Yetkilendirilen operasyon coğrafik alanların listesi *List geographical area(s) of operation authorized*

AIRBUS A320 WORLDWIDE\* *(Except MNPS Operation Area)*

\* Sigortada belirtilen bölgelerle sınırlıdır. *Covers the area specified in the insurance policy*

**Özel Kısıtlamalar** *Special Limitations*

Özel kısıtlama yoktur. *No special limitation*

11/10/2016



Oguzhan KABAKCI  
Uçuş Operasyon Daire Başkanı V.  
Head of Flight Operations Department



T.C.  
Ulaştırma Denizcilik ve  
Haberleşme Bakanlığı  
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

SHGM DGCA AOC No: TR-007  
Sayfa Page 1 / 3

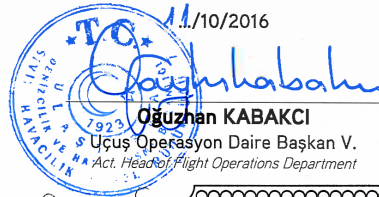


## ÖRNEK-2 İŞLETME ŞARTLARI (SAYFA-2)

Özel Onaylar <i>Special Approvals</i>		Var <i>Yes</i>	Yok <i>No</i>	Özellikler <i>Specification</i>	Açıklamalar <i>Remarks</i>
Tehlikeli Maddeler <i>Dangerous Goods</i>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Uçuş kuralları <i>Flight rules</i>					
Görerek uçuş kuralları <i>Visual flight rules (VFR)</i>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Aletli uçuş kuralları <i>Instrument flight rules (IFR)</i>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT I RVR: 550 m DH: 200 ft.	
Düşük Görüş Operasyonları <i>Low Visibility Operations</i>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	LTS CAT I RVR: ... m DH: ... ft.	
Yaklaşma ve İniş <i>Approach and Landing</i>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT II RVR: 300 m DH: 100 ft.	
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	OTS CAT II RVR: ... m DH: ... ft.	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT IIIA RVR: 200 m DH: 50 ft.	
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	CAT IIIB RVR: ... m DH: ... ft. with DH	
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	CAT IIIB RVR: ... m DH: ... ft. without DH	
Kalkış <i>Take-off</i>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR: 125 m	
RVSM	<input type="checkbox"/> N/A	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS	<input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Azami Sapma Süresi: ... dk. Maximum Diversion Time: ... min.	
PBN operasyonlarına ilişkin kompleks seyrüsefer gereklilikleri <i>Complex navigation specifications for PBN operations</i>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	RNP AR APCH	
Asgari seyrüsefer performans şartları <i>Minimum navigation performance specification</i>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	MNPS (North Atlantic MNPS Airspace)	
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	HLA (NAT-High Level Airspace)	
Kabin Ekibi Temel Eğitimi ve Kabin Ekibi Temel Eğitim Sertifikası <i>Cabin Crew Training and Issue of CC attestation</i>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Onay Sayfasına Bakınız See the approval certificate
Sürekli Uçuşa Elverişlilik <i>Continuing Airworthiness</i>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Approval according to DGCA Regulation SHY-M, Subpart 7 (Official Journal No. 28503) Reference-No.: TR.MG.007	Onay Sayfasına Bakınız See the approval certificate
Diğer Onaylar* <i>Others</i>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		



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



Oğuzhan KABAKCI  
Uçuş Operasyon Daire Başkanı V.  
Act. Head of Flight Operations Department

ÖRNEK-2: İŞLETME ŞARTLARI (SAYFA-3)



**Hava Aracı Tescil İşaretleri** *Aircraft Registration Marks*

Uçak tescil işaretleri (dry-leased uçaklarda dâhil) *List of aircraft registration marks (including dry-leased aircraft)*

AIRBUS A320	TC-FBR	TC-FBH	TC-FBV	TC-FBO	TC-FHE	TC-FHB	TC-FHC	TC-FHY
-------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**SHGM İletişim Bilgileri** *Issuing Authority Contact Details*

Adres *Address*: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A 06570 Maltepe / ANKARA

Uçuş Operasyon Daire Başkanlığı *Flight Operations Department*

Telefon <i>Telephone</i>	: +90 (312) 203 61 29
Faks <i>Fax</i>	: +90 (312) 212 46 84
Elektronik Posta <i>E-mail</i>	: uodops@shgm.gov.tr

Uçuşa Elverişlilik Daire Başkanlığı *Airworthiness Department*

Telefon <i>Phone</i>	: +90 (312) 203 60 96
Faks <i>Fax</i>	: +90 (312) 212 46 84
Elektronik Posta <i>E-mail</i>	: shy-m@shgm.gov.tr

11/10/2016



**Oguzhan KABAKCI**  
Uçuş Operasyon Daire Başkan V.  
*Head of Flight Operations Department*




T.C.  
Ulaştırma, Denizcilik ve  
Haberleşme Bakanlığı  
Bağlı Kuruluşudur.



SHGM DGCA AOC No: TR-007  
Sayfa Page 3 / 3



## ÖRNEK-3: HAVAYOLU ICAO 3'LÜ KOD SERTİFİKASI

		International Civil Aviation Organization <b>AIR NAVIGATION BUREAU (ANB)</b> 999 University Street Montreal, Quebec CANADA H3C 5H7	
<b>CENTRAL FAX NO.:</b> +1 (514) 954-6077		<b>FAX NO.:</b> +1 (514) 954-6759	
<b>SENDER:</b>	Mitchell A. Fox, C/FLS	<b>TELEPHONE NO.:</b>	+1 (514) 954-8219 ext. 6701
<b>FILE REFERENCE:</b>	AN 2/16	<b>HQ Number:</b>	FLS37619
<b>SIGNED BY:</b>	Nancy J. Graham, D/ANB	<b>NO. OF PAGES:</b>	1
<b>DATE:</b>	5 January 2010	<b>PRIORITY:</b>	<b>URGENT</b>

**TO:** Mr. Bahri Kesici  
Deputy Director General of Civil Aviation  
Ministry of Transport  
Ankara  
Turkey

**FAX NO.:** 011- 90 312 2124684

**E-MAIL** [emelgurel@shgm.gov.tr](mailto:emelgurel@shgm.gov.tr)  
[ariduru@shgm.gov.tr](mailto:ariduru@shgm.gov.tr)

**CC:** Representative of Turkey to ICAO

**SUBJECT:** **Change of telephony designator FREE BIRD to FREEBIRD AIR**

Dear Mr. Kesici,

I refer to your letter dated 30 December 2009, reference B.11.1.SHG.0.12.02.02/2758/17318, concerning Free Bird Airlines. In this regard, I wish to confirm that our records have been amended to reflect the change of telephony designator from **FREE BIRD** to **FREEBIRD AIR**. Consequently the new assignment will be as follows:

Aircraft operating agency: **FREE BIRD AIRLINES (HURKUS HAVAYOLU TASIMACILIK VE TICARET A.S.)**

Three-letter designator: **FHY**

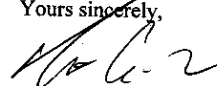
Telephony designator: **FREEBIRD AIR**

This will be reflected in the 151st edition of Doc 8585.

ICAO's experience has shown that a change in a designator assignment can cause initial confusion for ATC units. I must therefore request that you make every effort to notify this assignment to all concerned ATS authorities, including those responsible for flight information regions outside of Turkey. To ensure adequate notification, I recommend that this change of name be promulgated by NOTAM. Once issued, the NOTAM should remain valid for 2 months, at which time this assignment will be published in the new edition of Doc 8585.

I thank you for your kind assistance and cooperation in resolving this matter.

Yours sincerely,

  
For Nancy J. Graham  
Director  
Air Navigation Bureau

RIS/t  
G:\Manuals\8585\Turkey FHY-2.doc

## ÖRNEK-4: TESCİL SERTİFİKASI (SAYFA-1)



**SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**  
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION OF TURKEY

**TESCİL SERTİFİKASI**  
CERTIFICATE OF REGISTRATION

	<b>HAVA ARACI TESCİL SERTİFİKASI</b> CERTIFICATE OF REGISTRATION	<b>Sertifika Numarası</b> Certificate No.  <b>3070</b>
<b>1. Milliyeti ve Tescil İşareti</b> Nationality and Registration Mark	<b>2. İmalatçısı ve Tipi</b> Manufacturer and Manufacturer's Designation of Aircraft	<b>3. Hava Aracı Seri Numarası</b> Aircraft Serial No.
<b>TC-FHY</b>	<b>AIRBUS A320-214</b>	<b>3891</b>
<b>4. Sahibinin Adı</b> Name of Owner	<b>KDAC AIRCRAFT HOLDING LIMITED</b>	
<b>5. Sahibinin Adresi</b> Address of Owner	<b>2<sup>nd</sup> Floor, Beaux Lane House, Mercer Street Lower, Dublin 2, IRELAND</b>	
<b>6. Bu Sertifika, yukarıda belirtilen hava aracına 7 Aralık 1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümlerine ve bu kanun kapsamında yapılan düzenlemelere uygun olarak verilmiştir.</b> <i>It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the Register of the Republic of Turkey in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and with Turkish Civil Aviation Act No.2920 and regulations made under this act.</i>		
<b>Düzenlenme Tarihi/Date of Issue</b> <u>20</u> ./10/2016	  <b>Öğuzhan KABAKCI</b> Uçuş Operasyon Daire Başkanı V. Acting Head of Flight Operations Department	



T.C.  
Ulaştırma Denizcilik ve  
Haberleşme Bakanlığı  
Başlı Kuruluşur.

## ÖRNEK-4: TESCİL SERTİFİKASI (SAYFA-2)

<b>7. İşleticisinin Adı</b> <i>Name of Operator</i>		<b>HÜRKUŞ HAVAYOLU TAŞIMACILIK VE TİC. A.Ş.</b>	
<b>8. Azami Kalkış Ağırlığı</b> <i>Maximum Take Off Weight</i>		<b>9. İmal Yılı</b> <i>Date of Manufacture</i>	
<b>77.000 KG</b>		<b>2009</b>	
<b>10. Açıklamalar</b> <i>Remarks</i>			
<p><i>Yukarıda yazılmış olan bilgilerin, ön sayfadaki hava aracına ait olduğu onaylanmıştır.</i> <i>It's hereby certified that the above written information is belong to the aircraft on the front page.</i></p>			
			
		 <b>Oğuzhan KABAKCI</b> <b>Uçuş Operasyon Daire Başkanı V.</b> <i>Acting Head of Flight Operations Department</i>	

## ÖRNEK-5: UÇUŞA ELVERİŞLİLİK SERTİFİKASI



**SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**  
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION

**HAVA ARACI UÇUŞA ELVERİŞLİLİK SERTİFİKASI**  
CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

<b>Sertifika Numarası</b> Certificate No <b>3003</b>	<b>Milliyeti ve Tescil İşareti</b> Nationality and Registration Mark <b>TC – FHB</b>	
<b>İmalatçısı, Tipi ve Modeli</b> Manufacturer, Type and Model <b>AIRBUS A320-214</b>	<b>Seri Numarası</b> Serial Number <b>3025</b>	<b>İmal Yılı</b> Date of manufacture <b>2007</b>
<b>Kategoriler</b> Categories <b>STANDART</b>		
<p>Bu uçuşa elverişlilik sertifikası, yukarıda belirtilen hava aracının, tespit edilen tahditlerine uygun olarak işletildiği ve bakımının yapıldığı müddetçe uçuşa elverişli olduğu nitelendirilerek 7 Aralık 1944 tarihli Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ve 14 Ekim 1983 tarihli 2920 sayılı Kanun hükümlerine uygun olarak düzenlenmiştir.</p> <p><i>This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Law 2920 dated on 14 October 1983 in respect of the above-mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.</i></p>		
<b>Sınırlamalar / Açıklamalar</b> Limitations / Remarks		

Bu uçuşa elverişlilik sertifikası  
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından iptal edilmediği sürece geçerlidir.  
Bu sertifikanın ekinde geçerli bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası bulunmak zorundadır.  
*This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by the Turkish Directorate General of Civil Aviation.  
A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this certificate.*

**Düzenlenme Tarihi / Date Issued**

**03.03.2015**





**Özcan BAŞOĞLU**  
Uçuşa Elverişlilik Daire Başkanı  
Head of Airworthiness Department

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı  
başlı kurulusudur.

Doküman No: SHGM.UED.26005653.FR.25  
Revizyon No - Tarihi: 00 - 00/00/0000



## ÖRNEK-6: UÇUŞA ELVERİŞLİLİK GÖZDEN GEÇİRME SERTİFİKASI



SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION

**UÇUŞA ELVERİŞLİLİK GÖZDEN  
GEÇİRME SERTİFİKASI**  
AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE

Sertifika Referans Numarası / Certificate Reference No.

3003

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından, aşağıda yer alan hava aracının:

Pursuant to the National Regulations for the time being in force, the Turkish DGCA hereby certifies that the following aircraft:

Hava aracı imalatçısı Aircraft manufacturer	AIRBUS		
İmalatçının adı/tanımlama bilgileri Manufacturer's designation	A320-214		
Hava aracı tescili Aircraft registration	TC-FHB	Hava aracı seri numarası Aircraft serial number	3025
<b>gözden geçirme işlemi sırasında güncel ulusal mevzuata göre uçuşa elverişli olduğu kabul edilmiştir. is considered airworthy at the time of the review.</b>			
Yayın Tarihi Date of issue	03.03.2015	Son Geçerlilik Tarihi Date of expiry	27.02.2016
Onaylayan Signed	Hüseyin KARAOĞLAN	Yetkilendirme Numarası Authorisation No	SHGM-ARS 17

1. Uzatma / 1st Extension	Söz konusu hava aracı geçen yıl boyunca SHT-M talimatının 60'ncı maddesi kapsamında kontrollü bir ortamda kalmıştır. Söz konusu hava aracının bu belgenin yayımlandığı tarihte uçuşa elverişli olduğu kabul edilmiştir. The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with article 60 of SHT-M for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.			
	Yayın Tarihi Date of issue	17.02.2016	Son Geçerlilik Tarihi Date of expiry	26.02.2017
	Onaylayan Signed	ONUR AKDOĞAN	Yetkilendirme Numarası Authorisation No	FHY-ARS-001
	Şirket Adı Company Name	FREEBIRD AIRLINES	Onay referansı Approval reference	FR MG 007



2. Uzatma / 2nd Extension	Söz konusu hava aracı geçen yıl boyunca SHT-M talimatının 60'ncı maddesi kapsamında kontrollü bir ortamda kalmıştır. Söz konusu hava aracının bu belgenin yayımlandığı tarihte uçuşa elverişli olduğu kabul edilmiştir. The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with article 60 of SHT-M for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.			
	Yayın Tarihi Date of issue		Son Geçerlilik Tarihi Date of expiry	
	Onaylayan Signed		Yetkilendirme Numarası Authorisation No	
	Şirket Adı Company Name		Onay referansı Approval reference	

SHGM Form 15a



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

## ÖRNEK-7: GÜRÜLTÜ SERTİFİKASI

		1. Tescil Ülkesi (State of Registry) <b>TÜRKİYE CUMHURİYETİ</b> REPUBLIC OF TURKEY		3. Sertifika No (Certificate No): <b>3070</b>	
		2. GÜRÜLTÜ SERTİFİKASI NOISE CERTIFICATE			
4. Milliyeti ve Tescil İşareti: (Nationality and Registration Marks) <b>TC- FHY</b>		5. İmalatçısı ve Hava Aracı İmalatçı Gösterimi: (Manufacturer and Manufacturer's Designation of Aircraft) <b>AIRBUS A320-214</b>		6. Hava Aracı Seri Numarası (Aircraft Serial Number) <b>3891</b>	
7. Motor (Engine): <b>CFM56-5B4/P</b>			8. Pervane (Propeller): <b>Not Applicable</b>		
9. Azami Kalkış Kütleşi: (Maximum Take-off Mass) <b>77 000 kg</b>		10. Azami İniş Kütleşi: (Maximum Landing Mass) <b>64 500 kg</b>		11. Gürültü Sertifikasyon Standardı: (Noise Certification Standard) <b>ICAO Annex 16 Chapter 4</b>	
12. Geçerli gürültü sertifikasyon standardına uyum için ilave değişiklikler: (Additional modifications incorporated for the purpose of compliance with the applicable noise certification standards) <b>NONE</b>					
13. Yanal Gürültü Seviyesi (Lateral Noise Level): <b>93,5 EPNdB</b>	14. Yaklaşma Gürültü Seviyesi (Approach Noise Level): <b>95,5 EPNdB</b>	15. Uçuş Gürültü Seviyesi (Flyover Noise Level): <b>85,2 EPNdB</b>	16. Transit Uçuş Gürültü Seviyesi (Overflight Noise Level): <b>N/A</b>	17. Kalkış Gürültü Seviyesi (Take-off Noise Level): <b>N/A</b>	
Remarks: <b>NONE</b>					
18. Bu Gürültü Sertifikası, yukarıda belirtilen hava aracına 7 Aralık 1944 tarihli Milletlerarası Sivil Havacılık Antlaşması, Ek 16, Bölüm 1 şartlarına ve Ulaştırma Bakanlığı 19 Ekim 1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümlerine uygun olarak verilmiştir. (This Noise Certificate is issued pursuant to the Annex 16, Volume 1, Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and the regulations given by or by virtue of the Turkish laws of above mentioned aircraft.)					
19. Veriliş Tarihi: <b>22/06/2015</b> (Date of issue)			20. İmza: (Signature)  <b>Ozcan BAŞOĞLU</b> Uçuşa Elverişlilik Daire Başkanı Head of Airworthiness Department		

ÖRNEK-8: ÜÇÜNCÜ ŞAHIS MALİ MESULİYET VE MALİ MESULİYET SİGORTA SERTİFİKALARI  
(SAYFA-1)

**ANADOLU  
SİGORTA**

**ANADOLU ANONİM TÜRK SİGORTA ŞİRKETİ**

GENEL MÜDÜRLÜK

RÜZGARIBAĞCI MAH.  
KAVAK SOK. NO:31  
34805 KAVACIK/İSTANBUL

TEL : 0850 744 0 744

FAKS : 0850 744 0 745

www.anadolusigorta.com.tr

**CERTIFICATE OF INSURANCE No.1 and No. 2**

Reference No. C16/FREE/00117

**TO WHOM IT MAY CONCERN**

THIS IS TO CERTIFY that Insurance has been placed with ANADOLU SIGORTA A.S. of Istanbul, Turkey (hereinafter called the "Insurer")

in the name of

HURKUS HAVAYOLU TASIMACILIK VE TICARET A.S. doing business as FREE BIRD AIRLINES and/or GOZEN HAVACILIK VE TICARET A.S. and/or GOZEN SECURITY SERVICES A.S. and/or INTERNATIONAL FLIGHT TRAINING CENTRE (hereinafter called the "Insured")

Such insurance Covers the operations of the Insured in connection with:

(1) aircraft as attached,

Whilst operating within, into, out of, or over the territory of Turkey, including aircraft leased in or out with other Turkish Commercial Air Transport Operators as a wet lease, against the following risks and up to the limits stated:

1. Combined Single Limit (Bodily Injury/Property Damage) of USD 750,000,000 any one occurrence, each aircraft.

Pursuant to By-laws *Türk ve Yabancı Sivil Hava araçları Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği* and *Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Malî Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği*,

the above Combined Single Limit is sufficient to cover the sum of the following amounts of insurance:

SDR 300,000,000 per occurrence and per aircraft third party bodily injury and property damage **based on the aircraft insured with the highest Maximum Take Off Weight of 85,000 Kgs.**

1st June, 2016

Authorised Signatory

**ANADOLU  
ANONİM TÜRK SİGORTA ŞİRKETİ**  
RÜZGARIBAĞCI MAH. KAVAK SOK. NO:31  
34805 KAVACIK/İSTANBUL  
TICARET Sic. No : 273674  
MERSİS No : 0850744074500000  
www.anadolusigorta.com.tr



ÖRNEK-8: ÜÇÜNCÜ ŞAHIS MALİ MESULİYET VE MALİ MESULİYET SİGORTA SERTİFİKALARI  
(SAYFA-2)

**ANADOLU  
SİGORTA**

**ANADOLU ANONİM TÜRK SİGORTA ŞİRKETİ**

**GENEL MÜDÜRLÜK**

RÜZGARBAHÇE MAH.  
KAVAK SOK. NO:31  
34805 KAVAK/İSTANBUL

TEL : 0850 744 0 744

FAKS : 0850 744 0 745

www.anadolusigorta.com.tr

Reference No. C16/FREE/00117

- SDR 250,000 per passenger for bodily injury.  
SDR 4,694 for delay in carriage of passengers arising from an insured occurrence, damages otherwise arising are self-insured by the above-mentioned airline/operator  
SDR 1,131 for damage to baggage and delay in carriage of baggage from an insured occurrence, damages otherwise arising are self-insured by the above-mentioned airline/operator.  
SDR 19 per kilogram for damage to cargo.

2. Coverage for War Risks and Allied Perils under Third Party Legal Liability is pursuant to the applicable provisions of the aforementioned Bye-laws and is provided in accordance with the Extended Coverage Endorsement (AVN 52E) by a combination of policies and is subject to a combined single sub-limit (Bodily Injury / Property Damage) of USD 750,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate, however this sub-limit shall not apply to Cargo whilst on board an aircraft, Passengers and Passenger Baggage.

NOTE: THE ABOVE AGGREGATE LIMIT(S) MAY BE REDUCED OR EXHAUSTED BY CLAIMS MADE IN RESPECT OF ANY INTEREST INSURED UNDER THE POLICY.

IT IS FURTHER CERTIFIED THAT the amounts of insurance stated above are in accordance with the minimum insurance cover requirements of **Türk ve Yabancı Sivil Hava araçları Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği** and **Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği**, based on;

(a) this Policy being insured in USD and any rate of exchange movement between USD and Special Drawing Rights during the period of this insurance shall not exceed the Combined Single Limit (as per paragraph 1 above) and Third Party War Risks and Allied Perils Limits (as per paragraph 2 above) evidenced hereby,

(b) third party war, terrorism and allied perils being insured on an aggregate basis as above, and

(c) it being understood that such aggregate limits may be reduced or exhausted during the policy period by virtue of claims made against aircraft or other operational interest covered by the insurances.

Subject to the terms, conditions, limitations, exclusions and cancellation provisions of the relative contract number(s), as held on file by ANADOLU SİGORTA, effective for the period from 1st June, 2016 to 31st May, 2017, both days inclusive, standard time, Istanbul, Turkey.

1st June, 2016

Authorised Signatory

  
ANADOLU SİGORTA  
GENEL MÜDÜRLÜK  
RÜZGARBAHÇE MAH. KAVAK SOK. NO:31  
34805 KAVAK/İSTANBUL  
TEL : 0850 744 0 744  
FAKS : 0850 744 0 745  
www.anadolusigorta.com.tr

ÖRNEK-8: ÜÇÜNCÜ ŞAHIS MALİ MESULİYET VE MALİ MESULİYET SİGORTA SERTİFİKALARI  
(SAYFA-3)

**ANADOLU  
SİGORTA**

**ANADOLU ANONİM TÜRK SİGORTA ŞİRKETİ**

GENEL MÜDÜRLÜK

RUZGARLIBAHÇE MAH.  
KAVAK SOK. NO:31  
34805 KAVACIK/İSTANBUL

TEL : 0850 744 0 744

FAKS : 0850 744 0 745

[www.anadolusigorta.com.tr](http://www.anadolusigorta.com.tr)

Reference No. C16/FREE/00117

FREE BIRD AIRLINES  
Schedule of Aircraft as at 1st June, 2016

Type	Registration	MTOW (kg)
A320-200	TC-FBR	77,000
A320-200	TC-FBH	77,000
A320-200	TC-FBV	77,000
A320-200	TC-FBO	77,000
A320-200	TC-FHE	77,000
A320-200	TC-FHB	77,000
A320-200	TC-FHY	77,000
A320-200	TC-FHC	77,000

1st June, 2016

Authorised Signatory

**ANADOLU**  
ANADOLU ANONİM TÜRK SİGORTA ŞİRKETİ  
SİGORTA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
VERGİ Dairesi No: 21336-7142-900-42  
MERSİS No: 21336-7142-900-42  
[www.anadolusigorta.com.tr](http://www.anadolusigorta.com.tr)

## LTFG / GAZİPAŞA HAVALİMANI İZİNLENDİRME PROSEDÜRÜ<sup>4</sup>

1. Koltuk kapasitesi 20 ve daha fazla olan hava araçları ile Gazipaşa Havalimanına sefer yapmak isteyen ticari hava taşıma işletmeleri aşağıdaki süreci takip edecektir.

a) “Gazipaşa Havalimanına Operasyon İçin Taahhüt Formu” (Ek-1) ile “Gazipaşa Havalimanı İçin Uçuş İzin Talebi ve Prosedürleri Formunu” (Ek-2) tamamlayarak başvuru yapılması,

b) Yerli işletmeler tarafından söz konusu havalimanına yönelik oluşturdukları operasyon prosedürleri, işletme el kitabı ve özel pas-geçme prosedürü (SGAP) ile buna ilişkin simülasyon eğitimlerinin İlgili (d) Makam Oluru ile kurulan “Gazipaşa Havalimanı İnceleme Değerlendirme Komisyonu” na (GİDK) görüş için sunulması ve İlgili (c) Makam Oluru ile kurulan SHGM ekibi tarafından SGAP prosedürünün öncelikle Türkiye’de, simülasyonun Türkiye’de olmaması durumunda yurt dışında geçerliliğinin teyit ettirilmesi,

c) Yerli işletmeler tarafından operasyon ve özel pas-geçme prosedürünün (SGAP) işletme el kitabının ilgili kısımlarında yer alarak Genel Müdürlüğümüze onay için sunulması gerekmektedir.

d) Yabancı işletmeler tarafından söz konusu havalimanına yönelik oluşturdukları operasyon prosedürleri, işletme el kitabı ve özel pas-geçme prosedürü (SGAP) ile buna ilişkin simülasyon eğitimlerinin kendi Sivil Havacılık Otoritesince onaylanmasını müteakip İlgili (d) Makam Oluru ile kurulan “Gazipaşa Havalimanı İnceleme Değerlendirme Komisyonu” na (GİDK) görüş için sunulması ve İlgili (c) Makam Oluru ile kurulan SHGM ekibi tarafından SGAP prosedürünün öncelikle Türkiye’de, simülasyonun Türkiye’de olmaması durumunda yurt dışında geçerliliğinin teyit ettirilmesi,

e) Tüm dokümanların tamamlanarak dosyanın eksiksiz olarak iletilmesi ve ayrıca bahse konu müracaatların, ilgili (b) yazımız doğrultusunda havalimanı işletmesine yapılması,

f) Tüm belgelerin elektronik kopyalarının da Genel Müdürlüğümüze sunulması.

2. Koltuk kapasitesi 19 ve daha az olan hava araçları ile Gazipaşa Havalimanına sefer yapmak isteyen ticari hava taşıma işletmeleri 1’inci madde gerekliliklerinden muaf olup, Genel Müdürlüğümüze onay için başvuru yapma zorunluluğu bulunmamaktadır. Bu işletmeler Türkiye AIP’sinde CAT C olarak belirlenmiş olan Gazipaşa Havalimanına SHT OPS 1 Madde 195 ve EU OPS (AMC) 1.975 gerekliliği kapsamında gözlem amacıyla eğitim uçuşları yapabilirler. İlgili gerekliliklerin karşılanması işletme sorumluluğunda olup, bu gerekliliklerin karşılanmasını müteakip ticari uçuş yapılmasında sakınca bulunmamaktadır. Genel Müdürlüğümüz tarafından yapılacak denetlemelerde bu gereklilikler kontrol edilecektir.

3. Gazipaşa Havalimanına ICAO Annex 6 bölüm 2’de tanımlanan genel havacılık operasyonları kapsamında ruhsatlandırılmış işletmeler tarafından yapılacak operasyonlar bu gerekliliklerden muaftır.

4 <http://web.shgm.gov.tr/doc5/gpg.pdf>

FR12 ANTALYA GAZİPAŞA TAAHHÜT FORMU<sup>5</sup>
**ANTALYA GAZİPAŞA HAVALİMANINA OPERASYON İÇİN TAAHHÜT FORMU**  
 (Commitment Form For Operation to Antalya Gazipaşa Airport)

Antalya Gazipaşa Havalimanına operasyon yapmak isteyen 20 koltuk ve üzeri hava araçları ile ticari hava taşımacılığı yapacak işletmelerin bu formu doldurarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne iletmesi gerekmektedir. Bu taahhüt formunun tarifeli ve dönemsel charter uçuşlar için ilgili tarife dönemi başlamadan önce bir kez, diğer uçuşlar için yılda bir kez olmak üzere ilk uçuştan asgari 1 (bir) gün önce verilmesi yeterlidir.

Aircraft operators who are willing to perform commercial air transport operations through aircrafts with a passenger seating capacity of 20 or more to Antalya Gazipaşa Airport shall fill in this form and submit it to the Directorate General of Civil Aviation of Turkey. It is adequate to submit this form once before the start of the related schedule season for the scheduled and periodic charter flights and once annually for the other flights at least 1 (one) working day prior to the first flight.

<b>İşletmeci Adı ve Adresi</b> Operator's Name and Address	
<b>AOC No ve Geçerlilik Tarihi</b> AOC No and expiry date	
<b>Hava Aracı Tipi</b> Type of Aircraft	
<b>İlk uçuş tarihi</b> Date of first flight	
<b>Operasyon başlangıç ve bitiş tarihleri</b> Operation beginning and end dates	

Yukarıda belirtilen hava aracı ile gerçekleştirilecek uçuşların iniş/kalkış, pas geçme ve alçak geçiş de dâhil tüm aşamalarının Türkiye AIP'sinde (Havacılık Bilgi Yayını) belirtilen hususlar dahilinde, işletmemiz tarafından hazırlanan performans ve teknik analizlere dayanarak emniyetli olarak gerçekleştirilebileceğini,

Havalimanı etrafındaki dağlık coğrafi yapı nedeniyle, uçuşları gerçekleştirecek olan sorumlu kaptan pilotların Antalya Gazipaşa Havalimanı için, Havayolunun İşletme El Kitabı, Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı (SHT OPS 1) Madde 195, EU Regulation (EEC) No.3922/1991(No:859/2008) Annex III (EU OPS) OPS 1.975 ve Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) 44 AMC OPS 1.975'te belirtilen özel eğitim gerekliliklerinin yerine getirildiğini / uçuştan önce getirileceğini,

Yapılacak olan uçuşlarda meydana gelebilecek her türlü olumsuzluktan işletmemizin sorumlu olacağını,

İşletmemiz adına, bu formda yer alan bilgilerin doğru olduğunu beyan ve taahhüt ederiz.

We hereby declare and undertake that all phases, including landing / take off, go around and low pass of the flights which will be performed by the above mentioned aircraft could be carried out safely under the issues specified in Turkish AIP (Aeronautical Information Publication) and based on the performance and technical analyses which were prepared by our company,

the special training requirements mentioned in the Airline's Operations Manual, Instruction on the Operation Procedures and Principals for Commercial Air Transport Operations by Aircraft (SHT OPS 1) Article 195, Annex III to Regulation (EEC) No.3922/1991(No:859/2008) of The European Parliament and of The Council (EU OPS) OPS 1.975 and Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) 44 AMC OPS 1.975 for the pilots in command who will perform the operations have been fulfilled/will be fulfilled before the flight for Antalya Gazipaşa Airport due to the mountainous terrain in the vicinity of the airport,

our company will be responsible for all kinds of negative situations which may occur in the flights,

and all the information in this form is true on behalf of our company.

Uçuş İşletmeden Sorumlu Yönetici Personel  
Adı Soyadı ve İmzası  
Name, Surname and Signature of  
the Post Holder for Flight Operations

İşletme Sorumlu Müdürü  
Adı Soyadı ve İmzası  
Name, Surname and Signature of  
the Accountable Manager of the Operator

**İletişim Bilgileri**  
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü  
Adres: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A 06570,  
Maltepe - Ankara / TÜRKİYE,  
T: +90 312 203 60 00  
F: +90 312 215 80 94  
@: hud@shgm.gov.tr, operasyon@shgm.gov.tr



**Contact Information:**  
Directorate General of Civil Aviation  
Adress: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A 06570,  
Maltepe - Ankara / TURKEY,  
T: +90 312 203 60 00  
F: +90 312 215 80  
@: hud@shgm.gov.tr, operasyon@shgm.gov.tr

Doküman No: SHGM.HUD.36738619.FR.12

Revizyon No - Tarihi

01 - 03/12/2013

1 / 1



FR13 GAZİPAŞA SGAP FORM-1(1)<sup>6</sup>

## FLIGHT PERMISSION REQUEST AND PROCEDURES FOR GAZİPAŞA AIRPORT

## SECTION 1: OPERATOR INFORMATION

Operator's Name	
Operator's Address	
Contact	

## SECTION 2: SPECIAL AIRPORT INFORMATION

## Section 2.1. General Remarks

Due to the ambient geographical conditions at Gazipaşa Airport and the highness of the approach minima, the operator shall define a decision height where the landing or Go-Around decision will be made in case of one engine inoperative below the OCA(H). For the GO-Around case below OCA(H), a "Special Go Around Procedure (SGAP)" - (balked landing) shall be prepared according to the one engine inoperative performance of the relevant aircraft and this procedure's simulator training shall be taken by the pilot in command. SGAP should be examined for engine fail at both side.

Additionally, go-arounds from "touch-down" point, with all-engine condition, will be worked at simulator. At approval application, the operator shall send flight crews' simulator forms and performance data included in the attached SGAP to our Directorate General to be examined by our technical board.

## Section 2.2. Landing:

Line Flight under Supervision (LFUS) flight is not permitted at Gazipaşa Airport. Landing shall be executed only RWY 08 by the commander.

## Section 2.3. Take-off:

Only Runway 26 is used for takeoff and takeoff Alternate is required.

## Section 2.4. Alternate Airport Choice

Gazipaşa Airport shall not be chosen for Destination, Enroute, Takeoff or Emergency alternate.

## SECTION 3. SPECIAL GO-AROUND PROCEDURE

## Section 3.1 Aircraft, Engine and SGAP Characteristics

	INFO	NOTE
A/C Type		
Engine Type		
Thrust Rating		
Maximum Tailwind Limit (MTL)		

\* Taahhüt formu, tarifeli ve dönemsel turistik charter uçuşlar için ilgili tarife dönemi başlamadan önce verilmesi, diğer uçuşlar için yılda bir kez verilmesi yeterlidir. Commitment form shall be attached before starting the schedule season for scheduled and touristic flights, and it is adequate to submit this form annually for the other flights.

## İletişim Bilgileri / Contact Information:

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü / Directorate General of Civil Aviation  
Adres / Address: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A 06570 Maltepe - Ankara / TURKEY  
T: +90 312 203 60 00 F: +90 312 215 80 94 @: hud@shgm.gov.tr, operasyon@shgm.gov.tr

Doküman No: SHGM.HUD.36738619.FR.13

Revizyon No - Tarihi 01 - 17/12/2013

1 / 2

FR13 GAZİPAŞA SGAP FORM-1(2)<sup>7</sup>

## FLIGHT PERMISSION REQUEST AND PROCEDURES FOR GAZİPAŞA AIRPORT

ONE ENGINE INOPERATIVE				
	ISA+15 (C <sup>0</sup> )	ISA+20(C <sup>0</sup> )	ISA+25(C <sup>0</sup> )	ISA+30(C <sup>0</sup> )
A/C Landing Weight (kgs or lbs)				
Altitude (feet) at Turn Point (MSL)				
IAS (Kt)				
Gradient at Turn (%)				
Radius of Turn (feet)				
Bank Angle (degrees)				
Min Special G/A Altitude (MSL-feet)				
Turn Point (GZP DME or visual ref.)				
Course Change(degrees)				
Roll out heading(degrees)				

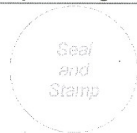
## SECTION 3.2 REQUIREMENTS FOR SGAP:

- Obstacle Clearance:** Obstacles falling inside a corridor with 900 m half width, beginning from the turn point, shall be cleared at least 50 m (165 feet) vertically. For obstacles see aerodrome obstacle chart (ICAO type-B)
- Wind:** All calculations shall be done for the value of maximum tailwind limit of the operating A/C. Winds during turn path will be accounted as omni-directional (coming from the most adverse direction for SGAP path).
- Temperature:** Calculations are done for each ISA+ value given above. For daily operation, landing limit weight at temperatures between these will be determined according to higher one (i.e. for a daily temperature of ISA+21, limit weight calculated for ISA+25 will be the limit for that specific time of arrival).
- Acceleration Altitude:** Do not accelerate before turn is completed or below 2500 Ft MSL (whichever is later).

## Operator Commitment

We, as operator, would like to make flight operation that requires Special Go Around Procedures (SGAP) and special requirement as described above. We will take all Safety and administrative responsibility of the flights. Please consider our flight permission request and advise us.

## Operator Stamp and Signature



## Attachments

1. Simulator Training Forms
2. SGAP Simulator Outputs
3. Commitment Form for Operation to Gazipaşa Airport
4. Supplemental Information (i.e. charts and/or illustrations of SGAP)

\* Taahhüt formu; tarifeli ve dönemsel turistik charter uçuşlar için ilgili tarife dönemi başlamadan önce verilmesi, diğer uçuşlar için yılda bir kez verilmesi yeterlidir. Commitment form shall be attached before starting the schedule season for scheduled and touristic flights, and it is adequate to submit this form annually for the other flights.

## İletişim Bilgileri / Contact Information:

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü / Directorate General of Civil Aviation  
Adres / Address: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A 06570 Maltepe - Ankara / TURKEY  
T: +90 312 203 60 00 F: +90 312 215 80 94 @: hud@shgm.gov.tr, operasyon@shgm.gov.tr

Doküman No: SHGM.HUD.36738619.FR.13

Revizyon No - Tarihi 01 - 17/12/2013

2 / 2



### **LTAS / ZONGULDAK ÇAYCUMA HAVALİMANI İZİNLENDİRME PROSEDÜRÜ**

1. Zonguldak/Çaycuma Havalimanına operasyon düzenleyecek ticari hava işletmeleri, Zonguldak/Çaycuma Havalimanına operasyon için taahhüt formunda belirtilen kriterleri karşılamaları ve bu formu, planlanan ilk uçuş zamanından en geç 1 iş günü öncesinde SHGM'ye ulaştırmış olmaları ve SHGM'den uçuş müsaadesi almaları gerekmektedir.

2. Koltuk kapasitesi 19 ve daha az olan hava araçları ile Zonguldak/Çaycuma Havalimanına sefer yapmak isteyen ticari hava taşıma işletmelerinin SHGM'ye onay için başvuru yapma zorunluluğu bulunmamaktadır.

3. Zonguldak Çaycuma Havalimanına ICAO Annex 6 bölüm 2'de tanımlanan genel havacılık operasyonları kapsamında ruhsatlandırılmış işletmeler tarafından yapılacak operasyonlar bu gerekliliklerden muafır.

FR11 ZONGULDAK ÇAYCUMA TAAHHÜT FORMU<sup>8</sup>
**ZONGULDAK ÇAYCUMA HAVALİMANINA OPERASYON İÇİN TAAHHÜT FORMU**  
 (Commitment Form For Operation to Zonguldak Çaycuma Airport)

Zonguldak Çaycuma Havalimanına operasyon yapmak isteyen 20 koltuk ve üzeri hava araçları ile ticari hava taşımacılığı yapacak işletmelerin bu formu doldurarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne iletmesi gerekmektedir. Bu taahhüt formunun tarifeli ve dönemsel charter uçuşlar için ilgili tarife dönemi başlamadan önce bir kez, diğer uçuşlar için yılda bir kez olmak üzere ilk uçuştan asgari 1 (bir) gün önce verilmesi yeterlidir.

Aircraft operators who are willing to perform commercial air transport operations through aircrafts with a passenger seating capacity of 20 or more to Zonguldak Çaycuma Airport shall fill in this form and submit it to the Directorate General of Civil Aviation of Turkey. It is adequate to submit this form once before the start of the related schedule season for the scheduled and periodic charter flights and once annually for the other flights at least 1 (one) working day prior to the first flight.

<b>İşletmeci Adı ve Adresi</b> Operator's Name and Address	
<b>AOC No ve Geçerlilik Tarihi</b> AOC No and expiry date	
<b>Hava Aracı Tipi</b> Type of Aircraft	
<b>İlk uçuş tarihi</b> Date of first flight	
<b>Operasyon başlangıç ve bitiş tarihleri</b> Operation beginning and end dates	

Yukarıda belirtilen hava aracı ile gerçekleştirilecek uçuşların iniş/kalkış, pas geçme ve alçak geçiş de dâhil tüm aşamalarının Türkiye AIP'sinde (Havacılık Bilgi Yayını) belirtilen hususlar dahilinde, işletmemiz tarafından hazırlanan performans ve teknik analizlere dayanarak emniyetli olarak gerçekleştirilebileceğini,

Havalimanı etrafındaki dağlık coğrafi yapı nedeniyle, uçuşları gerçekleştirecek olan sorumlu kaptan pilotların Zonguldak Çaycuma Havalimanı için, Havayolunun İşletme El Kitabı, Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı (SHT OPS 1) Madde 195, EU Regulation (EEC) No.3922/1991(No:859/2008) Annex III (EU OPS) OPS 1.975 ve Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) 44 AMC OPS 1.975'te belirtilen özel eğitim gerekliliklerinin yerine getirildiğini / uçuştan önce getirileceğini,

Yapılacak olan uçuşlarda meydana gelebilecek her türlü olumsuzluktan işletmemizin sorumlu olacağını,

İşletmemiz adına, bu formda yer alan bilgilerin doğru olduğunu beyan ve taahhüt ederiz.

We hereby declare and undertake that all phases, including landing / take off, go around and low pass of the flights which will be performed by the above mentioned aircraft could be carried out safely under the issues specified in Turkish AIP (Aeronautical Information Publication) and based on the performance and technical analyses which were prepared by our company,

the special training requirements mentioned in the Airline's Operations Manual, Instruction on the Operation Procedures and Principals for Commercial Air Transport Operations by Aircraft (SHT OPS 1) Article 195, Annex III to Regulation (EEC) No.3922/1991(No:859/2008) of The European Parliament and of The Council (EU OPS) OPS 1.975 and Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) 44 AMC OPS 1.975 for the pilots in command who will perform the operations have been fulfilled/will be fulfilled before the flight for Zonguldak Çaycuma Airport due to the mountainous terrain in the vicinity of the airport,

our company will be responsible for all kinds of negative situations which may occur in the flights,

and all the information in this form is true on behalf of our company.

Uçuş İşletmeden Sorumlu Yönetici Personel  
Adı Soyadı ve İmzası  
Name, Surname and Signature of  
the Post Holder for Flight Operations

**İletişim Bilgileri**  
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü  
Adres: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A 06570,  
Maltepe - Ankara / TÜRKİYE,  
T: +90 312 203 60 00  
F: +90 312 215 80 94  
@: hud@shgm.gov.tr, operasyon@shgm.gov.tr

Doküman No: SHGM.HUD.36738619.FR.11



Revizyon No - Tarihi

İşletme Sorumlu Müdürü  
Adı Soyadı ve İmzası  
Name, Surname and Signature of  
the Accountable Manager of the Operator

**Contact Information:**  
Directorate General of Civil Aviation  
Adress: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A 06570,  
Maltepe - Ankara / TURKEY,  
T: +90 312 203 60 00  
F: +90 312 215 80  
@: hud@shgm.gov.tr, operasyon@shgm.gov.tr

01 - 26/11/2013

1 / 1

## Uçuş İzinleri El Kitabı

### HAVACILIK İŞLETMELERİNİN ASKERİ HAVAALANLARINA UÇUŞ MÜSAADESİ TALEP FORMU<sup>9</sup>

İŞLETMECİ ŞİRKET ADI	
FAX NO/TEL NO	
PİLOTLARIN ADI SOYADI /UYRUĞU / LİSANS NO	
PİLOTLARIN LİSANS GEÇERLİLİK TARİHİ	
HAVA ARACI TESCİL İŞARETİ	
HAVAARACI TİPİ	
UÇUŞA ELVERİŞLİLİK GEÇERLİLİK TARİHİ	
UÇUŞ AMACI	
YOLCU İSİM LİSTESİ VE UYRUĞU	

### UÇUŞ PROGRAMI

SEFER NO	TARİH	GÜNLER	KALKIŞ MEYDANI	KALKIŞ SAATİ (UTC)	İNİŞ MEYDANI	İNİŞ SAATİ (UTC)

ADI SOYADI

İMZA

<sup>9</sup> <http://web.shgm.gov.tr/tr/formlar/3910-index>

## HAVA ARACI KİRALAMA USULLERİ<sup>1</sup> (Değişiklik 3, 13/10/2016)



Ticari hava taşıma işletmelerinin, iç ve dış hatlarda tarifeli veya tarifersiz seferlerle ücret karşılığında yolcu ve/veya yük taşımak amacıyla hava aracı kiralamasıdır.

**Dry-lease:** Hava aracının, kiracının işletme ruhsatı kapsamında işletildiği kiralama operasyonunu,

**Kısa süreli Wet-Lease:** En fazla 3 güne kadar yapılan wet-lease kiralama Operasyonunu (sub-charter),

**Kiracı:** Bir kiralama anlaşması ile belirli bir dönem için, bedeli karşılığı bir hava aracının kullanımını alan ticari hava taşıma işletmesini,

**Kiralama anlaşması:** Bir ticari hava taşıma işletmesinin, mülkiyet intikali olmaksızın bir hava aracının ticari kontrolünü elde ettiği akdi düzenlemeyi,

**Kiraya veren:** Bir hava aracını belirli bir dönem için, bedeli karşılığı bir diğer ticari hava taşıma işletmesi kullanımına veren ticari hava taşıma işletmesini,

**Wet-lease;** Hava aracının, kiraya verenin işletme ruhsatı kapsamında işletildiği kiralama operasyonunu,

**Yabancı işletme:** Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatına üye Devletlerin sivil havacılık teşkilatları tarafından ICAO Ek 6'ya göre ruhsatlandırılan ve işletme ruhsatı geçerli olan ticari hava taşıma işletmelerini,

**Yerli işletme:** Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğine (SHY-6A) göre ruhsatlandırılan ve işletme ruhsatı geçerli olan ticari hava taşıma işletmelerini, ifade eder.

**Kiralama ;** uluslararası ticari hava taşımacılığı yapmak üzere ruhsatlandırılmış işletmelerin belirli bir süre için filolarında bulunan hava araçlarını birbirlerine Wet-Lease, Kısa Süreli Wet-Lease veya Dry-Lease olarak kiraya vermesidir.

Wet lease ve kısa süreli Wet-Lease operasyonlarında kira müddeti boyunca yapılan uçuş faaliyetlerinin teknik, operasyon ve diğer idari sorumlulukları hava aracını kiraya veren işletmeye, ticari sorumluluk ise kiracıya aittir. Bu hususlar kira anlaşmasında açıkça ifade edilir.

1 [http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/SHT-KIRALAMA\\_3.pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/SHT-KIRALAMA_3.pdf)

Finansal kiralama yolu ile yurda ithal edilerek Türk Sivil Hava Aracı Siciline kayıtlı bulunan hava araçlarının bir diğer işletmeye kiralanabilmesi için finansal kiralama anlaşmalarında hava aracının maliki tarafından kiralamaya müsaade edildiğinin belirtilmiş olması gereklidir. Finansal kiralama anlaşmalarında bu hususa ilişkin bir ifade yer almıyor ise, hava aracının malikinden müsaade yazısı alınması gereklidir.

Yerli işletmelerin kendi aralarında veya yerli işletmeler tarafından yabancı işletmelere yapılan kısa süreli wet lease veya wet lease kiralamalarda kira müddeti boyunca yapılan uçuş faaliyetleri sırasında 2920 ve 5431 sayılı Kanunlar ve bu Kanunlara ilişkin yayımlanan mevzuat hükümlerinin uygulanmasından yerli işletmeler sorumludur.

### **Kiralama operasyonları**

İşletmelerin yapacakları kiralama operasyonları;

a) **İki yerli işletme arasında kısa süreli Wet-Lease;** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden kiralama izni alınmaksızın Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatına ait Ek-1'de yer alan gerekliliklerin sağlanması kaydıyla gerçekleştirilir.

b) **Yerli işletmelerin yabancı işletmelere kısa süreli Wet-Lease kiralama operasyonları;** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden kiralama izni alınmaksızın Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatına ait Ek-2' de yer alan gerekliliklerin sağlanması kaydıyla gerçekleştirilir.

c) **Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden kısa süreli Wet-Lease kiralama operasyonları;** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden kiralama izni alınmaksızın bu Talimata ait Ek-3' de yer alan gerekliliklerin sağlanması kaydıyla gerçekleştirilir.

ç) **İki yerli işletme arasında Wet-Lease kiralama operasyonu;** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden kiralama izni alınmaksızın Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatına ait Ek-4'te yer alan gerekliliklerin sağlanması kaydıyla gerçekleştirilir.

d) **Yerli işletmelerin yabancı işletmelere Wet-Lease kiralama operasyonları;** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne operasyon başlangıç tarihinden en az 15 gün önce Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatına ait Ek-5'te yer alan gereklilikleri karşılayacak şekilde ve aynı Talimata ait Ek-10'da yer alan Taahhüt Formunun ilgili yönetici personel tarafından imzalanarak başvuru yapılması ve Genel Müdürlük tarafından uygun görülen süreyle onay alınması kaydıyla gerçekleştirilir.

e) **Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden Wet-Lease kiralama operasyonları;** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne operasyon başlangıç tarihinden en az 30 gün önce Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatına ait Ek-6'da yer alan gereklilikleri karşılayacak şekilde başvuru yapılarak onay alınması kaydıyla gerçekleştirilir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından bir defada en fazla 8 (sekiz) ay süre ile onay verilir. Kiralamanın uzatılması durumunda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğe yeniden başvuru yapılır.

f) **Yerli işletmelerin yabancı işletmelere Dry-Lease kiralama operasyonları;** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve yabancı sivil havacılık otoritesi arasında ICAO 83 Bis kapsamında imzalanan yetki devri anlaşması ile gerçekleştirilir. Bu tür anlaşmalara ilişkin detaylı açıklamalar Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatına ait Ek-7' de yer almaktadır.

g) **Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden Dry-Lease kiralama operasyonları;** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve yabancı sivil havacılık otoritesi arasında ICAO 83 Bis kapsamında imzalanan yetki devri anlaşması ile gerçekleştirilir. Bu tür anlaşmalara ilişkin detaylı açıklamalar Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatına ait Ek-8' de yer almaktadır.

### **Kiralama anlaşmalarının sona ermesi**

(1) Yürürlüğe giren kiralama anlaşmaları;

a) İmzalanan anlaşma süresinin dolması ve yenilenmemesi,

b) İmzalanan anlaşma süresinin dolmasından önce iki işletmenin karşılıklı olarak anlaşmayı feshetmesi veya taraflardan birinin anlaşma hükümleri gereğince anlaşmayı feshetmesi,

c) Yürürlükte bulunan mevzuat kapsamında Genel Müdürlük veya yabancı sivil havacılık otoritesi tarafından kiralama onayının ya da uçuş izninin iptal edilmesi,

ç) İşletmelerden herhangi birinin uçuşlarının durdurulması, işletmelerden birinin işletme ruhsatının askıya alınması veya işletme ruhsatının iptal edilmesi,

d) Yerli işletmeye hava aracını Wet-Lease kiraya veren yabancı işletmenin SAFA programı kapsamında kara listeye alınması,

e) Yerli işletme tarafından yabancı işletmeye Dry-Lease kiralama operasyonunda yabancı işletmenin SAFA programı kapsamında kara listeye alınması hallerinden herhangi birinin gerçekleşmesi ile sona erer.

(2) Wet-Lease ve Dry-Lease kiralama operasyonlarının anlaşma tarihlerinden daha erken sona ermesi durumu yerli işletme tarafından ivedilikle yazılı olarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne bildirilir.

### **Kiralama operasyonlarında yolcuların haberdar edilmesi**

Yerli işletmeler tarafından başka bir yerli işletmeden veya yabancı işletmeden Wet-Lease veya kısa süreli Wet-Lease olarak kiralanana hava araçları ile uçuş gerçekleştirecekse yolculara mümkün olan en kısa sürede ve her koşulda uçağa binilmeden önce fiili işletici hakkında bilgi verilmesi gereklidir. Bu konuda her türlü sorumluluk kiracıya aittir.

### **Denetleme**

(1) Yerli işletmelerin yabancı işletmelere Wet-Lease kiralama operasyonlarında, operasyon süresine uygun olarak, gerek görülürse operasyon üssünde her 6 (altı) ayda bir Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından denetim gerçekleştirilir. Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden Wet-Lease kiralama operasyonlarında, Wet-Lease kiralama operasyonunun onaylanmasını müteakip yabancı işletme, operasyon süresine uygun olarak gerek görülürse Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından denetlenir.

(2) Yerli işletmelerin yabancı işletmelere Dry-Lease kiralama operasyonlarında, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onay işlemlerinden önce yabancı işletme ana üssünde denetim gerçekleştirilir ve ICAO 83 bis kapsamında imzalanacak yetki devri anlaşmasına uygun olarak denetimler tekrarlanır.

(3) Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden Dry-Lease kiralama operasyonlarında,

Genel Müdürlük tarafından onay işlemlerinden önce, yabancı işletme ana üssünde kiralanacak hava aracına yönelik denetim gerçekleştirilir ve ICAO 83 bis kapsamında imzalanacak yetki devri anlaşmasına uygun olarak denetimler tekrarlanır.





**Yabancı bir havayolu Türk firmasından uçak kiralarsa gerekli olan evraklar:**

1. Uçağın filosuna kayıtlı olduğu yerli hava taşıyıcısına (kiraya veren) ait Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Orjinal Sigortası ile uçağı kiralayan yabancı hava taşıyıcısının Mali Mesuliyet Orjinal Sigortasının, Türk Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Hava Ulaşım Daire Başkanlığı'na önceden ulaştırılmış olması gereklidir.
2. Uçak Evrakları (Tescil, Uçuşa Elverişlilik, Gürültü Sertifikaları,)
3. Taraflar arasındaki kiralama anlaşması
4. Kiraya verenin Wet Lease Out ve kiralayanın Wet Lease In sigortalarının pdf kopyaları
5. Kuyruk ve Uçuş İzin başvuruları

**Yabancı bir havayolu başka bir yabancı havayolundan uçak kiralarsa gerekli olan evraklar:**

1. Uçağın filosuna kayıtlı olduğu yabancı hava taşıyıcısına (kiraya veren) ait Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Orjinal Sigortası ile uçağı kiralayan diğer yabancı hava taşıyıcısının Mali Mesuliyet Orjinal Sigortasının, Türk Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Hava Ulaşım Daire Başkanlığı'na önceden ulaştırılmış olması gereklidir.
2. Uçak Evrakları (Tescil, Uçuşa Elverişlilik, Gürültü Sertifikaları,)
3. Taraflar arasındaki kiralama anlaşması
4. Kiraya verenin Wet Lease Out ve kiralayanın Wet Lease In sigortalarının pdf kopyaları
5. Kuyruk ve Uçuş İzin başvuruları



### **İki yerli işletme arasında kısa süreli Wet-Lease kiralama operasyonu**

(1) Bu tür kiralama işlemlerinin yapılabilmesi için, aşağıda belirtilen koşulların sağlanmış olması gereklidir. Bu koşulların sağlanmış olması işletmelerin sorumluluğundadır:

a) Her iki işletmeye ait işletme ruhsatının geçerli olması gereklidir.

b) Operasyon sırasında kullanılacak olan hava araçlarının uçuşa elverişli durumda olması gereklidir.

c) Yerli işletmelerin kendi aralarında yapılan kısa süreli Wet-Lease operasyonlarında, işletmelerin kira müddeti boyunca yapılan uçuş faaliyetleri sırasında 2920 ve 5431 sayılı Kanunlar ve bu Kanunlara ilişkin yayımlanan mevzuat hükümlerine uymaları zorunludur.

ç) Finansal kiralama yolu ile yurda ithal edilerek Türk Sivil Hava Aracı Siciline kayıtlı bulunan hava araçlarının bir diğer işletmeye kiralanabilmesi için finansal kiralama anlaşmalarında hava aracının maliki tarafından kiralamaya müsaade edildiğinin belirtilmiş olması gereklidir. Finansal kiralama anlaşmalarında bu hususa ilişkin bir ifade yer almıyor ise, hava aracının malikinden müsaade yazısı alınması gereklidir.

d) İki yerli işletme arasında kısa süreli Wet-Lease anlaşmasının; uçulacak parkurları, operasyon tarihlerini, kiralanacak hava aracını, teknik ve operasyonel sorumluluk ile sigorta sorumluluklarının iki işletme arasında hangi şekilde dağıldığını kapsaması gereklidir.

e) Türkiye AIP'si gereği Genel Müdürlüğe ıslak imzalı olarak önceden sunulacak olan geçerli sigorta sertifikalarının her iki işletmeyi kapsayacak şekilde ve bu sigorta sertifikalarında anılan kiralama operasyonunda da geçerli olacağına dair açıklamaların yer alması gereklidir.

f) Kısa süreli Wet-Lease operasyonu süresince; ilgili tüm belgelerin doğru, geçerli ve güncel olduğundan işletmelerin ilgili personeli, temsil-gözetim şirketleri personeli, havayolu işletmelerinin Sorumlu Müdürleri sorumludur.

(2) İki yerli işletme arasında gerçekleştirilen kısa süreli Wet-Lease kiralama operasyonları;

a) Genel Müdürlükten onay alınmaksızın yürürlüğe girer.

b) (Değişik: 27/10/2015 tarih ve 52217814-010.07/427 sayılı Makam Onayı) Her iki işletme tarafından her takvim ayının 10'una kadar bir önceki takvim ayı içerisinde gerçekleştirilen bu kiralama operasyonları hakkında Ek-9'da yer alan tablo doldurulmalı ve uodops@shgm.gov.tr adresine e-posta ekinde gönderilmek suretiyle Genel Müdürlüğe bilgi verilmelidir.

### Yerli işletmelerin yabancı işletmelere kısa süreli Wet-Lease kiralama operasyonu

(1) Bu tür kiralamaların yapılabilmesi için, aşağıda belirtilen koşulların sağlanmış olması gereklidir. Bu koşulların sağlanmış olması işletmelerin sorumluluğundadır:

a) Her iki işletmeye ait işletme ruhsatının geçerli olması ve yabancı işletmenin ICAO üyesi bir devletin sivil havacılık teşkilatı tarafından ruhsatlandırılmış olması gereklidir.

b) Operasyon sırasında kullanılacak olan hava araçlarının operasyon boyunca uçuşa elverişli durumda olması gereklidir.

c) Finansal kiralama yolu ile yurda ithal edilerek Türk Sivil Hava Aracı Siciline kayıtlı bulunan hava araçlarının bir diğer işletmeye kiralanabilmesi için finansal kiralama anlaşmalarında hava aracının maliki tarafından kiralamaya müsaade edildiğinin belirtilmiş olması gereklidir. Finansal kiralama anlaşmalarında bu hususa ilişkin bir ifade yer almıyor ise, hava aracının malikinden müsaade yazısı alınması gereklidir.

ç) 2920 ve 5431 sayılı Kanunlar ve bu Kanunlar kapsamında yayınlanmış olan sivil havacılık mevzuatı kapsamında yerli işletmenin sorumluluklarını eksiksiz olarak yerine getirmesi gereklidir.

d) İki işletme arasında kısa süreli Wet-Lease kiralama anlaşmasının; uçulacak parkurları, operasyon tarihlerini, kiralanacak hava aracını, teknik ve operasyonel sorumluluk ile sigorta sorumluluklarının iki işletme arasında hangi şekilde dağıldığını kapsaması gereklidir.

e) Her iki işletmeye ait sigorta sertifikalarının, yapılacak olan kısa süreli Wet-Lease operasyonu kapsamında imzalanmış kiralama anlaşmasında belirtilen sigorta sorumluluklarına uygun olarak düzenlenmiş olması ve bu sigorta sertifikalarında anılan kiralama operasyonunda da geçerli olacağına dair açıklamaların yer alması gereklidir.

f) Kısa süreli Wet-Lease operasyonu süresince; ilgili tüm belgelerin doğru, geçerli ve güncel olduğundan işletmelerin ilgili personeli, temsil-gözetim şirketleri personeli, havayolu işletmelerinin Sorumlu Müdürleri sorumludur.

(2) Yerli işletmelerin yabancı işletmelere kısa süreli Wet-Lease kiralama operasyonları;

a) Genel Müdürlükten onay alınmaksızın yürürlüğe girer.

b) (Değişik: 27/10/2015 - 52217814-010.07/427) Yerli işletmeler tarafından her takvim ayının 10'una kadar bir önceki takvim ayı içerisinde gerçekleştirilen bu kiralama operasyonları hakkında Ek-9'da yer alan tablo doldurulmalı ve uodops@shgm.gov.tr adresine e-posta ekinde gönderilmek suretiyle Genel Müdürlüğe bilgi verilmelidir.

c) Bir yerli işletme tarafından aynı yabancı işletmeye bir takvim ayı içerisinde toplamda uçuş saati olarak en fazla 72 saat'e kadar kısa süreli Wet-Lease kiralama operasyonu yapılabilir. 72 saatden fazla kısa süreli Wet-Lease kiralama yapılması durumunda bu kiralama Wet-Lease kiralama operasyonu olarak kabul edilerek, bu Talimatın 6(d) maddesinde ve buna bağlı EK-5'te belirlenen yerli işletmelerin yabancı işletmelere Wet-Lease kiralaması şartlarına uygun olarak başvuru yapılarak Genel Müdürlükten onay alınması gerekir.

### Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden kısa süreli Wet Lease kiralama operasyonu

(1) Bu tür kiralamalar için;

a) Daha önceden izinlendirilmiş bir uçuş için yabancı işletmelerin filolarında bulunan hava araçları ile kısa süreli Wet-Lease kiralama yapılabilir.

b) (Ek: 01.08.2013 tarih ve 401 sayılı Makam Onayı) Kiraya veren yabancı işletmenin kiralananak tipte hava aracını en az bir yıldır işletiyor olması gereklidir. Üçte bir oranından daha fazla hissesi yerli bir ticari hava taşıma işletmesine ait olan yabancı işletmelerden bu şart aranmaz.

c) (Değişik: 20/07/2017 - 52217814-010.07.01-E.10340) Kiraya veren yabancı işletmenin, ICAO üyesi bir ülke tarafından ruhsatlandırılmış ve geçerli bir işletme ruhsatına sahip olması yanında son 12 aylık SAFA bulgu ortalamasının 1,20'den az olması ve IATA IOSA belgesine veya EASA üyesi ülke tarafından verilmiş işletme ruhsatına sahip olması veya işletmeyi ruhsatlandıran ülke otoritesinin efektif uygulama puanının % 80 ve üzerinde olması gereklidir. En fazla on dokuz koltuk kapasiteli hava araçları ile yapılacak operasyonlarda SAFA bulgu ortalaması gerekliliği ile IATA IOSA belgesi veya EASA üyesi ülke tarafından verilmiş işletme ruhsatına sahip olması veya işletmeyi ruhsatlandıran ülke otoritesinin efektif uygulama puanının % 80 ve üzerinde olması şartı aranmaz.

ç) Kiralanacak hava aracının ise ICAO Ek 16 1.Cilt 3, 4, 5, 6, 7, 8 ve 11. Bölüm standartlarını sağlayan güvürlü sertifikasına sahip olması gereklidir.

d) İki işletici arasında kısa süreli Wet-Lease anlaşmasının; uçulacak parkurları, operasyon tarihlerini, kiralananak hava aracını, teknik ve operasyonel sorumluluk ile sigorta sorumluluklarının iki işletici arasında hangi şekilde dağıldığını kapsamaması gereklidir.

e) Her iki işleticiye ait sigorta sertifikalarının yapılacak olan kısa süreli Wet-Lease operasyonu kapsamında imzalanmış kiralama anlaşmasında belirtilen sigorta sorumluluklarına uygun olarak düzenlenmiş olması ve bu sigorta sertifikalarında anılan kiralama operasyonunda da geçerli olacağına dair açıklamaların yer alması gereklidir.

f) Kısa süreli Wet-Lease operasyonu süresince; ilgili tüm belgelerin doğru, geçerli ve güncel olduğundan işletmelerin ilgili personeli, temsil-gözetim şirketleri personeli, havayolu işletmelerinin Sorumlu Müdürleri sorumludur.

(2) Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden kısa süreli Wet-Lease kiralama operasyonları;

a) Genel Müdürlükten onay alınmaksızın yürürlüğe girer.

b) (Değişik: 27/10/2015 - 52217814-010.07/427) Yerli işletmeler tarafından her takvim ayının 10'una kadar bir önceki takvim ayı içerisinde gerçekleştirilen bu kiralama operasyonları hakkında Ek-9'da yer alan tablo doldurulmalı, gerekliliklerin sağlandığına dair tüm bilgi ve belgeler ile birlikte uodops@shgm.gov.tr adresine e-posta ekinde gönderilmek suretiyle Genel Müdürlüğe bilgi verilmelidir.

c) Bir yerli işletme tarafından aynı yabancı işletmeye bir takvim ayı içerisinde toplamda uçuş saati olarak en fazla 72 saat'e kadar kısa süreli Wet-Lease kiralama operasyonu yapılabilir. 72 saatden fazla kısa süreli Wet-Lease kiralama yapılması durumunda bu kiralama Wet-Lease kiralama operasyonu olarak kabul edilerek, bu Talimatın 6(e) maddesinde ve buna bağlı EK-6'te belirlenen yerli işletmelerin yabancı işletmelerden Wet- Lease kiralama şartlarına uygun olarak başvuru yapılarak Genel Müdürlükten onay alınması gerekir.

### İki yerli işletme arasında gerçekleştirilecek Wet-Lease kiralama operasyonu

(1) Bu tür kiralamaların yapılabilmesi için, aşağıda belirtilen koşulların sağlanmış olması gereklidir. Bu koşulların sağlanmış olması işletmelerin sorumluluğundadır:

a) Her iki işletmeye ait işletme ruhsatının geçerli olması gereklidir.

b) Operasyon sırasında kullanılacak olan hava araçlarının uçuşa elverişli durumda olması gereklidir.

c) Yerli işletmelerin kendi aralarında yapılan Wet-Lease kiralamalarında kira müddeti boyunca yapılan uçuş faaliyetleri sırasında 2920 ve 5431 sayılı Kanunlar ve bu Kanunlara ilişkin yayımlanan mevzuat hükümlerinin uygulanmasından işletmeler sorumludur.

ç) Finansal kiralama yolu ile yurda ithal edilerek Türk Sivil Hava Aracı Siciline kayıtlı bulunan hava araçlarının bir diğer işletmeye kiralanabilmesi için finansal kiralama anlaşmalarında hava aracının maliki tarafından kiralamaya müsaade edildiğinin belirtilmiş olması gereklidir. Finansal kiralama anlaşmalarında bu hususa ilişkin bir ifade yer almıyor ise, hava aracının malikinden müsaade yazısı alınması gereklidir.

d) İki yerli işletme arasında wet-lease anlaşmasının; operasyon üssünü, operasyon tarihlerini, kiralanacak hava aracını, teknik ve operasyonel sorumluluk ile sigorta sorumluluklarının iki işletme arasında hangi şekilde dağıldığını kapsaması gereklidir.

e) Türkiye AIP'si gereği Genel Müdürlüğe ıslak imzalı olarak önceden sunulacak olan geçerli sigorta sertifikalarının her iki işletmeyi kapsayacak şekilde ve bu sigorta sertifikalarında anılan kiralama operasyonunda da geçerli olacağına dair açıklamaların yer alması gereklidir

f) Wet-Lease başvurularında; işletmeler tarafından gönderilen tüm belgelerin doğru, geçerli ve güncel olduğundan işletmelerin ilgili personeli, temsil-gözetim şirketleri personeli, havayolu işletmelerinin Sorumlu Müdürleri sorumludur.

(2) İki yerli işletme arasında Wet-Lease kiralama operasyonları;

a) Genel Müdürlükten onay alınmaksızın yürürlüğe girer.

b) **(Değişik: 27/10/2015 tarih ve 52217814-010.07/427 sayılı Makam Onayı)** Yerli işletmeler tarafından her takvim ayının 10'una kadar bir önceki takvim ayı içerisinde gerçekleştirilen bu kiralama operasyonları hakkında Ek-9'da yer alan tablo doldurulmalı ve uodops@shgm.gov.tr adresine e-posta ekinde gönderilmek suretiyle Genel Müdürlüğe bilgi verilmelidir.

### Yerli işletmelerin yabancı işletmelere Wet-Lease kiralama operasyonu

(1) Bu tür kiralamaların yapılabilmesi için, aşağıda koşulların sağlanmış olması gereklidir. Bu koşulların sağlanmış olması işletmelerin sorumluluğundadır.

a) Her iki işletmeye ait işletme ruhsatının geçerli olması ve yabancı işletmenin ICAO üyesi bir devletin sivil havacılık teşkilatı tarafından ruhsatlandırılmış olması gereklidir.

b) Operasyon sırasında kullanılacak olan hava araçlarının uçuşa elverişli durumda olması gereklidir.

c) Finansal kiralama yolu ile yurda ithal edilerek Türk Sivil Hava Aracı Siciline kayıtlı bulunan hava araçlarının bir diğer işletmeye kiralanabilmesi için finansal kiralama anlaşmalarında hava aracının maliki tarafından kiralamaya müsaade edildiğinin belirtilmiş olması gereklidir. Finansal kiralama anlaşmalarında bu hususa ilişkin bir ifade yer almıyor ise, hava aracının malikinden müsaade yazısı alınması gereklidir.

ç) Yerli işletmeler tarafından yabancı işletmelere Wet-Lease kiralamalarında kira müddeti boyunca yapılan uçuş faaliyetleri sırasında 2920 ve 5431 sayılı Kanunlar ve bu Kanunlara ilişkin yayımlanan mevzuat hükümlerinin uygulanmasından yerli işletmeler sorumludur. Bununla birlikte yabancı işletme sivil havacılık teşkilatı talebi doğrultusunda daha kısıtlayıcı olması koşuluyla yabancı işletme sivil havacılık teşkilatı mevzuatı kullanılabilir.

d) İki işletme arasında Wet-Lease anlaşmasının; operasyon üssünü, operasyon tarihlerini, kiralanacak hava aracını, teknik ve operasyonel sorumluluk ile sigorta sorumluluklarının iki işletme arasında hangi şekilde dağıldığını kapsaması gereklidir.

e) Her iki işletmeye ait sigorta sertifikalarının yapılacak olan Wet-Lease operasyonu kapsamında imzalanmış kiralama anlaşmasında belirtilen sigorta sorumluluklarına uygun olarak düzenlenmiş olması ve bu sigorta sertifikalarında anılan kiralama operasyonunda da geçerli olacağına dair açıklamaların yer alması gereklidir.

f) Operasyon üssüne ve uçuş yapılacak meydanlara ilişkin, görev yapacak ekip için tüm fiziksel koşullar ile eğitim gerekliliklerinin sağlanmış olması gereklidir.

g) Wet Lease kiralama süresi boyunca; her türlü bakım faaliyetlerinin Genel Müdürlük onaylı bakım programına göre Genel Müdürlük tarafından yetkili kılınmış bakım merkezlerinde yapılması gereklidir.

ğ) Wet-Lease kiralama başvurularında; işletmeler tarafından gönderilen tüm belgelerin doğru, geçerli ve güncel olduğundan işletmelerin ilgili personeli, temsil-gözetim şirketleri personeli, havayolu işletmelerinin Sorumlu Müdürleri sorumludur.

(2) Yerli işletmeler tarafından yabancı işletmelere gerçekleştirilecek Wet-Lease operasyonları;

a) Genel Müdürlüğe operasyon başlangıç tarihinden en az 15 gün önce bu Talimata ait Ek- 10'da yer alan Taahhüt Formunun ilgili yönetici personel tarafından imzalanarak başvuru yapılması ve onay alınması gereklidir.

(3) **(Değişik: 27/10/2015 - 52217814-010.07/427)** Operasyon bitişi veya iptaline ilişkin zaman kaybedilmeden Genel Müdürlüğe yazılı ve/veya uodops@shgm.gov.tr adresine elektronik ortamda bilgi verilir.



**Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden Wet-Lease kiralama operasyonu (Değişik Başlık: 27/10/2015 - 52217814-010.07/427)**

(1) Bu tür kiralamaların yapılabilmesi ve Genel Müdürlük tarafından onaylanabilmesi için:

a) Yerli ve yabancı işletmeye ait işletme ruhsatlarının geçerli olması gereklidir.

b) (Değişik: 20/07/2017 - 52217814-010.07.01-E.10340) Kiraya veren yabancı işletmenin, ICAO üyesi bir ülke tarafından ruhsatlandırılmış ve geçerli bir işletme ruhsatına sahip olması yanında son 12 aylık SAFA bulgu ortalamasının 1,20'den az olması ve IATA IOSA belgesine veya EASA üyesi ülke tarafından verilmiş işletme ruhsatına sahip olması veya işletmeyi ruhsatlandıran ülke otoritesinin efektif uygulama puanının % 80 ve üzerinde olması gereklidir. En fazla on dokuz koltuk kapasiteli hava araçları ile yapılacak operasyonlarda SAFA bulgu ortalaması gerekliliği ile IATA IOSA belgesi veya EASA üyesi ülke tarafından verilmiş işletme ruhsatına sahip olması veya işletmeyi ruhsatlandıran ülke otoritesinin efektif uygulama puanının % 80 ve üzerinde olması şartı aranmaz.

c) Kiralanacak hava aracının ise ICAO Ek 16 1.Cilt 3, 4, 5, 6, 7, 8 ve 11. Bölüm standartlarını sağlayan gürlüğü sertifikasına sahip olması ve uçuşa elverişli durumda olması gereklidir.

ç) (Değişik: 27/10/2015 - 52217814-010.07/427) Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden Wet-Lease operasyonları, Genel Müdürlük onay tarihinden itibaren en fazla 8 ayı kapsayacak şekilde onaylanır.

d) (Ek: 01/08/2013 - 401) Kiraya veren yabancı işletmenin kiralanacak tipte hava aracını en az bir yıldır işletiyor olması gereklidir. Üçte bir oranından daha fazla hissesi yerli bir ticari hava taşıma işletmesine ait olan yabancı işletmelerden bu şart aranmaz.

e) Yerli işletmeler, yabancı işletmelerin üçüncü bir taraftan Wet-Lease ile kiraladığı bir hava aracını kiralayamaz.

f) Yerli işletmelerin filosunda bulunan hava aracı sayısı, Wet-Lease olarak kiralanmış hava aracı sayısından az olamaz.

g) Genel Müdürlük gerekliliklerine göre uçağı kiraya veren yabancı işletmenin emniyet, güvenlik ve kiralama anlaşmasındaki sorumluluklarının yerli işletme tarafından denetlenmesi ve denetleme raporunun Genel Müdürlüğe sunulması gereklidir.

ğ) Hava aracını kiraya veren yabancı işletme; işletme ruhsatında belirtilen tüm işlev ve sorumluluklarının devam etmesi kaydıyla, hava aracının işleticisi olarak kalacaktır. Hava aracının operasyonu, mürettebatın eğitimi ve yeterliliği ile hava aracının bakımı ve benzeri tüm konularda sorumluluk, uçağı kiraya veren yabancı işletmeye aittir. Yerli işletme, sadece ticari sorumluluğu alır. Bu hükmün kira anlaşmasında açıkça belirtilmesi gereklidir.

h) Kiralama anlaşmasında hava aracını kiraya veren yabancı işletmenin söz konusu hava aracını üçüncü şahıslara alt-kiralama yoluyla tahsis etmesine müsaade edilmeyecektir.

ı) Kiralanması planlanan uçağın bakımı, SHY 145, EASA Part145 veya eşdeğer onaylı bir organizasyon tarafından yapılacaktır.

i) Kiralanması planlanan hava aracı, FAR 22, 23, 25, 27, 29 veya EASA CS-22, 23, 25, 27, 29 taşıma kategorisinde tasdik edilmiş olacaktır. Hava aracının standart bir uçuşa elverişlilik sertifikasına sahip olması ve bunun da ICAO Ek 8'e uygun olması gereklidir.

j) Kiralama anlaşmasında; yabancı işletmenin teknik ve operasyonel kontrolleri sürekli olarak yerli işletme tarafından yapılacağını belirten düzenleme yer almalıdır. Ayrıca Genel Müdürlük tarafından istenen standartların karşılanmadığı veya kaybedildiğinin tespit edilmesi durumunda anlaşmanın iptal edileceği belirtilecektir.

k) Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden Wet-Lease kiralama anlaşmasında, anlaşmanın Genel Müdürlük ve yabancı işletme sivil havacılık teşkilatı tarafından onaylanması sonucu yürürlüğe gireceğini belirten hüküm bulunması gereklidir.

l) Yabancı işletme sivil havacılık teşkilatından Genel Müdürlüğe hitaben; imzalanan anlaşma kapsamında yapılacak olan tüm operasyon sorumluluğunun yabancı işletmede olacağı ve bu süre içerisinde yabancı işletmenin teknik ve operasyonel gözetiminin kendileri tarafından ICAO kurallarına uygun olarak yapılacağını gösteren yazının Genel Müdürlüğe sunulması gereklidir.

m) Yabancı işletme sivil havacılık teşkilatı tarafından tanzim edilen tüm belgelerin İngilizce olması veya orijinal dilinde ise yeminli tercüme bürosu tarafından yapılmış Türkçe veya İngilizce çevirisinin ibrazı gereklidir.

n) Planlanan operasyon başlama tarihinden asgari 30 gün önce Genel Müdürlüğe EK- 6'da yer alan tüm gerekliliklerin karşılandığını gösterir bilgi ve belgeler ile onay başvurusu yapılması gereklidir.

(2) (Değişik: 27/10/2015 - 52217814-010.07/427) Operasyon bitişi veya iptaline ilişkin zaman kaybedilmeden Genel Müdürlüğe yazılı ve/veya uodops@shgm.gov.tr adresine elektronik ortamda bilgi verilir.

(3) 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 31'inci maddesine istinaden, Wet- Lease olarak kiralanana hava aracı ile Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde iki nokta arasında ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımacılığı yapılamaz.



### Yerli işletmelerin yabancı işletmelere Dry-Lease kiralama operasyonu

(1) Yerli işletmeler bu Ek'te yer alan koşulların sağlanması ve Genel Müdürlükten ön onay alınması sonucu ICAO üyesi bir devletin sivil havacılık teşkilatı tarafından ruhsatlandırılmış yabancı bir işletmeye ticari hava taşımacılığında kullanılmak üzere mülkiyetinde bulunan bir hava aracını Dry-Lease olarak kiralanmasına yönelik anlaşma imzalayabilir. Operasyon başlama tarihinden asgari 120 gün önce Genel Müdürlüğe bilgi verilmelidir.

(2) Yerli işletmelerin yabancı işletmelere Dry-Lease hava aracı kiraya verme anlaşması, ICAO Circular 295'e uygun olarak Şikago Konvansiyonu 12, 30, 31 ve 32 (a) maddelerinde belirtilen tescil ülkesi olma yetki ve sorumluluklarının tamamının veya bir kısmının Genel Müdürlük tarafından yabancı sivil havacılık teşkilatına devredilebilmesine yönelik imzalanan ICAO 83 Bis yetki devri anlaşması ile yürürlüğe girer.

(3) ICAO 83 Bis yetki devri anlaşmasının imzalanmasını müteakip, hava aracı tescil işareti değiştirilmeden, yerli işletmenin işletme ruhsatından geçici olarak çıkarılır.

(4) Bu kapsamda;

a) Yerli ve yabancı işletmeye ait işletme ruhsatının geçerli olması ve yabancı işletmenin ICAO üyesi bir devletin sivil havacılık teşkilatı tarafından ruhsatlandırılmış olması gereklidir.

b) Yerli ve yabancı işletme arasında yapılacak anlaşma içerisinde;

1) Kiralanacak olan uçağın anlaşma müddeti boyunca operasyon ve bakım sorumluluğunun yabancı işletmeye ait olacağı açık bir şekilde belirtilir.

2) Kiralanması planlanan uçağın bakımının, SHY 145, EASA Part145 veya eşdeğer onaylı bir organizasyon tarafından yapılacağı belirtilmesi gereklidir.

3) Kira müddeti boyunca yapılan uçuş faaliyetleri sırasında meydana gelebilecek olan kaza ve olaylar ile uçuşa elverişliliği etkileyen olaylar hakkında yerli ve yabancı işletme tarafından Genel Müdürlüğe 48 saat içinde bilgi verileceği ve daha sonra ayrıntılı teknik raporun sunulacağı belirtilmesi gereklidir.

(5) ICAO 83 Bis yetki devri anlaşması imzalanmasından önce, Genel Müdürlük tarafından yabancı işletmeye kiralanacak hava aracı tipine yönelik olarak operasyon ve bakım konularında yeterlilik denetimi gerçekleştirilir. Yapılan denetimde yabancı işletmenin yeterli bulunması durumunda yetki devri anlaşması imzalanır.

(6) Yetki devri anlaşmasının imzalanmasını müteakip yabancı işletme sivil havacılık teşkilatı ile anlaşmada belirtilen sürelerde kiralanacak uçağa yönelik değerlendirme toplantıları yapılır ve yabancı işletme ve hava aracı denetlenir.

(7) Yerli işletmenin başvurusu kapsamında ICAO 83 Bis yetki devri anlaşması ilk yürürlüğe giriş tarihinden itibaren en fazla 12 ay süresince yapılır. Yetki devri anlaşmaları bitiş tarihinde önce iki ülke sivil havacılık teşkilatı arasında karşılıklı görüşme veya yazışma ile anlaşma uzatılır.

**Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden Dry-Lease kiralama operasyonu**

(1) Yerli işletmeler bu Ek'te yer alan koşulların sağlanması ve Genel Müdürlükten ön onay alınması sonucu ICAO üyesi bir Devletin sivil havacılık teşkilatı tarafından ruhsatlandırılmış yabancı bir işletmenin filosunda bulunan bir hava aracını ticari hava taşımacılığında kullanmak üzere Dry-Lease olarak kiralamaya yönelik anlaşma imzalayabilir. Operasyon başlama tarihinden asgari 120 gün önce Genel Müdürlüğe ön onay için başvuru yapılmalıdır.

(2) Bu kapsamda;

a) Yerli ve yabancı işletmeye ait işletme ruhsatının geçerli olması ve yabancı işletmenin ICAO üyesi bir devletin sivil havacılık teşkilatı tarafından ruhsatlandırılmış olması gereklidir.

b) Kiralanması planlanan hava aracı, FAR 22, 23, 25, 27, 29 veya EASA CS-22, 23, 25, 27, 29 taşıma kategorisinde tasdik edilmiş olacaktır. Hava aracının standart bir uçuşa elverişlilik sertifikasına sahip olması ve bunun da ICAO Ek 8'e uygun olması gereklidir.

c) Kiralanması planlanan hava aracının, SHT OPS 1 K ve L Bölümleri ile JAR 26 Genelgesi gerekliliklerini karşılaması gereklidir.

(3) ICAO 83 Bis yetki devri anlaşmasının imzalanmasından önce Genel Müdürlük tarafından hava aracını kiralayacak olan yerli işletmeye kiralanacak uçak tipine yönelik operasyon ve bakım konularında denetim yapılır.

(4) Yerli işletmelerin Dry-Lease kiralama operasyonlarında kira müddeti boyunca yapılan uçuş faaliyetleri sırasında 2920 ve 5431 sayılı Kanunlar ve bu Kanunlara ilişkin yayımlanan mevzuat hükümlerinin uygulanmasından işletmeler sorumludur.

(5) ICAO 83 Bis yetki devri anlaşması imzalanmasından önce, Genel Müdürlük tarafından yabancı işletme ana üssünde kiralanacak hava aracına yönelik denetim gerçekleştirilir. Yapılan denetimde kiralanacak hava aracının yeterli bulunması durumunda yetki devri anlaşması imzalanır.

(6) Yerli işletmelerin yabancı işletmelerden Dry-Lease kiralama anlaşması, ICAO Circular 295'e uygun olarak Şikago Konvansiyonu 12, 30, 31 ve 32 (a) maddelerinde belirtilen tescil ülkesi olma yetki ve sorumluluklarının tamamının veya bir kısmının yabancı sivil havacılık teşkilatı tarafından Genel Müdürlüğe devredilebilmesine yönelik imzalanan ICAO 83 Bis yetki devri anlaşması ile yürürlüğe girer.

(7) ICAO 83 Bis yetki devri anlaşmasının imzalanmasını müteakip, hava aracı tescil işareti değiştirilmeden hava aracı yabancı işletmenin, işletme ruhsatından çıkarılarak yerli işletmenin işletme ruhsatına eklenir.

(8) Yetki devri anlaşması imzalanmasını müteakip yabancı işletme sivil havacılık teşkilatı ile anlaşmada belirtilen sürelerde kiralanacak uçağa yönelik değerlendirme toplantıları yapılır.

(9) Yerli işletmenin başvurusu kapsamında ICAO 83 Bis yetki devri anlaşması ilk yürürlüğe giriş tarihinden itibaren en fazla 12 ay süresince yapılır. Yetki devri anlaşmaları bitiş tarihinden önce iki ülke sivil havacılık teşkilatı arasında karşılıklı görüşme veya yazışma ile anlaşma uzatılır.

(10) 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 31'inci maddesine istinaden, yabancı bir işletmeden Dry-Lease olarak kiralanacak hava aracı ile Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde iki nokta arasında ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımacılığı yapılamaz.



## WET-LEASE VE KISA SÜRELİ WET-LEASE BİLGİLENDİRME FORMU

DÖNEM:

Kiraya Veren	Kiralayan	Ülke	Tescil İşareti	Operasyon Üssü	Kiralama Başlangıç Tarihi	Kiralama Bitiş Tarihi





T.C.  
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI  
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü  
**TAAHHÜTNAME**

*SHT-KİRALAMA Talimatı EK-10*

Asıl hava araçları:

Hava aracı tescil işaretleri : Yedek hava araçları:

Kiralayan ülke : \_\_\_\_\_

Kiralayan yabancı işletme : \_\_\_\_\_

Kiralama tarihi : \_\_\_\_\_ ile \_\_\_\_\_ tarihleri arasında

**İşletmemiz filosunda bulunan yukarıda tescil işaretleri belirtilmiş hava aracının/araçlarının yukarıda belirtilen tarihler arasında ve yukarıda belirtilen ICAO üyesi devletin sivil havacılık otoritesi tarafından ruhsatlandırılmış yabancı işletmeye Wet-Lease olarak kiralınması talep edilmekte olup, SHT-KİRALAMA Talimatı kapsamında;**

1. Hava araçlarının uçuşa elverişliliğe sahip olduğunu,
2. Finansal kiralama yolu ile alınan hava araçlarının finansal kiralama anlaşmalarında söz konusu Wet-Lease operasyonunun gerçekleştirilmesine engel bir ifade bulunmadığını, finansal kiralama anlaşmasında buna ilişkin bir ifade bulunmuyor ise hava aracının malikinden müsaade yazısı alınacağını,
3. Wet-Lease kiralama süresince yapılan uçuş faaliyetleri sırasında 2920 ve 5431 sayılı Kanunlar ve bu Kanunlara ilişkin yayımlanan mevzuat hükümlerinin uygulanacağını, yabancı işletme sivil havacılık teşkilatı talebi doğrultusunda daha kısıtlayıcı olması koşuluyla yabancı işletme sivil havacılık teşkilatı mevzuatının uygulanacağını,
4. İmzalanan Wet-Lease anlaşmasının; operasyon üssünü, operasyon tarihlerini, kiralanan hava araçlarını, teknik ve operasyonel sorumluluk ile sigorta sorumluluklarının iki işletme arasında hangi şekilde dağıldığı bilgilerini kapsadığını,
5. Her iki işletmeye ait sigorta sertifikalarının; imzalanmış Wet-Lease kiralama anlaşmasında belirtilen sigorta sorumluluklarına uygun olarak düzenlendiğini ve bu sigorta sertifikalarında söz konusu Wet-Lease kiralama operasyonunda da geçerli olacağına dair açıklamaların yer aldığını,
6. Wet-Lease kiralama başvurusunda, her iki işletmeye ait bilgi ve belgelerin geçerli ve güncel olduğunu
7. Operasyon üssüne ve uçuş yapılacak meydanlara ilişkin, görev yapacak ekip için tüm fiziksel koşullar ile eğitim gerekliliklerinin sağlanmış olduğunu,
8. Wet Lease kiralama süresi boyunca; her türlü bakım faaliyetlerinin Genel Müdürlük onaylı bakım programına göre Genel Müdürlük tarafından yetkili kılınmış bakım merkezlerinde yapılacağını,
9. Türk Sivil Hava Aracı Sicili'ne kayıtlı hava araçları için yayımlanmış her türlü mevzuat, düzenleme, yasak, kısıtlama ve notalara uyulacağını taahhüt ederim.

**ABC HAVACILIK A.Ş.(TR-XXX)**

**Sorumlu Yöneticinin;**

Adı : \_\_\_\_\_

Soyadı : \_\_\_\_\_

Unvanı : \_\_\_\_\_

Tarih : \_\_\_\_\_

İmza / Kaşe : \_\_\_\_\_

## MEYDAN SLOTU VE MEYDAN ONAYI



### MEYDAN SLOTU

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

Slot başvurusunda bulunan kişinin;

1. Doğru olarak slot başvuru mesajlarını göndermesini, gelen mesajları okumasını ve mesaj formatlamasını, adresleri okuyabilmesi gerekmektedir.
2. Havalimanlarının IATA Üçlü Kodundan isme veya isminden IATA Üçlü Koduna çevirebilmesi veya hangi referanslardan ulaşabileceğini bilmesi gerekmektedir.
  - IST İstanbul Atatürk Havalimanı
  - AYT Antalya Havalimanı
  - SAW İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı

SCR

S17

05FEB

AYT

NFHY1636 FHY1637 20MAY20MAY 0000060 180320 MUC1500 1630MUC CC

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

Hürkuş Havayolu FHY - FH

SCR

S17

05FEB

AYT

NFHY1636 FHY1637 20MAY20MAY 0000060 180320 MUC1500 1630MUC CC

veya

NFH1636 FH1637 20MAY20MAY 0000060 180320 MUC1500 1630MUC CC

4. Uçak tiplerinin kodlamalarını bilmesi veya hangi referanslardan ulaşabileceğini anlamış ve uygulayabiliyor olması gerekmektedir.

Airbus 320 : 320

Boeing 737 : 737

Boeing 737-800 : 738

SCR

S17

05FEB

AYT

NFHY1636 FHY1637 20MAY20MAY 0000060 180320 MUC1500 1630MUC CC

SCR

S17

13APR

SAW

NPVT1329 PVT1329 16APR16APR 0000007 005CNJ BEG1600 10001BEG DD

SI REG:----- OPR:----- / BUSINESS

GI BRGDS

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

Yaz Lokal Saati : Utc + 3

Kış Lokal Saati : Utc + 3

6. IATA tarafından, Coordinated Airport (SCR koordine edilen havalimanı – Level 3) ve Schedules Facilitated Airport (SMA tarifesi düzenlenen havalimanı – Level 2) havalimanları için yapılacak başvuru prosedürleri hazırlanmıştır.

Slot ve Tarife Bilgi Talepleri – Level 2 ve Level 3 Havalimanları, Bekleme Listesi - Level 3 Havalimanları ile ilgili mesajlarıdır.

7. Slot Koordinasyon Ünitesi, DHMI (Devlet Hava Meydanları İşletmesi) Genel Müdürlüğü'ne Bağlı Çalışmaktadır Ve Üç Departmandan Oluşmaktadır: Planlama, Operasyon ve Monitoring.

A) Planlama; Gelecek veya içinde bulunulan dönemlere ait sezonluk veya seri halindeki uçuşların, Meydan Slotları ile ilgili taleplerini cevaplamaktadır.

B) Operasyon; Münferit uçuşlara ait Meydan Slotlarının Koordinasını Yapmaktadır.

C. Monitoring Departmanı ise uçuşların alınan slotlara uygun uçup uçmadıklarını kontrol eder ; düzenli olarak taşıyıcı şirketlere ve havayollarına Monitoring mesajları gönderir.

**Varış – Kalkış Seferi Örneği**

1 SCR

2 S17

3 05FEB

4 IST

NFH320 FH321 26MAR28OCT 1004007 180320 CGNMUC1245 1320MUCCGN CC

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

Açıklama :

1 SCR Mesaj tipi

2 S17 Tarife dönemi

3 05FEB Mesajın çekildiği tarih

4 IST Koordine edilen havalimanı kodu

5 N İşlem Kodu

6 FH320 Varış sefer numarası

7 FH321 Kalkış sefer numarası

8 26MAR28OCT Operasyon dönemi

9 1004007 Uçuş günleri

10 180320 Uçak tip bilgisi (yolcu kapasitesi ve uçak tipi)

11 CGN İlk kalkış havalimanı

12 MUC Bir önceki kalkış havalimanı

13 1245 Koordine edilen havalimanına varış saati (UTC)

14 1320 Koordine edilen havalimanından kalkış saati (UTC)

15 MUC Bir sonraki havalimanı

16 CGN Nihai varış havalimanı

17 CC Servis tipi (varış ve kalkış seferi için)



**YER SLOU BAŞVURULARI KURALLARI;**

1. Tüm saatler utc olarak belirtilir.

SCR

S17

05FEB

AYT

NFHY1636 FHY1637 20MAY20MAY 0000060 180320 MUC1500 1630MUC CC

2. Yaz sezonlarında, içinde bulunulan yıl kullanılır.

(2017 yaz sezonu için S17)

SCR

S17

05AUG

AYT

NFHY1636 FHY1637 07AUG07AUG 1000000 180320 MUC1500 1630MUC CC

3. Kış sezonları için, sezonun başladığı yıl kullanılır.

01 ocak'ta sezon kısaltması değişmez.

(2016-2017 kış sezonu için W16 kullanılır.)

SMA

W16

28JAN

AYT

NFHY1636 FHY1637 01MAR01MAR 0030000 180320 MUC1500 1630MUC CC

4. Talep ve yanıt mesajlarında sadece bir sezon ile ilgili bilgi gönderilebilir.

5. Farklı sezonlar ile ilgili yazışmalar; inişin bir, kalkışın diğer sezonda olduğu durumlarda, ayrı mesajlarda yürütülür.

SCR

S17

20MAY

AYT

NFHY1636 28OCT28OCT 0000060 180320 MUC2300 C

SMA

W17

20MAY

AYT

N FHY1637 29OCT29OCT 0000007 180320 0130MUC C

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

SCR

W16

05JAN

SAW

NFHY1636 FHY1637 10JAN28FEB 0200000 180320 MUC1500 1630MUC CC

SCR

S17

05JAN

AYT

NFHY1636 FHY1637 26MAR28OCT 1030060 180320 MUC1500 1630MUC CC

SCR

W16

05JAN

SAW

NFHY1636 FHY1637 10JAN10JAN 0200000 180320 MUC1500 1630MUC CC

7. Operasyon periyodu açık olamaz, bitiş tarihi belli olmalıdır.

8. Başvurular sırasında transit / turnaround formatı kullanılmalıdır.

Turnaround formatında varış ve kalkış bilgileri bir satırda verilir.

SCR

W16

05JAN

SAW

NFHY1636 FHY1637 10JAN10JAN 0200000 180320 MUC1500 1630MUC CC

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

SCR

S17

05FEB

AYT

NFHY1636 13AUG13AUG 0000007 180320 MUC2330 C

SCR

S17

05FEB

AYT

N FHY1637 16AUG16AUG 0030000 180320 1430MUC C

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



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

SCR

W16

05JAN

SAW

NFHYY1636 FHY1637 10JAN10JAN 0200000 180320 MUC1500 1630MUC CC

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

11. Talep ve yanıt mesajlarında sadece bir havalimanı ile ilgili bilgi gönderilebilir. Farklı havalimaları ile ilgili yazışmalar ayrı mesajlarla sağlanır.

12. Sezonluk başvurularda sezon başlangıç ve bitiş tarihlerinin belirtilmelidir.

13. 15 gün periotlar halinde gerçekleşecek olan uçuş başvuruları için başlangıç tarihi ilk uçuş günü, bitiş tarihi son uçuş günü yazılır.

SCR

W16

05JAN

SAW

NFHYY1636 FHY1637 10JAN24JAN 0200000 180320 MUC1500 1630MUC CC2

14. Bir günden fazla slot talep edilirse, turnaround formatında day indicator- gün belirleyicisi yazılır.

SMA

W16

05JAN

AYT

NFHYY1636 FHY1637 10JAN10JAN 0200000 180320 MUC2330 01301MUC CC

SMA

W16

05JAN

AYT

NFHYY1636 FHY1637 10JAN10JAN 0200000 180320 MUC1500 16303MUC CC

15. Mesajlarda satır uzunluğu, boşluklar ile birlikte karakter sayısı 69 dan fazla olamaz.

SCR

W16

05JAN

SAW

NFHYY1636 FHY1637 10JAN24JAN 0200000 180320 MUC1500 1630MUC CC

16. Başvuru mesaj formatları bilgisayar programına göre hazırlandığı için, örneklerde belirtilen karakterlere (boşluklar dahil) aynen uyulmalıdır.

17. Mesajların sonuna, standart formata ilave olarak dipnot yazılmak istendiğinde SI ve GI başlıkları kullanılır. Bu başlıklar özelliklerine uygun olarak her satırın başına yazılır.

SI : mesajda yer alan talep/yanıt ile ilgili bilgi verilmesi istendiğinde kullanılır. (Supplementary information)

SCR

W16

05JAN

SAW

CFHY1636 FHY1637 10JAN10JAN 0200000 180320 MUC1500 1630MUC CC

RFHY1636 FHY1637 10JAN10JAN 0200000 180320 MUC1700 1800MUC CC SI.UCAK KARSİ MEYDANDAKİ HAVA SARTLARI SEBEBİYLE SI.KALKAMAMAKTADIR.HAVA DURUMU RAPORU TARAFINIZA

SI.GONDERILMISTIR

GI.BRGDS

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



## 2. MEYDAN ONAYI

Aşağıda belirtilen meydanlar için uçuş öncesinde, ilgili Meydan İşletme Müdürlüğü'ne fax ya da e-mail kanalları ile uçuş tarifi gönderilerek meydan konma ve konaklama izni alınmalıdır.

Van Ferti Melen, Adana, Diyarbakır , Kars , Konya, Mardin, Malatya, Muş,

Sivas, Uşak, Çorlu, Hatay, Adıyaman, Ağrı, Amasya, Merzifon, Çanakkale, Erzincan, Elazığ, Kahramanmaraş, Sinop, Siirt, Tokat, Uşak, Trabzon, Isparta, Süleyman Demirel, Nevşehir Kapadokya, Erzurum, Gaziantep, Balıkesir – Merkez, Balıkesir – Körfez, Batman, Bursa Yenişehir, Denizli Çardak, Gökçeada, Kayseri, Samsun Çarşamba, Şanlıurfa GAP.



**DHMI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ SLOT UYGULAMA TALİMATI**  
**01/04/2016<sup>1</sup>**

**BÖLÜM 1**

**Amaç, Kapsam, Hukuki Dayanak ve Tanımlar**

**Amaç**

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

**Kapsam**

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

**Hukuki Dayanak**

**MADDE 3 – (1)** Bu Talimat; 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu uyarınca, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü Ana Statüsü, Avrupa Birliğinin 95/93 ve revize 793/2004 sayılı “Havaalanlarında Slotların Dağılımı için Genel Kurallar” Mevzuatı ile IATA kural ve standartları referans alınarak, 17/06/2010 tarih ve B.11.1.SHG.0.61.00-1265/8090 sayılı Bakanlık Makamı Oluru gereğince hazırlanmıştır.

**Tanımlar**

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

- a) Genel Müdür: Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürünü;
- b) Genel Müdürlük: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünü;

1 <http://www.dhmi.gov.tr/kanunyonetmelik.aspx#.WEVGGrKLRtQ>

c) Havaalanı Yönetimi: Milli mevzuatlar çerçevesinde, bir havaalanı veya havaalanı sisteminde tesisleri yönetmek, düzenlemek ve havalimanı / havaalanında faaliyet gösteren değişik birimlerin faaliyetlerini koordine ve kontrol etmekle görevli kuruluşu;

d) Havaalanı Sistemi: Aynı şehir veya birleşik şehirler için birlikte hizmet vermek üzere gruplandırılmış iki veya daha fazla hava alanını;

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

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

f) Hava Taşıyıcısı Grubu: Belirli bir hava taşıma hizmetini sağlamak amacıyla ortak operasyonlar, franchise operasyonlar düzenleyen veya kod paylaşımı yapan iki ya da daha fazla hava aracı işleticisini;

g) İş Havacılığı: Genel Havacılık sektörü içinde, genel olarak başkalarının kullanımına tahsis edilmeyen veya kiralanmayan, alet derecesine haiz geçerli ticari pilot lisansı ile uçurulabilen, kendi şirket faaliyetlerinin yürütülmesine destek amacıyla yolcu veya yük taşımacılığında kullanılan hava aracı uçuşlarını;

h) Koordine Edilen Havaalanı: Devlet hava aracı, acil inişler, ambulans, insani yardım ve muafiyete tabi diğer uçuşlar dışında, hava taşıyıcıları veya diğer tüm hava aracı işleticilerinin, iniş veya kalkış için slot koordinatörlüğünden kendilerine slot tahsis edilmesinin zorunlu olduğu havaalanını;

i) Koordinasyon Parametreleri: Havaalanı altyapısını veya tali sistemlerinin performansını etkileyen tüm teknik, operasyonel ve çevresel faktörleri dikkate almak kaydıyla belirlenen kapasitenin, her bir koordinasyon döneminde slot tahsisi için esas alınmasını;

j) Slot Koordinasyon Merkezi(SKM): DHMI yetki ve sorumluluğunda hizmet vermek üzere tesis edilmiş, koordine edilen havalimanları/havaalanları için slot taleplerini değerlendiren ve tahsis eden, tarifesi düzenlenenler için tarife düzenleme görevini yürüten merkezi;

k) Slot: Koordine edilen bir havaalanında belirli bir gün ve saatte iniş veya kalkış amacıyla havaalanı alt yapısının tamamını kullanmak üzere koordinatörlük tarafından, bu talimata uygun olarak verilen izni;

l) Slot Serisi: Bir tarife dönemi içerisinde, düzenli aralıklarla, haftanın aynı gününde, aynı saatler için talep edilmesine müteakip tahsis edilen veya bu mümkün değilse, talep edilen saate en yakın saatler için tahsis edilen en az 5 (beş) slotu;

m) Tarife Dönemi: Hava taşıyıcılarının tarifelerinde kullandığı, yaz(Mart ayının son Pazar günü başlar) veya kış (Ekim ayının son Pazar günü başlar) olarak adlandırılan belirli bir tarife dönemini;

n) Tarifeleri Düzenlenen Havaalanı: Günün, haftanın veya yılın bazı dönemlerinde, yaşanması muhtemel yoğunluk ve tıkanıklığın, operasyonları kolaylaştırmak üzere görevlendirilen tarife düzenleyici ile hava taşıyıcılarının gönüllü işbirliği sonucu çözümlendiği havalimanı/ havaalanını;

o) Terminal İşleticisi: Bir hava limanı/havaalanında terminal ve terminale bağlı tesis ve kolaylıkları işletme hakkını kazanmış, DHMI dışındaki özel sektör veya kamu kuruluşlarını;

p) Yeni Giren: i) Bir havaalanında, herhangi bir günde, bir slot serisinin parçası olarak bir hava taşıyıcısına **talep ettiği** bir slotun tahsisi durumunda, o gün içerisinde tahsis edilen slotlar toplamının beş slottan daha az olması gereken hava taşıyıcısını; veya, ii) Tarifeli (non-stop) direk yolcu taşımak üzere talep edilen bir slot serisi değerlendirilirken, uçuşun yapılacağı havaalanları veya havaalanı sistemleri arasında, kendisi dışında en fazla iki taşıyıcı daha varsa, söz konusu havaalanı veya sistemi için talep gününde kendisine tahsis edilmiş slot toplamının beş'ten az olması gereken hava taşıyıcısını; veya, iii) Tarifeli direk yolcu taşımak üzere başkaca

bir hava taşıyıcısının o gün için direkt tarifeli seferi yoksa, talep gününde söz konusu havaalanı için kendisine tahsis edilmiş slot toplamının beş'ten az olması gereken hava taşıyıcısıdır.

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

## İKİNCİ BÖLÜM

### Genel Esaslar

**MADDE 5 – (1)** Bir havalimanı statüsü; ancak bu maddede belirtilen koşulların ve 3üncü fıkrada belirtilen analiz sonuçlarının zorunlu kılması halinde tarifesi düzenlenen veya koordine edilen şekilde belirlenebilir. Uygulamada şeffaflık, tarafsızlık ve ayırım yapmama prensiplerinin karşılanması esastır.

(2) Normal operasyonların sürdüğü herhangi bir statü tayin edilmemiş veya tarifesi düzenlenen havalimanlarında, Genel Müdürlük gerekli gördüğünde işletme ve hava trafik hizmet birimleri, hava yolu işletmeleri, terminal işletmeleri ve yerleşik diğer kuruluş temsilcilerinin iştiraki ile kapsamlı bir kapasite analizi yapar veya altı aylık bir izleme süresi zarfında;

a) bir havalimanı / havaalanındaki operasyonların yarısından fazlasını gerçekleştiren hava taşıyıcılarının gerçekleşen veya planlanan operasyonları için kapasiteyi belirli dönemlerde yetersiz olarak görmeleri durumunda Genel Müdürlüğe yapacakları yazılı taleplerini takiben, veya

b) yeni giriş yapacak hava taşıyıcılarının belirli dönemlerde bir havalimanı / havaalanı için iniş ve kalkış izni elde etmek konusunda ciddi problemlerle karşılaşmaları durumunda da, bir kapasite analizinin yapılması gereklidir.

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

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

a) Kapasite yetersizliğinin ulaştığı boyut nedeniyle söz konusu havalimanı / havaalanında önemli gecikmelerin yaşanması önlenemez hale gelmişse ve,

b) Bu problemlerin kısa vadede çözülmesi mümkün görülüyorsa, koordine edilen havalimanı / havaalanı olarak belirlenebilir.

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

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

## DHMI Merkez Koordinasyon Komitesi

**MADDE 6 - (1)** DHMI Genel Müdürlük Merkezinde, slot koordinasyon, tahsis, kontrol ve monitör (izleme) genel esaslarını belirlemek, sistemin etkinliği ve hizmetin bir bütün olarak bu talimatta belirlenmiş kriterlere uygun olarak yürütülmesini temin etmek amacıyla bir Koordinasyon Komitesi oluşturulur. Komite Genel Müdür veya görevlendireceği Yardımcısının başkanlığında; Seyrüsefer Daire Başkanı, İşletme Daire Başkanı, Merkez Hava Trafik Şube Müdürü, Koordinatörlük, Mahalli Komitelerin Başkanları veya bu birimlerin diğer temsilcilerinden teşkil edilir. Komite her tarife döneminde en az bir defa hava yolu taşıyıcıları, terminal işletmecileri, yer hizmet kuruluşlarını ve ilgili diğer kuruluşları da davet ederek, sektörel gözden geçirme toplantısı düzenleyecektir.

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

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

## Slot Koordinasyon Merkezi, Tarife Düzenleyiciliği ve Slot Koordinatörlüğü

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

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

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

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

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

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

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

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



### Mahalli Koordinasyon Komitesi

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

Bu koordinasyon komitesinin görevleri:

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

(2) Mahalli koordinasyon komitesince alınan kararlar, toplantı sonuç raporu şeklinde hazırlanarak kayıt altına alınacak, bir örneği Merkez Slot Koordinasyon Komitesine ve Koordinatörlüğe iletilecektir.

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

### Koordinasyon Parametreleri

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

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

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

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

### Bilgi ve Belgeler

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

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

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

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

### **Slot Tahsisi**

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

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

a) bir slot serisi, bir hava taşıyıcısı tarafından tarifeli ve düzenli charter seferler düzenlemek için kullanıldığında, ve

b) söz konusu hava taşıyıcısı tarafından bahse konu slot serisi, o tarife dönemi içinde en az yüzde 80 oranında kullanıldığında.

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

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

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

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

(6) Koordinatörlük tarafından tarife dönemi için yapılan planlı slot tahsislerine ilave olarak, genel havacılık dahil diğer tüm havacılık faaliyetleri için, faaliyetten kısa bir süre önce yapılacak münferit slot taleplerini de karşılamak üzere gerekli tedbirler alınacaktır. Bu amaçla, havuzda kalanlar veya kısa süreli bildirimle tahsise uygun slotlar kullanılacaktır.

### **Slot Hareketliliği**

**MADDE 12** - (1) Slotlar aşağıdaki durumlarda;

a) bir hava taşıyıcısı tarafından, bir hattın veya servis tipinden, aynı hava taşıyıcısının diğer bir hat veya servis tipine transfer edilebilir,

b) i) ana işletme ve bağlı işletmeler arasında ve aynı ana işletmenin bağlı işletmeleri arasında transfer edilebilir,

ii) bir hava taşıyıcısının sermayesi üzerinde kontrol elde edilmesinin bir sonucu olarak transfer edilebilir,  
iii) bir hava taşıyıcısının kısmen veya tamamen devralınması durumunda, slotlar devralınan hava taşıyıcısıyla doğrudan ilgili ise, transfer edilebilir.

c) bire bir prensibine uygun olarak, hava taşıyıcıları arasında takas edilebilir.

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

a) tüm teknik, operasyonel ve çevresel kısıtlamalar göz önünde bulundurulduğunda, havalimanı / havaalanı faaliyetlerinde ciddi bir aksaklığa neden olacak ise;

onaylanmayabilir.

a) İflastan kaynaklanan yasal devralmalar dışında, yeni girişlere tahsis edilen slotların, iki denk tarife dönemi süresince transfer edilmesi,

b) İlk talep edilen zamanlar için slot tahsisinde iyileştirmeler sağlaması hariç olmak üzere, yeni girişlere tahsis edilen slotların, iki denk tarife dönemi süresince takas edilmesi uygun bulunmayabilir.

### Slot Havuzu

**MADDE 13 - (1)** Koordinatörlük tarafından 11 inci maddenin 2 inci fıkrasında belirtilen slotlar dışındaki slotların hepsini içeren bir havuz oluşturulacaktır. 5 inci maddenin 2 inci fıkrasına göre belirlenen kapasiteye uygun, tüm yeni slot serileri de, slot havuzuna alınacaktır.

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

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

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

a) Hava taşıyıcısı tarafından öngörülemeyecek ve kaçınılması mümkün olmayan, taşıyıcının kontrolü dışında gerçekleşen aşağıdaki durumlarda:

i) bahse konu sefer için çoğunlukla kullanılan uçak tipinin uçuştan men edilmesi;

ii) havalimanı / havaalanı veya hava sahasının kapatılması;

iii) havalimanı / havaalanlarındaki operasyonların veya slot serilerinin ilgili olduğu diğer havalimanı/ havaalanı rotalarının, tarife döneminin önemli bir bölümünde ciddi şekilde kesintiye uğraması veya kısıtlanması;

b) Havacılık hizmetlerinde ortaya çıkan kesintiler nedeniyle, taşıyıcının operasyonlarını planladığı şekilde yürütmesinin pratik ve/veya teknik olarak imkânsız hale gelmesi,

c) Ciddi boyuttaki finansal sıkıntıları sonucu, finansal yeniden yapılanma sürecine giren bir taşıyıcının lisansının, lisans otoritesi tarafından askıya alınması,

d) Kamu hizmeti zorunluluğu uygulanan rotalar nedeniyle ortaya çıkan kesintiler.

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

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

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

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

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

### **Şikâyet ve İtiraz Başvuruları**

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

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

### **Yaptırımlar**

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

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

(2) Kuruluş aşamasındaki bir hava taşıyıcısının işletme lisansı veya dengi belgeye sahip olmaması veya lisans vermeye yetkili otoritenin işletme lisansı veya dengi belgenin, ilgili tarife dönemi başlamadan taşıyıcıya verileceğini resmi olarak bildirmemesi halinde, geçici olarak tahsis edilen slot serileri bir sonraki yaz dönemi için en geç 31 Ocak'ta veya bir sonraki kış dönemi için en geç 31 Ağustos'ta Koordinatörlük tarafından geri alınarak, slot havuzuna devredilir.

(3) Koordinatörlük, bir hava taşıyıcısının, 12 inci maddenin 1 inci fıkrası kapsamında takas yoluyla aldığı bir slot serisinin, öngörüldüğü şekilde kullanmadığını tespit ederse, bu slotları geri alarak, slot havuzuna devredebilir.

(4) Seferlerini tekrarlanan bir şekilde ve bilinçli olarak tahsis edilen slottan farklı bir saatte gerçekleştiren veya slotları tahsiste belirtilen kriterlerden farklı amaçlarla kullanan ve bu nedenle havalimanı / havaalanında veya hava trafik hizmetlerinde aksaklıklar yaratan hava taşıyıcıları, 11 inci maddenin 2 inci fıkrasındaki statülerini kaybedebilirler. Koordinatörlük, hava taşıyıcısının resmi gerekçesini alıp, değerlendirdikten sonra, devamı halinde, resmi bir uyarının ardından, tarife döneminin geri kalanında, taşıyıcının bahse konu slot serisini geri alarak, havuza devredebilir.

(5) Genel Müdürlük, seferlerin tekrarlanan bir şekilde ve bilinçli olarak tahsis edilen slottan farklı bir saatte gerçekleştirilmesi veya slotların tahsiste belirtilenden farklı bir şekilde kullanılması nedeniyle havalimanı / havaalanında veya hava trafik hizmetlerinde yaşanması muhtemel aksaklıkların önlenmesi amacıyla, etkili, orantılı ve caydırıcı yaptırım veya dengi önlemlerin alınmasını sağlayacak ve bunların uygulamasını takip edecektir.

(6) a) 13 üncü maddenin 4 üncü fıkrasına aykırı olmamak kaydıyla, bir hava taşıyıcısı, 11 inci maddenin 2 inci fıkrasında tanımlanan yüzde 80 kullanma oranına ulaşamıyorsa, Koordinatörlük, söz konusu hava taşıyıcısının resmi gerekçesini aldıktan sonra, bahse konu slot serisini geri alıp, havuza devretmeye karar verebilir.

Koordine edilen statüsüne haiz havalimanı/havaalanı söz konusu taşıyıcının operasyonları için ana üs olarak kullanılıyor ve taşıyıcı kullanamadığı slotu bildirmeye özen gösteriyorsa, Koordinatörlük, Merkez Komitenin de onayını alarak kullanım oranı kriterini yüzde yetmiş olarak uygulayabilir.

b) 13 üncü maddenin 4 üncü fıkrasına aykırı olmamak şartıyla, slot serisinin yüzde 20'sine denk gelen bir zaman geçtiği halde, taşıyıcı tarafından söz konusu slot serisinden herhangi bir slot kullanılmamışsa, Koordinatörlük, ilgili hava taşıyıcısının resmi gerekçesini aldıktan sonra, tarife döneminin kalanında bahse konu slot serisini, geri alarak havuza devredecektir.

Koordinatörlük, charter sefer yoğunluğunu dikkate alarak, Antalya Hava Limanı için, Merkezi Komitenin de onayını almak şartıyla slot kullanılmama oranı kriterini hava taşıyıcıları için yüzde otuz olarak uygulayabilir.

(7) Bu talimatta yer alan hükümler, uygulamanın genel esaslarını belirlemek ve ilgili AB düzenlemesi ile uyum temin etmeyi hedefler. Slot Koordinasyon Merkezi ve hava taşıyıcıları mesaj değişimi ve benzeri iş ve işlemleri ile diğer detay hususlarda yerleşik IATA uygulamaları ve takvimini kullanmaya devam edeceklerdir.

Uygulamalarda ortaya çıkan aksaklıkların giderilmesi veya sorunların çözümü amacıyla Slot Koordinasyon Merkezi; Mahalli Komite ve hava taşıyıcıları ile koordine ederek, bu talimata aykırı olmamak kaydıyla ilave tedbirlerin alınması veya bazı kısıtlamaların kaldırılmasına yönelik geçici uygulamalar talep edebilir. Bu tür uygulamaların kalıcı olması halinde Merkez Komitenin onayı ile gerektiğinde mevzuat değişikliği yapılabilir. Bu sayede sürekli olarak iyileşme ve gelişme gösteren bir mekanizma hedeflenir.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### Özel Hükümler

#### Slot Uygulanan Havalimanları / Havaalanları

**MADDE 16** – (1) Tarifesi düzenlenen ve/veya koordine edilen havalimanları /havaalanları aşağıda belirtilmiştir:

- a) İstanbul Atatürk Havalimanı, yaz ve kış tarife dönemlerinde koordine edilen havalimanıdır.
- b) Antalya Havalimanı, yaz tarife döneminde koordine edilen, kış tarife döneminde tarifesi düzenlenen havalimanıdır.
- c) Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Dalaman Havalimanları yaz kış tarife dönemlerinde tarifesi düzenlenen havalimanlarıdır.
- d) Sabiha Gökçen Havaalanı 2010 kış tarife dönemi itibariyle başlamak üzere; yaz ve kış tarife dönemlerinde tarifesi düzenlenen havaalanıdır. (Kış 2011 itibari ile SMA koordine edilecektir)

(2) DHMİ tarafından sadece hava trafik hizmeti verilen havaalanları, statülerine uygun olarak slot koordinasyon mekanizması içinde işbirliği ve bilgi paylaşımına azami destek sağlayacaktır.

Bu havaalanlarında Mahalli Koordinasyon Komiteleri ve bunlara bağlı birimler vasıtasıyla statülerine uygun olarak slot işlemleri yürütülür. Sistem bütünlüğü ve hizmette birlik sağlanması amacıyla, her türlü iş ve işlemler ile uygulamada, bu mevzuat hükümlerine riayet edilir.

Ayrıca bu tür havaalanlarında;

- a) Havaalanı saatlik kapasitesi tespit edilirken, ATC(hava sahası, pist v.b.) kapasitesi dikkate alınarak,
- b) Tarife düzenleme veya slot tahsisinde ATC kapasitesi aşılmayacak, slot dağılımı saat dilimi içinde uygun aralıklarla yapılacak ve
- c) Slot tahsis ve izleme iş ve işlemlerine ilişkin olarak, DHMI slot mekanizması ile entegrasyon ve düzenli bilgi akışı sağlanacaktır.

### **Slot Taleplerinin Değerlendirilmesi**

**MADDE 17 – (1)**Koordineli statüsüne haiz bir havalimanı/havaalanında tarifeli ve düzenli charter seferler için yapılan slot ve değişiklik talepleri değerlendirilirken;

- a) Tarifeli seferler için operasyonel gerekçelere dayalı münferit slot değişikliğinin işleme alınması, taşıyıcının başvurusunda belirttiği gerekçenin koordinatörlük tarafından uygun bulunması halinde kabul edilebilir.
- b) Havalimanını/havaalanını ana üs olarak kullanmayan taşıyıcıların; yolcu taşımacılığında 3 saati, kargo taşımacılığında 5 saati aşan uzun konaklama talepleri, havalimanı / havaalanı park yerinden sorumlu birimin onayını gerektirir. Park yeri uygunluğu, talep edilen slot saatlerinin uygun olarak değerlendirileceği anlamına gelmez.
- c) Tarifeli seferler için yapılan slot talepleri, tüm dünyada kabul edilen ve uygulanan IATA slot takvimine göre değerlendirilir. Bu takvime uygun olmayan slot talepleri değerlendirmeye alınmaz.

(2) Koordineli statüsüne haiz bir havalimanı/havaalanında münferit slot talepleri, aşağıdaki kurallar çerçevesinde değerlendirilir:

- a) Münferit slot taleplerinin uçuştan en geç 48 saat önce yapılmış olması esas olup, bu husus slot tahsisinde, daha geç yapılan münferit taleplere göre tercih önceliği sağlar. Bu süreden daha az bir zaman kala yapılan taleplere başvuruda belirtilen faaliyet amacı değerlendirilerek uygun bulunması halinde slot tahsisi yapılır. Ancak, münferit slot talepleri için talep saatinin uygun olmaması durumunda alternatif saatlerin önerilmesi sağlanır. Operasyon saatine 2 saatten daha az bir süre kalmışsa, slot talebinde bulunulmayacaktır.
- b) Hava taşıyıcısının veya hava aracı işleticisinin münferit slot taleplerini bilinçli olarak ya da ihmalden dolayı, tekrarlanan bir şekilde, 48 saatlik süreyi dikkate almadan yaptığı belirlenirse, işleticiden, 7 iş günü içinde sunulmak üzere rapor istenerek gerekçeleri alınır. Yapılacak uyarıya rağmen işleticinin tutumu devam ederse, bu hava taşıyıcısına münferit slot tahsis edilmeyebilir.



c) Teknik arıza, hava durumu (karşı havalimanı / havaalanındaki hava durumu da dahil), divert, hava trafiğinden kaynaklanan sorunlar, grev, güvenlik, havalimanı / havaalanında hizmet alınan herhangi bir sistem ve ünitenin çalışmaması, salgın hastalık gibi hava taşıyıcısının isteği dışında gelişen, öngörülme ve kaçınılması mümkün olmayan mücbir sebepler nedeniyle yapılan slot veya slot değişiklik talepleri, kapasite kriterlerinden bağımsız olarak değerlendirilecek ve uygun slotlar tahsis edilecektir.

Koordinatörlük ile hava taşıyıcısı arasında, herhangi bir durumun mücbir sebep oluşturup oluşturmadığına dair bir uzlaşmazlık ortaya çıkması durumunda Mahalli Komite arabulucu görevi üstlenecek, çözüm bulunamaması halinde Merkezi Komite nihai karar mercii olacaktır.

d) Teknik arızası olan bir hava aracının bakım ve onarımı amacıyla düzenlenen seferlere yapılan slot talepleri kapasite kriterlerinden bağımsız olarak değerlendirilecektir.

e) İstanbul Atatürk ve Antalya Havalimanına planlı teknik iniş düzenlemek için yapılan slot talepleri karşılanmayacaktır.

f) CTOT (Hesaplanmış Kalkış Zamanı) nedeniyle yapılan değişiklik talepleri, kapasite kriterlerinden bağımsız olarak değerlendirilecektir. Ancak, bu husus hava taşıyıcıları tarafından, önceden istedikleri slot veya slot değişiklik zamanlarının tahsis edilmesini sağlamaya yönelik bir yöntem olarak kullanılmamalıdır. Koordinatörlük, orijinal uçuş plan saati ve/veya tarife saatlerini, CFMU kayıtlarını bu amaçla kontrol edecektir.

g) Her türlü Slot değişiklik talebi, tahsis edilen slot, geçerliliğini yitirmeden ve/veya hava aracı kalkmadan (karşı havaalanı dahil) önce yapılacaktır.

h) Devlet hava aracı, ambulans, insani yardım, zorunlu iniş gerektiren bir problemi bulunan hava araçları, arama kurtarma ve uçuş kontrol uçuşları slota tabi değildir.

i) Yukarıda h) bendi dışında kalan Aletli Uçuş Kurallarına(IFR) göre uçuş planı sunan tüm uçuşlar slota tabidir ve kapasite kriterleri çerçevesinde değerlendirilecektir.

j) Görerek Uçuş Kurallarına (VFR) göre uçuş planlayan hava araçlarının tamamı ATC ünitelerinin ön müsaadesini ve uygun kalkış veya iniş saatlerini aldıktan sonra uçuş planı sunacaklardır. ATC ünitelerince teyit edilen zamanlara uymadan faaliyet gösteren genel havacılık işletmelerinin koordineli statüye haiz havalimanı/meydanlarını kullanmalarını önlemek amacıyla Genel Müdürlük tarafından gerekli her türlü tedbir alınır.

## Sloti İzleme

**MADDE 18** – (1) Slot Koordinasyon Merkezi, tahsis edilen slotlarla gerçekleşen operasyonlarının birbirine uyumunu belirlemek amacıyla slot saatiyle, operasyonun gerçekleşme saatini karşılaştırır. Bu değerlendirmeler için iniş seferlerinin slotlarında takoz koyma, kalkış seferlerinin slotlarında ise takoz çekme zamanları esas alınmalıdır. Slot izleme çalışması sonucunda slotuna uygun operasyon düzenlemeyen taşıyıcılar tespit edilir.

(2) Slot Koordinasyon Merkezi slot uyum tespitlerinde Eurocontrol CFMU verilerinden, uçuş plan bilgilerinden, ATC kayıtlarından, NOTAM'lardan ve diğer havacılık bilgi yayınlarından havalimanı / havaalanı veya terminal işleticilerinin kayıtlarından ve hava taşıyıcılarının tarifelerinden yararlanacaktır.

(3) Slot için talep edilen operasyon saati; tarife ve/veya uçuş planında belirtilen zamanlarla uyumlu olmak zorundadır. Koordinatörlük tarafından; hava taşıyıcısına kalkış trafiklerinde + 30/-10 dakikalık, iniş trafiklerinde ise + / - 20 dakikalık veya 6 saat ve daha uzun uçuşlarda +/- 30 dakikalık operasyonel esneklik sağlanabilir. Ancak bu esneklik tarife açıklanırken veya uçuş planı doldururken bir hak olarak kullanılamaz.

Uçuş planı, yayınlanan tarife ve slot talep saati arasındaki farklılıklar bilinçli slot ihlali olarak değerlendirilecek, 7 iş günü içinde resmi gerekçenin alınmasının ardından, durumun devamı halinde Koordinatörlük tarafından bu duruma uygun olarak 15 ve 17(b) maddelerine uygun yaptırımlar uygulanır.

### **Kamu Hizmeti Zorunluluğu**

**MADDE 19 – (1)** Kamu hizmeti zorunluluğu nedeniyle koordine edilen bir havalimanı/havaalanında belirli bir rotada düzenlenecek seferler için yeterli sayı ve seride slotlar bloke edilebilir. Bloke edilmiş slotların kullanılmaması durumunda, vakit geçirilmeden, blokeye konu olan rota için sefer düzenlemek isteyen diğer hava taşıyıcılarına bu slotlar tahsis edilecektir.

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **Son Hükümler**

#### **Yürürlük**

**MADDE 20 – (1)** Bu Talimat, yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

#### **Yürütme**

**MADDE 21 – (1)** Bu Talimat hükümlerini Genel Müdür yürütür.





## YARARLANILAN KAYNAKLAR

1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü internet sitesi shgm.gov.tr
2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi internet sitesi dhmi.gov.tr
3. HAVA VE UZAY HUKUKU – AYHAN SORGUCU Ankara 2014 Adalet Yayınevi
4. ULUSLARARASI HAVACILIK HUKUKU - DR.REŞAT VOLKAN GÜREL İstanbul 2010 Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.

