

**HAVA TRAFİK HİZMETLERİ İLE BAĞLANTILI EMNİYET OLAYLARININ RAPOR EDİLMESİ VE
DEĞERLENDİRİLMESİNE DAİR YÖNETMELİK
(SHY 65-02)**

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanımlar ve Kısaltmalar

Amaç

MADDE 1 –(1) Bu Yönetmeliğin amacı, Türk hava sahası ile havalimanlarında uçuş emniyetini etkileyen, hava trafik yönetim hizmetleri emniyet performansıyla bağlantılı her türlü hava olayının rapor edilmesi, değerlendirilerek muhtemel risk alanlarının belirlenmesi, olayların tekrarının önlenmesi, emniyet artırıcı gerekli tedbirlerin alınması ve Türk hava sahası dışında Türk tescilli hava araçlarının karşılaştığı hava olaylarının raporlanması, değerlendirilmesi ve emniyet artırıcı gerekli önlemlerin alınması için yapılacak olan çalışmalar ile olayları raporlamanın, rapor eden kişiye herhangi bir suçlama veya sorumluluk yüklemeyeceğine ve gönüllü raporlamanın teşvikine ilişkin hususları düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 –(1) Bu Yönetmelik, Türk hava sahası içerisinde hava seyrüsefer kontrol hizmeti sağlayan kuruluşları, hava trafik hizmetleri ile bağlantılı sivil hava araçlarını, sivil ATS hizmeti sağlanan sivil veya askeri hava araçlarını, askeri ATS üniteleri tarafından hizmet sağlanan sivil hava araçlarını, Türk hava sahası dışında Türk tescilli hava araçlarını ve yabancı tescilli uçak işleten Türk havayolu işletmecilerini ve bu hizmetlerle ilgili kişileri kapsar.

Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik,

a) **(Değişik ibare:RG-15/1/2019-30656 Mükerrer)** 15/7/2018 tarihli ve 30479 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 4 sayılı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 437 nci maddesi ile 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 41 inci ve 46 ncı maddelerine dayanılarak,

b) EUROCONTROL Teşkilatı tarafından yayımlanan ESARR-2 Hava Trafik Yönetimi Bağlantılı Emniyet Olaylarının Rapor Edilmesi ve Değerlendirilmesi düzenlemesine ve 20 Ekim 2010 tarihli ve 996/2010 sayılı Avrupa Komisyonu Tüzüğüne paralel olarak, hazırlanmıştır.

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 4 – (1) Bu Yönetmelikte geçen;

- a) ACAS: Havada çarpışmayı önleyici, ikincil gözetim radarı transponder sinyallerine dayanan ve hava aracında yer alan bir sistemi,
- b) ACAS raporu: Hava araçlarının ACAS tavsiyesine uygun olarak yaptığı manevra sonrasında, ilgili ATS ünitesine hava aracı kaptanı tarafından yapılan raporlama ve/veya bilgilendirmeyi,
- c) AIRPROX: Hava araçlarının yakın geçmesini göstermek için hava trafik olayında kullanılan kod kelimeyi,
- d) Aşgari ayırma değerinin ihlali: Hava araçları arasında tavsiye edilmiş ayırma değerinin muhafaza edilmemiş olması durumunu,
- d) ATC: Hava trafik kontrol hizmetini,
- e) ATM: Hava trafik yönetimini,
- f) ATS: Hava trafik hizmetlerini,
- g) ATS birimleri: Saha, yaklaşma ya da meydan kontrol merkezi anlamlarında kullanılan genel bir terimi,
- ğ) ATS hava sahaları: Sınırları belirlenmiş, alfabetik olarak düzenlenmiş operasyon kuralları ile hava trafik hizmetlerinin tanımlandığı hava sahalarını,
- h) ATS hizmet personeli: Hava trafik hizmetlerini sağlamakla görevli personeli,
- ı) ATS koridor ağı: ATS yollarının bütünü,
- î) Bakanlık: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı,
- j) Ciddi hava olayları: Kaza riski olmamakla birlikte hava aracı operasyonlarıyla bağlantılı olarak hava araçları veya manialarla yakın geçme olarak ortaya çıkan, emniyet tedbirlerinin garanti altına alınmadığı olayları,
- k) Çok ciddi hava olayları: Eldeki mevcut bilgi ve belgelerle kaza riski taşıdığı tespit edilen olayları,
- l) DHMİ: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünü,
- m) Doğrudan etki: Olayın meydana gelmesinde ATS kaynaklı en az bir olayın direkt olarak etken olduğu kararına varılmasını,
- n) Dolaylı etki: Olayın meydana gelmesinde ATS kaynaklı bir olayın direkt olarak etken olmadığı halde, potansiyel riski arttıran veya hava aracının karşılaştığı olaya dolaylı olarak neden olan ATS kaynaklı en az bir olayın varlığını,
- o) Emniyet üzerinde etkisi belirlenemeyen olaylar: Elde yeterli bilgi ve belgenin olmaması nedeniyle emniyet üzerinde potansiyel etkisi belirlenemeyen olayları,
- ö) ESARR-2: Hava trafik yönetimi bağlantılı emniyet olaylarının rapor edilmesi ve değerlendirilmesine dair düzenlemeyi,
- p) EUROCONTROL Teşkilatı: Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatını,
- r) FIR: Uçuş bilgi bölgesini,
- s) GAT: ICAO usul ve kurallara göre düzenlenen tüm uçuşları,
- ş) Geliş: Alçalış zirvesinden, pist terk edişe ya da pist üzerinde tamamen durana kadar olan safhayı,
- t) Genel havacılık operasyonu: Ticari bir hava taşımacılığı operasyonu ya da havacılık iş operasyonları dışında kalan hava aracı operasyonunu,
- u) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
- ü) Gizlilik: Gerektiğinde hava olayını rapor eden kişi ve hava olayı ile ilgili üçüncü şahısların kimliğini ortaya çıkarabilecek her türlü şahsi ve teknik detayların gizli tutularak deşifre olmasının engellenmesini,
- v) Hava aracı tipi: Hava araçlarının uygun ICAO hava aracı tanıtıcısı ile ya da ICAO tanıtıcılarının mevcut olmadığı yerlerde açık lisanla tanımlanmasını,
- y) Hava aracının ATC müsaadesi dışına çıkması: Bir hava aracının kontrolü sağlayan ATC ünitesinin veya hava trafik hizmetlerinin tanımlandığı özel koşullara uymaması durumunu,
- z) Hava sahası yapısı: Hava trafiğinin özel kullanımı için hava sahasının yapısını,
- aa) Hava sahasına izinsiz giriş: Uygun otorite veya üniteden ön izin alınarak girilmesi gerekli bir hava sahasına izin alınmadan girilmesini,
- bb) Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı: Hava seyrüsefer hizmetlerini sağlamaktan sorumlu kuruluşları,
- cc) Hava trafik hizmet üniteleri: Hava trafik hizmeti, hava trafik akışı, hava sahası yönetimi hizmet üniteleri ve bu ünitelere destek amacıyla iletişim, gözlem ve seyrüsefer alt yapısı sağlamaktan sorumlu üniteleri,
- çç) Hava trafik hizmetleri üzerinde muhtemel bir etkisi olmayan olaylar: Hava trafik hizmetlerinin emniyetli olarak sağlanması üzerinde etkisi olmayan kayıpları ve arızaları,
- dd) Hava trafik hizmetleri sistem güvenliğinin sağlanamaması: Yangın, duman, taşkın, bomba tehdidi, patlama ya da sabotaj gibi öngörülemeyen bir büyük tehlike nedeniyle ATS hizmetlerinin sağlanamaması ya da kesintiye uğramasını,
- ee) Hava trafik hizmetlerinin emniyetli olarak en alt düzeyde sağlanması: Hava trafik hizmetlerinin en alt düzeyde sağlandığı, ancak muhtemel bir risk düzeyinin belirlenemediği olayları,
- ff) Hava trafik hizmetlerinin emniyetli olarak sağlanmasının tümüyle kaybı: Hava trafik hizmetlerinin sağlanmasının herhangi bir safhada tümüyle kaybolmasını,
- gg) Hava trafik hizmetlerinin emniyetli olarak sağlanmasının ciddi düzeyde kaybı: Hava aracı operasyonları üzerinde, belirli bir zaman dilimi içinde potansiyel olarak olumsuz etkisi olan olaylar veya Hava trafik hizmetlerinin, ani gelişen durumlar nedeniyle sağlanamamasını,
- ğğ) Hava trafik hizmetlerinin emniyetli olarak sağlanmasının kısmi düzeyde kaybı: Hava trafik hizmetlerinin sağlanmasında karşılaşılan beklenmedik ve kısmi kayıpları,
- hh) Hava trafik hizmetlerinin sağlanamaması: Hava trafik hizmet sistemlerinin, hava trafiğinin emniyetini etkileyecek şekilde, kullanılamaz,

performanslarının yetersiz veya kesintili olması sonucunda meydana gelen olayı,

n) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatını,

ii) Kalkış: Kalkış koşusunun başlamasından tırmanış zirvesine kadar olan safhayı,

jj) Meydan kontrol hizmeti: Meydan trafiği için hava trafik kontrol hizmetini,

kk) Olay: Kaza ile sonuçlanmayan ancak uçuş emniyetini etkileyen veya etkileme ihtimali bulunan, hava aracı ve kullanılmakta olan hava seyrüsefer sisteminde yaşanan bir kesinti, eksiklik veya bozukluk ile hava aracının operasyonu ve hava trafik yönetim hizmetlerinin sağlanması ile ilgili tüm olayları ve olağandışı durumları,

ll) Önemli hava olayları: Çok ciddi veya ciddi olaylara yol açabileceği varsayılan ancak durumun telafi edilebileceği olayları,

mm) Radar kontrol hizmeti: Radardan alınan bilgilerin hava trafik kontrol hizmetinin sağlanmasında direkt olarak kullanıldığını belirtmekte kullanılan terimi,

nn) Saha kontrol hizmeti: Kontrollü bölgelerdeki kontrollü uçuşlar için sağlanan hava trafik kontrol hizmetini,

oo) Sektörizasyon: Trafiğin devri amacıyla önceden belirlenmiş ölçütler esas alınarak hava sahasının yatay ve dikey olarak bölünmesini,

öo) SSR: İkincil gözetleme radarını,

pp) Taksi: Park yerinden kalkış koşusuna başlayana kadar olan kalkış taksi ve geliş taksi kavramlarını içine alan safhayı,

rr) Tehlikeli saha: İçerisindeki faaliyetlerin hava aracının uçuşuna belirli zamanlarda tehlike teşkil edebilecek şekilde olduğu, boyutları tanımlı hava sahasını,

ss) Uçuş Kuralları:

1) Aletli uçuş kuralları: Aletli meteorolojik şartlar altında düzenlenen uçuşların bağlı olduğu kurallar bütünü,

2) Görev uçuş kuralları: Görev uçuş şartları altında düzenlenen uçuşların bağlı olduğu kurallar bütünü,

3) Üçüncü şahıslar: Bir hava aracı kazasından veya olayından uçuş ekibi ve yolcular haricinde etkilenen kişileri,

tt) Yaklaşma kontrol hizmeti: Kalkan ve inen kontrollü uçuşlar için ATC hizmetini,

uu) Yasak saha: İçerisinde hava araçlarının uçuşunun yasaklandığı, boyutları tanımlı hava sahasını,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Hava Olayının İncelenmesi ve Değerlendirilmesi, İnceleme ve Değerlendirme Sonuçlarının Paylaşımı ve Geri Bildirim

Uygulama

MADDE 5 –(1) Türk hava sahası ile bütün havalimanlarında sivil havacılık emniyeti ile ilgili olayların tüm açıklığıyla rapor edilmesi, gerçek veya potansiyel olarak havacılık ve hava trafik hizmetlerinin sağlanmasında emniyeti tehdit eden ve bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-A'da sınıflandırılmış uçuş emniyeti ve hava trafik hizmetleri ile bağlantılı tüm hava olaylarının rapor edilmesi ve değerlendirilmesi zorunludur.

(2) Sivil havacılık operasyonlarında görev alan şahısların şahit oldukları hava olaylarıyla ilgili yapacakları gönüllü raporlamalar teşvik edilir ve değerlendirmeye alınır.

Olayların rapor edilmesi

MADDE 6 – (1) Hava trafik kontrolörleri, pilotlar, havacılık işletmeleri, ATS hizmet ünitelerinde çalışan diğer personel ve hava trafik teknik alt yapısının tesisi, tadilatı, bakım ve onarımını yapan personel ile seyrüsefer sistemlerinin uçuş kontrolü ile görevli personeli tarafından, bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-A'da belirtilen tanımlara uyan tüm olayların rapor edilmesi zorunludur.

(2) Pilotların uçuş esnasında frekanstan veya inişi müteakip telefon vasıtasıyla ATC ünitelerine ya da sivil havacılık işletmelerine ilettikleri sözlü raporlar da, yazılı raporlar gibi işlem görür.

(3) Ayrıca, üçüncü kişiler tarafından bu Yönetmelik kapsamında rapor edilen tüm hava olayları da aynı işlemi görür.

(4) Bir hava olayına ait rapor, ilgili şahıs veya birimlerce, en geç yetmiş iki saat içerisinde ve en seri araçlarla Genel Müdürlüğe, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısının ATC birimleri veya bu amaçla tespit edilecek temas noktalarına iletilir.

(5) Türk hava sahası dışında, Türk tescilli hava araçları veya Türk işletmecilerinin ve uçucu personelin, yabancı ülke hava sahalarında karşılaştığı hava olayları en geç yetmiş iki saat içerisinde Genel Müdürlüğe rapor edilir.

(6) Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcının tüm ilgili ATS Ünitelerinden meydana gelen hava trafik olayları ile ilgili bilgi ve belge talep edilmesi halinde belgeler Genel Müdürlüğe iletilir.

(7) Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı tarafından hava sahası kullanıcılarını, diğer kurumları, diğer ülke havacılık otoritelerini ilgilendiren olaylar ön değerlendirme raporuyla birlikte Genel Müdürlüğe iletilir. Çok ciddi ve ciddi olduğu tespit edilen hava trafik olaylarına ilişkin bilgi ve belgeler olay tarihi itibarıyla en geç on dört gün içerisinde Genel Müdürlüğe iletilir.

Bilgi ve belgelerin temini

MADDE 7 –(1) Raporu veren veya alan kişi ve kuruluşlar, rapor verme veya hava trafik yönetim hizmet üniteleri tarafından raporun alınması işleminin yanı sıra, olayın müteakip soruşturma ve incelenmesine kaynak teşkil edebilecek her türlü bilgi ve belgenin temin ve muhafazasından ve bu bilgi ve belgeleri ilgili usuller çerçevesinde hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısının belirteceği temas noktalarına, ayrıca talep edilmesi durumunda Genel Müdürlüğe ulaştırılmasından sorumludur.

Sorumluluk

MADDE 8 –(1) Sivil havacılık işletmeleri, ATS hizmet üniteleri, hava trafik kontrolörleri, pilotlar veya üçüncü şahıslar, karışmış oldukları veya tanık oldukları gerçekleşmiş olaylar ile uçuş emniyetine potansiyel tehlike teşkil edebileceği veya hava trafik yönetim hizmetlerinde emniyet kabiliyetini azaltabileceği düşünülen tüm olayların Genel Müdürlüğe ve Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısına rapor edilmesinden sorumludur.

Hava trafik olay rapor formu

MADDE 9 –(1) Hava olaylarıyla ilgili raporların sunulması ve kabul edilmesinde Türkiye Havacılık Bilgi Yayınları'nın Hava Trafik Olayları başlıklı ENR 1.14 bölümünde yer alan ICAO hava trafik olay rapor formu modeli (Form No: SHGM-HSS/2005-001) ve Türk Silahlı Kuvvetleri birimleri tarafından kullanılan Hava Trafik Olay Formatı formu kullanılır.

Askeri ATS üniteleri ve uçuş ekipleri tarafından olayların bildirilmesi

MADDE 10 – (1) Askeri ATS üniteleri, sivil hava araçlarının karıştığı olayları yürürlükteki mevzuatlarına göre en kısa sürede Genel Müdürlüğe bildirir.

(2) Askeri hava araçlarının uçuş ekipleri sivil ATS ünitelerinin yol açtığı hava olaylarını yürürlükteki mevzuatlarına uygun olarak Genel Müdürlüğe ve Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısına bildirir.

(3) Askeri ATS üniteleri tarafından hizmet verilen sivil hava araçlarının karıştığı hava olayları ilgili askeri birimler tarafından yürürlükteki mevzuatlarına göre incelenerek, değerlendirme sonuçları tüm bilgi ve belgeleriyle birlikte Genel Müdürlüğe gönderilir.

(4) Genel Müdürlük gerektiğinde ivedi inceleme ve değerlendirme amacıyla sesli ve görüntülü kayıt örnekleri ve ilgili diğer belgelerin gönderilmesi için Hava Kuvvetleri Komutanlığı Değerlendirme Denetleme Başkanlığına önce telefonla daha sonra resmi yazı ile başvurur.

Kayıtların saklanması ve devreye verilmesi

MADDE 11 –(1) Olayların soruşturma ve incelenmesine kaynak teşkil edecek tüm bilgi ve belgeler ilgili ATC ünitesi tarafından, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısına ilişkin mevzuatta belirlenmiş yöntemlere uygun olarak, ikinci bir bildirim kadar kayıt altına alınır.

(2) Meydana gelen hava olayıyla ilgili kayıt, bilgi ve belgeler başka bir kurum ya da kuruluşa veya üçüncü kişilere Genel Müdürlüğün onayı olmadıkça verilemez.

(3) Konu hakkında olay sonuçlanıncaya kadar sözlü ve yazılı açıklama yapılamaz. İlgili tüm bilgiler ve kayıtlar, olay sonuçlandırılana kadar muhafaza altında tutulur, Genel Müdürlüğün onayı ile tekrar devreye verilebilir.

(4) Meydana gelen hava olayının ve ilgili tüm kayıtların tekrar devreye verilebileceğine ilişkin Genel Müdürlük tarafından uygun görülmesi halinde Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıya düzenli aralıklarla geri bildirim yapılır.

Hava trafik olaylarının incelenmesi

MADDE 12 –(1) Türk hava sahasında meydana gelen hava olayları, Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcı tarafından ilgili ATC birimi veya

merkezde görevlendirilen hava trafik kontrol personelinden oluşturulan en az üç kişilik komisyon tarafından incelenerek değerlendirilir. Bu amaçla uluslararası kullanımı bulunan rapor, kayıt ve risk değerlendirme yazılım ve donanımları da kullanılır.

(2) Komisyon olayın niteliğine uygun uzmanlık ve yeterliliğe sahip sivil ve askeri personelden oluşturulur. Genel Müdürlüğün gerek görmesi veya hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısı tarafından talep edilmesi halinde, Genel Müdürlükten ve diğer ilgili kamu/özel sektörden de yeterli tecrübe ve uzmanlığa sahip personel komisyona katılır.

(3) Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı tarafından değerlendirme sonuçlarına göre; kendi hizmet alanı ile ilgili gerekli önlemlerin alınması sağlanır.

(4) Komisyon tarafından olayın inceleme ve değerlendirilmesinin tamamlanmasını müteakip ön inceleme ve değerlendirme raporu en geç on gün içerisinde Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı tarafından Genel Müdürlüğe gönderilir. Genel Müdürlük tarafından gerekli görülmesi halinde söz konusu olay ilgili mevzuatlar çerçevesinde komisyon marifetiyle yeniden değerlendirilir.

(5) Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı tarafından, inceleme ve değerlendirmesi tamamlanarak sonuçlandırılmış hava olayları ICAO ve/veya EUROCONTROL Teşkilatı tarafından yayımlanmış olan risk derecesi tablolarına göre sınıflandırılarak bir sonraki yılın Mart ayı sonuna kadar Genel Müdürlüğe gönderilir. İnceleme süreci devam edenler sonuçlandırıldığında ilgili yılın istatistiklerine yansıtılır.

Hava trafik hizmetleri emniyet geliştirme platformu

MADDE 13 –(1) Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı tarafından hava trafik ve uçuş emniyetinin sürekli olarak geliştirilmesini teminen bir Emniyet Geliştirme Platformu kurulur. Hizmet sağlayıcısı merkez ve havalimanlarının ATC ünitelerinin temsilcileri ile hava yolu işletmelerinin emniyet, operasyon veya performans birimlerinin temsilcileri bu platformu oluşturur. Ayrıca, Hizmet Sağlayıcı tarafından belirlenecek havalimanlarının Hava Trafik Kontrol Üniteleri kendi emniyet platformlarını oluşturur.

(2) Gerekliğinde askeri hizmet sağlayıcı, uçuş eğitim organizasyonları, meteoroloji hizmet sağlayıcı ve sektörün diğer paydaşları çalışmalara katılır.

(3) Hizmet sağlayıcı merkezi tarafından yılda en az iki defa düzenlenecek platforma Genel Müdürlük temsilcisi de katılır. Havalimanlarında oluşturulacak platform yılda en az üç defa toplanır.

(4) Bu platformlar tarafından, olay sonuçları, hava olaylarının tekrarı önlemeye yönelik alınacak tedbirler, hava trafik ve uçucu personelin işbirliğinin geliştirilmesi, emniyete yönelik tavsiye ve önerilerinin değerlendirilmesi ve benzeri çalışmalar yapılır.

(5) Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcı platform çalışmalarının özet raporlar şeklinde tanzim edilerek kayıt altına alınmasını sağlar.

Tavsiye ve izleme kurulu

MADDE 14 –(1) Hava trafik hizmetleri ve bağlantılı konuların değerlendirilmesi, emniyet kültürünün en üst düzeyde muhafazası için bireysel ve kurumsal uygulamalar ve düzenlemelerin tespiti amacıyla, havacılık sektöründe yer alan kuruluşların katılımıyla Tavsiye ve İzleme Kurulu oluşturulur.

(2) Genel Müdürlük bu kurulun yıl içerisinde dört ayı geçmeyen aralıklarla toplanmasını sağlar. Genel Müdürlük tarafından bu süre dikkate alınmadan ilave toplantılar düzenlenir.

Tavsiye ve izleme kurulunun yapısı

MADDE 15 –(1) Tavsiye ve İzleme Kurulu, çalışmalarında bağımsız olup kanunlarla açıkça verilmiş bir yetkiye dayanılmadıkça Kurulun çalışmalarına müdahale edilemez.

(2) Söz konusu kurul Genel Müdürlük temsilcisinin başkanlığında aşağıda yer alan temsilcilerden oluşur:

a) Sivil hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı temsilcisi.

b) Askeri hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı temsilcisi (Gerekliğinde ilgili Kuvvet Komutanlıkları temsilcisi).

c) Hava trafik eğitimi veren üniversite temsilcisi.

ç) Pilot, hava trafik kontrolörleri, havayolları ve hava trafik emniyetiyle ilgili dernek ve sivil toplum kuruluşu temsilcileri.

(3) İkinci fıkranın (a), (b) ve (c) bentlerinde yer alan kurum ve kuruluşlar, Genel Müdürlüğe bir asıl ve iki yedek üye ismi bildirir. Kurum ve kuruluşlar, kurulun çalışmalarına isimleri onaylanan en fazla iki temsilci ile katılabilirler. Kurul sekreteryası Genel Müdürlük tarafından yürütülür.

(4) Gerekli görmesi halinde Genel Müdürlük, ikinci fıkrada yer alanlar dışında, konusunda uzman kişi ya da kuruluş temsilcilerini de gözlemci olarak kurul çalışmalarına davet edebilir.

Tavsiye ve izleme kurulunun görevleri

MADDE 16 –(1) Kurul, sektörel düzenleme veya mevzuat değişikliği gerektiren konuları ve hava olaylarının tekrarının önlenmesine yönelik genel yaklaşımı, alınması gerekli tedbirleri belirler.

(2) Kurul tarafından tespit edilip Genel Müdürlük tarafından ilgili kurum ve kuruluşlara bildirilen alınması gerekli tedbirler ve uygulanması gerekli yaptırımlar, ivedilikle yerine getirilerek sonucu Genel Müdürlüğe bildirilir. Genel Müdürlük düzeltici uygulamaların da izlenmesinden sorumludur.

(3) Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcı ve Genel Müdürlük tarafından hazırlanan yıllık özet raporlar da Tavsiye ve İzleme Kurulunda ele alınır.

(4) Genel Müdürlük tarafından hazırlanan nihai rapor Genel Müdürlük onayının ardından ilgili kurum ve kuruluşlara gönderilir.

Olayların araştırılması ve değerlendirilmesi

MADDE 17 – (1) Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı tarafından incelenerek değerlendirilen olayların sonuç raporunda; olayın uçuş emniyeti ve hava trafik hizmetlerinin emniyetli biçimde sağlanması üzerindeki etkileri belirlenir, çözüm önerileri tespit edilir ve kuruluşun hizmet alanına giren her konuda gerekli tedbirler alınır.

(2) Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı tarafından belirlenecek havalimanlarında uygun görülmesi halinde; emniyet üzerinde etkisi olmayan ve etkisi belirlenemeyen olay kategorisindeki olaylar incelenerek, sonuçları ilgili taraflarla paylaşılır. Gerek havalimanlarının ilgili birimleri gerekse olayın diğer tarafları benzer olayların tekrarına yönelik her türlü tedbiri alır.

(3) Havalimanları yukarıda belirtilen olayların sonuçlarını ve çok ciddi, ciddi ve önemli olay kategorisinde değerlendirilen olayların tüm bilgi, belge ve kayıtları en geç yedi gün içerisinde hava seyrüsefer hizmet sağlayıcının merkez birimine iletir.

(4) Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı çok ciddi ve ciddi olay kategorisinde değerlendirilen olayların ön inceleme değerlendirme raporlarını tamamlanmasını müteakip en geç yedi iş günü içinde daha önce gönderilmiş bilgi ve belgelere ek olarak gönderilmesi gerekli görülen tüm bilgi ve belgeleri ile birlikte Genel Müdürlüğe gönderir.

(5) Genel Müdürlük inceleme ve değerlendirme mekanizmasının etkinliğine yönelik gerekli gözetim ve denetim faaliyetlerini yürütür. Bu amaçla görevlendirilen personele çalışmaları sırasında ilgili kişi, kurum ve kuruluşlar tarafından gerekli işbirliği sağlanmak zorundadır.

(6) Genel Müdürlük, bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-B'deki sınıflandırmaya uygun şekilde hazırlanan yıllık özet raporlarını ilgili uluslararası kuruluşlara bildirir.

(7) Türk hava sahası dışında, Türk tescilli hava araçları veya Türk işletmecilerinin ve uçucu personelin, yabancı ülke hava sahalarında karşılaştığı hava olayları Genel Müdürlük tarafından incelenip değerlendirilerek, tekrarının önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınması sağlanır.

(8) Uluslararası kuruluşlar, diğer ülkelerin sivil havacılık kuruluşları, hava yolu işletmeleri veya uçuş ekiplerince olayların sonuçlarına yönelik olarak yeniden değerlendirmeyi gerektirecek bir talep bulunması ve talebin Genel Müdürlük tarafından uygun bulunması durumunda, hava olayı Genel Müdürlük ve ilgili tarafların temsilcilerinden oluşan bir komisyon tarafından yeniden incelenir.

Olayların risk ve sıklık derecelerinin belirlenmesi

MADDE 18 – (1) Hava trafik olaylarına aşağıda belirtilen risk sınıflandırması uygulanır:

(A) Çok Ciddi	(B) Ciddi	(C) Önemli	(D) Emniyet üzerinde etkisi belirlenemeyen olaylar	(E) Emniyet üzerinde etkisi bulunmayan olaylar
-Standart ayırmanın büyük ölçüde	-Standart ayırmanın büyük	-Hava Trafik Kontrolörü	Emniyet üzerinde etkisinin	Emniyet üzerine doğrudan veya

azalması (ayırma minimalarının yarısından daha az olması) uçuş ekibi veya Hava Trafik Kontrol Ünitesinin tamamen kontrolü kaybetmesi veya d u r u m u n telafi edilememesi. -Kendilerine verilen müsaadeden sapma gösteren bir veya birden fazla uçağın diğer bir uçakla veya mania ile çarpışmayı önlemek amacıyla ani bir manevra yapması (ya da kaçınma faaliyetinin uygun olmaması durumunda). -Uçak, görevli yer araçları,vb. araçların Hava Trafik Kontrolörünün bilgisi olmadan pisti ihlal etmesi.	ölçüde azalması (ayırma minimalarının yarısından daha az olması) uçuş ekibi veya Hava Trafik Kontrol Ünitesinin tamamen kontrolü kaybetmesi ve durumun telafi edilmesi. -Uçuş ekibi veya Hava Trafik Ünitesinin kontrolü olmaksızın standart ayırmanın küçük ölçüde azalması (ayırma minimalarının yarısından fazla olması) bu sebeple durumun telafisinin tehlikeye atılması.	veya uçuş ekibinin artan iş yükü meydana gelen standart ayırmanın küçük ölçüde azalması (ayırma minimalarının yarısından fazla olması). -Uçuş ekibi veya Hava Trafik Ünitesinin kontrolünde standart ayırmanın küçük ölçüde azalması (ayırma minimalarının yarısından fazla olması).	belirlenememesi.	dolaylı etkisinin olmaması.
--	---	---	------------------	-----------------------------

(2) Hava Trafik sistemlerinin ve hizmetlerinin emniyetli olarak sağlanması üzerindeki etkilerine göre risk sınıflandırmaları:

(aa) Hava Trafik hizmetlerinin emniyetli olarak sağlanmasının tümüyle kaybı	(a) Hava Trafik hizmetlerinin emniyetli olarak sağlanmasının ciddi düzeyde kaybı	(b) Hava Trafik hizmetlerinin emniyetli olarak sağlanmasının kısmi düzeyde kaybı	(c) Hava Trafik hizmetlerinin emniyetli olarak en alt düzeyde sağlanması	(d) Hava Trafik hizmetleri üzerinde muhtemel bir etkisi olmayan olaylar	(e) Etkisi belirlenemeyen olaylar
Hava Trafik hizmeti veya durumsal farkındalığın ani ve yönetilemeyen bütünsel kaybı veya ATM hizmetinin tamamıyla bozulması veya ATS personeline bozuk bilginin sağlanması.	Hava Trafik Hizmetlerinin herhangi bir derecesini sağlamada neredeyse tamamıyla ve ani yetersizliği ile bağlantılı olay.	Hava Trafik Hizmetlerinin sağlanmasında ani ve kısmi yetersizlikle ilişkili olay.	Hava Trafik hizmetlerinin icrasında uygulanan sınırlamalara rağmen ATS personeli tarafından yönetilemeyen Emniyetli ve seviyesi alçalmamış ATM hizmetlerini sağlamak için toplam, ciddi veya kısmi yetersizlik gösteren durumları içeren olay.	Hava Trafik hizmetlerini sağlamak konusundaki yeterliliği üzerinde etkisi olmayan olaylar. Emniyet üzerine doğrudan ya da dolaylı olarak etkisinin olmaması.	Karar verilmesi için yeterli bilginin bulunmaması.

(3) Hava Trafik Olayları ile Hava Trafik Sistem ve Hizmetlerindeki olayların sıklık sınıflandırması:

Çok Nadir	Nadir	Ara Sıra	Sık	Çok Sık
Olayın gerçekleştiği tarihe kadar benzer hiçbir hava trafik olayının gerçekleşmediği durum.	Bir yıl içinde benzer olayların 5 kere ve altında gerçekleştiği durumlar.	Bir yıl içinde benzer olayların 6-10 kere gerçekleştiği durumlar.	Bir yıl içinde benzer olayların 11-15 kere gerçekleştiği durumlar.	Bir yıl içinde benzer olayların 16 ve üzerinde gerçekleştiği durumlar.

(4) Hava Trafik Olayları ile Hava Trafik Sistem ve Hizmetlerindeki olayların derece sınıflandırmaları:

Hava Trafik Hizmetleri Bağlantı Olayların Risk Derecesi	A	Çok Ciddi	A1	A2	A3	A4	A5
	B	Ciddi	B1	B2	B3	B4	B5
	C	Önemli	C1	C2	C3	C4	C5
	D	Emniyet üzerinde etkisi belirlenemeyen olaylar	D1	D2	D3	D4	D5
	E	Emniyet üzerinde etkisi bulunmayan	E1	E2	E3	E4	E5

	olaylar					
		1	2	3	4	5
		Çok Nadir	Nadir	Ara Sıra	Sık	Çok Sık
		Sıklık Derecesi				

Hava Trafik Sistemleri Bağlantılı Olayların Risk Derecesi	aa	Hava Trafik hizmetlerinin emniyetli olarak sağlanmasının tümüyle kaybı	aa1	aa2	aa3	aa4	aa5
	a	Hava Trafik hizmetlerinin emniyetli olarak sağlanmasının ciddi düzeyde kaybı	a1	a2	a3	a4	a5
	b	Hava Trafik hizmetlerinin emniyetli olarak sağlanmasının kısmi düzeyde kaybı	b1	b2	b3	b4	b5
	c	Hava Trafik hizmetlerinin emniyetli olarak en alt düzeyde sağlanması	c1	c2	c3	c4	c5
	d	Hava Trafik hizmetleri üzerinde muhtemel bir etkisi olmayan olaylar	d1	d2	d3	d4	d5
	e	Etkisi belirlenemeyen olaylar	e1	e2	e3	e4	e5
			1	2	3	4	5
			Çok Nadir	Nadir	Ara Sıra	Sık	Çok Sık
			Sıklık Derecesi				

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM Çeşitli ve Son Hükümler

Teknik düzenlemeler

MADDE 19 –(1) Bu Yönetmelikte yer almayan ve istisnai özellik arz eden teknik konular ile bu Yönetmelikte belirtilen konularda ICAO ve EUROCONTROL Teşkilatı tarafından yapılan değişikliklere ilişkin düzenlemeler Genel Müdürlük tarafından yapılır.

Yürürlükten kaldırılan yönetmelik

MADDE 20 –(1) 30/1/2007 tarihli ve 26419 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Hava Trafik Yönetim Hizmetleri ile Bağlantılı Emniyet Olayların Rapor Edilmesi ve Değerlendirilmesine Dair Yönetmelik (SHY 65-02) yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

MADDE 21 – (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 22 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.

EK – A

Rapor Edilmesi Zorunlu ATS Bağlantılı Olaylar

Bu ek; rapor edilmesi ve değerlendirilmesi zorunlu ATS bağlantılı hava olayları ile kayıt altına alınacak olayların temelinde yer alan bilgileri içermektedir.

A-1 Rapor edilecek ve sonuçlandırılacak ATS bağlantılı hava olayları:

A-1.1 Yakın geçme: Pozisyonları itibari ile birbirlerine çok yakın oldukları değerlendirilen hava araçları, diğer araçlar, insan ya da manialar;

- Asgari ayırma değerinin ihlali,
- Yetersiz ayırma,
- Manialarla yakın geçme,
- Kaçırdırma gerektiren pist ihlalleri, olarak sınıflandırılır.

A-1.2 Potansiyel çarpışma veya yakın geçme: Herhangi bir çarpışma veya yakın geçme ile sonuçlanmayan, ancak potansiyel olarak bir çarpışma veya yakın geçmeye neden olabileceği değerlendirilen olaylar;

- Kaçırdırma hareketi gerektirmeyen pist ihlalleri,
- Hava araçlarının izinsiz pist ihlalleri,
- Hava aracının ATC müsaadesi dışına çıkması,
- Hava aracının uygulanması gereken ATS usul ve düzenlemelerine uymaması,
 - Hava aracının yayınlanmış usul ve düzenlemeler ile ATS yöntemlerine uymaması,
 - Hava sahası ihlali,
 - Taşınması ve çalıştırılması zorunlu hava aracı ekipman ve uygulamalarına riayet edilmemesi, olarak sınıflandırılır.

A-1.3 ATS bağlantılı diğer olaylar:

Hava trafik yönetimi hizmetlerinin sağlanamaması

- Hava trafik hizmetlerinin sağlanamaması,
- Hava sahası yönetim hizmetlerinin sağlanamaması,

3. Hava trafik akış idaresi hizmetlerinin sağlanamaması, olarak sınıflandırılır.

A-1.3.1 ATS bağlantılı diğer olaylar ile ilgili örnekler aşağıda belirtilmiştir:

1. Hava trafik kontrol, ATIS, meteoroloji hizmetleri, seyrüsefer veritabanı, haritalar, grafikler, chart ve manuellere yanlış, yetersiz ya da yanlış bilgi verilmesi,
2. Belirlenen mania müsaadelerinin daha altında bir ayırma sağlanması,
3. Basınç referans bilgisinin yanlış verilmesi,
4. Önemli mesajların yanlış gönderilmesi, alınması veya açıklanması,
5. Asgari ayırma değerlerinin ihlali,
6. Hava sahasının izinsiz ihlali,
7. Radyo haberleşmesine kanunsuz girişimde bulunulması,
8. Hava seyrüsefer hizmetlerinin yer ve uydu sistemlerinde yaşanan arızalar,
9. Meydan altyapısındaki önemli eksiklikler,
10. Meydan hareket sahasının hava aracı, araç, hayvan veya yabancı maddeler tarafından tehlike yaratacak şekilde ihlal edilmesi,
11. Meydan hareket sahası üzerindeki maniaların tehlike yaratacak şekilde yanlış veya yetersiz işaretlenmesi,
12. Meydan ışıklandırmasının arızalanması, bozulması veya olmaması.

A-2 Olaylarla ilgili toplanması ve muhafazası zorunlu bilgiler

A-2.1 Aşağıdaki listede yer alan bilgiler, kaza veya olayın türüne bağlı olarak toplanarak kayıt altına alınacaktır.

- a) Olay ile ilgili hava aracı sayısı,
- b) Olay ile ilgili araç sayısı,
- c) Olay ile ilgili kişi sayısı,
- ç) Olay ile ilgili hayvan sayısı,
- d) ATS ünitesi/üniteleri,
- e) Olay tarihi,
- f) Üçüncü kişilerin sayısı.

A-2.2 Olay ile ilgili hava araçlarına ve hava trafik hizmetine ilişkin kayıt altına alınacak bilgiler

- a) Hava aracı tipi,
- b) Uçuş tipi (Ticari Hava Taşımacılığı/Genel uçuş operasyonları),
- c) Operasyon Tipi (Genel Hava Trafikliği/Operasyonel Hava Trafikliği),
- ç) Hava Trafik hizmetinin düzeyi,
- d) Hava Trafik hizmet türü,
- e) Hava sahası ve sınıfı,
- f) Diğer hava sahaları (Tahditli/yasak/tehlikeli),
- g) Rapor tipi (AIRPROX, ACAS raporu vb.),
- ğ) Gözetim uyarı sistem ikazları (ACAS),
- h) Sesli ve görüntülü ortam kayıtları,
- ı) Yazılı kayıtlar,
- î) Yazılı olmak kaydıyla; bireysel rapor, görüş veya birim görüşleri.

A-3 Değerlendirme sonuçları:

A-3.1 Olayların değerlendirmeleri, olayların oluş sıklığını da içerecektir.

A-3.2 Olayların araştırma/değerlendirmeleri, ATS sistemlerinin yer elementlerinden kaynaklanan hata düzeylerini belirlemelidir.

Bu düzeyler;

- Doğrudan,
- Dolaylı,
- ATS katkısı olmayan şekilde sınıflandırılmalıdır.

A-3.3 Olay değerlendirmeleri; olayların meydana geliş aşamalarını, nedenlerini ve çözüm önerilerini içerecek ve önleyici tedbirlerin alınmasını sağlamaya yardımcı olacak şekilde yapılacaktır.

A-3.3.1 Olayların sonuçlarıyla ilgili ATS kaynaklı nedenler için aşağıda belirtilen kategoriler dikkate alınacaktır.

- ATS hizmet personeli kategorisinde;
- Fiziksel, psikolojik, psiko-sosyal,
- Çalışma ortamı,
- İş yükü,
- Hava trafik kontrol yöntemleri,
- Diğer ATS hizmet yöntemleri,
- Mühendislik ve bakım yöntemleri, dikkate alınacaktır.
- Hava Trafik hizmet üniteleri arasındaki ilişkiler dikkate alınacaktır.
- Hava Trafik hizmet alt yapısı/kolaylıklar/teknik sistemler;
- Donanım ve yazılım,
- Sistemler ve cihazlar arası entegrasyon,
- Havaalanı alt yapısı ve çevresel faktörler dikkate alınacaktır.
- Hava sahası yapısı kategorisinde;
- ATS koridorlarının yapısı,
- Kapasite,
- Sektörizasyon,
- ATS hava sahaslarına ilişkin diğer faktörler, dikkate alınacaktır.
- Kurumsal yapı ve yönetim politikaları kategorisinde;
- Mevcut çalışma düzeni,
- Emniyet yönetim sistemi,
- Kurumsal düzenlemeler,
- Yönetim ve personel politikası, dikkate alınacaktır.
- Düzenleyici aktiviteler kategorisinde;
- Düzenlemeler ve onay süreçleri dikkate alınacaktır.

EK – B

Yıllık Özet Raporlarının Asgari İçerikleri

Üyesi bulunduğumuz ilgili uluslararası kuruluşlara yakın geçme vb. olaylara ilişkin yıllık raporlar aşağıda belirtilen konuları içerecek biçimde verilir.

B-1 Ülkenin yıllık toplam trafik sayısı, toplam hareketler ve uçuş saatleri belirtilmelidir.

B-2 Ülkede bir yılda meydana gelen toplam olayların sayısı; oluş sıklığı, uçuşun aşaması, uçuşun tipi, operasyon ve hava sahası sınıflandırması ölçütlerine göre sınıflanacak olup, hava trafik hizmetlerinin dolaylı ya da doğrudan katkısının olup olmadığı her bir durumda belirtilmelidir.

B-3 Ülkede meydana gelen toplam olayların sayısı; oluş sıklığı, uçuşun aşaması, uçuşun tipi, operasyon ve hava sahası sınıflandırması ölçütlerine göre sınıflandırılacaktır. Her bir durumda hava trafik hizmet bütünüünün dolaylı ya da doğrudan katkısının olup olmadığı belirtilmelidir.

Olaylar aşağıda belirtilen kategorilere göre sınıflandırılmalıdır.

- Asgari ayırma değerinin ihlali,
- Yetersiz ayırma,
- Manialarla yakın geçme,
- Kaçındırma gerektirmeyen pist ihlalleri,
- ATC müsaadesinden sapma,
- Hava aracının uygulanan ATS düzenlemesinden sapması,
- Hava aracının yayınlanmış ATS yöntemlerinden sapması,
- Hava sahası ihlali,
- Uygulanması zorunlu ATS bağlantılı ekipman ve uygulamalardan sapma.

B-4 ATS bağlantılı olayların toplam sayısı oluş sıklıklarına göre sınıflanmalıdır. Bu olaylar aşağıda belirtilen kategorilerle ele alınmalıdır.

- ATS hizmetlerinin sağlanamaması,
- Hava trafik hizmetlerinin kısmen veya tamamen sağlanamaması,
- Hava sahası yönetim hizmetlerinin kısmen veya tamamen sağlanamaması,
- Hava trafik akış yönetimi hizmetlerinin kısmen veya tamamen sağlanamaması,
- Muhabere kaybı,
- Radar fonksiyonlarının kısmen veya tamamen kaybı,
- Bilgi işleme ve dağıtım fonksiyonlarının kısmen veya tamamen kaybı,
- Seyrüsefer yardımcıları fonksiyonunun kısmen veya tamamen kaybı,
- ATS sistem güvenliğinin kısmen veya tamamen kaybı.