

TÜRKİYE-ICAO İLİŞKİLERİNİN GELİŞTİRİLMESİ: ADOP ADIMI

Önder Türker¹

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ankara

Vildan Durmaz²

Eskişehir Teknik Üniversitesi, Eskişehir

ÖZET

Bu çalışmanın amacı sürekli değişim ve gelişim gösteren uluslararası sivil hava taşımacılığında ülkemiz sivil havacılık otoritesi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ile ortak yapılacak geliştirme çalışmalarında ülkemizde faaliyet gösteren tüm ilgili paydaşlar arasında standart geliştirme ve değişim ihtiyacı konusunda farkındalık yaratmaktır.

GİRİŞ

Sivil hava taşımacılığının başlangıç evresi olarak kabul edilen Wright Kardeşlerin ilk başarılı uçuşu gerçekleştirdikleri 1903 yılından günümüze sektörde çok hızlı bir gelişim ve değişim yaşanmıştır. Küresel, modern hayatın en önemli itici gücü olarak görülen havacılık sektörü bölgelerin ve ülkelerin ekonomik ve sosyal kalkınmasında önemli katkılarda bulunmaya devam etmektedir. Küresel boyutta dünyayı etkileyen havacılık sektöründeki değişim sürecinde tüm paydaşların önemli rolü olmakla birlikte, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) bu gelişim ve değişime yön veren uluslararası bir otorite konumundadır.

Uluslararası sivil havacılığın hem teknik hem de operasyonel açıdan emniyetli, etkin, verimli, çevre dostu ve sürdürülebilir olabilmesi için ICAO bünyesinde çeşitli konularda standartlar ve tavsiyeler oluşturulmuştur.

Bu çalışmanın temel amacı; sürekli değişim ve gelişim gösteren uluslararası sivil hava taşımacılığında ülkemiz sivil havacılık otoritesi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ile ortak yapılacak geliştirme çalışmalarında ülkemizde faaliyet gösteren tüm ilgili paydaşlar arasında standart geliştirme ve değişim ihtiyacı konusunda farkındalık yaratmaktır.

Bu kapsamda, çalışmanın ilk bölümünde ICAO'nun kuruluş amacı, görevleri ve yürütme organları kısaca açıklanmaktadır. ICAO bünyesinde oluşturulmuş olan paneller ile bu paneller arasında yer alan Havaalanı Tasarım ve İşletim Paneli (ADOP, Aerodrome Design and Operations Panel) tanıtıldıktan sonra ICAO standartları ve normları üzerinde durulmakta olup ICAO kural koyma ve standart geliştirme aşamaları sıralanmaktadır. Son bölümde ise Türkiye ile ICAO ilişkileri yıllar itibariyle açıklanıp günümüz ve geleceğe ilişkin tüm paydaşlardan beklentiler tartışılmaktadır.

¹ Havaalanları Daire Başkanı, SHGM, E-posta: onder.turker@shgm.gov.tr

² Doç. Dr. Havacılık Yönetimi Bölümü, E-posta: vkorul@anadolu.edu.tr

ICAO YAPILANMASI

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı, ICAO, 4 Nisan 1947 tarihinde Birleşmiş Milletler'in kuruluş kararnamesinin "uluslararası eğitim, kültür, sağlık ve sosyo-ekonomik işbirliği" konulu 57. maddesine dayanarak Şikago Sözleşmesi'ne katılan 52 ülkenin imzaları ile kurulmuştur. Ekim 1947 tarihinde Birleşmiş Milletler'in yasal havacılık organı olarak kabul edilmiştir. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO, International Civil Aviation Organization)'nın genel merkezi Kanada'nın Montreal kentindedir. Bankong, Kahire, Dakar, Lima, Meksika, Nayrobi ve Paris'te bölge ofisleri bulunmaktadır [<https://hezarfendergi.com/icao/>].

ICAO, halen dünyanın en geniş kapsamlı ve en üst düzey sivil havacılık örgütü olarak kabul edilmektedir.

Havacılığın uluslararası anlaşmalarla geliştirilmesi konusunda atılan ilk adım Paris Anlaşması'dır. Havacılık faaliyetlerinin uluslararası bir faaliyet olarak kabul edilmesi ve ülkeler arasında farklılıklar göstermeyen, birbiriyle uyumlu genel standartlara oluşturulması II. Dünya Savaşı sırasında havacılık sektöründe yaşanan büyük teknolojik gelişmelere dayanmaktadır.

Havacılık kurallarının ve uygulamalarının ulusal olmaktan çıkartılarak uluslararası ölçeğe getirilmesi, uluslararası geçerliliği olan standartlara ulaşılması için bu konuda öncü çalışmalar yapan devletler bir araya gelerek, çeşitli uluslararası konvansiyonları gerçekleştirmişlerdir.

Gelişmeler ve teknolojik değişimlere bağlı olarak teknik, yasal, operasyonel ya da tasarım konularında fikir birliği sağlanarak araştırma, mevzuat geliştirme, sertifikasyon, denetleme ve hava seyrüseferini kolaylaştırma gibi alanlarda gelişmeler sağlamak amacıyla işbirlikleri ve ortak uygulamalar başlatmışlardır. Tüm bu konvansiyonların sonucu daha geçerli ve güçlü emniyet standartlarına ulaşarak havacılığın daha güvenli ve rahat olması da sağlanmıştır [hezarfendergi.com/icao/].

ICAO, Birleşmiş Milletlere bağlı, hava taşımacılığıyla ilgili uluslararası standartları, güvenlik, emniyet ve verimlilik için gerekli olan düzenlemeleri yapan 193 üye ülke sayısına ulaşmıştır.

ICAO, havaaracı işletmeciliği ile ilgili her türlü uluslararası standardı geliştirmekte, düzenlemekte ve kabul etmektedir. Operasyonlar için gerekli tesislerin kurulmasına ve hizmetlerin sağlanmasına yardım etmekte, hükümetlerle birlikte çalışarak bölgesel hava seferleri planları oluşturmakta ve havacılık güvenliği ile ilgili standartları belirlemektedir. Bunların yanısıra toplum sağlığı, göç ve gümrük ile ilgili formaliteleri düzenlemekte, ülkelerin

ICAO standart ve tavsiyelerini yerine getirebilmelerine yardımcı olmak amacıyla teknik yardımlarda bulunmakta, dünya havacılık istatistiklerini düzenlemekte ve yayımlamakta, uluslararası hava hukuku anlaşmalarını yürütmekte, sivil havacılıkla ilgili çalışmaların çevre üzerindeki etkilerini incelemektedir [hezarfendergi.com/icao/].

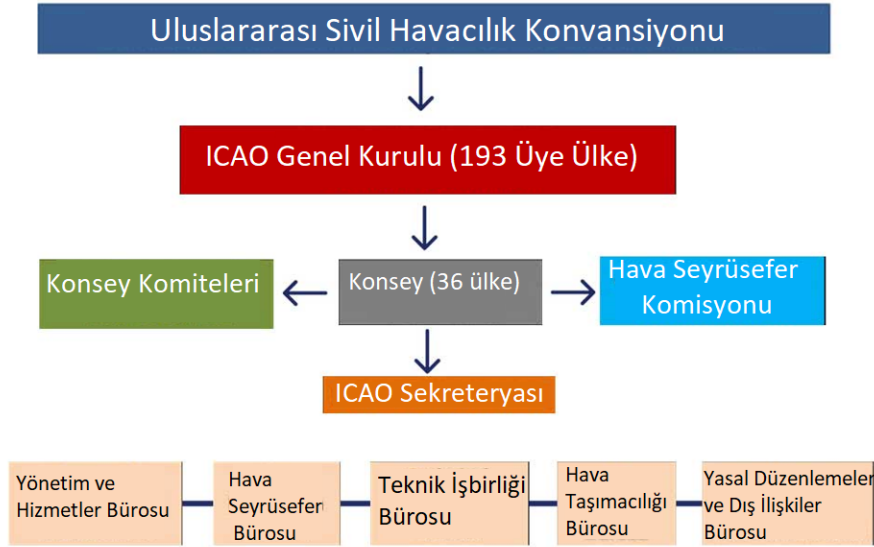
ICAO'nun dokümanlarında ve internet sayfasında da yer aldığı gibi birçok alanda görev ve sorumlulukları tanımlanmıştır. Konvansiyon'da alınan kararlar ve kurallar çerçevesinde belirlenmiş tüm bu görevlerin temelinde hava taşımacılığıyla ilgili uluslararası standartların, güvenli, emniyetli, verimli ve düzenli olarak geliştirilmesi, havacılığın çevre dostu uygulamalarının teşvik edilmesi ve tavsiyelerin tüm kullanıcılara yaygınlaştırılması yatmaktadır.

ICAO'nun temel görevlerinden biri de üye ülkelere, uluslararası hava taşımacılığı konularında, ekonomi politikaları belirlemede ve hukuki düzenlemeler oluşturmada rehberlik etmektir.

ICAO'nun amaçları Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu'nun 44. maddesinde belirtildiği gibi uluslararası hava seyrüseferi teknolojisinin ve uluslararası hava taşımacılığının gelişimini teşvik edecek planlamalar yapmaktır.

ICAO tüm üye ülkelerde asgari ortak standartları belirlemek, eşgüdümü sağlamak ve tavsiyelerde bulunmak için çeşitli kurallar koymakta ve bunları da "Annex" adını verdiği "Ek" dokümanlarda toplamaktadır.

ICAO klasik Birleşmiş milletler (BM) sistemine göre çalışmaktadır. Genel Kurul (GK) ve Konsey Teşkilatın karar alıcı organlarıdır. Şekil 1'de ICAO'un temel yapısını oluşturan Genel Kurul, Konsey, Hava Seyrüsefer Komisyonu (ANC, Air Navigation Commision), ICAO Sekreteryası ile Büroları yer almaktadır.



Şekil 1: ICAO Yapılanması [www.icao.org]

Genel Kurul, tüm üyelerin katılımıyla olağan olarak her üç yılda bir toplanır. Genel Kurul (GK)'da her üyenin bir oy hakkı vardır. Sözleşmede aksine hüküm bulunmayan hallerde, kararlar oy çokluğu ile alınmaktadır. GK toplantılarında ICAO'nun teknik, ekonomik, hukuk ve teknik işbirliği alanlarındaki tüm çalışmaları ayrıntılı olarak gözden geçirilmekte, Örgüt birimlerine gelecekteki çalışmaları için yön verilmektedir.

Konsey, Genel Kurula karşı sorumlu olup, daimi bir organ niteliğindedir. Teşkilatın yasama ve yürütme işlevini üstlenmiştir. 2002 yılında yapılan son düzenlemeyle Genel Kurul tarafından 3 yıl için seçilen 36 üye ülke temsilcisinden oluşan Konsey üyelerinin seçim sürecinde, uluslararası sivil havacılık ile bu alanda faaliyet gösteren sanayi sektörüne ülkelerin katkı düzeyi ve bölgesel-coğrafi dağılım hususları dikkate alınmaktadır. Konsey çalışmalarını her yıl Ocak – Mart, Mayıs – Haziran ve Eylül-Kasım aylarında olmak üzere 3 dönem halinde sürdürmektedir.

Teşkilatın **Sekreteryası**, ICAO'nun faaliyetlerine ve Konsey'in çalışmalarına destek vermek üzere Teşkilat ile aynı zamanda Montreal'de kurulmuştur. Sekreteryaya Genel Müdürlük olarak tanımlanabilecek, 5 Büro altında faaliyet göstermektedir. Bunlar; Hava Seyrüsefer Bürosu, Hava Ulaştırma Bürosu, Hukuk ve Dış İlişkiler Bürosu, Teknik İşbirliği Bürosu, Personel ve Hizmetler Bürosu'dur [http://icao.dt.mfa.gov.tr/Mission/].

Hava Seyrüsefer Komisyonu (ANC), teknik nitelikli bu Komite 19 uzmandan oluşmaktadır. Komisyon kendisine bağlı çalışma grupları ve alt komiteler de kurabilmektedir. Üye ülkeler ANC Komisyonu ve altında kurulu yapılara, oy kullanma hakkı hariç Gözlemci konumunda katılabilmektedir. Ülkemiz, ICAO'da Daimi Temsilcilik olarak faaliyete geçmesinden sonra ANC Komisyonuna önceleri Gözlemci olarak katılırken artık Üye (member) statüsünde katılmaktadır.

ICAO egemenlik, tanıma gibi siyasi içerikli konularda BM kararları ile bağlıdır. Konsey ya da Genel Kurul bu konularda BM'den bağımsız olarak karar almamakta, 36 üyeli Konsey, yerleşik teamüller gereği, siyasi sonuçları olacak kararlardan mümkün olduğu ölçüde uzak durmaktadır. Bu tür sorunlar Konsey Başkanının arabuluculuğuyla çözümlenmeye çalışılmaktadır [http://www.mfa.gov.tr/]

ICAO tüm üye ülkelere yönelik genel yazılarla (State Letter) ülkeleri uluslararası hava taşımacılığına ilişkin belli kuralların birleştirilmesine yönelik güncel ve işletimsel nitelikte ICAO Sözleşmelerine taraf olmaya davet edebilmektedir. Ancak, belirli bir ülkenin belirli bir sözleşmeye taraf olmaya davet edilmesi veya bu doğrultuda telkinde bulunulması söz konusu değildir.

Şikago Sözleşmesi ve ekleri içerdiği hükümler itibariyle sadece devletleri bağlamaktadır. Buna karşın Sözleşme, Taraf Devletlere, Sözleşme hükümlerine aykırı taahhüt ve fiillerde bulunan havayolu şirketlerine karşı yaptırımda bulunma yükümlülüğü getiren bazı hükümler de içermektedir.

Diğer yandan, ICAO Konseyinin karar alma işlevi yanı sıra, üye ülkeler arasındaki uyuşmazlıkların çözümünde, bu anlaşmazlığa taraf ülkelerden birinin başvurusu halinde, yargısal işlevi de bulunmaktadır.

ICAO PANELLER VE ADOP

ICAO bünyesinde kurulmuş olan Paneller, Hava Seyrüsefer Komisyonu (ANC) altında faaliyet göstermektedir. Paneller ANC tarafından onaylanan kalifiye uzmanlardan oluşan teknik gruplardır. Panellerin amacı, belirlenmiş zaman çerçevesinde spesifik konuları ve problemlerin çözümleri veya ANC ya da Sekreteryaya tarafından öngörülemeyen hava seyrüseferinin gelişimi kapsamındaki standartların oluşturulması için gerekli çalışmaları yapmaktır [ICAO Doc 7984/5, Fifth Edition — March 2014].

Panellere katılım 4 farklı şekilde olabilmektedir. Bunlar, panel üyeleri, danışmanlar, gözlemciler ve sekreteryaya personelidir [ICAO Doc 7984/5].

Panel Üyeleri (Panel Members): ANC tarafından panelde görev yapmak üzere Devletler ve/veya uluslararası örgütlerin gösterdiği adaylardan seçilirler. Panel üyesi oy kullanma ve değişiklik yapma hakkına sahiptir.

Danışmanlar (Advisors): Danışmanlar teknik uzmanlığı destekleyen bireylerdir. Danışman oy kullanma ve değişiklikler yapma hakkına sahip değildir.

Gözlemciler (Observers): Bir Devlet veya uluslararası örgüt tarafından aday gösterilen bireylerdir. bireysel uzman kapasitesinde panel faaliyetlerine katılacak organizasyon. Gözlemci panel toplantısı tartışmalarına katılma hakkına sahiptir ancak oy kullanma ya da düzeltme hakkına sahip değildir. Gözlemci, panel değerlendirmesi için bilgi belgeleri sağlama, sunma hakkına sahiptir.

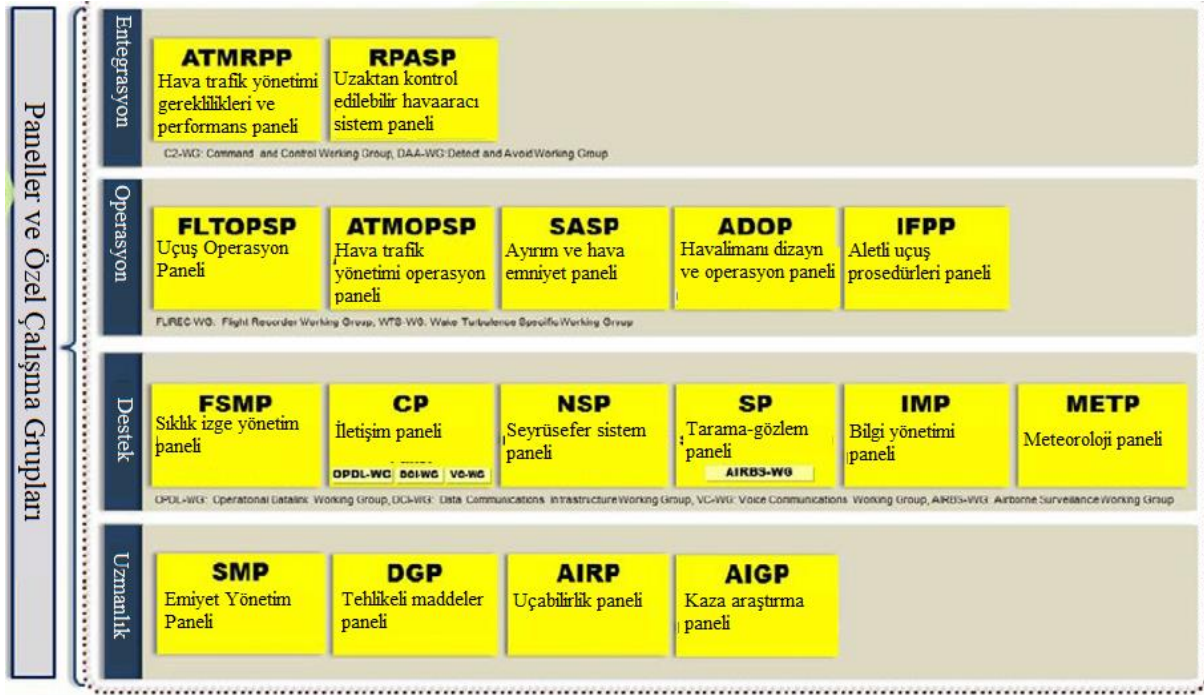
Sekreteryaya: Panele yardımcı olan ICAO teknik uzmanlardır.

Panel toplantılarında çalışma kâğıtları (working paper), bilgilendirme kâğıtları (information paper) ve taslak metinler (flimsies) sunularak bu dokümanlar üzerinde çalışmalar yapılmakta ve toplantı sonucunda ise sonuç raporları (meeting reports) hazırlanarak kayıt altına alınmaktadır [ICAO Doc 7984/5].

Şekil 2’de görüldüğü üzere, 4 farklı alanda panel bulunmaktadır: Entegrasyon, Operasyon, Destek ve Uzmanlık.

Entegrasyon alanında; Hava Trafik Yönetimi Gereklilikleri ve Performansı Paneli (ATMRPP, Air Traffic Management Requirements and Performance Panel) ile Uzaktan Kontrol Edilebilir Havaaracı Sistemleri Paneli (RPASP, Remotely Piloted Aircraft Systems Panel) yer almaktadır.

Operasyon alanında; Uçuş Operasyonları Paneli (FLTOPSP, Flight Operations Panel), Hava Trafik Yönetimi Operasyonları Paneli (ATMOPSP, Air Traffic Management Operations Panel), Ayırma ve Hava Sahası Emniyeti Paneli (SASP, Separation and Airspace Safety Panel), Havaalanı Tasarım ve İşletim Paneli (ADOP, Aerodrome Design and Operations Panel), Aletli Uçuş Prosedürleri Paneli (IFPP Instrument Flight Procedures Panel) yer almaktadır.



Şekil 2: Paneller ve Özel Çalışma Grupları [https://www.icao.int/about-icao/2015]

Destek alanında; Frekans Spektrumu (Sıklık İzge) Yönetimi Paneli (FSMP, Frequency Spectrum Management Panel), İletişim Paneli (CP Communication Panel), Seyrüsefer Sistemleri Paneli (NSP Navigation Systems Panel), Tarama-Gözlem Paneli (SP Surveillance Panel), Bilgi Yönetimi Paneli (IMP Information Management Panel) ve Meteoroloji Paneli (METP, Meteorology Panel) yer almaktadır.

Uzmanlık alanında ise; Emniyet Yönetimi Paneli (SMP, Safety Management Panel), Tehlikeli Maddeler Paneli (DGP, Dangerous Goods Panel), Uçuşa Elverişlilik (Uçabilirlik) Paneli (AIRP, Airworthiness Panel) ve Kaza Araştırma Paneli (AIGP, Accident Investigation Panel) yer almaktadır.

Bu çalışmanın ortaya çıkmasının temelinde yer alan Havaalanı Tasarım ve İşletim Paneli de operasyon alanında bulunmaktadır. Aşağıda kısaca bu Panelle ilişkin bilgiler verilmektedir.

ICAO Havaalanı Tasarım ve İşletim Paneli (ADOP, Aerodrome Design and Operations Panel)

Havaalanı kolaylıkları ve hizmetlerine yönelik yıllar itibarıyla oluşturulmuş çalışma grupları önceleri havaalanı referans kodu ve kurtarma ve yangınla mücadele panelleri ve bunları müteakip 1958 yılında oluşturulan Görsel Yardımcılar Paneli adı altında oluşturulmuş, sonrasında Havaalanı Paneli (Aerodrome Panel) adını almış, 2014 yılında ise özellikle ileri düzey havaalanı operasyonları çerçevesinde verimlilik ve kapasite konularına daha önem verilmesi sonucunda Havaalanı Tasarım ve İşletim Paneli (ADOP) adını almıştır.

Şikago Konvansiyonunun havaalanı tasarımı ve işletimi başlıklı 14 numaralı Eki (Annex 14) 1947 yılında ICAO üyesi devletlere kendi havaalanı altyapısının gelişimi kapsamında bir rehber materyal niteliğinde hazırlanmıştır. Sonrasında ADOP, havaalanı operasyonlarında modernleşme çerçevesinde Annex 14'ün ve ilgili dokümanlarını gözden geçirerek ihtiyaca cevap verebilir halde gelmesini teminen çalışmalara başlamıştır. Bu kapsamda, havaalanları çevresindeki mâniaların kontrolü, görsel yardımcıları gibi konular da ele alınmış ve emniyet, verimlilik ve kapasite açısından revizyon çalışmaları başlatılmıştır. Ancak, bugüne kadar yer hizmetleri ve havaalanı ortak karar verme ile ileri yüzey hareket rehberlik ve kontrol sistemleri (A-SMGCS) alanlarındaki rehber materyal ihtiyacı istenen seviyeye gelmemiştir. Bu çerçevede ADOP, ATMOPSP ve FLTOPSP gibi diğer paneller ile işbirliği içerisinde çalışmalarını sürdürmektedir.

Bugüne kadar 3 ADOP Panel toplantısı gerçekleştirilmiştir. 9-13 Şubat 2015 tarihinde gerçekleştirilen ilk ADOP toplantısında ADOP'un çalışma prensipleri ile standartların oluşturulma

yöntemleri, başkan ve üyelerin belirlenmesi gibi temel konular ortaya konulmuştur. 7-11 Kasım 2016 tarihinde yapılan 2. ADOP toplantısında, Annex 14 cilt 1 ve 2'deki standartlar ve tavsiye edilen uygulamalar ve rehber materyal kapsamında önerilen değişiklikler ile PANS-Havaalanları dokümanının oluşturulması konusundaki çalışmalar ve bu çalışmalarla ilgili işlerin detaylarını belirleyen job cardlar ile ilgili görüşmeler yapılmıştır.

26-29 Mart 2018'de gerçekleştirilen 3. ADOP toplantısında ise ele alınan konular arasında yine ADOP 2'deki temel başlıklar kapsamında toplam 34 çalışma kâğıdı sunulmuş ve bu kapsamda görüşmeler yapılarak kararlar alınmıştır (ICAO ADOP/1 February 2015 Report of the First Meeting of the Aerodrome Design and Operations Panel (ADOP) Montreal)

2018 yılı Mart ayında üçüncüsü gerçekleştirilen ADOP/3 Panelinde ele alınan konu başlıkları aşağıda Tablo 1'de verilmiştir.

Çalışma Kağıtları (WP)	ADOP / 3 Teklif Edilen Konular	Teklifi Sunan
WP/1	Pist Enstrümanları Tanımlarının Gözden Geçirilmesi (Review of the Definition of Instrument Runway)	Fransa
WP/2	Clearway Genişliği (Width of Clearways)	İsviçre
WP/3	Doküman 9157, Bölüm 6, GBAS yer –alt sistemlerini kolaylaştırma olanaklarına ilişkin değişiklik önerisi (Proposed change to Doc 9157 Part 6, <i>Frangibility</i> to facilitate GBAS ground subsystem siting)	Sekreteryaya
WP/4	Uçak algılama sistemi, gündüz-gece ve tüm hava şartlarında görsel yardımcılara ilişkin iş kartlarının geliştirilmesi (Aircraft detection system, Progress of job card ADOP011 visual aids for day/night and all weather operations)	Kanada
WP/5	Durdurma çubukları ve pist koruma ışıkları (Stop bars and runway guard lights)	Kanada
WP/6	Doküman 9157, Havaalanı tasarım kılavuzu, Bölüm 4 Ek 6'nın güncellenmesi (Update to Doc 9157, Aerodrome design manual, Part 4, Appendix 6)	Fransa
WP/7	Girişi yasaklayan çubukları konu alan hükümlerle ilişkin değişiklik önerisi (Proposed amendment to no-entry bar provisions)	Fransa
WP/8	Helikopter kurtarma ve yangınla mücadele hizmetleri için teklif (Annex 14, Volume II, Chapter 6, Section 2 Proposal for helicopter rescue and fire fighting services)	UK
WP/9	Havaalanı master planlamaya ilişkin öneri (Proposed amendment to Annex 14, volume I concerning airport master planning)	UK
WP/10	Operasyonu devam eden havaalanlarında görsel yardımcılarda geliştirilmesi konusundaki yeni iş kartı teklifi (Proposed for new job card on enhanced visual aids to denote construction works at operational aerodrome)	Fransa
WP/13	Yeni bir iş kartı önerisi – Pist başlangıç genişletilmesi (Runway starter extension – Proposal for a new ADOP job card)	EASA
WP/14	ARC harfi konfigürasyonu değişikçe değişen uçaklar için dikkat edilmesi gerekenler (Consideration for airplanes whose ARC letter changes as its configuration changes)	ICCAIA
WP/15	Non-instrument pist tanımının gözden geçirilmesi (Review of the definition of non-instrument runway)	Almanya Ulaştırma Bakanlığı
WP/16	F OFZ Genişliği Kodunun azaltılmasından kaynaklanan değişiklikler (Amendments consequential to the reduction of the Code F OFZ Width)	Fransa
WP/18	Yeni iş kartının önerisi “Uzun far ortalama yoğunluğu için tasarım değeri” (Proposal for a new job card “Design value for main beam average intensity”)	Almanya
WP/19	ADOP / 019 iş kartının durum raporu (Status report of job card ADOP/019)	Raportör
WP/29	10.000 Harekete Göre Kuş Çarpma Olasılığı Sıralaması (Ranking of Bird Strike Probability Per 10 000 Movements)	Türkiye /SHGM

Tablo 1: ADOP 3. Panelde Önerilen Konu Başlıkları

ICAO STANDARTLARI VE NÖRMLARI

Dünyanın her bir noktasında her saniye bir uçak uçuşa hazırlanmakta, farklı ölkelerde farklı havaalanlarına iniş kalkış yapmak, farklı ölkelerde farklı dillerde hava trafik kontrolörler ve pilotlar iletişim kurmak durumundalar. Modern dünyanın en etkili taşımacılık sistemlerinden biri olan hava taşımacılığının karmaşık yapısı içinde uyumu sağlayabilmek için standartlar gerek koşul olarak belirlemektedir.

Sözleşme'nin on dokuz Ek'inden 17'si teknik bir niteliktedir ve bu nedenle Hava Seyrüsefer Komisyonu ve bölümlerinin sorumluluklarına dâhildir. Geri kalan iki Ek, Kolaylaştırma ve Güvenlik, Hava Taşımacılığı Bürosu'nun kapsamı altındadır. Eklerin çoğunluğu teknik konularla ilgili olduğundan, geliştirme süreci açıklandığında onlara odaklanmaktadır.

ICAO standartları ve diğer uygulamalar aşağıda verilen şekillerde bulunmaktadır [www.icao.int/makinganicaostandard]:

Standartlar ve Önerilen Uygulamalar (SARP olarak kısaltılmaktadır, Standards and Recommended Practices).

Hava Seyrüsefer Hizmetleri için Prosedürler (PANS olarak adlandırılmaktadır, Procedures for Air Navigation Services)

Bölgesel Ek Prosedürler (SUPP olarak adlandırılmaktadırlar, Regional Supplementary Procedures)

Farklı formatta Rehberlik Materyalleri (Guidance Material).

ICAO Standartlarının Oluşturulma Aşamaları

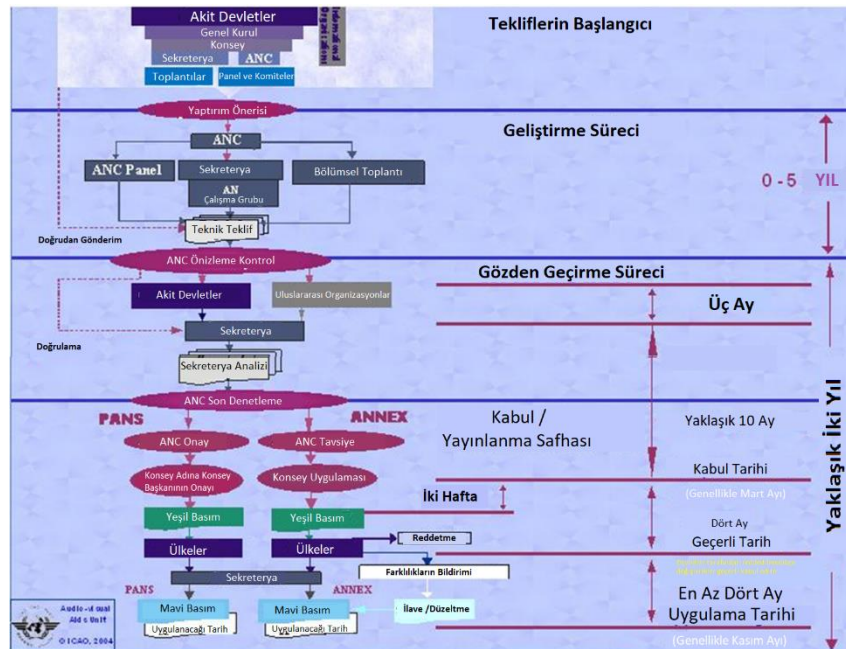
ICAO standartlarının ortaya çıkması Şekilde de görüldüğü gibi 4 temel aşamadan oluşmaktadır:

SARP tekliflerin, önerilerin oluşturulması

SARP geliştirme safhası

ANC gözden geçirme safhası

Uyarlama ve basım safhası



Şekil 3: SARP Tekliflerinin Oluşturulma Aşamaları

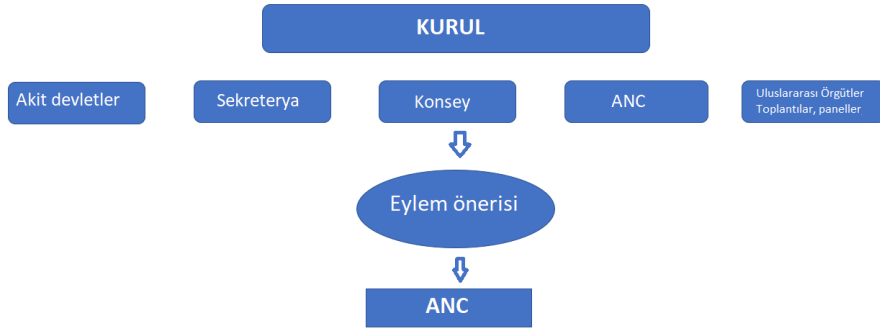
1. SARP tekliflerin/önerilerin oluşturulması

SARP'ların nasıl oluşturulduğu, onların bu kadar etkili olmasının ve gelecek yıllarda uluslararası sivil havacılığın güvenli, verimli ve düzenli bir şekilde büyümesini sağlayabilmenin temelinde havacılığın dört "C" si yatmaktadır: İşbirliği (Cooperation), fikir birliği (Consensus), uyum (Compliance) ve bağlılık (Commitment). SARP'ların oluşturulmasında işbirliği, onların onayında mutabakat, uygulamalarına uyum ve bu devam eden süreçte bağlılıkta tüm üyeler arasında gözlenmektedir.

Yeni tekliflerin ve değişikliklerin kaynağı, ICAO tarafından, bir Devlet tarafından ya da IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers' Association, Uluslararası Hava Trafik Kontrolörlüğü Birliği) gibi bir uluslararası organizasyon tarafından tanımlanan bir sorunun çözümüne yönelik bir öneriden gelir. Bir Kurul toplantısında, Mecliste önerilebilir, Sekreteryaya, Konsey veya ANC'den çalışma önerilebilir. Diğer ICAO toplantılarında da SARP'ların gelişmesine yol açabilecek sorunlar gündeme getirebilir.

Uluslararası Standartların ve Tavsiye Edilen Uygulamalar (SARP) ile Hava Seyrüsefer Hizmetleri için Prosedürler (PANS)'in oluşturulması ve sürdürülmesi Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin temel ilkelerinden biri ve ICAO'nun temel misyonu ve görevlerindendir [<https://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/>].

Bugün ICAO, 19 Ekler ve Sözleşme'ye katılan 5 PANS üzerinden 12.000'in üzerinde SARP'ı yönetmektedir; bunların çoğu tüm dünyada sürekli olarak yaşanmakta olan en son gelişmeler ve yeniliklerle birlikte geliştirilmektedir [<http://www.ifatca.org/about-ifatca/icaoactivities>].



Şekil 4: SARP Önerileri Aşaması [IFATCA www.ifatca.org]

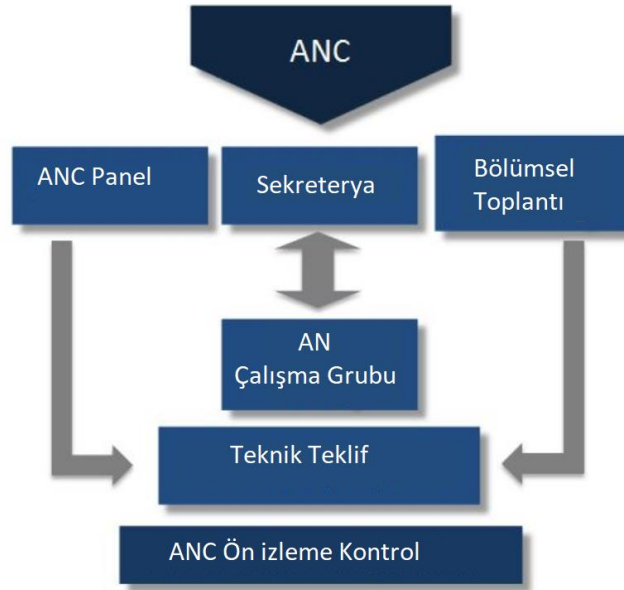
2. SARP geliştirme safhası

Teknik SARP'lar için teklifler önce Hava Seyrüsefer Komisyonu tarafından analiz edilir.

Teklifin niteliğine bağlı olarak, Komisyon incelemesini özel bir çalışma grubuna devredebilir.

Toplantıların çoğu yazışmalarla yapılsa da toplantılar hava seyrüsefer alanında ilerlemenin ana aracıdır. Çalışmaların çoğunun sonuçlandırıldığı ve gerekli mutabakatın sağlandığı çeşitli toplantılar yapılır.

Geliştirme safhasında, bir dizi danışma mekanizması kullanılmaktadır.



Şekil 5: SARP geliştirme safhası [IFATCA www.ifatca.org]

Hava Seyrüsefer toplantıları, hava seyrüsefer alanlarında geniş konulara ayrılan bölümler tarafından gerçekleştirilen toplantılardır.

Bir ya da daha fazla ilgili alanda ya da normalde bir alanda birden fazla alanda konuları kapsayan bir "tema" içeren hava seyrüsefer konferanslarında yer alan bölümler arası toplantılar olabilirler.

Tüm Taraf/Akit Devletler bu toplantılara eşit oranda katılmaya davet edilmiştir. İlgilenen uluslararası organizasyonlar gözlemci olarak katılmaya davet edilir.

Panellerin ve diğer uzman gruplarının belirli bir konuda çalışması için, ilgili çalışma programı kaleminin ANC tarafından onaylanması gerekmektedir. Daha önce de belirtildiği gibi, eylem önerileri çeşitli kökenlere sahiptir. Hava Seyrüsefer Komisyonu gibi konuya ayrılan bölümsel bir toplantıda ele alınacak kadar geniş bir yelpazede bile olabilirler.

ANC panelleri, ANC tarafından belirlenen zaman dilimlerinde, ANC ve Sekreteryaya'nın yerleşik tesisleri tarafından yeterli veya süratle çözülemeyen özel problemlerin çözümü için ANC tarafından oluşturulan teknik uzmanlar grubudur. Bu uzmanlar, uzmanlık alanlarında ve kapasitelerinde hareket eder ve adayların temsilcileri olarak hareket etmez.

Konunun karmaşıklığına bağlı olarak, öğelerin Panellere atanabileceği veya doğrudan Sekreteryaya tarafından ele alınabileceğini belirtmek önemlidir. Belirli bir konuyla ilgilenen ve ayrıntılı inceleme gerektiren karmaşık ve teknik konular için, ANC normal olarak konuyu bir ANC Paneline havale edecektir. Daha az karmaşık konular için, Sekreteryaya konuyla ilgilenecek bir Çalışma Grubu oluşturmayı seçebilir.

Hava Seyrüsefer çalışma grupları, ICAO Sekreteryasına, danışmanlık görevlerinde teknik görevlerdeki gelişmeleri sağlamada yardımcı olmak üzere Devletlerin ve uluslararası kuruluşların sunduğu küçük uzmanlar grubudur.

Teknik, ekonomik, sosyal ve hukuki konularla ilgili sorunların üstesinden gelmek için konsey teknik komiteleri oluşturulmakta, normal Konsey araçlarıyla sağlanamayan uzmanlığın gerekli olduğu karar veya ilerleme için ICAO, SARP'larının geliştirilmesinde de etkili olmaktadır.

İş programı öğelerinin onaylanması, İş Kartı (job cards) onaylama işleminde yapılır: Sorun bildirimini, sorunu çözmek için kullanılan adımları ve ilişkili zaman çizelgesini açıklamak için kullanılan bir araç. ANC tarafından onaylandıktan sonra, Panel veya çalışma grubu çalışmalarına hem toplantılar hem de toplantılar arasında çalışmaya devam edebilir. Grup bir uzlaşma sağladıktan ve iş yeterince olgunlaştığında, ANC'ye sunuma hazır kabul edilir.

Özet olarak, belirli bir konu ile ilgili ve ayrıntılı inceleme gerektiren teknik konular normal olarak ANC tarafından bir uzmanlar paneline yönlendirilir. Belki bir hava seyrüsefer çalışma grubunun yardımıyla daha fazla inceleme için Sekreteryaya daha az karmaşık konular verilebilir.

3. ANC gözden geçirme safhası

Bu çeşitli gruplar, ön inceleme için SARP'lara veya yeni SARP'lara yönelik revizyonlar için bir teknik teklif şeklinde Hava Seyrüsefer Komisyonu'na rapor verirler.



Şekil 6: SARP önerilerini geliştirme safhası[IFATCA www.ifatca.org]

Bu gözden geçirme, normalde Sekreteryaya veya Komisyon'un görüşüne göre, tavsiyelerin yorum yapmak üzere Devletlere devredilmesinden önce incelemeye ihtiyaç duyan tartışmalı konuların ele alınmasıyla sınırlıdır.

Hava Seyrüsefer Komisyonu tarafından geliştirilen alternatif teklifler ile birlikte temel SARP'lar için orijinal öneriler, Sözleşme Makamlarına ve seçilmiş uluslararası kuruluşlara yorum için sunulur.

Karmaşık sistemler için ayrıntılı teknik özellikler, talep edilmesi halinde Devletlere sunulur. Devletlere normal olarak tekliflere yorum yapmak için üç ay verilir.

Diğer onaylanmış uluslararası kuruluşlar tarafından geliştirilen standartlara, yeterli yorumlama ve onaylamaya tabi tutulmaları şartıyla da referans verilebilir.

Devletlerin ve uluslararası örgütlerin yorumları Sekreteryaya tarafından analiz edilir ve yorumlar ile Sekreteryaya'nın eylem önerileri hakkında ayrıntılı bilgi veren bir çalışma raporu (working paper) hazırlanır.

Komisyon tarafından önerilen Eklerde yapılan değişiklikler, "Hava Seyrüsefer Komisyonu Başkanı tarafından Konseye Rapor" kapsamında kabul edilmek üzere Konseye sunulur.

Değişiklik Önerisi (PfA, Proposal for Amendment) - yeni ya da değiştirilmiş bir SARP olabilir - Devletlere danışmak için gönderilecek kadar olgunlaşmış kabul edilir, ön inceleme için ANC'ye sunulur.

Teklifin gözden geçirilmesi, Sekreteryaya veya Komisyon'un görüşüne göre, ICAO Devlet Mektubundaki (State Letter) yorumlar için dolaştırılmadan önce özel dikkat gerektiren tartışmalı meselelerin ele alınmasıyla sınırlı olacaktır.

Ön inceleme tamamlandığında, PfA daha sonra resmi bir ICAO Devlet Mektubundaki yorumlar için Devletlere ve Uluslararası Kuruluşlara sunulur. Alıcıların normalde yanıt vermesi için üç ayı vardır.

Bu yorumlar Sekreteryaya tarafından toplanır ve analiz edilir ve bir çalışma kâğıdında (working paper) ANC Son Değerlendirme'ye sunulur. Komisyon, daha sonra, Devletlerin Sekreteryaya'nın yorumlarını ve tavsiyelerini dikkate alarak PfA'nın nihai metni oluşturulur.

PfA tamamlandığında, bir Ek'i değiştirirse, Konsey'e kabul edilmek üzere ANC tarafından Konseye sunulur. PANS, Konsey'in müdahalesi olmadan doğrudan ANC tarafından onaylanır.

4. Eklerin uyarlaması ve basım safhası

Konsey, Hava Seyrüsefer Komisyonu'nun önerilerini inceler ve üyelerin üçte ikisinin lehte olması durumunda, Ek'in değişikliğini kabul eder.

Konsey tarafından Ek bir değişikliğin kabul edilmesinden sonraki iki hafta içinde, "Yeşil Baskı" olarak adlandırılan değişikliğin geçici bir baskısı, bir açıklayıcı mektup Devletlere gönderilir. Bu teminat mektubunda ayrıca, değişikliğin getirilmesiyle ilgili çeşitli tarihler de verilmektedir.

Politika, Taraf Devletlere, SARP'larda kabul edilen değişikliklerin onaylanmamasını üç ay sürebileceğini öngörmektedir. Hazırlık ve geçiş süreleri için bir aylık bir süre daha verilir ve bu da Yürütme Tarihini (Effective Date) gösterir yani, Konsey tarafından kabul edildikten yaklaşık dört ay sonra gerçekleşir. Değişikliğin Yürürlük Tarihi ile Uygulanabilirlik Tarihi (Applicability Date) arasında dört aylık bir süre olmalıdır. Ancak, bu durumun gerektirdiği gibi daha uzun veya daha kısa olabilir. Bildirim Tarihi (Notification Date) normalde başvuru tarihinden bir ay önce yapılır.

Devletlerin çoğunluğunun onaylaması kaydıyla, değişiklik yürürlüğe girme tarihinde yürürlüğe girer.

Uygulanabilirlik tarihinden bir ay önce yapılan bildirim tarihinde, Devletler, ulusal düzenlemeleri ile değiştirilmiş haliyle Standart hükümleri arasında var olan herhangi bir farklılığın Sekretaryaya bildirilmesi gerekmektedir. Bildirilen farklılıklar Ekler'in eklerinde yayınlanır.

Yürürlük Tarihi'nden hemen sonra, değişikliğin yürürlüğe girdiğine dair bir mektup gönderilir ve Sekretarya, Ek veya PANS'a dâhil edilmek için uygun olan değişikliğin şekli olan "Mavi Baskı" nın düzenlenmesi için harekete geçer.

Uygulanabilirlik Tarihinde, Devletler, farklılıkları bildirmediği, değişiklikleri uygulamalıdır. Ek ve PANS değişikliklerinin sıklığını sınırlamak için, Konsey her yıl için ortak bir uygulanabilirlik tarihi belirlemiştir. Bu tarih, Kasım ayı için Havacılık Bilgi Yönetmeliği ve Kontrolünde (AIRAC, Aeronautical Information Regulation and Control) yapılan değişikliklerin düzenlenmesi planından seçilmiştir.

Bu değişiklik/benimseme/kabul etme prosedürünün sonucu, yeni veya değiştirilmiş Standart ve Tavsiye Edilen Uygulamaların ilgili Ek'in bir parçası haline gelmesidir.

ANC tarafından uygulanabilirlik tarihine kadar olan ön incelemeden (Preliminary Review) ortalama 2 yıl sürer. Her ne kadar bu süreç ilk bakışta uzun görünebilir olsa da, mantık ve deneyime dayanan bir fikir birliği oluşturulmasında, Devletlerin ve uluslararası örgütlerin sürekli olarak istişare ve geniş katılımını sağlar.

İşbirliği (cooperation) ve fikir birliği (consensus), böylece uluslararası havayı güvenli ve verimli hava taşımacılığı için hayati altyapıya kavuşturmuştur. Üçüncü "C" uyumluluk (compliance), bu kapsamlı düzenleyici sistemi hayata geçirir.

Konsey tarafından Ek bir değişikliğin kabul edilmesinden sonraki iki hafta içinde, geçici bir baskı olan "Yeşil Baskı", Devletlere açık hale getirilmiştir. Devletlerin onaylamaması/değişiklik istemesi için üç ayı var. Hazırlık için bir ay daha, Konsey tarafından kabul edilmesinden dört ay sonra Yürürlük Tarihini yapar (Devletlerin çoğunluğunun bunu onaylamaması koşuluyla).

Yürürlük Tarihi ve Uygulanabilirlik Tarihi arasında normal olarak dört ay daha vardır. Müracaat Tarihinde, Başvuru tarihinden bir ay önce, Devletler her türlü farklılığa ilişkin olarak ICAO'ya bildirimde bulunmalıdır. Yürürlük Tarihi'nden sonra, bir Devlet Mektubu, değişikliğin yürürlüğe girdiğini ilan eder ve Sekretarya daha sonra, değişikliğin son hali olan "Mavi Baskı" yı yayınlar.

Değişikliklerin miktarını ve sıklığını sınırlamak için ICAO, tüm belgeler için her yıl ortak bir uygulanabilirlik tarihi olacağını tespit etmiştir. Bu tarih, Kasım ayı Havacılık Bilgileri Düzen ve Denetimi (AIRAC, Aeronautical Information Regulation And Control) zamanlanmış tarihiyle eşleşiyor.

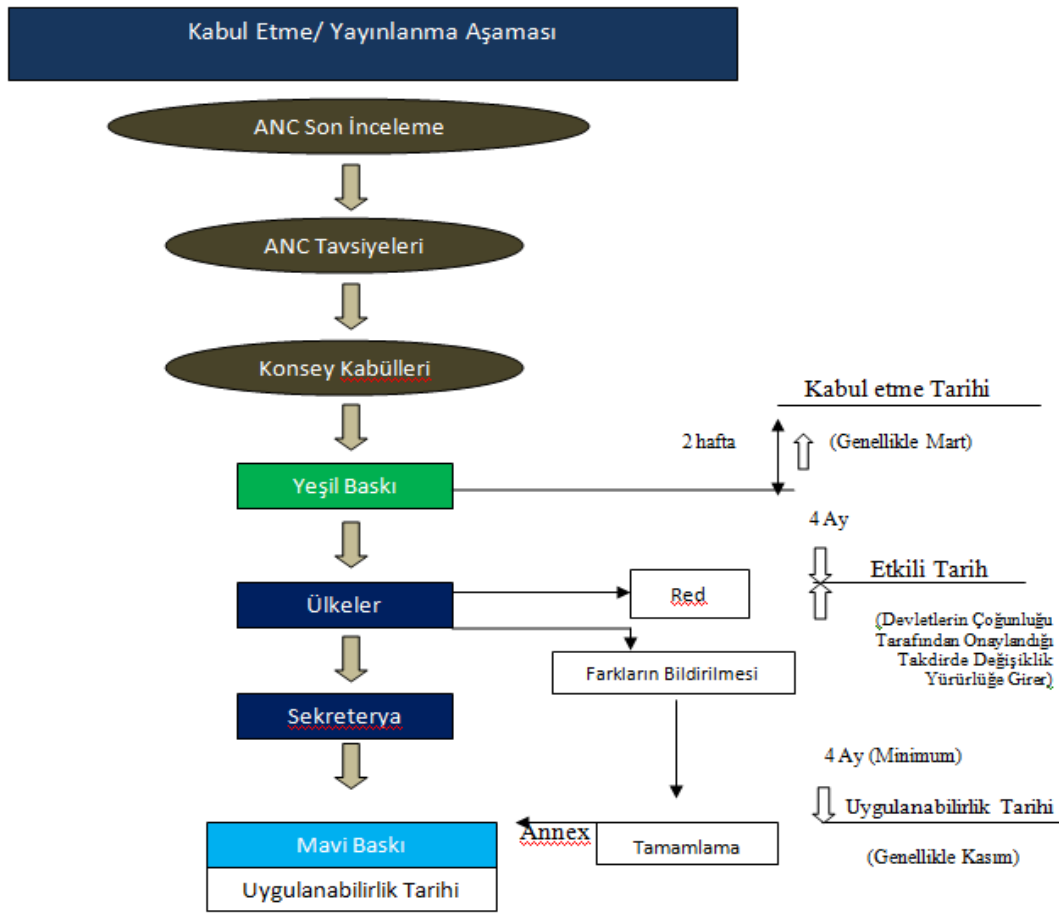
Genel olarak, bir PfA'nın uygulanabilir olduğu an için ön inceleme için ANC'ye sunulmasından itibaren iki yıldan fazla bir zaman alır. Her ne kadar çok uzun görünse de, tüm sürecin amacı, Devletlerin ve Uluslararası Örgütlerin adil, mantıksal ve fikir birliğine dayalı SARP'lar ve PANS'lerin ayrıntılarına yorum yapmaları ve katılmaları için maksimum sayıda fırsat sağlamaktır.

Diğer Ek Materyal ve Prosedürlerin Onayı / Yayınlanması

Standartlara ve Tavsiye Edilen Uygulamalara benzer şekilde geliştirilmesine rağmen, Eklere yapılan ekler Konsey tarafından onaylanır.

Bölgesel Ek Prosedürler, bölgesel uygulamalarından dolayı, daha önce değinilen değişiklikler ile aynı gelişme çizgisine sahip değildir; onlar da Konsey tarafından onaylanmalıdır.

PANS'e teklif edilen değişiklikler, Konsey tarafından Temsilciler Konseyine iletilmesinden sonra Konsey Başkanı tarafından onaylanınca, Konsey tarafından kendisine verilen yetkiyle Hava Seyrüsefer Komisyonu tarafından onaylanır.



Şekil 7: Eklerin uyarlaması ve basım safhası [IFATCA www.ifatca.org]

Kılavuzlar ve genelgeler, Genel Sekreterin yetkisi altında, Konsey tarafından onaylanan ilkeler ve politikalar uyarınca yayınlanır [<http://www.ifatca.org/>].

SARP'ların / Evrensel Emniyet Gözetim Denetimi Programının Uygulanması

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi kapsamında, SARP'ların uygulanması Taraf Devletler ile ilgilidir. Güvenlik alanında onlara yardımcı olmak için ICAO, 1999 yılında bir Evrensel Emniyet Gözetim Denetim Programı (Universal Safety Oversight Audit Programme)'ni kurdu. Program, tüm Taraf Devletlerde ICAO tarafından yürütülen düzenli, zorunlu, sistematik ve uyumlu güvenlik denetimlerinden oluşmaktadır.

Amaç, ilgili ICAO SARP'larının, ilgili prosedürlerin ve güvenlikle ilgili uygulamaların gerçekleştirilmesinin durumunu belirleyerek küresel havacılık güvenliğini teşvik etmektir. Denetimler, bir Devletin güvenlik gözetim sisteminin kritik unsurları bağlamında yürütülmektedir. Bunlar uygun yasal ve düzenleyici çerçeveyi içerir; sağlam bir organizasyon yapısı; teknik rehberlik; nitelikli personel; lisans ve sertifika prosedürleridir.

Kuruluşundan bu yana, Program kendi güvenliği altındaki alanlardaki güvenlik kaygılarını belirlemede ve çözüm önerileri sunmada etkili olmuştur. Program, hava yolları, hava trafik hizmetleri, uçak kazası ve olay araştırması ve diğer güvenlikle ilgili alanları içerecek şekilde kademeli olarak genişletilmektedir.

Bölgesel güvenlik gözetim seminerleri ve çalıştayları şeklinde ek yardım sağlarken, program ayrıca mevcut SARP'ları geliştirmek ve yenilerini oluşturmak için ICAO'ya değerli geri bildirim sağlar.

Güvenlik gözetim programı ile kazanılan deneyim, havacılık emniyetine başarıyla adapte edildi. 2002 yılında, Devletlerin güvenlikle ilgili SARP'ların uygulanmasındaki eksiklikleri tespit etmelerine benzer şekilde yardımcı olmak üzere Evrensel Güvenlik Denetimi Programı (Universal Security Audit Programme) başlatılmıştır. Bu format gelecekte sivil havacılığın diğer alanlarına da uygulanabilir.

İşbirliği, mutabakat, uyum ve SARP'ların devam etmekte olan uygulamasına yönelik verimsiz bir taahhüt, şimdiye kadar tasarlanan en güvenli toplu ulaşım modeline dönüşen küresel bir havacılık sistemi yaratmayı mümkün kılmıştır. Günümüzün ticari uçaklarının uçuş ekibi, selefleri ve takip edecekleri gibi, dünyada uçtukları her yerde standartlaşmış bir havacılık altyapısına güvenebilirler.

ICAO, dünyadaki vatandaşlara güvenli ve güvenilir bir havacılık sistemi sağlayarak, Taraf Devletler ve uluslararası sivil havacılık topluluğunun diğer tüm ortakları ile birlikte çalışmayı sürdürme çabalarına dayanan bir başarı ortaya koymaktadır.

SONUÇ

Ülkemizin ICAO ile ilişkileri tarihsel olarak inşili ve çıkışlı bir seyir izlemiştir. ICAO'nun kurucu üyelerinden olan Türkiye, 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı yasa ile Sözleşmeye taraf olmuştur. 1947 yılında, ilk ICAO genel kurulunda Konseye 3 yıllık süre için seçilmiştir.

Türkiye, 1950-1974 döneminde ICAO çalışmalarına aktif olarak katılmamıştır.

1978 yılında Ottawa Büyükelçiliğimiz bünyesinde ICAO faaliyetlerini yakından izlemek üzere bir büro oluşturulmuştur. 1990 yılında bu büro Montreal'de Daimi Temsilcilik düzeyine çıkarılmıştır.

Son on-onbeş yıldır ülkemiz sivil havacılığında yaşanan olumlu değişim ve gelişim ile ICAO bünyesindeki üye ülkeler arasında ülkemize karşı müspet tutum sonucu 2016 yılında, ICAO Konsey üyeliği kazanılmıştır. Sivil havacılığın kural ve standartların belirlendiği, değişen teknolojik ve çevresel koşullara bağlı olarak sürekli araştırma, geliştirme ve değişimin yaşanmakta olduğu küresel ortamda ICAO çalışmalarına daha aktif ve donanımlı katılımın sağlanması ülkemiz açısından gerek koşul olarak görülmektedir.

Teşkilatın karar alma organı olan 36 üyeli Konsey içinde yer almak, sivil havacılığın geleceğine yön verenlerin arasında katkı sağlamak ülkemiz açısından büyük önem arz etmektedir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Montreal'de ICAO binasında bulunan Daimi Temsilciliğimiz, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, sivil havacılık alanında eğitim veren akademik çevre, sivil havacılık alanındaki meslek kuruluşları ve dernekler arasında işbirliği ve eşgüdüm yaratılarak ICAO bünyesindeki tüm çalışma gruplarında etkin rol alma sağlanmalıdır [www.servetbasol.com].

ADOP Panel toplantılarının üçüncüsüne ülkemizden üye seviyesinde katılım sağlanmış olup, 1 çalışma kâğıdı (WP) sunulurken panelde aktif rol alınmıştır. Panel sırasında görüşülen konuların Annex 14 ve ilgili dokümanlarında yapılacak değişiklikler çerçevesinde ülkemiz mevzuatının uyumlaştırılması çalışmaları için önemli bir temel teşkil ettiği değerlendirilmiştir. Bu standart ve tavsiyelerin ADOP paneli sırasında sunulan çalışma kâğıtlarının oluşturulmasında temel teşkil

eden çalışma gruplarının önemi ortaya çıkmıştır. Uluslararası havaalanı standartlarının oluşturulmasında büyük yol oynayan bu Panel ve çalışma gruplarındaki çalışmaların ülkemizde gerek Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne yapılan düzenleme ve denetleme faaliyetlerinde gerekse de havacılık sektörünün uygulamaları ve akademik çalışmalarda gündeme gelen sorunlar ve yenilikler açısından önemli bir yer tuttuğu görülmüştür. Akademik kurumlarda verilen lisan ve lisansüstü eğitimlerde bu tür uluslararası çalışmaların ve faaliyetlerin sonuçlarının geleceğin sektör uygulayıcıları konumundaki öğrencilere aktarılması emniyetli ve sürdürülebilir hava taşımacılığı için önem arz etmektedir.

Hem ICAO kurucu üyelerinden biri hem de konsey üyesi konumundaki Türkiye'nin daha aktif üye olarak uluslararası platformda karar verici konumu daha da güçlendirilmelidir.

Kaynaklar

ANC Technical Panels <https://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/Pages/anc-technical-panels.aspx>

Başol, S. (2010) Türkiye-ICAO ilişkileri www.servetbasol.com - 16.08.2010

Erciyes, Ç. (2015) ICAO'nun Teknik Çalışmalarına Artık Türkiye de Katılıyor 2015 <https://cagatayerciyes.wordpress.com/2015/04/17/turkiyenin-icaonun-teknik-calismalarina-katiliminin-onemi/>

Erciyes, Ç. (2014) Türk Sivil Havacılığı Türkiye-ICAO İlişkileri 15.11.2014 <https://cagatayerciyes.wordpress.com/2014/11/15/kisaca-turkiye-icao-iliskileri-hakkinda/>

How ICAO Develops Standards <https://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/Pages/how-icao-develops-standards.aspx>

<http://icao.dt.mfa.gov.tr/Mission/ShowInfoNote/224133>

<https://www.icao.int/Pages/default.aspx>

ICAO Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ve Türkiye <https://hezarfendergi.com/icao-uluslararasi-sivil-havacilik-teskilati-ve-turkiye/>

ICAO Air Navigation Commission Special 200th Session Commemorative Review Fall 2015 https://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/Documents/ANC-200_final_web.pdf SoyisimB, J., SoyisimC, K. ve SoyisimD, L., 2006.

ICAO, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü http://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-_icao_.tr.mfa

ICAO Doc 7984/5 Directives for Panels of the Air Navigation Commission Fifth Edition, March 2014, Montreal, Quebec, Canada. ISBN 978-92-9249-619-7

ICAO ADOP/1 February 2015 Report of the First Meeting of the Aerodrome Design and Operations Panel (ADOP) Montreal

IFATCA The Standart Making Process Making SARPs: How does it work? <http://www.ifatca.org/about-ifatca/icao-activities/making-standards-and-recommended-practices-sarps/making-sarps-how-does-it-work/>

International Civil Aviation Aircrafts Registration Handbook Volume 1 Strategic Information and Procedures, International Business Publication USA, https://books.google.com.tr/books?id=-VH_s2r6KDcC&lpq=PA179&dq=Origin%20of%20Proposals%20for%20SARPs&hl=tr&pg=PA179#v=onepage&q=Origin%20of%20Proposals%20for%20SARPs&f=false

Making an ICAO Standard <https://www.icao.int/safety/airnavigation/Pages/standard.aspx>