

Doc 9161



Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ekonomisi El Kitabı

Genel Sekreter tarafından
onaylanmış ve onun yetkisi altında
yayımlanmıştır.

Beşinci Baskı — 2013

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)

Doc 9161



Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ekonomisi El Kitabı

Genel Sekreter tarafından onaylanmış
ve onun yetkisi altında yayımlanmıştır

Beşinci Baskı — 2013

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)

ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK TEŞKİLATI tarafından
İngilizce, Arapça, Çince, Fransızca, Rusça, ve İspanyolca dillerinde
ayrı ayrı yayımlanmıştır.
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Sipariş bilgileri ile satış acenteleri ve kitapçıların tam listesi için
lütfen ICAO'nun www.icao.int adresindeki web sitesini ziyaret
ediniz.

Üçüncü baskı, 1997
Dördüncü baskı, 2007
Beşinci baskı, 2013

Doküman 9161, Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ekonomisi El Kitabı
Sipariş Numarası: 9161
ISBN 978-92-9249-312-7

© ICAO 2013

Tüm hakları saklıdır. Bu yayının hiçbir bölümü, Uluslararası Sivil Havacılık
Teşkilatı'ndan önceden yazılı izin alınmadan, herhangi bir biçimde veya herhangi
bir yolla çoğaltılamaz, bir bilgi alma sisteminde depolanamaz veya iletilemez.

DEĞİŞİKLİKLER

Değişiklikler, ICAO Yayınları Kataloğu eklerinde duyurulur; Katalog ve ekleri ICAO'nun www.icao.int adresindeki web sitesinde mevcuttur. Aşağıdaki alan, bu tür değişikliklerin kaydını tutmak için ayrılmıştır.

DEĞİŞİKLİK VE DÜZELTMELERİN KAYDI

[illegible][illegible]

ÖNSÖZ

KÖKENİ VE AMACI

1. Mayıs 2009'da, ICAO Hava Taşımacılığı Komitesi, Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ekonomisi El Kitabı'nın (Doküman 9161) 2008 Havalimanları ve Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ekonomisi Konferansı'nın (CEANS 2008) ardından gözden geçirilip güncellenmesine karar vermiştir.
2. Bu el kitabının amacı, devletlere, hava seyir hizmeti sağlayıcılarına ve yetkilendirilmiş ücretlendirme ile düzenleyici makamlara, hava seyir hizmetlerinin etkin yönetimi ve ICAO'nun Havalimanları ile Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ücret Politikaları (Doküman 9082) uygulamalarında yardımcı olacak pratik rehberlik sağlamaktır.

KAPSAM

3. Bu rehberlik, hava seyir hizmeti sağlayıcılarının karşılaştığı çeşitli koşulları göz önünde bulundurmaktadır. ICAO aracılığıyla devletler tarafından geliştirilen hava seyir hizmetleri maliyet geri kazanımıyla ilgili uluslararası politika ve prensiplere dayanmaktadır ve bu politika ile prensiplere uygun prosedürler ve uygulamalar tanımlamaktadır. Bu politika ve prensiplerin dayanağı, ICAO'nun tüzüğü olan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin (Doküman 7100) 15. Maddesi'nde yer almaktadır. Bu alandaki kapsamlı politika rehberliği daha sonra ICAO Konseyi tarafından geliştirilmiş ve Doküman 9082'de yer almaktadır.
4. Bu el kitabındaki rehberlik materyali, bir terimler ve kısaltmalar sözlüğü ile bir dizini içeren beş ekle birlikte altı bölüm halinde sunulmaktadır. **Bölüm 1**, ICAO'nun hava seyir hizmetleri ücret politikaları ve devletlerin sorumlulukları konusunu ele almaktadır; **Bölüm 2**, hava seyir hizmetlerinin mülkiyeti, kontrolü ve yönetim meselelerine odaklanmaktadır; **Bölüm 3**, hava seyir hizmetlerinin sunumunda uluslararası iş birliği konusunu işlemektedir; **Bölüm 4**, ekonomik performans yönetimi de dahil olmak üzere ekonomik ve mali yönetim konusunda rehberlik sağlamaktadır; **Bölüm 5**, hava seyir hizmetleri ücretlerinin maliyet esasının belirlenmesi ve bireysel hava trafik ücretlerinin belirlenmesi ile tahsilatı konusunda rehberlik sunmaktadır; **Bölüm 6** ise hava seyir hizmetleri altyapısının finansmanını ele almaktadır.
5. Bu el kitabı boyunca, eşlik eden belge olan Havalimanı Ekonomisi El Kitabı (Doküman 9562) ile tutarlılık ve uyumun sağlanmasına özel özen gösterilmiştir.

KAYNAKLAR

6. Bu el kitabının beşinci baskısının hazırlanmasında, Sekreterlik, hava seyir hizmetleri ekonomisi konusunda uzmanlardan oluşan bir panel olan Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ekonomisi Paneli (ANSEP) tarafından desteklenmiştir. Başlıca kaynaklar, el kitabının dördüncü baskısı, ICAO'nun Havalimanları ve Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ücret Politikaları (Doküman 9082), Havalimanları ve Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ekonomisi Konferansı Raporu (CEANS) (Doküman 9908) ve Havalimanı Ekonomisi El Kitabı (Doküman 9562) olmuştur. Ayrıca, ICAO kaynak dokümanları arasında Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Ekleri (Doküman 7300), el kitapları, raporlar, genelgeler ve araştırmalar ile Sekreterlik tarafından gerçekleştirilen bireysel danışmalar da yer almaktadır.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
Terimler ve Kısaltmalar Sözlüğü.....	(ix)
BÖLÜM 1. ICAO'nun Ücret Politikaları ve Devletlerin Sorumlulukları.....	1-1
A — Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 15. Maddesi, Genel Kurul kararları ve ICAO'nun ücret politikaları.....	1-1
B — Devletlerin Sorumlulukları.....	1-6
C — Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Ekonomik Denetimi	1-6
D — Kullanıcılarla Danışma.....	1-12
BÖLÜM 2. Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcılarının Mülkiyeti, Kontrolü ve Yönetişimi	2-1
A — Temel Faktörler.....	2-1
B — Devlet Mülkiyeti ve Kontrolü	2-3
C — Özel Mülkiyet ve Katılım/Dahil Olma.....	2-6
D — Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sunumunun Örgütsel Özellikleri.....	2-7
E — Kurumsal Yönetim.....	2-8
F — Belirli hava seyrüsefer hizmetlerinin üçüncü taraf işletmeler tarafından sağlanması.....	2-9
BÖLÜM 3. Uluslararası İş Birliği	3-1
A — Genel	3-1
B — Uluslararası İşletme Ajansları.....	3-2
C — Ortak Ücret Tahsilat Kuruluşları.....	3-6
D — Çok Uluslu Tesisler ve Hizmetler.....	3-8
E — Ortak finansman düzenlemeleri	3-14
F — Siyasi iş birliği.....	3-17
G — Küresel Hava Trafik Yönetimi (ATM) Operasyonel Konseptine İlişkin Özel Örgütsel Hususlar	3-21
BÖLÜM 4. Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Ekonomik ve Mali Yönetimi.....	4-1
A — Temel Hususlar	4-1
B — Ekonomik Performans Yönetimi	4-7
BÖLÜM 5. Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ücretlerinin Belirlenme Süreci.....	5-1
A — Muhasebe	5-2
B — Tesis ve Hizmet Envanterlerinin Belirlenmesi	5-14
C — Maliyetlerin Belirlenmesi	5-17

D — Maliyetlerin Dağıtımı.....	5-23
E — Bireysel Ücretler İçin Maliyet Esası	5-32
F — CNS/ATM Sistemlerine İlişkin Özel Maliyetlendirme Hususları	5-33
G — Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ücretlerinin Belirlenmesi	5-34
H — Bireysel Ücretler	5-38
I — Ücretlerin Tahsilatı	5-44
J — CNS/ATM Sistem Hizmetlerinin Sağlanmasında Ücretlendirme/Maliyet Geri Kazanımı Hususları	5-50

BÖLÜM 6. Hava Seyrüsefer Hizmetleri Altyapısının Finansmanı..... 6-1

A — Trafik Tahminleri	6-1
B — Uzman hizmetlerinin kaydı.....	6-2
C — Ekonomik ve mali analizler	6-2
D — Finansman planı.....	6-5
E — Finansman kaynakları	6-8
F — CNS/ATM sistemlerinin uygulanmasına ilişkin özel finansman hususları	6-13

EKLER

1 — Hizmet Düzeyi Anlaşması (SLA) Şablonu (Üçüncü Taraf İşletmeciler).....	Ek 1-1
2 — Hava Meteoroloji Hizmetlerinin Maliyetlerinin Belirlenmesine Yönelik Rehberlik	Ek 2-1
3 — Ağırlıklı Ortalama Sermaye Maliyeti (WACC) Hesaplaması.....	Ek 3-1
4 — Ücretler Yoluyla Sermaye Projelerinin Ön Finansmanı	Ek 4-1
5 — İkili ve Uluslararası Finansman Kaynakları.....	Ek 5-1

DİZİN	İndeks-1
--------------------	-----------------

TERİMLER SÖZLÜĞÜ

KISALTMALAR

ACC	Bölge Kontrol Merkezi
ADS	Otomatik Bağımlı Gözetim
ADS-B	Otomatik Bağımlı Gözetim-Yayın
ADS-C	Otomatik Bağımlı Gözetim-Sözleşme
AFS	Havacılık Sabit Hizmeti
AFTN	Havacılık Sabit Telekomünikasyon Ağı
AIM	Havacılık Bilgi Yönetimi
AIP	Havacılık Bilgi Yayını
AIRMET	Düşük irtifa uçuş operasyonlarının güvenliğini etkileyebilecek seyir sırasında hava durumu olaylarına ilişkin bilgiler
AIS	Havacılık bilgi hizmetleri
AMS	Havacılık mobil hizmeti
AMSS	Havacılık mobil uydu hizmeti
ANP	Hava seyrüsefer planı
ANSP	Hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcısı
ASECNA	Afrika ve Madagaskar'da Hava Seyrüsefer Güvenliği Ajansı
ASM	Hava sahası yönetimi
ATC	Hava trafik kontrolü
ATCO	Hava trafik kontrolörü
ATFM	Hava trafik akış yönetimi
ATK	Mevcut ton-kilometre
ATM	Hava trafik yönetimi
ATN	Havacılık telekomünikasyon ağı
ATS	Hava trafik hizmetleri
CAPM	Sermaye Varlıkları Fiyatlandırma Modeli
CBA	Maliyet-fayda analizi
CFIT	Arazi Üzerine Kontrollü İniş
CNS	Haberleşme, seyrüsefer ve gözetim
COCESNA	Orta Amerika Hava Seyrüsefer Hizmetleri Kurumu
COM	Havacılık telekomünikasyon hizmeti
DME	Mesafe ölçüm ekipmanı
D-VOLMET	Uçuş halindeki uçaklar için dijital meteorolojik bilgi
EUROCONTROL	Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı
FASID	Tesis ve hizmet uygulamaları dokümanı
FIC	Uçuş bilgi merkezi
FIR	Uçuş bilgi bölgesi
GANP	Küresel Hava Seyrüsefer Planı
GES	Dünya yeryüzü istasyonu
GLONASS	Küresel navigasyon uydu sistemi (Rusya Federasyonu)
GNSS	Küresel navigasyon uydu sistemi (ABD)
GPS	Küresel Konumlama Sistemi
HF	Yüksek frekans
IAS	Uluslararası Muhasebe Standartları
IFR	Aletli uçuş kuralları

IKSANO	Uluslararası Kuruluş Bilgi Koordinasyon Konseyi - Hava Seyrüsefer Ücretleri
ILS	Aletli İniş Sistemi
IPO	İlk Halka Arz
KPA	Anahtar Performans Alanı
KPI	Anahtar Performans Göstergesi
LAQ	Yerel hava kalitesi
MET	Hava seyrüsefer için meteorolojik hizmetler
METAR	Havaalanı Rutin Meteorolojik Raporu
Mode S	Mod S
NDB	Yönlendirilmemiş Radyo İşaretçisi
NOTAM	Havacıları Bilgilendirme Notu
NPV	Günümüz net değeri
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
OPMET	Operasyonel meteorolojik bilgi
OPS	Operasyonlar
PBA	Performansa Dayalı Yaklaşım
PBN	Performansa Dayalı Seyrüsefer
PIRG	Planlama ve Uygulama Bölgesel Grubu
RMA	Bölgesel İzleme Ajansı
RNAV	Alan Seyrüseferi
RSOO	Bölgesel Güvenlik Denetleme Organizasyonu
RVSM	Azaltılmış Dikey Ayırma Minimumu
SADIS	Hava Seyrüseferi ile İlgili Bilgiler İçin Uydu Dağıtım Sistemi
SAR	Arama ve Kurtarma
SARPS	Standartlar ve Önerilen Uygulamalar
SES	Tek Avrupa Gökyüzü
SESAR	Tek Avrupa Hava Trafik Yönetimi Araştırması
SIGMET	Uçak operasyonlarının güvenliğini etkileyebilecek güzergâh üzerindeki hava olaylarına ilişkin bilgiler
SLA	Hizmet Düzeyi Anlaşması
SPECI	Havaalanı özel meteorolojik raporu
TAF	Havaalanı tahmini
TC	Tropikal siklon
TMA	Terminal control alanı
TWR	Havaalanı kontrol kulesi veya havaalanı kontrolü
UIR	Yüksek uçuş bilgi bölgesi
VA	Volkanik kül
VFR	Görerek Uçuş Kuralları
VHF	Çok yüksek frekans
VOLMET	Uçuş halindeki uçaklar için meteorolojik bilgiler
VOR	Çok Yüksek Frekanslı Çok Yönlü Radyo Menzili
VSAT	Çok Küçük Açıklıklı Terminal
WAAC	Ağırlıklı Ortalama Sermaye Maliyeti
WAFS	Dünya Alanı Tahmin Sistemi

TERİMLER

Not.— Aşağıdaki terimler, bu kılavuzun bağlamında tanımlanmaktadır. Bu liste kapsamlı değildir. Kılavuzun içinde tanımı verilen diğer terimler, Dizinde bulunabilir

Havaalanı kontrol hizmeti. Havaalanı trafiği için hava trafik kontrol hizmeti.

Hava Seyrüsefer Hizmetleri. Bu terim, hava trafik yönetimi (ATM), iletişim, seyrüsefer ve gözetim sistemleri (CNS), hava seyrüseferi için meteorolojik hizmetler (MET), arama ve kurtarma (SAR) ile havacılık bilgi hizmetleri/havacılık bilgi yönetimi (AIS/AIM) gibi unsurları kapsar. Bu hizmetler, hava trafiğine tüm operasyon aşamalarında (yaklaşma, havaalanı ve güzergâh boyunca) sağlanmaktadır.

Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcısı (ANSP). ATM ve/veya yukarıda belirtilen diğer hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan herhangi bir kuruluş.

Havaalanı operasyonlarının aşamaları. Uçak operasyonlarının herhangi bir veya tüm aşamaları; yaklaşma, iniş, kalkış ve/veya ayrılış süreçlerini içerir

Hava Trafik Kontrol (ATC) Hizmeti. Bu hizmet, hava sahasında güvenliği sağlamak ve hava trafiğinin düzenli akışını sürdürmek amacıyla sağlanmaktadır. ATC hizmetinin başlıca amaçları şunlardır: a) Çarpışmaları önlemek – Havadaki uçaklar arasında ve manevra alanında uçaklar ile engeller arasında güvenli mesafeyi koruyarak kazaları önlemek; ve b) Hava trafiğini hızlandırmak ve düzenli akışını sürdürmek – Uçuşların verimli bir şekilde gerçekleşmesini sağlamak için hava sahası yönetimini optimize etmek.

Hava Trafik Yönetimi (ATM). Hava trafik yönetimi (ATM - Air Traffic Management), uçuş güvenliğini ve operasyonel verimliliği sağlamak amacıyla hem hava sahasında hem de yer sistemlerinde çalışan çeşitli işlevlerin bütünlük yönetimini kapsar.

Hava Trafik Hizmeti (ATS). Uçuş bilgi hizmeti, ikaz hizmeti, hava trafik danışma hizmeti, hava trafik kontrol hizmeti (bölge kontrol hizmeti, yaklaşma kontrol hizmeti veya meydan kontrol hizmeti) gibi çeşitli hizmetleri kapsayan genel bir terimdir.

İkaz hizmeti. Arama ve kurtarma yardımı gereken hava araçlarıyla ilgili olarak ilgili kuruluşları bilgilendirmek ve gerektiğinde bu kuruluşlara yardımcı olmak amacıyla sunulan bir hizmettir.

Amortisman. Genellikle maddi olmayan varlıklara (örneğin, geliştirme maliyetleri) uygulanan, bir varlığın maliyetinin dönemsel (yıllık) giderler yoluyla kademeli olarak azaltılmasıdır.

Yaklaşma kontrol hizmeti. Kontrollü uçuşların iniş veya kalkışı sırasında sağlanan hava trafik kontrol hizmetidir.

Bölge kontrol hizmeti. Kontrol sahalarındaki (seyir halindeki) kontrollü uçuşlara sağlanan hava trafik kontrol hizmetidir.

Varlık. Bir varlığın sahibi ya da kontrol edeni olan kuruluşa gelecekte ekonomik faydalar sağlaması beklenen kaynaktır.

Özerk kuruluş. Bir veya birden fazla havalimanı ve/veya hava seyir hizmetlerini işletmek ve yönetmek amacıyla kurulan, elde ettiği gelirleri maliyetlerini karşılamak için yönetme ve kullanma yetkisine sahip bağımsız kuruluştur.

Kıyaslama. Geliştirme amacıyla, bir organizasyon içinde zaman içinde karşılaştırmalar yapma (iç kıyaslama) veya iki ya da daha fazla organizasyonun performansını karşılaştırma sürecidir (dış kıyaslama).

En İyi Uygulamalar. Zaman içinde maliyet açısından etkili, verimli ve kaliteli ürün ve hizmetlerin pazara sunulmasında başarılı olduğu kanıtlanmış uygulamalardır.

Tahvil. Belirli veya belirlenebilir bir gelecekte, faizle birlikte uzun vadeli borcun geri ödeneceğine dair yazılı taahhüttür.

Sermaye varlıkları. Maddi veya maddi olmayan, birden fazla muhasebe döneminde hizmette kalması beklentisiyle edinilen varlıklardır. (Sabit varlıklarla karşılaştırınız.)

Giderin sermayeleştirilmesi. Yararı ilgili dönemde veya dönemlerde sağlanacak olan maliyetlerin, amortisman tabii varlık olarak kaydedilip bir veya daha fazla gelecek mali döneme aktarılmasıdır.

Nakit akışı. Bir kuruluşun belirli bir dönemde elde ettiği net para miktarıdır.

Ücret/Harç. Sivil havacılığa yönelik tesis ve hizmetlerin sağlanmasından doğan maliyetleri karşılamak amacıyla özel olarak tasarlanmış ve uygulanan bir harçtır.

Ticarileştirme. Tesis ve hizmetlerin yönetiminde, işletmecilik ilkelerinin benimsendiği ya da ticari faaliyetlerin geliştirilmesine öncelik verilen bir yaklaşımdır.

Konvertibl para birimi. Altın veya güçlü bir yabancı para birimiyle serbestçe takas edilebilen para birimi.

Kurumsal yönetim. Bir şirketin ya da kuruluşun faaliyetlerinin yönetim tarafından yürütülmesinin gözetimi ile bu yönetime ilişkin hissedarlara ve diğer ilgili taraflara karşı hesap verebilirliğin sağlanmasıdır.

Sermaye maliyeti. Borç veya özkaynak yoluyla fon sağlama maliyeti.

Dönen varlıklar. Bir yıl içinde nakde çevrilebilen varlıklar.

Varlıkların amortismanı. Bir varlığın kullanım nedeniyle aşınma ve yıpranma, çevresel etkenler, yetersizlik veya modasının geçmesi sonucunda değerinde meydana gelen azalma; genellikle önceden belirlenmiş bir süre (amortisman süresi/varlığın ekonomik ömrü) boyunca gerçekleşir..

Farklılaştırılmış ücretler. Hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerinin kullanımı için normalde ödenmesi gereken ücretlerde uygulanan herhangi bir ayrıcalıklı ücret, indirim, geri ödeme ya da diğer ücret indirimleri.

Temettüler. Kâr paylarının nakit veya hisse senedi şeklinde dağıtılması.

Ekonomik ömür (varlığın). Bir varlığın getiri sağlamasının beklendiği süre.

Ekonomik denetim. Bir Devletin, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcısının ticari ve operasyonel uygulamalarını denetleme işlevi.

Güzergâh (uçuş) aşaması. Kalkış ve ilk tırmanış aşamasının bitiminden, yaklaşma ve iniş aşamasının başlamasına kadar olan uçuş bölümü.

Özkaynak sermayesi. Kuruluşun sahibi(leri) tarafından sağlanan para.

Finansal tablolar. Bunlar, gelir tablosu ve bilanço gibi tablolardır. Gelir tablosu, tüm gelir ve giderleri özetler; bu iki toplam arasındaki fark ise kâr ya da zarar olarak ortaya çıkar. Bilanço ise varlıkları ve borçları özetler; bu ikisi arasındaki fark net değer artışı veya azalışını gösterir.

Duran varlıklar. Kalıcı nitelikte olan ve genellikle bir yıldan daha uzun süre elde tutulan maddi varlıklar (genellikle binalar ve ekipmanlar).

Sabit maliyetler. Kısa vadede, sunulan hizmetlerin hacmi artsa da azalsa da değişmeyen maliyetler.

Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR). Belirlenmiş sınırları olan ve içinde uçuş bilgi hizmeti ile uyarı hizmetinin sağlandığı hava sahası.

Uçuş bilgi hizmeti. Uçuşların güvenli ve verimli bir şekilde yürütülmesi amacıyla tavsiye ve bilgi sağlamak için verilen hizmet.

Genel havacılık. Ücretli veya kiralamaya dayalı tarifeli hava hizmetleri ve tarifesiz hava taşıma operasyonları dışındaki tüm sivil havacılık faaliyetleri.

Büyük daire. Dünyanın yüzeyinde, düzlemi dünyanın merkezinden geçen daire.

Büyük daire mesafesi. İki noktayı birleştiren büyük dairenin daha kısa yayının uzunluğu.

Temel Performans Alanları (KPAs). Hizmet sağlayıcılar, düzenleyiciler, kullanıcılar ve diğer ilgililerin beklentilerine karşılık gelen performansın temel alanları.

Anahtar Performans Göstergeleri (KPIs). Mevcut/geçmiş performans, tahmin ve performans modellemesi kapsamında öngörülen gelecekteki performans ile performans hedeflerine ulaşmadaki fiili ilerleme, göstergeler aracılığıyla nicel olarak ifade edilir. Göstergeler hedefleri desteklediğinden, belirli bir performans hedefi göz önünde bulundurularak tanımlanmalıdır.

Kiralama. Belirli bir süre için, genellikle ticari amaçlarla kullanılmak üzere tanımlanmış bir mekânı işgal etme veya bazı ekipmanları kullanma hakkı. Kira süresi sona erdiğinde, mekân veya ekipman genellikle herhangi bir tazminat ödenmeden sahibine iade edilir.

Borçlar. Bir kuruluşun varlıkları üzerinde finansal haklar şeklindeki borçları.

Likidite. Mali yükümlülüklerin karşılanması için derhal kullanılabilir varlıklara sahip olma durumu veya derecesiyle belirlenen hal veya durum.

Marjinal maliyet. Başka bir birim çıktı üretmenin maliyeti.

Modüle edilmiş ücretler. İlgili tesis veya hizmetin kullanım zamanı ve/veya durumuna göre ayarlanan ücretler (örneğin, yoğun saatler/yoğun olmayan saatler, hava trafiği yoğunluğu, gürültü ve yerel hava kalitesi gibi faktörler).

Çok uluslu tesis veya hizmet. Uluslararası hava seyrüseferine hizmet vermek amacıyla, tek bir Devletin hava sahasının ötesine uzanan hava sahasında kurulan bir tesis veya hizmet. Bu tesis veya hizmet, bir Devlet, bir grup Devlet veya uluslararası bir işletme ajansı tarafından işletilebilir. Böyle bir tesis veya hizmetin kurulmasına ilişkin rehberlik, tüm bölgesel hava seyrüsefer planlarında yer almaktadır.

Çarpan etkisi. Genellikle, hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerinin doğrudan ekonomik etkisinin, dolaylı ve tetiklenen ekonomik etkilerle ne kadar artırıldığını gösteren bir faktör olarak ifade edilir.

Net Varlık Değeri. Bir işletmenin tüm varlıklarının toplam değerinden tüm borçların çıkarılmasıyla bulunan değer (öz sermayeye eşittir).

Kullanım süresi (bir varlığın). Sabit bir varlığın kullanılabileceği zaman dilimi.

Performans yönetimi. Hizmet sağlayıcıların performanslarının zaman içinde iyileşmesini amaçlayan etkileşimli bir süreçtir. Bu süreç; performans hedeflerinin tanımlanması, performans göstergelerinin seçilmesi ve bunlar için hedeflerin belirlenmesi, performansın izlenmesi, raporlanması ve değerlendirilmesi gibi çeşitli adımlardan oluşur.

Ön finansman. Hava seyrüsefer tesisi projesinin, ilgili tesis tamamlanmadan önce kullanıcılardan tahsil edilen ücretler yoluyla kısmen veya tamamen finanse edilmesi.

Fiyat tavanı. Bir fiyat politikası veya belirli mevzuat kapsamında belirlenen en yüksek fiyat.

Özel sektör katılımı. Belirli tesis ve hizmetlerin mülkiyetinde özel bir kuruluşun azınlık düzeyinde ortaklığı veya katılımı. Özel sektör katılımı, ayrıca yönetim sözleşmesi ya da kiralama şeklinde de olabilir.

Özelleştirme. Tesislerin ve hizmetlerin tam veya çoğunluk mülkiyetinin özel sektöre devredilmesi.

Bölgesel hava seyrüsefer planları (ANPs). Belirli bir bölge içinde uluslararası hava seyrüseferi için gerekli olan tesisler, hizmetler ve prosedürleri ayrıntılı olarak belirten hava seyrüsefer planları.

Artık değer. Bir varlığın maliyeti, amortismanı yapılmış, gider veya zarar olarak kaydedilmiş olan maliyet kısmı düşüldükten sonraki değeri.

Vergi. Genellikle sivil havacılığın tamamına ya da maliyet bazına göre uygulanmayan, ulusal veya yerel hükümet gelirlerini artırmak amacıyla konulan bir vergi veya kesinti.

Kullanıcıdır. Bu terim, hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerinin kullanıcıları olarak uçak işletmecilerini ifade eder. “Son kullanıcılar” terimi ise genel olarak nihai tüketicileri (örneğin, yolcular ve göndericiler) ifade eder.

BÖLÜM 1

ICAO'nun Ücret Politikaları ve Devletlerin Sorumlulukları

Bu bölüm, ICAO'nun hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerine ilişkin temel politikalarına ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Doc 7300) kapsamında Taraf Devletlere verilen sorumluluklara odaklanmaktadır.

A Bölümü, ifade edilen temel ilkeleri ele almaktadır: a) Doc 7300'ün 15. Maddesi; b) Hava taşımacılığı alanındaki politikalara ilişkin Genel Kurul kararları; ve c) *ICAO'nun Havalimanları ve Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ücretlerine İlişkin Politikaları (Doc 9082)*.

B Bölümü, havalimanı ve hava seyrüsefer tesisleri ile hizmetlerinin sağlanması konusundaki Devletlerin sorumluluklarına odaklanmaktadır.

C Bölümü, hava seyrüsefer hizmetlerine yönelik ekonomik denetimin amaçları, biçimleri ve uygulanmasına ilişkin ICAO politikalarını ve ayrıca uyumsuzluk çözümünü özetlemektedir.

Son olarak, D Bölümü, ücretler ve hava seyrüsefer hizmetleri geliştirme planları konusunda kullanıcılarla yapılacak istişarelere ilişkin ICAO politikalarını özetlemektedir.

KISIM A — ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK SÖZLEŞMESİ'NİN 15. MADDESİ, GENEL KURUL KARARLARI VE ICAO'NUN ÜCRET POLİTİKALARI

ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK SÖZLEŞMESİ

1.1 ICAO tarafından havalimanları ve hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri alanında belirlenen temel ilkeler, genellikle Chicago Konvansiyonu olarak anılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin (Doc 7300) 15. Maddesinde şu şekilde ifade edilmiştir:

Havalimanı ve benzeri ücretler

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'ne taraf her Devletin, ulusal uçakların kamu kullanımına açık olan her havalimanı, 68. Madde hükümleri saklı kalmak kaydıyla, diğer tüm Taraf Devletlerin uçaklarına da aynı koşullar altında açık olacaktır. Benzer şekilde, her Taraf Devletin uçakları tarafından, hava seyrüseferinin güvenliği ve hızlandırılması amacıyla kamu kullanımına sunulan tüm hava seyrüsefer tesisleri, radyo ve meteorolojik hizmetler de aynı tekdüze koşullara tabi olacaktır.

Bir Taraf Devlet tarafından, diğer herhangi bir Taraf Devletin uçakları tarafından bu tür havalimanları ve hava seyrüsefer tesislerinin kullanımı için konulabilecek veya konmasına izin verilebilecek ücretler, daha yüksek olmamalıdır,

a) Düzenli uluslararası hava hizmetlerinde yer almayan uçaklar için, benzer faaliyetlerde bulunan aynı sınıftaki kendi ulusal uçaklarının ödeyeceği ücretlerden daha yüksek olmamalıdır, ve

b) Düzenli uluslararası hava hizmetlerinde yer alan uçaklar için, benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan kendi ulusal uçaklarının ödeyeceği ücretlerden daha yüksek olmamalıdır.

Bu tür tüm ücretler yayımlanacak ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne bildirilecektir. Ayrıca, ilgili bir Taraf Devletin başvurusu üzerine, havalimanları ve diğer tesislerin kullanımı için uygulanan ücretler, Konsey tarafından incelenmeye tabi tutulacak; Konsey bu konuda rapor hazırlayıp ilgili Devlet veya Devletlerin değerlendirmesi için önerilerde bulunacaktır. Hiçbir Taraf Devlet, yalnızca kendi topraklarından geçen, giren veya çıkan herhangi bir Taraf Devletin uçağı, üzerindeki kişiler veya yük için geçiş hakkı nedeniyle ücret, harç veya başka bir kesinti uygulayamaz.

1.2 Özetle, Chicago Konvansiyonu'nun 15. Maddesi aşağıdaki üç temel ilkeyi ortaya koymaktadır:

- a) bir Taraf Devletteki havalimanları ve hava seyrüsefer hizmetlerinin kullanımı, diğer tüm Taraf Devletlerin uçakları için tekdüze koşullara tabi olacaktır;
- b) bir Taraf Devletin, bu tür havalimanları veya hava seyrüsefer hizmetlerinin kullanımı için uyguladığı ücretler, benzer uluslararası faaliyetlerde bulunan kendi ulusal uçaklarının ödediğinden daha yüksek olmamalıdır; ve
- c) hiçbir Taraf Devlet, yalnızca kendi topraklarından geçiş, giriş veya çıkış hakkı için, herhangi bir Taraf Devletin uçağına, üzerindeki kişilere veya yüke ücret uygulayamaz.

İlk iki ilke, ayrımcılık yapmama ile ilgili olup, genellikle yanlış anlaşılmalara yol açmamıştır. Ancak bazı durumlarda üçüncü ilke, bir uçağın bir Devlete giriş, çıkış veya üzerinden uçuşu durumunda hiçbir ücret alınmayacağı şeklinde yorumlanmıştır. Oysa bu ilkenin amacı bu değildir; çünkü tüm Devletler, havalimanı ve hava seyrüsefer tesisleri ile hizmetlerinin sağlanması için katlanılan maliyetleri ücretler aracılığıyla geri alma hakkına tam olarak sahiptir. Bu ilkenin özünde ise bir Devletin, sadece kendi topraklarına giriş, çıkış veya üzerinden uçuş izni verdiği için ücret almaması gerektiği yatmaktadır.

1.3 15. Maddede ayrıca iki başka konuya daha değinilmektedir. Birincisi, Devletlerin havalimanları ve hava seyrüsefer hizmetleri için uyguladıkları ücretleri yayımlamak ve bunları ICAO'ya bildirmekle yükümlü olmalarıdır. Bu bilgiler, ICAO tarafından "Havalimanları ve Hava Seyrüsefer Hizmetleri Tarifeleri" (Doc 7100) adlı belgede toplanır ve yayımlanır.

1.4 15. Madde ayrıca, ilgili bir Taraf Devletin başvurusu üzerine ICAO'nun uygulanan ücretleri incelemesini ve ilgili Devlet veya Devletlere bu konuda önerilerde bulunmasını da öngörür. Burada özellikle belirtilmelidir ki, madde yalnızca ilgili bir Taraf Devletin başvurusuna atıfta bulunmaktadır, başka herhangi bir tarafın başvurusuna değil.

1.5 15. Maddedeki ilkeler ve genel olarak Chicago Konvansiyonu'nun tüm maddelerinin statüsüyle ilgili olarak, bir ICAO Taraf Devleti, bu maddelerde ifade edilen ilkelerin hiçbirinden muaf tutulamaz; çünkü Chicago Konvansiyonu'nu imzalayan taraf devlet, tüm maddelere istisnasız uymayı taahhüt etmiş olur.

GENEL KURUL KARARLARI

1.6 ICAO'nun hava taşımacılığı alanındaki politikaları, her olağan Genel Kurul oturumunda güncellenen konsolide Genel Kurul kararlarında ifade edilmektedir. Bu kararlar, ICAO Hava Taşımacılığı Programı'nın tüm sektörlerindeki politika konularını özel ekler aracılığıyla ele almaktadır. Yürürlükteki en son Genel Kurul kararı A37-20 — Hava taşımacılığı alanında ICAO'nun devam eden politikalarının konsolide beyanıdır ve bu kararın F Ek'i havalimanları ile hava seyrüsefer hizmetlerine ilişkindir. A37-20, F Ek'i, Taraf Devletleri, havalimanları ve hava seyrüsefer hizmetlerinin hangi örgütsel yapı altında işletildiğine bakılmaksızın Sözleşme'nin 15. Maddesinin tam olarak uygulanmasını sağlamaya

çağırmakta ve Devletlere, Chicago Konvansiyonu'nun 28. Maddesi uyarınca üstlendikleri taahhütlerden yalnızca kendilerinin sorumlu olduğunu hatırlatmaktadır.

1.7 ICAO'nun çevresel vergilerle ilgili politikaları, Genel Kurul Kararı A37-18'de ifade edilmiştir — Çevre koruma ile ilgili devam eden ICAO politikaları ve uygulamalarının konsolide beyanı — Genel hükümler, gürültü ve yerel hava kalitesi.

1.8 Çevre koruma amacıyla ücretlerin kullanımı iki alanda uygulanabilir: uçak gürültüsü ve uçak motoru emisyonları. ICAO'nun mevcut gürültü ile ilgili ücret politikaları hava seyrüsefer hizmetlerine uygulanmaz. Uçak motoru emisyonları çevre üzerinde iki düzeyde etkiye sahiptir:

- a) yerel hava kalitesi (YHK-LAQ); ve
- b) küresel ölçekte.

Yerel hava kalitesiyle (YHK-LAQ) ilgili ücretlere dair politikalar, ICAO'nun Havalimanları ve Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ücretlerine İlişkin Politikaları'nda (Doc 9082), Bölüm II, paragraf 9'da yer almakta olup, hava seyrüsefer hizmetlerine uygulanmaz; küresel düzeyde ise ICAO'nun politikaları, çevresel vergiler yerine başka önlemlerin kullanılmasından yanadır.

ICAO 'NUN ÜCRETLENDİRME POLİTİKALARI

1.9 Havalimanı ve hava seyrüsefer hizmetleri için ücretlendirmeye ilişkin ek ve daha ayrıntılı politika rehberliği Doc 9082'de sunulmaktadır. Ücretlendirme politikaları, havalimanı ve hava seyrüsefer hizmetlerinin ekonomisine ilişkin büyük uluslararası konferansların ardından ICAO Konseyi tarafından periyodik olarak gözden geçirilmekte olup, temel felsefe ve ilkelerin çoğu yıllar içinde değişmeden kalmıştır. ICAO'nun ücretlendirme politikaları, Chicago Sözleşmesi'nden farklı olarak, bağlayıcılık açısından aynı statüye sahip değildir; yani bir ICAO Taraf Devleti, Chicago Sözleşmesi maddelerine uymakla hukuken yükümlüyken, bu politikalara uymakla yasal olarak yükümlü değildir. Ancak, Doc 9082'deki ilkeler büyük uluslararası konferansların tavsiyelerine dayandığı için, devletler bu ilkelere ahlaki olarak uymayı taahhüt eder ve maliyet geri kazanım uygulamalarının bu ilkelere uygun olmasını sağlamalıdır. Doc 9082'nin Önsöz'ünün 1. paragrafında, Havalimanı ve Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Ekonomisi Konferansı (CEANS 2008) tarafından kabul edilen bir tavsiyeye göre, devletlerin ayrımcılık yapmama, maliyetle ilişkililik, şeffaflık ve kullanıcılarla istişare olmak üzere dört temel ücretlendirme ilkesini kendi ulusal mevzuatlarına, düzenlemelerine veya politikalarına ve ayrıca hava hizmetleri anlaşmalarına dahil etmeleri teşvik edilmektedir. Bu sayede, havalimanı işletmecileri ve hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılarının (ANSP'ler) bu ilkelere uyumu güvence altına alınmış olur).

1.10 Doc 9082'nin önemli hususlarından biri, bir yanda havalimanları ve hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılarının (ANSP'ler), diğer yanda ise hava aracı işletmecilerinin çıkarları arasında bir denge kurulması gerektiğidir. Bu, özellikle hava ulaşım sistemlerinin devletler için taşıdığı önem ve devletler arası ekonomik, kültürel ve sosyal etkileşimleri teşvik etmedeki rolü göz önünde bulundurulduğunda daha da önem kazanmaktadır. Bu durum, özellikle ekonomik zorluk dönemlerinde geçerlidir. Bu nedenle, ekonomik sıkıntıların tüm taraflar arasında makul bir şekilde paylaşılmasını sağlamak amacıyla, devletlerin havalimanları ve ANSP'ler ile hava aracı işletmecileri arasında iş birliğini artırmalarını teşvik etmeleri önerilmektedir (Bkz. Doc 9082, Önsöz, paragraflar 4 ve 8).

1.11 Doc 9082'nin Birinci Bölümü, havalimanları ve hava seyrüsefer hizmetlerine ortak bazı konuları ele almaktadır: ücretlerin kapsamı ve yaygınlaşması, örgütsel ve yönetsel konular, ekonomik denetim, ekonomik performans, kullanıcılarla istişare, projelerin ön finansmanı ve dövizle ilgili hususlar.

1.12 Doc 9082'nin Üçüncü Bölümü, hava seyrüsefer hizmetleri ücretleriyle ilgilidir ve Birinci Bölüm ile birlikte bu el kitabının bu bölümünde yapılan açıklamaların odak noktasını oluşturmaktadır.¹

1.13 Doc 9082'nin Birinci Bölümü'nün 2. ve 3. paragraflarında, hava trafiği üzerindeki ücretlerin artışı konusunda endişe dile getirilmektedir. Devletlere şu öneride bulunmaktadır:

- a) yalnızca sivil havacılık operasyonları için sağlanan, bu operasyonlarla doğrudan ilişkili olan veya nihayetinde bu operasyonlara fayda sağlayan hizmet ve işlevler için ücret alınmasına izin vermeleri; ve
- b) uluslararası sivil havacılığı, diğer uluslararası ulaşım türlerine kıyasla ayrımcılığa uğratacak ücretler uygulamaktan kaçınmaları.

1.14 Dünya genelinde elde edilen deneyimler, havalimanları ve hava seyrüsefer hizmetlerinin özerk kuruluşlar tarafından işletildiği durumlarda, genel finansal durum ve yönetsel etkinliğin genellikle iyileştiğini göstermektedir (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 4). Bu nedenle, ekonomik olarak uygulanabilir olduğu ve hizmet sağlayıcılar ile kullanıcıların çıkarlarına en uygun olduğu durumlarda, devletlerin havalimanları ve hava seyrüsefer hizmetlerini işletmek üzere özerk kuruluşlar kurmayı değerlendirmeleri önerilmektedir (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 5). Havalimanları ve hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılarının (ANSP) ticarileştirilmesi veya özelleştirilmesi düşünülürken, devletlerin bu kuruluşların güvenlik, emniyet ve ekonomik denetiminden nihai olarak sorumlu olduklarını göz önünde bulundurmaları gerekir (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 6). Bir havalimanını veya havalimanlarını işletmek ve/veya hava seyrüsefer hizmetleri sunmak üzere özerk bir kuruluş kurulduğunda, devletin, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, ekleri ve hava hizmetleri anlaşmalarında belirtilen tüm ilgili devlet yükümlülüklerinin yerine getirilmesini sağlaması ve ICAO'nun ücretlendirme politikalarına uyulmasını temin etmesi gerekir (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 7). Ayrıca, devletler, havalimanları ve ANSP'ler için iyi kurumsal yönetim uygulamalarının kullanılmasını sağlamalıdır. Uygun kalitede tesis ve hizmetlerin sunumunda şeffaflık, verimlilik ve maliyet etkinliğini artırmak amacıyla, havalimanları ve ANSP'ler işlerinin tüm alanlarında yönetim alanında en iyi uygulamaları benimsemelidir (Doc 9082, Bölüm I, paragraflar 9 ve 10).

1.15 Doc 9082'nin Üçüncü Bölümünde yer alan ilkeler, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet temeli, hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerinin havacılık kullanıcıları arasında dağıtımı, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlendirme sistemleri, yaklaşma ve meydan kontrolü ücretleri, güzergâh hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri ile hava aracı tarafından, hizmet sağlayıcı devletin hava sahasında bulunmaksızın kullanılan hava seyrüsefer hizmetlerine ilişkin ücretler gibi konuları kapsamaktadır.

1.16 Hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet temeline ilişkin olarak Doc 9082'de yer alan temel ilkeler arasında şunlar bulunmaktadır:

- a) genel bir ilke olarak, hava seyrüsefer hizmetlerinin uluslararası kullanım için sağlandığı durumlarda, devlet bu hizmetleri kullananlardan, kendilerine uygun şekilde tahsis edilebilecek maliyet payını ödemelerini isteyebilir. Aynı zamanda, uluslararası sivil havacılıktan, kendisine uygun şekilde tahsis edilemeyecek maliyetleri karşılaması istenmemelidir. Devletler, hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılarının (ANSP'ler), uygun olduğu durumlarda uluslararası kabul görmüş muhasebe standartlarına göre hesaplarını tutmalarını ve uluslararası sivil havacılığa uygulanan hava seyrüsefer hizmet ücretlerinin doğru şekilde hesaplandığını garanti altına almalarını sağlamalıdır (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 1); ve
- b) tahsis edilecek maliyet, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin tam maliyettir. Bu maliyet, sermaye maliyeti ve varlıkların amortismanı için uygun tutarların yanı sıra bakım, işletme, yönetim ve idare maliyetlerini de içerir (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 3 i)).

1.17 Hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet temeli, ücretlendirme sistemleri ve ücretlerin tahsili bağlamında özellikle önemli olan diğer ilke ve tavsiyeler şunlardır:

1. Doc 9082'de bazı ilkelerin vurgulanması, bu ilkelerin Doc 9082'de yer alan diğer ilkelerden daha önemli olduğu anlamına gelmemelidir.

- a) hava seyrüsefer hizmetleri, tüm doğrudan ve dolaylı işletme maliyetlerini aşacak düzeyde gelir üretebilir ve böylece, yeni veya iyileştirilmiş hava seyrüsefer hizmetleri altyapısına yatırım amacıyla etkin finansman sağlamak için (vergi ve sermaye maliyeti öncesinde) varlıklar üzerinden makul bir getiri elde edilmesine olanak tanıyabilir (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 3 vi));
- b) hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerinin havacılık kullanıcıları arasında adil bir şekilde tahsis edilmesi gerekir. Uluslararası sivil havacılığa ve diğer kullanıcılara (yerel sivil havacılık, devlet veya diğer muaf uçaklar ile sivil olmayan kullanıcılar dahil) atfedilen maliyet oranları, sağlam muhasebe ilkelerine göre kendilerine uygun olmayan maliyetlerin hiçbir kullanıcıya yüklenmemesini sağlayacak şekilde belirlenmelidir. Ayrıca, maliyetlerin tahsisi ve tahsilatıyla ilgili olduğunda, devletlerin hava seyrüsefer hizmetlerine ilişkin temel kullanım verilerinin tutulmasını sağlamaları tavsiye edilir. Bu tür veriler, kullanıcı kategorisine göre (yerel veya uluslararası) uçuş sayıları, uçuş mesafeleri ve uçak tipi veya ağırlığına ilişkin bilgileri içerebilir (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 5);
- c) herhangi bir ücretlendirme sistemi, mümkün olduğunca basit, adil olmalı ve hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri açısından en azından bölgesel bazda genel uygulamaya uygun olmalıdır. Ücretlerin tahsil edilmesiyle ilgili idari maliyet, tahsil edilen ücretlerin makul bir oranını aşmamalıdır (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 6 i));
- d) ücretler, güvenlik için gerekli tesis ve hizmetlerin kullanılmasını veya yeni yardımcı araçlar ve tekniklerin uygulanmasını caydıracak şekilde konmamalıdır. ICAO bölgesel hava seyrüsefer planlarında veya Konsey tarafından onaylanan ilgili ICAO bölgesel hava seyrüsefer toplantısının önerilerinde yer alan tesisler veya hizmetler, güvenlik ve etkinlik için gerekli kabul edilir (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 6 ii));
- e) benimsenen ekonomik denetim biçimine uygun olarak, Devletler ANSP'ler tarafından uygulanan farklılaştırılmış ücretlerin olumlu ve olumsuz etkilerini yerel veya ulusal koşullara göre vaka bazında değerlendirmelidir. Devletler, farklılaştırılmış ücretlerin amacı, oluşturulması ve kriterlerinin şeffaf olmasını sağlamalıdır. Modüle edilmiş ücretlendirme sistemlerine hanel getirmeksizin, bu farklılaştırılmış ücretlerle ilişkili maliyetler, bundan fayda sağlamayan kullanıcılara yüklenmemelidir. Yeni hava hizmetlerini çekmek veya elde tutmak amacıyla sunulan ücretler yalnızca geçici olarak teklif edilmelidir (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 6 v));
- f) ücretlendirme sistemleri uygulanmaya başlandığında veya önemli ölçüde revize edildiğinde, hem kullanıcılar hem de hizmet sağlayan Devlet veya Devletlerin ekonomik ve mali etkileri dikkate alınmalıdır. Kullanıcılarda gereksiz aksaklıkları önlemek için, ücretlerdeki artışlar kademeli olarak uygulanmalıdır; ancak, bazı durumlarda bu yaklaşımdan sapmanın gerekli olabileceği kabul edilmektedir (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 6 vii)); ve
- g) ücretler, aynı kullanım için hiçbir tesis veya hizmetin iki kez ücretlendirilmemesi şeklinde tahsil edilmelidir. Bazı tesis veya hizmetlerin çift işlevi olduğu durumlarda (örneğin, yaklaşma ve havaalanı kontrolü ile seyir halindeki hava trafik kontrolü gibi), bu hizmetlerin maliyetleri ücretlendirme amaçları doğrultusunda adil bir şekilde paylaştırılmalıdır (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 6 viii)).

1.18 ICAO'nun ücret politikalarında dikkat çekici bir husus, arama ve kurtarma hizmetleri ile kaza soruşturmasına ilişkin olarak, hava seyrüsefer hizmetlerinin toplam maliyetlerinin belirlenmesinde, kalıcı sivil teşkilatların ekipman ve personel sayısının sınırlandırılmasıdır (Doc 9082, Ek 2 — Diğer yardımcı havacılık hizmetleri).

1.19 Doc 9082'de CNS/ATM sistemleri için özel bir maliyet geri kazanım prensibine doğrudan atıfta bulunulmamaktadır çünkü hava seyrüsefer hizmetlerine ilişkin tüm temel ICAO ücretlendirme prensipleri CNS/ATM sistemlerinin uygulanmasına da uygulanmaktadır. Ancak, organizasyonel, yönetsel ve iş birliği yönleri ile finansman, maliyetlendirme ve maliyet geri kazanım mekanizmaları konusunda özel değerlendirmeler gereklidir.

KISIM B — DEVLETLERİN SORUMLULUKLARI

1.20 Yukarıda A Bölümünde belirtildiği gibi, Chicago Konvansiyonu'nun 15. Maddesi, havaalanları ve hava seyrüsefer hizmetleri için temel ücretlendirme ilkelerini belirler ve uluslararası hava taşımacılığı operasyonlarında sözleşmeye taraf Devletlerin uçaklarının tesis ve hizmetleri kullanımına ilişkin 11. Maddede belirtilen erişim özgürlüğü ile ayrımcılık yasağı kavramını güçlendirir.

1.21 Ayrıca ilgili olan Madde 68, her Sözleşmeye Taraf Devletin, kendi toprakları içinde herhangi bir uluslararası hava hizmeti tarafından izlenecek güzergahı ve bu hizmetin kullanabileceği havaalanlarını belirleyebileceğini hükme bağlamaktadır.

1.22 Chicago Sözleşmesi'nin 28. Maddesi uyarınca, temel sorumluluklar Sözleşmeye Taraf Devletlere tahsis edilmiştir. Örneğin, havaalanı ve hava seyrüsefer tesisleri ile hizmetlerinin sağlanmasından, Sözleşme uyarınca zaman zaman tavsiye edilen veya belirlenen standartlar ve uygulamalara uygun olarak Devlet sorumludur.

1.23 Ayrıca, hava hizmetleri anlaşmalarında Devletlerin üstlendiği yükümlülükler vardır; bu anlaşmalarda da, örneğin belirli havaalanlarına ve rotalara erişim ile ayırım yapmama, maliyetle ilişkilendirme, şeffaflık ve kullanıcılarla danışma gibi temel ücretlendirme ilkelerinin yerine getirilmesinden yalnızca Devlet sorumludur.

KISIM C —HAVA SEYRÜSEFER HİZMETLERİNİN EKONOMİK DENETİMİ

GİRİŞ

1.24 Bölüm A'da belirtildiği gibi, ANSP'lerin (Hava Navigasyon Hizmet Sağlayıcılarının) sahip olabileceği baskın konumun kötüye kullanılma potansiyeli göz önünde bulundurularak, Devletler, ANSP operasyonlarının ekonomik denetiminden sorumludur. Ekonomik denetim, bir Devletin ANSP'nin ticari ve operasyonel uygulamalarını denetleme işlevi olarak tanımlanır. Bu ekonomik denetim görevini yerine getirirken, Devletler özellikle ANSP'lerin kullanıcılarla istişarede bulunmasını ve uygun performans yönetim sistemlerinin kurulmasını sağlamalıdır.

1.25 Mal ve hizmetler, müşteriler için rekabet eden birçok sağlayıcı tarafından sunulduğunda, tüketicilerin ekonomik refahı genellikle fiyatların belirlenmesi ile arzın miktar ve kalitesinin sağlanmasında bir "otomatik düzenleyici" işlevi gören piyasa güçlerine bırakılabilir. Buna karşılık, belirli bir piyasada arz tek bir sağlayıcının hakimiyetindeyse, düzenleyici müdahale konusu kamuoyunun ilgisini çeken bir mesele haline gelir.

1.26 Son yıllarda, ticarileşmenin ilerlemesi, Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları (ANSP'ler) üzerinde daha fazla rekabet ve ticari baskı oluşturmıştır. Sağlayıcıların operasyonlarında, piyasa için daha sınırlı bir rekabet seçeneği değerlendirilmesi mümkün olan alanlar bulunmaktadır. Örneğin, havaalanı kontrol hizmetlerinin periyodik rekabetçi ihale usulüyle verilmesine dair çok sayıda örnek mevcuttur. Ayrıca, hava seyrüsefer hizmetlerinin bölgesel işbirliği, tüm ANSP'lerin ortak gerekliliklere göre sertifikalandırılmasını/düzenlenmesini gerektiren bir sertifikasyon/müeyyide mekanizmasının kurulmasına yol açabilir. Bu sertifikalar tüm bölge çapında karşılıklı olarak tanındığında, Devletler, geçerli bir sertifikaya sahip herhangi bir kuruluşu kendi hava sahalarının belirli bir bölümünde hava seyrüsefer hizmeti sunmak üzere serbestçe atayabilirler.

1.27 Ancak, bu gelişmeler Devletlerin ekonomik denetimle ilgili sorumluluklarında herhangi bir değişiklik anlamına gelmez. Birçok Devlette, hava seyrüsefer hizmetleri hâlen aynı hava sahasında doğrudan veya gerçekçi dolaylı rekabete tabi olmayan yasal ya da doğal tekel olarak sağlanmaktadır. ANSP'lerin ticari faaliyetlere ve maliyet azaltımına odaklanması, bazen belirli kullanıcı kategorilerinin çıkarlarını olumsuz etkileyebilir. Ayrıca, ticarileşme, ANSP'lerin ICAO'nun ücret politikaları da dahil olmak üzere Devletlerin uluslararası yükümlülüklerine olan farkındalığını ve uyumunu azaltmış olabilir. Bu sorumluluklar sadece Devlet tarafından üstlenilebilir.

EKONOMİK DENETİM AMAÇLARI

1.28 Ekonomik denetim, Hava Navigasyon Hizmet Sağlayıcılarına (ANSP'lere) en uygun maliyetle ve uygun kalite seviyesinde hizmet sunabilmeleri için net hedefler ve teşvikler verildiğinde en iyi şekilde işler. Doc 9082'nin Bölüm I, 13. paragrafı, ekonomik denetimin gerekli olabileceği alanları yansıtan aşağıdaki hedefleri belirler:

- a) ANSP'lerin rekabet karşıtı uygulamalara girmesi veya sahip olabilecekleri hâkim konumu kötüye kullanma riskini en aza indirmek;
- b) ücretlerin uygulanmasında ayrımcılık yapılmamasını ve şeffaflığın sağlanmasını temin etmek;
- c) yatırımların, mevcut ve gelecekteki talebi maliyet etkin bir şekilde karşılayacak şekilde yapılmasını sağlamak; ve
- d) yolcuların ve diğer nihai kullanıcıların menfaatlerini korumak.²

Bu hedeflerin gerçekleştirilmesini teşvik etmek amacıyla, benimsenen ekonomik denetim biçimiyle tutarlı olarak, Devletler, Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcılarının (ANSP'lerin) kullanıcılarla istişarede bulunmasını ve uygun performans yönetim sistemlerinin kurulmasını sağlamalıdır.

1.29 Her hedefin önceliği, her Devletin özgül koşullarına bağlı olarak değişebilir ve kamu politikası hedefleri ile özerk/özel kuruluşların çıkarları arasında, ticarileştirme veya özelleştirmenin optimal etkilerini sağlamak amacıyla bir denge bulunmalıdır.

EKONOMİK DENETİMİN OLASI BİÇİMLERİ

1.30 Ekonomik denetim, hafif dokunuşlu bir yaklaşımdan (örneğin, rekabet yasalarının uygulanması) ANSP'lerin ekonomik kararlarına doğrudan düzenleyici müdahaleler gibi daha güçlü bir yaklaşıma kadar çeşitli şekillerde olabilir, bunlar şunlardır:

- a) rekabet yasalarının uygulanması;
- b) yedek düzenleme ("piyasa düzenlemesi");
- c) kurumsal gereklilikler ("kurumsallaşmış denge ve denetimler");
- d) fiyat tavanı düzenlemesi ("teşvik temelli düzenleme"); ve
- e) getiri oranı düzenlemesi ("hizmet maliyeti düzenlemesi").

Rekabet hukukunun uygulanması

1.31 Rekabet hukuku kavramı, piyasada rekabeti teşvik etmek veya sürdürmek amacıyla anti-rekabetçi uygulamaları yasaklayan yasaları (düzenlemeler ve politikalar dahil) ifade eder. Rekabet hukukunun uygulanma süreci genellikle şikayetlere yanıt vermek, piyasa davranışlarını izlemek, suçluları kovuşturmak, sorumluluğu yargılamak ve kanunu ihlal ettiği tespit edilen taraflara yaptırımlar uygulamaktan oluşur. Bu tür işlemler, anti-rekabetçi davranışlar üzerinde caydırıcı bir etkiye sahip olma ihtimaline de sahiptir.

2. The term "end-users" refers to ultimate consumers in general (e.g. passengers and shippers).

Piyasa düzenlemesi

1.32 Yedek düzenleme, bir hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcısının (ANSP) davranışlarını “kabul edilebilir” sınırlar içinde tutmaması durumunda, daha güçlü bir ekonomik denetim biçiminin uygulanacağına dair açık bir “tehdit” esasına dayanır. Bu hafif düzenleme yaklaşımının faydası, baskın konumun kötüye kullanılmasını önlemeye yardımcı olurken, ağır düzenlemenin getirdiği maliyetler ve bozulmaların önüne geçmesidir. Bu yaklaşım genellikle standart rekabet hukukunun uygulanması ile birlikte yürütülür. Bu yaklaşımın işe yaraması için, ANSP’nin kabul edilemez davranışın ne olduğunu net bir şekilde anlaması gerekir. Ancak, ticari sınırları çok ayrıntılı tanımlamanın, aslında bu yaklaşımın önlemeye çalıştığı düzenleyici bozulmaları yaratma riski taşıması bir zorluktur.

Kurumsal gereklilikler

1.33 Araştırmalar ve deneyimler, tüm paydaşların çıkarlarının, ANSP’ler ile kullanıcılar arasındaki yapıcı katılım sayesinde kullanıcıların yeterince bilgilendirilmesi halinde en iyi şekilde korunabileceğini göstermektedir. Belirli kurumsal gereklilikler, şeffaflığı ve bilgi akışını artırarak ANSP’ler ile kullanıcılar arasında doğru sinyallerin ve geri bildirimlerin iletilmesini sağlayabilir.

1.34 Hafif denetimli kurumsal gereklilikler şunları içerir:

- a) *ANSP’ler ile kullanıcılar arasında, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin belirlenmesi ve gelişim planlarının hazırlanması sürecinde zorunlu istişare yapılması; bu sayede maliyetlerin yeterince açıklanması ve ücret ile hizmet tekliflerinin ekonomik ve finansal temellerinde şeffaflığın sağlanması. Anlamlı bir istişare süreci iyi kurulmuşsa, bu durum güçlü bir ekonomik denetim gereksinimini ortadan kaldırabilir veya azaltabilir;*
- b) *performans yönetim sisteminin uygulanması (bkz. Bölüm 4); ve*
- c) *ANSP ile kullanıcıları arasında ekonomik bilginin yeterince akmasını teşvik etmek amacıyla, yönetim kurulunda paydaş üyeliğinin de bulunduğu kurumsal yönetim uygulamalarının oluşturulması.*

1.35 Daha güçlü türdeki kurumsal gereklilikler şunlarla ilgili koşulları içerir:

- a) *hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri ve geliştirme planlarının oluşturulmasında bilgi akışını, danışmayı ve uzlaşmayı sağlamak amacıyla ortak mülkiyet veya karma girişim; ancak, ortak mülkiyetin havayollarının yatırım planları ve ANSP yönetimi üzerinde büyük söz sahibi olması durumunda, havayolu rekabeti ve pazara giriş engelleri ile ilgili potansiyel rekabet karşıtı sorunlar ortaya çıkabilir; ve*
- b) *kâr amacı gütmeyen mali statü. Bu düzenlemenin mantığı, ticari odaklı bir kuruluşta kâr güdüsünün kaldırılmasının, kuruluşun hakim konumunu kötüye kullanma dürtüsünü azaltmasıdır. Ancak, kâr güdüsünün, bir ANSP’nin tesislerini zamanında sürdürebilmesi ve modernize edebilmesi için yeterli gelir fazlası yaratamama riskine karşı kamuoyunu koruduğu da ileri sürülebilir. Her durumda, yöneticiler birden fazla hedef arasında denge kurmak zorunda kalacaklardır ki bu, yönetim teşviklerinin iyi bilinen sorunlarından biridir.*

Fiyat tavanı düzenlemesi

1.36 Ekonomik denetimin bazı biçimleri, içinde teşvik unsurlarını barındıracak şekilde tasarlanmıştır. En tipik örnek fiyat tavanı düzenlemesidir. Bu düzenleme kapsamında, düzenleyici kuruluş belirli bir dönem için uygulanacak en yüksek ücret oranını belirler; bu genellikle perakende/tüketici fiyat endeksinden bir teşvik hedefi (bir “x” faktörü) çıkarılarak (veya eklenerek) yapılır. Eğer ANSP (Hava Navigasyon Hizmet Sağlayıcısı) belirlenen hedefi aşarsa, fazla tahsil edilen tutarı elinde tutabilir. Hedef karşılanmadığında ise, ANSP’nin zararını telafi etmek için ücretleri artırmasına izin verilmez ve düzenlenen dönemde hesaplarını dengelemek için başka yollar bulması gerekir. Bu senaryo altında, ANSP’nin verimliliğini artırmaya ve maliyetlerini düşürmeye güçlü bir teşviki olur.

1.37 Fiyat tavanı düzenlemesinin bazı potansiyel eksiklikleri vardır. Örneğin, zamanla, düzenlenen şirketin tavanı aşma kabiliyeti azaldıkça, teşvik etkisi de azalır. Ayrıca, fiyat tavanı genellikle birkaç yıl için, hem öngörülen sermaye harcamaları hem de mevcut varlıklar baz alınarak belirlendiğinden, ANSP'nin fiyat tavanı belirlenmeden önce sermaye harcamalarını abartma ve ardından tam programı gerçekleştirmeme teşviki olabilir (fiyat tavanı, ANSP'ye varlıklara gerçekten yatırım yapmadan kısa vadeli bir getiri sağlayabilir). Bu tür sorunlar, çıktıların ve fiyatlandırmalarının net ve kapsamlı bir şekilde tanımlanmasıyla büyük ölçüde çözülebilir; böylece düzenlenen kuruluş, planlanandan daha düşük harcamanın (arzu edilen) verimlilik kazanımlarından kaynaklandığını savunabilir. Ancak, ortaya çıkan düzenleyici sistem giderek karmaşılaşır ve bu nedenle düzenleyici, düzenlenen şirketler ve tüm kullanıcılar için daha maliyetli hale gelir.

1.38 Hizmet çıktısına dayalı fiyat tavanları bu sorunu hafifletebilir. Fiyatların bu çıktı performansına göre belirlenmesi, verimli yatırım yapılması için daha iyi teşvikler sağlayabilir. Fiyat, performans şartlarının karşılanıp karşılanmadığına bağlı olarak yukarı veya aşağı yönde değiştirilebilir. Fiyat tavanlarının zaman içinde çıktılarla yakından ilişkilendirilmesi mümkün olursa, HSHM'nin (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı) verimli yatırımları geciktirme ya da hiç yapmama yönündeki teşvikleri azalır. Ancak bu tür düzenlemenin önündeki engeller, yatırımların hayata geçirilmesinin uzun zaman alması nedeniyle hizmet çıktılarına ilişkin faydaların çoğu zaman ancak yıllar sonra görülebilmesi ve bu çıktıların hem hizmet kalitesini hem de kapasiteyi kapsayacak şekilde tanımlamanın zor olması, olarak ifade edilebilir.

Getiri oranı düzenlemesi

1.39 Getiri oranı düzenlemesi (aynı zamanda maliyet esaslı veya “maliyet artı” düzenleme olarak da adlandırılır), esas olarak tekel niteliği taşıyan işletmelerde aşırı kârlılığı önlemeye yönelik tasarlanmıştır. Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı (HSHM), ücret ve yatırım seviyeleri için önceden onay almak zorunda olabilir; buradaki amaç, sağlayıcının sermaye getirisi oranını rekabetçi bir piyasada geçerli olan düzeyle sınırlamaktır. Bu düzenlemenin en basit biçimi, hem işletme giderlerinin hem de sermaye harcamalarının doğrudan kullanıcılara yansıtılmasına (cost pass-through) izin verir. Ancak, getiri oranı düzenlemesi, HSHM'ye kâr hacmini artırmak amacıyla aşırı yatırım yapma yönünde güçlü bir teşvik sağlayabilir. Etkinliği destekleyen başka bir teşvik mekanizması yoksa (örneğin yönetim yoluyla), bu düzenleme maliyet etkinliğini sağlamada sınırlı teşvik sunabilir ve kullanıcıların ihtiyaçlarının ötesinde fazla yatırım yapılmasına da yol açabilir.

UYGUN DENETİM BİÇİMLERİNİN SEÇİLMESİ

1.40 Uygun ekonomik denetim biçiminin seçimi; rekabet düzeyi, yasal, kurumsal ve yönetim yapılarına — tarafların rollerini, haklarını ve sorumluluklarını da içerecek şekilde— ve her bir denetim biçimiyle ilişkili maliyetlere bağlıdır. Hangi yöntem benimsenirse benimsensin, ekonomik denetim şeffaf, etkin ve maliyet-etkin bir şekilde yürütülmeli; düzenleyici müdahaleler ise asgari düzeyde tutulmalı ve yalnızca gerektiğinde —örneğin taraflar arasında anlaşmazlık olduğunda, güçlü piyasa konumlarının aşırı ücretlendirme potansiyeli yarattığı durumlarda ya da belirli kullanıcılara yönelik ayrımcı davranış olasılığının arttığı hallerde— devreye alınmalıdır. Koşullar zamanla değişebileceğinden, farklı denetim yaklaşımları belirli dönemlerde daha uygun veya daha az uygun olabilir. Bu nedenle, ekonomik denetim mekanizmasının değişen koşullara uyum sağlayabilecek belli bir esneklik düzeyine sahip olması tercih edilir.

1.41 Uygun ekonomik denetim biçimini seçerken, devletlerin öncelikle rekabetin kapsamını ve düzeyini dikkate almaları gerekir. Rekabetin —ya da rekabet tehdidinin— yeterince güçlü olduğu durumlarda, rekabet hukukunun uygulanması büyük olasılıkla yeterli olacaktır.

1.42 Bu nedenle, başka ekonomik denetim biçimlerinin seçilmesini haklı kılan gerekçelerden biri, rekabetin ve rekabet hukukunun uygulanmasının, bir HSHM'nin (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı) sahip olabileceği baskın piyasa konumunu kötüye kullanma riskini önlemekte yetersiz kalacak olmasıdır. Buradaki temel mesele, rekabetin veya rekabet tehdidinin yeterince güçlü olmadığı durumların nasıl belirleneceğidir. Genel olarak, rekabetçi piyasa baskısının derecesi; yakındaki rakip HSHM'lerden veya alternatif ulaşım modlarından kaynaklanan fiili ya da potansiyel rekabet temelinde ölçülebilir. Pazara ilişkin olarak işletmelerin büyüklüğü ve trafik hacmi de dikkate alınması gereken diğer etkenlerdir.

1.43 Rekabetin yeterince güçlü olmadığı düşünülen durumlarda bile, güçlü bir ekonomik denetim biçimine olan ihtiyacın açıkça ortada olmadığı bazı koşullar olabilir. Örneğin, bir HSHM (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı), kullanıcılarıyla iş birliği içinde, sunulan hizmetlerle ilişkili olarak en uygun hizmet standartlarını, ücretlendirme sistemini ve ücret seviyesini belirleme açısından en uygun konumda olan taraf olabilir. Bu gibi durumlarda, ekonomik denetimin kapsamı; ücretlendirme sisteminde ve ücret seviyelerinde yapılacak değişikliklerin, mümkün olduğunda HSHM ile tüm kullanıcı kategorileri arasında uzlaşılı yoluyla gerçekleştirilmesini teşvik etmekle sınırlı tutulmalıdır.

1.44 n uygun yaklaşımın değerlendirilmesinde göz önünde bulundurulması gereken diğer önemli faktörler, ekonomik denetimin belirli biçimiyle ilişkili potansiyel maliyetler ve faydalardır. Ekonomik denetimin işletilmesi ve yönetimi ücretsiz değildir; ve devletin benimsediği yaklaşım daha hafif bir denetim biçiminden daha güçlü bir denetim biçimine kaydıkça, bu maliyetler artabilir. En uç durumda, düzenleyici maliyetler beklenen faydayı aşabilir. Bu nedenle, rekabet hukukunun uygulanmasının ötesinde uygun bir denetim biçimi seçimi, kamu yararını kabul edilebilir bir seviyede korumak ve düzenleyici maliyetleri asgari düzeyde tutmak için seçenekler yelpazesinde doğru dengeyi arama meselesidir.

1.45 Yukarıda belirtilen her bir ekonomik denetim biçimine çeşitli değişiklikler getirmek mümkündür. Bazı durumlarda, iki veya daha fazla denetim biçiminin bir araya getirilmesi en uygun ekonomik denetim şeklini oluşturabilir.

EKONOMİK DENETİMİN UYGULANMASI

1.46 Devletler, ekonomik denetim işlevlerini mevzuat çıkarma, düzenleme mekanizmalarının kurulması gibi yöntemlerle yerine getirebilirler. Ekonomik denetimin gerçekleştirildiği mekanizma, hedeflerine etkin ve maliyet-etkin bir şekilde ulaşmasında kritik öneme sahiptir. Devletlerin, ekonomik denetim işlevini yürütürken —özellikle ekonomik performans yönetimi ve kullanıcılarla istişare süreçlerinde— hükümetler, HSHM'ler (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları) ve kullanıcılar gibi tarafların rollerini, haklarını ve sorumluluklarını dikkatle göz önünde bulundurmaları ve tutarlı bir yaklaşım benimsemeleri önemlidir.

1.47 Bir devlet, özerk bir HSHM (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı) kurmamayı tercih ederse, ekonomik denetim işlevi, idari yapı içinde hava seyrüsefer hizmetlerinin işletilmesi ve sunumundan fonksiyonel olarak ayrılmalı ve açıkça tanımlanmış bir rol ile yetkiye sahip olmalıdır (bkz. Bölüm 2, Kısım B).

1.48 Yerel koşullar dikkate alınarak, bir devlet fiyatlandırma, yatırımlar ve hizmet kalitesi ile ilgili her türlü eylemi gözden geçirmek ve yaptırım uygulamakla sorumlu bağımsız bir ekonomik denetim birimi kurmak isteyebilir. Ekonomik denetim birimi ile düzenleyeceği HSHM arasında bağımsızlık ve hesap verebilirlik arasında uygun bir denge sağlanmalıdır. Düzenleyici birimin hesap verebilirliğini temin etmek için, devletin ona tercihen yasayla belirlenmiş açık hedefler vermesi ve yeterli işletme özerkliği sağlaması gereklidir. Böyle bir denge sağlanamazsa, düzenleyici taahhüt ve güvenilirlik riske girecektir.

1.49 Bir devlet, ekonomik denetim işlevini yerine getirmede daha az resmi bir araç olarak üçüncü taraf bir danışma komisyonu da kullanabilir. Danışma komisyonu, ilgili tarafların birleşik bir grup oluşturmadığı ve bu nedenle toplu hareket edebilecek araçlara sahip olmadığı durumlarda genellikle uygun görülür. Bu danışma komisyonu; hava yolu işletmeleri, genel havacılık, askeri temsilciler, nihai kullanıcı temsilcileri ve diğer ilgili başlıca taraflardan oluşabilir. Güçlü bir danışma komisyonu, HSHM yönetimi ile sürekli anlamlı diyalog kurabilecek ve belirli fiyatlandırma, yatırımlar ile hizmet seviyeleri önerilerini gözden geçirebilecek donanıma sahip olmalıdır.

1.50 Ekonomik denetim işlevini yerine getirmek için ek kaynaklara ihtiyaç duyulabileceği konusu da önemli bir husustur. Bazı devletler, emniyet, güvenlik, çevre ve hava taşımacılığının serbestleşmesi gibi önceliklerle rekabet içinde olduklarından, ekonomik denetim sorumluluklarını yeterince yerine getirme kapasitesine sahip olmayabilirler. Bu tür devletler için, bölge genelinde benimsenen bir düzenleyici çerçeve, ekonomik denetim işlevlerini yerine getirirken kaynaklarını birleştirmek açısından faydalı bir seçenek olabilir.

UYUŞMAZLIK ÇÖZÜMÜ

1.51 Bir devlet kabul edilebilir bir davranış standardı belirlerse veya bir HSHM ile kullanıcıları arasında bir sözleşme varsa, sağlayıcı ile kullanıcılar uygulamada anlaşamazsa tahkim veya uyuşmazlık çözüm mekanizması devreye girebilir. Tahkim başlatma “tetikleyicilerinin” ve muhtemelen uyuşmazlıkların çözümünde kullanılacak kriterlerin belirlenmesi gerekebilir. Böyle bir tahkimin temel avantajı, taraflar üzerinde ticari anlaşmalara ulaşma ve bu anlaşmalara uyma baskısı oluşturmastır; bu da kullanıcıların sahip olabileceği karşıt piyasa gücünü güçlendirmeye yardımcı olur. Ancak tahkimin başarısı, diğer etkenlerin yanı sıra, özellikle tek “düzenleyici” mekanizma olması durumunda, HSHM'nin piyasa gücüne bağlı olacaktır. Ayrıca tarafların, müzakere edilen bir anlaşma ile olası tahkim sonucunu karşılıklı olarak değerlendirmesi gibi oyunbaz davranışlara da yol açabilir.

1.52 Hava seyrüsefer hizmetlerinin yönetiminde özerk kuruluşların yer alması ve yeni tür uçak işletmecilerinin ortaya çıkması, uluslararası arenaya taşınmadan önce çözülmesi gereken yeni ve farklı türde anlaşmazlıklara yol açabilecek ticari uygulamalar ve piyasa güçlerinin doğmasına sebep olmuştur. Ekonomik denetim, HSHM'ler ile kullanıcıları arasında güven tesis eden, adil, şeffaf, hızlı ve etkili uyuşmazlık çözüm mekanizmaları sağlamalıdır. Amacı, piyasa güçlerinin uyuşmazlıkları çözmekte yetersiz kaldığı durumlarda taraflar arasında güven oluşturulmasını sağlamaktır.

1.53 Hiçbir tek mekanizma tüm ihtiyaçları ve koşulları karşılayamaz. Genel olarak, bir anlaşmanın tarafları arasındaki uyuşmazlıkların çözüm prosedürleri iki aşamada gerçekleştirilebilir: a) taraflar arasında danışmalar; ve/veya b) taraflardan birinin talebi üzerine uyuşmazlığın tahkim mahkemesine sunulması. Genellikle, mekanizmanın bu ikinci aşamasında alınan kararlar bağlayıcıdır ve her iki tarafın da bu kararı uygulama yükümlülüğü vardır.

1.54 İdari ve adli süreçlere ek olarak, bir Devlet, danışma ve tahkim aşamaları arasında ara bir seviyeyi sağlayabilecek “öncelikli başvuru” mekanizmasını değerlendirebilir. Bu ara seviye, uyuşmazlığın özünü belirlemek veya çözüm önerisi sunmak amacıyla bağımsız bir arabulucu ya da bağımsız bir uyuşmazlık çözüm panelinin kullanılmasını gerektirir. Bu mekanizma, belirli zaman çerçeveleri, uygulama düzenlemeleri, geçici tedbirler ve üçüncü taraf katılımı öngörülerine dayanır.

1.55 Kullanıcıların, hakim durumun kötüye kullanıldığına veya diğer haksız uygulamalara maruz kaldıklarına inanma gerekçeleri varsa itirazda bulunabilecekleri bağımsız bir mahkeme kurulabilir; ancak bu mekanizmanın kötü niyetli iddialarla taktiksel olarak kullanılmasının önlenmesi gerekliliği dikkate alınmalıdır. Bu kurum, ayrıca ücretlerin belirlenmesinde gerekli ilkelere uyulmamasıyla ilgili şikayetlere yapılan itirazları da ele alabilir. Bu mekanizma, tarafların genel rekabet hukuku kapsamındaki diğer uyuşmazlık çözüm yollarına erişim hakkını etkilememeli ve bir anlaşmada öngörülen resmi tahkim sürecinin uygulanmasını engellememelidir.

1.56 Üçüncü tarafların korunması, ombudsman gibi daha düşük maliyetli bir mekanizma kullanılarak da sağlanabilir. Ancak, ombudsmanın rolünün tarafsız bir ortam sunmak olduğu, fakat nihayetinde herhangi bir yaptırım gücüne sahip olmadığı unutulmamalıdır.

1.57 Ayrıca, düzenleyici kurumun (örneğin ekonomik denetim kuruluşu) aldığı kararlara ilişkin şikayetlerde, daha yüksek bir mahkemeye itiraz hakkı bulunmalıdır. Bağımsız bir temyiz mahkemesine itiraz imkanı tanıyan, idari para cezası sisteminin oluşturulmasını içeren bir uyum ve yaptırım rejimi düşünülebilir. Ancak, etkili bir yaptırım mekanizmasının kritik önemde olduğu kabul edilmekle birlikte, birçok Devlet için kaynak açısından çok zorlayıcı olabileceği de göz önünde bulundurulmalıdır.

KISIM D — KULLANICILARLA İSTİŞARE

İSTİŞARENİN DOĞASI

1.58 Düzenleyiciler, ANSP'ler ve kullanıcılar arasındaki iyi ilişkiler, hava taşımacılığının sağlıklı gelişimi için önemlidir. İstişare ve iş birliği, ANSP'ler ile kullanıcılar arasında karşılıklı anlayışın artmasını sağlar; bu da hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması ve işletilmesinde verimlilik ve maliyet etkinliğinin iyileşmesine yol açar. Tüm taraflar aynı yönde ilerlemeye çalışır. Kullanıcılarla yapılan istişare, Doc 9082'de belirtilen tüm konuları kapsar; bunlar arasında ücretlendirme sistemlerindeki veya ücret seviyelerindeki değişiklikler, hava seyrüsefer hizmetleri planlaması (kapasite geliştirme ve yatırım planları), performans yönetimi, hizmet kalitesi ve projelerin ön finansmanı bulunmaktadır.

1.59 Kullanıcılarla yapılan istişarenin temel amacı, ANSP'nin planları çerçevesinde kullanıcıların ihtiyaç ve isteklerinin dikkate alınmasını sağlamaktır. Etkili bir istişare, hem yatırımların önceliklendirilmesine yardımcı olur hem de mevcut ve gelecekteki kullanıcıların taleplerini karşılayacak yeterli kapasite ve hizmetlerin sağlanmasını temin eder.

1.60 Kullanıcılarla yapılan istişare, ücretlendirme sisteminin yönetiminde iyileştirmeler için faydalı görüşler ve öneriler sunabilir; bu da hem ANSP'ler hem de kullanıcılar için maliyetlerin düşmesini sağlayabilir. İstişare ayrıca, önerilen ücretlerin bazı kullanıcı gruplarına istemeden haksız ayrımcılık yapabilecek yönlerini ortaya çıkarabilir. İstişare yoluyla, kullanıcılar ödemeleri gereken ücretlerin finansal etkilerinin farkına varırlar.

1.61 Başarılı bir istişare, ilgili tüm tarafların iyi niyeti ve yapıcı katılımına bağlıdır. Ancak, ANSP'ler arasında istişare ve kullanıcı katılımı düzeyinde büyük farklılıklar vardır. Bazı ANSP'ler, hizmet seviyesi anlaşmaları gibi işbirliği düzenlemeleri kurmuşken (yani sağlanan hizmetin düzeyini ve ANSP/kullanıcı ilişkisini yöneten kuralları tanımlayan anlaşmalar), dünya genelinde bazı diğer ANSP'ler uygun ve düzenli bir istişare süreci yürütmekte veya hiç kullanıcı ile istişare yapmamaktadır. Bazı durumlarda ise, istişare süreci kurulmuş olsa bile, ANSP ve/veya kullanıcıların sürece katılımı sınırlı kalmakta olup, bu durum sürecin optimal bir sonuç sağlaması için her iki tarafın da anlamlı şekilde katılımının önemini göstermektedir.

İSTİŞARE SÜRECİ

1.62 ICAO'nun Doc 9082'deki ücret politikalarında (Bölüm I, paragraf 13) önerildiği gibi, Devletler ekonomik denetim sorumlulukları kapsamında, ilgili tüm kullanıcıların kendilerini maddi olarak etkileyebilecek konularda uygun şekilde danışıldığından emin olmalıdır. Etkili istişare için özel prosedürler, Devletin benimsediği ekonomik denetim biçimi ile ANSP'nin faaliyetlerinin büyüklüğü ve kapsamı dikkate alınarak, durum bazında belirlenmelidir.

1.63 Tarafların tamamı tarafından kabul edilen işbirliği düzenlemeleri bulunmadığı durumlarda, Devletlerin ANSP'lerinin kullanıcılarla açık ve düzenli bir istişare süreci kurmasını sağlamaları teşvik edilir (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 21). Bu istişare süreci, ANSP tarafından ücretler, kapasite geliştirme veya yatırımlarda herhangi bir değişiklik düşünülmeyeceği zamanlarda bile sürdürülebilir.

1.64 Genel olarak, istişare önerilerin önceden bildirilmesi ile başlar. Mevcut ücretlerde bir revizyon yapılması ya da yeni ücretlerin konması ANSP veya başka yetkili bir kuruluş tarafından planlandığında, her Devletin geçerli kural ve düzenlemelerine uygun olarak, kullanıcılara ya doğrudan ya da temsilci kuruluşları aracılığıyla, genellikle en az dört ay önceden uygun bir bildirimde bulunulması tavsiye edilir (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 21 i)).

1.65 İstişare belgeleri, önerilerin niteliğini, en çok etkilenecek tarafları, geri bildirim istenen özel soruları ve yanıtlar için zaman çizelgesini açıkça belirtmelidir (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 21 iv)). Ücretlerde yapılacak herhangi bir revizyon veya yeni ücretlerin konması durumunda, kullanıcılara bilinçli yorum yapabilmeleri için şeffaf ve uygun finansal, operasyonel ve diğer ilgili bilgiler sağlanmalıdır (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 21 ii)). Ana gelir ve gider kalemlerinin özetleri ile Bölüm 4, Kısım A'da açıklanan diğer finansal veriler, örnek olarak bahsedilen bilgi türünü göstermektedir.

1.66 Tüm ilgili taraflara, öneriler hakkında görüşlerini sunma fırsatı verilmelidir (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 21 iv)). Kullanıcıların veya onların temsilci kuruluşlarının yazılı görüşleri ile ilgili istişari tartışmalar yoluyla alınan geri bildirimler mümkün olduğunca karar verilmeden önce dikkate alınmalıdır. İstişarenin en iyi sonucu, bir uzlaşma (konsensüs) sağlanmasıdır ve bunu gerçekleştirmek için makul önlemler alınmalıdır; ancak her durumda uzlaşmaya varmak mümkün veya hatta arzu edilen olmayabilir.

1.67 İstişare sürecinde, istişare edilen tarafın (kullanıcıların) da, istişareyi yapan tarafla (ANSP) eşit sorumluluğa sahip olduğu önemle vurgulanmalıdır. Örneğin, kapasite geliştirme ve yatırım planları ile ilgili olarak, özellikle hava taşıyıcılarının, bireysel ANSP'lere beş ila on yıllık tahmin dönemine yönelik; kullanılacak uçakların türleri, özellikleri ve sayısı, beklenen uçuş hareketlerindeki büyüme ve diğer ilgili konulara dair önceden planlama verisi sağlama sorumluluğu olduğu kullanıcıların dikkatine sunulmalıdır (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 19).

1.68 Hem ANSP'ler hem de kullanıcılar, anlamlı istişarelerin yapılabilmesi için birbirlerine yeterli bilgi sağlamalıdır; ancak piyasa hassasiyeti taşıyan veriler uygun şekilde korunmalıdır. Ayrıca, verilecek bilgi miktarı ve ayrıntı seviyesi, ANSP'nin büyüklüğüne ve yürütülen önerilerin niteliğine bağlı olacaktır. Örneğin, küçük ANSP'ler için aşağıdaki 1.69 paragrafında tanımlanan süreç çok zahmetli ve maliyetli olabilir; bu nedenle daha basit bir süreç ve ilgili bilgiler yeterli olabilir.

1.69 Karar belgeleri, alınan karar için uygun gerekçeleri içermelidir. Özellikle kullanıcıların görüşleri kabul edilmediğinde, kararın gerekçelendirilmesi zorunludur. Ücretlerin revizyonu veya yeni ücretlerin uygulanması söz konusu olduğunda, kullanıcıların nihai karar hakkında makul bir önceden bilgilendirilmesi, en az bir ay önceden yapılması önerilir. Bu bir aylık süre, yukarıda 1.64 paragrafında belirtilen dört aylık önceden bildirim süresine ek olarak düşünülmemelidir. Önceden yapılan bu bildirim, kullanıcıların ek maliyetlere yönelik gerekli düzenlemeleri yapmalarına ve gerekirse ücretlerini ayarlamalarına olanak sağlar. Ayrıca, kullanıcıların yeni veya revize edilen ücretler yürürlüğe girmeden önce, mevcutsa, bir uyuşmazlık çözüm mekanizmasını devreye sokmaları için de zaman tanır.

PROJELERİN ÜCRETLER YOLUYLA ÖN-FİNANSMANI

1.70 Projelerin finansmanı için ön finansman ücretlerinin kullanımıyla ilgili danışmalara yönelik özel hususlar, Ek 4, paragraf 6'da ele alınmıştır.

UYUŞMAZLIK ÇÖZÜMÜ

1.71 Mümkün olan her durumda, mevcut ücretlerin revizyonu veya yeni ücretlerin uygulanması, ANSP'ler ve kullanıcılar arasında uzlaşma ile yapılmalıdır. Böyle bir uzlaşma sağlanamazsa, Doc 9082'nin Bölüm I, paragraf 18'i, ANSP'nin önerilen ücretleri uygulamakta serbest kalacağını kabul eder; ancak bu durumda, mevcutsa, bağımsız bir kurum nezdinde itiraz veya başka bir karar mekanizması hakkı bulunur. İtiraz süreci, ilgili Devlet tarafından benimsenen ekonomik denetim biçimiyle uyumlu olmalıdır. Eğer böyle bir itiraz mekanizması yoksa, ANSP ile kullanıcıların, ücret sistemlerinde veya ücret seviyelerinde yapılacak herhangi bir değişiklik öncesinde bir anlaşmaya varmak için ellerinden gelen her çabayı göstermeleri daha da önem kazanır.

1.72 Hava seyrüsefer hizmetlerinin doğrudan devlet kontrolünden bağımsız olarak sağlandığı durumların artmasıyla birlikte, anlaşmazlıkların uluslararası arenaya taşınmadan önce önlenmesi ve çözülmesi amacıyla ulusal düzeyde tarafsız bir üçüncü tarafa ihtiyaç duyulabilir ("öncelikli başvuru" mekanizması). ANSP'lerin ve kullanıcıların çıkarlarının dengelenmesi, önceden danışma zorunlulukları ve şikayetlerin hızlı şekilde ulusal düzeyde ele alınması gibi önleyici tedbirlerle daha etkin biçimde sağlanabilir.

1.73 9082 Sayılı Dokümanın I. Bölümünün 22. paragrafı, öncelikli başvuru mekanizmasının esnek olması gerektiğini, uzlaştırma veya arabuluculuğa odaklanması gerektiğini ancak ilgili Devletin kararı doğrultusunda tahkim (arbitraj) seçeneğinin de bulunabileceğini tavsiye etmektedir. Bu tür danışma prosedürleri, ANSP'lerin faaliyet gösterdiği idari, mali ve hukuki çerçevelerdeki çeşitliliğe uyum sağlamak zorundadır. Ayrıca, prosedürler her bir ANSP'nin büyüklüğü ve faaliyet ölçeği göz önünde bulundurularak şekillendirilmelidir. Gerektiğinde bu mekanizma, benimsenen ekonomik denetim biçimiyle uyumlu şekilde oluşturulmalıdır.

BÖLÜM 2

Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcılarının Mülkiyeti, Kontrolü ve Yönetişi

Bu bölüm, hava seyrüsefer hizmetlerinin mülkiyet ve kontrol yapılarına ilişkin çeşitli yönleri ele almakta olup, bu yapıların yönetişim ve performans üzerindeki etkilerine değinmektedir.

A Bölümü, bu bölümdeki rehberliği anlamak için gerekli olan bazı temel açıklamaları sunmaktadır.

B Bölümü, hava seyrüsefer hizmetlerinin devlet mülkiyetinde ve kontrolünde olan kuruluşlar tarafından sağlanmasına ilişkin örgütsel yapıları açıklamaktadır.

C Bölümü, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcılarının özelleştirilmesi ve bu hizmetlere özel sektör katılımı konusunu ele almaktadır.

D Bölümü, hava seyrüsefer hizmetlerinin sunumuna ilişkin örgütsel özellikleri açıklamaktadır.

E Bölümü, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcılarında iyi kurumsal yönetişimin sağlanabilmesi için en iyi uygulamaların hayata geçirilmesi gerekliliğini vurgulamaktadır.

F Bölümü, belirli hava seyrüsefer hizmetlerinin üçüncü taraf işletmeciler tarafından sağlanmasına değinmektedir.

KISIM A — TEMEL FAKTÖRLER

2.1 Bu bölüm, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcılarının (ANSP) mülkiyet ve kontrol yapılarına odaklanmakta olup, bu yapıların yönetişim ve performans üzerindeki etkilerini ele almaktadır. Özel sektörün tamamen veya kısmen dahil olduğu ANSP örnekleri sınırlı olmakla birlikte, birçok devlet, hava seyrüsefer hizmetlerinin sunumunu devletin yürütme organından ayırarak ve bu hizmetlerin ticari esaslarla faaliyet göstermesine izin vererek otonom yapılar oluşturmuştur. Ayrıca, Bölüm 3'te açıklandığı üzere, hava seyrüsefer hizmetlerinin çok uluslu bir kuruluşa devredildiği bazı durumlar da bulunmaktadır. Çeşitli koşullar göz önüne alındığında, bu el kitabının amacı bir örgütsel formatı diğerine tercih etmek değil, her formatın ilgili yönlerini tanımlayarak devletlere rehberlik sağlamaktır.

2.2 Hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcılarının (ANSP) ulusal düzeyde hangi örgütsel formatta faaliyet göstereceğine ilişkin bireysel devletlerin aldığı kararlar, ilgili devletin durumu, hava sahasının organizasyonu ve hizmet sunumunun diğer devletlere devredilip devredilmediğine bağlıdır. Hükûmet politikaları ve diğer devletlerin deneyimleri de örgütsel format seçiminde etkili olabilir. En uygun seçim aşağıdaki faktörler bağlamında belirlenebilir:

- a) devletin hukuki, kurumsal ve yönetişim çerçeveleri ile yönetim sistemleri;

- b) trafik tahminleri ve riskler göz önünde bulundurularak, altyapı ihtiyaçlarını karşılamak ve operasyonların sürekliliğini sağlamak için gereken maliyetler ve fon kaynakları (örneğin, hava trafiğinde azalmalar nedeniyle ortaya çıkabilecek gelir kayıplarının etkilerine karşı hazırlık planlaması);
- c) ANSP'ler ve kullanıcılar arasındaki rekabet düzeyleri de dahil olmak üzere piyasa koşulları;
- d) havacılık endüstrisinin gereksinimleri; ve
- e) sivil havacılığın devletin ekonomik ve sosyal hedeflerine katkısı ile sivil havacılığın bu ihtiyaçları karşılayacak düzeyde geliştirilme seviyesi.

2.3 Bir formattan diğerine geçiş süreci de her devletin koşullarına ve uygulamalarına bağlı olacaktır; ancak genel olarak ortaya çıkabilecek geçişle ilgili konular şunlardır:

- a) varlıkların tespiti, değerlemesi ve devri;
- b) başlangıç finansal yapısının, personel sayısının ve istihdam koşullarının belirlenmesi; emeklilik düzenlemeleri ve geçiş dönemi boyunca iyi işçi-işveren ilişkilerinin sürdürülmesi dahil olmak üzere;
- c) iyi kurumsal yönetişimin oluşturulması;
- d) hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcısı (ANSP) ile hükümet, dahil olmak üzere askeri kurumlar arasında resmi ilişkilerin kurulması;
- e) hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcıları (ANSP) ile havacılık emniyeti ve güvenliği kuruluşları arasında resmi ilişkilerin kurulması;
- f) ekonomik denetim çerçevesinin oluşturulması; ve
- g) uygun performans yönetim sistemlerinin ve kullanıcılar ile diğer ilgili taraflarla danışma mekanizmasının kurulması.

2.4 Örgütsel format ne olursa olsun, Chicago Sözleşmesi'nin 28. Maddesine göre, hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerinin sağlanması ve işletilmesinden nihai olarak devlet sorumludur. ICAO'nun Doc 9082 belgesindeki ücret politikaları, devletin nihai olarak güvenlik, emniyet ve ANSP'lerin hâkim konumlarının kötüye kullanıma potansiyeli nedeniyle ekonomik denetiminden sorumlu olduğunu vurgulamaktadır (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 6). Ayrıca, hükümet ya da özel sektör tarafından olsun, otonom bir yapı kurulduğunda devletin Chicago Sözleşmesi, ekleri ve hava hizmetleri anlaşmalarında belirtilen tüm ilgili devlet yükümlülüklerinin yerine getirilmesini ve ICAO'nun politika ve uygulamalarının gözlemlenmesini sağlaması gerektiği de belirtilmektedir (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 7).

2.5 Hava seyrüsefer hizmetlerinin işletme temel özelliklerinin, birçok açıdan havaalanı işletmelerinden köklü şekilde farklı olduğu dikkate değerdir. Birincisi, havaalanlarının aksine, bir devlet tarafından sağlanan hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetleri, ilgili devletin tüm topraklarını ya da hatta ötesini kapsamakta ve sıklıkla diğer devletlerde sağlanan tesis ve hizmetlere de bağımlı olmaktadır. İkincisi, hava seyrüsefer hizmetleri, her devletin hava sahası egemenliği açısından ulusal savunma ve dış ilişkilerle ilgili sonuçlar doğurmaktadır. Ayrıca, çoğu devlette tüm ya da çoğu hava seyrüsefer hizmetleri tek bir kuruluş tarafından sağlanmamaktadır (bkz. Bölüm D — Hava seyrüsefer hizmetleri sunumunun örgütsel özellikleri, paragraflar 2.29-2.32 ve Bölüm F — Belirli hava seyrüsefer hizmetlerinin üçüncü taraf işletmeciler tarafından sağlanması, paragraflar 2.37-2.40). Bir diğer önemli fark ise, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcılarının (ANSP) mali durumuna, havacılık dışı faaliyetlerden elde edilecek gelirlerin sınırlı potansiyele sahip olmasıdır. Dünya genelindeki havaalanlarının havacılık dışı faaliyetlerden elde ettikleri gelirler, toplam gelirlerinin ortalama neredeyse yarısını oluştururken, ICAO araştırmalarına göre hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılarında bu ortalama yaklaşık yüzde üç seviyesindedir.

1. Bu bölümde, hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan veya çeşitli ilgili uluslararası ya da çok uluslu faaliyetlere katılan birimler olarak sıklıkla "Devlet" terimine atıfta bulunmaktadır. Ancak birçok durumda, bu hizmetler doğrudan devlet tarafından değil, devletten bu görevin devredildiği ayrı bir kuruluş tarafından sağlanmaktadır.

KISIM B — DEVLET MÜLKİYETİ VE KONTROLÜ**GENEL**

2.6 Devlet veya kamu mülkiyeti, doğrudan kontrol ve yönetim şeklinde olabilir; örneğin, sivil havacılık idaresi veya askeri dahil olmak üzere başka bir bakanlık departmanı aracılığıyla. Devlet kontrolü ayrıca, finansal ve operasyonel özerkliğe sahip bir devlet kurumu, özel bir yasa kapsamında kurulmuş otonom bir kuruluş (yasal kurum) ya da şirketler hukuku kapsamında kurulmuş bir şirket gibi belirli bir özerklik derecesine sahip kuruluşlar aracılığıyla da sağlanabilir.

HÜKÜMET DEPARTMANI

2.7 ANSP'nin tarihsel örgütsel formatı, devlet bürokrasisinin tamamen entegre bir parçası olup, hava seyrüsefer hizmetlerinin işletilmesi ve sağlanması, bir devlet kurumunun yürüttüğü birçok işlevden yalnızca biridir. Genel olarak, bu örgütsel format şu özelliklerle tanımlanır:

- a) hava seyrüsefer hizmetleri departmanı başkanı, doğrudan hükümetin yürütme düzeyine rapor verir;
- b) hükümet bünyesindeki bir kuruluş olarak, finansmanı genellikle hükümet tarafından, bazen genel vergiler yoluyla sağlanır. Hava seyrüsefer hizmetleri için alınan kullanıcı ücretleri ya hükümet tarafından genel amaçlar için tutulur ya da bu kuruluş tarafından kullanılabilir; ve
- c) kuruluş, özel sektör işletmeleri tarafından ödenen vergilere tabi olmayabilir.

İlgili olabilecek bir diğer özellik ise, kuruluşun her türlü hava seyrüsefer hizmetini sağlamanın yanı sıra arama ve kurtarma koordinasyonu gibi ilgili hizmetleri de sunabilmesidir. Ayrıca, genellikle havacılık endüstrisinin güvenlik düzenlemelerinden sorumludur ve askeri uçaklara hizmet sağlanmasına ilişkin resmi bir anlaşması yoktur.

2.8 Bir hükümet hem düzenleyici (yani ekonomik denetim işlevini yerine getiren) hem de hizmet sağlayıcı rolünü üstlendiğinde, düzenleyici ve operasyonel işlevlerin net bir şekilde ayrılmasına dikkat edilmelidir. Her bir işlev için roller ve yetkiler açıkça tanımlanmalıdır; bu, ICAO'nun Doc 9082 belgesindeki ücret politikalarında (Bölüm I, paragraf 12) önerilmektedir. Çünkü düzenleyici ile hizmet sağlayıcı arasındaki ilişkinin çok yakın olması çıkar çatışmalarına yol açabilir, sistemin yeterliliğine dair kamu güveni ve itimatını zedeleyebilir. Ayrıca düzenleyici ve operasyonel işlevlerin örtüşmesi, kurum içinde hesap verebilirlik ilişkilerinin belirsizleşmesine neden olabilir. İşlevlerin ayrılması, karar alma sürecinde şeffaflığı artırır ve hesap verebilirlik çizgilerini ile bir iş kolunun diğerinin faaliyetlerini izleme yetkisini netleştirir.

2.9 İki işlevin içsel ayrılması süreci, yönetim ve finans sorumluluklarının devredilmesini içerir ve böylece hava seyrüsefer hizmetleri departmanına kuruluş içinde çok daha fazla özerklik tanınır. Genel olarak, hava seyrüsefer hizmetleri departmanı başkanı, personel yönetimi de dahil olmak üzere günlük operasyonlara ilişkin kararlar alma konusunda önemli bir yetkiye sahip olabilir; ayrıca malzeme satın alma ve bu amaçla gerekli hizmetlerin düzenlenmesi yetkisini de taşır. Ancak, büyük çaplı satın almalar veya tesis ve ekipman yatırımları gibi kararlar genellikle hükümetin onay süreci ve maliye kurallarına tabidir ve hükümet fonları için diğer taleplerle rekabet halinde olabilir.

2.10 Eğer devlet muhasebe sistemi gerekli muhasebe bilgilerini sağlamada yetersiz kalıyorsa, ticari muhasebe standartları ve uygulamalarına uygun ayrı hesaplar tutulması gerekecektir. Hava seyrüsefer hizmetleri hesaplarının formatı ve olası kalemleri, Bölüm 5'te ele alınmaktadır.

DEVLETE AİT ÖZERK KURUMLAR

Tanım

2.11 Özerk hava seyrüsefer hizmetleri kuruluşu (bundan sonra özerk ANSP olarak anılacaktır), esasen hava seyrüsefer hizmetlerini işletmek ve yönetmek amacıyla kurulmuş bağımsız bir kuruluştur ve gelirlerini maliyetlerini karşılamak için yönetme ve kullanma yetkisine sahiptir. Hükümet dışındaki yasal kuruluşların oluşturulmasına genellikle "kurumsallaşma" denir. Bazı durumlarda, tek bir özerk kuruluş hem havaalanlarını hem de hava seyrüsefer hizmetlerini işletiyor olabilir. Özerk ANSP ayrıca hizmetlerinin güvenlik düzenlemesinden (ve genel olarak havacılık güvenliğinden) sorumlu olabilir.

2.12 Devlete ait özerk ANSP genellikle aşağıdaki temel özelliklere sahiptir:

- a) kuruluşun sahibi olarak hükümet, özerk ANSP'nin hedeflerini belirlemek ve performansını izlemekle sorumludur;
- b) hükümet tarafından atanan bir yönetim kurulu, ANSP'nin faaliyetlerini denetler;
- c) özerk ANSP kendi kendini finanse eder, hizmetleri için ücret alır, bu ücretlerden elde edilen gelirleri işletme giderlerini karşılamak ve sermaye harcamalarını finanse etmek için kullanır, ticari muhasebe standartları ve uygulamalarını uygular ve finansal getiri elde etmesi gerekebilir; ve
- d) özerk ANSP, normal ticari vergilere tabi olabilir ve çalışanları muhtemelen devlet memuru olmayabilir; dolayısıyla kamu sektörü maaş ve hizmet koşullarına sahip olmayabilirler.

2.13 Devlete ait özerk ANSP'nin özel sektör şirketi gibi işleyebilme derecesi, kuruluşa tanınan özerklik seviyesine bağlıdır. Bir yandan, özerk ANSP hâlâ hükümetin yönlendirmeleri veya kamu yararına ilişkin daha geniş konuları dikkate alma baskısına tabi olabilir ve büyük sermaye yatırımları için hükümetin onay sürecine tabi kalabilir. Öte yandan, özerk ANSP bazı faaliyetlerini ticarileştirmeye izin verilebilir. Ticarileştirme, tesislerin ve hizmetlerin yönetiminde iş ilkelerinin uygulandığı veya ticari faaliyetlerin geliştirilmesine önem verilen bir yaklaşımdır.

Gelişim ve avantajlar

2.14 Son yirmi yılda, özerk ANSP sayısı tüm bölgelerde artmıştır. Özerk bir ANSP'nin kurulması, mutlaka kârsız bir ANSP'nin kârlı hale gelmesini sağlamasa da, dünya genelinde edinilen deneyimler, özerk ANSP'lerin aşağıdaki avantajlara sahip olabileceğini göstermektedir:

- a) hava seyrüsefer kaynaklarının kullanımıyla elde edilen gelirlerin şeffaf bir şekilde tesislerin işletilmesi ve geliştirilmesine yeniden yatırılmasını sağlama;
- b) hava seyrüsefer hizmeti kullanıcılarının kullandıkları tesislerin bakım ve geliştirilmesine doğrudan katkıda bulunmalarını sağlamak (kullanıcı öder ilkesi));

- c) hükümetlerin finansman yükünü azaltmak;
- d) gelir ve giderler üzerinde daha sıkı kontrol, daha hızlı karar alma ve daha etkin yanıt verme ile iyi yönetim gibi unsurlarla bir iş kültürünün gelişmesini teşvik etmek; böylece verimliliği artırmak ve hizmet kalitesini iyileştirmek;
- e) kamu sektöründeki borçlanma kısıtlamaları nedeniyle ancak organizasyon formatındaki bir değişiklikle mümkün olabilecek özel sermaye piyasalarına erişim imkânı sağlamak; ve
- f) düzenleyici ve operasyonel fonksiyonların net bir şekilde ayrılmasını sağlamak.

Bu avantajlar ışığında, ICAO'nun Doc 9082, Bölüm I, paragraf 5'teki ücret politikaları, ekonomik açıdan mümkün olduğu ve ANSP'ler ile kullanıcıların çıkarına olduğu durumlarda, Devletlerin hava seyrüsefer hizmetlerini işletmek üzere özerk kuruluşlar kurmayı değerlendirmelerini tavsiye etmektedir.

2.15 Belirli durumlarda, hava seyrüsefer hizmetlerinin işletme ve sunumunun özerk bir kuruluşa devredilmesi, işletme verimliliğini artırmak için iyi bir yaklaşım olmayabilir. Örneğin, sınırlı havacılık faaliyetinin olduğu küçük bir devlette ve hava seyrüsefer hizmetlerinin işletilmesinin sivil havacılık idaresinin baskın fonksiyonu olduğu durumlarda, hava seyrüsefer hizmetlerinin sivil havacılık idaresinden ayrılarak sadece bu amaçla kurulmuş özerk bir kuruluşa devredilmesinden çok az, hatta hiç fayda sağlanamayabilir. Aslında, her iki kurum arasında maliyetli bir çoğaltma ve rekabet ortaya çıkabilir; bu da, daha önce sivil havacılık idaresi tarafından daha verimli ve düşük maliyetle yürütülen fonksiyonların iki kurum tarafından yeniden yapılmasına yol açabilir. Bu durum özellikle idari maliyetler ve genel giderler için geçerlidir.

Sorumluluk ve mali bağımsızlık

2.16 Bir özerk hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcısı (ANSP) faaliyete geçmeden önce, tüzüğü veya benzer nitelikte bir belge hazırlanmalıdır. Bu tüzük, özerk ANSP'nin sorumlu olacağı hizmet kapsamı ve alanlarını açıkça tanımlar. Ulusal uygulamalardaki farklılıklar nedeniyle, bu kapsam ANSP'ler arasında değişiklik göstermektedir (bkz. paragraflar 2.29 ila 2.32).

2.17 Hava seyrüsefer hizmetleri tesisleri zaten mevcutsa, tüzük bu tesislerin ilgili kuruluşun mülkiyetine geçip geçmeyeceğini, geçecekse bu varlıkların değerinin ne olacağını ve ilgili kuruluşa bir borç yüklenip yüklenmeyeceğini açıklar. Tüzük ayrıca özerk ANSP'nin nasıl yönetileceğini de belirtir (bkz. Bölüm E — Kurumsal yönetim, paragraflar 2.33 ila 2.36).

2.18 18 Mali açıdan, tüzük özerk ANSP'nin hava seyrüsefer hizmetleri giderlerini karşılamak ve olası sermaye rezervleri oluşturmak amacıyla elde ettiği gelirleri elinde tutmaya yetkili olduğunu açıkça belirtmelidir. Bu, sivil havacılık idaresinin artık, en azından bir kısmı hava seyrüsefer hizmetleri gelirleriyle finanse edilen ortak kullanılan bina ve ekipmanlardan finansal fayda sağlamayacağı anlamına gelir. Özerk ANSP'nin kısa vadede kârlı olması beklenmiyorsa, tüzük gelir açıklarının nasıl kapatılacağını (örneğin, doğrudan hükümetten alınacak krediler veya hükümet garantileriyle) belirtmelidir; tercihen, hükümetin onaylayacağı yıllık bir mali plan hazırlanmasıyla (bu bağlamda, 4. Bölümdeki rehberlik materyaline de atıfta bulunulmalıdır).

2.19 Eğer ANSP'ler gerekli mali özerkliğe sahip değilse, ücretlerden (ve varsa ticari faaliyetlerden) elde ettikleri tüm gelirler doğrudan devlet hazinesine, bir bakanlığa ya da sivil havacılık idaresine aktarılır. Bunun sonucunda, ANSP'ler hava seyrüsefer hizmetleri giderlerini karşılamak için ihtiyaç duydukları tüm fonlar için başvuruda bulunmak zorunda kalır. Buna rağmen, ilgili ANSP'ler hava trafiğinden ücret tahsili ve ticari faaliyetlerin teşvik edilmesi ve geliştirilmesinden sorumlu olmaya devam eder. Ancak bu tür düzenlemeler, ANSP yönetiminin yeni gelir kaynakları geliştirme veya mevcut kaynaklardan elde edilen gelirleri artırma motivasyonunu önemli ölçüde azaltma eğilimindedir; çünkü sorumlu tutulduğu giderleri karşılamak amacıyla elde ettiği gelirleri kullanamaz.

OTONOM SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ

2.20 Her ne kadar otonom bir ANSP kurulmasının arzu edilir olmadığı bazı durumlar bulunsun da (bkz. paragraf 2.15), daha önce bir sivil havacılık idaresi tarafından yürütülen işlevlerin, hava seyrüsefer hizmetlerinin işletimi dahil olmak üzere, devralınması amacıyla otonom bir sivil havacılık otoritesinin kurulması çoğu zaman faydalı olabilir. Otonom bir sivil havacılık otoritesinin kurulması, devlete, sivil havacılık idaresi için daha önce kamu fonlarından sağlanan katkının önemli ölçüde azaltılması ve verimliliğin artırılması gibi faydalar sağlayabilir.

2.21 Otonom ANSP'lerde olduğu gibi, sivil havacılık otoritesine mali bağımsızlık verilmesi, bu tür faydaların elde edilmesi için genellikle önemli bir ön koşuldur. Ancak bazı Devletlerdeki tecrübeler, tam mali özerkliğe ulaşmanın hâlâ uzak bir hedef olduğunu ve en azından ilk aşamalarda, hükümetin hibeler yoluyla mali desteğinin sürdürülmesinin bazen gerekli olduğunu göstermiştir.

KISIM C — ÖZEL MÜLKİYET VE KATILIM/ DAHİLİYET

2.22 Son yıllarda, devlete ait birçok özerk hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısı (ANSP), ticarileştirilmiş ve mali açıdan bağımsız bir ticari işletme olarak faaliyet göstermesi, diğer ticari işletmeler kadar rekabetçi, verimli ve maliyet etkin olması beklenen yapılar hâline gelmiştir. Ancak, bu şekilde ticarileştirilmiş ANSP'lerin mülkiyetinin kısmen ya da tamamen özel sektöre devredildiği çok az örnek bulunmaktadır.

GEREKÇELER

2.23 Özel sektörün sürece dâhil edilmesine kapı aralanması, operasyonel verimliliğin artırılması ve maliyetlerin azaltılmasından, altyapı geliştirme sorumluluğunu devletin üzerinden almak gibi daha pragmatik hedeflere kadar çeşitli gerekçelere dayanabilir. Hükümet ayrıca, hisse satışından elde edilecek bir kerelik nakit gelir ve özelleştirilen HSHSP'lerden (hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları) düzenli vergi geliri elde etmeyi de bekleyebilir. HSHSP'lerin kamu tarafından finanse edilmesi, bütçe kısıtlamaları ya da diğer ulusal harcama öncelikleri nedeniyle giderek zorlaşmakta ve asli kamu hizmeti alanlarından uzaklaşılması yönünde bir baskı oluşmaktadır. Hükümetler aynı zamanda, kullanıcıların HSHSP'lerin hizmet kalitesine ilişkin artan beklentileriyle de karşı karşıyadır.

ÖZELLEŞTİRME

2.24 Özelleştirme, ANSP'lerin mülkiyeti ve kontrolünde gerçekleşen değişikliklerle en yaygın ilişkilendirilen terimdir. Özelleştirme terimi genellikle ANSP'lerin devlet mülkiyeti ve kontrolünden uzaklaştırılması olarak gevşek bir şekilde yorumlansa da, ICAO'nun ücretlendirme politikaları özelleştirmeyi, hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerinin tam veya çoğunluk mülkiyetinin özel sektöre devri olarak tanımlar. Özelleştirme, hisselerin stratejik bir ortağa doğrudan satışı veya borsada halka arz (IPO) yoluyla gerçekleştirilebilir. Bir devlet tam veya çoğunluk mülkiyetini yeniden kazanmak isterse, hisseleri geri almak zorunda kalır ve bu durumda hisselerin fiyatının orijinal satış fiyatından yüksek olma riski bulunur.

2.25 Özelleştirilmiş bir ANSP'nin temel özellikleri muhtemelen şunları içerecektir:

- a) şirketin tüzüğüne göre bir yönetim kurulu atanır;
- b) özelleştirilmiş ANSP, kendi kendini finanse eder, hizmetleri için ücret alır, sermaye piyasalarından fon temin eder, ticari muhasebe standartları ve uygulamalarını benimser ve ticari bir işletme olarak finansal getiri elde etmek zorundadır; ve

c) özelleştirilmiş ANSP, normal ticari vergilere tabidir.

2.26 Özelleştirilmiş ANSP, hizmetleri için ücret talep eder ve bu ücretlerden elde edilen gelirleri işletme giderlerini karşılamak ve sermaye harcamalarını finanse etmek için kullanırken, bazı belirlenmiş işlemler (örneğin askeri) ücretlendirmeden muaf tutulabilir ve bu belirlenmiş hizmetlerin maliyetleri devlet tarafından karşılanabilir. Sivil ve askeri trafik koordinasyonu, tesislerin ve hizmetlerin ortak kullanımı ile ilgili düzenlemeler ve bunlara bağlı finansal konular, ilgili bakanlıklarla resmi olarak belirlenmeli ve üzerinde mutabık kalınmalıdır.

2.27 Bir ANSP'nin özelleştirilmesi, paragraf 2.2'de listelenen birçok faktörün dikkatli bir şekilde değerlendirilmesini gerektirir. Bunlar arasında, piyasa koşullarının ve rekabet derecesinin değerlendirilmesi yer alır; böylece, ANSP'lerin bir yandan rekabete aykırı uygulamalara girmesi veya hakim konumlarını kötüye kullanması, diğer yandan ise kullanıcılar tarafından piyasa baskısına maruz kalması riski en aza indirilebilir. Ayrıca, mülkiyet yapısındaki değişikliklerin amaçları, mevcut ANSP yönetimi, kullanıcılar ve diğer ilgili taraflarla uygun danışmalar yoluyla açıkça tanımlanmalıdır. Ayrıca, özelleştirmenin, Devletin uluslararası yükümlülüklerini — özellikle Chicago Konvansiyonu, ekleri ve hava hizmetleri anlaşmalarında yer alan yükümlülüklerini — yerine getirme gerekliliğini ve ICAO'nun Doc 9082'deki ücret politikalarına uyma zorunluluğunu hiçbir şekilde azaltmaması gerektiği de vurgulanmaktadır.

ÖZEL SEKTÖR KATILIMI VE ÖZEL SEKTÖR MÜDAHALESİ

2.28 Özel sektör katılımı ve özel sektör müdahalesi, birbirinin eş anlamlıları olarak, özel sektörün bir ANSP'nin mülkiyetinde, kontrolünde ve/veya yönetiminde rol oynaması anlamına gelir; ancak çoğunluk veya nihai mülkiyet hükümette kalır. Bugüne kadar ANSP'lerde özel sektör katılımı/müdahalesi oldukça sınırlı olup, kamu-özel ortaklığı (PPP) örnekleri çok azdır. PPP'nin avantajı, kamu ve özel sektör arasında uygun işbirliği düzenlemeleri kullanıldığında, özel işletmelerin yönetim becerileri ve finansal yetkinliklerinin, vergi mükellefleri için daha iyi bir maliyet etkinliği yaratabilmesidir.

KISIM D — HAVA SEYRÜSEFERİ HİZMETLERİNİN SUNUMUNA İLİŞKİN ORGANİZASYONEL ÖZELLİKLER

2.29 Hava seyrüsefer hizmetleri geleneksel olarak beş ana kategoriye ayrılmıştır: hava trafik yönetimi (ATM); haberleşme, seyrüsefer ve gözetim sistemleri (CNS); hava seyrüsefer için meteorolojik hizmetler (MET); arama ve kurtarma (SAR); ve havacılık bilgi hizmetleri (AIS). Bu hizmetlerin detayları Bölüm 5'te açıklanmıştır. Çoğu Devlette, tek bir kuruluş bu hava seyrüsefer hizmetlerinin tamamını veya büyük çoğunluğunu sağlamaz. Bunun yerine, birden fazla kuruluş bu hizmetlere dahil olabilir.

2.30 Hava trafik yönetimi (ATM) genellikle sivil havacılık idaresi tarafından sağlanmakla birlikte, giderek artan sayıda Devlette bu görev özerk kuruluşlara verilmiştir. Bu tür durumlarda, aynı kuruluş bazı haberleşme, seyrüsefer ve gözetim (CNS) hizmetlerinden de sorumlu olabilir. Meteorolojik hizmetler (MET) genellikle ayrı bir meteoroloji kuruluşu tarafından sağlanır ve birçok Devlette bu kuruluş, sivil havacılık idaresi veya telekomünikasyon hizmetlerinden farklı bir devlet birimine bağlıdır. Havacılık arama ve kurtarma (SAR) faaliyetleri genellikle sivil havacılık idaresi tarafından koordine edilse de, çoğu Devlette arama-kurtarma operasyonlarında kullanılan uçak, araç, gemi ve personel askeri birlikler, sivil savunma veya benzeri güçler tarafından sağlanır. Havacılık bilgi hizmetleri (AIS) ise genellikle sivil havacılık idaresi tarafından sunulur, ancak bazı hizmetler ticari olarak üçüncü taraflarca sağlanabilir.

2.31 From an organizational viewpoint, it is important that where air navigation services costs are to be recovered, the State concerned should assign to one entity the duty for ensuring that the costs attributable to the provision of air navigation services by the different entities in the State all be included in the cost basis for any cost-

2. Under transition to aeronautical information management (AIM).

Organizasyon açısından bakıldığında, hava seyrüsefer hizmetleri maliyetlerinin geri kazanılması söz konusu olduğunda, ilgili Devletin, Devlet içindeki farklı kuruluşların sunduğu hava seyrüsefer hizmetlerine ait maliyetlerin tamamının herhangi bir maliyet geri kazanım mekanizmasının maliyet tabanına dahil edilmesini sağlamak üzere bu görev için tek bir kurumu yetkilendirmesi önemlidir. Böyle bir yaklaşımın olmaması, örneğin bazı durumlarda meteoroloji (MET) maliyetlerinin hiç hesaba katılmaması sonucunu doğurmuş ve ilgili Devletlerin bu maliyetleri kısmen bile geri kazanamamasına yol açmıştır. Ayrıca, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin maliyetlerin doğru ve düzgün bir şekilde belirlenmesi ve mali sunumlarda şeffaflığın korunması da büyük önem taşır.

2.32 Farklı hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerini derleyecek kurumun seçimine gelince; ATM hizmetini sağlayan kurum, ana hava seyrüsefer hizmetlerinden birini sunmanın yanı sıra, ücretlendirilmesi gereken uçuşların belirlenmesi için gerekli bilgilere de sahiptir. Bu nedenle, çoğu durumda, bu derleme görevinin ilgili kurum veya hükümetin bu birimine verilmesi en uygun olur. Buna ek olarak, tahsil edilen ücretlerden elde edilen gelirlerin hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan farklı kurumlar arasında paylaştırılmasını sağlama sorumluluğu da bu kuruma ait olur. Gelir paylaşımı, normalde her kurumun hava seyrüsefer hizmetlerini sağlarken katlandığı maliyetlerle orantılı olarak yapılır. Yukarıdaki nedenlerle, büyük çoğunlukla bu koordinasyon görevi sivil havacılık idaresine verilmesi en uygunu olacaktır.

KISIM E — KURUMSAL YÖNETİM

2.33 ANSP'nin mülkiyetinin, kontrolünün ve/veya yönetiminin değişmesi, kurumsal yönetim ve performans üzerinde etkiler yaratabilir. Son zamanlarda yapılan birçok çalışma ve edinilen deneyimler, ANSP'lerin özelleştirilmesinin maliyet kontrolünü, modernizasyon yoluyla verimliliği ve finansal sürdürülebilirliği artırdığını; ancak güvenlikten ödün vermediğini göstermektedir. Ayrıca, bu çalışmalar, ticari işletmeye dönüşen ANSP'lerin zamanında karar alabildiklerini ve kullanıcıların ihtiyaçlarına daha duyarlı olduklarını ortaya koymaktadır. Çalışmaların ortak görüşü, iyi kurumsal yönetim sayesinde daha iyi performansın sağlandığı yönündedir. Kurumsal yönetim terimi, bir şirketin veya kuruluşun yönetimi tarafından işletilmesini ve yönetimin hissedarlara ve diğer ilgili taraflara karşı hesap verebilirliğini ifade eder.

2.34 Kurumsal yönetim, ANSP'nin kontrolü ve yönetiminin mülkiyetten ayrı olduğu durumlarda ve ANSP'nin faaliyetleri ile yatırımlarının finansmanı için dış sermayeye daha bağımlı olduğu durumlarda daha da önemli hale gelir. Örneğin, sağlam bir kurumsal yönetim sistemi, hissedarlar ve alacaklılar da dahil olmak üzere tüm ilgili taraflara, yönetimin ANSP'nin en iyi çıkarları doğrultusunda hareket ettiğine ve fonları verimli şekilde kullandığına dair etkili bir güvence sağlayabilir; böylece sermaye artırımı kolaylaşır. Buna karşılık, iyi bir kurumsal yönetim olmadan, yönetim kendi çıkarlarını diğer ilgili tarafların çıkarlarının önüne koyabilir ve mevcut fonların kullanımı konusunda şeffaflık azalabilir.

2.35 Kurumsal yönetim ilkeleri ve kodları dünya genelinde geliştirilmiştir. En etkili rehberlerden biri, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'nün (OECD) 2004 tarihli Kurumsal Yönetim İlkeleri'dir. OECD ilkelerinin uygulanması ve ANSP'lerin ticarileştirilmesi ve özelleştirilmesi üzerine yapılan son çalışmaların sonuçları, ticarileştirilmiş ANSP'lerin iyi kurumsal yönetimini sağlamak için gerekli en iyi uygulamaların oluşturulmasında temel teşkil edebilir. Bunlar şunları içerir:

- a) yasalar veya lisanslarda açıkça tanımlanmış hedefler ve sorumluluklar;
- b) paydaşlara adil muamele ve paydaş haklarının korunması (sermayenin tamamı veya bir kısmı özel paydaşlara ait olduğu durumlarda);
- c) yönetim kuruluna genel yönlendirme sağlamak üzere bağımsız ve profesyonel bir denetim kurulu;
- d) kurumsal hedefler ve yönetim kurulu yönergeleri doğrultusunda, finans, operasyonlar, teknoloji, insan kaynakları, yatırımlar ve hizmetlerle ilgili zamanında kararlar alabilen yetkili ve hesap verebilir yönetim;
- e) tüm ilgili taraflarla istişare yoluyla iyi ilişkiler kurulması; ve
- f) şeffaflığı artırmak amacıyla bilgilerin zamanında ve doğru şekilde açıklanması.

2.36 En iyi kurumsal yönetimin en iyi uygulamaları, mülkiyeti tamamen devlete ait ve doğrudan kontrol edilen ANSP'ler için de geçerli olabilir; çünkü ANSP'lerin performansı, mülkiyet ve kontrol yapısından çok iyi yönetimle ilgilidir. Ancak birçok durumda, devlet otoritesinin aşılması gereken doğasında var olan sınırlamalar mevcuttur (örneğin, hantal onay ve uzun satın alma süreçleri ile diğer devlet öncelikleriyle yatırım rekabeti).

KISIM F — ÜÇÜNCÜ TARAF İŞLETİCİLER TARAFINDAN BELİRLİ HAVA SEYRÜSEFERİ HİZMETLERİNİN SUNUMU

2.37 Yukarıdaki 2.4 paragrafında belirtildiği gibi, Devletler Chicago Konvansiyonu, ekleri ve Standartlar ile Tavsiye Edilen Uygulamalar (SARP'lar) hükümlerine uyulmasını sağlamakla sorumludur. Havalimanları ve hava seyrüsefer hizmetleri açısından, ilgili havalimanlarını veya hava seyrüsefer hizmetlerini hangi kuruluş veya kuruluşlar işletirse işletsin, sadece Devletler, Konvansiyonun 28. Maddesi uyarınca üstlendikleri taahhütlardan sorumludur.

2.38 Son yirmi yılda, Devletler havalimanları ile hava seyrüsefer hizmetlerinin işletmesini, Chicago Konvansiyonu kapsamındaki Devletlerin yükümlülüklerinin farkında ve bilgisine daha az sahip olabilecek otonom, ticarileşmiş ve hatta özelleştirilmiş kuruluşlara devretmektedir. Ayrıca, Devletler taahhütlerini yerine getirmek için giderek daha fazla çok uluslu tesisler ve hizmetler kullanmaktadır. Bu bağlamda, ticarileşmiş/özelleştirilmiş havalimanları ve HSHY'lerin güvenlik, emniyet ve ekonomik denetiminden nihai olarak Devletlerin sorumlu olduğu belirtilmelidir (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 6).

2.39 Temel zorluk, ticarileştirilmiş/özelleştirilmiş ANSP'lerin tanınmış emniyet ve performans gerekliliklerine uygun şekilde faaliyet göstermesini sağlamak ve ANSP'lerin belirli hizmetleri (örneğin uydu haberleşme hizmetleri) üçüncü taraf işletmelere dış kaynak olarak verdiğinde, bu hizmet sağlayıcıların da üzerinde anlaşılan hizmetleri aynı emniyet ve performans gerekliliklerine uygun olarak sunmasını temin etmektir. Üçüncü taraf işletmeler tarafından sağlanan hava-yer uydu haberleşme hizmetleri, özellikle bu hizmetlerin sürekliliği ve erişilebilirliği açısından benzersiz zorluklar ortaya koymaktadır. Bu zorluklar:

- a) Uydu haberleşme hizmetlerinin tedarik zinciri çok sayıda sağlayıcıyı (örneğin uydu operatörü, yer istasyonu operatörü, ağ sağlayıcıları) içermektedir. Bir Devlet veya ANSP, genellikle tedarik zincirindeki tüm hizmetlerin yeniden satıcısı olarak hareket eden tek bir kuruluşla sözleşme yapar. Tedarik zincirindeki herhangi bir kuruluşun hizmet dışı kalması, hizmetin aksamasına yol açabilir.
- b) Hava trafik hizmetleri (ATS) için iletişim hacmi genellikle diğer iletişim trafiğine kıyasla düşüktür. Ekonomik açıdan zor dönemlerde, bir iletişim operatörü ATS işini artık kârlı bulmayabilir ve daha kârlı olan iletişim sektörlerine odaklanmak için bu faaliyeti sonlandırabilir. Bu durum, iş sürekliliği ile ilgili sorunlar ortaya çıkarır.
- c) Hava-yer mobil uydu iletişim sistemleri karmaşık olup, genellikle operatörler tarafından özel olarak geliştirilmiş benzersiz teknolojiler kullanır. Bu nedenle, uydu hizmetinin ömrü boyunca bu sistemlerin bakımı zor olabilir ve zamanla hizmet kalitesinde düşüş ve genişleme kısıtlamalarına yol açabilir. Bu tür durumlarda, iş sürekliliği tekrar tehlikeye girebilir.
- d) Devletler ve ANSP'ler, çeşitli hava-yer uydu iletişim sistemlerinin her birinin benzersiz ve birbirleriyle uyumlu olmayan teknolojiler kullanmasından da etkilenir. Hava sahası kullanıcıları genellikle ihtiyaçlarını karşılayan bir sistemi tercih eder. Her sistem farklı özelliklere sahip olduğundan, hizmetin izlenmesi daha karmaşık hale gelir.

2.40 Devletlerin veya ANSP'lerin üçüncü taraf işletmecilerin, kabul edilmiş güvenlik ve performans gerekliliklerine uygun olarak kararlaştırılan hizmetleri sunmasını sağlamak amacıyla kullanabileceği bir hizmet seviyesi sözleşmesi (SLA) şablonu Ek 1'de sunulmuştur.

BÖLÜM 3

Uluslararası İşbirliği

Bu bölüm, hava seyrüsefer hizmetleri alanında var olan çeşitli uluslararası işbirliği biçimlerini ele almaktadır.

A Bölümü, uluslararası işbirliğinin farklı biçimlerini tanımlamaktadır.

B Bölümü, uluslararası işletme kuruluşlarıyla ilgili çeşitli yönlelere odaklanmaktadır.

C Bölümü, ortak ücret toplama kurumlarının kapsamı, işlevleri ve finansal yönleri ile ilgilenmektedir.

D Bölümü, çok uluslu tesisler ve hizmetleri ile bunların kurulmasına ilişkin anlaşmalarda ele alınması gereken hükümleri tartışmaktadır.

E Bölümü, ICAO tarafından yönetilen ortak finansman düzenlemelerini tanımlamaktadır.

F Bölümü, politik iş birliğine ilişkin pratik bir örnek olan Tek Avrupalı Gökyüzü'nü

tanımlamaktadır.

G Bölümü, büyük CNS/ATM bileşenleri bağlamında organizasyonel yönleri ele almaktadır.

KISIM A — GENEL

3.1 Havacılık seyrüsefer hizmetlerinin uluslararası iş birliğiyle sağlanması, hem hizmet sağlayan devletler hem de kullanıcılar için genellikle yüksek maliyet etkinliği sağlamıştır. Bazı durumlarda, bireysel devletlerin ihtiyaçlarını aşan kapasite sunan maliyetli tesislerin ve hizmetlerin uygulanmasının tek yolu bu iş birliği olmuştur. İlgili devletler, bu tür tesis veya hizmetlerin ortak sağlanması yoluyla, söz konusu tesislerin finansmanını tek başlarına üstlenmekten daha verimli ve düşük maliyetli hizmet sunabilmektedirler.

3.2 ICAO'nun ücret politikaları (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 8), ilgili hizmet sağlayıcılar ve kullanıcılar için faydalı olduğu durumlarda, havacılık seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması ve işletilmesinde bölgesel bir yaklaşım yoluyla uluslararası iş birliğini teşvik etmektedir. Bu yaklaşım, Küresel Havacılık Seyrüsefer Planı (GANP, Doc 9750) kapsamında sağlanan rehberlik temelinde, ICAO Küresel Hava Trafik Yönetimi Operasyonel Konsepti'nin (Doc 9854) etkin ve maliyet açısından verimli şekilde uygulanmasını kolaylaştırmayı amaçlamaktadır.

3.3 A37-15 Sayılı Meclis Kararı'nın Ek W'sine göre, Devletlerin özellikle üst hava sahasında daha etkin hava sahası yönetimi sağlamak amacıyla iş birliği çabalarını değerlendirmeleri beklenmektedir. Bu değerlendirme, iletişim, seyrüsefer ve gözetim (CNS) ile hava trafik yönetimi (ATM) sistemlerinin maliyet etkin şekilde tanıtımı ve işletilmesi gerekliliği dikkate alınarak yapılmalıdır. Bu bağlamda, ilgili Devletler gerektiğinde, birden fazla Devletin toprakları üzerinde veya uluslararası sulara uzanan ATS hava sahasında hava trafik hizmetlerinin sağlanmasından sorumlu tek bir hava trafik hizmetleri otoritesinin müştereken kurulmasını değerlendirmelidir. Ayrıca, işletme kuruluşlarına ilişkin hususlar, Meclis Kararları A22-19 "Bölgesel Planların Uygulanmasında Yardım ve Danışmanlık" ile A16-10 "Uygulamanın Ekonomik, Finansal ve Ortak Destek Yönleri"nde de ele alınmaktadır.

3.4 Uluslararası iş birliği çeşitli biçimler alabilir. En basit haliyle, sınırlı sayıda Devlet arasında alt bölgesel bir faaliyet olarak koordinasyon ve uyum süreci başlatılır. Sınır ötesinde komşu Devletlerle hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerinin planlanması, uygulanması ve işletilmesinin koordinasyonu sayesinde önemli sinerjiler yaratılabilir ve tasarruflar sağlanabilir. Bu tür alt bölgesel faaliyetlere Afrika'daki Roberts FIR ve Doğu Karayipler'deki Piarco FIR örnek olarak verilebilir. Bölgesel bir faaliyete ise Afrika'da arama ve kurtarma (SAR) hizmetlerinde iş birliği girişi örnek gösterilebilir (aşağıdaki metin kutusuna bakınız). Daha resmi iş birliği mekanizmaları ise uluslararası işletme ajansı, ortak ücret toplama ajansı, çok uluslu tesis/hizmet veya ICAO ortak finansman düzenlemesi şeklinde kurulabilir. Bu iş birliği türleri aşağıdaki B'den E'ye kadar olan bölümlerde açıklanmaktadır.

ARAMA VE KURTARMA HİZMETLERİNDE BÖLGESEL İŞ BİRLİĞİ

Bölgesel ve iş birliğine dayalı hizmet sunumu kavramı, bazı Devletlerde Arama ve Kurtarma (SAR) sistemlerine ayrılan fon yetersizliğinin bir ölçüde telafisi olabilir. Fon yetersizliği durumunda, uygun yerel arama birimlerinin hayat kurtarma görevlerine tahsis edilmesi mümkün olmayabilir. Bu tür durumlarda, eğitilmiş personel altyapısı, uygun barınma olanakları, paylaşılan iletişim tesisleri ve çok taraflı mutabakat zabıtlarının varlığı, diğer bölgelerden gönüllü olarak katılan arama birimlerinin bölgesel SAR koordinatörleri tarafından etkin ve verimli şekilde görevlendirilmesini kolaylaştırabilir. İnsan ve maddi kaynakların böyle bir temeli bölgesel düzeyde daha kolay oluşturulabilir.

KISIM B — ULUSLARARASI İŞLETME KURUMLARI

KAPSAM VE FONKSİYONLAR

3.5 Bu bağlamda uluslararası işletim ajansı, iki veya daha fazla egemen Devlet adına belirli bir alanda öncelikle rota tesisleri ve hizmetleri sağlamakla görevlendirilmiş ayrı bir varlıktır. Sağladıkları hizmetler genellikle ATS (Hava Trafik Hizmetleri - ATM), COM (İletişim, Navigasyon ve Gözetim - CNS), SAR (özellikle kurtarma koordinasyon merkezleri) ve AIS (Havacılık Bilgi Hizmetleri) kategorilerindedir, ancak MET (Meteorolojik Hizmetler) hizmetlerini de kapsayabilir. Bu ajanslar ayrıca sunulan hizmetler için ücret toplama sistemlerinin işletilmesinden de sorumludur.

3.6 Uluslararası işletim ajanslarına örnek olarak Afrika'da havacılık güvenliği ajansı olan Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) gösterilebilir. ASECNA, hava seyrüsefer hizmetlerinin yanı sıra havalimanı yönetiminde de rol almaktadır. Orta Amerika'da Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) ve Avrupa'da Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü (EUROCONTROL) diğer örneklerdendir. Bu üç ajansın kısa açıklamaları aşağıda yer almaktadır.

AFRİKA VE MADAGASKAR HAVA SEYRÜSEFER GÜVENLİĞİ AJANSI (ASECNA)

ASECNA, finansal özerkliğe sahip bir kamu kuruluşu olup 1959 yılında kurulmuştur. Afrika'daki 18 devlet ve üye olan Fransa tarafından işletilmektedir. ASECNA'nın görevleri arasında, üyelik devletleri adına, hava trafik kontrolü, meteorolojik hizmetler ve seyir ve yaklaşma iletişim tesislerinin sağlanması ve işletilmesi yer almaktadır. Ayrıca, sözleşmede listelenen ana havalimanlarında apron kontrolü ve iniş hizmetleri de yürütülmektedir. Ajans, her bir devletle ayrı ayrı yapılan sözleşmelerle o devletin havalimanlarının yönetimi veya havacılıkla ilgili herhangi bir tesisin bakımını üstlenebilir. Ayrıca, özellikle terminal seyir yardımcılarının işletilmesi ve ajansa verilebilecek diğer görevler için özel ekipman programları oluşturma yetkisi de alabilir.

Ajans, imzacı devletlerde sivil havacılıktan sorumlu bakanlardan oluşan Bakanlar Komitesi tarafından yönetilir ve bu komite genel politikayı belirler. İdari işleyişi ise, her imzacı devletten bir temsilcinin yer aldığı İdari Konsey tarafından yürütülür ve Konsey, Genel Müdür tarafından desteklenir. Ajans kendi personelini istihdam eder, ancak imzacı devletlerden görevlendirilen personel de alabilir. ASECNA'nın genel merkezi Dakar (Senegal)'dedir.

Chicago Sözleşmesi'nin 15. Maddesi hükümlerine uygun olarak, Ajans, yönetimi altındaki tesislerden aynı koşullar altında yararlanan diğer kullanıcılara sunulmayan herhangi bir avantajı, doğrudan ya da dolaylı olarak, herhangi bir biçimde hiçbir kullanıcıya sağlayamaz.

Finansman yöntemleri

Ajans, kendi işletme gelirlerinden finanse edilmektedir. Kendisine verilen görevleri yerine getirirken üstlendiği mali yükümlülükleri dengelemek ve kullanıcılara sunduğu hizmetler karşılığında ücret tahsil etme yetkisine sahiptir. Ayrıca, yönetimi altındaki mülklerin havacılık amaçlarına hizmet ederken sağladığı tüm gelirleri toplama yetkisi de bulunmaktadır.

AVANTAJLAR

3.7 Deneyimler göstermektedir ki, uluslararası işletme ajansları, hem hizmet sağlayıcılar hem de kullanıcılar için tesis ve hizmetlerin sağlanmasında verimliliğin önemli ölçüde artırılmasına katkıda bulunur. Sağlanan avantajlar arasında; personel, tesis ve ekipmanın daha verimli kullanımı, ulusal düzeyde yinelenmenin önlenmesi yoluyla araştırma ve geliştirme giderlerinde tasarruflar ve ölçek ekonomilerinin gerçekleştirilmesi yer almaktadır. Bu durum, eğitilmiş personel ve mali kaynakların kıt olduğu, havacılığın ekonominin diğer sektörleriyle rekabet halinde olduğu daha az gelişmiş ekonomilere sahip Devletler için özel bir önem taşımaktadır. Güzergah tesisleri için ücret tahsil eden işletme ajansları, faaliyetlerinin kapsadığı coğrafi alanların daha geniş olması nedeniyle genellikle üst uçuşlar için ödenmesi gereken tutarların tahsilatında daha başarılı olabilmektedir. Ayrıca, bu tür ajanslar birden fazla Devleti temsil ettiğinden, mali ve ticari ilişkilerinde daha güçlü bir pazarlık konumuna sahip olurlar ve bu nedenle daha avantajlı koşullar elde edebilirler.

ORTA AMERİKA HAVA SEYRÜSEFER HİZMETLERİ KURUMU (COCESNA)

COCESNA, Şubat 1960'ta kurulmuş olup, altı üye devlete sahiptir: Belize, Kosta Rika, El Salvador, Guatemala, Honduras ve Nikaragua. Kuruluş, entegre, uluslararası ve Orta Amerika özerk bir organizasyondur.

Şartına göre, Kuruluş, sözleşme taraflarının topraklarında uluslararası sivil havacılık için hava trafik hizmetleri, havacılık telekomünikasyonu ve radyo navigasyon yardım hizmetlerini sağlama konusunda münhasır haklara sahiptir. Ancak pratikte, üst hava sahasında (uçuş seviyesi 200 üzeri) hizmet verir ve alt hava sahasında hava trafik hizmetlerinin sağlanmasında sözleşme hükümetleri ile sadece kısmen iş birliği yapar. Ayrıca, ICAO bölgesel hava seyrüsefer planında belirtilen yukarıda bahsedilen hizmetleri ve yardımları diğer devletlere anlaşmalar yoluyla da sağlayabilir. Dahası, sözleşme taraflarının topraklarında, kamu veya özel kuruluşlarla yapılan sözleşmeler aracılığıyla ICAO bölgesel planında belirtilmeyen türden yukarıdaki hizmetleri ve radyo yardımlarını da sunabilir.

Finansman Yöntemleri

Çalışma sermayesine ek olarak, sözleşme tarafları gerektiğinde Şartname'de listelenen belirli ekipmanları edinmeyi ve bunların kullanımını ve mülkiyetini Kuruluşa herhangi bir maliyet yüklemeyi kabul ederler. Ayrıca, bu ekipmanların bulunduğu arazi ile Kuruluşun görevlerini yerine getirmesiyle doğrudan ilgili diğer tüm mülk ve donanımların sağlanması da taraflarca taahhüt edilir. Finansal dengeyi korumak ve havacılık hizmetlerinin geliştirilmesi ile genişletilmesini sağlamak amacıyla, Kuruluş, tesis kullanıcılarından ücret tahsil etme yetkisine sahiptir. Bu yöntemle COCESNA, günümüzde tamamen kendi işletme gelirleriyle finanse edilmektedir.

AJANSIN KURULUŞU

3.8 Bir kurumun üye sayısı ve yapısı, dolayısıyla faaliyet gösterdiği coğrafi alan, öncelikle siyasi, ekonomik, demografik ve coğrafi faktörlere bağlıdır. Kurumun faaliyet alanı da bu etkenlerden etkilenir ve bazı Devletlerde mevcut ve gelecekteki trafiğe hizmet etmek için yeni ve geliştirilmiş tesislere ne ölçüde ihtiyaç duyulduğuna bağlıdır.

ORGANİZASYONEL DÜZENLEMELER

3.9 Uluslararası işletme ajansının kurulmasına yol açan koşullar ve diğer pek çok faktör yapısını etkiler. Bu durumlar her vakada önemli ölçüde farklılık göstereceğinden, bu tür ajanslar için genel geçer, tek bir örgütsel düzenleme modeli önermek pratik değildir. Ancak genellikle bazı temel ortak özellikler ortaya çıkar. Örneğin, ajansın işlevlerini, faaliyetlerini ve mali işlerini yöneten genel politikalar ile sermaye yatırımları ve kilit personelin atanması gibi temel konulardaki kararlar, üye devletlerin temsilcilerinden oluşan bir yönetim kurulunun sorumluluğunda olur. Benzer şekilde, genel müdür genellikle yönetim kuruluna karşı sorumludur; yönetim kurulu da ajansın genel yönetiminden nihai olarak sorumludur. Başlangıçtan itibaren, maliyet geri kazanımı ve mali kontrol ile ilgili muhasebe ve bütçeleme prosedürlerini kapsayan sağlam ve iyi tanımlanmış finansal ve ekonomik politika ve uygulamaların oluşturulması gerekir. Ajans personelinin işe alımı da titizlikle ele alınmalıdır. Ayrıca, bu bölümün D Kısımında yer alan devletler arasındaki anlaşmalar ve ilgili sözleşme hususlarına da atıfta bulunulmalıdır.

AVRUPA HAVACILIK EMNİYETİ TEŞKİLATI (EUROCONTROL)

EUROCONTROL, şu anda 39 Üye Devlet ve Avrupa Topluluğu'nu (Eylül 2011 itibarıyla) bünyesinde barındıran, sivil ve askeri bir kuruluş olup, ortaklarıyla birlikte 21. yüzyıl ve sonrasının gerektirdiği hava trafik yönetimi performansını sağlayacak Tek Avrupa Gökyüzü (Single European Sky - SES) inşa etmeye kendini adanmıştır.

EUROCONTROL, ulusal otoriteler, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, sivil ve askeri hava sahası kullanıcıları, havalimanları, sektör, meslek örgütleri ve ilgili Avrupa kurumlarının ortak çabasıyla, kısa, orta ve uzun vadeli Avrupa genelinde hava trafik yönetimi stratejilerini ve bunlara bağlı eylem planlarının geliştirilmesi, koordinasyonu ve uygulanması için planlama yapmaktadır.

EUROCONTROL'un temel faaliyetleri, kapıdan kapıya kadar uzanan hava seyrüsefer hizmeti operasyonlarının tamamını kapsamaktadır — stratejik ve taktiksel trafik yönetiminden kontrolör eğitiminin sağlanmasına; bölgesel hava sahası kontrolünden, öncü, güvenlik garantili teknoloji ve prosedürlerin geliştirilmesine ve hava seyrüsefer ücretlerinin tahsilatına kadar.

EUROCONTROL, Tek Avrupa Gökyüzü (SES) projesinin desteklenmesi ve uygulanmasında aktif olarak yer almaktadır. Özellikle, EUROCONTROL, SES'in Performans Değerlendirme Kurumu ve Ağ Yöneticisi olarak görevlendirilmiştir. Ayrıca, SESAR ortak girişiminin kurucu üyelerinden biridir.

Örgütün yönetim organları, Genel Kurul (geçiş dönemi boyunca Komisyon) ve Konsey (geçiş dönemi boyunca Geçici Konsey) olup, bunlara Genel Müdür tarafından yönetilen bir Ajans destek vermektedir. Komisyon ve Konsey, üye devletlerin temsilcilerinden oluşmakta olup, her devletin örgüte yaptığı yıllık katkıya göre oy ağırlığı belirlenmektedir.

EUROCONTROL, görevlerini yerine getirmek için gerekli personeli kendisi işe alır ve ihtiyaç duyduğu bina ile ekipmanların sahibidir. Tekrarlamaları önlemek amacıyla, mümkün olan durumlarda üye devletlerin ulusal teknik hizmetleri ve tesislerinden de faydalanılır.

Finansman metodu

Örgüt, rota ücretleri tahsilat sisteminin maliyetleri hariç olmak üzere, üyeleri olan devletlerin katkılarıyla finanse edilir. Rota ücretleri tahsilat sisteminin maliyetleri ise, ücretlere eklenen bir ilave yoluyla hava sahası kullanıcılarından tahsil edilir.

Hava seyrüsefer ücretlerinin tahsili

EUROCONTROL Merkezi Güzergâh Ücretleri Ofisi (CRCO), Üye Devletler adına uyumlu, bölgesel bir rota geçiş ücreti sistemi işletmektedir. Ayrıca, ikili anlaşmalar temelinde (1 Ocak 2010 itibarıyla on tane yürürlükte olan) terminal hava seyrüsefer ücretlerini hesaplar, faturalandırır ve tahsil eder. Son olarak, bazı üye olmayan devletler için de ikili anlaşmalar kapsamında hava seyrüsefer ücretlerini toplar. Bu sistem, Avrupa hava trafik yönetimi (ATM) sisteminin finansmanına katkıda bulunurken, aynı zamanda hava sahası kullanıcılarıyla yapılan istişareleri kolaylaştırmaktadır.

KISIM C — ORTAK ÜCRET TAHSİL AJANSLARI

KAPSAM VE FONKSİYONLAR

3.10 Uluslararası iş birliğinden faydalanmanın başka etkili ancak daha sınırlı bir yolu da devletlerin ortak bir ücret tahsilat ajansının işletilmesine katılmasıdır. Çünkü devletler, tek başlarına rota tesislerini işletip verdikleri hizmetler için ücret talep ettiklerinde, önemli bir muhasebe işi ile uğraşmak zorunda kalabilir ve yoğun uçuş trafiği olan yerlerde tahsilat güçlükleri yaşayabilirler. Böyle durumlarda, bitişik birkaç devletin ortak bir ücret tahsilat ajansı kurması önemli ölçüde fayda sağlayabilir. Bu ajans, katılımcı tüm devletler, özellikle de üzerlerinden uçuş yapılan devletler adına rota hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerini tahsil eder. Uçakların büyük çoğunluğunun en az bir katılımcı devletin sınırları içinde iniş yapması muhtemel olduğundan, bu durum hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin tahsilatını kolaylaştırır. Ajans, tahsil ettiği ücret gelirlerini her bir katılımcı devlete aktarır. Her devlet için tahsil edilen ücretlere, ajansın maliyetlerini karşılamak üzere küçük bir ücret veya yüzde eklenir. Ortak ücret tahsilat ajansı, hava aracı işletmecilerine de fayda sağlar çünkü her devletin tahsilat maliyetleri, devletin tek başına karşılamak zorunda kalacağından daha düşük olur ve bu maliyetlerin kullanıcıdan tahsili de daha kolay olur. Ayrıca, kullanıcılara birden fazla devletten ayrı ayrı fatura almak yerine tek bir faturanın tek para birimiyle gönderilmesiyle idari maliyetlerde de önemli tasarruflar sağlanır. Dikkate alınması gereken bir diğer faktör ise, daha iyi eğitilmiş personel ve geliştirilmiş prosedürlerin kullanılması sayesinde sağlanabilecek ilave tasarruf olasılığıdır.

3.11 Potansiyel faydaları göz önüne alındığında, bölgesel tahsilat ajansları, teknik işlevleri (örneğin, hava trafik kontrolü) kendileri yürütmek isteyen devletler için özellikle cazip olabilir. Ayrıca bu tür ajansların kurulması, uluslararası işletme ajanslarına kıyasla ekipman, personel ve diğer gereksinimler açısından çok daha az karmaşıktır. Personel açısından ise, ajansın kadrosu, ajansla sözleşme yapan devletlerin vatandaşlarından oluşur; böylece yeni uzmanlık alanları geliştirme ve istihdam yaratma imkânı sağlanır.

3.12 Devletlerin hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerini geri kazanma gereksinimi, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin etkin ve verimli şekilde faturalandırılması ve tahsilatına verilen önemi artırmış ve bu alanda işbirliği ya da ortak girişimlerin artmasına yol açmıştır. Ayrıca, çok uluslu tesis ve hizmetlerin, özellikle ATM ve CNS sistem bileşenlerinin artan kullanımı, maliyet geri kazanımında ortak çabaların güçlenmesini sağlamıştır. Tahsilat hizmeti ajanslarının kullanımı, bireysel devletler veya ANSP'ler tarafından yapılan tahsilata kıyasla daha yüksek verimlilik ve daha düşük maliyet esasına dayanmalıdır ve tahsilat hizmetlerinin maliyeti, hava seyrüsefer hizmetleri kullanıcılarına şeffaf olmalıdır. ICAO'nun ücret politikalarında (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 11) devletlerin veya yetkilendirdikleri hizmet sağlayıcıların, avantajlı olduğu durumlarda ortak tahsilat sistemlerine katılmayı değerlendirmeleri tavsiye edilmektedir.

FİNANSMAN YÖNLERİ

3.13 Katılımcı Devletlerin üstleneceği maliyetler minimum düzeyde olmalıdır. Aslında, ofis temini, veri işleme ve diğer gerekli ekipmanların alımı ile operasyon öncesi eğitim, koordinasyon ve yönetim için gereken başlangıç fonları genellikle büyük bir sorun teşkil etmez; çünkü bu fonlar ticari bankalar da dahil olmak üzere finansman kurumlarından temin edilebilir. Alınan kredi birkaç yıl içinde taksitler ve faizle geri ödenir; bu geri ödemeler, ajans maliyet kalemi olarak yol hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerine eklenir ve ajans tarafından Sözleşmeli Devletler adına tahsil edilir.

DEVLETLERİN ÜCRETLERİNİN TAHSİLİNİ KONTROL ETMESİNİN ÖNEMİ

3.14 Güzergah hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin önemli bir gelir kaynağı olduğu göz önüne alındığında, ilgili Devletlerin ücretlerin tahsil edilmesi işlevi üzerinde tam kontrol sahibi olmaları ve tahsil edilen fonları ihtiyaç duydukları şekilde derhal kullanabilme imkanına sahip olmaları önemlidir. Bu kontrol, yalnızca bir Devlet ücretleri kendisi

faturalayıp tahsil ettiğinde değil, aynı zamanda diğer Devletlerle iş birliği yaparak tüm katılımcı Devletlere hizmet veren bir tahsilat ajansı kurduğunda da sağlanır. Ayrıca, toplanan bazı verilerin gizli tutulması gereken ve yalnızca ilgili Devletlerin elinde bulundurulması veya kontrol etmesi gereken değerli bir varlık olduğu unutulmamalıdır. Benzer şekilde, bireysel işletmecilere fatura edilen tutarlar veya ödenmemiş borçlar da gizlilik kapsamına alınmalıdır.

3.15 Bazı durumlarda, bir Devlet güzergah ücretlerinin tahsilatını devlet kontrolünde veya işletmesinde olmayan bir acente ya da kuruluşa devretmeyi düşünebilir. Böyle durumlarda, Devlet öncelikle tahsilat hizmetinin hangi şartlar altında sağlanacağını dikkatlice incelemeli ve kendisinden talep edilen hizmetlerin maliyetlerinin tanımlanması ve açıklanmasını talep etmelidir. Bu durum, tahsilat sistemi havaalanı ücretlerinin tahsilatını da kapsayacak şekilde genişletildiğinde daha da önemli hale gelir.

3.16 Tahsilatla ilgili idari ücretin de kullanıcı ücretlerine dahil edilmesi tavsiye edilmektedir. Devlet, acente ile yapılacak sözleşmede, acentenin ücret ve masraflarının Devlet adına tahsil edilen ücretlerden düşülmeyeceğini, bunun yerine ilgili kullanıcıya (hava aracı işletmecilerine) tahakkuk ettirilecek ücretin üzerine ekleneceğini açıkça belirtmelidir. Bu yaklaşım sayesinde, Devlet tahsil edilen ücretleri kesinti olmaksızın tam olarak alır; aksi durumda, önceden öngörülemeyen acente ücret ve masrafları nedeniyle elde edilen gelir azalır ve bu da mali planlama ve bütçelemeyi zorlaştırır. Tahsilatı yapan acente ya da kuruluş, ilgili Devlet tarafından değil, hava seyrüsefer hizmetlerinden yararlanan ve bu ücretleri ödeyen kullanıcılar tarafından dolaylı olarak finanse edilmiş olur. Bu yöntem, ortak tahsilat ajanslarının maliyetlerinin karşılanmasında da önerilen uygulamadır ve hâlihazırda devlet kontrolünde yürütülen ortak tahsilat faaliyetlerinde fiilen uygulanan bir yöntemdir. Tahsile ilişkin maliyetlerin şeffaf olması gerekir.

DEVLETLER İÇİN SEÇENEKLER

3.17 Ücret tahsilat hizmetlerinin en belirgin örnekleri arasında EUROCONTROL, Birleşik Krallık (Kuzey Atlantik trafiği için) ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) tarafından işletilen sistemler bulunmaktadır. EUROCONTROL, hem kendi adına hem de diğer devletler adına hizmet veren, ayrı olarak organize edilmiş ve finanse edilen bir tahsilat ajansı veya ofisi işletmektedir. Benzer şekilde, Birleşik Krallık'ta rota ücretlerini tahsil eden ofis, ICAO Ortak Finansman Anlaşmaları kapsamında Danimarka ve İzlanda tarafından Kuzey Atlantik üzerinde sağlanan hizmetler için alınan rota ücretlerini tahsil etmek üzere sözleşmeli olarak görevlendirilmiştir. Ayrıca, ICAO tarafından idare edilen ve altı devlet tarafından ortaklaşa yürütülen Yükseklik İzleme Sistemi Programı'nın maliyetlerini karşılamak üzere alınan ücretlerin tahsilatını da yapmaktadır. IATA ise, esas olarak gelişmekte olan yaklaşık otuz devlet adına, IATA Geliştirme ve Finansman Hizmetleri (IATA Geliştirme ve Finansman Hizmetleri) aracılığıyla rota ücretlerini tahsil etmektedir.

3.18 EUROCONTROL ve Birleşik Krallık uygulamalarında, ilgili Uçuş Bilgileri Taraf Devlet tarafından tahsilat ofisine sağlanır. Bu bilgiler doğrultusunda, tahsilat ofisi her uçuş için söz konusu Devlet tarafından belirlenen ücretleri hesaplar, ilgili hava aracı işletmecilerine fatura eder, ödemeleri toplar ve ardından alınan tutarları (yönetim ücreti düşüldükten sonra) ilgili Taraf Devlet'e aktarır. IATA sisteminde ise, her uçuş için tahsil edilecek rota ücretleri ilgili Devlet (veya Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı – ANSP) tarafından hesaplanır ve bu bilgiler IATA'ya iletilir.

3.19 Afrika'daki ASECNA ve Orta Amerika'daki COCESNA olmak üzere iki diğer uluslararası hükümetlerarası işletme kuruluşu, Üye Devletleri adına sundukları hizmetlerin maliyetlerini karşılamak amacıyla ücret tahakkuk ettirir ve tahsil eder. Ancak, EUROCONTROL'ün aksine, bu kuruluşlar şu anda kendi Üye Devletleri (veya diğer Devletler) adına, bu Devletlerin katlandığı maliyetlerin geri kazanımı için bir ücret tahsilat hizmeti veya ofisi işletmemektedir.

3.20 Bir ücret tahsilat hizmeti kurmadan veya böyle bir hizmete katılmadan da Devletler, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin tahsilatında iş birliği yapabilirler. Buna bir örnek, 2000 yılında Avrupa Bölgesi'ndeki sekiz Devletin hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları tarafından kurulan *Uluslararası Kuruluşlar Seyrüsefer Ücretleri Bilgi Koordinasyon Konseyi* (IKSANO)'dur. O tarihten sonra başka Devletler de IKSANO'ya üye olmuş ya da gözlemci statüsüyle katılım sağlamışlardır. Bu iş birliğinin amaçları şunlardır:

- a) Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcılarının (ANSP) ve kendilerine tahakkuk ettirilen hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerini usulüne uygun şekilde ödeyen kullanıcıların çıkarlarını korumak; ve
- b) artırılmış şeffaflık yoluyla, ödenmesi gereken ücretleri ödemeyen kullanıcılara dikkat çekmek.

Bu hedeflere ulaşmak için, Üye Devletler uçak işletmecileri hakkında genel bir veri tabanı, borçlulara ilişkin özel bir veri tabanı ve iflas etmiş ya da çeşitli nedenlerle faaliyetlerini durdurmuş kullanıcıların arşivini içerecek şekilde veri tabanlarını birleştirip genişletmişlerdir. IKSANO, tüm üyeler adına kötü borçluları sahip olduğu bilgiler konusunda bilgilendirmiş ve borç durumlarının ilgili tüm ülkelerde yakından izlendiğini duyurmuştur. Bu durum, bu kullanıcıların ücret ödemekten kaçınmak için rotalarını değiştirmelerini veya ücret ödemesi önceden sağlanmadan hava sahasından geçmelerini zorlaştırmıştır. Sonuç olarak, IKSANO, devletlerin hava seyrüsefer hizmetlerinin kullanıcıları hakkında, finansal durumları ve kredi değerliliği de dahil olmak üzere, daha fazla veri edinmek istemeleri durumunda bir model teşkil edebilir.

PARA BİRİMİ KONULARI

3.21 Ortak bir tahsilat ajansı ile tahsil edilen fonlar, katılımcı Devletin belirleyeceği kendi topraklarındaki bir banka (veya benzeri bir finansal kurum) ya da başka bir Devletteki hesabına hemen aktarılabilir. Bu tahsilat yöntemi, katılımcı Devletin konvertibl (dönüştürülebilir) para birimine erişimini de kolaylaştırabilir. Doc 9082'nin Bölüm I, paragraf 24 (i) maddesinde, normal koşullar altında kullanıcı ücretlerinin ilgili Devletin yerel para birimi cinsinden ifade edilip ödenmesi önerilmekle birlikte, aynı zamanda rota ücretlerinin bölgesel bazda (yani birden fazla Devlet adına veya ortak işletilen bir ajans tarafından) faturalandırıldığı durumlarda, hem kullanıcılar hem de hizmet sağlayıcılar açısından tek bir konvertibl para birimi cinsinden ifade edilmesinin ve ödenmesinin avantajlı olabileceği kabul edilmektedir (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 24 iv maddesine atıfta bulunulmuştur).

KISIM D — ÇOK ULUSLU TESİSLER VE HİZMETLER

ARKA PLAN

3.22 Yıllar içinde devletler birbirlerine hava trafik kontrolü, haberleşme ve meteorolojik bilgi gibi çeşitli hizmetler sağlamışlardır. Bu hizmetlerin ücretlendirilmesine gelince, devletler genellikle birbirlerinden ücret talep etmemiştir çünkü hizmet akışı esasen iki taraflı olmuş ve genellikle dengede kabul edilmiştir. Dengesizliklerin olduğu durumlarda bile, bir komşu devletten alınacak maliyet payının belirlenmesi için yapılan çaba, maliyetlere kıyasla orantısız bulunmuştur. Bunun yerine, ilgili hizmet sağlayıcı devlet, bu maliyet payını genellikle sorumlu olduğu hava sahasında uçan kullanıcılar (uçak işletmecileri) üzerinde tahsil edilen rota tesisi veya benzeri ücretlerin maliyet tabanına dahil etmiştir.

3.23 Bu yaklaşım genel uygulama olmaya devam etmektedir; ancak teknolojik gelişmeler ve yüksek yatırım seviyeleri, çok uluslu tesisler ve hizmetlere olan ilgi ve ihtiyacın artmasıyla temel bir değişimi beraberinde getirmektedir. Bu tür tesisler ve hizmetler, devletlerin şu anda kendilerinin yürüttüğü bazı fonksiyonların, bir veya birkaç devlet tarafından işletilen tek bir çok uluslu birim tarafından daha verimli ve daha düşük maliyetle sağlanabileceği durumlarda hayata geçirilmektedir. Özellikle iletişim, navigasyon ve gözetim/hava trafik yönetimi (CNS/ATM) sistemlerinin uygulanması gibi bazı durumlarda, çok uluslu bir tesis neredeyse tek uygulanabilir seçenek olabilir. Bununla birlikte, çok uluslu tesisler ve hizmetler genelinde, bir devletin hem çok uluslu bir hizmetin sağlanmasına katılırken hem de aynı hizmeti ulusal düzeyde tekrar etmesi durumunda kullanıcılar üzerinde ortaya çıkacak hizmet tekrarı ve buna bağlı artan ücretlerden kaçınmak önemlidir.

TANIM VE ÖRNEKLER

3.24 Çok uluslu ICAO hava seyrüsefer tesisi/hizmeti, ilgili ICAO bölgesel hava seyrüsefer planı kapsamında, tek bir Devletin hizmet verdiği hava sahasının ötesine uzanan hava sahasında uluslararası hava seyrüseferine hizmet etmek amacıyla yer alan bir tesis veya hizmet olarak tanımlanabilir.

3.25 CNS/ATM sistemleri veya bu sistemlerin bireysel unsurları, havacılık camiasının yakın gelecekte erişebileceği en önemli çok uluslu tesisler veya hizmetler olma özelliğini taşımaktadır. Bu, hem sistemlerin hizmet potansiyeli hem de maliyetleri açısından geçerlidir. Güney Afrika, Güney Amerika, Orta ve Doğu Karayipler ile Doğu Avrupa'da bulunan uydu tabanlı yerden-yer veri ve ses iletişim ağıları (VSAT) bu konuda pratik örneklerdir. Bir diğer örnek ise, jeosenkron uydular aracılığıyla bütünlük ve diferansiyel düzeltme sağlayan uydu tabanlı bir destek sistemi (SBAS) olan Avrupa Jeosenkron Navigasyon Tamamlama Sistemi (EGNOS)'dir.

ADİL YAKLAŞIM İLKELERİ

3.26 Çok taraflı bir tesis veya hizmetin maliyetlerinin paylaşımında ve maliyetlerin kullanıcı ücretleri yoluyla tahsil edilmesinde adalet önemlidir. Bir tesis, tek bir Devlet tarafından işletilmekle birlikte, hizmetlerinden iki veya daha fazla Devletin yararlandığı ve bu Devletin kendi gereksinimlerini karşılamak için katlanacağı maliyetlerin oldukça üzerinde maliyetlere neden olan bir çok taraflı tesis, uygun bir maliyet paylaşımı düzenlemesi yapılmadığı takdirde iki alanda adaletsizliğe yol açabilir. Birincisi, tesisi sağlayan ve işleten Devlet açısından, kendi gereksinimlerini karşılamak için katlanacağı maliyetlerin üzerinde sermaye ve işletme giderlerini üstlenmek zorunda kalmasıdır. İkincisi ise, bu Devlet maliyetlerini kullanıcı ücretleri yoluyla tahsil etmeye çalıştığında, o Devletin sorumlu olduğu hava sahasındaki kullanıcıların, onlara ait olmayan hizmet maliyetlerini ödemeye zorlanmasıdır. Bu durumda, kullanıcılar fiilen başka bir Devlet tarafından sağlanan hizmetlerin maliyetlerini sübvansе etmiş olur. Bu durum, ICAO'nun ücret politikalarında (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 5) ifade edilen, hava navigasyon hizmet maliyetlerinin havacılık kullanıcıları arasında adil bir şekilde dağıtılması gerektiği ilkesine aykırıdır.

3.27 Ayrıca, çok taraflı bir hava navigasyon tesisi veya hizmetinin işletme maliyetlerine katılan herhangi bir Devletin, bu hizmetlerin nihai kullanıcıları olan hava aracı işletmecilerinden tahsil ettiği hava navigasyon hizmet ücretleri gibi ilgili maliyetleri, ücretlerin maliyet yapısına dahil edebileceği de eklenmelidir. Bu şekilde hareket etme hakkı, Chicago Konvansiyonu'nun 15. Maddesi'nde teyit edilmiştir ve ICAO'nun Doc 9082'de yer alan ücret politikaları tarafından desteklenen politika rehberliği sağlanmaktadır.

DEVLETLER VE ICAO TEKNİK PLANLAMA KURULLARI İÇİN ÇIKARIMLAR

3.28 Teknik planlama organlarının çok uluslu tesisler ve hizmetlerin uygulanmasına yaklaşımı, finansal ve yönetsel etkiler nedeniyle, yalnızca tek bir devlet tarafından uygulanacak tesis ve hizmetlere yaklaşımından farklı olacaktır. Tek devlet tarafından uygulanacak tesis ve hizmetlerde teknik planlama organları, esas olarak ilgili devletin, kendi sorumluluğundaki hava sahasında uluslararası sivil trafiğe hizmet etmek amacıyla ilgili bölgesel hava seyrüsefer planı kapsamında yerine getirmesi gereken teknik gerekliliklere odaklanır. Bu tesis veya hizmetler uluslararası standartlara uygunsa, finansman ve yönetimle ilgili konular o devletin iç işi olarak kalır.

3.29 Çok uluslu tesisler ve hizmetler söz konusu olduğunda farklı bir yaklaşım gereklidir çünkü bu tesislerin kurulmasının temel nedeni, ilgili birkaç Devletin, bölgesel plan kapsamında üstlendikleri hizmetleri, her birinin tek başına yapabileceğinden daha verimli ve daha maliyet-etkin bir şekilde gerçekleştirebilmelerini sağlamaktır. Bu nedenle, ilgili Devletlerin, bu tesislerin bölgesel plana dahil edilmesine ve kullanımına karar vermeden önce, en azından genel hatlarıyla, bu tesislerin finansal boyutlarını değerlendirmek isteyecekleri beklenir.

3.30 Bu nedenle, teknik planlama gruplarının, bir sorunun en iyi ya da tek çözümünün çok uluslu bir tesis veya hizmetin kurulmasını önermek olduğu kanaatine vardıkları aşamada, temel finansal etkileri dikkate almaları gerekecektir. Bu grupların tavsiyelerini tamamladıktan sonra temel finansal etkileri göz ardı etmek, ilgili çok uluslu tesisin işletilmesine katılması beklenen bir veya daha fazla Devletin (örneğin, ödemesi beklenen mali pay konusunda) itirazda bulunması durumunda gecikmelere yol açabilir. Bu tür teknik çözümlerin uygulanmasındaki gecikmeler, tüm ilgili Devletlerin kabul edeceği yeni finansal çözümler aranırken, söz konusu alanda emniyet veya verimliliğin tehlikeye girmesine neden olabilir.

REHBERLİK MATERYALLERİ

3.31 Çok taraflı ICAO hava seyrüsefer tesisi/hizmetinin kurulması ve sağlanmasına ilişkin genel rehber ilk olarak 1986 yılında Avrupa Hava Seyrüsefer Planlama Grubu (EANPG) tarafından geliştirilip onaylanmış ve daha sonra Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Planı'nın giriş bölümüne dahil edilmiştir. ICAO Konseyi ise 1995 yılında çok taraflı tesisler ve hizmetlere ilişkin rehberlerin tüm bölgesel hava seyrüsefer planlarının girişine dahil edilmesini onaylamıştır. Bunun nedeni, bu rehberlerin CNS/ATM sistemlerinin çeşitli bileşenlerinin uygulanması bağlamında özellikle önemli kabul edilmesidir. Söz konusu rehberler artık Orta Doğu Bölgesi, Afrika-Hint Okyanusu Bölgesi, Karayipler ve Güney Amerika Bölgeleri ile Asya ve Pasifik Bölgeleri için hazırlanan bölgesel planlarda da yer almaktadır. (Karayipler ve Güney Amerika Bölgeleri, Asya ve Pasifik Bölgeleri için bölgesel planlarda ve revize edilmiş Avrupa Bölgesi planında rehberler, Cilt II, FASID'e entegre edilmiştir.)

3.32 Çeşitli bölgesel hava seyrüsefer planlarındaki rehberler birbirine benzer niteliktedir ve giriş bölümünün ardından çok taraflı bir tesis veya hizmetin tanımı ile çok taraflı bir tesis veya hizmet için teklif geliştirme ve işleme süreci hakkında bilgiler içerir. Bunu takiben, potansiyel bir çok taraflı tesis veya hizmetin işletilmesine ilişkin olarak normalde dikkate alınması gereken finansal, yönetsel ve diğer sözleşmeye bağlı hususlara dair ayrıntılı rehberler yer alır. Ayrıca, çok taraflı bir tesis veya hizmetin kurulması ve işletilmesine katılan devletler arasında yapılacak anlaşmaya dahil edilmesi gereken temel hükümler de bu rehberlerde ele alınmaktadır. Bu özel rehberlerin tam açıklaması için Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Planı, Cilt II, FASID'e (Doc 7754, paragraf 4–59) başvurulması tavsiye edilmekle birlikte, anlaşma ile ilgili konuları ele alan ve temel hükümlerin ana hatlarını içeren ilgili bölümler aşağıdaki paragraflarda yer almaktadır.

ANLAŞMA

3.33 Çok uluslu bir tesis/hizmetin sağlanmasına katılım, bu tür bir tesis/hizmetin uygulanmasını destekleyen ve kabul eden ve bu tesisten faydalanan her Devletin, ortaya çıkan maliyetlerin payına da katlanması gerektiği varsayımına dayanır. Katılımcı Devletler, bu durumu sağladıktan sonra, çok uluslu tesis/hizmetin sunulacağı şartları resmî bir anlaşmayla belirlemelidir. Anlaşmanın temel amacı, ortaya çıkan maliyetlerin katılımcı Devletler arasında adil ve hakkaniyetli bir şekilde paylaşılmasını sağlamaktır.

3.34 Çok uluslu bir tesis/hizmetin geliştirilmesi, uygulanması, işletilmesi ve bakımını kapsayan bir anlaşma, ya resmi bir uluslararası antlaşma ya da bir "idari anlaşma" şeklinde olabilir. Her iki biçim de uluslararası bir yükümlülük oluşturur; ancak antlaşma, devlet veya hükümet başkanının imzasını gerektirir ve genellikle zaman alıcı olan ulusal yasama organının onayını veya onaylanmasını da zorunlu kılar. Öte yandan, "idari anlaşma" formaliteler ve prosedürler açısından antlaşmaya göre daha düşük bir gereklilik düzeyindedir, bir bakan, sivil havacılık müdürü ya da yetkili başka bir kişi tarafından imzalanabilir ve mektupların ya da notların karşılıklı değişimiyle sonuçlandırılabilir.

3.35 Mümkün olduğunda, anlaşmanın resmi bir uluslararası antlaşma yerine "idari anlaşma" biçiminde yapılması tavsiye edilir; çünkü bu, anlaşmanın en kısa sürede yürürlüğe girmesini sağlar ve gerektiğinde sonraki değişikliklerin daha esnek şekilde eklenmesine imkan verir. Ancak bazı devletlerde, özellikle finansal yükümlülükler

önemli büyüklükteyse ve/veya uzun bir süreyi kapsıyorsa, anayasal veya yasal koşullar gereği yasama organının onayı gerekebilir. Hizmetlerin fiilen sunulması için de yasama organı onayı talep edilebilir. Hangi biçim seçilirse seçilsin, anlaşmanın ileride kolayca değiştirilebilecek şekilde yapılandırılması önemlidir. Bu amaçla, anlaşmanın temel hükümlerini etkilemeyecek ancak değişiklik gerektirebilecek ayrıntılı hususlar eklerde veya ilavelerde yer almalıdır.

3.36 Mümkün olduğunda, ilgili tesis/hizmetin tüm aşamalarını kapsayan tek bir genel anlaşmanın (ister antlaşma ister idari anlaşma olsun) kabul edilmesi tavsiye edilir. Ancak bu her zaman mümkün olmayabilir. Bazı durumlarda, kapsam ve içeriği farklı birden fazla anlaşmanın yapılması gerekebilir veya tercih edilebilir. Böyle durumlarda amaç, mümkün olduğunca çok konunun idari anlaşmada ele alınması ve antlaşmanın yalnızca ilgili devletler için zorunlu olan hususlarla sınırlı tutulması olmalıdır. Örneğin, bir anlaşma, tesis/hizmeti işletme durumuna getirme sorumluluğunu kabul eden devletlerin yürütmesi gereken faaliyetleri (ön finansman dahil) kapsarken; diğer bir anlaşma, tesis/hizmet işletmeye açıldıktan sonra onu kullanacak veya ondan faydalanacak tüm devletler (ilk gruptaki devletler dahil) arasında yapılabilir. Bu tür durumlarda, ilk anlaşma önemlidir çünkü tesis/hizmet işletmeye açılana kadar kullanıcı ücretlerinden gelir akışı olmayacağından, ilk grup devlet tesis/hizmetin uygulanmasını sağlamak zorundadır.

3.37 Gerektiğinde, diğer bir olası yaklaşım, tüm katılımcı devletlerin çok uluslu tesis/hizmetin sağlanmasına katılım taahhütlerini genel hatlarıyla kapsayan bir anlaşma yapmaları, ardından çok uluslu tesis/hizmetin finansmanı ve işletilmesiyle ilgili tüm hususları içeren ayrı bir anlaşma geliştirmeleri olabilir.

TEMEL HÜKÜMLER

3.38 Çok Taraflı Tesis/Hizmet Sağlanması ve İşletilmesine ilişkin bir anlaşmada genellikle yer alması gereken temel hükümler şunlardır: anlaşmanın amacı; anlaşmaya taraf Devletlerin yükümlülükleri; tesis/hizmetin tanımı ve açıklaması; tesis/hizmetin kurulması ve işletilmesi; hukuki sorumluluk; sorumluluk (tazminat) konuları; yönetsel hususlar (yönetim organları ve karar alma düzenlemeleri, organizasyon, personel ve danışma süreçleri dahil); mali hususlar (maliyet belirleme, maliyet paylaşımı, bütçeleme, bütçe onay yetkisi ve mali denetim dahil); vergilendirme ve diğer devlet harçları; uyuşmazlıkların çözüm prosedürleri; anlaşmaya katılım, çekilme, değişiklikler ve fesih süreçleri.

3.39 Tesis/hizmetin kurulması ve işletilmesine ilişkin hükme dair, anlaşmada söz konusu tesis/hizmetin hangi coğrafi kapsamda verileceği ve bu tesis/hizmetin kim tarafından kurulup işletileceğinin açıkça belirtilmesi gerektiği eklenmelidir. Yani, bunun tek bir Devlet, iki veya daha fazla Devlet, mevcut bir uluslararası organizasyon, mevcut ulusal veya uluslararası bir ajans ya da bu amaçla özel olarak kurulacak yeni bir ajans tarafından mı gerçekleştirileceği netleştirilmelidir. Tesis/hizmet sağlayıcısının kim olacağına ilişkin karar, özellikle beklenen sermaye yatırımı ve yıllık maliyetler ile alternatif sağlayıcıların (örneğin katılımcı Devlet(ler), uluslararası organizasyon veya ajans) ilgili işlevlerdeki deneyim ve katılım derecesi gibi faktörlerden etkilenebilir.

BÖLGESEL İZLEME KURUMLARININ MALİYET GİDERLERİNİN KÜRESEL YAKLAŞIMLA TELAFİSİ

3.40 Çok uluslu tesis/hizmet kavramının pratik bir uygulaması, ICAO tarafından azaltılmış dikey ayırım sınırları (RVSM) için gereken bölgesel izleme kurumu (RMA) altyapısının maliyetlerinin tahsil edilmesi için geliştirilen yaklaşımdır. ICAO'nun bölgesel ofislerine ve planlama ve uygulama bölgesel gruplarına (PIRG'ler) yönelik direktiflerde, RMA'ların uygun olduğu durumlarda "çok uluslu (ICAO) hava seyrüsefer tesisleri/hizmetleri" olarak uygulanması ve şu adımların izlenmesi önerilmektedir:

- a) PIRG toplantısında, RVSM izleme fonksiyonunu, ilgili bölgesel hava seyrüsefer planında yer alan çok uluslu ICAO hava seyrüsefer tesislerinin/hizmetlerinin kurulması ve sağlanmasına dair mevcut yönergelere uygun olarak çok uluslu (ICAO) hava seyrüsefer tesisi/hizmeti şeklinde tanımlamak;
- b) her ilgili Devletin sorumluluğunu üstlendiği hava sahasında uçulan mesafe veya uçuş sayısı gibi kriterlere dayalı olarak bir maliyet paylaşım düzenlemesini kabul etmek; burada uçulan mesafenin daha hassas bir yöntem olduğu, ancak uçuş sayısına dayalı tahsisin daha kolay yönetildiği anlaşılmaktadır;
- c) PIRG'in sorumluluğu olarak, RMA'yı kurmak ve işletmek üzere bir Devlet veya mevcut bir kuruluş ya da ajans belirlemek ve görevlendirmek;
- d) PIRG'in, ICAO bölgesel ofisinin desteğiyle, RMA'nın kuruluşu ve işletilmesini, maliyet paylaşımı düzenlemesini ve katılımcı Devletlerden katkıların toplanmasına ilişkin prosedürleri düzenleyecek bir idari anlaşma geliştirmesi ve kurması;
- e) katılımcı Devletlerde sivil havacılık genel müdürü veya yetkili başka bir kişinin idari anlaşmayı imzalaması;
- f) atanan işletici tarafından, idari anlaşmaya uygun olarak RMA'nın çok uluslu (ICAO) hava seyrüsefer tesisi/hizmeti olarak kurulması ve işletilmesi; ve
- g) RMA'nın finansmanına katkı paylarının rota ücretlerinin maliyet tabanlarına eklenerek tahsil edilmesi ve tahsil edilen tutarların RMA işletmecisine (her bir Devlete) aktarılması.

BÖLGESEL VEYA ALT BÖLGESEL DÜZEYDE HAVACILIK İÇİN METEOROLOJİK HİZMETLERİN SUNUMU VE MALİYETİNİN TELAFİSİ

3.41 Annex 3'e uygun olarak gereken meteorolojik (MET) hizmetlerin bölgesel veya alt bölgesel bazda sağlanması ve maliyetlerinin telafi edilmesi, çok taraflı tesis/hizmet kavramının başka bir uygulama şekli olabilir. Hava trafiği hacminin sınırlı olduğu ancak hava sahası kullanıcılarının uçuş planlama faaliyetleri için meteorolojik tesis ve hizmetlerin zorunlu olduğu bölgelerde, maliyet telafisi sonucu ortaya çıkan ücret seviyeleri sunulan hizmet düzeyiyle uyumlu olmayabilir. Bu tür durumlarda ilgili Devletler, bölgesel veya alt bölgesel düzeyde bir çok taraflı anlaşma yaparak, Annex 3'te belirtilen gereksinimleri karşılayan daha geniş bir hava sahası bloğu oluşturabilirler. Bu şekilde oluşturulan kolektif hava sahasındaki daha büyük trafik hacmi, MET hizmetleri için makul ücret düzeyinde tam maliyet telafisi sağlanmasına olanak verebilir. ICAO'nun bölgesel ofisleri ve planlama ve uygulama bölgesel grupları (PIRG'ler), uygun durumlarda yukarıdaki 3.22-3.40 paragraflarında belirtilen rehberlik doğrultusunda ve ICAO'nun Havalimanları ve Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ücret Politikaları'nda belirtilen esaslara uygun olarak, bu tür çok taraflı meteorolojik tesis ve hizmet anlaşmalarının geliştirilmesi ve uygulanması yönünde çalışmalar yapmalıdır (Doc 9082, Bölüm III, özellikle paragraflar 10 ve 11). Bölgesel veya alt-bölgesel düzeyde MET hizmetlerinin sağlanması için çok uluslu anlaşmanın uygulanması ve ilgili maliyet geri kazanımı için izlenecek adımlar, RMA'larda uygulananlara benzer olacaktır (bkz. yukarıdaki 3.40 paragrafı):

1. Sivil havacılık için meteoroloji politikaları Doc 9082, Bölüm III, paragraf 3 iv) ve Ek 2'de yer almakta olup, meteorolojik tesislerin havacılık için sağlanması, aeronautical MET maliyetlerinin belirlenmesi ve tahsisi ile ilgili maliyetlerin geri kazanımı/ücretlendirilmesine dair detaylı rehberlik ise bu el kitabının 5.70-5.72 paragrafları ile Ek 2'de sağlanmaktadır.

- a) PIRG toplantısında, ilgili bölgesel hava seyrüsefer planında yer alan çok uluslu ICAO hava seyrüsefer tesislerinin/hizmetlerinin kurulması ve sağlanmasına ilişkin mevcut yönergeler doğrultusunda, meteoroloji hizmetlerinin çok uluslu (ICAO) hava seyrüsefer tesisi/hizmeti olarak tanımlanması;
- b) örneğin, toplu hava sahası bloğu içinde uçulan mesafe ya da uçuş sayısı temelinde bir maliyet paylaşım düzenlemesinde anlaşılması; burada uçulan mesafenin daha hassas bir yöntem olduğu, ancak uçuş sayısına dayalı tahsisin daha kolay yönetilebildiği kabul edilmektedir;
- c) gerekli meteorolojik hizmeti sağlamak üzere bir Devlet, birden fazla Devlet ya da mevcut bir kuruluş veya ajansın ("işletici" olarak) belirlenmesi ve görevlendirilmesi (PIRG'in sorumluluğu);
- d) bölge veya alt bölge içinde gerekli meteorolojik hizmetin sağlanmasını düzenlemek üzere, birden fazla işletici varsa maliyet paylaşım düzenlemeleri ve hizmet kullanıcılarından meteoroloji ücretlerinin tahsil edilmesi ile gelirlerin hizmet sunumunda rol alanlara dağıtım prosedürlerini içeren idari bir anlaşmanın geliştirilmesi ve kurulması (PIRG'in, ICAO bölge ofisinin desteğiyle);
- e) idari anlaşmanın imzalanması (katılan her Devletin yetkili kişi(leri) tarafından);
- f) Atanan operatör(ler) tarafından, idari anlaşmaya uygun olarak gerekli meteorolojik hizmetlerin çok uluslu (ICAO) hava seyrüsefer tesisi/hizmeti olarak sağlanması; ve
- g) Operatör(ler) tarafından sağlanan gerekli meteorolojik hizmetlerin maliyetlerinin, üye Devletler (veya üye Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları - ANSP'ler) tarafından uygulanan hava seyrüsefer ücretleri yoluyla kullanıcılarından tahsil edilmesi.

3.42 Yukarıdaki 3.40 ve 3.41 paragraflarında çok uluslu tesis/hizmet konseptinin uygulanmasına ilişkin verilen örnekler sırasıyla RVSM için Bölgesel İzleme Ajansları (RMA) ve sınırlı hava trafiği olan bölge veya alt bölgelerde meteorolojik hizmetlerin (MET) sağlanmasına yöneliktir. Ancak, benzer konular hava seyrüsefer hizmetlerinin diğer alanlarında da karşılaşılabılır ve yukarıda açıklanan rehberlik bu alanlarda da uygun olabilir. Ayrıca, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması ve buna bağlı maliyet geri kazanımı konusunda bölgesel yaklaşımın, yüksek hava trafiğine sahip olan dünya bölgeleri ve alt bölgeleri için de geçerli olduğu anlaşılmaktadır (örneğin, Avrupa'daki fonksiyonel hava sahası blokları).

YÖNERGELERİN DURUMU

3.43 Yönergelerde yer alan "Mali, Yönetmelik ve Diğer Sözleşmesel Hususlar" başlığı altındaki hükümler (Doc 7754, paragraflar 23-59) taslak bir model anlaşma ya da maddeler oluşturmaz; çünkü çok taraflı tesislerin/hizmetlerin planlanması, uygulanması ve işletilmesi ile ilgili koşullar önemli ölçüde farklılık gösterebilir. Ancak, bu kılavuz bölümü ICAO içi ve dışındaki hukuk uzmanları tarafından titizlikle incelenmiştir. Hukuki görüş birliği, yönergelerde tanımlanan çok taraflı hava seyrüsefer tesislerinin ve hizmetlerinin uygulanmasında aşılması mümkün olmayan hukuki engeller bulunmadığı yönündedir.

KISIM E — ORTAK FİNANSMAN DÜZENLEMELERİ

GENEL

3.44 ICAO'nun bu konudaki politikası, Chicago Sözleşmesi'nin XV. Bölümüne, A1-65, A14-37 ve A16-10 sayılı Genel Kurul Kararlarına, ayrıca ICAO'nun son toplantılarında alınan tavsiye ve sonuçlara dayanmaktadır. A16-10 (1968) sayılı Genel Kurul Kararı, Hava Seyrüseferi tesis ve hizmetlerinin finansmanı için tüm yöntemler denendikten sonra, son çare olarak Ortak Destek yönteminin değerlendirilmesini Taraf Devletlerden talep etmiştir. Bununla birlikte, ICAO'nun son toplantılarında, Planlama ve Uygulama Bölgesel Gruplarına (PIRG'ler), mevcut ortak finansman anlaşmaları kapsamında sağlanan tesis ve hizmetlerin sivil havacılığa tahsis edilebilir toplam maliyetlerinin, kullanıcılar tarafından karşılandığı Kuzey Atlantik Bölgesi'nde edinilen deneyimi dikkate almaları tavsiye edilmiştir. Ortak finansman düzenlemeleri kapsamındaki maliyet belirleme prosedürlerinin, ICAO'nun Doc 9082 sayılı belgesindeki ücretlendirme politikalarıyla tutarlı olmasına özen gösterilmektedir.

DANİMARKA VE İZLANDA ORTAK FİNANSMAN ANLAŞMALARI

Temel yönler

3.45 Hava seyrüsefer hizmetlerinin ortak finansmanı, Şikago Sözleşmesi'nin XV. Bölümünde öngörülmüştür. Bu kapsamdaki iki anlaşma, Danimarka ve İzlanda ile yapılmış olup, hâlen yürürlükte ve ilgili devletler adına ICAO tarafından idare edilmektedir.

3.46 Birbirine bağlı olan bu anlaşmalar, 45°K enleminin kuzeyindeki Kuzey Atlantik üzerinden geçen sivil hava araçlarının emniyetli uçuşlarını sağlamak amacıyla, Grönland ve İzlanda'da belirli hava seyrüsefer hizmetlerinin (ATS, COM ve MET) sağlanmasını öngörmektedir.

3.47 Gerekli hizmetler belirli aralıklarla gözden geçirilmekte, gerektiğinde revize edilmekte ve her iki anlaşmanın Ek I'inde ayrıntılı şekilde belirtilmektedir. Sermaye harcamalarına ilişkin tüm talepler, anlaşmalara uygun olarak ICAO Konseyi tarafından onaylanmak zorundadır. Çeşitli ekipman, binalar vb. unsurlara ait envanterler her yıl güncellenmekte ve anlaşmaların Ek II'sinde gösterilmektedir. Ek III ise, farklı hizmetler ve istasyonlar için yetkilendirilmiş personel sayısı, işletme ve bakım giderlerinin nasıl ele alınacağı ile amortisman ve faiz sınırları gibi bazı mali konulara ilişkin ayrıntıları içermektedir.

3.48 Anlaşmalar esas olarak, söz konusu hizmetlerin nasıl finanse edileceğini ortaya koymaktadır. Hizmetlerin işletilmesinden elde edilen özel faydalar nedeniyle, Danimarka ve İzlanda kendi anlaşmaları kapsamında yer alan hizmetlerin maliyetlerinin %5'ini karşılamaktadır. Geriye kalan %95 ise kullanıcı ücretleri ve Danimarka ile İzlanda dahil tüm sözleşmeciler devletlere yapılan katkı payı tahsisleriyle finanse edilmektedir (aşağıya da bakınız).

3.49 ICAO Konseyi, söz konusu anlaşmalar kapsamındaki sorumluluklarını yerine getirmede kendisine yardımcı olmak üzere "Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Ortak Desteklenmesi Komitesi" adlı özel bir organ kurmuştur. ICAO Sekreteryası bünyesindeki bir birim, bu komiteye ve Konsey'e hizmet vermekte ve günlük idari görevleri yürütmektedir.

3.50 Hizmetlerin işletilmesinin finansman yöntemleri ile katılımcı hükümetler arasında maliyet paylaşımı usulleri, anlaşmalarda belirlenmiştir. Bu yöntemler her iki anlaşma için temelde aynıdır ve aşağıdaki paragraflarda kısaca açıklanmıştır.

Hizmetlerin sağlanmasına ilişkin maliyet tahminleri

3.51 Her yıl Danimarka ve İzlanda, takip eden yıl için hizmetlerin sağlanmasıyla ilgili detaylı maliyet tahminlerini sunar. Bu tahminler, Sekreterlik tarafından titizlikle incelenir. Özellikle yeni sermaye harcamaları için yetki taleplerine dair gerekli açıklamalarla birlikte, tahminler Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Ortak Destek Komitesi'ne sunulur. Komite tahminlerden memnun kalırsa, bunların onaylanmasını Konsey'e önerir. Komitenin bazı çekinceleri varsa ve daha fazla açıklama talep ederse, Konsey'e ön onay verilmesini ve ek inceleme ile rapor hazırlanmasını önerir.

3.52 Konsey tahminleri onayladığında, anlaşmaların V. Maddesi uyarınca belirlenen maliyet sınırını aşmamak şartıyla, Danimarka ve İzlanda'ya tahminlerin %95'ine kadar olan tutarlarda ön ödemeler yapılmasını yetkilendirir. Bu ön ödemeler iki kaynaktan sağlanır:

- a) kullanıcı ücretleri gelirleri; ve
- b) aşağıda açıklanan, sözleşmeye taraf hükümetlere yapılan katkı payları.

Kullanıcı ücretleri

3.53 İki ortak finansman anlaşması kapsamında kullanıcı (rota) ücretlerinin belirlenmesi yöntemi, bu anlaşmalara taraf olan hükümetlerin ortak finansman konferansları tarafından belirlenmiştir. Hesaplamalar Sekreteryaya tarafından yapılmakta ve Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Ortak Destek Komitesine sunulmaktadır. Komite hesaplamaların doğru olduğundan emin olursa, bunların Konsey tarafından onaylanmasını tavsiye eder. Bu kullanıcı ücretleri her bir anlaşma kapsamında ayrı ayrı hesaplanmakta ve 45°K enleminin kuzeyinde Kuzey Atlantik üzerinden geçen tüm sivil uçuşlardan tahsil edilmektedir.

3.54 Kullanıcı ücretleri, Konsey tarafından onaylanan tahmini maliyetlere dayanmakta olup, yalnızca uluslararası sivil havacılık amaçları için gerekli olan maliyetleri içermektedir. Bu maliyetler, ele alınan yıl için öngörülen geçiş sayısına bölünerek her bir anlaşma kapsamında tek bir kullanıcı ücreti belirlenir. Ayrıca, anlaşmaların yönetimi için ICAO tarafından yapılan masrafları karşılayan bir ICAO idari ücreti kullanıcı ücretlerine eklenir. Daha sonra uluslararası sivil havacılığa tahsis edilen gerçek maliyetler ve gelirler (tahminlere kıyasla) denetlendiğinde, eksik veya fazla tahsilat, sonraki yıl için kullanıcı ücretlerinin hesaplanmasına dahil edilir. Anlaşmaya göre, kullanıcı ücretleri Birleşik Krallık tarafından (küçük bir idari ücret karşılığında) tahsil edilmekte ve toplanan gelirler aylık olarak Danimarka, İzlanda ve ICAO'ya aktarılmaktadır.

Sözleşme yapan hükümetler üzerine değerlendirmeler

3.55 Taraf devletlere yapılan değerlendirmeler, maliyet tahminlerinin %95'i esas alınarak belirlenir ve bu maliyetler, bir önceki yıl içinde o devletlerin uçuş yapan hava taşıyıcılarının gerçek uçuş sayıları oranında paylaştırılır. Yıl sonunda ICAO gözetiminde denetlenen gerçek maliyetler ve uçuş sayıları belli olduğunda, gerekli yukarı veya aşağı yönlü düzeltmeler sonraki değerlendirmelerde yapılır. Ayrıca değerlendirmelerde, taraf devletlere tahmini kullanıcı ücret gelirlerine dayalı payları uçuş sayısına göre kredi olarak verilir; gerçek gelirler ve uçuş sayıları belli olduğunda yine gerekli düzeltmeler sonraki değerlendirmelerde gerçekleştirilir. Ancak her iki anlaşma kapsamında da maliyetlerin büyük bir kısmının kullanıcı ücretleri yoluyla geri kazanıldığı unutulmamalıdır.

Hizmet sağlayan devlete yapılan ödemeler

3.56 Yukarıda belirtildiği gibi, tahminlere dayalı avans ödemeleri, aylık kullanıcı ücreti gelirleri yoluyla ve ICAO tarafından sözleşmeli devletlerden alınan değerlendirmeler şeklindeki fonlardan üç aylık ödemeler halinde Danimarka ve İzlanda'ya yapılmaktadır. Belirli yıl için hizmetlerin gerçek maliyetleri bilindiğinde ve denetlendiğinde, ICAO, Danimarka ve İzlanda'ya yapılan toplam ödemeler (kullanıcı ücreti gelirleri ve ICAO'nun avans ödemeleri) ile aslında almaya hak kazandıkları miktar yani denetlenen gerçek maliyetlerin %95'i arasındaki farkı dikkate almak üzere gelecekteki ödemelerde bir düzeltme yapar.

Hizmetlerin Denetimi

3.57 Danimarka ve İzlanda, hizmetlerin kesintisiz ve maliyet etkin bir şekilde işletilmesi ve bakımından sorumludur. Bu Devletler ayrıca ICAO'ya yıllık olarak hizmetlerin işletilmesine ilişkin raporlar sunar. Bu raporlar, ICAO'nun ilgili teknik uzmanları tarafından analiz edilir ve gerektiğinde açıklamalar talep edilir; ardından raporlar tüm ilgililerin bilgisine sunulmak üzere yayımlanır. ICAO Genel Sekreteri, hizmetlerin işletilmesini genel olarak denetlemekten sorumludur ve yukarıda belirtilen yıllık raporlara ek olarak, zaman zaman ICAO Sekreteryası'nın teknik uzmanlarını Grönland ve İzlanda'ya göndererek hizmetlerin ve işletmelerinin "yerinde" denetimini gerçekleştirebilir.

ORTAK FİNANSMAN KAVRAMININ DİĞER UYGULAMALARI

3.58 Kuzey Atlantik için hava seyrüsefer hizmetleri sağlayan altı devlet (Kanada, İzlanda, İrlanda, Portekiz, Birleşik Krallık ve Amerika Birleşik Devletleri), ICAO'dan 1.000 fit azaltılmış dikey ayırım asgari (RVSM) yüksekliğini izlemek üzere tasarlanmış bir yükseklik izleme sistemi programının yönetimiyle ilgili sorumlulukları üstlenmesini talep etti. Danimarka ve İzlanda anlaşmaları için kullanılan ortak finansman kavramı, katılan sağlayıcı devletlerin etkili ve esnek bir ortak finansman düzenlemesi talep ettiği dikkate alınarak, bu programın gerektirdiği yöntemlere uyarlanmıştır.

3.59 Başka bir ortak finansman düzenlemesi, sivil havacılık için vazgeçilmez meteorolojik bilgiler ve diğer aeronautical bilgileri sağlayan Uydu Dağıtım Sistemi'nin (SADIS) yönetimini düzenlemektedir. SADIS hizmetleri, Avrupa, Afrika, Orta Doğu ve Asya'da 80'den fazla devlet tarafından alınmaktadır. Birleşik Krallık, ICAO gerekliliklerine uygun olarak SADIS'i sağlar, işletir ve bakımını yapar. Maliyet geri kazanımı amacıyla ICAO, SADIS Maliyet Tahsisi ve Geri Kazanım (SCAR) programını geliştirmiştir ve bu program, SADIS Maliyet Geri Kazanım İdari Grubu (SCRAG) tarafından yönetilmektedir. Grup, katılan devletlerin yapacağı yıllık katkıyı değerlendirir ve sağlayıcı devletin SADIS hizmeti için yaptığı maliyetleri denetler. SCRAG için destek hizmetleri, ilgili maliyetlerin programa katılan devletler arasında paylaşılacak maliyetler içine dahil edilmesi esasına dayalı olarak ICAO Sekreteryası tarafından sağlanır. Her taraf, toplam maliyetlerin bir payı olarak, o tarafın devletin topraklarında faaliyet gösteren hava taşıyıcılarının gerçekleştirdiği planlı hizmetlerdeki (uluslararası ve yurtiçi) mevcut toplam ton-kilometre (ATK) miktarına orantılı olarak değerlendirilir. Her taraf, ICAO tarafından önerilen ilke ve uygulamalara uygun olarak, ödediği bu payı kullanıcılardan geri alıp almamaya karar verme yetkisine sahiptir.

ORTAK FİNANSMAN KONSEPTİNİN CNS/ATM SİSTEMLERİNİN UYGULANMASINA OLASI KATKILARI

3.60 Ortak finansman türündeki düzenlemeler, bir Devletin tek başına hareket etmesinin çok maliyetli olduğu veya mevcut bir bölgesel kuruluşun (ASECNA, COCESNA, EUROCONTROL vb.) onun adına hareket etmediği durumlarda, çeşitli CNS/ATM sistem bileşenlerinin uygulanmasına uygun olacaktır. Ortak finansman konseptinin uygulanabileceği olası adaylar arasında, homojen hava trafiği alanları ve ana trafik güzergahları ile ilgili projeler, kutup ötesi rotaların geliştirilmesi ve yer destek cihazlarının kalibrasyonu bulunmaktadır.

3.61 ICAO'nun katılım düzeyi duruma göre önemli ölçüde değişiklik gösterebilir. Ortak finansman türündeki bir düzenleme kapsamında, ilgili CNS/ATM bileşenlerinin fiili sağlanması ve işletilmesi, diğer katılımcı Devletler adına tek bir Devlet tarafından gerçekleştirilebilir veya ticari bir operatör ya da hizmet sağlayıcıya ihale edilebilir. Alternatif olarak, bir grup Devlet birlikte ilgili tesisleri ve hizmetleri işletip sağlayabilir. İlk iki durumda, ICAO'nun ortak finansmandaki rolü, yukarıda bahsedilen Danimarka ve İzlanda Ortak Finansman Anlaşmaları kapsamındaki role benzer olacaktır. Bir grup Devlet tesisleri ortaklaşa işletirse, ICAO'nun rolü özellikle uygulama aşamasında genişletilebilir; örneğin personel alımını organize etmek, gerekli inşaat işleri ve çeşitli ilgili faaliyetleri üstlenmek gibi. Tesisleri veya hizmetleri fiilen kim sağlarsa sağlasın, her durumda katılımcı Devletler, ICAO ortak finansman Sekreteryasına rapor verecek olan yöneten ortak destek komitesi aracılığıyla tam kontrol yetkisini kullanacaklardır.

3.62 CNS/ATM sistemlerinin uygulanması için, geleneksel hava seyrüsefer sistemlerinde olduğu gibi, Sözleşmeye Taraf Devletlerin, planlama ve uygulama bölgesel grupları (PIRG'ler) ile birlikte, sorumlulukları altındaki hava sahasında hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması için hangi ekipman ve tesislerin gerekli olduğuna, ayrıca hangi tür organizasyon ve finansmanın uygun olduğuna, mevcut teknik, ekonomik ve muhtemelen siyasi koşullar göz önünde bulundurularak karar vermeleri gerekmektedir. PIRG'lerin sorumluluğu, belirli bir bölgedeki sistemlerin mimarisini geliştirmek ve ardından bunları finanse etmenin en iyi yolunu incelemektir; ortak finansman bu yöntemlerden biridir. Bu süreçte Sekreteryâ, Sözleşmeye Taraf Devletlere ve PIRG'lere gerekli bilgi ve rehberlik sağlayabilir ve nitelikli bir seçim yapmalarında onlara destek olabilir.

3.63 Ortak finansman konseptinin yukarıda tartışılan üç mevcut uygulaması, ICAO'nun yönetim yöntemleri ve katılım düzeyleri açısından önemli farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıklar, ilgili tesisler veya hizmetler ile içinde bulunulan koşullara karşılık gelmektedir. Ortak finansman programları için yardım talepleri, ICAO tarafından duruma göre ayrı ayrı değerlendirilir. Bu tür talepler ve sonrasındaki düzenlemeler, projenin ve hedeflerinin açık bir şekilde tanımlanmasını, ortak finansman sağlanacak tesis ve hizmetlerin net olarak belirlenmesini, katılmayı kabul edecek farklı ortakların sorumluluklarının açıkça tanımlanmasını, ilgili Devletlerin koşullarına uyarlanacak basit ve esnek düzenlemeleri ve etkin uygulamaya olanak tanıyacak mekanizmaları, ayrıca Doc 9082'deki ICAO ücret politikaları ile tutarlı olarak kullanıcı ücretleri yoluyla idari masraflar da dahil olmak üzere maliyetlerin adil şekilde tahsil edilmesini içermelidir.

KISIM F — SİYASİ İŞBİRLİĞİ

GENEL

3.64 Hava trafiğinin son derece yoğun olduğu, çok sayıda Devletin dahil olduğu veya bireysel merkezlerin kontrol ettiği alanların büyüklüklerinin önemli ölçüde değiştiği bölgelerde, siyasi iş birliği sayesinde bölgesel hava sahasının ulusal sınırlar yerine trafik akışları esas alınarak yeniden yapılandırılması mümkün olabilir. Avrupa'da hava taşımacılığı hizmetleri tek bir pazarda faaliyet gösterirken, hava trafik hizmetleri (ATS) hâlâ büyük ölçüde trafik akışlarıyla ilişkisi olmayan ulusal sınırlar temelinde organize edilip sunulmaktadır. 1999 yılında başlatılan, 2004'te kabul edilen ve 2009'da revize edilen Tek Avrupa Gökyüzü (Single European Sky - SES) girişimi, Avrupa Birliği çerçevesinde siyasi iş birliğine bir örnek olup, Avrupa hava sahasının daha rasyonel bir şekilde organize edilmesini teşvik etmeyi, kapasiteyi artırmayı ve Avrupa genelinde tutarlı yüksek güvenlik standartlarının sağlanmasını amaçlamaktadır.

3.65 SES mevzuatı iki temel amacı gerçekleştirmektedir. Birincisi, hava güvenliği standartlarını iyileştirmeyi hedefleyen ve aynı zamanda ATS'yi etkileyen yapısal sorunları gidermeye yönelik bir karar alma ve düzenleyici çerçeve oluşturmaktır. Bu çerçevede, Avrupa Komisyonu teknik destek için EUROCONTROL ile iş birliği yapmaktadır. İkincisi, ATS'nin sağlanması ve denetiminin yeniden organize edilmesi ve yeni teknolojilerin geliştirilip uygulanmasının hızlandırılması yoluyla hava trafik yönetiminin kapsamlı bir reformuna ilgili tüm tarafları seferber etmektir. Tüm organizasyonel, operasyonel, ekonomik, finansal, sosyal ve teknik yönler, hava sahasının sivil ve askeri hava trafiğinin ihtiyaçlarına uygun şekilde organize edilip kullanılmasını sağlamak üzere tasarlanmış geniş kapsamlı bir eylem programı tarafından ele alınmaktadır.

3.66 SES mevzuatına ve tüm ek uygulama kurallarına uyum, Avrupa Birliği tarafından sağlanan güçlü mevcut mekanizmalarla güvence altına alınmaktadır. SES'in kapsadığı temel özellikler, 3.67 ile 3.88 numaralı paragraflarda açıklanmıştır.

HAVACILIK SEYRÜSEFER HİZMETİ SAĞLAYICILARININ ORTAK AVRUPA SERTİFİKASYONU

3.67 Avrupa Birliği'nin temel ilkelerinden biri, hizmetlerin Avrupa Birliği içinde herhangi bir yerde serbestçe sunulabilmesidir. Başka bir deyişle, bireyler veya kuruluşlar, sadece milliyetleri veya üslerinin bulunduğu yer nedeniyle belirli bir görevden dışlanamazlar. SES konseptinin önemli bir bileşeni, hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları için ortak bir sertifikasyon sistemi oluşturulmasıdır. Bir hizmet sağlayıcı, bir Üye Devletin yetkililerinden sertifika aldığı anda, bu sertifika Avrupa genelinde geçerli olur. Bu durum, sınır ötesi hizmet sunumunu kolaylaştırır.

3.68 Avrupa Birliği için teknik ve operasyonel yeterlilik ve uygunluk, güvenlik ve kalite yönetimi için sistemler ve süreçler, raporlama sistemleri, hizmet kalitesi, mali güç, sorumluluk ve sigorta kapsamı, mülkiyet ve organizasyon yapısı (özellikle çıkar çatışmalarının önlenmesiyle ilgili olarak), insan kaynakları ve güvenliği kapsayan ortak sertifikasyon gereksinimleri seti geliştirilmiştir.

3.69 Sertifikalar, genel hava trafiği için hizmet sunan tüm sağlayıcılar için gereklidir. ATM'nin yanı sıra, bu CNS, MET ve AIS/AIM'i de kapsar. Sertifikalar, tek bir hizmet için veya bir hizmet paketi için verilebilir.

3.70 Devletler, sorumlulukları altındaki hava sahasında belirli hava sahası blokları içinde ATS hizmetlerinin münhasıran sağlanmasından sorumludur. Bu nedenle, devletlerin Avrupa Birliği'nde geçerli bir sertifikaya sahip bir ATS sağlayıcısı atamaları gerekir.

3.71 Düzenleyici ve denetleyici işlevleri fiili hizmet sunumundan ayırmak için, her Üye Devletin (henüz yoksa) bağımsız bir ulusal denetleyici otorite (veya otoriteler) oluşturması zorunlu kılınmıştır. Bu otoriteler, en azından işlevsel düzeyde olmak üzere, tüm hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılarından bağımsız olmalıdır. Yetkilerini tarafsız ve şeffaf bir şekilde kullanmak zorundadırlar.

3.72 Bu ulusal denetleyici otoriteler, SES'in tüm sağlayıcı gerekliliklerinin doğru uygulanmasının denetiminden sorumludur. Özellikle, tüm hizmet sağlayıcıların bu gerekliliklere uyduğunu sağlamak amacıyla düzenli denetimler ve incelemeler organize ederler. Bu nedenle, bağımsızlıklarının kesinlikle sorgulanmaması çok önemlidir. Bir fonksiyonel hava sahası bloğu birden fazla Üye Devletin hava sahasını içeriyorsa, ilgili ulusal denetleyici otoritelerin bu bloğun denetimi için bir prosedür üzerinde anlaşmaları gerekmektedir.

3.73 Buna ek olarak, ulusal denetleyici otoriteler, SES'in performans planı sisteminin yönetiminde kilit bir rol oynamaktadır (bkz. 3.81). Bu kapsamda, ulusal düzeyde veya fonksiyonel hava sahası bloğu düzeyinde performans planlarının hazırlanmasından ve her bir hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısının (ANSP) performansının izlenmesinden sorumludurlar.

ORTAK AVRUPA HAVA TRAFİK KONTROLÖRÜ LİSANSI

3.74 Tek Avrupa Hava Sahası (SES) kapsamında hava trafik kontrolörleri için bir Avrupa lisansı oluşturulmuştur. Uluslararası ve üye devletlerin mevcut standartları temel alınarak geliştirilen bu yeni lisans, Avrupa genelinde emniyet standartlarını yükseltmeyi amaçlamaktadır. Kontrolörlerin eğitimi ve yeterliliklerine ilişkin ortak kurallar getirmekte ve kontrolörlük kariyerine giriş için ortak koşullar belirlemektedir. Bu lisans, eğitim kurumlarından bireysel kontrolörlerin yaş, sağlık, dil yeterliliği ve yetkinlik standartları gibi tüm lisanslandırma unsurlarını kapsamaktadır.

3.75 Bir hava trafik kontrolörü, bir Üye Devletin yetkili makamlarından lisans aldığı anda, bu lisans tüm Avrupa genelinde geçerli olur. Bu durum, Avrupa'daki hava trafik kontrolörlerinin hareketliliğini kolaylaştırır.

AVRUPA HAVA SAHASININ YENİDEN YAPILANDIRILMASI

3.76 Avrupa Birliği ve Üye Devletleri, FL 285'in üzerindeki tüm Avrupa UIR'lerini kapsayacak şekilde tek bir üst uçuş bilgi bölgesi (EUIR) kurmayı planlamaktadır; bu bölge, muhtemelen bazı üye olmayan devletlerin UIR'lerini de içerebilir. Bu durum, ICAO tarafından tanınmayı ve tek bir havacılık bilgi yayınının (AIP) yayımlanmasını gerektirecektir.

3.77 Avrupa hava sahası, mevcut ülke sınırlarından ziyade operasyonel gereksinimlere, özellikle trafik akışlarına dayanarak işlevsel hava sahası bloklarına ayrılmaktadır. İki veya daha fazla Üye Devlet, üst hava sahalarında bir işlevsel hava sahası bloğu oluşturma konusunda anlaşmaya vardıklarında, bu blokta hava seyrüsefer hizmetlerini sağlamakla sorumlu olacak hizmet sağlayıcıyı veya sağlayıcıları belirlemek zorundadırlar.

3.78 ICAO'nun hava sahası sınıflandırmasının uygulanması, hava sahası kullanıcılarına kesintisiz hizmet sunumunu sağlamak amacıyla Avrupa'da uyumlaştırılmaktadır. Esnek hava sahası kullanımı konseptinin uygulanmasına yönelik zorunlu kural ve standartlar da, hem Üye Devletler içinde hem de iki veya daha fazla Üye Devlet arasında sivil-asker iş birliği çerçevelerini ele almak üzere geliştirilmiştir.

AVRUPA AĞ FONKSİYONLARININ YÖNETİMİ

3.79 Uçuş trafiğinin son derece yoğun olduğu, çok sayıda Devletin işin içinde bulunduğu veya bireysel merkezlerce kontrol edilen alanların boyutlarının önemli ölçüde farklılık gösterdiği bölgelerde, ağın bölgesel düzeyde uygun şekilde yönetilmesini sağlamak hayati öneme sahiptir. Ağ yönetimi işlevi, performans düzenlemesini (bkz. 3.81) tamamlayıcı nitelikte olarak, hizmet sağlayıcıların ve kullanıcıların bölgesel ağ perspektifinden kapıdan kapiya en uygun çözümleri bulmalarına yardımcı olur. Bu işlev, farklı aktörler tarafından yürütülen çeşitli görevleri kapsar:

- a) Avrupa rota ağı tasarımı: En uygun Avrupa rota ağını tasarlamak ve yerel tasarım çözümlerinin Avrupa ağının verimlilik gereksinimleri ile uyumlu olmasını sağlamak, ayrıca hava sahası kullanıcılarının en uygun uçuş rotalarını izleyebilmesini temin etmek;
- b) kıt kaynakların yönetimi (örneğin havacılık radyo frekansları ve radar transponder kodları): Bu kaynakların merkezi bir envanteri aracılığıyla kıt kaynakların kullanımını optimize etmek, böylece bazen çelişen yerel çözümlerin üstesinden gelmek;
- c) hava trafik akış yönetimi: Hava sahasında mevcut kapasitenin esnek ve zamanında kullanımını optimize etmek ve hava trafik akış yönetimi süreçlerini, slot koordinasyonunu ve slot tahsisini geliştirmek.

3.80 Bu ağ işlevlerini gerçekleştirmek için SES, Avrupa Komisyonu ve Devletler tarafından, ANSP'ler ve Devletlerle yakın iş birliği içinde çalışan bir Avrupa kuruluşunun atanmasını öngörür.

AVRUPA PERFORMANS PROGRAMI

3.81 SES, Avrupa hava sahasında performans iyileştirmelerini sağlamak amacıyla bir performans programı getirir. Bu performans programı, Doc 9082'nin Bölüm 1, Paragraf 5'inin ve bu el kitabının Bölüm 4, Kısım B'deki ayrıntılı hükümlerinin pratik bir uygulamasını temsil eder. Performans programı bir dizi ana adımdan oluşur:

- a) Avrupa Komisyonu tarafından, performans programının uygulanacağı üç ila beş yıllık sabit bir referans döneminin seçilmesi;

2. Uçuş seviyesi (FL) 285, 28.500 fit'e eşittir (belirli bir atmosferik basınç referansına, 1.013,2 hPa'ya bağlıdır).

- b) hedef belirleme için kullanılacak olan ana performans alanları ve bunlara bağlı ana performans göstergelerinin Avrupa Komisyonu tarafından seçilmesi;
- c) Avrupa Komisyonu tarafından seçilen her bir ana performans göstergesi için Avrupa genelinde performans hedeflerinin kabul edilmesi;
- d) ulusal denetim otoriteleri tarafından performans planlarının hazırlanması ve ilgili taraflarla istişare edildikten sonra Devletler tarafından ulusal ya da işlevsel hava sahası blok düzeyinde performans planlarının kabul edilmesi. Bu planlar, bağlayıcı hedefleri ve bu hedeflere ulaşılmasını sağlamak için tasarlanmış teşvik mekanizmalarını içermelidir;
- e) Avrupa Komisyonu tarafından Devletlerin performans planlarının, Avrupa genelinde kabul edilen performans hedefleri doğrultusunda değerlendirilmesi. Planların uyumlu olmadığı düşünülürse, Avrupa Komisyonu planların revize edilmesini talep edebilir;
- f) Avrupa Komisyonu tarafından sabit referans dönemi boyunca performans iyileştirmelerinin izlenmesi ve performansta önemli ve sürekli bir düşüş olması durumunda ilgili Devletin uygun önlemleri almasının talep edilme imkanı.

3.82 Avrupa Komisyonu, bu işlevlerin tümü için beş yıl süreyle görevlendirilen bağımsız Performans Değerlendirme Komisyonu'ndan (PRC) destek alır. Bu organ, Avrupa Komisyonu'na teknik danışmanlık sağlar ve güvenlik, çevre, hizmet kalitesi ve ekonomi gibi tüm temel alanlarda önemli uzmanlık sunar.

ORTAK ÜCRETLENDİRME PROGRAMI

3.83 SES, hem en-route (rota) hem de terminal hava seyrüsefer ücretleri için ortak bir ücretlendirme sistemi getirir. Bu sistem, yaklaşma/terminal seyrüsefer ve rota aşamalarında sunulan hava seyrüsefer hizmetlerini kapsar ve ICAO politikalarıyla tamamen uyumlu olan aşağıdaki ortak ilkelere dayanır; bu ilkeler tutarlı ve adil bir şekilde uygulanmalıdır:

- a) Ücretler, hizmetlerin sunum maliyetlerini temsil etmelidir (isteğe bağlı olarak, Üye Devletlerin ve/veya ulusal denetim otoritelerinin maliyetleri de dahil olmak üzere);
- b) farklı hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetleri ayrı ayrı belirlenmelidir;
- c) seyrüsefer (en-route) hizmetleri ile yaklaşma/havalimanı kontrol hizmetleri arasında çapraz sübvansiyonlara izin verilmez;
- d) maliyet tabanı ve ücret hesaplamalarının şeffaflığı, ortak ve detaylı şablonların kullanılmasıyla garanti altına alınır;
- e) ücretler, hava seyrüsefer hizmetlerinin ayrımcı olmayan koşullar altında sunulabilirliği için belirlenir. Kullanıcıların milliyeti veya kategorisi açısından herhangi bir ayırım yapılamaz;
- f) bazı kullanıcıların, özellikle hafif ve devlet uçaklarının muafiyeti mümkündür, ancak bu muafiyetin maliyeti diğer kullanıcılara yansıtılamaz;
- g) ücretler, varlıklardan makul bir getiri sağlamak için yeterli gelir elde edebilir ve ilgili farklı uçak tiplerinin görelî üretkenlik kapasiteleri dikkate alınmalıdır;
- h) ücretler, sistem genelinde kapasitenin en üst düzeye çıkarılmasını desteklemek için; yüksek performansı ödüllendirmek, çevresel faydalar sağlamak veya kapasiteyi artıran yer tabanlı ya da havadaki ekipmanın hızla kullanılmaya başlamasını teşvik etmek gibi katı koşullar altında modüle edilebilir;

- i) Ücretler, seyrir hizmetleri için tek tip bir formül kullanılarak hesaplanacaktır (mesafe * (ağırlık)^{0,5}) ve terminal seyrüsefer hizmetleri için tek tip bir formül (ağırlık^{0,7}) uygulanacaktır;
- j) Ücretler, ANSP'ler (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları) ile hava sahası kullanıcıları arasında trafik riski ve maliyet riski paylaşım mekanizmaları kullanılarak hesaplanacaktır (bkz. 3.84).

3.84 Birim tarifeler yıllık olarak belirlenirken, performans programının referans dönemi içindeki her yıl için hesaplamada kullanılacak ana bileşenler önceden tanımlanır (bkz. 3.81). Bu ana bileşenler, aşılması gereken maliyet tahminlerini ("belirlenmiş" maliyetler) ve trafik tahminlerini içerir. Her yıl, gerçek ve tahmin edilen trafik arasındaki fark, önceden belirlenmiş paylaşım anahtarları kullanılarak bir sonraki birim tarifenin hesaplanmasında ANSP (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları) ile hava sahası kullanıcıları arasında paylaşılır. Dönem sonunda, dönem boyunca gerçek ve "belirlenmiş" maliyetler arasındaki kontrol edilemeyen fark, sonraki referans dönemine devredilebilir. Birim tarifelerin hesaplanmasına ayrıca, devletin performans planında tanımlanan performans hedeflerinin gerçekleştirilmesiyle bağlantılı teşvikler de dahil edilebilir.

3.85 Şeffaflığı kolaylaştırmak amacıyla, tüm hizmet sağlayıcılar, gerçek maliyetleri, gelirleri ve bunların tahminleri hakkında bilgi sağlama konusunda ortak kurallara uymak zorundadır. Üye Devletler, ulusal denetim otoriteleri, hizmet sağlayıcılar, kullanıcılar, Avrupa Komisyonu ve EUROCONTROL arasında düzenli bilgi alışverişi mekanizmaları kurulmuş olup, bu durum karşılaştırmayı kolaylaştırmaktadır.

3.86 Ortak bir ücretlendirme sisteminin kurulmasının amacı, hava sahasının en verimli şekilde kullanılmasını teşvik etmek ve hizmet sağlayıcıların karşılaştırılmasına olanak sağlamaktır. Farklı hizmet sağlayıcılar arasındaki karşılaştırmalar, gelişmeleri desteklemek ve en iyi uygulamaları yaygınlaştırmak için güçlü bir araçtır.

3.87 Belirli gelir payları, hava seyrüsefer altyapısını, hizmet sunumunu veya hava sahasının kullanımını iyileştirmek amacıyla, kullanıcı veya hizmet sağlayıcı kategorilerine destek olmak için ayrılabilir. Özellikle, birden fazla devletin hava sahasını kapsayan sistemler için finansman sağlamak zor olabileceği durumlarda, belirli bir finansman kaynağının oluşturulmasına olanak tanıyabilir.

HAVA TRAFİK YÖNETİMİ AĞININ (ATM) BİRLİKTE ÇALIŞABİLİRLİĞİ

3.88 Tek Avrupa Hava Sahası (SES), hem yerde hem de uçakta uyumlaştırılmış prosedür ve sistemlerin tutarlı ve eş zamanlı bir şekilde uygulanmasını sağlayarak, ulusal Hava Trafik Yönetimi (ATM) sistemlerinin Avrupa genelinde hava trafiğinin kesintisiz işletimi idealine daha da yaklaşmasını mümkün kılmaktadır. Fonksiyonel hava sahası bloklarının oluşturulması göz önünde bulundurulduğunda, sistemlerin ve prosedürlerin uyumlaştırılması bu süreci kolaylaştıracaktır. Ayrıca, uzun vadede Avrupa genelinde yüksek düzeyde bir ortaklık sağlandığında, hava sahasının gelecekteki trafik düzenlerini yansıtacak şekilde yeniden yapılandırılması çok daha kolay hale gelecektir. Bu durum, SES'in teknolojik ayağını oluşturan SESAR (Tek Avrupa Hava Trafik Yönetimi Araştırma) programının düzenleyici yönü olarak değerlendirilebilir.

KISIM G — KÜRESEL ATM OPERASYONEL KONSEPTİNE İLİŞKİN ÖZEL ORGANİZASYONEL HUSUSLAR

ARKA PLAN

3.89 ICAO'nun Entegre, Uyumlu ve Küresel Olarak Birlikte Çalışabilir Bir Hava Trafik Yönetim (ATM) Sistemine İlişkin Vizyonunu ortaya koyan Küresel Hava Trafik Yönetimi Operasyonel Konsepti (Doküman 9854), bu vizyonu sunmaktadır.³ With a planning horizon of up to 2025 yılı ve sonrasını kapsayan bir planlama ufkuyla, operasyonel konsept, operasyonel kesintilerden ve tutarsızlıklardan arındırılmış, küresel olarak düzenlenmiş bir hava sahası öngörmektedir.

3. Amerika Birleşik Devletleri'nin NextGen (Yeni Nesil Hava Taşımacılığı Sistemi) ve Avrupa'nın SESAR (Tek Avrupa Gökyüzü Hava Trafik Yönetimi Araştırma) programları, ICAO'nun Küresel ATM Operasyonel Konsepti ve Küresel Hava Seyrüsefer Planı ile uyumludur.

Operasyonel konsept kapsamında yeni CNS/ATM sistemlerinden elde edilmesi beklenen ekonomik faydalar arasında, örneğin, yolcu zaman tasarrufu, verimlilik artışı, ilgili sektörlerin canlanması ve ileri teknoloji becerilerinin transferi yer almaktadır.

3.90 Operasyonel konseptin uygulanması için gerekli altyapı, birçok durumda çok sayıda devlete hizmet verebilecek kapasiteye ihtiyaç duyacak ve tek bir devletin karşılayamayacağı düzeyde önemli yatırımlar gerektirecektir. Bu durum, organizasyonel açıdan, CNS/ATM sistemlerinin sunduğu verimlilikten fayda sağlanabilmesi için hava trafik yönetimi (ATM) topluluğunun tüm üyeleri arasında artırılmış iş birliği ve eş güdüm gerektirdiği anlamına gelmektedir. Bu nedenle, her bir devlet, bölge ve homojen alan, operasyonel konseptin uygulanabilmesi için yapılması gereken yatırımları ve bu yatırımların zamanlamasını, iş birliğine dayalı bir karar alma ortamında planlamak zorunda olacaktır.

3.91 Uluslararası iş birliği çabasının yapısı, belirli bir sistem bileşeninin uygulanması için seçilen seçeneklere ve ilgili devletlere bağlı olarak farklılık gösterecektir. Ulusal düzeyde, hava seyrüsefer hizmetlerini işletmek üzere mali açıdan özerk kurumlar kurulduğunda CNS/ATM sistemlerinin uygulanması kolaylaşacaktır. Bu tür kurumlar ayrıca havaalanlarını işletiyor olabilir veya özerk bir sivil havacılık kuruluşu biçiminde olabilirler (bkz. Bölüm 2, Kısım B). Ulusal veya uluslararası düzeyde olsun, CNS/ATM sistem bileşenlerinin ve diğer hava seyrüsefer hizmetleri altyapısının finansmanı, bu tür özerk kurumların altyapı sağlama ve işletme sorumluluğunu üstlenmesi halinde güçlendirilecektir. Uygun olduğunda, hava taşımacılığı altyapısının maliyetlerinin şeffaflığını, verimliliğini, adilliğini, karşılaştırılabilirliğini ve öngörülebilirliğini artırmak amacıyla bölgesel bir yaklaşım benimsenmelidir.

3.92 Kesintisiz bir küresel ATM sisteminin uygulanmasının, devletlerin egemenliği, yetkisi veya hava seyrüsefer hizmetlerinin denetimi ile emniyet düzenlemelerinin ilanı ve uygulanması konusundaki sorumluluklarına zarar vermemesi veya kısıtlamaması gerektiği belirtilmelidir. Ayrıca, küresel ATM operasyonel konsepti vizyonunu sürdürürken, devletler mevcut örgütsel yapıları mümkün olduğunca en iyi şekilde kullanmalı ve ATM hizmetleri mevcut kurumsal düzenlemeler ve mevzuatlar doğrultusunda sunulmalıdır. Gerekli görüldüğünde yapılacak değişiklikler ise, halihazırda kurulmuş uluslararası mekanizmalar aracılığıyla gerçekleştirilecektir.

3.93 İşletme konsepti kapsamında yeni YHİ/HM (CNS/ATM) sistemleri uygulandığında ve bölgesel ve/veya küresel ölçekte "kesintisiz" bir hava sahası geliştirildiğinde, devletlerin geleneksel YHİ sistemlerini sağlama ve işletme gerekliliği önemli ölçüde azalacaktır. Bölgesel hava seyrüsefer planları (ANP'ler), YHİ/HM sistem hizmetlerinin sağlanmasıyla işlevsiz hale gelen tesislerin aşamalı olarak devreden çıkarılmasına ilişkin bir takvim içermelidir. Kurumsal açıdan bakıldığında, bu durum, şu anda geleneksel sistemleri işletmekle görevli bazı personelin ihtiyaç fazlası hale gelmesi anlamına gelecektir; ancak bu personelin bir kısmı, yeni YHİ/HM ile ilgili hizmetlerin sağlanmasına yönelik işlere yönlendirilebilir. Ortaya çıkacak ihtiyaç fazlası personel miktarı, aşağıda açıklanan teknik çözümler ve uygulama seçeneklerine göre de şekillenecektir. Uydur operasyonlarının doğasında bulunan merkezileşme nedeniyle, YHİ/HM sistemlerinin getirdiği ekonomik faydaların tam olarak gerçekleştirilmesi isteniyorsa, doğru devlette geleneksel sistemlere hizmet vermekte olan personel ve tesislerde ihtiyaç fazlası durumu ortaya çıkacaktır.

İLETİŞİM UYDUSU HİZMETLERİ — UYGULAMA VE SEÇENEK SEÇİMİ

3.94 YHİ/HM sistemlerinin iletişim ihtiyaçlarını karşılayan uydu tabanlı sistem, yer istasyonları (GES) ve hava trafik hizmetleri (ATS) tesislerine yönelik ilgili iletişim bağlantıları dâhil olmak üzere, kapsamlı bir yer tabanlı tesis ağı gerektirecektir. Sisteme erişim için farklı yöntemlerin bulunması nedeniyle, devletlerin uygulama konusunda farklı seçenekleri olacaktır. Gereksinimlere ve koşullara bağlı olarak, bir devlet veya devletler grubu çeşitli seçenekleri tercih edebilir. Uygulama seçeneğinin belirlenmesi ve buna bağlı olarak oluşacak kurumsal yapıya ilişkin olarak, ölçek ekonomilerinden yararlanma potansiyeli, rekabet imkânları ve ekonomik düzenlemelere yönelik gereksinimler gibi ekonomik faktörler önem taşımaktadır. Ancak vurgulanmalıdır ki, bir devletin veya devletler grubunun seçeceği özel yapı belirlenmeden ve bu yapının kurulmasını kapsayan uygun hukuki araç kaleme alınmadan önce, ilgili devletlerin hangi yaklaşımın kendi ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşıladığını belirlemiş olmaları gerekmektedir.

4. ATM sisteminin planlanması, geliştirilmesi, kullanımı, düzenlenmesi, işletilmesi ve bakımında yer alabilecek, katılabilecek, işbirliği yapabilecek ve birlikte çalışabilecek organizasyonlar, ajanslar veya kuruluşların toplamı (Doc 9854'e atıfta bulunmaktadır).

3.95 Bazı devletler yer tabanlı tesislerin bazı unsurlarını (örneğin, yer istasyonları - GES) kendileri işletirken, uydu hizmetlerine erişim ağırlıklı olarak uydu erişimini doğrudan sağlayacak ya da uydu operatörleri için koordinatörlük yapacak hizmet sağlayıcılar aracılığıyla gerçekleştirecektir. Ancak kurumsal açıdan bir devletin seçebileceği birçok uygulama seçeneği bulunmaktadır veya seçeneklerin bir kombinasyonunu tercih edebilir. Bu seçenekler, devletin aşağıdakilerden birini veya birkaçını yapabileceği geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır:

- a) Onaylı hizmet sağlayıcılarla sözleşme yapmak;
- b) hizmet sağlayıcılarla muhatap olmak üzere ASECNA, COCESNA ve EUROCONTROL gibi mevcut çok taraflı devlet kuruluşlarını kendi adına görevlendirmek;
- c) hizmet için müzakere yapacak geçici bir devletler grubu veya yeni bir uluslararası organizasyon oluşturmak üzere diğer devletlerle bir araya gelmek; ve/veya
- d) devletler adına hizmet sağlayıcılarla muhatap olmak için ICAO bünyesindeki bir mekanizmayı (örneğin, ortak finansman anlaşması) kullanmak.

3.96 Özerk sivil havacılık kuruluşları, mümkün ve uygulanabilir olduğu durumlarda uydu hizmet sağlayıcılarıyla doğrudan teknik ve ticari ilişkiler kurmayı tercih edebilir.

3.97 Yukarıdakilere ek olarak, bir devletin uygulayacağı uygulama seçeneğinin belirlenmesinde en az iki faktörün güçlü bir etkisi olması muhtemeldir; bunlar alternatiflerin maliyet etkinliği ve ilgili devletin sivil havacılığa hizmet sunumu üzerindeki kontrolünü sürdürme derecesidir. İkinci faktör ayrıca, mevcut tesisler ve personelin seçilen uygulama seçeneği(leri) nedeniyle ihtiyaç fazlası haline gelmek yerine YH/HM sistem hizmetlerinin sunumunda ne ölçüde kullanılmaya devam ettiğini de kapsar.

GNSS

3.98 GNSS başlangıçta standart konumlandırma hizmeti ve sistem iyileştirmeleri sağlayan uydu sistemlerinden oluşacaktır; bu iyileştirmeler geniş alan veya yerel alan kapsamı olabilir. Belirli performans gereksinimlerini karşılamak için sistem iyileştirmesi gereklidir. Konumlandırma sinyalleri, ilgili iki sağlayıcı devlet olan Rusya Federasyonu (GLONASS sistemi) ve öngörülebilir gelecekte, bu politika değişikliğine altı yıl önceden bildirimle ABD (GPS) tarafından ücretsiz olarak sunulmaktadır. Her iki sistem de başlangıçta askeri sistemler olup, sivil kullanıma açılmaktadır. Bu sistemler, dünya genelindeki sivil kuruluşlardan finansal taahhütler gerektiren (sivil) sistemlerle değiştirilmedikçe, standart konumlandırma hizmetinin sağlanması (kullanımı değil) sağlayıcı devletler dışındaki devletlerin ele alması gereken kurumsal konulara bağlı görünmemektedir. Avrupa Birliği Üye Devletleri tarafından geliştirilen GALILEO çekirdek uydu takımı yıldızı, sivil kontrollü ve işletilen bir sistem olarak tasarlanmakta olup, sivil havacılık da dahil olmak üzere çeşitli kullanıcıların gereksinimlerini karşılamayı amaçlamaktadır. GPS ve GLONASS'a benzer şekilde, GALILEO açık servisi, havacılığa doğrudan kullanıcı ücreti olmaksızın konumlandırma hizmeti sunacaktır.

3.99 Sistem iyileştirmesi biraz farklı değerlendirmeleri beraberinde getirir. Örneğin, uydu tabanlı bir iyileştirme sistemi (SBAS), küresel standart konumlandırma hizmeti sağlayan çekirdek uydu takımı yıldızını işleten aynı devlet(ler) veya kuruluş tarafından sağlanabilir. Ancak, bir grup devlet veya bölgesel bir kuruluş da gerekli iyileştirme uydu hizmetini, ya kendileri işletmek ya da bu hizmeti kendi adlarına bir ticari ya da kamu kuruluşuna sözleşmeyle yaptırmak üzere üstlenebilir. Böylece, yukarıda iletişim uydu hizmetleri için belirtilen benzer seçenekler geçerli olur. Her durumda, muhtemelen geri kazanılması gereken maliyetler ortaya çıkacaktır. Kurumsal açıdan bakıldığında, böyle bir iyileştirme aslında çok uluslu bir tesis veya hizmet olacaktır ve bu durumda, bu bölümün önceki kısımlarında ele alınan çok uluslu tesis ve hizmetlerin sağlanması ve işletilmesine ilişkin rehber materyal geçerli olabilir, tabi ki iyileştirme öncelikle sivil havacılığa hizmet ediyorsa. Öte yandan, sivil havacılığın sağlanan iyileştirme hizmetlerinin sadece azınlık kullanıcısı olması ve ilgili kuruluşun iyileştirme hizmetlerini dünya çapında sağlaması durumunda, hizmet sağlayıcıyla muhatap olmak için ICAO, bölgesel hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcıları derneği veya uluslararası bir havacılık kullanıcıları derneği gibi birimler aracılığıyla ortak ve koordine bir yaklaşım en uygun seçenek olabilir.

3.100 Yerel kapsama sahip iyileştirme, uluslararası sivil havacılık tesisi olarak listelenebilmesi için gereken şartname ve standartları karşıladığı sürece, büyük olasılıkla uluslararası katılım gerektirmeyecektir. Tesis, ulusal veya yerel hükümet tarafından sağlanabilir ya da ticari bir kuruluşla yapılan sözleşme kapsamında temin edilebilir.

HAVA TRAFİĞİ YÖNETİMİ

3.101 Kurumsal açıdan bakıldığında, ICAO YHİ/HM sistemleri konseptinin uygulanması özellikle hava trafik yönetimi için özel bir öneme sahiptir. Bunun nedeni, söz konusu ileri iletişim, seyrüsefer ve gözetleme teknolojilerinin, dünyanın birçok bölgesinde ve özellikle açık denizlerde, bireysel saha kontrol merkezlerinin (ACC) kapasitesini hem coğrafi kapsam açısından hem de kontrol fonksiyonlarının daha verimli teknik yollarla yürütülmesi bakımından artırma imkânı sunmasıdır. Sonuç olarak, birçok uçuş bilgi bölgesi (FIR) tek bir hava trafik yönetim bölgesi olarak adlandırılabilen bir yapıya teknik ve ekonomik olarak mümkün ve uygulanabilir biçimde birleştirilebilir ve buna bağlı olarak ACC sayısı azaltılabilir. Bireysel devletlerin bu yönde ilerleyip ilerlememeye karar verirken, bu kararın öncelikle teknik veya ekonomik nedenlere değil, ilgili devletin durumu ve genellikle hükümet politikaları tarafından güçlü şekilde etkilenebileceği varsayılmalıdır.

3.102 Bir ACC (Saha Kontrol Merkezi) olmasa bile, bir devletin yine de YHİ/HM sistemleri hizmetlerinin yanı sıra, kendi topraklarından geçen hava trafiğine ve iniş veya kalkış aşamasındaki trafiğe yönelik diğer hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasıyla ilgili maliyetlerle karşılaşabileceği eklenmelidir (örneğin, GNSS iyileştirme programlarına katılım, bir veya daha fazla ACC ile sabit iletişim bağlantıları ve meteoroloji maliyetleri). Bu tür maliyetler ile bir ACC'nin kapatılmasının maliyetleri, ilgili devlet(ler) tarafından geri kazanılmaya devam edecektir. Bu durum, ilgili devlet ile o devleti kapsayan hava trafik yönetim bölgesine hizmet veren ACC'yi işleten kuruluş arasında işbirliği veya anlaşma yapılmasını gerektirir. Bu kuruluş uluslararası veya bölgesel bir kurum, birkaç devletin ortak işletmesi ya da başka bir devlet olabilir. Özünde, anlaşma veya düzenleme, uçuşun rota aşamasındaki hava trafiğine sunulan hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasıyla ilgili tüm maliyetlerin, ACC'sini kapatan devlet tarafından üstlenilmesini, bu maliyetlerin ise hava trafik yönetim bölgesine (yani genişletilmiş FIR) hizmet veren ACC aracılığıyla tahsil edilen ücretlere dahil edilmesini ve buradan geri kazanılmasını kapsar. Yaklaşım ve/veya kalkış aşamasında sunulan hizmetlerle ilgili YHİ/HM maliyetleri, bu operasyon aşamasına ilişkin diğer hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetleri gibi, yaklaşım ve havaalanı kontrol ücretleri aracılığıyla geri kazanılabilir. Bu maliyet geri kazanım konuları, 6. ve 7. Bölümlerde daha ayrıntılı olarak ele alınmaktadır.

BÖLÜM 4

Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Ekonomik ve Finansal Yönetimi

Bu bölüm, bir hava seyrüsefer hizmetleri kuruluşunun ekonomik ve finansal yönetiminde en önemli işlevlerden ve araçlardan bazılarını tanımlamaktadır.

A Bölümü, kurumsal yönetimde en iyi uygulamaların ve iş planı, bütçe, finansman ve nakit yönetimi ile denetim de dahil olmak üzere muhasebe ve mali kontrolün belirli işlevsel yönlerinin uygulanmasını ele almaktadır.

B Bölümü, başlıca performans alanlarının (KPA) ve hedeflerin belirlenmesi, göstergelerin ve bunların hedeflerinin seçimi, performans sonuçlarının değerlendirilmesi ve elde edilen sonuçların raporlanması gibi konular da dahil olmak üzere ekonomik performans yönetiminin genel bir tanımını sunmaktadır.

KISIM A — Temel Yönler

GENEL

4.1 Bölüm D altında, 2. Bölümde bahsedilen hava seyrüsefer hizmetlerinin temel özelliklerinden biri, genellikle tek bir kuruluş tarafından tamamen sağlanmamasıdır. Bu nedenle, üç ana bileşen olan ATS (veya ATM), COM (veya CNS) ve MET genellikle iki veya üç farklı kuruluş tarafından sağlanır. Sonuç olarak, bir devlete ait tüm hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerinin tamamı birlikte tam olarak hesaplanmayabilir çünkü her ilgili kuruluşun yaptığı maliyetler dahil edilmeyebilir. Bu durum özellikle MET bileşeni için geçerlidir. Ayrıca, meteorolojik hizmetler gibi önemli hava seyrüsefer hizmetlerinin sözleşmeye dayalı olarak sağlandığı durumlar da vardır. (Hava seyrüsefer hizmetlerinin diğer iki kategorisi olan SAR ve AIS/AIM ise genellikle toplam hava seyrüsefer hizmetleri maliyetlerinin sadece küçük bir kısmını oluşturur.) Bu organizasyonel özellikler nedeniyle, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması üzerinde uygun mali kontrolün uygulanması zorunludur.

4.2 Hava seyrüsefer hizmetlerinin işletilmesi, sivil havacılık idaresi ya da başka bir devlet kurumunun birçok işlevinden sadece biri ise, ilgili hava seyrüsefer hizmetleri için ayrı veya tamamlayıcı bir hesap sistemi kurulmalıdır. Bu sistem, 5. Bölüm, A Kısımında tanımlanan gibi bir madde bazlı sınıflandırmaya dayanabilir. Bunun nedeni, ilgili sivil havacılık idaresi veya devlet kurumunun hesaplarının, hava seyrüsefer hizmetleri yönetiminin gereksinimlerine ve kullanıcılarla şeffaf ilişkiye uygun bir formatta tutulmuyor olabilesidir. Ayrıca, finansal kontrol ve muhasebe üzerindeki organizasyon yapısının etkileri hakkında 5. Bölüm, C Kısımındaki metne de başvurulmalıdır.

EN İYİ UYGULAMA İLKELERİNİN HAYATA GEÇİRİLMESİ

4.3 Hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları için iyi kurumsal yönetim en iyi uygulama ilkelerinin uygulanması, ICAO Konseyi tarafından ICAO'nun Havaalanları ve Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ücret Politikaları'nda (Doc 9082, Bölüm I, 9 ve 10. paragraflar) onaylanmıştır. Şeffaflık, verimlilik ve maliyet etkinliğini teşvik etmek amacıyla, en iyi uygulamalar, kuruluşun kamu veya özel sektöre ait olup olmadığına ve kendi başına kârlı olup olmadığına bakılmaksızın, hava seyrüsefer hizmetlerinin tüm alanlarında işletme ve yönetimde uygulanmalıdır.

4.4 Doc 9082'nin Bölüm I, 9. paragrafı, iyi kurumsal yönetimin en iyi uygulamalarının kullanılmasını sağlamak için aşağıdakilerin dikkate alınmasını önermektedir:

- a) kuruluşların amaçları ve sorumlulukları;
- b) hissedar hakları;
- c) yönetim kurulunun sorumlulukları;
- d) yönetimin rolü ve hesap verebilirliği;
- e) ilgili taraflarla ilişkiler; ve
- f) bilgi açıklaması.

4.5 Bu bağlamda, örneğin Hava Seyrüsefer Hizmeti Sağlayıcılarının (ANSP'lerin), hizmetlerin uygun kalite standartlarında, zamanında ve maliyet etkin bir şekilde sunulduğundan emin olmak isteyen hava aracı işletmecilerini müşteri olarak kabul etmesi gerekecektir. Ayrıca, değişen müşteri gereksinimlerine ve taleplerine karşı duyarlılık göstermek anlamına gelir. Hava seyrüsefer hizmetleri geliştirme planlarında, kullanıcılarla iki yönlü bilgi alışverişi ve derinlemesine bir istişare süreci kurulmalı; hizmet kalitesi, yatırım düzeyi ve ücretler arasındaki ilişki dikkate alınmalıdır.

4.6 Düzenli olarak yayımlanan şeffaf hesaplar, maliyetlerin, gelirlerin ve (uygun olduğunda) sübvansiyonların ve çapraz sübvansiyonların net bir şekilde belirlenmesini sağlamalıdır (ayrıca 4.10 paragrafı ve 5. Bölüm, 5.8 paragrafındaki uluslararası muhasebe ilkelerine atıfa bakınız). Kullanıcı ücretlerinin sübvansiyonla edilmesi, işletme maliyetlerinin azaltılmasının yerine geçmemelidir. Daha geniş kamu yararı nedeniyle, hava seyrüsefer hizmetlerinin kamu fonlarından sübvansiyonla edilmesi gerektiğinde, bu durum muhasebe sisteminde açıkça gösterilmelidir.

4.7 Yatırım önerileri, finansal ve daha geniş kapsamlı maliyet-fayda analizleri yoluyla objektif olarak değerlendirilmelidir. Emniyet ve güvenlik gereksinimleri son derece önemli potansiyele sahiptir. Havacılığın olumsuz çevresel etkilerinin azaltılması da bir fayda olabilir. Hava seyrüsefer hizmetleri projeleri kamu kaynaklarıyla finanse ediliyorsa, analizler sosyal ihtiyaçlar ve ulusal ve/veya yerel ekonomi üzerindeki etkilerin değerlendirilmesini de içerebilir (bkz. Bölüm 6).

4.8 4.4 paragrafında önerilen alanlara ek olarak, en iyi uygulama ilkeleri bütçeleme, banka ve nakit yönetimi, finansal tabloların sunumu, karşılaştırmalı değerlendirme (benchmarking), performans ve verimlilik ölçümü, hizmet seviyesi anlaşmaları, ekonomik fiyatlandırma, ücret tahsilatı ve yan faaliyetlerin yönetimi gibi birçok başka alanda da uygulanabilir.

4.9 Hizmet seviyesi anlaşması (SLA), Hava Seyrüsefer Hizmeti Sağlayıcıları (ANSP'ler) ile hava aracı işletmecilerinin, kararlaştırılan hizmetlere ilişkin ANSP/kullanıcı ilişkisini yönetecek hizmet seviyesi ve katılım şartlarını ya da kurallarını tanımladıkları bir araçtır. SLA'nın amaçları, özellikleri, uygulama yönleri ve çeşitli olası biçimleri hakkında rehberlik materyali Ek 1'de yer almaktadır.

1. Bölüm 2, Kısım E – Kurumsal Yönetim'e bakınız.

MUHASEBE VE MALİ KONTROLÜN AMAÇLARI

- 4.10 Mali muhasebe, gelirlerin ve giderlerin kaydedilip özetlendiği ve böylece hava seyrüsefer hizmetlerinin sunumuna dair toplu bir mali tablo sunan sistemdir. Muhasebe hesaplarının ne kadar ayrıntılı ve kapsamlı olacağı, gerekli detay seviyesi ve ilgili hava seyrüsefer hizmetlerinin kapsamına bağlıdır. Ancak, baştan itibaren tüm muhasebe işlemlerinin genel kabul görmüş muhasebe kuralları, standartları veya teamülleri doğrultusunda uygulanması sağlanmalıdır. İyi bir iç ve dış denetimin önemi de vurgulanmalıdır.
- 4.11 Mali hesaplara, hava seyrüsefer hizmetlerinin planlanması ve kontrolünde tüm yönetim kademelerine yardımcı olmak amacıyla muhasebe tekniklerini uygulayan yönetim hesapları da faydalı bir şekilde eklenebilir.
- 4.12 Mali kontrolün temel amacı, hava seyrüsefer hizmetlerinin sunumu için kullanılan kaynakların etkili, zamanında, güvenilir ve hesap verebilir bir şekilde harcanmasını sağlamaktır. Bu, belirli bir yılda yapılan giderler ve elde edilen gelirlerin, önceden onaylanmış bir bütçeye uygunluğunu finansal açıdan izlemeyi içerir.
- 4.13 Mali kontrol ve muhasebe elbette birbirleriyle bağlantılıdır; çünkü yönetim, sağlam bir mali muhasebe sistemi tarafından sağlanan verilere sahip olmadan mali kontrolü etkili bir şekilde yürütemez. Bu nedenle, mali kontrol sağlamak için oluşturulan her türlü prosedürün, gerekli mali verileri yeterince sağlayabilecek bir muhasebe sisteminin varlığını temin etmek amacıyla kapsamlı bir muhasebe sistemi incelemesi ile birlikte yürütülmesi zorunludur.

MUHASEBE VE MALİ KONTROLÜN KAPSAMI

- 4.14 Mali kontrol esasen üç aşamadan oluşur: birincisi, gerçekleşen gelir ve giderlerin planlananlarla karşılaştırılması; ikincisi, aralarında önemli farklar varsa, bunun nedeninin bütçenin kendisinde mi, hava seyrüsefer hizmetlerinin yönetiminde mi yoksa yönetimin kontrolü dışındaki dış etkenlerden mi kaynaklandığının belirlenmesi; üçüncüsü ise, hangi düzeltici önlemlerin alınması gerektiği ya da alınabileceğidir.
- 4.15 Büyük ve belirli bir gelir veya gider kalemi için orijinal bütçeden önemli bir sapma, tahmini sonuçların gözden geçirilmesini gerektirebilir. Bu, diğer kalemlerin ve ilgili hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan kuruluş veya kuruluşların genel mali durumunun ne ölçüde etkilenebileceğinin belirlenmesi açısından önemlidir. Bu durum, özellikle bütçe açığının nihayetinde hava seyrüsefer hizmetlerinin işletme verimliliğini etkileyebileceği durumlarda faydalı olacaktır.
- 4.16 Hesap dönemi sonunda, ki genellikle on iki ayı kapsar, tüm bireysel mali hesapların kayıtları iki tamamlayıcı biçimde veya tabloda sunulmak üzere toplanır: gelir tablosu (gelir ve gider tablosu veya kar ve zarar tablosu olarak da adlandırılır) ve bilanço. Gelir tablosu, belirli bir dönemde ortaya çıkan tüm gelir ve giderleri özetler; iki toplam arasındaki fark ise kar veya zarar olarak ortaya çıkar. Bilanço ise belirli bir tarihteki varlıkları ve yükümlülükleri özetler. Net değer değişimi, hesap dönemi boyunca kar veya zarar edilip edilmediğine bağlıdır; bu durumda gelir tablosundaki ve bilançodaki dengeleme kalemi aynı olacaktır.
- 4.17 Gelir tablosu veya bilanço tek başına, hesap dönemi boyunca gerçekleşen varlıklar, yükümlülükler ve sermayedeki hareketleri belirleyemez. İlgili döneme ait nakit akışlarındaki değişiklikleri vurgulamak için bir nakit akış tablosu hazırlanabilir. Bu tablo ayrıca kuruluşun likidite durumu hakkında bilgi sağlar. Bu konu, Bölüm 5, Kısım A'da daha ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Birden fazla yıl için nakit akış tablosu sağlandığında, bu tablo özellikle finansman aranırken önemli bir referans ve yardımcıdır; çünkü hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan kuruluşun nakit pozisyonundaki değişiklikleri gösterir ve böylece talep edilen kredi veya finansmanın miktarını ve koşullarını etkileyebilir.

İŞ PLANI VE BÜTÇE

Genel

4.18 Planlamanın kalitesi, bir kuruluşun yönetiminin başarılı sonuçlanmasında önemli bir etkiye sahiptir. İş planı ve bütçe hazırlanmasını içerecek olan verimli ve etkili planlama prosedürleri, kullanıcıların ve denetleyici otorite ya da düzenleyicinin ihtiyaçlarının karşılanmasına da yardımcı olacaktır. Planlamanın etkinliği, yalnızca üst yönetimin değil, kuruluş içindeki tüm seviyelerdeki personelin aktif katılımına da bağlıdır.

4.19 İş planı ve bütçe farklı zaman dilimlerine sahip olmakla birlikte, aşağıdaki çerçeve içinde birbirleriyle ilişkilendirilmeli:

- a) iş planının temelini oluşturan ve uzun vadeli hedefleri ortaya koyan bir strateji belirlenmelidir;
- b) iş planı genellikle üç ila beş yıllık bir dönem için hazırlanır; bu süre zarfında gerçekleştirilecek projeleri belirler ve bütçe için iş ortamını oluşturur; ve
- c) bütçe genellikle bir yıllık bir dönem için hazırlanır ve iş planının ilk yılını mali ve operasyonel ayrıntılarla temsil eder.

4.20 İş planı ve bütçenin belirlenmesi, planlama sürecinin önemli bir parçasıdır ve kurumsal yapıya bakılmaksızın aşağıdaki hedeflerin gerçekleştirilmesini mümkün kılar:

- a) Gelecekteki ihtiyaçların önceden öngörülüp zamanında karşılanmasını sağlamak üzere planlama yapılması;
- b) etkin bir hizmet sunumu sağlamak amacıyla hava seyrüsefer hizmetlerinin unsurlarının koordinasyonu;
- c) hava seyrüsefer hizmetlerinin sunumunda yer alan üretim faktörlerinin etkin şekilde yönetimi; ve
- d) hava seyrüsefer hizmetlerinin sunumu üzerinde mali kontrol sağlanarak, sunum maliyetlerinin etkin ve verimli bir şekilde oluşmasının temin edilmesi.

İş planı

4.21 İş planının amacı, kuruluşun uzun vadeli stratejilerine ulaşmak için plan dönemi boyunca izleyeceği altyapı gereksinimlerini ve eylemleri belirlemektir. Bu nedenle plan, hedeflere ulaşılmasını sağlayacak somut amaçları içermelidir. Bu çerçevede plan, kuruluşun faaliyet göstereceği öngörülen iş ortamını ve bunun sonuçlarını ortaya koymalıdır. Planlama sürecinde, kuruluşu etkileyebilecek siyasi, hukuki, ekonomik, sosyal ve teknik faktörlerin yanı sıra bölgesel ve küresel gelişmeler de dikkate alınmalıdır. Ayrıca, plan sonucunu özellikle etkileyecek varsayımlar açıkça belirtilmelidir. Belirli hedefler, sunulacak hizmetlerin seviyesi ve maliyeti ile bu maliyetlerin nasıl karşılanacağı gibi unsurlara ayrıştırılabilir; bu hedeflerin gerçekleştirilmesinden kimin sorumlu ve hesap verebilir olduğu da vurgulanmalıdır. Plan, aynı zamanda performansın izleneceği temel hedefleri de ortaya koymalıdır. Bu tür bir planlama yalnızca finansal odaklı olmayacak, güvenlik, emniyet, hizmetlerin niteliği ve seviyesi, bu hizmetlere yönelik talep tahminleri ve kullanıcı gereksinimleri gibi konuları da kapsayacaktır.

4.22 Plan, gerçekleştirilecek sermaye yatırım projelerini ve bunların finansal etkilerini belirlemelidir. İş planına dahil edilen yeni projelerin operasyonel bir gereksinimi karşılaması ve ekonomik ile finansal gerekçelerini ortaya koyan bir değerlendirme ile desteklenmesi önemlidir. (Bu konu, Bölüm 6'da daha ayrıntılı olarak ele alınmaktadır.) Operasyonel gereksinimleri karşılamak için teknik çözümlerin maliyeti ile kullanıcılar üzerindeki finansal etkiler arasında bir uzlaşma yapılması gerekebilir. Tahmin edilen personel sayısı ve türündeki değişiklikler de plan dönemi boyunca iş planına dahil edilmelidir. İş planı, güvenlik, hizmet kalitesi, verimlilik ve maliyet etkinliği gibi ilgili performans ölçütlerine (Bölüm B'de açıklandığı üzere) referansla kuruluşun iyi yönetildiğini göstermelidir. Bu ölçütler, yakın geçmişi kapsamalı ve plan doğrultusunda hedeflenen sonuçlara dayanan gelecek projeksiyonlarını ortaya koymalıdır.

4.23 Plan, aşağıdaki parametreleri dikkate almalıdır:

- a) tahmini, hava trafiği;
- b) dış ekonomik varsayımlar (örneğin döviz kurları, enflasyon, gayri safi milli hasıla ve faiz oranları);
- c) personel sayısı ile personelden beklenen niteliklerin, eğitimlerin ve iş becerilerinin değişimi;
- d) harcama ve/veya hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerine getirilen sınırlar;
- e) değişen kurumsal düzenlemeler;
- f) maliyetlerdeki değişiklikler (maaşlar, işletme giderleri);
- g) gelir; ve
- h) işletme sonucu (tahmini gelirler ile maliyetler arasındaki farkla ölçülür).

4.24 Planlama sürekli bir süreçtir ve iş planı, önemli değişiklikleri yansıtmak için yıllık olarak güncellenmelidir. Planların sürekliliğini koruması ve sadece bir dizi "istek beyanı" haline gelmemesi için, bir önceki yılın planında öngörülen ilerlemenin gözden geçirilmesi, değişikliklerin belirlenip açıklanması önerilir. Ancak, planın çok katı olması nedeniyle kolayca sapmaması için bir miktar esneklik sağlanmalıdır. Sonuçları özellikle sonraki yıllarda etkileyen ana belirsizlikler tartışılmalı (örneğin, tahmin edilen trafikten daha düşük gerçekleşen trafik nedeniyle sermaye yatırımlarına etkisi) ve farklı senaryolar durumunda alınacak önlemler belirtilmelidir (örneğin, sermaye yatırımları için borçlanma kısıtlaması olması halinde yatırım projelerinin önceliklendirilmesi). Ayrıca farklı maliyet varsayımlarının etkisi de değerlendirilebilir (örneğin, artan personel maliyetleri).

Bütçe

4.25 Bütçe, iş planının ilk yılına dayanmalı ve yıllık mali dönemi kapsamalıdır. Bütçe yılı içinde olağan dışı ve öngörülemez durumlar ortaya çıkmadıkça sadece istisnai durumlarda revize edilmelidir. Ancak, beklenen gerçekleşen gelir ve giderler yıl boyunca düzenli olarak tahmin edilmelidir.

4.26 Bütçe iki bölümden oluşur:

- a) Amortisman ve faiz dahil olmak üzere gelir ve giderleri tahmin eden bütçe; ve
- b) sermaye bütçesi; yıl içinde mevcut varlıkların iyileştirilmesi veya yeni varlıkların edinilmesi için önerilen yatırımları ayrıntılı olarak tahmin eden sermaye harcamalarını içeren bütçe.

4.27 Bütçe, gelir ve giderlerin kaydedildiği muhasebe sistemi ile uyumlu şekilde düzenlenmelidir. Bir bütçenin etkili bir kontrol aracı olabilmesi için, hizmet üretmek üzere kaynak harcayan işletme birimlerine yol göstermesi gerekir. Bütçe kalemleri, muhasebe sistemindeki çeşitli alt hesaplarla tutarlı olmalıdır. Bütçe, yılın tamamı için olduğu kadar, üçer aylık veya aylık periyotlarda da gerçekleşen sonuçlarla bütçelenen sonuçların kolayca karşılaştırılabilmesi için uygun bir formatta hazırlanmalıdır. Bu amaçla, çok ayrıntılı karşılaştırmalar (örneğin, alt hesaplardaki madde madde detaylar) genellikle gerekli olmayabilir.

FİNANSMAN VE NAKİT YÖNETİMİ

4.28 Finansman ve nakit yönetimi, yatırılan fonların getirisini en üst düzeye çıkarmayı ve fonların etkin şekilde temin edilmesini amaçlayan uygulamalardır. Bu görevler kurum içinde veya dışında, bazen de devlet hazineleri tarafından yürütülebilir. Nakit yönetimi, döviz ve faiz oranı risklerinin yönetimi ile desteklenmelidir. Faiz oranı risklerinin yönetimi, finansal yatırımların getirisi ve borç maliyetinin kontrolü için piyasa faiz oranlarındaki dalgalanmalara bağlı risklerin en aza indirilmesini kapsar.

4.29 Nakit yönetimi genellikle nakit ihtiyaçlarının tahmin edilmesini ve bu ihtiyaçların beklenen nakit girişleri ve çıkışları, yani tahsilatlar ve ödemelerle dengelenmesini içerir. Bu amaçla genellikle doksan günlük bir nakit tahmini yapılır. Beklenen nakit açıklarını karşılamak için ne zaman borç alınacağı ve fazla nakitin ne zaman yatırım yapılacağına dair kararlar ile bu durumların süreleri, nakit yönetimi sürecini tamamlar. Nakit kaynaklarının etkin yönetimi, bir hava seyrüsefer hizmetleri kuruluşunun genel finansal performansına önemli katkı sağlayabilir.

4.30 Nakit yönetimi ile ilgili politika, prosedür ve sistemler, yetki tanımlarının net olması esasına dayanmalıdır. Hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcısı ile ilgili bankacılık kurumları arasındaki ilişkide ortaya çıkabilecek yetki kötüye kullanımı veya güven suistimalini önlemek amacıyla, plansız denetimler veya incelemeler yapılmalıdır.

İÇ VE DIŞ DENETİM

4.31 İç denetim, bir organizasyon içinde, tüm yönetim seviyelerine hizmet eden bağımsız bir değerlendirme fonksiyonu olarak tanımlanabilir. Bu denetim, varlıkların korunmasını sağlamak, kayıtların güvenilirliğini temin etmek, operasyonel verimliliği artırmak ve politika ile direktiflere uyumu izlemek amacıyla yönetim tarafından kurulan finansal ve diğer iç kontrol sisteminin etkinliğini ölçer, değerlendirir ve raporlar. İç denetim, denetçinin normalde inceleyip değerlendireceği bir sistemde yer almaması durumunda, yani bağımsızlığı korunduğunda en etkili olur. İç denetim fonksiyonu, iç kontrol sisteminin ayrılmaz bir parçasıdır ve sadece iç kontrol sisteminin etkinliği hakkında rapor vermekle kalmayıp aynı zamanda önerilerde de bulunmalıdır.

4.32 Dış denetim, dışarıdan bir kuruluş tarafından gerçekleştirilen bağımsız bir değerlendirme fonksiyonudur; devlet kurumları için bu görev devlet denetçisi tarafından yerine getirilebilir. Dış denetçi, yönetimin hesap verebilirliğini ortaya koyan mali tablolar hakkında yasal bir raporlama sorumluluğuna sahip olabilir. Bu bağımsızlık, dış denetimin seçilme yöntemine bağlı olarak değişiklik gösterebilir. Ayrıca unutulmaması gereken bir diğer husus, dış denetimin sadece rapor verdiği denetim organına değil, aynı zamanda denetlenen kurumun hizmet verdiği kullanıcılar ve diğer taraflara da değerli bir hizmet sunduğudur. Denetçi seçimi sürecinde özenli davranılması gerekmektedir.

4.33 Dış denetim, iç denetimden daha çok vurgu açısından farklılık gösterir; amaçlar açısından ise benzerlik taşır. Örneğin, iç denetçi, ilgili hava seyrüsefer hizmetleri birimi içindeki iç kontroller üzerine odaklanırken; dış denetçi, iç kontrollerle ilgilenmesinin yanı sıra, kurumun sadece yetkileri dahilinde (bu yetkiler yasal olabilir) hareket ettiğinden ve mali tablolarının faaliyetlerin doğru ve dürüst bir görünümünü sunduğundan emin olmak ister. Dış denetim yetkileri genellikle yasal düzenlemelerden kaynaklanır; ancak bu yetkilerden doğan sorumluluklar, profesyonel muhasebe kuruluşları tarafından yayımlanan standartlar ve rehberlerle genişletilebilir ve detaylandırılabilir. İç ve dış denetim arasındaki önemli bir fark, raporlama hattındadır. İç denetçi yönetim kuruluna rapor verirken, dış denetçi hem yönetim kuruluna rapor verir hem de nihai olarak hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasını denetleyen dış bir kuruma raporlama yapar. Bu raporlama süreci, dış denetimin sonunda dış denetçinin hesaplar için bir onay belgesi (sertifika) sunmasını gerektirir.

4.34 İç denetim ve dış denetim, hava seyrüsefer hizmetleri için başka bir kuruluş tarafından tahsil edilebilecek hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri konusunda önemli roller üstlenir. Her iki denetim türü de, ücretleri tahsil eden kuruluş ile hava seyrüsefer hizmetlerini sunan kuruluşta uygulanan kontrol önlemlerinden memnun olmalıdır. Böylece, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayan kuruluşu ait tüm gelirlerin eksiksiz olarak tahsil edilip zamanında ödenmesi sağlanır.

KISIM B — EKONOMİK PERFORMANS YÖNETİMİ**İŞ ÇERÇEVESİ**

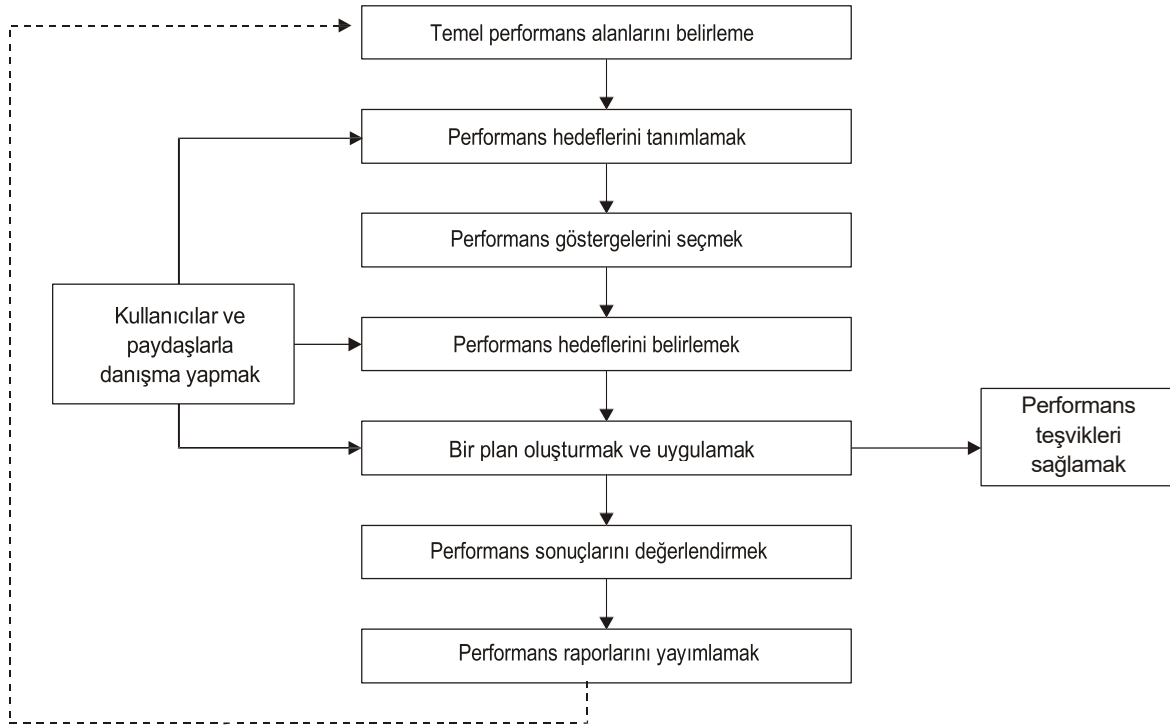
4.35 Bir Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcısının (ANSP) amacı, uçuşların güvenliğine katkıda bulunan seyrüsefer hizmetlerini verimli ve maliyet-etkin bir şekilde sağlamaktır. ANSP'ler günlük operasyonlarında önemli kaynaklar kullandığından, performans eksiklikleri kullanıcılar ve toplum genelinde kayda değer ek maliyetlere yol açabilir. Ayrıca, bireysel ANSP'lerin kötü performansı, havalimanları ve bölgesel planlama birimleri gibi havacılık topluluğunun diğer üyeleri üzerinde olumsuz etkiler yaratabilir.

4.36 ICAO'nun Doc 9082 (Bölüm I, paragraflar 13 ve 16) belgesindeki ücret politikaları, Devletlerin ekonomik denetim sorumlulukları kapsamında ANSP'lerin uygun performans yönetim sistemleri geliştirmelerini ve uygulamalarını sağlamalarını tavsiye etmektedir. Uygun bir performans yönetim sistemine olan ihtiyaç, ANSP'lerin organizasyonel yapısından bağımsızdır. Çünkü bir ANSP'nin performansı, sahiplik ve kontrol yapısından çok yönetimi ile daha yakından ilişkilidir (bkz. Bölüm 2, paragraf 2.36).

4.37 Performans yönetimi, bir organizasyon içinde sürekli gelişmeyi sağlamak amacıyla stratejiyi tanımlama ve bu stratejiyi kaynakların ve davranışların uyumlu hale getirilmesi yoluyla yürütmeyi içeren sistematik ve yinelenmeli bir yaklaşımdır. Bu yöntem, bir kuruluşun nasıl gelişebileceğini anlamasına yardımcı olur, iş birliği ve ortak çalışma kültürünü teşvik eder ve kuruluşun genel stratejisinin birleşik bir vizyonunu iletmesine olanak tanır. Performans yönetimi, bir ANSP'nin iş planının bir parçası olmalıdır. ANSP'lerin ekonomik ve yönetsel performans yönetimi süreci, Şekil 4-1'de açıklandığı gibi birkaç adımdan oluşabilir:

- a) ana performans alanlarını (KPA'ları) belirlemek;
- b) kullanıcılar ve diğer ilgili taraflarla istişare yoluyla performans hedeflerini tanımlamak;
- c) performans göstergelerini (ve destekleyici metrikleri) seçmek;
- d) kullanıcılar ve diğer ilgili taraflarla danışarak performans hedeflerini belirlemek;
- e) performans hedeflerine ulaşmak için havacılık topluluğunun diğer üyeleriyle iş birliği içinde bir plan oluşturmak ve uygulamak;
- f) performans teşviklerini değerlendirmek ve uygun olduğu durumlarda sağlamak;
- g) uygun şekilde karşılaştırmalı analiz (benchmarking) kullanarak gerçek performans sonuçlarını periyodik olarak değerlendirmek;
- h) elde edilen sonuçlara ilişkin performans raporlarını yayımlamak

-
2. erformans yönetimi, bir ANSP'nin ekonomik, yönetsel, operasyonel ve teknik performans da dahil olmak üzere tüm performans alanlarına uygulanabilmesine rağmen, bu bölüm yalnızca ekonomik ve yönetsel performansa odaklanmaktadır. Operasyonel ve teknik performans ise Küresel Hava Seyrüsefer Sistemi Performans Kılavuzu (Doc 9883) içinde ele alınmaktadır.



Figür 4-1. ANSP'lerin Ekonomik ve Yönetmel Performans Yönetimi Süreç Akış Diyagramı

4.38 Performans yönetimi süreci, uygun olduğu durumlarda sonuçlara ulaşmak için temel performans alanlarını (KPA'lar), performans hedeflerini, hedefleri ve planları periyodik olarak ayarlamak üzere gerçek performans değerlendirme sonuçlarını kullanır.

4.39 Havacılık topluluğunun diğer üyeleriyle (örneğin Devletler, düzenleyici otoriteler, havalimanları ve uçak işletmecileri gibi) yapılan danışma, bir ANSP'nin performans yönetimi sürecinin ayrılmaz bir parçasıdır. Bireysel tarafların farklı beklentileri, görüşleri ve öncelikleri olabileceğinden, ANSP bu farklılıkları uzlaştırmaya yönelik bir süreç benimsemelidir. Bu süreç, ilgili tarafları temsil eden teknik ve ekonomi uzmanlarının danışma faaliyetlerine katkı sağlamasına olanak tanımalıdır. İlk danışma süreci ortak bir anlayışla sonuçlanmazsa, nihai kararların kim tarafından ve nasıl alınacağını belirten önceden tasarlanmış bir sürecin bulunması gerekir. Bu tür süreçler, ilgili düzenlemeler ve her bir ANSP'nin yönetim sistemlerine bağlı olarak Devletler arasında farklılık gösterebilir.

4.40 Performans yönetimi sürecinin tek, küresel ve her şeyi kapsayan bir uygulaması yoktur; bunun yerine, daha uzmanlaşmış ve yerel düzeylerde birçok eşzamanlı — ve çoğu zaman birbirine bağlı — uygulamalar mevcuttur. Devletlere ve onların ANSP'lerine yardımcı olmak amacıyla, bölgesel düzeyde performans hedefleri geliştirmek ve performans ile karşılaştırmalı analizler üzerine düzenli raporlar hazırlamak hedefiyle bağımsız bir bölgesel performans inceleme süreci kurulması faydalı olabilir. Bu, ortaklaşa kabul edilmiş asgari raporlama gereksinimlerinin belirlenmesini gerektirir ve çeşitli ilgili taraflar için bağımsız analizler sunma avantajına sahip olur.

Önemli PERFORMANS ALANLARI VE HEDEFLERİ

Ana performans alanlarının belirlenmesi

4.41 Başarılı bir performans yönetim süreci geliştirmek için başlangıç noktası, Ana Performans Alanlarının (KPA'ların) belirlenmesidir. KPA'lar, havacılık topluluğundan gelen yüksek düzeydeki beklentilerle (yani dış bir girişimden beklenen sonuçlar) ve ANSP'lerin stratejik hedefleriyle ilgili performans konularını sınıflandırmanın bir yoludur.

4.42 ANSP'lerin ekonomik ve yönetsel performansı için, ICAO'nun Doc 9082'deki (Bölüm I, paragraf 16 i)) ücretlerle ilgili politikalarında önerildiği üzere, en az dört Önemli Performans Alanına (KPA) odaklanılmalıdır: güvenlik, hizmet kalitesi (örneğin kapasite, gecikme ve uçuş verimliliği), verimlilik ve maliyet etkinliği. Devletler, amaçları ve özel durumlarına göre ICAO Küresel Hava Trafik Yönetimi Operasyonel Konsepti'nde (Doc 9854) tanımlanan ek KPA'ları da seçebilirler. Daha genel bir ifadeyle, Doc 9854'te alfabetik sırayla belirlenen on bir standart KPA bulunmaktadır: erişim ve eşitlik, kapasite, maliyet etkinliği, verimlilik, çevre, esneklik, küresel birlikte işlerlik, ATM topluluğunun katılımı, öngörülebilirlik, güvenlik ve emniyet.

4.43 Her bir Ana Performans Alanı (KPA) içinde, mevcut veya öngörülen eylem ve iyileştirme gereksinimi tespit edilen daha spesifik odak alanları bulunabilir. Örneğin, güvenlik KPA'sındaki odak alanları listesi; kazalar, hava çarpışmaları, pist ihlalleri ve pist dışına çıkmalar gibi konuları içerebilir.

Performans hedeflerinin tanımı

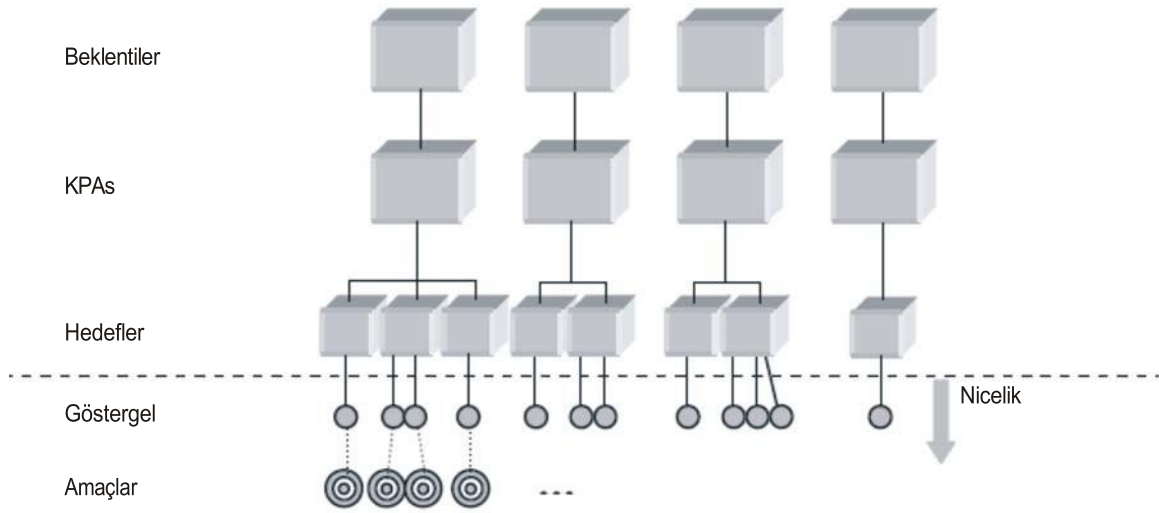
4.44 Performans hedefleri, mevcut performanstan istenen eğilimi niteliksel ve odaklanmış bir şekilde ifade eder (örneğin, toplam kaza sayısını azaltmak).

4.45 Performans yönetimi oluşturma niyeti, seçilen her bir KPA (özellikle odak alanlar) için kullanıcılar ve ilgili diğer taraflarla istişare yapılarak en az bir performans hedefinin tanımlanmasıyla başlatılır (bkz. Şekil 4-2). Çok sayıda performans hedefi takip edilirse çabaların çok geniş alana yayılacağı ve muhtemelen tüm hedeflerin gerçekleştirilemeyeceği unutulmamalıdır. Bu nedenle, birkaç anahtar, üst düzey ve ulaşılabilir hedef seçmek iyi bir kuraldır. ANSP'nin önceki deneyimi azsa, düşük riskli sınırlı sayıda hedefle başlamak akıllıca olur.

4.46 Performans hedefleri henüz nicel olarak ifade edilmemiş olsa da ölçülebilir olmalıdır (hedeflerin nicelleştirilmesi performans hedeflerinin belirlenmesi sürecinde yapılır). Bazı hedefler diğerlerine göre ölçüme daha elverişlidir. Politika ile ilgili hedefler (örneğin, yeterli hizmet seviyesini geliştirmek) operasyonlarla (örneğin, gecikmeleri azaltmak) veya maliyetlerle (örneğin, maliyetleri düşürmek) ilgili hedeflere kıyasla nicelleştirilmesi daha zordur.

4.47 Çıktılar, faaliyetler veya girdiler yerine sonuçlara odaklanan hedefler, performansı iyileştirme olasılığı daha yüksektir. Örneğin, "Pist güvenliğini artırmak" hedefi, gerekli girdilerden (örneğin, hava trafik kontrolörlerinin sayısı) veya çıktılardan (örneğin, uçak temaslarının sayısı) ziyade bir sonuca odaklanan bir hedeftir. Buna bağlı olası diğer hedef olan "pist ihlallerini azaltmak" da bir sonuç odaklı hedeftir.

4.48 Performans hedefleri genellikle birbirleriyle ilişkili olduğundan, bunlar arasında bazı ödünleşmeler (trade-off) olabilir. İlişkiler belirlendiğinde, hedefler arasındaki çatışmaları çözmek için öncelikler belirlenmelidir. Bu bağlamda, güvenlikle ilgili hedefler her zaman en yüksek öncelik olmalıdır. Önceliklendirme, en acil veya kaçınılması gereken riskleri, devredilmesi ya da azaltılması gereken riskleri ve makul şekilde kabul edilebilir riskleri belirlemeye yardımcı olan risk yönetimi tarafından desteklenir. Ayrıca, organizasyonun farklı seviyelerindeki hedeflerin birbirine bağlanması, ANSP genelinde tutarlılık ve önceliklere odaklanmayı sağlar. Bu durum, ekip çalışmasını teşvik eder ve etkili iletişimi kolaylaştırır.



Figür 4-2. Ana performans alanları, hedefler, göstergeler ve hedef değerler

PERFORMANS GÖSTERGELERİ

Performans göstergelerinin seçimi

4.49 Performans göstergeleri, geçmiş, mevcut ve beklenen gelecekteki performansı (tahmin ve performans modellemesi kapsamında tahmin edilen) niceliksel olarak ölçmek için kullanılan bir araçtır; ayrıca performans hedeflerinin ne ölçüde karşılandığını ve karşılanması gerektiğini gösterir. ANSP'nin performansı hakkında üst düzey bilgi sunan performans göstergeleri genellikle anahtar performans göstergeleri (KPI'lar) olarak adlandırılır. İlgili olmaları için göstergelerin, bağlantılı performans hedeflerinin amacını doğru şekilde yansıtmaları gerekir; bu nedenle, belirli performans hedefleri göz önünde bulundurulmadan geliştirilmemelidirler.

4.50 Her performans hedefi kapsamında yer alan performans göstergelerinin sayısı, izleme (istatistiksel veri toplama ve işleme) yükünü hafifletmek amacıyla sınırlı tutulmalıdır. Ancak göstergeler, performansın kapsamlı bir şekilde değerlendirilmesine olanak verecek şekilde ilgili ve yeterli olmalıdır. Çok fazla gösterge kullanılması, hem ANSP'leri hem de düzenleyicileri aşırı yükleyebilirken, çok az gösterge performansın yeterli bir şekilde değerlendirilmesine imkân vermeyebilir. ICAO'nun Doc 9082 (Bölüm I, paragraf 16 ii) belgesindeki ücret politikaları, her bir ana performans alanı (KPA) için en az bir performans göstergesinin seçilmesini ve raporlanmasını önermektedir.

Önerilen göstergeler

4.51 Performans göstergeleri doğrudan ölçülmediğinde, destekleyici metriklerden açıkça tanımlanmış formüller kullanılarak hesaplanmalıdır; örneğin, uçuş başına maliyet = Toplam (maliyet) / Toplam (uçuş) gibi. Destekleyici metrikler, performans göstergelerinin değerlerini hesaplamak için hangi verilerin toplanması gerektiğini belirler. Örneğin, "zamanında varışın iyileştirilmesi..." ("hizmet kalitesi" ana performans alanı içinde) performans hedefi için performans göstergesi "uçuş başına ortalama gecikme" olabilir. Bu performans göstergesini hesaplamak için, belirli planlama bölgesindeki tüm uçuşların planlanan ve gerçek varış zamanlarına ilişkin veriler elde edilmelidir. Bu verilerden toplam varış gecikmesi (destekleyici metrik) belirlenir ve bu değer varış sayısına (diğer bir destekleyici metrik) bölünerek istenen performans göstergesi hesaplanır.

Güvenlik

4.52 Yönetimsel bakış açısıyla, güvenlik performans göstergeleri genellikle gerçek veya potansiyel güvenlik olaylarına, risk kategorilerine ve olay nedenlerine odaklanır. Potansiyel göstergeler şunları içerebilir:

- a) her milyonluk uçuş başına ICAO Kategori A ve B olayları (risk taşıyan);
- b) her milyon uçuş başına ayırım minimumu ihlalleri; ve
- c) her milyon operasyon başına pist ihlalleri.

4.53 Alternatif veya ek göstergeler şunları içerebilir:

- a) Her milyon uçuş başına ATC (Hava Trafik Kontrolü) ile ilgili kazalar;
- b) her milyon uçuş başına ATC (Hava Trafik Kontrolü) ile ilgili ölümcül kazalar;
- c) her milyon uçuş başına havada çarpışmalar;
- d) her milyon uçuş başına kontrollü uçuşun araziye çarpması (CFIT) olayları;
- e) her milyon uçuş başına ICAO Kategori C ve D olayları (risk taşımayan);
- f) MET tahmin doğruluğu (doğru olarak doğrulanan tahminlerin yüzdesi); ve
- g) havacılık bilgi servisleri (AIS) harita doğruluğu (harita başına bildirilen ortalama hata sayısı).

Hizmet kalitesi

4.54 Hizmet kalitesi performans göstergeleri, kapasite, uçuş verimliliği, öngörülebilirlik, kullanılabilirlik ve erişilebilirlik olmak üzere beş odak alanına karşılık gelen çok çeşitli göstergeler içerir.

- a) *Kapasite, yoğun zamanlarda ve yerlerde hava sahası kullanıcı talebini karşılamalı ve trafik akışına yönelik kısıtlamaları en aza indirmelidir. Potansiyel göstergeler şunlardır.*
 - minimum gecikmeyle (örneğin, uçuş başına veya uçuş saati başına bir dakika) karşılanabilen sistem operasyon hacmi (etkin kapasite);
 - farklı hava koşulları ve prosedürler altında belirli bir zaman diliminde (saatlik) karşılanabilen sektör operasyon hacmi;
 - farklı pist konfigürasyonları, hava koşulları ve prosedürler altında belirli bir zaman diliminde (saatlik) karşılanabilen havalimanı operasyon hacmi;
 - sektör (veya havalimanı) kapasite/talep oranı (yüzde);
 - talebin kapasiteyi aştığı süre (yıl başına saat olarak) (kapasite yetersizliği);
 - kapasite yetersizliğinin büyüklüğü (saat başına uçak hareketi);
 - yoğunlaşmış tesislerin sayısı (tesis sayısı);
 - kapasite profilinin talep profilini aşarak yeterli kaldığı yıl sayısı (yıl);
 - karşılanamayan talep (yıllık uçuş sayısı);
 - havalimanı günlük ortalama kapasitesi (günlük uçak hareketi sayısı); ve
 - havalimanı yıllık hizmet hacmi (yıllık uçak hareketi sayısı).

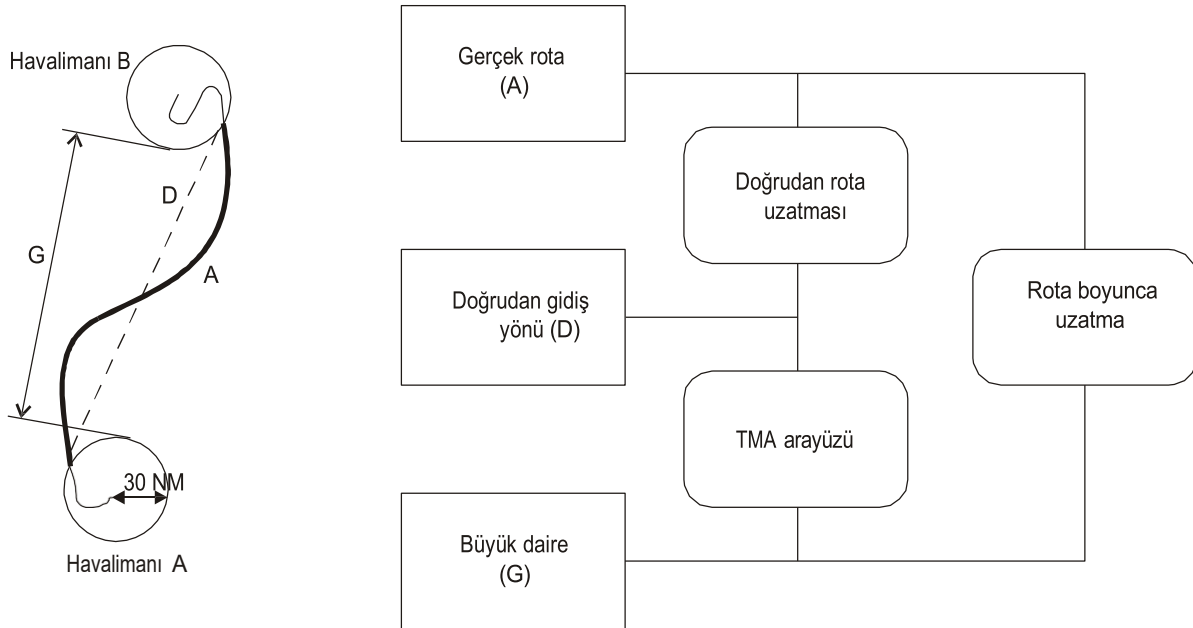
- b) *Uçuş verimliliği*, optimum rotalardan sapma sıklığı ve süresi açısından değerlendirilebilir. Uçuş verimliliği, bireysel kullanıcıların tercih ettiği 4 boyutlu (4-D) rotalar baz alınarak karşılaştırılmalıdır; çünkü optimum (en verimli) çözümü belirleyen kriterleri tanımlamak kullanıcıların kendisine aittir.

Uçuş verimliliği iki ana kategoriye ayrılabilir: yatay verimlilik ve dikey verimlilik. Şekil 4-3, kalkış ve varış havalimanları çevresindeki belirli bir mesafe dışındaki rota boyunca yatay uçuş verimliliğini, büyük daire mesafesiyle karşılaştırarak ölçmek ve hesaplamak için kullanılabilecek üst düzey bir çerçeveyi açıklamaktadır. Bu çerçeve, rota boyunca uzatmayı birkaç performans oranına bölmeyi mümkün kılar:

- rota boyunca uzatma, gerçek rota mesafesi ile büyük daire mesafesi arasındaki orandır. Diğer tüm koşullar eşit olduğunda, daha düşük rota uzatması uçuş verimliliğini artıracaktır;
- doğrudan rota uzatması, gerçek rota mesafesi ile doğrudan rota mesafesi arasındaki orandır. Diğer tüm koşullar eşit olduğunda, daha düşük doğrudan rota uzatması daha düz bir rota izlenmesini sağlar ve uçuş verimliliğini artırır;
- TMA arayüzü, doğrudan rota mesafesi ile büyük daire mesafesi arasındaki orandır. Diğer tüm koşullar eşit olduğunda, daha düşük TMA arayüzü, uçuşların hızlı bir şekilde optimum rotayı almasına olanak tanıyan iyi bir TMA konfigürasyonunu gösterir ve uçuş verimliliğini artırır.

Buna ek olarak, uçuş verimliliğinin diğer potansiyel göstergeleri şunları içerebilir:

- talep edilen/optimum uçuş seviyesinden dikey sapmalar;
- talep edilen/optimum rotadan yatay sapmalar.



Figür 4-3. Yatay uçuş verimliliği çerçevesi

- c) *Öngörülebilirlik*, hava sahası kullanıcıları ve ANSP'lerin tutarlı ve güvenilir performans seviyeleri sunabilme yeteneğini ifade eder ve gecikme varyansı ile ölçülür. *Öngörülebilirlik*, hava sahası kullanıcıları için önemlidir çünkü onlar programlarını geliştirir ve işletirler. *Potansiyel gecikme göstergelerine örnekler şunlardır:*
- Uçuş başına, uçuş saati başına, gecikmeli uçuş başına ortalama gecikme (rota üzerinde veya terminalde);
 - gecikmeye sebep gösterilebilen veya gösterilemeyen uçuşların yüzdesi;
 - nedene veya bölgeye (sektör, ACC, ...) göre gecikme sayısı;
 - ortalama ATM kaynaklı gecikmenin bir dakikadan fazla olduğu gün sayısı;
 - ATC'ye (Hava Trafik Kontrolü) atfedilen gecikmelerin sayısı ve/veya ortalama süresi;
 - kalkış, seyir (en-route) ve varış gecikmelerinin sayısı ve/veya ortalama süresi;
 - kuyrukta (stack) geçirilen süre, günün saatlerine ve havalimanlarına göre analiz edilebilir; ve
 - gerçek uçak blok zamanı ile yayımlanmış hizmet süresi veya talep edilen planlara ilişkin teorik zaman arasındaki fark.
- d) *Kullanılabilirlik*, bir sistemin planlanan operasyonun başlamasında gerekli işlevi yerine getirebilme yeteneği anlamına gelir. Örneğin, müşterileri etkileyen hava seyrüsefer ekipmanı arızalarının meydana gelme sıklığı ile tanımlanabilir. Bu sıklık, arıza sayısı, ortalama arıza süresi ve ekipman arızaları arasındaki ortalama zaman ile ölçülebilir.
- e) Bölgesel ve yerel hizmetler ile genel havacılık gibi farklı kullanıcı gruplarına sunulan hizmetlerin *erişilebilirliği*.

Verimlilik

4.55 Verimlilik performans göstergeleri, bir girdi birimi kullanılarak üretilen çıktı miktarını ölçer. ANSP'lerin çıktıları genellikle belirli bir hava sahasında kontrol edilen trafik miktarıdır. Tipik göstergeler şunlardır:

- a) merkez, sektör veya hava trafik kontrolörü (ATCO) başına düşen uçak sayısı;
- b) merkez, sektör veya hava trafik kontrolörü (ATCO) başına düşen uçuş saatleri;
- c) merkez, sektör veya hava trafik kontrolörü (ATCO) başına düşen aletli uçuş kuralları (IFR) uçuş saatleri; ve
- d) merkez, sektör veya hava trafik kontrolörü (ATCO) başına düşen IFR (Aletli Uçuş Kuralları) kilometreleri.

4.56 Alternatif veya ek göstergeler şunları içerebilir:

- a) IFR terminal başına uçuş hareketleri ATCO;
- b) ATCO başına toplam destek personeli; ve
- c) uçuş saatleri (veya kontrol edilen kilometreler) kullanılan sermaye birimi başına.

Önceki tüm göstergelerde, ATCO yalnızca operasyonlardaki (OPS) ATCO'ları veya kuruluş içindeki toplam ATCO sayısını kapsayabilir.

Maliyet-etkinliği

4.57 Maliyet etkinliği, genellikle çıktı başına maliyet olarak ölçülür ve büyük ölçüde iki türe ayrılabilir: Finansal maliyet etkinliği ve ekonomik maliyet etkinliği. Finansal maliyet etkinliğini ölçmek için Figür 4-4 'te gösterilen üst düzey çerçeve kullanılabilir.

- e) Çıktı birimi başına destek maliyeti, destek maliyetlerinin (ATCO dışı istihdam maliyetleri, personel dışı işletme giderleri ve sermayeye ilişkin maliyetlerin toplamı olarak tanımlanır) trafik çıktısı ölçütüne oranını ifade eder. *Diğer tüm etkenler sabit olduğunda, çıktı birimi başına daha düşük destek maliyetleri finansal maliyet etkinliğini artırır.*

4.59 Ayrıca, ATCO saat başına istihdam maliyeti (4.58 b) maddesinde açıklanan), aşağıdaki iki unsur şeklinde daha da ayrıştırılabilir:

- a) "Operasyonel ATCO başına ortalama görev saati", sözleşmeye dayalı çalışma saatlerinin, operasyonlarda yapılan ortalama fazla mesainin eklenmesi ve ATCO'nun operasyonlarda görevde olmadığı ortalama sürenin çıkarılmasıyla elde edilir. *Diğer tüm etkenler sabit olduğunda, ATCO başına daha fazla görev saati maliyet etkinliğini artırır.*
- b) "ATCO başına istihdam maliyeti", operasyonel görevdeki bir ATCO'nun toplam istihdam maliyetini ifade eder ve brüt ücretler ile maaşlar, fazla mesai ödemeleri, işverenin sosyal güvenlik katkı payları ve istihdama doğrudan uygulanan vergiler, işverenin emeklilik katkıları ve diğer yan hakların maliyetlerini kapsar. *Diğer tüm etkenler sabit olduğunda, daha düşük ATCO istihdam maliyetleri, HHO/KHİ hizmet sağlama maliyetlerinin azalmasına ve dolayısıyla daha yüksek maliyet etkinliğine yol açar.*

4.60 Ayrıca, diğer potansiyel göstergeler şunları içerebilir:

- a) Uçuş başına, IFR uçuş saati başına, IFR uçuş kilometresi başına, sektör başına veya merkez başına Hava Trafik Kontrol (ATC) maliyeti;
- b) işletme maliyeti, IFR uçuş saati başına, IFR uçuş kilometresi başına, sektör başına veya merkez başına;
- c) operasyon saatleri başına ATCO istihdam maliyeti;
- d) operasyon saatleri başına ATCO dışı personel ile ilgili olmayan işletme maliyetleri; ve
- e) uçuş başına veya havalimanı başına METAR maliyeti.

4.61 Ekonomik maliyet etkinliği, bir ANSP tarafından sunulan hizmetlerin kabul edilebilir veya arzu edilen kalite düzeyine ulaşamaması durumunda ortaya çıkan fırsat maliyetlerini inceler (örneğin, HHO kapasite kaynaklı gecikmeler ve uçuş verimliliğinin düşmesi). Fırsat maliyetleri genellikle hava sahası karmaşıklığı gibi dışsal maliyet belirleyicilerden kaynaklanır. Hava sahası karmaşıklığı, belirli bir trafik düzeyi için gereken sektör sayısını etkileyebilir. Hava sahası karmaşıklığını ölçmek için genel olarak kabul gören üç yöntem; dikey mesafe, uçulan kilometre başına yakın çiftlerin sayısı ve hava sahası yoğunluğunu dikkate alan trafik yoğunluğuna göre ayarlanmış yoğunluktur.

4.62 Performans hedefinin toplam maliyetleri minimize etmek olduğu göz önüne alındığında, bu fırsat maliyetlerinin ANSP'nin performansının tam ekonomik değerlendirmesi için dikkate alınması gerekir. Bu amaçla, ekonomik maliyet etkinliği performans göstergesi, hizmet sunum maliyetlerinin yanı sıra, çıktı birimi başına gecikme maliyeti ve uçuş verimsizliği maliyetini de içerebilir.

4.63 Maliyet etkinliği ve verimlilik, girdinin birim maliyeti aracılığıyla ilişkilidir. Bir verimlilik göstergesi, verimlilik göstergesinin tersinin girdinin birim maliyetiyle çarpılmasıyla ilgili maliyet etkinliği göstergesine dönüştürülebilir.

Veri toplama ve işleme

4.64 Kaliteli bilgi, tüm performans yönetimi süreci için en değerli varlıktır; bu nedenle bilgi sistemleri tüm ilgili verileri sağlamalıdır. Ancak, veri toplama ve işleme (aynı zamanda depolama ve analiz) maliyetsiz değildir ve bazı yatırımlar gerektirebilir. ANSP'ler, veri toplama ve işleme faaliyetlerinin sağladığı faydaların katlanılan maliyeti haklı çıkardığından emin olmalı; ayrıca veri toplama ve işleme için harcanan çaba ve paranın, karar verme etkinliğini artırmak için gerçekten kullanıldığından emin olmalıdır. ANSP'lerin performans ölçümüne başlamak için karmaşık bilgi sistemlerine ihtiyaç duymadığı unutulmamalıdır. Yönetim, gerektiğinde daha sonra iyileştirmeler ekleyebilir.

4.65 Performans yönetiminin etkili ve güvenilir olabilmesi için veri toplama ve işleme konusunda belirli ilkelere uyulması önemlidir. Birincisi, kullanılan veriler nispeten doğru kaynaklardan elde edilmelidir. İkincisi, veri derlemesi, hizmetlerin ve ölçüm birimlerinin net tanımlarıyla titizlikle yapılmalı; örnekleme gibi tahmin yöntemleri kullanılıyorsa, bunlar mümkün olduğunca yanlılıktan arındırılmış olmalıdır. Üçüncüsü, sonuçları derlemek veya tahmin etmek için tutarlı ve şeffaf metodolojiler kullanılmalıdır. Tutarlılık olmadan, performanstaki değişiklikler anlamlı şekilde yorumlanamaz (örneğin, gözlemlenen değişiklik ölçüm yöntemindeki farklılıktan mı yoksa gerçek performans farkından mı kaynaklanıyor?).

PERFORMANS HEDEFLERİ

Performans hedeflerinin belirlenmesi

4.66 Her performans göstergesinin, belirli bir süre içinde ulaşılması veya aşılması gereken benzersiz bir hedef değeri olmalıdır; böylece performans hedefinin gerçekleştirilip gerçekleştirilmediği değerlendirilebilir. Performans hedefleri, zaman fonksiyonu olarak (yani hedeflere ulaşmak için gereken hız) ve farklı toplama düzeylerinde (yerel, bölgesel veya hatta küresel) belirlenebilir. Ayrıca coğrafi bölgeye göre de değişiklik gösterebilirler.

4.67 Gerçekçi ve ulaşılabilir performans hedefleri, kullanıcılar ve diğer ilgili taraflarla istişare edilerek geliştirilmelidir. Performans hedeflerinin belirlenmesi için bir başlangıç performans seviyesi (yani temel performans) tespit edilmesi gereklidir. Temel performans; geçmiş yıl performansı, sektör standartları (benchmarklar), devletin (veya ekonomik denetim kurumunun) performans beklentileri ile potansiyel performans iyileştirmeleri ve dengelemeler üzerine yapılan analizler göz önünde bulundurularak belirlenmelidir. Temel performanstan ve geleceğe yönelik senaryoların modellenmesinden elde edilen bilgiler, performans göstergeleri için ulaşılabilir hedef değerler konusunda rehberlik sağlayabilir.

4.68 Hedef belirleme, hedeflerin niteliğine ve diğer koşullara bağlıdır. Bazı durumlarda, performans hedefleri, sektörün durgunluğuna yanıt olarak belirli bir tutar veya yüzde oranında maliyet azaltımı gibi dış koşullar tarafından belirlenebilir ya da devlet mülkiyetindeki bir ANSP'ye uygulanan bütçe kesintisi gibi zorunluluklar olabilir. Ancak daha yaygın olarak, hedefler ANSP'nin zaman içinde sürekli iyileşme çabalarıyla ilişkilendirilmelidir. Bu durumda, hedefler daha ince ayrımlı olabilir (örneğin, "hedefi karşılamak", "hedefi aşmak" veya "hedefi çok aşmak" şeklinde belirlenebilir).

Hedeflere ulaşmak için plan oluşturulması

4.69 Performans hedeflerine ulaşmak yeni girişimler gerektirebilir; ancak ANSP'lerin genellikle sınırlı kaynakları vardır. Hedeflerin gerçekleştirilmesini sağlamak için personel, finansal ve altyapı kaynakları ile çabaların önceliklendirilmesi önemlidir. Bu bağlamda, karar vericilerin her bir performans iyileştirme girişiminin stratejik uyumu, faydaları, maliyeti ve uygulanabilirliği konusunda iyi bir anlayışa sahip olmaları gerekir. Hedeflere nasıl ulaşılacağını planlamak için bir ANSP'nin şu adımları izlemesi önerilir:

- a) Mevcut performans boşluklarını kapatmak için hangi girişimlerin gerekli olduğunu belirlemek; yani temel performans ile hedef performans arasındaki farkı tespit etmek;
- b) her bir girişim için gereken bütçe, personel ve yönetim süresini tahmin etmek;
- c) performans boşluklarını en verimli şekilde kapatmak için her bir girişimi önceliklendirmek;
- d) eğer önemli sayıda yeni girişim varsa, hedeflere ulaşmak için gereken kaynakları serbest bırakmak amacıyla kritik olmayan hangi çalışmaların durdurulabileceğini veya ertelenebileceğini belirlemek;
- e) her bir girişime yönelik iç taahhüt oluşturmak ve kullanıcılar ile diğer ilgili taraflarla istişare yoluyla iş birliği sağlamak; ve
- f) planın ilgili bölümlerini, özellikle ulaşılması gereken hedefleri ve ANSP'nin tabi olabileceği performans teşviklerini kamuoyuna açıklamak (bkz. paragraflar 4.70 ila 4.7).

Performans teşvikleri

4.70 Performans hedeflerinin gerçekleştirilmesine yardımcı olmak için performans yönetimi sürecine teşvikler dahil edilebilir. Teşvikler hem ANSP'ler hem de kullanıcılar için geçerli olabilir; ancak aşağıdaki paragraflar ANSP'ler için finansal teşviklere odaklanmaktadır (kullanıcı teşvikleri Bölüm 5, Kısım G'de açıklanmıştır).

4.71 ANSP'lerin kendi inisiyatifleriyle başlatabileceği çeşitli potansiyel teşvikler vardır. Bu teşvikler şunları içerebilir, ancak bunlarla sınırlı değildir:

- a) Performans hedeflerinin gerçekleştirilmesine bağlı olarak ANSP çalışanlarının ücretlendirilmesi;
- b) performans hedeflerinin gerçekleştirilmesi durumunda ANSP personeli arasında maliyet tasarrufu/kâr payının paylaşılması;
- c) kullanıcılarla yapılan hizmet seviyesi anlaşmaları; ve
- d) ANSP'ler ile kullanıcılar arasında trafik ve maliyet risklerini paylaşma mekanizmaları.

4.72 Devletlerin, ekonomik denetim yöntemleri aracılığıyla ANSP'ler için belirleyebileceği potansiyel teşvikler de vardır. Tipik örnek, performans hedeflerinin verimlilik ve maliyet etkinliği açısından "x" faktörü adlı bir teşvik unsuru ile belirlendiği fiyat tavanı düzenlemesidir (bkz. Bölüm 1, Kısım C). Bu durumda tüm trafik ve maliyet riskleri ANSP'ye aittir. Ayrıca, ANSP'ler ile kullanıcılar arasında trafik ve maliyet risklerinin paylaşılmasını sağlayan diğer fiyat tavanı düzenleme türleri de mevcuttur.

4.73 Devletler, ANSP'lerin performansını zaman içinde ve birbirleriyle karşılaştırarak düzenli olarak inceleyip raporlayacak bağımsız bir kurum oluşturarak ANSP'leri teşvik etmeye karar verebilirler (buna bazen "güneş ışığı düzenlemesi" denir).

4.74 Maliyet azaltımı için teşvikler uygulanırken, devletler güvenliğin etkilenmemesini ve hizmet kalitesinin tatmin edici düzeyde korunmasını sağlamalıdır.

4.75 Finansal teşviklerin, ANSP'nin tüm maliyetlerini ücretler aracılığıyla karşılaması gerektiğini belirten tam maliyet geri kazanımı ilkesiyle her zaman uyumlu olmadığı unutulmamalıdır. Tam maliyet geri kazanımı ilkesi kapsamında, ANSP'ye uygulanan herhangi bir ceza ek maliyet olarak kabul edilir ve bu maliyet kullanıcıya yansıtılmak zorundadır. Bu durumda teşvik etkisi ortadan kalkar. Buna karşılık, ANSP'ye verilen herhangi bir ödül fazladan gelir olarak kabul edilir ve eğer bir ayarlama mekanizması varsa, bu gelir ücretlerde azalma yoluyla kullanıcılara geri aktarılmak zorundadır.

PERFORMANS DEĞERLENDİRMESİ VE RAPORLAMA

Değerlendirme ve sonuçların uygulanması

4.76 Performans değerlendirmesi, performans sürekli izler ve performans hedeflerine ve hedef değerlerine ulaşmada ilerleme olup olmadığını takip eder. Performans değerlendirmesi veya ölçümü, performans göstergeleri, hedefler ve gerçekleşen performans sonuçları ile ilgili gerekli veriler elde edilir elde edilmez başlayabilir ve en az yılda bir olmak üzere düzenli aralıklarla yapılmalıdır.

4.77 Performans değerlendirmesinde kritik adım, (iyi/kötü) performansın nedenlerini nesnel bir şekilde anlamak ve bu nedenleri üst düzey karar vericilere açıklamaktır. Bu amaçla, sorumlu yöneticiler, gerçekleşen performans sonuçlarını performans hedefleri ile karşılaştırmalı ve performans sonuçlarının tarihsel eğilimlerini analiz etmelidir. Büyük resmi (yıllık toplam ve ortalamalar, performans sonuçları) gözlemlemeli ve aynı zamanda çok detaylı seviyelere inmelidirler. Bir organizasyon beklenenden daha iyi sonuçlar alıyorsa, yöneticiler performanstaki iyileşmeye neden olan faktörleri belirlemeli ve bu faktörlerin diğer alanlarda uygulanabilir olup olmadığını analiz etmelidir. Eksiklikler varsa, yani hedeflere ulaşmak için uygulanan girişimlere rağmen performans beklendiği gibi değilse, yöneticiler sorunun kök nedenini tespit etmeli ve nasıl iyileştirilebileceğini değerlendirmelidir. Değerlendirmenin amacı cezalandırmak değil, planlanan performans iyileştirmelerinin gerçekleştirilmesine yardımcı olmaktır.

4.78 Performans değerlendirmesinin ayrılmaz bir parçası, genellikle aşağıdaki (tam liste olmamakla birlikte) kategorilere giren önerilerin formüle edilmesidir:

- a) Performans veri toplama sürecinin iyileştirilmesi ihtiyacına ilişkin öneriler;
- b) belirlenen performans boşluklarını kapatmaya yönelik önerilen girişimler;
- c) trafik talebinin beklenen gelişimi ve öngörülen performans göstergesi eğilimlerine dayalı olarak performans iyileştirmelerinin hızlandırılması veya geciktirilmesine yönelik öneriler; ve
- d) yukarıdaki önerilerin fiilen uygulanmasına yönelik olarak, görev gücü kurulması, eylem planı tanımlanması gibi organizasyonel nitelikteki öneriler.

4.79 Öneriler ayrıca havacılık camiasının beklentilerinin üzerinde anlaşmaya varılmış performans hedefleri ve göstergeleri aracılığıyla nasıl karşılanacağına da odaklanmalıdır. Beklentiler ile performans hedefleri ve göstergeleri arasında tutarsızlıklar tespit edilirse, öneriler performans hedeflerinin yeniden tanımlanması ve/veya performans göstergeleri ile hedeflerinin belirlenmesi ya da değiştirilmesi gerekliliğini içerebilir.

Kıyaslama

4.80 Performans değerlendirmesi, sağlanan farklı hizmetlerin niceliğini ve/veya niteliğini karşılaştırmak için bir kıyaslama standardı (benchmark) belirlemek amacıyla kullanılabilir. Kıyaslama iki türdür: iç kıyaslama ve dış kıyaslama.

4.81 İç kıyaslama ya da kendi içinde kıyaslama, bir ANSP'nin belirli bir türdeki tesislerin ortalama performansı veya belirli bir tesisin belirli bir zamandaki performansı olabilir. İlk durumda, bireysel tesisler ortalama performans seviyesine göre karşılaştırılırken, ikinci durumda tek bir tesisin zaman içindeki performans değişiklikleri kıyaslama dönemi ile karşılaştırılır. Bir kıyaslama standardı belirlemek, bireysel ANSP'ye performans seviyelerini kendi standartlarına göre değerlendirme fırsatı sunar.

4.82 Dış kıyaslama, bir ANSP'nin performansını, diğer ANSP'lerin belirli bir zamandaki ve zaman içindeki performansı ile karşılaştırır. Böyle bir dış kıyaslama yapılırken büyük özen gösterilmelidir. Performans hedefleri ve göstergelerinin tanımı ve spesifikasyonu, veri derleme metodolojisi ve muhasebe uygulamaları karşılaştırılan ANSP'ler arasında aynı olmalıdır. Ayrıca, hava sahası karmaşıklığı, trafik hacimleri, hava koşulları ve coğrafi özellikler gibi benzer özelliklere sahip ANSP'lerin karşılaştırılması önemlidir; çünkü bu özellikler performans ve kaynak gereksinimlerini büyük ölçüde etkiler,

4.83 Kıyaslama sonuçları, karar vericilerin kolayca anlayabileceği şekilde olmalı ve kullanıcılar da dahil olmak üzere tüm paydaşlar için tartışma ve farkındalık zemini sağlamalıdır. Kıyaslama şunları yapabilir:

- a) Performans yönetimi sürecinin şeffaflığını artırmak;
- b) bireysel ANSP'lerin performansında iyileştirme fırsatları hakkında bilgi sağlamak (öğrenme fırsatları, performans hedeflerinin belirlenmesi);
- c) yüksek verimli veya yüksek kaliteli hizmet tesisleri ve/veya süreçlerin belirlenmesi yoluyla performans iyileştirmelerinin en iyi uygulamalarını öne çıkarmak;
- d) daha etkili bölgesel koordinasyon ve planlamayı destekleyerek, çabaların rasyonelleştirilmesini ve tekrarların önlenmesini sağlamak;
- e) kullanıcılar ve diğer ilgili taraflarla yapıcı diyalogu desteklemek; ve
- f) bilgi tabanını genişletmek için küresel erişim sağlamak.

Yatırım analizi

4.84 Performans değerlendirmesi, yatırım kararlarını desteklemeye ve gerekçelendirmeye yardımcı olabilir. Hava trafik hizmetlerinin sunumundaki değişikliklere ilişkin yatırım kararları karmaşıklıktıkça, performansın kapsamlı bir şekilde değerlendirilme ihtiyacı artar. En iyi uygulamaların ve buna bağlı çıktı ve kalite seviyelerinin belirlenmesi, tesis ve ekipmana yapılacak yatırımın potansiyel faydasını veya getirisini ve optimum yatırım büyüklüğünü tahmin etmeye yardımcı olabilir.

Tahmin

4.85 Performans değerlendirme sonuçları, kısa ve uzun vadeli talepleri karşılamak için gerekli sermaye ve personel yatırımlarını öngörmek amacıyla kullanılabilir. Tahminler, altyapı geliştirme ile ilgili maliyet-fayda analizlerine önemli bir girdi sağlar. Ayrıca, hava trafik kontrolörü personel ihtiyaçlarının planlanmasında da kullanılabilir.

Bilgi açıklaması ve performans raporu

4.86 Bilgi açıklaması genellikle tekel haklarının karşılığı olarak yasal bir tekeline veya sermayesi piyasada işlem gören bir kamu şirketine yüklenen bir zorunluluk olmakla birlikte, tüm ANSP'ler için performans yönetimi sürecinin de temel bir bileşenidir. Uygun performans bilgilerinin periyodik olarak paylaşılması, ANSP'ye olan kamu güvenini artırabilir ve tüm ilgili taraflar arasında etkili bir diyalog kurulmasını sağlayabilir. Ayrıca, hedeflerin belirlenmesini destekleyebilir ve ANSP'nin belirlenen amaçlar ve hedefler doğrultusunda nasıl performans gösterdiğini ölçülebilir şekilde ortaya koyarak performansı iyileştirmek için işe yarayan uygulamalar ve takip edilebilecek iyileştirme fırsatları üzerine sürekli düşünmeyi teşvik edebilir.

4.87 Performans raporları genellikle belirlenen performans göstergelerini, seçilen hedefleri ve elde edilen gerçek sonuçları açıklar. ICAO'nun Doc 9082 (Bölüm I, paragraf 16 ii)) belgesindeki ücretlendirme politikaları, asgari raporlama gereklilikleri olarak seçilen her bir Kritik Performans Alanı (KPA) için en az bir ilgili performans göstergesi ve bu göstergenin hedefinin raporlanmasını tavsiye eder. Raporun bulgularının anlaşılmasını kolaylaştırmak amacıyla, kullanılan performans değerlendirmelerinin nasıl türetildiği ve bu değerlendirmelerin nasıl uygulandığına dair tartışma, ya doğrudan rapor içinde ya da kamuya açık bir belgeye atıfla sunulur. Sağlanacak detay seviyesi duruma bağlıdır; örneğin, bilgi açıklaması fiyat tavanı düzenlemesi amacıyla kullanılacaksa oldukça kapsamlı olabilir.

4.88 Performans raporları, ANSP'nin geçmiş performansının gözden geçirilmesiyle sınırlı kalmamalı, mümkün olduğunca ileriye bakarak havacılık endüstrisinin gelecekteki ihtiyaçlarını öngörebilmelidir. Bu doğrultuda, bireysel ANSP'nin takdirine bağlı olarak, raporların öneriler içermesi uygun olabilir (bkz. 4.78 ve 4.77. paragraflar).

4.89 Çeşitli ilgi alanlarına sahip geniş bir kitle performans raporunu okuyacaktır. Bu nedenle, raporun kullanıcılar ve düzenleyiciler dahil tüm paydaşların ihtiyaçlarını karşılamasını sağlamak için ANSP'ler, raporun geliştirme aşamasında onlarla istişare etmeli ve rapor yayımlandıktan sonra periyodik olarak geri bildirim almalıdır. Üçüncü taraflarca hazırlanan performans raporları, ANSP'ler tarafından üretilen raporları tamamlayıcı nitelikte olabilir ve paydaşların ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlayabilir; ancak, bu tür raporlar ANSP'ler tarafından hazırlanan raporların yerine geçmemelidir.

4.90 4.82. paragrafta belirtilen sınırlamalara tabi olarak, performans raporları, bir ANSP'nin performansını benzer ANSP'lerle, özellikle bölgesel veya küresel düzeyde karşılaştırmak için bir kıyaslama aracı olarak kullanılabilir. Hem bölgesel hem de küresel konulara değinerek, rapor uluslararası rotalarda hava trafik kontrolünü iyileştirmek için iş birliğini kolaylaştırabilir, alternatif veya yeni ATM teknikleri ve ekipmanlarına ilişkin örnekler ve teşvikler sağlayabilir ve uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesini sağlayabilir.

4.91 Şeffaflık sağlamak amacıyla, performans raporları kolayca erişilebilir olmalı ve kullanıcılar ile diğer ilgili taraflara zamanında sunulmalıdır (örneğin, performans bilgilerinin mümkün veya uygulanabilir olduğu durumlarda kamuya açık hale getirilmesi). Performans raporlarının bağımsız denetime tabi olup olmayacağı ise Devletin takdirine bırakılmıştır.

4.92 ANSP'lerin karşılıklı bağımlılıkları göz önüne alındığında, bir grup devlet, bölgesel düzeyde durumun bağımsız bir değerlendirmesini elde etmek amacıyla düzenli performans raporları hazırlamak için bağımsız bir kurumu görevlendirebilir. Bu süreç, veri tanımının, toplanmasının ve analizinin homojen olmasını sağlamanın yanı sıra, bölgesel düzeyde alınacak kararlar için referans teşkil edebilecek öneriler sunabilir.

BÖLÜM 5

Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ücretlerinin Belirlenme Süreci

On bölüme ayrılan bu bölüm, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet temelini nasıl belirlenmesi gerektiğine ve hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin çeşitli yönlerine ilişkin rehberlik sunmaktadır.

Part A, belirli yönetim işlevleri için gereksinimleri karşılamak üzere tasarlanmış muhasebe sistemlerine ilişkin geniş açıklamalar sunmaktadır.

Part B, hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerinin envanterinin oluşturulmasına odaklanır. Bu envanter, uçaklara doğrudan hizmet sağlayan tesisleri kapsar ve hem rota üzerindeki hem de yaklaşma ve havaalanı kontrol hizmetlerini içerir.

Part C, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet temelini nasıl belirlenmesi gerektiğine dair yönergeler sunmaktadır.

Part D, havacılık dışı ve çeşitli havacılık işlevlerine yönelik maliyet tahsisini ele alır. Havacılık işlevleri açısından, havaalanı ve rota kullanımı, hizmet konumu ve kullanıcı kategorileri gibi konulara odaklanır.

Part E, bireysel hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet temelini oluşturulmasını ele almaktadır.

Part F, CNS/ATM sistemlerine ilişkin özel maliyetlendirme hususlarını ele almaktadır.

Part G, hava seyrüsefer hizmetlerine atfedilen maliyetler belirlendikten sonra, ücretlerin belirlenmesinden önce dikkate alınması gereken çeşitli faktörleri ele almaktadır.

Part H, rota ücretleri, yaklaşma ve havaalanı kontrol ücretleri gibi bireysel ücret türlerine uygulanacak sistemleri önerir ve her durumda ücretlerin nasıl belirlenebileceğini veya belirlenmesi gerektiğini ele alır.

Part I, ücretlerin tahsiline ilişkin çeşitli faktörlere odaklanır. Örneğin, ücretlerin ne zaman ödenmesi gerektiği ve tahsilatla ilgili karşılaşılan sorunlar ele alınmaktadır.

"Part J, CNS/ATM sistemlerinin ücretlendirme ve maliyet geri kazanımı yönlerini ele almaktadır.

KISIM A — MUHASEBE

GENEL

5.1 Hava seyrüsefer hizmetlerinin sunumuna ilişkin temel bir özellik, bu hizmetlerin tek bir kuruluş tarafından sağlanamayabilmesidir. Özellikle üç ana bileşen olan ATS (Hava Trafik Hizmetleri), COM (Haberleşme Hizmetleri) ve MET (Meteorolojik Hizmetler) söz konusu olduğunda, iki veya üç farklı kuruluş bu sürece dahil olabilir. Bu durum, hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerinin muhasebeleştirilmesi görevini zorlaştırabilir; çünkü böyle bir durumda, her bir kuruluşun gerekli muhasebe bilgilerini ayrı ayrı tutması gerekecektir. Bu tür durumlarda, ATS, COM ve MET hizmet sağlayıcılarının, tahsil edilen ücretlerin yalnızca kendi sundukları hava seyrüsefer hizmetlerine ait maliyetleri yansıtmalarını sağlamaları zorunludur. Daha önce de belirtildiği gibi, bu tür organizasyonel özellikler nedeniyle, hava seyrüsefer hizmetlerinin sunumu üzerinde etkin bir mali kontrolün sağlanması büyük önem taşımaktadır.

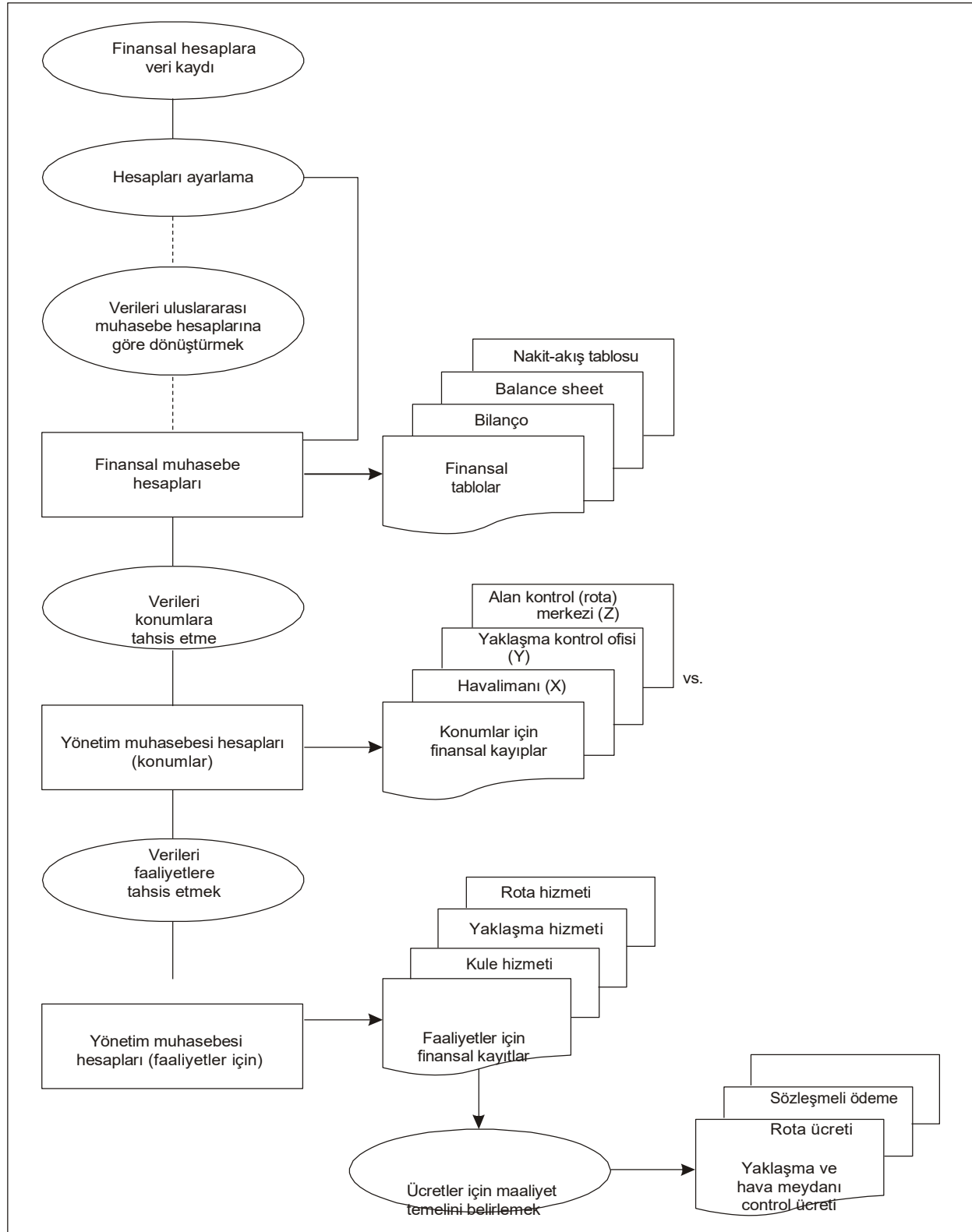
5.2 Hava Trafik Hizmetleri (ATS) sunumunun merkezi işlevini yürüten kuruluş için muhasebe kayıtlarının tutulması gerekmektedir; zira ATS, genellikle sınırlı ya da kapsamlı iletişim hizmetlerinin yanı sıra Arama Kurtarma (SAR) koordinasyonu ve Havacılık Bilgi Hizmetleri (AIS) gibi hizmetleri de sağlar. Ayrıca, ilgili Devlette mevcut olan hava seyrüsefer hizmetlerine ilişkin ücretleri genellikle koyan ve tahsil eden kuruluş da ATS'dir. Tahsil edilen ücretler, yalnızca ATS hizmeti (ve diğer ilgili hava seyrüsefer hizmetlerini) sağlayan kuruluşun maliyetlerini karşılayacak düzeyde belirlenmeyebilir; bunun yanında, diğer hizmetleri sunan bir ya da birden fazla kuruluşun maliyetlerini karşılamak amacıyla ek unsurlar da içerebilir. Bu bölümde yer alan rehber ilkeler, öncelikle ATS ve diğer ilişkili hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan kuruluş ya da kurum bağlamında değerlendirilmelidir.

5.3 Bir muhasebe sistemi tasarlanırken ya da mevcut bir sistem güncellenirken, raporlama esnekliği kritik bir tasarım unsuru olmalıdır. Bu tür bir esnekliğin sağlanabilmesi için, finansal tabloların hazırlanmasına yol açan muhasebe süreci ile birlikte farklı faaliyetlere (örneğin; güzergâh hizmetleri, yaklaşma ve meydan kontrol hizmetleri) ve/veya lokasyonlara (örneğin; bölge kontrol merkezi, yaklaşma kontrol ofisi ve bireysel havalimanları) ilişkin mali kayıtların nasıl oluşturulduğunun iyi anlaşılması gereklidir. Finansal tabloların arkasındaki muhasebe süreci "finansal muhasebe" olarak adlandırılırken, mali verilerin faaliyetlere ve lokasyonlara tahsisini içeren süreç genellikle "yönetim muhasebesi" olarak adlandırılır. Şekil 5-1, bir hava seyrüsefer hizmetleri kuruluşu için muhasebe sisteminin nasıl organize edilebileceğini ve aşağıda ele alınacak olan hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet temeliyle finansal veriler arasındaki ilişkiyi göstermektedir.

FİNANSAL TABLolar

5.4 Hava seyrüsefer hizmetleri kamuya veya özel sektöre ait özerk kuruluşlar şeklinde işletildiğinde, genellikle aşağıdaki finansal tabloları hazırlamaları beklenir: gelir tablosu (gelir ve gider tablosu), bilanço ve nakit akış tablosu. Ancak, hava seyrüsefer hizmetleri bir devlet kurumu ya da kamu ajansı tarafından yürütülüyorsa, resmi bir bilanço ve nakit akış tablosunun hazırlanması ve sunulması genellikle gerekli değildir. Finansal tabloların oluşturulabilmesi için, çeşitli türdeki mali harcama ve gelirlerin tanımlanmasına yönelik bir sistem geliştirilmesi gerekir. Bu da her biri belirli bir gelir, gider, varlık, borç ya da nakit akış türünü gösteren ayrı muhasebe hesaplarının oluşturulmasını içerir. Gelir tablosu, belirli bir zaman dilimi içinde kuruluşun gelirlerini ve giderlerini gösterirken; bilanço, belirli bir tarihte kuruluşun mali durumunun anlık bir görüntüsünü sunar; varlıklar ve borçların değerini, buna bağlı olarak da net özkaynak değerini (dağıtılmamış kârlar dahil) gösterir. Belirli bir hizmet sağlayıcının muhasebe sisteminde oluşturulacak hesap sayısı, istenen ayrıntı düzeyine bağlıdır; sistem ne kadar ayrıntılı olursa, hesaplar da o ölçüde alt bölümlere ayrılır.

5.5 Tüm muhasebe sistemlerinin, mali sorumluluk, yönetim ve mali kontrol için gerekli temel kriterleri karşılaması gerekir. Gerekli olan sistemin karmaşıklık düzeyi, kuruluşun, yönetiminin ve karar alma süreçlerinin ihtiyaçlarına bağlı olarak değişiklik gösterebilir; ancak ayrıntılı ve son derece gelişmiş bir muhasebe sisteminin her zaman en uygun seçenek olduğu varsayılmamalıdır. Sistem kurulurken veya geliştirilirken, öncelikli vurgu, gerekli görülen bilgileri üretebilme yeteneği üzerinde olmalıdır.



Figür 5-1. Muhasebe ve maliyet belirleme süreci

5.6 Gelir ve giderlerin kaydedildiği hesaplar, tahakkuk esaslı muhasebe ya da nakit esaslı muhasebe temelinde tutulabilir. Tahakkuk esaslı muhasebede, gelirler elde edildikleri döneme (genellikle mali yıla) kaydedilir ve giderler gerçekleştiği döneme ait olarak hesaplanır. Öte yandan, nakit esaslı muhasebede, gelirler fiilen tahsil edildikleri döneme kaydedilir ve giderler ödendiği anda kaydedilir. Tahakkuk esaslı muhasebe sistemleri, ilgili kuruluşun mali durumunu daha doğru yansıtır ve muhasebede genel kabul görmüş uygulamalara daha uygundur.

5.7 Muhasebe verilerinin iki temel kullanım amacı vardır. Birincisi —ve genellikle daha çok bilinen— amaç, hava seyrüsefer hizmetleri kuruluşunun mali durumuna ilişkin ilgili taraflara gerekli finansal bilgileri sunmaktır; yani belirli bir dönem boyunca elde edilen gelirleri, yapılan giderleri, kâr ya da zarar durumunu ve hizmet sağlayıcı kuruluşun varlık ve yükümlülüklerine ilişkin durumu göstermektir. İkinci kullanım amacı ise, mali kontrol için nesnel ve tarihsel bir çerçeve sağlamaktır. Ayrıca muhasebe sistemi, yönetimin faaliyetleri yönetmesine, kuruluşun zaman içindeki performansını değerlendirmesine ve hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet temelini belirlemesine olanak tanıyacak verileri sağlar.

5.8 Finansman temin etmek veya maliyetleri geri kazanmak gibi çeşitli amaçlarla, kuruluşun finansal tablolarının bir kredi kuruluşuna ya da uluslararası bir hava yolu şirketine aşına olunan bir formata dönüştürülmesi gerekebilir. Amerika Birleşik Devletleri Genel Kabul Görmüş Muhasebe İlkeleri (GAAP), Uluslararası Muhasebe Standartları (IAS) veya benzeri şekilde tanınan diğer muhasebe standartları, yaygın olarak kabul edilebilir formatlardır.

5.9 Gelir kalemlerinin tanımlanması ve sonrasında kaydedilmesi, genellikle gider kalemlerine göre daha kolaydır. Bunun başlıca nedeni, gelir kaynaklarının sayıca daha az olması ve çoğu durumda her bir gelir kaleminin yalnızca tek bir kaynağa kolayca atanabilir olmasıdır. Oysa bir gider kalemi, çoğu zaman birden fazla ana gider kategorisiyle ilişkilendirilebilir. Hava seyrüsefer hizmetlerine yönelik bir muhasebe sisteminde gerekli olan bilgi düzeyi, ayrıntı ve sunum biçimi açısından oldukça farklılık gösterebilir. Gerekli ayrıntı seviyesi, ilgili hava seyrüsefer hizmetleri kuruluşunun yönetim ihtiyaçlarına bağlıdır. Ancak, asgari düzeyde kabul edilebilecek temel bir gelir ve gider kalemlendirmesi vardır ve bu, sonraki bölümlerde açıklanacaktır.

GELİRLER

5.10 Hava seyrüsefer hizmetleri yönetiminin temel veri ihtiyaçlarını karşılamak için gerekli sayılabilecek gelir kalemleri, aşağıda gelir tablosunda yer alabilecek şekilde özetlenmiştir (burada gösterilen kalemler, farklı gelir kaynaklarının eksiksiz bir listesi olarak düşünülmemelidir).

Hava trafiği operasyonları	
Rota ücretleri.....	----
Verileri finansal hesaplara kaydetmek.....	----
Hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması için havalimanlarından alınan ödemeler.....	----
Havalimanı ücretlerinden hava seyrüsefer hizmetlerine tahsis edilen gelirler.....	----
 Kesintisiz hava trafiği operasyonları.....	 ----
 Diğer hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları için toplanan daha az pay.....	 ----
 Net hava trafik operasyon gelirleri.....	 ----
Yan faaliyetlerden elde edilen gelirler.....	----
Banka ve nakit yönetimi gelirleri.....	----
Bağışlar ve sübvansiyonlar.....	----
Diğer gelirler	----
 Toplam gelirler	 ----

Aşağıdaki paragraflar, her bir gelir kalemine nelerin dahil edilmesi gerektiğini belirtmektedir.

Hava trafiği operasyonları

- 5.11 *Güzergâh ücretleri. Bu, güzergâh hava seyrüsefer hizmetlerinin sunumu karşılığında alınan ücret ve harçları kapsar.*
- 5.12 *Yaklaşma ve meydan kontrol ücretleri. Bu, yaklaşma ve meydan kontrol hizmetlerinin sunumu karşılığında alınan ücret ve harçları kapsar.*
- 5.13 *Sağlanan hava seyrüsefer hizmetleri karşılığında havalimanlarından alınan ödemeler. Bu, sağlanan hava seyrüsefer hizmetleri için (genellikle sözleşme kapsamında) havalimanlarından alınan ödemeleri kapsar.*
- 5.14 *Hava seyrüsefer hizmetlerine tahsis edilen havalimanı ücretlerinden elde edilen gelirler. Bu, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanma maliyetlerini dengelemek amacıyla uygulanan havalimanı ücretlerinden (örneğin iniş ücretleri) elde edilen gelirleri kapsar.*

Diğer hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları için tahsil edilen pay

- 5.15 Bu, tahsil edilen ücretlerin, bir veya birden fazla diğer hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcısı adına toplanan ve bu sağlayıcılara aktarılan, hizmet sunum maliyetlerini karşılamak üzere kullanılan kısmının düşülmesidir.

Yan faaliyetlerden elde edilen gelirler

- 5.16 Bu, hava seyrüsefer hizmetlerinin sunumuna yardımcı olan yan faaliyetlerden elde edilebilecek tüm gelirleri ifade eder; örneğin, bina kiralama, ısınma, klima, aydınlatma, su, temizlik ve telefon kullanımı gibi hizmetler için alınan ödemeler (bunlar kira ücretlerine dahil değilse), ayrıca havacılık dışı kuruluşlara sunulan herhangi bir hizmet karşılığında alınan gelirler.

Banka ve nakit yönetimi gelirleri

- 5.17 Bu, banka ve nakit yönetiminden elde edilen tüm gelirleri kapsar; örneğin banka hesapları, hazine bonoları, kısa vadeli tahviller ve bonolar üzerindeki faizler ya da iskonto edilmiş senetlerin alım satımından ve benzeri diğer gelirlerden kaynaklanan kazançlar. Alınan faiz, ödenen faizden düşülerek net faiz maliyeti bulunur ve bu tutar gider kalemi olarak gösterilir.

Hibe ve sübvansiyonlar

- 5.18 Bu, karşılığında varlık transferi veya hizmet sunumu gerektirmeyen alınan her türlü ödemeyi kapsar. Bu, Devlet tarafından, ücretlerden muaf tutulan hizmetleri karşılamak veya bazı kullanıcılar için hizmetlerin tamamının maliyetini karşılamak amacıyla yapılan ödemeleri içerebilir.

GİDERLER**Genel**

- 5.19 Hava seyrüsefer hizmetleri giderlerinin muhasebeleştirilmesi genellikle iki aşamalı bir süreçtir: ilk olarak, giderlerin türüne göre muhasebeleştirilmesi (maaşlar, malzemeler vb.); ikinci olarak ise giderlerin ilgili olduğu faaliyetlere (örneğin, güzergâh hizmetleri, yaklaşma ve meydan kontrol hizmetleri) ve/veya yerlere (örneğin, bölge kontrol merkezi, yaklaşma kontrol ofisi ve bireysel havaalanları) göre muhasebeleştirilmesi.

Kullanılan muhasebe sistemine bağlı olarak, bu iki aşamanın ayrı ayrı tamamlanması daha uygun olabilir; gider kalemleri genel muhasebe sisteminde kaydedilirken, giderlerin faaliyet ve yerlere göre dağılımı ayrı bir maliyetlendirme sisteminde yapılabilir.

5.20 Giderlerin türüne göre muhasebeleştirilmesi daha basittir, çünkü her yapılan gider genellikle tek bir kalem altında kaydedilebilir; örneğin, kağıt alımı malzeme giderleri altında yer alabilir. Ancak, bu yöntemin eksikliği, yönetimin hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan kuruluşun—ister sivil havacılık idaresi olsun ister özerk bir birim—yürüttüğü ana faaliyetler (bölge kontrol, yaklaşma ve meydan kontrol) için yapılan maliyetlerin farkında olmasını sağlamamasıdır. Bu durum, hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerinin geri kazanılması (örneğin güzergâh ücretleri, yaklaşma ve meydan kontrol ücretleri ve/veya havalimanı ücretleri yoluyla) bağlamında daha da önem kazanır.

5.21 Giderlerin faaliyet ve yere göre muhasebeleştirilmesi daha karmaşıktır; çünkü her gider, ilgili faaliyet ve yere tahsis edilir. Örneğin, bir hava trafik kontrolörünün maaşının maliyet tahsisi, çalıştığı yer ve/veya yürüttüğü faaliyetin niteliğine (bölge kontrol merkezi, yaklaşma ve kalkış kontrol ofisi veya belirli bir havaalanı gibi) bağlıdır.

Gider Türüne Göre Muhasebe

5.22 Temel finansal muhasebe, gider türüne göre yapılır ve genellikle genel kabul görmüş muhasebe standartları ile yasal gerekliliklere uygun olarak yürütülür. Detaylar yerel uygulamalara göre değişiklik gösterebilir; ancak aşağıdakiler, yayımlanan hesaplar için asgari düzeyde gerekli olan kalemler olarak kabul edilebilir.

Personel giderleri	----
Diğer işletme giderleri	----
Amortisman	----
Faiz	----
Fevkalade/anormal giderler	----
Vergiler	----
Vergi sonrası toplam giderler	—

Bireysel gider kategorilerine nelerin dahil edilmesi gerektiğine dair daha ayrıntılı bilgiler aşağıdaki paragraflarda yer almaktadır.

Personel giderleri

5.23 Bu, tüm doğrudan ücretlendirme kategorilerini (fazla mesai ve ödenekler dahil) kapsar. Ayrıca sosyal güvenlik giderleri, emeklilik katkı payları ve personelle ilgili diğer giderler de bu kapsamda yer alır. Bireysel devletlerdeki uygulamalara bağlı olarak, eğitim giderleri bu kategoride ya da “diğer işletme giderleri” kategorisi altında sınıflandırılabilir.

Diğer işletme giderleri

5.24 Bu kategori, genel ve idari giderleri kapsar; örneğin, kamu hizmeti giderleri (elektrik, su vb.), hukuk ücretleri ve sigorta, kira ve vergiler, telekomünikasyon hizmetleri, satın alınan hizmetler için yapılan sözleşmeler (uygulanabildiği durumlarda meteorolojik hizmetler dâhil) ile onarım ve bakım, araştırma ve geliştirme, kiralama ücretleri, diğer üçüncü taraf hizmetleri ve ilgili uluslararası kuruluşlara yapılan katkılar gibi kalemlerin kaydedilmesi gerekebilir. Bireysel devletlerdeki uygulamalara bağlı olarak, bu kategorideki başlıca gider kalemleri yayımlanan hesaplarda ayrı ayrı gösterilebilir.

Amortisman

5.25 Amortisman, bir varlığın kullanım, dış etkenlerin etkisi, yetersizlik veya teknolojik eskime gibi nedenlerle, genellikle önceden belirlenmiş bir süre içinde (amortisman süresi/varlığın defter ömrü) değer kaybetmesidir.

5.26 “Amortisman” terimi çoğu zaman “itfa” terimiyle birbirinin yerine kullanılır. Her iki terim aynı anlama gelse de, “amortisman” genellikle maddi duran varlıklar için, “itfa” ise genellikle maddi olmayan duran varlıklar (örneğin bir patent veya telif hakkı) için kullanılır.

Faiz

5.27 Bu, kuruluşun işletme sermayesi ve yatırım programının finansmanında kullanılan tüm borçlara ilişkin faiz giderlerini ifade eder. Bazı devletlerdeki muhasebe uygulamaları, net faiz giderine ulaşmak amacıyla alınan faizlerin ödenen faizlerden düşülmesini gerektirebilir.

Fevkalade/anormal giderler

5.28 Olağanüstü giderler, kuruluşun olağan faaliyetleri dışında kalan ve tekrarlayıcı nitelikte olmayan işlem veya olaylara atfedilen giderlerdir. Anormal (veya istisnai) giderler ise büyüklükleri ve faaliyet sonucuna etkileri nedeniyle olağandışı kabul edilen giderlerdir ve kuruluşun mali durumunu “doğru ve dürüst” şekilde yansıtmak amacıyla ayrı olarak gösterilir. Bireysel devletlerdeki uygulamalara bağlı olarak, anormal giderler vergiden önce veya sonra gösterilebilir.

Vergiler

5.29 Bu kategori genellikle faaliyet kârı üzerinden ödenmesi gereken doğrudan vergileri kapsar. Emlak vergileri, ruhsat harçları ve damga vergileri gibi dolaylı vergiler ise genellikle “diğer işletme giderleri” kategorisine dâhil edilir.

Faaliyet ve Lokasyona Göre Giderler

5.30 Hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerini tahsis etmek üzere tasarlanmış gelişmiş bir muhasebe sistemi, her gider kategorisinin (az önce açıklananlar gibi) incelenmesini ve hava seyrüsefer hizmetleri organizasyonunun yapısı ile hizmetlerin kullanıcılarına sunulmuş biçimi dikkate alınarak açıkça tanımlanmış faaliyetlere ve lokasyonlara atanmasını gerektirir. Bu tür faaliyet bazlı maliyetlendirme, genel muhasebe sistemi içinde yapılabilir veya genel muhasebe sistemindeki gider kayıtlarından beslenen (ya da ona bağlı) ayrı bir sistemde gerçekleştirilebilir. Daha basit bir muhasebe sistemi, maliyetleri daha toplu düzeyde tahsis eder. (Bu tür bir yaklaşım 5.35 ve 5.36’da açıklanmıştır.) Maliyet tahsisi, hava seyrüsefer hizmetleri organizasyonunun yönetiminin maliyetleri anlaması, izleyebilmesi ve bu maliyetleri kullanıcılarından geri alabilmek amacıyla hizmetlerin maliyetlendirilmesini sağlaması için yapılır. Maliyetlerin faaliyetlere ve lokasyonlara tahsisi için uygun kriterlerin tanımlanması ve sürdürülmesine özen gösterilmelidir. Örneğin, bakım personeline ödenen maaş gideri (genel muhasebe sisteminde personel giderlerinin bir parçası olarak kaydedilirken), hem faaliyet (örneğin seyrüsefer yardımcıları, radar veya iletişim tesislerinin bakımı) hem de bakım işinin yapıldığı yer (örneğin bir havaalanı) bazında tahsis edilmelidir. Gider kategorileri birden fazla faaliyet veya lokasyonla ilişkili olabilir (örneğin, birden fazla lokasyona veya faaliyete hizmet veren hava trafik kontrolörlerinin maaşı, bu lokasyonlar ve faaliyetler arasında personel saatleri veya uçak hareketleri gibi operasyonel kriterlere göre orantılı olarak tahsis edilmelidir). Tahsis kriterleri, hava seyrüsefer hizmetlerinin sunum şekillerindeki değişiklikleri yansıtacak şekilde periyodik olarak gözden geçirilmelidir. Maliyet tahsisi, gider kategorilerinin genel muhasebe sistemine kaydedilmesi sırasında veya gerektiğinde periyodik olarak (örneğin aylık ya da altı aylık) yapılabilir. Maliyet tahsisi ile ilgili daha ayrıntılı bilgiler aşağıda verilmiştir.

5.31 Faaliyet bazında maliyetlerin kaydedilmesinde kullanılabilecek sınıflandırmalara bir örnek aşağıda verilmiştir. Bu liste kapsamlı olmayıp, kategori sayısı ve tanımları hava seyrüsefer hizmetleri organizasyonunun ihtiyaçları doğrultusunda belirlenmelidir.

a) Hava trafiği hizmetleri:

- Meydan kontrol hizmetleri;
- yaklaşma kontrol hizmetleri;
- hava yolu hizmetleri;
- uçuş planlama ve uçuş bilgi hizmetleri.

b) Mühendislik ve bakım hizmetleri:

- Haberleşme tesisleri;
- seyrüsefer yardımcıları;
- radar;
- uçuş kalibrasyonu.

c) İdari hizmetler:

- Üst yönetim;
- finans yönetimi;
- insan kaynakları yönetimi.

Maliyetlerin faaliyet bazında ilk tahsisi, iç yönetim gereksinimlerine göre yapılabilir. Bazı giderler, örneğin idari hizmetler giderleri ve hatta mühendislik ve bakım giderleri, hava seyrüsefer hizmetleri kuruluşunun maliyetleri kullanıcılardan geri alma amacıyla belirleyeceği gelir hedeflerini saptamak için kullandığı daha geniş faaliyet kategorilerine de tahsis edilmek zorunda kalabilir. Bu daha üst düzey faaliyet kategorisi, örneğin, hava yolu (en-route), yaklaşma kontrolü veya havaalanı kontrol hizmetleri olabilir.

5.32 Maliyetlerin lokasyona göre tahsisi, hava seyrüsefer hizmetleri organizasyonunun tesisleri ve personeli nasıl konumlandığına ve organizasyonun hizmetleri kullanıcılara nasıl sunduğuna bağlıdır. Lokasyon bazlı maliyetler, maliyetlerin gerçekleştiği yerden ziyade hizmetin sağlandığı yeri yansıtmak zorunda olabilir.

5.33 Faaliyet ve lokasyona göre tahsis edilen maliyetler, işletme ve bakım ile idari giderlerin daha önemli unsurlarını kapsamalıdır; böylece genel anlamda, özellikle personel giderleri, enerji giderleri ve radar, alıcı ve verici istasyonları, hassas yaklaşma ve iniş yardımcıları (ACC'ler veya FIC'ler için geçerli değildir), VOR'lar, NDB'ler ve hava seyrüsefer hizmetleri sağlamak için kullanılan diğer ekipman ve tesislerin tükettiği yedek parçalar gibi tüm ilgili maliyetleri içermelidir. Ayrıca, bu hizmetleri veya diğer hizmetleri sağlamak üzere başka bir kuruluşa yapılan her türlü ödeme de tahsis edilmelidir.

5.34 Önceki paragrafta bahsedilmeyen ancak "Gider kategorilerine göre muhasebe" başlığı altında ele alınan amortisman, dolaylı vergiler ve muhtemelen faiz giderleri de faaliyet ve lokasyona göre yeniden dağıtılmalıdır. Ayrıca, bir varlık kayıt defteri tutulmalıdır. Bu, sadece fiziksel varlıklar ile hesaplar arasında bağlantı sağlamakla kalmayacak, aynı zamanda amortismanın faaliyetlere ve lokasyonlara tahsisini kolaylaştıracaktır.

Fonksiyonl lokasyona göre maliyet tahsisi

5.35 Maliyet tahsisi amacıyla, bir muhasebe sistemi ve ek finansal bilgiler, ICAO'nun Doc 9082, Bölüm III, paragraflar 1 ve 2'deki ücret politikalarına uygun olarak, ana hesaplarda kaydedilen maliyetlerin yeniden dağıtılması amaçlanan fonksiyonel lokasyonlar bazında maliyetleri kaydetmelidir. Buna 5.33 ve 5.34'te bahsedilen maliyetler de dahildir.

Örneğin, bakım personeline ödenen maaşlar, hem personel giderleri için ana hesaba hem de farklı fonksiyonel lokasyonlar için yan hesaplara, her bir lokasyona ayrılan bakım saatlerine göre orantılı olarak kaydedilir. Ana ve yan hesaplara kayıtlar, herhangi bir maliyet tek seferlik ise aynı anda yapılması en iyisidir; ancak maaş ödemeleri gibi tekrarlayan ve birden fazla fonksiyonel lokasyona ait maliyetlerde, orantı yapma işini azaltmak için gerekli çapraz kayıtlar yan hesaplara periyodik olarak, örneğin aylık olarak, yapılabilir.

5.36 Hava seyrüsefer hizmetlerinin fonksiyonel lokasyonlarına göre maliyetleri kaydeden bir muhasebe sistemi için yararlı bir yan hesap sınıflandırması şöyle olabilir:

Bölge kontrol merkezi (veya uçuş bilgi merkezi) A.....	---
Bölge kontrol merkezi (veya uçuş bilgi merkezi) B.....	---
Yaklaşma kontrol ofisi A.....	---
Yaklaşma kontrol ofisi B.....	---
Havalimanı A — Hava trafik hizmetleri.....	---
Havalimanı B — Hava trafik hizmetleri	---
Havalimanı A — Hava trafik hizmetleri.....	---
Toplam giderler.....	—

Bölge kontrol merkezi maliyetleri genellikle seyrüsefer hizmetleriyle, yaklaşma kontrol birimi maliyetleri genellikle yaklaşma kontrol hizmetleriyle ve havalimanı maliyetleri genellikle apron (havaalanı) kontrol hizmetleriyle ilişkilendirilir.

Gider muhasebesinin diğer yönleri

5.37 Önceki açıklamalardan anlaşılacağı üzere, belirtilen iki gider kayıt sistemi muhasebe sisteminin geliştirilmesinde tamamlayıcı ve aşamalı adımlar olarak değerlendirilebilir; fonksiyonel konuma göre gider muhasebesi, esasen giderlerin kategoriye göre kaydedildiği muhasebe sisteminin yeniden gruplanmasıdır. Sonuncu durumda, yukarıda “gider kategorisi” başlığı altında belirtilen bireysel hesaplar temel bir asgari düzeyi temsil eder ve genellikle daha ayrıntılı muhasebe gerektiren durumlarda, bu hesapların alt kalemlere ayrılması gerekecektir. Örneğin, personel giderleri doğrudan ücretler, sosyal ve sağlık sigortaları, emeklilik fonu ödemeleri gibi alt kalemlere ve ayrıca çalışan grubu veya fonksiyonel konuma göre daha da alt bölümlere ayrılabilir. Benzer şekilde diğer ana kalemler de birçok başka hesaba bölünebilir.

5.38 Satın almalar, ya sermaye varlıkları olarak ya da giderler olarak ele alınabileceği için özel sorular ortaya çıkarır. Bu tercihin nasıl yapılacağı genellikle ulusal muhasebe standartlarında ya da hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan kuruluşun rehber ilkeleri ve politika kararlarında belirlenir. Gerçekte, giderlerin sermayeleştirilmesinin iki temel nedeni vardır: birincisi, varlığın kullanımı için gelecekteki gelirden bir ücret alınmasını mümkün kılmak; ikincisi ise, bir yıldan fazla kalan kullanım ömrü olan varlıkların makul bir değerine ulaşmaktır. Politika kararı genellikle, belli bir harcama seviyesinde bir kalemin sermayeleştirileceğini belirten bir ifadeyle şekillendirilir. Örneğin, dayanıklı bir kaleme yapılan harcamaların belirli bir harcama eşiğinde sermayeleştirileceğine ve ilgili varlığın kullanım ömrünün belirli bir yıl süresini aşması durumunda uygulanacağına dair bir politika olabilir. Bu tür bir politika ifadesini takip eden, yöneticilere uygulamada yol göstermek amacıyla hazırlanmış örnekler listesi bulunur. Bu tür bir politika ile tüm harcamalar önceden ya varlık hesabı ya da gider hesabı olarak belirlenmiş olur.

Finansal Performansın İzlenmesi

5.39 Hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan kuruluş özerk bir yapı ise, yalnızca yasal gereklilikleri karşılamak amacıyla gelir tablosu ve bilanço hazırlamakla kalmayacak, aynı zamanda maliyet merkezleri veya kâr merkezleri gibi daha küçük, kendi kendine yeten işletme birimleriyle temsil edilen faaliyetlerinin farklı bölümlerinin finansal sonuçlarını da analiz edecektir.

Örneğin, bir hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcısı, faaliyet sonuçlarının ne ölçüde kıtasal ve/veya okyanusal seyrüsefer hizmetlerinden, yaklaşma kontrolünden ve havalimanı kontrol hizmetlerinden kaynaklandığını analiz etmek isteyebilir. Ayrıca ilgili kuruluş, yöneticilerin operasyonlarının finansal performansını gözden geçirebilmesi için yıl boyunca, örneğin aylık veya üç aylık periyotlarla, faaliyet sonuçlarını düzenli olarak sunma eğiliminde olacaktır. Gelir tablosu açısından, kuruluş muhtemelen hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcısının faaliyetlerinden elde edilen gelir fazlası (veya gider fazlası) durumunun hesaplarında nasıl işlendiğini göstermesi gerekecektir.

SERMAYE

5.40 Kuruluşun sermayesi genellikle özkaynaklar ve borçlardan oluşur. Uzun vadeli sermaye (yani hisse senedi sermayesi, yedekler ve uzun vadeli borçların toplamı), sabit varlıkların (amortisman düşüldükten sonraki net değeri) ve net dönen varlıkların (dönen varlıklar eksi kısa vadeli borçlar) toplamına eşittir. Dolayısıyla sermaye, farklı finansman maliyetlerine sahip olan özkaynaklar ve borçlardan oluşur.

Varlıkların değeri

5.41 Varlıkların değerinin belirlenmesinde farklı yöntemler kullanılabilir: bunlar arasında tarihî maliyet, güncel yenileme maliyeti veya piyasa değeri gibi yöntemler bulunmaktadır ve bu değerler bilanço değerinden farklı olabilir. Varlık değeri, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcısının (ANSP) perspektifinden ya da düzenleyicilerin perspektifinden belirlenebilir ve varlıkların düzenlemeye tabi olup olmaması da dikkate alınabilir. Ayrıca, varlık değerleri, varlıkların aşınma ve yıpranmasını yansıtmak için amortisman tabi tutulabilir. Her bir değerlendirme yöntemi, doğrudan ve farklı şekilde getiri oranını etkiler.

İşletme sermayesi

5.42 İşletme sermayesi, bir kuruluşun faaliyetlerini sürdürmesini kolaylaştırır ve cari varlıklar ile cari borçlar arasındaki farktır (net cari varlıklar olarak da bilinir). Bu hesaplamada elde bulunan nakit ve banka hesaplarındaki nakit ile varsa banka kredisi (ek hesap) dahil edilmez.

Çalıştırılan sermaye

5.43 Kendi kapsamlı bilançosu olan bir ANSP (Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcısı) için, kullanılan sermayenin bir değeri belirlenebilir. Kapsamlı bilançosu olmayan bir ANSP için ise, kullanılan sermaye değerini belirlemek amacıyla mevcut muhasebe kayıtlarından bir bilanço oluşturulması gerekecektir. Kullanılan sermayenin tek ve genel olarak kabul edilmiş bir tanımı yoktur çünkü bileşimi, sermayenin kullanım amacına bağlıdır. Kullanılan sermaye ya ANSP'ye yatırılan sermaye ya da varlıklar açısından tanımlanabilir. Alternatif tanımlar Tablo 5-1'de gösterilmiştir. Bazı durumlarda, sabit ve cari varlıkların toplam maliyeti, faiz ödemeyen yükümlülükler tarafından azaltılabilir.

5.44 Bazı ANSP'lerin (Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcıları) finansal getiri sağlaması gerekmektedir. Bu getiri, kullanılan sermayenin bir yüzdesi olarak ifade edilebilir ve bazen sermaye kullanımı getirisi (ROCE - Return on Capital Employed) veya varlık getirisi (ROA - Return on Assets) olarak adlandırılır. Bu şekilde kullanıldığında, getirinin faiz ve vergi öncesi kar olarak ölçülmesi yaygındır. Getiri belirli bir döneme (örneğin bir yıl) ait olduğu için, kullanılan sermayenin belirli bir zamandaki (örneğin yıl sonundaki) değeri yerine bu döneme ait ortalamasının tanımlanması daha uygundur. Sermaye getirisi hesaplanırken, genellikle ilgili döneme ait sermayenin açılış ve kapanış değerlerinin ortalaması kullanılması yeterlidir.

Makul getiri oranı

5.45 Hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet esasının tanımlanmasında, ICAO'nun Doc 9082, Bölüm III, paragraf 3 i) hükmü, "hava seyrüsefer hizmetlerinin tam maliyeti (...) ve buna uygun sermaye maliyeti tutarlarını" içermesi gerektiğini belirtir; ayrıca paragraf 3 vi) hükmünde ise, "hava seyrüsefer hizmetlerinin yeterli gelir elde ederek (...) makul bir varlık getirisi sağlaması" gerektiği ifade edilir.

Ancak, özellikle “makul” olarak kabul edilecek getiri oranı konusunda netlik olmaması nedeniyle, ücretlendirme yetkilileri bu ifadelerin belirsizliği sebebiyle zorluklarla karşılaşmıştır.

5.46 Air navigation services yönetiminde farklı yapılar bulunabilse de, temel prensipler genel olarak üzerinde uzlaşmıştır. “Sermaye maliyeti”ne ulaşmak için öncelikle sermayenin her bir bileşeninin (yani “öz sermaye” ve “borç”) finansman maliyetleri, gerekli getiri oranları (%) olarak hesaplanır. Ardından, organizasyonun toplam sermayesindeki öz sermaye ve borç oranına bağlı olarak “ağırlıklı ortalama sermaye maliyeti” (WACC) oranı hesaplanır. Bu oran, ortalama kullanılan sermayeye uygulanarak sermaye maliyetine ulaşılır. Her bir ANSP’nin sermaye yapısının bileşeni farklı bir maliyet oranına sahiptir.

5.47 Gelişmiş ekonomiye sahip devletlerde (öz sermaye ve tahvil piyasalarının, sağlam ticari bankaların ve geniş sermaye piyasalarına erişimin bulunduğu yerlerde) “sermaye varlık fiyatlama modeli” (CAPM), öz sermaye maliyetinin hesaplanması için genel bir model sağlar. Borç maliyeti ise borç sermayesine uygulanan gerçek faiz oranlarıdır; ancak düzenleyici, borcun verimli şekilde kullanılıp kullanılmadığına dair bir değerlendirme yapabilir. Aksi takdirde, ANSP’nin verimli bir borç portföyü oluşturması için teşvik sağlanmamış olur. Bununla birlikte, ANSP yapıları çok farklılık gösterdiğinden, CAPM modeli farklı ANSP’lerin gereksinimlerine uyacak şekilde değiştirilebilir. Ulusal yasal düzenlemelere bağlı olarak, vergilendirme de WACC hesaplamasını etkileyebilir.

Tablo 5-1. Çalıştırılan sermaye

<i>Borçluluk esaslı tanım</i>	<i>Eşdeğer varlık tanımı</i>
Toplam sermaye	Duran varlıklar artı dönen varlıklar
hisse sermayesi	
rezervler	
uzun vadeli borç	
mevcut yükümlülükler	
Uzun vadeli sermaye	Duran varlıklar artı net dönen varlıklar
hisse sermayesi	(yani dönen varlıklar eksi kısa vadeli borçlar)
rezervler	
uzun vadeli borç	
Öz sermaye / hissedarların sermayesi	Duran varlıklar ile net dönen varlıkların
hisse sermayesi	toplamından uzun vadeli borçların çıkarılması
rezervler	

5.48 ANSP'lere yatırım yapanların risk maruziyeti, ANSP'nin devlet garantisi altında olması (bu da ona devlet borçlanma oranlarıyla borçlanma imkânı sağlayabilir) ve/veya trafik dalgalanması riskini havayollarıyla paylaşabilmesi durumunda nispeten düşük olabilir. Bu durumda risk mevcuttur, ancak finansman sağlayan taraflar yerine hükümet ve/veya havayolları tarafından üstlenilir. İlke olarak, borçlara kıyasla daha yüksek risk taşıyan öz sermaye için daha yüksek bir getiri beklentisi olmalıdır. Devlet hizmetinden kurumsallaşmaya geçiş aşamasındaki hava seyrüsefer hizmetleri genellikle çok az öz sermayeye sahiptir (yüksek kaldıraçlı) fakat yine de devlet garantisinden faydalanabilir. Bu durumlarda, borçlanma oranlarına dayalı sembolik bir öz sermaye getirisi yeterli olabilir. Buna karşılık, yüksek kaldıraçlı yapıya sahip ancak devlet garantisi veya trafik dalgalanması risk paylaşımı olmayan bir ANSP için finansal başarısızlık riski önemli ölçüde yüksek olabilir ve bu nedenle öz sermaye maliyeti bu riskleri yansıtacak şekilde yüksek olacaktır.

Bazı ANSP'ler için getiri, bağımsız düzenleyiciler tarafından sınırlandırılabilir. Böyle durumlarda, düzenleyici uygun bir sermaye maliyetinin ne olduğunu belirler. Diğer yandan, bazı devletlerde yüksek enflasyon oranı olabilir. Bu tür durumlarda, enflasyon oranının üzerine eklenen bir marj öz sermaye getirisi sağlar ve piyasa faiz oranları zaten enflasyon ayarlamasını içerir. Son olarak, gelişmiş bir öz sermaye veya tahvil piyasası ya da sağlam rekabetçi bir bankacılık sektörü bulunmayan devletlerde, beta¹ değerinin hesaplanması zor olabilir. Ancak bu durumlarda, elde edilebilen piyasa faiz oranları makul bir öz sermaye maliyeti konusunda rehberlik sağlamalıdır.

5.49 CAPM formülü, bir kuruluşun sermaye maliyetinin, risksiz getiri oranına (genellikle kısa vadeli devlet tahvili getirisi) eşit olduğunu ve buna yatırımın ekstra riskini yansıtmak için bir prim (beta) eklendiğini belirtir. Metodolojiye ilişkin detaylar, uygulamalı bir örnekle birlikte Ek 3'te sunulmuştur. CAPM tarafından sağlanan genel rehberlik, hizmet sağlayıcının özel ekonomik koşullarına uyacak şekilde ayarlanabilir.

NAKİT AKIŞI

5.50 Nakit akış tablosu, hava seyrüsefer hizmetleri organizasyonunun finansal performansını ölçmeye yardımcı olur; hizmet sağlama kapasitesini ve borç faiz ödemeleri ile varsa hissedarlara yapılan ödemeler dahil olmak üzere nakit çıkışlarını karşılamak için yeterli fon veya nakit girişi yaratma yeteneğini gösterir. Gelir tablosu veya bilanço tek başına bu bilgiyi vermez, çünkü genellikle gelirlerin, ilgili dönemdeki harcamalarla eşleştirilmesi prensibini benimseyen tahakkuk esasına göre hazırlanır. Bu ise genellikle nakit akışlarının düzeltilmesi yoluyla sağlanır.

5.51 İlgili hava seyrüsefer hizmetleri organizasyonunun likiditesi, yaşama gücü ve finansal uyum kabiliyeti hakkında bilgi talebi vardır. Bu, nakit akış tablosu ile bilanço birlikte kullanılarak ölçülebilir. Bilanço, bir organizasyonun belirli bir tarihteki finansal durumunu; varlıklar, yükümlülükler ve uzun vadeli borçlar ile bunların bilanço tarihi itibarıyla birbirleriyle ilişkilerini gösterir. Ancak, bilanço belirli bir anı yansıttığı için organizasyonun likiditesi hakkındaki bilgiler genellikle eksiktir. Öte yandan nakit akış tablosu, raporlama dönemindeki nakit hareketleri hakkında bilgi verir ve amaç, organizasyonun ilgili dönemdeki nakit yaratma ve nakit kullanma durumunu göstermektir. Nakit akış tablosu gelir tablosu ve bilançonun yerini tutmaz; hatta gelecekteki nakit akışlarını değerlendirirken, önceki işlemlerden kaynaklanması muhtemel nakit akışlarının hesaba katılması için bu üç tablonun birlikte kullanılması yerinde olur.

5.52 Nakit akış tablosu, nakit akışlarını; faaliyetlerden kaynaklanan nakit akışları, yatırım getirileri ve finansman hizmetleri, vergilendirme, yatırım faaliyetleri ve finansman gibi standart başlıklar altında analiz eder. Amaç, nakit akışlarının önemli bileşenlerini öne çıkaran ve nakit akışı performansının diğer kuruluşlarla karşılaştırılmasını kolaylaştıran bir biçimde raporlanmasını sağlamaktır. Nakit akış tablosu için önerilen bir düzen Tablo 5-2'de gösterilmiştir.

5.53 “Nakit benzeri” teriminin, yüksek likiditeye sahip ve önceden bildirim olmaksızın belirli tutarlarda nakde çevrilebilen finansal araçları kapsadığı ve faiz oranlarındaki değişikliklerden kaynaklanan değer değişiklikleri açısından önemli bir risk taşımadığı unutulmamalıdır. Nakit akış tabloları, büyük ölçüde, dönen varlıklar esasına dayalı kaynak ve fon kullanım tablolarının yerini almıştır. Bunun nedeni, nakit akışlarının daha geniş biçimde anlaşılması ve bir varlığın likiditesi ile yaşama gücüne ilişkin hareketlerin daha şeffaf biçimde ortaya konabilmesidir. Örneğin, eldeki nakitteki bir azalma, stok veya alacaklardaki bir artışla gizlenebilir.

1. Ekstra yatırım riski.

Tablo 5-2. Nakit akış tablosu için önerilen düzen

VARLIK		YIL:
Yıl sonu nakit akış tablosu:		
Faaliyetlerden net nakit girişleri		----
Yatırımların getirileri ve finansman hizmetleri		
Ödenen finansal kiralama borçları ^(a)		----
Alınan faiz		----
Ödenen faiz		----
Ödenen temettüleri ^(b)		----
Vergilendirme		
Ödenen kurumlar vergisi ^(c)		----
Ödenen diğer vergiler		----
Yatırım faaliyetleri		
Maddi olmayan duran varlıkların edinimi için yapılan ödemeler		----
Maddi duran varlıkların edinimi için yapılan ödemeler		----
Maddi duran varlıkların satışından elde edilen gelirler		----
Yatırım faaliyetlerinden net nakit çıkışları		----
Finansman öncesi net nakit çıkışları		----
Finansman		
Adi hisse senedi ihracı ^(d)		----
Tahvil kredisi geri alımı ^(e)		----
Uzun vadeli borçlanmadan elde edilen gelirler		----
Finansmandan sağlanan net nakit girişleri		----
Nakit ve nakit benzerlerinde artış/(azalış)		----

(a) Bir finansal kiralama süresi boyunca yapılan kira ödemeleri.

(b) Genellikle en az yılda bir kez olmak üzere, kuruluştaki sermaye sahibi olanlara yapılan ödeme.

(c) Özerk bir kuruluş tarafından ödenmesi gereken.

(d) Bu yalnızca kamuya açık anonim şirket olan bir kuruluş için geçerli olacaktır.

(e) Kuruluşun sahibi tarafından özkaynak seviyelerindeki değişikliklerle ilgilidir.

PROJELERİN ÜCRETLERLE ÖN FİNANSMANI İÇİN MALİ MUHASEBE

5.54 Projelerin ücretlerle ön finansmanına ilişkin mali muhasebeye dair özel hususlar Ek 4'te ele alınmıştır (paragraflar 7 ila 11 bakınız).

KISIM B — TESİS VE HİZMETLERİN ENVANTERİNİN ÇIKARILMASI

5.55 Hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerini belirlemenin ilk adımı, sadece uçaklara seyrüsefer, yaklaşma ve havalimanı aşamalarında hizmet veren ya da bunun yanında havacılık dışı amaçlar için de hizmet veren tüm tesis ve hizmetlerin envanterini çıkarmaktır. Bazı tesisler birden fazla işleve hizmet edebilir; örneğin havalimanı, yaklaşma ve/veya seyrüsefer kontrol işlevleri gibi. Mümkünse, envanterin bölümlerini sınıflandırmak veya gruplamak ve bunları hizmeti sağlayan sivil havacılık birimleriyle (örneğin, bölge kontrol merkezi, haberleşme istasyonları vb.) ilişkilendirmek için bir yöntem de geliştirilmelidir. Listelenen tesis ve hizmetlerin herhangi biri, ilgili ICAO bölgesel hava seyrüsefer planları kapsamında sağlanıyor ve uygulanıyorsa, ayrıca ilgili ICAO bölgesel hava seyrüsefer toplantılarının önerileri doğrultusunda gerektiğinde eklemeler yapılarak ve Konsey tarafından onaylanarak belirtilmelidir. Aynı şekilde, hava aracı işletmecilerinin talebiyle sağlanan diğer tesis ve hizmetler de açıkça belirtilmelidir. Bunun sebebi, ICAO'nun ücretlendirme politikalarının, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet temelini oluştururken, dikkate alınacak maliyetlerin bu tesis ve hizmetlerle ilişkili maliyetler olması gerektiğini tavsiye etmesidir (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 3 ii)). Ayrıca, politikalar "Uçak operasyonlarının seyrüsefer, yaklaşma ve havalimanı aşamalarında sağlanan hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerinin mümkün olduğunca ayrı ayrı tanımlanmasını" da önermektedir (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 3 iii)). Ancak, ilgili ICAO bölgesel hava seyrüsefer planlarında tesislerin sağlanması sona erdiğinde, bu tesislerin maliyetlerinin ücretlendirme maliyet temelinden çıkarılması da önemlidir.

5.56 Hava seyrüsefer hizmetlerinin sunumuyla ilişkili idari ve ortak hizmetler, envantere dahil edilmeye uygun olmamalarına rağmen, aşağıda C Bölümünde belirtildiği gibi maliyetlendirme sürecinde dikkate alınmalıdır.

5.57 Beş geniş tesis ve hizmet kategorisinin her birine dahil edilmesi gereken daha önemli bileşenler aşağıda açıklanmıştır: ATM, CNS, MET, SAR ve AIS. Geleneksel ATS ve COM kategorilerine gelince, bunların kapsam olarak ATS ve COM'dan daha geniş olan ATM ve CNS çerçevesinde ele alındığına dikkat edilmelidir. Tesis ve hizmetlerin fiili sunumu açısından ise, aynı yetki veya kuruluşun genellikle iki veya daha fazla ana tesis ve hizmet kategorisini, örneğin ATM, CNS ve AIS'i bir arada sağlayabileceği belirtilmelidir.

HAVA TRAFİK YÖNETİMİ (ATM)

5.58 ATM, hava trafik hizmetleri (ATS), hava trafik akış yönetimi (ATFM) ve hava sahası yönetimi (ASM) olmak üzere üçe ayrılır; bunların içinde ATS birincil bileşendir. Hava taşıtları ile yer tabanlı ATM sistem elemanları arasındaki fonksiyonel entegrasyon, bu el kitabının kapsamı dışında olduğundan burada daha fazla açıklanmamıştır.

5.59 ATS, hava trafik kontrol hizmetini (sektör kontrol hizmeti, yaklaşma kontrol hizmeti ve havaalanı kontrol hizmeti), uçuş bilgi hizmetini ve alarm hizmetini kapsar. Hava trafik danışma hizmeti ise, aletli uçuş kuralları (IFR) uçuş planlarını kullanan uçaklar arasında mümkün olduğunca ayırım sağlamak amacıyla danışma hava sahasında verilir.

5.60 Seyrüsefer operasyonları için ATS tesisleri öncelikle bölge kontrol merkezlerinden (ACC'ler), okyanus bölge kontrol merkezleri (OAC'ler) ve uçuş bilgi merkezlerinden (FIC'ler) ve bunların ilgili ekipmanları ile personelinden oluşur. Buna merkezlerin binaları, kullanılan ekipmanlar — uçuş ve radar veri işleme ekipmanları da dahil olmak üzere — ve ATS fonksiyonlarını yerine getiren hava trafik hizmetleri personeli dahildir. Kontrolörlerin bitişik FIR'larda bulunan merkezlerle veya uçaklarla iletişim kurmak için kullandıkları haberleşme ekipmanları sırasıyla AFS ve AMS altında listelenmelidir (bkz. 5.65).

5.61 Yaklaşma kontrolü için ATS tesisleri ya ACC'lerde entegre edilmiş çalışma pozisyonlarından ya da havaalanı kontrol kulelerinden ya da ayrı yaklaşma kontrol birimlerinden oluşur. Havaalanı kontrol hizmeti için ATS tesisleri ise yalnızca havaalanı kontrol kulelerinden oluşur. Bu tesislere, uçuş ve radar veri işleme ekipmanları ile yüzey hareketlerini yönlendirme ve kontrol ekipmanları da dahildir.

5.62 CNS/ATM sistemlerinin uygulanması, ATS açısından, esas olarak veri işleme ekipmanları ve veri bağlantı olanakları da dahil olmak üzere modern teknolojinin kapsamlı kullanımını gerektirecektir.

5.63 ATFM genellikle, önemli sayıda uçuş bilgi bölgesini (FIR) kapsayan geniş bir coğrafi alana hizmet veren merkezi bir akış yönetim birimi (CFMU) ile organize edilir. Her katılımcı ACC'de, ATFM önlemlerini koordine etmek için özel ekipman ve personel kaynaklarına sahip bir akış yönetim hücresi (veya akış yönetim pozisyonu) kurulur.

5.64 ASM, hem stratejik hem de taktiksel fonksiyonları kapsar. Taktiksel fonksiyon, bazı yerlerde ACC'de özel bir çalışma pozisyonundan yürütülür. Diğer durumlarda ise bu, bir takım liderinin görevinin bir parçası olabilir.

İLETİŞİM, SEYRÜSEFER VE GÖZETİM (CNS)

5.65 İletişim tesisleri genel olarak iki ana kategori altında sınıflandırılabilir: havacılık sabit hizmeti (AFS) ve havacılık mobil hizmeti (AMS). Geleneksel sınıflandırmadaki havacılık telekomünikasyon hizmeti (COM) kategorisi, CNS iletişim bileşeninden kapsam açısından farklıdır; çünkü COM'da seyrüsefer yardımcıları da dahil edilir.

5.66 AFS, öncelikle hava seyrüseferinin güvenliği ile hava hizmetlerinin düzenli, verimli ve ekonomik işletilmesi için mesaj iletimi amacıyla iki veya daha fazla sabit nokta arasında sağlanan bir telekomünikasyon hizmetidir. Bu hizmeti sağlamak için kullanılan tüm tesisler ve personel AFS kapsamındadır. AFS örnekleri arasında AFTN, ATN'nin yer kısmı ve ATS doğrudan konuşması bulunur.

5.67 AMS, uçak ile yer arasında veya uçak istasyonları arasında radyo iletişim hizmeti sağlar. Hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanma maliyetlerinin belirlenmesi amacıyla, AMS; hava-yer iletişimde ve radyo telefon yayınlarında (ATIS ve VOLMET gibi) görev yapan tüm yer tabanlı tesisler ve personel (yani VHF ve HF verici ve alıcı istasyonları) olarak kabul edilir. AMSS'nin uygulanması ve gelecekteki ATN'nin diğer ATS hava-yer bağlantıları ile iletişim alt ağları, uyduları veya uydu vericilerini ve bunlara bağlı yer istasyonlarını ekleyecek ve aslında yukarıda belirtilen bazı tesislerin yerini kademeli olarak alabilir.

5.68 Seyrüsefer hizmetleri temel olarak yer tabanlı radyo seyrüsefer ekipmanlarından (örneğin ILS, VOR, DME ve NDB) ve uydu tabanlı sistemlerden (başlıca GNSS) oluşur. GNSS'nin uygulanması, standart sinyal konumlandırma hizmeti sağlayan uydu takımı yıldızlarını ve gerekli yardımcı sistemleri (örneğin uydu tabanlı (geniş alan) ve yer tabanlı (lokal alan) artırma sistemleri) ekleyecek ve bu sistemler sonunda yukarıda belirtilen ekipmanların çoğunun yerini alacaktır.

5.69 Gözetim sistemleri, birincil gözetim radarı (PSR), ikincil gözetim radarı (SSR), yüzey hareket radarı (SMR) ile otomatik bağımlı gözetim sağlayan sistemleri (ADS ve ADS-B dahil) ve bunları destekleyen ağ ile bakım personelini kapsar.

HAVA SEYRÜSEFERİ İÇİN METEOROLOJİK HİZMETLER (MET)

5.70 Hava seyrüseferi için meteorolojik hizmetler, ICAO Ekleri, Hava Seyrüsefer Hizmetleri Prosedürleri (PANS) ve Bölgesel Hava Seyrüsefer Planları/Tesis ve Hizmetlerin Uygulanması Dokümanları (ANP/FASID) doğrultusunda sağlanan hizmetleri kapsar. Bunlar arasında meteorolojik gözlemler, raporlar ve tahminler; bilgilendirme ve uçuş dokümantasyonu; SIGMET ve AIRMET bilgileri; bilgisayarlı uçuş planlaması için dünya alan tahmin sistemi (WAFS) tahminleri; yayınlara (örneğin VOLMET) dahil edilmek üzere meteorolojik bilgiler ve veri link hizmetleri (örneğin D-VOLMET); havacılık meteoroloji telekomünikasyonu (COM kapsamına girmiyorsa) ve devletlerden havacılık kullanımı için istenen diğer meteorolojik veriler bulunur. Bu hizmetleri sağlamak için gerekli tesisler arasında dünya alan tahmin merkezleri (WAFS'ler), volkanik kül danışma merkezleri (VAAC'ler), tropikal siklon danışma merkezleri (TCAC'ler), meteorolojik gözlem ofisleri (MWO'lar), havalimanı meteoroloji ofisleri ve havacılık meteoroloji istasyonları (havacılık meteorolojisi amaçlı kullanılan gözlem ve telekomünikasyon ekipmanları dahil) yer alır. Ayrıca, genel meteorolojik gereksinimleri de destekleyen yüzey ve üst hava gözlem ağıları, meteorolojik telekomünikasyon sistemleri, veri işleme merkezleri ile destekleyici temel araştırma, eğitim ve idari hizmetler gibi çeşitli destekleyici tesis ve hizmetlerin envantere dahil edilmesi uygun olabilir. Bu tür genel amaçlı tesis ve hizmetlerde, havacılık ve havacılık dışı ihtiyaçlar arasında ilgili maliyetlerin uygun şekilde dağıtılması gerekecektir.

2000 Havalimanları ve Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ekonomisi Konferansı (ANSCConf 2000), devletlerin, MET maliyetlerinin belirlenmesinde şeffaflığı artırmak ve belirlenmiş meteorolojik otoriteler ile MET sağlayıcılarının IATA ve havacılık sektörüyle işbirliğini daha da teşvik etmek amacıyla ICAO, WMO ve IATA'yı kapsayan bir ortaklığı desteklemeleri gerektiği konusunda mutabık kalmıştır.

5.71 Ayrıca, ulusal sivil havacılık otoriteleri tarafından, meteoroloji otoritesi ve kullanıcılarla istişare edilerek belirlenen ve kabul edilen ek hizmetler de bulunmaktadır. Tek bir kullanıcı ya da sınırlı sayıda kullanıcı talebiyle sağlanan herhangi bir özel tesis veya hizmet, bu düzenlemelerin dışında sayılır ve ilgili kullanıcı(lar)a ücretlendirilmelidir. Havacılık meteorolojisine hizmet eden tesis ve hizmetlerin tanımlanmasına ilişkin ek rehberlik Ek 2'de yer almaktadır.

5.72 Meteorolojik hizmetler, bir Devletin hava trafik altyapısı sağlaması sorumluluğunun bir parçasıdır. Bu sorumluluk, özellikle Sözleşme Ek 3 — Uluslararası Hava Seyrüseferi için Meteorolojik Hizmetler kapsamında meteorolojik gereksinimlerin karşılanmasını ve bu hizmetin maliyetlerinin belirlenmesi için uygun prosedürlerin bulunmasını içerir. Bu bağlamda, MET maliyetlerinin tahsisi, bir Devletin bu hizmeti kısmen veya tamamen kamu bütçesiyle finanse etme kararı doğrultusundadır. Son durumda, MET ücretsiz olarak sağlanabilir (bkz. ayrıca Doc 9082, Bölüm III, paragraf 4). İlk durumda ise, hava trafiğinin kendi maliyetlerini karşılaması ilkesi geçerlidir ve dolayısıyla şeffaf ve sağlam bir maliyet tahsisi gereklidir. Havacılık sektörü meteorolojik verilere katkıda bulunmakta ve genellikle meteorolojik maliyetlerin bir kısmını finanse etmektedir; bu nedenle Devletler hesap verebilirlik ve istişareyi sağlamalıdır (bkz. ayrıca Bölüm 1, Kısım D).

ARAMA VE KURTARMA (SAR)

5.73 Bu yönergeler bağlamında arama ve kurtarma, havacılığa sağlanan arama ve kurtarma hizmetlerini ifade eder. Arama ve kurtarma sabit tesisleri, kurtarma koordinasyon merkezleri (RCC) ve kurtarma alt merkezlerinden (RSC) oluşur. Mobil tesisler ise mevcut olduğunda, uzun, orta ve kısa menzilli uçaklar, helikopterler (mümkünse atılabilir malzeme ve yön bulma ekipmanlarıyla donatılmış), kurtarma botları ve gemileri, dağ kurtarma birimleri ve öncelikli ya da tamamen aeronautical arama ve kurtarma işlevlerini yerine getirmek üzere atanmış veya gerektiğinde kullanılabilir hale getirilen diğer birim veya kuvvetlerden oluşur. Mümkünse, bu tesisler özel eğitilmiş personel tarafından işletilebilir. Envanteri hazırlarken, Doc 9082, Bölüm III, paragraf 2 ve Ek 2'ye göre, uluslararası sivil havacılığa uygulanan ücretlerin belirlenmesinde uygun şekilde dikkate alınabilecek SAR hizmetleri ve ilgili maliyetlerin net olarak tanımlanması faydalı olacaktır. Doc 9082'nin Ek 2'si, uygun maliyetleri, "bu hizmetleri sağlamak amacıyla sürdürülen herhangi bir kalıcı sivil ekipman ve personel kuruluşu ile ilişkili maliyetler" olarak tanımlamaktadır. Doc 9082'nin Bölüm I, paragraf 2 ii)'de belirtildiği üzere, devletlerin "uluslararası sivil havacılığa diğer uluslararası taşıma türlerine kıyasla ayrımcı ücretler koymaktan kaçınmaları" tavsiye edilmektedir.

HAVA ARAÇLARI BİLGİ HİZMETLERİ / HAVA ARAÇLARI BİLGİ YÖNETİMİ (AIS/AIM)

5.74 AIS'in amacı, hava seyrüseferinin güvenliği, düzenliliği ve etkinliği için gerekli bilgi akışını sağlamaktır. AIS; bir devletin tüm topraklarını ve hava seyrüsefer hizmeti sunmayı üstlendiği diğer alanları kapsayan hava araçları bilgilerini toplamak, derlemek, düzenlemek, yayımlamak ve dağıtmak için görevli personel, tesisler ve ekipmanlardan oluşur. Buna hava araçları bilgi yayınlarının (AIP), pilotlara yönelik duyuruların (NOTAM), hava araçları bilgi bültenlerinin (AIC) hazırlanması ve yayılması ile uçuş ekiplerine uçuş öncesi bilgi servisi kapsamında sade dille hazırlanan ön uçuş bilgi bültenlerinin sağlanması dahildir. Bu hizmetlerin, geleneksel, ürün odaklı ve kağıt tabanlı AIS formatında veya yeni, veri odaklı ve sistemlere yönelik bilgi yönetimi yaklaşımı olan hava araçları bilgi yönetimi (AIM) sisteminde ve bu sisteme geçiş aşamasında sunulduğu not edilmelidir.

KISIM C — MALİYETLERİN BELİRLENMESİ

GİRİŞ

5.75 Hizmet operasyonlarının maliyetlerinin doğası ve kaynağına uygun şekilde kaydedilip analiz edilebilmesi için, tüm maliyetlerin genel kabul görmüş muhasebe ve maliyetlendirme ilkelerine (yani tanınmış kural, standart veya teamüllere) uygun olarak belirlenmesi esastır. Elbette, uygulama ve prosedürlerin Devletten Devlete farklılık göstereceği kabul edilmektedir.

5.76 İvil havacılık idarelerinin veya hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerini tahsil etmekten sorumlu birimlerin, hava seyrüsefer hizmetlerinin tam maliyetlerini belirleyebilmeleri için, ortaya çıkan tüm maliyetleri dahil etmeleri gerekecektir. Bu, yalnızca kendilerinin sağladığı tesisler ve hizmetlerin maliyetlerini değil, aynı zamanda hükümetin diğer herhangi bir departmanı veya ajansı ya da başka herhangi bir kuruluş tarafından tamamen veya kısmen sağlanan ve sivil havacılık idaresi ya da ücret tahsil eden birime herhangi bir karşılık ücreti yansıtılmayan hizmetlerin maliyetlerini de kapsar.³ Hava seyrüsefer hizmetlerinin sunulmasıyla doğrudan ilgili olan, Devlet tarafından ya da bağımsız bir ulusal denetim kuruluşu veya bölgesel bir denetim organizasyonu tarafından sağlanan emniyet, güvenlik ve ekonomik denetim maliyetleri, bu maliyetlerin hizmet sağlayıcılarına yansıtılması şartıyla, ücretlendirme için ANSP maliyet tabanına dahil edilebilir.

5.77 Aşağıdaki yönergeler, hangi kuruluşun tesisleri ve hizmetleri sağladığına bakılmaksızın eşit şekilde uygulanması amaçlanmıştır. Tesis ve hizmetlerin sağlanmasından sorumlu olmadıkları durumlarda, sivil havacılık idareleri veya ücret tahsil eden birimlerin, maliyetlendirme görevini yerine getirebilmeleri için ilgili maliyet verilerinin kendilerine sağlanmasını temin etmek üzere uygun adımları atacakları varsayılmaktadır. Ayrıca, seyir operasyonlarına ait toplam hava seyrüsefer hizmetleri maliyetlerinin hesaplanmasında, fiziksel olarak bir havalimanında bulunan ancak seyir trafiğine hizmet eden tesis ve hizmetlerin (örneğin, bir ACC ya da radyo seyrüsefer yardımcısı) maliyetlerinin de dahil edilmesi gerektiğine dikkat edilmelidir. Equally, it needs to be ensured Aynı şekilde, bu tür maliyetlerin havalimanı maliyeti olarak iki kez sayılmaması ve dolayısıyla havalimanı operasyonları için gerekli tesislerin kullanımı nedeniyle tahsil edilen ücretlerin maliyet tabanına yanlış şekilde dahil edilmemesi sağlanmalıdır. Elbette, bunun tersi de geçerlidir; yani, havalimanı aşamasında kullanılan ancak esas olarak seyir aşamasındaki uçaklara hizmet veren tesis veya hizmetlerin maliyetleri de dikkate alınmalıdır

2. AIM kapsamında, kalite yönetimi için ek düzenlemeler, dijital veri alışverişinin kullanımıyla ilgili maddeler, otomatik ön uçuş brifingi için gözden geçirilmiş hükümler, geliştirilmiş NOTAM formatı, güçlendirilmiş havacılık bilgi düzenleme ve kontrolü (AIRAC) uyumu, eAIP için yeni hükümler ve havacılık bilgisi için İnternet kullanımına yönelik düzenlemeler yer alacaktır.
3. Başka bir devlet kurumu veya departmanı tarafından tesisler veya hizmetler kiralama ya da ücret karşılığı sağlandığında, tahsil edilen kira veya ücret sivil havacılık idaresinin hesaplarında gider kalemi olarak yer alacak ve uygun şekilde dikkate alınacaktır. Bu tür durumlarda, ilgili idarenin bileşen maliyetleri (işletme ve bakım, amortisman vb.) için ayrı bir hesaplama yapmasına gerek kalmayacaktır, çünkü bu maliyetler kira veya ücretin içinde zaten dahil edilmiştir.

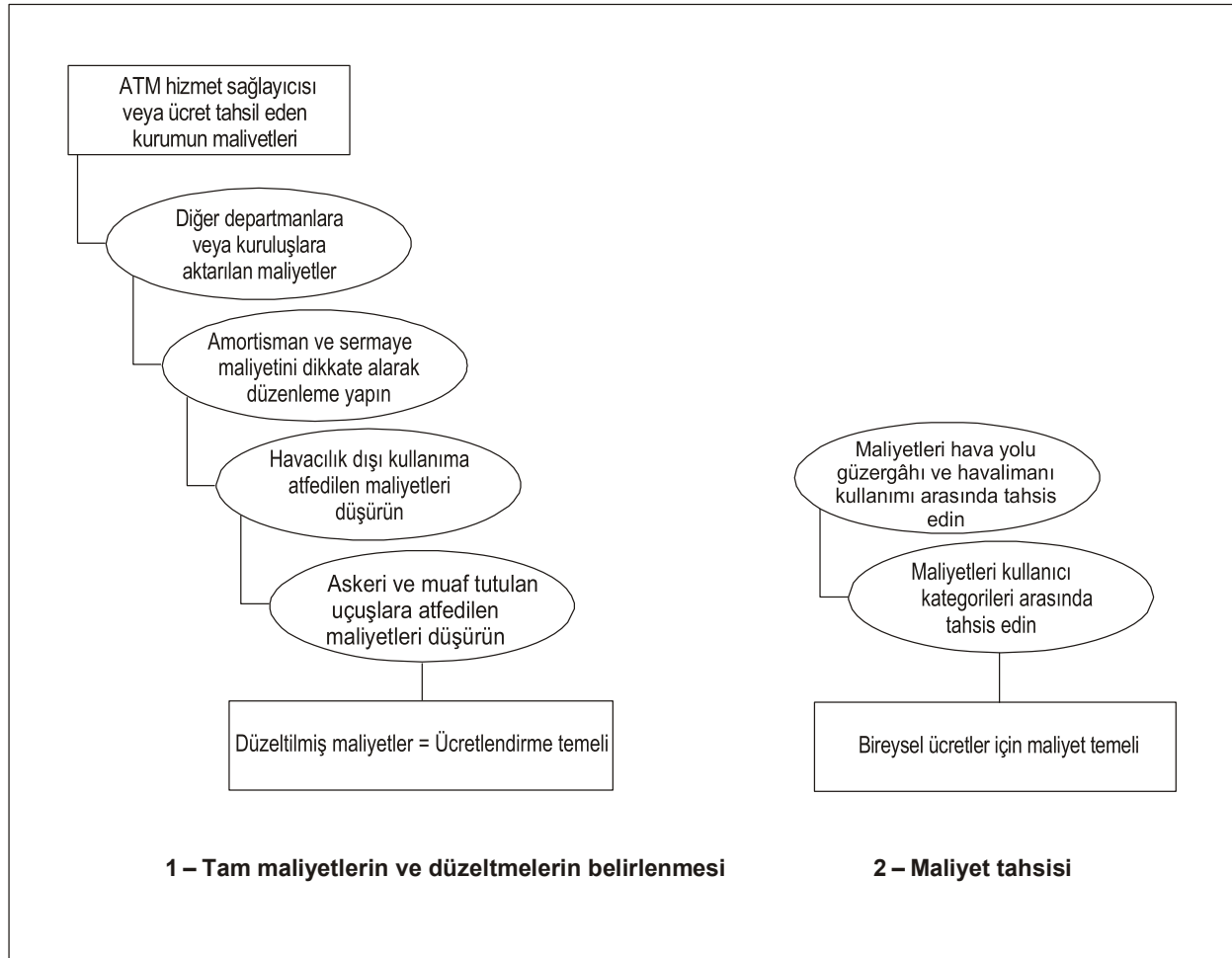
5.78 Hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet tabanına ulaşılırken, bir kurumun hesaplarında kaydedilen maliyetlerle ücretlerin maliyet tabanını belirlemek için uygulanan maliyetler arasındaki farklar (bkz. 5.81) ile havacılık dışı kullanım nedeniyle ortaya çıkan maliyetler (bkz. 5.100 ve 5.114–5.119) dikkate alınmalıdır. Ayrıca, sadece askeri veya diğer devlet fonksiyonları için sağlanan hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetleri hariç tutulmalıdır. Sivil veya askeri tesisler hem sivil hem askeri işlevlere hizmet veriyorsa, sivil havacılığa tahsis edilen maliyet payı belirlenmeli ve askeri işlevlere tahsis edilebilecek hiçbir maliyetin hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet tabanına dahil edilmemesi sağlanmalıdır.

5.79 Sağlanan tüm hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetleri belirlendikten sonra, bunların seyir (en-route) kullanımı ile yaklaşma ve havaalanı kontrol kullanımı için ayrılan kısımları tespit edilmelidir. Bu, birden fazla kullanım türünün söz konusu olduğu ve hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerinin kullanıcılarından tahsil edilmesi amaçlandığında, adalet ilkesi gereği uygulanır. Ayrıca, farklı rota ücretleri söz konusuysa (farklı FIR'lerde farklı ücretler), ilgili FIR'lerin her birine ait seyir maliyet payı belirlenmelidir. Benzer şekilde, toplam yaklaşma ve havaalanı kontrol maliyet payı da hizmet verilen her havalimanına dağıtılmalıdır. Bu durum, yaklaşma ve/veya havaalanı kontrol hizmetlerinin ilgili havalimanlarıyla yapılan sözleşmeler kapsamında sağlandığı durumlarda özellikle önemlidir.

5.80 Önceki paragraflarda açıklanan maliyetlendirme yaklaşımı, Şekil 5-2'de gösterildiği gibi şematik bir şekilde de özetlenebilir. Gösterilen her aşama aşağıda daha ayrıntılı olarak ele alınmıştır, ancak tesis ve hizmetlerin her kategoriye göre (ATM, CNS, MET vb.) maliyetlerinin belirlenmesinin birçok durumda uzak bir hedef olabileceği vurgulanmalıdır. Örneğin, ATM hizmeti sunan kuruluş, mobil hizmetler, radyo seyrüsefer yardımcıları ve AIS gibi bazı CNS hizmetlerini de sağlayabilir. Tesis veya hizmet kategorisine göre maliyetlerin belirlenmesinde ortaya çıkan iş yükü dikkate alındığında, bu göreve öncelik verilmemeli; bunun yerine, ilgili devletin hava seyrüsefer hizmetlerini sunarken ortaya çıkan tüm maliyetlerin dahil edilmesi sağlanmalıdır.

HAVA SEYRÜSEFER HİZMETLERİ SUNAN KURUMUN HESAPLARINDA KAYDEDİLEN MALİYETLER İLE ÜCRETLERİN MALİYET TABANINI BELİRLEMEK İÇİN UYGULANAN MALİYETLER ARASINDAKİ FARK

5.81 Hava seyrüsefer hizmetleri sunan bir kurumun hesapları, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet tabanını belirlemek için temel referans teşkil eder. Hesaplar çok kapsamlı ve tüm ilgili tesis ve hizmet kategorilerini kapsıyorsa, bu amaç için iyi hizmet verebilirler. Ancak, hesaplar çok eksiksiz olsa bile, ücretlerin temelini belirlerken sadece hesaplara dayanmak tavsiye edilmeyebilir. Çünkü işletme ve bakım maliyetleri ile idari genel giderler muhtemelen değişmezken, amortisman ve sermaye maliyeti konusunda durum farklı olabilir. Örneğin, hesaplarda varlıklar hükümet muhasebe standartlarına göre amortisman tabi tutulabilir ki bu, ilgili varlıkların gerçek işletme ömrünü yansıtmayabilir ya da hiç amortisman tabi tutulmayabilir. Ücretlerin maliyet tabanı belirlenirken, ilgili dönemde (genellikle mali yıl) varlıkların değerindeki azalmayı yansıtan bir amortisman unsuru dahil edilmelidir. Bu durum, ücretlendirme amacıyla hesaplarda yer alan amortisman oranlarından farklı amortisman oranlarının uygulanmasına neden olabilir. Ayrıca, hava seyrüsefer hizmetleri sunan bir kurumun varlıklarının net sermaye değeri üzerinden hesaplanan sermaye maliyeti normalde hesaplarda yer almaz, ancak ücretlerin maliyet tabanına dahil edilmelidir. Öz sermayenin söz konusu olduğu nadir durumlarda da aynı uygulama geçerli olmalıdır.



Figür 5-2. Hava seyrüsefer hizmetleri ücretlendirmesi için maliyet temelini belirlenmesi

DİĞER FAALİYET GİDERLERİ

5.82 Bir önceki paragrafta belirtilenlere ek olarak, yayınlanan hesaplara dahil edilecek çeşitli kalemlerin açıklamaları (bkz. 5.23 ila 5.29), ücretlerin maliyet esasının belirlenmesi gerektiğinde de kullanılabilir. Ancak, özellikle hava seyrüsefer hizmeti sağlayan kuruluşun bir sivil havacılık idaresi bünyesinde yer alması durumunda, bu maliyetlerin 5.96 ila 5.99'da açıklanan gibi durumlarda düzeltilmesi gerekebilir.

AMORTİSMAN VE/VEYA İTFA VE SERMAYE
MALİYETİ

5.83 Amortisman ve/veya itfa payları ile sermaye maliyetinin hava trafik ücretlerine ilişkin maliyet esasına dahil edilmesine ilişkin daha fazla rehberlik aşağıdaki paragraflarda sunulmaktadır. Amortismanla ilgili metin, esas olarak bir varlığın tarihi maliyet üzerinden kaydedilmesine dayanmaktadır.

Amortisman ve/veya itfa payları

5.84 “Amortisman” terimi genellikle “itfa” terimi ile birbirinin yerine kullanılmaktadır. Terimler aynı anlama gelmekle birlikte, amortisman genellikle maddi duran varlıklarla ilgili olarak kullanılırken, amortisman genellikle patent veya telif hakkı gibi maddi olmayan duran varlıklarla ilgili olarak kullanılır. Bir varlığın orijinal değeri tahmini faydalı ömrü boyunca amortismanına tabi tutulmalı ve bu amortisman ilgili hizmetin yıllık maliyetlerine dahil edilmelidir. Arazi, diğer duran varlıkların aksine, bozulmadığı ve faydalı ömrü sınırlı olmadığı için amortismanına tabi tutulmaz. Bir tesis hizmete girene kadar amortisman ayrılmaya başlanmamalıdır. Çeşitli varlıklar için tipik amortisman sürelerine ilişkin örnekler Tablo 5-3'te verilmiştir.

5.85 Herhangi bir ekipman kaleminin amortismanına ilişkin maliyetler hesaplanırken, bu amaçla belirlenen rakama, ekipmanın çalışır hale getirilmesi için gereken kurulum, kalibrasyon ve test maliyetlerinin de dahil edilmesi uygun olacaktır. Benzer şekilde, sabit varlıklara işletme öncesi aşamada yatırılan sermaye için katlanılan sermaye maliyeti ve bunların edinimi ile bağlantılı olarak ödenen geri ödemesiz harçlar veya vergiler de dahil edilmelidir.

5.86 Amortisman hesaplamasında uygulamalar farklılık göstermekle birlikte, en yaygın kullanılan yöntemler doğrusal yöntem ve azalan bakiyeler yöntemidir. Ulusal idareler tarafından kullanılan en yaygın ve aynı zamanda en basit yöntem, amortismanın ilgili varlığın defter ömrü boyunca her yıl sabit bir tutar olarak tahsil edildiği, tutarın varlığın tarihi maliyetinin (varsa beklenen kalıntı değeri düşüldükten sonra) defter ömrünün beklenen yıl sayısına bölünmesiyle belirlendiği doğrusal yöntemdir. Azalan bakiyeler yöntemi, her hesap döneminin başında varlığın defter değerine, yani tarihi maliyetinden (bkz. 5.87) daha önce ayrılmış olan birikmiş amortisman düşüldükten sonra kalan tutara sabit bir oranın uygulanmasını içerir. Bu yöntemle göre hesaplanan gerçek amortisman tutarı her yıl azalır. Kullanılan üçüncü bir yöntem ise, her yıl ayrılan amortismanın ilgili varlığın ömrü boyunca aynı kaldığı yıllık amortisman yöntemidir. Ancak, bu yöntem uygulandığında tahsil edilen tutarın amortismanına ek olarak sermaye maliyetini de içerdiği unutulmamalıdır. Hangi amortisman yöntemi kullanılırsa kullanılsın, varlığın amortisman süresi boyunca tutarlı bir şekilde uygulanmalıdır.

Tablo 5-3. Tipik amortisman sürelerine örnekler

<i>Varlıklar</i>	<i>Amortisman süresi</i>
Binalar (serbest mülkiyet)	20–40 yıl
Binalar (özel mülkiyet)*	kira süresi boyunca
Mobilya ve donanımlar	10–15 yıl
Motorlu taşıtlar	4–10 yıl
Elektronik ekipman (telekomünikasyon ekipmanı dahil)	7–15 yıl
Genel ekipman	7–10 yıl
Bilgisayar ekipmanları	5–10 yıl
Bilgisayar yazılımı	3–8 yıl
*Kiralanan arazi üzerine inşa edilen binalar.	

5.87 5.86'da bahsedilen tarihî maliyet, bir varlığın ilk edinildiği zamandaki maliyetini ifade eder. Bu maliyete, sonradan yapılan her türlü iyileştirme veya ekleme de eklenmeli; ancak edinilmesinden bu yana elden çıkarılan varlık parçalarının temsil ettiği oranda bu toplam maliyetten düşülmelidir. Bazen bir tesisin işletme ömrünü uzatmak, kapasitesini artırmak ve/veya kapsamını genişletmek gibi amaçlarla önemli yatırım maliyetleri içeren büyük bir iyileştirme yapılabilir. Böyle bir yatırım yapıldığında, özellikle tesisin işletme ömrünü uzatıyorsa, bu maliyetlerin ayrı olarak amortismanına tabi tutulması tavsiye edilebilir. Alternatif olarak, bu maliyetler ilgili tesisin kalan tarihî maliyetine eklenebilir ve yeni toplam, tesisin yeni faydalı ömrü boyunca amortismanına tabi tutulabilir.

5.88 Yüksek enflasyon oranları yaşayan Devletler, ulusal mevzuat nedeniyle enflasyonu yansıtan iç sermaye maliyeti oranlarını uygulayarak bu enflasyonu telafi edemiyorlarsa, amortisman konusunda alternatif yaklaşımlar kullanma ihtiyacı duyabilirler. Bu tür yaklaşımlar, ilgili Devletin genel muhasebe uygulamalarına ve/veya genel olarak geçerli mevzuatına dayanmalıdır. Kullanılabilecek yaklaşımlardan biri, yıllık amortisman hesaplanırken, ilgili varlığın henüz amortismanına tabi tutulmamış defter değerinin, resmî bir endeksle ölçülen enflasyon oranına dayalı belirli bir yüzde oranında artırılarak düzeltilmesini içerir.

5.89 Ancak ve ancak, amortismanına tabi tutulan bir varlığın işletme ömrünün, başlangıçta hazırlanan amortisman planında öngörülenden daha kısa olacağı açıkça ortaya çıktığında, bu beklenmeyen demode olma durumu veya erken kullanım dışı kalma durumunu telafi etmek amacıyla, yıllık amortisman tutarına ek olarak bir miktar ekleme yapılabilir. Bu amaçla aşağıdaki iki yöntemden biri benimsenebilir:

- a) Varlığın net defter değeri, revize edilmiş işletme ömrünün kalan yılları boyunca itfa edilebilir (amortismanına tabi tutulabilir); ya da
- b) Varlığın kalıntı (artık) değeri (varsa elden çıkarılmasından elde edilen gelirler düşüldükten sonra), tamamen, varlığın revize edilmiş işletme ömrünün son yılındaki amortisman tutarına eklenebilir.

Varlıkların erken kullanım dışı bırakılması bağlamında, ayrıca Bölüm F'de aşağıda yeniden verilen GNSS uygulaması sırasında maliyetlerin ve maliyet geri kazanımının nasıl ele alınacağına ilişkin rehberliğe de atıfta bulunulmalıdır.

Sermaye maliyeti

5.90 Sermaye maliyeti, hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlendirilmesinde dikkate alınmalıdır. Bu iki temel kategoriye ayrılır. Birincisi, borç sermayesi sağlayanlara (öz sermaye hariç; öz sermaye için bkz. 5.42) çeşitli finansman amaçlarıyla, genellikle varlık edinimi veya teminiyle bağlantılı olarak ödenen faizdir. İkincisi ise, öz sermayeye uygulanan uygun sermaye maliyetidir. Kullanılacak öz sermayeye uygulanan sermaye maliyeti, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasının düşük finansal riskini dikkate alarak Devlet (veya diğer ulusal ekonomik düzenleyici) tarafından onaylanacak bir konudur. Rehber olarak devlet tahvil faiz oranı veya alternatif olarak benzer düşük riskli işletmelerin finans piyasalarında ödedikleri oranlar dikkate alınabilir.

5.91 Sermaye maliyeti, sabit varlıklara yatırılan tüm sermaye veya zamanla amortismanına tabi tutulması gereken diğer harcamalar ile işletme sermayesi üzerinden yıllık olarak hesaplanmalıdır. Sabit varlıklar için sermaye maliyeti, net varlık değeri üzerinden uygulanmalıdır. Birden fazla hesap dönemine yayılmış diğer yatırımlar için sermaye maliyeti, net değer üzerinden yıllık olarak değerlendirilmelidir. İşletme sermayesi (net dönen varlıklar) söz konusu olduğunda ise, finansal yıl için ortalama değer üzerinden hesaplanmalıdır.

5.92 Sermaye maliyeti dikkate alınırken, borç maliyetinin iki kez sayılmamasına özen gösterilmelidir.

4. Enflasyon genellikle fiyatlarda genel bir artış ve paranın satın alma gücünde azalma olarak tanımlanır.

MUAF TUTULAN UÇUŞLARA ATFEDİLEN MALİYETLER İÇİN DÜZELTMELER

5.93 Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu'nun (Chicago Konvansiyonu — Doküman 7300) 3. Maddesinde sivil ve devlet uçakları arasında bir ayırım yapılmaktadır. Madde 3, Konvansiyonun sadece sivil uçaklara uygulanacağını, devlet uçaklarına uygulanmayacağını belirtir. Ayrıca, askeri, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan uçakların devlet uçağı sayılacağını ifade eder. Chicago Konvansiyonu'nda devlet uçağının ne olduğu konusunda başka bir detaylandırma yapılmamıştır. Bu kılavuzda sunulan rehberlik materyali, devlet uçağı tanımını değiştirmez, revize etmez veya daha fazla yorumlamaz ve Chicago Konvansiyonu'nu devlet uçaklarına uygulamaz.

5.94 Birçok Devlet, egemenlik hakları kapsamında, Chicago Konvansiyonu'nun 3. Maddesine göre açıkça devlet uçağı olarak kabul edilenlerin yanı sıra, bazı uçuş türlerini hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinden muaf tutmayı tercih etmiştir. Bu tür muafiyetler bazen ikili veya çok taraflı anlaşmalar, ulusal mevzuat veya yazılı olmayan pratik düzenlemeler yoluyla uygulanmaktadır.

5.95 ICAO'nun Doc 9082, Bölüm III, paragraf 5'teki ücret politikalarına göre, Devletler, hem yurtiçi hem uluslararası operasyonlarda kullanıcı kategorilerine göre (örneğin ticari havacılık, genel havacılık ve diğerleri) uçuş sayısı, uçak ağırlığı ve maliyet tahsisi ile maliyet geri kazanım sistemiyle ilgili diğer verilerle birlikte hava trafiğı verilerini analiz etmelidir. Bu analiz sonrasında, muaf tutulan uçuşların hacminin, hava seyrüsefer hizmetleri maliyetlerinin tüm ücretlendirilebilir uçuşlar arasında dağıtılması yönteminin adalet ve çapraz sübvansiyon yapılmaması ilkeleriyle uyumsuz olup olmadığı belirlenebilir. Böyle trafikler az ve tesadüfi ise, ilgili maliyet tahsis yönteminin ayrıntılı olarak incelenmesi genellikle gerekli olmaz. Ancak, böyle trafik önemli ölçüdeyse, adalet ve çapraz sübvansiyon yapılmaması ilkelerinin gözetilmesi ve maliyetlerin uygun şekilde tahsis edilmesi gerekir. Ayrıca, bir Devlet, kullanıcı ücretlerinden muaf uçuşları ağırlamayı seçtiğinde ve bu trafiğın hacmi büyük olduğunda, hava seyrüsefer hizmetleri maliyetleri, tüm maliyetlerin sağlam muhasebe ilkelerine göre uygun şekilde tahsis edilmesini sağlayacak şekilde belirlenmelidir (Doc 9082'nin Bölüm III, paragraflar 1 ve 5'e bakınız) ve muaf uçuşların maliyetlerini sistemin diğer kullanıcıları değil, ev sahibi Devlet üstlenmelidir. Bu bağlamda, bazı Devletlerde mevcut uygulamalar, hizmet sağlayıcıların maliyetlerinin merkezi devlet bütçesi veya savunma, dışişleri ya da ulaştırma gibi bakanlıklarca karşılanmasını içermektedir. Bu uygulamalar, maliyetlerin uygun tahsisi ilkesiyle uyumlu olarak, ANSP'lerin kullanıcı ücretlerinden muaf uçuşlara sundukları hizmetlerin maliyetini gelirlerle geri kazanmalarını sağlar.

ORGANİZASYONEL YAPININ ETKİLERİ

5.96 Hava seyrüsefer hizmetlerinin sunulduğu örgütsel yapı, bu hizmetlerin mali yönetimi ve hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet esasına dahil edilecek toplam maliyetlerin belirlenme yaklaşımı üzerinde doğrudan etkiye sahiptir. Bu bağlamda, örneğin, hava seyrüsefer hizmetlerinin merkezi rolünü üstlenen bir birim, özerk bir yapı olarak değil, çoğu durumda olduğu gibi bir sivil havacılık idaresi (veya başka bir devlet dairesi) tarafından işletiliyorsa, mali yönetimin nasıl organize edileceğine özel önem verilmelidir. Bu tür durumlarda, ilgili departman için ayrı hesaplar oluşturulmalıdır. Ayrıca, sivil havacılık idaresinin hesap formatı hava seyrüsefer hizmetleri yönetiminin gereksinimlerine tam olarak cevap vermeyebileceğinden, bu hizmetleri sunan departman, bu gereksinimleri karşılayacak kendi ek iç muhasebe sistemini kurabilir.

5.97 Hava seyrüsefer hizmetlerinin ayrı bir birim veya departman olarak işletildiği durumlarda, o departmanın gerçek maliyetleri ve gelirleri belirlenirken bazı faktörler dikkate alınmalıdır. Örneğin, bu birim daha büyük bir organizasyonun parçası olduğundan, ilgili organizasyon içindeki diğer bazı departmanların hava seyrüsefer hizmetleri departmanına teknik hizmetler (örneğin ekipman ve araç bakımı) veya muhasebe, personel yönetimi ya da hukuk departmanı hizmetleri gibi idari veya genel gider fonksiyonları sağlaması muhtemeldir. Tüm bu durumlarda, ilgili hizmetlerin veya fonksiyonların maliyetleri belirlenmeli ve hava seyrüsefer hizmetleri departmanına yüklenmelidir. Aksi takdirde, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlama maliyetleri bilinmez ve hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri gerçek maliyetlerden düşük bir tutara dayanabilir.

5.98 Hava seyrüsefer hizmetleri departmanına yansıtılacak hizmet ve fonksiyonların maliyetlerini belirlemek için çeşitli yöntemler kullanılabilir. Örneğin, teknik hizmetlerin maliyetleriyle ilgili olarak, bir yöntem, ilgili teknik personelin çalışma saati başına maliyetini hesaplamak ve hava seyrüsefer hizmetlerine harcanan saat sayısını bu oranla çarpmaktır. Başka bir yöntem ise, hizmet ve fonksiyonların maliyetlerini, ilgili hizmet ve fonksiyonlarda yer alan tüm departmanların toplam maliyetleriyle karşılaştırıldığında, hava seyrüsefer hizmetleri departmanının maliyet payına dayalı bir yüzde kullanarak tahsis etmektir. Buna ayrıca kullanılan malzeme maliyetleri eklenmelidir. Kullanılan araç ve küçük ekipmanın işletme ve bakım maliyetleri için, tüketilen enerji veya yakıt maliyetleri ve aşınma-payı dahil olmak üzere saatlik bir oran da hesaplanmalıdır. Ayrıca, teknik hizmetlerin kapsamına bağlı olarak, bina alanı ve büyük ekipmanların amortismanı için de bir pay ayrılması gerekebilir. İdari genel giderler ise, ilgili departmanlara atfedilen toplam işletme maliyetleri ile amortisman ve sermaye maliyetleri belirlendikten sonra, bu departmanların genel zamanlarının ne kadarının hava seyrüsefer hizmetleri departmanının işlerine ait olduğunun tahmin edilmesiyle tahsis edilebilir ve böylece hava seyrüsefer hizmetleri departmanının maliyet payı belirlenmiş olur.

5.99 Buna karşılık, hava seyrüsefer hizmetleri departmanı, ilgili sivil havacılık idaresi veya devlet birimi içindeki diğer departmanlar için önceki paragrafta tanımlanan hizmetleri sağlıyor olabilir. Bu durumda ters bir durum söz konusudur; yani, hava seyrüsefer hizmetleri departmanının ilgili hizmetleri sağlama maliyetleri tahmin edilmeli ve bu departmanlara tahsis edilerek, hava seyrüsefer hizmetleri departmanının toplam maliyetlerinde buna bağlı bir azalma sağlanmalıdır. Eğer bu yapılmazsa ve diğer departmanlar için sağlanan hizmetlerin maliyetleri hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet esasının bir parçası haline gelirse, ilgili kullanıcılar aslında kendilerine ait olmayan maliyetler için ödeme yapmış olur.

KISIM D — MALİYET DAĞITIMI

GİRİŞ

5.100 Bu bölüm, hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerinin tahsisine ilişkin bazı yönlerle ilgilidir; bu tahsis, maliyetlerin geri kazanılması amacıyla uygulanan ücretlendirme yaklaşımı bağlamında önemlidir. Toplam yıllık maliyetler belirlendikten sonra, ilgili tesis ve hizmetlerin herhangi bir havacılık dışı amaç için kullanılması durumunda, bunlar için gerekli düzeltmeler yapılarak, havacılık kullanımı için doğru şekilde tahsis edilebilir yıllık gerçek maliyetler hesaplanmalıdır. Daha sonra, belirli tesis ve hizmetler hem yaklaşma ve havaalanı kontrolü amaçlarına hem de uçuшта olan uçaklara hizmet veriyorsa, her iki kullanım için uygun maliyet tahsisi yapılması gerekir; böylece, havaalanı ile ilgili ve rota ile ilgili ücretlerin kendi maliyetlerine dayanması sağlanır. Ayrıca, yaklaşma ve havaalanı kontrolüne atfedilen maliyetlerin ilgili farklı havaalanlarına tahsis edilmesi gerekebilir. Ayrıca bazı havaalanlarında yaklaşma ve havaalanı kontrol hizmetleri farklı birimler tarafından sağlanmakta olup, bu durum, aşağıdaki maliyet tahsisi/ücretlendirme esaslarıyla ilgili rehberlikte ve bu bölümün H kısmındaki ilgili bireysel ücretlerde yansıtılmıştır. Fiziksel olarak bir FIR'de (Uçuş Bilgi Bölgesi) bulunan tesis ve hizmetlerin bitişik bir FIR'deki uçak operasyonlarına hizmet vermesi durumunda maliyet tahsisi gerekip gerekmediği de, en-route (uçuшта) kullanıma atfedilen maliyetler açısından uygulanabilir olduğu ölçüde değerlendirilmesi gereken bir konudur.

5.101 Hava seyrüsefer hizmetleri için kullanıcılardan ücret alınacaksa, uçuшта kullanım (en-route), yaklaşma ve/veya havaalanı kontrolü kullanımına atfedilen toplam maliyetlerin farklı kullanıcı kategorileri arasında tahsis edilmesi gerekecektir. ICAO'nun ücret politikalarına göre, uluslararası sivil havacılığın kendisine doğru şekilde tahsis edilmeyen maliyetleri karşılaması istenmemelidir. Ayrıca, uluslararası sivil havacılık ve diğer kullanıcıların (yerel sivil havacılık, devlet veya diğer muaf tutulmuş uçaklar ve havacılık dışı kullanıcılar dahil) maliyet oranları, hiçbir kullanıcının doğru muhasebe ilkelerine göre kendisine uygun olmayan maliyetlerle yükümlü kılınmaması için uygun şekilde belirlenmelidir (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 5). Son olarak, maliyetlerin herhangi bir tahsisi gerekiyorsa, maliyetlerin çifte sayılmadığından ve bireysel tahsislerin, tahsis edilen toplam maliyete gerçekten eşit olduğundan emin olunması önemlidir.

MALİYET TAHSİSİ AMACIYLA HİZMET TANIMLARI

5.102 Maliyetlerin hizmetlere tahsisi geleneksel olarak ICAO'nun ücret politikalarında belirtilen hizmet sınıflandırmasına (Doc 9082) göre yapılmıştır. Bu sınıflandırmaya dayanan ana hizmet türleri ve ilgili ücretler, bu bölümün I kısmında belirtilmiştir. Ancak, bazı durumlarda teknolojik, organizasyonel veya operasyonel gelişmeler, belirli bölgelerde hizmet sınıflandırmasında değişiklik gerektirmiştir. Hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları, maliyet tahsisi için maliyetleri geleneksel hizmet kategorilerine göre tahsis etme veya maliyet tahsisi amacıyla, geleneksel hizmet kategorilerini kapsayan alternatif bir hizmet sınıflandırması uygulama seçeneğine sahiptir. Bu alternatif hizmet kategorileri aşağıda tanımlanmıştır.

5.103 *Kule hizmeti. Bu hizmet, bir hava trafik kontrol kulesinden, havaalanı üzerinde veya yakınında sağlanır ve aşağıdaki hizmetleri içerir: izin verme (clearance delivery), yerde taksi yapan uçakların kontrolü, kalkış ve iniş izinleri, o havaalanından kalkan ve inen uçaklar için ilk ve son görsel ayırım (visual separation) ile kontrol kulesinden sağlanan herhangi bir yaklaşma kontrol hizmeti.*

5.104 *Radar yaklaşma/terminal bölge hizmeti. Bu hizmetler birbirini dışlar ve aynı yerde her ikisi birden sağlanamaz.*

a) *Radar yaklaşma hizmeti. Bu hizmet, yoğunluk ve karmaşıklık düzeyi nedeniyle, bir havaalanında veya büyük bir metropol alanı içinde gelen ve giden trafik akışlarını ayırmak ve birleştirmek için özel radar yaklaşma/kalkış kontrolü gerektiren kontrol bölgelerinde sağlanır. Bu hizmetler, radar kontrol odasından verilir ve genellikle uçuşta seyir trafiğini kontrol eden uzun menzilli radardan daha yüksek hedef yenileme hızına sahip özel radar ekipmanına sahiptir. Yaklaşma/kalkış hizmetleri, uçakları tırmanış ve iniş aşamalarında ayırmayı ve uçak trafik akışlarının ilk ve son sıralamasını yaparak, el değiştirmeyi (handoff) havaalanı veya seyir kontrolörlerine sağlamayı içerir.*

b) *Terminal bölge hizmeti. Bu hizmet, ya ATS sağlayıcısının organizasyonel gereksinimlerinin radar yaklaşma/terminal bölge hizmetini seyir (en-route) hizmeti ile birleştirmesi durumunda ya da iki ya da daha fazla havaalanının birbirine nispeten yakın olduğu alanlarda sağlanır (bu durum, yalnızca bir havaalanına radar hizmeti verildiğinde olduğundan daha fazla karmaşıklık yaratır). Terminal bölge hizmeti, tanımlı bir alandaki tüm hava trafik hizmetlerini kapsar ve genellikle kule hizmetleri hariç, uçuş seviyesi 245'i geçmeyen bir tavan uçuş seviyesine kadar uzanır. Bu nedenle genellikle radar yaklaşma hizmetlerini ve tanımlı alandan geçen uçaklara verilen hava trafik hizmetlerini içerir.*

5.105 *Seyir alçak hava sahası hizmeti (bir seçenek olarak, hem alçak hem de yüksek hava sahasını kapsayan tek bir seyir hizmeti kategorisi de olabilir). Bu hizmet ağırlıklı olarak yayımlanmış bir irtifanın altında faaliyet gösteren uçaklara sunulur. Hizmetler, seyir irtifasına geçen ve seyir irtifasından inen uçakların takibi, seyir irtifasında ayırımın sağlanması, planlanan uçuş parametrelerindeki değişikliklere uyum sağlanması ve uçuş rotası boyunca uçuş koşulları hakkında tavsiyeler verilmesini içerir.*

5.106 *Seyir üst hava sahası hizmeti (bir seçenek olarak, hem alçak hem de yüksek hava sahasını kapsayan tek bir seyir hizmeti kategorisi de olabilir). Bu hizmet ağırlıklı olarak yayımlanmış bir irtifanın üzerinde faaliyet gösteren uçaklara sunulur. Hizmetler, seyir irtifasına geçen ve seyir irtifasından inen uçakların takibi, seyir irtifasında ayırımın sağlanması, planlanan uçuş parametrelerindeki değişikliklere uyum sağlanması ve uçuş rotası boyunca uçuş koşulları hakkında tavsiyeler verilmesini içerir.*

5.107 *Okyanusal hizmet (yalnızca uygulanabilir ise). Bu hizmet, okyanuslar üzerinde ve normal yer tabanlı radar kapsama alanı dışında sağlanır. Günümüzde bu hizmetler çoğunlukla prosedürel niteliktedir, genellikle üçüncü taraf hava-yer iletişimine dayanır; yüksek frekanslı radyo ile periyodik pozisyon bildirimi veya uydu iletişimi yoluyla gerçekleştirilir. Bu hizmet, seyir hava sahasına kıyasla çok daha yüksek uçak ayırma standartları gerektirir.*

5.108 Herhangi bir hizmete yapılan atıf, ATM, CNS, MET, SAR ve AIS (AIM) dahil olmak üzere tüm hava seyrüsefer hizmeti bileşenlerinin uygun bir şekilde tahsis edilmesini içerir.

5.109 Bu kılavuzun tamamında, aerodrom kontrolü, yaklaşma kontrolü ve alan kontrolü (seyir) hizmetleri terimleri geçtiğinde, bunlar yukarıda verilen alternatif hizmet tanımları ile değiştirilebilir.

5.110 Yukarıda maliyet tahsisi için tanımlanan hizmet açıklamalarının benimsenmesi, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanma maliyetini yansıtmak üzere maliyetlerin daha ayrıntılı analiz edilip bölümlere ayrılmasını gerektirir. Ayrıca, hava trafik yönetimi operasyonlarındaki gelişmelerin de dikkate alınması gerekir.

5.111 Genel olarak, bu tür hizmet kategorilerinin benimsenmesi, maliyetlerin tahsis edilme şeklinde değişiklik yapılmasını gerektirmemelidir. Aşağıdaki noktalar dikkate alınmalıdır:

- a) Kule hizmetleri ayrı birimler halinde sağlanır. Bu nedenle, maliyet tahsisi amacıyla ilgili maliyetlerin belirlenmesi nispeten basit olmalıdır. Bu durum, aerodrom kontrolünün yaklaşma ve/veya seyir hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan birim dışında başka bir kuruluş tarafından sağlanması durumunda da geçerlidir.
- b) Terminal alan hizmeti, yaklaşma ve/veya aerodrom kontrol hizmetlerinin yanı sıra, tanımlı alan içinden geçen trafiğe seyir hizmetlerini de içerebilir. Bu hizmetler genellikle ya özel bir hava trafik kontrolü (ATC) merkezinden ya da seyir ATC merkezinin belirli bir bölümünden sağlanır. İlk durumda doğrudan maliyetler ayrı olacaktır; ancak yalnızca merkezin bir bölümü kullanılıyorsa, dikkate alınması gereken ortak hizmetler olacaktır. Yine de, maliyetler kontrol edilen sektör sayısına ve/veya kontrolör pozisyonlarının sayısına göre paylaşılabılır; bunlar bu tür hizmetlerin doğrudan maliyetlerini belirleyen temel faktörlerdir.
- c) Üst ve alt hava sahası arasındaki hizmet tahsisi, yukarıda açıklanan süreç izlenerek yapılabilir. Ancak, bu tür bir hava sahası bölünmesi olmadığı durumlarda, bölge ücretleri getirilmesine karar verilmedikçe (aşağıdaki H Bölümü, 5.207 ile 5.210 paragraflarına bakınız) böyle bir tahsis gerekli olmaz.
- d) Kontrolör maliyetleri, nöbet çizelgelerine ve sorumluluklarındaki sektörlere göre belirlenebilir. Bu özellikle önemlidir çünkü sektörler, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasında temel etkenlerden biridir. Mühendislik desteği maliyeti ise kontrolör pozisyonlarının sayısına göre tahsis edilebilir.

5.112 İletişim, seyrüsefer ve gözetleme için kullanılan ekipman maliyetlerinin tahsisi, yukarıda detaylandırılan yönergelerle göre yapılabilir. Örneğin, iletişim için radyo kanallarının sayısı ve gözetleme için kontrolör pozisyonları sıklıkla kullanılır. Seyrüsefer yardımcıları durumunda ise, sağlanan hizmet türüne rehberlik etmek için yayımlanan frekanslar kullanılabilir. Genel destek hizmetleri maliyetleri ve genel giderlerin tahsisi ise uluslararası muhasebe standartları (IAS) gibi genel kabul görmüş muhasebe uygulamalarına uygun olmalıdır.

Özellikle sadece üzerinden geçen trafiğe hava seyrüsefer hizmeti sunan Devletler/ANSP'ler de dikkate alınmalıdır. Bu tür durumlarda, 5.103 ile 5.107 numaralı paragraflarda açıklanan şekilde hava sahasının bölünmesi geçerli olmayabilir.

HAVACILIK DIŞI KULLANIM

5.113 ATM, AIS ve AFS gibi bazı tesisler ve hizmetler esasen sadece havacılık gereksinimlerini karşılamak için var olurken, MET, SAR ve bazen AMS ile radyo seyrüsefer yardımcıları gibi diğerleri ise değişen derecelerde havacılık dışı işlevlere de hizmet etmektedir.

5.114 Ulusal MET kuruluşları, havacılık gereksinimlerine hizmet ederken, denizcilik ve diğer kara taşımacılığı, tarım, balıkçılık, hidroloji, hava kirliliği kontrolü, basın ve diğer medya ile genel halk için hava durumu bilgisi sağlayarak havacılık dışı topluma da hizmet vermektedir. Genel olarak, MET kuruluşları temel veya ana faaliyetlerde bulunur ve bu faaliyetler, meteorolojik bilgiye ilişkin birincil sistem gereksinimini karşılar; bu bilgi tüm hizmet alıcıları tarafından ortaklaşa kullanılır. Temel faaliyetlere örnek olarak genel analiz ve tahmin, otomatik veri işleme, yüzey ve üst hava gözlemleri ile genel telekomünikasyon verilebilir. Temel faaliyetlerin düzeyini ve maliyetini belirleyen tek bir kullanıcı gereksinimi olmadığından, temel faaliyet maliyetlerinin kullanıcı kategorileri arasında dağıtılması büyük bir dikkatle ele alınmalıdır.

Havacılığa atfedilmesi uygun olan toplam MET maliyetlerinin oranı Devletten Devlete değişiklik gösterir. Ayrıca, bazı Devletlerin temel maliyetleri herhangi bir özel kullanıcıya dağıtmadığı da göz önünde bulundurulmalıdır. Havacılığın, üst hava rüzgar ve sıcaklık gözlemleri sağlayarak temel sisteme katkıda bulunduğu da kabul edilmelidir. Bu nedenle, bu amaç için genel geçerliliği olacak belirli bir yüzde belirtmek mümkün değildir. Havacılık amaçları için gerekli meteorolojik tesisler ve hizmetlerin 5.70 ve 5.71'deki genel tanımı bu alanda genel rehberlik sağlar; daha özel tavsiyeler ise Ek 2'de sunulmaktadır.

5.115 SAR hizmetleri, denizcilik ve diğer arama-kurtarma görevlerini yerine getirirken, arazi üzerinde ve bazen de sınır sularında devriye görevlerinde çeşitli ihtiyaçlara hizmet eder; bu ihtiyaçlar sadece sivil havacılığa yönelik değildir. Çoğu Devlette, sivil havacılık için yapılan arama ve kurtarma operasyonlarında kullanılan uçaklar, gemiler ve personel, bu tür kaynakları sağlayabilecek donanıma sahip askeri ve diğer devlet kurumları tarafından temin edilir. Bu nedenle, sivil havacılık idaresi veya kurumu bu operasyonlara nispeten sınırlı katılım sağlayabilir (örneğin, ATS personelinin, ekipman ve tesislerin geçici olarak SAR operasyonlarına tahsis edilmesi, kurtarma koordinasyon merkezlerinin (RCC) sağlanması gibi).

5.116 Sivil havacılık arama-kurtarma (SAR) operasyonları için sağlanan askeri veya diğer devlet kurumlarının kaynaklarının maliyetlendirilmesi zor bir iştir. Özellikle, genellikle bu personel ve ekipmanın sadece SAR görevlerine tahsis edilmemesi, esasen başka işlevleri yerine getirmek için var olmaları ve SAR operasyonları için geçici olarak görevlendirilmeleri durumu işleri daha da karmaşık hale getirir. Bu zorluklar göz önünde bulundurulduğunda ve insani hususlar SAR hizmetlerinin sunulmasında önemli olduğundan, ICAO Konseyi konuyu basit ve adil bir şekilde ele almak için, maliyetlerin yalnızca SAR hizmetleri sağlamak amacıyla kalıcı olarak bulundurulmuş sivil ekipman ve personelin maliyetleri ile sınırlandırılması ve bu maliyetlerin uygun bir payının sivil havacılığa tahsis edilmesi gerektiği sonucuna varmıştır. Bu, Doc 9082'nin Ek 2'sinde belirtilen maliyetlendirme temelidir.

5.117 Sivil havacılığın ilgili sivil arama-kurtarma (SAR) kuruluşunun maliyetlerinden tahsis edilebilir payının nasıl belirleneceği, Devletlerin takdirindedir. Makul ölçüde basit bir yaklaşım, sivil havacılık SAR operasyonlarına ayrılan çalışma saatlerinin, kuruluşun tüm faaliyetlerinde, deniz taşımacılığı gibi havacılık dışı faaliyetler ve askeri ile devlet uçakları için yürütülen SAR operasyonları da dahil olmak üzere harcanan toplam çalışma saatlerine oranı esas alınarak maliyetlerin paylaştırılmasıdır.

5.118 AMS (yani gönderme ve alma istasyonları), sıklıkla denizcilik ile genel ticari ve özel mesaj trafiği gibi havacılık dışı işlevlerin yanı sıra havacılık işlevlerine de hizmet eder. İlgili birçok faktör dikkate alındığında, havacılık kullanımına tahsis edilecek maliyet payının yaklaşık olarak belirlenmesi kaçınılmazdır. Bir yöntem, tahsisi, ilgili istasyonun toplam mesaj trafiği içinde havacılık mesaj trafiğinin oluşturduğu paya, yani işlenen mesaj sayısına dayandırmaktır.

TESİSLERİN YAKLAŞMA VE/VEYA HAVAALANI KONTROLÜ İLE EN-ROUTE (GÜZERGAH İÇİ) HİZMETLERİNE HİZMET VERDİĞİ DURUMLARDA MALİYET DAĞILIMI

5.119 Uygulamada, belirli bir hizmet veya tesisler hem yaklaşma ve/veya havaalanı kontrolü aşamasındaki uçakların ihtiyaçlarına hem de en-route (güzergah içi) uçakların ihtiyaçlarına hizmet veriyorsa, ilgili hizmet veya tesislerin yıllık maliyetlerinin farklı kullanımları yansıtacak şekilde bölünmesi düşünülmelidir. Bu tür bir ayırım, maliyetlerin önemli ölçüde yüksek olduğu ve aksi takdirde havaalanı veya en-route operasyonlarına atfedilen maliyetlerde ciddi bir çarpıklık oluşacağı durumlarda özellikle önemlidir.

5.120 ICAO'nun Doc 9082 (Ek 2) belgesindeki ücret politikaları özellikle şu tavsiyede bulunmaktadır: "Sivil havacılığa sağlanan tüm MET (meteorolojik) hizmetlerinin maliyetleri, uygun olduğu durumlarda, hava trafik hizmetleri kapsamında havaalanları için sağlanan hizmetler ile güzergâh içi (en-route) hava trafik hizmetleri arasında paylaştırılmalıdır. Birden fazla uluslararası havalimanının bulunduğu devletlerde ise, mümkün olduğunda, havaalanı kullanımına atfedilen maliyetlerin ilgili havalimanları arasında dağıtılması da değerlendirilebilir." Burada, 5.71 ve 5.115 maddelerinde belirtilen ve Ek 2'de yer alan rehberlik materyalleri bu göreve yaklaşırken faydalı olabilir.

5.121 Bu tür maliyet tahsislerini gerektiren diğer durumlara örnek olarak, hem yaklaşma ve apron kontrolü hizmetleri hem de alan kontrol hizmetleri sunan ATS birimlerinin fiziksel olarak aynı yerde bulunması ve personel ile ekipman maliyetlerinin ATS genelinde belirlenmiş ancak bu iki hizmet için ayrı ayrı hesaplanmamış olması verilebilir. Böyle bir durumda, havaalanı ve güzergâh maliyetleri arasında uygun bir ayırım yapılması gerekmektedir. Bu ayırım, toplam maliyetlerin, yaklaşma ve apron kontrolüne ayrılan kontrol pozisyonlarının (veya fiili çalışma saatlerinin) alan kontrolüne ayrılanlara oranı temel alınarak paylaştırılması ile gerçekleştirilebilir. Ayrıca, sağlanan binaların amortismanı ve sermaye maliyeti ile ilgili idari ve ortak maliyetler de aynı esaslara göre ya da daha uygun görülürse, iki ayrı kontrol hizmetine ayrılan kat alanlarının oranı temelinde belirlenebilir.

5.122 Havalimanı ve güzergâh amaçları için ATM kullanımının istatistiksel ya da başka bir yöntemle önemli bir doğruluk derecesiyle ayıramadığı durumlarda ve sadece maliyetlerin düşük olduğu hallerde, gerekli maliyet tahsisleri aşağıdaki şekilde yaklaşık olarak yapılabilir:

- a) Başlıca en-route (güzergâh) operasyonlarına hizmet veren tesisler için (ilgili maliyetlerin %75'inin en-route hizmetlerine, %25'inin ise havalimanı kullanımına tahsis edilmesi);
- b) En-route operasyonlarına ve yaklaşma/havalimanı kontrolüne neredeyse eşit derecede hizmet veren tesisler için (ilgili maliyetlerin %50'sinin her iki hizmete tahsis edilmesi); ve
- c) Yaklaşma/havalimanı kontrolüne ağırlıklı olarak hizmet veren tesisler için (ilgili maliyetlerin %75'inin havalimanı kullanımına, %25'inin ise en-route hizmetlere tahsis edilmesi).

5.123 Bazı durumlarda, bireysel AFS (Hava Trafik Hizmetleri İletişim Tesisleri) tesislerinin maliyetleri bilinir. Örneğin, kiralama ücreti tüm maliyetleri kapsayan birim bazında başka bir otorite veya kurumdan (posta veya telekomünikasyon kurumu/şirketi gibi) kiralanmış sabit hatlar veya radyo kanalları durumunda bu geçerlidir. Böyle durumlarda, eğer bağlantı iki alan kontrol merkezi arasında ise, ilgili maliyetlerin %100'ü en-route hizmetlerine tahsis edilebilir. Ancak genellikle, bağlantı bir alan kontrol merkezi ile bir havalimanı arasında ise, maliyetlerin %50'si en-route hizmetlerine, kalan %50'si ise ilgili havalimanına tahsis edilir. Ancak, bireysel bağlantıların maliyetleri çoğunlukla bilinmez; örneğin, kiralama ücreti birden fazla bağlantıyı kapsadığında ya da güzergâh tesislerini ve hizmetlerini sağlayan otorite, yalnızca en-route fonksiyonlarına veya daha yaygın olarak hem en-route hem de havalimanı fonksiyonlarına hizmet veren bir iletişim merkezi işletiyorsa. Bu tür durumlarda, maliyetlerin bireysel bağlantılar arasında tahsisi, bağlantı sayısına göre değil, kullanım oranına (örneğin gönderilen mesaj sayısı veya her bir bağlantının çalışma süresi gibi) göre yapılabilir.

5.124 AMS (Hava Trafik Hizmetleri İletişim Tesisleri) aynı tesisler çoğunlukla hem en-route hem de havalimanı fonksiyonlarına hizmet eder; bu nedenle, her bir fonksiyona tahsis edilecek maliyet payının tahmin edilmesi gerekir. 5.115'te bahsedilen AMS tesislerinin havacılık dışı ve havacılık kullanımları arasındaki maliyet tahsisi gibi, en-route ve havalimanı kullanımları arasındaki maliyet bölümü de en-route kontrolüne ve havalimanı (yani yaklaşma ve apron) kontrolüne ait mesaj sayısına dayanarak yapılabilir. Başka bir yöntem olarak, hava trafik kontrolörlerinin uçuşun en-route ve havalimanı aşamalarında uçaklarla iletişimde geçtikleri toplam saat sayısı tahmin edilerek maliyetler bu iki fonksiyon arasında bu esas üzerinden paylaştırılabilir. Bazı ülkelerde ise, rota ve havalimanı kontrolü için tahsis edilen frekans sayısı, maliyetlerin bu iki fonksiyon arasında tahsis edilmesi için uygun bir temel olabilir. Son olarak, 5.118'in son cümlesinde ve 5.119'da ATS için önerilen yaklaşım da AMS tesislerinin maliyet tahsisinde uygulanabilir.

5.125 Çift kullanımlı radyo navigasyon yardımcıları, örneğin hem en-route uçuşlarda hem de yaklaşma aşamasında kullanılan VOR'lar gibi, maliyetler genellikle daha az önemli olabilir. Ancak, bu maliyetler, tahmini üst geçiş (overflight) sayısı ile iniş ve kalkış sayısı oranına göre rota kullanımı ve havalimanı kullanımı arasında paylaştırılabilir.

TOPLAM MALİYETLERİN HİZMET NOKTALARINA DAĞITILMASI

5.126 Ana kalemlere göre toplam maliyetler (yani işletme ve bakım maliyetleri, idari genel giderler, amortisman ve sermaye maliyeti ile vergiler) belirlendikten sonra, uygun olduğu ölçüde, hava seyrüsefer hizmetlerinin ilgili çeşitli hizmet noktalarına (örneğin yukarıda Bölüm A'da belirtilenlere) tahsis edilebilir.

5.127 Tahsis işleminin kendisine gelince, maliyetler, yukarıda Bölüm A'da personel giderleri ve diğer işletme giderleri ile ilgili olarak açıklanan aynı yaklaşımla ilgili hizmet yerine tahsis edilir; ancak amortisman, sermaye maliyeti ve vergiler de dahil edilir. Vergilerin tahsisi ise, özel bir hizmet yerine ilişkin olmadığı durumlar hariç, diğer işletme giderleriyle aynı şekilde yapılabilir. Hizmet yerinde doğrudan ilişkilendirilebilen tüm maliyetler o hizmet yerine tahsis edilir. Ancak, örneğin idari giderler gibi iki veya daha fazla yere ait olan maliyetler için, tahsis anahtarları veya parametreler geliştirilmelidir. Bu tür maliyetler yalnızca tutarlar önemli olduğunda tahsis edilir.

5.128 Belirli bir maliyet kalemine uygulanacak tahsis anahtarının türü, ilgili kalemin niteliğine bağlı olacaktır. Örneğin, birden fazla hizmet yerinde görev yapan personelin maliyeti, her bir hizmet yerinde geçirilen süreye göre tahsis edilebilir. İdari personel maliyetleri ise, her hizmet yerinde görev yapan personelin toplam çalışma süresine göre tahsis edilebilir. Ancak, çalışma süresine dayalı maliyet tahsisinde, birden fazla hizmet yerinde görev yapan personel için zaman kayıtlarına dayalı verilerin çoğu durumda mevcut olmadığı kabul edilmesi gerekir. Elektrik, su, ısıtma veya klima gibi enerji ve hizmet giderleri, her alandaki ölçülen veya tahmin edilen tüketim miktarına göre tahsis edilebilir. Birden fazla bina veya alanı kapsayan yatırımlara ilişkin amortisman ve sermaye maliyetleri ise, ilgili her bir hizmet yerindeki hacim, zemin alanı ve/veya hareket alanı esas alınarak tahsis edilebilir.

UÇUŞ BİLGİ BÖLGELERİ (FIR) ARASINDA YOL (EN-ROUTE) MALİYETLERİNİN DAĞITIMI

5.129 Bir Devletin, tesislerin fiziksel olarak bulunduğu Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR) dışındaki hava araçlarına yol (en-route) hizmetleri sağlaması durumunda, eğer kullanıcı ücretleri FIR bazında tahsil edilecekse, maliyetlerin FIR'lar arasında ayrıştırılması istenebilir. Bu ayrıştırma, söz konusu Devletin, ilgili FIR'lardan geçen uçuşlara yol hizmetleri sağlarken katlandığı maliyetleri yansıtabilir. İki veya daha fazla FIR'ı kapsayan hizmetlerin maliyetlerinin ayrıştırılması için bir yaklaşım, komşu FIR'lar için ilgili trafik hacimlerine dayalı oranların uygulanmasıdır. Ancak, bu iş oldukça kapsamlıdır ve genel olarak, yalnızca ilgili tesislerin maliyetleri ve bunların bir (veya daha fazla) komşu FIR'da kullanım düzeyi önemliyse (örneğin, bir FIR'da bulunan tesislerin esas olarak bitişik bir okyanus FIR'ındaki trafiğe hizmet vermesi durumu), bu tür bir ayrıştırma yapılmadığında ciddi bir adaletsizlik oluşmayacağı değerlendirilmektedir.

YOL HİZMETLERİ MALİYETLERİNİN KULLANICI KATEGORİLERİ ARASINDA PAYLAŞTIRILMASI

Giriş

5.130 ICAO'nun Doc 9082'deki (Bölüm III, paragraf 1 ve 5) ücretlendirme politikaları, Devletlerin, hava seyrüsefer hizmetleri maliyetlerinin, sağlam muhasebe ilkelerine göre kendilerine uygun şekilde tahsis edilemeyen kullanıcılara yüklenmemesini sağlamaları gerektiğini açıkça belirtmektedir. Ancak, farklı kullanıcı kategorileri arasındaki maliyetlerin tahsisi, duruma bağlı olacaktır; bu durumlar farklılık gösterebilir ve çoğu zaman yalnızca uluslararası sivil havacılığa atfedilebilecek maliyetlerin belirlenmesi gerekebilir. Bununla birlikte genel bir ilke olarak, maliyet tahsisi gerektiğinde, toplam maliyetlerin, ilgili güzergâh tesisleri ve hizmetlerinden yararlanan farklı kullanıcı kategorileri arasında adil bir şekilde paylaştırılması gerekir. Bu, genellikle ücretlerden muaf tutulan Devlet trafiği (askeri trafik dahil) açısından özellikle önemlidir. Bu nedenle, Devletlerin sağladığı güzergâh tesisleri ve hizmetlerine ilişkin hesapları, uluslararası sivil havacılığa uygulanan güzergâh ücretlerinin doğru bir şekilde hesaplanmasını sağlayacak şekilde tutmaları teşvik edilmektedir.

5.131 Birçok durumda, tesis ve hizmetlerin kurulmasına yönelik asıl ihtiyacın ne olduğuna dair sağlam bir ekonomik değerlendirme yapılması ve buna göre kullanıcı kategorileri arasında maliyet tahsisinde bulunulması büyük önem taşıyacaktır. Bu bağlamda, hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetleri altyapısının büyük bölümünün, ticari hava trafiğinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulmuş olduğunu kabul etmek özellikle önemlidir. Bazı kullanıcılar geniş kapsamlı hizmetler alıyor olsalar da, faaliyetlerinin niteliği gereği ekonomik açıdan bu ölçekte bir hizmet talebinde bulunmaları mümkün olmayabilir. Bu nedenle, kullanıcılar arasındaki esas fayda sahipleri dikkatle belirlenmeli ve maliyetlerin farklı kullanıcı kategorileri arasında gerçekçi bir şekilde paylaştırılması sağlanmalıdır.

5.132 Hizmet maliyetlerinin kullanıcı kategorileri arasında paylaştırılmasına yönelik bu geniş kapsamlı değerlendirme yaklaşımı, yalnızca belirli durumlarda gerekli olabilir. Ancak böyle durumlarda, bazı operasyonel parametrelerin kullanılması, maliyet tahsisini daha hassas ve doğru biçimde yapmaya yardımcı olacaktır. Elbette bu parametreler, hangi durumlarda uygulanacaklarsa, rota tesis maliyeti tahsisi amacıyla tek başına ya da birlikte kullanılmaları halinde tüm kullanıcı kategorilerinin uçuş operasyonlarıyla uygun şekilde ilişkili olmalı, her bir kategoriye ne ölçüde hizmet sağlandığını yansıtmalı ve kolayca, nesnel biçimde ölçülebilir olmalıdır.

5.133 Kullanıcı kategorileri arasında hizmet maliyetlerinin tahsisine yönelik bu geniş kapsamlı değerlendirmeye dayalı yaklaşım, yalnızca belirli durumlarda gerekebilir. Bu süreçte, bazı operasyonel parametrelerin kullanılması, tahsislerin daha hassas ve doğru şekilde ölçülmesine yardımcı olacaktır. Doğal olarak, uygulanacak durumlarda, rota tesisi maliyet tahsisi için seçilen parametreler — tek başına veya birlikte — tüm kullanıcı kategorilerinin uçuş operasyonlarıyla uygun şekilde ilişkili olmalı, her kategoriye sağlanan hizmetin derecesini yansıtmalı ve kolayca ve nesnel olarak ölçülebilir olmalıdır.

Hizmet ve Kullanıcı Kategorileri

5.134 Maliyetlerin kullanıcı kategorileri arasında tahsis edilmesinde ilk adım, sağlanan hizmetlere ve/veya ilgili trafiğe bağlı olarak kullanıcı kategorilerinin tanımlanmasıdır. Bu bağlamda, kullanıcıların hava sahası türü ve hava trafik hizmetlerine göre farklı şekillerde kategorize edilebileceği ve devletlerin uygulayacağı yaklaşımların duruma göre değişeceği kabul edilmektedir. Bazı kullanıcı kategorileri, örneğin VFR uçuşları, muaf tutulabilir veya farklı bir şekilde ele alınabilir; örneğin askeri uçuşlar, rota ücretlerinden muaf olabilir ancak hizmetleri için başka yollarla ödeme yapabilirler. Şeffaflık açısından, bu hizmetler için bu kullanıcı kategorilerine ait maliyetlerin belirlenmesi gerekebilir.

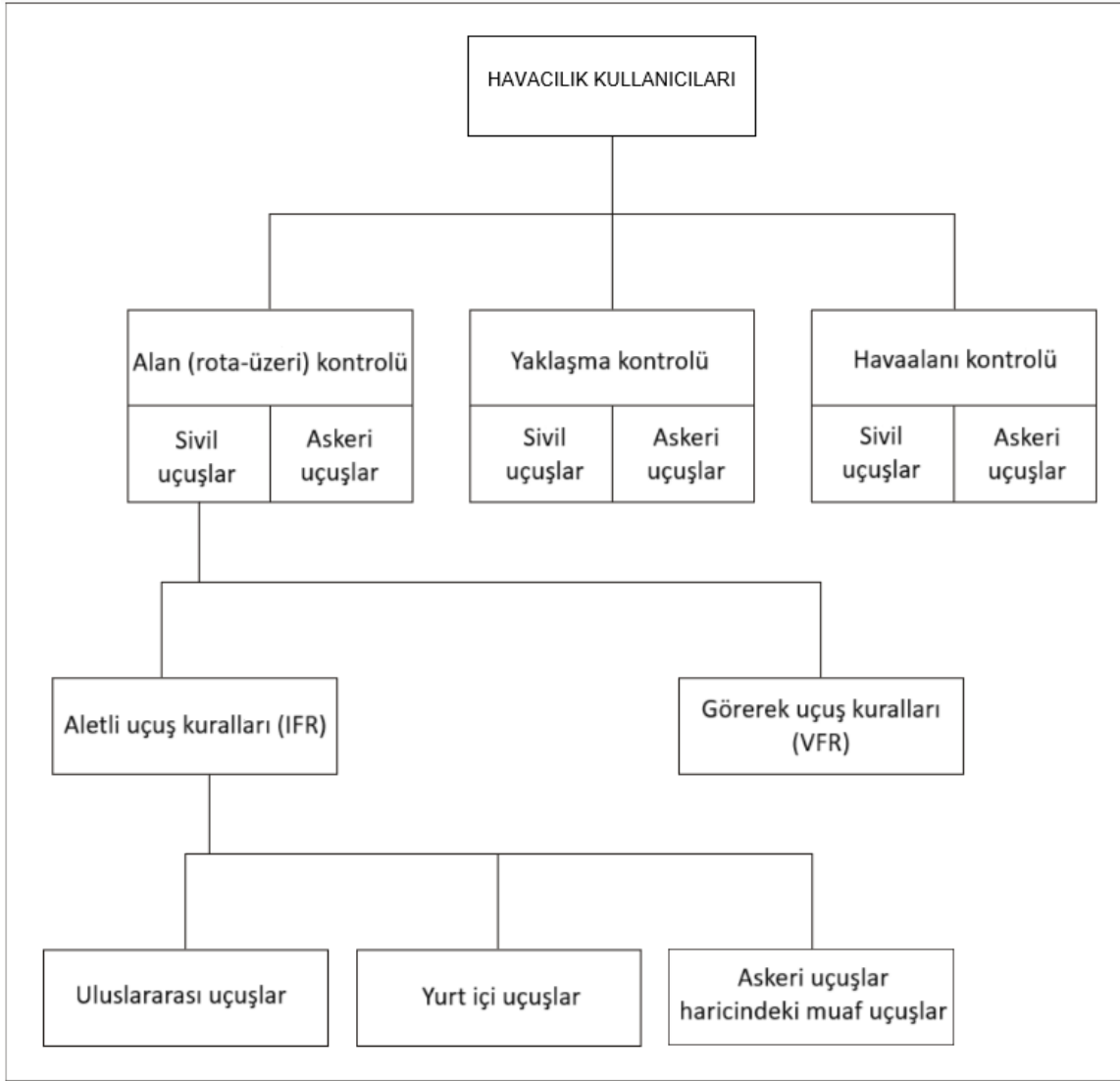
5.135 Havacılık kullanıcı kategorilerinin şematik bir sunumu Şekil 5-3'te verilmiştir.

5.136 Maliyet tahsisi amacıyla kullanıcı kategorilendirmesinin bireysel durumlarda ne ölçüde uygulanabileceği, çeşitli faktörlere bağlıdır. Bunlar arasında en önemli olanlar, ilgili ana kullanıcı kategorileri, devlet muhasebesinde maliyet tahsisi gereksiniminin kapsamı ve rota tesis maliyet muhasebesi için mevcut kaynaklardır.

Kullanıcı kategorileri arasında maliyet tahsisi için parametreler

5.137 Maliyetlerin, birden fazla kullanıcı kategorisine ait olduğu durumlarda, kullanıcı kategorileri arasında maliyet tahsisi yapmak için uygun parametrelerin uygulanması ikinci adımdır. Eğer hizmetler ve tesisler yalnızca bir kullanıcı kategorisine hizmet veriyorsa, ilgili maliyetler sadece o kullanıcı kategorisine tahsis edilir. Ancak birden fazla kullanıcı kategorisi belirlenirse, bu kullanıcı kategorileri arasında maliyet tahsisi yapmak için uygun parametrelerin belirlenmesi ve geliştirilmesi gerekebilir.

5.138 5.130'da belirtildiği gibi, hava sahası hizmetleri maliyet tahsisi amacıyla seçilen bir parametrenin ideal olarak tüm kullanıcı kategorileri için ortak olması, her kategoriye sağlanan hava sahası hizmetlerinin kapsamını yansıtmalı ve kolayca ve objektif şekilde ölçülebilir olması gerekir.



Figür 5-3. Hava seyrüsefer hizmetlerinden yararlanan havacılık kullanıcılarının kategorizasyonu

5.139 İlk bakışta, kullanıcı kategorileri arasında maliyet dağıtımı için uygun gibi görünen birçok parametre vardır; ancak ilgili özel durumlar yakından incelendiğinde, bu parametreler maliyetlerin adil olmayan bir şekilde dağıtılmasına yol açabilir. Her bir parametrenin, aşağıda belirtildiği gibi, kendi özellikleri dikkate alınarak dikkatlice değerlendirilmesi gerekir.

Uçuş sayısı

5.140 Uçuş sayısı kolayca ve objektif olarak ölçülebilir ve genellikle maliyet tahsisi için temel bir parametre olacaktır. Ancak, uçuş sayısı tek başına, genellikle rota tesislerinin kullanıcı kategorilerine sağlanma derecesini yeterince doğru göstermez çünkü özellikle ilgili hava sahasında kat edilen mesafe gibi diğer faktörler de sağlanan hizmetin kapsamını belirlemede önemlidir. Yine de, diğer faktörlerin nispeten homojen olduğu durumlarda, uçuş sayısı kullanıcı kategorileri arasında maliyetlerin tahsisi için tatmin edici bir parametre olabilir. Ayrıca, bazı maliyetlerin doğrudan kat edilen mesafeyle ilgili olmadığı, sektör koordinasyonu gibi rutin görevlerle bağlantılı olduğu ve bu tür maliyetlerin uçuş sayısına göre tahsis edilmesinin daha uygun olabileceği unutulmamalıdır.

Uçulan mesafe

5.141 Her bir uçuşun bir hava sahası içindeki kat ettiği mesafe, her kategori için uçuş sayısı ile birlikte kullanıldığında, rota tesislerinin sağlanma derecesinin yeterli bir yaklaşık göstergesi olarak kabul edilir ve kullanıcı kategorileri arasında maliyet tahsisi için tatmin edici bir parametre olabilir. Böyle bir kombinasyon, ilgili hava sahasında her uçuşun kat ettiği mesafenin belirlenmesini, her kullanıcı kategorisi tarafından gerçekleştirilen uçuş sayısının tespitini, ardından her kullanıcı kategorisinin kat ettiği mesafelerin toplanmasını ve sonunda tahsis edilebilir maliyetlerin her kategoriye oranla dağıtılmasını içerir.

Sistemdeki zaman

5.142 Bir uçağın sistemde geçirdiği süre, sağlanan hizmetlerin süresine dair başka bir göstergedir ve kullanıcı kategorilerindeki uçuş sayısı ile birlikte maliyet tahsisi amacıyla kullanılabilir. Ancak, uçuşların önemli bir kısmı genel trafiğin hızından farklı hızlarda hareket ediyorsa, ek tesisler ve prosedürler gerekebilir; bu tür maliyetler ise farklı trafik kategorileri arasında aynı şekilde uygun olarak paylaştırılamayabilir. Ayrıca, “sistem içindeki süre” parametresinin kullanımı oldukça zahmetli olacağından, bu parametrenin uygulanması dikkatle ele alınmalı ve genellikle önerilmemektedir.

Uçak ağırlığı

5.143 Uçağın ağırlığı kolaylıkla ve objektif olarak ölçülebilir. Ancak, maliyet tahsisi amacıyla, hava sahası hizmetleri ve tesislerinin kullanım derecesini doğru bir şekilde yansıtmayabilir; zira bu tür tesisler genellikle daha büyük ve ağır uçaklara hizmet etmek üzere sağlanmış olabilir. Bu nedenle, uçak ağırlığının maliyet tahsisi parametresi olarak kullanılması, kullanıcı kategorileri arasında adaletsizliklere ve çarpıtmaya yol açabilir. Bu yüzden, uçak ağırlığının maliyet tahsisi için bir parametre olarak uygulanması dikkatle ele alınmalı ve genellikle önerilmemektedir.

YAKLAŞMA/İNİŞ VE HAVAALANI KONTROL MALİYETLERİNİN KULLANICI KATEGORİLERİ ARASINDA PAYLAŞTIRILMASI

5.144 “Kullanıcı kategorileri arasında en-route (rota) maliyetlerinin tahsisi” başlığı altında, ICAO’nun Doc 9082, Bölüm III, paragraf 5’te yer alan ücret politikalarına atıfta bulunulmakta ve özellikle Devletlerin, sağlam muhasebe ilkelerine göre kendilerine doğru bir şekilde tahsis edilmemiş hava seyrüsefer hizmetleri maliyetleriyle hiçbir kullanıcının yükümlü tutulmamasını sağlamaları gerektiği vurgulanmaktadır. Bu tür bir maliyet tahsis çalışması, yaklaşma ve havalimanı kontrol maliyetleri için rota maliyetlerine kıyasla daha az karmaşıktır. Bazı temel adımlar uygulanır. Bunlardan ilki olarak, hava seyrüsefer hizmetleri maliyetlerinin her havalimanına (yani yaklaşma ve havalimanı kontrol maliyetlerine) atfedilmesi gerekecektir; bu, 5.135 ila 5.137 numaralı paragraflarda özetlendiği şekilde yapılır.

5.145 Bir sonraki adım, ilgili kullanıcı kategorilerinin belirlenmesini içerir. Pratik amaçlar için bu, ücretlendirme yapılacak veya ücretlerden muaf tutulacak ana kategorilerle sınırlı tutulabilir. Ücretlendirilecek kategori uluslararası ve iç sivil trafik (ticari havacılık ve genel havacılık/iş havacılığı olarak alt gruplara ayrılabilir), muaf tutulan kategori ise devlet trafiği, askeri trafik de dahil olmak üzere, eğer bu trafik çok az ve tesadüfi değilse, olacaktır. Bu ikinci kategoriye ait maliyetlerin belirlenmesi gerekir ki, bunlar diğer trafik için ücretlendirme temelini oluşturan maliyetlerden düşülebilsin. Benzer şekilde, hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan kurum ilgili havalimanlarında hava trafiğinden ücret almıyor ancak havalimanlarından ücret talep ediyorsa, devlet trafiği, askeri trafik de dahil olmak üzere, bu trafiğe ait maliyet payı düşülmeli ve havalimanlarına yansıtılan maliyetlerden çıkarılmalıdır. İlgili başka bir husus da, devlet trafiği ve askeri trafiğin sıklıkla havalimanı iniş ücretlerinden muaf tutulmasıdır. Bu durumda, devlet ve ilgili havalimanları bu maliyetlerin nasıl karşılanacağını belirlemelidir (örneğin, ilgili havalimanlarına yapılan bir sübvansiyon yoluyla).

5.146 Üçüncü adım, yaklaşma ve havaalanı kontrol maliyetlerinin kullanıcı kategorileri arasında dağıtımında uygulanacak parametre ya da parametre kombinasyonunun belirlenmesini içerir. Uygun görülen ve daha fazla değerlendirilmesi gereken parametreler, yukarıda kullanıcı kategorileri arasında hava sahası hizmet maliyetlerinin dağıtımı ile ilgili olarak incelenenlerdir; yani uçuş sayısı, uçulan mesafe, sistemde geçen süre ve uçak ağırlığıdır. Uçak ağırlığı ve sistemde geçen süre, farklı kullanıcı kategorileri arasında yaklaşma ve havaalanı kontrol maliyetlerinin dağıtımında, hava sahası hizmet maliyetlerinde olduğu gibi aynı eksikliklere sahiptir.

5.147 Uçulan mesafe, yaklaşma ve havaalanı kontrol maliyetlerinin dağıtımında, hava sahası maliyetlerinin dağıtımındaki kadar önemli değildir. Bunun nedeni, yaklaşma ve havaalanı operasyonları aşamasındaki uçulan mesafelerin, hava sahası aşamasındaki mesafelere kıyasla çok daha homojen olmasıdır. Ancak uçuş sayısı, maliyet dağıtımı için temel gereksinimi karşılamakta ve aynı zamanda kolayca ölçülebilen bir parametredir. Bu parametre kullanılarak, yaklaşık olarak her ana kullanıcı kategorisinin maliyet payı, her kategori tarafından gerçekleştirilen toplam hareket sayısı temel alınarak belirlenebilir.

5.148 Çeşitli kullanıcılara sağlanan hizmet seviyeleri arasında bir fark yoksa, maliyet dağıtımı, toplam hava seyrüsefer hizmetleri maliyetinin sağlanan farklı hizmetler arasında (yani yaklaşma ve havaalanı hizmetleri ile hava sahası hizmetleri arasında) dağıtılmasıyla sınırlı kalabilir.

KISIM E — BİREYSEL ÜCRETLERİN MALİYET DAYANAĞI

TEMEL HUSUSLAR

5.149 Sivil hava trafiğine atfedilebilecek toplam maliyetler belirlendikten sonra (bkz. Şekil 5-3) ve gerekiyorsa bu maliyetler uluslararası ve yurt içi bileşenlerine ayrıldıktan sonra, bireysel ücretler için maliyet temeli oluşturulabilir. Hava seyrüsefer hizmetleri için temelde iki tür ücret vardır: güzergâh (en-route) ücretleri ve yaklaşma/havaalanı kontrol ücretleri. ICAO'nun Doc 9082 belgesindeki ücretlendirme politikaları (Bölüm II, paragraf 2 (vii)) yaklaşma ve havaalanı kontrol hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin maliyetlerin ayrı ayrı belirlenmesini önermektedir.

5.150 Bağımsız havaalanı işletmelerinin sayısının artması beklendiğinden, yaklaşma ve/veya havaalanı kontrol hizmetlerinin (ve güzergâh hizmetlerinin) farklı bir kuruluş tarafından sağlandığı durumların sayısında da artış olması muhtemeldir. Bu durum, ayrı ayrı yaklaşma ve/veya havaalanı ücretlerinin uygulandığı örneklerin sayısında artışa, ayrıca yaklaşma ve havaalanı kontrol maliyetlerinin ilgili havaalanlarına yansıtıldığı alternatif seçeneğin de yaygınlaşmasına yol açacaktır; bu durumda söz konusu maliyetlerin, havaalanlarının kendi ücretlendirme temeline dahil edilmesi muhtemeldir. Bu konular aşağıda H ve I bölümlerinde daha ayrıntılı olarak ele alınmaktadır.

GÜZERGÂH (EN-ROUTE) ÜCRETLERİ İÇİN MALİYET TABANI

5.151 Bu, ilgili devlette hava seyrüsefer hizmeti sağlayan tüm kuruluşlar tarafından güzergâh (en-route) boyunca sunulan hava seyrüsefer hizmetlerine atfedilebilecek tüm maliyetleri kapsar. Bu maliyetler; hava trafik yönetimi (ATM/ATS), haberleşme, seyrüsefer ve gözetim (CNS/COM), meteoroloji (MET), arama ve kurtarma (SAR) ile havacılık bilgi hizmetleri (AIS/AIM) kalemlerini içerir.

**YAKLAŞMA VE MEYDAN KONTROL ÜCRETLERİ İÇİN ESAS VEYA YAKLAŞMA
VE MEYDAN KONTROLÜ İÇİN SÖZLEŞMELİ ÖDEMELER İÇİN ESAS —
HAVAALANI BAZINDA**

5.152 Bu, yaklaşma ve havaalanı kontrol hizmetlerinin sunulmasına atfedilebilecek tüm maliyetleri kapsar; yani bu hizmetleri sağlayan tüm kuruluşlar tarafından sunulan hava trafik yönetimi (ATM/ATS), haberleşme, seyrüsefer ve gözetim (CNS/COM), meteoroloji (MET), arama ve kurtarma (SAR) ile havacılık bilgi hizmetleri (AIS/AIM) maliyetlerini içerir. Bu tür hizmetlerin farklı kuruluşlar tarafından sağlandığı durumlarda, yaklaşma ve havaalanı kontrol hizmetleri için ayrı maliyet tabanları oluşturulması gerekir. Bir yaklaşma kontrol ofisinin birden fazla havaalanına hizmet verdiği durumlarda, söz konusu ofisin maliyetleri, her bir havaalanı için yönetilen uçuş sayısına göre ilgili havaalanları arasında paylaştırılmalıdır.

HAVA SEYRÜSEFER HİZMETLERİ İÇİN GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

5.153 Hava seyrüsefer hizmetlerinin sunumuna yönelik, önleyici nitelikteki bazı güvenlik tedbirlerine ilişkin maliyetler — ki bunlar sivil havacılıkla doğrudan ilgili ve rutin olarak gerçekleştirilen önlemlerdir. — ICAO'nun Doc 9082 belgesinin Bölüm III, paragraf 3 (v)'de belirtilen ücretlendirme politikalarına göre, bu maliyetlerin güvenliğe ilişkin tedbirler kapsamında zaten dikkate alınmamış olması kaydıyla, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet tabanına dahil edilebilir. Hava seyrüsefer hizmetlerine yönelik güvenlik için yapılan harcamalarla, yolcu, kargo ve havaalanı/havayolu personelinin güvenlik kontrolü gibi havacılık sisteminin diğer unsurlarını korumaya yönelik havaalanlarında yapılan güvenlik harcamaları arasında açık bir ayırım yapılmalıdır. Hava seyrüsefer hizmetlerine ilişkin güvenlik maliyetleri; hava trafik yönetimi (ATM) ile destekleyici haberleşme, seyrüsefer ve gözetim (CNS) ile meteoroloji (MET) tesislerinin fiziksel korunması, uzaktaki CNS tesislerinin uzaktan izlenmesi ve/veya kontrolü, veri ve ses iletişiminin korunması (yazılım ve uydu sinyalleri dâhil), güvenlik personeli giderleri ve personel güvenlik eğitimi gibi unsurları içerebilir. Bu maliyetlerin, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları tarafından yürütülen farklı hizmetler arasında uygun şekilde paylaştırılması gerekir.

**KISIM F — CNS/ATM SİSTEMLERİNE İLİŞKİN ÖZEL
MALİYETLENDİRME HUSUSLARI**

CNS/ATM SİSTEMLERİ MALİYETLERİNİN BELİRLENMESİ

5.154 NS/ATM sistem bileşenleri uygulamaya kondukça, devletler bu sistemlerle ilgili maliyetleri hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet tabanına eklemelidir. CNS/ATM sistem hizmetlerine yönelik ücretler, yalnızca bu hizmetler gerçekten sağlanıyor ve ICAO'nun bölgesel hava seyrüsefer plan(lar)ı (ANP) kapsamında uygulanıyorsa — ve gerektiğinde ilgili ICAO bölgesel hava seyrüsefer toplantısının Konsey tarafından onaylanan tavsiyeleri doğrultusunda tamamlanmışsa — alınmalıdır (Bkz. ICAO'nun Doc 9082 belgesi, Bölüm III, paragraf 3 (ii)). CNS/ATM sistemlerine ilişkin denemelerin ve kapsamlı araştırma-geliştirme çalışmalarının maliyetleri, sermaye yatırımı kapsamında değerlendirilebilir ve bu yatırımın sonraki yıllarda amortismanına tabi tutulan yıllık giderleri, hava seyrüsefer hizmet ücretlerinin maliyet tabanına dahil edilebilir.

5.155 Bu nedenle, ilgili devletler, CNS/ATM sistem bileşenlerinin söz konusu plan veya planların parçası olması konusunda mutabakata vardıktan sonra, bölgesel hava seyrüsefer planlarının bu bileşenleri hızla kapsayacak şekilde güncellenmesi önemlidir. Bölgesel planlarda ayrıca, CNS/ATM sistem hizmetlerinin devreye girmesiyle gereksiz hale gelen tesislerin aşamalı olarak kaldırılmasına ilişkin bir takvim de yer almalıdır. Bu durum ayrıca büyük önem taşımaktadır çünkü gereksiz hale gelen tesisler ve hizmetler bölgesel planlarda kalmaya devam eder ve bunlar için ücret alınmaya devam edilirse, CNS/ATM sistemlerinin uygulanmasından sağlanacak önemli mali faydalar gerçekleşemez.

5.156 Bölüm 3, G Bölümünde belirtildiği gibi, CNS/ATM sistemlerinin uygulanması, FIR'ların birleştirilmesi ve buna bağlı olarak ATM tesislerinin sayısının azaltılması yoluyla maliyet tasarrufu potansiyeli sunmaktadır. Ancak, bir ACC gibi güzergâh ATM tesisi olmasa bile, bir devlet yine de, kendi sınırları üzerinden geçen hava trafiği ve kendi topraklarına inen veya kendi topraklarından kalkan trafiğin güzergâh aşamasında sunulan CNS/ATM sistem hizmetleri ile diğer hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasıyla ilişkili maliyetleri üstlenmek zorundadır. Örneğin; GNSS destek hizmetlerine katılım ve/veya sağlanması, bir veya daha fazla ATM tesisiyle AFS bağlantılarının sağlanması, meteorolojik hizmetler gibi (bu tür maliyetlerin geri kazanımı J Bölümünde ele alınmaktadır).

GELİŞTİRME VE UYGULAMA SIRASINDA MALİYETLERİN KARŞILANMASI

5.157 CNS/ATM sistemlerinin uygulanmasında ele alınması gereken özel bir konu, maliyetlerin ve maliyet geri kazanımının sistemlerin üç uygulama aşamasında nasıl ele alınacağıdır: geliştirme, geçiş ve CNS/ATM sistemlerinin tek sistem olarak kullanılması aşamaları. Küresel Seyrüsefer Uydu Sistemi (GNSS) Sağlanması ve İşletilmesinin Finansal ve İlgili Örgütsel ve Yönetel Yönleri Hakkında Rapor (Doc 9660), bu özel konuyu GNSS bağlamında ayrıntılı şekilde ele almaktadır (söz konusu raporun 3.8 paragrafı).

5.158 CNS/ATM sistem bileşenlerinin uygulanması, birçok durumda mevcut yer tabanlı tesislerin ekonomik ömürlerinin sonundan önce devre dışı kalmasına yol açacaktır. Böyle durumlarda, ilgili tesislerin amortismanı tamamlanmamış bakiye kısmı ücretlerin maliyet tabanına dahil edilebilir. Aynı uygulama, yeni sistemlerin uygulanması nedeniyle gereksiz hale gelen personelin erken emekliliği veya yeniden eğitimi gibi nedenlerle ortaya çıkabilecek maliyetler için de geçerli olabilir. Ancak bu maliyetler, fesih tazminatları, erken emekliliğe bağlı maliyetler ve yeniden eğitim ve/veya yeniden yerleştirme giderleri ile sınırlı olmalıdır. Bu maliyetler için karşılık ayrılmalı ve yasal muhasebe kayıtlarında gider olarak kaydedilmelidir. Bununla birlikte, ücretlendirme amacıyla bu maliyetler daha uzun bir süre içinde geri kazanılabilir. Bu faktörler, ilgili maliyet-fayda analizinde veya iş gerekçesi çalışmalarında dikkate alınmalıdır (bkz. Bölüm 6, C Bölümü).

CNS/ATM SİSTEMLERİ MALİYETLERİNİN PAYLAŞTIRILMASI

5.159 Sivil havacılık kullanıcıları, navigasyon uydusu kullanıcıları arasında küçük bir paya sahiptir. Sivil havacılığın kullanım oranının büyüklüğünden daha önemli olan, kullanıcıların GNSS sağlanmasının maliyetlerinden kendi adil paylarından fazlasını ödememeleridir. Bu nedenle, sivil havacılık dışındaki kullanıcılar tarafından kaynaklanan sistem takviyesi veya diğer GNSS hizmet sağlama maliyetlerinin paylaştırılması, sivil havacılıktan herhangi bir maliyet geri kazanımı yapılmadan önce gerçekleştirilmelidir.

5.160 Bir devletin, CNS/ATM sistem hizmetlerini birden fazla devlete sunan bir hizmet sağlayıcıya yaptığı ödemeler, CNS/ATM sistem hizmetlerini kullanan farklı devletler arasında paylaştırılmalıdır. Bu da ilgili taraflar arasında, bu tür bir paylaştırmanın nasıl yapılacağına dair bir anlaşma gerektirir. Hizmet seviyesinin eşit olduğu varsayıldığında, bu paylaştırma, her devletin sorumluluğunu üstlendiği hava sahasında uçulan mesafe veya uçuş sayısı temel alınarak yapılabilir. Her iki ölçüt de CNS/ATM sistem hizmetlerinin kullanımını makul bir şekilde temsil eden göstergeler olarak kabul edilebilir. Uçulan mesafe daha fazla hassasiyet sunarken, uçuş sayısının temel alınması ise yönetim açısından daha basit olacaktır.

KISIM G — HAVA SEYRÜSEFER HİZMETLERİ İÇİN ÜCRETLERİN BELİRLENMESİ

5.161 Hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin hava trafiğinden alınmasının (veya bu hizmetlerin sağlandığı havaalanlarından ücret talep edilmesinin) amacı, sağlayıcının ilgili hava trafiği (ve havaalanları) için sunduğu hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetlerini geri kazanmaktır.

5.162 Maliyet geri kazanımı prensibi, kullanıcıların doğrudan kullandıkları tesisler ve hizmetlerle ilişkili maliyetler için ücretlendirilmesini öngörür. Bir hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısı (ANSP), farklı kullanıcı kategorileri arasında çapraz sübvansiyon sağlamaktan kaçınmalıdır. Böyle çapraz sübvansiyonlar, sadece kullanıcılar arasında ayrımcı muameleyle yol açmakla kalmaz, hizmet düzeninde bozulmalara neden olur; aynı zamanda hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerinin ekonomik açıdan verimsiz kullanılmasına da sebep olabilir.

5.163 Hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri en fazla yılda bir güncellendiğinden, maliyet esaslı fiyatlandırma zaman zaman aşırı ya da eksik gelir elde edilmesine yol açabilir. Uygulamada, amortisman gibi önemli maliyet kalemleri ya da havacılık meteorolojik hizmetleri gibi bazı hizmetler, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin maliyet tabanına dahil edilmeyebilir. Bu durum, özellikle trafik hacmi düşük olan bazı devletlerin, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasının tam maliyetini geri kazanmadığını göstermektedir. Ayrıca, çoğu devlet rota ücretleri alırken, hemen hemen hepsi havaalanı ücretleri de almaktadır; bu nedenle farklı trafik kategorilerine uygulanan ücret türleri ve seviyeleri ile her birinden tam mı yoksa kısmi maliyet geri kazanımı mı yapılması gerektiği dikkate alınmalıdır (bkz. Doc 9082, Bölüm III, paragraf 4). Faturalandırmanın verimliliği gibi pratik nedenlerle veya iç hat operasyonları ya da genel havacılık/iş havacılığı gibi belirli kullanıcı kategorilerini desteklemek amacıyla, bazı devletler, bu kullanıcılar için tahsis edilebilir maliyetlerle gerekçelendirilenden daha düşük ücretler talep etmeyi veya ücretlerden muaf tutmayı tercih edebilirler; tabii ki gelir açığı diğer kullanıcılar tarafından karşılanmadığı sürece (bkz. Doc 9082, Bölüm III, paragraf 5).

EKONOMİK FİYATLANDIRMA

Hedefler

5.164 Geleneksel olarak, hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri ortalama maliyetler esas alınarak belirlenmiştir. Bu yöntem idari açıdan basit olmakla birlikte, hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerinin en ekonomik şekilde sağlanması ve kullanılmasını teşvik edecek şekilde maliyetlerin geri kazanılmasını garanti etmez. Ücretlendirme için alternatif bir yaklaşım ise ekonomik fiyatlandırma ilkesine dayanır. Bu tür ücretlerin, maliyet geri kazanımı bağlamında kullanıcıların “ödeme istekliliğini” dikkate alarak kıt kaynakların daha verimli kullanılmasını teşvik etmesi beklenir; aynı zamanda kullanıcıların kendilerine uygun şekilde tahsis edilmemiş maliyetlerle yükümlü olmaması sağlanır. Benzer şekilde, yüksek sabit ve/veya ortak maliyetlerin bulunduğu durumlarda, ekonomik fiyatlandırma verimli maliyet geri kazanımını temin etmek için kullanılabilir. Her iki durumda da ekonomik fiyatlandırmanın uygulanmasının iki amacı vardır:

- a) Kaynakların verimli bir şekilde tahsis edilmesini sağlayan bir mekanizma sunar; ve
- b) hava seyrüsefer hizmeti kullanıcılarına en büyük faydayı sağlayacak yatırımların nerede yapılması gerektiğine dair piyasa sinyalleri verir.

Maliyetlerin karşılanması için ekonomik fiyatlandırma uygulaması

5.165 Ekonomik fiyatlandırmanın uygulanması, Doc 9082'nin Bölüm III, paragraf 6 iii)'deki rehberlik ile uyumlu olabilir; burada şöyle denilmektedir: “Ücretler, sağlam muhasebe ilkelerine dayanarak belirlenmeli ve gerektiğinde ekonomik ilkeleri yansıtabilir, ancak bunlar Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 15. Maddesi ve mevcut politikalar kapsamındaki diğer ilkelerle uyumlu olmalıdır.” Temelde, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin belirlenmesinde ekonomik fiyatlandırmanın uygulanması, marjinal (veya artan) maliyet kavramına atıfta bulunur. Marjinal maliyet yaklaşımı, ücretlerin ortalama maliyetlere göre belirlendiği daha geleneksel düzenleyici muhasebe temelli yaklaşımdan farklıdır. ANSP'nin marjinal maliyetini yeterince ölçebildiği ve kullanıcı talebini değerlendirebildiği varsayıldığında, ücretlerin marjinal maliyete eşit olarak belirlenmesi, ücretlerin ortalama maliyetlere eşit olarak belirlenmesinden daha ekonomik ve verimli bir sonuç doğuracaktır.

5.166 Ancak, birçok Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısının (ANSP) karşılaştığı zorluk, üretim süreçlerinin “ölçek ekonomileri” ile karakterize edilmesidir — çıktı arttıkça toplam ortalama maliyetler düşer. Ücretlerin marjinal maliyete eşit olarak belirlenmesi durumunda, gelirler tam olarak karşılanamayabilir (eksik gelir oluşur). Bu durum, ANSP'lerin bu tesis ve hizmetleri diğer gelir kaynaklarından sübvansetmelerini veya ücretlerin ayarlanarak değiştirildiği (non-lineer fiyatlandırma) bir yöntem benimsemelerini gerektirir; ancak bu sırada yeterli bir gelir akışının da korunması sağlanmalıdır. Böyle ücretlendirme tekniklerine örnek olarak Ramsey fiyatlandırması, sabit bir ücret ile marjinal maliyet-

5. According to the time and/or situation of use of the facility or service concerned.

lere bağlı değişken bir ücretin birlikte uygulandığı iki parçalı tarifeler ve tam maliyet geri kazanımı şartıyla uygulanan yoğun dönem fiyatlandırması gösterilebilir. Yoğun dönem fiyatlandırması, günün farklı saatlerinde hizmet seviyesinde önemli değişikliklerin olduğu durumlarda, kısa ve uzun vadeli marjinal maliyetlere dayanarak ücretlerin belirlenmesini içerir. ICAO'nun ücretlendirme politikalarıyla tutarlılığı sağlamak için, ANSP'lerin benzer türde faaliyet gösteren kullanıcıların eşit muamele görmesini sağlaması esastır. Bu özel ekonomik fiyatlandırma yöntemini uygulamak için ANSP'lerin yoğun ve yoğun olmayan dönem kullanıcılarını, bu kullanıcıların hizmet maliyetlerini ve fiyatlandırma sisteminin uygulanması sonrası kullanıcı davranışlarındaki değişiklikleri belirlemesi gerekir.

5.167 Ekonomik fiyatlandırmanın uygulanması, genellikle ortalama maliyet yaklaşımına dayalı ücretlendirmede gerekenlerden daha fazla veri gerektirir. Ekonomik fiyatlandırmayı kullanabilmenin ön koşulu, sabit, değişken ve marjinal maliyetleri sistem ve tesis düzeyinde belirleyebilecek gerekli bilgileri sağlayan iyi geliştirilmiş bir maliyet muhasebesi sistemine sahip olmaktır. Talep tarafında ise, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerindeki değişikliklere kullanıcıların tepkisinin anlaşılmasına özellikle önem verilmelidir. Kullanıcıların bu tepkisi genellikle ücretin, uçak işletme toplam maliyetine oranı, alternatif hizmet sağlayıcıların varlığı ve kullanıcıların hizmet verilen güzergâhlar veya şehir-pazar çiftleri konusundaki esnekliği ile belirlenir.

5.168 Ekonomik fiyatlandırma yaklaşımının benimsenip benimsenmemesi ya da daha geleneksel ortalama maliyet yaklaşımına devam edilmesi kararı, ekonomik verimliliğin ne ölçüde artırılacağı dikkate alınarak verilmelidir. Verimlilik kazancı nispeten küçük olan durumlarda, ANSP'nin daha geleneksel yaklaşımı kullanmaya devam etmesi ve marjinal maliyet kavramına dayalı ücret belirleme ile ilişkili sorunlardan kaçınması daha uygun olabilir.

5.169 Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları (ANSP'ler) genellikle belirli bir düzeyde piyasa gücü ile faaliyet gösterirler. Bir ANSP'nin ulusal düzeyde tekel gücüne sahip olması durumunda, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin etkin bir şekilde denetlenmemesi ya da bu tür bir kötüye kullanımı engelleyecek yeterli karşıt havayolu gücünün bulunmaması halinde, piyasa gücünün kötüye kullanılması ve muhasebe maliyet tabanının aşırı tahsil edilmesi riski ortaya çıkar.

Yoğunluk yönetimi

5.170 Ekonomik fiyatlandırmanın uygulanması, hava sahasının yoğun olduğu durumlarda da fayda sağlayabilir. Yoğunluk ücretleri, bir hava sahası kullanıcısının başka bir kullanıcıya kendi yaşadığı maliyetten daha fazla gecikme veya başka türden bir yoğunluk maliyeti yüklediği durumları ele almak üzere tasarlanmıştır. Bu tür ayarlanabilir fiyatlandırma yaklaşımı, kapasitenin kısıtlı olduğu ve belirli uçuşların hava seyrüsefer hizmetleri kapasitesine orantısız maliyet yüklediği durumlarda uygulanabilir. Bu fiyatlandırma yaklaşımını uygulamak için ANSP'nin öncelikle bir kullanıcının diğer bir kullanıcıya maliyet yükleyip yüklenmediğini belirlemesi gerekir. İkinci olarak, bu maliyetin tespit edilmesi gerekir. Üçüncü olarak ise, bu dışsallıkları içselleştirecek bir ücretlendirme sistemi kurulmalıdır. Eğer yoğunluk ücreti doğru yapılandırılırsa, kullanıcılar tamamen kendi iş uygulamalarına atfedilemeyen maliyetlerle yüklenmemelidir. Bu yaklaşımın pratik zorluğu, dışsallığın etkin şekilde ölçülmesinin son derece karmaşık hale gelmesidir. Ayrıca, yoğunluk maliyetleri hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerinin maliyetiyle doğrudan ilişkilendirilmediğinden, bu fiyatlandırma uygulamasını maliyet geri kazanımı ilkesiyle uzlaştırmak zordur. Bu nedenle, yoğunluk fiyatlandırmasının büyük bir dikkatle uygulanması ve bu tür ücretlerden elde edilen gelirin hava seyrüsefer hizmetleri sistemine yeniden yatırılarak kapasitenin artırılması suretiyle yoğunluk sorununa daha iyi çözüm bulunması gerekir.

Diferansiyel ücretler

5.171 Başka durumlarda, ANSP ücretlendirmeyi farklı hedeflere göre belirlemek isteyebilir. Örneğin, ANSP, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerine farklılaştırılmış bir bileşen eklemek isteyebilir. Bu farklılaştırılmış ücret bileşeni, hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerinin kullanımı için normalde ödenen ücrete uygulanan herhangi bir tercihli ücret veya diğer indirimleri ifade eder. Bu tür ücretler, ekonomik maliyetlerin geri kazanımı amacı dışında, kullanıcı davranışında belirgin değişiklikler yaratmak için özel olarak tasarlanmıştır. Örneğin, ANSP hizmetlerini genişletmek veya hava seyrüsefer sisteminin verimliliğini artırmak için belirli teknolojilerin kullanımını teşvik etmek istiyorsa, bu hedeflere ulaşmak için tanıtım indirimleri veya diğer teşvik programlarını kullanabilir. Farklılaştırılmış ücretin niteliği göz önünde bulundurularak, uygulaması yakından izlenmelidir.

5.172 Farklılaştırılmış ücretlerin potansiyel olumsuz etkileri göz önüne alındığında, devletler ekonomik denetim işlevlerini yerine getirirken, ulusal koşullara göre gerekli durumlarda bu ücretlerin olumlu ve olumsuz etkilerini vaka bazında değerlendirmelidir. ICAO'nun ücret politikaları (Doc 9082, Bölüm III, paragraflar 6 iv) ve 6 v)) farklılaştırılmış ücretlerin olası olumsuz etkilerine karşı kullanıcıları korumak için dört üst düzey ilkeyi tanımlamaktadır. Bunlar:

- a) *Ayrımcılık yapmama*: Bu ilke, Chicago Konvansiyonu'nun 15. Maddesine dayanır. Doc 9082'nin Bölüm III, paragraf 6 iv)'de ücretlerin yabancı ve yerli kullanıcılar arasında, ayrıca iki veya daha fazla yabancı kullanıcı arasında ayrımcı olmaması gerektiği belirtilir. Pratikte bu, "aynı kriterleri karşılayan ve aynı veya benzer hava hizmetlerini sunan tüm kullanıcı kategorilerinin eşit muamele görmesi" şeklinde yorumlanabilir;
- b) *Şeffaflık*: ANSP'ler, farklılaştırılmış ücretlerin varlığını, bunların amacını ve hangi kriterlere dayanarak sunulduğunu duyurmalıdır. Bu ilke, ANSP'lerin ticari açıdan hassas bilgileri kamuya açıklaması gerektiği anlamına gelmez;
- c) *Çapraz sübvansiyon olmaması*: Herhangi bir farklılaştırılmış ücret belirli kullanıcı kategorilerine uygulanıyorsa ve modüle edilmiş ücretlendirme sistemlerine hanel getirilmeden, bu farklılaştırılmış ücretlere ilişkin maliyetler, doğrudan ya da dolaylı olarak, bundan fayda sağlamayan diğer kullanıcılara yüklenmemelidir. Bu, belirli kullanıcı kategorileri için farklılaştırılmış ücretlerin uygulanmasından kaynaklanan gelir açıklarının diğer kullanıcılar tarafından karşılanmaması gerektiği anlamına gelir; ve
- d) *Zaman sınırlaması*: Bu ilke, bir ANSP'nin belirli kullanıcı kategorilerine yeni teknolojilerin benimsenmesini teşvik etmek amacıyla (örneğin erken donanımlanma) tercihl muamele sağlamasının süresiyle ilgilidir. Tercihli muamele gören hava hizmetlerinin sonunda kârlı hale gelmesi beklendiğinden, bu tür uygulamalar yalnızca geçici bir süre için sunulmalıdır.

Modüle edilmiş ve/veya farklılaştırılmış ücretler bağlamında korunma önlemlerinin uygulanabilirliği ile ilgili olarak, ayrımcılık yapmama, şeffaflık ve çapraz sübvansiyon yapılmaması ilkelerinin tüm ücret türlerine uygulanması gerektiği, zaman sınırlamasının ise yalnızca farklılaştırılmış ücretlere uygulanması gerektiği belirtilmelidir.

Teşvikler

5.173 Teşvik terimi, belirli bir eylem biçimini teşvik eden bir aracı ifade eder. Ekonomik bağlamda teşvikler, maddi bir ödül ya da ceza veya operasyonel verimlilikte bir değişiklik şeklinde olabilir. Bir ANSP, kullanıcıların istenen sonuca ulaşacak şekilde hareket etmelerini teşvik etmek için ücretlendirme sistemi aracılığıyla mali teşvikler kullanabilir. Hava trafik yönetimi (ATM) bağlamında, farklı zaman dilimlerine göre kullanıcılara üç tür teşvik sağlanabilir.

5.174 Kullanıcılar için ilk tür teşvik, her uçuşun zamanlaması, güzergahı veya uçuş profili açısından taktiksel veya operasyonel kararlarını etkiler. Taktiksel kararlar genellikle bu tür teşvikler dikkate alınmadan alınsa da, örneğin yoğun bir hava sahasında, bazı kullanıcıların belli bir maddi ödül karşılığında daha az optimal bir uçuş profilini kabul etmeye istekli olması düşünülebilir. Duruma bağlı olarak, bu tür teşviklerin sağlanması, trafik akışlarını dengeleyebilir ve hizmet sunumunun toplam maliyetini azaltabilir.

5.175 İkinci tür teşvik, kullanıcıların hizmetlere ilişkin kararlarını etkileyerek ATM hizmetlerine olan talebi hedefler; örneğin, zamanlama veya filo tahsisi konusunda. Hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri, ATM'nin sınırlı kapasitesine olan talebin en yüksek olduğu yoğun dönemlerde daha yüksek, düşük olduğu saatlerde ise daha düşük olacak şekilde modüle edilebilir.

5.176 Üçüncü tür teşvik, kullanıcıların uçak içi yeni teknoloji yatırımlarıyla ilgili kararlarını etkiler. Deneyimler göstermiştir ki, kullanıcılar genellikle uçak ekipmanına yapılacak yatırımları mümkün olduğunca ertelemeyi tercih ederler; kısa vadeli tasarrufları (yatırımı ertelemek) yerleşik ve uçak içi ekipman yatırımlarının senkronizasyonuna bağlı daha belirsiz toplu faydalara tercih ederler. Bu nedenle, uçak içi ekipmanın erken benimsenmesini teşvik eden uygulamalar, yeni teknolojilerin hayata geçirilmesini destekleyebilir ve zamanla ATM kapasitesinin havacılık endüstrisinin ihtiyaçlarına daha iyi uyum sağlamasına katkıda bulunabilir.

5.177 Teşviklerin uygulanması, özel koşullara bağlı olacaktır. Genel olarak, birinci ve ikinci tür teşvikler için bölgeye özgü veya yerel düzeyde uygulama uygun olacaktır. Üçüncü tür teşvik (ve bazı durumlarda ikinci tür teşvik) ise, birçok uçağın tek bir ANSP tarafından yönetilen alanın çok ötesinde faaliyet göstermesi dikkate alınarak, devletler ve ANSP'ler arasında iş birliğiyle alt-bölgesel veya bölgesel düzeyde geliştirilmesi idealdir.

5.178 Teşvik türleri ne olursa olsun, bir ön koşul olarak, devletler ANSP'lerin kullanıcılara yönelik teşvikler getirmesi durumunda, bu teşvik programlarının Doc 9082'de belirtilen ilkelere uygun olmasını sağlamalıdır. Teşvik programları şeffaf olmalı ve periyodik olarak gözden geçirilmelidir (örneğin, teşviklerin belirlenen hedeflere ulaşp ulaşmadığını değerlendirmek için) ve operasyonel verimlilikten kaynaklanan tasarruflar gibi tahmini faydalar, en azından kullanıcılar üzerinde oluşturulan maliyeti dengelemelidir.

5.179 Bağımsız bir düzenleyici tarafından, hizmet kalitesinin iyileştirilmesini teşvik etmek amacıyla ANSP'ye yönelik başka bir tür teşvik uygulanabilir. Bu tür teşvikler, kullanıcıların ödemeye istekli olacağı kalite standartlarının gerçekleştirilmesine dayanmalıdır.

KISIM H — BİREYSEL ÜCRETLER

GENEL

5.180 Yukarıdaki E Bölümü, bireysel ücretlerin maliyet tabanının belirlenmesine ilişkin rehberlik içerir. Bu bağlamda, faturalama işlevini yürüten kuruluşun (genellikle ATS hizmeti sağlayan kuruluş) doğrudan sorumlu olduğu işlevlerle ilgili olarak ortaya çıkan maliyetlerin yanı sıra, diğer devlet daireleri (veya devlet ya da sivil kuruluşlar) tarafından bu kuruluşa sağlanan veya bu kuruluş tarafından onlara sağlanan hizmetler nedeniyle, maliyetlerin o kuruluşa transferi biçiminde ayarlamalar yapılması gerekebileceği belirtilir.

5.181 Maliyetlerde olduğu gibi, faturalama işlevini yürüten kuruluşun ücretler aracılığıyla topladığı gelir unsurlarından biri veya birkaçı, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayan başka bir departmana veya kuruluşa ait olabilir. Örneğin, iniş ücretleri başka bir departman tarafından sağlanan seyir hizmetlerine ait bir unsuru içeriyorsa, bu durumda ilgili gelir unsuru toplandıktan sonra havalimanından ilgili departmana aktarılmalıdır. Ters durum da geçerlidir; örneğin, hükümet departmanı veya havalimanı dışında bir sivil kuruluş tarafından maliyetlerini karşılamak üzere alınan rota ücretlerinde, havalimanına maliyeti yansıtılan yaklaşma ve/veya havaalanı kontrolüne ilişkin bir unsur bulunuyorsa, bu gelir unsuru havalimanına tahsis edilebilir. Bu da havalimanının hava trafiğinden aldığı ücretlerin dayanağı olan maliyetleri azaltır.

5.182 Ücretler belirlenirken temel hedeflerden biri genellikle, yakın gelecekte—genellikle gelecek mali yıl için—hava trafiğinden hangi ücretlerin alınması gerektiğini belirlemektir. Bu, bireysel ücretler için maliyet dayanağının tahmin edilmesini gerektirir ve bu tahmin, en son mali yılın maliyetlerine dayanarak yapılır.

5.183 Benzer şekilde, önceden belirlenen maliyet geri kazanımı ve gelir hedeflerine ulaşılmasını sağlayacak bir ücret seviyesi belirlemek için, gelecek yılki hava trafiği tahmin edilmelidir. Bu, toplam uçak hareket sayısının tahmin edilmesini ve bunun ücret türüne göre (güzergah ücretleri ile yaklaşma ve apron kontrol ücretleri) ve geçerli ücretlendirme parametrelerine göre ayrılmasını içerir. Bazen, bütçeleme sürecine (Bkz. Bölüm 4, Kısım A) dahil edilmesi gereken gelecekteki gelir trendlerini projelendirmek için daha uzun vadeli hava trafiği tahminlerine ihtiyaç duyulabilir. Tüm bu amaçlar için, Orta ve uzun vadeli hava trafiği tahminleri ile ilgili rehberlik için Hava Trafik Tahminleri El Kitabı'na (Doc 8991) başvurulur. Hava trafik tahminlerini geliştirirken, HYSO'ların düzenli kullanıcılar veya onların temsilci kuruluşlarıyla istişare etmeleri arzu edilir. Bireysel ücretlerin birim maliyetlerine ulaşmak için ise, ilgili ücretin maliyet tabanının tahmin edilen toplam ücretlendirme parametresi birim sayısına bölünmesi genel yaklaşım olacaktır (uygulanan bölün, ilgili ücretin dayandığı parametreye göre değişmektedir, aşağıda daha ayrıntılı olarak tartışılmıştır).

YOL ÜCRETLERİ

Giriş

5.184 Güzergah ücretlerini, hizmetlerin kullanımı ve kullanıcılar için değerini daha doğru yansıtan ve böylece daha fazla adalet sağlayan çeşitli parametreler belirlemek mümkündür. Bazı parametrelerin avantajları ve dezavantajları aşağıdaki 5.186'dan 5.192'ye kadar olan paragraflarda tartışılmaktadır. Uçuş başına sabit bir ücret, ilgili hava sahasında uçulan mesafe ve uçağın ağırlığı arasında çok az farkın olduğu durumlarda (veya uçuş başına alınan ücretin nispeten düşük olduğu hallerde) kullanılabilir. Ancak çoğu durumda, uçuş başına mesafe, uçuş tipi veya kullanılan uçak dikkate alınmadan alınan sabit bir ücret, kullanıcılar arasında maliyetleri adil şekilde karşılamayacaktır. Yine de, bazı durumlarda, hava trafik hizmetlerinin sunulmasında sabit maliyetlerin bir unsurunu tanımak amacıyla, uçuş başına sabit ücret ile diğer parametrelere dayalı ücretlerin bir kombinasyonunun kullanılması uygun görülebilir.

ICAO'nun Ücret Politikalarında Yer Alan Parametreler (Doc 9082)

5.185 ICAO'nun Doc 9082 Belgesi, Ücret Politikaları III. Bölüm 8. paragrafına göre, rota üzerindeki hava seyrüsefer hizmetleri için alınacak ücret mümkün olduğunca uçuş başına tek bir ücret olmalı ve bu ücret esasen uçulan mesafe ile uçak ağırlığına dayanabilir. Bu, formülün yerel gereksinimlere veya koşullara uyarlanması için yeterli esneklik sağlar. Sunulan hizmetlerin kabul edilebilir ölçüleri olarak, uçulan mesafe unsuru büyük daire mesafeleri veya diğer yaygın kabul görmüş mesafeler kullanılarak mesafe ölçeği ile uygulanmalı ve uçak ağırlığı unsuru ise mümkün olduğunca standartlaştırılması gereken geniş aralıklar kullanılarak ağırlık ölçeği ile uygulanmalıdır. Doc 9082, III. Bölüm 9. paragrafında, belirli bir hava sahasının özelliklerinin, o hava sahası için en uygun ücretlendirme yöntemini belirleyeceği kabul edilmektedir; bu, trafik türü, uçulan mesafeler ve o hava sahasındaki uçakların özellikleri dikkate alınarak yapılır. Uçulan mesafe ve/veya uçak tipleri makul ölçüde homojen olduğunda, mesafe ve ağırlık unsurları ayrı ayrı veya birlikte ihmal edilebilir (bkz. Doc 9082, III. Bölüm 9. paragraf ii) ve aşağıdaki 5.187 ile 5.189 paragrafları). Bazı durumlarda, hava trafik hizmetlerinin sağlanmasında sabit maliyet unsurunun varlığı dikkate alınarak, uçuş başına sabit bir ücret ile uçulan mesafe ve/veya uçak ağırlığına dayalı bir ücretin kombinasyonunun kullanılması uygun olabilir.

Uçulan mesafe

5.186 Uçuşun belirlenmiş bir alan içindeki uçulan mesafesi, genellikle rota üzerindeki hizmetlerin kullanım düzeyinin iyi bir yansımasıdır. Yerel koşullara bağlı olarak, uçuş ücretinin belirlenmesinde bu mesafe, doğrusal bir ölçek, eşit aralıklı kademeli bir ölçek ya da eşitsiz aralıklı kademeli bir ölçek aracılığıyla dikkate alınabilir. Koşullar izin verdiğinde, basit olduğu için doğrusal (linear) uygulama tercih edilmelidir. Eğer bir grup devlet tarafından kurulmuş ve aralarında gelir paylaşımını içeren bir ücretlendirme sistemi mesafeyi bir faktör olarak kullanıyorsa, bu mesafenin doğrusal bir şekilde uygulanması gerekir. Ancak, hava sahasındaki rotalar üzerindeki uçuş uzunluklarında önemli farklılıklar yoksa, mesafe faktörü ücretlendirme formülünde çok az anlam taşır (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 9 ii)). Bu durumda, mesafe faktörü ücretlendirme formülünden çıkarılabilir.

Uçak ağırlığı

5.187 ICAO'nun Doc 9082, Bölüm III, paragraf 8'de yer alan ücretlendirme politikalarında, rota ücretlerinin belirlenmesinde uçak ağırlığı bir unsur olarak kullanıldığında, bunun orantısız (proportional'den az) şekilde dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir. Bununla birlikte, uçak ağırlığı, kullanıcılara sağlanan hizmetin değerini temsil eden geçerli bir ücretlendirme parametresi olarak kabul edilmekte ve Doc 9082'de bu şekilde tanınmaktadır. Ancak, uçak ağırlığının hizmet maliyetleriyle ilişkisi her zaman doğrudan olmayabilir. Ancak, uçak ağırlığının hizmet maliyetleriyle ilişkisi her zaman doğrudan olmayabilir. Genel olarak, hizmetin değeri uçak yük kapasitesi arttıkça artar varsayılabilir ve uçak ağırlığının da genellikle yük kapasitesi ile yaklaşık bir ilişkisi olduğundan, bu ağırlık hizmet değerinin makul bir göstergesini sağlar. Ancak daha ağır uçakların kullanılması, hem uçak işletmecisi için daha yüksek verimlilik ve üretken-

lik sağlamakta hem de hava trafik yönetim sisteminin işletme ekonomisinde, trafik yoğunluğunun azalması yoluyla tasarruf sağlamaktadır. Çoğu seyir hattı ücretlendirme sistemi bu görüşü yansıtır. Ağırlığın karekökünün uygulanması veya ücret seviyelerinin uçak ağırlığındaki artışa orantısız olarak daha az artmasını sağlamak, ağır uçakların adaletsiz muamele görmemesini temin etmenin yaygın yöntemidir.

5.188 Uçak ağırlığı bir ücretlendirme sisteminde kullanılacaksa, bu durumun, hava trafik kontrol sistemindeki kapasite kısıtlamasının etkisini azaltabilen daha büyük uçakların kullanımını caydırmaması önemlidir; çünkü böylelikle ek sermaye yatırımı gerekemeyebilir. Ayrıca, sunulan hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlandığı uçak türlerinin karışımı büyük ölçüde değişebileceğinden, ücretlerin etkisinde adalet sağlamak için bu durum dikkate alınmalıdır. Herhangi bir uçuş sayısı için gereken ücret gelirini oluşturmak üzere çeşitli uçak ağırlık skalaları geliştirilebilir, ancak temel amaç, sistemin uçak işletmecilerine makul bir adaletle uygun gelir seviyesini sağlamasıdır. Ayrıca, hizmet verilen uçak türleri ve/veya uçulan mesafeler (bkz. 5.187) nispeten homojen ise, ağırlık unsurunun ücretlendirme formülünden çıkarılması mümkündür (Doc 9082, Bölüm III, paragraf 9 ii)).

Diğer parametreler

Yakıt alımı

5.189 Yakıt alımı kullanışlı bir parametre olsa da, bir uçuş sırasında alınan veya tüketilen yakıt miktarı, seyir alanı tesisleri ve hizmetlerinin kullanım derecesini mutlaka yansıtmayabilir. Bu durum özellikle VFR koşullarında yerel olarak gerçekleştirilen genel havacılık uçuşları için geçerlidir. Ayrıca, uluslararası uçuşlarda bir ülkede alınan yakıt miktarı ile başka bir ülkede sağlanan seyir alanı hizmetlerinin kullanımı arasında doğrudan bir ilişki yoktur. Bununla birlikte, yakıt alımına dayalı bir ücretlendirme, daha uygun bir ücretlendirme temeli bulunmadığında, genel havacılık kullanıcılarından maliyetlerin tahsil edilmesi için faydalı bir yöntem olabilir; çünkü ayrı ayrı seyir alanı tesis ücretlerinden elde edilecek potansiyel gelirler, uçuşların tanımlanması, faturalandırma ve tahsilat maliyetleriyle çoğu durumda orantılı olmayabilir.

Gelir yükü (yolcular ve yük)

5.190 Uygun coğrafi koşullarda, gelir taşıma kapasitesi (revenue payload) üzerinden alınan bir ücret, seyir alanı maliyetlerinin geri kazanılması için faydalı bir yöntem olabilir. Bu durumda gelir taşıma kapasitesi, her yolcu ve/veya taşınan her bir birim yük için sabit bir oran üzerinden uygulandığında, uçak ağırlığı ve uçulan mesafe için bir vekil (proxy) olarak kullanılabilir. Ancak bu parametre dikkatli kullanılmalıdır çünkü havayolu bilet ücretlerinin karmaşıklığı ve farklılıkları nedeniyle, ücretin bilet fiyatları ve uygulanan tarifelerin yüzdesi olarak ifade edildiğinde, ağırlık ve mesafe faktörlerinin birleşimi için kusursuz olmayan bir vekil oluşturur. Ayrıca, bu yöntem, çok sektörlü uluslararası uçuşların gelir taşıma kapasitesi üzerinden bir devletin aldığı ücretler ile bu uçuşların iki veya daha fazla devletin rota tesislerini kullanması arasında doğrudan bir ilişki olmadığından, uygulanması karmaşık ve zor olur. Son olarak, bu yöntem boş uçuşlar lehine ayrımcılık yapmaktadır.

Uçuş süresi veya uçak hızı

5.191 Bir uçağın sistemde geçirdiği süre, hızına bağlıdır ve bu süre, uçuş boyunca sağlanan seyir hizmetlerinin miktarını gösterir. Daha yüksek hız, belirli bir hava sahasında daha az zaman geçirilmesi anlamına gelir ve dolayısıyla seyir hizmetlerinin sağlandığı süre azalır. Hızlı uçaklar, aynı zamanda trafik yoğunluğunu azaltarak belirli bir zaman diliminde daha fazla uçağın işlenmesine imkân verir. Ancak, nispeten yoğun hava sahasında farklı hızlarda çalışan çeşitli uçakların bulunması durumunda, trafik kontrolü amacıyla daha gelişmiş ve karmaşık tesisler ile prosedürlerin gerekliliği doğabilir. Bu faktörler, sadece uçuş süresi veya uçak hızına dayanan ücretlendirmelerin adaletini ve etkinliğini azaltır.

Uçulan mesafe ve uçak ağırlığına dayalı ücretlendirme sistemleri**Giriş**

5.192 Uçuş mesafesi ile uçak ağırlığının birleşimine dayanan ücretlendirme sistemleri, tüm seyir hizmetleri için uygulanan ücretlendirme sistemlerinin çoğunluğunu oluşturur. Bu tür sistemlerde, belirli bir uçuş için alınacak ücret, genellikle o uçuşu temsil eden “trafik birimi” sayısına birim ücret uygulanarak belirlenir. Trafik birimi sayısı, her uçuş için, uçuş mesafesi ile ilgili uçakta kullanılan ağırlık faktörünün çarpılmasıyla hesaplanır. Böylece her uçuş için hesaplanan trafik birimleri toplanarak, her kullanıcı kategorisi için ve tüm kategorilerin toplamı için toplam trafik hacmi elde edilir.

Uçulan mesafe

5.193 Seyrüsefer ücretlerinin belirlenmesinde bir unsur olarak kullanıldığında, uçuş mesafesi genellikle aşağıdaki noktalar arasında ölçülür:

- a) Ücretlendirme yapan Devletin veya yetkili makamın sorumlu olduğu FIR (Hava Sahası Kontrol Bölgesi) veya hava sahasına giriş noktası ya da kalkış havaalanı; ve
- b) ücretlendirme yapan Devletin veya yetkili makamın sorumlu olduğu FIR (Hava Sahası Kontrol Bölgesi) veya hava sahasından çıkış noktası ya da ilk varış havaalanı.

Ücretlendirme amacıyla, uçulan mesafe genellikle yüz kilometre (veya deniz mili) cinsinden ifade edilir. İlgili bölgede her kalkış ve iniş için (birçok sistemde yaklaşık 20 kilometreye eşdeğer) standart bir indirim yapılır; bu, yaklaşma ve/veya apron kontrol tesisleri ve hizmetlerinin kullanımını yansıtmak içindir. Uçulan mesafe, genellikle uçuşu işleyen ACC/FIC'in ilgili kayıtlarından —çoğunlukla “uçuş şeritleri” olarak adlandırılan— belirlenir ve bu kayıtlar hava sahası içindeki seyredilen rotayı gösterir.

Uçak ağırlığı

5.194 Uçuş güzergâhı ücretlerinin belirlenmesinde bir unsur olarak kullanılan uçak ağırlığı genellikle metrik ton veya eşdeğer bir ölçü birimiyle ifade edilir. ICAO'nun Doc 9082, Bölüm III, paragraf 8'deki ücretlendirme politikalarında önerildiği gibi, uçak ağırlığının orantısal olarak daha az dikkate alınması için çeşitli ağırlık ölçekleri ve aralıkları kullanılabilir; birçok ülke bu amaçla uçak ağırlığının karekökünü uygular (bkz. ayrıca paragraflar 5.188 ve 5.189). Hangi yaklaşım kullanılırsa kullanılsın, uygulanacak uçak ağırlığı türü seçilirken, farklı uçak tiplerinin taşıma kapasitesi ile uçak ağırlığı arasındaki oran farklarının adil bir şekilde yansıtılması için özen gösterilmelidir.

Birim oranı

5.195 Her kullanıcı kategorisi için uygulanacak birim ücret, ilgili dönem (genellikle bir yıl) için her kullanıcı kategorisinden tahsil edilmesi öngörülen toplam en-route maliyetlerin, o kullanıcı kategorisinin tahmini toplam “tüm trafik birimleri”ne (bkz. paragraf 5.193) bölünmesiyle belirlenir. Takip eden yıl için trafik birimi sayısı, bir önceki yılın toplam trafik birimleri üzerinden beklenen büyüme (veya azalma) oranı uygulanarak tahmin edilebilir. Eğer önceki yılın trafik birimi sayısı mevcut değilse, ACC/FIC'lerden elde edilen uçuş verileri temel alınarak tahmin yapılabilir. Benzer şekilde, takip eden yılın toplam tahmini maliyetleri, önceki yılın gerçekleşen maliyetleri esas alınarak belirlenebilir.

5.196 Birim ücret, yerel para birimi cinsinden veya başka bir para birimi cinsinden ifade edilebilir.

Basitleştirilmiş ücretlendirme sistemleri

5.197 Seyrüsefer hava navigasyon hizmetleri ücretleri en yaygın olarak uçulan mesafe ile uçak ağırlığının birleşimine dayansa da, 5.194 ve 5.195'te belirtildiği gibi, belirli durumlarda sadece uçak ağırlığına veya sadece uçulan mesafeye dayalı olabilirler. Uçak ağırlığı ve uçulan mesafe açısından az farkın olduğu durumlarda, ücret sabit bir uçuş başı ücret şeklinde olabilir. Bu yaklaşım basit ve yönetimi daha az maliyetli olduğundan, uçuş başına alınan ücretin nispeten düşük olduğu durumlarda da tercih edilebilir.

YAKLAŞMA VE HAVAALANI KONTROL ÜCRETİ

Genel

5.198 Yaklaşma ve/veya havalimanı kontrolüne atfedilen hava seyrüsefer hizmetleri maliyetleri, birçok durumda havalimanı işletmecisi tarafından uygulanan iniş ücretleri aracılığıyla tahsil edilmiştir. Ancak, havalimanları ve ANSP'lerin özerk veya kurumsal yapılar olarak kurulma eğiliminin artmasıyla, havalimanları ile ANSP'ler arasındaki ilişki değişmiş ve havalimanı ile ilgili hava seyrüsefer hizmetlerinin rekabetçi sunumu ortaya çıkmıştır. Bu durumlarda, yaklaşma, havalimanı kontrolü veya terminal bölgesi seyrüsefer hizmetlerinin maliyeti, kullanıcılar üzerinden doğrudan ücretlendirme yoluyla veya havalimanı işletmecileriyle iş birliği içinde iniş ya da benzeri diğer ücretler aracılığıyla tahsil edilebilir. Bazı durumlarda ise, hizmetler doğrudan belirli bir havalimanıyla ilişkili olduğundan, maliyetler havalimanı işletmecisinden mutabık kalınan bir ücretle tahsil edilebilir. Bu son iki durumda, ücretlendirme genellikle havalimanı ile hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcısı arasında, kullanıcılarla istişare edilerek ve ticari gizliliğe tabi bir anlaşma ile belirlenir.

5.199 Eğer bir ANSP doğrudan bir havalimanından ücret talep ederse, havalimanı işletmecisi kullanıcılarla istişare ettikten sonra uygulanacak ücreti belirler. Bazı havalimanlarının iniş ücretlerine hava seyrüsefer hizmetleri ücretini dahil etme uygulamasına ise aşağıdaki nedenlerle temkinli yaklaşılmalıdır:

- a) Bu uygulama, kullanıcılar için şeffaflık sağlamamaktadır;
- b) hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri ile iniş ücretlerinin ücretlendirme parametreleri farklı olabilir; ve
- c) ICAO'nun ücretlendirme politikaları (Doc 9082, Bölüm II, paragraf 2 vii) uyarınca, uçak operasyonlarının yaklaşma ve apron kontrol aşamasında sağlanan hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyetleri ayrı olarak belirlenmelidir.

5.200 Hangi yöntem kullanılırsa kullanılsın, Devletler, Doc 9082'nin Bölüm I, paragraflar 17 ila 22'de belirtilen ICAO'nun ücretlendirme politikalarında yer alan kullanıcılarla istişare yapılması gerekliliğinin sağlanmasına yönelik düzenlemeleri kolaylaştırmaya çalışmalıdır.

ICAO'nun ücretlerle ilgili politikalarında yer alan parametreler (Doc 9082)

5.201 ICAO'nun Doc 9082 belgesinde yer alan ücretlendirme politikalarında, Bölüm III, paragraf 7'de şu öneri bulunmaktadır: "Yaklaşma ve aerodrom kontrolü için ücretlendirme yapıldığında, ister iniş ücretinin bir parçası olarak ister ayrı ayrı olsun, mümkün olduğunca bu ücret iniş ücretinin tek bir unsuru veya uçuş başına tek bir ücret şeklinde olmalıdır ve uçak ağırlığı hesaba katılabilir, ancak doğrudan orantılı olmayan daha az bir oranda."

5.202 En-route hava seyrüsefer hizmetlerinde olduğu gibi (bkz. Doc 9082, Bölüm III, paragraf 9 iii)), bazı durumlarda sabit bir uçuş başına ücret ile diğer önerilen parametrelere dayalı bir ücretin kombinasyonunun kullanılması uygun görülebilir; bu, hava trafik hizmetlerinin sağlanmasında sabit maliyet unsurlarının bulunduğunu kabul etmektir.

Diğer parametreler

5.203 Yukarıda en-route ücretlendirme kapsamında tartışılan diğer parametreler—yakıt tüketimi, gelir taşıma kapasitesi (yolcu ve kargo) ile uçuş süresi veya uçak hızı—aynı şekilde, uçuşların yaklaşma ve havaalanı kontrol aşamalarında sunulan hava seyrüsefer hizmetlerinin maliyet geri kazanımı açısından da geçerli sayılabilir. Bazı Devletler ayrıca, özel ve eğlence amaçlı kullanılan küçük uçak operatörlerine, ilgili Devlet içindeki bazı veya tüm havaalanlarında hava seyrüsefer hizmetlerinin kullanımı ve iniş kapsayan, sabit ücretli yıllık veya üç aylık kart veya sertifika satın alma seçeneği de sunmaktadır.

Ortak yaklaşma veya terminal alanı ücretleri

5.204 Özellikle karmaşık ve yoğun trafiğe sahip bölgelerde, yaklaşma kontrol hizmetlerinin birden fazla havalimanı adına çalışan kontrolörler tarafından merkezi olarak yürütülmesi eğilimi artmaktadır. Bu tür durumlarda, bazı tesis ve hizmetlerin en-route (rotadaki) veya yaklaşma kategorilerine girebileceği kabul edilmektedir. Bu gibi hallerde, söz konusu görevlerin, yaklaşma kontrolüne özgü hizmet ve tesisleri de kapsayacak şekilde belirli bir terminal alanı kontrol birimine atanması düşünülebilir. Ücretlendirme parametreleri ise 5.202 ve 5.203'te açıklanan parametreleri yansıtabilir.

5.205 Bazı havalimanları, kapasiteye yapılan yatırımı daha doğru yansıtmak amacıyla, özellikle yoğun saatlerde, göreceli olarak yüksek asgari iniş ücretleri ve/veya uçak hareketi başına yüksek sabit ücretler uygulamaktadır. Benzer bir yaklaşım, yaklaşma ve apron kontrol hizmetleri için de geçerli olabilir. Yoğun saat ücretleri, bazı havalimanları tarafından saatlik trafik akışını dengelemek amacıyla da kullanılmaktadır; ancak bu yöntemin etkinliği, havayollarının ticari ve operasyonel dezavantajları göze almadan yoğun saat dışına kaymaya pek yanaşmamaları nedeniyle sınırlıdır. Bu durum özellikle uzun menzilli uçuşlar için geçerli olabilir, çünkü bu uçuşların hizmet verebileceği zamanlar oldukça kısıtlıdır. Öte yandan, yoğun saat ücretleri, kapasitenin ciddi şekilde kısıtlandığı durumlarda gecikmeleri azaltarak kapasitenin daha verimli kullanılmasını teşvik etme açısından "marjinal" bir etkiye sahip olabilir. Yaklaşma ve apron kontrol hizmetleri için minimum ücretler, genel havacılık hareketlerinin toplam hareketler içindeki payının nispeten yüksek olduğu durumlarda kapasitenin etkin kullanımını destekleyebilir. Ekonomik fiyatlandırma prensiplerinin uygulanmasına ilişkin tartışmalar için Bölüm G'ye bakınız.

BÖLGE ÜCRETİ

5.206 5.102 ile 5.113 paragrafları arasında, hava seyrüsefer hizmetlerinin sınıflandırılması ve maliyetlerin tahsisi için alternatif bir seçenek açıklanmaktadır.

5.207 Geleneksel olarak, seyrüsefer (en-route) ücretleri devlet veya FIR bazında hesaplanmıştır. Ancak yukarıda belirtilen alternatif seçenek kapsamında, üst ve alt hava sahası için ayrı ücretler alınabilir ve bu, hizmet sunumuna daha yakın bir şekilde ücretlendirme yapılacak şekilde geliştirilebilir. Böyle bir senaryoda, daha az karmaşık hava sahalarındaki hizmetler daha düşük bir oranla ücretlendirilebilir ve bu da ücret yapısına maliyet-yansıtıcılığı artıran bir unsur katabilir. Bir "bölge" (zone), trafik akışları ve/veya hava sahası yapısına dayanarak oluşturulabilir ve bu bölge genellikle birden fazla FIR'ı kapsayabilir. Böylece bir bölge, ulusal sınırların ötesine uzanan hava sahalarını içerebilir. Örneğin, bölge bazlı ücretlendirme kavramı Avrupa Komisyonu'nun Tek Avrupa Gökyüzü (SES) Ücretlendirme Yönetmeliği'nde uygulanmıştır. Bölge bazlı ücretlendirme, karmaşık terminal alanlarında verilen hizmetler için de mümkün olabilir; örneğin, karmaşık yaklaşma prosedürlerine sahip küçük bir bölgede ayrı havaalanlarının bulunması durumunda.

5.208 Bölge bazlı ücretlendirmelerin (zone charges) getirilmesi, muhtemelen daha maliyet-yansıtıcı bir ücretlendirme sistemine yol açacaktır. Ancak bunun uygulanmasından önce, dikkate alınması gereken bazı konular bulunmaktadır; bunlar şunlardır:

- a) Daha maliyet-yansıtıcı bir fiyatlandırma sistemi, daha doğru fiyat sinyalleri gönderir; ancak aynı zamanda operasyonel sorunlar veya zorlukların önlenmesi gerekir;

- b) bölge bazlı ücretlendirme sistemi daha karmaşık olabilir, ancak daha fazla şeffaflığa da yol açabilir;
- c) karmaşık alanlarda daha yüksek ücretler, çevresinde yerleşik kullanıcıları diğer hava sahalarını kullanmaya teşvik edebilir ve bu da genel olarak hava sahasının daha verimli kullanılmasına katkıda bulunabilir. Ancak, hizmeti kullanmaktan başka seçeneği olmayanlar tarafından bu durum adaletsiz olarak değerlendirilebilir. Bu açıdan, bir sağlayıcı yalnızca gelir artırmak amacıyla, uygun maliyet gerekçesi olmaksızın ücretlendirme yapmamalıdır; ve
- d) bölge bazlı ücretlendirme, hizmeti gerektiren kullanıcılardan gerçek maliyetin tahsil edilmesine yardımcı olarak çapraz sübvansiyonları azaltır. Bu durum, kaynakların daha verimli ve etkin kullanılmasına yol açabilir.

5.209 Sonuç olarak, bölge bazlı ücretlendirmeyi uygulayıp uygulamamak kararı, hava sahası kullanıcıları veya onların temsilci kuruluşlarıyla istişarede bulunduktan sonra ilgili Devlet veya ANSP'ye ait olacaktır.

KISIM I — ÜCRETLERİN TAHSİLİ

DOĞRUDAN KULLANICILARDAN ALINAN ÜCRETLER

Genel

5.210 Hava trafik hizmetleri sağlayan birçok kuruluş, ilgili maliyetleri doğrudan kullanıcılardan alınan hava trafik hizmetleri ücretleriyle karşılamaktadır. Bazı durumlarda, hava trafik hizmetleri başka bir hizmet sağlayıcı adına sözleşme ile sunulabilir; örneğin, bir hava trafik hizmetleri kuruluşu başka bir Devlete, başka bir uçuş bilgi bölgesine (FIR) ya da bir havalimanı adına hizmet verebilir. Son durumda, hava trafik hizmetleri kuruluşu maliyetlerini havalimanına periyodik bir ücret karşılığında tahsil edebilir.

5.211 Devletler, yalnızca hizmet sunum maliyetleriyle ilgili olmayan gelir elde etmek amacıyla FIR'ların (Uçuş Bilgi Bölgeleri) bölünmesinden kaçınmalıdır.

5.212 Farklı türde sağlanan hizmetlerin maliyetlerini karşılamak üzere ayrı hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri alınabilir. Başlıca hizmet türleri ve bunlara ilişkin ücretler aşağıda açıklanmıştır. Ayrıca, maliyet tahsisi amacıyla hizmetlerin alternatif bir sınıflandırması da 5.102 ile 5.113. paragraflar arasında tartışılmıştır.

- a) *Yaklaşma ve havaalanı kontrol hizmeti.* İlgili ücret, ya birleşik bir ücret olarak ya da ayrı ayrı tahsil edilebilir.
- b) *Merkezi yaklaşma kontrol hizmeti.* Bu hizmet genellikle, yaklaşma kontrolünün genellikle bir saha kontrol merkezi (Area Control Centre) tarafından birden fazla havaalanına merkezi olarak sağlandığı durumu ifade eder. Ücret, birleşik ya da ayrı ayrı tahsil edilebilir.
- c) *Merkezi yaklaşma/terminal alanı kontrol hizmeti.* Bu, 5.204'te tanımlandığı gibi, yaklaşma kontrolü ve seyrüsefer hizmetlerinin bir terminal alanı kontrol birimi tarafından sağlandığı durumu ifade eder. Ücret, birleşik ya da ayrı ayrı tahsil edilebilir.
- d) *Bölge kontrol hizmeti.* Bu, ilgili Devletin yurt içi FIR(ler)inde sağlanan tüm seyrüsefer (alan kontrol) hizmetlerini ifade eder. Seyrüsefer hizmetlerine doğru şekilde atfedilebilen tüm bu hava seyrüsefer hizmetlerini kapsayan tek bir ücretin uygulanması daha yaygındır. Ancak, her bir FIR için ayrı ücretler uygulanmasının uygun olabileceği de düşünülebilir.
- e) *Okyanus kontrol hizmeti.* Bu, bir Devletin ICAO tarafından özel bir yetkiyle yüksek denizler üzerinde hava seyrüsefer hizmetleri sağlama sorumluluğunu kabul ettiği durumu ifade eder. Bu hizmetler için genellikle ayrı rota hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri uygulanır.

Faturalama için veri kaynakları

5.213 Ücretlendirme için veriler çeşitli kaynaklardan elde edilebilir. Ancak, kaynağı ne olursa olsun, veriler ilgili hizmetler için ücretlendirilen uçuşun gerçekten gerçekleştiğine dair makul bir kanıt teşkil etmelidir.

5.214 Approach ve aerodrom kontrol ücretleri söz konusu olduğunda, kaynak veriler, iniş ücretlerinin hesaplanmasında kullanılan verilere aynı veya benzer olabilir; örneğin, hava trafik kontrol kayıtları, apron kontrol kayıtları veya yer hizmetleri tarafından tutulan kayıtlar. Ancak, yaklaşma ve aerodrom kontrol ücretleri merkezi olarak sağlanan hizmetleri kapsıyorsa, kaynak veriler büyük olasılıkla en-route hizmet ücretlendirmesinde kullanılan verilere benzer olacaktır (aşağıya bakınız).

5.215 Kıta içi ve okyanus üstü en-route ücretleri için temel kaynak veriler, operasyon kontrol odalarından elde edilir ve çeşitli biçimlerde olabilir, örneğin:

- a) Gerçekleştirilen uçuşların günlük özetleri;
- b) uçuş veri işleme sisteminden doğrudan girdi;
- c) saklanmış uçuş planlarının etkinleştirilmesi; ve
- d) ATC uçuş ilerleme şeritleri.

5.216 Yukarıdaki veriler, normalde ücretlendirme amacıyla kullanılan doğrudan operasyonel verileri temsil eder. Ancak, kontrol edilen hava sahası dışındaki önemli sayıda uçuşun bulunması durumunda, bu tek gereken veri olmayabilir. Böyle durumlarda sunulan hizmetler arasında uçuş bilgi hizmetleri, meteorolojik hizmetler, seyrüsefer yardım araçlarının sağlanması ve havaalanı kulelerinden bölge kontrol hizmetleri yer alabilir. Bu durumlarda ek veri sağlayabilecek kaynaklar şunlardır:

- a) Havaalanı hava trafik kontrol kayıtları;
- b) uçuş planları/AFTN; ve
- c) ATC uçuş ilerleme şeritleri.

5.217 Hava Trafik Hizmetleri (ATS) biriminin durumu ne olursa olsun, ücretlendirme amacıyla kullanılan kaynak veriler sınıflandırılmalı ve doğrulanmalıdır. Hizmet yüksek düzeyde otomatikleştirilmişse, operasyonel Hava Trafik Kontrol (ATC) sistemlerini kullanarak veri işleme sistemleri devreye alınabilir. Bu, özellikle yüksek hacimli operasyonlar için geçerlidir; ancak, hacim düşüğe veya bu kaynaklar mevcut değilse, işlemler muhtemelen manuel olarak yapılacaktır. Bu durumda, ücretlendirilebilir uçuşları belirlemek için uçuş ilerleme şeritlerini ve diğer kaynak verileri ayıklamak üzere personel görevlendirilmesi gerekecektir.

Ücretlendirmelerin yasal dayanağı

5.218 Hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri, kullanıcılara sunulan veya sağlanan hizmetler için (bölgesel hava seyrüsefer planına uygun olarak) tahsil edilir. Ücretler, kullanıcı kategorisi ne olursa olsun aynı birim ücret oranı üzerinden alınabilir veya bazı kullanıcı kategorileri özel olarak muaf tutulabilir ya da daha düşük birim ücret oranıyla ücretlendirilebilir; örneğin, görenek uçuş kuralları (VFR) altında yapılan uçuşlar gibi.

5.219 Özetle, bir uçuş şu şekilde tanımlanabilir:

Bir uçak hareketi, herhangi bir hava sahasından geçişi ve uçak kimliği ve/veya havayolu uçuş kimliği, uçak tipi, uçuş kategorisi, ilgili giriş ve çıkış noktaları, kalkış ve varış havaalanları, kalkış tarihi ve saati ile tanımlanır.

5.220 Genel olarak, ücreti ödeme sorumluluğu, uçuşun gerçekleştirildiği anda ilgili uçağın işletmecisi olan kullanıcıya aittir. Bazı durumlarda, işletmeci bulunamadığında, uçağın sahibi ücretten sorumlu tutulabilir.

5.221 Doğru işletmecinin tespiti, herhangi bir faturalama sisteminin sorunsuz işlemesi için temel öneme sahiptir. Çoğu durumda, ICAO çağrı işareti ve/veya uçağın tescil numarası bu kritik bağlantıyı sağlar. Bu bilgiler genellikle uçuş planına girilir ve ATC uçuş ilerleme şeridinde görünür. Ayrıca, bu bilgiler yer hizmetleri ve apron kontrolörleri tarafından da kullanılabilir. Ancak, özellikle ıslak leasing (mürettebatla birlikte kiralanan uçak) durumlarında uçak kiralandığında sorunlar yaşanabilir. Bu durumlarda çağrı işareti, sistemin faturalama düzenlemeleri bu durumu açıkça belirtmediği sürece yeterli olmayabilir. Uçağın sahibine yönelik takip işlemleri gerekebilir. Eğer belirsizlik devam ederse, diğer faktörlerin dikkate alınması gerekebilir. Bunlar şunları içerebilir:

- a) Uçuşun gerçekleştirildiği taşıyıcıya ait sertifika veya izin sahibi;
- b) mürettebatın kimliği ve istihdamı; ve
- c) ilgili hava aracı ile tanımlanan işletmeci.

5.222 Büyük taşıyıcılar veya işletmeciler söz konusu olduğunda, tanımlamanın genellikle etkinleştirilmiş, saklanan uçuş planlarından veya operasyonel sistemden elde edilen ATC uçuş kayıtlarından sağlanacağı kabul edilmektedir. Bu kayıtlar genellikle uçağın tescil numarasından ziyade, özgün çağrı işareti (call sign) ile uçuşu tanımlar.

5.223 ANSP ile uçak sahibi/işletmecisi arasında resmi bir anlaşma genellikle gerekli değildir. Hava seyrüsefer hizmetleri için ücretler, ya yayımlanmış düzenlemeler aracılığıyla tahsil edilir ya da aerodrom kontrol hizmetleri ücretleri, havaalanı ücretlerinin bir parçası olarak alınırsa, havaalanının yayımladığı şartlar ve koşullar kapsamında tahsil edilir. Gereken ek bilgiler, kullanılan ücretlendirme parametrelerine bağlı olarak değişebilir. Örneğin, ağırlık bir parametre ise, uçak tipi belirlenmelidir. Farklı ağırlık seçenekleri benimsenebilir. Birçok sistem maksimum sertifikalı kalkış ağırlığını kullanırken, yayımlanmış standart ağırlıklar sistemi de kullanılabilir; önemli olan, bu uygulamanın tutarlı şekilde yapılmasıdır.

5.224 Uzun mesafe ücretlerinde de mesafe parametresi kullanılıyorsa — ki bu, seyir ücretlerinde çok muhtemeldir — kalkış ve varış havaalanları ile/veya ilgili giriş ve çıkış noktalarının belirlenmesi gerekir. Bu, ilgili devletin hava seyrüsefer hizmeti sağlama sorumluluğunu üstlendiği hava sahası içindeki mesafelerin hesaplanabilmesi için zorunludur; bu bilgi operasyonel verilerden elde edilebilir. Bazı sistemler standart mesafeleri kullanırken, diğerleri gerçek mesafeleri kullanır. Mesafelerin hesaplanmasında kullanılan metodolojiyi desteklemek için uygun veriler gereklidir ve temel ölçüt yine tutarlılıktır.

5.225 Birçok ücretlendirme sisteminde, uygulama koşulları ile ücretlerin hesaplanma yöntemi, muafiyetler ve ödeme koşulları gibi sistemin temel unsurları yayımlanmaktadır. Böyle bir yayımlamanın genel bir uygulama olarak yapılması tavsiye edilmektedir.

Verilerin doğrulanması ve onaylanması

5.226 Yukarıda belirtildiği gibi, çeşitli veri kaynakları olmakla birlikte en önemlileri ATC uçuş veri işleme sistemlerinden (FDPS) elde edilmektedir. Ayrıca ücretlendirilebilir verileri çıkarmak için programlar geliştirilmiştir, ancak gerekli tüm verilerin temin edilmesini sağlamak için çok çeşitli veri kaynakları gerektiğinden, gelecekteki itirazları en aza indirmek ve kullanıcıların yükünü azaltmak amacıyla bir veri doğrulama sürecinin kurulması gerekmektedir.

5.227 Çoğu sistemde, verilerin doğrulanması ve faturalamadan sorumlu kişiye iletilmesi için üzerinde anlaşılmış bir zaman çizelgesi oluşturulması tavsiye edilir. Çok taraflı sistemlerde (aşağıya bakınız) bu zaman çizelgesine uyulması, ücretlendirmede gecikmelerin önlenmesi açısından zorunludur.

5.228 Yüksek trafik hacmi olan durumlarda, bir seçenek verileri belirli günlere bölmek ve o günün trafiğinin doğrulanmasından en uygun kişinin sorumlu olmasını sağlamaktır. Bu sistemde, bir günün trafiği yukarıda belirtilen çeşitli kaynaklardan derlenen bir veri seti olabilir.

Düzeltilmeler ve talepler (ihtilaflı faturalar)

5.229 Doğrulama prosedürü bulunsa bile, faturalama için verileri alan bölüm veya kurum, veri iletiminden sorumlu grup tarafından düzeltilmesi gereken sorular tespit edebilir. Örneğin, ICAO tanımlayıcısı yanlış olabilir. Gecikmeleri en aza indirmek için, bir soru listesi araştırma için doğrulama bölümüne gönderilmelidir.

5.230 Talepler (itirazlar) durumunda, durum hassas olabilir çünkü ilgili kullanıcı mümkün olan en kısa sürede yanıt bekleyecektir. Taleplerin işlenmesindeki gecikmeler sadece ATM kuruluşu için maliyetli olmakla kalmaz, aynı zamanda kullanıcılar için de maliyetlidir ve zamanında ele alınmadıklarında sistemin itibarını zedeleyebilir.

5.231 Bazı büyük kullanıcılar faturaların detaylarını elektronik ortamda alabilir ve bu durum doğrulamayı büyük ölçüde kolaylaştırır çünkü bu detaylar kullanıcının kendi uçuş verileriyle otomatik olarak karşılaştırılabilir. Bir kullanıcı itiraz edilen bir fatura hakkında talepte bulunduğunda, talep doğrulama için veri doğrulama bölümüne geri gönderilmelidir.

Çok taraflı sistemler

5.232 Bu esas olarak hava seyrüsefer hizmetlerinin en-route (güzergah üzeri) aşamasına uygulanır. Çok devletli çok taraflı bir sistem, sisteme katılan devletler için ölçek ekonomisi sağlayabilir ve kapsadığı geniş alan nedeniyle, bu tür bir sistem ücret tahsilatının uygulanmasını kolaylaştırabilir. Bu durum özellikle nispeten küçük coğrafi alanlara sahip ve ele alınan uçuşların büyük bir kısmı sadece geçiş uçuşu (overflight) olan devletler için geçerlidir. Ayrıca, ve en önemlisi kullanıcı açısından, kullanıcılar geçilen katılımcı devlet sayısına bakılmaksızın sadece tek bir fatura alacaklardır.

5.233 Birçok katılımcı Devletin yer aldığı çok taraflı sistemlerde, faturalama ve ödeme amacıyla ortak bir çevrilebilir para birimi kullanılması yaygındır. Bu durumda, ICAO'nun Doc 9082, Bölüm I, paragraf 24 iv)'deki ücret politikaları, rota ücretlerinin bölgesel bazda (yani birkaç Devlet adına veya ortak işletilen bir ajans tarafından) faturalandırılması durumunda, hem kullanıcılar hem de hizmet sağlayıcılar açısından ücretlerin tek bir çevrilebilir para birimi cinsinden belirlenmesi ve ödenmesinin avantajlı olabileceğini belirtmektedir. Ancak, uluslararası operasyonlar açısından, çevrilebilir para birimi ile ödeme talep edilmesi, bu uygulamanın ulusal taşıyıcı(lar)ın uluslararası operasyonlarına eşit şekilde uygulanmadığı sürece, Chicago Sözleşmesi'nin 15. Maddesi ile uyumlu olmaz.

Uçuş tanımı, yasallık ve doğrulama ile ilgili yukarıda 5.119 ila 5.232 paragraflarında açıklanan aynı kriterler, çok taraflı sistemler için de geçerli olacaktır. Buna ek olarak, faturalama için gerekli ücretlendirme verilerinin merkezi otoriteye raporlanmasına ilişkin kurallar oluşturulmalıdır. Bu genellikle, bir uçuşun sadece bir kez raporlanıp faturalandırılmasını sağlamak amacıyla, coğrafi konuma dayalı olarak katılımcı Devletlere belirli raporlama sorumluluklarının tahsis edilmesini içerir. Çok taraflı sistemlerin bir özelliği, her katılımcı Devletin diğer üyeler adına raporlama sorumluluğunu üstlenerek bir karşılıklı bağımlılık düzeyi oluşturmasıdır. Bu sistemlerin bazılarına ilişkin daha ayrıntılı açıklamalar, bu kılavuzun 3. Bölümünde yer almaktadır.

Faturalandırma sorunları

5.234 Ücretlendirmeye tabi uçuşlara ilişkin veriler toplandıktan sonra, hava seyrüsefer hizmetleri faturaları hazırlanmalı ve ilgili işletmecilerden ödeme tahsil edilmelidir. Birçok düzenli işletmeci veya uçuş söz konusu olduğunda, her uçuş için ayrı fatura göndermek yerine işletmecilere belirli periyotlarla faturalandırma yapmak daha pratik ve ekonomiktir. Yukarıda belirtildiği gibi, bu konuda çok taraflı bir sistem özellikle faydalı olmaktadır.

5.235 Çoğu Devlet ve ücretlendirme kuruluşu genellikle işletmecilere her takvim ayında bir kez fatura gönderir; ancak kaynak verilerin makul bir gecikme olmaksızın kolayca elde edilebildiği durumlarda, daha sık faturalandırma yapılması düşünülebilir. Bu uygulama, uçuşun gerçekleşmesi ile faturanın gönderilmesi arasındaki süreyi kısaltarak işletme sermayesi yükünü azaltmalı ve nakit akışının iyileşmesini sağlamalıdır.

5.236 Bazı durumlarda, ücretlendirme yetkilisi (örneğin, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayan bir kuruluş veya bir havalimanı) ilgili uçuşların inişinden sonra veya kalkışından önce ücreti doğrudan tahsil etmeyi tercih edebilir. Bu yöntemin en büyük avantajı, tutarların hızlı şekilde alınmasıdır. Özellikle nadiren veya tek seferlik hizmet kullananlar gibi tahsilatın zor olabileceği kullanıcılar veya ödeme geçmişi kötü olanlar için bu yöntem faydalı olabilir. Ancak bu tür kullanıcılar dışındakiler için, ödemelerin doğru şekilde alınması ve kaydedilmesini sağlamak amacıyla daha karmaşık idari düzenlemeler gerektirebileceği için bu yöntem tavsiye edilmez.

5.237 Uygulama şekli ne olursa olsun, faturalandırma, ilgili uçuş(lar)ın gerçekleşmesinden sonra mümkün olan en kısa sürede yapılmalıdır. Bu, yalnızca hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcısına (ANSP) gelir akışını hızlandırmak için değil, aynı zamanda uçuşu gerçekleştiren operatörün kullanılan veya sağlanan tesisler ile hizmetleri doğrulamasını kolaylaştırmak için önemlidir. Ücretlendirme yetkilisinin çok geç fatura göndermesi (örneğin, uçuş(lar)ın gerçekleşmesinden aylar hatta bir yıl sonra) operatörün doğrulama yaparken yaşayabileceği zorluklar nedeniyle ödemede gecikmelere yol açabilir. Bu nedenle, ücretlendirme yetkililerinin faturaları her zaman zamanında düzenlemeleri tavsiye edilir.

5.238 Fatura veya hesap operatöre, doğrulama ve ödeme işlemleri için gerekli bilgileri sağlamalıdır; örneğin, alınacak ücret(ler)in türü ve tutarı, ilgili uçuş(lar) ve ödemenin yapılması gereken tarih (bu tarih, gelirlerin gereksiz gecikmeler olmadan tahsil edilmesini sağlamak için fatura tarihine makul derecede yakın olmalı, ancak faturadaki verilerin doğrulanmasına da olanak tanımalıdır). Ödeme şartları ve ödemenin nereye yapılacağı (örneğin, ücretlendirme yetkilisi veya bir banka; bu durumda adres ve hesap referansları dahil edilmelidir) belirtilmelidir. Faturada, sorguların ve anlaşmazlıkların çözümünü kolaylaştırmak amacıyla iletişim adresi ile telefon/faks numarası gösterilmelidir. Gerekirse, faturada, ödeme süresi içinde yapılmayan ödemeler için ücretlendirme yetkilisinin takdirine bağlı olarak faiz cezası uygulanacağı da belirtilebilir.

5.239 Hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan kurumlar bazı durumlarda faturalarını hazırlamak için dış bir ajans kullanabilir. Böyle durumlarda, doğrulama sürecinin verilerin faturalama yetkilisine iletilmesini geciktirmemesi için özen gösterilmelidir. Etkin bir operasyon için kesin bir iletim takvimine uyulması ve performansın yakından izlenmesi temel gerekliliklerdir.

YOLCU, YÜK VE/VEYA YAKIT ÜZERİNDEN ALINAN HARÇLAR / ÜCRETLER

5.240 Yolcular, yük ve/veya yakıt üzerinden alınan ücretler veya vergiler genellikle tahsil otoritesi tarafından kullanıcıdan doğrudan tahsil edilmez. İdari kolaylık ve ekonomik nedenlerle, yolcu ve yükle ilgili ücretler genellikle havayolları veya acenteler tarafından, yakıtla ilgili ücretler ise yakıt şirketleri tarafından tahsil edilir. Yolcu veya yükle ilgili ücretler, sabit tutarda olabilir ya da ücret veya tarifeden belirli bir yüzde olarak ifade edilebilir ve bilet ya da hava konşimentosu düzenlendiğinde havayolu veya acente tarafından tahsil edilir. Yurtdışında bilet düzenlenen yolcular için vergi, genellikle ücreti tahsil eden devletin kalkış havaalanında check-in sırasında tahsil edilir (çoğu uluslararası yolcu bileti dönüş yolculuğunu kapsar). Yük sadece tek yönlü taşındığından (her hava konşimentosu için), bu uygulamalar gelen uluslararası hava yükü sevkiyatları için uygulanamaz. Yakıtla ilgili ücretler ise yakıt şirketlerinin sattığı yakıt fiyatına eklenir.

HÜKÜMETİN TEMSİLCİSİ OLARAK TAHSİLAT OTORİTESİNİN VERGİ TOPLAMASI

5.241 Bazı durumlarda, tahsilat otoritesi, genel veya belirli gelir amaçları ya da hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasıyla ilgisi olmayan diğer amaçlar için hükümet tarafından alınan vergileri toplamakla sorumlu olabilir. Bu tür durumlarda tahsilat otoritesi yalnızca hükümetin bir temsilcisi olarak hareket eder. Toplanan vergiler, ilgili hava seyrüsefer hizmetleri ücretleriyle aynı anda tahsil edilmiş olsalar bile, hava seyrüsefer hizmetleri gelirlerinden ayrı ve kayıtlı tutulmalıdır. Vergiler toplandıkça, doğrudan belirlenmiş bir hazine ya da başka bir devlet hesabına aktarılmalıdır; ancak tahsilat otoritesi vergileri sadece belirli aralıklarla (örneğin aylık) aktaracaksa, aktarım tarihinden önce toplanan vergileri kendi adına faiz getiren bir hesapta tutabilir.

TAHSİLAT SORUNLARI

5.242 Hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin tahsilinde sorunlarla karşılaşılabilir. Bu tür sorunlarla ilgilenirken, tahsilat çabalarının kapsamı ve maliyeti, ilgili tutarla orantılı olmalıdır. Tahsil edilemeyen tutarların tahsilindeki zorlukların derecesi, ilgili tarafların ücreti koyan devlette bulunup bulunmamasına veya ücretin, o devlette bulunmayan işletmelerin yapılan aşım uçuşlarına ilişkin olup olmadığına göre değişiklik gösterir. İlk durumda, borçlunun daha kolay ulaşılabilir olması nedeniyle tahsilat daha kolay olabilir. Aşırı durumlarda, borçlunun uçakları veya diğer varlıklarına el konulması gerekebilir.

5.243 Aşım uçuşlarıyla ilgili olarak, ICAO'nun Doc 9082 (Bölüm III, paragraf 10) kapsamındaki ücret politikaları, hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılarının, kullanıcının hizmet sağlayıcı devletin toprakları üzerinde uçuş yapıp yapmadığına bakılmaksızın, tüm kullanıcılardan maliyet paylarını talep edebileceğini teyit etmektedir. Pratikte, bir devlet, kendi topraklarına iniş yapmayan ve o devlette yerleşik olmayan veya ofisi bulunmayan bir işletmenin gerçekleştirdiği tek seferlik veya nadir aşım uçuşları için ücret tahsilinde zorluk yaşayabilir. Tekrarlanan tahsilat girişimleri başarısız olduğunda ve ilgili tutar önemli olduğunda, hizmet sağlayıcı devlet son çare olarak, örneğin, ilgili uçağın kayıtlı olduğu devletin Sivil Havacılık Müdürlüğü'nden yardım talep etmeyi veya işletmenin bulunduğu devlette bir tahsilat ajansı ile sözleşme yapmayı düşünebilir.

5.244 Böyle yaklaşımlar başarısız olduğunda, dürüst olmayan kullanıcıların faaliyetlerini sürdürmesini ve hava seyrüsefer hizmetlerinden ödeme yapmadan yararlanmalarını engellemek amacıyla (emniyet gerekliliklerine zarar vermeksizin) çeşitli yaptırımlar düşünülmelidir. Tam bir yaptırım uygulama prosedürünün varlığı, tahsil edilen tutarların seviyesi üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Örneğin, bir hizmet sağlayıcı (veya tahsilat ajanı), uçakların alıkonulması ve benzeri idari yaptırım prosedürleri ile non-payer (ödemeyen) kullanıcıları durdurmak ve diğer kullanıcıları ödemeye teşvik etmek açısından yasalarından faydalanabilir. Borçlu kullanıcı iflas ettiğinde, bu tür yasalar hizmet sağlayıcının alacağını uçak sahiplerinden, uçağa bağlı bir borç olarak tahsil etmesine olanak tanıyabilir. Alternatif bir yaklaşım ise, herhangi bir aşım uçuş izni veya uçuş öncesi onay (gerekliyse) verilmesini, ilgili işletmenin aşılacak devlette bir temsilci (ajan) göstermesine bağlamaktır. Bu temsilci, tahsil edilen ücretleri ödemeyi taahhüt eder. Devlet, bu tür bir temsilciyi kabul etmek için, temsilcinin işletmeciden uygun yetki belgesine sahip olmasını ve gerekli ödemeleri yapabilecek durumda olmasını şart koşmalıdır.

5.245 Harçların başarılı bir şekilde tahsil edilmesi için bir organizasyonun finansal yönetiminin aşağıdaki işlevlerinin güncel olması esastır: ulusal mevzuat; doğru ve kesin muhasebe; tüm kullanıcılara adil ve eşit muamele sağlayan şeffaf bir maliyet geri kazanım sistemi; havayolu şirketlerine ilişkin kapsamlı ve güncel veritabanları; kredi kontrolü; doğru faturalandırma; ve zorunlu tahsilat prosedürleri. Bu temel işlevler sağlandığında, göreve özel personel atanması ve gerekiyorsa deneyimli bir tahsilat ekibi kurulması gerekir. Ayrıca bir tahsilat politikası belirlenmelidir. Tahsilat yöntemleri, borçlularla ve düzenli ödeyenlerle tekrar eden iletişimleri, proaktif bir veritabanından otomatik hatırlatmaları, geç ödemelerde faiz tahakkukunu, katı kurallar çerçevesinde borcun yeniden ödeme planına bağlanabilmesini, devlet idareleriyle ve uçak kiralama şirketleriyle işbirliğini ve gerekirse yasal işlem yapma hazırlığını içermelidir. Hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcısı halen sık sık ödemede aksaklıklar yaşıyorsa, küresel ağı ve çoğu devlette temsilciliği bulunan bir tahsilat ajansı ile sözleşme imzalanabilir.

5.246 Birden fazla devlet adına ücretleri tahsil etmek ve toplamak üzere bir bölgesel ajans kurulduğu durumlarda, üst geçişler (overflight) için ödeme yapılmaması sorunu önemli ölçüde azalır. Çünkü üst geçiş gerçekleştiren işletmecilerin çoğu, er ya da geç katılımcı devletlerden birine iniş yapacaktır. Bu tür bölgesel ajanslar, Bölüm 3'te C Bölümü altında ele alınmaktadır. Tahsilat sorunları, daha geniş bir coğrafi bölgede devletlerin iş birliği yapması ve havayolları ile diğer hava sahası kullanıcılarına ilişkin veri tabanlarını birleştirmesi yoluyla da azaltılabilir; bu durum, kötü borçluların ödemelerden kaçınmasını daha zor hale getirir.

KISIM J — CNS/ATM SİSTEMLERİ HİZMETLERİNİN SAĞLANMASINA İLİŞKİN ÜCRETLER VE MALİYET KARŞILAMA HUSUSLARI

Mart 1994'te ICAO Konseyi tarafından onaylanan CNS/ATM Sistemlerinin Uygulanması ve İşletilmesine İlişkin ICAO Politika Bildirimi, maliyetlerin geri kazanımı konusunu şu şekilde ele almaktadır:

“Tüm kullanıcılar arasında makul bir maliyet dağılımı sağlamak amacıyla, CNS/ATM hizmetlerinin sağlanmasında katılan maliyetlerin geri kazanımı, Sözleşme'nin 15. Maddesine uygun olmalı ve Havalimanları ile Hava Seyrüsefer Hizmetlerine İlişkin Ücretler Konusunda Konseyin Taraf Devletlere Yönelik Bildirimlerinde (Doc 9082) belirtilen ilkeler esas alınarak yapılmalıdır. Bu ilkeler arasında, uydu tabanlı emniyet hizmetlerinin kullanımını engellemeyecek veya caydırmayacak şekilde bir maliyetlendirme yapılması ilkesi de yer almaktadır. Devletler arasında maliyet geri kazanımına yönelik çabalarda iş birliği yapılması önemle tavsiye edilmektedir.”

5.247 Bir devletin ya da devletler grubunun, sorumluluğunu üstlendiği hava sahasında CNS/ATM sistem hizmetlerini sağlamak için benimsediği yöntem ne olursa olsun, bu hizmetler karşılığında ücretlendirme yoluyla yapılacak maliyet geri kazanımı, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 15. Maddesinde (Doc 7300) yer alan ve ICAO'nun ücretlendirme politikaları (Doc 9082) ile tamamlanan temel ICAO hava seyrüsefer hizmetleri maliyet geri kazanım politikasına uygun olmalıdır. CNS/ATM sistemlerinin uygulanması, bu politikalarda herhangi bir temel değişikliği gerektirmemelidir.

5.248 CNS/ATM maliyetlerinin bir kısmı güzergâh (en-route) kullanımına atfedilebiliyorsa, bu maliyetler, ilgili devlet tarafından tahsil edilen güzergâh ücretlerinin maliyet temelinde, diğer hava seyrüsefer hizmetleriyle ilgili güzergâh kullanımına ayrılabilir maliyetlerle birlikte dahil edilebilir ve bu ücretler yoluyla geri kazanılabilir. Bir devletin kendi Hava Trafik Kontrol Merkezi'ni (ACC) işletmemesi durumunda bile, uçuşların güzergâh aşamasında CNS/ATM sistem hizmetleri ve diğer hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasıyla ilgili maliyetlere katlanması mümkündür. Örneğin, GNSS takviye sistemlerine katılım veya bunların sağlanması, bir ya da birden fazla ACC ile AFS bağlantılarının kurulması ya da meteorolojik hizmetlerin sunulması gibi maliyetler söz konusu olabilir. Bu tür maliyetlerin geri kazanımı, söz konusu devlet ile, ilgili devletin içinde yer aldığı genişletilmiş FIR'da trafiğe hizmet veren ACC'yi işleten kuruluş arasında bir iş birliği ya da anlaşma gerektirir. Bu yaklaşımın amacı, ilgili devletin güzergâh hava seyrüsefer hizmetleri maliyetlerinin, genişletilmiş FIR'a hizmet veren ACC tarafından tahsil edilen ücretlerin maliyet temelinde tanımlanabilir bir unsur olarak dahil edilmesi ve bu ücretler aracılığıyla geri kazanılmasıdır. Bu maliyetlere karşılık gelen ücret payı, kullanıcılar tarafından ödendikten sonra ilgili devlete aktarılacaktır.

5.249 CNS/ATM maliyetlerinin yaklaşma ve meydan kontrolüne ait bölümleri, ilgili havalimanlarındaki trafiğe uygulanabilecek yaklaşma ve meydan kontrol ücretlerine dahil edilebilir ya da bu havalimanlarıyla iş birliği içinde kullanıcılardan tahsil edilebilir; alternatif olarak, bu maliyetler söz konusu havalimanlarına uygulanacak yaklaşma ve meydan kontrol maliyetlerine de dahil edilebilir. Bu son iki durumda, her bir havalimanı bu maliyetleri diğer hava seyrüsefer hizmetleri maliyetleriyle birlikte maliyet temeline dahil edebilir ve iniş ücretleri yoluyla ya da eğer bu ücretler havalimanı tarafından tahsil ediliyorsa, yaklaşma ve meydan kontrol ücretleri aracılığıyla geri kazanabilir.

5.250 GNSS'in maliyet geri kazanımıyla ilgili hususlar açısından, Küresel Seyrüsefer Uydu Sisteminin (GNSS) Sağlanması ve İşletilmesine İlişkin Mali ve İlgili Organizasyonel ve Yönetmelik Hususlar Raporunda (Doc 9660) ilave rehberlik sunulmaktadır.

5.251 Daha gelişmiş küresel seyrüsefer uydu sisteminin (GNSS) artan maliyetlerinin dağıtımına ilişkin olarak, Konsey 2007 yılında aşağıdaki geçici politikayı kabul etmiştir:

- a) Temel GNSS hizmetleri, birçok farklı kullanıcı kategorisine ortak bir kamu hizmeti olarak ücretsiz şekilde sunulacaktır. Buna karşılık, daha yüksek hizmet kalitesi gerektiren ve dolayısıyla daha yüksek maliyetlere neden olan gelişmiş GNSS hizmetleri (takviye hizmetleri dahil), çoğu durumda bu hizmetleri kullanan tüm kullanıcılar tarafından ücretlendirilerek karşılanacaktır;
- b) daha gelişmiş GNSS hizmetlerine ilişkin artan maliyetler, bu hizmetlerden fiilen fayda sağlayabilecek tüm kullanıcılar arasında paylaştırılmalıdır. Bu maliyet paylaşımı bölgesel düzeyde gerçekleştirilmelidir ve hizmet düzeyinin farklı gereksinimleri karşılayacak şekilde ayarlanabileceği durumlarda, farklı kullanıcı kategorilerinin ihtiyaçları dikkate alınmalıdır;
- c) sivil havacılıktan herhangi bir maliyet geri alınmadan önce, tüm kullanıcılar arasındaki maliyet paylaşımı, GNSS hizmet sağlayıcısı ile sivil havacılık temsilcileri ve diğer kullanıcı kategorilerinin temsilcileri arasında şeffaf müzakereler ve istişareler yoluyla tartışılmalı ve üzerinde mutabakata varılmalıdır;
- d) herhangi bir maliyet paylaşımı ve buna bağlı maliyet geri kazanımı, ICAO'nun hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerine ilişkin politikalarıyla tutarlı olmalıdır. Bu sayede, sivil havacılıktan yalnızca ilgili maliyetlerin adil payı, sağlam muhasebe ilkelerine uygun olarak talep edilir ve uluslararası sivil havacılık, diğer uluslararası ulaşım türleri ve kullanıcı gruplarına kıyasla ayrımcılığa uğramamış olur; ve
- e) sivil havacılığın payı belirlendikten sonra, katılımcı Devletler (veya hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları – ANSP'ler) arasında ve uçuşların farklı safhalarına göre maliyet paylaşımı, mevcut ICAO politika ve rehberlerine uygun şekilde yapılmalıdır. ANSP'ler, bu maliyetleri mevcut ücretlendirme sistemleri kapsamında kullanıcılardan tahsil edebilirler.

5.252 ICAO'nun ücretlendirme politikalarında, Doc 9082'nin Birinci Bölüm, 17 ila 22. paragraflarında yer alan, hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinde artış ya da yeni ücretlerin getirilmesi konusunda kullanıcılara yapılacak istişarelere ve ayrıca kapasite geliştirme ile yatırım planları hakkında kullanıcılara mümkün olan en erken aşamada danışılmasına yönelik vurgunun altı özellikle çizilmelidir. Bu da, küresel, bölgesel veya ulusal düzeyde CNS/ATM sistem unsurlarının uygulanmasına yönelik planlar geliştirilirken, ilgili istişarelerin gerçekleştirilmesini gerektirir.

BÖLÜM 6

Hava Seyrüsefer Hizmetleri Altyapısının Finansmanı

Bu bölüm, hava seyrüsefer hizmetleri sağlamak için gerekli olan yeni bir binanın inşası, mevcut bir binanın genişletilmesi ve/veya yeni ekipmanların satın alınarak kurulması gibi unsurları içerebilecek bir hava seyrüsefer hizmetleri altyapı yatırım projesine başlanırken dikkate alınması gereken çeşitli finansman yönlerini ele almaktadır.

A Bölümü, proje geliştirme ve finansmanı bağlamında trafik tahminlerinin önemini ve içeriğini ele almakta olup, bu konuyla ilgili mevcut politika ve diğer rehberlere de atıfta bulunmaktadır.

B Bölümü, bir altyapı projesinde yer alması muhtemel uzman türlerini tanımlamaktadır.

C Bölümü, ekonomik ve finansal analizlerin önemi ve amacına odaklanmaktadır.

D Bölümü, finansman planlarının amacını ve sağlaması gereken temel bilgileri ele almakta, paraları gereksinimlerini incelemekte ve kredilerin geri ödenmesini tartışmaktadır.

E Bölümü, öncelikle olası yerel kaynaklara, ardından yabancı ve diğer kaynaklara, ön finansman da dahil olmak üzere, bir hava seyrüsefer hizmetleri yatırım projesinin finansmanı için kullanılabilecek kaynaklara odaklanmaktadır.

F Bölümü, CNS/ATM sistemleriyle ilgili bazı hususları ele almaktadır.

KISIM A — TRAFİK TAHMİNLERİ

6.1 Sağlam trafik tahminleri, herhangi bir hava seyrüsefer hizmetleri altyapı geliştirme projesi ve onun finansmanı için hayati öneme sahiptir. Bu tahminlerin temel amacı, trafik gelişmelerini belirlemek ve ilgili hava seyrüsefer tesisinin veya hizmetinin kapasite gereksinimlerini ortaya koymaktır. Tahminler, ilgili projenin planlanan ömrünü kapsamalı ve uluslararası ile yurtiçi, tarifeli ve tarifesiz uçak hareketlerinin yıllık tahmini hacimlerini, hava seyrüseferinde rota üzeri trafik açısından ve varsa tesisin hizmet vereceği havaalanlarındaki havaalanı trafiği açısından içermelidir. Ayrıca, rota üzeri hareketler, geçiş trafiği ile iniş/kalkış trafiği olarak ayrılmalıdır. Tahminler, uygun olduğu durumlarda, genel havacılık/iş havacılığı ve Devlet (askeri dahil) trafiğini de içermelidir. Projeye bağlı olarak, trafik eğilimlerini ve yoğunluk paternlerini belirlemek amacıyla trafik dağılımının ay, gün ve saat bazında verilmesi ile işletilmesi beklenen uçak türlerine ilişkin veriler de talep edilebilir.

6.2 Trafik tahminlerinin hazırlanmasıyla ilgili rehberlik için ICAO'nun Hava Trafiği Tahminleri El Kitabı'na (Doc 8991) başvurulmalıdır. Ayrıca, ICAO'nun ücretlendirme politikalarına (Doc 9082, Bölüm I, paragraf 19) da atıfta bulunulmalıdır. Bu politika, özellikle uçak işletmecileri olmak üzere hava seyrüsefer hizmetleri kullanıcılarının, bireysel sağlayıcılara beş ila on yıllık tahmin dönemine dayalı olarak önceden planlama verileri sağlamasını tavsiye etmektedir. Bu veriler, gelecekte kullanılacağı öngörülen uçak tipleri, özellikleri ve sayıları ile beklenen uçak hareketlerindeki büyüme ve taşınacak yolcu ile kargo miktarını içermelidir.

KISIM B — UZMANLARIN HİZMETLERİNDEN YARARLANMA

6.3 Bir hava seyrüsefer hizmetleri yatırım projesinin planlanması ve uygulanması sürecinde, planlama alanında yeterli uzmanlığa sahip olmayan hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcısının, bir veya daha fazla dış danışmandan hizmet alması sıklıkla arzu edilen ve faydalı bir durum olabilir. Ancak bu süreçte, seçilen danışmanın gerekli uzmanlık alanında tam bilgi ve deneyime sahip olduğundan emin olmak için tüm çaba gösterilmelidir. Normal koşullar altında, danışmanın büyük bir yüklenici firma veya hava seyrüsefer hizmetleri ekipmanı üreticisiyle bağlantılı olmaması da tercih edilir; çünkü bu durum, danışmanın hazırlayacağı teknik şartnameleri veya raporuna dayanarak hazırlanacak belgeleri etkileyebilir. Hava seyrüsefer hizmetleri kuruluşunun yönetimi, danışmanla yakın işbirliği içinde olmalı, yapılan çalışmaları düzenli olarak izlemeli ve ortaya çıkan raporu dikkatle incelemelidir; örneğin, raporun gerçekçi olup olmadığı ve ulusal ile yerel koşulların tam olarak göz önünde bulundurulup bulundurulmadığı değerlendirilmelidir. Uzman desteği alınmasına ilişkin olarak, ayrıca Bölüm E, paragraf 6.47'ye de bakılmalıdır. Bir hava seyrüsefer hizmetleri yatırım projesinde genellikle kullanılan uzman türleri şunlardır:

- a) hava seyrüsefer sistemleri uzmanları;
- b) kamu yatırımlarının maliyet ve faydalarını değerlendirme konusunda eğitim almış ekonomistler;
- c) bankalar ve diğer fon sağlayıcılarla müzakerelerde yardımcı olmak üzere altyapı finansmanı konusunda uzman finansal danışmanlar (krediyi sağlayan kuruluştan bağımsız olmalıdırlar);
- d) hava seyrüsefer hizmetleri yatırım projelerine ilişkin belgelerin hazırlanmasında uzmanlığa sahip hukuk müşavirleri; ve
- e) proje yönetim şirketleri, genellikle planlama ve inşaat konularında uzman mühendislik şirketleri.

KISIM C — EKONOMİK VE MALİ ANALİZLER

6.4 Tüm kuruluşlar, hedeflerine en iyi şekilde nasıl ulaşacaklarına dair kararlar vermek zorundadır. Yatırım kararlarını yönlendirmek için, kuruluşlar seçeneklere odaklanan ve net faydaları maksimize etmeyi amaçlayan değerlendirme tekniklerini kullanırlar. Bir Devletin veya hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcısının aldığı her büyük yatırım kararı, altyapıya yapılan yatırımın sağlayıcılara, kullanıcılara ve uygun olduğunda daha geniş topluluğa maliyetlerini ve faydalarını göstermek amacıyla analizlerle desteklenmelidir. Kullanıcılarla yapılacak istişareler, Devletlere ve sağlayıcılara büyük yatırım kararlarında yardımcı olmalıdır. Yapılan analizlerle ilgili olarak, bir Devlet veya bölge içinde ortak bir yaklaşım benimsenmesi arzu edilir.

6.5 Hava seyrüsefer tesislerinin yüksek maliyetli yapısı, hükümet veya özel finansman sağlanırken ekonomik ve finansal analizlerin gerekliliğini giderek daha önemli hale getirmektedir. Finansman sağlayıcıları, projenin finansal ve ekonomik açıdan uygulanabilirliğine dair teminatlar isteyecektir; bu da yalnızca detaylı analizlerle gösterilebilir.

6.6 Aşağıdaki paragraflar, herhangi bir büyük ölçekli yatırım projesine başlanmadan önce değerlendirilebilecek çeşitli analiz türlerini açıklamaktadır. Bunlar; finansal değerlendirme, maliyet-fayda analizi, iş gerekçesi çalışması ve ekonomik etki analizidir. Her biri farklı bir bakış açısına odaklanır. Bu analizlerin her biri hakkında, bu belgenin sınırlı alanı ve kapsamından daha fazla detay sunan kapsamlı literatürler kolayca bulunabilir.

FİNANSAL DEĞERLENDİRME

6.7 Finansal değerlendirme, belirli bir yatırımla ilişkili doğrudan maliyetler, gelirler ve fon kaynaklarıyla ilgilidir. Bu değerlendirme, sermaye sağlayıcısına yatırımın finansal uygulanabilirliğini göstermek amacıyla, toplam artan maliyetleri belirleyip bu maliyetlerin varlık ömrü boyunca geri kazanılma olanaklarıyla karşılaştırmayı amaçlar. Finansal değerlendirme, Bölüm D'de açıklanan finansman planından alınan verilere dayanır; bu plan, bileşen maliyetlerine ilişkin tahminler (işçilik, malzeme, ekipman vb.), projenin çeşitli aşamalarında yapılacak harcamalar için gereken fonlar, ödemelerin yapılacağı para birimleri ve mevcut fon kaynakları gibi temel bilgileri içerir.

6.8 Toplam maliyetler, sadece ilk sermaye yatırımı değil, aynı zamanda varlığın faydalı ömrü boyunca ortaya çıkan artan işletme ve bakım maliyetlerini de içerir. Sermaye maliyetleri, yeni projenin mevcut operasyonlara planlanması ve entegrasyonu için gerekebilecek proje ofisi maliyetlerinin yanı sıra fonların borçlanma faiz maliyetlerini de kapsar. Sermaye maliyetleri genellikle varlığın ömrü boyunca geri kazanılacak amortisman ve faiz olarak yeniden ifade edilir. Artan işletme ve bakım maliyetleri, sermaye yatırımı sonucunda varlığın ömrü boyunca personel veya diğer bakım maliyetlerinin azalması durumunda negatif bir tutar da olabilir. Teknolojik gelişmeler, hizmet seviyesini artırırken uzun vadeli maliyetleri düşürme konusunda birçok yeni fırsat yaratmaktadır.

6.9 Gelir tarafında, artan maliyetleri karşılamak için gereken gelir kaynakları belirlenmeli ve bu kaynaklarla ilişkili riskler değerlendirilmelidir. Genellikle gelirler, varlığın faydalı ömrü boyunca toplam maliyetleri karşılamak amacıyla belirlenen kullanıcı ücretlerinden elde edilir. Yatırım sonucunda kullanıcı ücretleri azalabilir. Ancak risklerin değerlendirilmesine yardımcı olmak için, kullanıcı ücretlerindeki herhangi bir artış, kullanıcılara olan etkisini yansıtacak şekilde yeniden ifade edilebilir; örneğin, yolcu bileti başına düşen artış ya da uçuş işletme maliyetlerinin yüzdesi olarak. Kullanıcı ücretlerindeki artışlar, sağlanan hizmetlere olan talebi doğrudan etkileyebilir. Talebin ne ölçüde etkilendiği, bu gelir kaynağıyla ilişkili risklerin ve nihayetinde projenin finansal uygulanabilirliğinin belirlenmesinde dikkate alınabilir.

6.10 Yarı özel veya özel kaynaklardan yatırım fonu talep eden hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları (ANSP'ler) için, önerilen proje için finansman sağlamak amacıyla muhtemelen bir finansal değerlendirme yapılması gerekecektir. Doğru şekilde hazırlanmış bir finansal değerlendirme, her yatırım seçeneğiyle ilişkili sonraki gelirlerin risklerini de içeren nakit akışlarının tam bir analizini sunar ve alternatif çözümler arasında seçim yapılmasına da yardımcı olur. Değerlendirmenin nasıl yapılacağı ise büyük ölçüde hedef kitesine bağlıdır.

FAYDA-MALİYET ANALİZİ

6.11 Hava seyrüsefer hizmetleri projeleri kamu fonlarıyla finanse edildiğinde, projenin hem kamu hem de özel fayda ve maliyetlerini yansıtan bir yöntem göz önünde bulundurulmalıdır. Maliyet-fayda analizi (CBA), net toplumsal faydaları maksimize etme ekonomik hedefine en iyi şekilde uyan yatırım seçeneğini belirler. Bu, proje finansal hesapları ve nakit akışlarına odaklanan finansal değerlendirmenin çok ötesindedir. Ayrıca, finansal değerlendirme ile CBA arasında sermaye maliyetlerinin ele alınışında farklılıklar vardır. Finansal değerlendirme genellikle sermaye maliyetlerini yıllık amortisman ve faiz giderleri olarak yeniden ifade ederken, CBA sermaye maliyetlerini gelecekteki yıllarda yapılması gereken nakit harcamalarıyla ölçer — amortisman ve faiz ile değil. Harcamaların nakit akışı, faydaların nakit akışı ile karşılaştırılır ve yıllık net tutarlar indirgenerek yatırım seçeneği için net bugünkü değer hesaplanır.

6.12 Finansal değerlendirme ile maliyet-fayda analizi (CBA) arasındaki kapsam farkını göstermek için, daha önce radar bulunmayan bir havaalanına radar kurulmasını ele alalım. Finansal değerlendirme, bu yatırımla ilişkili finansal nakit akışlarını ve gerekli kullanıcı ücretlerini incelerken, CBA ise yatırımda yer alan tüm tarafların fayda ve maliyetlerini göz önünde bulundurur. Buna, uçak işletmecilerinin yakıt tasarruflarından ve yolcuların zaman tasarruflarından elde ettikleri faydalar dahildir. Ayrıca, daha geniş sosyal etkiler dikkate alınacaksa, havaalanı çevresinde yaşayan veya çalışan bireylerin maruz kaldığı artan trafik ve gürültü gibi olumsuz etkiler de hesaba katılmalıdır.

6.13 Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısı (ANSP) için dikkate alınması gereken potansiyel verimlilik artışları da vardır. Örneğin, modern ATS (Hava Trafik Servisleri) teknolojisine yapılan bir yatırım, gelecekte ihtiyaç duyulan hava trafik kontrolörü sayısını azaltarak işletme maliyetlerini düşürebilir. Uçak işletmecileri de ulaşım verimliliği açısından fayda sağlayabilir; bu faydalar, uçakların daha verimli işletilmesinden ve daha yüksek hizmet güvenilirliği ile öngörülebiliirliğinden kaynaklanan tasarrufları içerir. 6.12'nin son cümlesinde belirtilen benzer değerlendirmeler de burada geçerli olacaktır.

6.14 Güvenlik faydalarının ölçülmesi, olumsuz bir olayın olasılığı ile şiddetinin bileşiminden oluşan güvenlik risklerinin analizini gerektirir. Bir maliyet-fayda analizi (CBA), risk analizinde belirlenen sonuçları alır ve bunlara belirli bir parasal değer atar. Kaza kayıpları, mülkiyet gibi maddi varlıkları içeriyorsa, kaza riskleri ikame veya onarım maliyetleri temelinde değerlendirilebilir. Kayıplar kişisel yaralanma veya can kaybı gibi maddi olmayan sonuçlar içeriyorsa, kaza riskinin doğru şekilde değerlendirilmesi daha belirsiz ve yoruma dayalı olur ve dikkatle yaklaşılmalıdır. Güvenlik faydalarının ölçülmesindeki zorluklar nedeniyle, bu analizlerde genellikle güvenlik faydaları hariç tutulur; ancak güvenlik faydaları değerlendirme seçenekleri arasında farklılık gösteriyorsa veya tek bir altyapı yatırımının olumlu net faydasını belirlemede belirleyici ise bu faydalar dikkate alınmalıdır. Bir proje, güvenlik dışı faydaların değerlendirilmesiyle haklı çıkarılamıyorsa, projenin güvenlik seviyesinde bir iyileşmeye yol açıp açmayacağı dikkate alınmalıdır.

6.15 Çevre üzerindeki etkiler, birçok büyük ulaşım projesinde önemli bir faktördür. Bunlar maliyet ya da olumsuz fayda olarak değerlendirilebilir (çevresel etkiler genellikle istemsiz ve tipik olarak olumsuzdur) ve bu etkilerin kesin olarak ölçülmesi zordur. Bununla birlikte, bu etkilerin tanımlanması ve dikkatlice değerlendirilmesi önemlidir. Çevresel etkilerin nicelendirilmesi konusunda kapsamlı araştırmalar yapılmıştır.

6.16 Tüm fayda ve maliyetler belirlendikten ve tahmin edildikten sonra, bir projenin maliyet-faydalı olup olmadığını belirlemek veya hangi seçeneğin en yüksek net faydayı sağladığını değerlendirmek için, fayda ve maliyetlerin net nakit akışı bugünkü değere indirgenir ve tek bir net bugünkü değer (NPV) elde edilir. Ekonomik açıdan tercih edilen seçenek, en yüksek NPV'ye sahip olan olacaktır. İndirgeme ihtiyacı, gelir ve giderlere verilen değerlerin gerçekleşme zamanına bağlı olmasından kaynaklanır. Bir yıl sonra alınacak bir para birimi birimi, bugün eldeki bir para birimi biriminden daha az değer taşır çünkü o yıl boyunca kaçırılan fırsatlar vardır.

6.17 Fayda ve maliyetler, finansal değerlendirmeden kaynaklanan nakit akışlarının aynı dağılımını mutlaka takip etmez. Ayrıca, havacılık kullanıcılarına sağlanan faydalar, projenin toplam maliyetini karşılamak için yetersiz olabilir.

İŞ DURUMU

6.18 Bir iş gerekçesinin (business case) önemli amaçlarından biri, ilgili tüm taraflarla koordinasyonu kolaylaştırmak ve finansal kurumlarla yapılacak müzakereleri desteklemektir. İş gerekçesi geliştirme süreci genellikle karmaşık olup birçok varsayım ve değerlendirmeyi içerir. İş gerekçesi çalışmasının büyük bir bölümü, daha önce tartışılan finansal analiz (veya değerlendirme) kısmıdır. İş gerekçesi genellikle maliyet-fayda analizi ve risk yönetimi bölümü gibi bileşenleri de içerir. İş gerekçesi için gereken bilgiler, bütçe ve iş planlarının kapsamının ötesindedir (bkz. Bölüm 4, Kısım A).

6.19 Bir iş gerekçesi, bağlamı ortaya koyar, ele alınması gereken sorunları belirler ve seçilen önerinin ayrıntılı bir tanımını sunar; ayrıca, diğer seçenekler arasından neden bu seçeneğin tercih edildiğine dair gerekçeyi ve faydaları, maliyetleri ve risklerin kapsamlı bir değerlendirmesini içerir. Diğer seçenekler de faydaları, maliyetleri ve riskleriyle birlikte açıklanmalıdır. Buna ek olarak, iş gerekçesi ürünler ve hizmetler, pazarlar, çalışanlar, teknolojiler, tesisler, ekipman, sermaye, finansman, acil durum planları vb. konularda analiz ve bilgiler sunabilir. Performans ve verimlilik değerlendirilir; kritik başarı faktörleri belirlenir ve tartışılır. Ana risk faktörleri tespit edilir ve sonuçlardaki değişiklikleri haber veren göstergelerle birlikte sunulur. Her risk faktörü için riskleri azaltıcı önlemler belirtilmelidir. Organizasyon ve insan kaynakları açısından, işe alım, yeniden yerleştirme, eğitim ve işten çıkarma talepleri dikkate alınarak sonuçların değerlendirilmesi gerekir.

1. Yatırımdan elde edilecek faydaların indirgenmiş değeri ile beklenen maliyetlerin indirgenmiş değeri arasındaki fark. Pozitif bir net bugünkü değer (NPV), yatırımın karlı olduğunu gösterir.

6.20 İş gerekçesi ayrıca hava seyrüsefer hizmeti kullanıcıları üzerindeki etkileri de değerlendirir. Örneğin, hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerine yapılan yatırımlar, hava sahası kapasitesinin artmasına ve bunun sonucunda hizmet kalitesinde iyileşmelere (daha doğrudan uçuş rotaları ve azalan trafik gecikmeleri) yol açabilir; bu da artan maliyetleri karşılamak için kullanıcı ücretlerinin artırılmasına bir teşvik oluşturur.

EKONOMİK ETKİ ANALİZİ

6.21 Ekonomik etki analizi, büyük bir yatırım projesinin kümülatif ekonomik etkisini belirlemeye çalışır. Özellikle kamu kaynaklarıyla finanse edilen projeler için, bu tür bir analiz, projenin ulusal veya bölgesel ekonomik kalkınma açısından gerçekleştirilip gerçekleştirilmemesi gerektiğini belirlemek amacıyla sıklıkla yapılır; bu, projenin geleneksel anlamda pozitif net fayda sağlamaması durumunda bile geçerlidir. Bir altyapı projesinin ekonomiye katkısı, doğrudan, dolaylı ve tetiklenen ekonomik faaliyetlerin beş temel göstergesi temelinde değerlendirilebilir: istihdam, kişisel gelirler, işletme gelirleri, vergi gelirleri ve sermaye yatırımları. Altyapı projesinin doğrudan ve dolaylı ekonomik etkilerinin ötesinde, doğrudan ve dolaylı etkilerin veya faaliyetlerin “çarpan etkisi” nedeniyle ekonomide yaratılan tetiklenen etkiler de vardır. Bir ekonomik etki araştırması, turizm ve çeşitli ilgili faaliyetlerden ekonomiye sağlanan faydaları ortaya koyabilir. Ancak, ekonomik etki analizinin hava seyrüsefer hizmetleri projeleri bağlamında, genellikle ulusal ekonomi üzerindeki etkileri sınırlı olduğu ve çoğu durumda alternatif seçenek bulunmadığı için, havaalanı projelerine kıyasla daha az anlamlı olduğu belirtilmelidir. Ekonomik etki analizinin daha kapsamlı bir açıklaması için Havalimanı Ekonomisi El Kitabı’nın (Doc 9562) 6. Bölümüne başvurulabilir.

KISIM D — FİNANSMAN PLANI

FİNANSMAN PLANININ AMACI VE İÇERİĞİ

6.22 Bir hava seyrüsefer hizmetleri yatırım projesine başlamadan ve gerekli finansmanı sağlamadan önce çeşitli veriler derlenmelidir. Bu nedenle, ilgili projenin maliyet tahminleri hazırlanmalı ve yukarıda Bölüm A’da belirtildiği gibi, projenin oluşturacağı hava seyrüsefer hizmetleri altyapısının planlanan ömrünü kapsayan yıllık trafik tahminleri yapılmalıdır. Projeyi finanse etmek için olası kaynaklar belirlenmeli ve ayrıca ANSP’nin sorumlu olacağı borç geri ödeme yükümlülüklerini karşılamak üzere daha sonra ihtiyaç duyulacak potansiyel gelir kaynakları da tespit edilmelidir. Tüm bu bilgiler, yukarıda bahsedilen ekonomik ve finansal analizlerin hazırlanması açısından da önemlidir.

6.23 Hava seyrüsefer hizmetleri projesine devam etme kararı verildikten sonra, çok daha ayrıntılı bir planın, yani finansman planının hazırlanması gerekecektir. Bu plan, aşağıdaki temel bilgileri içermelidir:

- a) Projenin her bir ayrı bölümüne ait bileşen maliyet tahminleri (işçilik, malzeme, ekipman vb.);
- b) projenin ilerleyişinin çeşitli aşamalarında yapılacak harcamalar için gereken nakit akışı, buna inşaat maliyetleri ve ilgili borç ödemeleri de dahildir;
- c) ödemelerin yapılacağı para birimleri; ve
- d) fonların hangi kaynaklardan sağlanacağı, ister:
 - 1) hava seyrüsefer hizmetleri kuruluşu tarafından faaliyetlerinden elde edilen kaynaklar (örneğin, geçmiş yıl karları); ve
 - 2) geçerli koşullara ilişkin bilgileri (örneğin faiz oranı, geri ödeme süresi) içeren diğer kaynaklar.

2. For a definition of the multiplier effect, please refer to the glossary of terms. The value of the multiplier will differ between States.

6.24 Ayrıca, ilgili ANSP'nin son yıllardaki mali durumundaki eğilimi gösteren verilerin yanı sıra borç geri ödeme süresi boyunca beklenen gelişmelerin de erişilebilir olmasının önemi vurgulanmalıdır. Özellikle, gelirlerin ve giderlerin büyük kalemler halinde kaydedilmesi önemlidir. Gelecekteki mali gelişmelere ilişkin tahminler bütçelerden ve uzun vadeli finansal planlardan kaynaklanacaktır. Bu bağlamda, 4. Bölüm, A Kısımındaki bütçeleme süreci metnine atıfta bulunmaktadır. Böyle mali veriler olmadan, ilgili tarafların talep edilen kredi veya finansmanın verilmesi gerekip gerekmediğine ve verilmesi durumunda hangi koşulların sunulacağına karar vermesi çok daha zor olacaktır.

6.25 Hava seyrüsefer hizmetleri projesine devam etme kararı verilmeden önce düzenli gözden geçirmeler yapılmasının yanı sıra, bu karar alındıktan sonra da orijinal maliyet ve gelir tahminlerinin gözden geçirilip güncellenmesi gerektiği anlaşılmalıdır. Bu süreç, proje inşaatı ve uygulama aşaması boyunca devam etmelidir..

PARA BİRİMİ GEREKSİNİMLERİ

6.26 Hava seyrüsefer hizmetleri yatırım projesinin devam edip etmeyeceğini belirleyen önemli faktörlerden biri ve bazı durumlarda belirleyici olanı, projenin döviz talebidir ve maliyetlerin ne ölçüde yerel para birimiyle karşılanabileceğidir. Proje maliyetleri döviz ödemesi gerektiriyorsa ve ulusal para birimi serbestçe konvertibl değilse, gerekli dövizin temin edilebilirliğinin erken aşamada belirlenmesi zorunludur. Bu dövizin sağlanması, hükümetin ilgili mali otoriteleriyle görüşülmelidir ve bu amaçla, döviz ödemeleri ile projenin finansman kaynaklarının döviz gereksinimlerini ne ölçüde karşılayabileceğini mümkün olduğunca ayrıntılı olarak açıklayan bir rapor hazırlanmalıdır. Döviz kredisi sağlanması veya dövizle mal ve hizmetlerin uzun vadeli krediyle temini başlangıçta döviz değişim sorunlarını azaltmakla birlikte, bu düzenlemeler hükümetin mali otoriteleri için meşru bir endişe kaynağıdır; çünkü borcun geri ödenmesi sonunda döviz rezervleri üzerinde bir talep oluşturur.

6.27 Proje maliyetlerinin ne ölçüde yerel para birimiyle ödenebileceği veya döviz kullanımı gerektireceği, her durumdaki çok çeşitli ve farklı faktörlere bağlıdır. Bu nedenle, aşağıda sadece genel bir rehber olarak, tipik olarak her kategoriye girme olasılığı bulunan maliyet türleri hakkında bilgi verilmektedir.

Maliyetler genellikle yerel para birimi cinsinden ödenebilir

6.28 Bu tür maliyetler şunları içerebilir:

- a) Yerli müteahhitler ve firmalar tarafından gerçekleştirilen inşaat işleri ve diğer hizmetler;
- b) arazi edinimi ve buna bağlı her türlü kullanım hakkı (örneğin, başkasının mülkü üzerinde geçiş hakkı gibi) ile ilgili maliyetler;
- c) ulusal çalışanların maaşları, ücretleri ve diğer ilgili giderleri;
- d) devletin net ithalatçı olmadığı yerli malzemeler, gereçler ve ekipmanlar;
- e) yurt içi kredi faizleri; ve
- f) vergiler.

**Genellikle (tamamen veya kısmen) yabancı
para cinsinden ödenebilir maliyetler**

6.29 Bu tür maliyetler şunları içerebilir:

- a) Yabancı müteahhitler ve firmalar tarafından gerçekleştirilen inşaat işleri ve diğer hizmetler;
- b) ithal edilen ekipman, malzeme ve gereçler;
- c) gurbetçi personelin maaşları, ücretleri, ödenekleri ve diğer ilgili maliyetler; ve
- d) dış kredi faizi.

Yurtiçi iş gücü ve malzeme kullanımını en üst düzeye çıkarma amacı taşıyan politika direktifleri ve sözleşme düzenlemelerinin, döviz gereksinimleri üzerinde etkili sınırlamalar oluşturabileceği unutulmamalıdır

KREDİLERİN GERİ ÖDENMESİ

6.30 Planlama aşamalarının başında, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcısının kredi borçlarını geri ödeme kapasitesinin gelecekteki durumu belirlenmelidir. Bu kapasite büyük ölçüde sağlayıcının gelir elde etme yeteneğine bağlıdır ve yeni veya iyileştirilmiş tesislerin kullanıma sunulmasıyla önemli ölçüde artabilir. Bu bağlamda, bazı sağlayıcıların hâlâ toplam maliyetlerini karşılamadığı ve düşük trafik hacmine hizmet edenlerin ise bunu kısa vadede yapma olasılıklarının çok düşük olduğu hatırlanmalıdır. Böyle durumlarda, kredi borcunu geri ödemek için gereken fonların sağlanması yükümlülüğü genellikle ilgili devlete düşer. Ancak, koşullar elverdiğinde, hava seyrüsefer hizmetleri altyapı geliştirme projelerini finanse etmek için alınan kredinin faiz ve taksit ödemelerinin bir kısmını karşılamak üzere sağlayıcıların sorumluluk üstlenmesi yönünde giderek daha fazla önem verilmektedir.

6.31 Hükümetlerin hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasını otonom bir kuruluşa devrettiği durumlarda, giderek artan sayıda durumda, bu kuruluşa aynı zamanda finansman gereksinimlerini müzakere etme ve sağlama yetkisi ile alınan kredilerin ödenmesi ve geri ödenmesi yükümlülüğü de devredilmiştir.

6.32 Böyle bir sorumluluk bir Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcısına (ANSP) verildiğinde, her kredi ya da kredi dilimi için taksit ve faiz ödemelerinin ne zaman ve ne tutarda yapılacağını gösteren bir takvim hazırlanmalıdır. Ayrıca, bu taahhütlere karşılık olarak kuruluşun hangi gelir veya diğer kaynakları rehin edeceği de belirtilmelidir. Borç servisinin yapılması için gereken fonlar, esas olarak kullanıcı ücretlerinden elde edilen gelirler olmak üzere, toplam gelir akışından yönlendirilmelidir.

6.33 Yabancı kredilerin geri ödemesi genellikle konvertibl para cinsinden harcamalar gerektirir. Hava seyrüsefer hizmetlerini sağlayan kuruluşun bu tür bir kredinin geri ödemesinden sorumlu olması durumunda, faaliyetlerinden elde edeceği konvertibl para birimine erişiminin sağlanması tavsiye edilebilir. Bu, kuruluş tarafından bu amaçla tutulan bir konvertibl döviz hesabının açılmasını içerebilir ve gerektiğinde ilgili devletin döviz otoriteleri tarafından hesabın amaç doğrultusunda kullanıldığından emin olunması için denetlenmesi sağlanabilir.

6.34 Son zamanlarda, kredi verene ek bir garanti sunmak amacıyla, kredi sözleşmesi veya anlaşmasında, tahsil edilen hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerinin belirli bir kısmının (muhtemelen ayrı bir hesapta) faiz ve ana para geri ödemelerini karşılamak üzere ayrılacağı hükmüne giderek daha fazla önem verilmektedir. Bazı durumlarda, kredinin devlet tarafından garanti edilmesi gerekebilir. Konvertibl döviz cinsinden yabancı bir kredi söz konusu olduğunda, kredinin alınmasını kolaylaştırmak için böyle bir hesabın tarafların her ikisi tarafından kabul edilen bir banka ve devlette tutulacağı sözleşmede belirtilebilir.

KISIM E — FİNANSMAN KAYNAKLARI

6.35 Hava seyrüsefer hizmetleri projesi için potansiyel finans kaynaklarının araştırılması ve bunlardan hangilerine başvurulacağını seçimi, planlama sürecinin mümkün olan en erken aşamasında yapılmalıdır. Finansal danışmanlar, fon kaynaklarının bulunmasında yardımcı olabilir. Bu, finansmanın sağlanma olasılığı hakkında baştan bir fikir edinmek, genellikle uzun süren ön hazırlıkların tamamlanması için yeterli zaman sağlamak ve bu tür finansal düzenlemelerin prosedürel ve diğer gereksinimlerine hakim olarak bu gereksinimleri doğrudan planlama sürecine dahil etmek açısından önemlidir.

6.36 Finansman kaynakları devletlere göre önemli ölçüde farklılık gösterir ve hangi kaynaklara başvurulacağı her proje için ayrı ayrı incelenip kararlaştırılmalıdır. Tarihsel olarak, hava seyrüsefer hizmetleri projeleri için en yaygın finansman kaynağı devlet kaynakları olmuştur. Bu, doğrudan devlet tarafından sağlanan fonların yanı sıra, kalkınma veya ihracatı teşvik eden kurumlar da dahil olmak üzere devletin sahip olduğu veya desteklediği finansal kuruluşlar aracılığıyla sağlanan fonları da kapsar. Devlet, ulusal bir hükümet veya birden fazla yabancı hükümet olabilir. Ayrıca bir veya daha fazla uluslararası hükümet kurumu veya ajansı da projeye dahil olabilir. Diğer bir finansman kaynağı ise birikmiş kârlardır, ancak bu öz-f finansmanın en büyük finansman kaynağı olduğu anlamına gelmez. Devlet finansmanına olan bağımlılık bazı devletlerde hala önemli olsa da, hava seyrüsefer hizmetlerini yürüten özerk kuruluşların sayısının artmasıyla bu bağımlılığın önemli ölçüde azalması beklenmektedir. Ticari kredilerin kullanımı, özerk kuruluşların kendi finansmanlarını sağlama eğilimindeki artışı yansıtarak dikkat çekici bir şekilde artmıştır. İlginç bir yeni eğilim, tahvillerin ve hisse sermayesinin giderek önem kazanmasıdır; bu da açıkça yeni organizasyon yapılarıyla ilişkilidir. Sermaye projelerinin hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri yoluyla ön finansmanı, belirli durumlarda ve koşullarda kullanılabilecek başka bir finansman kaynağıdır (Bkz. Ek 4).

YEREL KAYNAKLAR

6.37 Yurtiçi para birimiyle karşılanacak maliyetler, devlet içinde mevcut çeşitli yollarla finanse edilebilir. Bunlar arasında hükümet kaynaklarından sağlanan krediler (ve bazen hibe), bankalar ve diğer yerel finansal kurumlar aracılığıyla pazarlık edilen ticari krediler ile projede görev alan müteahhitler ve diğer firmalar tarafından sağlanan kredi uzatımları yer alır. Hava seyrüsefer hizmetlerinin varlığı ve gelişiminden kaynaklanan ulusal (ve muhtemelen yerel ve/veya bölgesel) faydalar göz önünde bulundurularak, faizsiz krediler veya hatta hibeler biçiminde hükümet desteği uygun şekilde talep edilebilir. Gelirler, amortisman ve sermaye maliyeti dahil olmak üzere toplam işletme giderlerini karşılamaya yetmediğinde, herhangi bir yeni geliştirme projesi kaçınılmaz olarak belli ölçüde hükümet desteğine dayanacaktır ve bu bahsedilen faydalar, böyle bir desteğin sağlanmasında özellikle önemli bir rol oynayabilir. Bu faydaların değerlendirilmesi, yalnızca genel hatlarıyla mümkün olsa bile, ihmal edilmemeli ve yukarıdaki Bölüm C'de belirtilen ekonomik analizin başlıca amaçlarından biri olmalıdır. Bu tür faydaların finansal desteği, yerel ve bölgesel yönetimlerden de talep edilebilir; ancak bu durumda, ilgili yerleşim bölgelerinin, ulusal düzeyde elde edilenlerin ötesinde belirgin faydalar sağlayacağı kanıtlanmalıdır.

6.38 Hava seyrüsefer hizmeti sağlayan bir kuruluş, bankalardan veya diğer yerel finansal kurumlardan doğrudan ticari kredi talep ettiğinde, bu kredilerin geri ödenebilirliğinin değerlendirilmesi için gelecekteki işletme maliyetleri ve gelirlerine dair tahminlerin sunulması beklenir. Bu geri ödeme kapasitesi yeterli görüldüğünde, uygun bir gelecek gelir teminatı karşılığında ticari finansman muhtemelen sağlanabilir; ancak bu kapasite yetersiz bulunursa, kredinin ancak devlet veya başka kabul edilebilir bir garantör tarafından geri ödeme garantisi verilmesi halinde temin edilmesi olasıdır.

YABANCI KAYNAKLAR

6.39 6.32 paragrafına ek olarak, yabancı para cinsinden ödenmesi gereken proje maliyetleri, Devlet'in döviz rezervleri üzerinde bir talep oluşturur ve bu nedenle finansman genellikle ilgili devlet yetkililerinin onayı veya aracılığıyla düzenlenmek zorundadır. Bu yabancı para birimlerinin değerindeki dalgalanmalar, hava seyrüsefer hizmetleri geliştirme projesinin maliyetini artırabilir; ancak döviz riskini ve finansman volatilitelerini azaltmak için hedging (korunma) yöntemleri kullanılabilir.

6.40 Maliyetlerin büyüklüğüne ve döviz rezervlerinin durumuna bağlı olarak, yukarıda belirtilen yerel kurumlar aracılığıyla gereken finansmanın sağlanması mümkün olabilir; ancak genellikle durum böyle olmaz ve yabancı kaynaklar bulunması gerekir. Her durumda, döviz konuları bir yana bırakılırsa bile, daha avantajlı koşullarla (daha düşük faiz oranları, daha uzun geri ödeme süreleri vb.) finansman sağlanabileceği için yabancı kaynaklar her zaman araştırılmalıdır. Ancak yabancı krediler, döviz kuru dalgalanmalarına bağlı belirsizlikler ve risklere tabidir.

6.41 Çoğu devlet için, özellikle gelişmekte olan ülkeler için, yabancı finansman kaynakları başlıca hükümetler tarafından işletilmektedir. Aşağıdaki paragraflarda öncelikle ikili kurumlar, kalkınma bankaları ve fonları gibi yabancı hükümet finansman kaynaklarına değinilecek, ardından ticari bankalar, yükleniciler ve tedarikçiler gibi yabancı ticari kaynaklar hakkında yorum yapılacaktır.

İkili kurumlar

6.42 Yabancı finansman, alıcı ülke hükümetiyle doğrudan müzakere edilen krediler şeklinde yabancı hükümetlerden sağlanabilir veya esas amacı ülkesinin ihracat ticaretini teşvik etmek olan özel hükümet ajansları aracılığıyla kolaylaştırılabilir. Ulaşım tesislerinin geliştirilmesi ve bu tür projelerden ulusal ekonomiye beklenen genel faydalar, çeşitli nedenlerle bu tür yardımların sağlanmasını tetikleyebilir; bunlardan biri iki ülke arasındaki ticaret ve kültürel ilişkilerin geliştirilme arzusudur. Ayrıca, projede kullanılacak teknoloji ve ekipmanın ihracatını kolaylaştırma isteği de ilgiyi artıran başka bir neden olabilir. Bu tür yardımlar ve sonraki müzakereler genellikle projenin yürütüldüğü devletin ilgili hükümet makamları aracılığıyla takip edilmelidir.

6.43 Özellikle gelişmekte olan ülkeler için, bu tür yardımlar, bazı hükümetlerin dünya genelinde çeşitli bölgelerde ekonomik ve sosyal kalkınmayı teşvik etmek amacıyla oluşturdukları özel yardım programları aracılığıyla sağlanabilir. Bu programlar, tercihli koşullarda verilen krediler ile doğrudan malzeme, ekipman ve teknoloji temini gibi yardımları kapsar. Bu tür fon kaynaklarına örnekler, devlet bazında, Ek 5, Bölüm A'da sunulmaktadır.

6.44 Bu tür kaynaklardan yardım alamayan projeler için, bazı hükümetlerin özel ihracat teşvik ajansları aracılığıyla yabancı finansman gereksinimlerini karşılamada destek sağlanabilir. Bu tür yardımlar çeşitli biçimlerde olabilir; ajansın doğrudan kredi vermesi, özel kredileri teminat altına alması ve ulusal işletmelerin mal ve hizmetleri kredi koşullarıyla sağlamasında üstlendiği riskin sigortalanması gibi. Bu tür ajanslara örnek olarak Kanada'nın Export Development Corporation'ı, Japonya ve Amerika Birleşik Devletleri'nin Export-Import Bank'ları, Fransa'nın COFACE'i, Almanya'nın HERMES'i, İsveç'in Export Credit Guarantee Agency'si ve Birleşik Krallık'ın Export Credits Guarantee Department'i verilebilir.

Kalkınma bankaları ve fonları

6.45 Gelişmekte olan ülkelere sağlanan yabancı finansman kaynakları arasında muhtemelen en önemlileri, ulusal ekonomik kalkınmayı teşvik eden projelerin finansmanı ve uygulanmasına yardımcı olmak amacıyla kurulmuş uluslararası banka ve fonlardır. Bu tür projeler, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması da dahil olmak üzere geniş bir ekonomik faaliyet yelpazesini kapsar. Bu banka ve fonlar arasında öne çıkanlar, Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (IBRD) ve bağlı kuruluşları, Uluslararası Kalkınma Derneği (IDA), Uluslararası Finans Kurumu (IFC) (ancak IFC'nin amacı özel sektöre kredi vererek kalkınmayı desteklemektir) ile çeşitli bölgesel kalkınma bankaları ve fonlardır. Bu tür kurumların listesi Ek 5, Bölüm B'de sunulmuştur.

6.46 Yabancı hükümetler tarafından sağlanan finansman durumunda olduğu gibi, yukarıda belirtilen kurumlar tarafından herhangi bir hava seyrüsefer hizmetleri geliştirme projesine finansal destek sağlanma olasılıkları ve bu desteğe başvuru süreçleri, kaçınılmaz olarak projenin yürütüldüğü devletin hükümetini de kapsayacaktır. Bunun iki nedeni vardır: Birincisi, sağlanacak herhangi bir kredi veya hibe ya hükümete veya devlet kurumuna ya da hükümetin desteği ve garantisiyle özel bir kuruluşa verilecektir; ikincisi, bir projenin uygunluğunun ilk değerlendirmesi genellikle projenin ait olduğu ekonomik sektörün ve projenin kendisinin, hükümetin kalkınma planlarında yüksek öncelikli bir gelişme alanı olup olmadığıdır.

Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı

6.47 Gelişmekte olan Devletler, hava seyrüsefer hizmetleri projelerinin finansmanını sağlama sürecinde Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı'nı (UNDP) bir yardım kaynağı olarak göz önünde bulundurmalıdır. Hava seyrüsefer hizmetleri geliştirme projelerinin değerlendirilmesi, planlanması ve uygulanması için gereken çeşitli uzmanlıklar — örneğin fizibilite ve maliyet-fayda çalışmaları, ana planların hazırlanması ve inşaat aşaması — UNDP tarafından finanse edilen teknik destek programından talep edilebilir. Uzmanlığın yanı sıra, gerekli küçük ölçekli hava seyrüsefer hizmetleri ekipmanları için de UNDP aracılığıyla fon sağlanabilir. Böyle bir teknik destek talebinde bulunulacaksa, spesifik ihtiyaçların formüle edilip, ilgili devletin teknik destek için başvuruda bulunduğu genel kalkınma projeleri programı çerçevesinde ulusal hükümetin onayına sunulması gerekmektedir. Ancak, UNDP'nin temel görevinin hava seyrüsefer hizmetleri inşaat veya genişletme projelerini finanse etmek için gerekli fonları sağlamak değil, uzmanlık sunmak olduğunu her zaman hatırlamak önemlidir.

Ticari kaynaklar

6.48 Yabancı para cinsinden ödenecek maliyetlerle başa çıkmanın en basit yöntemlerinden biri, finansman düzenlemelerinin sorumluluğunu projeden doğrudan fayda sağlayacak yabancı müteahhitler ve tedarikçilere vermektir. Uluslararası ticarete, tedarikçilerden tekliflerinin bir parçası olarak sunabilecekleri finansman düzenlemelerini belirtmeleri istenmesi ve müteahhitlere en uygun koşullarda finansmanı sağlama sorumluluğunun verilmesi yaygın bir uygulamadır. Bu uygulamalar kullanıldığında, hava seyrüsefer hizmetleri projelerinde karşılaşılan finansman problemlerinin azalmasına yardımcı olurken, tekliflerin finansal yönler de dahil olmak üzere tüm açılardan değerlendirilmesini sağlar. Bu amaçla, teklifler tedarik fiyatlarını finansman ücretlerinden ayrı olarak belirtmek zorundadır ki, bu ücretler alternatif kaynaklardan sağlanacak finansman maliyetleriyle karşılaştırılabilir. Ancak, bu şekilde finansman sağlanırken özellikle dikkat edilmesi gereken bir risk vardır: teklif seçimi sürecinde, firmanın finansman kabiliyeti, projenin başarılı yürütülmesi için daha temel olan diğer kriterlere göre orantısız bir önem kazanabilir.

6.49 Ekipman, malzeme veya hizmet sağlayan müteahhitin bulunduğu devletin özel sektöründe faaliyet gösteren bankalar, yatırım kuruluşları ve diğer geleneksel ticari kredi kurumları, elbette doğrudan finansman desteği için başvurulabilecek kaynaklardır. Ancak, bu şekilde elde edilen kredi maliyeti ve diğer koşullar genellikle önceki paragraflarda bahsedilen çeşitli kamu kaynaklarından sağlanabilecek koşullardan daha ağır olabilir. Burada bahsedilen ticari kurumlar farklı devletlerde çeşitli şekillerde bulunmakta olup, belirli bir devlet için hava seyrüsefer hizmetleri projesine destek sağlayabilecek olanlar muhtemelen ilgili hükümetten doğrudan öğrenilerek en iyi şekilde tespit edilebilir.

BORÇ FİNANSMANI

6.50 Hava seyrüsefer hizmetleri altyapı iyileştirmelerinin finansmanı dünya genelinde farklı yollar izlemiştir. Bazı ülkelerde, tahviller yoluyla uzun vadeli borç kullanımı yaygın bir uygulamadır. Kısa vadeli borçlar ise genellikle yüksek faiz oranlarının olduğu dönemlerde veya inşaat aşamasında köprü finansmanı olarak kullanılır. Büyük inşaat programlarına sahip HSH (Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcıları), genellikle borç portföylerinin bir kısmını kısa vadeli borçlarda tutarak, artan faiz oranları riskini dengelerler. Diğer ülkelerde ise, sağlayıcılar hava seyrüsefer hizmetleri gelişimini finanse etmek için banka kredileri veya diğer devlet destekli finansman mekanizmalarını kullanmaktadır. HSH'lerin giderek kısmi ya da tam finansal kendi kendine yeterlilik yoluna gitme ihtimaliyle, uzun ve kısa vadeli borç finansmanı giderek daha cazip bir alternatif olarak görülmektedir. Elbette, bir borç yükümlülüğünün piyasa tarafından kabul edilebilir olması için sunulması gereken şartlar ve ihraç maliyeti, her durumda borç yükümlülüğünün diğer finansman biçimlerinden daha avantajlı olup olmayacağını belirleyecektir.

6.51 Finans piyasalarında, bir HSH'nin (Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcısı) borç yükümlülüğünün yatırımcılar açısından cazibesi, aşağıdaki üç geleneksel yatırım kalitesi göstergesiyle ölçülebilir:

- a) *Kredi notu* — büyük yatırımcı hizmetleri tarafından, tahvilleri yatırım kalitesine göre derecelendirmek için kullanılan basit bir sistem;
- b) *faiz maliyeti* — yatırımcıları çekmek için hava seyrüsefer hizmetleri kuruluşunun ödediği faiz oranı, rakip tahvil ihracının faiz oranlarıyla karşılaştırılır; ve
- c) *vergî muafiyeti* — Tahvilin satın alma bedeli ve/veya ödenen faiz üzerinden gelir vergisinden muafiyet gibi avantajlar. Bu tür muafiyetler, potansiyel bir yatırımcı açısından borçlanma aracının cazibesini belirlemede sıklıkla önemli bir faktör olabilir.

6.52 Borç yükümlülükleri, yapılması gereken çeşitli ve spesifik niteliksel ve niceliksel değerlendirmeler, gerekli piyasa bilgisi, bir ihracatçı ihtiyacı duyulan nispeten büyük fonlar ve ihracatçı maliyetleri nedeniyle uzmanların aktif katılımı olmadan planlanmamalı ve üstlenilmemelidir. Kredi sağlayıcısından bağımsız finansal danışmanlar genellikle bir ihracatçıya finansmanın riskleri ve getirileri konusunda daha fazla güvence sağlar.

Kredi oranı

6.53 Kredi notu, kredi yükümlülüklerinin geçmişi ve geri ödeme kabiliyetinin bir ölçüsüdür. Bir dizi firma yeni borç yükümlülüklerini değerlendirme ve bir işletmenin ödenmemiş borçlarının sürekli gözetimini sağlama konusunda uzmanlaşmıştır. Kredi derecelendirme kuruluşları kredi geçmişini gözden geçirir ve bir işletmenin geçmiş mali tablolarını analiz eder. Derecelendirme kuruluşları, bir kuruluşun borç yükümlülüklerini geri ödeme kabiliyetini derecelendirmek için kuruluşun finansal ve operasyonel geçmişinin ve tahminlerinin birçok yönüne bakar. Derecelendirme kuruluşlarının değerlendirdiği kriterlerden bazıları şunlardır:

- a) finansal güç;
- b) rekabetçi konum;
- c) uçak operatörlerinin çeşitliliği;
- d) tesisler üzerinde kontrol;
- e) coğrafi konum;
- f) demografik bilgiler;
- g) çevresel konular; ve
- h) yönetim/mülkiyet yapısı.

6.54 Borç servisi kapsamı gibi finansal oranlar, bir hava seyrüsefer hizmetleri kuruluşunun finansal durumunu değerlendirmek için kullanılabilir. Borç yükümlülüklerinin ve yönetişimin yapısı daha karmaşık hale geldiğinden, derecelendirme kuruluşları bir derecelendirmeyi değerlendirirken tipik olarak finansmanın altında yatan yasal belgeleri gözden geçirmektedir.

6.55 ANSP gibi bir ticari kuruluşun kredi değerliliğinin hızlı bir görüntüsünü sağlamak için, kredi derecelendirme kuruluşları çeşitli derecelendirme ölçekleri geliştirmiştir. Zaman içinde her derecelendirme kuruluşu kendi sıralama sistemini geliştirmiştir, ancak amaç aynı kalmıştır. Örneğin, önde gelen bir kredi derecelendirme şirketi uzun vadeli borçları Tablo 6-1'de gösterildiği gibi sıralamaktadır. En düşük yatırım riski ile en yüksek kalitede olduğuna karar verilen uzun vadeli borç "üçlü A" derecesi alır, bunu yüksek kalitede olduğu düşünülen borç için "çift A" derecesi izler. Üst-orta kalitede olduğuna karar verilen borçlar "A" derecesi alır ve bunu "üçlü B" derecesi takip eder. Bu seviyenin altındaki notlar spekülasyon veya temerrüt tehlikesi altında olduğu düşünülen borçlara verilir.

Table 6-1. Tahvil kredi derecelendirme ölçeği

Yatırım yapılabilir	AAA AA A BBB	En yüksek kalite Yüksek kalite Üst-orta sınıf Orta sınıf
Spekülasyon dereceli	BB B CCC	Spekülasyon Spekülasyon, düşük dereceli Temerrüt tehlikesi
Varsayılan	D	Şüpheli değer
<i>Not: - Bireysel şirket derecelendirmeleri biraz farklılık gösterecektir ve "+" veya "-" kullanılarak standarttan küçük bir farklılık belirtilebilir.</i>		

6.56 Kısa vadeli borçlar için risk, borcun yatırımcı tarafından tutulduğu süre ile sınırlıdır; bu süre bir gün ile bir yıl arasında değişebilir.

HAVA SEYRÜSEFER HİZMETLERİ ÜCRETLERİ YOLUYLA PROJELERİN ÖN FİNANSMANI

6.57 Daha geleneksel fon kaynaklarının mevcut olmadığı durumlarda, ön finansmanın kullanılması, belirli koşullar altında, hava seyrüsefer hizmetlerinin geliştirilmesinin finanse edilmesi için kabul edilebilir bir araç olabilir. Hava seyrüsefer hizmetleri ücretleri yoluyla projelerin ön finansmanına ilişkin rehber Ek 4'te yer almaktadır (bkz. 1 ila 6. paragraflar).

DİĞER KAYNAKLAR

6.58 Hisseleri hükümet tarafından tutulan şirketler şeklinde örgütlenmiş HSHY'lerde (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları), finansman sağlamak amacıyla özel sektör yatırımlarına ek hisse satışı yapılabilir; satılacak hisse miktarı ise genel kontrolün hükümetin elinde kalıp kalmayacağına bağlıdır. Bu hisselerin ihraç edilmesiyle, hava seyrüsefer hizmeti sağlayan kuruluşun işletilmesinden doğan kâr ve riskler, sermaye sahipleri arasında paylaşılır.

6.59 Bina ve teknik ekipman söz konusu olduğunda, doğrudan satın alma yerine kiralama, bazı durumlarda cazip bir alternatif sağlayabilir. Hava seyrüsefer hizmeti sağlayan kuruluş açısından, kiralanan öğeleri kullanma imkânı sağlanırken, büyük bir mali harcama yapılmasına gerek kalmaz. Ayrıca, bu tür kullanım genellikle, gerekli finansmanın bulunarak ekipmanların satın alınmasından daha kısa sürede gerçekleşir. Dahası, kiralama, sağlayıcının hizmet etmek zorunda olduğu toplam borcu önemli ölçüde etkilemez ve kiralama düzenlemeleri, satın alma işlemlerinde sıkça karşılaşılan kapsamlı ve zaman alıcı onay süreçlerine tabi olmayabilir.

6.60 Olumsuz taraftan bakıldığında, kiralama durumunda hava seyrüsefer hizmeti sağlayan kuruluş mülkiyet avantajından, yani toplam varlıklara ekleme yapılması gibi faydalardan yararlanamaz. Bu durum, başka hava seyrüsefer hizmetleri yatırım projeleri için finansman arayışına girildiğinde ve teminat olarak gösterilebilecek varlıkların belirlenmesi gerektiğinde önem kazanabilir. Daha da önemlisi, kiralamanın uzun vadede kiracı açısından daha maliyetli olma eğiliminde olmasıdır; çünkü kiralama bedelleri, kiraya verenin genel giderlerini ve kârını da karşılamalıdır. Ancak bazı durumlarda bu olumsuzlukları dengeleyen unsurlar olabilir; örneğin, kiralanan ekipmanların sık sık yenilenmesi durumunda, sağlayıcının katlanacağı bakım masrafları azalabilir. Ayrıca, bazı devletlerdeki vergi yasaları kiralama düzenlemelerini teşvik edici nitelikte olabilir.

KISIM F — CNS/ATM SİSTEMLERİ UYGULAMASININ ÖZEL FİNANSMAN YÖNLERİ

6.61 CNS/ATM sistem bileşenlerinin, özellikle ulusal düzeydeki finansmanı, genellikle geleneksel hava seyrüsefer sistemlerine uygulanan yöntemlere benzer şekilde ele alınır. Ancak, çoğu CNS/ATM sistem bileşenini geleneksel hava seyrüsefer sistemlerinden ayıran temel özellik, bu sistemlerin çok uluslu bir yapıya sahip olmasıdır. Bu nedenle ve yatırımların büyüklüğü göz önüne alındığında, temel sistem bileşenlerinin (örneğin, uydu tabanlı takviye sistemleri, uydu tabanlı yer-yer veri ve ses iletişim ağları) finansmanı, çoğu durumda bölgesel ya da küresel düzeyde ilgili devletlerin ortak girişimi şeklinde gerçekleştirilmelidir. Ancak birçok temel bileşenin doğrudan finansmanı havacılığı hiç içermeyebilir; özellikle havacılığın sadece görece küçük (ancak önemli) bir kullanıcı olduğu durumlarda. Bu tür durumlarda finansman, sistem işletmecisi tarafından sağlanabilir; havacılık sektörü ise finansman maliyetlerini ve sermaye geri ödemelerini karşılayacak unsurları içeren kira veya kullanım ücretleri aracılığıyla sisteme erişim için ödeme yapar.

6.62 Temel CNS/ATM hizmetlerinin bir uluslararası kuruluş ya da şirket benzeri bir yapı tarafından sağlandığı durumlarda, ilgili kredilerin geri ödemesi ve faizlerinin ödenmesi konusunda, hizmetin sunulduğu devletler garanti verirse, bu kuruluşun finansman maliyetleri muhtemelen düşebilir. Bu durum da, ilgili kullanıcı devletlerden geri alınacak maliyetlerin azalmasını sağlamalıdır.

EK 1

Hizmet Seviyesi Anlaşması (SLA) Şablonu (üçüncü taraf operatörler)

GİRİŞ

1. Hizmet düzeyi anlaşması (SLA), bir hizmet sağlayıcı ile müşteri arasında yapılan ve sağlayıcının müşteriye sunacağı hizmetleri ölçülebilir terimlerle belirleyen bir sözleşmedir. SLA'lar genellikle dış kaynak kullanan şirketler gibi hizmet sağlayıcılar tarafından, sunacakları hizmetin kalitesini — örneğin, hizmetlerin erişilebilirliği, performansı ve zamanında sunulması gibi — belirlemek amacıyla yapılır.
2. Bir SLA (hizmet düzeyi anlaşması) şablonu en az aşağıdaki unsurları içermelidir:
 - a) Hizmet sağlayıcı tarafından sağlanacak hizmetlere ilişkin bir anlaşma;
 - b) sorun çözümü için yanıt süresinin, sağlanacak performans düzeylerinin, sistem erişilebilirliğinin ve hizmetin yanıt verme hızının belirtilmesi, vb.;
 - c) üzerinde anlaşmaya varılmış bir dizi ölçüt kullanılarak bir kalite anlaşması oluşturulması; ve
 - d) hizmet sağlayıcının sorumlulukları, müşterilerin hakları ve hizmet sağlayıcının SLA'nın herhangi bir unsuru ihlal etmesi halinde uygulanacak mali cezalara ilişkin ayrıntılar.
3. Devletler veya HSHY'ler (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları) tarafından, üçüncü taraf işletmecilerin, kabul görmüş emniyet ve performans gerekliliklerine uygun olarak üzerinde anlaşılan hizmetleri sunmalarını sağlamak amacıyla kullanılabilecek bir SLA (hizmet düzeyi anlaşması) şablonu aşağıda sunulmuştur. Bu SLA şablonunun amacı:
 - a) Belirli hava seyrüsefer hizmetlerinin üçüncü taraf işletmecilere dış kaynak veya alt yüklenici olarak devredilmesi durumunda, performans gereksinimlerinin tüm unsurlarının karşılanmasını sağlamak için yeterli düzenlemelerin yapıldığını göstermek;
 - b) bu gerekliliklerin nasıl karşılanacağını açıklamak; ve
 - c) sistem değişikliklerinin uygun şekilde bildirilmesi için hükümler koyar.

— — — — —

HİZMET DÜZEYİ ANLAŞMASI (SLA)

ARASINDA:

Hizmet Sağlayıcı**Organizasyon:** [üçüncü taraf operatörün adını giriniz]**İsim:** [üçüncü taraf operatör için imza yetkilisinin adını giriniz]**Pozisyon:** [üçüncü taraf operatör için imza yetkilisinin pozisyonunu giriniz]

(bundan böyle "[Hizmet Sağlayıcı]" olarak anılacaktır)

VE:

Müşteri**Organizasyon:** [Eyalet/ANSP adını giriniz]**İsim:** [Eyalet/ANSP için imza yetkilisinin adını giriniz]**Pozisyon:** [Eyalet/ANSP için imza yetkilisinin pozisyonunu giriniz]

(bundan böyle "[Eyalet/ANSP]" olarak anılacaktır)

Hizmet Sağlayıcı ve [Eyalet/ANSP] bundan böyle tek tek "Taraf" ve toplu olarak "Taraflar" olarak anılacaktır.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

1.	Tanımlar	
2.	Anlaşma genel bilgisi	
3.	Hedefler ve amaçlar.....	
4.	Ortaklar	
5.	Periyodik değerlendirme.....	
6.	Hizmet Anlaşması	
6.1	Hizmet Kapsamı	
6.2	[Eyalet/ANSP] program gereklilikleri....	
6.3	[Hizmet Sağlayıcı] gereklilikleri	
7.	Hizmet yönetimi	
7.1.	Hizmet kullanılabilirliği	
7.2	Kullanılabilirlik kısıtlamaları	
7.3	Hizmet ölçümü.....	
7.4	Hizmet seviyesi raporlaması	
8.	Mali hususlar	
Ek A	— Hizmet performans değerlendirmeleri	
Ek B	— İş sürekliliği yönetimi	
Ek C	—Değişiklikler	

1. TANIMLAR

[Bu bölümde, bu Anlaşmada geçen ortama veya terimlere özgü tanımlar açıklanmalıdır. Anlaşmaya dahil olan her taraf tanımlanmalıdır]

[Eyalet/ANSP], [Devletin/HSY'nin tanımı ve rolü buraya eklenmeli] hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcısıdır.

[Hizmet Sağlayıcı], [Hizmet Sağlayıcısının tanımı ve rolü buraya eklenmelidir] 'dir.

2. ANLAŞMA GENEL BİLGİSİ

[Bu bölüm, Anlaşmaya genel bir giriş sağlamalı, anlaşmaya dahil olan tarafları tanımlamalı ve Anlaşmadaki revizyonlar ile değişikliklere değinmelidir.]

Bu Anlaşma, bir Hizmet Düzeyi Anlaşması ("SLA" veya "Anlaşma") teşkil eder. Ekleri ayrılmaz parçası olan bu Anlaşma'nın koşulları ve şartları çerçevesinde, [Hizmet Sağlayıcı], aşağıda ve özellikle 6. bölümde (Hizmet Anlaşması) belirtilen hizmetleri [Devlet/HSY]'ye sağlamayı kabul eder.

Bu Anlaşma, Tarafların karşılıklı onayıyla yürürlüğe girecek revize edilmiş bir Anlaşma ile değiştirilene kadar geçerliliğini korur. Değişiklikler, bu Anlaşma'nın değişiklikler bölümü (Ek C)'nde kaydedilir ve Tarafların karşılıklı onayı ile yürürlüğe girer.

Bu Anlaşma, Taraflarca karşılıklı olarak anlaşılan kapsam dahilindeki tüm hizmetlerin parametrelerini belirler. Bu Anlaşma, açıkça belirtilmedikçe mevcut süreç ve prosedürlerin yerine geçmez.

3. HEDEFLER ve AMAÇLAR

[Bu bölümün amacı, Anlaşmanın üst düzey amacı, hedefleri ve amaçlarını belirlemektir.]

Bu Anlaşmanın konusu, [Hizmet Sağlayıcı] tarafından [uygun olan hizmet/hizmetler/alan(lar) buraya eklenmelidir] alanında hizmet sağlanmasıdır. Her iki Taraf da, bu Anlaşma kapsamında hizmetlerin sürekli ve yeterli şekilde sunulmasının, söz konusu hizmetlerin kullanıcıları için hayati önem taşıdığını anlar ve kabul eder. Özellikle, [Hizmet Sağlayıcı], bu hizmetlerin yeterli ve sürekli olarak sağlanamaması durumunda hava seyrüsefer altyapısında eksiklikler oluşabileceğini ve bunun üçüncü taraflar için ölümcül sonuçlara yol açabileceğini kabul eder. Bu Anlaşmayı imzalayarak, [Hizmet Sağlayıcı], sağlanan hizmetlerin son derece hassas doğasını kabul eder ve bu doğrultuda kararlaştırılan hizmet seviyesini korumayı taahhüt eder.

Bu Anlaşmanın amacı, [Hizmet Sağlayıcı] tarafından [Devlet/HSY]'ye tutarlı hizmet desteği ve sunumu sağlanabilmesi için uygun unsurların ve taahhütlerin yerine getirilmesini temin etmektir.

Bu Anlaşmanın amacı, [Hizmet Sağlayıcı] ile [Devlet/HSY] arasında hizmet sunumuna ilişkin şartlar ve koşulları belirlemektir.

Bu Anlaşmanın hedefleri şunlardır:

- Hizmet sahipliği, hesap verebilirlik, roller ve sorumluluklara dair net referanslar sağlamak;
- müşteriye sunulan hizmetin net, özlü ve ölçülebilir bir tanımını yapmak;
- beklenen hizmet sunumu algılarını, gerçek hizmet desteği ve sunumuyla uyumlu hale getirmek.

Performans göstermeme

Taraflar, işbu Sözleşme kapsamında sağlanan hizmetlerin hassas niteliğini ve [Hizmet Sağlayıcısı] tarafından emniyet açısından kritik yükümlülüklerin yerine getirilmemesinden kaynaklanabilecek ölümcül sonuçların mümkün olabileceğini kabul ederler.

Bu nedenle, işbu Sözleşmenin diğer hükümlerine halel getirmeksizin, [Hizmet Sağlayıcısı], işbu Sözleşme uyarınca üstlendiği herhangi bir yükümlülüğü kusurlu şekilde yerine getirmesi sonucunda [Devlet/ANSP]'nin maruz kalabileceği her türlü sorumluluğa karşı (ve bu bağlamda, [Devlet/ANSP]'nin herhangi bir yasal süreci savunmak amacıyla makul şekilde katlanabileceği tüm masraf ve giderler dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere) [Devlet/ANSP]'yi tazmin etmeyi taahhüt eder.

4. ORTAKLAR

[Bu bölümün amacı, Sözleşmeye taraf olan belirli paydaşları tanımlamaktır. Birincil paydaşlar, her bir taraf adına Sözleşmeden genel olarak sorumlu olan kişilerdir. Ek paydaşlar ise, Sözleşme kapsamında yer alan çeşitli unsurların uygulanmasından veya yönetiminden doğrudan sorumlu olan kişileri (örneğin, Sözleşme için irtibat noktası olacak yöneticiler) içermelidir.]

Aşağıdaki [Eyalet/ANSP] ve [Hizmet Sağlayıcı] temsilcileri Anlaşmanın temeli olarak kullanılacak ve bu Anlaşma ile ilişkili birincil ortakları temsil edecektir:

[Eyalet/ANSP]: Bay/Bayan/Bayan [isim ve pozisyon giriniz].

[Hizmet Sağlayıcı]: Bay/Bayan/Bayan [isim ve pozisyon giriniz].

Aşağıdaki ortaklar bu Anlaşmanın uygulanmasından ve sürekli desteğinden sorumludur:

[Eyalet/ANSP]: Bay/Bayan/Bayan [isim ve pozisyon giriniz]

[Hizmet Sağlayıcı]: Bay/Bayan/Bayan [isim ve pozisyon giriniz]

[her ortak için iletişim bilgilerini giriniz: telefon/faks numarası, e-posta adresi].

Yukarıdaki ortaklar, Taraflardan biri tarafından diğer Tarafa yazılı bildirimde bulunmak suretiyle zaman zaman değiştirilebilir.

5. PERİYODİK İNCELEME

[Bu bölümün amacı, Anlaşma için belirli gözden geçirme dönemlerini, periyodik gözden geçirmelerden kimin sorumlu olduğunu, belgeyi kimin güncellediğini ve belgenin nerede saklandığını/bulunduğunu belirlemektir.]

Bu Anlaşma [tarihi giriniz] tarihinden [tarihi giriniz] tarihine kadar geçerlidir. Bu Anlaşmanın hüküm ve koşulları her iki Tarafça en az xxx (x) ayda bir gözden geçirilmelidir; ancak, Taraflarca farklı hüküm ve koşullar üzerinde bir anlaşma yapılmaması halinde, mevcut Anlaşma bu şekilde yürürlükte kalacaktır.

Bu belgenin düzenli olarak gözden geçirilmesinden [Devlet/ANSP]'den Bay/Bayan/Bayan [isim ve pozisyonu giriniz] sorumludur. Bu belgenin içeriği, ana ortaklardan karşılıklı mutabakat alınması ve etkilenen tüm taraflara iletilmesi koşuluyla gerektiği şekilde değiştirilebilir. Hizmet Sağlayıcı'dan Bay/Bayan/Bayan [isim ve pozisyonu giriniz] sonraki tüm revizyonları dahil edecek ve gerektiği şekilde karşılıklı anlaşmalar/onaylar alacaktır.

Bu Sözleşme aşağıdaki yerlere asılacak ve tüm ortakların erişimine açılacaktır:

- Ağ dizini (\\server\agreements\State\ANSP-Service Provider\SLA.doc); veya
- Web URL (www.mot.gov.xx/agreements/SLA.pdf); veya
- [SLA'nın konumuna ilişkin ayrıntıları giriniz].

6. HİZMET SÖZLEŞMESİ

[Bu bölümün amacı, sunulan hizmetler ve çeşitli tarafların sorumlulukları da dahil olmak üzere Anlaşma kapsamındaki belirli hizmet türlerini tanımlamaktır.]

Aşağıdaki hizmet parametreleri, bu Sözleşmeyi desteklemek üzere [Hizmet Sağlayıcı]'nın sorumluluğundadır.

6.1 Hizmet kapsam

[Anlaşma kapsamındaki belirli hizmetler açıkça tanımlanmalı ve açıklanmalıdır.]

Aşağıdaki hizmetler bu Sözleşme kapsamındadır:

<i>Referans numarası</i>	<i>Hizmet</i>
1	[hizmetin ayrıntılı açıklamasını giriniz]
2	[hizmetin ayrıntılı açıklamasını giriniz]
3	[hizmetin ayrıntılı açıklamasını giriniz]
4	[hizmetin ayrıntılı açıklamasını giriniz]
5	[hizmetin ayrıntılı açıklamasını giriniz]

6.2 [Eyalet/ANSP] program gereklilikleri

[Anlaşma için [Eyalet/ANSP] programı gerekliliklerini tanımlayın: ortağa bilgi sağlamak, sağlanan hizmetlerle ilgili değişiklikleri belirlemek ve [Eyalet/ANSP] programının sorumluluğunda olan tüm özel faaliyetler de dahil olmak üzere Anlaşmanın düzgün bir şekilde uygulanması için gerekli olacak [Eyalet/ANSP] programının tüm özel faaliyetleri.]

[Eyalet/ANSP]'nin bu Anlaşmayı desteklemek için sorumlulukları ve/veya gereklilikleri şunlardır:

- Tespit edilen sorunların hizmet sağlayıcıya bildirilmesi;
- kapasite planlarını etkileyebilecek hizmet kullanıcı tabanındaki değişikliklerin belirlenmesi;
- hizmet değişiklikleri ve geliştirmelerinin belirlenmesi.

6.3 [Hizmet Sağlayıcı] gereksinimleri

[Anlaşma için [Hizmet Sağlayıcı] gerekliliklerini tanımlayın. Bu, belirli hizmetlerin nasıl sağlanacağı, kaynak gereksinimleri, tanımlanan faaliyet programına bağlı kalınması ve ortak tarafından kullanılan/desteklenen tüm hizmet sunum süreçleri dahil olmak üzere, ortağın Anlaşmayı düzgün bir şekilde uygulaması için gerekli olacak tüm özel faaliyetleri içermelidir.]

[Hizmet Sağlayıcı]'nın bu Anlaşmayı desteklemek için sorumlulukları ve/veya gereksinimleri şunlardır:

- Bölüm 6.1'de tanımlanan hizmetlerin Bölüm 7.1'de tanımlanan hizmet kullanılabilirliği dahilinde desteklenmesi;
- belirlenen hizmetleri sürdürmek için uygun düzeyde eğitimli birincil ve yedek kaynakların bulundurulması;
- olaylar ve hizmet talepleri için düzenli durum raporlaması sağlamak;
- hizmetler için kapasite planlaması;
- bu Anlaşma kapsamındaki tüm kalemlerin bir yönetim veri tabanını muhafaza etmek;
- hizmetlerin kullanılabilirliğini ve acil durum yönetimini gerçekleştirmek.

7. HİZMET YÖNETİMİ

[Kapsam içi hizmetlerin etkin bir şekilde desteklenmesi, tutarlı hizmet seviyelerinin sürdürülmesinin bir sonucudur. Aşağıdaki bölümlerde hizmetlerin kullanılabilirliği, izlenmesi, ölçülmesi ve raporlanması ile ilgili ayrıntılar verilmektedir.]

7.1 Hizmet kullanılabilirliği

[Eyalet/ANSP]'nin ihtiyaç duyduğu belirli hizmet kullanılabilirlik süreleri bu bölümde belgelenmelidir. Anlaşma kapsamındaki hizmet(ler)e bağlı olarak, her bir hizmetin kullanılabilirliği özel olarak tanımlanabilir veya kullanılabilirlik gereksinimleri aynıysa bir dizi hizmet gruplandırılabilir.]

Bu Sözleşme kapsamındaki hizmet(ler)e özgü teminat parametreleri aşağıdaki gibidir:

- standart sistem kullanılabilirlik saatleri günde 24 saat, haftada 7 gündür;
- [diğer gereklilikleri uygun şekilde giriniz].

7.2 Kullanılabilirlik kısıtlamaları

[Rutin sistem bakımı için hükümler gibi [Hizmet Sağlayıcı] tarafından gerekli görülen belirli hizmet kısıtlama zamanları.]

Hizmet Sağlayıcı tarafından sağlanan hizmetler, aşağıdaki durumlar haricinde normalde yılın her günü 24 saat esasına göre mevcut olacaktır:

- Planlanmış kesinti süresi: [Devlet/ANSP], hizmetlerin kullanılabilirliğini etkileyebilecek planlı bakım veya yükseltmelerden en az [x] iş günü önce e-posta yoluyla bilgilendirilecektir. Acil kesinti bildirimleri, belirlenen irtibat kişisine telefon yoluyla yapılacaktır. Etkilenen müşterinin birincil irtibat kişisi daha sonra kullanıcıları en uygun yolla bilgilendirmelidir.

- Planlanmamış kesinti süresi: yeterli kullanıcı bildirimi olmaksızın planlanmamış bir kesinti meydana gelebilir. [Hizmet Sağlayıcı], [Eyalet/ANSP]'ye bildirim sağlamak için her türlü çabayı gösterecektir, ancak ağır (tamamı veya bir kısmı) bir donanım veya yazılım arızası nedeniyle etkin bir şekilde hizmet dışı kalması gibi belirli durumlarda tüm kullanıcılara bildirim yapılacağını garanti edemez.
- Bakım penceresi: hizmetlerde normal bakım planlı olarak yapılacaktır.

7.3 Hizmet ölçümü

[Hizmet kalitesini ölçmeye yönelik spesifik ölçütler bu bölümde belgelenmelidir. Kabul edilebilir bir kalite seviyesinin sağlanması ve sürdürülmesini sağlamak amacıyla, [Hizmet Sağlayıcı]'nın üzerinde anlaşmaya varılan hizmet ölçümlerini bilmesini, anlamasını ve raporlamasını sağlamak için hizmet ölçümü kullanılır. Hizmet ölçümleri, hizmet standartlarını sağlamak için kullanılan metriklerdir. Ölçümler hizmet kullanılabilirliği, performans ve kalite açısından tanımlanabilir.]

Aşağıdaki ölçümler [Hizmet Sağlayıcı] tarafından [Eyalet/ANSP]'ye en iyi hizmet sunumunu sağlamak için oluşturulacak ve sürdürülecektir:

Ölçüm	Tanım	Performans hedefi
Hizmet çalışma süresi	Hizmetin kullanılabilir olduğu zaman yüzdesi (planlı bakım hariç)	100%
Acil durum öncelikli olay tamamlanma süresi	Acil durumlar için ortalama kapanış süresi	x saat
Yüksek öncelikli olay tamamlanma süresi	Yüksek öncelikli olaylar için ortalama kapanış süresi	x saat
[uygun olan diğer öğeleri ekleyin]	[uygun olan diğer öğeleri ekleyin]	x
[uygun olan diğer öğeleri ekleyin]	[uygun olan diğer öğeleri ekleyin]	x

7.4 Hizmet seviyesi raporlaması

[Hizmet seviyelerini ölçmek için kullanılan raporlar belgelenmelidir. Bu raporlar bir önceki bölümdeki hizmet ölçümleriyle uyumlu olmalı ve bu ölçümleri desteklemelidir.]

[Hizmet Sağlayıcı] belirtilen aralıklarla [Eyalet/ANSP]'ye aşağıdaki raporları sağlayacaktır:

Rapor Adı	Aralık	Alıcı	Sorumluluğu
Çalışma süresi raporu	Haftalık ve aylık	Ortaklar	[Hizmet Sağlayıcı]
Acil durum öncelikli olay raporu	Haftalık ve aylık	Ortaklar	[Hizmet Sağlayıcı]
Yüksek öncelikli olay raporu	Haftalık ve aylık	Ortaklar	[Hizmet Sağlayıcı]
[diğer raporları uygun şekilde ekleyin]	[uygun olan diğer aralık zamanlarını ekleyin]	Ortaklar	[Hizmet Sağlayıcı]
[diğer raporları uygun şekilde ekleyin]	[uygun olan diğer aralık zamanlarını ekleyin]	Ortaklar	[Hizmet Sağlayıcı]

8. MALİ HUSUSLAR

[Bu bölüm Anlaşma ile ilgili her türlü mali hususu belgelemek için kullanılır. Taraflar arasında hizmetlerin nasıl ücretlendirildiğine dair ayrıntıları içermeli ve hizmetler düzgün bir şekilde sunulmadığında veya hizmet seviyeleri karşılanmadığında uygulanabilecek mali cezaları tanımlamalıdır.]

Bu Hizmet Seviyesi Anlaşmasında tanımlanan hizmetler, [Devlet/ANSP] ve [Hizmet Sağlayıcı] tarafından kararlaştırılan bir maliyetle sağlanır. Hizmet Sağlayıcı tarafından hizmetlerin sağlanamaması veya bu Sözleşmede tanımlanan hizmet seviyesi hedeflerinin karşılanamaması, [Devlet/ANSP]'nin tercihine bağlı olarak, aşağıdaki eylemlerden biri veya birkaçı ile sonuçlanabilir:

1. Mali cezalar [uygun olanı giriniz]; ve/veya
2. sorunun çözülmesi için üst yönetime iletilmesi; ve/veya
3. bu Anlaşmanın yeniden müzakere edilmesi; ve/veya
4. bu Sözleşmenin feshi.

EK A — HİZMET PERFORMANSI İNCELEMELERİ

[Bu bölüm SLA incelemeleri hakkında ek ayrıntılar içerebilir. Hizmet performansını incelemeleri, incelemelerin sıklığı, nasıl gerçekleştirileceği ve olası sonuçları (örneğin mali cezalar, SLA'nın yeniden müzakere edilmesi/değiştirilmesi, vb.)]

Hizmet performans değerlendirmeleri [Hizmet Sağlayıcı] ve [Devlet/ANSP] arasında her altı ayda bir planlanacaktır. Performans incelemeleri bu Anlaşma süresince her yılın [ay] ve [ay] aylarında yapılacaktır. Amaç, bir önceki döneme ait hizmet seviyelerini gözden geçirmek, bir önceki dönemin deneyiminden kaynaklanan sorunları ve eylemleri belirlemek, hizmet performansını incelemesinin sonuçlarına göre bu Anlaşmayı değiştirmek ve normalin altında performans için mali cezaları belirtmek olacaktır.

EK B — İŞ SÜREKLİLİĞİ YÖNETİMİ

[Bu bölüm, gerekirse hizmet kurtarma planlarını ve ilgili ayrıntıları içerebilir. Kilit iş fonksiyonlarının geri yüklenmesine ilişkin zaman çerçevesi ve tüm iş fonksiyonlarının geri yüklenmesine ilişkin zaman çerçevesi de dahil olmak üzere iş sürekliliği yönetimine ilişkin gereklilikleri tanımlamalıdır.]

[Eyalet/ANSP] müşterilerine sürekli hizmet sağlama zorunluluğuna sahiptir ve bu nedenle [Hizmet Sağlayıcı] hizmetlerinin haftanın 7 günü, günün 24 saati kullanılabilir olmasını gerektirir. Ancak, [Eyalet/ANSP] iş sürekliliğinde aksamalara neden olan felaketlerin meydana gelebileceğini kabul eder. Bir felaket durumunda, [Eyalet/ANSP] felaketten sonraki xx (x) saat içinde asgari düzeyde hizmetin ve felaketten sonraki xx (x) gün içinde tam hizmetin geri yüklenmesini talep eder.

EK C — DEĞİŞİKLİKLER

[Bu ek, bu Anlaşmada daha sonra yapılacak değişikliklere atıfta bulunmak için kullanılmalıdır.]

Değişiklik Numarası. 1:

Değişiklik Numarası. 2:

Değişiklik Numarası. 3:

EK 2

Havacılık Meteoroloji Hizmetlerinin Maliyetlerinin Belirlenmesine İlişkin Kılavuz

GİRİŞ

1. Meteorolojik hizmetler, havacılık kullanıcıları da dahil olmak üzere birçok farklı kullanıcı tarafından paylaşılmaktadır. Bu durum maliyet tasarrufu sağlar ve özel ilişkiler yaratır. Havacılık meteorolojisi temel meteorolojik sisteme bağlıdır ve meteoroloji sağlayıcısı hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerine ilişkin genel politikaya bağlıdır. Bu nedenle, ilgili ulusal makamların bu politikayı uygularken ve ilgili maliyetleri belirlerken bu ilişkileri kabul etmeleri gerekmektedir.
2. Bölüm 5, Kısım B'de belirtildiği üzere, havacılık meteorolojik hizmetlerinin maliyetlerinin belirlenmesindeki ilk adım, Sözleşme'ye ekli Ekler'de (örneğin, Ek 3 — Uluslararası Hava Seyrüseferi için Meteorolojik Hizmet), Hava Seyrüsefer Hizmetlerine İlişkin Usuller (PANS) (örneğin, Hava Seyrüsefer Hizmetlerine İlişkin Usuller — Hava Trafik Yönetimi (Doküman 4444)) ve Bölgesel Hava Seyrüsefer Planları (ANP'ler)/Tesis ve Hizmetlerin Uygulama Belgeleri (FASID'ler) içinde belirtilen havacılık ihtiyaçlarını karşılayan tüm meteorolojik tesis ve hizmetlerin envanterinin hazırlanmasıdır. Bu envanter, ilgili Devletteki ulusal havacılık otoriteleri (örneğin sivil havacılık idaresi gibi) ile meteorolojik otorite (Ek 3, 2.1.4 uyarınca belirlenmiş) tarafından ortaklaşa hazırlanmalıdır. Havacılık ihtiyaçlarını karşılamak üzere gerekli meteorolojik hizmetlerin özeti, bu el kitabının 5. Bölümündeki 5.70 ve 5.71 paragraflarında sunulmuştur.
3. Bölüm 5'in 5.115 numaralı paragrafında belirtildiği üzere, havacılık meteorolojisi genel meteorolojinin birbirine bağlı bir parçasıdır ve ulusal meteoroloji hizmetlerinin nasıl organize edildiğine bağlı olarak diğer bölümlerden ayırt edilmesi zaman zaman zor olabilir. Bu bağlamda, ulusal havacılık otoritesi ile meteorolojik otorite, havacılıkla ilgili ve havacılık dışı meteorolojik hizmetler konusunda açık prosedürler oluşturulmasını sağlamalıdır. Ulusal meteoroloji hizmetlerinin, havacılık ihtiyaçlarına hizmet ederken aynı zamanda denizcilik ve diğer kara ulaşımı, sivil koruma, tarım, balıkçılık, hidroloji, hava kirliliği kontrolü, perakende sektörü, spor ve eğlence, turizm, inşaat, basın ve diğer medya kuruluşları ile genel kamu gibi çeşitli alanlara meteorolojik ve klimatolojik bilgi sağlayarak havacılık dışındaki topluluğa da hizmet verdiği unutulmamalıdır. Genellikle meteorolojik hizmetler, tüm hizmet kullanıcılarının ortak biçimde faydalandığı temel bir sistem gereksinimi olan meteorolojik bilginin karşılanmasına yönelik genel meteorolojik faaliyetlerde, yani çekirdek faaliyetlerde bulunur. Bu çekirdek faaliyetlere örnek olarak genel analiz ve tahminler, otomatik veri işleme, hava radarı ve uydu verilerinin işlenmesi, yer ve üst seviye gözlemleri, temel verilerin toplanması ve değişimi için telekomünikasyon, eğitim, araştırma ve geliştirme verilebilir. Çekirdek faaliyetlerin düzeyi ve maliyeti tek bir kullanıcı talebine göre belirlenmediğinden, bu maliyetlerin havacılık ve havacılık dışı kullanıcılar arasında nasıl dağıtılacağına dikkatle yaklaşmak gerekir. Havacılık ihtiyaçlarına atfedilebilecek çekirdek faaliyetlerin hava seyrüseferine hizmet eden kısmı ülkeden ülkeye değişkenlik gösterir. Ayrıca, çekirdek maliyetleri herhangi bir kullanıcıya tahsis etmeyen devletler de bulunmaktadır. Havacılığın, rüzgâr ve sıcaklıkla ilgili üst seviye gözlemler sağlayarak çekirdek sisteme veri katkısı sağladığı da göz önünde bulundurulmalıdır. Bunun yanında, bazı çekirdek faaliyetlerin karmaşıklık düzeyi açısından havacılık gereksinimlerinin ötesinde olduğu da kabul edilmelidir. Bu nedenle, bu amaç doğrultusunda genel geçerliliği olan belirli bir dağılım yüzdesi belirtmek mümkün değildir. Ancak, yukarıdaki 2 numaralı paragrafta havacılık amaçları için gerekli meteorolojik tesis ve hizmetlerin genel tanımı bu alanda genel bir yol gösterici niteliği taşımakta olup, daha özel öneriler aşağıda sunulmaktadır.

4. Havacılık meteorolojik maliyetlerinin tahsisine yönelik uygun yaklaşım, ilgili meteorolojik hizmetin her bir unsurunun analiz edilerek, bu unsurların işlevlerinin ne ölçüde havacılık gereksinimlerine atfedilebileceğinin belirlenmesini içerir.

5. Sağlanan meteorolojik tesis ve hizmetlerin maliyetlerinin hesaplanma yöntemi ve bu maliyetlerin havacılık kullanıcılarına yansıtılması süreci erişilebilir olmalıdır. Ayrıca, meteorolojik tesis ve hizmetlerin maliyet tahsisi, kullanıcılarla istişare edilerek yapılmalıdır. Bu istişarelerin amacı, ilgili tarafların sürece daha fazla katılımını sağlamak olup; açık, öz ve anlaşılır bir şekilde yürütülmeli ve geri bildirimleri kolaylaştıracak tüm gerekli bilgileri içermelidir (ayrıca bkz. Bölüm 1, Kısım D). Meteorolojik otorite, hizmet sağlayıcı (meteorolojik otoriteden farklıysa) ve kullanıcılar arasında gerçekleştirilecek bu tür istişareler düzenli olarak ve en azından ücretlendirme için maliyet esaslarının belirlenmesi veya güncellenmesinden önce yapılmalıdır.

6. Havacılık meteorolojik hizmetlerinin maliyetlerini belirlemek için; envanter oluşturma, maliyet kategorilerinin belirlenmesi ve maliyetlerin tahsisi adımlarından oluşan aşağıdaki süreç izlenmelidir.

a) *Tesis ve hizmet envanteri.* İlk adım, ilgili meteorolojik hizmet sağlayıcısı tarafından, ICAO Ekleri, PANS, ANP'ler/FASID'lerde belirtilen ve ulusal havacılık otoriteleri tarafından belirlenip üzerinde mutabık kalınan havacılık gereksinimlerini karşılamak üzere sağlanacak tesis ve hizmetlerin bir envanterinin oluşturulmasıdır. Bu envantere dâhil olan tesis ve hizmetler aşağıdaki kategoriler altında sınıflandırılabilir:

- 1) yalnızca havacılık gereksinimlerini karşılamak için gerekli tesis ve hizmetler; ve
- 2) hem havacılık hem de havacılık dışı gereksinimleri karşılamak üzere gerekli olabilecek tesis ve hizmetler.

Bu tesis ve hizmetler aşağıdaki 10. paragrafta listelenmiştir.

b) *Maliyet kategorileri.* İkinci adım, dikkate alınacak her bir tesis veya hizmetin (bakım ve destek hizmetlerinin maliyetleri de dahil olmak üzere) maliyetlerinin belirlenmesidir. Meteorolojik tesis ve hizmetlerin maliyetlerinin belirlenmesi ve ilgili çeşitli maliyet kategorilerinin tanımlanması için rehberlik amacıyla, Bölüm 5, Kısım C'ye başvurulmalıdır.

c) *Havacılık ve havacılık dışı kullanıcılar arasında maliyet tahsisi.* Üçüncü adım, Bölüm 5, Kısım D'de yer alan rehberlik materyaline uygun olarak maliyetlerin tahsisi için uygun bir temel oluşturmaktır. Genel bir ilke olarak, maliyet tahsisi, hiçbir kullanıcının kendisine doğru şekilde atfedilemeyen maliyetlerle yükümlü kılınmamasını sağlamalıdır. Bu aşamada, yalnızca havacılık gereksinimleri için kullanılan tesisler, yalnızca havacılık dışı gereksinimler için kullanılan tesisler ve her iki kategoriye hizmet veren tesisler arasında bir ayırım yapılmalıdır:

- 1) Yalnızca havacılık gereksinimlerini karşılamak üzere gerekli olan tesis ve hizmetler için (aşağıdaki 10. paragrafta listelenmiştir), maliyetler %100 havacılık kullanımı için tahsis edilir. (İlgili hizmetlerin havacılık dışı kullanıcılara sağlanmayacağı anlaşılmaktadır.)
- 2) Yalnızca havacılık dışı gereksinimleri karşılamak üzere gerekli olan tesis veya hizmetler için (örneğin, agrometeoroloji, deniz meteorolojisi, hidroloji), maliyetler %100 havacılık dışı kullanım için tahsis edilir ve havacılık ücretlerinin maliyet tabanına dâhil edilmemelidir.
- 3) Hem havacılık hem de havacılık dışı gereksinimleri karşılamak üzere gerekli olan tesis ve hizmetlerin (çekirdek faaliyetler) maliyetleri, eğer tahsis edilecekse (Bölüm 5, paragraf 5.115'e bakınız), aşağıdaki yöntemler kullanılarak havacılık ve havacılık dışı kullanıcılar arasında tahsis edilebilir:

- tedarik edilen ürünlerin tahmini havacılık ve havacılık dışı kullanımı oranında (örneğin, genel analiz ve tahmin ofisleri için uygulanabilir);
- bilgisayarların havacılık ve havacılık dışı amaçlarla tahmini kullanım süresi oranında (örneğin, elektronik veri işleme tesisleri için uygulanabilir);
- havacılık ve havacılık dışı amaçlarla iletilen tahmini bilgi hacmi oranında (örneğin, telekomünikasyon tesisleri için uygulanabilir);
- havacılık ve havacılık dışı veriler üzerinde çalışan personel sayısı oranında (örneğin, klimatolojik hizmetler için uygulanabilir); ve
- ilgili maliyetlerin adil bir şekilde tahsis edilmesini sağlayan analitik muhasebe sistemi sonuçlarına dayanarak.

Meteorolojik maliyetlerin havacılık ve havacılık dışı kullanıcılar arasında tahsisi her zaman yukarıda açıklanan yöntemlerden biri ya da birkaçına dayanmalıdır. Ancak, meteorolojik tesis ve hizmetlerin kullanımının bu yöntemlerden herhangi biri temelinde tahsis edilemediği durumlarda, gerekli maliyet tahsisi mevcut en iyi verilere dayanarak yaklaşık olarak yapılmalıdır. Olası bir yaklaşım, yalnızca havacılık gereksinimlerini karşılamak üzere gerekli tesis ve hizmetlerin maliyetleri ile yalnızca havacılık dışı gereksinimleri karşılamak üzere gerekli tesis ve hizmetlerin maliyetleri arasında bir oran belirlemek olabilir; bu oran, hem havacılık hem de havacılık dışı gereksinimlere hizmet eden çekirdek tesislerin maliyetlerine (10. paragraf) uygulanarak bu maliyetlerin havacılık kısmı tahmin edilebilir.

Sonuç olarak, çekirdek maliyetler içindeki sivil havacılığın payının belirlenmesi, devlet düzeyinde yapılmalıdır. Bu bağlamda, ICAO'nun devletlerin "uluslararası sivil havacılığa, diğer uluslararası taşıma türlerine karşı ayrımcılık oluşturan ücretler uygulamaktan kaçınmaları" gerektiği yönündeki tavsiyesi (Doc 9082'nin Bölüm I, paragraf 2 ii) dikkate alınmalıdır.

HAVACILIK METEOROLOJİ MALİYETLERİNİN HAVAALANI VE EN-ROUTE KULLANIMI İLE IFR VE VFR TRAFİK ARASINDA PAYLAŞTIRILMASI

7. Aynı tür bir analizle, havacılık gereksinimlerine atfedilen toplam maliyetler, ayrıca havaalanı (yaklaşma ve apron kontrolü) ve seyir hizmetleri arasında da tahsis edilebilir. Tesis veya hizmetlerin hem havaalanı hem de seyir amaçlı kullanımının söz konusu olduğu durumlarda, Bölüm 5, paragraf 5.121'de havacılık meteorolojik hizmetlerinin maliyetlerine özel önem verilmesi gerektiği belirtilmiştir. Doc 9082'nin Ek 2'si, "sivil havacılığa sağlanan tüm MET hizmetlerinin maliyetlerinin, uygun olduğu durumlarda, havaalanları için sağlanan hava trafik hizmetleri ile seyir için sağlanan hava trafik hizmetleri arasında tahsis edilmesini" özellikle tavsiye etmektedir. Birden fazla uluslararası havaalanının bulunduğu devletlerde, mümkün olduğunda havaalanı kullanımına atfedilen maliyetlerin ilgili havaalanları arasında tahsis edilmesi de göz önünde bulundurulabilir.

8. Havaalanı ve seyir kullanımı arasındaki maliyet tahsisi kriterleri geliştirilirken, aşağıdaki hususlar dikkate alınmalıdır:

- a) Havacılık maliyetlerinin kullanıcılar arasında tahsisi, tüm kullanıcılar için adil bir şekilde gerçekleştirilmelidir;
- b) tahsis, maliyetlerin uygun kullanıcılardan geri kazanılmasını sağlayacak şekilde yapılmalıdır; ve
- c) tahsis, tesis veya hizmetlerin kullanıldığı uçuş operasyonu safhasına dayalı olarak yapılmalıdır.

Havacılık meteorolojik maliyetlerinin havaalanı ve seyir kullanımı arasında tahsis edilmesinin gerektiği durumlarda, yukarıdaki 6. paragrafta açıklanan tahsis kriterleri aynı şekilde uygulanabilir; bu durumda "havacılık/havacılık dışı" terimleri yerine "havaalanı/seyir" terimleri kullanılmalıdır. "Envanterde yer alan tesis ve hizmetler" (yukarıdaki 6 a) paragrafı) kapsamında belirtilen tesis ve hizmetlere ilişkin olarak, aşağıdaki 10. paragrafta listelenenler, ilgili tesis veya hizmetlerin gereksinim ve kullanımının seyir (E), ağırlıklı olarak seyir (mE), havaalanı (A), ağırlıklı olarak havaalanı (mA) veya karma havaalanı/seyir (A/E) olduğunu göstermektedir.

9. Eşitlik açısından gerekli görüldüğü ve gerekli temel veriler (tüm gerekli trafik istatistikleri dahil) mevcut olduğu durumlarda, havacılık meteorolojik maliyetlerinin IFR ve VFR trafiği arasında tahsisi dikkate alınmalıdır. VFR ve IFR trafiği arasında maliyet tahsisi kriterleri geliştirilirken aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurulmalıdır:

- a) havacılık maliyetlerinin IFR ve VFR trafiği arasında tahsisi, tüm kullanıcılar için adil bir şekilde gerçekleştirilmelidir; ve
- b) uluslararası ve ulusal gereklilikleri karşılamak amacıyla IFR havacılığına sağlanması gereken hizmet ve ürünlere ilişkin tüm maliyetler, IFR havacılığına tahsis edilmelidir.

IFR ve VFR trafiği arasında havacılık meteorolojik maliyetlerinin tahsisi gerektiğinde, 6. paragrafta belirtilen tahsis kriterleri aynı şekilde uygulanabilir; bu durumda "havacılık/havacılık dışı" terimleri yerine "IFR/VFR" terimleri kullanılmalıdır. "Tesis ve hizmet envanteri" (6 a) paragrafı) kapsamında belirtilen tesis ve hizmetlere ilişkin olarak, 11. paragrafta listelenenler, ilgili tesis veya hizmetlerin gereksinim ve kullanımının IFR (I), ağırlıklı olarak IFR (mI), VFR (V), ağırlıklı olarak VFR (mV) veya karma IFR/VFR (I/V) olduğunu göstermektedir.

TESİS VE HİZMETLERİN ENVANTERİ VE BUNLARIN HAVALIMANI VE ROTA İÇİ KULLANIM ARASINDA DAĞILIMI

10. Tesis ve hizmetlerin envanteri ve bunların havaalanı ve güzergah kullanımı arasındaki dağılımı aşağıda sunulmuştur.

Yalnızca havacılık gereksinimlerini karşılamaya yönelik tesisler ve hizmetler

Kullanımı gösteren açıklama:

A	airport (havaalanı);
E	en route (yol);
mA	mainly airport (ağırlıklı olarak havalimanı);
A/E	airport and en route (havaalanı ve yol);
mE	mainly en route (ağırlıklı olarak yol).

Dünya bölge tahmin merkezleri (WAFCS).....	E
Volkanik kül danışma merkezleri (VAACs)	E
Tropikal siklon danışma merkezleri (TCACs).....	E
Meteoroloji gözlem ofisleri (MWOs).....	E
Havaalanı meteoroloji ofisleri.....	A/E
Havacılık meteoroloji istasyonları.....	A/E
Bölgesel bir OPMET veri bankasının işletilmesi	E
WAFS ürünlerini ve OPMET verilerini almak için VSAT istasyonları da dahil olmak üzere havacılık meteorolojisi amaçlı havacılık sabit hizmet (AFS) telekomünikasyonu (COM'a dahil değilse)	A/E
WAFS ürünlerinin meteorolojik veri işlemlerini sağlayacak tesisler	mE

D-VOLMET veya VOLMET yayınlarının sağlanması	E
Havacılık amaçları için sağlanan gözlem aletleri (örn. transmissometreler, ceilometreler)	mA
Spesifik havacılık meteorolojisi araştırmaları	A/E
Spesifik havacılık meteoroloji eğitimi	A/E
Spesifik havacılık teknik desteği (yönetim dahil)	A/E

Yukarıdaki tesis ve hizmetler aşağıdaki ürün ve işlevleri sağlamaktadır. Kullanımları parantez içinde belirtilmiştir.

ATS birimleri için meteorolojik gözlemler ve raporlar	A
Havaalanı dışına yayılan meteorolojik gözlemler ve raporlar (METAR, SPECI)	mE
Havaalanı tahminleri (TAF, bunlarda yapılan değişiklikler dahil)	mE
İniş tahminleri (örn. TREND) ve kalkış tahminleri	A/E
WAFS kapsamında yayınlananlar dışındaki alan ve rota tahminleri (GAMET, ROFOR dahil)	E
Havaalanı ve rüzgar kayması uyarıları	A
SIGMET, AIRMET, volkanik kül tavsiyeleri, tropikal siklon tavsiyeleri	E
Havaalanı klimatolojik bilgilerinin hazırlanması	A
Uçuş dokümantasyonunun sağlanması (WAFS ürünleri, alçak seviye uçuşlar için SIGWX tahminleri ve gerekli OPMET verileri)	mE
SIGMET ve AIRMET'lerin yayınlanması için FIR/UIR üzerinde MWO'lar tarafından meteorolojik gözlem	E
İlgili meteoroloji ofisi tarafından TAF'larda değişiklik yapılması, havaalanı ve rüzgar kayması uyarılarının yayınlanması için havaalanı hava durumu gözlemi	A/E
VA ve TC tavsiyelerinin yayınlanması için VAAC'ler ve TCAC'ler tarafından volkanik kül ve tropikal siklon izleme	E
Bilgilendirme ve danışma (OPMET ve diğer meteorolojik bilgilerin gösterilmesi dahil)	A
Meteorolojik bilgi sistemlerine bilgi sağlanması (uzaktan briefing/danışma sistemlerinde kullanılmak üzere)	A/E
ATS ve AIS birimlerine bilgi sağlanması	A/E
SAR birimlerine bilgi sağlanması	E
Operatörlere WAFS ve OPMET verilerinin sağlanması	mE

Not: - Nihai hedef, mümkün olduğu durumlarda, münferit ürün ve fonksiyonlara atfedilebilecek maliyetlerin tanımlanması olacaktır.

Hem havacılık hem de havacılık dışı gereksinimlere hizmet edebilecek temel tesisler ve hizmetler

Kullanımı gösteren açıklama:

A	airport (havaalanı);
E	en route (yol);
mA	mainly airport (ağırlıklı olarak havalimanı);
A/E	airport and en route (havaalanı ve yol);
mE	mainly en route (ağırlıklı olarak yol).

Genel analiz ve tahmin ofisleri	A/E
Meteorolojik veri işleme	A/E
Yaygın olarak kullanılan meteorolojik telekomünikasyon tesisleri ve hizmetleri	A/E
Yüzey sinoptik gözlem istasyonları	mE
Klimatolojik gözlem istasyonları (yağış istasyonları hariç tutulacaktır)	mE
Üst hava gözlem istasyonları	E
Hava Radarı	A/E
Meteorolojik uydu görüntüsü alımı	mE

Temel eğitim	A/E
Temel araştırma	A/E
Temel teknik destek (yönetim dahil)	A/E

TESİS VE HİZMET ENVANTERİ VE BUNLARIN IFR VE VFR TRAFİK ARASINDAKİ DAĞILIMI

11. Tesis ve hizmetlerin envanteri ve bunların IFR ve VFR trafik arasındaki dağılımı aşağıda sunulmuştur.

Yalnızca havacılık gereksinimlerini karşılamaya yönelik tesisler ve hizmetler

Kullanımı gösteren açıklama:

I	IFR;
V	VFR;
ml	ağırlıklı olarak IFR;
I/V	IFR ve VFR;
mV	ağırlıklı olarak VFR.

Dünya Alan Tahmin Merkezleri (WAFCS).....	I
Volkanik kül danışma merkezleri (VAACs)	I
Tropikal siklon danışma merkezleri (TCACs).....	I
Meteoroloji gözlem ofisleri (MWOs).....	I
Havaalanı meteoroloji ofisleri.....	I
Havacılık meteoroloji istasyonları.....	I
Bölgesel bir OPMET veri bankasının işletilmesi	I
WAFS ürünlerini ve OPMET verilerini almak için VSAT istasyonları da dahil olmak üzere havacılık meteorolojisi amaçlı havacılık sabit hizmet (AFS) telekomünikasyonu (COM'a dahil değilse)	I
WAFS ürünlerinin meteorolojik veri işlemlerini sağlayacak tesisler	I
D-VOLMET veya VOLMET yayınlarının sağlanması	I
Havacılık amaçları için sağlanan gözlem aletleri (örn. transmissometreler, tavanometreler).....	I
Spesifik havacılık meteorolojisi araştırmaları.....	I
Spesifik havacılık meteoroloji eğitimi.....	ml
Spesifik havacılık teknik desteği (yönetim dahil).....	ml

Yukarıdaki tesis ve hizmetler aşağıdaki ürün ve işlevleri sağlamaktadır. Kullanımları parantez içinde belirtilmiştir.

ATS birimleri için meteorolojik gözlemler ve raporlar	I
Havaalanı dışına yayılan meteorolojik gözlemler ve raporlar (METAR, SPECI)	I
Havaalanı tahminleri (TAF, bunlarda yapılan değişiklikler dahil)	I
İniş tahminleri (örn. TREND) ve kalkış tahminleri	I
WAFS kapsamında yayınlananlar dışındaki alan ve rota tahminleri (ROFOR dahil).....	I
WAFS kapsamında yayınlananlar dışındaki alan ve rota tahminleri (GAMET dahil)	I/V
VFR havacılık ve hava sporları için tahminler (örn. GAFOR)	V
Havaalanı ve rüzgar kayması uyarıları	I
SIGMET, volkanik kül tavsiyeleri, tropikal siklon tavsiyeleri	I
AIRMET	I/V
Havaalanı klimatolojik bilgilerinin hazırlanması.....	I

Uçuş dokümantasyonunun hazırlanması	
(WAFS ürünleri, alçak seviye uçuşlar için SIGWX çizelgeleri/ tahminleri ve gerekli OPMET verileri)	I/V
SIGMET'lerin yayınlanması için FIR/UIR üzerinde MWO'lar tarafından meteorolojik gözlem	I
AIRMET'lerin yayınlanması için FIR üzerinde MWO'lar tarafından meteorolojik gözlem	I/V
İlgili meteoroloji ofisi tarafından TAF'larda değişiklik yapılması,	
havaalanı ve rüzgar kayması uyarılarının yayınlanması için havaalanı hava durumu gözlemi	I
VA ve TC tavsiyelerinin yayınlanması için VAAC'ler ve TCAC'ler tarafından	
volkanik kül ve tropikal siklon izleme	I
Bilgilendirme ve danışma (OPMET ve diğer meteorolojik bilgilerin gösterilmesi dahil)	I/V
Meteorolojik bilgi sistemlerine bilgi sağlanması (uzaktan brifing/danışma	
sistemlerinde kullanılmak üzere)	ml
ATS ve AIS birimlerine bilgi sağlanması	I
SAR birimlerine bilgi sağlanması	I
Operatörlere WAFS ve OPMET verilerinin sağlanması	I

**Hem havacılık hem de havacılık dışı gereksinimlere hizmet edebilecek
temel tesisler ve hizmetler**

Kullanımı gösteren açıklama:

I	IFR;
V	VFR;
ml	ağırlıklı olarak IFR ¹ ;
I/V	IFR ve VFR;
mV	ağırlıklı olarak VFR.

Genel analiz ve tahmin ofisleri	ml
Meteorolojik veri işleme	ml
Yaygın olarak kullanılan meteorolojik telekomünikasyon tesisleri ve hizmetleri	ml
Yüzey sinoptik gözlem istasyonları	ml
Klimatolojik gözlem istasyonları (yağış istasyonları hariç tutulacaktır)	ml
Üst hava gözlem istasyonları	ml
Hava durumu radarı	ml
Meteorolojik uydu görüntülerinin alımı	ml
Temel eğitim	ml
Temel araştırma	ml
Temel teknik destek (yönetim dahil)	ml

1. "Esas olarak IFR", hem havacılık hem de havacılık dışı gereksinimlere yüzde 90'dan fazla hizmet verebilen temel tesisler ve hizmetler anlamına gelir (İlgili Devletler tarafından belirlendiği üzere).

EK 3

Ağırlıklı Ortalama Sermaye Maliyetinin Hesaplanması (WACC)

SERMAYE VARLIKLARI FİYATLANDIRMA MODELİ (CAPM)

1. Özkaynak maliyeti

1.1 Ortak öz sermayenin maliyeti, hissedarın veya mal sahibinin yatırımı üzerinden makul bir getiri oranının tahmini olarak ifade edilir. Genellikle, bir hisse senedinin riski ile getirisi arasındaki ilişkiyi ölçmeye çalışan ve piyasa temelli bir model olan “sermaye varlıklarını fiyatlama modeli” (Capital Asset Pricing Model – CAPM) kullanılarak tahmin edilir.¹

1.2 CAPM formülü, bir kuruluşun sermaye maliyetinin, risksiz getiri oranına (genellikle on yıllık devlet tahvili getirisi) ek olarak, yatırımın taşıdığı ilave riski yansıtan bir risk priminden — yani “beta” değerinden — oluştuğunu belirtir. Öz sermaye üzerindeki tam getiri oranı, öz sermaye sahiplerinin riske ilişkin algılarına (“beta” veya “β”) bağlı olarak değişecektir.

1.3 Formül cebirsel olarak şu şekilde ifade edilebilir:

$$\text{özkaynak maliyeti} = R_f + [(R_m - R_f) \times \beta]$$

Burada R_f ve R_m , sırasıyla risksiz getiri oranını ve piyasa getiri oranını temsil ederken, β (beta) sektöre veya şirkete özgü riski ifade eder. On yıllık getirisi olan bir devlet tahvili oranı, risksiz getiri oranı için iyi bir gösterge olarak kabul edilir. Ancak, formül, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarının (ANSP) sahiplik yapılarındaki farklılıkları karşılayacak şekilde uyarlanmak zorunda kalabilir.

1.4 FTSE, DAX, S&P 500 gibi hisse senedi endekslerinden elde edilen ortalama piyasa getirisi, belirli bir Devletteki piyasa getirisini temsil eder. Piyasa getirisi ile risksiz getiri oranı arasındaki fark, “piyasa risk primi” olarak adlandırılır. Bu piyasa risk primi, sektöre özgü risk primine dönüştürülmek üzere sektör betası ile çarpılarak ayarlanır.

2. Borç maliyeti

Borç maliyetinin belirlenmesi, nispeten daha basittir. Bu maliyet, ANSP'nin (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı) borçlanma araçları üzerinden ödediği ağırlıklı faiz oranları ile temsil edilir. Borcun faiz oranı, piyasa faiz oranına ek olarak, kredi verenlerin ANSP'ye ilişkin risk algısına dayanan bir risk primine bağlıdır. Bu nedenle, borç maliyeti, fiili borçlanma maliyetini (örneğin, tahvil ve kredilere uygulanan faiz oranlarını) ve borca ilişkin varsa katkı sağlayan risk faktörlerini (β), genellikle temerrüt riski dahil olmak üzere yansıtmalıdır.

2.1 Büyük kuruluşlar ve özellikle düşük riskli kuruluşlar için borcun beta katsayısı sıfıra yakın olabilir. Ancak, kredi notu düşük olan kuruluşlar için bu değer yüksek olabilir. ANSP'ler (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları), uzun vadeli tahvil veya krediler, emeklilik rezervleri ya da kısa vadeli borçlar gibi farklı türde borçlara sahip olabilir. Bu farklı borç türlerine ödenen ağırlıklı ortalama faiz oranı, temsili faiz oranı olarak alınmalıdır.

1. Özsermaye sermaye maliyeti, uzun vadeli ve asgari bir eşik oranıdır. Ancak, belirli bir yılda maliyetlerin fiilen geri kazanılabilmesi için, piyasa dalgalanmaları dikkate alınarak CAPM hesaplamasının üzerinde bir özsermaye maliyeti dahil edilmesi gerekebilir. Böylece, gerçek özsermaye maliyeti zaman içinde telafi edilecek şekilde sağlanmış olur.

3. Ağırlıklı ortalama sermaye maliyeti

3.1 Ağırlıklı ortalama sermaye maliyeti (AOSM) bu nedenle ANSP'nin finansman yapısına, yani toplam sermaye içindeki özkaynak ve borç oranına bağlı olacaktır:

$$\text{sermaye maliyeti} = \text{özkaynak maliyeti} + \text{borç maliyeti}$$

veya

$$\text{sermaye getirisi} = \text{özkaynak karlılığı} \times \frac{\text{eşitlik}}{\text{borç} + \text{eşitlik}} + \text{borç getirisi} \times \frac{\text{borç}}{\text{borç} + \text{eşitlik}}$$

3.2 Yukarıda tartışıldığı üzere, AOSM'nin hesaplanması çok adımlı bir süreçtir. İlk olarak özkaynak maliyeti hesaplanır; ikinci olarak havalimanının sermaye yapısı belirlenir (yani havalimanının borçla finanse edilen yüzdesi ile özkaynak yüzdesi); ve üçüncü olarak ağırlıklı ortalama maliyet hesaplanır.

3.3 Aşağıda AOSM'nin nasıl hesaplanacağına dair bir örnek verilmiştir.² Bu örnek açıklayıcıdır ve herhangi bir hizmet sağlayıcı için AOSM'nin tahmin edilmesine yönelik bir vekil değer olarak hizmet etmesi amaçlanmamıştır. Aşağıdaki parametreleri göz önünde bulundurun:

- a) on yıllık devlet tahvilinin getirisi: 2.0%;
- b) ortalama piyasa getiri oranı: 7.0%;
- c) β endüstri riski: 0.55.

3.4 İlk olarak özkaynak maliyeti hesaplanır. Yukarıda belirtilen formüle dayanarak, özkaynak maliyeti aşağıdaki gibi hesaplanır:

$$\text{özkaynak maliyeti} = R_f + [(R_m - R_f) \times \beta] = 0.02 + [(0.07 - 0.02) \times 0.55] = 0.0475 \text{ (or 4.75\%)}$$

3.5 İkinci olarak, havalimanının sermaye yapısı belirlenir. Bu örneğin amacı doğrultusunda, aşağıdaki sermaye yapısını varsayalım:

Uzun vadeli borç	€ 1 400 000	40%
Eşitlik	€ 2 100 000	60%
Toplam	€ 3 500 000	100%.

3.6 Üçüncü olarak, AOSM aşağıdaki formüle göre hesaplanabilir:

$$WACC = (4.75 \times 0.60) + (2.0 \times 0.40) = 3.65\%.$$

2. Sermaye maliyetinin hesaplanması ya nominal ya da reel olarak yapılmalı ancak her ikisinin bir kombinasyonu olmamalıdır.

EK 4

Sermaye Projelerinin Ücretler Yoluyla Ön Finansmanı

GİRİŞ

1. ICAO'nun *Havaalanları ve Hava Seyrüsefer Hizmetleri İçin Ücretlere İlişkin Politikaları (Doc 9082)* ile bu el kitabı, kullanıcı ücretlerinin belirlenmesinde maliyetle ilişkili olma ilkesini benimsemektedir. Bu ilke uyarınca, havaalanlarının geliştirilmesi genellikle destekleyen Devletlerden sağlanan fonlar, özerk havaalanı işletmelerinin elde tuttuğu kârlar, ticari krediler veya borç senedi ihracı yoluyla finanse edilir. Tesislerin tamamlanıp hizmete alınmasının ardından, sermaye maliyetleri genellikle amortisman veya itfa giderleri aracılığıyla kullanıcı ücretlerine yansıtılarak geri kazanılır. Böylece, hava aracı işletmecilerinden yalnızca fiilen sunulan hizmetlerin maliyeti tahsil edilir.

2. Ancak, belirli koşullar altında ve ayrıntılı güvencelere tabi olmak kaydıyla, hava seyrüsefer hizmetlerinin geliştirilmesinde ön finansman (pre-funding) kullanımının mümkün olabileceği, Doc 9082, Bölüm I, paragraf 23'te kabul edilmektedir. Bu güvenceler arasında, kullanıcı ücretleri ile ilgili hizmet sunumunun etkin ve şeffaf ekonomik denetimi (performans yönetimi dahil); kapsamlı ve şeffaf muhasebe; esaslı istişare ve ücretlerin sınırlı bir süre boyunca uygulanması yer almaktadır. Ön finansman, yalnızca hava aracı işletmecilerinin, normal finansman kaynaklarının yetersiz olması veya sermaye piyasalarına erişimin mümkün olmaması ya da aşırı maliyetli olması nedeniyle sağlanamayan, gerekli, iyileştirilmiş veya daha düşük maliyetli hizmetlerden fayda sağlayacağı durumlarda kullanılmalıdır. Yönetim ve muhasebe güvenceleri, ön finansman ücretleri ile proje maliyetleri arasındaki bağların açıkça belirlenmesini, ücretlerin nihayetinde projeden fayda sağlayacak kullanıcılara yönlendirilmesini, önceden istişareyi teşvik etmeyi ve söz konusu projeye ilişkin olarak şeffaf ve genel kabul görmüş muhasebe ilkelerinin uygulanmasını sağlamalıdır. Ön finansmana ilişkin kriterler ve prosedürlere dair daha fazla ayrıntı aşağıda sunulmaktadır.

EKONOMİK GÖZETİM

3. Bölüm 1'in C Kısmı, ekonomik gözetim ihtiyacı ve olası biçimleri hakkında rehberlik sağlamaktadır. Ön finansman öngörüldüğünde, sağlayıcıların sahip olabileceği herhangi bir hakim durumun kötüye kullanılmasından kaynaklanabilecek aşırı ücretlendirmeye karşı kullanıcıları koruma ihtiyacının yanı sıra uyumsuzluk çözüm mekanizmalarının sağlanması özellikle önemlidir.

SERMAYE PROJELERİ İÇİN KRİTERLER

4. Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcıları (ANSP'ler), hava aracı işletmecilerine ve ekonomik denetim otoritelerine, ön finansmanın geleneksel sermaye finansman tekniklerine göre avantajlarını açıkça gösterebilmelidir. Ön finansman, yalnızca sermaye planlama sürecinde önemli bir olgunluk seviyesine ulaşmış olan sermaye genişletme projeleri için düşünülmelidir. Bu süreç; proje gerektirmesi, proje kapsamı, önerilen uygulama takvimi (proje başlangıç ve bitiş tarihleri dahil), maliyet tahminleri ve gerekli proje onay seviyelerini içermelidir. Gelişmekte olan ülkeler açısından, büyük ölçekli sermaye yenileme projelerinin finansmanı da ön finansman kapsamında değerlendirilebilir. Ön finansman, belirsiz projeler için bir sermaye yedek fonu (capital sinking fund) oluşturmak amacıyla kullanılmamalıdır çünkü mevcut ICAO maliyet geri kazanım politikaları sınırlı sermaye rezervlerine izin vermektedir. Ayrıca, ön finansman işletme giderlerinin finansmanında da kullanılmamalıdır.

5. Ön finansman, sermaye projeleriyle ilgili geliştirme ve uygulama maliyetlerinin ödenmesinde kullanılabilir; buna nihai mühendislik ve mimari proje planlarının hazırlanması, sözleşme ve yönetim giderleri (ön finansman ücretinin tahsilatıyla ilgili makul giderler dahil), inşaat, ekipman alımları, çevresel maliyetler ve inşaat sahası güvenlik maliyetleri dahildir. Ancak, bazı proje geliştirme maliyetlerinin finansmanı mümkün olsa da tüm proje maliyetlerinin tamamı ön finansman ile karşılanmamalıdır. ANSP, toplam proje maliyetlerinin hangi yüzdesinin ön finansman girişiminin faydaları ve riskleri arasında makul bir dengeyi yansıttığını değerlendirmeli, kullanıcılarla ve uygun olduğu durumlarda ekonomik denetim otoritesiyle istişarede bulunmalıdır.

KULLANICILARLA İSTİŞARE

6. Ön finansman kullanmayı düşünen ANSP'ler, proje başlatılmadan önce hava taşıyıcıları ve uygun olması durumunda ekonomik denetimden sorumlu yetkililerle istişarede bulunmalıdır. Ön finansman hesabının kurulması ve sonrasında işletilmesi öncesinde kapsamlı bir istişarenin yapılması hem bir zorluk hem de ön finansman girişiminin başarısının anahtarıdır. İstişarenin amacı, kullanıcılara ön finansmanın sağladığı finansal faydaları, projede planlanan çeşitli finansman yöntemlerinin çok yıllık bazda paylarını ve diğer finansman çözümlerinin araştırılma fırsatını göstermektir. İdeal olarak, istişarelerde kullanıcılara önerilen ön finansman girişiminin faydaları açıkça anlatılabilir. Ön finansman ücretinin uygulanmasına, hava seyrüsefer hizmeti kullanıcıları ile şeffaf ve kapsamlı istişareler tamamlanmadan ve ilgili devletlerin ekonomik denetim rejimleri çerçevesinde gerekli onaylar alınmadan başlanmamalıdır. Ayrıca, ön finansman ücretlerinde yapılacak herhangi bir revizyonda (ücret düzeyinde değişiklik ya da belirlenen projenin kapsamı, zamanlaması ya da maliyetinde önemli değişiklik gibi) uygun istişareler ve bildirim prosedürleri yerine getirilmelidir.

PROJELERİN ÖN FİNANSMANINA İLİŞKİN GELİR VE GİDERLERİN MUHASEBELEŞTİRİLMESİ

7. Sermaye projelerinin ön finansmanı için kapsamlı ve şeffaf muhasebe, ön finansman ücretlerinden elde edilen gelirlerin, ön finansman çerçevesi, ANSP'nin maliyet geri kazanım yöntemi ve uygulanabilir olduğu durumlarda devletin ekonomik denetim çerçevesi ile uyumlu bir şekilde belirli bir projeye tahsil edilip tahsis edildiğinin sağlanması için gerekli bir güvencedir. Amaç, bir ANSP'nin sahip olabileceği herhangi bir hakim pozisyondan kaynaklanabilecek suiistimallerin önlenmesi ve ANSP'nin verimliliğinin artırılması için tüm mevcut önlemlerin alınmasını sağlamaktır.

8. İlgili proje için özel veya ayrı bir ön finansman hesabı oluşturulmalıdır. Bu, proje spesifik ücretlerin hava seyrüsefer hizmeti kullanıcılarına ne ölçüde tahsis edildiği ile ilgili daha fazla şeffaflık sağlayacak ve hesabın proje uygulama takvimine göre alacak ve borç kayıtlarının takibini mümkün kılacaktır. Ayrıca, ANSP'nin, ön finansman hesabına artık ihtiyaç kalmadığında kullanıcılar üzerindeki ücretlendirmeyi durdurduğunu açıkça gösterebilmesini sağlar. Şeffaf muhasebe ve kapsamlı kullanıcı istişaresi bir arada, tesis faaliyete geçtiğinde kullanıcıların aynı tesis için geleneksel ücretlendirme rejimleri kapsamında çifte ücretlendirilmemesini garanti altına almanın bir yolu olacaktır.

9. Ön finansman hesabının kurulması sürecinde tahakkuk eden herhangi bir faiz, hesabın oluşturulduğu belirli projenin maliyetlerini dengelemek veya azaltmak için kullanılmalıdır..

10. Ön finansman yoluyla toplanan ücretler, Bölüm 5'e uygun olarak değerlendirilmelidir; ancak maliyet esasına, ön finansmanla sağlanan yatırım payının amortismanı dahil edilmemelidir.

11. Uygun olduğu durumlarda, bir ön finansman çerçevesinin temel unsurları ile bir mali yıldaki gelir ve gider işlemlerinin özeti, ANSP'nin yıllık raporlarında veya diğer kamu hesap verebilirlik belgelerinde yer almalıdır. Ayrılmış ön finansman hesabı, hizmet sağlayıcının mali yıl için denetlenen finansal tablolarının bir parçası olarak ve ilgili sermaye projesine ilişkin herhangi bir özel finansal veya performans denetiminin kapsamında da olmalıdır. Bu ayrıca, ön finansman ücretinin uygulanmasından önce ANSP tarafından hazırlanan ve ön finansman stratejisinin geleneksel finansman yöntemlerine kıyasla avantajlarını destekleyen belgeleri de içerebilir.

ÖN FİNANSMAN ÜCRETLERİNİN KAYNAKLARI

12. Ön finansman çerçeveleri, ICAO'nun maliyetle ilişkilendirme ilkesini geniş kapsamlı şekilde yansıtmalıdır: Ücretler, makul ve ihtiyatlı projeksiyonlara dayanarak, maliyete dayalı finansman gereksinimlerini aşan gelirler oluşturmayacak seviyelerde belirlenmelidir. Ön finansman kaynakları, mevcut havacılık ücretlerine ek bir zam getirilmesi veya yeni, ancak proje özelinde bir havacılık ücretinin uygulanması yoluyla sağlanabilir.

13. Sağlayıcılar, yeni ücretlerin proje tamamlandığında ilgili kullanıcıların üstlendiği maliyetler ve faydalarla orantılı olarak farklı hava seyrüsefer hizmeti kullanıcılarından alınacağı karma bir ön finansman stratejisi de uygulayabilir; bu, ANSP'nin ücretlendirme yöntemleriyle uyumlu olmalıdır. Bu yaklaşım, ANSP'lere kendi benzersiz çalışma ortamlarına daha esnek yanıt verme imkanı sağlar. Ayrıca, hibeler, katkılar veya diğer sübvansiyonlar (ana para ve faiz dahil) gibi dış kaynaklardan sağlanan finansman da genel finansman stratejisi içinde değerlendirilmelidir.

14. Ön finansman ücretleri, ilgili Devletlerin ekonomik denetim çerçevesiyle uyumlu olmalı ve ANSP'nin kullanıcı ücretlerini belirlemek için kabul edilmiş metodolojisine uygun olarak uygulanmalıdır. Bir ön finansman çerçevesi, ayrıca, hava seyrüsefer hizmeti kullanıcıları ile mevcut olan herhangi bir maliyet tahsilat anlaşmasının getirdiği sınırlamalar ve koşullar bağlamında geliştirilmelidir. Ön finansman çerçevesi, aynı zamanda ücretlerden muaf olan kullanıcı kesimlerini (örneğin, askeri ve diğer kullanıcı ücretlerinden muaf uçuşlar) de dikkate almalıdır.

ZAMANLAMA VE KISITLAMALAR

15. Bir ön finansman döneminin başlaması projenin karmaşıklığına, projeyi üstlenen ANSP'nin mali olgunluğuna, projenin ön finansmanın finanse etmeye uygun olduğu kısmına ve yönetim için mevcut olan diğer finansman kaynaklarına bağlıdır.

16. Ön finansman çerçevesi, bir projenin belirli bir süre içinde başlamaması, tanımlı bir süre için durdurulması, tamamlanması ya da tüm gelir kaynakları göz önüne alındığında projenin toplam finansman ihtiyaçlarının karşılanması durumlarında ön finansman ücretlerinin durdurulmasına ilişkin hükümleri içermelidir.

ÖN FONLAMA ÜCRETLERİNİN TAHSİLATI

17. Ön finansman ücretinin biçimine bağlı olarak (mevcut bir havacılık ücretine ek ücret veya yeni, projeye özgü bir havacılık ücreti), bu ücretin tahsilat işlemleri, Bölüm 5'in I. Kısmında açıklananlarla aynı nitelikte olacaktır.

EK 5

İkili ve Uluslararası Finansman Kaynakları

KISIM A — İKİLİ KALKINMA AJANSLARI

Belçika	Belçika Kalkınma İşbirliği - Brüksel
Kanada	Kanada Uluslararası Kalkınma Ajansı (CIDA) - Gatineau, Quebec
Danimarka	Danimarka Kalkınma Yardımı (DANIDA) - Kopenhag
Fransa	Fransız Kalkınma Ajansı (AFD) - Paris
Almanya	Federal Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Bakanlığı (BMZ) — Bonn Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) — Frankfurt Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) — Eschborn (Frankfurt)
İtalya	Kalkınma İşbirliği Genel Müdürlüğü (DGCS) — Roma
Japonya	Japonya Uluslararası İşbirliği Bankası (JBIC) — Tokyo
Hollanda	Dışişleri Bakanlığı - Lahey
Norveç	Norveç Kalkınma İşbirliği Ajansı (Norad) — Oslo
Rusya Federasyonu	Ekonomik Kalkınma ve Ticaret Bakanlığı — Moscova
İspanya	İspanya Uluslararası İşbirliği Ajansı (AECI) — Madrid
İsveç	İsveç Uluslararası Kalkınma İşbirliği Ajansı (SIDA) — Stokholm
Birleşik Krallık	Denizaşırı Kalkınma İdaresi (ODA) — Londra
Birleşik Devletler	Amerika Birleşik Devletleri Uluslararası Kalkınma Ajansı (USAID) — Washington, D.C.

KISIM B — KALKINMA BANKALARI VE FONLARI

Afrika Kalkınma Bankası Grubu (AfDB)	Abidjan, Côte d'Ivoire
Andean Kalkınma Şirketi (CAF)	Caracas, Venezuela
Asya Kalkınma Bankası (ADB)	Manila, Philippines
Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası (BSTDB)	Thessaloniki, Greece
Karayip Kalkınma Bankası (CDB)	St. Michael, Barbados
Orta Amerika Ekonomik Entegrasyon Bankası (CABEI)	Tegucigalpa, Honduras
Doğu Afrika Kalkınma Bankası (EADB)	Kampala, Uganda
Doğu ve Güney Afrika Ticaret ve Kalkınma Bankası (PTA Bank)	Nairobi, Kenya
Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD)	London, United Kingdom
Avrupa Kalkınma Fonu (EDF)	Brussels, Belgium
Avrupa Yatırım Bankası (EIB)	Luxembourg, Luxembourg
River Plate Havzasının Kalkınması için Mali Fon (FONPLATA)	Sucre, Bolivia
İşbirliği, Tazminat ve Kalkınma Fonu (ECOWAS Fund)	Lome, Togo
Amerikalılar Arası Kalkınma Bankası (IDB)	Washington, D.C., United States
Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (IBRD)	Washington, D.C., United States
Uluslararası Kalkınma Derneği (IDA)	Washington, D.C., United States
Uluslararası Finans Kurumu (IFC)	Washington, D.C., United States
İskandinav Kalkınma Fonu (NF)	Helsinki, Finland
İskandinav Yatırım Bankası (NIB)	Helsinki, Finland

Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC) Uluslararası Kalkınma Fonu..... Vienna, Austria

Buna ek olarak, aşağıdaki kurumlar esas olarak Arap Devletleri tarafından kurulmuş ve finanse edilmiştir:

Abu Dabi Ekonomik Kalkınma Fonu..... Abu Dhabi, United Arab Emirates
Afrika'da Ekonomik Kalkınma için Arap Bankası (BADEA)..... Khartoum, Sudan
Ekonomik ve Sosyal Kalkınma için Arap Fonu (AFESD)..... Kuwait City, Kuwait
Arap Para Fonu (AMF) Abu Dhabi, United Arab Emirates
İslam Kalkınma Bankası Grubu (IDB)..... Jeddah, Saudi Arabia
Arap Ekonomik Kalkınması için Kuveyt Fonu (KFAED)..... Kuwait City, Kuwait
Suudi Kalkınma Fonu (SFD) Riyadh, Saudi Arabia

İNDEKS

Not.- Bir Bölümün aynı kısmında yer alan birkaç paragrafın aynı kelimeyi/ifadeyi içermesi durumunda, sadece bölümdeki ilk referanstan bahsedilir.

A (İngilizce adlarına göre)	Paragraf
Muhasebe sistemi	2.10, 4.2, 4.6, 4.13, 4.27, 5.3, 5.4, 5.19, 5.30, 5.35, 5.37, 5.96, 5.168, Ek 2 (6 c) 3))
Tahakkuk muhasebesi.....	5.6, 5.50
İdari genel giderler.....	5.81, 5.98, 5.127
Havacılık sabit hizmeti (AFS)	5.60, 5.65, 5.114, 5.124, 5.157, 5.250, Ek 2 (10)
Havacılık bilgi hizmetleri-yönetimi (AIS/AIM).....	2.29, 3.5, 3.69, 4.1, 4.53, 5.2, 5.57, 5.74, 5.80, 5.108, 5.114, 5.119, 5.152, 5.153, Ek 2 (10, 11)
Havacılık mobil hizmeti (AMS).....	5.60, 5.65, 5.114, 5.125
Havacılık telekomünikasyon hizmeti (COM)	3.5, 3.46, 3.102, 4.1, 5.1, 5.57, 5.65, 5.70, 5.152, 5.153, Ek 2 (10, 11)
Hava trafik akış yönetimi (ATFM)	3.79, 5.58, 5.63
Hava trafik hizmeti (ATS).....	2.39, 3.3, 3.5, 3.7 (COCESNA), 3.46, 3.64, 3.70, 3.94, 4.1, 4.84, 5.1, 5.57, 5.58, 5.66, 5.104, 5.116, 5.121, 5.122, 5.135, 5.152, 5.153, 5.181, 5.185, 5.186, 5.203, 5.218, 6.13, Ek 2 (7, 10, 11)
Hava sahası yönetimi (ASM)	3.3, 5.58, 5.64
Havalimanı operasyon aşaması.....	5.77, 5.125
Amortisman	5.26, 5.83, 5.84, 5.164, Ek 4 (1, 10)
Yardımcı faaliyetler	4.8, 5.10, 5.16
Anüite yöntemi (amortisman).....	5.86
Yaklaşma ve havaalanı kontrol ücretleri... ..	1.15, 3.83, 3.102, 5.10, 5.12, 5.20, 5.145, 5.150, 5.153, 5.184, 5.199, 5.213, 5.215, 5.251, Ek 2 (7)
Denetim.....	3.38, 4.10, 4.31, Ek 4 (11)
GNSS'nin Güçlendirilmesi	3.25, 3.98, 3.102, 5.68, 5.157, 5.160, 5.250, 5.253
Özerk ANSP kuruluşları.....	1.14, 1.29, 1.47, 1.52, 2.1, 2.4, 2.6, 2.11, 2.14, 2.16, 2.20, 2.22, 2.30, 2.38, 3.91, 5.4, 5.20, 5.39, 5.96, 5.199, 6.31, 6.36
Özerk sivil havacılık otoritesi.....	2.20, 3.91, 3.96

B (İngilizce adlarına göre)	
Bilanço.....	4.16, 5.4, 5.39, 5.41, 5.43, 5.50
Banka (finansman) ve nakit yönetimi	3.13, 4.8, 4.28, 5.10, 5.17, 5.47, 6.37, 6.41, 6.45, Ek 5
Karşılaştırma	3.86, 4.8, 4.37, 4.80, 4.90
En iyi uygulamalar.....	1.14, 2.35, 4.3, 4.83, 4.84
Tahviller	5.17, 5.47, 5.90, 6.36, 6.50, Tablo 6-1, Ek 3 (1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 3.3)
Kitap ömrü	5.25, 5.86
Defter değeri (veya net defter değeri)	5.86
Bütçe	2.23, 3.9, 3.16, 3.38, 4.8, 4.12, 4.14, 4.18, 4.25, 4.68, 4.69, 5.72, 5.95, 5.184, 6.18, 6.24

	Paragraf
İş vakası	5.159, 6.6, 6.18
İş planı	4.18, 4.21, 4.25, 4.37, 6.18
C (İngilizce adlarına göre)	
Sermaye varlıkları	5.38, 5.47
Sermaye maliyetleri/giderleri	6.8, 6.11, Ek 4 (1)
Kullanılan sermaye.....	4.54, 5.43, Tablo 5-1, 5.46
Sermaye(leştirme) harcamaları.....	1.37, 1.39, 2.12, 2.26, 3.47, 3.51, 4.26, 5.38
Nakit muhasebesi.....	5.6
Nakit eşdeğeri.....	5.53, Tablo 5-2
Nakit akışı.....	4.17, 5.4, 5.50, Tablo 5-2, 5.237, 6.10, 6.11, 6.23
Ücretlendirme sistemleri.....	1.15, 1.58, 1.71, 5.187, 5.193, 5.198, 5.226, 5.253
CNS/ATM sistemleri	1.19, 3.23, 3.25, 3.31, 3.60, 3.89, 3.94, 3.101, 5.62, Bölüm 5 (Kısım F, Kısım J), 6.61
Tahsilat ajansları	3.4, 3.10, 3.14, 3.17, 3.21, 5.245
Ücretlerin tahsili	1.13, 1.17, 2.19, 3.4, 3.10, 3.13, 3.14, 3.17, 4.8, Bölüm 5 (Kısım I)
Ticarileştirme.....	1.14, 1.26, 1.29, 2.13, 2.33
Rekabet.....	1.26, 1.30, 1.40, 1.55, 2.2, 2.27, 2.36, 3.94
Tıkanıklık.....	4.61, 5.171, 5.188, 5.192
Kullanıcılarla istişare	1.9, 1.23, 1.34, 1.46, 1.53, 1.58, 1.62, 1.70, 1.71, 2.3, 2.27, 2.35, 3.9 (kutu), 3.81, 4.2, 4.37, 4.5, 4.45, 4.67, 5.71, 5.199, 5.253, 6.4, Ek 2 (5), Ek 4 (2, 6, 8)
Dönüştürülebilir para birimi.....	3.21, 5.234, 6.33
Kurumsal yönetim.....	1.14, 1.34, 2.3, 2.17, 2.33, 4.3
Şirketleşme	2.11
Maliyet tahsisi	3.41, 3.59, 5.21, 5.30, 5.35, 5.72, 5.95, 5.100, 5.102, 5.122, 5.129, 5.131, 5.137, 5.138, 5.145, 5.213, 5.248 (kutu), 5.253, Ek 2 (6, 7)
Maliyet-fayda analizi	5.159, 6.6, 6.11, 6.18
Maliyet merkezi	5.39
Maliyet etkinliği	1.14, 1.39, 1.58, 3.97, 4.3, 4.22, 4.42, 4.57, Figür 4-4, 4.72
Sermaye maliyeti.....	1.16, 5.45, 5.81, 5.83, 5.85, 5.90, 5.98, 5.122, 5.127, 6.37, App 3 (1.2, 3.1)
Para Birimi.....	1.11, 3.10, 3.21, 4.28, 4.58, 5.197, 5.234, 6.16, 6.26, 6.28, 6.29, 6.33, 6.37, 6.40
Dönen varlıklar	5.40, 5.42, 5.43, Tablo 5-1, 5.91
D (İngilizce adlarına göre)	
Varlıkların amortismanı.....	1.16, 3.47, 4.26, 5.22, 5.25, 5.34, 5.40, 5.81, 5.83, 5.84, Tablo 5-3, 5.98, 5.122, 5.127, 5.134, 5.155, 5.164, 6.8, 6.37
Diferansiyel ücretler	1.17, 5.172
Tesislerin/hizmetlerin ikili kullanımı	5.100, 5.126
E (İngilizce adlarına göre)	
Ekonomik etki analizi.....	6.6, 6.21

	<i>Paragraf</i>
Ekonomik ömür	5.159
Ekonomik gözetim	1.11, 1.24, 1.28, 1.30, 1.40, 1.46, 1.52, 1.62, 1.71, 2.3, 2.8, 2.38, 4.36, 4.67, 4.71, 5.76, 5.173, Ek 4 (2, 3, 4, 5, 6, 7, 14)
Economik fiyatlandırma	4.8, 5.165, 5.206
Ölçek ekonomileri..	3.7, 3.94, 5.167, 5.233
Emisyonlarla ilgili vergiler, emisyon ticareti	1.7, 1.8
Yolculuk ücretleri	3.9, 3.15, 3.17, 3.21, 3.40, 5.131, 5.150, 5.152, 5.185, 5.194, 5.204, 5.208, 5.216, 5.225
Yolculuk aşaması	3.83, 3.102, 5.77, 5.148, 5.157, 5.250
Çevresel etkiler/etkiler.....	4.7, 6.15
Çevre koruma.....	1.7
Eşitlik...	3.26, 4.42, 5.4, 5.40, Tablo 5-1, 5.46, Tablo 5-2, 5.79, 5.90, 5.95, 5.185, 5.189, 5.192, 6.58, Ek 2 (9), Ek 3 (1, 3)
Muaf tutulan uçuşlar.....	5.93
Uzmanlar.....	3.43, 3.57, 6.3, 6.52

F (İngilizce adlarına göre)

Finansal muhasebe.....	4.10, 5.3, 5.22, 5.54
Finansal analiz/değerlendirme	6.6, 6.7, 6.11, 6.18
Finansal kontrol	3.9, 4.1, 4.12, 4.14, 4.20, 5.1, 5.5, 5.7
Finansal yönetim	Bölüm 4, 5.96, 5.247
Finansal getiri/varlık getirisi	1.17, 2.12, 2.25, 3.83, 5.44, 5.45
Finansal tablo.....	4.8, 4.32, 5.3, 5.4, 6.53, Ek 4 (11)
Financial plan	2.18, 3.16, 6.24
İlk başvuru mekanizması.....	1.54, 1.72
Duran varlıklar.....	5.26, 5.40, 5.43, Tablo 5-1, Tablo 5-2, 5.84, 5.91
Sabit maliyetler.....	5.185, 5.186, 5.203
Hava sahasının esnek kullanımı.....	3.78
Uçuş bilgi bölgesi (FIR).....	3.4, 3.76, 3.101 5.60, 5.79, 5.100, 5.130, 5.157, 5.194, 5.208, 5.211, 5.250, Ek 2 (10, 11)
Uçuş bilgi servisi.....	5.31, 5.59, 5.74, 5.217
Uçuş seviyesi veya FL.....	3.7 (COCESNA), 3.76, 4.54, 5.104
Fonksiyonel hava sahası bloğu.....	3.42, 3.72, 3.77, 3.81, 3.88

G (İngilizce adlarına göre)

Genel havacılık	1.49, 4.54, 5.95, 5.146, 5.164, 5.190, 5.206, 6.1
Küresel navigasyon uydu sistemi (GNSS).....	3.25, 3.98, 3.102, 5.68, 5.89, 5.157, 5.158, 5.250
Büyük daire mesafesi.....	4.54, 5.186

H (İngilizce adlarına göre)

Tarihsel maliyet	5.41, 5.83, 5.86
------------------------	------------------

I (İngilizce adlarına göre)**Paragraf**

ICAO'nun Havalimanları için Ücretlendirme Politikaları ve

Hava Seyrüsefer Hizmetleri	1.8, 1.9, 1.27, 1.58, 1.62, 1.71, 2.4, 2.8, 2.14, 2.24, 2.38, 3.2, 3.12, 3.21, 3.26, 3.44, 3.63, 3.81, 4.3, 4.36, 4.42, 4.50, 4.87, 5.35, 5.45, 5.55, 5.72, 5.73, 5.95, 5.101, 5.102, 5.117, 5.121, 5.131, 5.145, 5.150, 5.154, 5.155, 5.166, 5.173, 5.179, 5.186, 5.195, 5.200, 5.202, 5.234, 5.245, 5.249, 6.2, Ek 2 (6, 7), Ek 4 (1, 2)
Tesvikler	1.28, 1.35, 1.38, 1.39, 3.84, 4.37, 4.69, 4.70, 4.90, 5.174
Gelir tablosu	4.16, 5.4, 5.10, 5.39, 5.50
Yatırım kalitesi göstergeleri	6.51
Enflasyon.....	4.23, 5.48, 5.88
Bilgi ifşası	1.34, 2.35, 4.86
Maddi olmayan duran varlık.....	5.26, Tablo 5-2, 5.84
Uluslararası muhasebe ilkeleri (standartları)	4.6, 5.8, 5.112
Uluslararası işbirliği	Bölüm 3, Ek 5

J (İngilizce adlarına göre)

Ortak finansman düzenlemeleri.....	3.4, 3.17, 3.42, 3.45, 3.58, 3.60, 3.95
------------------------------------	---

K (İngilizce adlarına göre)

Temel performans alanları/göstergeleri.....	3.81, 4.37, 4.41, Figür 4-2, 4.49, 4.51, 4.87
---	---

L (İngilizce adlarına göre)

Kira sözleşmesi.....	Tablo 5-2, Tablo 5-3, 5.222, 6.59, 6.61
Yükümlülükler	4.16, Tablo 5-1, Tablo 5-2, 5.4, 5.40, 5.42, 5.43, Tablo 5-1, 5.50, Tablo 5-2, 5.221
Likidite.....	4.17, 5.51
Yerel hava kalitesi (LAQ) emisyonlarıyla ilgili ücretler.....	1.8

M (İngilizce adlarına göre)

Yönetim muhasebesi.....	5.3
Marjinal maliyet fiyatlandırması.....	5.166
Hava seyrüseferi için meteorolojik hizmetler (MET)	1.1, 2.29, 3.5, 3.6 (ASECNA), 3.22, 3.41, 3.46, 3.59, 3.69, 3.102, 4.1, 4.53, 5.1, 5.24, 5.57, 5.70, 5.80, 5.108, 5.114, 5.121, 5.152, 5.153, 5.154, 5.157, 5.164, 5.217, 5.250, Ek 2
Modüle edilmiş yükler.....	1.17, 3.83, 5.167, 5.171, 5.173, 5.176
Çok uluslu kuruluş, tesisler/hizmetler	1.26, 2.1, 2.38, 3.4, 3.12, 3.23, 3.24, 3.26, 3.28, 3.31, 3.33, 3.38, 3.40, 3.41, 3.43, 3.99
Çarpan etkisi (ekonomik etki analizi).....	6.21

N (İngilizce adlarına göre)

Net varlık değeri.....	5.91
Net bugünkü değer.....	6.11, 6.16

	Paragraf
Havacılık dışı faaliyetler/işlevler	2.5, 5.55, 5.70, 5.78, 5.100, 5.114, 5.125, Ek 2 (3, 6, 10, 11)
O (İngilizce adlarına göre)	
Kamu denetçisi	1.56
Operasyon ajansları	3.3, 3.5, 3.7, 3.11, 3.19
Çalışma ömrü	5.81, 5.87
İşletme (operasyon) ve bakım maliyetleri/giderleri	1.17, 2.12, 2.26, 3.47, 4.6, 4.23, 4.58, 5.31, 5.81, 5.98, 5.127, 6.8, 6.13, 6.37, 6.60, Ek 2 (6), Ek 4 (4)
P (İngilizce adlarına göre)	
Pik dönem fiyatlandırması	5.167, 5.176, 5.206
Performans alanı/göstergesi (metrikler)	temel performans alanlarına/göstergelerine bakın
Performans değerlendirilmesi	4.76, 4.80, 4.84, 4.87
Performans karşılaştırmaları ve kıyaslama	3.86, 4.8, 4.37, 4.40, 4.80, 4.90
Performans teşviki	4.37, 4.69, 4.70
Performans yönetimi	1.24, 1.28, 1.34, 1.46, 1.58, 2.3, 4.36, Figür 4-1, 4.41, 4.45, 4.64, 4.70, 4.83, Ek 4 (2)
Performans ölçümü	4.46, 4.64, 4.76
Performans hedefleri	2.12, 4.37, 4.44, Figür 4-2, 4.49, 4.51, 4.62, 4.66, 4.76, 4.82, 4.86
Performans raporu	4.37, 4.87
Performans hedefi	3.81, 3.84, 4.37, 4.46, 4.69, 4.70, 4.77, 4.83, Ek 1 (7.3)
Planlama ve uygulama bölgesel grupları (PIRGs)	3.40, 3.41, 3.44, 3.62
Planlama prosedürleri ve süreci	4.18, 4.20, 6.35. Ek 4 (4)
Ön fonlama ücretleri	1.58, 1.70, 3.36, 5.54, 6.36, 6.57, Ek 4
Ön fonlama ücretleri (tahsilatı)	Ek 4 (17)
Fiyat üst sınırı düzenlemesi	1.30, 1.36, 4.72, 4.87
Hava seyrüsefer hizmetleri ücretlerine ilişkin ilkeler	1.1, 1.9, 1.15, 1.19, 1.20, 1.23, 1.55, 5.75, 5.95, 5.101, 5.131, 5.163, 5.165
Özel katılım	2.28
Özelleştirme	1.14, 1.29, 2.24, 2.35
Üretkenlik	2.33, 3.89, 4.8, 4.22, 4.42, 4.55, 4.63, 4.72, 5.188, 6.13, 6.19, Ek 4 (7)
Q (İngilizce adlarına göre)	
Hizmet kalitesi	2.14, 2.23, 3.82, 4.5, 4.22, 4.42, 4.51, 4.54, 4.74, 5.180, 5.253, 6.20, Ek 1 (1)
R (İngilizce adlarına göre)	
Getiri oranı düzenlemesi	1.30, 1.39, Ek 3 (1)
Azalan bakiyeler yöntemi (amortismanı)	5.86
Bölgesel hava seyrüsefer planları (ANPs)	1.17, 3.7 (COCESNA), 3.24, 3.28, 3.31, 3.40, 3.93, 5.55, 5.70, 5.155, 5.219, Ek 2 (2)
Bölgesel izleme ajansı (RMA)	3.40, 3.41

	<i>Paragraf</i>
Kiralık	5.16, Tablo 5-2, 5.76 (dipnot), 5.124
Artık değer.....	5.86, 5.89
Geçmiş yıl karları.....	5.4, 6.23, 6.36, Ek 4 (1)
Kullanılan sermaye getirisi (ROCE)	5.44
Gelir ve gider tablosu (bkz. Gelir tablosu)	4.16, 5.4
Hava trafik operasyonlarından elde edilen gelirler.....	5.10, 5.11, 5.162
Yan faaliyetlerden elde edilen gelirler	5.10, 5.16
 S (İngilizce adlarına göre)	
Uydu tabanlı büyüme sistemi (SBAS)	3.25, 3.99, 6.61
Arama ve kurtarma hizmeti	1.18, 2.7, 2.29, 3.4, 3.5, 4.1, 5.2, 5.57, 5.73, 5.108, 5.114, 5.152, 5.153
Hizmetler, alternatif kategorizasyon/tanımlama.....	5.102, 5.213
Hizmetler/ücretler, başlıca türleri.....	5.102, 5.213
Sermaye	5.40, Tablo 5-1, Tablo 5-2, 6.36
Tek Avrupa Gökyüzü.....	3.9 (EUROCONTROL), 3.64, 3.67, 3.74, 3.80, 3.81, 3.83, 3.88, 5.208
Nakit akış tablosu	4.17, 5.50, Tablo 5-2
Doğrusal (amortisman yöntemi).....	5.86
Yardımcı hesaplar (bkz. Muhasebe sistemi, tamamlayıcı).....	5.35
Sübvansiyonlar, sübvansiyon, çapraz sübvansiyon.....	3.26, 3.83, 4.6, 5.10, 5.18, 5.35, 5.95, 5.146, 5.163, 5.167, 5.173, 5.209, Ek 4 (13)
 T (İngilizce adlarına göre)	
Vergiler.....	1.17, 2.7, 2.12, 2.23, 2.25, 3.38, 4.59, 5.22, 5.28, 5.29, 5.34, 5.44, 5.49, 5.52, Tablo 5-2, 5.85, 5.127, 5.242, 5.243, 6.21, 6.28, 6.51, 6.60
Trafik tahminleri.....	1.67, 2.2, 3.84, 4.23, 4.85, 5.184, 6.1
Trafik birimleri.....	5.193, 5.196
Gelir/gider transferi (düzeltme)	3.10, 3.18, 3.21, 5.15, 5.181, 5.243, 5.250
İki taraflı tarifeler.....	5.167
 U (İngilizce adlarına göre)	
Birim oranı	3.84, 5.193, 5.196, 5.219
 W (İngilizce adlarına göre)	
Hava durumu tahmini.....	4.53, 5.70, 5.115
İşletme sermayesi.....	3.7 (COCESNA), 5.27, 5.42, 5.53, 5.91, 5.237
 Z (İngilizce adlarına göre)	
Bölge ücretlendirmesi.....	5.207

ISBN 978-92-9249-312-7



9 789292 493127