



TÜRKİYE ULUSAL SİVİL HAVACILIK EMNİYET PLANI

2022-2026

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

1. GİRİŞ

1.1 Genel

İleri teknoloji gerektiren ve sınır tanımaz özelliğe sahip havacılık endüstrisinde Türkiye, uluslararası havacılık gelişmelerini yakından takip etmek ve çağın gereklerini yerine getirmek için çeşitli uluslararası teşkilatlara üye durumdadır. Uluslararası sivil havacılığın temelini oluşturan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması - Şikago (Chicago) Sözleşmesi"ne Türkiye 1945 yılında taraf olmuş ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) kurucu üyeleri arasında yer almıştır. Ayrıca, Avrupa bölgesinde; Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)'na da 1956 yılında kurucu üye olan Türkiye, Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL)' na da 1989 yılından beri üye durumdadır. Bunların dışında bölgesel düzeyde çeşitli organizasyonlara da üye konumuyla, sivil havacılık faaliyetleri ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak sürdürülmektedir.

5/6/1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanun ile onaylanmış olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması'nın 19 numaralı Eki'ne (ICAO Annex 19) göre hizmet sağlayıcıların bir emniyet yönetim sistemi kurması gerekliliğine paralel olarak; üye ülkelerin, bir Devlet Emniyet Programı oluşturmak ve yürütmek yükümlülüğü bulunmaktadır.

Bu program, devletin, sivil havacılık emniyetiyle ilişkili kurum ve kuruluşlarının; havacılık emniyetinin yönetilmesi ile ilgili belirli faaliyetleri yerine getirmesini ve bu kurum/kuruluşların görev ve sorumlulukları ile birbirleri arasındaki ilişkilerinin düzenlenmesini sağlayacaktır.

Emniyet gözetim sistemi ile Devlet Emniyet Programı, emniyet amaçları bakımından yakın bir şekilde bağlantılıdır. Devlet emniyet gözetimi sisteminin kritik unsurları, Devlet Emniyet Programının temelini teşkil eder. ICAO Ek-19, bir üye Devletin havacılık emniyet yönetimi konusundaki sorumluluklarına ilişkin gereklilikleri içermektedir. Bu gereklilikler Devlet içerisinde havacılık emniyetinin bütüncül bir yaklaşımla yönetilebilmesini de kapsamaktadır. Sivil Havacılık Devlet Emniyet Programı ve Emniyet Gözetim faaliyetleri birbirine bağlı olup, her ikisi de emniyet hedeflerinin gerçekleşmesini amaçlamaktadır.

Sivil Havacılık Devlet Emniyet Programı, Genel Müdürlük tarafından hazırlanır. Hazırlanan bu program Ulaştırma ve Altyapı Bakanı tarafından onaylanır ve yürütülür. Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasında yer alan arama ve kurtarma, havacılık haritaları, hava aracı telsiz sistemi ruhsatları, havacılık meteorolojisi hizmetleri, tehlikeli maddelerin havayolu ile taşınması ile ilgili yükümlülüklerin yerine getirilmesi için gerekli koordinasyon, Genel Müdürlük ile ilgili kurum ve kuruluşlar arasında imzalanacak protokoller ile sağlanır.

Türkiye; havacılık emniyetini arttırmayı ve bunun sürdürülebilirliğini teminen ulusal düzeyde uçuş emniyetini destekleyici faaliyetlere kaynak sağlanmasını taahhüt eder.

Bu ulusal havacılık emniyet planının amacı, ulusal havacılık emniyeti stratejisinin geliştirilmesi ve uygulanmasıyla ölümlü kazaları ve ölümlü kaza riskini sürekli olarak azaltmaktır.

Emniyetli bir havacılık sistemi, Devletin ve havacılık sektörünün ekonomik gelişimine de katkıda bulunur.

Ulusal Havacılık Emniyet Planı, Türk sivil havacılığının emniyet gözetim sisteminin etkin bir şekilde uygulanmasını, emniyeti yönetmek için risk temelli bir yaklaşımın yanı sıra, Türkiye ile diğer ülkeler, bölgeler ve havacılık sektörü arasındaki işbirliğine yönelik koordineli bir yaklaşımı teşvik eder.

Tüm paydaşların; havacılık emniyetini sürekli iyileştirme stratejisine yönelik olarak Ulusal Havacılık Emniyet Planını desteklemesi ve uygulaması teşvik edilir.

Türkiye Ulusal Havacılık Emniyet Planı; ICAO Küresel Havacılık Emniyet Planı (GASP, Doc 10004) ve Avrupa Bölgesel Havacılık Emniyet Planı ile uyumlu olarak geliştirilmiştir.

1.2 Ulusal Havacılık Emniyet Planının Yapısı

Ulusal Havacılık Emniyet Planı, Genel Müdürlük tarafından, 5 yıllık süreler için yayınlanır ve Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanı tarafından onaylanır.

Uluslararası mevzuat ve uygulamalarda meydana gelen değişikliklere daha hızlı bir şekilde adapte olunabilmesi amacıyla ve/veya acil uygulanması gereken havacılık emniyeti ile ilgili kararlar alınması gereken durumlarda; Ulusal Havacılık Emniyet Planı'nda 5 yıl beklenmeden Genel Müdürlük tarafından değişiklik yapılması kararı alınabilir.

Bu plan, Türkiye'nin 5 yıllık havacılık emniyetini artırma stratejisini belirler.

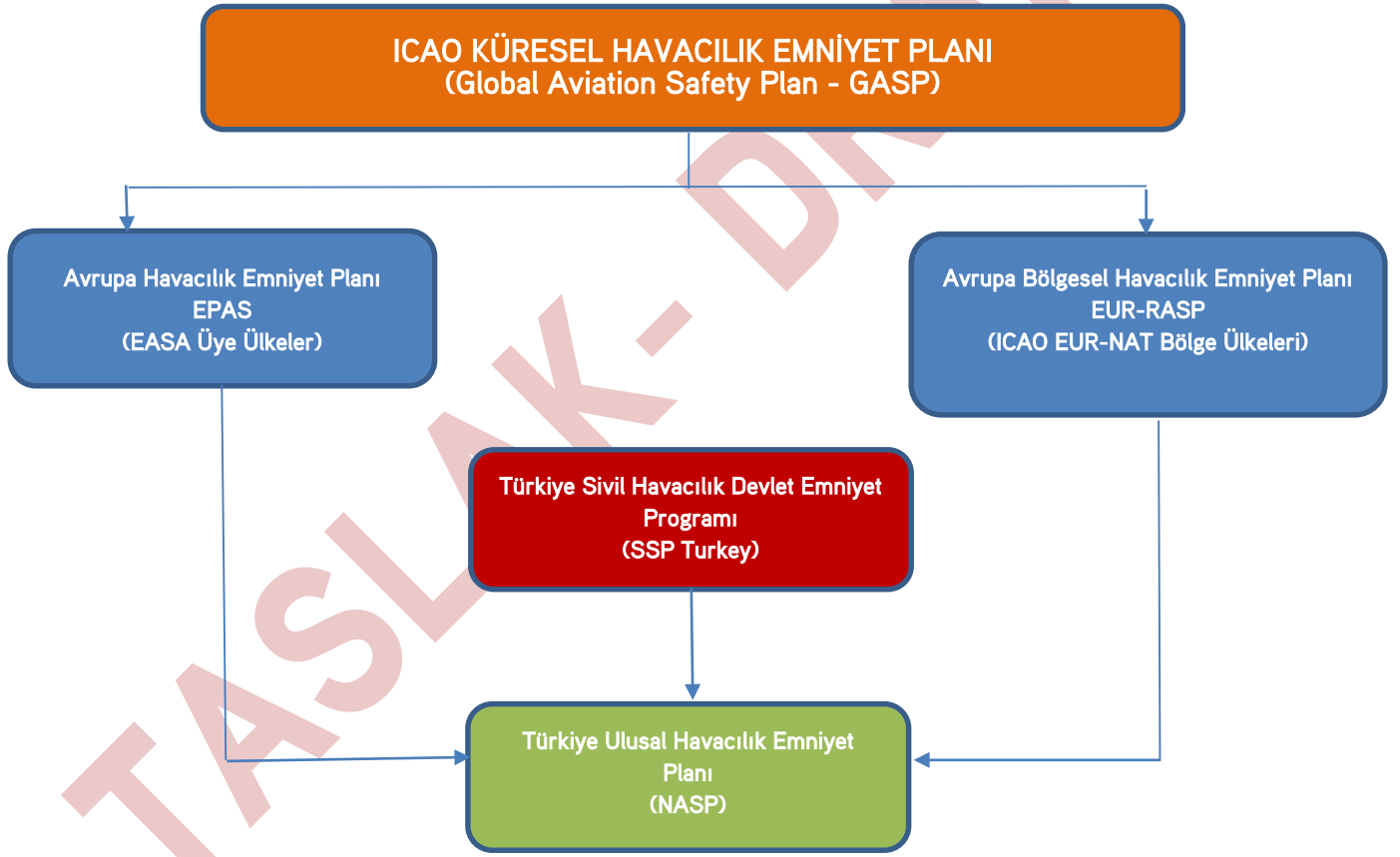
1.3 Ulusal Havacılık Emniyet Planı ile Devlet Emniyet Programı Arasındaki İlişki

Bu plan, ICAO Küresel Havacılık Emniyet Planı (GASP) ile Avrupa Bölgesel Havacılık Emniyet Planı (EUR RASP)'na dayanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye, Sivil Havacılık Devlet Emniyet Programını tam ve etkin olarak uygulamaya kararlıdır.

Türkiye Sivil Havacılık Devlet Emniyet Programı tam ve etkin uygulanabilir hale gelinceye kadar GASP ve EUR RASP hedeflerini ve amaçlarını yerine getirir ve söz konusu dokümanlarda tanımlanan operasyonel riskleri ele alır.

Devletin emniyet yönetimine ilişkin sorumlulukları, hem emniyet gözetimini hem de emniyet yönetimini kapsamaktadır ve bu sorumluluklar Devlet Emniyet Programı aracılığıyla uygulanır.



1.4 Ulusal Havacılık Emniyet Planı - Hazırlama, Uygulama ve İzleme Sorumluluğu

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü aşağıda listelenen kamu kurum ve kuruluşlarını kapsayacak şekilde ve ulusal havacılık sektörü ile işbirliği içerisinde Ulusal Havacılık Emniyet Planının geliştirilmesinden, uygulanmasından ve izlenmesinden sorumludur.

Havacılık emniyeti ile ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının başlıcaları aşağıda listelenmiş olup; bunlarla sınırlı değildir:

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı
- Millî Savunma Bakanlığı
 - o Genelkurmay Başkanlığı
 - o Hava Kuvvetleri Komutanlığı
 - o Harita Genel Müdürlüğü
- Meteoroloji Genel Müdürlüğü
- Denizcilik Genel Müdürlüğü -Ana Arama- Kurtarma Koordinasyon Merkezi
- Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
- İçişleri Bakanlığı
 - o Jandarma Genel Komutanlığı
 - o Sahil Güvenlik Komutanlığı
- Sağlık Bakanlığı
- Savunma Sanayii Başkanlığı

Ulusal Havacılık Emniyet Planı, ulusal hizmet sağlayıcılar ve havacılık emniyetini ilgilendiren diğer paydaşlar ile istişare edilerek hazırlanır.

1.5 Ulusal Emniyet Konuları, Amaçları ve Hedefleri

Ulusal Havacılık Emniyet Planı, aşağıdaki emniyet konularını ele almaktadır:

- 1) Türkiye Sivil Havacılık Devlet Emniyet Programı'nın bir parçası olarak etkin bir emniyet gözetim sistemini kurmak ve sürdürmek.
- 2) Türkiye Sivil Havacılık Devlet Emniyet Programı'nın bir parçası olarak etkin bir emniyet yönetim sistemi kurmak ve sürdürmek.
- 3) Operasyonel riskleri tanımlamak ve yüksek risk kategorili olayları belirlemek.
- 4) Emniyeti yaygınlaştırmak.

1.5.1 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planda Yer Alan Emniyet ile ilgili Amaç ve Hedefler

Ulusal Havacılık Emniyet Planı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planda Yer Alan Emniyet ile ilgili Amaç ve Hedefleri de ele almaktadır:

2019-2023 Stratejik Planda Yer Alan Emniyet ile ilgili Amaç ve Hedefler	
Amaç 1	Havacılık emniyeti ve güvenliğinin en üst düzeyde sürdürülmesinin sağlanması
Hedef 1.1	ICAO emniyet gerekliliklerinin sağlanması
Hedef 1.3	Mevzuatın uluslararası gerekliliklerle uyumunun paydaşlarla işbirliği içerisinde artırılması
Hedef 1.4	Etkin denetim ve gözetim yapılması
Amaç 2	Uluslararası alanda bilgi, teknoloji ve eğitim imkânları en üst seviyede kullanılarak Ülkemizin rekabet gücünün geliştirilmesine katkı sağlanması
Hedef 2.3	Türkiye'nin sivil havacılık eğitim üssü hâline gelmesi
Amaç 4	Kurumsal kapasitenin gelişiminin sağlanması
Hedef 4.1	SHGM'nin ulusal ve uluslararası mevzuata ve hızlı büyüyen sektöre uygun olarak yeniden yapılandırılması
Hedef 4.1	Nitelikli personelin temini ve istihdamı için SHGM'nin cazip hâle getirilmesi
Hedef 4.3	SHGM'nin bilgi ve teknoloji altyapısının geliştirilmesi
Hedef 4.4	Yönetim sistemlerinin SHGM içinde etkinliğinin artırılması ve sistemler arası entegrasyonun sağlanması

1.6 Operasyonel Bağlam

1.6.1 Ülkemiz Havacılık Sektörünün Pandemi Bağlamında Değerlendirilmesi

COVID-19'un başlangıcından itibaren havacılık sektörüne idari, teknik ve mali düzenlemeler ile gereken destek verilmiştir. Bunun neticesi olarak; Ülkemiz COVID-19 sonrasında havacılıkta en hızlı normalleşme sağlayan ülkeler arasında yer almıştır. Alınan tedbirler neticesinde, COVID-19 sonrası toparlanma süreçleri dünyada 2019 yılına oranla %60-70 seviyelerinde iken Ülkemizde %80- 90 seviyelerinde gerçekleşmiştir. Pandemi sürecinde sektöre verilen destekler, atılan doğru adımlar neticesinde havacılık sektörümüz diğer ülkelere kıyasla hızla toparlanmıştır. EUROCONTROL verilerine göre Türkiye 2021 yılında toplam trafik istatistiklerinde Avrupa'da 5'inci sırada yer almıştır.

1.6.2 Sektörel Büyüklükler

1.6.2.1.Havacılık İşletmeleri

2021 yılsonu itibarıyla ülkemizde faaliyet gösteren 204 adet Hava Taşıma İşletmesi bulunmakta olup detayları aşağıdaki tabloda sunulmuştur:

Hava Taşıma İşletmeleri	2020	2021	DEĞİŞİM
Havayolu İşletmesi	10	10	0%
Hava Taksi İşletmesi	40	40	0%
Genel Havacılık İşletmesi	85	86	1,2%
Balon İşletmeleri	47	63	34%
Çok Hafif Hava Aracı İşletmeleri	4	5	25,0%
Toplam	186	204	9,7%

Bakım ve Eğitim işletmelerinin sayıları ve detayları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Bakım ve Eğitim İşletmeleri	2020	2021	DEĞİŞİM
Bakım Organizasyonu	120	124	3,3%
Eğitim Organizasyonu	202	202	0,0%
Toplam	322	326	1,24%

1.6.2.2. Havalimanları, Heliportlar:

	2020	2021	DEĞİŞİM
Havalimanları	58	58	0,0%
<i>İç-Dış Hat</i>	53	55	3,8%
<i>İç Hat</i>	5	3	-40,0%
Heliportlar	80	79	-1,3%

1.6.2.3. Hava araçları:

Hava Araçları	2020	2021	DEĞİŞİM
Uçak	554	558	0,7%
Hava Taksi	176	170	-3,4%
Genel Havacılık	421	458	8,8%
Balon	345	370	7,2%
Çok Hafif Hava Aracı	16	11	-31,3%
Toplam	1.512	1.567	3,6%

2.TÜRKİYE ULUSAL HAVACILIK EMNİYET PLANININ AMACI

Türkiye Ulusal Havacılık Emniyet Planı, 2022-2026 arasındaki süre boyunca havacılık emniyeti yönetimi için Türkiye'nin stratejik yaklaşımını içeren ana dokümandır.

Bu plan ulusal emniyet konularını listeler, ulusal havacılık emniyet hedeflerini ve amaçlarını belirler ve belirlenmiş emniyet eksikliklerini ele almak ve hedeflere ulaşmak için bir dizi Emniyet Arttırma Eylemi (Safety Enhancement Initiative –SEI) belirler.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planı; tüm havacılık sektörünün geliştirilebilmesi için açık ve kapsamlı bir planlama ve uygulama stratejisi sağlama hedefi ile Devlet düzeyinde hava taşımacılığının tüm yönlerini ele almaktadır. Ulusal Havacılık Emniyet Planı, Stratejik Planda referans verilen havacılık emniyeti hususlarına özgü olarak da ayrıntılı bilgiler içerir.

3.TÜRKİYE’NİN HAVACILIK EMNİYET YÖNETİMİNE STRATEJİK YAKLAŞIMI

Türkiye Ulusal Havacılık Emniyet Planı, organizasyonel güçlükler ve operasyonel emniyet risklerine dayanarak geliştirilen Emniyet Arttırma Eylemleri (Safety Enhancement Initiative –SEI) sunar. ,

Ulusal Havacılık Emniyet Planı, Türkiye’nin emniyet gözetim faaliyetlerinin bir kısmının ve emniyet arttırma girişimlerinin geliştirilmesi ve uygulanmasında paydaşların üstlendiği işlerin bir sonucudur. Bu plan, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından tüm paydaşlarla koordineli olarak güncellenir.

4.ULUSAL OPERASYONEL EMNİYET RİSKLERİ

Ulusal Havacılık Emniyet Planı, operasyonel olaylar ve emniyete dayalı veri odaklı yaklaşıma dayanarak geliştirilen ulusal operasyonel emniyet risklerini ele alan Emniyet Arttırma Eylemlerini (Safety Enhancement Initiative –SEI) içerir.

Bu eylemler arasında kural koyma, politika belirleme, hedeflenmiş emniyet gözetim faaliyetleri, emniyet veri analizi ve emniyet teşviki yer alır.

SHGM tarafından, Sivil Havacılık Emniyet Olaylarının Raporlanmasına Dair Talimat (SHT-OLAY) kapsamında o yıl içerisinde raporlanan havacılık emniyet olaylarına ilişkin istatistiklerin paylaşıldığı ve her yıl yayınlanan “Emniyet Olayları Yıllık Bülteni” aşağıdaki linkten erişilebilir:

<https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/bulten/2020/E OYB-2020.pdf>

Ticari hava taşımacılığı yapan Türk tescilli hava araçları ile genel havacılıkta yer alan hava araçları için **kazaların ve ciddi olayların** özetine aşağıdaki linkten erişilebilir:

<https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/istatistikler/2020-istatistik-web-sitesi.pdf>

Ulusal bazda, Yüksek Risk Kategorili Olaylar kategorileri aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- controlled flight into terrain (CFIT);
- loss of control in-flight (LOC-I);
- mid-air collision (MAC);
- runway excursion (RE);
- runway incursion (RI).

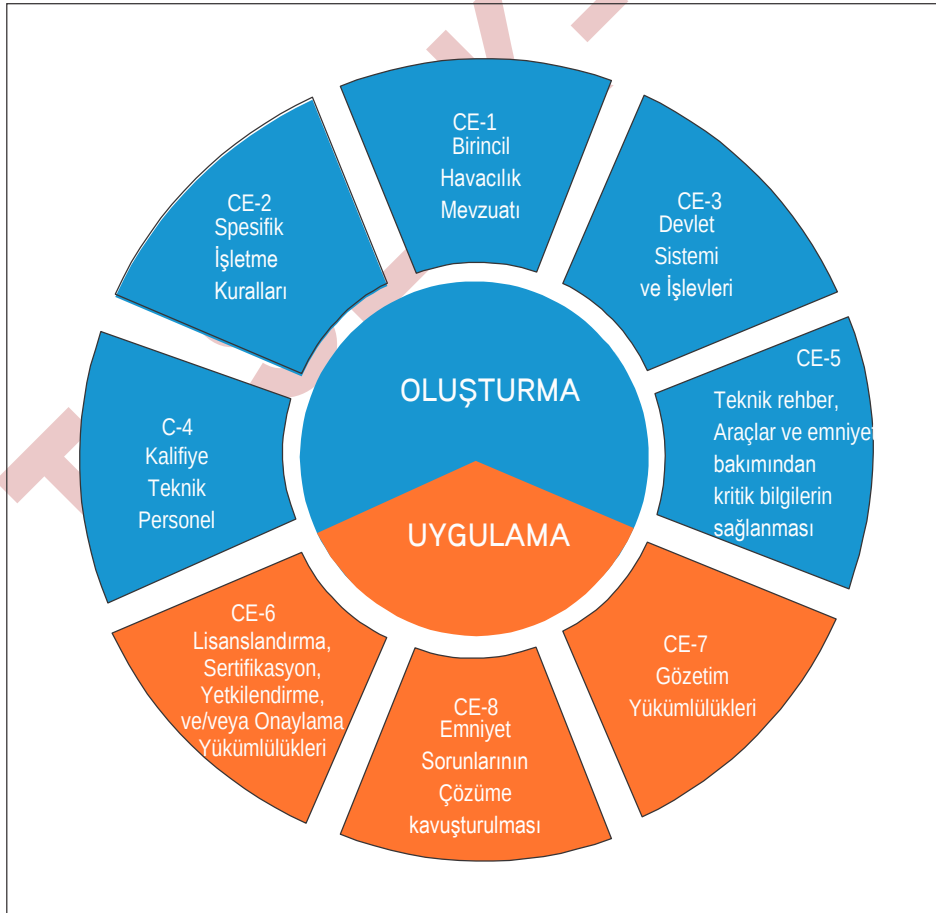
Bu kategoriler, zorunlu ve gönüllü raporların analizi, kaza ve olay inceleme raporları, geçmiş yılların emniyet gözetim faaliyetlerinin yanı sıra Bölgesel ve Küresel Havacılık Emniyet Planında tanımlanan operasyonel emniyet riskleri ile ilgili olarak meydana gelen olaylar baz alınarak belirlenmiştir.

5.EMNİYET İLE İLGİLİ HUSUSLAR

Ulusal Havacılık Emniyet Planında listelenen ulusal operasyonel emniyet risklerine ek olarak, Devlet, Ulusal Havacılık Emniyet Planı için seçilen diğer emniyet sorunlarını ve faaliyetlerini belirlemiştir. Bahsedilen hususlar, Devletin emniyet gözetim kabiliyetlerini ve havacılık emniyetini ulusal düzeyde yönetmeyi ve güçlendirmeyi amaçladıkları için önem arz etmektedir.

Bir emniyet gözetim sisteminin sekiz kritik elemanı (CE), ICAO tarafından tanımlanmıştır. Türkiye, devletin havacılık faaliyeti ile ilgili olarak emniyete olan bağlılığını vurgulayan, genel emniyet gözetim sorumluluklarının bir parçası olarak, bu sekiz CE'nin etkin bir şekilde uygulanmasında kararlıdır. Bu 8 kritik unsur aşağıda listelenmektedir:

1. Birincil havacılık mevzuatı
2. Spesifik işletme düzenlemeleri
3. Devlet sistemi ve işlevleri
4. Nitelikli teknik personel
5. Teknik rehber, araçlar ve emniyet bakımından kritik bilgilerin sağlanması
6. Lisanslandırma, sertifikasyon, yetkilendirme ve/veya onaylama yükümlülükleri
7. Gözetim yükümlülükleri
8. Emniyet sorunlarının çözüme kavuşturulması



Devlet Emniyet gözetim sisteminin sekiz kritik unsurunun etkin bir şekilde uygulanıp uygulanmadığını ölçmeyi amaçlayan en son ICAO faaliyetleri aşağıdaki şekildedir:

Toplam EI değeri							
84.4%							
Kritik Unsur EI değerleri							
CE-1	CE-2	CE-3	CE-4	CE-5	CE-6	CE-7	CE-8
92.86 %	73.33 %	75 %	63.16 %	77.78 %	95.83 %	89.58 %	88.57 %
Denetleme Alanı EI değerleri							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
85.71 %	75 %	80.56 %	91 %	85.87 %	56.94 %	85.71 %	95.2 %

Bir Devletin “Emniyet Gözetim İndeksi - Safety Oversight Index (SOI)”, emniyet gözetim yeterliliğinin göstergesidir. Denetlenen her Devletin bir emniyet gözetim indeksi vardır. Bu numara, bir Devletin emniyet gözetim yeteneklerinin, o Devletin havacılık sisteminin boyutunun bir göstergesi olarak, kalkış sayısını göz önünde bulundurarak asgari beklenen yetenekleri göstereceği bir seviyeyi temsil ettiği, sıfırdan büyük bir sayıdır. Devlet emniyet gözetim endeksinin (SOI) ICAO tarafından yapılan hesaplamalara dayanarak aldığı değerler aşağıdaki gibidir:

Toplam SOI Skoru	Operasyon Alanında SOI Skoru	Hava Seyrüsefer Alanında SOI Skoru	Destekleme Fonksiyonu Alanında Toplam SOI Skoru
1.17**	1.07	1.31	1.13

* Emniyet gözetim indeksi (SOI) , bir Devletin EI değerini ve trafik hacmini baz alarak hesaplanan matematiksel bir değerdir. Trafik artarsa ve EI puanı değişmeden kalırsa, emniyet gözetim indeksi zamanla azalma eğiliminde olacaktır. Kullanılan matematiksel modelle ilgili ayrıntılı bilgiye www.icao.int/safety/iStars adresinden erişilebilir.

** Tüm SOI değerlerinin aritmetik ortalaması alınarak hesaplanmıştır.

5.1. Emniyet Amaç ve Hedefleri ile Emniyet Arttırma Eylemleri:

Ulusal Havacılık Emniyet Planı, havacılık emniyetinin yönetimi için Emniyet Arttırma Eylemlerinin uygulanmasını izlemeye yönelik bir dizi göstergenin yanı sıra küresel, bölgesel ve ulusal havacılık emniyeti amaçlarını ve hedeflerini içerir.

Ulusal Havacılık Emniyet Planı Devlet için sistemik düzeyde Emniyet Arttırma Eylemleri içerir. Emniyet Arttırma Eylemlerinin birçoğu organizasyonel zorlukları ele almaktadır ve emniyet gözetim sistemini iyileştirmeyi veya etkinliğini arttırmayı amaçlamaktadır.

Bu Emniyet Arttırma Eylemleri; Türk sivil havacılık paydaşlarının emniyetli bir şekilde işletilmesini sağlar. Ulusal emniyet amaçları ve hedeflerine ulaşılmasını destekler, bölgesel veya uluslararası seviyelerde bu eylemlerin yaygınlaştırılmasıyla bağlantılı olduğundan, uluslararası operasyonları kolaylaştırmak için bölgesel ve küresel düzeyde emniyeti arttırmaya yardımcı olur.

Devlet, sivil havacılık sisteminin emniyet performansını sürekli olarak izler ve uyumluluk izleme ve emniyet riski yönetimi ile ilgili olanlar da dahil olmak üzere Ulusal Havacılık Emniyet Planında listelenen Emniyet Arttırma Eylemlerinin emniyetin arttırılmasına katkıda bulunmasını sağlar.

5.1.1 Küresel Havacılık Emniyet Planında yer alan amaç ve hedefler

Küresel Havacılık Emniyet Planı (GASP)ın vizyonu, 2030 ve sonrasında ticari hava taşımacılık operasyonlarında sıfır ölümlü kaza hedefine ulaşmak ve sürdürmektir.

GASP, ölüm riskini azaltmak için ele alınması gereken bir dizi küresel yüksek riskli olay kategorisini (G-HRC'ler) tanımlamıştır.

CAST/CICTT olay kategorileri ile uyumlu olarak G-HRC olarak kabul edilen olay türleri, gerçek ölümler, kaza başına yüksek ölüm riski veya kaza ve olay sayısına göre seçilmiştir.

ICAO ve diğer sivil toplum kuruluşlarının yanı sıra proaktif ve reaktif bilgi kaynaklarından küresel olarak toplanan güvenlik verilerinin analizinden elde edilen sonuçlara dayanarak, GASP'nin 2020-2022 baskısı için ilk olarak beş G-HRC belirlenmiştir.

Bu beş G-HRC'ler GASP'nin 2023-2025 baskısı için de aynıdır:

- controlled flight into terrain (CFIT);
- loss of control in-flight (LOC-I);
- mid-air collision (MAC);
- runway excursion (RE);
- runway incursion (RI).

Ulusal Havacılık Emniyet Planı, yukarıdaki konuların ele alınmasını ve ulusal düzeyde havacılık emniyetinin artırılmasını teminen aşağıdaki listelenen güncel Küresel Havacılık Emniyet Planında (GASP) yer alan amaç ve hedefleri içermektedir:

Amaç	Hedef	Gösterge
AMAÇ 1: Operasyonel emniyet risklerinin sürekli olarak azaltılmasını sağlamak	1.1 Küresel kaza oranındaki düşüş eğilimini sürdürmek	- Kaza sayısı - Bir milyon kalkış sayısı başına kaza sayısı (kaza oranı) - Ölümcül kaza sayısı - Bir milyon kalkış sayısı başına ölümcül kaza sayısı (ölümcül kaza oranı) - Ölüm sayısı - Taşınan yolcu başına ölüm sayısı (ölüm oranı) - Yüksek risk kategorili olayların yüzdesi
AMAÇ 2: Devletin Emniyet Gözetim Yeteneğinin Güçlendirilmesi	2.1 Devletin emniyet gözetim sisteminin kritik unsurlarının (CE) etkin bir şekilde uygulanması (EI) için puanlarının iyileştirilmesi (öncelikli olarak PQ'lara odaklanarak): 2024 yılına kadar - % 75 2026 - % 85 2030 - % 95 2.2 2022 itibariyle, tüm kategorilerde 1'den büyük emniyet gözetim endeksine (Safety oversight index) ulaşılması	• EI % • Öncelikli PQların tamamlanma yüzdesi • EFODların zamanında girilme oranı • Düzeltici Eylem Planının online girilme oranı • Düzeltici Eylem Planının tamamlanma oranı Her bir kategori için emniyet gözetim indeksi
AMAÇ 3: Etkin bir Devlet Emniyet Programının Uygulanması	3.1 2023 yılına kadar Devlet Emniyet Programı altyapısının oluşturulması (Foundation of SSP) 3.2 Devlet Emniyet Programının etkin bir şekilde uygulanması a) by 2025 – Mevcut b) by 2028 – Mevcut ve Etkin	• SSP Altyapısını ilgilendiren PQ'ların tamamlanma oranı yüzdesi • SSP temel PQ'larına ilişkin gerekli CAP'lerin yüzdesi (OLF kullanılarak) SSPIA ya göre uygulama durumu
AMAÇ 4: Bölgesel düzeyde işbirliğinin artırılması	4.1 Bölgesel Havacılık Emniyet Planı'na katkı yapmak.(Emniyet riskleri, emniyet performans göstergeleri vb.)	Katılınılan Bölgesel Emniyet Toplantısı Sayısı
AMAÇ 5: Hizmet Sağlayıcıların küresel emniyet amaçları ve hedeflerine entegre edilmesi	5.1 Hizmet sağlayıcıların kendi Emniyet Yönetim Sistemleri kapsamına küresel SPI'ları dahil etmesi.	Etkin SPI sayısı
AMAÇ 6: Emniyetli operasyonları destekleyebilecek uygun altyapının mevcut hale getirilmesi	6.1 2026 yılına kadar Hava Seyrüsefer ve Havaalanları temel alt yapısının tamamlanması	Küresel SPIları kendi emniyet yönetim sistemi bünyesine dahil eden hizmet sağlayıcı sayısı/oranı

5.1.2 Bölgesel Havacılık Emniyet Planında yer alan amaç ve hedefler

Bölgesel Havacılık Emniyet planı, bölgenin, bölgesel düzeyde emniyeti artırma stratejisini tüm paydaşlara açık bir şekilde iletmesine olanak tanıyan dokümandır.

Bölgedeki Devletlerin tehlikeleri belirlemek ve operasyonel emniyet risklerini ve organizasyonel zorlukları yönetmek için ortak çalışmasını sağlayarak, kaynakların daha verimli kullanılmasına ve emniyet yönetiminin daha etkin uygulanmasına olanak sağlar.

ICAO Avrupa ve Kuzey Atlantik Bölgesi üye ülkeleri tarafından hazırlanan Avrupa Bölgesel Havacılık Planı (EUR RASP) ile EASA tarafından EASA üyesi ülkeler tarafından hazırlanan EASA EPAS' ta yer alan emniyet amaç ve hedefleri Ulusal Havacılık Emniyet Planı hazırlanırken dikkate alınmaktadır.

ICAO EUR RASP dokümanına;
linkinden ulaşılabilir.

EASA EPAS dokümanına
<https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/european-plan-aviation-safety> linkinden ulaşılabilir.

5.1.3. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Stratejik Planı 2019-2023 yer alan amaç ve hedefler

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2019-2023 stratejik amaç ve hedefleri aşağıdaki linkte yer almaktadır:

https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/2019-2023_SHGM_Stratejik_Plan.pdf

5.1.4 Ulusal Havacılık Emniyet Planında yer alan amaç ve hedefler

Ulusal Havacılık Emniyet Planında ele alınacak emniyet hususları bu dokümanın Ek'in de yer almaktadır.

6. UYGULAMANIN TAKİBİ VE İZLENMESİ

Devlet, gerektiği takdirde, tanımlanan operasyonel emniyet risklerini, emniyet hususlarını ve seçilen emniyeti artırma eylemlerini güncel ve ilgili tutmak adına Ulusal Havacılık Emniyet Planını yılda bir gözden geçirir.

SGHM Ulusal Havacılık Emniyet Planında yer alan faaliyetlerin emniyet performansını periyodik olarak gözden geçirir. Gerektiği durumlarda, emniyet eksikliklerinin giderilmesini teminen bölgesel organizasyonlar ve havacılık sektörü ile işbirliği yapar. Emniyet Arttırma Eylemlerinin yakından izlenmesi yoluyla Devlet, gerekirse Ulusal Havacılık Emniyet Planı ve faaliyetlerinde düzenlemeler yapar ve planı buna göre günceller.

Paydaşlara, her takvim yılının başında emniyet ile ilgili yapılan çalışmaların ve belirlenen amaç ve hedeflere ulaşmada yaşanan gelişmelerin aktarılması amacıyla Yıllık bir Emniyet Raporu yayınlar.

Devlet, Bölgesel Havacılık Planı Grubuna ve Küresel Havacılık Emniyet Planı toplantılarına düzenli olarak katılır.

EK: ULUSAL HAVACILIK EMNİYET PLANI – FAALİYET TABLOSU