



## Havayolu Yönetimi

Havayolu Taşımacılığının Gelişimi; Havayolu İşleticilerinin İşletme Yönünden Bağlı Oldukları Kanun, Tüzük, Yönetmelik ve Talimatlar (SHK-2920, SHY-M, SHY-3sahSig, SHY 6a-b-c, SHY-22, SHY-25, SHY-65, SHY-66, SHY 145-1, SHY-147, SHT-6a-50, SHT 120-95, SHT OPS-1, SHT-FDM, vs.)

Havayolu İşletmeleri ve Çeşitleri, Havayolu Yönetim ve Organizasyonu, Havayolu İşletmelerinde Finansal Zorunluluklar, Havayolu İşletmelerinin El Kitaplı Bölümleri; Havayolu İşletmelerinin Diğer İlişkili Bölümleri.

Havayolu İşletmelerinde Yeni Yönetim Yaklaşımları; Havayolu İşletmeleri ve eTicaret.

## Giriş

Eğitim alanına girmeye karar verip, derslere başlayınca şunu gördüm.

YÖK, konulan derslerin ne içeriklerinden haberdar, ne de içerikleri hakkında yetki sahibi. Zaten bilgi sahibi olması da hem beklenmemeli hem de düşünülemez.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Kanunu 2920 ile bu eğitimleri MEB ve YÖK üzerinden verilmesini kabul etmiş görünmekte.

### SHK 2920: Eğitim ve öğretim

**Madde 99** – Sivil havacılık sahasında eleman yetiştirmek veya bu sahada öğrencileri yüksek öğretime hazırlamak amacıyla; Ulaştırma Bakanlığına bağlı lise veya dengi okullar 1739 sayılı Milli Eğitim Temel Kanununun 58 inci maddesine uygun olarak açılabilir. Gerçek ve tüzelkişiler de aynı amaçla 625 sayılı Özel Eğitim Kurumları Kanunu esaslarına göre özel okullar açabilirler.

Sivil havacılık sahasında meslek elemanı yetiştirmek üzere 2547 sayılı Yükseköğretim Kanunundaki esaslara uygun olarak yüksekokullar kurulabilir.

Bu durumda öğretim kurumları, yasa ile bu görevi üstlenmiş olduğu halde yetkisiz ve etkisiz SHGM düzen ve denetiminden uzak bir program ile içerik uygulayabilecek ve kendi hedefini kendisi çizebilecektir.

### SHK 2920: Md.1 - Amaç

Bu Kanunun amacı; devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamaktır.

Havacılık sahasındaki faaliyetlerin en önemli olanı ise “eğitimidir”. Eğitim faaliyetinin ulusal çıkarımız ve uluslar arası ilişkilerimize yön vermeyeceğini söylemek saflık olur.

Tüm bu değerlendirmelerin ışığında yazılı hiçbir derleme ya da özgün eğitime yönelik Türkçe eser olmayışı, seneler boyunca İngilizce şirket El Kitapları ve eğitim belgeleri yazmış olan beni, ikileme düşürdü.

Havacılıkta İngilizce dili geçerlidir. Uluslar arası bu kural, burnundan kıl aldırmayan ve hatta ülkeleri içerisinde dil nedeni ile savaş yaşamış olan devletlerin bile kabul ettikleri bir gerçek iken, neden Türkçe kitap yazmak zorunda kaldığımı düşündüm.

Liseden mezun olan öğrencilerimiz, üniversiteye geldiklerinde karşılırlarına MEL konduğunda ne yapacaklardı?

Bulabildiğim tek çare, Hukuk ve Havacılık kitabımda uyguladığım sistemdi. Üniversitelerin Sivil Havacılık Yüksek Okullarında dört sene boyunca İngilizce dersi görmek zorunlu hale getirilene kadar, sayfaları iki dilde hazırlamak yararlı ve eğitici olacaktı.

Havacılık Yönetimi için yeni bir içerik gerekli değildi. Eksik olan Tarihçe ve Hava Hukuku konuları idi. Gerçek yaşamda Havacılık sahasında çalışacak olan herkes, bu temel eğitimi zaten görmek zorundadır ve kendi konusu ile ilgili böyle bir eğitim görecektir.

Bu eğitimin temelini oluşturan Hava Hukuku sistemini bağlantılar ile kurma zorunluluğu, tek bir noktadan değil, görüş sahamızı genişleten ve bize karanlıkta kalmış olan bölümleri de gösterecek olan merkezi bir yerden birçok noktaya bakabilme imkânı sağlamak amacına yönelik ortamı hazırlamaktan geçer.

Bir Havacılık İşletmesinin uymak zorunda olduğu kanunlar, çeşitlilik gösterir. Bu çeşitlilik çok geniş bir yelpaze olarak karşımıza çıkar ve tek bir kişinin bu yelpazeye hâkim olması düşünülemez.

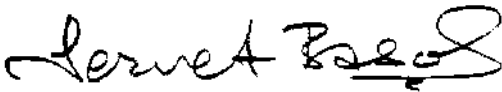
İşletmenin cinsi ve şekline göre daha başka ve çeşitte karşımıza yelpazeler çıkacaktır. Bu yelpaze çeşitliliğinin ihtiyaca göre seçilecek ve uygulanacak şirket politikalarındaki önemi büyüktür. Bu seçim, şirketlerin amaçlarını, konumlarını ve işlevlerini belirleyecek ve ticari imajlarını oluşturacaktır.

Sivil Havacılık Yüksek Okullarında bu eğitimi görmüş adayların zamanla havacılık sanayinde tercih edilecek olma nedenlerinin başında, görmüş oldukları bu çok yönlü ve kapsamlı bakış açısı, önemli bir yer tutacaktır.

Devingen bir yapısı olan Havacılık, bu ders kitabının değişen kanun, yönetmelik, talimat ve genelgeler ile yenilenmesini zorunlu kılacaktır.

Bu yenilenmenin benim değil, havacılığa gönül vermiş yeni nesiller tarafından yapıldığını görmekten çok mutlu olacağımı da belirtmeliyim.

Sevgilerimle.



Servet BAŞOL

## İÇİNDEKİLER

<b>1. Tarifler ve Deyimler .....</b>	<b>7</b>
<b>2. Havayolu Taşımacılığının Gelişimi.....</b>	<b>9</b>
<b>3. Havayolu İşleticilerinin İşletme Yönünden Bağlı Oldukları Kanun, Tüzük, Yönetmelik ve Talimatlar;.....</b>	<b>23</b>
3.1    Uluslar arası Anlaşmalar .....	23
3.1.1    ICAO Convention Doc7300 .....	23
3.1.2    ICAO Convention Doc.9740 .....	24
3.1.3    ICAO Ek-6 (Annex-6).....	24
3.2    Ulusal Kanunlar .....	25
3.2.1    6102 No’lu Türk Ticaret Kanunu – Ticari İşler .....	25
3.2.2    6102 No’lu Türk Ticaret Kanunu – Anonim Şirket .....	26
3.2.3    2920 Türk Sivil Havacılık Kanunu .....	27
3.2.4    Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği SHY-6A .....	28
3.2.5    Genel Uçak İşletme Yönetmeliği SHY-6B .....	29
3.2.6    Çok Hafif Araçları İşletme Yönetmeliği SHY-6C .....	30
3.3    Hava Hukuku Yapısı .....	30
3.3.1    Uluslararası Havacılık Hukuku .....	31
3.3.2    Kamu Hukuku .....	31
3.3.3    Özel Hukuk .....	32
3.3.4    Özel Hukukun Diğer Kolları.....	32
3.3.5    Uluslararası Mevzuat .....	32
3.3.6    Bölgesel Mevzuat .....	32
3.3.7    Ulusal Mevzuat.....	33
3.3.7.1    Kanunlar .....	33
3.3.7.2    Yönetmelikler (Kurumsal) .....	33
3.3.7.3    Yönetmelikler (Sektörel).....	33
3.3.7.4    Talimatlar .....	34
3.3.7.5    Genelgeler .....	36
3.3.7.6    Taslaklar .....	36
<b>4. Kanunların Uyumu.....</b>	<b>37</b>
<b>5. Havayolu İşletmeleri Ve Çeşitleri.....</b>	<b>41</b>
5.1    Tarifeli Seferler .....	45
5.2    Tarifesiz Seferler .....	45
5.3    Bölgesel Taşımacılık .....	46
5.4    Hava Taksi.....	46
5.5    Yük Taşımacılığı .....	46
<b>6. Havayolu Personeli .....</b>	<b>47</b>
<b>7. Havayolu El Kitapları Ve İlgili Belgeler .....</b>	<b>57</b>
<b>8. İlişkili Bölümler.....</b>	<b>59</b>
<b>9. Havayolu İşletmelerinde Yeni Yönetim Yaklaşımları .....</b>	<b>59</b>
9.1    Düşük Maliyetli Havayolu .....	60
9.1.1    Yakıt.....	61
9.1.2    Yer Hizmet .....	61
9.1.3    İkram .....	61
9.1.4    Ek Hizmetler.....	61
9.1.5    Bağlantılı Hizmetler .....	62
9.1.6    Şirket Yapısı .....	62
9.2    eTicaret.....	63
9.2.1    Elektronik Ticaret İşlemleri .....	64
9.2.2    Gizlilik.....	65
9.2.3    Güvenlik .....	65
9.2.4    Ödeme Araçları: .....	65
9.2.5    Yasal Sorunlar .....	66
9.2.6    e-Ticaret Kurulu (Etik).....	66
<b>10. Havayolu İşletmelerinde Ücretlendirme .....</b>	<b>68</b>
10.1    Havayolları .....	68
10.2    Ekonometri .....	69
10.3    Verim Yönetim Sistemi .....	69
10.4    Ahlak Boyutu ve Etkileri.....	69
<b>11. Sonuç.....</b>	<b>71</b>



BİLEREK BOŞ BIRAKILDI

## 1. Tarifler ve Deyimler

BMW	Almanca <b>Bayerische Motoren Werke AG</b> , Bavyera Motor İşleri A.Ş.
Charter	Latince “ <b>charta</b> ”, anlamı kağıt olan, bir yazılı anlaşmayı işaret eden, kullanımında akla “belge” terimini getiren, genelde tarihsel bir anlaşmanın devamı anlamını taşıyan kavramdır (özellikle taşımacılık alanında).
CITEJA	<b>Comite International Technique d'Experts Juridiques Aeriens</b> ; Uluslararası Uzmanlardan Oluşan Yasal Teknik Havacılık Komitesi.
EASA	<b>European Aviation Safety Agency</b> , Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı.
HDİİ	Hava Yolları Devlet İşletme Teşkilâtı.
ICAN	<b>(ICAN - International Commission on Air Navigation)</b> Havacılık Kuralları Uluslararası Komisyonu
ICAO	<b>(ICAO - Convention on International Civil Aviation)</b> Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı
JAA	<b>(JAA - Joint Airworthiness Authorities)</b> Birleşik Uçabilirlik Yetkilileri.
PICAO	<b>(PICAO - Provisional International Civil Aviation Organisation)</b> Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü.
SHD	Sivil Havacılık Dairesi
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
T.Ta.C	Türk Tayyare Cemiyeti
THK	Türk Hava Kurumu
BOAC	British Overseas Airline Company, şimdiki BA,
TCA	Trans Continental Airlines, şimdiki TWA.



BİLEREK BOŞ BIRAKILDI



## 2. Havayolu Taşımacılığının Gelişimi

Gelişim kişisel, kurumsal, yöresel, bölgesel ve ulusal olabilir. Gelişim ayrıca sanayi ve endüstri anlamında da kullanılabilir. Havayolu sanayi içerisindeki gelişim kavramı ise çok karmaşık ve detaylıdır. Havayolu sanayi gelişimi, insansız düşünülemez.

Kullanılan uçaklar birer makinedirler. Bunları yapan da, kullanan da ve bu uçaklara hizmet veren de insandır.

Sanayide kullanılan gelişim, hep daha ve daha üzerine olmakla birlikte, ticari yönü ağır basan bir uğraşı sergiler. Daha hafif uçak, daha az yakıt sarfiyatı, daha az arıza yapan motor, vs. hepsi insan aklı ve becerisi ile meydana gelmektedir.

Bu beceriyi sergileyenler, bu makineleri kullanacak olanların da belirli bir beceri düzeyine erişmiş olmalarını zorunlu kılmaktadır. Artık kamu adına görev yapacak olan bu makineler, doğru üretilip doğru kullanılmadıkları zaman, kamuya çok büyük zarar vermektedirler.

Fransa'nın öncülüğünde başlayan Havacılık Hukuku çalışmaları, sonunda CITEJA'nın ICAO'ya dönüşümü ile bugün ki durumuna kavuşur. Bu hukuk ilk olarak çıkardığı Ek-1 ile de insanların eğitimlerinin önemini vurgular.

Son model bir uçağı işletecek, bakacak ve hizmet verecek insanları yetiştirmedığınız takdirde, onun yararlarından da faydalanamayacaksınız demektir.

Bu anlamda gelişim, iki yönlü olmalıdır.

- 1- Makine
- 2- İnsan

Kazanç hırsı kadar güçlü olmayan yetişmiş insan kavramı, mevcut durumu dengelemekte güçlük çekmektedir.

Havayolu Taşımacılığının gelişimini üç koldan inceleyebiliriz.

- 1- Uçakların Gelişimi
- 2- İnsan Kaynakları Gelişimi
- 3- Hukuksal Gelişim

### 1783-10-15 İlk insanlı uçuşlar.

Jean Pilâtre de Rozier adlı Fransız, ilk defa balon ile yükselen kişi olmuştur. 21 Kasım'da ise Marquis d'Arlandes ile birlikte ilk uçuşunu 152,40 m yükselip, 20 dakika süreyle havada kalmış ve 8,85 kilometre yol katederek yapmıştır.

### 1793-11-20 Balon Kullanan ilk pilot ve uçan Yolcu.

Montgolfier Kardeşlerin 20 Kasım 1793 yılında uçurdukları sıcak hava balonu, Fransız fizikçi Jean François Pilatre de Rozier (1756-1783) ve bir arkadaşını da taşımış, böylece Montgolfier Kardeşler, tarihte balon kullanan ilk pilotlar olmuşlardır.

### 1843-03-28 İlk Pervaneli Uçak Patenti.

İlk defa projelendirilen ve detaylandırılan pervane ile uçabilecek olan uçak tasarımı, William Samuel Henson (1805-1888) tarafından patenti alındı ve Londra'da buhar gücü ile çalışan uçak tasarımı yayınlandı.

### 1874-xx-XX Felix du Temple; Tarihte ilk Başarılı Uçuş.

Brest-Fransa'da tümü alüminyum kullanarak yapılmış, kanat açıklığı 13 m olan ve pilotsuz ağırlığı 80 kg gelen bu **havadan ağır, kendi gücü ile uçan ilk uçak**, kardeşi M. Luis ve Felix du Temple tarafından yapılmıştır. Bir kaç denemesi yapılan uçak, kendi gücü ile yerde bir kaç sekme yaparak koşturmuş, kendi gücü ile yerden bir kaç defa kesilmiş, ve **tarihteki ilk uçuşu gerçekleştirerek** sağlimen yere konmuştur. Bu uçak, 1878 Universal Dünya Fuarında sergilenmiştir. Motoru, üstün tasarımı ile buhar makinelerinde devrim yaratan bir modeldir.

### **1874-10-09 Posta Birliği ve Heinrich Von Stephan**

Bern Antlaşması, İsviçre'nin Bern Kentinde, Alman Posta Memuru Heinrich Von Stephan tarafından gündeme getirilmiş ve 22 ülkenin katılımı ile GPU “General Postal Union” adı altında serbest posta dolaşımını sağlamak amacı ile imzalanmıştır. **9 Ekim Posta günü** olarak halen kutlanmaktadır.

### **1889-05-06 İlk Uluslararası Havacılık Kongresi; Paris**

Paris'de, Brazilya, Fransa, Büyük Britanya, Meksika, Rusya ve Amerika Birleşik Devletleri katılımları ile, 12 senede 5 defa toplanacak olan **ilk Uluslararası Havacılık Kongresi** yapıldı (06-05/06-11). Fransa Devriminin yüzüncü yılı nedeniyle, çok büyük etkinliklerin yer aldığı bu kongre, diğer etkinliklerin arasında yapılan en önemli kongredir. Tabii Gustave Eiffel'in Kulesinin mimari yarışmada birinci seçilmesinden sonra.

### **1897-11-03 David Schwarz. İlk kontrol edilebilir Uçan Kasalı Balon.**

Alman Ordusu'nun isteği üzere, ilk kontrol edilebilir Kasalı Balon, Berlin yakınlarındaki Tempelhof'da denenmiştir. Pervane kayışının kopması sonucu gemi kontrolü kaybedip çakılmış, hırvat asıllı mühendis David Schwartz ikinci test uçuşunu göremeden, Alman Ordusu'nun projesini kabul ettiğini bildiren telgrafi okurken sevinçten kalp krizi geçirerek ölmüştür.

Bu ilk denemeyi seyreden Kont Ferdinand von Zeppelin, dul bayan Schwartz'dan planları 1898'de satın almış ve geliştirilen ikinci modele adını vermiştir. Bu model, dünyada tümü ile metal, alüminyum malzemedan yapılan ilk uçan gemi olmuştur. Bu ilk geminin de akıbeti birincisinden farklı değildir. Sonraki modeller, tarihe Zeppelin adını yazdırmakta gecikmeyecektir.

### **1900-07-02 İlk Başarılı Zeppelin Uçuşu**

Alman Kont Ferdinand von Zeppelin, bu yeni modeli başarı ile uçururken satte 27 km sürat yapmış ve 5 km yol almıştı. Dümen kilitlenince yere indi.

### **1906-01-17 İkinci model LZ-2 Zeppelin uçuşu.**

Constance gölü üzerinde gerçekleşen denemede ikinci model LZ-2, 40 km/saat süratle erişti ve başarılı bir uçuş gerçekleştirdi.

### **1906-03-18 Trajan Vuia ve İlk Serbest Uçuş.**

Uçağın kanatlarına yeni kontrol yüzeyleri uygulayan Romen Trajan Vuia, ilk denemesini Paris'de yaptı. Saat 15:00'de motoru çalıştırdı ve 5 dakika sonra koşturmaya başladı. 50 m kadar koşturduktan sonra havalanan Araba-Uçak (Vuia-1), yerden 1 m kadar yükselerek 12 m yol aldıktan sonra motorun susması sonucu iniş yaptı. Bu uçuşun özelliği, harici yardım olarak değil (Hızlanma Rayları, Mancınık, İtme, vs.) kendi gücü ile Havadan Ağır ve Yönetilebilen (**autonomous**) ilk uçuş olmasıdır. Doğal olarak bu tip bir uçuş, dünya basımında yer buldu ve büyük bir heyecan yarattı.

### **1906-10-23 Brezilyalı Alberto Santos-Dumont – Hız Rekoru**

220 metreyi 21 saniyede alarak hız rekorunun sahibi oldu. Romen Trajan Vuia'nın Vuia-1 modelinden sonra dışarıdan hiç bir destek almadan kalkan ve inen ikinci devrimci modeldir Bis-14.

### **1906-11-12 Brezilyalı Alberto Santos-Dumont – Mesafe Rekoru**

Alberto Santos-Dumont, resmi gözlemcilerin denetiminde 219 m uçarak Fransız Havacılık Kulübü'nün 100 m üzeri uçanlara verdiği ödülü kazandı.

1928'de Brezilya'ya dönen Santos-Dumont, uçakların savaşlarda kullanılmaya başlaması nedeniyle bunalıma girerek intihar etti.

**1907-06-21 Trajan Vuia ve Vuia-2**

Romen Trajan Vuia, bu sefer 24 beygir gücünde Antoinette motoru ve ilk defa tekerleklerle amortisör uygulaması ile Vuia-2 modelini üretti. Paris'teki bu denemesinde ise, 5 m yükseldi ve 20 m uçarak yere indi.

Asıl önemli buluşu, içten yanmalı buhar makinesinde 100 atmosferlik basınç elde etmeyi başarmış olmasıdır. Bu sistem hala kullanılmaktadır.

**1907-09-19 Maurice Volumard - İlk Pilotlu Helikopter Uçuşu**

Fransa'nın kuzeyinde Douai'da, ilk pilotlu helikopter uçuşunu Maurice Volumart gerçekleştirdi. Yerden ilk seferinde 60 cm yükselen helikopteri, daha sonraları bu yüksekliği 1 m'nin üzerine taşıdı. Kontrol kaybolmasın diye yerden iplerle bu kalkış kontrol edilmekte idi.

**1907-11-13 Paul Cornu - Helikopterle İlk Serbest Uçuşu.**

Fransa Lisieux'de Paul Cornu, 24 beygirlik Antoinette motoru ile 1.50 m yükseldi ve indi.

**1908-01-13 Henry Farman – İlk Dairesel uçuş (1 km).**

Fransa'da yapılan Grand Prix d'Aviation Deutsche-Archdeacon yarışmasını, Henry Farman'nın Voisin-Farman uçağı, bir kilometre çapındaki dönüşü 1 dak 28 saniyede tamamlayarak büyük ödülün sahibi oldu.

**1908-03-28 Leon Delagrange – İlk yolculu uçuş.**

Leon Delagrange, Tekkanatlı Voisin modeli uçağına yolcu olarak Henry Farmanı alarak ilk yolculu uçuşu Issy-les-Moulieaux'de gerçekleştirdi.

**1908-10-30 Henry Farman – İlk Şehirler arası uçuş**

Camp de Chalons'dan Rheims'e (27 km.) 17 dak'da 95 k/s hızla uçarak, dünyada ilk açık arazi ve ilk şehirlerarası uçuşu gerçekleştirdi.

**1908-12-19 Dünyanın ilk Havaalanı**

Dünyanın ilk havaalanı, "Port Aviation" adı altında Paris'in 19 km dışında açıldı.

**1909-04-06 Henry Farman III (HF1) ve ilk Kanatçıklar.**

Havacıların öncülerinden Hanry Farman, kendi adını verdiği üçüncü modeli, Hanry Farman III, ya da yeni bir tasarım olduğu için HF1 olarak isimlendirdikleri uçağını Fransa'nın Bouy kasabasında uçurdu. Bu uçağın özelliği, ilk defa çift kanatlı uçağın kanat firar uçlarına kanatçık uygulamış olmasıdır.

(Aileron = Fransızca "Kanatçık" demektir)

**1909-06-05 İlk "1 saat" üzeri uçuş.**

İngiliz Hubert Latham, Antoinette IV motorlu tek kanatlı uçağı ile 1s.7d.37sn uçarak, bu sınırı aşan ilk kişi oldu. Bu deneme çalışmaları, Manş denizini uçarak aşma yarışmasına hazırlıktı.

**1909-06-12 Blériot ve ilk yolcular.**

Londra'da yayınlanmakta olan "Daily Mail" gazetesinin açtığı Manş'ı geçene verilecek olan 1.000£ luk yarışmanın hazırlık safhasında, Blériot XI tek kanatlı uçağında, 25hp'lık Anzani motoru ile Chauviere yapımı çift kollu pervaneyi denediği uçuşa Alberto Santos - Dumont ve André Fournier'i de alarak ilk defa uçağında iki yolcu taşıyan kişi olmuştur.

**1909-07-25 Manş Denizini ilk geçen pilot Louis Blériot**

Güçlü rakipleri Hubert Latham ve Charles de Lambert arasından kendi yapımı Blériot XI modeli tek kanatlı uçağı ile Fransa-Les Baraques Calais'den yanan ayağına rağmen kalkarak, Dover kıyılarına erişmiş ve kötü hava şartlarına rağmen belirlenen yere sorunlu da olsa iniş yapmıştır. Bu yarış tümüyle 37 dakika sürmüştür.

(SRN4 Mk3 Hoovercraft ise Dover / Calais arasını 35 dakikada almaktadır).

Blériot, bu başarıdan cesaretle 1910 senesinde l'Aérobus (İngilizcesi; Airbus) modelini yaratmış ve test pilotu Léon Lemartin, 7 yolcu uçurarak uçakla dünya yolcu taşıma rekoru kırmıştır.

**1909-08-22 Dünyanın ilk ve en büyük Havacılık Gösterisi  
-Reims-Bétheny- International Cup of Aviation**

Bétheny'de yapılan bu gösteriye 23 Avrupa ülkesinden katılanlar, bir haftada 87 uçuş yapmışlar ve teknoloji alış-verişi açısından çok yoğun hareketlik yaşanmıştır. Bu toplantının havacılığın gelişmesi ve ilerlemesine olan katkısı çok büyüktür.

**1909-08-28 International Cup of Aviation – Gordon Bennett Trophy**

Bu havacılık gösterisi bir yarışma ile sonlanmış olup, bu yarışmada;

Glenn H.Curtis, iki turu (20 km) 15 dak 50 san de atarak; Hanry Farman, iki yolcu ile turu 10 dak 39 san de atarak; Hanry Farman en uzun mesafe rekorunu kırarak, yarışma birincileri olmuşlardır.

**1909-10-16 Dünyanın İlk Ticari Havayolu - Zeppelin**

Alman Kont Ferdinand von Zeppelin, dünyanın ilk ticari havayolunu kurar. 1914'de adını verdiği bu balonlar, 172.535 km yol yapmış ve 34.028 yolcu taşımışlardı. 1936'da Atlantik aşırı ilk seferde Frankfurt-New Jersey 60 saatte, New Jersey-Frankfurt 50 saatte alındı. O senelerde balonla Atlantik aşırı 1.300 yolcu ve birkaç bin ton yük taşınmıştır.

**1910-01-26 İlk Denizden kalkan Uçak**

Glenn H. Curtis, bu sefer de San Diego'da Gemiye inebilen ve gemiden kalkabilen D modelini ve devamında da, denize inip kalkabilen Triad A-1 modeli uçağını denedi.

**1910-03-08 İlk Ruhsatlı Bayan Pilot Raymonde de la Roche**

Fransız Elise Deroche, uçma tutkunu bir barones idi ve Paris'te verilen lisans No.36 ile dünyanın ilk kadın pilotu unvanına sahiptir.

**1910-03-10 İlk Gece Uçuşu - Emile Aubrun**

Fransız Emile Aubrun, Arjantin'de Bleriot yapımı bir tek kanatlı uçak ile karanlıkta Buenos Aires'den 20 kilometre ötede 2 yere gidip dönen ilk pilottur.

**1910-03-28 Dünyanın ilk Deniz Uçağı - Hydroavion**

Fransız Henry Fabre, sadece denizde kullanılacak olan Hydroavion adlı uçağı, La Mede Limanı-Martigues'de uçurdu. Uçak 2 m yükseklikte 488 m yol aldı.

**1910-05-18 Paris Anlaşması – Uluslararası Havacılığa Geçiş**

Uluslararası Havacılık Ulaştırma Konferansı, ICAO konferansının başlangıcıdır. Fransa'nın çağrısı ile, Dış İşleri Bakanlığında Türkiye dahil 20 ülkenin katılımı ile yapıldı. Kurulan 4 komisyon, Ülke Kanunları, İdari ve Teknik, Gümrük ve Hava Ulaşımı üzerine idi. Hava Ulaşımı komisyonu 3 ek üzerinde çalışıyordu: (05-18/06-29)

- Milliyet İşareti ve Kayıt
- Uçak Karakteristiği,
- Hava Trafik Kuralları.

**1910-11-14 Dünyanın ilk Uçak Gemisi**

Tek kanatlı Curtis uçağının bir gemiye inip kalkabileceğini ispatlamak için Glenn H.Curtis, Virginia'da USS Birmingham savaş gemisinde 25m lik platform kurdu. Bu platformdan kalkan ve inen deneme pilotu Eugene Ely, ilk uçak gemisinden kalkan ve inen pilot olmuştur.

**1911-02-01 Amerikada ilk Lisanslı Uçak Üreticileri**

Burgess ve Curtiss, Amerika'nın ilk lisanslı uçak üreticileridirler.

**1911-02-18 Dünyada ilk Resmi Hava Posta Uçuşu - Henri Pequet**

Dünyada ilk Resmi Hava Posta uçuşu, Fransız Henri Pequet tarafından Hindistanda yapılmıştır. 'Humber-Sommer' tipi uçakla altı bin mektup ve posta kartı, Allahabad'dan alınarak 8 km uzaklıktaki Naini'ye götürülür.

**1911-03-16 İngiltere'nin ilk Uçabilirlik sertifikası**

İngilteredeki ilk uçabilirlik sertifikası, Faranborough'daki balon fabrikası müfettişi Mervyn O'Gorman tarafından İngiliz Ordusu için satın alınan Farman III model uçak için 1910 senesinin ikinci yarısı için verilmiştir.

**1911-04-12 İlk Londra-Paris aktarmasız uçuş.**

Pierre Prier, hiç inmeden Londra'dan Parise yolcu taşımıştır.

**1911-06-28 İlk Uçak Kiralama (Charter).**

Dünyadaki ilk Uçak Kiralama yolu ile havayolu taşımacılığı, İngiliz Havacı Thomas Sopwith'in tamir edilen gözlüklerin New York'dan Philadelphia'ya ulaştırılması için New York'lu tüccar W.A.Burpee tarafından kiralanmıştır.

**1911-06-28 İlk Türk Pilotları – Fesa ve Yusuf Kenan Beyler**

28 Haziran 1911'de yapılan sınavda en yüksek notu alan Süvari Yüzbaşı Fesa ile İstihkam Teğmen Yusuf Kenan Beyler, uçuş eğitimi için Temmuz 1911'de Fransa'daki Bleriot Fabrikası'nın uçuş okuluna gönderilmiştir. Süvari Yzb. Fesâ Evrensev ve İstihkâm Tğm. Yusuf Kenan Beyler, 21.02.1912 yılında eğitimlerini tamamlayarak 780. ve 797. sıra no'lu Fransız havacılık diplomalariyla, 1912 Nisan ayında İstanbul'a döndüler ve Türk ordusunun ilk pilotları oldular. Türk Hava Kuvvetleri' nin 1 numaralı savaş pilotu brövesine sahip olan pilot, Yüzbaşı Fesa Bey 'dir.

**1912-xx-XX Türklerin İlk Havacılık Komisyonu**

1912 yılında havacılık komisyonu, tayyare okulu ve ordu tayyare teşkilatı için devletten ödenek istedi, Avrupa'da incelemelerde bulundu. Alman, İngiliz ve Fransız eğitmen ve teknisyenlerle anlaşıldı. Yılsonunda 4 eğitim, 10 keşif ve bombardıman uçağı hizmete hazır durumdaydı. Siyasi anlaşmazlıklar nedeniyle tayyare mektebi inşaatı durduruldu.

**1912-01-XX Türkiye'nin İlk Hava Alanı**

1912'de gene Mahmut Şevket Paşanın emriyle Ayastefonos (Yeşilköy) ile Safraköy (Sefaköy) arasında ilk havaalanı yapıldı. 700 metre genişliğinde ve 1500 metre uzunluğundaki çimlerle kaplı bu alanda, 16'şar metre yüksekliğinde iki de hangar bulunuyordu.

**1912-07-03 Türklerin İlk Uçuş Okulu**

Yeşilköy'de (Ayestefanos) Hava Okulunun (uçuş okulu) açılmasıyla Türk Ordusu, uçucu subaylarını ülkesinde yetiştirmeye başlamıştır. Türk askeri havacılığının gelişmesinde ve güçlenmesinde en önemli aşamalardan birisi olan Hava Okulu'nun açılmasından sonra Türk Ordusu'nda havacılık çalışmaları hızlanmış, personel sayısı çoğalmış ve kısa zaman içerisinde birliklerde hava bölükleri (tayyare bölükleri) kurularak havacılar aktif kıt'a görevi yapmaya başlamışlardır.

### **1912-12-18 Kıtalar Arası İlk Uçuş - Roland Garros**

Roland Garros, tek bir uçuş ile Avrupa ve Afrika kıtalarını birleştiren ilk havacıdır. Blériot model tek kanatlı uçağı ile Fransa'nın güneyi Fréjus'den Tunus'da Bizerte'ye inmiştir. Akdenizi geçerken 285 km yol kat etmiştir.

### **1913-xx-XX İlk Mühendis Pilotumuz**

1913 yılında temel uçuş eğitimini tamamlayan pilot (Ord. Prof. Dr.) Ali YAR, dünyanın ilk uçak mühendisinden biridir. Paris Üniversitesi'nden 1911 de "Licencie" olarak mezun oldu. 1915 de Darülfünun Fen Fakültesi Cebr-i Ala muallim muavinliğine ve 1924 tarihinde müderrisliğe terfi etti. 1 Ağustos 1933 tarihinde de Ordinaryüslüğe yükseltildi. 1933-1938 yılları arasında Fen Fakültesi Dekanlığı yaptı ve 1955 tarihinde emekliye ayrıldı.

### **1913-05-13 Dünyanın ilk Çok Motorlu Uçağı Ruski Vityaz**

Dünyanın ilk Çok Motorlu Uçağı, Igor Sikorsky tarafından tasarlanan ve RBVZ [Rusko-Baltijskij Vagonnyj Zavod (Russo-Baltic Cart Works)] Rus-Baltık Araba İşleri fabrikası tarafından yapılan "Ruski Vityaz", Russian Knight Rus Şövalyesi" 4 motorlu, çift kanatlı ve 8 yolcu taşıyabilmekte idi. İlk defa yolcu kabininde "Tuvalet" bulunan uçaktır.

(Rus Şövalyeleri adı altında uçuş gösterileri yapan bir akrobasi ekibi halen mevcuttur)

### **1913-07-13 Paris-Berlin Direk Uçuş – En Uzun Mesafe**

Léon Letort, Morane-Saulnier modeli tek kanatlı, 80 bg gücündeki deki Rhone motorlu uçağı ile 1037 km'yi tam 8 saatte alarak, kendinden önceki Eugene Gilbert'in 24 Nisan'da İspanya'da Villacoublay-Vittoria arası 825,5 km lik mesafeyi 8,5 saatte alarak kırdığı rekoru geliştirdi.

### **1914-xx-XX İlk Türk Teknik Havacılık Kitabı**

Tayyareci Üsteğmen Mithad Nuri, "Vasita-i Tayyare" isimli ilk Türkçe teknik havacılık kitabı yazdı.

### **1914-02-12 İlk Türk Posta Uçuşu**

İstanbul-Kahire hava seferinde, Nuri Beyin uçtuğu "Prens Cellaeddin" isimli uçak Deperdussin tipindedir, Fethi Bey'in uçtuğu uçak ise Bleriot modelidir. İstanbul'dan, bugün Yeşilköy olarak bilinen Ayastefanos'ta kurulmuş olan Tayyare Mektebinden hareket etmişlerdir. 12 Şubat 1914 tarihinde, Pilot Yüzbaşı Nuri ve Gözlemci Yüzbaşı İsmail Hakkı beylerin kullandığı Prens Celaeddin adlı uçakla **Lefke-Bilecik** arasında **ilk postayı taşır**. Kahire yolunda Fethi Bey, Teberiyeye Gölü yakınlarında 27 Şubat 1914'te şehit olmuş, Nuri bey ise 11 Mart 1914'te Yafa'da şehit olmuştur. **14 Mart 1914**'de Şam'da Selahaddin Eyyubi Türbesi'ne gömüldüler. Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk şehitleridir. Bu ilk Hava Şehitlerinin anısına, İstanbul'un Fatih semtinde 1914 yılında bir anıt yapılmasına başlanmış ve anıt 1916 yılında bitirilerek törenle açılmıştır. Bu anıtın açılışında yapılan tören, aynı zamanda Türk Hava Şehitleri için düzenlenmiş olan ilk anma günü olmuştur **14 Mart**.

### **1914-02-11 Balon ile uçulan en uzun mesafe.**

Kara üzerinde gerçekleşen en uzun uçuş, Almanya'nın Bitterfeldt kasabasından Rusya'da Kirgischano ya kadar olan 3,040 km lik yolu alan H. Berliner tarafından gerçekleştirilmiştir.

### **1914-02-12 En büyük ve dört motorlu uçak**

Igor Sikorsky, geçen senenin Balshoi Baltiskii modelinden de büyük ve gelişmiş Ilya Muromets adlı tek kanatlı 4 motorlu dev uçağını uçurur.

**1914-07-22 İngilizlerin ilk Tarifeli Uçuşları**

Leeds-Bradford arası kısa sürede olsa da İngilizlerin ilk tarifeli yolcu taşımacılığı, yarım saat aralıklarla yapılmıştır.

**1916-02-06 Almanların ilk Kargo seferleri.**

Alman Hava Yolları -Deutsche Luft Reederei- Berlin ve Weimar arası düzenli kargo taşımacılığına başlar.

**1919-02-05 Almanların ilk Tarifeli Yolcu seferleri.**

Alman Hava Yolları -Deutsche Luft Reederei- bu sefer de Berlin ve Weimar arası düzenli yolcu taşımacılığına başlar.

**1919-02-08 Avrupada Ülkeler arası ilk Tarifeli uçuş.**

Farman Kardeşler, M.Lucien Bossoutrot pilotluğunda F-60 Goliath model uçakları ile Toussus le Noble ile İngilterenin güneyindeki Kenley'e askeri yolcu taşımaya başlar.

**1919-05-16 Deniz Uçağı ile Atlas Okyanusunun Aşılması**

Deniz uçağıyla Kuzey Atlas Okyanusu ilk kez aşıldı. (16-17 Mayıs). Albert Cushing Read deniz uçağıyla Newfoundland' dan Horta' ya (Asor Adaları), sonra da Lizbon' a uçtu.

**1919-06-14 Atlas Okyanusunun doğrudan aşılması**

Kuzey Atlas Okyanusu İngiliz Sir John William Alcock ve Sir Whitten Brown yönetimindeki Vickers Vimy model bombardıman uçağıyla, Saint Jhon's (Newfoundland) - Clifden (İrlanda) arasında ilk kez aşıldı (14-15 May). 3221 km'yi 16 saat 27 dakidada almışlardır.

**1919-06-25 Dünyanın ilk en Modern Uçağı**

Dünyanın en modern uçağı Junkers F-13, Dassau-Almanyada uçtu. Tamamiyle metalden yapılmış olan bu uçakta bükük kanat yapısı vardı ve etrafda hiçbir tel yada payanda görülmemekteydi.

**1919-08-28 IATA'nın Kuruluşu**

Uluslar arası Hava Trafik Birliği, Hollanda'nın Hague şehrinde kuruldu. Bu kuruluşta sadece Avrupalı ülkeler yer almaktaydı. 1939'da Pan-American'ın katılımı ile evrenselleşti ve 16 Nisan 1945 yılındaki Havana toplantısı ile bugün ki halini aldı (IATA-International Air Traffic Association).

**1919-10-13 The Paris Convention – Paris Konferansı**

06 Mar - 13 Ekim 1910 daki Diplomatik Konferans verileri üzerine kurulu Hava Ulaşım Kuralları ilk defa Paris'de imzalandı. Alınan kararların başında Havacılık Kuralları Uluslararası Komisyonu (International Commission on Air Navigation - ICAN) kurulması için karar alınmıştı. 1910 Paris konferansında temellerini attığı, sonradan ICAO adını alacak olan bu kurumun başına, Fransız Albert ROPER getirildi. ICAN çatısı altında Albert ROPER, 1922 ile 1946 seneleri arasında 8 Ek (Annex) geliştirdi.

Annex A - Uçakların Sınıflandırılması, tanımlar ve Tanıtım İşaretleri

Annex B - Uçabilirlik Belgesi

Annex B - Kayıt Defterleri

Annex C - Hava Trafik Kuralları, işaretler ve ışıklandırma

Annex D - İşletecek Ekip

Annex E - Havacılık Haritaları ve Yer İşaretleri

Annex F - Meteorolojik Bilgilerin toplanması ve yayınlanması

Annex G - Gümrük

Hava Ulaştırma Sözleşmesi yirmi yedi devlet tarafından imzalanmış ve 11 Temmuz 1922'de yürürlüğe girmiştir.

**1921-01-21 100 Kişilik İlk Uçak**

Dünyada ilk defa İtalya'da üretilen 100 yolcu kapasiteli üç kanatlı 25 ton'luk uçak, İtalyada Maggiore gölünden havalandı ama havada tutunamayarak, burun üstü göle çakılarak parçalandı.

**1921-12-29 Havada en uzun kalma rekoru**

Edward Stinson ve Lloyd Bertaud, BMW-motorlu Junkers-Larsen model uçakları ile Roosevelt meydanında havada 26saat 18dak ve 35san kalarak yeni bir dünya rekoru kırdılar.

**1921-xx-XX İlk Kule ve/veya ilk ATC**

İlk Hava Trafik Kontrol hizmeti, Londra'nın ilk havaalanlarından olan Croydon Havalimanında (günümüzde Lambert - St. Louis International Airport diye bilinir) belki de dünyanın ilk Hava Trafik Kontrolörü diye anılan Archi League tarafından verilmiş sayılır. Elindeki bayraklar ile trafiği idare etmesi bir ilktir.

**1922-03-30 Güneyden Atlas Okyanusunu Aşma.**

Portekizli Sacadura Cabral ve Gago Coutinho yönetimindeki Deniz uçağı, Lizbon'dan Rio de Janeiro'ya uçarak Güney Atlas Okyanusu'nu ilk kez aştı. (30 Mart-5 Haziran). Takip edilen yol konaklama şu şekilde idi. Las Palmas (Canárias), Gando, S.Vicente, S.Tiago, S.Pedro ve S. Paulo, Fernando de Noronha, Recife, Baia, Porto Seguro, Vitória ve Rio de Janeiro. Gago Coutinho, bu uçuş için değişik bir sextant hazırlayarak, yapay ufuk kullanımında yeni bir çığır açmıştır.

**1923-06-XX Türkiye'de ilk Hava Yolcusu taşıma.**

Vecihi Hürkuş, Türk toprakları üzerine gerçekleştirdiği ilk yolcu seferinde Edirne - Caproni Breda arası dokuz yolcu taşıdı.

**1923-02-10 İlk Yaklaşma Işıklarının Kullanılışı**

İngiltere Croydon'dan kalkan bir uçak, bu deneme uçuşunda radyo teması ile Paris Le Bourget meydanındaki gece ışıklandırmasını da kullanarak iniş yaptı.

**1925-01-25 İlk Türk tayyaresi - Vecihi K VI**

Havacılığa gönül vermiş, Kurtuluş Savaşı'na tayyareci olarak katılan Vecihi Hürkuş, kendi tasarladığı Vecihi K VI adlı uçağı imal etti (1924 İzmir). Uçağı için uçuş müsaadesi istemiş, uçabilirlik sertifikası için bir teknik heyet oluşturulmuş, ancak teknik heyetin içerisinde tayyareyi uçuracak ve kontrol edecek personel bulunmadığından gecikmiştir. İlk uçuşu 25 Ocak, 1925'te gerçekleştirildi. İzin almadan uçtuğu için cezalandırılınca da, istifa ederek Hava Kuvvetlerinden ayrılıp Ankara'ya gider ve kurulmakta olan Türk Tayyare Cemiyeti'ne (T.Ta.C.) katılır. T.Ta.C. Fen şubesini organize etmekle görevlendirilir.

**1925-02-16 Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu.**

ATATÜRK'ün emriyle, daha sonra 1935 yılında Türk Hava Kurumu (THK) adını alacak olan, Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu.

**1925-11-06 C.I.T.E.J.A Kuruldu**

Fransız Hükümetinin girişimi ile ilk defa Özel Hava Hukuku Uluslararası Konferansı düzenlendi. 27 Ekim - 06 Kasım tarihleri arasında gerçekleşen toplantıda, Havayollarının Sorumlulukları incelendi, bu sorumluluklar çerçevesinde Özel Hukuk oluşturma çalışmaları yapıldı ve sonunda yapılan bir Protokol ile bu konulara çözüm getirmek için uzmanlardan oluşan bir komitenin oluşturulmasına ve Konferansın gözetiminde çalışmasına karar verildi. Kurulan komitenin adı Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, C.I.T.E.J.A. olarak belirlendi. 48 ülkeden katılan 77 delege, International Commission on Air Navigation (ICAN) Genel Sekreteri Dr.Albert ROPER'i, bu Konferansın da başına getirdiler.



**1926-04-23 Tayyare Makinist Mektebi hizmete açılır.**

Türk Havacılığının gereksinimi olan teknik personelin eğitilmesi amacıyla Türk Tayyare Cemiyeti, "Tayyare Makinist Mektebi"ni hizmete açtı.

**1928-09-18 Zeppelin LZ-127 ve Atlantik Aşırı uçuşları.**

LZ-127 Graf Zeppelin, şimdiye kadar üretilmiş en modern uçan gemidir. Tümü ile alüminyumdan yapılmış olup Avrupa ile Güney Amerika arası düzenli uçarak milyonlarca kilometre yapmış ve seferden kaldırıldığı 1940 yılına kadar, 13.100 yolcu taşımıştır.

**1929-09-30 İlk Füze Motorlu Uçak.**

Bir füze motoruyla fırlatılan ilk uçak Fritz Von Opel yönetiminde 3 km uçuştu.

**1929-09-24 James H.Doolittle - Aletli Uçuşu Geliştiren Pilot**

Guggenheim Laboratuvarı ile birlikte, aletli uçuş cihazları üzerinde çalışmalar yaptı ve kötü hava şartlarında bu cihazları kullanılabilir hale getirdi. Bu denemelerin semeresini 24 Eylülde aletle kalkış, uçuş ve iniş yapan ilk pilot olarak almıştır. Bir sonraki kariyer olarak Shell firmasında Avgaz üzerine çalışmalar yapacaktır.

**1929-10-04/12 Varşova Anlaşması**

Varşova'da ikinci Uluslar arası Özel Hava Hukuku Konferansı düzenlendi. 33 ülke temsilcilerinin Polonya'nın Varşova şehrindeki konferansda CITEJA'nın teklifinin kabul etmesi ile meşhur 1929 Varşova Anlaşması vücut buldu. CITEJA tarafından teklif edilen ve son haliyle Havayolu ile Milletlerarası Taşımalara İlişkin Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Anlaşma 23 ülke tarafından imzalandı. Amerika Birleşik Devletleri bu toplantıya katılmamış ama bir gözlemci göndermişti. Anlaşmanın başarısını görünce 15 Haziran 1934'de anlaşmayı imzaladı. Bu anlaşma, Havayolu Taşıyıcılarına hasar, gecikme ve kayıp karşısında Uluslararası sorumluluk ile sınırlı parasal ceza kavramlarını getirdi. Bu komisyonun asıl gerçekleşen en önemli başarısı, Uluslar arası Sivil Havacılık Kanunlarının yürürlüğe girmesi ile Havacılık Hukukunun resmi temellerinin atılmış olmasıdır.

**1932-04-21 İlk Türk Sivil Pilot okulu**

Vecihi Hürkuş, ilk Türk Sivil Tayyare Mektebi'ni kurar. İki kız olmak üzere 12 öğrenci kaydolar. 27 Eylül 1932'de eğitim ve öğretime başlanır. Okulun gayesi Türk gençliğini havacılığa alıştırmak, tayyareci kuşaklar yetiştirerek Türkiye Cumhuriyeti hava ordusunun yedek gücü olmaktır. Okulun motorlu ve motorsuz iki şubesi olacaktı. Eğitim teorik ve uygulamalı olarak yapılıyordu. Büyük bir atölyesi vardı. Kalamış'ta bir hangar ve uçuş alanı olarak kullandıkları küçük bir sahası, bir de Fikirtepesi'nde uçuş alanları vardı. İlk 12 öğrenci Sait, Tevfik, Muammer, Abdurrahman, Salih, Osman, Rıza, Hikmet, Hüseyin, Kenan, Bedriye ve Eribe idi. Öğrencilerin eğitim sırasında hiçbir kazası olmamıştır. Zor koşullarda eğitim yaparken bazı kurumların, örneğin Tekel İdaresi'nin ve İş Bankası'nın reklâmlarını yapmış, bazı vatansever yetkili kuruluşların da yardımları olmuştur.

**1933-05-20 Havayolları Devlet İşletme İdaresi (HDİİ)**

Hava hukukumuzla ilgili ilk yayınlanan metin Hava Yolları Devlet İşletme Teşkilâtı hakkındaki 20 Mayıs 1933 tarih ve 2186 sayılı kanundur. Havayolları Devlet İşletme İdaresi (HDİİ), Türkiye'de sivil havayolları kurmak ve hava taşıma yapmak üzere görevlendirildi.

**1933-08-XX İlk Kadın Pilotumuz - Bedriye Tahir GÖKMEN**

Bedriye Tahir GÖKMEN, Vecihi Sivil Tayyare Mektebi mezun olan ilk kadın pilotumuzdur.

### **1933-xx-XX Türkiye’de Kurumlar arası anlaşma**

Posta idaresi ile hava yolları devlet işletme idaresi kapsamında 9 maddelik anlaşma, bir kararname ile kabul edilmiştir.

### **1935-05-03 Türk Hava Kurumu (THK)**

Kongre kararıyla Türk Tayyare Cemiyet'in ismi "Türk Hava Kurumu" (THK) olarak değiştirildi.

### **1935-05-03 Türkkuşu kuruldu.**

Kongre kararıyla Türk Tayyare Cemiyet'in ismi "Türk Hava Kurumu" (THK) olarak değiştirilirken yine aynı kongre kararıyla Atatürk'ün yıllar boyu her gittiği yerde konuşmalar yaparak gençliğe vermek istediği havacılık aşkı, havacılık coşkusu, kısa sürede sonuca ulaştı ve Türkkuşu kuruldu. Gençler akın akın Türkkuşu'na koşmaya başladı. Kurum, vatan göklerine aralarında Atatürk'ün manevi kızı ve dünyanın ilk kadın savaş pilotu Sabiha GÖKÇEN'in de bulunduğu, birçok değerli elemanlar yetiştirdi.

### **1935-10-XX İlk Türk kadın Paraşütçü**

İlk paraşütçü Yıldız Uçman Rus R-5 uçağından yaptığı atlayış ile Türkiye'nin ilk kadın paraşütçüsü oldu.

### **1935-10-XX Air Route Traffic Control Center (ARTCC)**

İlk Hava Trafik Kontrol Merkezi Newark Havalimanı, New Jersey’de Havayolları Birliğince özel bir kuruluş olarak kuruldu. Bundan 10 ay sonra, 08 Tem 1935’de devlet, bu sorumluluğu alarak ülke çapında kurumsallaşmaya başladı.

### **1936-xx-XX HDİİ Talimatı**

"Hava yolları devlet işletme idaresi yolcu ve hamule tarifesi ve şartları" yayınlanmıştır.

### **1937-xx-XX Vecihi Hürkuş ve Mühendislik Diploması**

Vecihi Hürkuş, Atatürk'ün emriyle Uçak Mühendisliği eğitimi alması için Almanya’da Weimar Üniversitesi’ne gönderilir. 1939’da Tayyare Mühendisi diploması olarak yurda dönen Hürkuş’a, “iki yılda mühendis olunmaz” denilerek mühendislik ruhsatı verilmez. Hürkuş ruhsatı, Danıştay kararı ile alır. Eğitim için gittiğinden beri Türk Hava Kurumu’nda da yönetim değişmiş, vazifeleri başkalarına verilmiştir. O günkü koşullarda teknik imkanın olmadığı Van’a tayin edilir.! Bunun üzerine istifa ederek kurumdan ayrılır.

### **1937-05-06 Hindenburg Faciası**

Hindenburg Hava Gemisi (Zeppelin), New Jersey’e inişinde yanmaya başlar. Gemideki 97 kişiden 36’sı; 13 yolcu, 22 ekip ve bir yer personeli hayatlarını kaybederler. Bu kaza, büyük bir kalabalığın gözleri önünde meydana gelir. Kazanın filmi çekilir, resimlenir ve çok büyük bir sansasyon yaratır. Ertesi günü Graf Zeppelin II, Brezilya’dan döner ve bu Zeppelin’lerin son uçuşlarıdır.

### **1937-09-15 Teknik içerikli Pan-Amerikan Toplantısı**

Lima-Arjantin de Teknik içerikli Pan-Amerikan toplantısı yapıldı. Avrupa'dan da temsilcilerin katıldığı toplantıda Daimi Amerikan Havacılık Komisyonu (Permanent American Aeronautical Commission-CAPA) kurulmasına ve burada resmi havacılık uzman ve teknisyenlerinin görev almasına, bu komisyonun da uluslararası genel ve özel havacılığın birleştirilmesi, kodlanması, havacılık hakları, teknik konularda birliktelik ve işbirliği, ortak Ulusal-Uluslararası-Amerika Hava Sahalarının oluşturulması ve geliştirilmesi gibi görevler verdiler. Daha özgün bir deyişle, ICAN ve CITEJA gibi kuruluşların görevlerini birleştirdiler bir bakıma. (International Commission for Air Navigation-ICAN ve Comite International Technique d'Experts Juridiques Aeriens-CITEJA) (15-25 Eylül).

### **1938-xx-XX Nuri Demirağ ve NuD-38**

1938'de çift motorlu olarak yapılan ikinci uçak ise NuD-38 adını alır. Çift motorlu, barışta yolcu uçağı, savaşta istenildiğı zaman eksiksiz bir bombardıman uçağı görevini görecek şekilde yapılan ve saatte 270 kilometre hıza ulaşan, 5.500 m yükseğe çıkabilen NuD-38'in yapılması, dünya uçak sanayicilerinin dikkatini birden Türkiye'ye ve Nuri Demirağ'ın uçak fabrikasına çeker. Ürettiğı NuD-38 adını taşıyan çift motorlu 6 kişilik yolcu uçağı yurt dışında büyük ilgi görür ve bu uçaklar Dünya havacılığı yolcu uçakları A sınıfına alınır. Başarılı uçuşlardan sonra bu uçakların seri üretimlerinin yapıldığı ve çoğunun yurtdışına satıldığı bilinmektedir. Fakat 1939'da THK, sipariş ettiği uçakların imal edilen prototipe uygun olmaması, uçakların akrobasi kabiliyetinin bulunmaması ve zamanında teslimat yapılmaması gerekçeleriyle sözleşmeyi feshetti. Nuri DEMİRAĞ'ın THK'ya açtığı davada bilirkişinin DEMİRAĞ hakkında olumlu rapor vermesine rağmen mahkeme THK'nın lehinde karar verdi ve bu karar DEMİRAĞ'ın havacılık konusundaki faaliyetlerine büyük ölçüde sekte vurdu. DEMİRAĞ'a İspanya, Irak ve İran'dan gelen teklifler, hükümet tarafından engellendi. Gök Okulu kapatıldı. Yeşilköy'deki tesisler, havaalanı yapılmak üzere istimlak edildi. Elde kalan uçaklar ise, devredilemeyip hurdacıya satıldı. Bu gibi olayların doğurduğu zorluklarla 1945 yılında tesisler kapatılır.

### **1940-08-27 İlk Jet Tepkili Motorlu Uçak**

İtalyan Caproni Campini'nin, hava sıkıştırılmalı motoru bulması, havacılıkta yeni bir dönemi başlatacaktır. Campini,750 hp gücünde Isotta Fraschini L.12/R.C.40 model motora bir komprasör ekleyerek, sıkışan havayı yanma odasına gönderip yakıt ile birlikte ateşlemiş ve egzosdan çıkan yanan havanın itmesi ile pervanelerden ayrı ve çok önemli bir itici güç elde edilmesini sağlamıştır.

Ağustos ayında deneme pilotu Mario De Bernardi, bu uçağı uçurarak, havacılıkta yeni dönemi ilan etmiş oldu.

Şu an elimizdeki tek prototip, Roma'daki Vignia di Valle Havacılık müzesinde ve bu motorun denendiğı test yatağı ise Milano'daki Bilim ve Teknik Müzesinde sergilenmektedir.

### **1941-08-17 Yeşilköy Tesisleri Açılışı**

Nuri Demirağ, uçak tamir atölyesi, hangarlar ve deniz uçakları için sahilde bir kızaktan oluşan Yeşilköy tesislerini 1941 yılında gerçekleştirir. Okul 1943 yılına kadar 290 pilot yetiştirir, İstanbul Teknik Üniversitesi'nin özellikle mühendislik bölümü öğrencilerinin staj yeri olur bu okul. Hatta mühendislerin birçoğı pilot olur. Cumhuriyet döneminde mühendis pilotların çoğı, yoğun olarak bu dönemde olmuştur.

### **1944-07-26 İlk Turbo Jet Uçak**

Turbo Jet Motorlu ilk uçak prototipi, 18 Nisan 1941'de Messerschmitt Me-262 (Me 262 V1) olarak yapıldı. V3 modeli ise zamanımızın gerçek Turbo Jet Motoruna sahipti. Kodu PC+UC olan bu uçak, 18 Temmuz 1942 Günzburg yakınlarındaki Leipheim'da pilot Fritz Wendel tarafından uçuruldu. Almanlar, benzer çalışmayı yürütmekte olan İngilizlerden nerede ise 9 ay önde idiler. İngilizler George Carter'ın Gloster Meteor modelini 05 Mart 1943'de ancak uçurabileceklerdi. II. ci Dünya Savaşı şartlarındaki bu yarış, hiç de kolay geçeceğı benzemiyordu. Motorun ömrü söylendiğı gibi 50 saat değil, 15 saat civarında idi.

Nihayet 26 Temmuz 1944'de Lt. Alfred Schreiber, Me.262 A-1a modeli ve W.Nr. 130017 numaralı uçağı ile İngilizlerin De Havilland Mosquito keşif uçağını düşürmesi ile Turbo Jet devri başlamış oldu.

### **1944-11-07 (ICAO) Convention on International Civil Aviation**

Amerika Birleşik Devletleri çağrısı ile Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı düzenlendi. Komisyon Kararları “Convention on International Civil Aviation” adı altında basıldı ve dağıtıldı. Bu kararların yürürlüğü, geliştirilmesi ve düzenlenmesi için International Technical Committee of Aerial Juridical Experts (CITEJA) gibi bir kuruluşa gerek vardı. Kurumun oluşması için Provisional International Civil Aviation Organisation - PICA0 çalışmaları başladı. Paris Konferansındaki kararlar temel alınarak, kuralların yaygınlaştırılması ve geliştirilmesi hedeflendi. Nihai Sened Mad.V ve VII, CITEJA'nın kapanıp çalışmalarının bu çatı altında devam ettirmesi dileği ve tavsiyesi mevcuttur.

### **1947-05-28 PICA0, ICAO oldu.**

Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu-PICA0, geçiş dönemini tamamlar ve adı resmen ICAO olur.

### **1947-10-14 İlk Ses Süratini Aşma**

ABD' li Charles Yeager yönetimindeki bir füze motoruyla fırlatılan ilk uçak (Bell X-1) uçu ve yatay uçuşta, ilk kez ses hızı aşıldı.

### **1949-07-27 İlk Sivil Jet Uçağı**

36 koltuklu İngiliz BOAC (British Overseas Airline Company - şimdilerde BA), ait ilk sivil 4 motorlu jet De Havilland Comet 1 test uçuşlarına başladı. İlk ticari uçuşunu 2 May 1952'de London – Johannesburg arasında yaptı.

### **1954-03-20 Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı Kuruldu**

6382 sayılı Kanun ile Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" kurulur.

### **1968-12-31 İlk Sesten Hızlı Ticari Uçuş**

Sesten hızlı Aeroflot'a ait Tupolev TU-144 modeli yolcu uçağı ilk uçuşunu gerçekleştirdi.

### **1972.02.10 İlk SHD Talimatları**

SHGM ilk defa SHD T-43 Uçuş Teknisyenleri Lisans ve Sertifika Talimatı'nı yayınladı. Ardından 12.04.1972'de SHD T-44 Uçuş Harekat Uzmanı (Dispatcher) Lisans Yönetmeliğı yayımlandı. 1980'lerde 4, 1990'larda 2 olan bu tip yayınlar, 2000'li yılların sonuna doğru artış gösterdi.

### **1976-01-21 Tarifeli İlk Sesten Hızlı Ticari Uçuşlar**

Fransız-İngiliz ortaklığı ile üretilen sestem hızlı Concorde yolcu uçağı London-Bahrain ve Paris-Rio (Dakar üzerinden) düzenli uçuşlara başladı.

### **1977-04-XX İlk Hava Kargo Şirketi BAL kuruldu. (1977-1981)**

Bursa Hava Yolları (BAL) kuruldu ve Ağustos 1977 de ilk uçuşunu yaptı.

### **1977-03-01 Türkiye Varşova Sözleşmesini İmzaladı**

2073 sayılı kanun ile Türkiye 12 10 1929 tarihli VARŞOVA sözleşmesini imzalamıştır.

### **1983-10-14 Türk Sivil Havacılık Kanunu**

2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu yürürlüğe girdi. Bu kanun ile ülkede özel havayolu şirketlerinin kurulmasına ve faaliyet göstermesine izin verilmiştir.

### **1990-09-11 JAA Kuruldu**

1970 senesinde JAA (Joint Airworthiness Authorities) Birleşik Uçabilirlik Yetkilileri olarak kuruldu. 1987 senesinde İşletme (Operations), yetkilendirme (Licensing), tasarım birlikteliğı (certification/design standards) da kapsamı içerisine alındı.

11 Eylül 1990 senesinde Kıbrıs Anlaşması ile son kimliğini kazandı

**1994-12-07 Vecihi Hürkuş ve Onurlandırılışı**

ICAO'nun kuruluşunun 50.ci yılında Vecihi Hürkuş, Türk Sivil Havacılığı'na olan katkılarından dolayı "50.ci Yıl Ödülü" ile ölümünden sonra da olsa ICAO tarafından onurlandırıldı.

**1995-01-01 SHGM'nin ilk teknik talimatı**

SHGM ilk teknik talimatını yayınladı. SHT-25.253 Jant-Lastik Komponentleri İle İlgili Bakım Yetkisi talimatı.

**1995-xx-XX Türkiye JAA için mürtecaat etti**

Türkiye JAA üyeliği için başvurdu. Ülkemizin Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğine (Joint Aviation Authorities-JAA) tam üyeliği 04 Nisan 2001 tarihinde kabul edildi.

**2002-09-02 EASA Kuruluş Kararı**

51.ci Yalta toplantısında, JAA'ın kapatılıp EASA'nın kurulmasına ilişkin karar alındı.

**2003-09-28 EASA Kuruldu**

EASA faaliyetine resmen başladı.

**2005-04-28 TUSAŞ Kuruldu**

Türk Uçak Sanayi A.Ş. (TUSAŞ) ve TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş., TAI çatısı altında birleşmesi ile oluştu. TAI'nin mevcut deneyimi F-16 Savaşan Şahinler, CN-235 hafif nakliye/deniz karakol/gözetleme uçakları, SF-260D eğitim uçakları, Cougar AS-532 arama kurtarma (SAR), silahlı arama kurtarma (CSAR) ve genel maksat helikopterlerinin ortak üretiminin yanı sıra, kendi tasarımı olan insansız hava aracı, hedef uçağı ve zirai ilaçlama uçağı gibi ürün geliştirme programlarını kapsamaktadır

**2005-06-24 SHGM Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun**

5372 nolu "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun" kabul edildi.

**2005-07-07 SHGM ilk genelgesini yayınladı**

"Filoya Havaracı İlave Etme Usul ve Esasları".

**2005-08-26 JAA-EASA Geçiş Süreci**

JAA-EASA geçiş süreci açıklandı.

**2005-11-18 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Kanunu Yayınlandı**

Yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile yeniden yapılandırılarak, Ulaştırma Bakanlığı'nın ana hizmet birimi olmaktan çıkarılmış, Bakanlığa bağlı, kamu tüzel kişiliği haiz, özel bütçeli bir kuruluş haline getirilmiştir.

**2008-06-18 JAA Anlaşması iptal edildi.**

Avrupa birliğine bağlı üyeler Kıbrıs Antlaşmasını tek taraflı iptal ettiler.

**2009-04-14 Montreal Sözleşmesini Türkiye Onayladı**

Montreal Sözleşmesi, Varşova Sözleşmesi'nin günümüz koşullarına uyum amacıyla 10-28 Mayıs 1999 tarihleri arasında Montreal'de yapılan Uluslararası Hava Hukuku Konferansına katılan devletler tarafından imzaya açılmış ve sözleşmeyi ülkemiz de imzalamıştır. 02.04.2009 tarihli ve 5866 sayılı "Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'nin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun", 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

**2009-06-30 JAA Kapandı.**

JAA resmen feshedildi.



BİLEREK BOŞ BIRAKILDI

### 3. Havayolu İşleticilerinin İşletme Yönünden Bağlı Oldukları Kanun, Tüzük, Yönetmelik ve Talimatlar;

#### 3.1 Uluslar arası Anlaşmalar

##### 3.1.1 ICAO Convention Doc7300

#### CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

Signed at Chicago, on 7 December 1944

WHEREAS the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security; and

WHEREAS is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;

THEREFORE the, undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly transport and economically;

Have accordingly concluded this Convention to that end.

#### MİLLETLERARASI SİVİL HAVACILIK ANLAŞMASI

##### BİRİNCİ KISIM

##### HAVA SEYRÜSEFERİ

#### Fasıl: I

##### Umumi esaslar ve konvansiyonun tatbiki

#### Madde I- Hâkimiyet

Akit Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hâkimiyeti haiz olduklarını kabul ederler.

#### Madde 2- Ülke

Bu konvansiyon anlamında bir devletin ülkesinden maksat, o devletin hâkimiyeti, hükümranlığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan kara sularıdır.

#### Fasıl: XX

##### Ekler

#### Madde 90- Eklerin kabul ve tadili

a) 54 üncü maddenin (1) rümuzlu tali bendinde tasrih olunan eklerin Konsey tarafından kabulü Konseyin işbu maksatla toplanan bir celsesinde sülüsani ekseriyetle karargir olup bunu müteakip Konsey tarafından Âkit Devletlerden her birine arz olunur. Mezkûr ekler veya eklerin tadilleri Âkit Devletlere arz olunmalarından itibaren üç ay zarfında veya Konseyin tayin edebileceği daha uzun bir müddetin hulülünden sonra ve ancak o zamana kadar Âkit Devletlerin ekseriyeti ademi muvafakatlerini Konseye tebliğ etmemiş buldukları takdirde, mevkii meriyete girerler.

b) Konsey herhangi bir ekin veya anılan tadilinin mevkii meriyete girmesinden bütün Âkit Devletleri derakap haberdar eder.

Uluslar arası anlaşmadan doğan hava hukukunun en belirleyici özelliği, konularına göre yürürlüğe girmiş olan Anlaşma Ekleridir (Annexes).

### 3.1.2 ICAO Convention Doc.9740

T.C.Kanun No: 5866, Kabul Tarihi 02.04.2009

#### I. BÖLÜM

##### Genel Koşullar

##### Madde 1- Uygulamanın Kapsamı

1. Bu Sözleşme ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir. Bir hava nakliyesi tarafından üstlenilmiş ücretsiz olarak hava aracı ile yapılan taşımalar içinde aynı şekilde geçerlidir.

### 3.1.3 ICAO Ek-6 (Annex-6)

#### Bölüm I – Uluslararası Ticari Hava Taşımacılığı - Uçaklar

##### CHAPTER 2. APPLICABILITY

The Standards and Recommended Practices contained in Annex 6, Part I, shall be applicable to the operation of aeroplane by operators authorized to conduct international commercial air transport operations.

#### Bölüm II – Uluslar arası Genel Havacılık - Uçaklar

##### CHAPTER 1.2 APPLICABILITY

The Standards and Recommended Practices contained in Annex 6, Part II, shall be applicable to international general aviation operations with aeroplanes as described in Section 2 and Section 3.

#### Bölüm III – Uluslar arası Genel Havacılık - Helikopterler

##### CHAPTER 2. APPLICABILITY

The Standards and Recommended Practices contained in Annex 6, Part III, shall be applicable to all helicopters engaged in international commercial air transport operations or in international general aviation operations, except that these Standards and Recommended Practices are not applicable to helicopters engaged in aerial work.

#### Annex-6 Operation of Aircraft – Uçak İşletmeciliği

- Bölüm I Uluslararası Ticari Hava Taşımacılığı - Uçaklar
- Bölüm II Uluslar arası Genel Havacılık - Uçaklar
  - Kısım 1 Genel
  - Kısım 2 Genel Havacılık İşletmeciliği
  - Kısım 3 Büyük, Turbo-Jet Uçaklar
- Bölüm III Uluslar arası Genel Havacılık - Helikopterler
  - Kısım I Genel
  - Kısım II Uluslar arası Ticari Hava Taşımacılığı
  - Kısım III Uluslar arası Genel Havacılık

Son olarak işletme çeşitliliğinin üç bölümde ele alındığı ve helikoptere özel bir bölüm açıldığı görülmektedir. Helikopterler ile ilgili Bölüm III, 15.11.1990 tarihinde yürürlüğe girmiş, Uluslar arası Genel Havacılık-Uçaklar Bölüm II ise en son 01.07.2008 tarihinde yayınlanmış olup 18.11.2010'da yeni şekli ile yürürlüğe girecektir.

Bölüm II için işletme şartları aynen geçerli olmakla birlikte, Ek.8 ile gelen “Airworthiness of Aircraft, Parts IIIA and IIIB, apply to all aeroplane of over 5700kg maximum certificated take-off mass intended for the carriage of passengers or cargo or mail in international air navigation” ile “Applicable to helicopters certificated in accordance with Part IV of Annex 8” ilave performans ve uçabilirlik gerekleri için ayırım da mevcuttur.

Uluslararası Havayolu işletmeciliği, görüleceği üzere kanun olarak ulusal yaptırımlar arasında da yerini almıştır.



## 3.2 Ulusal Kanunlar

### 3.2.1 6102 No'lu Türk Ticaret Kanunu – Ticari İşler

#### MADDE 1 - Ticari hükümler

- (1) Türk Ticaret Kanunu, 22/11/2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medenî Kanununun ayrılmaz bir parçasıdır. Bu Kanundaki hükümlerle, bir ticari işletmeyi ilgilendiren işlem ve fiillere ilişkin diğer kanunlarda yazılı özel hükümler, ticari hükümlerdir.
- (2) Mahkeme, hakkında ticari bir hüküm bulunmayan ticari işlerde, ticari örf ve âdete, bu da yoksa genel hükümlere göre karar verir.

#### MADDE 3 - Ticari işler

- (1) Bu Kanunda düzenlenen hususlarla bir ticari işletmeyi ilgilendiren bütün işlem ve fiiller ticari işlerdendir.

#### MADDE 12 - Gerçek kişiler

- (1) Bir ticari işletmeyi, kısmen de olsa, kendi adına işleten kişiye tacir denir.
- (2) Bir ticari işletmeyi kurup açtığını, sirküler, gazete, radyo, televizyon ve diğer ilan araçlarıyla halka bildirmiş veya işletmesini ticaret siciline tescil ettirerek durumu ilan etmiş olan kimse, fiilen işletmeye başlamamış olsa bile tacir sayılır.
- (3) Bir ticari işletme açmış gibi, ister kendi adına, ister adi bir şirket veya her ne suretle olursa olsun hukuken var sayılmayan diğer bir şirket adına ortak sıfatıyla işlemlerde bulunan kimse, iyi niyetli üçüncü kişilere karşı tacir gibi sorumlu olur.

#### MADDE 16 - Tüzel kişiler

- (1) Ticaret şirketleriyle, amacına varmak için ticari bir işletme işleten vakıflar, dernekler ve kendi kuruluş kanunları gereğince özel hukuk hükümlerine göre yönetilmek veya ticari şekilde işletilmek üzere Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişileri tarafından kurulan kurum ve kuruluşlar da tacir sayılırlar.
- (2) Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişileri ile kamu yararına çalışan dernekler ve gelirinin yarısından fazlasını kamu görevi niteliğindeki işlere harcayan vakıflar, bir ticari işletmeyi, ister doğrudan doğruya ister kamu hukuku hükümlerine göre yönetilen ve işletilen bir tüzel kişi eliyle işletsinler, kendileri tacir sayılmazlar.

#### MADDE 41- Gerçek kişiler

- (1) Gerçek kişi olan tacirin ticaret unvanı 46 ncı maddeye uygun olarak yapabileceği ekler ile kısaltılmadan yazılacak adı ve soyadından oluşur.

#### MADDE 42- Tüzel kişiler

- (1) Kollektif şirketin ticaret unvanı, bütün ortakların veya ortaklardan en az birinin adı ve soyadıyla şirketi ve türünü gösterecek bir ibareyi içerir.
- (2) Adi veya sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerin ticaret unvanı, komandite ortaklardan en az birinin adı ve soyadıyla şirketi ve türünü gösterecek bir ibareyi içerir. Bu şirketlerin ticaret unvanlarında komanditer ortakların adları ve soyadları veya ticaret unvanları bulunamaz.

#### MADDE 43- Anonim, Limited ve Kooperatif şirketler

- (1) Anonim, limited ve kooperatif şirketler, işletme konusu gösterilmek ve 46 ncı madde hükmü saklı kalmak şartıyla, ticaret unvanlarını serbestçe seçebilirler.
- (2) Ticaret unvanlarında, “anonim şirket”, “limited şirket” ve “kooperatif” kelimelerinin bulunması şarttır. Bu şirketlerin ticaret unvanında, gerçek bir kişinin adı veya soyadı yer aldığı takdirde, şirket türünü gösteren ibareler, baş harflerle veya başka bir şekilde kısaltma yapılarak yazılamaz.

### 3.2.2 6102 No'lu Türk Ticaret Kanunu – Anonim Şirket

#### DÖRDÜNCÜ KISIM Anonim Şirket

#### BİRİNCİ BÖLÜM Genel Hükümler, Kuruluş ve Temel İlkeler

##### MADDE 329- Tanım

- (1) Anonim şirket, sermayesi belirli ve paylara bölünmüş olan, borçlarından dolayı yalnız malvarlığıyla sorumlu bulunan şirkettir.
- (2) Pay sahipleri, sadece taahhüt etmiş oldukları sermaye payları ile ve şirkete karşı sorumludur.

##### MADDE 330- Özel kanunlara bağlı anonim şirketler

- (1) Özel kanunlara tabi anonim şirketlere, özel hükümler dışında bu kısım hükümleri uygulanır.

##### MADDE 331- Amaç ve konu

- (1) Anonim şirketler, kanunen yasaklanmamış her türlü ekonomik amaç ve konular için kurulabilir.

##### MADDE 332- En az sermaye tutarı

- (1) Tamamı esas sözleşmede taahhüt edilmiş bulunan sermayeyi ifade eden esas sermaye ellibin Türk Lirasından ve sermayenin artırılmasında yönetim kuruluna tanınmış yetki tavanını gösteren kayıtlı sermaye sistemini kabul etmiş bulunan halka açık olmayan anonim şirketlerde başlangıç sermayesi yüzbin Türk Lirasından aşağı olamaz. Bu en az sermaye tutarı Bakanlar Kurulunca artırılabilir.
- (2) Bu Kanun anlamında kayıtlı sermayeli anonim şirketlerde başlangıç sermayesi, kuruluşta ve sisteme ilk geçildiğinde haiz olunması zorunlu sermayedir; çıkarılmış sermaye ise, çıkarılmış payların tümünün itibarı değerlerinin toplamını temsil eder.
- (3) Halka açık olmayan anonim şirketler gerekli şartları artık haiz olmadıkları takdirde, Sanayi ve Ticaret Bakanlığından izin alarak kayıtlı sermaye sisteminden çıkabilecekleri gibi, bu sisteme alınırken aranan nitelikleri kaybettiklerinde, istemleri bulunmasa bile aynı Bakanlık tarafından sistemden çıkartılırlar.
- (4) 28/7/1981 tarihli ve 2499 sayılı Sermaye Piyasası Kanununun 12 nci maddesi hükmü saklıdır.

Kuracağınız şirketin yetki ve sorumluluğu, yapacağınız ticari faaliyet ile orantılı ve uygun olmalıdır.

Gerçek kişilerin kurdukları işletmeler ile Tüzel işletmeler arasındaki kurallar, bu sorumlulukların tanımını da yapmaktadır.

Ticarethane kurulurken faaliyet sahalarına göre çeşitli diğer kurum ve kuruluşlar ile faaliyet sahalarına göre uyulması gereken kanunlar göz önüne alınmalı ve uygun sorumluluk ve şartlara göre kurulmalıdır.

6102 No'lu Türk Ticaret Kanunu DÖRDÜNCÜ KISIM: ANONİM ŞİRKET başlığı altında mevcut sekiz bölüm ile bu tip şirketlerin kuruluşundan sonlanışına kadar neler yapması-yapmaması ile görev sahiplerini, bunların nelerden nasıl sorumlu olduğunu ve bu sorumlulukların dağılım şart ve şekillerini açıklar.

Bu iki değişik işletme için asıl olan sorumluluk ve sorumluların belirlenmesidir.

Ulusal olan bu kanun, uluslar arası ilişkiler, ulusal anlaşmalar, çoklu anlaşmalar ve/veya ikili anlaşmalar karşısında önceliklidir ama işletmenin faaliyet alanı bununla da sınırlı olmayacaktır.

Sivil Havacılık ile ilgili bir ticari işletme kuracaksanız, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, size yol gösterecektir (*Mad.18*).

### 3.2.3 2920 Türk Sivil Havacılık Kanunu

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM Ticari Hava İşletmeleri

### İzin

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

(Değişik ikinci fıkra: 23/1/2008-5728/430 md.)

İzin belirli şartlara ve süreye bağlanabilir.

### İzin belgesi,

a) Milli güvenliğin veya kamu düzeninin tehlikeye girebileceği durumlarda,

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

verilmez.

### İşletme ruhsatı

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

Hangi sorumlulukların hangi şirket sorumlulukları ile karşılanacağı, sadece 2920 ile değil, yayınlanmış olan kanun, yönetmelik, talimat ve genelgelerle de düzenlenmiştir.

SHY6 a - b ve c, bu amaçla hazırlanmış yönetmeliklerdir ve her biri ayrı sorumlulukları tarif ederler.

Bu sorumluluklara bakarak havayolu işletmeciliği yapacak isek, bize en uygun kurulacak ticari işletme şekli ancak şunlar olabilir;

- 1- Gerçek Şahıs İşletmesi
- 2- Anonim Şirket İşletmesi.

Şirketi kurarken işletmenin cinsini tespit etmek ve şartlara göre kurmanın esas olduğu ilgili kanun ve kurallara göre kurmanın ön şart olduğu açıktır.

Ulusal kanun ve yönetmelikler, bu konuda yol gösterici düzenlemeler ile amaca uygun işletme şartlarını belirlemiştir.

2920 Türk Sivil Havacılık Kanunu ve ilgili yönetmeliğe göre üç çeşit işletme mevcuttur.

- 1- SHY-6A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği
- 2- SHY-6B Genel Uçak İşletme Yönetmeliği
- 3- SHY-6C Çok Hafif Hava araçları Yönetmeliği

İşletmenin cinsi ne olursa olsun sorumluluğu, sadece 6762 No'lu Türk Ticaret Kanunu ile sınırlı olmayacaktır. Devreye 2920 Türk Sivil Havacılık Kanunu ve işaret ettiği diğer Ulusal ve Uluslar arası kanun, anlaşmalar ve sözleşmeler girecektir.

Bu ulusal kanunlar içerisinde uluslar arası kuralların, anlaşma ve sözleşmelerin de olduğu göz önüne alınırsa ortaya üniversal bir yapı çıkacaktır.

İşletmemizi kurarken bu yapıyı da göz önüne alarak, gereklerini yerine getirmek artık ulusal bir sorumluluk olmaktan çıkmış, uluslar arası bir sorumluluğa dönüşmüştür.

Taşımacılığın işletme yapısından teknik yapısına, personelden sorumlu müdürüne kadar her türlü olasılık düşünülmüş, şartları ve sorumlulukları belirlenmiştir.

### 3.2.4 Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği SHY-6A

## BİRİNCİ KISIM

### Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

#### Amaç

**MADDE 1 – (1)** Bu Yönetmeliğin amacı, iç ve dış hatlarda tarifeli veya tarifersiz seferlerle ücret karşılığında yolcu veya yük taşımak üzere kurulmuş veya kurulacak kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilere ait işletmelerin ticari hava taşımacılık faaliyetleri sırasında uyması gereken teknik, idari ve mali esaslar ile bu işletmelerde bulunacak yönetici ve teknik personelin nitelik ve sorumluluklarına ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

### Esas Mukavele, Şirket Türü ve İştigal Konusu

#### Esas mukavele

**MADDE 5 – (1)** İşletmeci, 29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu gereğince ticaret siciline tescilini yaptırmak ve esas mukavelesini hazırlayarak yayımlamak ve bunların noter tasdikli suretini Genel Müdürlüğe sunmak zorundadır.

(2) İşletmeciler işletme unvan ve işletmeyi tanıtan işaretin marka olarak tescilini yaptırmak zorundadır.

#### Şirket türü

**MADDE 6 – (1)** Koltuk kapasitesi yirmi ve daha fazla olan hava araçları ile ticari faaliyette bulunacak yolcu veya kargo taşımacılığı yapacak işletmelerinin Anonim Şirket olarak kurulması ve işletme süresince bunu muhafaza etmesi zorunludur.

#### İştigal konusu

**MADDE 7 – (1)** Koltuk kapasitesi yirmi ve daha fazla olan hava araçları ile ticari faaliyette bulunacak işletmecilerin esas mukavele ve ticari tescillerinde işletmenin iştigal konusu olarak, havacılık ve havacılıkla bağlantılı işler dışında bir çalışma alanına yer verilemez.

### 3.2.5 Genel Uçak İşletme Yönetmeliği SHY-6B

#### BİRİNCİ KISIM

#### Amaç, Kapsam ve Tanımlar

##### Amaç

**MADDE 1-** Bu yönetmeliğin amacı, Türkiye hava sahası içinde veya Türkiye ile yabancı ülkeler arasında, ücret karşılığı olmaksızın ve ticari amaç taşımayan, her türlü hava aracını kullanarak uçuş yapan genel uçak işletmelerinin faaliyetlerini düzenlemektir.

#### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

#### Genel Uçak İşletme Faaliyet Sahaları

##### Gerçek Kişi İşletmeleri

**MADDE 20-** Türk vatandaşı bir şahsın kendi özel ihtiyaçlarında kullanmak maksadıyla yapmış olduğu işletmedir.

Bu işletme sahibi, yönetmelikte belirtilen kural, esas ve usullere riayet etmek ve uygulamak şartı ile ücret almaksızın yolcu ve yük taşıma yetkisine sahip olur.

##### Tüzel Kişi İşletmeleri

**MADDE 21-** Tüzel kişiliğe sahip özel ve kamu kuruluşlarının kendi faaliyetleri ile ilgili hizmetlerde kullanmak maksadıyla yapmış olduğu işletmelerdir.

Bu işletmelere, yönetmelikte belirtilen kural, esas ve usullere riayet etmek ve uygulamak şartı ile ücret almaksızın yolcu ve yük taşıma ve özel uçuşlar yapma yetkisi verilir. Özel uçuşlar için, yetkili ve ilgili makamlardan önceden yazılı izin alınması mecburidir.

##### Sosyal, Sportif ve Uçuş Eğitimi İşletmeleri

**MADDE 22-** Tüzel Kişiliğe sahip, kanunla kurulmuş sosyal amaçlı kuruluşların ücret almaksızın yolcu ve yük taşıması, gençliğin havacılığa teşvik edilmesi, sportif amaçla uçurulması ve uçuş eğitimi yaptırılması gibi faaliyetlerde bulunan işletmelerdir.

Eğitim faaliyet sahasında işletme yapacak kurumlara işletme ruhsatı verilmesi için, bu Yönetmeliğin 2'nci Kısım 2'nci Bölümü'nde belirtilen genel niteliklere ilaveten aşağıda açıklanan özel şartlar ayrıca aranır.

- Eğitim için uygun hava araçları,
- Yeterli sayı ve tecrübeye sahip uçuş öğretmenleri,
- Eğitim yapmaya elverişli tesisler,
- Eğitim ve öğretim kolaylıklar,
- Eğitim plan, programı ve ders notları,
- Eğitim ve kontrol teşkilatı,
- Öğretim üyeleri ve öğrenciler için sosyal tesis ve kolaylıklar.

### 3.2.6 Çok Hafif Araçları İşletme Yönetmeliği SHY-6C BİRİNCİ KISIM

#### Amaç

**MADDE 1-** 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'na dayanılarak hazırlanan bu Yönetmeliğin amacı, Türkiye hava sahası içinde uçacak çok hafif hava araçlarının standartlarını, işletme faaliyetlerini ve uçuş kurallarını düzenlemektir.

#### İşletme İzinleri

##### Sportif Havacılık Kuruluşları

**MADDE 15-** Sportif Havacılık Kuruluşlarının kurulması ve işletilmesi Ulaştırma Bakanlığı'nın iznine tabi olup, "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)" da belirtilen işletme ruhsatının alınması zorunludur.

##### Amatör Uçuşlar

**MADDE 16-** Çok Hafif hava aracına sahip kişilerin amatör olarak yapacakları uçuş faaliyetleri için işletme ruhsatı alınması gerekmez. Amatör uçuşlar ancak Türkiye AIP'sinde yayınlanmış bulunan Sivil havacılıkla ilgili kuralları uygulamak kaydıyla yapılabilir.

### 3.3 Hava Hukuku Yapısı

Havacılık Hukuku, uluslararası yükümlülükler şemsiyesi altında oluşur. Bu şemsiyenin altında bölgesel ve yöresel hukuk oluşacaktır ama asla kapsamı içerisinde olduğu şemsiyenin sınırını aşmadan. Bu kapsamı şöyle tanımlayabiliriz,



Uluslararası Kurallar

Bölgesel ve/veya yöresel Kurallar

Ulusal Kanunlar,

Siv.Hav. Yönetmelik ve Talimatları

İşletme El Kitapları

Bir havacılık işletmesinin mevcut usullere göre yazmak zorunda olduğu işletme kitabındaki hiçbir kural, o ülkedeki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kurallarına aykırı olamaz. Çünkü o ülke Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kuralları da kendi ulusal ülke kural ve kanunları-na aykırı olmayacaktır. Yine o ülkenin kendi ulusal ülke kural ve kanunları, üye olduğu bölgesel kurumların kural ve kanunlarına aykırı olmayacaktır, çünkü üye olduğu bölgesel kurumların kural ve kanunları, birlikte çalıştığı ICAO kural ve tavsiyelerine uygun olmak zorundadır. Her türlü kabul edilebilir uyumsuzluk/uygunsuzluk, tüm üye ülkelere yazılı bildirilme zorunluluğunu ICAO, daha en başından kural olarak getirmiştir.

ICAO tavsiyeleri, önce sorumlulukları tanımlayıp bunların dağıtımını esasını getirmektedir. Bu kural çok eski bir denizcilik kuralı olsa da, kavram olarak "gemi" hem denizde hem havada giden bir taşıma aracıdır. İngilizce "ship / air ship" ve "port / air port" (liman / havalimanı) tabirleri kendi sorumlulukları ile havacılığa geçmiş ve havacılık kurallarının temelini oluşturmuştur.

Bir geminin yol açtığı her türlü zarar ve ziyandan "sahibi" sorumludur. Asırlardan beri süregelen bu kural, önce sözlü sonra yazılı olarak sorumluluk devir ve paylaşımını gündeme getirmiş, Hava Gemisi için ise bu sorumlulukların paylaşımını gösterir bir "İşletme El Kitabı" yazılması kuralı esas alınmıştır.

Annex 6 ve bağlantılı olarak Doc 9376 - Preparation of an Operations Manual bu konu ile ilgili kuralların sadece ikisidir. Bölgesel ve yöresel kurallara, ulusal kuralları da katmamız gerekecek ve konunun ne kadar hayati öneme sahip olduğu böylece ortaya çıkacaktır.

Devletlerin kararlaştırmış ve kabul etmiş oldukları prensip ve kaideleri hava seyrüseferinde uygulamak hususundaki ödevleri gibi Devletler hukuku karakterini taşıyan bu hükümler de, ya hava harbi hukukuna veyahut ta yabancı uçakların Türkiye’de ve Türk uçaklarının da Türkiye dışındaki münasebetlerini düzenleyen Milletlerarası kamu hukukuna (Milletlerarası idare hukukuna) veya Milletlerarası ulaştırma dolayısıyla havacılarla üçüncü kişiler arasındaki münasebetleri düzenleyen özel hukuka, yani devletler özel hukukuna doğrudan bağlantılı olabilir (Lahey, Chicago, Varşova ve Montreal antlaşmaları gibi.).

Hava yolu ile ulaştırma ticaret hukuku grubu; hava taşıtları üzerindeki mülkiyet ve rehin hakları medenî hukukun aynî haklar bölümü, hava taşıtları yüzünden gerek taşıtta ve gerek yerde bulunan insan ve eşyaya verilen zararlar borçlar hukukunun haksız fiiller bahsinde, cezayı mucip fiiller ceza hukuku, hava alanı üzerindeki egemenlik hakları ve Milletlerarası uçuşlar hakkındaki kaideler kamu hukuku, devletler hukuku ve idare hukuku içinde değerlendirilirler. Ancak bu takdirde aradaki birlik ve bağlılık kaybolur. Hava hukuku ile ilgili konuları bir bütün olarak incelemek ve hepsini Havacılık Hukuku başlığı altında toplayarak gözden geçirmek tek doğru yol olacaktır.

Bu derece çeşitli hükümlerden oluşan ve hukukun çeşitli konuları ile ilgili bulunmasına rağmen, Havacılık Hukuku’nda bir bütün olarak hâkim olan belirgin ve denetleyici bir niteliği vardır ki oda onun Uluslararası uygulanıyor olmasıdır.

Sivil havacılık faaliyetlerinin ve teknolojisinin inanılmaz gelişimi nedeniyle, sivil havacılığın özel hukuku ilgilendiren alanlarında da yani Devletler Özel Hukuku’na bağlantılı Uluslararası Konvansiyonlarla hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemeler, ICAO ile sürekli gelişmiş ve devletler imzaları ile kabul ve sonra da kanun yolu ile uyguladıklarını ilan etmişlerdir.

### **3.3.1 Uluslararası Havacılık Hukuku**

07 Aralık 1944, Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (Sözleşmesi).

07 Aralık 1944 Uluslararası Hava Transit Anlaşması.

07 Aralık 1944 Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması.

27 Nisan 1947, Montreal Mad.93 Protokolü.

14 Haziran 1954 Montreal, Mad.45 Protokolü.

15 Eylül 1962 Roma, Mad.48a Protokolü.

24 Eylül 1968 Buenos Aires, Protokolün Üç Lisan Protokolü.

30 Eylül 1977 Montreal, Son Madde Protokolü.

30 Eylül 1977 Montreal, Protokolün Dört Lisan Protokolü.

06 Ekim 1980 Montreal, Mad.83 tekrarı protokolü.

10 Mayıs 1984 Montreal, Mad.3 tekrarı Protokolü.

06 Ekim 1989 Montreal, Mad.56 Protokolü.

26 Ekim 1990 Montreal, Mad.50a Protokolü.

29 Eylül 1995 Montreal, Protokolün Beş Lisan Protokolü.

01 Ekim 1998 Montreal, Protokolün Altı Lisan Protokolü.

### **3.3.2 Kamu Hukuku**

14 Eylül 1963 Tokyo, Uçak içerisinde meydana gelen saldırı ve çeşitli suçlara ilişkin Konvansiyon.

16 Aralık 1970 Hague, Uçak kaçırma eylemini bastırmak için Konvansiyon.

23 Eylül 1971 Montreal, Sivil Havacılık Güvenliğine yönelik tehditleri bastırmak için Konvansiyon.

24 Şubat 1988 Montreal, Uluslar arası Hizmet veren Havalimanlarındaki saldırıları bastırmak için Protokol.

### 3.3.3 Özel Hukuk

#### Varşova Sistemi

12 Ekim 1929 Varşova, Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Konvansiyonu.

28 Eylül 1955 Hague, Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesinin değişiklik Protokolü.

18 Eylül 1961 Guadalahara, Uluslararası taşımacılıkta yükümlü taşıyıcı dışında birinin taşımayı gerçekleştirme durumunun, Varşova Konvansiyonuna Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi anlaşmasına eklenmesi Konvansiyonu.

08 Mart 1971 Guatemala, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış ve 28 Eylül 1955 tarihinde Hague Protokolü ile değiştirilen Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Protokolünün yeniden düzenlenmesi hakkında Protokol.

25 Eylül 1975 Montreal, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Konvansiyonuna ek 1 no'lu Protokol.

25 Eylül 1975 Montreal, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış ve 28 Eylül 1955 tarihinde Hague Protokolü ile değiştirilen Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Protokolüne ek 2 no'lu Protokol.

25 Eylül 1975 Montreal, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış ve 28 Eylül 1955 tarihinde Hague ve 08 Mart 1971 Guatemala Protokolleri ile değiştirilen Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Protokolüne ek 3 no'lu Protokol.

25 Eylül 1975 Montreal, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış ve 28 Eylül 1955 tarihinde Hague Protokolü ile değiştirilen Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Protokolüne ek 4 no'lu Protokol.

28 Mayıs 1999 Montreal, Havayolu ile uluslararası taşımacılık için bazı kuralların birleştirilmesi Konvansiyonu. (*Bu sözleşmedeki Md.55 ile bu başlık içerisinde yapılmış olan tüm sözleşmelerin hepsinin birleştirilmiş ve geçerli olanı.*) T.C, 26.03.2011 tarihinde kanunlaştırdı.

### 3.3.4 Özel Hukukun Diğer Kolları

19 Haziran 1948 Cenevre, Uçak Üzerindeki Hakların Uluslararası tanımı Konvansiyonu.

07 Ekim 1952 Roma, Yabancı bir uçağın yerde üçüncü şahıslara verdiği zarar hakkında Konvansiyon.

23 Eylül 1978 Montreal, Yabancı bir uçağın yerde üçüncü şahıslara verdiği zarar hakkındaki Konvansiyonda değişiklik Protokolü.

### 3.3.5 Uluslararası Mevzuat

ICAO Dokümanları ve Annexler

### 3.3.6 Bölgesel Mevzuat

ECAC Dokümanları

Eurocontrol Konvansiyonu ve dokümanları



### 3.3.7 **Ulusal Mevzuat**

Havacılık emniyeti ve güvenliğinin en üst düzeyde sağlanarak, sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası kurallar ve standartlarda yürütülmesi amacıyla gerçekleştirilen mevzuat çalışmaları başlıklar halinde şöyledir;

#### 3.3.7.1 **KANUNLAR**

- 5431, SHGM'nün Yeniden Yapılanması Hakkında Kanun
- 3348, Ulaştırma Bakanlığı Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun
- 2920, Türk Sivil Havacılık Kanunu

#### 3.3.7.2 **YÖNETMELİKLER (Kurumsal)**

- Personel Atama ve Görevde Yükselme Yönetmeliği
- Havacılık Uzman ve Yardımcıları Yönetmeliği
- Teknik Denetçiler Yönetmeliği
- Temsilcilikler Yönetmeliği

#### 3.3.7.3 **YÖNETMELİKLER (Sektörel)**

- SHY-1 Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliği
- SHY-5 Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli Sertifika Ve Lisans Yönetmeliği
- SHY-6a Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği
- SHY-6a Hava Taksi İşletmeleri Ruhsat Akış Diagramı
- SHY-6b Genel Uçak İşletme Yönetmeliği
- SHY-6c Çok Hafif Hava araçları Yönetmeliği
- SHY-13 Sivil Hava araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği
- SHY-14a Hava Alanı Yapım, İşletim Ve Sertifikalandırma Yönetmeliği
- SHY-14b Heliport Yapım Ve İşletim Yönetmeliği
- SHY-22 Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği
- SHY-25 Sivil Havacılık İstatistiki Bilgiler Yönetmeliği
- SHY-33a Sivil Hava Ulaşımına Açık Havaalanlarında Yer Alan Gayrisihhi İşyerleri İçin İşyeri Açma Ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik
- SHY-33b Sivil Hava Ulaşımına Açık Havaalanlarında Yer Alan Terminaller Ve Sıhhi İşyerleri İçin İşyeri Açma Ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik
- SHY-65.01 Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans Ve Derecelendirme Yönetmeliği
- SHY-65.02 Hava Trafik Hizmetleri İle Bağlantılı Emniyet Olaylarının Rapor Edilmesi Ve Değerlendirilmesine Dair Yönetmelik
- SHY-66-01 Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği
- SHY-145.01 Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği
- SHY-147 Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği
- SHY-M Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği.
- SHD-7 Hava Nakliyatını Kolaylaştırma Komitesinin Kuruluş, Görev Ve Çalışmaları Hk.
- SHD-T-43 Uçuş Teknisyenleri Lisans Ve Sertifika Talimatı
- SHD-T-44 Uçuş Harekat Uzmanı (Dispeçer) Lisans Yönetmeliği
- SHGM T-47 Uçakla Zirai Mücadele İşletme Yönetmeliği
- İlk Yardım Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik
- İlk Yardım Yönetmeliği

- İlk Yardım Yönetmeliği Ekler:  
Ek3...Ek4...Ek5...Ek7...Ek9...Ek10...Ek12c...Ek14a...Ek14b
- Gürültü Kontrol Yönetmeliği
- 3.Şahıs Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği
- Türk Ve Yabancı Sivil Hava araçları Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği
- Zirai Mücadele Amaçlı Uçuşlarda Kullanılan Hava Araçları İçin Temin Edilmesi Gereken Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigorta Limitlerinin Yeniden Düzenlenmesini İçeren Yönetmelik
- Hava Trafik Yönetimi Yazılımları Hakkında Yönetmelik
- Sivil Hava Meydanlarında Ve Sınır Kapılarında Görevli Kuruluşların Teknik Nitelikteki Ve İşletmecilik Bakımından Özellik Arz eden Hizmet Ve Görevlerinin Belirlenmesine İlişkin Yönetmelik

### 3.3.7.4 TALİMATLAR

- SHT-1A Uçuş Eğitim Organizasyonları Kurs Açma ve Yetkilendirme Esasları Talimatı (Rev-1)
- SHT-1B Uçak Tıp İntibak Eğitimi Organizasyonu (TRTO) Talimatı
- SHT-1C Kontrol Pilotluğu (Examiner) Talimatı
- SHT-1E Balon Pilotluğu Lisanslandırma Talimatı (Rev.1)
- SHT-1-F Teorik Bilgi Sınav Talimatı
- SHT-1G Devlet Uçucu Personelin Kredilendirilmesi Talimatı
- SHT-1G Askeri Pilotların Lisanslandırılması Talimatı (Rev 2)
- SHT-1H JAA Üyesi Olmayan Ülkeler Tarafından Tanzim Edilmiş Lisans ve Yetkilerin Çevrilmesi Talimatı
- SHT-1J Planör Pilotluğu Lisanslandırma Esasları Talimatı (Rev.1 - Ekleri)
- SHT-1J Planör Pilotluğu Lisanslandırma Esasları Talimatı (Ekleri)
- SHT-1P Polis Pilotların Lisanslandırılması Talimatı
- SHT-1S Sentetik Uçuş Eğitim Cihazları Yetkilendirme Talimatı
- SHT-1Z Sadece Simülatörle Tıp İntibak Eğitimi Esasları
- SHT-2 Helikopter Pilotu Lisans Talimatı
- SHT-3 Havacılık Sağlık Talimatı
- SHT-5 Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli Sertifika Ve Lisans Yönetmeliği (SHY-5) Lisans Derecesi Ve Derece Düzeyi Belirleme Sınav İçeriği Ve Değerlendirme Ölçütlerine İlişkin Talimat
- SHT-6A-10 İnceleme Komisyonu Çalışma Esasları
- SHT-6A-50. Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri İle, Uygulama Esasları Talimatı (Rev.4)
- SHT-10 Kuzey Atlantik Hava Sahası İçinde Asgari Seyrüsefer Sertifikasyonları Operasyon Onayına İlişkin Talimat
- SHT-12HF.02 Hava Araçlarının Havai Fişeklerin Zararlı Etkilerinden Korunmasına İlişkin Talimat.
- SHT-13 Azaltılmış Dikey Minimumlarında Operasyon Onayına İlişkin Talimat
- SHT-14 Saha Seyrüseferi Operasyon Onayına İlişkin Talimat (RNAV)
- SHT-14A.01 Havaalanı Terminal İşletmeciliği Talimatı

- SHT-14A-02 Kontrolsüz Havaalanlarının Yapımı ve İşletiminde Uygulanacak Esas ve Usullere İlişkin Talimat (12.04.2007)
- SHT-14A.02 Kontrolsüz Havaalanlarının Yapımı Ve İşletiminde Uygulanacak Esas Ve Usullere İlişkin Talimat (Rev.1 - 01.07.2009)
- SHT-14B.01 Heliport Yapım ve İşletim Esaslarına İlişkin Talimat
- SHT-17-1 Tüm Hava alanları Giriş Kartı Talimatı ve Ekleri
- SHT-17-2 Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı
- SHT-17.4 Hava Kargo İç Hat Geçiş Talimatı
- SHT-21-1 Uçuşa Elverişlilik Sertifikası verilme ve/veya Temdit Edilme Kuralları (Rev.2)
- SHT-21.2 Export Uçuşa Elverişlilik Sertifikası Düzenleme Esasları
- SHT-25.253 Jant-Lastik Komponentleri İle İlgili Bakım Yetkisi
- SHT-39.1 Uçuşa Elverişlilik Direktifleri Uygulamalarına İlişkin Kurallar
- SHT-120-17 Hava aracı Bakımı Güvenilirlik Programları
- SHT-120.95 Hava aracı Kiralama Usul ve Esasları
- SHT-121.23 Sivil Havacılıkta Kalite Yönetim Sistemi ve Standardizasyonu
- SHT-121.300 Minimum Teçhizat Listesi (MEL) Oluşturulması ve Onaylanması İle İlgili Yöntemleri Belirleyen Kurallar
- SHT-121.500 Özel Uçuş İzni Verilmesine İlişkin Kurallar
- SHT-129.4 Hava aracı Bakım Programı Periyotları ve Kısa Süreli Uzatılması Usul ve Esasları
- SHT-150.11 Havayolu Kargo Acentelerinin Görev Yetki ve Sorumlulukları Hakkında Özel Kurallar
- SHT-Balon Balonla Hava Taşıma İşletmeleri Talimatı (Rev.1)
- SHT-Eğitim Eğitim Talimatı (Rev01)
- SHT-Eğitim Yer Hizmetleri Eğitim Tablosu
- SHT-ETOPS Çift Motorlu Uçaklarla Uzatılmış Menzil Operasyonu Onayına İlişkin Talimat- (Rev.1)
- SHT-FDM Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Uçuş Veri İzleme Programına İlişkin Esas ve Usuller Talimatı
- SHT-J Hava Aracı Ağırlık ve Denge Talimatı
- SHT-OD Operasyon Direktifleri Talimatı
- SHT-OPS-1 Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı
- SHT-STD Simülatör Kullanıcı Onayı Verilmesine İlişkin Esas ve Usuller Talimatı
- Heliport İşletimi Eğitim Tablosu
- Hava Araçlarının Lazer Işınlarnın Zararlı Etkilerinden Korunmasına İlişkin Talimat
- Pilot Lisanslarının JAR ve ICAO Standartlarında Yeni Formata Dönüştürülmesi Talimatı
- Uçuş ve Tip Eğitim Organizasyonları Denetim Usul ve Esasları İle Denetçi Eğitimi ve Standardizasyonu
- SHY-150.10A Havaalanları Yer Hizmet Türleri ve Detayları  
(Not: Talimat olmasına rağmen Yönetmelik numarası verilmiştir)

### 3.3.7.5 GENELGELER

2009/KUGM-23/Yolcu Genelge

406 Mhz. ELT Cihazı Modifikasyonu İçin Genelge

Bakım Destek Anlaşmaları

Bakım Süreleri Genelgesi

Bakım Yetki Standardı Genelgesi

Deniz Uçağı Tip İntibak Eğitimi ve Alınması Gereken Tedbirler

El Kitaplarına İlişkin Genelge

Filoya Hava aracı İlave Etme Usul ve Esasları

Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personelinin Sağlık Muayenelerine İlişkin Genelge

Havaalanları Çevresindeki Yapılaşma Kriterleri

Havayolu işletmelerinin yerli ve yabancı işletmelerden hava aracı kiralama durumlarında yolcuların bilgilendirilmesine ilişkin Genelge

Kısa Süreli Kiralamalar

LVO pilot sertifikalarına ilişkin genelge

Onaylayıcı Personel Genelgesi

Ön Mali Kontrol İşlemleri Yönergesi

Sağlık Sertifika Geçerlilik Süreleri ve Sağlık Sertifika İşlemleri İle İlgili Genelge

SHD T-35 Lisans İşlemlerinin Yapılması İçin Genelge

SHGM'ye Gönderilen Bazı Raporlara İlişkin Genelge

SHY/JAR145 Onaylı Bakım Kuruluşu Kurma Usul ve Esasları

SHY66-01 Uygulamaları İle İlgili Genelge

Sıvı Kısıtlamalarına Yönelik Uygulama Hakkında Genelge

Silah Sistem ve Seyrüsefer Subaylarının Uçuş ve Teorik Bilgi Eğitimlerinin Kredilendirilmesi.

Tamir ve Modifikasyon Onayları

Teknisyen Kredilendirme Genelgesi

Ülkemizde Faaliyet Gösteren Finansal Kiralama İşletmeleri Aracılığı İle Temin Edilecek Kati İthal Gerçekleştirilen Hava Araçlarının Tescilinde ve Kullanımında (İşletilmesi) Uygulanacak Esaslara İlişkin Genelge

Yabancı Kabin Memuru Çalıştırılmasına İlişkin Hususlar

Yabancı Uyruklu Kaptan Atama Esasları

Yabancı Uyruklu Pilot Eğitimi

Yabancı Uyruklu Pilot Validasyon İşlemleri

### 3.3.7.6 TASLAKLAR

Bura da ise henüz geçerli olmayan ve değişiklik öngörülen resmi belgeler yayınlanmaktadır.

#### 4. KANUNLARIN UYUMU

ICAO Ek'leri, Havacılık Kanunlarımız içerisinde Anayasa gibidir. Bunun nedeni Anayasa Madde 90'da yazıldığı içindir;

##### D. Milletlerarası andlaşmaları uygun bulma

**Madde 90.-** Türkiye Cumhuriyeti adına yabancı Devletlerle ve milletler-arası kuruluşlarla yapılacak andlaşmaların onaylanması, Türkiye Büyük Millet Meclisinin onaylamayı bir kanunla uygun bulmasına bağlıdır.

.....  
Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. (Ek cümle: 7/5/2004-5170/7 md.) Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır.

Türkiye, 05.06 1945 tarih ve 4749 no'lu kanunla ICAO anlaşmasını onaylamıştır. Bu anlaşma 12.06.1945 tarih ve 6029 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmış ve 4 Nisan 1947 Cuma günü resmen yürürlüğe girmiştir.

İşte bundan dolayıdır ki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, gerektiğinde Yönetmelik ve/veya Talimatında dayanak olarak bu kanunu göstermektedir.

Örneğin en çok bilinen yönetmelik olan SHY-6a'da;

##### Dayanak

**MADDE 3 –** (1) Bu Yönetmelik, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanuna dayanılarak;

(2) 5/6/1945 tarihli ve 4749 sayılı Şikago'da 7/12/1944'te Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun ve JAA tarafından yayınlanan JAR OPS 1 ve 3'e paralel olarak hazırlanmıştır.

ilgi olarak verilmiştir. Bu sözleşme artık ülkemiz kanunlarından biridir. Bu nedenle bu kanunları iyi bilmek ve gereklerini yerine getirmek zorundayız.

Örnek olarak EU OPS-1 ile SHT OPS-1 farkına bakarsak;

- |   |  |
|---|--|
| b) Diğer uçuş evrelerinde kokpitte bulunan her bir uçuş ekibi üyesi, görev yerinde bulunduğu sırada emniyet kemerini bağlayacaktır. | 2. During other phases of the flight, each flight crew member on the flight deck shall keep his/her safety belt fastened while at his/her station. |
|---|--|

Çeviri hatası gibi görünebilir. Sonuçta EU uçuş güvertesi "flight deck" tabirini kullanarak, biz ise sadece pilot kabinini esas alan "kokpitte" diyerek böyle bir düzenleme getirmiş olabiliriz.

Ama havacılık kanunları içerisindeki ICAO Ek-6, Bölüm 4, Madde "4.4.4 Flight crew members at duty stations" ile şu şartı koyar:

4.4.4.3 *Seat belts.* All flight crew members shall keep their seat belts fastened when at their stations.

İşte bu madde bizim kanunlarımızın arasında ve Anayasamızın 90.cı maddesine göre de esas alınacak hükümler arasındadır.

Bizler kemer bağlama zorunluluğunu pilot kabini (cock-pit) ile sınırlı tutarken, Ek-6'ya göre yerlerine oturan her bir uçuş ekibi üyesi, kemerini bağlı tutmak zorundadır. Ekip üyelerinin pilot kabini dışında oturacakları çeşitli ve değişik yerleri vardır ve bu kanun gereği görev yerlerine oturduklarında kemerlerini bağlamakla yükümlüdürler.

Bu cümlelerin anlamı şudur. SHT OPS-1 Madde 72-1-b, ICAO Ek-6 Madde 4.4.43 olarak algılanacak ve uygulanacaktır. Havacılık Hukuku böyle emretmektedir.

Havacılıkta geçerli olan diğer Ulusal Kanun, yönetmelik ve talimatlar şöyle sıralanabilir;

## KANUNLAR

- 22.04.1926 tarih ve 818 sayılı Borçlar Kanunu.  
09.06.1932 tarih ve 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu  
05.06.1945 tarih ve 4749 Sayılı Kanun (Şikago' da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ve Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Eklerinin Onanması)  
02.03.1950 tarih ve 5584 sayılı Posta Kanunu.  
29.06.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu  
08.06.1965 tarih ve 625 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu (MÜLGA)  
\*14/02/2007 tarih ve 26434 S.R.G. de yayımlanan 08.02.2007 tarih ve 5580 sayılı kanunun 14. maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır.\*  
13.03.1969 tarih ve 1131 sayılı Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası onay kanunu.  
14.06.1973 tarih ve 1739 sayılı Millî Eğitim Temel Kanunu.  
04.11.1981 tarih ve 2547 sayılı Yükseköğretim Kanunu.  
10.06.1982 tarih ve 2677 sayılı Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Kanun.  
09.12.1994 gün, 4059 sayılı Hazine Müsteşarlığı ile Dış Ticaret Müsteşarlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun.  
22.11.2001 tarih ve 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu.  
26.09.2004 tarih ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu.  
04.12.2004 tarih ve 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu.  
13.03.2005 tarih ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu.  
08.02.2007 tarih ve 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu  
23.01.2008 tarih ve 5728 sayılı Temel Ceza Kanunlarına Uyum Amacıyla Çeşitli Kanunlarda Ve Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun.

## YÖNETMELİKLER

28.08.2006 tarih ve 26094 sayılı resmî gazete yayımlanan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Temsilciliklerinin Çalışma Usul ve Esaslarına İlişkin Yönetmelik.

**2920** sayılı kanunda adı geçmeyen ama ilişkili kanun ve yönetmelikler;

- 14.07.1934 tarih ve 2559 Sayılı Polis Vazife ve Salahiyet Kanunu  
31.12.1960 tarih ve 193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu  
17.07.1964 tarih ve 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanunu(MÜLGA)  
\*31/05/2006 kabul tarihli, 16/06/2006 tarih ve 26200 sayılı R.G.de yayımlanan 5510 Sayılı Kanun'un değişik 106. maddesi ile, 506 Sayılı Sosyal Sigortalar Kanunu'nun 142, 143; Ek 36.Madde; Geçici 20,81,87. Maddeleri hariç yürürlükten kaldırılmıştır.\*  
12.03.1983 tarih ve 2803 Sayılı Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Kanunu  
2893 sayılı Türk Bayrağı Kanunu ve R.G 17.03.1985 tarih ve 18697 sayılı Türk Bayrağı Tüzüğü  
05.05.1983 tarih ve 2821 sayılı Sendikalar Kanunu  
08.09.1999 tarih ve 4447 sayılı İşsizlik Sigortası Kanunu  
27.10.1999 tarih ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu

- 10.07.2003 tarih ve 4926 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu
- 10.06.2004 tarih ve 5188 Sayılı Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliklerinin Sağlanması Hakkında Kanun
- 18.06.1949 tarih ve 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu ve bu kanunda değişiklik yapan 4178 Sayılı Kanun
- 31.05.2006 tarih ve 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu
- 17.04.2008 tarih ve 5754 sayılı Sosyal Sigortalar Ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu İle Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun.
- Sivil Hava meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik, (97/9707)
- Adli ve Önleme Aramaları Yönetmeliği
- Özel Güvenlik Teşkilatı Hava Meydanı Koruma Hizmetleri Yönergesi
- 05.05.1983 tarih ve 2821 sayılı İş Kolları Tüzüğü
- 22.05.2003 tarih ve 4857 sayılı Yeni İş Kanunu ve ilişkili yönetmelikleri
- 4857 İş Kanunu Mad.03- Alt İşverenlik Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.20- Özel Hakem Yönetmeliği (x)
- 4857 İş Kanunu Mad.30- Özürlü, Eski Hükümlü ve Terör Mağduru İstihdamı Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.33- Ücret Garanti Fonu Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.38- İşçi Ücretlerinden Ceza Olarak Kesilen Paraları Kullanmaya Yetkili Kurulun Teşekkülü Ve Çalışma Esasları Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.41- İş Kanununa İlişkin Fazla Çalışma ve Fazla Sürelerle Çalışma Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.51- Yüzdelerden Toplanan Paraların İşçilere Dağıtılması Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.60- Yıllık Ücretli İzin Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.70- Hazırlama, Tamamlama Ve Temizleme İşleri Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.71- Çocuk Ve Genç İşçilerin Çalıştırılma Usul Ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.73- Kadın İşçilerin Gece Postalarında Çalıştırılma Koşulları Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.76- Haftalık İş Günlerine Bölünemeyen Çalışma Süreleri Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.76- Postalar Halinde İşçi Çalıştırılarak Yürütülen İşlerde Çalışmalara İlişkin Özel-Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.77- Çalışanların İş Sağlığı Ve Güvenliği Eğitimlerinin Usul Ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.78- Biyolojik Etkenlere Maruziyet Risklerinin Önlenmesi Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.78- Elle Taşıma İşleri Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.78- Gürültü Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.78- Güvenlik Ve Sağlık İşaretleri Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.78- İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetmeliği

- 4857 İş Kanunu Mad.78- Kimyasal Maddelerle Çalışmalarda Sağlık Ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.78- Kişisel Koruyucu Donanımların İşyerlerinde Kullanılması Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.78- Patlayıcı Ortamların Tehlikelerinden Çalışanların Korunması Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.80- İş Sağlığı ve Güvenliği Kurulları Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.81- İşyeri Sağlık Birimleri ve İşyeri Hekimlerinin Görevleri ile Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.82- İş Güvenliği ile Görevli Mühendis veya Teknik Elemanların Görev, Yetki ve Sorumlulukları ile Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 4857 İş Kanunu Mad.85- Ağır ve Tehlikeli İşler Yönetmeliği
- 4857 İş Kanunu Mad.88- Gebe veya Emziren Kadınların Çalıştırılma Şartlarıyla Emzirme Odaları ve Çocuk Bakım Yurtlarına Dair Yönetmelik



## 5. HAVAYOLU İŞLETMELERİ VE ÇEŞİTLERİ

Havayolu işletmelerinin ana amacı hizmet üreterek kar elde etmektir ve hizmetin üretilmesi esnasında teknoloji, amaca ulaşmada kullanılan bir araçtır.

Her zaman ve her yerde geçerli bir işletme modeli yoktur. İşletmelerin mevcut yapılarının başarısı, içinde bulunulan şartlara bağlıdır. İşletmeler üzerinde etki yapan şartlar ve işletmelerin iç durumları ile dinamikleri birbirinden farklı olmasından dolayı her işletmenin yönetim ve organizasyon biçimi ve sistemi de kendine özgü olacaktır.

Her işletme karar verme yöntemlerine, faaliyetler arasında işbirliğine, çevreye uyabilme esnekliğine, iletişim ağına ve amaçlarına ulaşmada elde edilenleri değerlendirecek yönetime gerek duyar. Yönetimin bu konudaki fonksiyonu planlama, örgütleme, yürütme, koordinasyon, kontrol faaliyetlerini düzenlemektir.

Klasik işletme teorisi zamanında işletmelerin ana sorunu üretimin artırılmasıydı. Üretim artışının sağlanabilmesi amacıyla işin, nasıl, ne zaman ve neye karşılık olarak yapılacağına açık ve belirgin bir şekilde tayin edilmesi gerektiğini ve bu isin kural ve yöntemine uyulmaması durumunda cezalandırma önlemleriyle tekrar arzu edilen üretim seviyesinin yakalanmasını hedeflemekteydi.

Neoklasik işletme yöntemi ile klasik işletme modelinde dışarıda bırakılan insan kavramı üzerinde durularak çalışanı isteklendirmeye (motivasyon) yoğunlaşmıştır. İnsan ve insan davranışı Neoklasik işletme teorisinde üzerinde en fazla durulan unsur olmuştur.

Modern işletme teorilerinde ise işletmeler her yönüyle ele alınmış ve değişen çevre şartlarına uyum sağlayabilen (açık sistem) organik sistemler olarak işlenmiştir. Modern işletme teorisinde işletmeler, girdileri çıktılara dönüştüren süreçler, geri besleme ve çevreden oluşan açık sistemlerdir.

Havacılık işletmeleri bir takım ulusal ve uluslararası kurallara uymak zorundadırlar. Buldukları bölgedeki siyasi ve politik unsurlar işletme faaliyetlerini etkilemektedir. 19.cu yüzyılın başından itibaren Sistem yaklaşımı modern işletme teorisinin temelini oluşturmuştur. Sistemin sözlük anlamı; bir sonuç elde etmeye yarayan yöntemler düzenidir.

Birden çok bileşenin ortak bir amacı gerçekleştirmek için bir araya gelerek karşılıklı etkileşim içinde oluşturduğu bütüne sistem denir.

Çevre sisteme, faaliyetlerini yürütebilmesi için her türlü girdiyi sağlar. Çevreden elde edilen bu girdi işletme süreçleri vasıtasıyla çevreye çıktı olur. Her süreç sonunda sisteme elde edilen çıktıya yönelik bir geri besleme sağlanır. Geri beslemeler sayesinde sistem en mükemmel çıktıyı elde etmeye çalışır. Bu sayede sistem dinamik bir yapıya kavuşarak devamlı gelişim gösterir ve yok olma tehlikesi ortadan kalkar.

Çevre ve sistem, girdi ve çıktı yoluyla birbirleri ile etkileşim halindedir. Sistemlerde girdiyi çıktıya dönüştüren faaliyetlerin tamamına süreç denilmektedir. Çevre sisteme işlem yapacağı her türlü girdiyi sağlar. Sistemde girdileri çıktıya dönüştürecek süreçler vasıtasıyla değişimi sağlayarak ürünü yine çevreye sunar. Çevreden başlayan sistem faaliyet zinciri çevrede sonuçlanır. Açık sistemler dış çevredeki kaynaklardan girdi elde ederler. Mesela, uçak kiralayan firmalardan uçak, yedek parça temin eden firmalardan parça, insan kaynakları firmalarından personel vs temin ederler. Bu gibi unsurları kullanarak ürettikleri hizmeti yine çevreye sunarlar. Dış çevrenin özellikleri işletmelerin varlıkları için kritik önem taşımaktadır.

Hava taşımacılığı çok hızlı gelişen ve değişen dinamik bir sektör olması nedeniyle değişim, işletmelerin varlığını tehdit eden bir unsur haline gelebilir. Yeni hizmet şekilleri, teknolojik değişiklikler, siyasal değişiklikler, Avrupa Birliği, açık sema anlaşmaları (open sky), kanun ve yönetmelik değişiklikleri, yapısal farklılıklar, örgütün yapı ve planındaki değişiklikler, SHY 6A ve SHT OPS-1 gereklerinin işletmelerde uyarlanma zorunluluğu... vs gibi değişimin direk ve/veya dolaylı unsurlarının yönetilmesi sistemin devamlılığı açısından önem taşımaktadır.

Çevre kavramını; işletmeleri doğrudan etkileyen yakın çevreler (tüketiciler, rakipler, sendikalar, finans kuruluşları vs gibi), işletmeleri dolaylı olarak etkileyen ulusal çevre (ekonomik, teknolojik, hukuki, politik, sosyokültürel ve doğal çevre), işletmeleri hem doğrudan hem de dolaylı etkileyen dış çevreler olarak ifade etmek olasıdır.

Havayolu işletmeleri gerek yönetmelikler nedeniyle gerekse de ayrı ayrı uzmanlık gerektirmesi nedeniyle uçuş işletme, yer işletme, eğitim, kalite, halkla ilişkiler, insan kaynakları, ticaret (satış ve pazarlama), finans, muhasebe, sivil havacılık güvenliği, uçuş emniyet, ekip planlama, satın alma, teknik bakım, kabin hizmetleri gibi bölümler oluşturmaktadırlar. Ancak bu bölümlerin karşılıklı eşgüdümü sonucunda havayolu işletmeleri amaçlarını gerçekleştirebilirler.

## **Türk Sivil Havacılık Kanunu 2920:**

### **İşletme ruhsatı**

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

Bu tanımda üç çeşit ticari havayolu işletmesi tanımı yapılmıştır.

- 1 – Yolcu taşımacılığı,
- 2 – Yük taşımacılığı,
- 3 – Yük ve Yolcu taşımacılığı.

Burada dikkatlerden kaçan, her ticari şirketin tarifeli uçuş yapabilmesinin mümkün olduğudur. Kanun (2920) sadece yük ve yolcu ayırımı yapmaktadır.

SHY-6a ise, şirketleri sınıflandırırken tarifeli uçuş sınırlaması getirmemektedir. Bölgesel, Hava Taksi ve Yük Taşımacılığı izni almış olan şirketler istedikleri an tarifeli uçuş yapabilirler. Bu şirketler için uçak yaş sınırı da yoktur. Sınırlar, koltuk kapasitesi, uçak adedi, teminat ve ödenmiş sermaye ile belirlenmektedir.

Ortak maddeler, tüm işletme tiplerini kapsayan maddelerden oluşmakta ama sadece Sorumlu Personel’i kapsam dışı bırakmakta, bir şekilde cezalandırmaktadır.

Türkiye’de Ticari Havayolu işletmeleri, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği SHY-6a gereği şu şekilde sınıflandırılmışlardır;

### **Tarifeli seferler**

**Madde 13** – İç ve/veya dış hatlarda tarifeli seferlerle ticari hava taşımacılığı yapacak işletmecilerin Bakanlık tarafından yetkilendirilmesi zorunludur.

### **Tarifersiz seferler**

**Madde 14** – İç ve/veya dış hatlarda tarifersiz seferlerle ticari hava taşımacılığı yapacak işletmecilerin Bakanlık tarafından yetkilendirilmesi zorunludur.

### **Bölgesel hava taşımacılığı**

**Madde 15** – İç ve/veya dış hatlarda tarifeli veya tarifersiz seferlerle ticari hava taşımacılığı yapacak işletmecilerin Bakanlık tarafından yetkilendirilmesi zorunludur.

### **Hava taksi**

**Madde 16** – En fazla on dokuz koltuk kapasiteli hava araçlarıyla ticari hava taşımacılığı yapacak işletmecilerin Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilmesi zorunludur.

### **Yük taşımacılığı**

**Madde 17** – İç ve/veya dış hatlarda tarifeli veya tarifersiz seferlerle filosunda tamamı sadece yük taşımacılığı yapmak amacıyla düzenlenmiş uçaklarla sadece ticari hava kargo taşımacılığı yapacak işletmecilerin Bakanlık tarafından yetkilendirilmesi zorunludur.

İşletme Tipi	Uçak Koltuk Adedi	En az uçak adedi	Teminat (Mil \$)	Uçak Yaş Sınırı	Uçak Başına en az Sermaye
Tarifeli	100	5	3	15	1 M \$
Tarifesiz	100	3	1,5	15	1 M \$
Bölgesel	20<100	2	0,5	Yok	0,5 M \$
Hava Taksi	<9	1	Yok	Yok	0,2<2 M \$
Yük	-	2	0,025/Ton<1	Yok	0,5 M \$

**Tablo-1 SHY-6a Şirket Profilleri**

Bu yönetmelik ile işletmeler uçakların koltuk adetleri, en az uçak adedi, verecekleri teminat miktarı, alacakları uçaklar için yaş sınırlaması ve uçak başına en az sermaye gibi şartlar ile piramit düzeninde sınıflandırılmış, yapacakları işletme şekil ve çeşitlerine karışılmamıştır.

Tarifeli sefer yapmak isteyen (Madde 13) ile tarifesiz sefer yapan (Madde 14) iki şirketi karşılaştırarak anlamayı kolaylaştırabiliriz.

A şirketi ve B şirketinin de 7 şer uçakları vardır. Aralarındaki en belirgin fark sadece verdikleri teminat miktarıdır.

Bu arada Bölgesel uçuş yapmakta olan C şirketinin de 7 uçağı vardır ve hem ulusal hem de uluslararası tarifeli sefer yapma hakkına sahiptir.

#### **Bölgesel hava taşımacılığı**

**MADDE 15 – (1)** İç ve/veya dış hatlarda tarifeli veya tarifesiz seferlerle ticari hava taşımacılığı yapacak işletmecilerin Bakanlık tarafından yetkilendirilmesi zorunludur. Bu işletmelerin yetkilendirilmelerinde;

c) İşletmelerin, filolarında yüz ve daha fazla koltuk kapasitesine sahip uçak bulundurmaya talep etmeleri halinde, bu Yönetmeliğin 13 üncü veya 14 üncü maddelerinde belirtilen işletmeciler için aranan koşulları sağlamaları zorunludur.

Ayrıca tarifeli sefer yapan bir şirket, aynı zamanda tarifesiz sefer de yapabilir. İsterse tarifeli seferini Tam Hizmet (Full Service), isterse de Düşük Ücretli (Low Fare) olarak ayrı ayrı uygulayabilir. Hatta aynı meydana hem FS tarifeli, hem tarifesiz (charter) hem de Düşük Ücretli Tarifeli sefer olarak da hizmet verebilir.

Günümüzde Pazarlama Teknikleri nedeniyle değişik kavram yaratmak ve bu kavramı insanlara kabul ettirebilmek için LCC (Low Cost Carrier) sözü kullanılmış ve sanki özel bir işletme şekli imiş gibi gösterilerek, diğer işletme şekillerinin sorgulanmasının önüne geçilmiştir.

Hepimiz biliyoruz ki uçak işletmeciliği belirli uluslar arası şartlarda yapılır ve bu şartların dışında ikinci bir yol ve yöntem yoktur. Açıklamak gerekirse, üst geçiş için saptanan ücret, tüm uçaklara aynı şekilde uygulanır, iniş kalkış ve pilot maaşı, şirketin (Low Cost Carrier) bu yeni kavramı nedeniyle piyasa ücretinin altında olması beklenemez.

Yeni bir yol ya da yöntem mevcut değildir ama yeni bir kavram ile gelirler arttırılmıştır, hem de yolcu için ucuz bilet kolaylığı sağlanmış gibi görünerek.

Şimdi bu ve diğer kavramları inceleyelim.

Herhangi bir şirket kendi uçakları ile değişik şekillerde uçuş yapabilir;

Tarifeli Sefer (IATA)	IST-MXP	475€
Tarifeli Sefer	IST-MXP	425€
Tarifesiz Sefer	IST-MXP	375€
Tarifesiz Sefer	IST-BGY	325€
Düşük Ücretli Sefer	IST-BGY	50€-675€

IATA her iki nokta arası bir ücret belirler ve yayınlar. Siz de IATA üyesi iseniz, tüm dünyada bu iki nokta arası bilet, bu fiyattan satılır. Satan kim olursa olsun, o iki nokta arasında uçan en az iki üye şirket vardır ve yolcunun hangi şirketin biletine sahip olduğunun ve kiminle uçtuğunun önemi yoktur.

İkili anlaşmalar çerçevesinde yine siz, tarifeli seferleri karşılıklı koyar ve IATA dışı uçuş yapabilirsiniz. Bu sefer, bu uçaklarda uçabilmek için sadece sizin anlaşmalı olduğunuz aracı şirketler ya da doğrudan sizin şirketinizden bilet satın alabilecektir yolcu.

Tarifesiz seferler ise, genelde talep üzerine yapıldığından dolayı, her zaman yapılmayan ya da yapıldığında kolayca yer bulamayacağınız uçuşlar olacaktır. Bu tip uçuşlar genelde rezervasyon sisteminde yer almaz ve özel takip gerektirir.

Tarifesiz seferler, daha da ucuz olsun diye, büyük meydanlar yerine yakındaki küçük meydanları da kullanırlar. Milano'ya 90 km mesafedeki Malpensa'dan aslında daha yakındır Bergamo (30 km). Üstelik daha ucuz ve ulaşım daha da elverişlidir.

Eğer bileti Düşük Ücretli Sefer kavramı ile pazarlama sistemi içerisinde finansal getiri haline dönüştürerek satmaya ve ilave gelir elde etmeye yönelik uygulamalara başlarsanız, geliriniz de katlanarak artar.

Her şirket şunu bilir. İki çeşit gider vardır.

- Sabit Gider
- Değişken gider

Bir uçak ne kadar çok uçar ise, saat başı sabit gideri o kadar düşer. İster tarifeli, ister tarifesiz ister ise düşük ücretli hiç fark etmez. Çok uçmak, maliyeti düşürür. Ayrıca para girişini arttırır, giderler nasıl olsa anlaşmalar gereği en az iki ay sonra ödenmek üzere önünüze gelecektir, bu da başka bir finansal gelir konusu olacaktır.

Diğer gelir arttırıcı yöntemler, Pazarlama ve Finans derslerinde incelenmektedir.

## 5.1 Tarifeli Seferler

Tarifeli sefer tanımı, Tam Hizmet kavramını da çağırıştırır. Çağırıştırır çünkü böyle bir zorunluluk yoktur ama beklenti vardır. Bunun nedeni şirketlerin bu Tam Hizmet kavramı üzerinden rekabet etmekte oluşlarıdır.

Tarifeli Sefer, iç ve dış hat ayırımı yapmaz. Şirketler ister ise sadece iç hat, isterlerse sadece dış hat, ya da isterlerse hem dış hat hem de iç hat sefer yapabilirler.

İlk başladıkları dönemde devlet destekli oluşlarından dolayı “Bayrak Taşıyıcısı” diye anılan şirketler, büyük ve karmaşık yapılarından dolayı hantal idiler. Hantallıklarının nedeni karar alma noktasında hiyerarşiyi takip etme zorunda olmalarıydı.

Bu tür yapılanma 1985 senesinde Swissair tarafından devrimci bir şekilde yıkıldı ve elkitaplı müdürlükler kavramı ile özgün bir Havayolu Yapılanma modeli ortaya koydu. Bir süre de bu model ile şirketler ayakta kaldılar ama değişen ve gelişen dünya ekonomilerinin liberalleşme ve küreselleşmeleri, yine bu devlet kurumlarını vurdu. Zaten artık işletme kavramı da değişmişti.

Tarifeli şirketler yoğun uçuş hatlarında altyapı sıkıntıları ile karşılaşılıyor, ana meydan yapılanması ve aktarma sorunları ihtiyaca cevap vermiyor ve daha çok her işi kendi personeli tarafından yapmaya çalıştığından dolayı, giderleri arttıkça artıyordu.

Lufthansa, ilk çözüm olarak 1994 yılında birimleri ayırmaya başladı. Bu ayrışma ile Lufthansa içerisinde 7 ayrı şirket çıkaracaktı. Bunlardan bir olarak Lufthansa Technic doğdu.

Günümüzde şirketler artık Lufthansa'nın açtığı yolda ilerlemekte ve Teknik, Yer Hizmet, İkram, Rezervasyon ve daha başka neye gerek görüyor iseler, o hizmeti kendi şartları çerçevesinde dışarıdan satın almaktadırlar.

## 5.2 Tarifesiz Seferler

Özellikle Avrupa'da yoğunlaşan bu tip taşımacılık ilk zamanlarda toplam yolcu kapasitesinin 1990'larda %20, 1998'de %23'e, 2000 yılı sonrasında ise %25'lere ulaşmıştı.

Bu başarının temeli 1956 senesinde ECAC girişimi ile Avrupa'da imzalanan Çok taraflı Uluslar arası Tarifersiz Sefer anlaşması ile atılmıştır.

1966'da Atlantik aşırı tarifersiz seferlerin yoğunlaştığı bir dönemde, Avrupa için 1967'de anlaşma yeniden düzenlenecek ve paralelinde Kuzey Atlantik uçuşları da düzene sokulacaktı.

Daha sonraları 1980'lerin sonuna doğru ortaya çıkan yeni politik durum ile serbestleşme ve yaygın ulaşım kavramı, tarifersiz seferlerin artmasını ve düzenli yapılmasını sağlamıştır.

Tarifersiz seferlerin bazı önemli çıkar sahaları şunlardır;

- Uçaklarda daha fazla koltuk
- Daha yüksek doluluk oranı
- Aktarmasız uçuşlar
- Daha yüksek uçak kullanım kapasitesi
- Daha yüksek ekip kullanım oranı
- Daha düşük trafiği olan meydanlar
- Gece-gündüz sınırlaması olmayan meydanlar
- Daha düşük satış ve reklam gideri

Tek eksikleri ise, seneye yayılmayan ve sadece dönemsel uygulanabilirliğidir. Bu bir eksiklik gibi görünse de tarifeli uçan bir havayolu için müthiş bir çıkar kapısıdır ve gelir arttırıcı en yararlı uçuş şeklidir.

### 5.3 Bölgesel Taşımacılık

Yeni bir kavram olarak tercih edilen bu tip taşımacılığın başlangıcı, Feeder Airline kavramının ortaya çıktığı döneme rastlar.

1960 ve 70 li senelerde, BOAC ve TCA gibi uzun menzil uçan büyük koltuk kapasiteli uçakların yolcularını toplamak/dağıtmak amacıyla kurulan küçük kapasiteli küçük uçakların çok çeşitli yerler ile ana üs arasında yolcu getirip dağıtmasını sağlamak amacıyla kurulmuşlardır.

1990'lı senelerde ise hava ulaşımı artan ve çeşitlenen küçük uçaklar sayesinde iç hat taşımacılığına dönüşmüş ve hem iç hat taşımacılığı hem de ana üsse yolcu taşımak, günümüzün Bölgesel Havacılık kavramını oluşturmuştur.

Mesafenin kısa, koltuk kapasitelerinden dolayı ağırlıkları nispeten az, süratleri daha düşük oluş nedenleri ile hemen her türlü havaalanına inebilen ve düşük süratlerinden dolayı işletmelerinde büyük problem yaşanmayışları, hem hizmet götürülen meydan sayısını arttırmış hem de çapraz uçuşlar ile değişik noktaları birbirine bağlamıştır.

Avrupa'nın çeşitli bölgelerinde, uçuş menzillerinin bazı ülkelerin uzunluk ya da genişliğinden fazla olması, onları iç hat / dış hat kavramında bir sıkıntıya sokmamış hatta bu durum herkes tarafından bir fırsat olarak değerlendirilmiştir.

İşte bu nedenle bölgesel havacılık kavramında ülke içi-dışı ayrımı yoktur.

### 5.4 Hava Taksi

Küreselleşme, sınırları aşmış ve ticaretin sürati, yapısı ve sonuçları açısından sınır tanımazlığı, yeni kavramlar ortaya çıkarmıştır. Eskiden özel uçak sahibi olmak isteyenler, üretilen ticari uçak çeşitlerinden seçim yapmak zorunda idiler. Özel uçak sahibi olmak, zenginliğin simgesi sayılıyordu.

Zamanla iş ilişkileri, ticari yaklaşımlar ve gelişen teknoloji, zaman kazandıran bu oyuncakları çok özel bir yere oturttu. Yeni yeni kurulan uçak fabrikaları, bu küçük çaptaki uçakları satabilmek için bir havuz yapılanmasına gittiler. Bu havuza üye olanlar, tüm masrafları paylaşıyorlar ama gelirden de pay alıyorlardı. Günümüzde hala bu sistemde çalışmakta olan yüzlerce kuruluş mevcuttur.

İster kuruluş olarak, ister şirket olarak alınan uçaklar, yılda en fazla 500 saat uçarlar. Bu toplam saatin %20-25 gibi olan süre, sahipleri tarafından ancak kullanılır. Asıl kullanım yoğunluğu, bu uçağı işleterek sağlanır.

Uçağı kiralamak; gidilecek yere, mesafeye ve kişi adedine göre çok çeşitlilik gösterir ve bu tarz bir uygulama için ülkede mevcut bütün uçaklar emrinizde demektir. Buna uçak sahipleri de dahildir. 6 kişilik uçağı ile 10 kişi taşımak isterse, o da bu amaca uygun büyüklükte bir uçak kiralayacaktır.

Kendi özel uçağını başkalarının da hizmetine sunmaya Hava Taksi işletmeleri denmektedir.

### 5.5 Yük Taşımacılığı

Eğer sadece yük taşımak için düzenlenmiş bir uçak ile sadece yük taşıyacak iseniz, bu şartlara uygun uçak ve işletme tipi seçmelisiniz.

İç ve/veya dış hatlarda tarifeli veya tarifersiz seferlerle filosunda tamamı sadece yük taşımacılığı yapmak amacıyla düzenlenmiş uçaklarla sadece ticari hava kargo taşımacılığı yapacak işletmeciler, bu kapsama girerler.

## 6. HAVAYOLU PERSONELİ

SHY OPS-1 Md.7, açıkça hiçbir personelin havacılığın hiçbir kolunda eğitim almadan çalışamayacağını emreder. Bu eğitim sadece kendi ülkelerindeki kanun, yönetmelik ve talimatlar ile sınırlı olmayıp, işletme yapılacak diğer ülkelerin kanun, yönetmelik ve talimatlarını da kapsar.

İş ve işi yapacak olanların sahip olması gereken şartlar, Türk Sivil Havacılık Kanunu 2920, İkinci Bölüm’de Madde.95-105 arasında uçaktaki tek yetkiliyi ve yolcu sorumlulukları ile uluslar arası anlaşmaların getirdiği yükümlülüklerden bahseder.

Bu yetki ve sorumluluklar ile yükümlülükler, ICAO Ek (Annex) ve Belgelerinde (Documents) yazılmış ve ayrıca Türk Sivil Havacılık mevzuatında çeşitlendirilmiştir.

Bu çeşitlemeler, şirket yapılarını da etkiler. Eğer ortada bir sorumluluk var ise, sorumlular da olmalıdır. Bu sorumlulukların en önemlileri, devlet tarafından belirlenir ve yetkilendirilir.

Devletlerin Lisans verme yükümlülükleri, Ek-1 ile detaylı bir şekilde anlatılmış ve düzenlemeler, doğal olarak ülkelerin kendilerine bırakılmıştır.

SHY-6a da ise Md.19-21, bazı kıstas ve kısıtlamaları ortaya koyar ve yöneticileri çeşitlendirir.

- a) Sorumlu Müdür
- b) Uçuş işletmeden sorumlu yönetici personel
- c) Yer işletmeden sorumlu yönetici personel
- d) Bakımdan sorumlu yönetici personel,
- e) Uçuş Eğitimden sorumlu yönetici personel
- f) Güvenlikten sorumlu yönetici personel,

ile ayrıca

- g) Kalite sistem yöneticisi ve
- h) Kaza önleme ve uçuş emniyet programı yöneticisi.

Gerekli görülen durumlarda da;

- 1) Kabinden sorumlu personel
- 2) Ticaretten sorumlu personel
- 3) Finanstan sorumlu personel, atar.

Tüm bu yöneticiler, bir Havayolu İşletmesinde bölüm başkanı ya da müdürü olarak bulunmak zorunda değildir. Burada sorumluluklar vurgulanmış ve sorumluların belirlenmesi istenmiştir.

Havacılığın en önemli kurallarından birisi de sorumluluk ile sorumlu ilişkisidir. Bu nedenle havacılığın her konusu ve çalışanı için mevcut sorumluluklar ve sorumluları el kitaplarında belirtmek zorundadır.

İşte bu nedenden dolayı havacılık işletmelerinde el kitapları bulunur. Bu kitaplarda hangi sorumluluklar neye göre kimlere dağıtılmış, yazılması istenir.

Genelde geniş gövdeli uçaklara sahip her bir Havayolu, 6 El Kitaplı, 6 da El Kitapsız bölümden oluşan bir yapıya sahiptir.

Bu elkitapları, ilgili bölümler için yürürlükteki ICAO Ek’leri yanı sıra Bölgesel ve ulusal kanunlara uygun şirket kurallarını da içerecektir.

Şimdi ulusal kanun, talimat ve yönetmeliklerin kapsadığı bölümleri inceleyelim.

Uçuş İşletme	OM	İşletme El Kitabı
İlgili Yönetmelikler	SHY-1	Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliği
	SHY-6a	Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği
	SHY-6a	Hava Taksi İşletmeleri Ruhsat Akış Diyagramı
	SHY-6b	Genel Uçak İşletme Yönetmeliği
	SHY-6c	Çok Hafif Hava araçları Yönetmeliği
	SHY-13	Sivil Hava araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği
	SHY-22	Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği
	SHY-25	Sivil Havacılık İstatistik Bilgiler Yönetmeliği
	SHY-65.02	Hava Trafik Hizmetleri İle Bağlantılı Emniyet Olaylarının Rapor Edilmesi Ve Değerlendirilmesine Dair Yönetmelik
	SHD-7	Hava Nakliyatını Kolaylaştırma Komitesinin Kuruluş, Görev Ve Çalışmaları Hk.
İlgili Talimatlar	SHD-T-44	Uçuş Harekat Uzmanı (Dispeçer) Lisans Yönetmeliği
	SHT-3	Havacılık Sağlık Talimatı
	SHT-6A-50.	Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri İle, Uygulama Esasları Talimatı
	SHT-10	Kuzey Atlantik Hava Sahası İçinde Asgari Seyrüsefer Sertifikasyonları Operasyon Onayına İlişkin Talimat
	SHT-12HF.02	Hava Araçlarının Havai Fişeklerin Zararlı Etkilerinden Korunmasına İlişkin Talimat.
	SHT-13	Azaltılmış Dikey Minimumlarında Operasyon Onayına İlişkin Talimat (RVSM)
	SHT-14	Saha Seyrüseferi Operasyon Onayına İlişkin Talimat (RNAV)
	SHT-17-1	Tüm Hava alanları Giriş Kartı Talimatı ve Ekleri
	SHT-17-2	Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı
	SHT-21-1	Uçuşa Elverişlilik Sertifikası verilme ve/veya Temdit Edilme Kuralları
	SHT-120.95	Hava aracı Kiralama Usul ve Esasları
	SHT-121.23	Sivil Havacılıkta Kalite Yönetim Sistemi ve Standardizasyonu
	SHT-121.300	Minimum Teçhizat Listesi (MEL) Oluşturulması ve Onaylanması İle İlgili Yöntemleri Belirleyen Kurallar
	SHT-121.500	Özel Uçuş İzni Verilmesine İlişkin Kurallar
	SHT-Eğitim	Eğitim Talimatı
	SHT-Eğitm	Yer Hizmetleri Eğitim Tablosu
	SHT-ETOPS	Çift Motorlu Uçaklarla Uzatılmış Menzil Operasyonu Onayına İlişkin Talimat
SHT-FDM	Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Uçuş Veri İzleme Programına İlişkin Esas ve Usuller Talimatı	
SHT-J	Hava Aracı Ağırlık ve Denge Talimatı	



SHT-OD	Operasyon Direktifleri Talimatı
SHT-OPS-1	Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı
SHT-STD	Simülâtör Kullanıcı Onayı Verilmesine İlişkin Esas ve Usuller Talimatı

<b>Ekip Eğitimi</b>	<b>FCTM</b>	<b>Uçuş Ekibi Eğitim El Kitabı</b>
<b>İlgili Talimatlar</b>	SHT-1A	Uçuş Eğitim Organizasyonları Kurs Açma ve Yetkilendirme Esasları Talimatı
	SHT-1B	Uçak Tip İntibak Eğitimi Organizasyonu (TRTO) Talimatı
	SHT-1C	Kontrol Pilotluğu (Examiner) Talimatı
	SHT-1-F	Teorik Bilgi Sınav Talimatı
	SHT-1H	JAA Üyesi Olmayan Ülkeler Tarafından Tanzim Edilmiş Lisans ve Yetkilerin Çevrilmesi Talimatı
	SHT-1S	Sentetik Uçuş Eğitim Cihazları Yetkilendirme Talimatı
	SHT-1Z	Sadece Simülâtörle Tip İntibak Eğitimi Esasları
	SHT-6A-50.	Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri İle, Uygulama Esasları Talimatı
	SHT-Eğitim	Eğitim Talimatı
	SHT-OPS-1	Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı
<b>Uçuş Hizmetleri</b>	<b>CAM</b>	<b>Kabin Ekibi El Kitabı</b>
<b>İlgili Talimatlar</b>	SHT-6A-50.	Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri İle, Uygulama Esasları Talimatı
	SHT-17-1	Tüm Hava alanları Giriş Kartı Talimatı ve Ekleri
	SHT-Eğitim	Eğitim Talimatı
	SHT-OPS-1	Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı
<b>Yer Hizmetleri</b>	<b>GOM</b>	<b>Yer Hizmetleri El Kitabı</b>
<b>İlgili Yönetmelikler ve Talimatlar</b>	SHY-22	Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği
	SHY-25	Sivil Havacılık İstatistikî Bilgiler Yönetmeliği
	SHT-17-1	Tüm Hava alanları Giriş Kartı Talimatı ve Ekleri
	SHT-17.4	Hava Kargo İç Hat Geçiş Talimatı
	SHT-150.11	Havayolu Kargo Acentelerinin Görev Yetki ve Sorumlulukları Hakkında Özel Kurallar
	SHT-Eğitim	Yer Hizmetleri Eğitim Tablosu
	SHT-OPS-1	Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı

<b>Teknik Bakım</b>	<b>MME&amp;MOE</b>	<b>Uçak Bakım El Kitabı</b>
<b>İlgili Yönetmelikler ve Talimatlar</b>	SHY-25	Sivil Havacılık İstatistik Bilgiler Yönetmeliği
	SHY-66-01	Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği
	SHY-145.01	Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği
	SHY-147	Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği
	SHY-M	Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği.
	SHD-T-43	Uçuş Teknisyenleri Lisans Ve Sertifika Talimatı
	SHT-17-1	Tüm Hava alanları Giriş Kartı Talimatı ve Ekleri
	SHT-21.2	Export Uçuşa Elverişlilik Sertifikası Düzenleme Esasları
	SHT-25.253	Jant-Lastik Komponentleri İle İlgili Bakım Yetkisi
	SHT-39.1	Uçuşa Elverişlilik Direktifleri Uygulamalarına İlişkin Kurallar
	SHT-120-17	Hava aracı Bakımı Güvenilirlik Programları
	SHT-121.300	Minimum Teçhizat Listesi (MEL) Oluşturulması ve Onaylanması İle İlgili Yöntemleri Belirleyen Kurallar
	SHT-121.500	Özel Uçuş İzni Verilmesine İlişkin Kurallar
	SHT-129.4	Hava aracı Bakım Programı Periyotları ve Kısa Süreli Uzatılması Usul ve Esasları
	SHT-OD	Operasyon Direktifleri Talimatı
SHT-OPS-1	Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı	
<b>Kalite</b>	<b>QM</b>	<b>Kalite El Kitabı</b>

<b>İlgili Talimatlar</b>	SHT-121.23	Sivil Havacılıkta Kalite Yönetim Sistemi ve Standardizasyonu
	SHT-17-1	Tüm Hava alanları Giriş Kartı Talimatı ve Ekleri

Diğer bölümlerin El Kitabı Yazma zorunlulukları yoktur. Eğer şirket tercih eder ise, Toplam Kalite kapsamında bir El Kitabı yazılabilir.

Bu bölümlerden sadece Ticaret ve Finans, İşletme El Kitabında yaslar gereği bazı sınırlamalara tabi olabilirler. Bu sınırlamalar, İşletme El Kitabında belirtilir.

SHY-6a'da adı geçen tüm sorumlular, şirket yapısı içerisinde, kim tarafından seçilirse seçilsin, idari açıdan hep parasal sorumluya hesap verirler. Yasal olarak İşletme El Kitabını Sorumlu Müdür kime isterse hazırlatabilir ama böyle bir kitap, işletme müdürünün onayı olmadan yayınlanmayacaktır, çünkü böyle bir yayına onay vermemiş olan hiçbir pilot, işletme müdürü olarak görev almayacaktır.

Sorumluluk alan her kimse, idare edebileceği şartları da kendisi koymak isteyecektir. İşletme El Kitabının 1.ci bölümü idarecilerin yetki, sorumluluk ve görevleri ile ilgili olan bölümdür ve ancak işletme müdürü kime hangi şartlarda yetki, sorumluluk ve görev yükleyeceğine karar verir.

İdari açıdan kendisine bağlı olmadığı halde (doğrudan sorumlu müdüre bağlı) yer işletme, kabin hizmetleri ve Kaza önleme ve Uçuş Güvenliği Müdürü seçimi, kuralları işletme müdürünü koyuşu nedeniyle, kendisine danışmadan atanmamalıdır.

6762 No'lu Türk Ticaret Kanunu tüm ticari işletmeler için geçerlidir. Bu tarifin içerisinde, havayolu işletmeleri de mevcuttur;

**Madde 12** - Aşağıda yazılı veya mahiyetçe bunlara benzeyen işlerle uğraşmak üzere kurulan müesseseler, ticarethane sayılır:

10. Kara, deniz ve havada, nehir ve göllerde yolcu ve eşya taşımak;

Türk Sivil Havacılık Kanunu (2920) der ki;

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

Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) bu tanıma açıklık getirir;

**MADDE 6** – (1) Koltuk kapasitesi yirmi ve daha fazla olan hava araçları ile ticari faaliyette bulunacak yolcu veya kargo taşımacılığı yapacak işletmelerinin Anonim Şirket olarak kurulması ve işletme süresince bunu muhafaza etmesi zorunludur.

Türk Ticaret Kanunu (6762) Anonim Şirketi ve sorumluluğunu tarif eder;

**Madde 269** - Anonim şirket, bir unvana sahip, esas sermayesi muayyen ve paylara bölünmüş olan ve borçlarından dolayı yalnız mamelekiyle mesul bulunan şirkettir.

Ortakların mesuliyeti, taahhüt etmiş oldukları sermaye payları ile mahduttur.

Ayrıca bir de Müdür atanacaktır:

**Madde 342** - Şirket muamelelerinin icra safhasına taalluk eden kısmı, esas mukavele veya umumi heyet veya idare meclisi kararıyla idare meclisi azasından veya ortaklardan olmayan bir müdüre tevdi edildiği takdirde; müdür, kanun veya esas mukavele yahut iş görme şartlarını tespit eden diğer hükümlerle yükletilen mükellefiyetleri, gereği gibi veya hiç yerine getirmemiş olması halinde idare meclisi azasının mesuliyetlerine ait hükümler gereğince şirkete, pay sahiplerine ve şirket alacaklarına karşı mesul olur. Bu esas aykırı bir şartın esas mukaveleye konması veya müdürün idare meclisinin emri ve nezareti altında bulunması mesuliyeti bertaraf edemez.

**Madde 343** - Müdürler aksine esas mukavelede hüküm olmadığı takdirde idare meclisince tayin ve azlolunur. Tayin ve azil keyfiyeti, idare meclisince tescil ve ilan ettirilir. 315 inci maddenin birinci fıkrası hükmü de tatbik olunur.

**Madde 344** - Aksine esas mukavelede hüküm olmadığı takdirde müdürler, idare meclisi azalarının vazife müddetlerini aşan bir zaman için tayin olunamazlar ve onlar gibi her zaman azlolunabilirler. Pay sahipleri arasından seçilen müdür sebepsiz azli iddiasıyla tazminat isteyemez.

SHY-6a gereği bir de Sorumlu Müdür atanacaktır:

**Madde 19 – (1)**

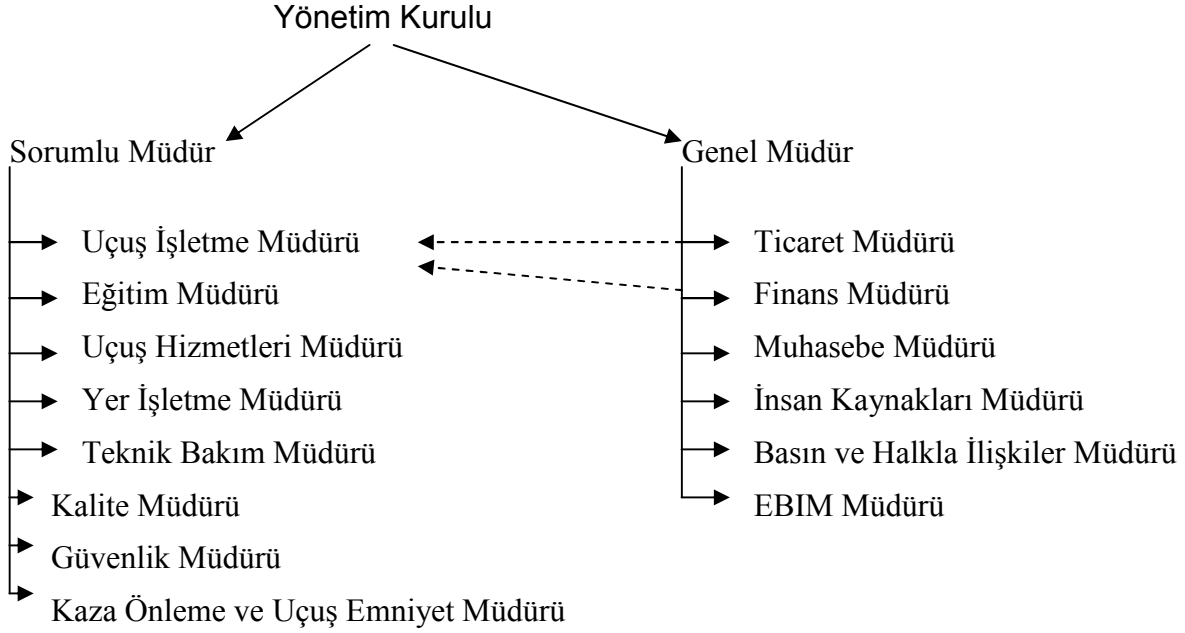
a) İşletmeci; uçuş işletme, yer işletme, bakım, uçuş eğitim, güvenlik konularından sorumlu birer yönetici ile bir sorumlu müdür ve tüm organizasyonun sağlıklı bir yapıda olmasını ve sürekliliğini denetleme görevini üstlenebilecek kapasitede sorumlu müdüre bağlı bir kalite sistemi yöneticisi ile kaza önleme ve uçuş emniyet programı yöneticisi görevlendirmek zorundadır.

Sorumlu Müdür yetkileri ise şunları kapsayacaktır;

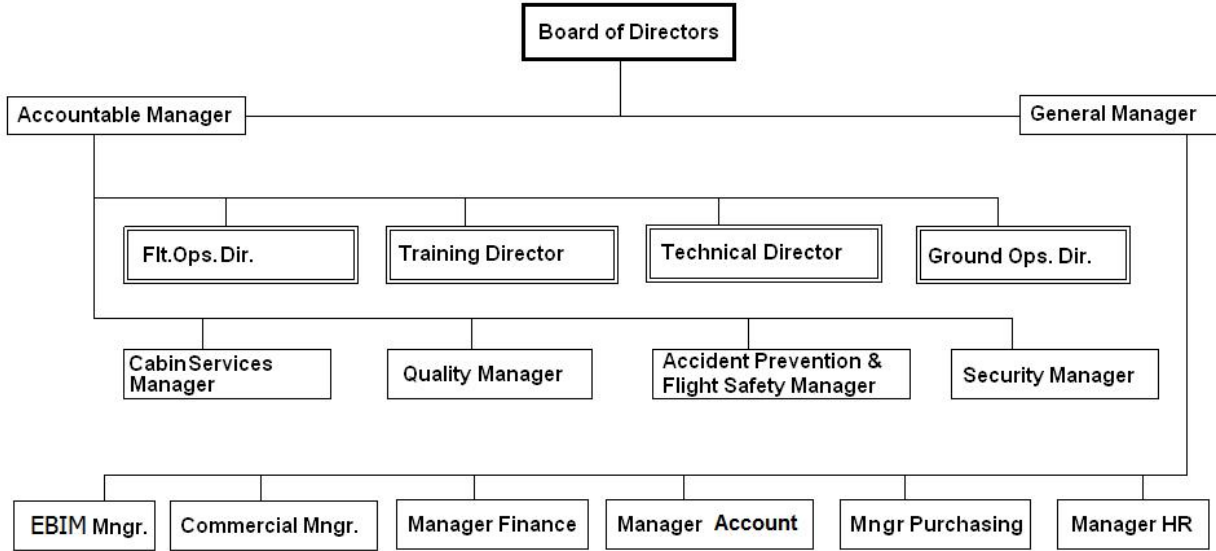
**MADDE 20** – (1) İşletmeci tarafından atanan sorumlu yönetici personelin Genel Müdürlük tarafından onaylanabilmesi için;

a) Sorumlu Müdürün; işletmecinin tüm operasyonlarının ve bakım aktivitelerinin Genel Müdürlük tarafından gerekli kılınan standartları ve işletmeci tarafından tanımlanan ilave şartları yerine getirmek üzere finanse edebilecek ve yürütecek, ayrıca işletmeyi tek başına temsil edecek yetkiye,

Böyle bir durumda karşımıza değişik bir yapı, sadece Sivil Havayolu İşletmelerine özgü işletme modeli çıkacaktır. Birisi Türk Ticaret Kanunu (6762) gereği, diğeri SHY-6a gereği atanacak iki sorumlu.



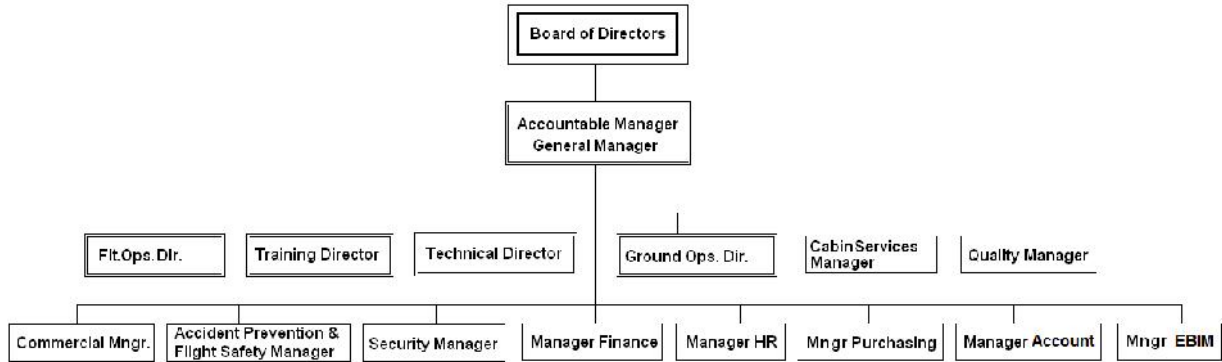
Alışıla gelmiş bir şirket yapısal çizelgesinde görünüm şöyle olacaktır;



Şekil 6-1 Şirket Yönetim Yapısı

Böyle bir yapı, hiçbir hukuka uymaz. Aslında istenen, Türk Ticaret Kanunu (6762) gereği sorumlu müdür olan Genel Müdüre gereken harcama yetkisinin verilmesidir. Böyle bir harcama yetkisinin Yönetim Kurulunca verilmesi şartı, hem Türk Ticaret Kanununa uygun, hem de SHY-6a'ya göre yetkin olacaktır. SHGM, muhatap olarak karşısında finansal açıdan güçlü bir genel müdür görmek istemektedir ve havayolu işletmeleri için bu çok gerekli ve doğrudur.

Bunun çözümü olarak işletmeler, hem Türk Ticaret Kanununa göre hem de SHY-6a'ya uygun olarak Genel Müdürü, istenen finansal yetki ile donatarak Sorumlu Genel Müdür tayin etmektedirler.



Şekil 6-2 Şirket Yönetim Yapısı

### Accountable Manager;

**SHT OPS-1.36.(8)** İşletici, tüm operasyonların ve bakım faaliyetlerinin finanse edilmesini ve Genel Müdürlüğün gerekli kıldığı standartlarda yürütülmesini sağlayacak kurumsal yetkiye sahip, Genel Müdürlük tarafından kabul edilebilecek bir sorumlu müdür görevlendirmek zorundadır.

### Flight Operations (Uçuş İşletme)

**SHT OPS-1.36.(9)a)** Uçuş İşletme bünyesinde uçuş ile ilgili değişik bölümler bulunur.

#### a) Crew Rostering (Ekip Planlama)

Ekiplerin (Pilot ve Hostes) uçuş programlarını Ulusal ve Uluslararası kurallar çerçevesinde Tip Şefi ve Uçuş Eğitim’ce belirlenen şartlara uygun hazırlayan bölümdür. Burada çalışanların ekibin her bireyini çok iyi tanınması esastır. Şirket, Ulusal ve Uluslar arası kuralları bilmek ve takip etmek zorundadır. İzin, senelik izin, sakıncalı birliktelikler, ekiplerin alışkanlık ve takıntıları dâhil olmak üzere, kendilerine gelen talepleri de dikkate almak durumdadırlar. Aynı zamanda gidilen meydanları, yatiya kalınacak meydanları, bu meydanların şehir ile olan konumlarını, bu şehirde kalınacak otelleri, otellerin özelliklerini ve meydan-otel transferini yapacak ulaşım şirketlerini de iyi bilmek zorundadır çünkü kalış planlamasını da kendisi yapacaktır. Yaptığı haftalık-Aylık planlamayı dağıtmak, bu planı tekrar meydanlara göre yapmak (sadece değişikliğe uğrayan meydanın planı) yine kendi sorumluluğundadır. Plan yayımlandıktan sonra ortaya çıkacak olan aksaklıkları, Uçuş İşletme Kontrol Merkezi ile birlikte (son 24 saati) çözümlenmekten sorumludur. Daha ilerisi için yapılacak değişiklikleri tekrar yayınlamak ve ilgili meydan programlarını yeniden düzenlemek ve tüm planlamayı yenilemek sorumluluğu kendisine aittir.

#### b) Operations Control Center (İşletme Kontrol Merkezi)

Bu bölümde lisan sahibi Uçuş İşletme Uzmanları çalışırlar. Görev yetki ve sorumlulukları İşletme El kitabı ile belirlenir. Bir merkezin dışında şube de açılabilir ve yetki/sorumluluklar paylaşılır. Ekip Planlama ve Uçak Planlama ile birlikte çalışılır.

#### c) Flight Operations Support (Uçuş Destek)

Tüm uçuş, yer ve teknik kitapların hazırlanması, değişikliklerinin yapılması-yayınlanması ve bunların takibi ile birlikte şirkette kullanılan şirket dışı yayınların (uçak yapımcısı (Boeing-Airbus), kural koyucu (SHGM-ECAC-EASA-ICAO, vs) ) tarafından üretilen yayınları takip etmek, ilgili değişiklikleri kendi kitaplarına uyarlamak-uygulamak ve bu değişikliklerin dağıtımını yapmak ve duyurmaktan sorumludur.

#### **d) Performance (Uçak Verim Planlama)**

Uçakların kabiliyetleri ve sınırlamalarını uçulacak meydanlara göre hesaplayarak mevsimsel ve yöresel özelliklerin tespitini ve bu meydanların kullanılabilirliğini hesaplamaktan sorumlu hizmet birimidir.

#### **Maintenance System (Bakım Hizmetleri)**

**SHT OPS-1.36.(9)b** Şirket uçaklarının bakım ve onarımından sorumlu bölüm. Bu bölüm içerisinde alt birimler, yetki ve sorumluluklara ayrılır ve hep bir amaç için görev yaparlar. Mühendisler ve Teknisyenler bu bölümde yer alırlar.

#### **Crew Training (Uçuş Eğitim)**

**SHT OPS-1.36.(9)c** Sadece uçuş ekiplerini eğitmekten sorumlu bölüm. Kıdemli ve onaylı özel eğitim görmüş Pilot'lardan oluşur.

#### **Ground Operations (Yer İşletme)**

**SHT OPS-1.36.(9)d** Uçuş ile ilgili hizmetlerin planlanıp yerine getirilmesinden sorumlu bölümde sertifika almamış hiçbir kimse çalışamaz. Her birey, verdiği hizmet ile ilgili bir eğitim görmüş olmalıdır. Bu hizmetler;

##### **a) Passenger Handling (Yolcu Hizmet)**

- i) Ticketing (Bilet satış)
- ii) Check-In (Yolcu karşılama)
- iii) Boarding (Yolcu kabul)
- iv) Lost & Found (Kayıp eşya)

##### **b) Ground Operations (Yer hizmet)**

- i) Transportation (Ulaşım)
- ii) Cleaning (Temizlik)
- iii) Catering (İkram)
- iv) Loading (Yükleme)
- v) Mass & Balance (Yük ve Denge uzmanlığı)
- vi) Apron Controller (Apron Amiri)

##### **c) Cargo Operations (Kargo işletme)**

- i) Acceptance (Kargo kabul)
- ii) Packing (Paketleme)
- iii) Loading (Yükleme)
- v) Load Master (Yükleme ve Denge uzmanı)
- vi) Apron Controller (Apron Amiri)

##### **d) Company Rep (Şirket temsilcisi)**

Şirketin yapılanmadığı meydanlarda.

#### **Flight Services System (Kabin Hizmetleri)**

**SHY-6a.Md.20.(1) d** Kabin hizmetleri, kız-erkek kabin hizmetleri eğitimi alıp uçakta Kaptan tarafından kendilerine verilen görevi, diğer taraftan da satış ve pazarlama müdürlüğünün istekleri ve planlaması doğrultusunda görev yaparlar.

#### **Quality System (Kalite Sistemi)**

**SHY-6a.Md.20.(1) e** Kalite eğitimi görmüş, şirketin kalite ile ilgili konularında çalışan Kalite müdürlüğü, şirketin değişik bölümlerinde uzmanlaşmış personelin tarafına verilmesi ile genel bir organizatör olarak çalışır.

Kendi arasında ayrıca Kalite Güvence (Quality Assurance) için belirli sayıda meslekten aday atanır ve bu adayları eğiterek ve görevi onlarla yürütebilir.

## **Flight Safety Officer (Uçuş Emniyet)**

**SHY-6a.Md.20.(1) f)** Uçuşların emniyetinden, uçulan seferlerin yol ve performansını takip ve incelenmesinden, uçuşta gelişen olay ve aksaklıkların incelenmesi ve çıkacak sonuçlara göre alınması gereken olan tedbirlerin tip şeffiği, uçuş eğitim ve işletme müdürüne iletmekten sorumludur.

## **Commercial Management (Ticaret müdürlüğü)**

**SHY-6a.Md.20.(1) d) 2)** Bu müdürlük satış ve pazarlamadan sorumludur. Kabin Hizmetleri müdürlüğünü satış ve pazarlama konusunda eğitmek ve uçakta satılacak Duty-Free (Gümrükten muaf) satılacaklar listesini oluşturmak ve temininden sorumludur.

### **a) Sales Management (Satış Müdürlüğü)**

Burada çalışacak personelin finans ve havacılığı en ileri düzeyde bilmesi bir zorunluluktur. Satış ve maliyet bilgileri yanı sıra, havacılıkta oluşabilecek her tür gider kalemlerinin hangi şartlarda oluşabileceği hakkında da bilgisi olmalıdır. Yer işletmenin meydanlar ile yaptığı anlaşmaları ve parasal durumu yanı sıra alınmış hakları da iyi bilmesi gerekmektedir. Pazarlama stratejileri yanı sıra analiz yeteneği olmalı ve bu yeteneğini sergilemelidir.

Açılacak yeni meydanları Uçuş İşletme'ye teklif edebilmek için meydanın özellikleri hakkında değerlendirme yapabilecek alt yapıya yani temel havacılık bilgisine sahip olmalıdır. O meydan / ülke hakkında ekonomik, sosyolojik ve turizmin çeşitleri hakkındaki bilgilerini birleştirerek kabul edilebilir bir doluluk oranı hesaplaması yapabilmelidir.

### **b) Scheduling Management (Tarife Müdürlüğü)**

Eldeki uçakların en verimli şekilde kullanarak mevcut meydanlara uçmayı sağlamak ve bu planlama içerisinde uçakların bakım ile ilgili sürelerini hesap ederek, dönüşümlü bir program hazırlamak zorundadır. Uçakların performanslarını takip etmek, mevcut uçuş saatlerini dağıtarak aynı süreler içerisinde bakım yoğunluğu yaratmamak ve çıkabilecek ilave uçuşlar için yer ayırmak en önde gelen görevleri arasındadır.

Planlanan Uçakların tüm hukuki evraklarının yenileme tarihlerini gözeterek, hukuksal izinleri talep etmek ve izin taleplerini hangi ülkelere hangi şart ve evrak ile yapılacağını ilgili ülke AIP'lerinden takip etmek, aynı zamanda uçulacak meydanlar için slot almak ve alınan slotlara göre yeniden planlama yapmak, bu planları Ekip Planlama ve Uçuş İşletme Kontrol Merkezine yayınlamak görevleri arasındadır.

(Genelde son 24 saatlik bölüm, işletme Kontrol Merkezi ile ortaklaşa karar altına alınır)

### **c) Charter Management (Kiralama Müdürlüğü)**

Tarifenin boşluklarını kiralama yolu ile satmak ve bu boşlukları özel hizmet anlayışı ile özel olarak fiyatlandırmak başlıca görevlerindedir. Satış ve Tarife ile birlikte çalışır. Satış ve tarifeyi çok iyi bilmesi gerekir.

### **d) Pricing and Reservation (Ücret tespit ve rezervasyon)**

Tarifeyi, dönemleri ve özel dönemleri, boşluklarını, doluluklarını iyi bilmek, istatistiksel verileri iyi değerlendirmek ve bu verilere göre bilet satmak ve bu boşlukları özel hizmet anlayışı ile özel olarak fiyatlandırmak başlıca görevlerindedir. Satış ve Tarife ile birlikte çalışır. Ücretlendirme ve kampanya konularında uzman olması gerekir.

## **Finance Manager ( Finans müdürü )**

**SHY-6a.Md.20.(1) d) 3)** Bu müdürlük, Uçuş İşletme, Teknik, Yer İşletme, Kabin Hizmetleri ve Ticaret Müdürlüğü ile eşgüdüm içerisinde çalışmak ve yapılmış kontratlar ile Cost Control arasındaki bağlantıyı tüm bölümler ile takip ve uygulamaktan sorumludur.

Tüm Havayolu personeli, SHT OPS-1 gereği eğitilmiş olmak zorundadır.

**Madde 7 – Kanunlar, Yönetmelikler ve Prosedürler - İşleticinin Sorumlulukları**

(1) İşletici;

- a) Tüm çalışanların, operasyonların gerçekleştirildiği Devletlerde geçerli olan ve kendi görevlerinin ifası ile alakalı bulunan tüm kanun, yönetmelik, talimat ve usulleri de içeren mevzuata uymalarını,
- b) Tüm ekip üyelerinin, görevlerinin yerine getirilmesi ile alakalı olan kanunlar, yönetmelikler ve prosedürler ile ilgili bilgi sahibi olmalarını, sağlamaktan sorumludur.

Bu madde, şu anlama gelir.

Havacılıkta çalışacak birisi, eğitim almadan göreve başlayamaz.

Görüleceği üzere burada özellikten bahsedilmiyor. İşin cinsi ya da kişiler ayırımı yok. Sadece ulusal kanunlarla sınırlı değil, işletme yapılan ülke kanunları da öğretilecek.

Ticaret Müdürü, daha önce hangi işte deneyim ve başarı sahibi olursa olsun, bir havayolu işletmesinde göreve başlamadan önce ilgili temel havacılık hukuku ve yeni işi ile ilgili kanunları öğrenmesi için eğitim almak zorundadır.

Böyle bir eğitimi almadan işe başlayan birisi, aklına göre bir meydana satış yaparak şirketi sorumluluk altına sokması ya da uçuş işletmeyi yanıltması söz konusu olabilir. (SHY OPS-1)

**Madde 45- İşletici Tarafından Havaalanlarına İzin Verilmesi**

- (1) İşletici, filosunda bulunan uçak tipleri ve ilgili operasyonlar için, sadece yeterli havaalanlarının kullanımına izin verecektir.

Bu nedenle şirketin İşletme El Kitabını bilmeli ve kendi sorumlulukları yanı sıra, işletmeden doğan sorumluluklarını da öğrenmelidir.

Bölgelere yönelik Havacılık Hukuku bu yüzden öğrenilmeli ve öğretilmelidir.

Diyelim ki havacılık işletmelerinde senelerce çalışmış ve çok deneyimli birisi şirkete katıldı. Yine eğitim görmek zorunda. Bu sefer temel havacılık hukuku eğitimi değil, şirket uygulamaları eğitimi olacaktır.

Eski şirketinde hamileler 34.cü haftayı geçirdiklerinde uçuşa kabul edilmiyor olabilirler ama bu şirkette hamileler ile ilgili hiçbir sınırlama yok ise, bunu ve bu konu ile ilgili geçerli uygulamaları öğrenecektir.



## 7. HAVAYOLU EL KİTAPLARI ve İLGİLİ BELGELER

SHY-6a, Madde-30.(3),

- d) Ön izin verilen yirmi ve daha fazla koltuk kapasitesine sahip hava araçları ile işletmecilik yapacak başvuru sahipleri, işletme ruhsatı verilmesi için gerekli tüm faaliyetleri, uçucu personelin, bakım personelinin, yer personelinin ve idari personelin istihdam edileceği tarihleri, tüm personel için eğitimlerin nerede, nasıl, kim tarafından alınacağını, uçak ve tesis edinimlerini, el kitapları yazılmasını ve Genel Müdürlük incelemesine sunulmasını, teknik dokümanların temin edilmesini, taahhüt edilmiş sermayenin ne zaman ödeneceğini ve Genel Müdürlük denetlemesinin ne zaman yapılacağı planlanan tarihleri içeren faaliyet takvimini hazırlayarak ön izin tarihinden itibaren en geç on iş günü içinde Genel Müdürlüğün onayına sunar.

SHT OPS-1, Madde 36,

- (7) İşletici, Genel Müdürlüğe aşağıda belirtilen hususları sağladığını kanıtlamak zorundadır:
- a) Gerçekleştirilen veya gerçekleştirilecek operasyonun ölçeğine ve kapsamına uygun nitelikte yönetim ve organizasyonu oluşturmaktan sorumludur.
- b) Gerçekleştirilen veya gerçekleştirilecek operasyonun kontrolüne yönelik usulleri belirleyip, ilgili el kitapları içerisinde tanımlayıp uygulamaktan sorumludur.

Uçuş İşletme El Kitabı dört bölümden oluşur.

- a) Bölüm A - Genel/Temel:** Bu bölümün, emniyetli bir operasyon gerçekleştirmek için filoda yer alan ya da alması planlanan uçak tipinden bağımsız olarak işleticinin operasyon politikalarını, talimatlarını ve usullerini içermesi gereklidir.
- b) Bölüm B - Uçak İşletme Konuları:** Bu bölümün, emniyetli bir operasyon gerçekleştirmek için filoda yer alan ya da alması planlanan uçak tipine ilişkin talimatları ve usulleri içermesi gereklidir. Söz konusu bölümde, işletici tarafından kullanılan uçak tipleri, serileri veya uçaklar arasındaki tüm farklılıklar göz önünde bulundurularak hazırlanması gereklidir.
- c) Bölüm C - Uçuş Rotası ile Havaalanı Talimatları ve Bilgileri;** Bu bölümün operasyon sahasına ilişkin olarak ihtiyaç duyulan tüm talimatları ve bilgileri içermesi gereklidir.
- d) Bölüm D - Eğitim;** Bu bölümün emniyetli bir operasyon için gerekli olan personele ilişkin tüm eğitim talimatlarını içermesi gereklidir.

Bu bölümleri ve bunların dışındaki el kitaplarını sınıflandıralım.

**I. Üretici firmanın El Kitapları,** Şirketimiz kayıtlarında görülen uçak ya da uçakların üreticisi tarafından yayınlanmış Üretici El Kitaplarıdır.

- 1- Uçak Uçuş El Kitabı (OM Bölüm-B)
- 2- Uçak Yük ve Denge El Kitabı
- 3- Uçak Bakım Planlama El Kitabı
- 4- Uçuş Eğitim El Kitabı

**II. Şirket El Kitapları,** Şirketimiz tarafından hazırlanıp yayınlanmış El Kitaplarıdır.

- 1- Uçuş İşletme El Kitabı (OM Bölüm -A)
- 2- Yer İşletme El Kitabı
- 3- Kabin Memuru El Kitabı
- 4- Bakım Organizasyonu Yapısı ve Uçak Bakım El Kitabı
- 5- Uçuş Ekibi Eğitimi El Kitabı (OM Bölüm -D)
- 6- Kaza Önleme ve Uçuş Güvenliği El Kitabı
- 7- Performans El Kitabı
- 8- Güvenlik El Kitabı
- 9- Kalite El Kitabı

**III. Özelliikli El Kitapları:** Yetki ve/veya sorumluluk üzerine hazırlanmış el kitapları.

- a) Havacılık Haritaları El Kitabı (Bölüm –C)
- b) Havacılık Bilgi El Kitapları

**IV. Yardımcı El Kitapları:** İşletmeye yardımcı El Kitapları

**1-IATA**

- a) Airline Operations Cost Management Guidance Material Manual (AOCM)
- b) Airport Handling Manual (AHM)
- c) Baggage Services Manual
- d) Cargo Claims & Loss Prevention Handbook (CCHB)
- e) Combined Cargo Conference Manual (CCC)
- f) e-freight Handbook
- g) European Air Cargo Programme Handbook (EACP)
- h) IOSA Standards Manual (ISM)
- i) Medical Manual for Aviation
- j) Mileage Manual
- k) Multilateral Interline Traffic Agreements (MITA) Manual
- l) Passenger Agency Conference Resolutions Manual
- m) Prorate Manual - Cargo (PMC)
- n) Prorate Manual - Passenger (ePMP)
- o) Reservations Services Manual
- p) Revenue Accounting Manual
- q) Security Manual
- r) Standard Schedules Information Manual (SSIM)
- s) Technical Operations Policy Manual (TOPM)
- t) Ticketed Point Mileage Manual (TPM)
- u) Travel Information Manual (TIM)
- v) ULD Technical Manual

**2-ISO**

- a) ISO Quality management principles
- b) ISO Statistical methods
- c) ISO 9000 Family - Global management standards
- d) ISO 14000, Environmental management
- e) ISO 14001 - The world's environmental management system standard

**3-Eğitim**

- a) Dışarıdan alınacak her türlü eğitimin şirket tarafından onaylanmış El Kitapları.

**4-Diğer**

- a) İşletme Müdürü tarafından onaylanmış diğer El Kitapları.

Bir havayolu işleticisi, El Kitapları dışında yararlanacağı her bir kitabı belirlemeli ve onayladıktan sonra kütüphanesine almalıdır. Bu nedenle her bir kütüphanenin birer listesi olmalı, bu listede güncelleşecekler, en son güncellenme tarihi ile yer almalıdır.

Böyle bir liste, geçerliliğini kaybetmiş bir Belge/El Kitabı barındırmamalı ve kullanıcıları yanıltmamalıdır.

## 8. İLİŞKİLİ BÖLÜMLER

Bir Havayolu İşletmesinin, Uçuş İşletme ile ilişkili olmayan bölümü yoktur.

Ticaret Müdürlüğü, hangi meydanlara hangi uçakları ne zaman ve ne şekilde satacağını İşletme Müdüründen olur almadıkça, bilemez.

Finans bölümü, hangi ödemelerin kimlere ve ne zaman yapılması gerekeceğini, ya da yapılıp yapılmayacağını ilgili Müdür'den olur almadıkça gerçekleştiremez. Uçak işletmeciliği içerisinde Sorumlu Müdüre doğrudan bağlı tüm bölümler için bu geçerlidir.

İnsan kaynakları Müdürlüğü'nün Uçuş İşletme talep etmedikçe hiçbir bölüm için yetki kullanması, olanaksızdır. Bu Müdürlükler, Uçuş İşletme Müdürlüğü, Eğitim Müdürlüğü, Uçuş Hizmetleri Müdürlüğü, Yer İşletme Müdürlüğü, Teknik Bakım Müdürlüğü, Kaza Önleme ve Uçuş Emniyet Müdürlüğü, Kalite Müdürlüğü ve Güvenlik Müdürlüğüdürler. Bu müdürlüklerde çalışabilecek kişi seçimi özellik, yetenek ve bilgi açısından sadece ilgili müdürlük tarafından saptanacak kişi ya da kişiler tarafından yapılır.

Satın Alma müdürü için tüketim dışındaki özellikli satın alma ve/veya kiralama, yine ilgili müdürlüklerce yapılır. Simülatör kiralama ya da Harita El Kitabı ve/veya Havacılık Bilgi El Kitabı satın alımı, ancak ilgili bölümün görevlendireceği kişi/kişiler tarafından yapılabilir.

Basın ve Halkla İlişkiler müdürlüğü bile, İşletmenin sorumluluk alanından uzak durmak zorundadır. Görev gereği yapılması gereken ve bu sahaya giren her bir davranış, yine ilgili müdürlüğün onayı ile gerçekleşecektir.

## 9. Havayolu İşletmelerinde Yeni Yönetim Yaklaşımları

Sivil Havacılığın ilk evrelerinde, devletin katkısı pek yoktur. Bir tek Amerika Birleşik Devletleri tüm bu gelişmeleri takip ederken, askeri kullanım alanında yararlanmayı planlayan tek devlettir. Bu amaca yönelik Smithsonian enstitüsü aracılığı ile parasal yardımlar bile yapmış ve yapmaktadır.

Ticari olarak ilk duyulan yapılaşma, uçuşların ülke sınırlarını aşmaya başladığı döneme rastlar. Avrupa içerisinde birçok ülke ve bir o kadar da para birimi. Şirketler, kendi aralarında bu sorunu IATA ile çözerler.

Özel olarak başlayan bu çalışmalar, ülke sınırlarını aştığında ortaya hukuksal düzenlemeler ile devletin sorumluluğu gündeme gelmiş ve devlet havacılık konusunda da yapılanma gereği duymuştur.

Havayolu ulaştırması, deniz ve kara taşımacılığı gibi değildir. Bir kaza olduğunda etkilediği alan, kendi çevresi değildir ve üçüncü şahısların göreceği zararlar, kendilerinden kat be kat fazladır. Bir otomobil bir evin duvarına çarpabilir ve bundan zarar göreceği olan sadece otomobilin içindekilerdir. Bir gemi bir buz dağına çarpıp battığında kazazedeler, o geminin içindekilerden başkaları değildirler. Bir uçağın bir eve çarpması, ya da havada çarpışmaları, sadece kazaya katılan araçları değil, üzerlerine düştükleri yerleşim alanı içerisindekilerin de zarar görmelerine neden olacaktır. İşte bu nedenle üçüncü şahısların öncelikli korunması için bir dizi çalışma yapılmış ve bu güne gelmiştir.

Emniyetli bir uçuş, uçuşla ilgisi olmayanları da ilgilendirmektedir. Bu nedenle artık havayolu işletmeleri, kanun çerçevesinde yapılanmak ve sorumluluk taşıyarak işletme yapmak zorundadırlar. Bu tür bir işletme, şirket yapısı, uçurulan uçak ve ilgili personelin eğitimi ile başlayıp, yapılacak işletme giderlerinin de katılımı ile belli bir işletme harcaması oluşturacaktır.

Böyle bir harcama, uçuş maliyeti yaratmakta, kazanılan seyahat süresi ile böyle bir harcama kabul edilebilir sayılmaktadır. Yaratılan finansal kavram ve kurallar, işletmeleri değişik şekillerde etkilemiş ve değişik işletme düzenlerinin doğmasına sebep olmuştur.

Önceleri uçakların maliyetleri; kiralari, işletme giderleri ve frekansları, şirketleri rekabet için “iyi hizmet”, “lüks ikram” ve “sınıf farkı” ile karşılanırken, şimdilerde maliyetlerin çok uçarak en aza indirilmesi hedeflenmektedir.

Artık hız belirgin bir etken olmaktan çıkmış, çağımızda yoğun tüketim kavramı egemen olduğu için, çok uçarak çok kazanma politikaları yaygınlaşmıştır.

Çok uçmanın, yani saatlik giderdeki uçak aylık kirasının saat başına en aza düşürülmesi ile edinilen kazanımlara bir de aynı şehirdeki ikincil meydanlardan daha düşük ücretle hizmet alarak kar oranını arttırmak hedef haline gelmiş, eskiden 3-5\$ lık ikram bedava verilirken, aynı ikram şimdi 10-15\$ olarak satılmaya başlanmıştır.

Halkın yanlış anlamasına bile dikkat edilmeksizin, “Düşük Maliyetli Havayolu” diyerek yeni bir kavramın doğması ve piyasayı sarması, hem işleticileri hem de yolcuları memnun etmiş gibi görünmektedir.

## 9.1 Düşük Maliyetli Havayolu

Hiçbir havayolu, yürürlükteki kanunları delerek maliyetini düşüremez. 1970’lerde gerçek anlamda Amerika Birleşik Devletleri’nde bu tip işletme yapan şirketler, yani FAA kanunlarına uymadan işletme yapan şirketler olmuş, FAA kanunları düzenlemek yerine yapılanlara göz yummuş ve sonunda ‘De-Regulation’ dönemi diye adlandırılan bu dönemde büyük facialar oluşmuştur.

İşte tam bu dönemde Avrupa, Amerika Birleşik Devletleri’ne örnek olacak yeni bir çalışma başlatmış ve düzenlemekte oldukları bu yeni kuralları aynı düzende kanunlaştırmasını istemiştir. JAA adı altında kurulan bu “Birleşik Havacılık Otoriteleri”, 1970 yılında önce “uçabilirlik” alanında, daha sonra sivil havacılığın tüm alanlarında havacılık kurallarını yazmaya ve uygulama yöntemlerini Avrupa çapında geçerli kılmaya başlamıştı. Aynı kuralları eFAR adı altında ABD kendine göre düzenlemiş ve yeni modern emniyet anlayışı iki kıtada da uygulamaya konmuştu.

Pazarlamanın iki anlamda tarifi mevcuttur.

- Klasik Pazarlama,
- Modern Pazarlama.

Kavramlar yaratarak yeni ürünü hem tanıtır, hem sevdirebilir hem de kar edersiniz. Bu yeni ürünün size ihtiyaç gibi gösterilmesi esastır.

Tarifeli olarak Duesseldorf’a uçan bir şirket, IATA üyesi ise, mevcut ücret politikasını uygulamak zorundadır.

Aynı şirket tarifesiz olarak Duesseldorf’a uçabilir ve istediği ücreti uygulayabilir.

Yine aynı şirket, Duesseldorf yerine Maastricht’e (araları 90km) tarifesiz uçuş yapabilir ve ücreti en düşük seviyelerde tutabilir.

Ayrıca yine aynı şirket, Duesseldorf yerine Maastricht’e tarifesiz uçuş yapabilir, ücreti en düşük seviyelerde tutabilir ayrıca ikramı da size parayla satabilir.

Yaratılan kavramlar, sizde sadece çağrışım yapacak ve kabul görecektir. Bir şirketin;

Tarifeli seferi ile Duesseldorf’a 670€ öder ve yer bulduğunuza sevinirsiniz.

Charter seferi ile Duesseldorf’a 470€ öder ve yer bulduğunuza sevinirsiniz.

Charter seferi ile Maastricht’e 270€ öder ve yer bulduğunuza sevinirsiniz.

Düşük Maliyetli Seferi ile Maastricht’e 170€, ikrama 10€, koridor ya da pencere kenarına 5€ ayrıca öder ve yer bulduğunuza sevinirsiniz.

Bu şirketin adı ve işletmesi değişmemiştir, sadece uçaklarını verimli kullanmaktadır. Bu tür işletme zaten yapılmakta idi ve hala yapılmaktadır. (İlk IST-Maastrich uçuşu 1988)

Uçak üretiminin artması, piyasada yeterli sayıda uçak bulunması ile modern pazarlamanın ortaya çıkardığı yeni bir kavramdır ve artık eski kavramlar “eski” oldukları için yok olmaktadır.

Sanmayın ki sadece uçaklarda böyle bir sistem uygulanmakta. Girin bir otelin rezervasyon sistemine, aynı şeyi göreceksiniz. Çok önceden ve ilk oda kapatmalar en ucuzu. Zamanla ve odalar satıldıkça fiyatı artıyor.

Pazarlama dersinde okuduğunuz ücretlendirme sistemi uçaklarda uygulanmaya başlayınca çoğunluğun haberi oldu bu uygulamadan.

Şimdi bakalım havacılıkta ne, nasıl yapılır ve çalışır.

### **9.1.1 Yakıt**

Kaç adet uçağın olursa olsun, daima daha ucuza yakıt alma şansın vardır. Çünkü yakıt hacim ile doğru orantıda ucuzlar. Senelik tüketim hacmin arttıkça yakıt birim ücreti de düşer. Çok tüketmek ise görecelidir ve aslında uçaklarda ne kadar az tüketirsen yakıtı, o kadar kazanırsın.

Bu çelişkiyi tek bir şekilde aşarsın. Çok tüketiyor görünmek için tek bir şirket adı altında toplanır, hepiniz de o şirket adına alım yapar ve sonra tükettiğiniz oranda ödemeye katılırsınız. Bu havuz problemi değil, akılcı bir yaklaşımdır ve iki taraf da mutludur.

Yakıt dağıtan şirket, satışını arttırmış ve tek fatura ile işi bitirmiş, kotası artmış, primi yükselmiştir.

Havayolunuz da eskiden aldığı yakıt hacmini dört misli arttırmış ve ona uygun yeni fiyat almış, senelik yakıt giderlerinden hatırı sayılı bir tasarruf elde etmiştir.

### **9.1.2 Yer Hizmet**

Artık büyük şehirlerin birden fazla meydanları ve yakınlarındaki yerleşim bölgelerinde de uygun havaalanları mevcuttur. Milano Linate meydanına artık uçamıyor ve Malpensa gibi bir meydan da size pahalı geliyor ise, Milano şehrine en yakın (32 km) meydan olan Bergamo, en uygun hizmet ücreti ile size daha da çok imkânlar sunmaya hazırdır.

Hem meydan hem de hizmet giderleri ucuz olan böyle bir meydan, yolcu için çok bir şey değiştirmeyecek hatta bazıları için tercih nedeni bile olacaktır.

### **9.1.3 İkrâm**

Düzgün bir tarifeli sefer için ikram ücretleri, 3 ile 10\$ arası değişmektedir. Soğuk kahvaltı 3\$ dan, içki dahil sıcak yemek 10\$ a kadar çeşitlenmektedir tabak başı ücretleri.

Bu ikramı ücretlendirerek satarsanız hele 7.5 ile 15\$ arası bir ücretlendirme ile suya ve içkiye de ayrı bir tarife, gelirinize gelir katarsınız.

### **9.1.4 Ek Hizmetler**

Koltukları sınıflandırmak yeni bir kavram değil. Sınıflandırılmış bir uçakta orta koltuk olmadığını görürsünüz. Hem “First” hem de “Business” Class, orta koltuk kavramını seneler önce bu nedenle kaldırmış ve başarıya ulaşmıştı.

O zaman “Economy” sınıfında da bu kavram bana para kazandırabilir. Koridor istersen 5\$ ve cam kenarı 10\$. Yoksa benim insafıma değil, kalan yerin konumuna göre ne çıkarsa bahtına.

Eskiden fazla bagaj ağırlık ile ücretlendiriliyordu. Hacim devrede değil idi. Şimdi tıpkı kargo gibi ücretlendiriliyor. Tek farkı biraz daha pahalı kargo ücretinden çünkü rezervasyon yapıyorsun ve seninle geliyor. Şirketin karı ise kargo giderlerinden kurtuluyor ve bagaj kapsamında işlem gördüğü için fazladan bir masrafı yok. Üstelik bunları için bir de standart tarife ilan ettin mi, her şey yasal oluveriyor.

### 9.1.5 Bağlantılı Hizmetler

Biletinizi alırken şu kredi kartı ile alırsan şu kadar indirim, otel rezervasyonunu bizimle yaparsan ayrıca kazanç, araba kiralarsan şu avantaj vs. ve vs. Tüm uçak reklam alanı oluverir. İçi ve dışı reklam ile donanır. Kullanılan sarf malzemeleri bile reklam faslından başkalarına yaptırılır. Boarding Card bile sizin için masraf olmaktan çıkar.

### 9.1.6 Şirket Yapısı

Türk Sivil Havacılık Kanunu 2920 Madde 19 ile üç çeşit ticari havayolu işletmesi tanımı yapılmıştır.

- 1 – Yolcu taşımacılığı,
- 2 – Yük taşımacılığı,
- 3 – Yük ve Yolcu taşımacılığı.

SHY-6a gereği Türkiye’de Ticari Havayolu işletmeleri de, şu şekilde sınıflandırılmışlardır;

Madde 13 – Tarifeli seferler

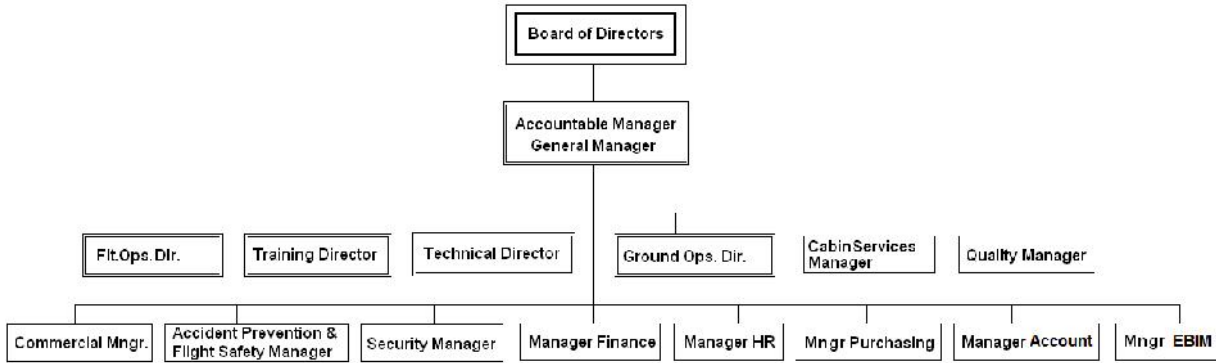
Madde 14 – Tarifesiz seferler

Madde 15 – Bölgesel hava taşımacılığı

Madde 16 – Hava taksi

Madde 17 – Yük taşımacılığı

Tüm bu sınıflandırma çeşitliliğine rağmen şirket yapısı düzgün bir biçimde belirlenmiş ve ilgili yapılanma, standart bir hale getirilmiştir.



(Şekil 6-2 Şirket Yönetim Yapısı)

Bu nedenle ne personel azaltarak, ne de bakımdan kısarak tasarruf etme şansınız yoktur. Geriye sadece işletme usulleri ve çeşitliliği kalmaktadır. O zaman maliyet düşüremeyeceğiniz zaman gelirinizi arttırarak çözüm bulursunuz ve bu günlerde düşük maliyetli havayolu adı altında yapılan da budur.

## 9.2 eTicaret

Artık devir elektronik iletişim devridir. Bir iş yapmak ya da bir iş ile ilgili işlem yapmak istediğinizde, elektronik ortamda en fazla verimi alacağınız şartları seçer ve tüm kolaylıklarından yararlanmak istersiniz.

eTicaret burada da elinizin altında olacak ve tahmin edemeyeceğiniz çeşitlilik ve sınırsız olasılıklarla en kısa sürede en fazla yarar elde etmek için bol bol araştırarak zamanını da sizler yaratırsınız.

“e” ile başlayan tüm yapısalarda özünde “traceability”, **takip edilebilirlik** yatar. Bundan hem hukuksal hem ticari hem de istatistikî olarak yararlanmak, esastır.

Hukuksal olarak hizmet verenin kayıtları esastır ve bu kayıtların takip edilebilirliği olmadıkça onaylanmazlar. Ticari olarak tutulan e kayıtlar, birer belge niteliğini bir dizi tedbirler ile sağlanmadıkça alamaz ve ancak bu niteliği kazandığında herkese yararlı olacak ortam yaratılmış olur.

İstatistik ise ticaretin şimdilerdeki temel taşlarından biridir. Tüm kampanyaların özünde bu vardır. Müşteri çıkarı ön planda olsa bile, aslında şirket çıkarı ve karı bu yolla temin edilir ve/veya artırılır. Bu tip eTicaret sistemleri, belirli bir altyapı yatırımından sonra çok önemli sarf kalemlerinden kurtulmaya ve tasarruf etmeye yönelik yatırımlardır ve artık ne zımba teli ne de üç katlı kendinden kopyalı formlar ya da 6-8 katlı kendinden kopyalı biletler kullanılmamakta, diğer yandan doğa ile barışık bir ortam yaratılmaktadır.

Bu tip sistemlerin tek zararlı yönü ise, iş gücü kaybına sebep olmaktır. Bu kayıpların önüne geçmek zordur ama böyle bir işletmeyi de ancak vasıflı bir azınlık ile ayakta tutabilirsiniz. On kişi yerine bir kişi çalışacak ise, o bir kişi iyi donanımlı olmak zorundadır. Kişiye yapılan yatırım en pahalı yatırımdır ve güvencesi yoktur. Personelinizi iyi yetiştirdiğiniz oranda, talipleri artar ve siz yerine daha iyi yetişmişini almak için daha fazla ücret ödemek zorunda kalırsınız.

Piyasa ise dengeli olmak zorundadır. Çok iyi donanımlı personel bolluğu ya da azlığı, beraberinde ahlaki sorunları da yaratır. Kişilerin ya da şirketlerin fırsatlardan yararlanmaya çalışmasını da suçlayamadığınız anda, hukuksal sorunlar ile denge bozulabilir.

Üyesi olduğunuz rezervasyon sistemi, piyasada yer kapma savaşında öne geçer ve ücretini arttırabilir. Bu hizmet size pahalıya mal olduğunda ise, o şirketteki personeli transfer kendi rezervasyon şirketinizi kurarsınız. Artık rakipler çoğalmıştır ve ücretler düşmeye başlamıştır. Yatırımınızı bile finanse edemeyecek durumlar ortaya çıkabilir.

Çalıştığınız banka, size imkânlar sunarken, rakipleri de boş durmayacaktır. Yeni imkanlar ile birçok banka kapınızı çalacaktır.

eSistemde her şey varsayım üzerine kurulmuştur. Sonuçta işi yapan makinedir ve siz bilgisayar ile muhatap olduğunuzu bilirsiniz. Yetişmiş insan gücü sisteme hükmetmez, sadece mazeret üretir. Bu da doğrudan şirketin değerlendirilmesinde kullanılır. Kolaylık imajı birden terse döner.

Terse dönüşün faturası ağırdır. Çünkü alınan paranın geri ödenmesi değildir kaybedilen. Tüm bu işlemlerin sonucu geride kalan tortu, tüm güzelliklerin üzerini örter.

Artık fazladan ödediğiniz her kuruş size doğal gelmeye başlar ve kabullenirsiniz. Kabullendiğiniz zaman da sorgulamazsınız. Sorgulamadığınız sürece şirketler eHizmet yolu ile daha da fazla kar ederler.

eTicaret, reklamlar ile birlikte size hep “kolaylık – avantaj – sürat – emniyet - ucuzluk” adı altında tanıtılır ve sık sık en güvenli yol olduğu vurgulanır.

Paketinizi hangi saatte hangi gönderici şirkete vermiş olduğunuzu ekranda görmek bile sizi heyecandırır. Sanki veren siz değilmişsiniz gibi. Sonra da ara merkeze teslimini izlersiniz.

Ana merkez alış saatini oraya işlemiştir. Dağıtım girdiği saat, yola çıktığı ve karşı ana merkeze girişi, ara merkeze gönderildiği saat, her şey ortadadır.

Bu sizin sorgulamanızı önlemek içindir. Akşam uçağına verdiğiniz kargo aynı akşam karşı tarafa saat farkı ile gidecektir ama siz ekranda bir gün süren yolculuğu izler ve mutlu olursunuz. Zaten neden bu yolu seçtiğiniz hakkında bile fazlaca düşünmezsiniz. Reklamlar hep ön plandadır.

eTicaret aslında ilk görevi olan satış için kurulmamıştır. İlk hedefi paranızı almak değildir. Günümüzde asıl hedef sizi borçlandırmaktır.

Kredi kartınız ile alış-veriş yaparken dükkân sahibine tek seferde çekiş yapıldığında %2, taksit arttıkça %26'ya kadar varan komisyonlar ödenmektedir. Kasadaki görevlinin gözlerinizin içine en güzel ifadesi ile gülümseyerek “Kaç taksit istiyorsunuz efendim?” sorusu, alacağı prim ile doğrudan bağlantılıdır. Her durumda gerçek olan olay, bankanın tüm tutarı satıcıya bir defada ödemesi ama sizin ona borçlanmanız üzerine kurgulanmış bir senaryodur. Böyle bir davranışın bilinçli yapılması kullanıcı için yarar sağlayabilir ama eldeki istatistik veriler, bu tip kullanımın çok ama çok az olduğunu göstermektedir.

Artık “Önce Al - Sonra Öde” devrinden, “Önce Borçlan” devrine geçilmiştir ve hatta bankalar, borçlarını bize devredin kampanyaları düzenlemektedirler ve bu evreye geçiş eTicaret sayesinde olmuştur. Artık güç, borcu kontrol edendedir. Kimsenin ne ürettiği, ne kadar ürettiği önemini kaybetmiş, şimdi sizleri ne kadar daha borçlandırabilirim dönemi başlamıştır.

Yiğidin kamçısı olan borç, şimdilerde gücün simgesi ve yaptırımın en önemli unsurudur. Bu kamçıyı yiyerek de kurtulamazsınız. Borç, sadece sizin değil, gelecek nesillerin de borcudur ve bilmeden bu sistem içerisinde tüm varlığınız ipotek altına alınmış olmaktadır.

### 9.2.1 **Elektronik Ticaret İşlemleri**

Kapalı ve açık ağlar kullanılarak yapılabilecek iş ve ticaret sistemleri şu şekilde sıralanabilir:

- Mal ve hizmetlerin elektronik alışverişi,
- Üretim planlaması yapma ve üretim zinciri oluşturma,
- Tanıtım, reklam ve bilgilendirme,
- Sipariş verme,
- Anlaşma/sözleşme yapma,
- Elektronik banka işlemleri ve fon transferi,
- Elektronik konşimento gönderme,
- Gümrükleme,
- Elektronik ortamda üretim izleme,
- Elektronik ortamda sevkiyat izleme,
- Ortak tasarım geliştirme ve mühendislik,
- Elektronik ortamda kamu alımları,
- Elektronik para ile ilgili işlemler,
- Elektronik hisse alışverişi ve borsa,



- Ticari kayıtların tutulması ve izlenmesi,
- Doğrudan tüketiciye pazarlama,
- Sayısal imza, elektronik noter gibi güvenilir üçüncü taraf işlemleri,
- Sayısal içeriğin anında dağıtımı,
- Anında bilgi oluşturma ve aktarma,
- Elektronik ortamda vergilendirme,
- Fikri, sınaî ve ticari mülkiyet haklarının korunması ve transferi

### 9.2.2 **Gizlilik**

Bu devirde bu kelime anlam kaybına uğramış olsa da yerine başka bir kavram konana kadar kullanmak zorundayız.

Şirketleri önce “Gizlilik” politikalarını yayınlamak zorundadırlar. Bu politikayı beğenmez ve şartlarını kabul etmez isem, kullanmayacağım demektir. Olası bir zararın şirket politikası nedeniyle oluşması ise onun tazminat ödemesi anlamına da gelecektir. Bu nedenle bir işlem yapmadan önce kontrol etmek zorunluluğu mevcuttur.

Düşünün ki kişisel bilgileri topluyor, depoluyor ve nerede ise o kişinin sahibi gibi bir duruma geliyorsunuz. Bu bir sorumluluktur ve bu sorumluluk karşısında neler yapıp yapmayacağınızın ilanen duyurulması gerekir.

Üçüncü şahıslar karşısında, finansal durumunuz karşısında, kimlik bilgileriniz karşısında söz sahibi birisi var ve siz kendi tüm kişisel bilgilerinizi alt tarafı bir bilet almak için sunmuş bulunmaktasınız.

Nerede oturmaktasınız, nerede çalışmaktasınız, fatura bilgileriniz, elektronik posta adresiniz, kullandığımız şifre, banka ile ilgili ilişkiniz, vs.. hepsini vermiş bulunmaktasınız ve bu bilgileri kullanmak onun insafına kalmıştır.

Bu nedenle politikasını yayınlayarak sorumluluk almak zorundadır. Yasal olarak bu sorumluluk, takibi ve denetimi sıkça karşımıza çıkmaya da, gereklidir.

### 9.2.3 **Güvenlik**

Gizlilik ile ilgili alacağı ve uygulayacağı emniyet sistemleri ile kullandığı yazılımlar, sizde bir güven oluşturmali. Ek olarak kendi yazılımını da kullanıyor olması bile bu güveni arttıracak etkenler arasında önemli bir yer tutacaktır. Güvenlik duvarı uygulamaları, bu sistemlerin başında gelmektedir.

Doğrulayıcı ve/veya güçleştirici ek önlemler, kullanıcıda bu güven hissini artmasına neden olacaktır. Burada en önemli konu ise mevcut güvenin sarsılmamasıdır.

### 9.2.4 **Ödeme Araçları:**

İnternet üzerinden güvenli bir şekilde ödeme yapılabilmesi için pek çok araç geliştirilmiştir.

#### **Kredi Kartı**

Kredi kartının tüm dünyada standart bir ödeme altyapısına sahip olması ve kullanıcı kitlesinin genişliği İnternet üzerinden yapılan alışverişlerde en çok kullanılan ödeme yöntemi (Türkiye’de tek yöntem) olmasını sağlamıştır. Alışveriş sırasında kredi kartı bilgilerinin üçüncü şahıslarca ele geçirilmesinin önlenmesi amacıyla bu bilgilerin şifrelenmesi esasına dayanan SSL ve SET protokolleri kullanılmakta, böylece alışveriş güvenliği kolaylıkla sağlanmaktadır.

## Elektronik Para

Elektronik para Internet'te kullanılmak üzere geliştirilmiş para birimidir. Elektronik para günlük hayatta kullanılan mağaza çeklerinin Internet ortamındaki karşılığı olarak değerlendirilebilir. Bu sistemden yararlanmak isteyen kişilerin ilk olarak elektronik para hizmeti sunan şirketler tarafından geliştirilen özel yazılımlardan birini bilgisayarlarına yüklemeleri ve o şirketle çalışan bir bankada hesap açtırmaları gereklidir. Bundan sonra elektronik para ile anlaşmalı mağazaların sitelerinden veya kendisi gibi elektronik para yazılımını kullanan diğer taraflar ile sanal alışveriş yapabilirler. Elektronik para yazılımı, istenilen miktarda paranın bir banka hesabından çekilerek, Internet üzerinden yapılacak harcamalarda kullanılmak üzere elektronik ortamda saklanmasını sağlar. Her elektronik paranın normal hayatta olduğu gibi bir seri numarası vardır. Internet üzerinden bir harcama yapıldığında belli seri numaralı elektronik paralar alışveriş yapanın bilgisayarından silinerek alışveriş yapılan bilgisayara geçirilir. Bu şekilde, para akışı aynen günlük hayatta olduğu gibi gerçekleştirilir.

### 9.2.5 Yasal Sorunlar

Elektronik ticaret ve internet işlemleri ile ilgili bir diğer önemli konu yasal düzenleme yetersizliği ve belirsizliğidir. Yasal belirsizlik özellikle internet aracılığıyla yapılan ticaretin geliştiği ülkelerde düzenleme boşluğu ortaya çıkarmıştır. İnterneti yürürlükteki mevzuat açısından ele aldığımız zaman, konunun farklı yönleri bakımından oldukça değişik bir görünüm ile karşılaşmaktayız. Hukuk sistemimizin, internetin bazı önemli öğelerinin düzenlenmesi bakımından yetersiz olduğu anlaşılacakla beraber, birçok yönlerine çözüm getirecek hükümleri bulunduğu da görülmektedir. Bunlar daha çok özel hukuk alanındadır. Internet'in süljeleri arasındaki özel hukuk ilişkileri, büyük ölçüde akdi ilişkiler olduğu için, bunların mevcut hükümler ile düzenlenme olanağı büyük ölçüde mevcuttur. Ancak, her konunun hukuki düzenlenmesinde olduğu gibi, burada da birinci derecede önem taşıyan sorumluluk hukuku meselesinde, akit dışı sorumluluğun mevzuata getirilecek hükümler ile ele alınmasıdır.

Amaç, internetin hukuk alt yapısının, kamu hukuku alanında da kısıtlayıcı olmaktan ziyade düzenleyici, istikamet verici ve hatta teşvik edici hükümler ile herkese sınırsız açık tutulmasını temin edecek kuralların getirilmesidir.

### 9.2.6 e-Ticaret Kurulu (ETİK)

T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı e-Ticaret Genel Koordinatörlüğü "Elektronik Ticaret Ağının" tesis edilmesi ve ülkemizde elektronik ticaretin yaygınlaştırılması amacıyla, Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu'nun (BTYK) 25 Ağustos 1997 tarihli toplantısında, bir çalışma grubunun oluşturulması kararlaştırılmış ve yapılacak çalışmalarda koordinatörlük görevi Dış Ticaret Müsteşarlığı'na, sekreteryaya görevi de TÜBİTAK'a verilmiştir.

Bu Karar uyarınca, Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın başkanlığında ilgili kuruluşların katılımıyla oluşturulan e-Ticaret Kurulu (ETİK) ilk toplantısında bünyesinde hukuk, teknik ve finans çalışma grupları oluşturmuştur.

BTYK'nun 2 Haziran 1998 tarihli toplantısına anılan çalışma gruplarının hazırladığı finans, teknik ve hukuk raporları sunulmuştur. Bu raporlara ilişkin alınan kararlarda ülkemizde elektronik ticaretin geliştirilmesine ilişkin devletin uzun vadeli dört temel görevi belirlenmiştir.

1. Gerekli teknik ve idari alt yapının kurulmasını sağlamak,
2. Hukuki yapıyı oluşturmak,
3. Elektronik ticareti özendirilecek önlemleri almak,
4. Ulusal politika ve uygulamaların uluslararası politikalar ve uygulamalarla uyumunu sağlamak.

Bu çalışmaları yürütmek üzere 2000 yılı başında Müsteşarlık bünyesinde bir "Elektronik Ticaret Genel Koordinatörlüğü" oluşturmuş ve e-Ticaretle ilgili etkin çalışmalar yapmak üzere, Genel Müdürlük temsilcilerinden oluşan e-Ticaret Komisyonu teşkil edilmiş, böylece Müsteşarlık içi eşgüdüm sağlanmıştır.

## 10. Havayolu İşletmelerinde Ücretlendirme

17 Ocak 1985 günü American Airlines, bir başka girişimci havayolu olan PEOPLExpress ile başlayan ticari çekişmesine “en son süper indirim” diye nokta koymak ister. Başarır da. PEOPLExpress, 1981-1985 arası karlı bir işletme iken ayda \$50 Milyon zarar etmeye başlar. American Airlines ise üç senede karını \$1.4 Milyar’a çıkaracaktır.

Verim Yönetimi, (YIELD MANAGEMENT ya da REVENUE MANAGEMENT & PRICING) sabit ve tüketilen bir kaynaktan en yüksek verim ya da kar elde etmek için tüketici davranışını anlama, sezme ve etkileme yöntemidir.

Seri üretimin başlaması ile ücretlendirme, özellikle müşteri ilişkilerinde, en önemli yönetim davranışı olarak öne çıkmaktadır. eTicaret sayesinde bu kavram, öyle çok personel kullanmadan, yoğun bir satış cirosu yakalamaya imkân vermektedir. Asıl önemli olan yönü ise ücretlendirme işlemi sırasında araya girebilme ve zengin veri bankası ile ilerisi için karar verme imkânını sağlamasıdır.

1990’larda seyahat ve taşımacılık sektöründe uygulama örnekleri görülmeye başlamıştı. Bunların içerisinde en dikkat çeken örnek ise National Car Rental’dir. 1994 senesinde General Motors Corporation, sahibi olduğu National Car Rental Systems’in \$744 milyon borcu ile karşı karşıya kalmıştı. Bunun üzerine Verim Yönetimi uygulamasına geçen General Motors Corporation, National Car Rental Systems’ı yaklaşık \$1.2 milyara satmayı başardı. İşin özünde envanter denetimi ile Pazar Bölümlendirme, Talep Yönlendirme ve Uygun Ücretlendirme öngörerek Tüketici Davranışını Tahmin ve Yönlendirme vardı.

Bu aynı zamanda hem pazarlama, hem modern pazarlama hem de finans öğretilerinin ortaya çıkardığı ve bilgisayar sayesinde öngörünün artık kolayca yapılabilmesine imkân veren veri bankacılığının getirdiği bir kolaylık idi. Alışılmamış bir davranış olsa da, ahlak, töre ve gelenekleri değiştiren bir tarz olduğu kabul edilmelidir. Bir uçakta yanınızda oturan yolcunun bileti €270’ya aldığını bilerseniz, €120’ya almış olduğunuza sevinirsiniz. Bir gün sizin daha da fazla ücret ödeyerek o uçağa binmek zorunda kalacağınız gerçeği, yine de sevinmenizi engellemeyecektir. Duyularınızı kontrol edemezsiniz ama ücret farkını sorgular iseniz, bu davranışın yasal olmakla birlikte ahlaki bir yönünün olmadığını da görürsünüz.

### 10.1 Havayolları

Bir yolcu uçağı için kapasite sabit sayılır, çünkü ne yaparsanız yapın belirli bir talebe göre servise verdiğiniz uçak kural gereği değil, özel olarak sırf bu sefer için verilmiş bir uçaktır. Uçak bir defa kalktı mı, boş koltuklar artık değerlendirilemezler. Havacılık dilinde doluluk oranı olan bu tabir, ticari açıdan yok olan, kaybolan gelir anlamındadır. Bu nedenle koltuklar, bilgisayar veri desteği ile ücretlendirilirken ilk hedef tüm koltukların satılması, sonraki hedefler ise karın artırılmasıdır.

Pazarlama dersinden hatırlayacağımız Pazar Bölümlendirme ile Çeşitli İstek yaratma politikaları, çeşitli şekillerde sunulabilir. Havacılıkta ise satın alma sınırlamaları, ek hizmet, paralı değiştirme, iptal, vs.. örnekleri olarak karşımıza çıkar.

Havayolu, belirli sayıda koltuk ayırımı yapar ki her grup tükendikçe geride kalan grubun ücreti artsın. Ya da satılacak koltuk adedi azaldıkça ücreti artsın. Bu işleme bir de zaman boyutunu eklediniz mi, gel keyfim gel. Sizden karlısı yoktur. Bu arada ekonomi sınıfının ücreti, first class ücretini aşmış da olabilir. Zaten amaç da budur. Koltuğu en yüksek ücretten satmak! En yüksek ücret ise soyut (izafi) bir kavramdır ama gelir artışının da en güzel işaretidir. Asıl hedef olan doluluk oranı aşıldığında devreye giren ücretin artık arz-talep ilişkisi içerisinde kaçta gittiği değil, gitmiş olması önemlidir. Çünkü ikinci aşama daima yüksek getiri anlamı taşımaktadır ve taşıyacaktır.

## 10.2 Ekonometri

Türk Dil Kurumu, “Ekonomik olayların açıklanmasında çok sayıda değişkeni göz önüne alarak ve karşılıklı bağıntılar kurarak teorik çalışmaların deneylerle doğrulanmasını sağlayan matematiksel yöntem” diye açıklar bu tabiri.

Bilgisayarlı veri depolama ile istatistiksel analiz yapabiliyor olmanız, artık sizin tüketiciyi yönlendirebileceğiniz anlamına gelmektedir. Bu da sizin verim yönetimi için Pazar bölümlendirmede müşteri isteklerini kontrol altına almanız ve hatta müşteride yeni istekler uyandırmanızı kolaylaştırıcı yöntemler yaratmanızı sağlayacaktır.

Bunu şöyle de açıklamak olası.

Arz-talep ilişkisine göre sabit fiyatı 50TL olan bir üründen 50 adet satarsanız geliriniz 2500TL olacaktır.

Verim Yönetimi uygulayıp çeşitli ücretlendirme ile müşteride belirli algılar yaratarak aynı 50 adedi 4000TL’ya çok rahat ve hiç sıkılmadan satma şansınız olacaktır.

Uçaktaki koltuklara ancak pencere-kenar-orta koltuk ayırımı yapabilirsiniz. Teker üstü ! (kanat üzeri-aşağıyı görmenizi engellediğinden dolayı) pek tercih edilmese de size getiri açısından çok da yararlı olmayacaktır. Ama zamanı kullanarak önce ücretlendirip sonra koltukların tercih boyutu ile bir kere daha fiyatı arttırabilirsiniz. Sanmayın ki tüm yolcular daima en düşük ücretten bilet satın alacaklardır. Bu sınırı da yok etmenin tek çaresi zaman boyutudur.

Gerçekte Pazar bölümlendirmesi, ancak zamanın kullanımı ile gerçekleşir.

Havayolu işletmeleri zamanı kullanarak bu bölümlendirmeyi yaparlar. Sonradan aynı koltuğa daha fazla ücret ödeneceğini bilmek, müşterinin tercihiinde önemli bir yer tutar. Hem elektronik hem de moda sektörü ise tam aksini kullanır. İlk çıkan en pahalıdır, ilk kullanan en çok parayı verendir.

Havacılıkta aşılması gereken bir diğer sınır ise, işe nerede ise yok denecek bir maliyet ile en fazla değeri katmaktır. Bunun en güzel örneği, bazı şirketlerdeki “business class” diye ayrılan üç kişilik koltukların ancak iki kişiye daha pahalı fiyattan satılması örneğidir. Dört sıra ayrılmış, 24 koltuk yerine 16 koltuk satışa çıkarılmıştır. Otomatikman 16 koltuğu 1300TL’den satışa çıkardığımızda, koltuk başına zaten 866TL’ya gelecektir ücreti. Ekonomi sınıfını da 470TL’den satıyorsanız, %54’lük artış uygulamış olursunuz. Şimdi asıl yapmanız gereken bu koltukların tümünü satmak. Boş kalan her bir koltuk, koltuk ortalamasını düşürecek ve sizi yok yere zarara sokacaktır. Havacılıkta boş koltuk, kayıptan da öte yok olmak anlamındadır. Bu günlerde tüm havayolları Kalkış-Variş odaklı yeni sistemler üzerinde çareler aramakta ve verim artırıcı önlemler almaktadırlar.

Artık verim yönetiminde karar alma işlemi aynı envanter için, (örneğin uçakta - ki belirli sayıda koltuk var) **ticaret dışı** rekabet yaratmaktan geçmektedir. Bu gibi kapasitesi belirli durumlarda yapılması gereken tek şey, eldeki tek kuş daldaki kuşlardan daha kıymetlidir mantığını kafalara işlemek ve daha sonra alındığında daha pahalı olacağını hep vurgulamaktır. Bu içsel rekabet, bazen dışsal rekabetin etkisinde önemlerini yitirirler. Arz-talep eğrisinin yüksek gelir çizgisi, düşük gelir sınıfının ilgisizliğine de neden olabilir. Bu gibi durumlarda iç rekabet ile dış rekabet dengesi kurulacak ve yine en yüksek verim elde edilmeye çalışılacaktır. Bu gibi durumların en güzel örneği, bir spor takımının önceden koltukları alt bölümlerden satın almış olmasından dolayı bilgisayar, koltukların daha iki ay öncesinden kapasitenin 1/3’ü oranında satıldığını algılaması ile diğer bölümlerde fiyatı yükseltecek ama ücret, rakip firmanın uyguladığı ücretin üzerine çıktığı için de bilet satışları duracaktır.

Verim Yönetiminde yüksek gelir düzeyini korumak için şirket, bir dizi önlemler almak zorundadır. Piyasa ücretlerini oluştururken kimlik imgeleri zarar görmemeli, iç rekabet, dış rekabetin üzerine çıkmamalı ve gelir sürekli artmaya devam etmeli. Sezgisel çözümler üretebilen bu yarışta hep öne geçmiştir. [EMSR = Expected Marginal Seat Revenue, (Uç Koltuk Geliri Beklentisi), EMSRa ve b.]

### 10.3 Verim Yönetim Sistemi

“İşletme sınırlamaları içerisinde, en yüksek umulan getiriye belirli bir süre içerisinde sağlayacak ürün ve/veya hizmet karışımı nedir?” sorusunun en uygun cevabını bulmaya yönelik yöntemleri üreten sisteme, Verim Yönetim sistemi denir.

Artık şirketler bilgisayarları yoğun olarak kullanarak bu yönetimi gerçekleştirmektedirler. İnternet işleri daha da kolaylaştırmıştır. Uluslar arası uçuşlarda, varış meydanındaki arz-talep ilişkileri de bulunduğunuz yerden daha rahat izlenmektedir. Aynı hat içerisinde gidiş ve geliş ücretleri artık ayrı ayrı ücretlendirilmekte olup, birbirinden bağımsız olarak karşınıza çıkabilmektedir. Yakın gelecek için çok büyük bir avantaj sağlamaktadır bu sistem. Mevsimlik, dönemlik ve tatil fiyatlarına şimdi de özel günler ve yoğunluk fiyatları eklenmiştir. Bu ücretlerin hem artması hem de inmesi için iyi bir fırsattır.

İyileştirme işlemleri (optimization), Pazar bölümleri arasında kapasite oluşturma ile umulan artışın en yükseğe çıkarılması için yapılan çalışmadır. Değişik uygulamaları mevcuttur;

- Koltuk üzerinden (uçanın koltuğunu satarak)
- Kapasite üzerinden, (tüm uçağın kapasitesini satarak)
- Pazar üzerinden, (kalkış-varış noktasını ürünleri satarak IST-ESB-IST)
- Dönem üzerinden (Yaz tarifi boyunca).

Verim Yönetim Sistemi artık zaman boyutunu esas alırsak, havayolları, oteller, seyirsel olaylar ve sınırlı sayıda yer sunabilen her işletme için vazgeçilmez bir yöntem olmuştur. Kalkan uçağın boş koltuğunun değeri olmadığı gibi, oteldeki boş odanın, konser salonunda ve maçtaki boş koltuğun artık değeri olmadığı gibi, bu mantıkla satılmış koltuklara zararı da olacaktır. İşte bundan dolayı sistem, belirli bir süreç içerisinde satışları dengeleyip gelirleri en yüksek orana getirecek şekilde programlanmıştır.

### 10.4 Ahlak Boyutu ve Etkileri

Karşımızda bir bilgisayar mevcuttur ve bilgisayarlara duygu yükleyemezsiniz. Ama kişilik bilgilerini, ev adresleri ve iletişim bilgilerini, sık uçan birisi ise, düzenli olarak nerelere gittiğini, hangi kredi kartını kullandığını, bu kartın sınırlarını ve içeriği ile ilgili bilgileri (şifreniz dahil) muhafaza eder. Bu bilgileri kullanmasa bile, artık elektronik sistemde gizlilik diye bir kavram olmadığı için, gerektiğinde herhangi bir kişi ya da kuruluş, bu bilgileri eline geçirecek ve amacına yönelik kullanmaktan hiç tereddüt dahi etmeyecektir. Hiç ummadığını zamanda karşınıza çıkan satış fırsatları, size özgü ve sınıfınıza yönelik yapılan araştırmalar sonucu oluşan bir liste nedeniyle karşınıza çıkmıştır ve bu sizin sınıf ve konunuza uygun satışı bir şans eseri “ayağıma geldi” diye nitelenmekten kendinizi alamazsınız.

Bazen tüketiciler bu tip davranışı boykot etmeye niyetlenseler de, kendi çıkarları söz konusu olduğunda, bu niyetlerini geri plana atmayı becerebilirler. Ne de olsa insanoğlu, kendi çıkarı karşısında duygularına hep yenik düşmüştür ve Verim Yönetim Sistemi bir bilim dalı olarak bu nedenle ortaya çıkmıştır.

Bilgisayara sorarsınız;

- “Biletini üç ay öncesinden alıp uçuşunu gerçekleştiren kaç dış hat yolcusu var?”
- Toplamda 742 adet.
- Gerçekleştirenlerin adedi 478. (%64)

Dış hat gezileri planlı gezilerdir.

Yerine göre Vize, yerine göre Davetiye ve yerine göre Organizasyon ile yurt dışına çıkıldığından, burada özel bir çıkar söz konusu değildir. O zaman frekansı ve/veya doluluk oranı düşük uçuşlara belirli oranda indirim uygulayarak eldeki kuş adedini arttırmaya çalışırsınız.

Bir de iç hatlara bakalım.

- Biletini üç ay öncesinden almış kaç iç hat yolcusu var?
- Üç ay öncesinden bilet alanların adedi 1800,
- Bunların kaçını, aldıkları biletin üzerindeki tarihte uçmuş?
- Bu tip uçuşlarını gerçekleştirenlerin adedi 120. (%0.67)

İşte benim hedefim bu yolcular. Hemen bir kampanya başlatırım.

- 1- Üç ay önce bilet alırsan 20TL + vergiler.
- 2- Bilet iadesi yapılamaz,
- 3- Tarih değişikliği 15TL.
- 4- Yeni tarihin ücret farkı alınır.

Bunların yanına bir de ücretli koltuk seçimi sunarsınız P=Pencere Kenarı, K=Koridor gibi. İsteyene de standart bir liste ile Yemek satarsınız ki normalde \$3-10 arası olan bu yemekleri, \$5-\$15 arası ücretlendirerek.

Asıl kazancımız, her rezervasyonun ilgili kotayı doldurarak bir sonraki kısma geçmeyi kolaylaştırması ve ücretin arttığını görenlerin bir an önce biletleri almaya yönelmeleri. Aslında bu rezervasyonların binde 67'sinin gerçekleşeceğini bildiğimizden, her hareketin gelir artırıcı olduğu ve sistemin ne kadar yarar sağladığı açıkça görülmektedir.

Şirketler artık "Sık Uçan Yolcu" kavramını kaldırmak zorundadırlar. Sabit ücret uygulanmadığı için, ne tür bir indirim yapılacağı konusu açıkta kalmıştır. Buna karşı şirketler yolcularını kaybetmek istemezler. Bu sefer iç-diş rekabetin yerini yardımcı birlikler alır.

"Eğer şu bankanın kartı ile bilet alırsanız, şunlar ve bunlar size geri dönecektir."

"Eğer bu bankanın kartı ile bilet alırsanız, her km için bu kadar puan biriktirirsiniz."

Artık iş ortağınız bir ya da birkaç banka oluvermiştir. Finans açısından da şirket yeni kazanımlar elde edecektir banka ilişkilerinde.

## 11. Sonuç

Havacılıkta yazılmamış hiçbir şey yoktur.

Bu nedenle bu sanayi doğal kalite sistemi üzerine kuruludur.

Üstelik havacılık, öyle herkesin dediği gibi her kuralı kanla yazılmamış, ama her kuralı asırların geleneği olan denizcilik kuralları üzerine bina edilmiştir.

Havacılıkta Uluslararası kural çalışmaları 1899.05.18 tarihinde Lahey Konferansı ile başlamış ve günümüze kadar gelmiştir.

Ülkemizdeki ilk Havacılık üzerine yapılan resmi çalışma, 1910.05.18 Paris Anlaşması ile başlar. Fransa'nın çağrısı ile, Dış İşleri Bakanlığında Türkiye dahil 20 ülkenin katılımı ile bu konferans yapıldı.

Bu konferansların yaptırım ile ilgili olanı ise Chicago Konferansıdır. Türkiye, 05.06 1945 tarih ve 4749 no'lu kanunla ilgili sözleşmeyi onaylamış ve Resmi Gazetenin 12.06.1945 tarih ve 6029 sayısında yayınlamış ve kanun 4 Nisan 1947 Cuma günü resmen yürürlüğe girmiştir. (ICAO sözleşmesi)

Her havacılık işletmesi, uluslararası yapıdan kendi koyduğu kurallara kadar çok geniş bir yelpaze aralığında işletilir. Diğer şirketlerden farkı ise havacılıkta eğitim görmemiş hiçbir kimsenin çalışamaz oluşudur.



Havayolu işletmeleri, diğer işletmelerden farklı değildir.  
Ulusal yasalar bu işletmeler için de geçerlidir.  
Tek fark, Uluslararası ve Bölgesel kuralların yasa olarak kabul edilmiş olmasından doğan sorumlulukların bu sektörde daha yoğunluğu ve devingen oluşudur.  
Bunun anlamı, sürekli gelişimdir.

**Servet BAŞOL**  
Uçuş İşletme Uzmanı