

T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME YÖNETİMİ BİLİMDALI



**TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ VE
SORUNLARI: THY'DE BİR UYGULAMA**

Yüksek Lisans Tezi

ÇAĞATAY ÇEBİ

İstanbul, 2014

T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME YÖNETİMİ BİLİMDALI



**TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ VE
SORUNLARI: THY'DE BİR UYGULAMA**

Yüksek Lisans Tezi

ÇAĞATAY ÇEBİ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Salih GÜNEY

İstanbul, 2014



T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Yüksek Lisans Tez Onay Belgesi

Enstitümüz İşletme Ana Bilim Dalı İşletme Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı Y1012.040003 numaralı öğrencisi **Çağatay ÇEBİ** 'nin "TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ VE SORUNLARI:THY' DE BİR UYGULAMA" adlı tez çalışması Enstitümüz Yönetim Kurulunun 20.03.2014 tarih ve 2014/07 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından **başarılı** ile Tezli Yüksek Lisans tezi olarak **K.A.B.U.** edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi :04/04/2014

1)Tez Danışmanı: Prof. Dr. Salih GÜNEY

2) Jüri Üyesi : Prof. Dr. Akın MARŞAP

3) Jüri Üyesi : Yrd. Doç. Dr. Fırat BAYIR

.....
.....
.....

Not: Öğrencinin Tez savunmasında **Başarılı** olması halinde bu form **imzalanacaktır**. Aksi halde geçersizdir.

ÖNSÖZ

Uçmak eylemi dünden bugüne insanlar tarafından hep gerçekleştirilmek istenen bir durumdu. Medeniyetle beraber bilim ve teknolojinin gelişmesi insanlığa birçok kolaylık sağlamıştır. Bu kolaylıklar neticesinde uçmak hayalinin gerçekleşmesindeki bütün engeller kalkmıştır. İnsanoğlunun yakın geçmişine bakıldığında yaklaşık son 250 yıldır uçmakta olduğu, son 50 yıldır ise uzaya uçuş gerçekleştirildiği görülmektedir. Havacılık alanındaki bu gelişmeler beraberinde sorunları da getirmektedir

Sivil havacılık sektörü, günümüzde sosyal ve ekonomik anlamda büyük önem arz etmektedir. Sivil havacılığın nasıl gelişim gösterdiği, ne yarar ve zararlar sağladığı, ne gibi sorunlar yaşadığını kaleme aldığım bu araştırmamda sivil havacılık sektörüne gönül verenlere bir nebze katkı sağlaması araştırmanın amacına ulaşması yönünde yeterli olacaktır.

Bu araştırmamda öncelikle, bana destek ve cesaret veren hocam ve danışmanım Prof. Dr. Salih Güney'e, yoğun zamanında bana da vakit ayırıp destek olan Yrd. Doç. Dr. Fırat Bayır'a, her zor anımda yanımda olan ve her türlü desteğini esirgemeyen değerli aileme ve Sn. Berna Arslanargun'a teşekkür eder, şükranlarımı sunarım.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

TABLolar LİSTESİ	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
KISALTMALAR LİSTESİ	x
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

I. SİVİL HAVACILIK KAVRAMI, TANIMI, ÖNEMİ, İŞLEVLERİ VE SİVİL HAVACILIĞIN OLUŞUM SÜRECİ

A. SİVİL HAVACILIK KAVRAMI VE TANIMI	2
B. SİVİL HAVACILIĞIN ÖNEMİ.....	4
1. Sivil Havacılığın Toplumsal Önemi.....	5
2. Sivil Havacılığın Askeri Önemi	6
3. Sivil Havacılığın Türkiye Ekonomisi Açısından Önemi	6
C. SİVİL HAVACILIĞIN OLUŞUM SÜRECİ.....	9
1. Sivil Havacılığın Başlangıç Aşaması	9
2. Sivil Havacılığın Büyüme Aşaması.....	11
3. Sivil Havacılığın Olgunluk Aşaması.....	12
4. Sivil Havacılığın Özelleşme Aşaması.....	13
D. SİVİL HAVACILIĞIN İŞLEVLERİ	14
1. Sivil Havacılığın Havayolu İşletmeciliği İşlevi	14
2. Sivil Havacılığın Havaalanları İşletmeciliği İşlevi	14
3. Sivil Havacılığın Hava Seyrüsefer Ve Hava Trafik Kontrol Hizmetleri İşlevi	14

4. Sivil Havacılığın Yer ve İkram Hizmetleri İşlevi	14
5. Sivil Havacılığın Eğitim İşlevi.....	15
6. Sivil Havacılığın Bakım İşlevi	15

II. SİVİL HAVACILIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ, GELİŞİMİNDE ETKİLİ OLAN KİŞİ VE KURUMLAR

A. SİVİL HAVACILIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ	16
1. Sivil Havacılığın Başlangıç Dönemi.....	16
2. İkinci Dünya Savaşından Sonra Sivil Havacılık	17
3. 1970 – 2000 Döneminde Sivil Havacılık ve Etkili Olan Faktörler	20
4. 2000 Sonrası ve Günümüzde Sivil Havacılık	23
B. TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİNDE ETKİLİ OLAN KİŞİ VE KURUMLAR.....	26
1. Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişiminde Etkili Olan Kişiler.....	27
a. Mustafa Kemal Atatürk.....	27
b. Mehmet Fesâ Evrensev	28
c. Selahattin Reşit Alan.....	28
d. Nuri Demirağ.....	28
e. Vecihi Hürkuş.....	29
f. Sabiha Gökçen	30
2. Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişiminde Etkili Olan Kurumlar	31
a. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.....	31
b. Türk Hava Kurumu.....	32
c. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	34
d. Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği	36
e. Silahlı Kuvvetler	38
(1) Hava Kuvvetleri Komutanlığı	39

(2) Hava Harp Okulu	40
---------------------------	----

III. DÜNYADA, TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK, İLGİLİ KURULUŞ, DÜZENLEMELER VE GELECEĞE YÖNELİK BEKLENTİLER

A. DÜNYADA SİVİL HAVACILIK.....	41
1. ABD'de Sivil Havacılık.....	42
2. Almanya'da Sivil Havacılık	43
3. Çin'de Sivil Havacılık.....	45
4. İngiltere'de Sivil Havacılık	45
5. Fransa'da Sivil Havacılık	47
6. Japonya'da Sivil Havacılık.....	49
7. Birleşik Arap Emirlikleri'nde Sivil Havacılık.....	50
B. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK	51
C. SİVİL HAVACILIKLA İLGİLİ ULUSLARARASI KURULUŞ VE DÜZENLEMELER	53
1. Sivil Havacılıkla İlgili Uluslararası Kuruluşlar	53
a. ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı)	53
b. IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)	55
c. AEA (Avrupa Havayolları Birliği)	55
d. ECAC (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı).....	56
e. JAA (Ortak Havacılık Otoriteleri)	56
2. Sivil Havacılıkla İlgili Uluslararası Düzenlemeler	57
a. Paris Havacılık Sözleşmesi (1919)	57
b. Madrid Sözleşmesi (1926)	58
c. Havana Sözleşmesi (1928).....	59
d. Varşova Sözleşmesi (1929).....	59
e. Şikago Konvansiyonu (1944).....	59

f. Montreal Sözleşmesi (1999)	60
D. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DEKİ SİVİL HAVACILIĞIN KARŞILAŞTIRILMASI..	61
E. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DEKİ SİVİL HAVACILIĞIN GELECEĞİNE İLİŞKİN BEKLENTİLER.....	64

IV. TÜRKİYE'DE VE DÜNYADAKİ SİVİL HAVACILIĞIN SORUNLARI VE KARŞILAŞTIRILMASI

A. TÜRKİYE'DEKİ SİVİL HAVACILIKLA İLGİLİ SORUNLAR.....	66
1. Türk Havacılığında Yönetim ve Yapılanmaya İlişkin Sorunlar	66
2. Türk Havacılığında İnsan Kaynaklarına İlişkin Sorunlar	68
a. Pilot Eğitim ve İstihdamında Karşılaşılan Sorunlar.....	69
b. Hava Trafik Kontrolörü Eğitim ve İstihdamında Karşılaşılan Sorunlar	70
c. Teknisyen İstihdam ve Eğitiminde Karşılaşılan Sorunlar	71
3. Türk Havacılığında Uçuş Güvenliğine İlişkin Sorunları	71
4. Türk Havacılığında Havaalanı Güvenliğine İlişkin Sorunlar	73
5. Türk Havacılığında Uluslararası İlişkiler, Planlama, Altyapı, Yapım Ve Kullanımına İlişkin Sorunlar	74
B. DÜNYADAKİ SİVİL HAVACILIKLA İLGİLİ SORUNLAR.....	76
1. Dünya Havacılığında Hava Sahası Sorunları	76
a. Pakistan – Afganistan – Hindistan Hava Sahası Sorunu	76
b. İngiltere Hava Sahası Sorunu	77
c. Falkland Hava Sahası Sorunu	77
d. Ege Hava Sahası Sorunu	77
2. Dünya Havacılığında Güvenlik Sorunları.....	78
C. TÜRKİYE VE DÜNYADAKİ SİVİL HAVACILIK SORUNLARININ KARŞILAŞTIRILMASI	80

İKİNCİ BÖLÜM

I. ARAŞTIRMANIN AMACI, ÖNEMİ VE KAPSAMI	85
A. Araştırmanın Amacı.....	85
B. Araştırmanın Önemi	89
C. Araştırmanın Kapsamı.....	89
II. ARAŞTIRMANIN EVRENİ VE ÖRNEKLEMİ.....	89
III. ARAŞTIRMA VERİLERİNİN TOPLANMASI	90
A. Kişisel Bilgilere İlişkin Sorular.....	90
B. Sivil Havacılığın Gelişimi, Sorunları ve Çözüm Önerileri Anketi	90
IV. VERİLERİN ANALİZİ	91
V. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI	92
VI. BULGULAR	92
A. Örneklem Grubundaki Çalışanların Kişisel Bilgilerine İlişkin Bulgular	92
B. Örneklem Grubundaki Çalışanların Demografik Özelliklerine Göre Değişkenlerin Karşılaştırılması	93
VII. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	114
KAYNAKÇA.....	122
EKLER.....	132
Ek-1. Anket Örneği.....	132

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. Balon Aracılığıyla Yapılan Uçuş Denemeleri	17
Tablo 2. 1800 – 1900 Arası Gerçekleştirilen Zeplin Uçuşları	17
Tablo 3. 2003 - 2011 Türkiye Uçak Trafığı.....	23
Tablo 4. 2003 - 2011 Türkiye Hava Taşıma İşletme Sayıları	24
Tablo 5. ABD'de Yolcu Trafığındeki Yıllık Ortalama Artış Değerleri	25
Tablo 6. Türkiye ve Dünyada Sivil Havacılık Sektörünün Sorunları	84
Tablo 7. Ölçek Güvenirlik Analizi	90
Tablo 8. Demografik Özelliklere İlişkin Frekans ve Yüzde Dağılımları.....	93
Tablo 9. Değişkenlerin yaş gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, LEVENE ve ANOVA TESTİ.....	94
Tablo 10. Değişkenlerin medeni hal gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, LEVENE ve BAĞIMSIZ GRUP T TESTİ.....	95
Tablo 11. Değişkenlerin yaş gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, LEVENE ve ANOVA TESTİ.....	96
Tablo 12. Yaşa göre değişken gruplarının farklılığının belirlenmesi, TAMHANE TESTİ	97
Tablo 13. Değişkenlerin yaş gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, KRUSKAL WALLIS TESTİ	99
Tablo 14. Değişkenlerin eğitim durumu gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, LEVENE ve ANOVA TESTİ.....	100
Tablo 15. Eğitim durumuna göre değişken gruplarının farklılığının belirlenmesi, TAMHANE TESTİ.....	101
Tablo 16. Değişkenlerin eğitim durumu gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, KRUSKAL WALLIS TESTİ.....	103
Tablo 17. Değişkenlerin sektör deneyimi gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, LEVENE ve ANOVA TESTİ.....	104
Tablo 18. Sektör deneyimine göre değişken gruplarının farklılığının belirlenmesi, TAMHANE TESTİ.....	105
Tablo 19. Değişkenlerin sektör deneyimi gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, KRUSKAL WALLIS TESTİ.....	106

Tablo 20. Değişkenlerin unvan gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, LEVENE ve ANOVA TESTİ.....	108
Tablo 21. Unvana göre değişken gruplarının farklılığının belirlenmesi, TAMHANE ve SCHEFFE TESTİ.....	110
Tablo 22. Değişkenlerin unvan gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, KRUSKAL WALLIS TESTİ	112

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. 2002 - 2008 Arası Taşınan Kargo Sayısı	8
Şekil 2. 2002 - 2008 Arası Taşınan Yolcu Sayısı.....	9
Şekil 3. ICAO Seyrüsefer Bölgeleri.....	19
Şekil 4. Türkiye'deki Yolcu Değişim Oranı ve Turizm Gelirleri Oranı (1995 – 2005). 26	
Şekil 5. 2008 – 2012 Hava Yolu İşletmeleri	52
Şekil 6. 2008 – 2012 Hava Aracı Sayısı	52
Şekil 7. İşletime Açık Havaalanları Haritası (2010).....	62
Şekil 8. 2000 – 2012 Yılları Dünya Tarifeli Yolcu Trafik Gelişimi	64

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AEA	Airline Europe Authority
AIS	Aeronautical Information Services
ASM	Air Space Management
ATFM	Air Traffic Flow Management
ATOL	Air Travel Organisations Licence
ATS	Air Traffic Services
CAA	Civil Aviation Authority
CAB	Civil Aeronautics Board
CNS	Communication and Navigation Services
DHMI	Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği
EASA	European Aviation Safety Agency
ECAC	European Civil Aviation Conference
FAA	Federal Aviation Administration
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Regulations
KPSS	Kamu Personelini Seçme Sınavı
MET	Meteorological Services

MEZ	Maritime Exclusion Zonr
SAR	Search and Rescue
SARS	Severe Acute Respiratory Syndrome
SES	Sky European Sky
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TGS	Turkish Ground Services
THK	Türk Hava Kurumu
THY	Türk Hava Yolları

GİRİŞ

Hava taşımacılığı, İkinci Dünya savaşından sonra kendini büyük bir gelişimin içinde bulmuş, teknolojik ve yapısal alanda çok hızlı değişiklikler gösteren bir ulaşım sektörü haline gelmiştir. Yolcu ve kargo taşımacılığı, özellikle ulaştırma faktöründe sağlanan hız sayesinde önemli bir ilerleme kaydetmiştir.

Ulaşım sektörünün geçmişinde ortaya çıkan bazı gelişmeler dönüm noktası özelliği taşımışlardır. Motorun icadı, bu dönüm noktalarından biri olmuştur. Bu sayede motorun farklı amaçlarla da kullanılabilme arayışı uçak sanayiinin ortaya çıkışına sebebiyet vermiştir.

Sivil havacılığın gelişiminde insanoğlu uçuş arzusu büyük rol oynamış ve bu arzı yüzyıllardır süregelen bir hayalinde gerçekleşmesini sağlamıştır. Sektör sadece yolcu taşımacılığıyla gündeme gelmemiş, Birinci Dünya Savaşında uçaklar askeri amaçla kullanılmasından dolayı farklı bir boyuta geçilmiştir. Birinci Dünya Savaşı sonrasında bu durum kalıcı olmuş, askeri birlikler uçak donanmalarıyla oluşturulmaya başlanmıştır. Uçak sektörü hız ve konfor özellikleri dolayısıyla ulaşım araçlarında her zaman üst düzey tercih seviyesinde yer almıştır.

Türkiye’de ise sivil havacılık faaliyetleri Cumhuriyetin ilanından sonra başlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulduğu yıllarda ülkenin mevcut sanayi potansiyeli oldukça iptidai ve ümit vaat etmeyen bir hal içerisindeydi. Batılı ülkelerde uzun süreler sonra oluşabilen ağır sanayinin son aşaması sayılan uçak sanayine yönelik atılımların birisi bizzat Mustafa Kemal Paşa’nın emri ile Türk Tayyare Cemiyeti’nin kurulması olmuştur.

Mustafa Kemal Paşa “İstikbal Göklerde” diyerek, şüphesiz havacılığın geleceğinden ziyade milletin geleceğini belirtmek istemiştir. Devletlerin başına gökten gelen tehlikelere son yıllarda hep birlikte tanıklık etmekteyiz.

BİRİNCİ BÖLÜM

I. SİVİL HAVACILIK KAVRAMI, TANIMI, ÖNEMİ, İŞLEVLERİ VE SİVİL HAVACILIĞIN OLUŞUM SÜRECİ

A. SİVİL HAVACILIK KAVRAMI VE TANIMI

Sivil havacılık, faaliyet alanı olarak havacılığın spor veya ticari bölümleriyle ilgilendiği bir sektördür. Esas olarak, askeri olmayan amaçlarla yürütülmesi amacını taşır. Sportif havacılık faaliyetleri de sivil havacılık kapsamına girmektedir. Türkiye'de sivil havacılık ile ilgili denetim ve planlamalar Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır.

Günümüzde oldukça etkili bir konumda bulunan sivil havacılık kavramının birçok tanımı bulunmaktadır. Bu tanımlardan bazıları şunlardır:

- Sivil havacılık, hava alanları ve hava yolları aracılığıyla mal ve insanların taşınmasıdır.¹
- Sivil havacılık, teknik olarak insanların bir hava aracına sahip olması ve bununla uçabilme yetisini kazandığı bir sektördür.²
- Sivil havacılık, havacılık alanlarından askeri amaçlar dışında kalan tüm havacılıkla ilgili alanların uygulandığı bir sektördür.³
- Sivil havacılık, havadan taşıma sağlayan faaliyetler bütünüdür.⁴
- Sivil havacılık, birbiriyle ilişkili yolcu ve yük taşımaya yönelik faaliyetlerin ve birimlerin oluşturduğu sektördür.⁵

¹ Murat Baş, "Gelir Yönetiminde Dinamik Kapasite Yönetimi Simülasyonu Ve Bir Hava Yolu Şirketinde Uygulanması", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2008, s.2.

² S. Uygur Kılınç, "Avrupa Birliği – Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye'ye Olası Etkileri", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul 2010, s.3-4

³ Osman Nuri Sunar, "Avrupa Birliğine Katılım Sürecinde Havayolu ve Havacılık İşletmelerinde İnsan Kaynaklarının Eğitimi ve Geliştirilmesine Yönelik Standartların Analizi", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya 2008, s.27.

⁴ Yusuf Şengür, "Havayolu İşletmelerinde Bilgi Sistemleri Stratejik Planlaması Amaçlarının, Başarı Faktörlerinin ve Yaklaşımlarının Belirlenmesine Yönelik Bir Delfi Çalışması", **(Yayınlanmamış Doktora Tezi)**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir 2010, s.3.

- Sivil havacılık, ihtiyaçlara göre zaman ve mekân faydası sağlayacak şekilde hava yolu aracılığıyla insan veya eşyanın yer değiştirmesini sağlayan hizmet sektörüdür.⁶
- Sivil havacılık, askeri uçuşlar dışında, genel ve tarifeli hava taşımacılığıdır.⁷
- Sivil havacılık, havayolu ile ticari taşımacılığı, ulaştırma dışı olan ve ulaştırma dışı olmayan ticari uçuşlar, havaalanları ve navigasyon hizmetlerinin oluşturulduğu altyapı ve imalatı ile ilgili faaliyetlerin tümüdür.⁸
- Sivil havacılık, insanların ve eşyanın (bagaj, posta, kargo) bir havaalanından diğerine havadan taşınmasını sağlayan bir sektördür.⁹
- Sivil havacılık, havacılık faaliyetlerinin tümünü kapsayan, askeri faaliyetleri bu kapsam dışında tutan sektördür.¹⁰
- Sivil havacılık, askere ait olmayan, havacılık faaliyetleri olarak tanımlanabilir.¹¹

Yukarıdaki tanımlardan da anlaşılacağı üzere sivil havacılık sektörü için en çok üstünde durulan husus, askeri bir amaç gütmeyen insan veya eşyanın havayolu aracılığıyla bir havaalanından başka bir havaalanına taşınması sürecidir.

⁵ Burcu Yurttaş, "Havayolu Ulaştırmasında Yolcuların Seçim Ölçütleri Üzerine Bir Uygulama", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Projesi)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2007, s.2.

⁶ Bekir Alper Yıldırım, "Küreselleşme Sürecinin Havayolu İşletmelerine Olan Etkileri THY A.O.'da Toplam Kalite Yönetimi Üzerine Bir Uygulama", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2007, s.66.

⁷ Ali Işık, "Sivil Hava Taşıtlarının Yatırımında Kullanılan Finansman Teknikleri ve Ülkemiz Havayollarındaki Uygulamaların Analizi", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2010, s.5.

⁸ İstanbul Ticaret Odası, "Türkiye'de Sivil Yerli Uçak Üretimine Stratejik Analizi", **İstanbul Ticaret Odası**, Ankara 2013, s.6.

⁹ Nurullah Demir, "Türk Sivil Havayolu Ulaştırmasında Yeniden Yapılanma ve Bölgesel Havayollarının Turizme Etkisi", **(Yayınlanmamış Doktora Tezi)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1997, s.2.

¹⁰ Yalçın Ekinci, "Türk Sivil Havacılık Sektörü ve THY A.O.'nun Sektördeki Yeri: THY Üzerine Oran Analizi Uygulaması", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Projesi)**, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta 2011, s.12.

¹¹ Ahmet Kenan Sayın, "Sivil Havacılık Güvenliğinde Özel Güvenlik Hizmetlerinin Etkinliğinin İncelenmesi (Esenboğa Havalimanı Örneği)", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara 2011, s.3.

B. SİVİL HAVACILIĞIN ÖNEMİ

Sivil Havacılık, teknolojik düzeyle doğru orantılı olarak ivme gösteren bir alandır. Sivil havacılık, gelişimin sağlandığı ülkede askeri, ekonomik ve toplumsal açıdan ayrıca önem arz etmektedir.

Sivil havacılık, bulunduğu konum itibariyle dikkate alındığında dört farklı alanda önem arz ettiğini görmekteyiz;

- Ülkeler arası saygınlığın ve gelişmişliğin katkısı ile siyasi,
- Turizme ve sivil hava ulaşımına katkısı ile ekonomik,
- Paraşütçülükteki kullanımı ile sportif,
- Güçlü ve vazgeçilmez bir silah olması nedeni ile askeri alanda da önemli bir gösterge haline gelmiştir.

Bu nedenlerden ötürü sivil havacılık tüm dünyayı ilgilendiren bir hal içerisine girmiştir. Özellikle uzun mesafeli yolculuklarda hava taşımacılığı insanların vazgeçemeyecekleri bir ulaşım aracı olmuştur. Hem konforlu bir şekilde seyahatin sağlanması hem de uzun süreli yolculukların hava taşımacılığı sayesinde kısa süreli son bulması sektöre vazgeçilmezlik özelliği kazandırmıştır. Küreselleşen dünyamızda ülkeler arasındaki fiziki ulaşım sıkıntısının çözümünde en önemli araç hava ulaşımı olmuştur.

Özellikle deniz aşırı ülkeler arasında olmak üzere, ülkeler arası taşımacılıkta sivil havacılığın konumu neredeyse alternatifsizdir. Ülkeler arasındaki birçok bağı kurmada köprü görevini üstlenmiştir. Bu bağlar kültürel, ekonomik, sosyal ve siyasi olarak belirtilebilir. Arazisi büyük olan ve çok dil kullanan ülkeler dikkate alındığında diğer ulaşım araçlarının yetersiz kaldığı ve sivil havacılık sektörünün etkin bir rol oynadığı görülmüştür.¹² Sivil havacılığın varlığı bu bağlamda göz ardı edilemeyecek derecede mühimdir.

¹² Sinem Ünlü, "11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya 2009, s.50.

Sivil havacılık kültürel, ekonomik, sosyal ve siyasi anlamda birleştirici rol oynadığı kadar, 11 Eylül saldırılarının havadan olması sebebiyle de üst düzey güvenlik önlemlerinin alınması gerektiği bir sektördür.

Sivil havacılığın önemini daha iyi anlamak için, sivil havacılık sektörünü üç ayrı başlık altında incelemek gerekir:

- **Toplumsal Önemi**
- **Askeri Önemi,**
- **Ekonomik Önemi.**

1. Sivil Havacılığın Toplumsal Önemi

Sivil havacılık sektörünün toplumsal önemini belirten en büyük faktör, insanların sivil havacılık sektörünü kabullenmesidir. İnsanların sivil havacılık sektörünü kabullenmesi, sektörün amaçları doğrultusunda ilerlemesini kolaylaştırıp, hızlanmasında önemli rol oynamıştır.

Bu hususta ulu önder Mustafa Kemal Atatürk'ün "İstikbal Göklerdedir" söylemi o yılların coşkusu içinde söylenen sadece bir çift güzel söz olmamış, aynı zamanda Türkiye Cumhuriyeti'nin önüne konulan bir hedef olmuştur. Bu hedef toplum tarafından da kabul görerek büyük destek görmüştür. Atatürk yıllar boyu gittiği her yerde sivil havacılık sevgisini aşılacak için konuşmalar gerçekleştirdi. Bu konuşmalar gençlerde büyük etki yaratmıştır.¹³ Türkiye'de toplumun sivil havacılığı benimsemesi, ulu önder Mustafa Kemal Atatürk'ün yoğun çabasıyla başarıya ulaşmıştır.

Sivil havacılık, sağladığı ekonomik ve sosyal faydalarla insanlara daha iyi bir yaşam olanağı sağlamaktadır. Ticaret ve turizm için gerekli olan dünya çapında ulaşım sistemini sadece havayolu taşımacılığı sunmaktadır. Turizm aracılığıyla ülkeler arası kültür alışverişi sağlanabilmekte, bu sayede kültür, insanlar için ulaşılabilir, öğrenilebilir ve aktarılabilir bir hal almıştır.

Hava taşımacılığının sosyal avantajları, gelişmekte olan ülkeler ile gelişmiş ülkeler arasında kültürel, etnik ve eğitsel bağlantılar kurmasıyla daha

¹³ Melih Cemal Kuşhan, "Sivil Havacılığımızın Dünü Bugünü ve Geleceği"[Bildiri], **I. Ulusal Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı**, 12 Mayıs 2001, Eskişehir, s.42.

iyi görülebilir. Örneğin, sivil havacılık olmasaydı ülkeler arası kültür dayanışmalarının gerçekleşmesi bugünkü kadar kolay olmayacaktı.

Sivil havacılık sektörü sadece ulaşımdaki kolaylıklarıyla değil dünya genelinde bakıldığında istihdam sağlayan en önemli sektörlerden de biri olmuştur.

2. Sivil Havacılığın Askeri Önemi

Sivil havacılık, ülkeler arası askeri alanda en önemli silah konumundadır. Sivil havacılığın teknolojik anlamda gelişme göstermesi, o ülkenin sivil havacılık sektöründe ne seviyede ilerleme kaydettiği ile doğru orantılıdır. Bu gelişim seviyesi de askeri havacılığa direkt katkı yapacak konuma gelecek, ülke savunması ve güveni için önemli faktör haline dönüşecektir.

Sivil havacılık sektörünün başlıca faktörlerinden biri olan uçak kullanımının sağlanmasında pilotların geçmişine bakıldığında çoğunun askeri deneyimi olduğu görülmektedir. Türkiye’de de durum böyledir. Bu husustan da anlaşılacağı üzere sivil havacılığın askeri alanla doğrudan bir ilişkisi bulunmaktadır.

Sivil havacılık sektörünün teknoloji alanındaki gelişmelerle paralel yapı içerisinde olması, sivil havacılık sektörü ile askeri alandaki gelişmeleri yan yana getirmektedir. Uçak sanayisinin gelişimiyle sivil havacılık sektörü de gelişmektedir ve böylece askeri alanda da gelişmeler sağlanmaktadır. Askeri uçakların uluslararası alanda gelişim göstermesi o ülke için önemli bir güç göstergesi haline gelecektir. Bu sayede ülke savunma mekanizması ve saldırı gücü sivil havacılık aracılığıyla arttırılmış olacaktır.

3. Sivil Havacılığın Türkiye Ekonomisi Açısından Önemi

Sivil hava taşımacılığı, turizm endüstrisinin gelişmesinde büyük katkısı olan ve dolayısıyla ekonomideki payı da küçümsenmemesi gereken dev bir sektördür. 1900’lü yılların başlarında uçmak romantizmiyle başlayan sivil havacılık, zamanla ticari amaçlara dönüştürülmüştür.

Sivil havacılık, ülke ekonomisinin gelişimine katkı sağlayan en önemli faktörlerden birisi ve ekonomik değişimlere karşı en hassas sektörlerden birisidir. Ekonomik açıdan sakin geçen bir dönemde işletmelerin ve insanların ilk olarak azalttıkları harcama kaleminin başında sivil havacılık faktörleri gelmektedir.

Ülkemizde gerçekleşen son yıllardaki ülke gayrisafi yurt içi hasılasına ortalama %14 katkıda bulunarak Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olan ulaştırma sektöründeki talep, yaklaşık %8 gibi önemli oranda artmıştır. Bu büyümenin içinde hava taşımacılığındaki talep yıllık %16'dan fazla bir artış gösterdiği tespit edilmiştir.¹⁴ Bu artış, sivil havacılığın Türkiye'nin ticari faaliyetlerinde önemli bir rol oynadığını ve dünya çapında en hızlı gelişen pazarlar arasında yer aldığını göstermektedir.

Sivil havacılık sektörü, ülkeler için siyasi olduğu kadar, ekonomik açıdan da önem arz etmektedir. Gelişimine paralel olarak havayolu endüstrisi, Amerika'da 1950'lerden itibaren ekonomiye katkısı en çok olan endüstriyel sektör haline gelmiştir. Hatta 1986 yılında Amerika ekonomisi içinde gerçekleştirdiği 19,7 milyon dolarlık ithalat ve 7,9 milyon dolarlık ihracatla ekonomi içinde rekor seviyelere ulaşmıştır ve her geçen yıl ekonomi içindeki payını arttırmaya devam ettiği tespit edilmiştir.¹⁵ Sivil havacılık, paralel katkıyı Türkiye ekonomisinde de göstermiş ve gelişiminde önemli rol oynamıştır.

Günümüzde daha çok rekabete dönük ortamda, bazı hükümetler artık hava yolu işletmeleri ile ülke bayrağını dalgalandırmayı bir aracı olarak görmemektedir. Ancak sivil havacılığın hayati bir önem taşıdığı kabul edilmektedir. 1991 yılında sivil havacılık sektörü, harp sonrası sivil havacılık tarihinin en kötü sonuçlarını yaşadı. Türkiye'de en iyi çıkış yakalanan dönem ise 2003 yılından sonraki süreçte devletin desteğiyle sağlanmıştır.

Dünya sivil havacılığı 1970'lere kadar teknolojik gelişmeler içindeydi. Sivil havacılık sektöründe yakıt çok önemli bir faktördür. 1970'lerde dünyanın

¹⁴ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023", **T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı**, Ankara 2012, s.82.

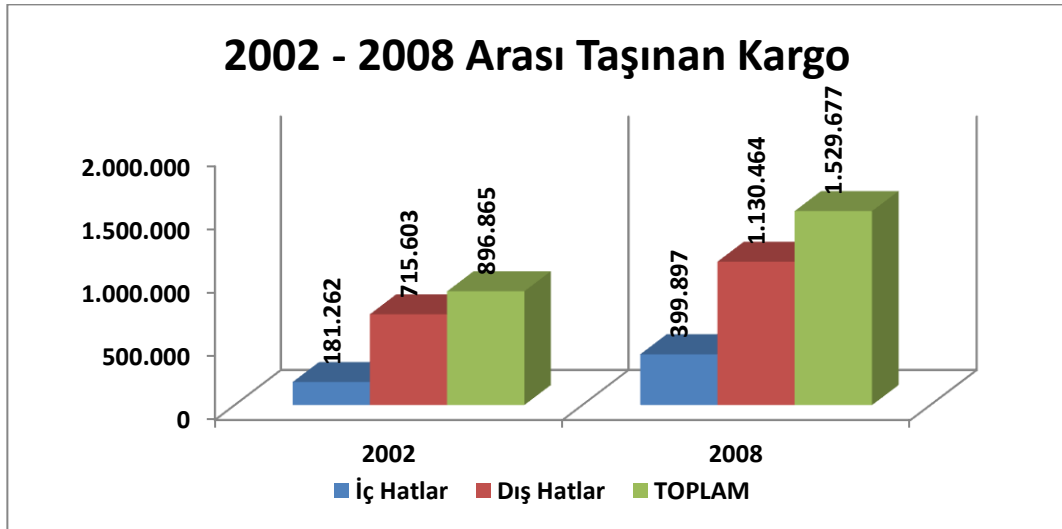
¹⁵ Sinem Ünlü, a.g.e., s.51.

yaşadığı petrol krizi bu sebepten hava taşımacılığını büyük ölçüde etkilemiştir. Yaşanan bu krizle beraber sivil havacılığa etki eden faktörler için teknoloji kadar ekonomik konularında önemli olduğu gözler önüne serilmiştir.¹⁶ Günümüzde Türkiye, dünya geneline bakıldığında yakıt fiyatı olarak satışı en yüksek olan ülke konumunda fakat durum böyle olmasına rağmen sivil havacılık sektöründe başarılı bir ülkedir.

Sivil havacılık ve ekonomi arasında karşılıklı birbirini destekleyen bir ilişki olduğu genel olarak kabul görmüştür. Hava taşımacılığı da pek çok yönden diğer ulaşım modellerinin sağladığı benzer sosyal faydaları sağlamanın yanında çok uzun mesafelere ulaşım imkânı sağlayan en hızlı ve emniyetli ulaşım modelidir. Bu vazgeçilmez özellikleri sebebiyle de ekonomik yönden makul sayılabilecek bilet fiyatları mevcuttur.

Ülkedeki ekonomik büyümeyi gösteren en önemli göstergelerden birisi taşınan kargo/yük miktarıdır. Türkiye'deki 2002 – 2008 arası taşınan yük artışını aşağıdaki tabloda inceleyerek ekonomiye olan katkısını daha iyi anlayabiliriz:

Şekil 1. 2002 - 2008 Arası Taşınan Kargo Sayısı¹⁷



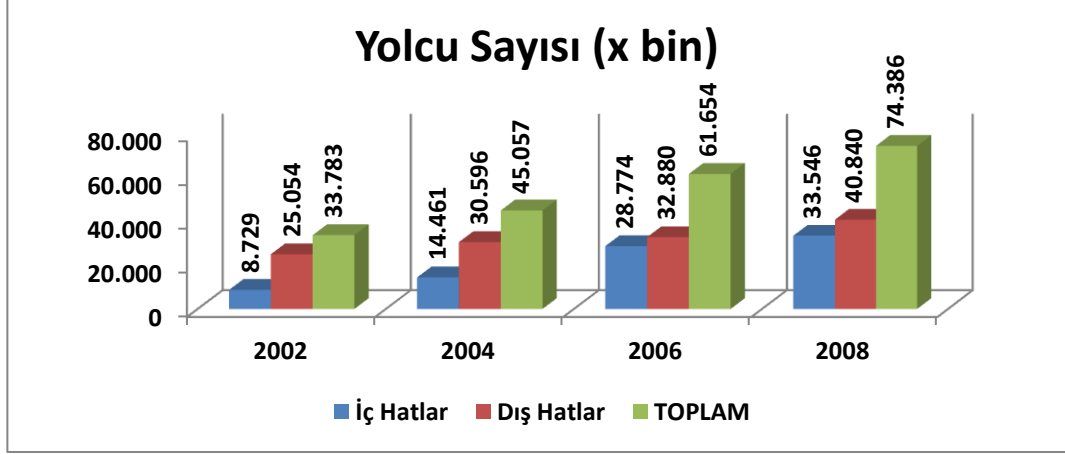
Aynı şekilde ülkedeki yolcu sayısı değişimini hesaba katarsak ekonomik gelişimi gözler önüne daha net sereceğiz. 2002 – 2008 arası

¹⁶ Nurullah Demir, a.g.e., ss.148-149.

¹⁷ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, "2002'den 2008'e Sivil Havacılık", T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı SHGM, Ankara 2009, s.33.

taşınan yolcu sayılarında gerçekleşen artışla ekonomiye sağlanan katkıyı aşağıdaki tabloda daha iyi anlayabiliriz:

Şekil 2. 2002 - 2008 Arası Taşınan Yolcu Sayısı¹⁸



Yukarıdaki şekillerden anlaşılacağı üzere taşınan yolcu ve yük sayısı oldukça fazla olup, ülke ekonomisi için etkileyici düzeydedir.

C. SİVİL HAVACILIĞIN OLUŞUM SÜRECİ

Sivil Havacılık sektörünün ortaya çıkmasında insan önemli rol oynamıştır. İnsanın hayal gücü ve ihtiyaç karşılığının sağlanması amacı sivil havacılığın oluşumunu sağlamıştır. Sivil havacılığın oluşum sürecini aşağıdaki dört başlıkla inceleyeceğiz:

- Sivil Havacılığın Başlangıç Aşaması
- Sivil Havacılığın Büyüme Aşaması
- Sivil Havacılığın Olgunluk Aşaması
- Sivil Havacılığın Özelleşme Aşaması

1. Sivil Havacılığın Başlangıç Aşaması

Bir hastalığın çaresini bulmak için veya elimizde olmayana sahip olmak ya da mevcudun daha güzeline ulaşmak için çeşitli girişim ve deneyler yapılmıştır. Bu amaçlar gerçekleştirilmek için çabalanırken, birçok yenilikte tesadüflerle bulunmuştur. Fotoğraf, lastik, x ışınları bunlardan bazılarıdır.

¹⁸ Ibid., s.29

Tesadüfî buluşlar çok olsa da insanlığın ilerlemesi sahip olduğumuz bilgilerin sistematik olarak bir araya getirilmesi ve planlamasıyla olmuştur.

İnsanlığın gelişip ilerlemesinde ihtiyaçlar kadar hayallerde etkili olmuştur. Kimi zaman görüp beğendiğimiz doğal bir varlık, kimi zaman düş gücümüz, bazen de zaruri ihtiyaçlarımızdan ötürü insanlar arayışlara ve yeniliklere yönelmiştir.

1903 yılında sivil bir amaçla başlamış olan havacılık, 20. yüzyılın başlarındaki siyasi krizler ve savaşlar dolayısıyla askeri alanda sanayileşen bir sektör haline gelmiştir. Gerçekleşen ilk uçuşla 1. Dünya Savaşı'nın sonuçlanması arasında geçen süre, uçakların ve sistemin askeri açıdan kullanılma dönemi olmuştur.¹⁹ Dolayısıyla masif bir şekilde askeri amaçlı uçaklar geliştirilmiş ve üretilmiştir.

Sivil havacılık sektöründe motor gücü ile uçuşa başlamak için 20 yy.'a kadar beklemek zorunda kalınmıştır. Fosil yakıtlı motorlar ve buhar makinelerinin icadından sonra uçuş alanında da köklü değişiklikler yaşanmaya başlamıştır. Geçmişte ortaya atılan tüm bu ilkel uçuş girişimleri motorun icadı ile yerini motorlu uçuşlara bırakmış ve bu yeni güç ile çeşitli denemeler yapılmıştır. Bu denemelerde birçok mucir tarafından yapılmış fakat çeşitli nedenlerden ötürü iniş-kalkış başarılamadığından sonuç elde edilememiştir. Başarısızlıklarla sonuçlanan bu denemeler, tarihi, denemeyi yapan kişi ve yapılan ülke bilgileriyle aşağıda sıralanmıştır:²⁰

- 14 Ağustos 1901'de Gustave Whitehead tarafından Almanya'da yapılan deneme başarısızlıkla sonuçlanmış,
- 15 Mayıs 1902'de Lyman Gilmore tarafından Amerika'da yapılan deneme başarısızlıkla sonuçlanmış,
- 31 Mart 1903'de Richard Pearse ve South Canterbury tarafından Yeni Zelanda'da yapılan deneme başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

¹⁹ Ali Emre Sarılgan, "Turizm Ulaştırması", **Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2763**, Eskişehir 2012, s.114.

²⁰ Yasin Aksu, "Ortadoğu Kökenli Sivil Havacılık Sektörünün 2000 – 2008 Yılları Arasında Türkiye'ye Yönelik Yolcu Ve Yük Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010, s.6.

Eski çağlardan bu yana insanoğlu havada özgürce uçmayı düşünmüştür. Balonlarla uçulan dönemin ardından ilk olarak 1890 yılında Clement Ader havadan ağır bir taşıtın (Eole) pilot yönetiminde havalanmasını sağlamıştır. Bundan sonraki adım Wright kardeşler tarafından gelmiştir. 17 Aralık 1903'te, Wright kardeşler ilk motorlu uçağı Kuzey Carolina'da uçurmayı başararak önemli bir adım atmışlardır.²¹ Yaşanan bu ilk insanların uçma hayalinin gerçeğe dönüşebileceğinin en önemli sinyaliydi.

Birinci Dünya Savaşından sonra askeri amaçla kullanılan uçakların sivil kullanıma geçmesiyle beraber sivil havacılık sektörü önemli bir ivme kazanmıştır. Birinci Dünya Savaşı sonrası bu geçiş öncelikle Amerika Birleşik Devletleri tarafından yapılmıştır. Savaşın ardından ABD ordusunun elinde kalan uçaklar şehirlerarasında ilk hava posta taşımacılığının başlamasına sebep olmuştur.

Sivil havacılık sektörü 1900'lü yılların başında varlığını hissettirmeye başlamış, geçen zamanla beraber ilerleyen teknolojinin olanaklarıyla gelişimini hızlı bir şekilde sürdürmüştür.

2. Sivil Havacılığın Büyüme Aşaması

İkinci Dünya Savaşı süresince uçak üretimindeki artışla beraber uçak teknolojilerinde yaşanan gelişmeler sivil havacılığın savaş sonrasında hızlı bir şekilde büyüme sağlayacağıının önemli bir göstergesiydi. Bu İkinci Dünya Savaşı kıtalararası bir savaş olma özelliğı taşıymaktaydı. Bu sebepten uçaklar operasyonların en önemli konumunda yer almaktaydı. Dolayısıyla bu dönemde üretilen tüm nakliye uçakları dört motorlu, uzun menzilli, yük kapasitesi ve hacmi geniş ve uçuş emniyetini arttıran teknolojilerle donatılmış uçaklardı.

Sivil havacılığın büyüme aşamasında ilgili kurum ve kuruluşların katılımlarıyla uluslararası sözleşmeler imzalanmıştır. Bu sözleşmeler sivil

²¹ Burcu Yurttaş, a.g.e., s.1.

havacılık sektörünün uluslararası boyutta büyüyüp gelişmesine yol açmıştır. İmzalanan sözleşmeler aşağıda sıralanmıştır:²²

- Paris Havacılık Sözleşmesi – 1919
- Madrid Sözleşmesi – 1926
- Havana Sözleşmesi – 1928
- Varşova Sözleşmesi – 1929
- Şikago Konvansiyonu – 1944
- Montreal Sözleşmesi – 1999

Sivil havacılık sektöründe uluslararası sözleşmeler olduğu gibi, sivil havacılık kuruluşları da oluşturulmuştur. Bu kuruluşlardan bazıları aşağıda sıralanmıştır:²³

- Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)
- Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)
- Avrupa Havacılık Güvenliği Kurumu (EASA)
- Eurocontrol Teşkilatı

Bu kuruluşların temel ve ortak amacı uluslararası boyutta sivil havacılık güvenliğinin ve rekabet düzeyinin uygun koşullarda devamlılığının sağlanmasıdır.

Dünyada sivil havacılığın gelişimi gözlemlendiğinde uluslararası imzalanan sözleşmeler ve kuruluşlar sektörün büyümesinde önemli rol üstlenmişlerdir.

3. Sivil Havacılığın Olgunluk Aşaması

Sivil havacılık sektörü sanayileşme ve teknolojinin süratli bir şekilde gelişmesi ve halkında desteğiyle uluslararası alanda kabul edilirdiği üst seviyelere erişmiştir.

1958 yılında ilk masif üretim jet yolcu uçağının (B-707) hizmete girmesiyle kıtalararası tarifeli seferlere başlanması havacılık sektöründe

²² T. C. Devlet Denetleme Kurulu, “Araştırma ve İnceleme Raporu”, T. C. Devlet Denetleme Kurulu Sayı: 2011/2, Ankara 2011, s.4.

²³ İbid., ss.10-21.

teknoloji yarışmasını da ortaya çıkarmıştır. Hizmete sunulan ilk dört motorlu uçak olan B-707'nin ardından kısa mesafeli uçuşlar yerine uzun mesafeli uçuşlar için teknoloji harikası jetler havayolu şirketleri tarafından filolarına dâhil edilmekteydi.²⁴ Hizmet sektöründe havacılık, bu jetlerin üretiminin ardından sadece kısa sürede ulaşım aracı değil, aynı zamanda güvenli bir ulaşım aracı statüsüne de erişmiştir.

4. Sivil Havacılığın Özelleşme Aşaması

ABD'de sivil havacılık sektörü 1978 yılına kadar "Civil Aeronautics Board" adlı kurul tarafından düzenlenmekteydi. Ancak mevcut sistem havayolu şirketleri arasındaki rekabet ortamını adaletli kılmayıp, serbest piyasa mantığına da etkisi bulunmamaktaydı.

ABD'de 1976 yılında yapılan seçimlerle başa gelen Başkan Jimmy Carter, iktisat profesörü olan Alfred Kahn'ı CAB'nin başına geçirmiştir. Kahn bu sayede ilk iş olarak havayolu serbestleştirme çalışmalarına başlamıştır. 1978 yılında havayolu deregülasyon kanununu yürürlüğe sokarak uluslararası sivil havacılıkta yeni yapılanmalara gidecek bir adım atmıştır. Bu sayede sektörde aşağıda sıralanan hedefler konulmuştur:²⁵

- Yeni havayolu şirketlerinin sektöre girişi teşvik edilmesi,
- Rekabet düzeyinin artması,
- Hizmette kalite seviyesinin artması,
- Ortalama bilet fiyatının düşmesi,
- Yolcu sayısının artması hedefleri konulmuştur.

Uygulama, ilk zamanlarında belli muhalif gruplar tarafından tepki toplasa da ilerleyen süreçte AB tarafından da kabul görmüş ve sivil havacılık sektörünün tamamını kaplayan bir uygulama haline gelmiştir.

²⁴ Murat Baş, a.g.e., s.5.

²⁵ Abdullah Nergiz, "Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY", (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2008, s.29.

D. SİVİL HAVACILIĞIN İŞLEVLERİ

Sivil havacılık sektörü içeriğinde birçok görev, yetki ve sorumlulukları bulunmaktadır. Bu unsurları sadece sivil havacılık başlığı altında sıralamak mümkün değil ancak sivil havacılık sektörüyle birebir ilişkili olan kurumların altında sıralayabiliriz. Bu kurumların görev, yetki ve sorumluluklarını ilerleyen bölümlerde inceleyeceğiz.

Sivil havacılık, önemli işlevlerden oluşarak uluslararası kurallara göre koordinasyonu ve denetimi kapsamaktadır. Bu işlevler aşağıda sıralanmıştır:²⁶

1. Sivil Havacılığın Havayolu İşletmeciliği İşlevi

Sivil havacılığın başlıca varoluş sebeplerindedir. Şikago konferansından sonra tarifeli seferlerin ortaya çıkmasıyla oluşum içerisine girmişlerdir. Günümüzde sivil havacılık sektörünün en önemli işlevidir.

2. Sivil Havacılığın Havaalanları İşletmeciliği İşlevi

Havaalanları, havayolu işletmeciliğinin ihtiyaçları doğrultusunda ortaya çıkan bir varlıktır. Havaalanları ile havayolları işletmeciliği birbirlerini tamamlayan ve varlıklarının sürdürülmesini sağlayan işlevlerdir.

3. Sivil Havacılığın Hava Seyrüsefer Ve Hava Trafik Kontrol Hizmetleri İşlevi

Hava aracı ile bir noktadan diğer bir noktaya geçişi sırasında yol haritasının belirlenmesi ve güvenli bir şekilde sağlanması durumudur.

4. Sivil Havacılığın Yer ve İkram Hizmetleri İşlevi

Sivil havacılık denildiğinde akla ilk uçakla seyahat gelmektedir fakat muhakkak uçakla seyahat etmeden öncesi de vardır. Bir yolcunun havaalanına giriş yaptığı ve uçağa bindiği ana kadarki ve uçaktan inip havaalanından çıktığı ana kadarki tüm işlemler yer hizmetlerinin

²⁶ İbid., s.2.

gerektirdikleridir. İkrım hizmetleri ise havayolu Şirketleri tarafından uçak içerisinde yapılan veya uçuş iptal ya da uzun sureli gecikmelerinde yolculara yapılan hizmettir.

5. Sivil Havacılığın Eğitim İŞlevi

Sivil havacılık sektörünün varoluŐunda ve geliŐimindeki önemli faktörlerden birisidir, eğitim faktörü. Pilotlar açısından bakıldığında sivil havacılığın ilk zamanlarında eğitim askeri alanda görülmekteydi. Fakat günümüzde sivil havacılık Şirketleri kendi personeline eğitim verebilmekte kurum kltrnn oluŐturabilmektedir.

6. Sivil Havacılığın Bakım İŞlevi

Uçak, sivil havacılığın başlıca varoluş sebebidir. Dolayısıyla uçak faktörünün varlığı, gelişimi ve bakımı büyük önem arz etmektedir. Havayolu Şirketleri tarafından uçakların bakımı için hangarlar açılmakta olup, gerekli takip ve düzeltici işlemler yapılmaktadır.

Sivil havacılık sektörünün gelişimi ve hizmetinin devamlılığı için yukarıda sıralanan iŐlevlerin varlığını sürdürebilmesi Şarttır. Belirtilen işlevlerden herhangi birisinin olmaması sektörde hizmet veya güvenlik sorununu ortaya çıkaracaktır. Dolayısıyla bu iŐlevlerin faaliyetini sürdürebilmesi alternatifsiz bir durumdur.

II. SİVİL HAVACILIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ, GELİŞİMİNDE ETKİLİ OLAN KİŞİ VE KURUMLAR

A. SİVİL HAVACILIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ

Sivil havacılık, 1800'lü yılların sonunda başlayıp özellikle askeri müdahalelerden sonra hızla gelişen ve günümüzde sıklıkla kullanılan bir ulaşım aracı haline gelmiştir.

Sivil havacılık sektörünün geçmişten günümüze gelişimi incelendiğinde; Avrupa ile Güney Amerika ülkeleri başı çekmiş, ticari hava seferlerin ilk olarak bu bölgelerde yapıldığı görülmektedir. 1937 senesinde Alman Lufthansa havayolu şirketi, Atlas Okyanusunda yüzen ana istasyonları kurmak amacıyla muntazam seferler tesis etmiştir. Avrupa'nın Kuzey Amerika ile ticari uçuşları ancak II. Dünya savaşından sonra başlayabilmiştir.²⁷ Savaş sonrası, savaşta hava saldırılarında kullanılan pilotların, sivil hava yolu şirketleri tarafından istihdam edilmiş ve hızlı bir şekilde deneyimli portföy ekibi oluşturulmuştur.

Sivil havacılığın tarihsel gelişimini beş ana başlık altında sıralamak mümkündür:

1. Sivil Havacılığın Başlangıç Dönemi

Sivil hava taşımacılığı sektörü insanoğlunun hayal gücü ve ihtiyaçları ile doğru orantılı bir şekilde gündeme gelmiş ve çeşitli denemelerle amaca ulaşılmaya çalışılmıştır.

Tarihimizde uzun yıllar boyunca birçok deneme yapılmış, planör, balon gibi birçok alet uçurulmuş ve hatta Lagari Hasan Çelebi kendisini bir rokete bağlayarak bir süre havada kalarak ilerleme kaydetmiştir. Uçuş denemeleri balon aracılığıyla devam etmiş, sırasıyla aşağıdaki isimler tarafından gerçekleştirilmiştir:

²⁷ Ahmet Kenan Sayın, a.g.e., s.3.

Tablo 1. Balon Aracılığıyla Yapılan Uçuş Denemeleri²⁸

Tarih	Ülke	Kişi	Fikir ve Denemeler
1767	İngiltere	Henry Cavendish	Balon Fikri
1783	Fransa	Montgolfier Kardeşler	İlk Sıcak Hava Balonu Uçuşu
1783	Fransa	Jacques A. Cesar Charles & M. N. Robert	İlk Hidrojen Gazlı Balon Uçuşu
1783	Fransa	Montgolfier Kardeşler	İlk Canlı Uçuşu
1783	Fransa	Jean Pilatre de Rozier	İlk Balonlu İnsan Uçuşu
1784	Fransa	Jean Baptiste Meusnier	İlk Güç ile Yönetilen Balon

Balon uçuşu denemeleri sonrası zeplin uçuşları gerçekleştirilmiştir. Bu uçuşların listesi aşağıdaki tabloda sıralanmıştır:

Tablo 2. 1800 – 1900 Arası Gerçekleştirilen Zeplin Uçuşları²⁹

Tarih	Ülke	Kişi
1852	Fransa	Henri Giffard
1900	Hırvatistan	David Schwarz
1900	Almanya	Ferdinand von Zeppelin

Balonlar ve ağır hava araçlarıyla yapılan uçuş denemelerinde sağlanan başarı halkın havacılığa olan ilgisini arttırmıştır.³⁰ Artan bu ilgiyle beraber sektörün gelişimine kolaylık sağlanmış oldu, ancak ikinci dünya savaşında gelişim süreci duraksama yaşamıştır.

2. İkinci Dünya Savaşından Sonra Sivil Havacılık

II. Dünya Savaşı sonrasında sivil havacılığın gelişim hızı ABD hükümetinin aktif rol üstlenmesiyle üst düzeylere ulaşmıştır. Savaş bittikten sonra durma aşamasına gelen sivil havacılık sektörü, askeri havacılıkta

²⁸ Yıldırım Saldıraner, Dünyada ve Türkiye’de Sivil Havacılık Faaliyetleri Gelişimi, “**Ders Sunumu**”, Atılım Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu, Ankara 2011, s. 4.

²⁹ İbid., s.5.

³⁰ Gazali Çiçek, “Türkiye’de Sivil Havacılığın Yeniden Yapılanması: DHMİ Örnek Olayı”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2004, s.5.

yaşanan teknolojik ilerlemelerin desteğiyle etkileyici bir gelişim ivmesi kazanmıştır.

1-7 Aralık 1944 tarihlerinde ABD hükümeti tarafından müttefik ve tarafsız olanlara verilen davette, 52 ülke yetkilisi Şikago kentinde bir araya gelerek konvansiyon oluşturulmuştur. Bu konvansiyon Şikago konvansiyonu adını almış ve uluslararası havacılığın geliştirilmesi amaç edilmiştir. Şikago konvansiyonunun iki temel hedefi vardır:³¹

- Uluslararası Sivil Havacılığın evrensel bir çatı altında toplanması,
- Uluslararası Hava Hukukunun cari kurallarının belirlenmesi hedeflenmiştir.

Şikago organizasyonunun resmîyet kazanabilmesi, davete katılan 52 ülkenin en az yarısının meclisinden geçmesine bağlıydı. 5 Mart 1947 yılında beklenen onay sayısına ulaşılmış ve Şikago Konvansiyonu resmen faaliyete başlamıştır.

Türkiye ise bu faaliyete 5 Haziran 1945 tarihinde dâhil olmuş ve bugün toplam 152 ülkenin üyeliği mevcudiyetini korumaktadır. Şikago anlaşması ile genel ve gayri ticari konularda aşağıda sıralanan konularda önemli düzenlemeler yapılmıştır:³²

- Hava Seyrüseferi,
- Hava Nakil Vasıtalarının tabiiyeti ve tescili, lisans ve sertifikaları,
- Hava Seyrüseferini kolaylaştırıcı tedbirler,
- Kazaların tahkiki,
- Uluslararası standartlar ve usuller.

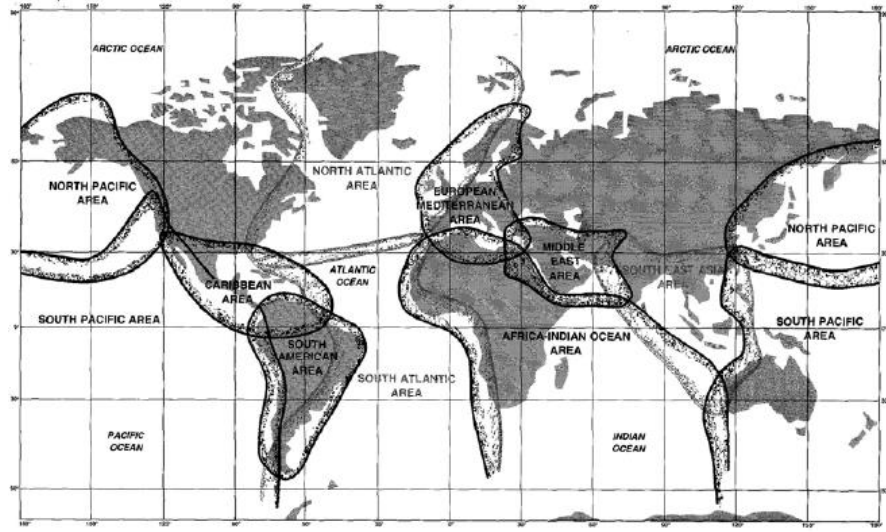
Şikago anlaşması uluslararası arenada etkili olmuş, sivil havacılığın daha sağlam zeminde ilerlemesine yol açmıştır.

³¹ T. C. Devlet Denetleme Kurulu, a.g.e., s.6.

³² Ayhan Sorgucu, "Türkiye'nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye'nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi", (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**), Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul 2005, s.30.

IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) savaş sonrasındaki hızlı gelişme döneminde, havayollarına ticari konularda destek vermeye devam ederken, ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu) da teknik açılardan ve sivil havacılık kuralları bakımından yardımlarını sürdürmüştür. İlk jet motorlu uçak olan Vickers Viscount'un test uçuşları 1951 yılına gelindiğinde başlamıştır.³³ ICAO'ya dâhil seyrüsefer bölgeleri aşağıda görülmektedir:

Şekil 3. ICAO Seyrüsefer Bölgeleri³⁴



ICAO'nun dışında, IATA da sivil havacılık sektörüne 1919 yılından sonra 1945 yılında tekrar giriş yaparak aşağıda sıralanan maddeleri ilke edinmiştir:³⁵

- Güvenilir,
- İtimat edilir,
- Emniyetli,
- Hesaplı havacılık hizmetlerini teşvik,
- Havayolu şirketleri ile yolcular (tüketiciler) arasındaki bağda yolcuların lehine gelişmeler.

Bu gibi gelişmeler sivil havacılıkta anlaşılması gereken önemli bir mesajı içermekteydi. Dünyada sivil havacılık sektörü artık insanların

³³ Abdullah Nergiz, a.g.e., s.20.

³⁴ İbid.

³⁵ İbid., ss.21-22.

hayallerinden çıkmış, kontrolü devlet tarafından yapılan uyulması zorunlu kurallar getiren ve insan taşımacılığının yapıldığı bir iş alanı olmaya doğru gitmektedir.

3. 1970 – 2000 Döneminde Sivil Havacılık ve Etkili Olan Faktörler

1970’li yıllara gelindiğinde sivil havacılık sektörü ticari boyut kazanmış, insan ve yük taşımacılığı yapılmaya başlanmıştır.

Havacılık tarihinin en önemli sayılabilecek olayı 1969 yılına gelindiğine gerçekleşti. Neil Armstrong ve Buzz Aldrin, aya ilk ayak basan insan oldular. Boeing firması ise ticari havacılık alanında, hava taşımacılığının geleceğini yansıtan Boeing 747 tasarımıyla tüm dikkatleri üzerine çekti.³⁶ Üretimi sağlanan Boeing 747, ticari havacılığın başlangıcında kurdeleyi kesme görevini üstlenmiş, günümüzde hala aktif kullanılan bir uçak tipidir.

1970 yılında gerçekleşen petrol krizi sonrasında petrole %150 oranında zam gelmiş uluslararası ekonomi tamamıyla çöküşe geçmiştir. Bu kriz sonrasında çevreci örgütlerin mücadelesi, üretici firmaların daha çevreci ve ekonomik jet motorlarının üretimine sebep olmuştur.³⁷ Bu sayede daha konforlu ve çevreye zarar vermeyen bir ulaşım aracı seçeneği ortaya çıkmıştır.

1970 yılında ayrıca İngiltere, Fransa ve Almanya hükümetleri bir araya gelerek çok uluslu “Airbus Industrie” adlı uçak şirketini kurmuşlardır. Amaç, zor durumda olan Avrupalı uçak şirketlerini pazardaki Amerikan uçakların istilasından kurtarmak ve Airbus’ın yolcu uçakları pazarında rekabet etme şansını yakalamaktır.

23 Eylül 1971 yılında Montreal’de Montreal sözleşmesi düzenlenmiştir. Bu sözleşmeyle sivil havacılıkta güvenlik faktörü göz önüne alınmış ve

³⁶ Yalçın Ekinci, a.g.e., s.11.

³⁷ Mustafa Erdem, “Sivil Havacılık Sektöründe Gelir Yönetimi: Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı Uygulaması”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010, s.12.

gerekli kurallar konulmuştur. Montreal sözleşmesinde konulan dikkat çekici kurallar aşağıda sıralanmıştır.³⁸

- Seyir halindeki bir uçakta uçağın güvenliğini tehlikeye düşürecek bir şiddet hareketinde bulunulması,
- Uçuş sırasında emniyetin tehlikeye düşürülmesi ve servisteki bir uçağın tahrip edilmesi veya bir hasara uğratılması,
- Uçağa zarar verebilecek bir maddenin veya cihazın, servisteki uçağa yerleştirilmesi ve bunun uçağın uçuştaki emniyetini tehlikeye sokacak nitelikte olması gibi durumlar suç olarak teşkil etmektedir.

Avrupa sivil havacılık otoriteleri 1970 yılında, bugün aralarında İngiltere, İsveç, İspanya ve Türkiye gibi ülkelerinde bulunduğu 42 üyeye sahip olan ve o zamanki adıyla Joint Airworthiness Authorities (JAA)'i kurmuşlardır.³⁹ Kıbrıs'ta üye ülkelerin katılımıyla 1990 yılında imzalanan JAA Düzenlemeleri (The Joint Aviation Authorities Arrangements) ile yönetilmesine karar vermişlerdir.

ABD'de ise havacılık sektörüne büyük değişiklikler sağlayacak yaptırımlar planlanmaktaydı. Serbestleşme hareketi, ilk zamanlarında halkın çoğunluğunda kabul görememiş bir faaliyetti.

Amerika Birleşik Devletleri'nde sivil havacılık sektörü için uygulamaya alınan liberalizasyon ve deregülasyon faaliyetlerinin sonuçlarını Voorde, aşağıdaki başlıklar altında toplamıştır:⁴⁰

- **Verimlilik Artışı:** Serbestleşme öncesinde genellikle devlet mülkiyetinde olan havayolları verimlilikten ziyade istihdamı ve saygınlığı amaçlamışlardır. Bu durum yıl sonunda bilançolara zarar verebilmekteydi. Bu zararlar ise ancak devlet desteğiyle kapanabilmekteydi. Deregülasyon uygulanmasından sonra bu yardımlara son verilmesi, havayollarının verimliliğini artırmak amacıyla

³⁸ Ahmet Kenan Sayın, a.g.e., s.23.

³⁹ Eddy Voorde, "European Air Transport After 1992: Deregulation or Re-Regulation?" , **The Antitrust Bulletin**, 1992, pp.507-528.

⁴⁰ İbid.

yeniden yapılanmalarına ve bazılarının da özelleştirilmelerine yol açmıştır.

- **Bilet Ücretleri:** Serbestleşme hareketinden önce havuz sistemi maliyet ve gelir paylaşımını dikkate aldığı için rekabeti ortadan kaldırmıştır. Bu durum bilet ücretlerinin yüksek seviyelerde seyretmesine sebep olmuştur. Bunun yanında, liberalizasyon sonrasında fiyatlarda düşüşler beklenmekteydi fakat bu beklenti gerçekleşmemiştir. Gerçekleşmemesinin nedenlerinden birisi, yolcu ve yük taşımacılığında talebin esnek olmamasından dolayı fiyatlardaki indirimin yeterince talep artışı yaratmamasıdır.
- **Pazar Yapısı:** Amerika Birleşik Devletleri'nde serbestleşme uygulamasının ardından başlangıçta rekabet artışı gözlemlenmiştir. Gözlemlenen bu artış ilerleyen yıllarda daha büyük bir boyutta olmuş, sektöre yoğunlaşma daha da artmıştır. Avrupa'da havayolları arasındaki sınırlı ticari anlaşmalar geçersiz kılınmış, yerine yeni mali ortaklıklar ve ortak girişimler sağlanmıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nde deregülasyonun ardından sektörde şirket devralmalarının sayısında artış gözlemlenmiştir. Avrupa'da havayolları arasındaki ortaklık anlaşmaları zaman geçtikçe daha yaygın bir hal almıştır. Avrupa'daki havayollarının ortaklaşma anlaşmalarındaki sayılarda görülen artışın sebebi, ABD taşıyıcılarına göre Avrupa havayollarının maliyet yönüyle dezavantajlı durumda olmalarıdır.

Bu gelişmelerle beraber, birçok havayolu işletmesi, bünyelerinde bulundurmamak zorunda oldukları, gelir getirmeyen hizmet birimlerini kapatmışlardır. Bugün ise ABD' de serbestleştirme yasasının etkileri, tüm dünyada, giderek artan bir oranda hissedilmiştir.⁴¹ Bu yasa ile beraber uluslararası düzeyde sivil havacılık sektörü daha kaliteli ve güvenli hizmet veren bir sektör haline gelmiştir.

⁴¹ Büyük Larousse, Sözlük ve Ansiklopedi, **Milliyet Yayınları Cilt:10**, İstanbul, s.5101.

4. 2000 Sonrası ve Günümüzde Sivil Havacılık

2000 yılı sonrasında sivil havacılık sektörünü incelediğimizde, tüm dünyayı etkisi altına alan olaylar gerçekleşmiş ve sivil havacılık sektörü de bu gelişmelerden kendi payına düşeni almıştır.

2001 yılına gelindiğinde, 11 Eylül tarihinde ABD' ye düzenlenen havadan terör saldırısı, 2002 yılına dünya genelinde yaşanan ekonomik krizlerin etkileri hava taşımacılığına olan talebi olumsuz etkilemiştir. Tarifeli yolcu trafiği rakamları taşınan ücretli yolcu trafiği açısından sadece %0,5 oranında bir büyüme göstermiştir. 2003 yılının ilk yarısında SARS (Severe Acute Respiratory Syndrome) ve Irak Savasına bağlı olarak trafikte düşmeler yaşanmıştır. Yılın ikinci yarısında toparlanan sektör %0,9 oranında bir büyüme sağladığı gözlemlenmiştir.⁴² Bu gelişmeler sonrası sivil havacılıkta güvenlik faktörü tekrar gündeme alınmış, siyasi gelişmelerin ardından havadan terör saldırıları düşündürücü olmuştur.

2002 yılından sonra sivil havacılık sektörü düzenli yükselişine devam etmiştir. 2003 – 2011 yılları arasındaki Türkiye uçak trafiği aşağıdaki gibi incelendiğinde gelişme daha iyi anlaşılacaktır:

Tablo 3. 2003 - 2011 Türkiye Uçak Trafiği⁴³

YIL	İÇ HAT	DIŞ HAT	TRANSIT (OVERFLIGHT)	TOPLAM
2003	156.582	218.405	154.218	529.205
2004	196.207	253.286	191.056	640.549
2005	265.113	286.867	206.003	757.983
2006	341.262	286.139	224.774	852.175
2007	365.177	323.291	247.099	935.567
2008	385.764	356.001	269.172	1.010.937
2009	419.422	369.047	277.584	1.066.053
2010	497.862	421.549	293.714	1.213.125
2011	579.488	462.881	292.816	1.335.185

⁴² Burcu Yurttaş, a.g.e., s.3.

⁴³ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "Herkes İçin Ulaşım ve Hızlı Erişim - 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası 2013", **Havacılık ve Uzay Teknolojileri**, Ankara 2012, s.33.

Türkiye’de uçak trafiği arttığı gibi paralel olarak etkilediği havayolu işletme sayıları da artış göstermiş ve aşağıdaki tabloda bu durum belirtilmiştir:

Tablo 4. 2003 - 2011 Türkiye Hava Taşıma İşletme Sayıları⁴⁴

YIL	HAVAYOLU İŞL.	HAVATAKSi İŞL.	GENEL HAVACILIK	BALON İŞLETMESİ	ZİRAİ MÜC. İŞLET.	TOPLAM
2003	13	52	32	7	49	153
2004	15	50	35	8	51	159
2005	16	52	36	8	43	155
2006	20	57	32	8	42	159
2007	20	59	30	10	42	161
2008	17	66	31	10	40	164
2009	17	61	29	12	39	158
2010	16	61	38	16	39	170
2011	15	60	41	16	39	171

Yukarıdaki tablolar ışığında Türkiye’de ki sivil havacılığa bakıldığında 2002 yılından sonra hızlı bir gelişim göstermiş ve ülke ekonomisine önemli bir katkıda bulunmuştur.

Uygulamaya koymuş olduğu yaptırımlar sonucu sivil havacılık sektöründe etkili adımlar atan ülke konumundaki ABD, sektör gelişimini engelleyici faktörlere rağmen gelişimini hızlı bir şekilde sürdürmüştür. FAA (Federal Aviation Administration) verilerine bakıldığında, Amerika Birleşik Devletleri’ndeki hava taşımacılığı piyasasında 2010 yılına kadar iç hatlarda %3,4 oranında yolcu artışı beklenmiştir. Bu oranın uluslararası pazarda ise %5,1’e çıkması öngörülmüştür. Aynı çalışmanın kargo taşımacılığında, iç hatlardaki trafik artışının %5,3, uluslararası hatlarda %6,6 olacağı tahmin edilmiştir.⁴⁵ Bu durumu aşağıdaki Tablo.5’te inceleyebiliriz:

⁴⁴ İbid.

⁴⁵ Devlet Planlama Teşkilatı, “Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu – Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, **Devlet Planlama Teşkilatı**, Ankara 2001, s.11.

Tablo 5. ABD'de Yolcu Trafiğindeki Yıllık Ortalama Artış Değerleri⁴⁶

YILLAR	PASİFİK	ATLANTİK	LATİN AMERİKA	ULUSLARARASI TOPLAM
1993 - 2000	8,7%	5,1%	6,1%	6,3%
2000 - 2005	8,0%	6,2%	5,8%	6,6%
2005 - 2010	7,8%	5,6%	6,0%	6,4%
1993 - 2010	8,2%	5,6%	6,0%	6,4%

Uluslararası havayolu sektörü aşağıda sıralanan olaylar sebebiyle sekteye uğramıştır:⁴⁷

- SARS
- Irak Savaşı
- Ekonomik Kriz
- Petrol Fiyatlarındaki Artış

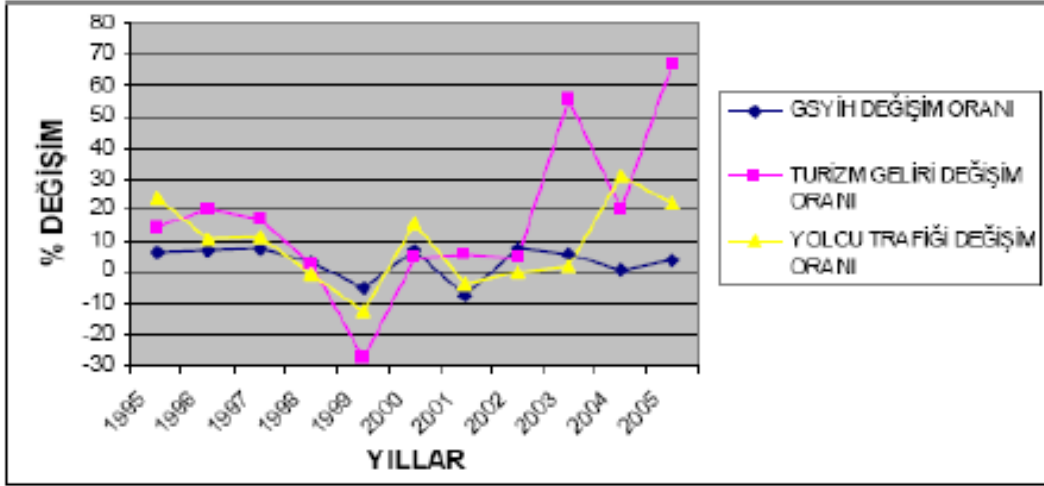
2001 yılındaki yolcu trafiğinde %5,1 oranında bir artış öngörülürken %-2,1'lik azalma, kargo trafiğinde ise %5,4'lük oranında artış beklenirken %-7,7 oranında azalma gerçekleşmiştir. Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği trafik verileri incelendiğinde, 2004 yılının ilk dokuz ayında tüm bölgelerde dış hatlar tarifeli yolcu trafiğinde bir önceki yıla oranla %17,7, kargo trafiğinde de bir önceki yıla göre %14,1 oranında artış yaşanmıştır. Türkiye'nin de aralarında yer aldığı Avrupa bölgesinde ise taşınan yolcu sayısında %8,2'lik bir büyüme oranı tespit edilmiştir.⁴⁸ ABD'ye düzenlenen hava aracıyla terör saldırısı ve diğer etkenler sivil havacılığı olumsuz etkilemiş fakat vazgeçilmez bir faktör olduğunu ilerleyen zamanda tekrar ispat etmiştir. Türkiye'nin durumunu ise aşağıdaki tabloda belirtildiği gibi yolcu değişim ve turizm gelirleri oranına bakarak inceleyebiliriz:

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Ali Emre Sarılgan, "Bölgesel Havayolu Taşımacılığı ve Türkiye'de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler", (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir 2007, s.8.

⁴⁸ Bekir Alper Yıldırım, a.g.e., s.98.

Şekil 4. Türkiye'deki Yolcu Değişim Oranı ve Turizm Gelirleri Oranı (1995 – 2005)⁴⁹



Uluslararası arenada 2001 ile 2004 yılları arası incelendiğinde ortaya çıkan zararın 36 milyar USD'ı geçtiği görülmektedir. 2005 yılına gelindiğinde ise 6 milyar USD daha kayıp yaşanacağı tahmin edilmiştir. Belli boyutlarda gerçekleşen zararlara rağmen hava taşımacılığı 2004 yılını en güvenli yıl olarak geçirmiş, çevreye dost faaliyetlerini sürdürmeye devam etmiştir. Hava taşımacılığının tercih edilmesi 1,8 milyardan fazla kişiyi aşması ile küresel ekonominin vazgeçilmez unsuru olarak yerini almıştır.⁵⁰ Böylece uçak ile ulaşım, zaman ve fizik gücü açısından kayıp sağlamaması, kendini kabullendirmiş bir sektör olarak temelini sağlam atmasını sağlamıştır.

B. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİNDE ETKİLİ OLAN KİŞİ VE KURUMLAR

Türkiye'de sivil havacılığın gelişiminde birçok kurum ve kişiler rol almıştır. Bu kurum ve kişiler sivil havacılık sektörünün halk tarafından benimsenmesinde başarılı olmuş, gerekli aşamalar hızla aşılmış ve bugünkü duruma bakıldığında uluslararası arenada söz sahibi olduğumuz bir sektör haline gelmiştir.

⁴⁹ Devlet Planlama Teşkilatı, "9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İntisat Komisyon Raporu", a.g.e., s.72.

⁵⁰ İbid., s.3.

1. Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişiminde Etkili Olan Kişiler

Ülkemizde sivil havacılık sektörünün gelişiminde birçok insan öncülük etmiştir. Bu öncülükte kimi cesaretini, kimiye zekâsını kullanarak rol oynamıştır. Ancak birisi var ki hem cesaretini hem de zekâsını kullanarak, Türkiye Cumhuriyeti’nin günümüzdeki en önemli pazarlardan birisi haline gelen sivil havacılık sektörünü hayata geçirmiştir.

Bu kişi, Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk’ten başkası değildi tabi ki. Türkiye’de sivil havacılığın gelişiminde etkili olan kişileri aşağıda belirtilen isimler altında inceleyeceğiz:

- Mustafa Kemal Atatürk
- Mehmet Fesâ Evrensev
- Selahattin Reşit Alan
- Nuri Demirağ
- Vecihi Hürkuş
- Sabiha Gökçen

a. Mustafa Kemal Atatürk

Türkiye için dönüm noktası olabilecek havacılık sektörüne giriş, Mustafa Kemal Atatürk’ün Trablusgarp’ta İtalyanlara karşı savaşırken, uçağın savaşta kullanılmasıyla gerçekleşmiştir. Uçakların kendi askerleri üzerinde oluşturduğu moral bozukluğu gören ve moral seviyesinin savaşta üst düzey tutulması gereken en önemli faktör olduğunu bilen Atatürk için havacılık çok önemli bir boyut kazanmıştır.⁵¹ Bu sayede Mustafa Kemal Atatürk tarafından önemli atılımlar gerçekleştirilmiştir.

Mustafa Kemal Atatürk’ün, 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti’nin açılışında söylediği söz tarihe geçmiş ve halen havacılığın sembolü konumunda yer almaktadır:

“... İstikbal Göklerdedir...”

⁵¹ Yılmaz Akdemir, “Atatürk Dönemi Türk Havacılığı”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 2005, s.54.

b. Mehmet Fesâ Evrensev

Mehmet Fesâ Evrensev, Türkiye tarihinin ilk Türk pilotlarından biridir bu sayede Türk havacılığına öncülük eden bir vazifeye sahiptir.

Mehmet Bey uluslararası havacılık çalışmalarını takip etmek üzere 1910 yılında Vecihi Bey'in heyetiyle beraber M. Şevket Paşa tarafından Avrupa'ya gönderilir. Bu gruptaki subaylardan Mehmet Fesâ Bey 1912 yılında döndüğünde ilk uçuş brövesi alan pilotumuz olarak tarihe geçmiştir.⁵² Bu hususta Türk havacılığında bir ilki başarmıştır.

c. Selahattin Reşit Alan

Türk Tayyare Cemiyeti bünyesinde çalışmakta olan ve Fransa'da mühendislik eğitimi alan Selahattin Reşit Alan, Eskişehir Uçak Bakım fabrikasında görevli iken MMV-1 adını verdiği kendi uçağını üretmiştir. Bu uçak, tek motorlu ve çift kişiliktir. Ancak Savunma Bakanlığından onay alamamıştır. Bu gelişmeden sonra Nuri Demirağ'ın kendisine yaptığı teklifi kabul ederek onunla beraber çalışmaya başlamıştır. Çünkü her ikisi de Türk Malı uçaktan yanadırlar ve kendi modellerini yapmak amacını gütmektedirler. Burada amaçları birleşince birlikte hareket ederler ve Türk sermayesi ile Türk mühendisliğinin bir araya gelmesine sebep olmuşlardır.⁵³ Böylece beraber çalıştıkları dönemde birçok uçağın imal edilmesini sağlamışlar ve sivil havacılık sektörünün gelişiminde rol oynamışlardır.

d. Nuri Demirağ

Nuri Demirağ, 1886 yılında Sivas'a bağlı Divriği kasabasında doğmuştur. Kendisi, kasabanın ileri gelenlerinden Mühürdarzade Ömer Bey'in oğludur. Annesinin adı ise Ayşe Hanımdır. Nuri Demirağ, ortaokul öğrenimini memleketinde yapmış ve aynı rüştiyeye öğretmen olarak tayin edilmiştir. Ziraat Bankasının açtığı bir müsabaka sınavını kazanarak, bu bankanın birkaç şubesinde görev almıştır. Ayrıca Maliye Bakanlığının yapmış olduğu bir sınavı da kazanarak, bankacılıktan maliye hizmetine geçmiştir. Maliye Bakanlığında çalışıyor olması sebebiyle İstanbul'a gelmiştir. Kendisi

⁵² Yasin Aksu, a.g.e., ss. 12-13.

⁵³ İbid., s.12.

Maliye Bakanlığının her kademesinde seçkin bir memur olarak çalışmıştır.⁵⁴ Bu gelişmeler, ilerleyen zamanda kendisinin başarılı bir şahsiyet olabileceği işaretini taşımaktaydı.

Nuri Demirağ, ilerleyen zamanda başarılı bir müteahhit, zamanına göre varlıklı bir işadamı olan şahsiyettir. Nuri Bey'e demiryolu ve fabrika inşaatlarında gösterdiği başarıdan dolayı Atatürk tarafından "Demirağ" soyadı verilmişti. 1930'lu yıllarda Türkiye'de gerçekleştirilen hızlı sanayileşme hamlelerinden etkilenen Nuri Bey, savunma sanayiindeki yatırımları yetersiz görerek 1936'da havacılık sektörüne girmeye karar vermiştir.⁵⁵ Böylece Nuri Demirağ havacılık sektörüne girişi kafasında tamamlamıştı.

Nuri Demirağ ilerleyen zamanda kendi tayyaresini kurarak havacılık tarihindeki en büyük teşebbüsü gerçekleştirmiştir. İlerleyen zamanda Nuri Demirağ Türk Hava Kurumu tarafından 10 eğitim uçağı ve 65 adet de planör siparişi almıştır. Bu siparişlerin yanı sıra, Nu.D.38 adlı altı kişilik, çift motorlu, gövdesi alüminyum kaplı bir yolcu uçağı üzerinde çalışıyorlardı. Yurtdışında da geniş yankı bulan bu çalışmalar üzerine, Amerikan Uçak İmalatçıları Birliği Başkanı Mr.Todd, tetkiklerde bulunmak üzere Türkiye'ye iştirak etmiştir.⁵⁶

e. Vecihi Hürkuş

Vecihi Hürkuş, Türk Havacılık tarihinin önemli şahsiyetlerden biridir. Türk Havacılığı ve Türk Ordusu için Kurtuluş savaşında başarılı görevler üstlenmiştir. Vecihi Hürkuş I. Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'nde ilk Rus uçağını düşüren ve İstiklal Savaşı'nda da ilk ve son uçuşu yapan pilot konumundadır.⁵⁷ Bu vazifeleri üstlenmesi kendisini havacılık sektöründe öncü kişiler arasına yerleştirmekle beraber Hürkuş bunlarla yetinmemiştir.

Pilotluk kabiliyeti dışında pratik zekâsını da kullanarak uçak imalatıyla ilgilenen Vecihi Hürkuş, daha Kurtuluş Savaşı başlamadan kendine göre dört yatay kanatlı bir av uçağı projesi hazırlayıp ilgililere vermişti. Kurtuluş savaşından sonra havacılık aşkının vermiş olduğu ilhamla Çekoslovakya'ya

⁵⁴ İbid., s.43.

⁵⁵ Yılmaz Akdemir, a.g.e., s.95.

⁵⁶ Abdullah Nergiz, a.g.e., ss.62-63.

⁵⁷ Hakan Arslan, "Vecihi Hürkuş 78 Yıl Önce Uçtu", **Yeni Şafak Gazetesi**, 16.09.2008.

giderek, uçak teknisyeni diploması almıştır. 1926 tarihine gelindiğinde ise Yunanlılardan kalan eski uçak aksamını birleştirerek ilk milli tip uçağını ortaya koymak şerefini kazanmıştır.⁵⁸ Vecihi Hürkuş'un ortaya çıkarmış olduğu milli uçak aşağıdaki resimde yer almaktadır:

f. Sabiha Gökçen

Sabiha Gökçen 1913 yılında Bursa'da dünyaya gelen ve tarihe ilk bayan savaş pilotu olarak geçen bir şahsiyettir. Aynı zamanda Atatürk'ün manevi kızıdır. Soyadı kanunundan sonra kendisine "Gökçen" soyadını verende Atatürk'tür.

1935 yılında Türkkuşu'nun açılış töreninde planörlerle yapılan hava gösterilerinden etkilenen Gökçen, Atatürk'ün arzusu ve desteğiyle Türk Hava Kurumu'na bağlı Türkkuşu Sivil Havacılık Okulu'na ilk bayan öğrenci sıfatıyla kayıt olmuş ve eğitimine başlamıştır. Ankara'da yüksek planörcülük brövelerini almıştır. Sabiha Gökçen hayatı boyunca birçok ödüle layık görülmüştür. Bu ödüller aşağıda sıralanmıştır:⁵⁹

- THK imzalı Övünç (Murassa) Madalyası ve beratı,
- Yugoslav Ordusunun Beyaz Kartal Nişanı ve ordu brövesi,
- Romanya Ordusu Havacılık Brövesi,
- Trakya ve Ege Manevralarından dolayı verilen hatıra madalyaları,
- Türk kadınının seçme ve seçilme hakkı kazanmasının 50. yılında TBMM'deki törende verilen mesleklerinde öncü kadınlar plaketi,
- Selçuk Üniversitesi'nin fahri doktorluk payesi,
- THK tarafından 1989'da verilen altın madalya,
- FAI altın madalyası,
- 1996'da ABD'nin Maxwell Hava Üssü'ndeki törende "dünya tarihine adını yazdıran 20 havacıdan biri" unvanı,
- Ordu, çeşitli dernek ve kuruluşların verdiği 28 adet plaket.

⁵⁸ Gökhan Taşkesen, "Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım", (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya 2006, s.76.

⁵⁹ Tuğçe Karabacak, "Sabiha Gökçen", **Orta Doğu Teknik Üniversitesi Havacılık ve Uzak Topluluğu Dergisi Cilt:2 Sayı:4**, Ankara 2007, ss.3-4.

2. Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişiminde Etkili Olan Kurumlar

Dünyada sivil havacılık sadece insanlar sayesinde değil, insanların bir araya gelmesiyle oluşan kurum yapılarıyla da gelişim göstermiştir. Bu kurumlar tüm uluslararası olduğu gibi ulusal olarak da faaliyet göstermektedirler. Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişiminde Etkili Olan Kurumları aşağıdaki gibi sıralayabiliriz;

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
- Türk Hava Kurumu
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği
- Silahlı Kuvvetler

a. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye’de sivil havacılık ile doğrudan ilişkili en yetkin kurumdur. Bakanlığın misyon ve vizyonu aşağıda belirtilmiştir:⁶⁰

- Misyonu, ulaştırma ve iletişim hizmetleri ile ilgili tüm faktörlerin insanlar için daha kullanılabilir olanaklar sunmayı denetlemek ve sağlamaktır.
- Vizyonu, ulaşım ve iletişim hizmetleri ile ilgili tüm faktörlerin çağdaş uygarlık seviyesinin de üstünde sunulmasını sağlayarak, ülkemizin uluslararası rekabet gücünü ve insanların yaşam kalitesini artırmak.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın sivil havacılık ile ilgili başlıca görevleri aşağıda sıralanmıştır:⁶¹

- Havacılıkla ilgili sanayinin ve uzay teknolojilerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettirilmesi, havacılık sanayi ve uzay biliminin geliştirilmesi,
- Hava araçları, simülatörler, uzay platformları dâhil havacılık sanayi, uzay teknolojileri ve uzayla ilgili her türlü ürün, teknoloji, sistem, araç

⁶⁰ T. C. Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı, “2011 Faaliyet Raporu”, **Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı**, Ankara 2012, s.17.

⁶¹ İbid., s.17.

ve gereçleri yapmak, yaptırmak, kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettirmek, geliştirmek,

- Havacılık sanayi ile ilgili tüm ürünlerin yurtiçinde tasarımı, üretimi, entegrasyonu ve gerekli testlerinin yapılmasını sağlamak amacıyla plan, proje ve çalışmalar yapmak,
- Havacılıkla ilgili amaçların gerçekleşmesini uygun teşviklerle desteklemek, bu teşviklere ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hususlarda ilgili ticari, sanayi ve eğitim kuruluşları ile kamu kurum ve kuruluşları arasında gerekli işbirliği ve koordinasyonu sağlamak,
- Ulaştırma, havacılık ve uzay teknolojileri iş ve hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, denetlemek ve takip etmek,
- Havacılıkla ilgili uluslararası anlaşmalar yapmak ve bu alanlarda uluslararası mevzuatın gerekli görmesi halinde mevzuat uyumunu sağlamak.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı alt kuruluşlardan sivil havacılıkta etkin rol oynayan kurumlar aşağıda sıralanmıştır:

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı kurumlardan sivil havacılığa direkt katkısı olan SHGM ve DHMİ'yi ilerleyen bölümlerde detaylı bir şekilde inceleyeceğiz.

b. Türk Hava Kurumu

Türk Hava Kurumu'nun tarihçesi 1900'lü yıllara kadar gitmektedir. Türkiye Cumhuriyeti, cumhuriyetin kuruluş zamanlarına doğru Osmanlı Devleti'nin maddi manevi birçok mirasını da devralmış konumdaydı. İnkılap döneminin gerçekleştiği zamanlarda ise bazı kurumlar şekil değiştirmiş,

bazıları kaldırılmış, bazıları da yeni teşkil edilmiştir. İlk defa teşkil edilen kurumlardan biriside Türk Hava Kurumu olmuştur.⁶²

Cumhuriyet'in ilanından sadece 16 ay sonra kurulan Türk Hava Kurumu, 16 Şubat 1925'te Mustafa Kemal Atatürk'ün emriyle "Türk Tayyare Cemiyeti" adını alarak kurulmuştur. Kuruluşundaki ismiyle Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluş amaçlarını şöyle sıralayabiliriz:⁶³

- Havacılık sanayisini kurarak, Türkiye havacılığının gelişimini sağlamak,
- Havacılık sektörünün ekonomik, askeri, sosyal ve siyasi önemini anlatmak,
- Turistik, sportif, sivil ve askeri havacılığın gelişmesini sağlamak,
- Havacılık faaliyetleri için gerekli olabilecek araç ve gereçleri hazırlamak,
- Personel yetiştirmek ve uçan bir Türk Gençliği yaratmak olarak belirlenmiştir.

Türk Hava Kurumu yukarıda belirtilen amaçlar doğrultusunda kurulmuş ve hizmet vermeye başlamıştır. Türk Hava Kurumu'nun kuruluşundan itibaren havacılıkla ilgili tüm yayınlar Mustafa Kemal Atatürk tarafından izlenmiş ve Türkiye'de uygulanması için gerekli emirler verilmiştir.

Mustafa Kemal Atatürk, yurt içinde gerçekleştirdiği gezilerde Türkiye'nin mevcut sahip olduğu uçak teknolojisiyle, gelecekte daha ileri bir seviyede olacağını söylemektedir. Bunun yanı sıra uçak, planör, paraşüt gibi araçları kullanabilecek gençlerin yetiştirilmesine bu nedenle önem vermekteydi. Bu doğrultuda Ocak 1935'te Türk Hava Kurumu'na bağlı Türk Kuşu kurulmuştur.⁶⁴ Türk kuşu sayesinde Türk gençleri eğitimlerini tamamlamış ve gelecekte dünya havacılığına etki edebilecek konuma gelmiştir.

⁶² Osman Yalçın, "Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu", **Gazi Akademik Bakış Dergisi Cilt:6 Sayı:11**, Ankara 2012, s.268.

⁶³ Mert Sülümbaz, Kürşad Melih Güleren, "Türk Hava Kurumu Uçak Tasarımları", **Mühendis ve Makine Dergisi Cilt:54 Sayı:638**, Ankara 2013, s.55.

⁶⁴ Gurbet Gökgöz, "Türkiye'de Sivil Havacılığın Serüveni", **İzmir Ulaşım Sempozyumu**, İzmir 2009, s.3.

c. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

1912 yılına gelindiğinde, ülkemizde ilk havacılık çalışmaları, bugünkü Atatürk Hava Limanının hemen yakınındaki Sarayköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydana başlamıştır. Atatürk'ün "İstikbal Göklerdedir" sözü, ülkenin geleceğine adeta yol göstermiştir. Bu sayede Türk Sivil Havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır.

Dünyada Sivil Havacılık gelişiminin hızlı bir ivme göstermesi ve teknoloji sektöründe yaşanan büyük ilerleme karşısında, ulusal çıkarlarımızın korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" kurulmuştur. Bu kuruluş Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde görevlerini sürdürmektedir. 1987 yılına gelindiğinde "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" adını "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak değiştirmiş, yapılanmasını günün koşullarına göre yeniden güncellemiştir.⁶⁵ Bu yapılanma neticesinde SHGM birçok görev, yetki ve sorumluluklar üstlenmiştir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün üstlendiği başlıca görevleri aşağıda sıralanmıştır.⁶⁶

- Türkiye'de uygulanacak sivil havacılık uygulamalarının devlet yararına, ekonomik ve sosyal gelişmelere ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak düzenlenmesi ve gelişmesini sağlamak amacıyla, Bakanlık tarafından oluşturulacak politikaları uygulamak ve takip etmek.
- Uygulamaların kıtalararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre düzenlenmesini, sürdürülebilirliğini ve gelişmesini sağlayacak şartları belirlemek.
- Kıtalararası sivil havacılık konusundaki gelişmeleri takip etmek, sivil havacılık sektörü ile ilgili kıtalararası kuruluşlara üye olmak, katkı veya katılma paylarını ödemek, bu kuruluşlarla iş birliği içerisinde bulunmak.

⁶⁵Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, "2008 – 2012 Stratejik Plan", T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ankara 2007, s.4.

⁶⁶İbid., s.6.

- Kıtalararası kuruluşlara üye olarak bu kuruluşların kural ve standartlarının güncel olarak uygulanması için gerekli düzenlemeleri yapmak ve uygulanmasını sağlamak ve denetlemek.
- Kurul tarafından gerekli tedbirlerin alınarak, sivil havacılık mevzuatlarına aykırı eylemlerin önlenmesini sağlamak.
- Hizmet sorumluluğu üstlenilen kıtalararası hava sahalarının kullanımına ilişkin strateji ve politikalara esas teşkil edecek ilkelerin belirlenmesine yönelik çalışmaların Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince yapılması.
- Türkiye hava sahasını kullanan sivil hava araçlarının uyması gereken kurallarla ilgili düzenlemelerin ilişkili kuruluşların görüşlerini almak suretiyle güncellenme yapılması.
- İlgili kuruluşlarla koordineli bir şekilde, Türk hava sahasında arama ve kurtarma hizmetlerinin mevzuata ve uluslararası standartlara uygun olarak yapılmasını sağlamak.
- Hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunma amacı güden özel veya tüzel kişilere verilecek izinlerin şartlarını hazırlamak, gerekli görüldüğü takdirde ilgili bakanlık, kamu kurum ve kuruluşları ile koordinasyonu sağlamak.

SHGM tarafından, havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletme temsilcileri ile periyodik olarak sektöre yönelik toplantılar düzenlenmektedir. Gerçekleştirilen bu toplantılarda aşağıda sıralanan konular tartışılmaktadır.⁶⁷

- Sivil havacılık konusunda yaşanan uluslararası son gelişmeler, yapılan yeni düzenlemeler ve alınan kararlar tartışılmakta,
- Türkiye’de sivil havacılık sektöründe yaşanan gelişmeler paylaşılarak sektörün ihtiyaç ve beklentilerine dair değerlendirmeler yapılmakta,
- Türkiye sivil havacılığının havacılık güvenliği ve uçuş emniyeti temelinde sürdürülebilir büyümesinin sağlanabilmesi için neler yapılması gerektiği ve yeni projeler üzerinde fikir alışverişinde bulunularak, sektörün eşgüdüm içinde hareket etmesine yönelik ortak kararlar alınmaktadır.

⁶⁷ İstanbul Ticaret Odası, a.g.e., s.95.

d. Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği

Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği, Türk sivil havacılık sektörüne girişini 1933 tarihinde “Hava Yolları Devlet İşletmesi” adıyla yapmıştır.

Şikago sözleşmesinin 1944 yılında imzalanmasıyla beraber, ülkemiz ve dünya sivil havacılığında önemli değişiklikler gündeme gelmiştir. Havacılık faaliyetleri, uluslararası sivil havacılık sözleşmesi ile kurallara bağlanmıştır. Bu bağlamda II. Dünya Savaşı sonrasındaki teknolojik gelişmeler sonucu büyük gövdeli uçak imalatına geçilmesi ve bu doğrultuda tarifeli ticari yolcu ve yük taşımacılığının gelişmesi ile etkileyici bir ivme kazanmıştır.⁶⁸ Bu gelişmelerin ardından 1956 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği kurulmuştur.

DHMI Genel Müdürlüğünün başlıca görev ve sorumlulukları aşağıda sıralanmıştır:⁶⁹

- Belirtilen ilke ve talimatların dışına çıkmadan havalimanı ve işletme hizmetlerinin ulusal ve uluslararası gereksinimlere yanıt verecek şekilde ve ICAO kurallarına göre yürütülmesi amacı güdülerek tüm faaliyetlerin yönetimi, koordinasyonu ve denetimi yönünden sorumlu olarak görev yapmak,
- Genel Müdürlük tarafından işletilen veya kiralama aracılığıyla işletme hakları devredilen havaalanlarında verilecek hizmetlerin ulusal ve uluslararası olarak mevzuata uygunluğunu tasarlamak,
- Hava seyrüseferin sağlıklı yürütülmesi için gerekli yer hizmetleri desteğini sağlamak amacıyla gerekli tüm faaliyetleri planlamak, koordine etmek ve denetlemek,
- Uçuş öncesi gereken yer hizmetleri ile ilgili programları hazırlamak, yatırım gerektiren faaliyetleri ile ilgili yıllık bütçeyi belirleyerek, verilen bütçeye göre faaliyetleri uygun hale getirmek,
- Havalimanı ve havaalanlarında uçuşlarda zorluk çıkarabilecek olan çevre şartlarının uygun hale getirilmesine yönelik çalışmalar yapmak,

⁶⁸ DHMI, “Stratejik Plan 2010 – 2014”, **Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği Genel Müdürlüğü**, Ankara 2009, s.5.

⁶⁹ İbid., ss.6-7.

- Araç ve teçhizatın faaliyetlerini kontrol ederek bunlarla ilgili işbaşı eğitimleri düzenlemek ve aksaklıklarla ilgili önlemleri almak,
- Kaza, kırım ve kurtarma hizmetlerinin aksatılmadan sağlıklı olarak yürütülebilmesini sağlamak,
- Havaalanı ve havalimanlarında gerekli olan elektrik ve özel aydınlatma platformlarının planlama çalışmalarını yürütmek,
- Planlaması yeni yapılan ünitelere enerji temini ile ilgili gerekli çalışmalar yapmak ve bu doğrultuda yatırım ihtiyaçlarını belirlemek,
- Havaalanları için ihtiyaç duyulan elektrojen grupların ve seyrüsefer istasyonları ile radar istasyonların temin ve tesis edilmesini sağlamak,
- Terminal binalarının hava tarafında ve terminal tarafında gerekli planlamalarını hazırlamak,
- Gelir kaynaklarını, sağladığı gelir türleri için tarifelerin belirlenerek uygulanması,
- Havaalanlarını çalışma saatlerini uçak trafiğine göre belirlemek,
- Özel iş makineleri ile havaalanlarındaki hizmet araçlarının faaliyetlerini düzenleyerek takip etmek,
- Gerekli çalışmalar yapılarak havacılık yayınlarının yapılmasını sağlamak,
- Havacılık teknoloji ve mevzuatında ortaya çıkan gelişmeler ve değişiklikleri takip etmek üzere kıtalararası sivil havacılık kuruluşlarının çalışmalarını izlemek, seminer ve toplantılara katılmak, ilgili dokümanları izleyerek gelişme ve yeniliklerin bünyeye tasarlanarak uygulanmasını saptamak,
- Havaalanları ve havalimanlarında işletme hizmetlerinin kıtalararası standartlarda sağlanmasına ilişkin kurum içi kalite yönetim sistemi ve teknik denetimlerde bulunmak, gerektiğinde Ulaştırma Bakanlığı ya da IATA, ECAC, ICAO gibi uluslararası kuruluşlarca yapılan denetimler öncesi gerekli hazırlıkların yapılmasını sağlamak,
- İşletme hizmetleri ile ilgili hizmet içi eğitim programlarının düzenlenmesi ve uygulanmasını sağlamak,
- Gelişmekte olan teknolojileri dikkate alarak uluslararası kurallara uygun olması şartıyla havaalanlarının cihaz, sistem ve donanımlarının

- daha üst düzeylere getirilmesine yönelik gerekli değişiklik tekliflerini yaparak bunlar üzerinde projeler devreye sokmak,
- Yeni projelerle ortaya çıkan yeni havaalanları için yer seçimi yapılarak, ÇED toplantılarına ve ihtiyaç programlarının hazırlanması ile ilgili çalışmalara katılmak,
 - İşletme hizmetlerinde görev yapan personelin planlamasını yaparak, ihtiyaçlarını belirleyerek, organizasyonu oluşturup geliştirerek faaliyetlerin etkin bir düzeyde sürdürülmesini sağlamak,
 - Askeri amaçlı uçuşlar ve sivil amaçlı uçuşlar için kullanılan havaalanları ile ilgili protokollerin ilişkili mercilerle istişare edilerek düzenlenmesini sağlamak,
 - Sivil Havacılık Kanunu gereğince her türlü tahditli sahaların etüt ve planlamalarının yapılması, havayolu şebekesinin geliştirilmesi, ihtiyaç duyulan hava sahası düzenlemeleri yapılarak Ulaştırma Bakanlığı'na teklifte bulunmak,
 - İşletme faaliyetleri ile ilgili sivil havacılık ile ilgili kurum ve kuruluş yayınlarını izlemek ve hizmetlerin mevzuat çerçevesinde yürütülmesini sağlamak. Söz konusu kuruluşların yurt içi ve yurt dışı toplantılarına katılım sağlamaktır.

Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği, yukarıda sıralanan görev ve sorumlulukları ile sivil havacılığın en önemli faktörlerinden olan havaalanları işletiminde büyük önem arz etmektedir.

e. Silahlı Kuvvetler

İlk çağlardan beri insanlık varoluşunu sürdürebilmek tehlikelere karşı gelebilmek için savunma yöntemleri geliştirmeye çalışmışlardır. Korunma ihtiyacı ilk zamanlarda hayvanlara karşı olmuştur. Ancak ilerleyen zamanlarda diğer olgulara yönelik olmuştur. Korunma ihtiyacının oluşmasına sebep olan faktörleri tarih sırasına göre aşağıdaki gibi listeleyebiliriz:

- Tehlikeli hayvanlar,
- İnsanlar,

- Toplumsal yaşam,
- Gruplaşmalar

Aslına bakılırsa listede hayvanlar dışında tüm oluşumların sebebi insan kaynaklı olmasıdır. İnsanoğlu içinde her türlü kişiliği barındırdığından sosyal ve ekonomik amaçlar doğrultusunda tehlike oluşturabilecek en önemli faktördür.

Türkiye Cumhuriyeti ise topraklarını her türlü tehlikeden savunmak amacı ile Türk Silahlı Kuvvetleri'ni kurmuştur. Türk Silahlı Kuvvetleri, Anayasamızda sınırları belirlenen millî güvenlik stratejimizin uygulanmasından ve devamından sorumlu olan organların en önemli faktörlerinden birisidir.⁷⁰ Türk Silahlı Kuvvetleri'ni, Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve Kara Havacılık Okulu alt başlıkları ile inceleyeceğiz.

(1) Hava Kuvvetleri Komutanlığı

Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Genelkurmay Başkanlığı tarafından yönetilmektedir.

Amaçları, Genelkurmay Başkanlığı tarafından verilen sefer ve barış görevlerini en iyi şekilde gerçekleştirmek ve her seviyedeki birliklerini her an savaş olacak şekilde tedbirli ve hazır konumda bulundurmakla yükümlüdürler.⁷¹ Bu sayede savaş durumunda hali hazır asker, donanma ve planlamayla hedef edilen noktaya daha rahat ulaşılacaktır.

Türk Hava Kuvvetlerinin geçmişi incelendiğinde 1900'lü yıllara kadar gitmek mümkündür. İlk çalışmalar 1909 yılında başlamıştır. 1910 yılında Avrupa'ya bir inceleme heyeti gönderilmiştir. Bu heyet Paris'te toplanan Uluslararası Havacılık Konferansı'na iştirak etmiştir. Bu heyete Osmanlı askeri ataşesi de dâhil olmak üzere üst düzey askeri personel katılım sağlamıştır.

⁷⁰ T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, "Milli Güvenlik Ders Kitabı", T. C. Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, Ankara, s.27.

⁷¹ İbid., s.29.

Böylece kurumun temelleri atılmış ve günümüzde askeri alanda önemli etken olarak yerini almıştır.

(2) Hava Harp Okulu

Türk Hava Kuvvetleri için kendi personelini yetiştirmek büyük önem arz etmektedir. Bunun içinde öncelikle bir okulun var olması gerekmektedir. Türk Hava Kuvvetleri'nin bu okula kavuşması sağlanmıştır. Bu okulun bugünkü adı ise Hava Harp Okulu olup, 1951 yılında Eskişehir'de açılmıştır.

Hava Harp Okulu'nun kuruluşunda amaçları belirlenmiş olup, bunlar aşağıda sıralanmıştır.⁷²

- Yüksek karakterli,
- Evrensel,
- Milli ve kurumsal değerleri benimsemiş,
- Hava Kuvvetlerimizin her seviyesinde yönetici,
- Komutan ve lider olarak görev yapacak Atatürkçü havacı subaylar yetiştirmek.

Bu amaçlar doğrultusunda Hava Harp Okulu ilk mezunlarını 30 Ağustos 1953 tarihinde vermiştir.

⁷² Havacılık Harp Okulu, "Askeri Eğitim Faaliyetleri", **Türk Hava Kuvvetleri Hava Harp Okulu**, Ankara 2008, s.84.

III. DÜNYADA, TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK, İLGİLİ KURULUŞ, DÜZENLEMELER VE GELECEĞE YÖNELİK BEKLENTİLER

A. DÜNYADA SİVİL HAVACILIK

Dünyada sivil havacılık incelendiğinde, gelişimini ulusal ve uluslararası boyutlarda çok hızlı bir şekilde gerçekleştirdiğini görmekteyiz. İnsanoğlu ilk zamanlarda kısa mesafeler aralığında havadan gidebilmeyi hayal ederken, bu hayal bir noktadan sonra motorlu uçakların üretildiği ve tarifeli seferlerin yapıldığı sektörün oluşumuna kadar gitmiştir.

Havayolu ile ulaşım şekli yakın tarih içerisinde en hızlı gelişen ulaşım türü olmuştur. Sivil havacılık sektörü, 20.yüzyılda, kıtalar arası uzaklık kavramını ulaşım açısından ortadan kaldıran ve ülkelerin diğer ülkelerle ekonomik, sosyal, kültürel ve turistik ilişkilerin sağlanmasında ve geliştirilmesinde başrol oynamıştır.

Havacılığın pazar potansiyeli ile ilgili görüşler 1927 yılında Linderbergh’in Atlantiği tek başına geçmesiyle değişmeye başlamıştır. Aslında daha 1911’de uçakla posta taşımacılığı başladığında, bu değişim kendini hissettirmeye başlamıştı. Yolculuğun sivil aşamasına geçişten önceki posta taşımacılığındaki güvenli uçuş sürecinin gelişimi, güvenli sivil hava taşımacılığı sürecine bir aşama oluşturmuştur.⁷³

Dünya üzerinde gerçekleşen havayolu taşımacılığı uygulamasının %90’ı Amerika, Avrupa ve Asya-Pasifik bölgelerinde daha çok görülmektedir. 2004-2008 yılları arası incelendiğinde toplam trafikte sağlıklı bir büyüme (%4,4) gerçekleşirken 2009 yılında uluslararası arenada yaklaşık % 5 civarında bir düşüş meydana gelmiştir. Toplam yolcu trafiği ise 2,1 milyar yolcu olarak gerçekleşmiştir. Bu yolcu trafiğinin yaklaşık %67’si iç hat

⁷³ Yüksel Bekir Hoş, “Atatürk Havalimanı”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2003, s.3.

kaynaklıdır. 2008 yılı itibarıyla dünya üzerinde yaklaşık 900 havayolu işletmesi 20.000 uçaklık filolarıyla 1.670 adet havaalanına uçmaktadır.⁷⁴

Dünyada sivil havacılığı incelerken aşağıdaki öncü ülkelerden yola çıkacağız:

- Amerika Birleşik Devletleri'nde Sivil Havacılık
- Almanya'da Sivil Havacılık
- İngiltere'de Sivil Havacılık
- Fransa'da Sivil Havacılık
- Japonya'da Sivil Havacılık
- Birleşik Arap Emirlikleri'nde Sivil Havacılık

1. ABD'de Sivil Havacılık

Amerika Birleşik Devletleri, sivil havacılık sektörünün gelişiminde öncü olan ülkelerin başında gelir.

ABD ikinci dünya savaşında cephelere yüz binlerce asker taşımıştır. Ayrıca lokomotif gibi ağır malzemelerde sevk etmiştir. ABD, uçakların en fazla imal edildiği devlet olmakla birlikte, diğer ülkelere yedek parça sağlayan tek ülkedir. Diğer ülkeler ABD'den yedek parça tedarik ettiği oranda uçak sahibi olabilecekti. Sivil hava taşımacılığına yönelik on yedi şirkete sahiptir. Havayolu seferleri Amerika, Avrupa ve Asya'ya uzanmaktadır. Şikago hava meydanına 1944 yılında günde ortalama 760 yolcu uçağı inip kalkmaktadır. Savaş'ın sona ermesiyle 50.000 adet ağır bombardıman uçağı, yolcu uçağına çevrilerek şirketlere ucuz fiyatlardan satma kararı almıştır.⁷⁵ Amerika Birleşik Devletleri dışında diğer ülkelere bakıldığında ikinci dünya savaşından sonra büyük zarar görmüşlerdir. Dolayısıyla havacılık sektörü de sekteye uğramıştır.

İlerleyen zamanda Amerika Birleşik Devletleri sivil havacılığı gelişimini daha da hızlandırmıştır. 2001 yılında ABD'de gerçekleşen 11 Eylül olayları daha çok ulusal olmak üzere uluslararası sektörde de büyük hasarlara yol

⁷⁴ ATAG, "The Economic and Social Benefits of Air Transport 2008", **Air Transport Action Group**, İsviçre 2008, p.12.

⁷⁵ S. Uygur Kılınç, a.g.e., s.21

açmıştır. Saldırının ardından güvenlik faktörünün gündeme gelmesi, ABD'nin Irak harekâtı ve değişik ülkelerdeki terör olayları günümüzde havayolu taşımacılığını yakından ilgilendiren bir gelişme olarak tarihteki yerini almıştır.⁷⁶

Zor geçen malum sürecin ardından bölgedeki taşıyıcılar 9 milyar USD zarar bildirmişlerdir. Etkinlik ve verimlilik çabaları yapısal sorunları çözememiştir. Personel maliyetleri yüksek kalıp, düşük maliyetli taşıyıcıların yol açtığı rekabet ise kârlılığı düşürmüştür. Bu bölgedeki aşırı rekabet şartları aynı zamanda bazı taşıyıcı firmalarının piyasadan çekilmesine yol açmıştır. Tamamen serbestlesen bir pazarı temsil eden bu bölgede, artan ekonomik gelişme ve nüfus artısına paralel olarak havayolu trafiğinde 2024 yılına kadar her yıl ortalama yüzde 4,1 büyüme beklendiği ifade edilmektedir.⁷⁷ ABD'de yaklaşık 160 adet havayolu şirketi olup, bunların önde gelenleri aşağıda belirtilmiştir:

- Delta Airlines,
- United Airlines,
- Southwest Airlines,
- American Airlines,
- US Airways,
- Air Canada,
- JetBlue Airways,
- Alaska Airlines,
- WestJet,
- Aeromexico.

2. Almanya'da Sivil Havacılık

Almanya, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinde belirtilen şartların büyük bir bölümü ile uyumlu, kapsamlı bir havacılık mevzuat sistemi kurarak

⁷⁶ Yusuf Şengür, "Havayolu Taşımacılığında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar Ve Türkiye'deki Uygulamalarının Araştırılması", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir 2004, s.6.

⁷⁷ Burcu Yurttaş, a.g.e., s.5.

hava seyrüsefer hizmetleri için önemli bir adım atmıştır. Sözleşme kapsamında aşağıda listelenen hizmetlere yer verilmiştir:⁷⁸

- Havacılık Enformasyon Hizmetleri (AIS),
- Hava Sahası Yönetimi (ASM),
- Hava Trafik Akışı Yönetimi (ATFM),
- Hava Trafik Hizmetleri (ATS),
- İletişim ve Seyrüsefer Hizmetleri (CNS),
- Meteorolojik Hizmetleri (MET),
- Arama ve Kurtarma (SAR) hizmetlerine yer verilmektedir.

Almanya, AIS, ATS, CNS ve Meteoroloji ile ilgili olarak 2004'te yürürlüğe giren Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Avrupa Hava Sahası (Single European Sky-SES) Yönetmeliğini oluşturan dört madde kapsamında düzenleme yapmıştır. Bu maddeler aşağıda belirtilmiştir:⁷⁹

- Tek Avrupa Sahaları konseptinin çerçevesini ortaya koyan Avrupa Parlamentosu ve Konsey Kararı 549/2004,
- Tek Avrupa Sahaları kapsamında sağlanacak hava seyrüsefer hizmetleri ile ilgili Avrupa Parlamentosu ve Konsey Kararı 550/2004,
- Tek Avrupa Sahaları kapsamında hava sahasının düzenlenmesi ve kullanılması ile ilgili Avrupa Parlamentosu ve Konsey Kararı 551/2004,
- Avrupa'nın hava trafiği yönetim şebekesinin müşterek çalışabilmesini belirleyen Avrupa Parlamentosu ve Konsey Kararı 552/2004.

Yönetmeliğe alınan bu kararlar neticesinde Almanya sivil havacılığı Avrupa'da önemli bir konuma gelmiştir.

Günümüzde Almanya'daki sivil havacılığın gelişiminde etkin rol oynayan havayolu şirketleri aşağıdaki gibidir:

- Air Berlin,
- Condor,
- German Wings,

⁷⁸ Devlet Denetleme Kurulu, a.g.e., s.34.

⁷⁹ İbid.

- Germania,
- Hamburg Airways,
- Lufthansa,
- TUIfly.

3. Çin’de Sivil Havacılık

1996 tarihinde yürürlüğe giren Çin Halk Cumhuriyeti Sivil Havacılık Yasası kapsamında, Çin sivil havacılık faaliyetleri yürütülmektedir. Sivil Havacılık Yasasına ek olarak Çin Halk Cumhuriyeti Ceza Kanunu, Çin Halk Cumhuriyeti Gümrük Kanunu ve Çin Halk Cumhuriyeti Çevre Koruma Kanunları da sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili kararlar içermektedir.⁸⁰ Böylece Çin Halk Cumhuriyeti tarafından sivil havacılık düzenlemelerinde önemli bir adım atılmıştır.

Şikago Konvansiyonunun 28 inci maddesi uyarınca, Sivil Havacılık Yasası, gerekli olan Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin sağlanması hususunda geniş hatlarda hukuki bir zemin ve yasal dayanak sunmaktadır. Ayrıca bu yasada, Şikago Konvansiyonunun ANS bağlantılı tüm Eklerinin genel uygulamasını ve yasalaştırılmasını mümkün kılacak şekilde uluslararası sözleşmelerin uygulanmasına yönelik ilke ve kuralları içerir.⁸¹

Günümüzde Çin’deki sivil havacılığın gelişiminde etkin rol oynayan havayolu şirketleri aşağıdaki gibidir:

- China Southern Airlines
- China Eastern Airlines
- Air China Limited
- Shenzhen Airlines
- All Nippon Airways Group

4. İngiltere’de Sivil Havacılık

1944 yılında ABD’nin Şikago kentinde düzenlenen konferansta ABD tezine karşı bir grup devlet itiraz etmiştir. Bu devletlerin içinde İngiltere ve

⁸⁰ Ibid., s.41.

⁸¹ Ibid.

Fransa önemli rol oynamıştır. Bu iki devleti İngiltere'nin sömürgeleri de desteklemiştir. Düzenlenen konferansta İngiltere, ABD'nin serbestlik fikrine karşın korumacı bir tutum hali seyretmiştir. İngiltere, hava ticaretinde yer alan serbestlik fikri haksız rekabet ortamı sağlayacak ve bu durum güçlü hava donanımına sahip ülkeleri başat ve kârlı aktör konumuna getirecektir düşüncesini belirtmiş, güçsüz aktörler ise ulaşım rejimi içerisinde eşit şekilde yer alamayacağını savunmuştur.⁸² İngiltere bu savunmasıyla haksız rekabet ortamını ortadan kaldırmak

Sivil Havacılık Otoritesi (Civil Aviation Authority-CAA) İngiltere'nin sivil havacılık alanındaki yetkili kuruluşudur. Parlamento tarafından 1972'de kurulan CAA, havacılığı düzenleyici ve hava trafik hizmet sağlayıcısı bağımsız uzman bir kuruluştur. CAA, aşağıdaki işlevleri yerine getirir.⁸³

- İngiltere'de ki sivil havacılık sektör standartlarının oluşturulmasını, sürdürülmesini ve takibini sağlar.
- Sivil havacılık sektörünün rekabete dayalı yapısının güçlendirilmesini sağlar.
- Ülkenin, Ulusal Hava Trafik Hizmetleri, Havayolları ve havaalanlarının ekonomik faaliyetlerini sağlar.
- İngiltere'de ki havayolu işletmelerinin lisans işlemlerini yapar.
- Seyahat güvenliği planlamasını yürütür.
- İngiltere Hava Seyahat Organizasyonlarının (Air Travel Organisations-ATOL) lisanslama işlemini yapar.
- Kuruluş, İngiltere hükümetine havacılık konularında tavsiyelerde bulunur.
- Müşteri menfaatlerini temsil eder.
- İstatistikî veriler üretir ve uzmanlık hizmetleri sunar.
- Ekonomik ve bilimsel araştırmalar yürütür.

Günümüzde İngiltere'deki sivil havacılığın gelişiminde havayolu şirketleri önemli rol oynamıştır. Bu havayolu şirketleri aşağıdaki gibidir:

⁸² S. Uygur Kılınc, a.g.e., ss.23-24.

⁸³ Devlet Denetleme Kurulu, a.g.e., ss.50-51.

- Aurigny,
- Bmi Regional,
- British Airways,
- Eastern Airways,
- Easyjet,
- Flybe,
- Jet2,
- Logan Air,
- Monarch Airlines,
- Thomsonfly,
- Virgin Atlantic.

5. Fransa'da Sivil Havacılık

Fransa'da 1930 – 1933 yıllarında ortaya çıkan siyasi dengesizlik ve sosyalist lider Leon Blum tarafından kurulan halk cephesi adlı sol koalisyon hükümetinin hatası yüzünden, bütün harcamalarda kısıtlamaya gidilmiştir. 1934 yılında Fransız hava kuvvetlerinin savaş uçakları filosu incelendiğinde eski tip yaşlı uçaklar dikkat çekmiştir. Savaş uçaklarının bomba yükü, ortalama 500 kg. olmasına rağmen gerçekleştirdikleri en yüksek hızları da 160 km'yi geçmiyordu.⁸⁴ Bu husus Fransız havacılığı için önemli bir sorun teşkil etmiştir.

Ülkede 1936 yıllarının başlarına gelindiğinde ise savaşta kullanılacak uçak sayısı sadece 600 adetti. 26 Ağustos 1936'ya gelindiğinde Fransız Parlamentosu tarafından kabul edilen beş yıllık plan kanunuyla, Fransız Hava Kuvvetlerinin uçaklarının yenilenmesine karar verilmiştir. Ayrıca teşkilatın daha modern bir hal içine girmesi öngörülmüştü. Fakat alınan önlemlerde çok geç kalınmış, Fransız hava endüstrisi hızlı bir imalat temposuna geçememiştir. Yine aynı tarihlerde zırhlı araçların ve uçaksavar topların modernizasyonu düşünülmüş fakat Savunma Bakanlığı bütçesi tarafından bu büyük programın uygulanmasına olanak sağlanamamıştır. Durumun dikkat çeken başka bir yönü ise, bazı Fransız

⁸⁴ Gökhan Taşkesen, a.g.e., s.44.

komutanların, modası geçmiş bu eski uçaklara karşı duygusal bağlılıklarının olmasıydı.⁸⁵ Bu duygusal bağlılık sorunların çözülmesi sürecinde ekstrasdan bazı sorunları da beraberinde getirmiştir.

Fransa ve Almanya 1960'lı yıllarda, bütün ürünlerde uçuşa elverişliliği sağlamak maksadıyla ortak çalışmalar başlatmışlardır. Bu birliktelikle Airbus ve Concorde uçaklarının tasarım ve imalat çalışmaları esnasında teknik alanda yardımlaşmayı taahhüt etmişlerdir. Bu çalışmalar doğrultusunda 1970 yılında Avrupa ulusal sivil havacılık teşkilatları aşağıda sıralanan amaçları edinmiştir.⁸⁶

- İşbirliği içinde ortaya çıkarmış oldukları ürünleri sertifikalandırmak,
- Avrupa ülkeleri arasında ürünlerin ithalat ve ihracatında kolaylık sağlamak,
- Avrupa Birliği çerçevesinde Avrupa'nın entegrasyonu için havacılık konularında ortak standartlar geliştirmek.

Bu girişimler sonucu Fransa sivil havacılık sektörünün vazgeçilmez yapıtaşlarından biri olmuştur.

Günümüzde Fransa'daki sivil havacılığın gelişiminde havayolu şirketleri önemli rol oynamıştır. Bu havayolu şirketleri aşağıdaki gibidir:

- Aigle Azur,
- Air Austral,
- Air Corsica,
- Air France,
- Air-Mediterranee,
- Airlinair,
- Brit Air,
- Corsair,
- Open Skies,
- XL Airways.

⁸⁵ İbid., ss.44-45.

⁸⁶ Sema Dikyol, "Sivil Hava Taşımacılığı Sektöründe Michael Porter'ın Rekabet Stratejisi Faktörlerinin Analizi: Atlas jet ve Pegasus Havayolları Kıyaslaması", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2007, s.15.

6. Japonya’da Sivil Havacılık

Yüz yıllık bir geçmişin söz konusu olduğu sivil havacılık sektörünü değerlendirirken 1945 sonrasında gerçekleşen hızlı gelişim dönemini özellikle ele almak gerekir. Havayolları tarafından uluslararası taşınan yolcu sayısı 1950 ve 1960’lı yıllarda yıllık ortalama %15 civarında artış kaydetmiştir. Özellikle deregüle edilen pazarlarda artan rekabetin getirdiği düşük bilet fiyatları talebin ciddi miktarda artmasını, hatta zaman zaman talep patlamaları yaşanmasını sağlamıştır. ABD, Japonya, Avustralya gibi pazarlarda bu durum çok açık bir şekilde tespit edilmiştir.⁸⁷ Bu sayede yolcu sayıları artış göstermiş, sektörün gelişiminde deregüle mantığı rol oynamıştır.

Aşağıda Japonya’nın da aralarında bulunduğu ülkelerin ihracat kredi ajanslarının listesi verilmiştir. Hava taşıtı finansmanına giren bu ülkelerin bazıları hava taşıtı parçaları ve hava taşıtı üretim yeteneğine sahiptir.⁸⁸

- NEXI (Japonya),
- Ex – Im Bank (Amerika Birleşik Devletleri),
- Export Credit Guarantee Department (İngiltere),
- COFACE (Fransa) - Euler Hermes (Almanya),
- Export Development Corporation – EDC (Kanada),
- ESACE (İtalya)

Yukarıda sıralanan ajansların arasındaki NEXI ajansının rolü diğer ajanslara göre daha farklı yol izlemiştir. Japonların kendi imalatlarında sivil hava taşıtı üretim programları olmadığı için, artan miktarlarda Boeing’in yedek parça üreticisi konumunda bulunmuşlardır. Bu duruma örnek olarak tüm Boeing B767 (uçanın gövde kısmının %15’i), B777 ve B787 projelerinde yedek parça desteğinin verilmesi gösterilebilir. Ajans, Japonya hava taşıtı maliyetinin %65 civarına destek sağlamaktadır. Ajansın işlerinin büyük bölümü ithalat kredilerinden gelmektedir. Ajans, ulusal uçuşlarda faaliyet gösteren havayollarına yabancı markalı hava taşıtı alımında da finansman

⁸⁷ Abdullah Nergiz, a.g.e., ss.36-37.

⁸⁸ Ali Işık, a.g.e., s.45.

sağlamıştır.⁸⁹ Böylece Japonya sivil havacılık sektörünün NEXI ajansının desteğiyle bugünkü itibarlı konuma geldiği anlaşılmaktadır.

Günümüzde Japonya'daki sivil havacılığın gelişiminde havayolu şirketleri önemli rol oynamıştır. Bu havayolu şirketleri aşağıdaki gibidir:

- Japan Airlines
- All Nippon Airways
- New Japan Aviation
- New Central Airlines
- Japan Air Commuter
- Nippon Cargo Airlines
- Ryukyu Air Commuter
- Japan Transocean Air
- J-Air
- Air Do

7. Birleşik Arap Emirlikleri'nde Sivil Havacılık

Birleşik Arap Emirliği, yedi emirliğin birleşmesinden meydana gelen federatif yapıda bir devlettir. Federasyonun başkenti Abu Dhabi olup, Dubai ise daha çok finans ve turizm konularında öne çıkmıştır. Yüzölçümü 83.600 km², resmi dili Arapça olup nüfusun yaklaşık 5,5 milyon olduğu ülkede İngilizce yaygın olarak konuşulmaktadır. 1971 yılında İngiltere'nin çekilmesinden sonra bağımsızlığını kazanan ülkede en büyük otorite yedi kişilik emirlerin oluşturduğu Supreme Council olup kararlar devlet başkanı ve başbakanın yanında en az üç emrin daha onaylamasıyla alınır.⁹⁰

Bazı Arap ülkeleri ile İsrail arasında yaşanan gerginlik yaşanması ve bir süre sonra bu gerginliğin azalması bölgedeki seyahat ve turizmi canlandırırken; Körfez Krizi bu bölgede havacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemektedir. Bölgedeki barışı sağlama çabalarının çok yavaş ilerlemesi, Birleşmiş Milletler' in Irak'a ambargo uygulaması bölgedeki hava

⁸⁹ İbid., s.50.

⁹⁰ Onur Gülsevin, "Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Raporu 2013", **Kobi Showroom 2013**, İstanbul, 2013, s.2.

taşımacılığının gelişimine engel olmaktadır.⁹¹ Birleşik Arap Emirlikleri'nde petrol diğer ülkelere göre oldukça ucuz olduğundan, harcamalar diğer hizmetlere kaymaktadır. Bu sebepten ötürü Birleşik Arap Emirlikleri'ne ait havayolu şirketleri hizmet olarak uluslararası alanda başı çekmektedir.

Günümüzde Birleşik Arap Emirliği'ndeki sivil havacılığın gelişiminde havayolu şirketleri önemli rol oynamıştır. Bu havayolu şirketleri aşağıdaki gibidir:

- Emirates
- Etihad,
- Air Arabia,
- Flydubai,
- RAK Airways,
- Gulf Air.

B. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK

Ülkemizde sivil havacılık sektörü cumhuriyetin kuruluşundan günümüze kadar etkileyici bir gelişim göstermiş ve ekonomik ve sosyal alanda en önemli katkı araçlarından birisi haline gelmiştir.

Türkiye'de ki sivil havacılık sektöründe dikkat çeken bir husus daha vardır. Bu husus ise pilotların kariyerindeki geçmişi ile ilgilidir. Türkiye sivil havacılığında pilotluk görevi yapan insanların çoğu askeri kökenli olup, savaş pilotu kullanan insanlardır.

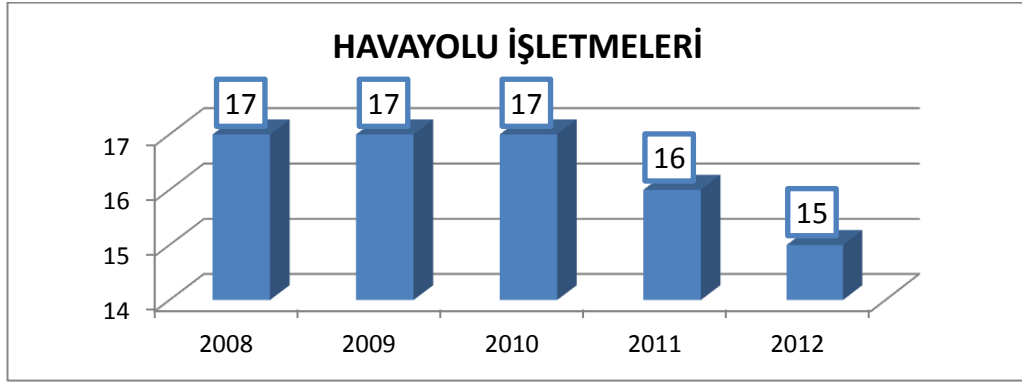
Türkiye sivil havacılık sektörünün 2006 - 2011 yılları arası incelendiğinde, sektörün ülke gayrisafi yurt içi hâsılasına ortalama %14 katkıda bulunduğu gözlemlenmiştir. Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olan ulaştırma sektöründeki talep, ortalama %8 oranında önemli bir artış göstermiştir. Gerçekleşen bu büyümenin içinde karayolu için talep yıllık %7,6, demiryolu taşımacılığı talebi yıllık %2, denizyolu taşımacılığı %5 artış

⁹¹ Devlet Planlama Teşkilatı, “Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu – Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, a.g.e., s.14.

gösterirken, hava taşımacılığındaki talep yıllık %16'dan fazla bir artış göstermiştir.⁹² Bu durum Türkiye sivil havacılık sektörünün ülke ekonomisine ve pazarına önemli derecede katkı yaptığının göstergesidir.

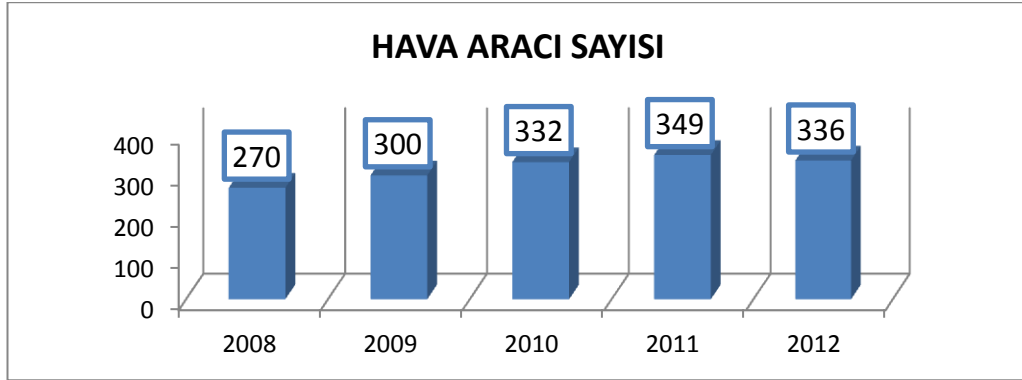
Türkiye'de ki havayolu işletme sayısı incelendiğinde, 2008 yılında bu sayı 17 iken, 2012 yılında havayolu işletme sayısı Şekil 5.'te de görüldüğü üzere 15 olmuştur.⁹³

Şekil 5. 2008 – 2012 Hava Yolu İşletmeleri⁹⁴



Bu duruma paralel olarak hava aracı sayısı 2008 yılında 270 iken Şekil 6.'da da görüldüğü üzere 2012 yılına gelindiğinde bu sayı 336 olmuştur.⁹⁵

Şekil 6. 2008 – 2012 Hava Aracı Sayısı⁹⁶



Hava yolu şirketlerinin vermiş olduğu uçak siparişlerinden dolayı bu sayının ciddi bir biçimde artacağı bilinmektedir.

⁹² T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023”, a.g.e., s.82.

⁹³ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, “Uçuş Standartları Daire Başkanlığı Operasyon Müdürlüğü İstatistik Bilgileri”, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, İstanbul 2014, s.36.

⁹⁴ İbid.

⁹⁵ İstanbul Ticaret Odası, a.g.e., s.125.

⁹⁶ İbid.

C. SİVİL HAVACILIKLA İLGİLİ ULUSLARARASI KURULUŞ VE DÜZENLEMELER

Sivil havacılık sektörünün kuruluş, tasarım, yapılanma ve gelişim aşamalarında ulusal ve uluslararası birçok kuruluş mevcuttur. Bu kuruluşların dışında konferans ve düzenlemelerde yapılmıştır.

Sivil havacılık sektöründe kuruluşların örgütlenmesi aşamasındaki gelişmeler her ülkede şartlar gereği farklı bir biçimde kendini göstermektedir.⁹⁷ Uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin yürütüldüğü ve gelişimine katkı sağlamak amacıyla oluşturulan kuruluş ile düzenlemeler bu bölümde ele alınacaktır.

1. Sivil Havacılıkla İlgili Uluslararası Kuruluşlar

Sivil havacılık faaliyetlerinin yürütülmesinde ve gelişiminde rol oynayan uluslararası kuruluşlar aşağıda sıralanmıştır:

- ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı)
- IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)
- AEA (Avrupa Havayolları Birliği)
- ECAC (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı)
- JAA (Ortak Havacılık Otoriteleri)

Bu kuruluşları aşağıda detaylı bir biçimde inceleyeceğiz.

a. ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı)

ICAO, ABD'de imzaları atılan Şikago konvansiyonundan sonra uluslararası bir teşkilatın kurulması ihtiyacıyla ortaya çıkmıştır. Şikago konvansiyonunda devletler tarafından dört farklı görüş ortaya atılmıştır.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, etkilerinin halen yoğun olarak yaşandığı bir dönemden geçen devletlerin kaygılarını taşıyan bu görüşler, yine de sadece uluslararası sivil havacılığın ekonomik ve siyasi çıkara yönelik yönlerini tartışmakla kalmamış, aynı zamanda bu sektöre yön

⁹⁷ Gazali Çiçek, a.g.e., s.13.

verecek uluslararası bir sivil havacılık otoritesinin kurulmasının şart olduğunu da kabul etmişlerdi. Bu görüşlerden her biri kendi iddialarına uygun düşen bir uluslararası sivil havacılık otoritesinin kurulmasını talep etmekteydiler.⁹⁸ Bir süre sonra uluslararası örgütün kurulması devletlerin üzerinde zorunluluk hissiyatı oluşturmuştur.

Böylece ICAO kurulmuş olup, amaç ve hedefleri aşağıdaki gibi sıralanmıştır:⁹⁹

- Dünya genelinde uluslararası sivil havacılığın güvenli bir sektör halini almasını sağlamak,
- Sivil havacılık sektörünün düzenli gelişimini sağlamak,
- Hava araçları seçimi ve işletimini destekleyerek barışsever amaçlar gütmek,
- Havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer kolaylıklarının gelişmesini sağlayarak Uluslararası Sivil Havacılığa katkıda bulunmak,
- Uluslararası düzeyde vatandaşın emin, düzenli, yeterli ve ekonomik hava ulaşımına olan ihtiyaçlarını hazırlamak,
- Uygun olmayan rekabet ortamının ekonomik bakımdan sebep olacağı israfı önlemek,
- Devletlerarasında en ufak bir fark gözetmemek,
- Havacılık güvenliğini uluslararası hava seyrüseferinde garanti altına almak,
- Genel olarak uluslararası sivil havacılığa ait tüm konuların gelişimini sağlamaktır.

ICAO'nun amaçlarını incelediğimizde başlıca maddeleri aşağıdaki gibidir:

- Sivil havacılık sektörünün güvenli bir şekilde hizmet vermesi,
- Barışsever amaç güderek hizmet vermesi,
- Haksız rekabet ortamının olmamasını sağlamaktır.

⁹⁸ Mehmet Sertaç Ünal, "Sivil Havacılık Ve Uluslararası Hukuk", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2009, s.57.

⁹⁹ Ibid., s.59.

b. IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)

IATA, bugünkü adını almadan önce 1919 yılında Uluslararası Hava Trafik Birliği adıyla faaliyet göstermekteydi. Yeni ve son adını 1945 yılında Küba'da IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) olarak almış ve kurulmuştur.

IATA'nın amaçlarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:¹⁰⁰

- Emniyetli,
- Uluslararası toplum çıkarlarına uygun,
- Ekonomik ve düzenli hava taşımacılığı sağlamak ve süreklilik kazandırmak,
- Havayolu endüstrisini teşvik etmek,
- Uluslararası hava taşımacılığına bağlı kuruluşlar arasında koordinasyonu temin etmektir.

Maddeler halinde IATA'nın görevlerini aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:¹⁰¹

- Ülkeler ve kurumlar arası koordinasyonu sağlamak,
- Güvenli,
- Düzenli,
- Havayolu endüstrisini geliştirmek için araştırmalar yapmak,
- Ekonomik hava taşımacılığı ortamı yaratmak gibi görevleri barındırmaktadır.

IATA'nın amaç ve görevleri incelendiğinde ICAO ile birçok ortak noktada çalıştıkları görülmektedir. Bu ortak noktalardan başlıca dikkat çeken ise güvenlik konusunda olabildiğince hassas olmalarıdır.

c. AEA (Avrupa Havayolları Birliği)

AEA, Avrupa'da tarifeli seferler yapan uluslararası şirketlerden oluşan bir kuruluştur.

¹⁰⁰ Mustafa Erdem, a.g.e., s.23.

¹⁰¹ İbid.

1954 yıllarında “Hava Araştırma Bürosu” adını alarak kurulan AEA, aynı yıl içinde “Avrupa Taşıyıcılar Araştırma Bürosu” adını almıştır. Aradan geçen yaklaşık 20 yıl sonra yapısında yetki ve düzey değişikliği yapılmıştır. Bu düzenlemeler neticesinde adını da günümüzdeki şekliyle (Avrupa Havayolları Birliği) almıştır. Brüksel, birliğin merkezi konumundadır.¹⁰² AEA, adından da anlaşılacağı üzere Avrupa havayolları şirketlerinin birliğini sağlayarak ekonomik ve hizmet anlamında daha güçlü konuma gelmesini amaçlayan bir kuruluştur.

d. ECAC (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı)

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı, takriben 1955 yılında Avrupa hava taşımacılık sisteminin düzenlenmesi için kurulmuş olan Avrupa ülkelerinin katıldığı bir örgüttür.

ECAC, merkezi Paris'te bulunan bir kuruluştur. Kuruluş, üye devletler arasında sivil havacılık politikalarının ve uygulamalarının düzenlenmesini sağlamaya çalışmaktadır. Aynı zamanda diğer dünya devletleri ile olan sivil havacılık ilişkileri politikalarının da düzenlenmesi ve geliştirilmesini de amaç edinmiştir. ECAC'ın görevi maddeler halinde aşağıdaki gibi sıralanmıştır:¹⁰³

- Avrupa hava taşımacılığı sisteminin emniyetli,
- Verimli,
- Sürdürülebilir bir şekilde gelişmesini teşvik etmektir.

e. JAA (Ortak Havacılık Otoriteleri)

JAA'nın açılımı İngilizcede “Joint Aviation Authorities”, Türkçede “Ortak Havacılık Otoriteleri” şeklinde telaffuz edilmektedir. Havacılığın güvenlik ve emniyet sorunlarını ortadan kaldırmak amacıyla kurulan bir kuruluştur.

¹⁰² Tarık Birgören, “Türk Sivil Havacılık Mevzuatı Kapsamında Ticari Hava Taşımacılığı İşletme Faaliyetleri ve Bu Sektörde Yönetim Bilişim Sistemlerinin İşleyişine İlişkin Bir Uygulama ve Değerlendirilmesi”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2004, s.58.

¹⁰³ Mehmet Sertaç Ünal, a.g.e., s.87.

ECAC'a bağılı bir organ olarak faaliyet gösteren JAA'nın (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı) amaçları aşağıda sıralanmıştır.¹⁰⁴

- JAA'ya üye sivil havacılık otoriteleri arasında işbirliğini geliştirmek,
- Üye ülkeler arasında ortak emniyet standartları hazırlamak,
- AB üyesi olmayan ülkeleri de EASA'ya tam üye yapabilmek,
- AB'ye en yüksek katkıyı yapmak amacıyla JAA'nın tüm işlev ve etkinliklerinin devredildiği EASA'nın kurulmasını sağlamak,
- Maliyet-etkin bir emniyet sisteminin kurularak etkin bir sivil havacılık endüstrisine katkı sağlamak,
- Prosedürlerinin uygulanmasını sağlamak,
- Tutarlı ve yüksek standartları oluşturulmak,
- Avrupa'daki rekabetin sınırlarını belirlemektir.

JAA'nın amaçlarını incelediğimizde başlıca maddeleri aşağıdaki gibidir:

- Emniyet standartlarını hazırlamak,
- Yüksek düzeyde tutarlı standartlar oluşturmak,
- Avrupa ülkeleri arasındaki rekabette sınırların net bir biçimde belirlenmesidir.

2. Sivil Havacılıkla İlgili Uluslararası Düzenlemeler

Sivil havacılık sektörünün büyüme evrelerinde sadece kuruluşlar etkin olmamıştır. Sektörün gelişimine kuruluşlar dışında yapılan düzenlemelerde katkıda bulunmuştur. Bu düzenlemeler uluslararası şehirlerde devlet yetkilileri tarafından toplanılarak alınan kararları ifade etmektedir. Belirtilen düzenlemeleri bu bölümde daha detaylı inceleyeceğiz.

a. Paris Havacılık Sözleşmesi (1919)

Paris Havacılık Sözleşmesi, havacılık sektörünün düzenlenmesinde hazırlanıp imzalanan ilk anlaşma niteliğindedir.

¹⁰⁴ Ahmet Kıran, "Avrupa Birliği Uyum Sürecinde JAA/EASA Havaaracı Bakım Sisteminin İncelenmesi ve Türkiye'deki Uygulamaların Araştırılması", (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010, ss.36-37.

Birinci Dünya Savaşı'na son veren barış konferansında, Paris Uluslararası Seyrüsefer Sözleşmesi'nin ortaya çıkması fikri doğmuştur. Bahsi geçen konferansta Fransa hükümeti davetlilere, hava seyrüseferinin uluslararası bir rejime uydurulması teklifini iletmiştir. Fikrin kabul edilmesinin ardından teknik, hukuki ve askeri olmak üzere üç farklı komisyon oluşturulmuştur.¹⁰⁵ Bu komisyonlar aracılığıyla Avrupa ülkeleri tarafından sivil havacılığın üç önemli faktörü göz önüne alınmıştır. Teknik açıdan uçakların bakım onarımı, hukuki açıdan ülkeler arası hava sınırlarının belirlenmesi, askeri açıdan ise savaş durumunda uyulması gereken kurallar belirlenmiştir.

Sivil Havacılık sektöründe gerçekleşen düzenlemelere ilişkin, Milletlerarası Kamu Hukuku kurallarını düzenleyen Paris Sözleşmesini, önce Madrid ve sonrasında Havana Sözleşmeleri takip etti. Madrid Sözleşmesi 1926, Havana Sözleşmesi ise 1929 yılında düzenlenmiştir. Yürürlüğe giren Paris Sözleşmesi, 17 Aralık 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi kabul edilinceye kadar faaliyet göstermiştir.¹⁰⁶ Şikago sözleşmesinde belirtilen maddeler önceki diğer düzenlemelerin yetersiz kaldığını ortaya çıkarmış böylece Paris, Madrid ve Havana Sözleşmeleri geçerliliğini yitirmiştir.

b. Madrid Sözleşmesi (1926)

Paris konferansı, uluslararası düzeyde katılım sağlayan ve sağlayamayan tüm devletler tarafından kabul edilen bir sözleşme olamamıştır. Devletler bu husustan sonra yakın ilişkide bulunduğu ülkeler arasında hava ulaşımını düzenleme yoluna gitmiştir. Bu nedenle Madrid Sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşmede ana hatlarıyla Paris Sözleşmesini andırmaktadır.¹⁰⁷ Madrid Sözleşmesi, Paris Sözleşmesinin yetersiz kaldığı düşünüldüğünden ortaya çıkmıştır. Fakat sonuca bakıldığında Madrid Sözleşmesi genel hatlarıyla Paris Sözleşmesine benzemektedir. Bu durum da ilerleyen zamanda yeni sözleşmelerin ortaya çıkmasına sebep olacaktır.

¹⁰⁵ S. Uygur Kılınc, a.g.e., s.10.

¹⁰⁶ Burcu Yurttaş, a.g.e., s.16.

¹⁰⁷ Ayhan Sorgucu, a.g.e., s.27.

c. Havana Sözleşmesi (1928)

Havana Sözleşmesi, Amerika kıtasında yer alan devletlerarasında oluşturulan bir uluslararası sözleşme olarak tarihteki yerini almıştır.

Amerika'nın eyaletlerinden birisi olan Havana'da gerçekleşmiş olan sözleşmede, devletler havada mutlak ve münhasır egemenliğini kabul etmekle beraber, belli konularda Paris ve Madrid Sözleşmelerinden farklılıklar dikkat çekmiştir. Havana Sözleşmesi 21 ülke tarafından imzalanmıştır. Diğer sözleşmelerden en farklı yönü ticari amaçla kullanılan uçaklara daha çok serbesti tanınmasıydı.¹⁰⁸ Bu yönüyle kabul edilebilirliği daha makul bir anlaşmaydı.

d. Varşova Sözleşmesi (1929)

Varşova Sözleşmesi, 1929 yılında yaklaşık 30 ülke tarafından katılım sağlanarak imzalanmıştır. Varşova Sözleşmesi, 1933 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ayrıca uluslararası hava taşımacılığı hatlarıyla hazırlanmış ilk detaylı sözleşme olmasından ötürü farklı bir yere sahiptir.

Hava Hukukunda, Varşova Sözleşmesinin üst seviyede bir yer işgal etmesinin en önemli nedenlerinden biri Hava Hukuku ile ilgili uluslararası sözleşmeler arasında en çok kabul edilen anlaşmalardan biri olmasıdır.¹⁰⁹ Bu vesileyle sivil havacılık düzenlemelerinde önemli yol kat edilmiştir.

e. Şikago Konvansiyonu (1944)

1944 yılında Chicago'da hazırlanan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'na Türkiye'nin de aralarında bulunduğu bazı ülke temsilcileri katılım sağlamıştır. Günümüzde ise birçok ülke Şikago Sözleşmesi'ne taraftır.

Türkiye, 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile Sözleşmeye taraf olmuştur. Türkiye, ICAO üyesi olarak uygulamaya konulan ve konulacak tüm düzenlemelere uymak zorundadır.¹¹⁰ Bu katılım sayesinde Türkiye Sivil Havacılığı, ICAO'nun yönlendirmeleriyle daha sağlıklı bir gelişim göstermiştir.

¹⁰⁸ Devlet Denetleme Kurulu, a.g.e., s.4.

¹⁰⁹ Burcu Yurttaş, a.g.e., s.17.

¹¹⁰ Bekir Alper Yıldırım, a.g.e., s.123.

Dünya devletleri Şikago Sözleşmesi sonucunda, sivil havacılığın gelişmesi ve hava sahalarında seyrüseferin düzenlenmesi maksadıyla karar alma mekanizmalarında standart bir rejim oluşturmuşlardır. Nihai Senet'i konferansa katılan 52 devlet imzalamış, hava sahalarını uluslararası rejime kapatan ülkeler Çin ve SSCB olmuştur. Şikago Sözleşmesi sorunları altı başlıkta ele almıştır. Bu başlıkları aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:¹¹¹

- Egemenlik
- Hava Sahasının Hukuki Statüsü
- Devlet Uçakları
- Sivil Havacılığın Suistimali
- Kabotaj
- Sınırlamalar

Şikago sözleşmesinde maddeler belirlenirken ele alınan bu sorunlar, havacılığın günümüzdeki sorunlarının da çoğunu oluşturmaktadır. Bu durumdan da anlaşılacağı üzere Şikago Konvansiyonu ele aldığı konularla tüm dünya devletlerinin isteklerini görmüş ve değerlendirmeye almıştır. Böylece Konvansiyona üye devlet sayısı yüksek noktalara ulaşmıştır.

f. Montreal Sözleşmesi (1999)

Montreal Sözleşmesinin ortaya çıkma serüveni tıpkı diğer sözleşmelerde olduğu gibi yetersiz görülen önceki sözleşmeler üzerine oluşmuştur.

Montreal Sözleşmesinden önceki tarihlerde imzalanan sözleşmelerle bütün sorunlar çözülememiş ve Varşova sözleşmesinde ortaya çıkan aksaklıklar neticesinde sorumluluğun sınırları meselesi, yeni bir sözleşme ihtiyacını doğurmuştur. Böylece 1999 tarihinde Montreal Sözleşmesi adıyla anılan "Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme" imzalanmıştır. Bu sözleşmenin onaylanması TBMM tarafından 02.04.2009 tarih ve 5866 sayılı Kanunla uygun bulunmuş, 01.10.2010 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 2010/895 sayılı BKK ile

¹¹¹ S. Uygur Kılınc, a.g.e., s.32.

onaylanarak yürürlüğe geçmiştir.¹¹² Bu sayede uluslararası sivil havacılık düzenlemelerine ilişkin gelişmelerde ulaşılan nokta ihtiyaçları karşılama noktasında yeterli sayılabilecek seviyelere ulaşmıştır.

D. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DEKİ SİVİL HAVACILIĞIN KARŞILAŞTIRILMASI

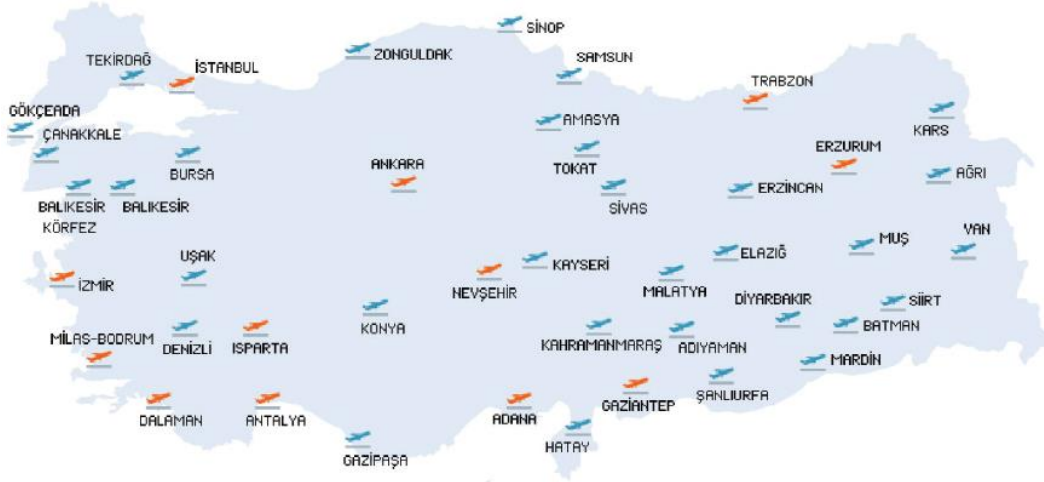
Sivil havacılık sektörü ülkeler için en çok ekonomik anlamda önemli bir faktördür. Bunun dışında bir ülke için siyasi, sportif ve askeri alanda üst düzey önem arz etmektedir.

Havayolu yolcu ve kargo taşımacılığı son yıllarda hızla gelişen bir taşıma türü olmuştur. Buna sosyo-ekonomik gelişmeler, dünya ticaret hacmindeki artışlar, insanların konfora ve zamana daha fazla kıymet vermeleri, küreselleşme gibi sebepler vesile olmuştur. Bugünkü şartlara göre; dünyadaki mevcut havaalanı sayısı yaklaşık 14.000 civarındadır. Bunların arasından, 836 tanesi uluslararası nitelikteki havaalanlarıdır. Dünyada tüm bu havaalanlarını kullanan yolcu sayısı günde yaklaşık 13,2 milyon; yıllık ise 4,8 milyar civarında olduğu tespit edilmiştir.¹¹³ Türkiye'de 2010 yılı itibarıyla işletime açık olan havaalanları haritası gümrüklü ve gümrüksüz olarak ikiye ayrılmaktadır. Bu havaalanlarının aşağıdaki haritada yüzeysel şekli yer almaktadır:

¹¹² Devlet Denetleme Kurulu, a.g.e., s.8.

¹¹³ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023", a.g.e., s.81.

Şekil 7. İşletime Açık Havaalanları Haritası (2010)¹¹⁴



Türkiye'deki bu havaalanlarında gümrüklü veya gümrüksüz yapılanma, turist çekebilme oranına göre belirlenmiştir. Turistlerin direkt uçuş sağlamak istedikleri şehirlere ait havalimanlarında gümrük uygulaması yapılmaktadır.

Dünyada ki hava taşımacılığı sektörü incelendiğinde ise, 1993 yılı ile 1997 yılı arasında yoğunluk ve gelirlerde sürekli bir artış yaşandığı gözlemlenmektedir. Körfez Savaşı sonrası ortaya çıkan olumsuz tabloyu havayolu şirketleri başarı sağlayarak kapatmaya devam etmiş ve yüksek seviyede net karlar elde etmişlerdir. 2001 yılına gelindiğinde ise hem toplam trafik hem de toplam kapasitenin %8'den fazla artış gösterdiği gözlemlenmiştir. Dış hat uçuşlarda taşınan yolcu sayısı %6,6, iç hat uçuşlarda taşınan yolcu sayısı ise % 2,5 artış sağlamıştır. Uluslararası charter yolcu trafiği ise %17,7 oranında bir artış göstermiştir. Kargo taşımacılığındaki artış oranı ise %6,7 olmuştur. Kargo uçakları ile taşınan kargo oranı uluslararası uçuşlarda %14,3, iç hatlarda ise %6,2 oranında artmıştır.¹¹⁵ Bu durumdan anlaşılacağı üzere, hava aracı ile yolcu veya yük taşıma artışının sebebi havayolu şirketlerinin artış göstermesidir. Havayolu şirketlerinin göstermiş olduğu bu artış, halk tarafından havacılık sektörüne sağlanan talebin her geçen zaman arttığının bir göstergesidir.

¹¹⁴ İbid.

¹¹⁵ Devlet Planlama Teşkilatı, "Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu – Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı", a.g.e., s.2.

1980'li yıllardan sonra ulaşım politikaların uygulanmaya başladığı Türkiye'de havacılık sektörü, özellikle 2003 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından uygulamaya konulan Bölgesel Havacılık Projesi'yle, büyük bir atılım gerçekleşmiştir. Belirlenen bu politikaların içinde Türk toplumu için "Her Türk vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir" şiarı benimsenmiştir. Bu bağlamda havayolu taşımacılığında hızlı gelişmelerin yaşanması ve sivil havacılık sektörünün rekabetçi bir yapıya kavuşturulması sonucu ortaya çıkmıştır.¹¹⁶

1980 – 2003 yılları arasında Türkiye'deki havalimanları yolcu trafiği incelendiğinde yolcu sayısının yılda ortalama %10,5 artış sağladığı gözlemlenmiştir. Son 10 yıla bakıldığında ise havayolu taşımacılığı büyüme hızını artırmış olup, 2003-2012 yılları arasında havalimanları yolcu trafiği yılda ortalama %16, uçak trafiği yılda ortalama %11 ve kargo trafiği yılda ortalama %9 artış göstermiştir.¹¹⁷ Belirtilen bu sayılardan anlaşılacağı üzere Türkiye'de sivil havacılık sektörü kuruluşundan beri gelişim göstermiş, son 10 yılda gelişim hızı daha da artmıştır.

Türkiye'nin sivil havacılık sektöründeki yerini 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla incelediğimizde aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür:¹¹⁸

- 15'i hava yolu şirketi olmak üzere toplam 173 havacılık işletmesi,
- Devamlı uçak seferlerine açık toplam 49 havalimanı ve 54 heliport,
- 370'i havayolu şirketlerinde toplam 1.135 hava aracı,
- 3'ü A grubu (TGS, Çelebi, Havaş), toplam 47 yer hizmetleri kuruluşu,
- 30 uçuş ve tip eğitim kuruluşu, 35 bakım organizasyonu.

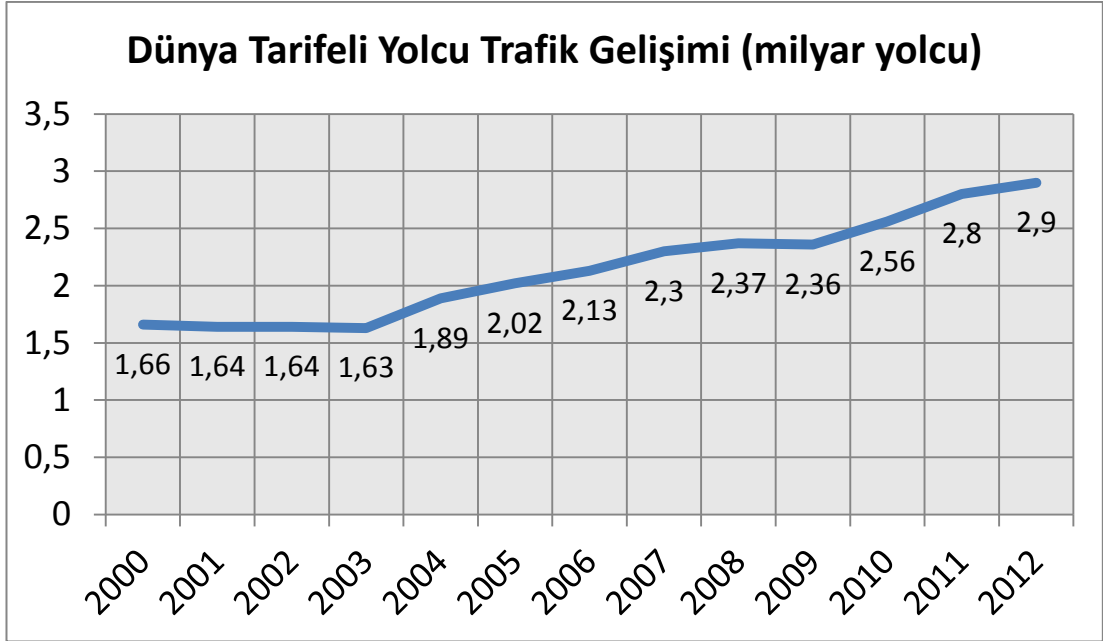
Dünyada sivil havacılık sektörüne bakıldığında ise, ICAO verilerine göre, 1950'lerde yıllık 100 milyon civarında olan tarifeli yolcu hareketi, 1976 yılında 1 milyara ulaştığı görülmüştür.

¹¹⁶ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "**Herkes İçin Ulaşım ve Hızlı Erişim - 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası 2013**", s.29.

¹¹⁷ İbid.

¹¹⁸ TOBB, "Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu", **Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yayın No:2013/202**, s.12.

Şekil 8. 2000 – 2012 Yılları Dünya Tarifeli Yolcu Trafik Gelişimi¹¹⁹



Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere 2010'lu yıllara gelindiğinde ise bu sayının 5 milyara dayandığı görülmüştür. Fakat bu sayılar çift yönlü trafik göstergesidir. Tek yönlü gerçek tarifeli yolcu sayısının ise 2,5 milyar civarı olduğu düşünülmektedir.¹²⁰ Bu sayılar dünya sivil havacılığının ne düzeyde gelişim gösterdiğinin en önemli göstergesidir.

E. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DEKİ SİVİL HAVACILIĞIN GELECEĞİNE İLİŞKİN BEKLENTİLER

Genel hatlarıyla sektörün dünü ve bugününe bakıldığında yarınının aydınlık olduğunu tespit etmek çok da zor olmamalı. İlerleyen zamanda dünya ve Türkiye'de sivil havacılık, geçmişte olduğu gibi büyük felaketler ve güvenlik sorunları dışında gelişim göstermesine devam edeceği öngörülmektedir.

¹¹⁹ İbid.

¹²⁰ İbid., s.32.

Dünya piyasalarını araştıran uluslararası bir hava aracı üreticisi tarafından hazırlanan rapora göre ilerleyen zamanda ortaya çıkması beklenen sonuçlar aşağıda listelenmiştir:¹²¹

- Dünya Havacılık Sektörünün, önümüzdeki 20 yıl boyunca her sene %4,7 oranında büyüyeceği,
- 25 yıl sonra hava taşımacılığının iki katına çıkacağı,
- Asya kıtasının bir numaralı bölge olacağı,
- Türkiye'deki iç hat hava ulaşımının önümüzdeki 20 yıl boyunca en hızlı büyüyen pazar olacağı,
- Türkiye'deki iç hatlar yıllık %10,1 büyüyecek ve bu ortalama ile Türkiye'nin, dünyanın en hızlı büyüyen havayolu pazarları olan ülkeleri geride bırakacağı,
- Türkiye'deki hava trafiğinin, 2015 yılına kadar toplam 1,8 Milyona ulaşacağı,
- Uçak trafiğinde yıllık ortalama %8.98 büyüme olacağı,
- Kısa dönemde Türkiye'deki hava kargo taşımacılığının yıllık %29 büyüme göstereceği öngörülmektedir.

Yapılan araştırmalara göre beklenen sonuçlarda, Türkiye'deki gelişim hızı dünya geneline göre dikkat çekici bir boyutta olmuştur. Bu beklentilere göre Türkiye ilerleyen zamanda sivil havacılık sektörünün dünyada söz sahibi ülkelerinden birisi haline gelecektir.

¹²¹ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023", a.g.e., ss.86-87.

IV.TÜRKİYE'DE VE DÜNYADAKİ SİVİL HAVACILIĞIN SORUNLARI VE KARŞILAŞTIRILMASI

Sivil havacılık sektöründe dönemlere göre belli boyutlarda sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu sorunları ulusal ve uluslararası olarak değerlendireceğiz.

A. TÜRKİYE'DEKİ SİVİL HAVACILIKLA İLGİLİ SORUNLAR

Sivil havacılık işletmelerinin kurulmasına 1983 yılında çıkartılan 2920 sayılı Sivil Havacılık Yasası ile imkân tanınmıştır. Ülkemizde sivil havacılık sektörü geçtiğimiz 15 yılda yaklaşık %600'lük bir büyüme göstermiştir. Bunun dışında ülkemiz hava trafiğinde dünyadaki gelişmelere paralel olarak çok hızlı bir artış kaydedilmiştir. Ancak, bu hızlı gelişmeyle beraber gerekli sektör temeli eşzamanlı oluşturulamadığı için sektör sağlıklı büyümüşür ve aşağıdaki başlıklar altında toplanan konularda önemli boyutlarda sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu sorunları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:¹²²

- Türk Havacılığında Yönetim ve Yapılanmaya İlişkin Sorunlar
- Türk Havacılığında İnsan Kaynaklarına İlişkin Sorunlar
- Türk Havacılığında Uçuş Güvenliğine İlişkin Sorunlar
- Türk Havacılığında Havaalanı Güvenliğine İlişkin Sorunlar
- Türk Havacılığında Uluslararası İlişkiler, Planlama, Altyapı, Yapım ve Kullanım Esaslarına İlişkin Sorunlar

1. Türk Havacılığında Yönetim ve Yapılanmaya İlişkin Sorunlar

Türk Sivil havacılığında yönetim ve yapılanma faktörü iş akışında önemli rol oynayan bir husustur. Bu hususta özel veya tüzel kurumların karşılaşacağı küçük sorunlar zamanla büyüyerek çözülmesi zor bir sorun haline gelebilmektedir.

¹²² Devlet Planlama Teşkilatı, "Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu – Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı", a.g.e., s.128.

Türk sivil havacılığı Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı SHGM tarafından yönetilmektedir. Türkiye Sivil havacılığının sorunlarını aşağıdaki gibi listeleyebiliriz:

- Sektörde çalışma ortamının bağımsız bir şekilde yürütülememesi.
- Denetim, gözetim, takip sisteminin yeterli düzeyde olmaması.
- Personelin özlük haklarında karşılaşılan sorunlar.
- Personele verilmesi gereken eğitimlerdeki planlamanın ve uygulamanın yetersizliği başlıca sorunlarından.

Türk havacılığında sektörün yönetim ve yapılanmasıyla birebir ilişkili olan kurum Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından SHGM için belirlenen kanun ve yönetmelikler SHGM'nin görev ve sorumluluklarını belirlemiş, böylece yönetim yapılanmasını oluşturmuştur.

Türkiye Sivil Havacılığında kurumsal yapılanma ve yasal düzenlemelerde karşılaşılan sorunların minimuma indirilmesi için Ulaştırma Bakanlığı tarafından aşağıdaki maddeler düzenlenmiştir.¹²³

- Türk Sivil Havacılığında bağımsız bir çalışma ortamı sağlamak,
- Türk Sivil Havacılığında etkin bir denetim ve gözetim sistemi kurmak,
- Bağımsız bir kurul oluşturularak, sivil hava aracı kaza ve olaylarını araştırmak ve soruşturmak,
- "Serbest Bölge" ilan edilecek havaalanlarında, hava kargo taşımacılığına uygun olacağı şekilde şart aramak,
- Türkiye'de, Eurocontrol Eğitim Merkezinin açılmasını sağlamak,
- Günümüzdeki havaalanlarında yeni yapılacak terminal tesisleri ve yeni yapılacak havaalanlarının tamamını, ülke potansiyeline de bağlı olarak belirlemek,
- Yeni projelendirilen yapıların inşaat süreci yap işlet devret modeli vb. Kamu Özel İşbirliği modelleri ile özel sektöre yaptırılarak işletmek,

¹²³ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023", a.g.e., ss.87-88.

- Potansiyel seviyesi düşük diğer havaalanlarında, ilçe idarecilerinin iştiraki ile “Birbirinden Bağımsız Yerinden Yönetim” kuruluşları sağlamak,
- Ulusal ve uluslararası olarak faaliyet gösteren hava yolu işletmeleri için ortak anlaşma stratejileri ile teşvik yaratmak,
- Türkiye odaklı büyük taşıyıcı şirketler oluşturularak dünya ile rekabet boyutuna ulaştırmak,
- Sivil Havacılık sektörünün eksiklerini gidermek ve bu doğrultuda sorunların minimum sürede sonuçlanmasını sağlamak üzere gümrük ve mahkemelerin kurulmasına sebep olmak,
- Sektörde insan kaynaklarının uygun bir şekilde yönetimi ile hizmette kalite ve etkinliğin artırılmasını sağlamak,
- Uçuş, kule, bakım ve denetim personeli gibi büyük önem arz eden personelin sosyal haklarını uluslararası standartlara uygun olacak şekilde iyileştirerek düzenlemeler yapmak,
- İç kaynak ihtiyacına yönelik çalışmalar temel alınacak tek faktör olmayıp; bölgenin eğitim ve bakım üssü olmayı hedefleyen Türkiye'nin bölgedeki istihdamı karşılayacak bir yapılandırmaya kavuşturulmasını sağlamak.

Bu yapılanma şekli ile Türk Sivil Havacılığı ulusal ve uluslararası boyutta önemli sorunlarını tespit ederek, gerekli adımlarla bu sorunların ortadan kalkmasına çalışılmaktadır.

2. Türk Havacılığında İnsan Kaynaklarına İlişkin Sorunlar

Sivil havacılık sektörü, teknolojik faaliyetlerin en fazla değişim gösterdiği sektörlerin başında gelmektedir. Bu sebepten, teknolojiyle doğrudan ilişkili olan bir sektörde nitelikli iş gücüne sahip olmak büyük önem arz etmektedir.

Sivil havacılıkta insan kaynaklarına yönelik ihtiyaçlar, Türkiye açısından Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğine (Joint Aviation Authority-JAA) üye olunduktan sonra daha büyük önem kazanmıştır. JAA'nın belirlenen şartları olan JAR'ların (Joint Aviation Regulations) ortaya çıkardığı yeni

standartlar insan kaynağının keyfiyet ve kemiyetinin en kısa sürede artırılmasını şart kılmaktadır. Sektörün geneli için kısa, orta ve uzun dönemli olarak kritik personel (pilot, hava trafik kontrolörü, teknisyen) ihtiyacının sektörel bazda belirlenebilmesi amacıyla ciddi adımlar atılmasını şart kılmıştır.¹²⁴ Böylece havayolu şirketleri kendi eğitimini kendisi verme yoluyla personel istihdamını sağlamaya başlamışlardır.

Faaliyetlerinin %80'i teknik ağırlıklı olan Havacılık Sektörü, ülkeler arası kural ve talimatların ulusal mevzuatla birlikte paralel yürütüldüğü bir alandır. Bu sebepten ötürü havacılık sektöründe, uluslararası kuralların gereklerini sağlayabilecek aşağıda sıralanan personel kaynağına ihtiyaç duyulmaktadır.¹²⁵

- Pilot,
- Hava trafik kontrolörü,
- Uçak mühendisi,
- Uçak teknisyeni,
- Dispeçer,
- Yer hizmetleri personeli,
- Havaalanı işletmeciliği personeli,
- Kabin görevlisi.

Bu belirtilen personellerin işe alınma sürecinde çoğu zaman başarı sağlansa da, istihdamı sağlandıktan sonraki süreçte birtakım sorunlarla karşılaşmaktadır.

a. Pilot Eğitim ve İstihdamında Karşılaşılan Sorunlar

Pilotluk, meslek olarak birçok mesleğe göre üst düzey sorumluluk isteyen ve zorluk seviyesi de aynı düzeyde olan yapılması güç bir meslektir. Dolayısıyla bu mesleği yapanların sadece kabiliyet beceresi yeterli olmamaktadır. Bununla beraber kişisel gelişimi ve zihniyeti gibi durumlarda büyük önem arz etmektedir.

¹²⁴ Vildan Korul, Hatice Küçükonal, "Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi", **Ege Akademik Bakış Cilt:3 Sayı:1-2**, Ocak-Temmuz 2003, s.36.

¹²⁵ İstanbul Ticaret Odası, a.g.e., s.91.

Pilotluk eğitim ve istihdamında karşılaşılan sorunları aşağıdaki gibi maddeler halinde sıralayabiliriz:¹²⁶

- Türkiye’de görev yapan pilotların geçmişi incelendiğinde çoğunun TSK kökenli olduğu görülmektedir. TSK kökenli pilotların sivil hava taşımacılığı sektöründe istihdam edilmesi çok büyük maddi kayıplara sebep olmasının yanı sıra, yerine konulması da mümkün olmadığından milli güvenliğimizi zafiyete uğratacak boyutlara erişmiştir.
- Sivil havacılık pilot ücretleri ile TSK pilot ücretleri arasındaki ücret dengesizliği TSK’den istifa ve erken emekliliğe sebep olmaktadır.
- Ücret skalalarında ki farklılıklar sebebiyle kalifiye öğretmen pilot ihtiyacı karşılanamamakta ve mevcut kadrolar elde tutulamamaktadır.

Türkiye havacılığında, havayolu işletmeleri arasında öncü kuruluş olan THY, pilot istihdamını TSK aracılığıyla olduğu kadar kendi bünyesinde de sağlamaktadır. THY, kendi vermiş oldukları eğitimler sayesinde pilot alımları yaparak kalifiyeli personel standardizasyonu sağlamaktadır.

b. Hava Trafik Kontrolörü Eğitim ve İstihdamında Karşılaşılan Sorunlar

Havacılık Trafik Kontrolörü, bir uçak tipi için; uçak içinde, uçuş simülatöründe veya uçuş eğitim cihazında uçuşla ilgili hız, yön, açı gibi gerekli kontrolleri yapmakla yetkili ve bu konuda vasıflı kişiler için kullanılan tanımdır.

Hava Trafik Kontrolörü bu bağlamda en az pilotluk kadar aktif ve yönlendirmesiyle önem arz eden bir vasıftır. Hava Trafik Kontrolörlerinin istihdamı sağlanırken, personelin sağlık şartları en başta dikkat edilen hususlardandır. Şu an bakıldığında ise uçuş ekipleri, hava trafik kontrolörleri ve diğer ekibin sağlık muayeneleri konusunda dağınıklık olduğu görülmüştür. Tartışmalı konular ve pilotlar ile ilgili sağlık muayenelerinin takibi yetkisi Uçuş Standartları Daire Başkanlığı’na bağlı çalışan Havacılık Tıp Bölümü’ne (AMS)

¹²⁶ Devlet Planlama Teşkilatı, “Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu – Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, a.g.e., ss.130-132.

bırakılmış, hava trafik kontrolörleri ile ilgili tıbbi uygunluk denetimi ise Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı tarafından yürütülmektedir.¹²⁷ Bu sayede sağlık unsurları ciddi takibe alınmış ve sorunların ortadan kaldırılması için önceden tedbirlerin alınması sağlanmıştır.

c. Teknisyen İstihdam ve Eğitiminde Karşılaşılan Sorunlar

Teknisyenler, Sivil Havacılık sektöründe istihdamı sağlanan en fazla personel çeşitlerinden birisidir.

Teknisyenler için en önemli şart eğitimidir. Teknisyenlerin almış olduğu eğitimler sonrası sertifikalar verilmektedir. Teknisyenlerin istihdamı sağlanırken ise bu eğitimler sayesinde verilen sertifikalar değerlendirilmektedir.

Teknisyenler için gerekli olan bu eğitimler tip eğitim organizasyonlarında verilmektedir. Tip eğitim programları SHGM tarafından onaylanmaktadır. Sivil havacılık yönetmeliği gereğince sınavların THY tarafından yapılması öngörülmüş ise de mevzuat çok eski olması sebebiyle uygulanmamaktadır. Bundan dolayı teorik ve uçuş sınavlarının eğitimi veren işletme tarafından yapıldığı görülmektedir. Belirtilen yeterlik sınavının THY yerine ilgili eğitim kuruluşlarının yapacağına dair herhangi bir düzenlemeye gidilmediği gibi herhangi bir idari onay da bulunmamaktadır.¹²⁸ Bu durum yeterlik sınavında gerekli düzenleme ve denetim ortamının sağlanamaması sorununu ortaya çıkarmaktadır.

3. Türk Havacılığında Uçuş Güvenliğine İlişkin Sorunları

Sivil havacılığın amaçları doğrultusunda faaliyetini sürdürebilmesi için güvenlik standardizasyonu sağlanması gerekir.

Sivil havacılıkta uçuş güvenliği en önemli faktörlerden birisidir. Yolcular uçuşlarını öncelikli olarak güvenli bir ortamda gerçekleştirmek isterler. Bundan ötürü güvenlik faktörüne yüksek seviyede dikkat edilmesi gerekir. Ancak terör saldırılarında dahi havacılığın araç edinildiği dünyamızda uçuş

¹²⁷ T. C. Devlet Denetleme Kurulu, a.g.e., s.361.

¹²⁸ İbid., s.130.

güvenliği sorunları halen daha kendini göstermektedir. Uçuş güvenliğinin başlıca sorunlarını aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:

- Uluslararası güvenlik standartlarının gerekli düzeye ulaşmaması,
- Sivil havacılık personeline, güvenliğin gerektirdiği sorumlulukların aktarılamaması,
- Personelin güvenlik hususunda daha bilinçli olması amacıyla ihtiyacı karşılayacak düzeyde eğitim ve sempozyumların düzenlenmemesidir.

Sivil havacılık sektöründe emniyeti tehdit eden illegal müdahaleler ile diğer tehlikelerin önlenmesi için gerekli tedbirleri almak şarttır. Bu tedbirler ise Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından aşağıdaki gibi maddeler halinde belirtilmiştir:¹²⁹

- Kıtalararası emniyet standartlarının sivil havacılık faaliyetlerinde uygulanması için gerekli tedbirleri almak. Ayrıca bu tedbirler için denetim ve takip sistemi oluşturmak.
- Kıtalararası güvenlik şartlarının sivil havacılık standartlarına uygun nitelikte olması için gerekli tüm eğitimlerin periyodik olarak verilmesini sağlamak ve uygulanmasını takip etmek.
- Uçuşa kesinlikle kabul edilmeyen ve kuraldışı yolcuların taşınması ile ilgili düzenlemeler yapmak ve denetlemek.
- Uçağa alınması tehlikeli olan malzemelerin hava yolu ile taşınması ile ilgili düzenlemeler yapmak ve denetlemek.
- Personel tarafından kullanılan hava alanı giriş kartlarının kullanımı konusunda personele gerekli bilgilendirmenin yapılmasını sağlamak.
- Hava yoluna ait kargo acentelerinin güvenlik kurallarına uymaları konusunda gerekli düzenlemeleri ve denetimleri yapmak,
- Havacılık Güvenlik Planlarının uluslararası standartlarda tutulamaması sebebiyle belli dönemlerde güvenlik denetimi yapmaktır.

Bu tedbirlerin sağlanamaması durumunda uçuş öncesinde, sırasında ve sonrasında büyük güvenlik sorunlarının ortaya çıkması yüksek ihtimaldir. Uçuş öncesi güvenlik tedbirleri ise havaalanı güvenliğini ilgilendirmektedir.

¹²⁹ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, “**2012 Performans Programı**”, a.g.e., s.16.

4. Türk Havacılığında Havaalanı Güvenliğine İlişkin Sorunlar

Havaalanı güvenliği ülke savunma mekanizmalarının en baş faktörlerinden birisidir. Havaalanları terör saldırılarında göz önünde olması sebebiyle tedbirlerin alınması gereken en önemli mevkiilerden birisidir.

Havaalanı güvenliğinde ülkemizde karşılaşılan sorunlar aşağıda belirtilmiştir:¹³⁰

- Özel güvenlik teşkilatının kanunda belirtilen eğitim ve nitelikleri sabit tesislerin korunmasına yöneliktir ve sivil havacılık güvenliği gibi uluslararası standartlarda özel eğitim ve sertifikasyon isteyen güvenlik hizmetlerini karşılayamamaktadır.
- Uçuşların sağlanmış olduğu havaalanlarında güvenlik önlemlerinin uluslararası standartlara ulaşabilmesi için, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Eğitim Programı çerçevesinde eğitim görmüş personele ve Sivil Havacılık Güvenliği konusunda uluslararası standartlara sahip yeni bir güvenlik modelinin oluşturulması gerekmektedir.
- Hükümet desteğiyle yürütülen her ile bir havaalanı politikası, havaalanları sayısının her geçen zaman artmasını sağlamıştır. Bu nedenle Sivil Havacılık Emniyeti için gerekli olan kıtalararası standartlarda, Sivil Havacılık Emniyeti konusunda özel eğitim almış, nitelik ve nicelik bakımından yeterli sayıda güvenlik görevlisinin havaalanlarında görevlendirilmesinde zorluklar yaşanmaktadır.
- Havaalanlarındaki bazı güvenlik hizmetlerinin DHMİ tarafından kurulacak özel güvenlik teşkilatı eliyle yaptırılması çeşitli nedenlerle uygulanamamaktadır.
- Havaalanlarında bulunan çok fazla kuruluşun yönetim, koordinasyon, iş birliği ve sorunlara ivedi çözüm bulunmasını, çabuk sonuç alınmasını güçleştirmektedir.
- Havaalanlarındaki güvenlik yönetiminden ve kurumlar arası koordinasyondan sorumlu olarak görevlendirilen Mülki İdare

¹³⁰ Devlet Planlama Teşkilatı, “Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu – Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, a.g.e., ss.135-136.

Amirlerinin kanunen kendilerine tahsis edilmiş ödeneğin olmaması, diğer görevlerin yoğunluğu, tüm kurum/kuruluşlar üzerinde yaptırım uygulayamaması ve personeline sicil verememekte olması tam bir otorite olarak görev yapmasını engellemektedir.

Havaalanı, sivil havacılık faaliyetlerin gösterildiği ilk ve son noktadır. Bir havaalanından diğer havaalanına geçiş sürecinde verilen tüm hizmetler ve gerçekleşen tüm faaliyetler sivil havacılık faaliyet alanında yer almaktadır. Havaalanı güvenliği ile ilgili sorunlarda;

- Havaalanı personelinin yeterli düzeyde sorumluluk sahibi olmaması,
- Havaalanında görevli personele verilen eğitimlerin personel üzerinde aidiyet duygusunu oluşturamaması,
- Havaalanı sayısının artırılmasıyla paralel olarak artması gereken personel sayısında, istihdamın sağlıklı koşullara göre yapılamaması dikkat çeken başlıca hususlar olmuştur.

5. Türk Havacılığında Uluslararası İlişkiler, Planlama, Altyapı, Yapım Ve Kullanımına İlişkin Sorunlar

Havacılık kurumlarında yer alan yapılanmada uluslararası ilişkiler, planlama, altyapı, yapım ve kullanımı büyük önem arz etmektedir. Fakat kuruluşların yapıları incelendiğinde birtakım sorunlar gözlemlenmektedir.

Bu sorunları aşağıdaki gibi listeler halinde sıralayabiliriz:¹³¹

- İşleyişin ulaştırma alt sektörlerinin çoğunda plansız, birbirinden bağımsız, .kısa vadeli çözümler ile yürütülmesi,
- Alt sektörler arası gerekli iş birliği ve koordinasyon sisteminin sağlanamaması,
- Türkiye’de Sivil havacılık, turizm sektörü ile doğru orantılı büyüme veya küçülme yaşamaktadır. Sivil havacılık ile turizmin bu derece birbirine bağlı olması nedeniyle kış sezonunda alınması gereken tedbirler uygulanmadığında havayolu işletmelerinin taşıma kapasitesinin % 50’si etkisiz kalmaktadır. Bu husus havayolu

¹³¹ İbid., ss.136-139.

şirketlerinin yıllık ortalama verimliliğini düşürüp, işletme maliyetlerinin yükselmesine sebep olan en önemli etkenlerden birisidir.

- Ülkemizde gerçekleşen son yıllardaki sivil havacılık sektör gelişiminin hızlanması, havaalanları sayısının her geçen gün artması, özel eğitim almış güvenlik görevlisi istihdamını da zorunlu kılmıştır. Bu husus DHMİ Genel Müdürlüğüne çok büyük bir maddi külfet yüklemiştir. Genellikle yurt dışındaki havaalanlarında güvenlik ücreti adı altında alınan ücret karşılığında verilen bu hizmet, henüz ülkemizde uygulanmadığından, artan meydan sayısı paralelinde bu külfetin ağırlığı da artmaktadır.
- Yeni havaalanlarının yapılması sırasında bunların güvenliğini sağlamakla ilgili birimlerin fikri alınmadığından daha sonra işletilmesi sırasında güvenlik sorunlarıyla karşılaşmaktadır.

Türk havacılığında uluslararası ilişkiler, planlama, altyapı, yapım ve kullanımına ilişkin sorunlar genel hatlarıyla yukarıda sıralanmıştır. Bu sorunlardan başlıca dikkat çeken husus yönetim şeklidir. Havacılıkta yönetim biçimi, sorunlara karşı uzun vadeli kesin çözümler yerine kısa vadeli anlık çözümler olmasından dolayı yeni gelişmelere gidilememekte, dolayısıyla aynı sorunlarla tekrar tekrar uğraşmaktadır.

Bunların dışında uluslararası ilişkileri koordine eden birimlerdeki insan kaynağının; bölge uzmanlığı, yaygın yabancı dil, yerel dil okuryazarlığı, diplomatik iletişim, müzakere teknikleri ve saha tecrübesi açısından zayıf olması sorun teşkil eden hususlardan birisidir.¹³² Bundan da anlaşılıyor ki sektörde görevli olan personelin kapasitesi işin sürekliliği ve sonuca gidilmesi açısından büyük önem arz etmektedir.

¹³² Devlet Planlama Teşkilatı, “Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu – Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı”, a.g.e., Ankara 2013, s.221.

B. DÜNYADAKİ SİVİL HAVACILIKLA İLGİLİ SORUNLAR

Sivil havacılık sektörü ulusal alanda olduğu gibi uluslararası arenada da birtakım sorunlar teşkil etmektedir. Dünyadaki sivil havacılık sorunlarını aşağıdaki gibi iki başlık altında inceleyeceğiz:

- Dünya Havacılığında Hava Sahası Sorunları
- Dünya Havacılığında Güvenlik Sorunları

1. Dünya Havacılığında Hava Sahası Sorunları

Sivil havacılık sektörü dünya genelinde incelendiğinde en önemli sorunların başında hava sahası alanı gelmektedir. Gerçekleştirilen uçuşlarda sınır ihlalleri ülkeler arasında büyük sorunlar teşkil etmektedir.

Bu sorunların başlıca yaşandığı ülke ve olaylar aşağıda sıralanmıştır:

- Pakistan – Afganistan – Hindistan Hava Sahası Sorunu
- İngiltere Hava Sahası Sorunu
- Falkland Hava Sahası Sorunu
- Ege Hava Sahası Sorunu

Sıralanan bu sorunların kök nedeni sınır ihlalleri olup, çözümü aşamasında ülke yönetimlerine büyük iş düşmektedir.

a. Pakistan – Afganistan – Hindistan Hava Sahası Sorunu

Afganistan sınırları içerisindeki bir bölge, Pakistan hükümeti tarafından sınırlı saha olarak ilan edilmiştir. Bu gelişme üzerine Hindistan 1952 yılında ICAO Konseyine başvurarak şikâyetinde bulundu. Şikâyetlerinde, Pakistan'ın uygulamasının ayrımcılık yarattığını çünkü aynı bölgenin İran uçaklarına açık olduğunu bildirdi ve bu konuda Afganistan, Hindistan'ı destekledi. ICAO Konseyinin girişimiyle iki ülke sorunu anlaşarak 1953 yılında çözümlendiler. Böylece söz konusu sınırlı saha üzerinde iki koridor açılarak Hindistan uçaklarının daha kısa bir rotadan uçuşları sağlanmaya başlamıştır.¹³³ Ortaya

¹³³ Cevat Özgür Akbor, "Uluslararası Hava Sahası Yönetimi", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2007, s.90.

çıkan bu sorunda ICAO üzerine düzen vazifeyi gerçekleştirmiş, ülkeler arası bağlantıda köprü görevi görerek sorunun çözülmesinde başrol oynamıştır.

b. İngiltere Hava Sahası Sorunu

Birleşik Krallık Devleti, FIR sınırları içerisinde kalan bölgenin kendi sorumluluğuna verilmesiyle bu mevkiyi “Hava Savunma Bölgesi” olarak adlandırmıştır. Sovyet askerî uçakları tarafından bu bölgeye giriş yapılmasından sonra İngiliz savaş uçakları düzenli olarak karşı direnç göstermiştir. İngiliz Hükümetine göre, söz konusu Hava Savunma Bölgesi uluslararası hukukun konusu olamazdı.¹³⁴ İngiltere tarafından Sovyet askeri uçaklarına yapılan bu uygulama iki ülke arasında genel bir sorun hali oluşturmuştur.

c. Falkland Hava Sahası Sorunu

1982 yılında Arjantin silahlı kuvvetlerinin Falkland adaları İngiltere tarafından işgal edilmiştir. İngiltere bu nedenle Birleşmiş Milletler Anlaşmasının 51. Maddesine dayanarak adaların merkezinden itibaren 200 millik alanı Deniz Yasak Bölgesi (MEZ/Maritime Exclusion Zone) olarak ilan etmiştir. Oysa bu tür bölgeler için ilan edilebilmesi bakımından 1958 Cenevre Açık Denizler Konvansiyonu ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu tarafından açık bir destek sağlanmıyordu. Savaş amaçlı bir uygulamanın desteklenmesi söz konusu değildi. Çünkü BM Deniz Hukuku Konvansiyonununun 88. maddesi “Açık denizlerin barışçıl amaçlarla kullanımını” belirtmiştir. Bunun askerî kullanımı kapsamadığı aşikârdır. Bu alanın ayrılmasıyla düşmanca niyet ayrımı yapmak kolaylaşmaktaydı.¹³⁵ Belirtilen bu bölgeye dâhil olan Arjantin gemileri anında düşman sayılabilmekteydi.

d. Ege Hava Sahası Sorunu

Ege Hava Sahası Türkiye ve Yunanistan için büyük önem arz etmektedir. Sınır ihlallerinin günümüzde de ara ara yaşandığı gözlemlenmektedir.

¹³⁴ İbid.

¹³⁵ İbid., s.91-92.

Şikago Konvansiyonu Ege Hava Sahası sorununu doğrudan ilgilendiren hükümler çerçevesinde hukuki nitelik taşımaktadır. Fakat sorunların bir kısmı konvansiyonun teknik ekleri içerisinde yer alan maddeleri ile ilgilidir. Buradan yola çıkarak çalışmada, Şikago Konvansiyonu'nun Nihai Senet' inin ilk iki maddesi kapsamına giren, Yunanistan'ın 10 millik hava sahası düzenlemesi, uyuşmazlıkların hukuki boyutunda irdelenmiştir.¹³⁶ Bu uyuşmazlıkların neticesinde Türk ve Yunan tezleri ile birlikte sivil havacılık kuruluşları beyanlarını belirtmişlerdir.

Yunanistan'ın ulusal mevzuatı, 1944 Şikago Konvansiyonu'ndan önce 5017 sayılı yasaya istinaden 6/18 Eylül 1931 yılında yayınladığı Kraliyet Kararnamesi ile ulusal hava sahasını 10 mil olarak belirlemiştir. Bu dönemde Yunanistan karasuları 3 mil olmasına karşın, yalnızca havacılık ve polis sorunları için ulusal karasularını 10 mil olarak saptadığını açıklamıştır.¹³⁷

14 Mayıs 1975 tarihinde Türkiye, Ege denizinde deniz harekâtının taktik hava desteği tatbikatı planlamıştır. Yapılması planlanan tatbikat Yunan kıyılarından 6-8 mil uzaklığı kapsamaktadır. Türkiye bu tatbikat ile ilgili diğer hava trafiklerine uyarıda bulunmak amacıyla Yunanistan'a bilgi vermiştir. Karşılık olarak Yunanistan'da bir bildiri yayınlamış, bu bildirisinde ek olarak Yunan kıyılarına 10 milden fazla yaklaşılması gerektiğine dikkat çekilmiştir. Türkiye ise buna karşılık ICAO'ya çekmiş olduğu teleksi Yunan yetkililere ileterek jetlerin Yunan kıyılarına 6 mile kadar yaklaşabileceğini belirtmiştir.¹³⁸ Türkiye bu atılımı ile Yunan topraklarına 10 mil uzaklıkta bulunmayı kabul etmeyerek 6 mil uzaklığı Yunan tarafına da kabullendirmiştir.

2. Dünya Havacılığında Güvenlik Sorunları

Dünya Havacılığını geçmişinden bugüne incelediğimizde ülkelere sosyoekonomik katkıları tartışılmaz boyuttadır. Ancak ülkeleri geçmişinden bugüne incelediğimizde en büyük terör saldırılarının gerçekleştiği olaylar havacılık faaliyetleridir.

¹³⁶ S. Uygur Kılınç, a.g.e., s.4.

¹³⁷ İbid., ss.4-5.

¹³⁸ İbid.

Havacılık tarihinin en önemli terörist saldırısı 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'ye yapılan hava saldırısıdır. Bu saldırıların gerçekleşmesi sivil havacılık güvenliğinde bu kadar büyük açıklar olduğunun düşünülmesini sağlamıştır. Bu saldırıların sonrasında tekrar böyle faaliyetlerin gerçekleşmemesi amacıyla yeni düzenlemelere gidilmiştir.

Gerçekleşen malum saldırılar sonrası saldırının neden ve sonuçlarının tespiti ve güvenliğin sağlanmasına yönelik tavsiyeler üretmesi amacıyla 9/11 Komisyonu kurulmuştur. Bu komisyonun hazırladığı raporda, havacılık güvenliği ile ilgili zaafklar aşağıdaki gibi sıralanmıştır:¹³⁹

- Güvenlik seviyesinin üst düzeye çıkarılması amacıyla yapılan denetimlerde potansiyel uçak bombalamaların ortaya çıkartılması üzerine odaklanılırken, potansiyel uçak kaçırılmalara aynı önemin gösterilmediğine, dolayısıyla daha büyük tehlikeler oluşturabilecek insanlar yerine bagaj, eşya denetimlerine önem verildiği tespit edilmiştir.
- Denetimlerin yapıldığı kontrol noktalarında izin verici kurallar dikkatsizce uygulanmakta, geçiştirici durumlar yaşanmaktadır.
- Kokpit kapılarının güçlendirilmesi ve uçuş esnasında uçakta silahlı görevlilerin bulundurulması (Air Marshall) gibi uçuş güvenliği önlemlerinde eksiklikler tespit edilmiştir.
- İntihar saldırıları ve uçak kaçırılmalarına karşı bir cevap oluşturabilmek için FAA ve askeri birimlerle koordine edilerek oluşturulmuş protokol ve proje eksiklikleri bulunmaktadır.

Bu zaafkların ortaya çıkarılmasıyla beraber sivil havacılık güvenliği daha ciddi boyut kazanmış, gerekli yaptırımlar uygulanmaya başlanmıştır.

¹³⁹ Sinem Ünlü, a.g.e., s.82.

C. TÜRKİYE VE DÜNYADAKİ SİVİL HAVACILIK SORUNLARININ KARŞILAŞTIRILMASI

Türkiye ve dünyadaki sivil havacılık sektörü varoluşundan bugüne dek gelişim göstermesiyle beraber bazı sorunları da beraberinde getirmiştir. Çözümü kolay olan sorunlardan ziyade çözülmesi zor olan sorunlarda ortaya çıkmıştır. Bu sorunların kök nedeni ise hızlı ve plansız gelişimin var olmasıdır.

Türkiye ve dünyadaki sivil havacılık sorunlarında genel olarak bir kıyaslama yapıldığında, Türkiye’de daha çok insan kaynakları ve yönetim biçimi ile alakalı sorunlar, dünya sivil havacılığında ise güvenlik sorunları dikkat çekmektedir.

Türkiye’de sivil havacılığın sorunları ana hatlarıyla Ulaştırma Bakanlığı tarafından aşağıdaki gibi sıralanmıştır:¹⁴⁰

- Sivil havacılık sektöründeki kuruluşlar arasında koordinasyon ve iletişim eksikliği,
- Havalimanlarında etkinlik ve kapasite anlamında yaşanan problemler,
- Sivil havacılık mevzuatına ilişkin sorunlar,
- Sivil havacılık altyapı eksiklikleri ve sorunları,
- Sivil havacılık sektörüne ilişkin master/stratejik planlamanın yapılmaması,
- Sivil havacılık sektörüyle ilgili verilerin toplanması ve değerlendirilmesinde yaşanan sorunlar,
- Sivil havacılık sektöründe en çok ihtiyaç duyulan yedek parça, donanım, araç ve gereçlerin çoğunluğunun yurt dışından temin edilmesi,
- Sivil havacılık sektöründe nitelikli personel sağlamada karşılaşılan sorunlar,
- Sivil havacılık eğitimindeki eksiklikler,
- Seyrüsefer hizmetleri açısından karşılaşılan sorunlar,
- İş süreçlerindeki gelişimin yavaş ilerlemesi,

¹⁴⁰ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Herkes İçin Ulaşım ve Hızlı Erişim - 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası 2013”, a.g.e., s.144.

- Çevre açısından sorunlar,
- Hizmet tarifeleri ile ilgili sorunlar,
- Kamu Özel İşbirliği projelerinde riskin artması,
- Uluslararası rekabete ilişkin sorunlar.

Türkiye'deki sivil havacılık sektör faaliyetlerini yakından ilgilendiren sorunlar genel hatlarıyla yukarıda sıralanmıştır ancak sektörün gelişimini direkt etkileyen en önemli sorunlar;

- Yönetim biçiminin kalıcı çözüm yerine geçici çözümlerle ilgileniyor olması,
- Uçak için önem arz eden yedek parça ve donanımların ithal edilmesi,
- Ülkemizdeki petrol fiyatlarının yüksek düzeyde seyir göstermesi,
- İstihdamı sağlanan personelde yeterli seviyede nitelik ve nicelik şartı aranmaması olarak belirtilebilir.

Türkiye'de tespit edilen bu sorunlara karşılık, dünyadaki sivil havacılık sorunları ise genellikle güvenlik düzeyinde olmuştur. Dünya sivil havacılığında karşılaşılan sorunlar temel hatlarıyla aşağıda sıralanmıştır:

- Ülkeler arası sınır ihlalleri,
- Siyasi gelişmelere paralel olarak ortaya çıkan olumsuzluklar,
- Havalimanlarında istenilen düzeyde güvenlik önlemlerinin alınmaması,
- Güvenlik hassasiyetinin sivil havacılık personeline tam anlamıyla aktarılamaması,
- Kargo ve yük taşımacılığında ülkeler arası uygulanan ambargolar.

Türkiye ve dünyadaki sorunlar için temel hatlarıyla bir değerlendirmede bulunursak; Türkiye'de, havacılık kurumlarının yapılanma bozukluğu ve insan kaynağı sorunları, dünyada ise güvenlik ve sınır ihlali sorunları dikkati çekmektedir.

Türkiye’de geçmişte uygulanan insan kaynakları uygulamaları ile ilgili sorunlar aşağıda detaylı bir şekilde sıralanmıştır.¹⁴¹

- Geçmişten günümüze sivil havacılık sektörü incelendiğinde ihtiyaç duyulan pilot ve teknik personel istihdamı Türk Silahlı Kuvvetleri bünyesinden karşılandığı görülmüştür. Ayrıca personel yetiştirmede önem arz eden eğitim kurumlarına devlet ve özel sektör girişimcileri tarafından gereken destek sağlanmamıştır. Bu duruma istinaden son yıllarda vuku bulan hızlı ve plansız büyüme ile havacılık sektörünün ihtiyacı olan lisanslı personel açığı daha da artış göstermiştir. Ayrıca gelişim gösteren bu büyüme sebebiyle mevcut eğitim kurumları tarafından yeterli personel ihtiyacı karşılanamamıştır. Günümüzde bakıldığında pilot ve teknik personel ihtiyacının halen daha TSK tarafından sağlanması, ulusal güvenliğimiz için bir tehdit oluşturmaktadır.
- Dünya geneline bakıldığında küreselleşmenin sonucu olarak eğitimin standartlaştırılması için yönetmelikler çıkarılmakta ve ülkelerin bu düzenlemelere göre lisanslı personel yetiştirmeleri gerekmektedir. Türkiye’de de sivil havacılık sektöründe eğitimin standart bir yapıya kavuşturulmaması önemli bir sorun olarak bugüne dek varlığını göstermiştir. 2001 yılının Nisan ayında SHGM’nin JAA’ya tam üye olmasından sonra eğitim kurumlarının tanımlı standartlara göre eğitim vermeleri zorunluluk haline gelmiştir. Ancak bu zorunluluğa rağmen sorun hala süregelmektedir. Özellikle pilot istihdamında yaşanan sıkıntılar çok sayıda uçuş eğitim okulunun kurulmasına sebebiyet vermiştir. Pilot eğitimlerinde standardizasyonun oluşabilmesi için bu tür okulların başta yetki verilirken eğitmen kadrosu ve altyapı yönünden çok iyi denetlenmesi ve incelenmesi büyük önem arz etmektedir. Bu görevi üstlenen kuruluş olan SHGM’nin yaşadığı personel sıkıntısı nedeniyle lisans öncesi uçuş kontrolleri geçici olarak uçuş okullarının kendi himayesine bırakılmıştır. Tehlike arz eden bu

¹⁴¹ Devlet Planlama Teşkilatı, “9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyon Raporu”, a.g.e., ss.17-18.

husus çok hızlı büyüyen Türk Hava Taşımacılığı için önemli bir risk olarak dikkat çekmektedir.

- Geçmişten günümüze hava trafik kontrolörü istihdamında yaşanan sorunlar artarak devam etmektedir. Akademik anlamda tek insan kaynağı yetiştiricisi ülkemizde sadece Anadolu Üniversitesi'dir. Bu üniversitede Hava Trafik Kontrol Bölümü mezunlarının DHMİ'ne kontrolör olarak girebilmek için nitelikleri göz ardı edilmektedir. Bunun dışında normal bir üniversite mezunu gibi KPSS'ye girme ve diğer adaylar ile aynı statüye tabi tutulmaları nedeniyle yetişmiş insan kaynağından yeterince faydalanılmamakta ve lisans sahibi kontrolörler ihtiyaç olduğu halde özellikle DHMİ'de görev alamamaktadırlar.
- Sivil havacılık sektöründe Uçuş Harekât Uzmanı (Dispeçer) unvanı altında görev yapan personelin seçimi ve yetiştirilmesine ilişkin ilgili yönetmelik uzun zamandır günün şartlarını karşılamada yetersiz kalmıştır. Yeniden yapılandırılmış bir otoritenin öncülüğünde sektördeki kurum ve kuruluşların işbirliği ile beraber yeni bir yönetmelik hazırlanmalıdır. Böylece sektörün ihtiyaç duyduğu niteliklerdeki personel seçimi ve yetiştirilmesi sağlanmalıdır.

Türkiye ve dünyada sivil havacılığın olmazsa olmaz faktörlerinden birisi sektörde görev alan personelin nitelik ve nicelik vasıflarıdır. Bu vasıfların sektörün hızlı gelişimini kaldıracabilecek ve buna göre hamle atılmasını sağlayabilecek kapasitede olması önem arz etmektedir.

Türkiye ve dünyadaki sivil havacılık sektörünün geçmişte ve günümüzde önem arz eden sorunlarının kıyaslandığı tablo aşağıda yer almaktadır;

Tablo 6. Türkiye ve Dünyada Sivil Havacılık Sektörünün Sorunları

TÜRKİYE		DÜNYA	
SORUN	KÖK NEDEN	SORUN	KÖK NEDEN
Personel istihdamı	Hızlı gelişim	Körfez savaşları	Siyasi
Havacılık eğitim yönetmeliği	Hızlı gelişim	1998 Ekonomik krizi	Siyasi ve Ekonomik
Yönetim biçiminin geçici çözüm anlayışında olması	Personel istihdamı	2001 11 Eylül saldırısı	Siyasi ve Güvenlik
Petrol fiyatlarının yüksek seviyede olması	Ekonomik	2003 Irak savaşı	Siyasi ve Ekonomik

Bu tablodan da anlaşılacağı üzere Türkiye'deki sorunların ana sebebi sektördeki hızlı gelişim, personelin istihdamında gidilen yol ve ekonomik sorunlar olmuştur. Dünyada ise sivil havacılık sorunları siyasi, ekonomik ve güvenlik sebeplerinden ortaya çıkmaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

I. ARAŞTIRMANIN AMACI, ÖNEMİ VE KAPSAMI

Bu bölümde çalışma kapsamında gerçekleştirilmiş olan alan araştırmasının amacı ve yöntemi, evren ve örnekleme, veri toplama aracı, verilerin analizi, sınırlılıklar ve bulgular şeklinde sıralanan başlıklara yer verilmiştir. Veri toplama aracındaki sorular, yani araştırmamızın değişkenleri ve araştırmamızın amacı, evren-örnekleme gibi bilgilerinin tanımlanması ile araştırmamızın kapsamı belirlenmiştir. Daha sonra ise araştırmadan elde edilen bulgular yorumlanmıştır.

A. Araştırmanın Amacı

Ülkemizde ve dünyada havayolu taşımacılığı en fazla gelişen sektörlerin başında gelmektedir, ancak gerek kargo taşımacılığında gerek yolcu taşımacılığında bu gelişimin beraberinde getirdiği birçok sorun vardır. Küreselleşen dünyada insanların daha hızlı ve konforlu seyahat etme çabaları ile malların gideceği yere daha çabuk ve kolay yoldan ulaşımının sağlanmak istenmesi havayolu taşımacılığının gelişmesinin ana nedenlerindedir. Ancak artan yakıt fiyatları ile her geçen gün artan rekabet ve insanların havayolu taşımacılığına dair önyargıları gibi nedenlerden dolayı da havayolu taşımacılığı henüz istenilen seviyeye ulaşamamıştır.

Sivil havacılık sektörü; ülkemizde iç hat uçuşların özel havayolu işletmeleri tarafından gerçekleştirilmesine izin verilmesi ile birlikte, dünyada ise Amerika Birleşik Devletlerinde 1970'lerde yapılan deregülasyonlarla beraber gelişme göstermiş; şirket kurmanın kolaylaşması, uçak ve personel temininde kolaylık, devlet desteği, engellerin kaldırılması, teşvikler ve indirimler ile hızlı bir büyüme trendine girmiştir. Bu büyüme trendi aynı zamanda yük ve yolcu talebinin de artmasını sağlamıştır. Büyüme trendi ile beraber havayolu işletmelerinin kapasite, kaynak, zaman planlaması önem

arz eder hale gelmiştir. Bunların yanında havayolu taşımacılığında yaşanan yakıt fiyatlarındaki artış, organizasyon sorunları gibi sorunlar oldukça büyük yatırımlarla kurulan havayolu işletmelerini zor durumda bırakmış ve bu sektör içinde bulunan firmaları bu sorunları çözme yoluna gitmeye zorlamıştır.

Bu bölümde Türkiye ve dünyada faaliyet gösteren THY havayolu şirketinde anket yöntemi kullanılarak sivil havacılığın sorunlarına yönelik sorular yöneltilmiş ve bunların analizi yapılmıştır. Bu araştırmanın genel amacı; *sivil havacılık sektörünün önemli sorunlarını göz önüne sermek ve bunlara getirilebilecek çözüm önerilerini bulmaktır*. Araştırmada ana amaca bağlı olarak geliştirilmiş olan hipotezler ise şu şekilde sıralanmaktadır:

H_{1,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{2,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağının geliştirilmesi ile ilgili çalışmalar yeterlidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{3,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre günümüzde havayolu işletmelerini olumsuz yönde etkileyen en büyük etken petrol fiyatlarındaki artıştır* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{4,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre havayolu sektöründe verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik yeterli düzeydedir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{5,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre iç hat havayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{6,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{7,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre hava aracı bakım faaliyetlerinde yaşanan gelişmeler havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{8,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre turizmin gelişmesi havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{9,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre yeni havaalanlarının kurulması havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{10,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre mali sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{11,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{12,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre personel sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{13,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{14,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{15,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre devlet tarafından havayolu işletmelerine teknik ve finansal destek sağlanması havayolu*

taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{16,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{17,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre gümrüklerin yetersiz kalması ve bürokratik yapının çokluğu havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{18,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{19,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre hava kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile tam entegrasyonunun sağlanamaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{20,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre işletmelerimizin bünyesinde kargo taşımacılığı yapabilmek için yeterli sayıda ve çeşitte hava aracı bulunmaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{21,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{22,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre insanların hava taşımacılığına sıcak bakmaması ve bu konudaki önyargıları havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{23,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre uçak sayısının az olması, filonun yaş ortalamasının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{24,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre yetişmiş personelin bulunmasının zorluğu havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

H_{25,1}: Personelin *demografik özelliklerine göre ülke çapındaki havaalanlarının azlığı, kesintisiz uçuş imkânının olmaması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir* algısı arasında anlamlı bir farklılık vardır.

B. Araştırmanın Önemi

Yapılan araştırmada, sivil havacılık sektörünün sorunlarının ve bu sorunlara istinaden geliştirilebilecek çözüm önerileri tespit edilmeye çalışılmıştır. Sivil havacılık sektöründeki tespit edilen sorunların neticesinde gerekli önerilerin getirilmesiyle gelişiminde önemli katkılar sağlanmış olacaktır.

C. Araştırmanın Kapsamı

Araştırmada, sivil havacılık sektörünün sorun ve çözüm önerilerinin belirlenmesi kapsamında İstanbul Atatürk Havalimanı'nda faaliyet gösteren THY çalışanları üzerinde anket uygulanmıştır. Bu uygulama sonucunda sivil havacılık sektörünün sorunları ve çözüm önerileri tespit edilmeye çalışılmıştır.

II. ARAŞTIRMANIN EVRENİ VE ÖRNEKLEMİ

Araştırma, Türkiye Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne bağlı olan havayolu şirketi çalışanları üzerinde yapılmıştır. Anket uygulanan şirketin toplam çalışan sayısı 5.000 civarındadır. Örneklem

ise 5.000 personel arasından tesadüfi olarak seçilen 108 çalışandan oluşmaktadır.

III. ARAŞTIRMA VERİLERİNİN TOPLANMASI

Çalışma kapsamında hazırlanan ankette yer alan sorular örneklem grubundaki çalışanlara yöneltilmiştir. Bu sorular, yani çalışmamızdaki değişkenler şu başlıklar altında toplanmıştır:

A. Kişisel Bilgilere İlişkin Sorular

Anketin bu bölümü, çalışanların cinsiyeti, medeni hali, yaşı, eğitim durumu, sektör deneyimi ve unvanı şeklinde sıralanan özelliklerine ilişkin veri toplanmasına yönelik kişisel bilgi sorularından oluşmaktadır.

B. Sivil Havacılığın Gelişimi, Sorunları ve Çözüm Önerileri Anketi

Veri toplama aracı olarak “Sivil Havacılığın Gelişimi, Sorunları ve Çözüm Önerileri Anketi” kullanılmıştır. Anket soruları, Serkan Batur (2008) tarafından Dokuz Eylül Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi çalışmasından elde edilen sorular baz alınarak yeniden oluşturulmuştur¹⁴². Örneklem grubundaki çalışanların sivil havacılığa etki eden faktörlere ilişkin maddeleri “1:Hiç katılmıyorum” ve “5:Tamamen Katılıyorum” olmak üzere 1’den 5’e puanlamalarına yönelik olarak hazırlanmış beşli likert ölçeğe 25 madde bulunmaktadır.

Ankette kullanılan soruların güvenilirlik analizi yapılarak Cronbach’s Alfa değeri hesaplanmıştır. Analiz sonucu Tablo 7’de görülmektedir

Tablo 7. Ölçek Güvenirlik Analizi

Ölçek	Cronbach's Alpha	N of Items
Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörünün Sorunları, Gelişimi ve Çözüm Önerileri Anketi	,784	25

¹⁴² Serkan Batur, “Hava Yolcu Ve Kargo Taşımacılığı; Dünyada ve Türkiye’de Uygulamalar”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2008, s.215.

Tablo 7’de Türkiye’de sivil havacılık sektörünün sorunları, gelişimi ve çözüm önerileri anketi Cronbach’s Alpha değerinin 0,784 olması ($\alpha > 0,600$), anket verilerinin “oldukça güvenilir” olduğunu göstermektedir. Buna göre ölçekteki önermelere verilen cevapların tutarlı olduğu ve bu verilerin kullanılabilir olduğu belirlenmiştir.

IV. VERİLERİN ANALİZİ

Alan araştırmasından toplanan verilerin değerlendirilmesi ve analizinde SPSS 21.0 istatistik paket programı kullanılmıştır. Anketteki tüm sorulara ve ölçekteki önermelere verilen cevaplara ait frekans ve yüzde dağılımları hesaplanmış, bu dağılımlar tablolarla gösterilmiştir. Hipotez testleri bölümünde yerine göre gerekli görülen ikiden fazla bağımsız grup ANOVA parametrik testleri ya da iki bağımsız grup parametrik t testlerine yer verilmiştir. İki değişken arasındaki grupların birbirinden farklılıklarının belirlenmesi için de Tamhane ve Scheffe post-hoc analizleri kullanılmıştır. Ortalamaların karşılaştırılmasına ilişkin hipotez testlerinin tamamında hipotezler şu şekilde kurulmaktadır¹⁴³:

H_0 : İncelenen değişkenin gruplarının ortalamaları arasındaki fark anlamlı değildir.

H_1 : İncelenen değişkenin gruplarının ortalamaları arasındaki fark anlamlıdır.

Testin karar aşamasında p değeri 0,05 anlamlılık değerinden küçük ise H_0 hipotezi reddedilir. Ardından değişken grupları arasında anlamlı bir fark olduğu şeklinde yorum yapılır, aksi takdirde (p değeri 0,05 anlamlılık değerinden büyük ise) H_0 hipotezi reddedilemez ve değişken grupları arasında anlamlı bir fark olmadığı şeklinde yorum yapılır.¹⁴⁴ Ankette yer alan ölçekteki alt boyutların aralarındaki ilişkilerin incelenmesinde Pearson

¹⁴³ Şeref Kalaycı, **SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikler**, 4. Baskı, Ankara: Asil Yayın Dağıtım, 2009, s.82,131.

¹⁴⁴ Mustafa Ergün, **Bilimsel Araştırmalarda Bilgisayarla İstatistik Uygulamaları (SPSS for WINDOWS)**, Ankara: Ocak Yayınları, 1995, s.86.

korelasyon analizinden yararlanılmıştır. Bu analizde test edilen hipotez “İki değişken arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki yoktur” hipotezidir. Test sonucunda bulunan p değeri 0,05’ten küçük ise H_0 hipotezi reddedilir. Ardından iki değişken arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki olduğu şeklinde yorum yapılır, diğer durumda H_0 hipotezi reddedilemez ve iki değişken arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki olmadığı şeklinde yorum yapılır.

V. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI

Araştırmamız, sivil havacılık sektöründe, havayolu şirketi olarak faaliyet gösteren 5.000 kişiden anketimize katılımı sağlanan ve 108 kişiden oluşan örneklem grubunun verdiği cevaplar ile sınırlandırılmıştır. Örneklemdeki sınırlılık araştırma evreninin tamamının incelenmesinin olanaksızlığıdır. Katılımcıların doğru, samimi yanıtlar verdiği varsayımı araştırmamızın bir diğer sınırlılığıdır. Ayrıca seçilen örneklem grubunun ana kütleyi/evreni yeterince temsil ettiği ve örneklem üzerinden ana kütleye genelleme yapılabileceği varsayılmıştır.

VI. BULGULAR

Bu bölümde anketteki sorulara verilen cevapların frekans ve yüzde dağılımları tablolarla gösterilmiş ve yorumlanmıştır. Bu cevapların analiz edilmesi ve yapılan hipotez testleri sonucunda elde edilen bulguların yorumlanması ile araştırmamızın sonuçlarına ulaşılmıştır.

A. Örneklem Grubundaki Çalışanların Kişisel Bilgilerine İlişkin Bulgular

Bu bölümde araştırmamıza katılan çalışanların cinsiyeti, medeni hali, yaşı, sektör deneyimi ve unvanı şeklinde sıralanan özelliklerine ilişkin durumları incelenmiştir. Tablo 8’de örneklem grubundaki çalışanların kişisel bilgilerine göre dağılımları verilmiştir.

Tablo 8. Demografik Özelliklere İlişkin Frekans ve Yüzde Dağılımları

Değişkenler	Değişken Grupları	Frekans	Yüzde
Cinsiyet	Kadın	61	56,5
	Erkek	47	43,5
	Toplam	108	100,0
Medeni Hal	Evli	22	20,4
	Bekâr	86	79,6
	Toplam	108	100,0
Yaş	20-24	66	61,1
	25-34	31	28,7
	35-44	7	6,5
	45-54	4	3,7
	Toplam	108	100,0
Eğitim Durumu	Lise	22	20,4
	On Lisans	4	3,7
	Lisans	59	54,6
	Yüksek Lisans	23	21,3
	Toplam	108	100,0
Sektör Deneyimi	2 yıldan az	14	13,0
	3-5 yıl	71	65,7
	6-10 yıl	12	11,1
	11-15 yıl	4	3,7
	16 yıldan fazla	7	6,5
	Toplam	108	100,0
Unvan	Memur	79	73,1
	Şef	18	16,7
	Müdür	11	10,2
	Toplam	108	100,0

Çalışanların %20,4'ü evli, %79,6'sı bekâr olduğu gözlemlenmiştir. %61,1'i 20 – 24 yaş arasında, %28,7'si 25 – 34 yaş arasındadır. Çalışanların %54,6'sı lisans mezunu, %21,3'ü yüksek lisans mezunu, %20,4'ü lise mezunudur. Çalışanların %65,7'si 3 – 5 yıl arasında sektör deneyimine sahiptir. Çalışanların %73,1'i memur, %16,7'si şef, %10,2'si müdür olarak görev yapmaktadırlar.

B. Örneklem Grubundaki Çalışanların Demografik Özelliklerine Göre Değişkenlerin Karşılaştırılması

- Cinsiyete Göre Değişkenlerin Analizi

Anket sorularına verilen cevapların cinsiyete göre değişip değişmediğinin testi için Levene ve bağımsız iki örnek t testi yapılmıştır. Analiz sonuçları Tablo 9.'da verilmiştir.

Tablo 9. Değişkenlerin yaş gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, LEVENE ve ANOVA TESTİ

Cinsiyet		levenne	p	Ort.	Std. Sapma	t	p
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	Kadın	0,739	,392	3,51	1,22	-1,282	,203
	Erkek			3,81	1,191	-1,285	,202
V2 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağının geliştirilmesi ile ilgili çalışmalar yeterlidir.	Kadın	1,151	,286	3,89	1,199	,840	,403
	Erkek			3,68	1,321	,830	,409
V3 Günümüzde havayolu işletmelerini olumsuz yönde etkileyen en büyük etken petrol fiyatlarındaki artıştır.	Kadın	2,103	,15	3,23	1,499	-1,227	,222
	Erkek			3,57	1,379	-1,241	,218
V4 Havayolu sektöründe verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik yeterli düzeydedir.	Kadın	0,000	,999	3,31	1,432	-,402	,689
	Erkek			3,43	1,5	-,400	,690
V5 İç hat havayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Kadın	1,274	0,62	3,77	1,257	-,065	,948
	Erkek			3,79	1,413	-,064	,949
V6 Havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Kadın	0,000	,993	3,38	1,416	-,098	,922
	Erkek			3,4	1,455	-,097	,923
V7 Hava aracı bakım faaliyetlerinde yaşanan gelişmeler havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Kadın	1,039	,31	2,2	0,946	,733	,465
	Erkek			2,06	0,919	,736	,463
V8 Turizmin gelişmesi havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Kadın	0,889	,348	4,46	0,565	-1,273	,206
	Erkek			4,6	0,538	-1,281	,203
V9 Yeni havaalanlarının kurulması havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Kadın	0,822	,367	3,38	1,439	,994	,323
	Erkek			3,11	1,355	1,002	,319
V10 Mali sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Kadın	0,026	,873	3,26	1,448	-,806	,422
	Erkek			3,49	1,458	-,805	,423
V11 Teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Kadın	0,648	,423	3,3	1,476	-,613	,541
	Erkek			3,47	1,427	-,615	,540
V12 Personel sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Kadın	0,856	,357	3,18	1,443	,401	,689
	Erkek			3,06	1,566	,396	,693
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Kadın	0,427	,515	3,33	1,457	1,519	,132
	Erkek			2,89	1,493	1,514	,133
V14 Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Kadın	0,002	,967	3,48	1,479	,324	,746
	Erkek			3,38	1,453	,325	,746
V15 Devlet tarafından havayolu işletmelerine teknik ve finansal destek sağlanması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Kadın	3,460	,066	3,23	1,564	-,679	,498
	Erkek			3,43	1,379	-,691	,491
V16 Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Kadın	1,764	,187	3,15	1,436	-,223	,824
	Erkek			3,21	1,601	-,219	,827
V17 Gümrüklerin yetersiz kalması ve bürokratik yapının çokluğu havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Kadın	0,054	,817	3,28	1,496	,448	,655
	Erkek			3,15	1,489	,448	,655
V18 Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Kadın	2,049	,155	3,07	1,448	,006	,995
	Erkek			3,06	1,594	,006	,995
V19 Hava kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile tam entegrasyonunun sağlanamaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Kadın	0,155	,695	3,46	1,421	,809	,420
	Erkek			3,23	1,448	,807	,422
V20 İşletmelerimizin bünyesinde kargo taşımacılığı yapabilmek için yeterli sayıda ve çeşitte hava aracı bulunmaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Kadın	0,121	,729	3,11	1,45	,330	,742
	Erkek			3,02	1,467	,330	,742
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Kadın	3,310	,072	3,66	1,436	-,810	,420
	Erkek			3,87	1,296	-,821	,413
V22 İnsanların hava taşımacılığına sıcak bakmaması ve bu konudaki önyargıları havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Kadın	1,889	,172	3,25	1,422	,488	,626
	Erkek			3,11	1,536	,483	,630
V23 Uçak sayısının az olması, filonun yaş ortalamasının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Kadın	0,039	,844	2,92	1,498	-1,527	,130
	Erkek			3,36	1,495	-1,528	,130
V24 Yetişmiş personelin bulunmasının zorluğu havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Kadın	0,041	,84	3,75	1,337	,602	,548
	Erkek			3,6	1,378	,600	,550
V25 Ülke çapındaki havaalanlarının azlığı, kesintisiz uçuş imkânının olmaması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Kadın	1,932	,167	3,13	1,565	-,354	,724
	Erkek			3,23	1,402	-,359	,720

Yukarıdaki tabloda cinsiyet değişkenine göre ankette yer alan ifadelerin p değerlerine tek tek bakıldığında hepsi $p>0,05$ olmasından ötürü H_0 hipotezi reddedilemez ve ortalamaların incelenen değişkenin grupları arasında fark olmadığı tespit edilmiştir.

- Medeni Hale Göre Değişkenlerin Analizi

Anket sorularına verilen cevapların medeni hale göre değişip değişmediğinin analizi için Levene ve bağımsız iki örnek t testi yapılmıştır. Analiz sonuçları sadece farklılık gösteren değişkenleri içeren Tablo 10.'da verilmiştir.

Tablo 10. Değişkenlerin medeni hal gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, LEVENE ve BAĞIMSIZ GRUP T TESTİ

Medeni Hal	Levene	p	Ort.	Standart Sapma	t	p	
V2 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağının geliştirilmesi ile ilgili çalışmalar yeterlidir.	Evli	4,845	,030**	4,18	,907	1,632	,106
	Bekâr			3,70	1,311	2,021	,051
V11 Teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Evli	5,860	,017**	3,14	1,699	-,847	,399
	Bekâr			3,43	1,385	-,750	,459
V14 Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitimleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Evli	4,517	,036**	3,09	1,688	-1,241	,217
	Bekâr			3,52	1,395	-1,109	,277
V16 Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Evli	4,501	,036**	3,68	1,323	1,787	,077
	Bekâr			3,05	1,526	1,945	,059
V19 Hava kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile tam entegrasyonunun sağlanamaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Evli	8,268	,005*	3,27	1,751	-,323	,747
	Bekâr			3,38	1,347	-,277	,784

* $p<0,01$ ** $p<0,05$

Medeni hal değişkenine göre anket soruları değişkenlerinden V2, V11, V14, V16 ile V19 algılarının $p<0,05$ olmasından ötürü H_0 hipotezi reddedilir. Ortalamaların incelenen değişkenin grupları arasında istatistiksel farklılık olduğunu söyleyen $H_{2,1}$, $H_{11,1}$, $H_{14,1}$, $H_{16,1}$ ve $H_{19,1}$ hipotezi kabul edilir. Evliler bekâr çalışanlara göre V2 ile V16 değişkenlerinde daha pozitif bir algıya sahiptir. Bekârlar ise evli çalışanlara göre V11, V14 ve V19 değişkenlerinde daha fazla pozitif tutum sergilendiği tespit edilmiştir. Tablo 10.'da yer

almayan diğer değişkenlerinde $p < 0,05$ olmamasından ötürü H_0 hipotezi reddedilemez ve ortalamaların incelenen değişkenin grupları arasında fark olmadığı tespit edilmiştir.

- Yaşa Göre Değişkenlerin Analizi

Anket sorularına verilen cevapların yaşa göre değişip değişmediğinin analizi için Levene ve Anova testi yapılmıştır. Analiz sonuçları sadece farklılık gösteren değişkenleri içeren Tablo 11.'de verilmiştir.

Tablo 11. Değişkenlerin yaş gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, LEVENE ve ANOVA TESTİ

		Levene	p	Ort.	F	p
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	Gruplar Arasında	3,185	,027	7,956	6,219	,001*
	Gruplar İçinde			1,279		
V4 Havayolu sektöründe verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik yeterli düzeydedir.	Gruplar Arasında	1,430	,238	7,405	3,762	,013**
	Gruplar İçinde			1,968		
V9 Yeni havaalanlarının kurulması havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Gruplar Arasında	,666	,575	5,451	2,916	,038**
	Gruplar İçinde			1,869		
V10 Mali sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Gruplar Arasında	1,004	,394	7,825	4,040	,009*
	Gruplar İçinde			1,937		
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Gruplar Arasında	3,556	,017	6,224	2,993	,034**
	Gruplar İçinde			2,079		
V14 Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Gruplar Arasında	0,189	,904	5,619	2,761	,046**
	Gruplar İçinde			2,035		
V16 Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Gruplar Arasında	2,724	,048	5,939	2,760	,046**
	Gruplar İçinde			2,152		
V17 Gümrüklerin yetersiz kalması ve bürokratik yapının çokluğu havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	4,774	,004	9,033	4,483	,005*
	Gruplar İçinde			2,015		
V18 Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	3,506	,018	12,863	6,559	,000*
	Gruplar İçinde			1,961		
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	1,102	,352	23,398	18,427	,000*
	Gruplar İçinde			1,270		
V24 Yetişmiş personelin bulunmasının zorluğu havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	,523	,668	6,704	3,980	,010**
	Gruplar İçinde			1,684		

* $p < 0,01$ ** $p < 0,05$

Yaş değişkenine göre yapılan ANOVA testi sonucunda anket soruları değişkenlerinden V1, V4, V9, V10, V13, V14, V16, V17, V18, V21 ile V24

algılarının $p < 0,05$ olmasından ötürü H_0 hipotezi reddedilir. Ortalamaların incelenen değişkenin grupları arasında istatistiksel farklılık olduğunu söyleyen $H_{1,1}$, $H_{4,1}$, $H_{9,1}$, $H_{10,1}$, $H_{13,1}$, $H_{14,1}$, $H_{16,1}$, $H_{17,1}$, $H_{18,1}$, $H_{21,1}$ ve $H_{24,1}$ hipotezleri kabul edilir. Farklılığın hangi gruplar arasında oluştuğunun testi için Post-hoc analizi yapılır. $P < 0,05$ olan değişkenler için ayrıca Tamhane, $p > 0,05$ olup yukarıdaki tabloda yer almayan varyanslar için ise Scheffe analizini uygulayacağız.

Tablo 12. Yaşa göre değişken gruplarının farklılığının belirlenmesi, TAMHANE TESTİ

				Ana Fark (I-J)	Standart Hata	p
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	Tamhane	20-24	35-44	1,578*	,381	,022**
V4 Havayolu sektöründe verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik yeterli düzeydedir.	Tamhane	20-24	45-54	1,970*	,337	,009*
		25-34	45-54	2,081*	,387	,003*
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Tamhane	20-24	45-54	1,879*	,334	,012**
		25-34	45-54	1,500*	,412	,022**
V16 Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Tamhane	20-24	35-44	1,424*	,419	,046**
V17 Gümrüklerin yetersiz kalması ve bürokratik yapının çokluğu havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	20-24	45-54	1,917*	,313	,002*
		25-34	45-54	2,492*	,331	,000*
V18 Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	20-24	25-34	1,016*	,294	,006*
		20-24	35-44	1,929*	,272	,000*
		25-34	35-44	,912*	,307	,039**
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	20-24	35-44	2,775*	,233	,000*
		20-24	45-54	2,561*	,322	,004*
		25-34	35-44	2,650*	,281	,000*
		25-34	45-54	2,435*	,358	,002*

* $p < 0,01$ ** $p < 0,05$

Homojen bir dağılım görülemediği için uygulanan Tamhane testinde yukarıdaki Tablo 12.'de de görüldüğü gibi, değişkenlerin yaş değişkenine göre hangi gruplar arasında istatistiksel olarak farklılaştığını belirtebiliriz;

- V1 değişkeninde $p = 0,022 < 0,05$ olduğu için istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık söz konusudur. 20-24 yaş grubu, 35-44 yaş grubuna göre daha pozitif bir algıya sahiptir.
- V4 değişkeninde $p = 0,009 < 0,05$ ve $p = 0,003 < 0,05$ olduğu için istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık söz konusudur. 20-24 ve 25-34 yaş grubu, 45-54 yaş grubuna göre daha pozitif bir algıya sahiptir.

- V13 değişkeninde $p=0,012<0,05$ ve $p=0,022<0,05$ olduğu için istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık söz konusudur. 20-24 ve 25-34 yaş grubu, 45-54 yaş grubuna göre daha pozitif bir algıya sahiptir.
- V16 değişkeninde $p=0,046<0,05$ olduğu için istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık söz konusudur. 20-24 yaş grubu, 35-44 yaş grubuna göre daha pozitif bir algıya sahiptir.
- V17 değişkeninde $p=0,002<0,05$ ve $p=0,000<0,05$ olduğu için istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık söz konusudur. 20-24 ve 25-34 yaş grubu, 45-54 yaş grubuna göre daha pozitif bir algıya sahiptir.
- V18 değişkeninde $p=0,006<0,05$, $p=0,000<0,05$ ve $p=0,039<0,05$ olduğu için istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık söz konusudur. 20-24 yaş grubu, 25-34 ve 35-44 yaş grubuna göre daha pozitif bir algıya sahiptir. 25-34 yaş grubu ise 35-44 yaş grubuna göre daha pozitif bir algıya sahiptir.
- V21 değişkeninde $p=0,000<0,05$, $p=0,004<0,05$, $p=0,000<0,05$ ve $p=0,002<0,05$ olduğu için istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık söz konusudur. 20-24 yaş grubu, 35-44 ve 45-54 yaş grubuna göre daha pozitif bir algıya sahiptir. 25-34 yaş grubu ise 35-44 ve 45-54 yaş grubuna göre daha pozitif bir algıya sahiptir.

Analizi yapılan diğer değişkenlerin Scheffe ve Tamhane testlerinde istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamıştır. ($p>0,05$)

Tablo 13. Değişkenlerin yaş gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, KRUSKAL WALLIS TESTİ

Yaş	Ort. Puan	Ki Kare	p.	
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	20-24	59,41	15,74161	0,001*
	25-34	56,10		
	35-44	20,86		
	45-54	20,00		
V4 Havayolu sektöründe verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik yeterli düzeydedir.	20-24	56,11	9,181325	0,026**
	25-34	59,73		
	35-44	36,79		
	45-54	18,50		
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	20-24	59,20	7,813806	0,05
	25-34	51,77		
	35-44	40,79		
	45-54	22,00		
V16 Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	20-24	59,27	7,148495	0,067
	25-34	51,73		
	35-44	31,57		
	45-54	37,38		
V17 Gümrüklerin yetersiz kalması ve bürokratik yapının çokluğu havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	20-24	53,36	11,54834	0,009*
	25-34	64,82		
	35-44	42,14		
	45-54	15,00		
V18 Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	20-24	62,92	15,60697	0,001*
	25-34	43,27		
	35-44	25,50		
	45-54	53,25		
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	20-24	59,92	25,7132	0,000*
	25-34	58,21		
	35-44	10,57		
	45-54	13,25		

*p<0,01 **p<0,05

Homojen bir dağılım görülmediği için Tamhane testini desteklemek amacıyla yaş değişkenine göre yukarıdaki değişkenlere Kruskal Wallis testi uygulanmıştır. Yaş değişkenine göre V1, V4, V17, V18 ile V21 değişkenleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık vardır. (p<0,05) Ancak V13 ile V16 değişkenlerinde p>0,05 olduğundan ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık tespit edilememiştir.

- Eğitim Durumuna Göre Değişkenlerin Analizi

Anket sorularına verilen cevapların eğitim durumuna göre değişip değişmediğinin analizi için Levene ve Anova testi yapılmıştır. Analiz sonuçları sadece farklılık gösteren değişkenleri içeren Tablo 14.'de verilmiştir.

Tablo 14. Değişkenlerin eğitim durumu gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, LEVENE ve ANOVA TESTİ

		Levene	p	Ort.	F	p
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	Gruplar Arasında	4,649	,004	5,433	4,018	0,009*
	Gruplar İçinde			1,352		
V6 Havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Gruplar Arasında	2,986	,035	7,251	3,849	0,012**
	Gruplar İçinde			1,884		
V10 Mali sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Gruplar Arasında	,807	,493	5,541	2,767	0,046**
	Gruplar İçinde			2,003		
V11 Teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Gruplar Arasında	5,649	,001	6,572	3,327	0,023**
	Gruplar İçinde			1,976		
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Gruplar Arasında	2,722	,048	8,573	4,262	0,007*
	Gruplar İçinde			2,012		
V14 Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandır	Gruplar Arasında	1,724	,167	7,382	3,720	0,014**
	Gruplar İçinde			1,985		
V15 Devlet tarafından havayolu işletmelerine teknik ve finansal destek sağlanması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Gruplar Arasında	1,337	,267	6,399	3,080	0,031**
	Gruplar İçinde			2,078		
V18 Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	3,572	,017	6,296	2,928	0,037**
	Gruplar İçinde			2,151		
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	12,073	,000	9,921	5,982	0,001*
	Gruplar İçinde			1,659		
V23 Uçak sayısının az olması, filonun yaş ortalamasının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	3,350	,022	7,281	3,429	0,020**
	Gruplar İçinde			2,123		

*p<0,01 **p<0,05

Eğitim durumu değişkenine göre yapılan ANOVA testi sonucunda anket soruları değişkenlerinden V1, V6, V10, V11, V13, V14, V15, V18, V21 ile V23 algılarının p<0,05 olmasından ötürü H_0 hipotezi reddedilir. Ortalamaların incelenen değişkenin grupları arasında istatistiksel farklılık olduğunu söyleyen $H_{1,1}$, $H_{6,1}$, $H_{10,1}$, $H_{11,1}$, $H_{13,1}$, $H_{14,1}$, $H_{15,1}$, $H_{18,1}$, $H_{21,1}$ ve $H_{23,1}$ hipotezi kabul edilir. Farklılığın hangi gruplar arasında oluştuğunun testi için Post-hoc analizi yapılır. P<0,05 olan değişkenler için ayrıca Tamhane, p>0,05 olup yukarıdaki tabloda yer almayan değişkenler için ise Scheffe analizini uygulayacağız.

Tablo 15. Eğitim durumuna göre değişken gruplarının farklılığının belirlenmesi, TAMHANE TESTİ

				Ana Fark (I-J)	Std. Hata	p
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	Tamhane	Lise	Yüksek Lisans	1,184*	,295	,002*
		On Lisans	Yüksek Lisans	,957*	,239	,004*
V6 Havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Tamhane	Lise	Yüksek Lisans	1,215*	,393	,021**
		On Lisans	Yüksek Lisans	1,761*	,414	,008*
V11 Teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Tamhane	On Lisans	Lise	1,409*	,284	,000*
		On Lisans	Lisans	1,593*	,195	,000*
		On Lisans	Yüksek Lisans	2,217*	,274	,000*
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Tamhane	Lise	Yüksek Lisans	1,245*	,418	,028**
		On Lisans	Yüksek Lisans	2,109*	,416	,002*
		On Lisans	Lisans	1,347*	,346	,045**
V14 Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Tamhane	Lise	Yüksek Lisans	1,213*	,433	,044**
		On Lisans	Yüksek Lisans	1,804*	,424	,007*
V15 Devlet tarafından havayolu işletmelerine teknik ve finansal destek sağlanması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Tamhane	Lise	Yüksek Lisans	1,259*	,425	,029**
V18 Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	On Lisans	Lisans	1,470*	,312	,012**
		On Lisans	Yüksek Lisans	1,250*	,416	,049**
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	Lise	Lisans	,612*	,211	,028**
		Lise	Yüksek Lisans	1,540*	,384	,003*
		On Lisans	Yüksek Lisans	1,630*	,464	,019**
V23 Uçak sayısının az olması, filonun yaş ortalamasının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	Lise	On Lisans	1,705*	,406	,005*
		Lisans	On Lisans	1,572*	,319	,007*

*p<0,01 **p<0,05

Homojen bir dağılım görülemediği için uygulanan tamhane testinde yukarıdaki Tablo 15.'te görüldüğü gibi, değişkenlerin eğitim durumu değişkenine göre hangi gruplar arasında istatistiksel olarak farklılaştığını belirtebiliriz;

- V1 ile V6 değişkeninde p<0,05 olmasından ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkündür. Lise ve ön lisans mezunu çalışanları yüksek lisans mezunlarına göre daha pozitif bir algıya sahiptirler.

- V11 değişkeninde $p < 0,05$ olmasından ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkündür. Ön lisans mezunu çalışanları lise, lisans ve yüksek lisans mezunlarına göre daha pozitif bir algıya sahiptirler.
- V13 değişkeninde $p < 0,05$ olmasından ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkündür. Lise mezunu çalışanları yüksek lisans mezunlarına göre daha pozitif bir algıya sahip, ön lisans mezunu çalışanları ise lisans ve yüksek lisans mezunlarına göre daha pozitif bir algıya sahiptirler.
- V14 değişkeninde $p < 0,05$ olmasından ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkündür. Lise ve ön lisans mezunu çalışanları yüksek lisans mezunlarına göre daha pozitif bir algıya sahiptirler.
- V15 değişkeninde $p = 0,029 < 0,05$ olmasından ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkündür. Lise mezunu çalışanları yüksek lisans mezunlarına göre daha pozitif bir algıya sahiptirler.
- V18 değişkeninde $p < 0,05$ olmasından ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkündür. Ön lisans mezunu çalışanları lisans ve yüksek lisans mezunlarına göre daha pozitif bir algıya sahiptirler.
- V21 değişkeninde $p < 0,05$ olmasından ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkündür. Lise mezunu çalışanları lisans ve yüksek lisans mezunlarına göre daha pozitif bir algıya sahip, ön lisans mezunları ise yüksek lisans mezunlarına göre daha pozitif bir algıya sahiptirler.
- V23 değişkeninde $p < 0,05$ olmasından ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkündür. Lise ve lisans mezunu çalışanları ön lisans mezunlarına göre daha pozitif bir algıya sahiptirler.

Analizi yapılan diğer varyansların Scheffe ve Tamhane testlerinde istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamıştır. ($p > 0,05$)

Tablo 16. Değişkenlerin eğitim durumu gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, KRUSKAL WALLIS TESTİ

		Ort. Puan	Ki Kare	p
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	Lise	68,68	11,633	0,008*
	On Lisans	60,50		
	Lisans	55,11		
	Yüksek Lisans	38,33		
V6 Havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Lise	66,64	10,096	0,017**
	On Lisans	77,75		
	Lisans	53,38		
	Yüksek Lisans	41,72		
V11 Teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Lise	57,68	11,368	0,009*
	On Lisans	94,00		
	Lisans	55,69		
	Yüksek Lisans	41,54		
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Lise	64,57	11,797	0,008*
	On Lisans	82,00		
	Lisans	54,99		
	Yüksek Lisans	38,83		
V14 Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Lise	65,00	9,850	0,019**
	On Lisans	75,75		
	Lisans	54,75		
	Yüksek Lisans	40,11		
V15 Devlet tarafından havayolu işletmelerine teknik ve finansal destek sağlanması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Lise	68,14	8,656	0,034**
	On Lisans	41,13		
	Lisans	54,88		
	Yüksek Lisans	42,80		
V18 Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Lise	67,09	7,776	,051
	On Lisans	76,13		
	Lisans	48,98		
	Yüksek Lisans	52,85		
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Lise	65,98	10,206	0,016**
	On Lisans	68,75		
	Lisans	55,15		
	Yüksek Lisans	39,37		
V23 Uçak sayısının az olması, filonun yaş ortalamasının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Lise	61,80	8,929	0,030**
	On Lisans	28,63		
	Lisans	58,39		
	Yüksek Lisans	42,04		

*p<0,01 **p<0,05

Homojen bir dağılım görülmediği için eğitim durumu değişkenine göre yukarıdaki değişkenlere Tablo 16.'da görüleceği üzere tamhane testini desteklemek amacıyla Kruskal Wallis testi uygulanmıştır. Eğitim durumu değişkenine göre V1, V6, V11, V13, V14, V15, V21 ile V23 değişkenleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık vardır. (p<0,05) Ancak V18 değişkeninde p>0,05 olduğundan ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık tespit edilememiştir.

- **Sektör Deneyimine Göre Değişkenlerin Analizi**

Anket sorularına verilen cevapların sektör deneyimine göre değişip değişmediğinin analizi için Levene ve Anova testi yapılmıştır. Analiz sonuçları sadece farklılık gösteren değişkenleri içeren Tablo 17.'de verilmiştir.

Tablo 17. Değişkenlerin sektör deneyimi gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, LEVENE ve ANOVA TESTİ

		Levene	p	Ort.	F	p
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	Gruplar Arasında	4,187	0,004	8,051	6,649	0,000*
	Gruplar İçinde			1,211		
V3 Günümüzde havayolu işletmelerini olumsuz yönde etkileyen en büyük etken petrol fiyatlarındaki artıştır.	Gruplar Arasında	2,840	0,028	5,265	2,653	0,037**
	Gruplar İçinde			1,984		
V4 Havayolu sektöründe verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik yeterli düzeydedir.	Gruplar Arasında	0,209	0,933	5,452	2,738	0,032**
	Gruplar İçinde			1,991		
V6 Havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Gruplar Arasında	6,250	0,000	5,194	2,717	0,033**
	Gruplar İçinde			1,912		
V10 Mali sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Gruplar Arasında	1,750	0,145	6,312	3,256	0,014**
	Gruplar İçinde			1,939		
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Gruplar Arasında	2,409	0,054	5,293	2,550	0,043**
	Gruplar İçinde			2,075		
V16 Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Gruplar Arasında	6,961	0,000	7,532	3,667	0,007*
	Gruplar İçinde			2,054		
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	2,894	0,026	16,256	12,201	0,000*
	Gruplar İçinde			1,332		

*p<0,01 **p<0,05

Sektör deneyimi değişkenine göre yapılan ANOVA testi sonucunda anket soruları değişkenlerinden V1, V3, V4, V6, V10, V13, V16 ile V21 algılarının p<0,05 olmasından ötürü H₀ hipotezi reddedilir. Ortalamaların incelenen değişkenin grupları arasında istatistiksel farklılık olduğunu söyleyen H_{1,1}, H_{3,1}, H_{4,1}, H_{6,1}, H_{10,1}, H_{13,1}, H_{16,1} ve H_{21,1} hipotezi kabul edilir. Farklılığın hangi gruplar arasında oluştuğunun testi için Post-hoc analizi yapılır. P<0,05 olan değişkenler için ayrıca Tamhane, p>0,05 olup yukarıdaki tabloda yer almayan değişkenler için ise Scheffe analizini uygulayacağız.

Tablo 18. Sektör deneyimine göre değişken gruplarının farklılığının belirlenmesi, TAMHANE TESTİ

				Ana Fark (I-J)	Standart Hata	p
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	Tamhane	2 yıldan az	16 yıldan fazla	1,500	,323	0,015**
		6-10 yıl	11-15 yıl	2,583	,529	0,014**
		6-10 yıl	16 yıldan fazla	2,012	,449	0,003*
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Tamhane	2 yıldan az	11-15 yıl	1,821 [*]	,434	0,008*
		6-10 yıl	11-15 yıl	2,333 [*]	,486	0,002*
V16 Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Tamhane	2 yıldan az	16 yıldan fazla	2,500 [*]	,366	0,000*
		3-5 yıl	16 yıldan fazla	1,740 [*]	,271	0,000*
		6-10 yıl	16 yıldan fazla	1,988 [*]	,446	0,004*
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	2 yıldan az	3-5 yıl	,612 [*]	,204	0,041**
		2 yıldan az	16 yıldan fazla	3,143 [*]	,230	0,000*
		3-5 yıl	16 yıldan fazla	2,531 [*]	,238	0,000*
		6-10 yıl	16 yıldan fazla	3,214 [*]	,320	0,000*

*p<0,01 **p<0,05

Homojen bir dağılım görülemediği için uygulanan tamhane testinde yukarıdaki Tablo 18.'de görüldüğü gibi, değişkenlerin sektör deneyimi değişkenine göre hangi gruplar arasında istatistiksel olarak farklılaştığını belirtebiliriz;

- V1 değişkeninde p<0,05 olmasından ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkündür. 2 yıldan az sektör deneyimi olanların 16 yıldan fazla sektör deneyimi olanlara göre daha pozitif bir algıya sahip, 6-10 yıl arası sektör deneyimi olanların ise 11-15 yıl grubu ile 16 yıldan fazla sektör deneyimi olan çalışanlara göre daha pozitif bir algıya sahip oldukları tespit edilmiştir.
- V13 değişkeninde p<0,05 olmasından ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkündür. 2 yıldan az ve 6-10 yıl arası sektör deneyimi olan çalışanların 11-15 yıl arası sektör deneyimi olanlara göre daha pozitif bir algıya sahip oldukları tespit edilmiştir.
- V16 değişkeninde p<0,05 olmasından ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkündür. 2 yıldan az, 3-5 yıl ile 6-10 yıl arası sektör deneyimi olan çalışanların 16 yıldan fazla sektör deneyimi olanlara göre daha pozitif bir algıya sahip oldukları tespit edilmiştir.

- V21 değişkeninde $p < 0,05$ olmasından ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılıktan söz etmek mümkündür. 2 yıldan az sektör deneyimi olan çalışanların 3-5 yıl ile 16 yıldan fazla sektör deneyimi olanlara göre daha pozitif bir algıya sahip oldukları tespit edilmiştir. 3-5 yıl ile 6-10 yıl arasında sektör deneyimi olan çalışanların 16 yıldan fazla sektör deneyimi olan çalışanlara göre daha pozitif bir algıya sahip oldukları tespit edilmiştir.

Analizi yapılan diğer değişkenlerin Scheffe ve Tamhane testlerinde istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamıştır. ($p > 0,05$)

Tablo 19. Değişkenlerin sektör deneyimi gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, KRUSKAL WALLIS TESTİ

		Ort. Puan	Ki Kare	p
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	2 yıldan az	63,07	25,716	0,000*
	3-5 yıl	53,06		
	6-10 yıl	83,38		
	11-15 yıl	15,88		
	16 yıldan fazla	24,50		
	Toplam			
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	2 yıldan az	51,93	9,445	,050
	3-5 yıl	56,92		
	6-10 yıl	63,92		
	11-15 yıl	16,25		
	16 yıldan fazla	40,79		
	Toplam			
V16 Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	2 yıldan az	68,00	11,926	0,017**
	3-5 yıl	54,62		
	6-10 yıl	59,04		
	11-15 yıl	51,25		
	16 yıldan fazla	20,36		
	Toplam			
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	2 yıldan az	65,93	24,605	0,000*
	3-5 yıl	54,82		
	6-10 yıl	72,88		
	11-15 yıl	30,50		
	16 yıldan fazla	10,57		
	Toplam			

* $p < 0,01$ ** $p < 0,05$

Homojen bir dağılım görülmediği için sektör deneyimi değişkenine göre bu varyanslara Tablo 19.'da görüleceği üzere tamhane testini desteklemek amacıyla Kruskal Wallis testi uygulanmıştır. Sektör deneyimi

değişkenine göre V1, V16 ile V21 varyansları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık vardır. ($p < 0,05$) Ancak V13 değişkeninde $p > 0,05$ olduğundan ötürü istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık tespit edilememiştir.

- **Unvana Göre Değişkenlerin Analizi**

Anket sorularına verilen cevapların unvana göre değişip değişmediğinin analizi için Levene ve Anova testi yapılmıştır. Analiz sonuçları sadece farklılık gösteren değişkenleri içeren Tablo 20.'de verilmiştir.

Tablo 20. Değişkenlerin unvan gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, LEVENE ve ANOVA TESTİ

		Levene	p	Ort.	F	p
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	Gruplar Arasında	1,579	,211	29,928	32,375	,000*
	Gruplar İçinde			,924		
V3 Günümüzde havayolu işletmelerini olumsuz yönde etkileyen en büyük etken petrol fiyatlarındaki artıştır.	Gruplar Arasında	,713	,493	29,213	18,367	,000*
	Gruplar İçinde			1,591		
V4 Havayolu sektöründe verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik yeterli düzeydedir.	Gruplar Arasında	,367	,694	33,101	21,626	,000*
	Gruplar İçinde			1,531		
V6 Havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Gruplar Arasında	,774	,464	27,912	18,109	,000*
	Gruplar İçinde			1,541		
V10 Mali sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Gruplar Arasında	,363	,696	29,678	18,822	,000*
	Gruplar İçinde			1,577		
V11 Teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Gruplar Arasında	1,846	,163	26,649	16,279	,000*
	Gruplar İçinde			1,637		
V12 Personel sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Gruplar Arasında	1,131	,327	10,172	4,903	,009*
	Gruplar İçinde			2,075		
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Gruplar Arasında	2,505	,087	10,586	5,200	,007*
	Gruplar İçinde			2,036		
V14 Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandır	Gruplar Arasında	,599	,551	23,570	13,643	,000*
	Gruplar İçinde			1,728		
V15 Devlet tarafından havayolu işletmelerine teknik ve finansal destek sağlanması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Gruplar Arasında	1,210	,302	19,404	10,369	,000*
	Gruplar İçinde			1,871		
V16 Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Gruplar Arasında	1,655	,196	14,263	7,027	,001*
	Gruplar İçinde			2,030		
V17 Gümrüklerin yetersiz kalması ve bürokratik yapının çokluğu havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	1,607	,205	15,831	8,109	,001*
	Gruplar İçinde			1,952		
V18 Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	2,209	,115	10,052	4,745	,011**
	Gruplar İçinde			2,118		
V19 Hava kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile tam entegrasyonunun sağlanamaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	2,118	,125	22,828	13,835	,000*
	Gruplar İçinde			1,650		
V20 İşletmelerimizin bünyesinde kargo taşımacılığı yapabilmek için yeterli sayıda ve çeşitte hava aracı bulunmaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	4,819	,010	9,669	4,927	,009*
	Gruplar İçinde			1,963		
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	3,564	,032	77,545	172,647	,000*
	Gruplar İçinde			,449		
V22 İnsanların hava taşımacılığına sıcak bakmaması ve bu konudaki önyargıları havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	1,592	,208	13,611	7,037	,001*
	Gruplar İçinde			1,934		
V23 Uçak sayısının az olması, filonun yaş ortalamasının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	1,125	,328	7,861	3,637	,030**
	Gruplar İçinde			2,161		
V24 Yetişmiş personelin bulunmasının zorluğu havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	,397	,673	7,431	4,324	,016**
	Gruplar İçinde			1,718		
V25 Ülke çapındaki havaalanlarının azlığı, kesintisiz uçuş imkânının olmaması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Gruplar Arasında	2,039	,135	14,263	7,161	,001*
	Gruplar İçinde			1,992		

*p<0,01 **p<0,05

Unvan değişkenine göre yapılan ANOVA testi sonucunda anket soruları değişkenlerinden V1, V3, V4, V6, V10, V11, V12, V13, V14, V15, V16, V17, V18, V19, V20, V21, V22, V23, V24 ile V25 algılarının $p < 0,05$ olmasından ötürü H_0 hipotezi reddedilir. Ortalamaların incelenen değişkenin grupları arasında istatistiksel farklılık olduğunu söyleyen $H_{2,1}$, $H_{5,1}$, $H_{7,1}$, $H_{8,1}$ ve $H_{9,1}$ hipotezleri dışındaki tüm hipotezler kabul edilir. Farklılığın hangi gruplar arasında olduğunun testi için Post-hoc analizi yapılır. $P < 0,05$ olan değişkenler için ayrıca Tamhane, $p > 0,05$ olup yukarıdaki tabloda yer almayan değişkenler için ise Scheffe analizini uygulayacağız.

Tablo 21. Unvana göre değişken gruplarının farklılığının belirlenmesi, TAMHANE ve SCHEFFE TESTİ

				Ana Fark (I-J)	Std. Hata	p
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	Tamhane	Memur	Şef	1,589*	,290	,000*
		Memur	Müdür	1,816*	,292	,000*
V3 Günümüzde havayolu işletmelerini olumsuz yönde etkileyen en büyük etken petrol fiyatlarındaki artıştır.	Tamhane	Memur	Şef	1,767*	,299	,000*
		Memur	Müdür	1,459*	,435	,016**
V4 Havayolu sektöründe verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik yeterli düzeydedir.	Tamhane	Memur	Şef	1,780*	,297	,000*
		Memur	Müdür	1,745*	,417	,003*
V6 Havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Tamhane	Memur	Şef	1,712*	,291	,000*
		Memur	Müdür	1,459*	,434	,016**
V10 Mali sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Tamhane	Memur	Şef	1,643*	,296	,000*
		Memur	Müdür	1,719*	,418	,004*
V11 Teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Tamhane	Memur	Şef	1,785*	,304	,000*
V12 Personel sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Tamhane	Memur	Şef	1,004*	,355	,026**
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Tamhane	Memur	Müdür	1,301*	,426	,026**
V14 Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Tamhane	Memur	Şef	1,502*	,335	,000*
		Memur	Müdür	1,472*	,494	,034**
V15 Devlet tarafından havayolu işletmelerine teknik ve finansal destek sağlanması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Tamhane	Memur	Şef	1,504*	,322	,000*
V16 Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Tamhane	Memur	Şef	,981*	,364	,036**
		Memur	Müdür	1,390*	,425	,017**
V17 Gümrüklerin yetersiz kalması ve bürokratik yapının çokluğu havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	Memur	Şef	1,044*	,345	,016**
		Memur	Müdür	1,453*	,424	,013**
V18 Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	Memur	Müdür	1,226*	,426	,036**
V19 Hava kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile tam entegrasyonunun sağlanamaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	Memur	Şef	1,636*	,293	,000*
		Şef	Memur	-1,636*	,293	,000*
V20 İşletmelerimizin bünyesinde kargo taşımacılığı yapabilmek için yeterli sayıda ve çeşitte hava aracı bulunmaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	Memur	Şef	,885*	,307	,021**
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	Memur	Şef	2,413*	,269	,000*
		Memur	Müdür	3,105*	,164	,000*
V22 İnsanların hava taşımacılığına sıcak bakmaması ve bu konudaki önyargıları havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Tamhane	Memur	Şef	,925*	,353	,043**
		Memur	Müdür	1,390*	,423	,017**
V25 Ülke çapındaki havaalanlarının azlığı, kesintisiz uçuş imkânının olmaması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Scheffe	Memur	Şef	,981*	,369	,032**
		Memur	Müdür	1,390*	,454	,011**

*p<0,01 **p<0,05

Homojen bir dağılım görülemediği için uygulanan Tamhane ve Scheffe testinde yukarıdaki Tablo 21.'de görüldüğü gibi, tüm değişkenlerde p<0,05

olduğu için istatistiksel olarak anlamlı farklılık mevcut olup, unvan değişkenine göre hangi gruplar arasında istatistiksel olarak farklılaştığını aşağıdaki gibi belirtebiliriz;

- V1, V3, V4, V6, V10, V14, V16, V17, V21, V22 ile V25 değişkenlerinde memur olarak çalışanların şef ve müdür olarak çalışanlara göre daha pozitif bir algıya sahip oldukları tespit edilmiştir.
- V11, V12, V15 ile V20 değişkenlerinde memur olarak çalışanların şef olarak çalışanlara göre daha pozitif bir algıya sahip oldukları tespit edilmiştir.
- V13 ile V18 değişkenlerinde memur olarak çalışanların müdür olarak çalışanlara göre daha pozitif bir algıya sahip oldukları tespit edilmiştir.

Analizi yapılan diğer değişkenlerin Scheffe ve Tamhane testlerinde istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamıştır. ($p>0,05$)

Tablo 22. Değişkenlerin unvan gruplarına göre farklılığının belirlenmesi, KRUSKAL WALLIS TESTİ

		Ort. Puan	Ki Kare	p
V1 Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.	Memur	65,47	39,182	,000*
	Şef	27,08		
	Müdür	20,55		
V3 Günümüzde havayolu işletmelerini olumsuz yönde etkileyen en büyük etken petrol fiyatlarındaki artıştır.	Memur	63,29	25,136	,000*
	Şef	28,19		
	Müdür	34,41		
V4 Havayolu sektöründe verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik yeterli düzeydedir.	Memur	63,78	27,747	,000*
	Şef	28,64		
	Müdür	30,14		
V6 Havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.	Memur	63,26	24,893	,000*
	Şef	28,61		
	Müdür	33,95		
V10 Mali sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Memur	63,45	25,658	,000*
	Şef	30,22		
	Müdür	29,95		
V11 Teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Memur	62,61	22,461	,000*
	Şef	27,33		
	Müdür	40,73		
V12 Personel sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Memur	59,69	8,563	,014**
	Şef	40,00		
	Müdür	40,95		
V13 Organizasyon sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.	Memur	59,52	8,911	,012**
	Şef	45,03		
	Müdür	33,95		
V14 Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Memur	62,15	18,895	,000*
	Şef	32,78		
	Müdür	35,09		
V15 Devlet tarafından havayolu işletmelerine teknik ve finansal destek sağlanması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Memur	61,45	16,223	,000*
	Şef	31,69		
	Müdür	41,91		
V16 Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.	Memur	60,47	11,759	,003*
	Şef	41,03		
	Müdür	33,68		
V17 Gümrüklerin yetersiz kalması ve bürokratik yapının çokluğu havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Memur	60,88	13,374	,001*
	Şef	40,08		
	Müdür	32,27		
V18 Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Memur	59,35	8,088	,018**
	Şef	44,75		
	Müdür	35,59		
V19 Hava kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile tam entegrasyonunun sağlanamaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Memur	62,16	19,913	,000*
	Şef	29,19		
	Müdür	40,91		
V20 İşletmelerimizin bünyesinde kargo taşımacılığı yapabilmek için yeterli sayıda ve çeşitte hava aracı bulunmaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Memur	59,68	8,589	,014**
	Şef	41,72		
	Müdür	38,23		
V21 Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Memur	67,96	61,196	,000*
	Şef	21,69		
	Müdür	11,55		
V22 İnsanların hava taşımacılığına sıcak bakmaması ve bu konudaki önyargıları havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.	Memur	60,48	12,008	,002*
	Şef	41,67		
	Müdür	32,55		

*p<0,01 **p<0,05

Homojen bir dağılım görölmediği için sektör deneyimi değişkenine göre yukarıdaki değişkenlere Tablo 22.'de görüleceği üzere Tamhane testini desteklemek amacıyla Kruskal Wallis testi uygulanmıştır. Unvan değişkenine göre V1, V3, V4, V6, V10, V11, V12, V13, V14, V15, V16, V17, V18, V19, V20, V21 ile V22 değişkenleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir.

VII. SONUÇ VE ÖNERİLER

Ekonomik alanda sınırlılıkların ulaşım kolaylığıyla ortadan kalktığı günümüz dünyasında, çeşitli büyüklükteki sivil havacılık sektöründeki firmalar farklı ekonomik şartlarda faaliyet göstermekte ve global boyutta birbirleri ile rekabet etmektedir. Bu zorlu rekabet şartlarında firmaların başarılı olması, dünya fırsatlarının öngörülebilmesi, öngörmesi beklenen çalışan portföyünün o sınıflara uygun şekilde olması veya sektöre alımı sağlanan personelin yüksek standartlarda olması, sektörde çalışan personelin eğitimini sektörel meslek yüksekokullarda tamamlamış olması, devletin sektörü destekleyici rol oynaması, sivil havacılık sektör başarısında en önemli belirleyici faktördür.

Devletin uyguladığı politikalar, sektör gelişimi üzerinde etkili olmaktadır. Devletin kamu özel sektör iş birliği uygulaması, devletin turizmin gelişmesi için birtakım uygulamaları, ülke topraklarında yeni havalimanlarının kurulması, havayolu işletmelerine teknik ve finansal destek sağlanması sivil havacılık sektörünün gelişimini olumlu yönde etkilemektedir ve bu tarz uygulamalar çalışanların sektör geleceğini daha net ve aydınlık görebilmesini sağlamaktadır. Bunun yanında mali, teknik, personel ve organizasyon sorunları ile beraber petrol fiyatlarının yüksek olması, verilen eğitimlerin yetersiz olması, bilet fiyatlarının ortalamanın üzerinde olması, yetişmiş personelin bulunmasının zorluğu sivil havacılık sektörünün gelişiminde olumsuz etkiler yaratmaktadır.

Bu çalışmada sivil havacılık sektörünün gelişimi ve sorunları üzerinde etkili olan seçenekleri araştırmak üzere İstanbul Atatürk Havalimanında bulunan THY havayolu şirketinin çalışanlarına anket uygulanmış, sonuçları ise SPSS programında değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme neticesinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

Örneklem grubunu oluşturan çalışanların; yarısından fazlası kadın (%56,5), diğerleri erkektir. Büyük bir bölümü bekâr (%79,6), geri kalanı evlidir. %61,1'i 20-24 yaş arasında, %28,7'si 25-34 yaş arasındadır. %54,6'sı lisans mezunu, %21,3'ü yüksek lisans mezunu, %20,4'ü lise mezunudur. %

65,7'si 3-5 yıl arasında sektör deneyimine sahiptir. %73,1'i memur görevinde, %16,7'si şef, %10,2'si müdür görevindedir.

Elde edilen bulgularda *cinsiyete* göre herhangi bir farklılık tespit edilmemiştir. *Medeni duruma* göre ise aşağıda listelenen algılarda farklılıklar tespit edilmiştir;

- “Havayolu taşıma ağının geliştirilmesi ile ilgili çalışmalar yeterlidir” algısı bekârlara göre evlilerde daha fazla pozitif tutum sergilendiği tespit edilmiştir.
- “Teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir” algısı evlilere göre bekârlarda daha fazla pozitif tutum sergilendiği tespit edilmiştir.
- “İstihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilmesi için kurumların gerekli tedbiri alması sektörün gelişimini hızlandıracağı” algısı evlilere göre bekârlarda daha fazla pozitif tutum sergilendiği olduğu tespit edilmiştir.
- “Havayolu kargo taşımacılığının geliştirilmesinde devletin öncülük etmesiyle sektörün gelişiminin hızlanacağı” algısı bekârlara göre evlilerde daha fazla pozitif tutum sergilendiği olduğu tespit edilmiştir.
- “Hava kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile tam entegrasyonunun sağlanamaması havayolu kargo taşımacılığının sorunudur” algısı evlilere göre bekârlarda daha fazla pozitif tutum sergilendiği olduğu tespit edilmiştir.

Yaş değişkenine göre elde edilen bulgular neticesinde aşağıdaki algılarda farklılıklar tespit edilmiştir;

- “Havayolu taşıma ağı yeterlidir” algısı 20-24 yaş grubu ile 35-44 yaş grubu arasında farklılık göstermektedir.
- “Verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik yeterli düzeydedir” algısı 20-24 yaş grubu ve 25-34 yaş grubu ile 45-54 yaş grubu arasında farklılık göstermektedir.

- “Organizasyon sorunları sivil havacılık sektörünü etkileyen sorunlardan birisidir” algısı 20-24 yaş grubu ve 25-34 yaş grubu ile 45-54 yaş grubu arasında farklılık göstermektedir.
- “Havayolu kargo taşımacılığının geliştirilmesinde devletin öncülük etmesiyle sektörün gelişiminin hızlanacağı” algısı 20-24 yaş grubu ile 35-44 yaş grubu arasında farklılık göstermektedir.
- “Gümrüklerin yetersiz kalması ve bürokratik yapının çokluğu havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir” algısı 20-24 yaş grubu ve 25-34 yaş grubu ile 45-54 yaş grubu arasında farklılık göstermektedir.
- “Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir” algısı 20-24 yaş grubu ile 25-34 ve 35-44 yaş grubu arasında, ayrıca 25-34 ile 35-44 yaş grubu arasında farklılık göstermektedir.
- “Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir” algısı 20-24 yaş grubu ile 35-44 ve 45-54 yaş grubu arasında, ayrıca 25-34 yaş grubu ile 35-44 ve 45-54 yaş grubu arasında farklılık tespit edilmiştir.

Eğitim durumuna göre aşağıda listelenen algılarda farklılıklar tespit edilmiştir;

- “Havayolu taşıma ağı yeterlidir” algısı lise ve ön lisans mezunları ile yüksek lisans mezunları arasında farklılık göstermektedir.
- “Havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir” algısı lise ve ön lisans mezunları ile yüksek lisans mezunları arasında farklılık göstermektedir.
- “Teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir” algısı ön lisans mezunları ile lise, lisans ve yüksek lisans mezunları arasında farklılık göstermektedir.
- “Organizasyon sorunları sivil havacılık sektörünü etkileyen sorunlardan birisidir” algısı lise ile yüksek lisans mezunları arasında, ayrıca ön lisans ile yüksek lisans ve lisans arasında farklılık göstermektedir.

- "İstihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilmesi için kurumların gerekli tedbiri alması sektörün gelişimini hızlandıracacağı" algısı lise ve ön lisans mezunları ile yüksek lisans mezunları arasında farklılık göstermektedir.
- "Devlet tarafından havayollarına finansal ve teknik destek sağlanması sektör gelişimini hızlandıracaktır" algısı lise ile yüksek lisans mezunları arasında farklılık göstermektedir.
- "Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir" algısı ön lisans mezunları ile lisans ve yüksek lisans mezunları arasında farklılık göstermektedir.
- "Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir" algısı lise mezunları ile lisans ve yüksek lisans mezunları arasında, ayrıca ön lisans ile yüksek lisans mezunları arasında farklılık göstermektedir.
- "Uçak sayısının az olması, filonun yaş ortalamasının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir" algısı lise ve lisans mezunları ile ön lisans mezunları arasında farklılık göstermektedir.

Sektör deneyimine göre aşağıda listelenen algılarda farklılıklar tespit edilmiştir;

- "Havayolu taşıma ağı yeterlidir" algısı 2 yıldan az ile 16 yıldan fazla arasında, ayrıca 6-10 yıl ile 11-15 yıl ve 16 yıldan fazla sektör deneyimi olan çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- "Organizasyon sorunları sivil havacılık sektörünü etkileyen sorunlardan birisidir" algısı 2 yıldan az ve 6-10 yıl sektör deneyimi olan çalışan ile 11-15 yıl arasında sektör deneyimi olan çalışan arasında farklılık göstermektedir.
- "Havayolu kargo taşımacılığının geliştirilmesinde devletin öncülük etmesiyle sektörün gelişiminin hızlanacağı" algısı 2 yıldan az, 3-5 yıl ve 6-10 yıl arası sektör deneyimi olan çalışanlar ile 16 yıldan fazla sektör deneyimi olan çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.

- “Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir” algısı 2 yıldan az sektör deneyimi olan çalışanlar ile 3-5 yıl ve 16 yıldan fazla sektör deneyimi olan çalışanlar arasında farklılık göstermektedir. Ayrıca 3-5 yıl ve 6-10 yıl sektör deneyimi olan çalışanlar ile 16 yıldan fazla sektör deneyimi olan çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.

Elde edilen bulgular neticesinde *unvana* göre farklılıklar aşağıdaki gibi tespit edilmiştir;

- “Havayolu taşıma ağı yeterlidir” algısı memur ile şef ve müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “Havayolu işletmelerini olumsuz yönde etkileyen en büyük etken petrol fiyatlarıdır” algısı memur ile şef ve müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “Verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik yeterli düzeydedir” algısı memur ile şef ve müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “Havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir” algısı memur ile şef ve müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “Mali sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir” algısı memur ile şef ve müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “İstihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilmesi için kurumların gerekli tedbiri alması sektörün gelişimini hızlandıracağı” algısı memur ile şef ve müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “Havayolu kargo taşımacılığının geliştirilmesinde devletin öncülük etmesiyle sektörün gelişiminin hızlanacağı” algısı memur ile şef ve müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “Gümrüklerin yetersiz kalması ve bürokratik yapının çokluğu havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir” algısı memur ile şef ve müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.

- “Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir” algısı memur ile şef ve müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “İnsanların hava taşımacılığına sıcak bakmaması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir” algısı memur ile şef ve müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “Ülke çapındaki havaalanlarının azlığı, kesintisiz uçuş imkânının olmaması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir” algısı memur ile şef ve müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “Teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir” algısı memur olarak çalışanlar ile şef olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “Personel sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir” algısı memur olarak çalışanlar ile şef olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “Devlet tarafından havayollarına finansal ve teknik destek sağlanması sektör gelişimini hızlandıracaktır” algısı memur olarak çalışanlar ile şef olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “İşletmelerin bünyesinde kargo taşımacılığı yapabilmek için yeterli sayıda ve türde hava aracı bulunmaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir” algısı memur olarak çalışanlar ile şef olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “Organizasyon sorunları sivil havacılık sektörünü etkileyen sorunlardan birisidir” algısı memur olarak çalışanlar ile müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.
- “Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir” algısı memur olarak çalışanlar ile müdür olarak çalışanlar arasında farklılık göstermektedir.

Tüm bulguların ortaya çıkardığı sonuçlar doğrultusunda aşağıdaki önerilerde bulunmak mümkündür;

Günümüz Türkiye'sinin en önde gelen kuruluşu olan THY incelendiğinde hizmet kalitesi olarak Avrupa'daki tüm havayolu kuruluşlarının önünde yer almaktadır. THY diğer havayolu şirketleri ile uçak ve ikram hizmetlerinde üst düzey kalitede oldukları için rekabet halinde olmadıkları söylenebilir. Ancak diğer havayolları ile rekabet halinde olunan nokta havayolu şirketinin uçuş ağıdır. Bu sebepten ötürü ülkede havayolu taşıma ağının genişletilmesine gerek duyulmaktadır.

Ülke olarak havayolu taşıma ağının geliştirilmesi için yapılan çalışmalarda İstanbul'un uluslararası uçuşlarda ara nokta olarak düşünülüp Afrika ve Asya ülkeleri hedefiyle ağın genişletilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Ara nokta olarak İstanbul'un belirlenmesi ülke tanıtımı, havayolu şirketinin tanıtımı ve şirketin büyümesi için büyük önem arz etmektedir. Bu husus doğrultusunda havayolu taşıma ağının geliştirilmesi ile ilgili çalışmaların yeterli düzeye getirilmesi gerekmektedir.

Sivil havacılık sektörünün bir ülkedeki gelişiminde en önemli faktör devlettir. Devletin uygulamakta olduğu plan ve projeler neticesinde sivil havacılık sektörünün gelişimi daha sağlıklı ve emin adımlarla olacaktır. Yeni havalimanlarının yapımı sivil havacılık sektörü için önemli bir gelişim sebebidir. Yeni havalimanlarının yapımında ise devlet ile özel sektör işbirliği devreye girmektedir. Bu husus neticesinde devletin kamu ile özel sektör işbirliğini sürdürerek yeni havalimanlarının kurulmasını sağlamak gerekmektedir.

Türkiye'de sivil havacılık sektörünün en önemli sorunlarından birisi uçak bakım onarımında kullanılan malzemelerin ithalat yoluyla elde edilmesidir. Bu parçalar küçümsenmeyecek derecede pahalı olmakla beraber ithalat yoluyla elde edilmesi havayolu şirketlerine ekstra yük oluşturmaktadır. Bu husus doğrultusunda devlet tarafından üretimin havayolu işletmelerince yapılabilmesi için teknik destek sağlanması gerekmektedir.

Bir ülkenin tanıtımı için en önemli faktörlerden birisi turizmdir. Turizm sektörü ülke tanıtımını sağladığı gibi ülke ekonomisini de direkt etkileyen bir faktördür. Turizm sayesinde ülkeye girişi sağlanan her bir turist demek paralel olarak havayolu ulaşımının kullanılması ve dolayısıyla da gelişimini sağlamaktadır. Turizmin gelişimi paralelinde sivil havacılık sektörü de gelişeceğinden, devletin turizm sektörüne önem vermesi gerekir.

Günümüzde sivil havacılık sektörü bünyesinde faaliyet gösteren personeller incelendiğinde çoğunun yaptığı işlerle gördüğü eğitimler arasında farklılık söz konusudur. Ülkemizde birçok sivil havacılık meslek yüksekokulu olmasına rağmen personel alımlarında tam istihdam sağlanamamaktadır. Sivil havacılık sektöründe çalışacak olan personelin sivil havacılık meslek yüksekokullarından mezun olmaları sektörün kalitesini ve gelişiminde direkt etkili olacaktır.

Sivil havacılık sektörü bünyesinde görev yapan çalışanların sektörel eğitimlerde yeterli bilince ulaşamaması söz konusudur. Bu sorun sivil havacılık meslek yüksekokulu mezunlarının istihdamıyla daha aza indirileceği gibi sektörde personele verilen eğitimlerden de yeterli düzeyde verim alınabilmesi için yeni planlamalar yapılması gerekir.

Ülkemizde bilet fiyatları ile vatandaşın ortalama gelir düzeyi incelendiğinde halkın büyük bir çoğunluğunu kapsayan bir uçma imkânının mevcut olmadığı söz konusudur. Eğer yolcu sayısının arttırılmasıyla beraber sektörün hizmet yelpazesinin genişlenmesi hedef alınıyorsa mevcut bilet fiyatlarının ülkenin ortalama gelir düzeyine göre şekillenmesi gerekmektedir.

Bu çalışmada Türkiye’de sivil havacılık sektörünün geçmişten günümüze gelişimi ve mevcut sorunları ele alınmıştır. İlerleyen zamanlarda küresel ısınmanın doğurabileceği sorunlar direkt havayolu taşımacılığını etkileyeceğinden, bu araştırmanın bir sonraki aşaması olarak sadece ülkemizi değil tüm dünyayı ilgilendiren küresel ısınma sorununun sivil havacılık sektörü ile ilişkisi ele alınabilir.

KAYNAKÇA

AKBOR, Cevat Özgür, “Uluslararası Hava Sahası Yönetimi”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2007.

AKDEMİR, Yılmaz, “Atatürk Dönemi Türk Havacılığı”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2005.

AKSU, Yasin, “Ortadoğu Kökenli Sivil Havacılık Sektörünün 2000 – 2008 Yılları Arasında Türkiye’ye Yönelik Yolcu Ve Yük Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2010.

ARSLAN, Hakan, **Vecihi Hürkuş 78 Yıl Önce Uçtu**, Yeni Şafak Gazetesi, İstanbul, 2008.

ATAG, “**The Economic and Social Benefits of Air Transport 2008**”, Air Transport Action Group, İsviçre, 2008.

BAŞ, Murat, “Gelir Yönetiminde Dinamik Kapasite Yönetimi Simülasyonu Ve Bir Hava Yolu Şirketinde Uygulanması”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2008.

BATUR, Serkan, “Hava Yolcu Ve Kargo Taşımacılığı; Dünyada ve Türkiye’de Uygulamalar”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2008.

BİRGÖREN, Tarık, “Türk Sivil Havacılık Mevzuatı Kapsamında Ticari Hava Taşımacılığı İşletme Faaliyetleri ve Bu Sektörde Yönetim Bilişim Sistemlerinin İşleyişine İlişkin Bir Uygulama ve Değerlendirilmesi”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004.

BÜYÜK LAROUSSE, **Sözlük ve Ansiklopedi**, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1986.

ÇİÇEK, Gazali, “Türkiye’de Sivil Havacılığın Yeniden Yapılanması: DHMİ Örnek Olayı”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2004.

DEMİR, Nurullah, “Türk Sivil Havayolu Ulaştırmasında Yeniden Yapılanma ve Bölgesel Havayollarının Turizme Etkisi”, **(Yayınlanmamış Doktora Tezi)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1997.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMECİLİĞİ, **Stratejik Plan 2010 – 2014**, Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2009.

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, **9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyon Raporu**, Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara, 2006.

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, **Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu – Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara, 2013.

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, **Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu – Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara, 2001.

DİKYOL, Sema, “Sivil Hava Taşımacılığı Sektöründe Michael Porter’ın Rekabet Stratejisi Faktörlerinin Analizi: Atlas jet ve Pegasus Havayolları Kıyaslaması”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007.

EKİNCİ, Yalçın, “Türk Sivil Havacılık Sektörü ve THY A.O.’nun Sektördeki Yeri: THY Üzerine Oran Analizi Uygulaması”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Projesi)**, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta, 2011.

ERDEM, Mustafa, “Sivil Havacılık Sektöründe Gelir Yönetimi: Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı Uygulaması”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2010.

Ergün, Mustafa, **Bilimsel Araştırmalarda Bilgisayarla İstatistik Uygulamaları (SPSS for WINDOWS)**, Ankara: Ocak Yayınları, 1995.

GÖKGÖZ, Gurbet, “**Türkiye’de Sivil Havacılığın Serüveni**”, İzmir Ulaşım Sempozyumu, İzmir, 2009.

GÜLSEVİN, Onur, “**Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Raporu 2013**”, Kobi Showroom 2013, İstanbul, 2013.

HAVA HARP OKULU, **Askeri Eğitim Faaliyetleri**, Türk Hava Kuvvetleri Hava Harp Okulu Yayınları, Ankara, 2008.

HOŞ, Yüksel Bekir, “Atatürk Havalimanı”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2003.

IŞIK, Ali, “Sivil Hava Taşıtlarının Yatırımında Kullanılan Finansman Teknikleri ve Ülkemiz Havayollarındaki Uygulamaların Analizi”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2010.

KALAYCI, Şeref, **SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikler**, 4. Baskı, Ankara: Asil Yayın Dağıtım, 2009.

KARABACAK, Tuğçe, “Sabiha Gökçen”, **Orta Doğu Teknik Üniversitesi Havacılık ve Uzay Topluluğu Dergisi**, Cilt:2 Sayı:4, 2007.

KILINÇ, S. Uygur, “Avrupa Birliği – Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye’ye Olası Etkileri”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul, 2010.

KIRAN, Ahmet, “Avrupa Birliği Uyum Sürecinde JAA/EASA Havaaracı Bakım Sisteminin İncelenmesi ve Türkiye’deki Uygulamaların Araştırılması”, **(Yayınlanmamış Doktora Tezi)**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2010.

KORUL, Vildan ve KÜÇÜKONAL, Hatice “Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi”, **Ege Akademik Bakış Dergisi**, Cilt:3 Sayı:1-2, 2003.

KUŞHAN, Melih Cemal, “Sivil Havacılığımızın Dünü Bugünü ve Geleceği”, **I. Ulusal Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı**, Eskişehir, 2001.

NERGİZ, Abdullah, “Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2008, s.29.

SALDIRANER, Yıldırım, **Dünyada ve Türkiye’de Sivil Havacılık Faaliyetleri Gelişimi**, Atılım Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu Yayınları, Ankara, 2011.

SARILGAN, Ali Emre, “Bölgesel Havayolu Taşımacılığı ve Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler”, **(Yayınlanmamış Doktora Tezi)**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2007.

SARILGAN, Ali Emre, **Turizm Ulaştırması**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınevi, Eskişehir, 2012.

SAYIN, Ahmet Kenan, “Sivil Havacılık Güvenliğinde Özel Güvenlik Hizmetlerinin Etkinliğinin İncelenmesi (Esenboğa Havalimanı Örneği)”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2011.

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜğÜ, **2002’den 2008’e Sivil Havacılık**, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2009.

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜğÜ, **2008 – 2012 Stratejik Plan**, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2007.

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜğÜ, **Uçuş Standartları Daire Başkanlığı Operasyon Müdürlüğü İstatistik Bilgileri**, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul, 2014.

SORGUCU, Ayhan, “Türkiye’nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye’nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul, 2005.

SUNAR, Osman Nuri, “Avrupa Birliğine Katılım Sürecinde Havayolu ve Havacılık İşletmelerinde İnsan Kaynaklarının Eğitimi ve Geliştirilmesine Yönelik Standartların Analizi”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya, 2008.

SÜLÜMBAZ, Mert ve GÜLEREN, Kürşad Melih “Türk Hava Kurumu Uçak Tasarımları”, **Mühendis ve Makine Dergisi**, Cilt:54 Sayı:638, Ankara, 2013.

ŞENGÜR, Yusuf, “Havayolu İşletmelerinde Bilgi Sistemleri Stratejik Planlaması Amaçlarının, Başarı Faktörlerinin ve Yaklaşımlarının Belirlenmesine Yönelik Bir Delfi Çalışması”, (**Yayınlanmamış Doktora Tezi**), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2010.

ŞENGÜR, Yusuf, “Havayolu Taşımacılığında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar Ve Türkiye’deki Uygulamalarının Araştırılması”, (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2004.

T.C. DEVLET DENETLEME KURULU, **Araştırma ve İnceleme Raporu**, T.C. Devlet Denetleme Kurulu Yayınları, Ankara, 2011.

T.C. MİLLİ EĞİTİM BAKANLIĞI, **Milli Güvenlik Ders Kitabı**, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2006.

T.C. ULAŞTIRMA DENİZCİLİK HABERLEŞME BAKANLIĞI, **2011 Faaliyet Raporu**, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2012.

T.C. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI, **Herkes İçin Ulaşım ve Hızlı Erişim - 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası 2013**, Havacılık ve Uzay Teknolojileri Yayınevi, Ankara, 2012.

T.C. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI, **Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023**, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2012.

T.C. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI, **Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023**, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2012.

TAŞKESEN, Gökhan, “Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım”, **(Yayınlanmamış Doktora Tezi)**, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya, 2006.

TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ, **Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu**, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yayınları, Ankara, 2013.

ÜNAL, Mehmet Sertaç, “Sivil Havacılık Ve Uluslararası Hukuk”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009.

ÜNLÜ, Sinem, “11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 2009.

VEZİR ARAŞTIRMA VE DANIŞMANLIK LTD., **Türkiye’de Sivil Yerli Uçak Üretiminin Stratejik Analizi**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Ankara, 2013.

VOORDE, Eddy, **European Air Transport After 1992: Deregulation or Re-Regulation?** , The Antitrust Bulletin, Belçika, 1992.

YALÇIN, Osman, “Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu”, **Gazi Akademik Bakış Dergisi**, Cilt:6 Sayı:11, Ankara, 2012.

YILDIRIM, Bekir Alper, “Küreselleşme Sürecinin Havayolu İşletmelerine Olan Etkileri THY A.O.’da Toplam Kalite Yönetimi Üzerine Bir Uygulama”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007.

YURTTAŞ, Burcu, “Havayolu Ulaştırmasında Yolcuların Seçim Ölçütleri Üzerine Bir Uygulama”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Projesi)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2007.

GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyadı	: Çağatay Çebi
Anabilim Dalı	: İşletme
Programı	: İşletme Yönetimi
Tez Danışmanı	: Prof. Dr. Salih Güney
Tez Türü ve Tarihi	: Yüksek Lisans – Mart 2014
Anahtar Kelimeler	: Sivil Havacılık, Gelişimi, Sorunları

ÖZET

TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIĞIN SORUNLARI, GELİŞİMİ ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ ARAŞTIRMASI

Türkiye’de sivil havacılığın sorunları ve çözüm önerilerinin belirlenmesi amacıyla gerçekleştirilen çalışma Atatürk Havalimanı’nda faaliyet gösteren THY havayolu şirketinde çalışan 108 personel üzerinde uygulanmıştır. Sivil havacılığın sorunlarını ve çözüm önerilerini belirlemek için Serkan Batur tarafından geliştirilmiş havayolu taşımacılığı sorunları ve çözüm önerileri isimli anket formu uygulanmıştır.

Uygulama sonucunda elde edilen sonuçlarda sivil havacılık sektörünün sorunları olarak teknik altyapının oluşturulamaması, sivil havacılık meslek yüksekokulu mezunlarından tam istihdam sağlanamaması, bilet fiyatlarının ortalama gelir düzeyine göre belirlenmemesi olarak tespit edilmiştir. Sorunlara getirilebilecek çözüm önerileri olarak devletin sivil havacılığın gelişiminde önemli bir konumda olduğu ve kamu özel işbirliği projeleri sektörün gelişiminde önemli rol oynadığı tespit edilmiştir. Ayrıca devlet, havayolu işletmelerine sağlayacağı teknik desteklerle beraber yeni havalimanlarının kurulmasını sağlamalarıyla da sorunların ortadan kalkmasında en önemli konumdadır.

GENERAL INFORMATION

Name & Surname	: Çağatay Çebi
Department	: Business Administration
Program	: Business Administration
Thesis Cosultant	: Prof. Dr. Salih Güney
Thesis Type & Date	: Post Graduate – March 2014
Key Words	: Civil Aviation, Developments, Problems

ABSTRACT

CIVIL AVIATION PROBLEMS IN TURKEY, STUDIES FOR OFFER ON “PROGRESS AND SOLUTIONS”

Civil aviations problems and solutions was applied on 108 THY staff in Atatürk Airport. Civil Aviation Problems and Solutions system was Improved by Serkan Batur and was used for this reason.

Outcome on the survey is; there is no foundation on Civil Aviation. Not getting enough employment from Civil Aviation Vocational School graduates. Should be ticket prices for middle income people. The solutions for Civil Aviations these problems also could be solved by, State and Private Companies collabration. Tecnical support by the State to Aviation companies, on new Airport being build can be a big help for good results, too.

EKLER

Ek-1. Anket Örneği

Değerli Katılımcılar;

Bu anket ‘‘Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve Sorunlarını’’ araştırmak amacıyla gerçekleştirilen akademik bir çalışmada kullanılmak üzere hazırlanmıştır. Anketten elde edilen veriler toplu olarak değerlendirilecek ve sadece çalışmanın amacına uygun olarak kullanılacaktır Bu nedenle ankete isminizi yazmanıza gerek yoktur. Ankete içtenlikle vereceğiniz cevaplar araştırmanın amacına ulaşmasına katkı sağlayacaktır.

İlgi ve katkılarınız için teşekkür eder, saygılar sunarım.

Bölüm 1. Demografik Özellikler

1. Cinsiyet:

- Kadın Erkek

2. Medeni Haliniz:

- Evli Bekâr

3. Yaşınız:

- 20-24 35-44
 25-34 45-54

4. Eğitim Durumunuz:

- Lise Lisans
 Ön Lisans Yüksek Lisans

5. Sektör Deneyimi:

- 2 yıldan az 11-15 yıl
 3-5 yıl 16 yıldan fazla
 6-10 yıl

6. Unvanınız:

- Memur Müdür
 Şef

Bölüm 2. Anket Soruları

İfadeler	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılmıyorum

Genel İfadeler

1. Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağı yeterlidir.					
2. Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağının geliştirilmesi ile ilgili çalışmalar yeterlidir.					
3. Günümüzde havayolu işletmelerini olumsuz yönde etkileyen en büyük etken petrol fiyatlarındaki artıştır.					
4. Havayolu sektöründe verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik yeterli düzeydedir.					

Sivil Havacılık Sektörünü Olumlu Yönde Etkileyen Seçenekler

5. İç hat havayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.					
6. Havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.					
7. Hava aracı bakım faaliyetlerinde yaşanan gelişmeler havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.					
8. Turizmin gelişmesi havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.					
9. Yeni havaalanlarının kurulması havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilemiştir.					

Sivil Havacılık Sektörünü Etkileyen Sorunlar

10. Mali sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.					
11. Teknik sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.					
12. Personel sorunları havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.					
13. Organizasyon sorunlar havayolu taşımacılığını etkileyen sorunlardan birisidir.					

Sivil Havacılık Sektörünün Gelişiminin Hızlandırılmasını Etkileyen Seçenekler

14. Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.					
15. Devlet tarafından havayolu işletmelerine teknik ve finansal destek sağlanması havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.					
16. Havayolu kargo taşınması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi havayolu taşımacılığının gelişimini hızlandıracaktır.					

Havayolu Kargo Taşımacılığını Etkileyen Sorunlar

17. Gümrüklerin yetersiz kalması ve bürokratik yapının çokluğu havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.					
18. Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.					

19. Hava kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile tam entegrasyonunun sağlanamaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.					
20. İşletmelerimizin bünyesinde kargo taşımacılığı yapabilmek için yeterli sayıda ve çeşitte hava aracı bulunmaması havayolu kargo taşımacılığının sorunlarından birisidir.					

Havayolu Yolcu Taşımacılığını Etkileyen Sorunlar

21. Bilet fiyatlarının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.					
22. İnsanların hava taşımacılığına sıcak bakmaması ve bu konudaki önyargıları havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.					
23. Uçak sayısının az olması, filonun yaş ortalamasının yüksek olması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.					
24. Yetişmiş personelin bulunmasının zorluğu havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.					
25. Ülke çapındaki havaalanlarının azlığı, kesintisiz uçuş imkânının olmaması havayolu yolcu taşımacılığının sorunlarından birisidir.					