

25616

İ.Ü
İşletme İktisadi Enstitüsü
İşletme Fakültesi
Organizasyon ve İşletme Politikası
Anabilim Dalı

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Yüksek Lisans Tezi

Murat ÖZTERMİYEÇİ


1990 - 248

TEZ DANIŞMANI

Prof. Dr. Kemal TOSUN

TÜRKİYE İÇİŞLERİ BAKANLIĞI
TÜRKİYE İÇİŞLERİ BAKANLIĞI
YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
ORGANİZASYON MERKEZİ

İSTANBUL, 1993



Bu çalışmanın hazırlanmasında büyük destek ve yardımlarını gördüğüm, ebedi hayata uğurladığımız, Türk yüksek eğitim hayatına çok değerli katkıları bulunan ve ekonomimize binlerce değerli yönetici yetiştiren, merhum hocam;

Prof.Dr.Kemal TOSUN'un anısına...

İÇİNDEKİLER

Giriş

1. TAŞIMACILIK

1.1. Tanım

1.2. Faaliyet Alanı ve Çeşitleri

1.2.1. Faaliyet Yapısı

1.2.2. Taşımacılık Çeşitleri

1.3. Ulaşım Sisteminin Araçları ve Tarihsel Gelişimi

1.3.1. Denizyolları Ulaşım Araçları ve Gelişimi

1.3.2. Demiryolları Ulaşım Araçları ve Gelişimi

1.3.3. Karayolları Ulaşım Araçları ve Gelişimi

1.3.4. Havayolları Ulaşım Araçları ve Gelişimi

1.4. Taşımacılık Sisteminin Yasal Açısından Düzenlenmesi

1.4.1. Ulaştırma Bakanlığı Teşkilatı

1.4.1.1. Merkez Teşkilatı

1.4.1.2. Ana Hizmet Birimleri

1.4.1.2.1. Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaat Müdürlüğü

1.4.1.2.2. Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü

1.4.1.2.3. Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü

1.4.1.2.4. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

1.4.1.2.5. Haberleşme Dairesi Başkanlığı

1.4.1.2.6. Tarife ve Ticaret Dairesi Başkanlığı

1.4.1.2.7. Bağlı ve İlgili Kuruluşlar Dairesi Bşk.

1.4.1.3. Danışma ve Denetim Birimleri

1.4.1.4. Yardımcı Birimler

1.4.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel M¼d¼rl¼đ¼

1.4.3. T¼rk Hava Yolları A.O.

2. HAVAYOLU TAşIMACILIğI

2.1. Tanım

2.2. Kapsam ve Tarihsel Gelişimi

2.2.1. şikago Konvensiyonu

2.2.2. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı

2.2.3. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği

2.2.4. T¼rkiye'de Havacılığın Tarihsel Gelişimi

2.3. Sınıflandırma

2.3.1. Coğrafi B¼lgelere G¼re Sınıflandırma

2.3.2. Taşıyıcı şirketlere G¼re Sınıflandırma

2.4. Havayolu Taşımacılığının Hukuki Y¼n¼

2.5. Havayolu Taşımacılığı Organizasyonu

2.5.1. Yurt İçi Organizasyon ¼rnekleri

2.5.1.1. T¼rk Hava Yolları A.O.

2.5.1.2. ¼nAir Hava Yolları A.ř.

2.5.2. Yurt dışı Organizasyon ¼rnekleri

2.5.2.1. Saudi Hava Yolları

2.5.2.2. Air Canada

2.5.2.3. Air France

2.5.2.4. Alitalia

2.5.2.5. TWA

2.5.2.6. Scandinavian

2.5.2.7. KLM

2.5.2.8. Iberia

2.6. Havayolu Taşımacılığını Geliştirmeye Yönelik Yeni Girişimler

Sonuç

Kaynakça



GİRİŞ

20. Yüzyılı geride bırakmaya başladığımız günümüzde toplumsal iletişim yanında, gelişen teknolojinin etkisi ile, toplumlar arası ilişkilerde büyük bir artış ve değişim de gözlenmektedir. Bu ilişki miktar ve niteliğindeki gelişim bir takım değişiklikleri de beraberinde getirmektedir.

Günümüz yaşamının her alanında insan, kurum, toplum ve milletlerarası ilişkiler, teknolojik gelişmelere paralel olarak artmakta ve birbirini her zamankinden daha fazla etkilemektedir. Bu etkileşim teknolojik gelişmeyi de körüklediği için gittikçe hızlanan bir değişim rüzgarı dünyayı etkilemektedir. Asırlar önce tarih kitaplarında yüzyıllar süren savaşlardan ve gelişimlerden bahsedilirken, günümüzde birkaç aylık savaşlar uzun sayılmakta, rejimler birkaç yılda değişmekte ve gelişmekte olan ülkelerden bazıları mucize olarak kabul edilen ekonomik gelişmeleri çok kısa sürede gerçekleştirebilmektedirler.

Yaşamımızı bu derece hızlandıran ve değiştiren iletişimin ana kaynaklarından en önemlisi ulaşımdır. Ulaşım sektöründeki gelişimlerini tamamlamış ülkeler dünyaya diğer ülkelerden daha fazla hakimdirler. Gelişmelerindeki temel faktörlerden biri de ulaşım organlarındaki gelişmelerden dolayı sömürgeciliğin getirdiği hammadde kullanımından istifade etmeleridir ki, bu da her alanda gelişmeyi beraberinde getirmiştir.

Günümüzde de aynı kural geçerlidir. Ürettiği ürünleri dünya pazarlarına en çabuk olarak ulaştıran ülkeler bu pazarların en iyi imkanlarından en fazla yararlanan ülkelerdir. Zaten bu tip bir imkana sahip olmayan ya da bu imkanları, ulaşım sektörlerindeki yetersizlikler dolayısı ile, pahalı yoldan elde eden kişi, kuruluş ve ülkelerin dünya pazarlarında zaman ve fiyat rekabet avantajları oldukça düşüktür. Bilindiği üzere, yatırım yapılacak bölgelerin ulaşım imkanları yatırım yapma kararını etkileyecek etkenlerden biridir.

Ulaşım yollarından en hızlısı havayolu ulaşımıdır. Bu özelliği sayesinde günümüzde üzerinde önemle durulan bir konu olmaktadır. Havayolu taşımacılığı, aynen denizyolu taşımacılığı gibi kullandığı ulaşım araçları haricinde sadece limanlara ihtiyaç göstermektedir. Bundan dolayı, alt yapı gereksinimi en az olan ulaşım yollarından biridir. Ancak kullanılan araçların teknolojik gelişim süreci diğer taşımacılık yollarından daha yeni olduğundan maliyet açısından onlarla tam bir rekabet durumuna gelememiştir. Çağımızın hızlı gelişiminde bu rekabet eksikliğinin de giderilmesi zor gözükmemektedir.

Türkiye, gelişmekte olan ve gelişmiş ülkeler seviyesine çıkmayı arzulayan bir ülke olarak ulaşım sektörüne gerekli önemi vermek zorunda olan bir ülkedir. Mevcut durumda, karayolu taşımacılığımızın gelişmiş olduğunu söyleyebiliriz. Deniz ve demiryolu taşımacılığımız, rekabet imkanı sağlayacak oranda olmasa da belli bir alt yapıya sahiptir. Havayolu taşımacılığımız ise daha emekleme yolundadır. Halen devlet desteği alan milli havayolumuz Türk Hava Yolları A.O. haricinde, sivil havacılık alanında yeterli bir gelişimden sözedilemez. Son yıllarda alınan hükümet kararları ve çıkartılan kanunlarla olumlu sinyaller vermeye

başlayan bu taşımacılık bölümünün gelişmesi Türkiye'nin de gelişmesini sağlayacaktır.

Her alanda, gelişim ve ilerlemenin oluşmasına yardımcı olacak ve bu gelişim ve ilerlemenin hızını belirleyici bir faktör olmayı, bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da sürdürecek olan ulaşım sektörü; çağımızın hızlı temposunu yakalayabilmek açısından üzerinde önemle durulması gereken alanlardan biridir. Bu alanın içinde kullanım olarak en yeni, ama gelişim açısından geleceği en parlak olan ulaşım yolu havayolu ulaşımıdır. Türkiye'nin gelişmekte olan bir ülke olarak önem vermek zorunda olduğu havayolu taşımacılığındaki uygulamalar ve sorunların incelenmesinin en önemli sebebi de budur.

Ülkemiz için son derece önem taşıyan bu konuyu tema olarak alan bu çalışma; birinci bölümde taşımacılığın tanımı, kapsamı, eşitleri, tarihsel gelişimi ve Türk taşımacılık sektörünün yapılanmasını; ikinci bölümde de havayolu taşımacılığının tarihsel gelişimini, sınıflanmasını, hukuki açıdan değerlendirilmesini, organizasyonunu ve geliştirilmesine yönelik girişimleri kapsamaktadır.

1. TAŞIMACILIK

1.1. TANIM

Taşımacılık en geniş anlamda;çok sayıda farklı beceri,hizmet ve sistemlerden oluşan kompleks bir sektördür.Taşımacılık sektörünü oluşturan ve birbirinden bağımsız olmayan bu alt dallar değişik uygulamalara sahiptirler ve müşterek amaçları,insanları veya malları buldukları konumdan istenilen bir başka yere ilgili değer karşılığı hareket ettirmek,taşımak ya da götürmek olarak isimlendirebileceğimiz taşımacılık görevini yerine getirmektir.Bu fonksiyonu icra eden kişiler bütün bu işleri ticari bir iş olarak ele almaktadırlar ve topluma esaslı öneme haiz olan bir hizmet sunmaktadırlar.Bu aşamada taşımacılık ticari bir işlevden çok sosyal bir hizmet olarak öne çıkmaktadır.¹

Taşımacılık ya da genel anlamda ulaştırma,kendi içinde başlı başına önemli bir hizmet kesimi ve aynı zamanda bir ekonomik faaliyet olması yanında;başta turizm,ticaret,tarım ve sanayi kesimleri olmak üzere bütün kesimlerin itici gücüdür.Turizm kesimini geliştiren en önemli faktörlerden birisi de ulaşım imkanlarıdır.

Ulaştırmaz iç ve dış ticaretten bahsetmek mümkün değildir.Ulaştırma sektörü,günümüzde yurt içi ve yurt dışı ticarete belirleyici faktörler arasında gösterilmektedir.Malların talep mahallerine süratli ve sağlam olarak intikal ettirilebilmesi,tarım girdilerinin zamanında üretim merkezlerine ulaşması,elde edilen ürünün de pazara zamanında ve istenilen şekilde ulaşması büyük önem arz etmektedir.Ve bu durum

¹Rex.W.Faulks,*Principles of Transport*,(McGraw-Hill Book Comp.,1990) s.1

dolayısıyla ki, ulaşımın önemi daha iyi anlaşılmaktadır.

Günümüzde gelişmiş ülkeler ulaştırma alt yapılarını mükemmel şekilde tamamlamışlar, maliyetleri düşürmeyi, konforluluğu ve güvenliği ön planda tutan, süratli ve zamandan tasarrufu arttıran faaliyetlerin peşinde koşmaktadırlar.

Gelişmiş taşımacılık koşullarının en önemli etkisi, malların üretim maliyetlerinden olan ulaşımda maliyetin düşmesi olarak görülür. Üretim zinciri, üretilen mal tüketicinin eline ulaşmaya kadar tamamlanmış değildir. Karayolları ve diğer ulaştırma yollarının Amerika Birleşik Devletleri'nde gelişmediği dönemde, kıtaya yeni yerleşmekte olan göçmenler zorunlu ihtiyaç maddeleri için hayli yüksek fiyat ödemek zorunda kalmışlardı. Örneğin 1 cent'lik tuz, ulaşım şartlarından dolayı 6 cent'e satılmakta ve bunun gibi demir de aşırı fiyatlara alıcı bulmakta idi. Bu örneklerden görüldüğü üzere nakliye imkanları, malın fiyatında belirleyici bir rol oynamaktadır.²

Sadece modern ulaştırma alt yapılarının yapılması, modern ulaşım araç ve gereçlerinin temini ya da imali tek başına yeterli değildir. Bütün bunların yanında sektördeki farklı birimler arasında koordineli bir sistem oturtmak ve bunu işletmek şarttır.

²D. Philip Locklin, *Economics of Transportation*, (Richard D. Irwin Inc., 1986) s. 4

1.2. FAALİYET ALAN VE ÇEŞİTLERİ

1.2.1. Faaliyet Yapısı

Taşımacılık bir bütün olarak organizasyondur. Burada organizasyon kavramı üzerinde durmakta fayda var. Bir işin veya bir görevin yapılması, bireyin yeteneğinin ya da gücünün yenebileceği ölçüyü aşarsa, o görevin yerine getirilmesi bir grubun ortak gayretine ihtiyaç gösterir.³ İnsanoğlu çok eski devirlerde, grup gücünün gerekliliğini görerek, amaçlarına ulaşabilmek için, çok basit organizasyon yapıları yaratmıştır. Böylece maharet ve güçlerini gruplayıp birleştirerek tek başlarına yapabileceklerinden daha fazla mal ve hizmet ortaya çıkarmışlardır.⁴

Organizasyon en geniş anlamda, iki veya fazla bireyin ortak bir gaye için çalışmalarını halinde, aralarındaki ilişkilerde yaratılmış olan bağlardır.⁵ Organizasyon sözcüğünün tanımlamasında tam bir görüş birliğine rastlamak mümkün değildir. Organizasyonu ilk olarak FAYOL yönetim işlevlerinden biri olarak ele almış ve 'İşletmeyi, işletmesi için gerekli olan malzeme, tesisat, sermaye ve personel gibi maddi ve sosyal unsurlarla donatmak' olarak tanımlamıştır.⁶

1.2.2. Taşımacılık Çeşitleri

Ulaşımda geçerli olan bir sınıflama Amerika Birleşik Devletleri'nde

³Vahdet Aydın, *İşletme Organizasyonundaki Gelişmeler*, (Sevinç Matbaası, Ankara, 1969) s.3

⁴International Cooperation Administration, *Enterprise Organization*, (Training Manual No:92, Washington D.C.) s.1-2

⁵I. Chester Bernard, *The Functions of the Executive*, (Cambridge, Harvard University Press, 1938) s.72

⁶Henri Fayol, *Administration Industrielle et Generale*, (Dunod, Paris, 1966) s.64

kullanılan bir sınıflamadır.Bu sınıflamadaki taşıma sistemlerine baktığımızda belli başlı 5 ana taşıma sisteminden bahsetmemiz gerekir :

- 1) Karayolu Taşımacılığı
- 2) Denizyolu Taşımacılığı
- 3) Şehir İçinde Motorlu Araçlarla Yapılan Taşımacılık
- 4) Boru Hattı İle Taşımacılık
- 5) Havayolu İle Taşımacılık

Tablo 1'de Amerika Birleşik Devletleri'ndeki karayolları,kullanımdaki su yolları,şehir içi yollar,boru hatları ve havayollarının - Federal Havacılık Şubesi kontrolündeki - mil olarak uzunluğu gösterilmektedir.

TABLO 1

ABD'deki Ulaşım Faaliyetlerinin Mil Olarak Gösterimi

Karayolları	214.387
Suyolları	25.260
Şehir İçi Taşımacılık	
Asfaltsız	892.858
Düşük Seviyeli Asfaltlı	1.242.923
Orta Seviyeli Asfaltlı	566.806
Yüksek Seviye Asfaltı	442.918
Boru Hattı	126.474
Havayolu (Federal)	342.502

Bu rakamların hepsi her yıl için aynı değildir,yıldan yıla değişim göstermektedir.Şu noktaya dikkat edilmelidir ki,şehir içi taşımacılık diğer taşıma türlerine göre daha fazla gelişmiştir.

Tablo 2'de ise yukarıda belirtilen taşıma yollarının kullanım oranları verilmiştir.Tabloda gösterilen su yolları yalnızca dahili su yollarını kapsamayıp,büyük göl taşımacılıklarını da kapsamaktadır.⁷

TABLO 2

	milyon ton	yüzdesi
Karayolları.....	629.337	43.02
Şehir içi Taşımacılık.....	347.865	23.78
Yurt içi su yolları.....	234.172	16.01
Boru Hattı.....	250.319	17.11
Havayolları.....	1.296	0.09
TOPLAM	1.462.989	100.00

Ulaşım sektöründe en geçerli sınıflama ise,genel olarak 4 tip taşımacılıktan bahseder.Bunlar :

- 1 - Denizyolu Ulaşım Araçları İle Yapılan Taşımacılık
- 2 - Demiryolu Ulaşım Araçları İle Yapılan Taşımacılık
- 3 - Karayolu Ulaşım Araçları İle Yapılan Taşımacılık
- 4 - Havayolu Ulaşım Araçları İle Yapılan Taşımacılık

En yaygın kullanım alanı bulan bu sınıflamanın alt maddelerini ve bunların tarihsel gelişimlerini açıklamak yararlı olacaktır.

⁷D.Philip Locklin,*Economics of Transportation*,(Richard D.Irwin Inc.,1986,sixth edition) s.18

1.3. ULAŞIM SİSTEMİNİN ARAÇLARI VE TARİHSEL GELİŞİMİ

1.3.1. Denizyolu Ulaşım Araçları ve Gelişimi

Sular üzerinde yapılan ulaşım çok eski bir geçmişe sahiptir.Önceleri göllerde,akarsularda ve yakın sahiller arasında olmak üzere denizlerde yapılan ulaşım faaliyetleri,zamanla çok gelişmiştir.

1807 yılında Robert FULTON'un buhar gücüyle hareket eden gemiyi yapması deniz ulaşımında devrim sayılmaktadır.Bu geminin hareketi teknenin iki tarafında bulunan çarkların dönmesi ile oluyordu. Günümüz gemileri 1825 yılında ilk defa kullanılan ve sonraları geliştirilen pervanelerle hareket ederler.19.yüzyıl ortalarında demir tekneli gemilerin yapılmaya başlamasıyla ağaç tekneli gemiler artık ticaret yollarında görülmemeye başlamıştır.⁸

Dünya ülkeleri arasındaki ticaret hacmi hızla artmakta olup,coğrafi konumlar icabı bu ticarete katılan ülkelerin birbirleriyle bağlantıları çoğunlukla denizyolu ile olmaktadır.Uluslararası mal taşımalarındaki artış sebebi ile dünya ticaret filosunun hızla gelişmekte olduğunu görüyoruz.Bu gelişme toplam tonaj bakımından olduğu kadar çeşitlilik ve teknik yönden de olmaktadır.Yük gemilerinin,çalıştığı hatlarda,taşıdıkları yükün cins ve özelliğine göre değişen çeşitli tipleri mevcuttur.Bunların başlıcaları kuru yük gemileri,tankerler,tabii gaz veya sıvılaştırılmış petrol gazları taşıyan gemiler,soğutma sistemi olan gemiler,fosfor gibi maddeleri sıvı halde taşıyan gemiler,maden cevheri taşıyan gemiler, feribotlar,ro-ro gemileri ve

⁸Ahmet Demir,*Çağdaş Teknolojik Gelişmeler*,(A.Ü.S.B.F. Yayınları No:352,2.baskı,Ankara,1973).s.312

konteyner gemileridir.

Denizyolu ile yapılan taşımalarda asıl büyük devrim,konteyner devrimidir denilebilir.Konteyner;yük ve eşya taşımak amacıyla kullanılan ve standart prizmatik dikdörtgen şeklinde olan bir nev'i büyük sandık olarak tanımlanabilir.Son yıllarda konteynerların sağladığı kolaylıklardan dolayı bu taşıma aracına olan eğilim artmıştır.

1.3.2. Demiryolu Ulaşım Araçları ve Gelişimi

Buhar makinasının icadının sanayi devriminin doğmasında büyük önemi bilinmektedir.Tarihi kayıtlara göre,rayda giden ilk buharlı lokomotif 1804 yılında G.R.TREVİTHİC tarafından İngiltere'de yapılmıştır.İlk mükemmel denebilecek lokomotif yapma şansı ise George ve Robert STEPHENSON'lara nasip olmuştur.

Bu şekilde İngiltere'de doğan ve gelişmeye başlayan demiryolu ulaştırmasının ortaya koyduğu avantajların,diğer ülkelerce dikkatle izlendiğini görüyoruz.Çekiş gücü artırılan lokomotifler ve çeşitli tiplerde geliştirilen vagonlar sayesinde,ağır ve hacimli yükleri çok uzak yerlere ve özellikle karayoluna nazaran çok ucuza taşıyan demiryolları,geçen asrın ikinci yarısında hızlı bir gelişme göstermiştir.Diğer ulaşım araçlarına göre son derece güvenilir olması sebebi ile,özellikle karasal veya kıta görünümünde olan ülkelerde doğal kaynaklardan yararlanma (Ekonomik gelişme) ve siyasal birliğin sağlanmasında,demiryolları birinci planda rol oynamıştır.Rusya,Almanya,A.B.D. gibi bu durumu açık bir şekilde görmek mümkündür.Demiryollarının Amerika Birleşik Devletleri için önemini bir yazar : 'Amerika'nın tarihi,demiryollarının tarihidir.' şeklinde belirtmiştir.

1.3.3. Karayolu Ulaşım Araçları ve Gelişimi

Motorlu kara ulaşım araçlarının ortaya ilk çıkış tarihi olarak 1770 yılını kabul etmek gerekir.Bu tarihte Nicolas J.CUGNOT isimli bir Fransız mühendis,buhar gücü ile hareket eden bir araba yapmıştır.Kara ulaşım araçlarında asıl gelişme,geçen asrın sonlarında ortaya çıkan,patlamalı motorların itici güç olarak kullanılmaya başlanması ile oluşmuştur. G.DAİMLER,1885'de ilk defa otomobili inşa etmiştir.Otomobil ve otomobil sanayi bu tarihten başlayarak hızla gelişmiştir.Özellikle,Amerika Birleşik Devletler'inde Henry FORD tarafından 1913 yılından itibaren akan iş ve yığın üretim metodunun uygulandığı otomobil sanayinde standart üretime gidilmiş ve daha düşük maliyetler sağlanmıştır.⁹

Kara ulaşım sisteminde modern karayolları çeşitli özellikleri ile göze çarpmaktadır.Bağlantı kurulan iki nokta arasında mümkün olan en kısa güzergah seçilmektedir.Bunun için gerektiğinde yarma,doldurma, menfez,köprü ve tünel açılması yoluna gidilmektedir.Bunlardan tünel açma gittikçe yaygınlaşan bir tekniktir.

1.3.4. Havayolu Ulaşım Araçları ve Gelişimi

Günümüzün modern uçak ve helikopterlerine gelinceye kadar, hava ulaşım alanında balon ve zeplinlerden (güdümlü balonlar) faydalanılmıştır.Bu bakımdan insanoğlunun havada uçabilmesi veya seyahat edebilmesi önce balonlarla başlamıştır.

Balonla havada uçmayı ilk defa,1783'de MONGOLFIER kardeşler

⁹Ahmet Demir,*Çağdaş Teknolojik Gelişmeler*,(A.Ü.S.B.F. Yayınları,No:352,2.baskı,Ankara,1973) s.120

başarmıştır.Bezden yapılmış olan balonun içine,yoğunluğu havadan az olduğu için sıcak hava doldurulmuştu.Daha sonraki balonlarda ise hidrojen gazı kullanılmıştır.Havada motor gücüyle uçmak şerefi,1909 yılında kendi atölyelerinde imal ettikleri uçakla uçabilen WRİGHt kardeşlere aittir.

Uçak gövde ve kanatlarının metalden yapılı hale gelmesi,büyük tipte ve konforlu uçakların yapılabilmesini kolaylaştırdığı gibi,hızın artmasına da yardımcı olmuş ve uçuş emniyetinin daha iyi duruma gelmesinde rol oynamıştır.Gövde ve kanat malzemesinin yanısıra,iki dünya savaşı arasındaki yıllarda uçak motorlarında da büyük gelişmeler sağlanmış,Atlantik aşılmış,kıtalar arası ya da ülkeler arası yarışmalar düzenlenmiş,yolcu uçakları büyümüş ve konforları da artmıştır.

Günümüz modern uçakları,tepkili motorlarla techiz edilmektedir. Genellikle iki ya da dört motora sahip olan bu jet uçakları çok hızlı ve kaliteli bir taşımacılık hizmet vermektedirler.Yük taşımacılığında dev kargo uçakları da gün geçtikçe daha fazla kullanılmaktadır.

1.4. TÜRK TAŞIMACILIK SİSTEMİNİN YAPILANMASI

1.4.1 Ulaştırma Bakanlığı Teşkilatı

Cumhuriyetin ilk yıllarında bir bölümü Nafia vekaleti, bir bölümü de İktisat vekaletine bağlı olarak yürütülen "Ulaştırma" ve "Haberleşme" hizmetleri 27 Mayıs 1939 tarihinde 3613 sayılı kanunla kurulan Ulaştırma Bakanlığı'na verilmiştir.

Ulaştırma ve haberleşme hizmetlerindeki hızlı gelişmeler, Bakanlık

teşkilatı ve diğer birimlerin artırılmasını gerektirmiş ve buna paralel olarak 13 Aralık 1983 tarihinde 182 sayılı kanun hükmünde kararname ile Bakanlık teşkilatı ve görevleri yeniden düzenlenmiştir. Daha sonra 8 Haziran 1984 tarihinde 211 sayılı kanun hükmünde bazı karamameler üzerinde değişiklik yapılmıştır.

Ulaştırma ve haberleşme sistem ve hizmetlerinin ülkenin ihtiyaçlarına uygun olarak tesisi ve geliştirilmesini sağlamak ve planlamak Ulaştırma Bakanlığı'nın ana amaçlarıdır. Bunların yanı sıra sırasıyla;

1- Ulaştırma ve haberleşme iş ve hizmetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara, kamu yararına kurulmasını, geliştirilmesini sağlayacak esasları sağlayacak esasları tesbit etmek ve denetlemek.

2- Ulaştırma ve haberleşme talep ve ihtiyaçlarını tesbit etmek ve planlamak.

3- Ulaştırma ve haberleşme sistemlerinin düzenlenmesi, hava ve deniz taşıma araçlarının teknik nitelikleriyle temel prensip ve politikaları tesbit etmek ve denetlemek.

4- Devletin ulaştırma ve haberleşme hedef ve politikalarının tesbiti ve uygulanması amacıyla gerekli araştırmaları yapmak ve yaptırmak.

5- Bakanlıkla ilgili kuruluşların amaçları ve özel kanunları gereğince ve kendilerine verilen hizmetleri yerine getirmelerini sağlamak.

6- Ulaştırma ve haberleşme hizmetleri karşılığında alınacak ücretleri onaylamak ve bunların uygulanmasını takip etmek.

7- Ulaştırma, haberleşme ve telsiz işletmeciliği, acenta ve komisyonculuğu yapan ve yapacak olan gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik şartlarını ve hizmet esaslarını tesbit etmek ve tarifesine göre alınacak ücret karşılığında izin belgesi vermek.

8- Yabancı ülkelerin ilgili kuruluşlarıyla ulaştırma ve haberleşme

ilişkilerini düzenlemek ve yapılacak anlaşmaları uygulamak.

9- Yukarıdaki görevleri olağanüstü hal ve savaşta da 697 sayılı kanun hükümleri dahilinde yürütmek.

1.4.1.1. Merkez Teşkilatı

3348 sayılı kanun ile Ulaştırma Bakanlığı'na verilen görevlerin ifasında Bakanlık makamına karşı sorumlu olan Bakanlık Merkez Teşkilat Birimleri, Danışma ve Denetim Birimleri ile yardımcı birimlerden oluşur.

1.4.1.2. Ana Hizmet Birimleri

1.4.1.2.1. Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü

Devletçe yapılacak demiryolları, limanlar, barınaklar ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesislerin, kıyı koruma yapıları ve tesislerinin ve hava meydanlarının ve bunlarla ilgili tesislerin alakalı kuruluşlarla işbirliği yaparak plan ve programlarını hazırlamak, gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirleri almak ve imkanları sağlamak; bunlarla ilgili projeleri inceleyip tasdik etmek görevlerini üstlenmiştir.

1.4.1.2.2. Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü

Karayolu ulaştırmasının düzenlenmesi ile ilgili olan bu müdürlüğün görevleri sınırlarına demiryolu ulaştırması da girmektedir. Bu görevleri şöyle sıralayabiliriz :

a) Demiryolu Taşımaları ile belediye sınırları dışındaki karayolları

üzerinde yapılan karayolu taşımalarının ekonomik, teknik, sosyal ve milli güvenlik ihtiyaç ve amaçlarına uygun olarak yapılmasını ve bu hizmetlerin diğer ulaştırma hizmetlerine intibakını sağlayıcı tedbirleri almak.

b) Kara ve demiryolu taşıma hizmetlerinin gerektirdiği milletlerarası münasebetleri yürütmek, anlaşmalar ve karma komisyon çalışmalarını yapmak, kara ve demiryolu ulaştırmasında milletlerarası mevzuat, teknoloji ve ekonomik gelişmeleri takip etmek ve kurallara uygun yeni çözümleri geliştirmek.

c) Karayolu taşıma faaliyetlerinde bulunacak taşımacı, acente ve komisyoncuların yeterlilik şartlarını düzenlemek, gereken hallerde yetki belgesi vermek ve denetlemek.

d) Karayolu ve demiryolu ulaştırmasında güvenli, kaliteli ve ekonomik hizmet sunmak için tedbirler almak veya aldirtmak.

1.4.1.2.3. Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü

Denizyolu ulaştırmasını düzenlemekle ilgili çalışmalar yapmak üzere kurulan bu hizmet biriminin görevlerini şöyle sıralayabiliriz :

a) Milli deniz politikasına uygun olarak deniz ticaret filosu ve gemi sanayini teşvik edici tedbirler almak, su altı ve su içi canlı ve cansız kaynaklardan faydalanılması için koordinasyonu sağlamak.

b) Uluslararası seviyedeki deniz işleri ile ilgili hukuki, ekonomik, siyasi ve benzeri konuları koordine etmek.

c) Deniz konuları ile ilgili hizmet gören kurum ve kuruluşları, devletin deniz politika ve stratejisi doğrultusunda yönlendirmek ve koordine etmek.

d) Liman, kıyı ve iç sularda ulaştırmanın düzenli yapılmasını sağlayacak kanun, tüzük ve yönetmelik tasarılarını hazırlamak.

e) Tersane faaliyetlerini denetlemek ve yönlendirmek.

f) Ülkenin iç sularını genel ulaştırma imkanları bakımından incelemek, gereken tedbirleri teklif etmek ve denetlemek.

g) Denizyolları ulaştırmasında acentelik ve komisyonculuk işlerini düzenleyip teknik yönden denetlemek.

h) Deniz kazalarını teknik ve mevzuat yönünden soruşturmak ve takip etmek.

1.4.1.2.4. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Görevleri :

a) Sivil havacılık faaliyetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal gelişmelere, kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını ve geliştirilmesini sağlayacak esasları tesbit etmek ve uygulamasını takip ederek denetlemek.

b) Türkiye hava sahasında faaliyette bulunan sivil uçakların uçuşa elverişlilik şartlarını tayin etmek ve belgelerini tanzim ederek sicillerini tutmak, mürettebat ehliyetlerini mevzuata göre denetlemek ve lisanslarını tanzim ederek sicillerini tutmak.

c) Yurt içinde ve yurt dışında, hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yabancı, gerçek ya da tüzel kişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlamak, faaliyetlerini denetlemek.

d) Sivil havacılık eğitim müesseselerinin kuruluş ve çalışma esaslarını tayin etmek ve denetlemek.

e) Hava ulaştırması konusunda milletlerarası ikili ve çok taraflı anlaşmaların uygulanmasını takip etmek ve bunlarla ilgili çalışmalara katılmak.

1.4.1.2.5.Haberleşme Dairesi Başkanlığı

Posta ve telekomünikasyon iş ve hizmetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara, kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını, geliştirilmesini ve bu hizmetlerin birbirini tamamlayıcı şekilde yürütülmesini sağlayıcı esas ve prensipleri tesbit etmek ve denetlemek bu hizmet biriminin görevleridir.

1.4.1.2.6. Tarife ve Ticaret Dairesi Başkanlığı

Bakanlığa bağlı ve ilgili kuruluşların ücret tarifelerini incelemek ve bunlar arasında hizmetin niteliğine ve ülkenin ekonomik şartlarına göre uyumlu ve tamamlayıcı bir ücret sistemini kurmak, konu ile ilgili istatistikler toplamak başlıca görevleridir.

1.4.1.2.7. Bağlı ve İlgili kuruluşlar Dairesi Başkanlığı

Bakanlığın bağlı ve ilgili kuruluşlarının faaliyetlerini izlemek, bunların kanun, tüzük ve yönetmelik hükümlerine uygun olarak yürütülmesini denetlemek bu hizmet biriminin görevleridir.

1.4.1.3. Danışma ve Denetim Birimleri

Türk ulaşımının düzenlenmesi ile ilgili konularda Ulaştırma Bakanlığı merkez teşkilatına yardımcı olmak amacıyla tesis edilmiş bu birimler şunlardır :

- a) Teftiş Kurulu Başkanlığı
- b) Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı
- c) Hukuk Müşavirliği

- d) Basın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği
- e) Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı

1.4.1.4. Yardımcı Birimler

- a) Personel Dairesi Başkanlığı
- b) Eğitim Dairesi Başkanlığı
- c) İdari ve Mali İşler Dairesi Başkanlığı
- d) Savunma Sekreterliği
- e) Özel Kalem Müdürlüğü¹⁰

1.4.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, ilk olarak 1933 tarihinde kurulan Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi bünyesi dahilinde yürütülmekte olan havaalanı işletmeciliğini, 1955 yılında Türk Hava Yolları A.O. içinde 1956 yılında da ayrı bir tüzel kişiliğe sahip kuruluş olarak sürdürmektedir. Genel müdürlük 1983 yılında lağvedilerek, Devlet Havacılık ve Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bağlı Meydan İşletme Müessesesi adı altında yeniden teşkilatlandırılmış, daha sonra bu karar 1984 yılında geri alınarak tekrar Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne dönüş yapılmıştır.

Faaliyetlerini halen bir Kamu İktisadi Kuruluşu olarak sürdüren müdürlüğün amaçları; havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer

¹⁰Ulaştırma Bakanlığı, SHGMGM, *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı*, (Başbakanlık Basımevi, 2. bas., 1992) s. 9-20

sistem ve kolaylıklarının kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkartılmasıdır.Kuruluşun faaliyet konuları şöyle sıralanabilir :

a) Kanun, tüzük ve yönetmelik, kalkınma planı ve yıllık programlar çerçevesinde müesseselerini, bağlı ortaklıklarını ve iştiraklerini yönlendirme bunlar arasındaki koordinasyon ve işbirliğini sağlamak.

b) Bu faaliyetlerin yürütülmesi ve geliştirilmesi için kaynak sağlamak.

c) Gerektiriyorsa müesseseler, işletmeler, ortaklıklar kurmak veya kurulu bir ortaklığa iştirak edilmesi için gerekli teşebbüsleri yapmak.

d) Bağlı ortaklık ve müesseselerin bütçeleri ile fiyat, tarife ve yatırımlarının genel ekonomi ve sivil havacılık politikalarına uyumunu sağlamak.

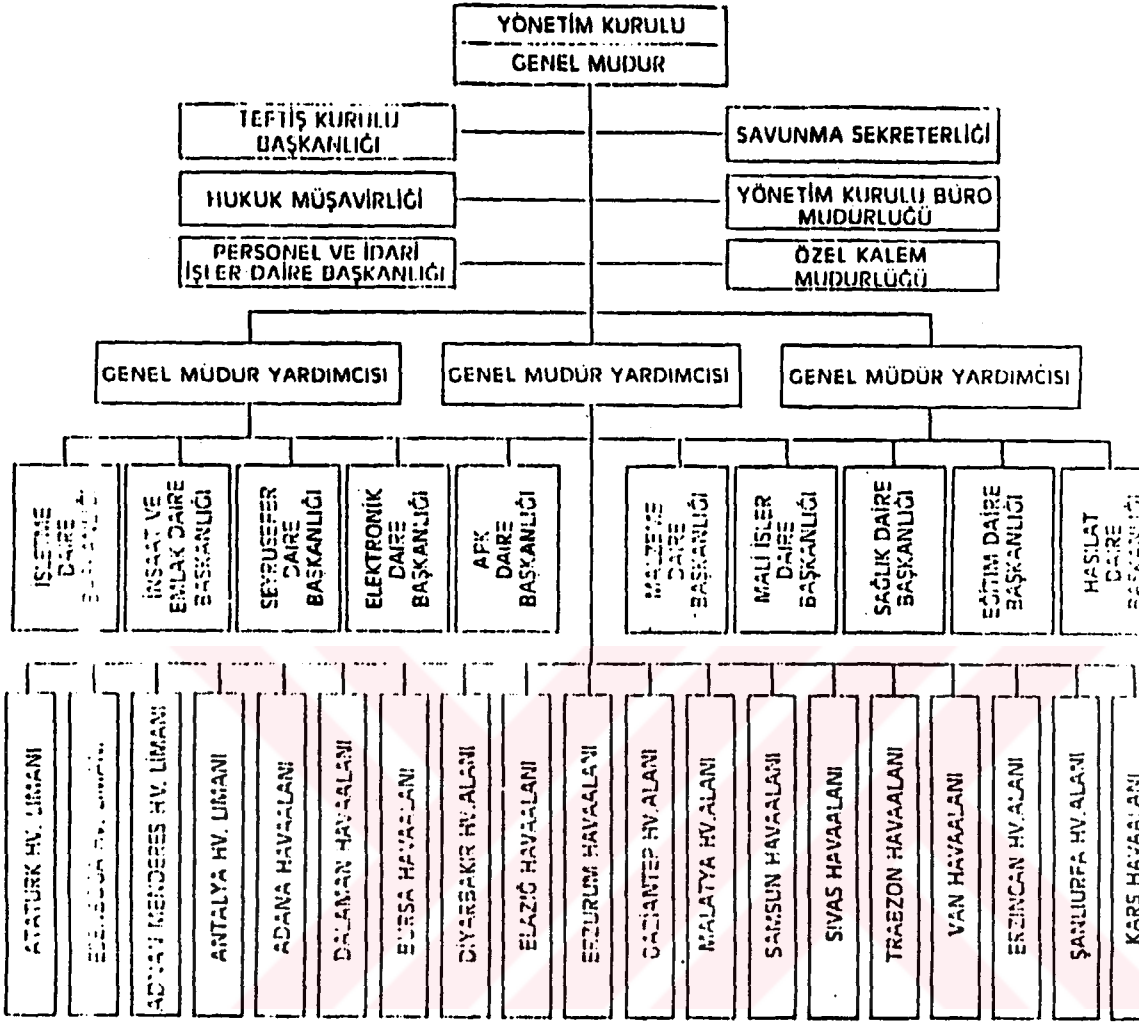
e) Sivil havacılık ihtisas alanlarında, dünya standartlarına uygun personel yetiştirmek üzere eğitim tesisleri kurmak, kurdurmak ve bu tesisleri işletmek ya da işlettirmek.

f) Faaliyet konuları ile ilgili olarak Bakanlar Kurulu tarafından verilen görevleri yapmak.

g) İstihdamı geliştirme çabaları kapsamında düzenlenen beceri kazandırma kurslarının uygulanmasını sağlamak.

h) Kurulmuş ve kurulacak küçük ve orta büyüklükteki özel kuruluşlara idari ve teknik alanlarda rehberlik yapmak.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün organizasyon yapısında merkezilikten çok merkezkaç bir örgüt yapısı gözümüze çarpmaktadır. Bu durum Şekil 1 olarak verilen, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Teşkilat Şeması'ndan da daha rahat anlaşılmaktadır.



ŞEKİL 1: DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ ORGANİZASYON ŞEMASI

1.4.3. Türk Hava Yolları A.O.

1933 yılında, Hava Yolları Devlet İşletmesi adı altında kurulmuştur. 1935 yılında Bayındırlık Bakanlığına, 1938 yılında ise Devlet Hava Meydanları Umum Müdürlüğü adı altında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır. 1955 yılında özel hukuk kuralları ile sevk ve idare edilen bir şirket yapısına kavuşturulmuş ve 1956'dan itibaren Türk Hava Yolları A.O. adı altında faaliyetlerine devam etmiştir. 1984 yılında ortaklık bir Kamu İktisadi Kuruluşu haline getirilmiş ve sermayesi arttırılarak bugünkü modern yapısına kavuşturulmuştur.

Kuruluşun amaç ve görevleri şöyle sıralanabilir :

- a) Türkiye içinde ve dışında yolcu, posta, hayvan ve eşya taşımak.
- b) Uçak ve diğer taşıt araçları için bilet ve yük senedi satmak ve bu amaçla bilet satış yerleri, depolar kurmak ve işletmek.
- c) Hava taşımacılığı için her türlü donanım satın almak, satmak, kiralamak, kiraya vermek; hangarlar, depolar, onarım ve donatım tesisleri kurmak ve işletmek.
- d) Yolcu, posta, hayvan ve eşyanın taşınması için her türlü taşıt ve aracı işletmek.
- e) Kuruluşun handling hizmetlerini yapmak.
- f) Yurt içi ve yurt dışında faaliyet konuları ile ilgili organizasyonları yapmak.
- g) Hizmette kullanılmak amacı ile telefon, telsiz telefon, telsiz telgraf tesisleri ve donanımı, enerji tesisleri, haberleşme hatlarını ve diğer her türlü donanımı yasalara uygun olarak kurup işletmek ve bu amaçla taşınmaz mallar satın almak, satmak, kiralamak ve kiraya vermek.
- h) Faaliyetleri ile ilgili olarak uluslararası kuruluşlara üye olmak,

diğer ÷lke havayolları ile anlaşmalar yapmak.

ı) Belirtilen işlerin yapılması amacı ile, mevzuatın müsaadesi oranında mali ve idari faaliyetlerde bulunmak, üretim ve taşımacılığa ait her türlü işi yapmak.

ı) Sigorta acenteliği yapmak ve sigorta şirketlerine ortak olmak.



2 - HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

2.1 - TANIM

Taşıma yöntemi doğal yada suni olarak geliştirilmiş bir yöntem olabilir. Doğal yollar deniz ve havayolu taşımacılığıdır ki kullanmak için herhangi bir bakım yada düzenleme gerektirmezler. Her iki taşıma yolu da suni olarak geliştirilebilir. Örneğin; ırmaklar gemi taşımacılığı için elverişli konuma getirilebilir.

Havayolu taşımacılığı elbetteki tamamıyla doğal bir yoldur. Bununla beraber taşıma maliyetleri taşınan mal başına oldukça yüksektir. Kargo şirketleri liman ve rıhtım ücretleri ödemektedirler. Uçakların hava limanlarında sürekli bakım, onarım vb. destek ünitelerine sahip olabilmek için ödedikleri ücretlerde taşınan kargonun maliyetinin artmasına yol açmaktadır. Pahalı bir taşıma sistemi olmasına rağmen trafik sıkışıklığı gibi sorunlarla karşılaşmadan zamanında ve mala zarar vermeden taşıma sağlandığından dolayı havayolu taşımacılığı, tıpkı denizyolu taşımacılığı gibi en çok tercih edilen taşıma sistemlerindedir. Elbette her taşıma sisteminde olduğu gibi bu sistemde taşıdığı bazı riskler söz konusudur.

Havayolu taşımacılığında göze çarpan bir diğer nokta da diğer taşıma sistemlerinde kullanılan araçlar gibi istenildiği zaman kullanılan aircraft'ın (uçak, helikopter, balon vb.) seyrinin durdurulamamasıdır. Uçuş kollektif bir çalışmayı gerektirir ve daima radarlar vasıtasıyla hava kontrolörleri ile irtibat halinde olmak zorunludur. Dünyadaki en yoğun hava sahalarından biride İngiltere'nin güneybatısında yer alan ve çeşitli büyüklükte limanlara sahip olan Londra havalimanlarıdır. Buradaki hizmetler UK's Civil Aviation Authority-CAA (ingiliz Sivil Havacılık Dairesi)

tarafından Ministry of Defence (Savunma Bakanlığı) ile ortak yürütülmektedir. National Air Traffic Services-NATS (Ulusal Hava Trafik Hizmeti) olarak adlandırılan bu kuruluşun görevi hava trafiğini kontrol etmek, güvenli ve emniyetli uçuşlar sağlamak vb. dir. Bunun için NATS; hava kontrol odaları, savunma radarları, 100 civarında uçuş işaretleri, limanda hazır ilk yardım, hava-yer ilişkisini sağlayan iletişim cihazları ve yoğun telekomünikasyon ağına sahiptir.¹¹

2.2 - KAPSAM VE TARİHSEL GELİŞİMİ

Günümüzde havayolu taşımacılığının ulaştığı seviye, modern iktisadi ilişkiler açısından son derece sevidiricidir. Özellikle ülkelerarası dış ticarete havayolu taşımacılığı önemli bir rol oynamaktadır.

İlk yolcu uçakları, I. Dünya Savaşı süresince dayanıklılığı ve güvenilirliği kanıtlanmış askeri uçakların, yolcu ve kargo taşıma kapasitelerinin artırılması sonucu ortaya çıktılar. 1910'lu yıllara rastlayan bu taşıma şekli; sadece gelir seviyesi yüksek bir gruba hitab etmekteydi.¹²

I.Dünya Savaşı döneminde havacılık endüstrisinin temelini atılmış olması, harp sonunda bu sanayi ve personelden yararlanma çarelerinin araştırılmasına neden olmuş ve bunun sonucu olarak düzenli hava seferleri oluşturulmasına karar verilmiştir. Giderek işletmeciler arasında da örgütlenme fikri kabul görmeye başlamış, böylelikle hava taşımasının gerçekleştirilmesi için büyük acentalar yönünden ilk beynelmilel konvasyon gerçekleştirilmiştir. 22 Mart 1919'da ise Fransızlar resmi olarak tarifeli seferlere başlamışlardır. İngilizler de 25 Ağustos 1919'dan itibaren

¹¹Rex.W.Faulks,*Principles of Transport*, (McGraw-Hill Book Comp.,1990) s.19-20

¹²Necdet Hacıoğlu,*Şeyahat Acentaları ve Tur Operatörlüğü*,Balıkesir,1988, s.1-7

tarifeli Londra-Paris ve Londra-Brüksel hattını açmışlardır.¹³

Bu yeni sektöre daha sonra Hollanda, Danimarka, İsveç ve Norveç'de katılmıştır. Böylece 1919 yılı Ağustos ayına kadar hava nakliyat endüstrisi, yaklaşık olarak milyon km. uçmuş ve 3500 yolcu, 47 ton kargo, 157 kg. posta taşımıştır.

2.2.1. Şikago Konvensiyonu

Uluslararası sivil havacılığın esaslarının belirlenmesi çalışmaları ilk olarak Paris'de 1920'li yıllarda başlamasına rağmen bu dünya çapında bir çalışma değildi. Şartlar yapılan çalışmaların dünya çapında olmasına engel teşkil ediyordu. Bu nedenle ilk olarak Amerika'nın Şikago kentinde sivil havacılık ve ulaştırma alanlarında, uluslararası düzeyde bir konferans tertip edilmesine karar verilmiş ve bu konferans yaklaşık 50 ülkenin katılımıyla 1 Kasım 1944'de gerçekleştirilmiştir. Şikago konvensiyonu olarak adlandırılan anlaşma ile uluslararası hava nakliyatı serbestisinin ve tarifeli uçak seferlerinin tabi olacağı hukuki yapı, kurulacak sivil havacılık teşkilatının yetkileri ve görevleri kapsamlı bir şekilde ele alınmıştır.

2.2.2. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı

Şikago konvensiyonu sonucu 1947'de Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı kurulmuştur. Teşkilatın amaçlarını şu şekilde sayabiliriz;

1- Genel olarak uluslararası sivil havacılığa ait bütün meselelerin çözülmesini temin etmek.

¹³Ulaştırma 50. Yılı, (Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, 1973) s.204

2- Uluslararası sivil havacılık için havayolları, hava limanları ve hava ulaşım kolaylıklarının sağlanmasını temin etmek.

3- Uluslararası sivil havacılığın bütün dünyada güvenli ve düzenli olarak gelişmesini sağlamak.

4- Barışçı amaçlar için hava ulaştırma araçları seçilmesini ve işletilmesini teşvik etmek.

5- Gereksiz rekabetin iktisadi bakımdan yol açacağı israfın önüne geçmek.

6-Akit devletlerin haklarına tam olarak uyulmasını ve akit devletlerden her birine uluslararası hava hatları işletme imkanını sağlamak.

Teşkilatın daimi merkezi Montreal'de olup organları Asamble, Konsey ve komisyonlardır.

2.2.3. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği

1945 yılında Şikago konvansiyonundan sonra Havana'da havayolları temsilcileri arasında yapılan bir antlaşma ile kurulmuştur. Kısaca IATA denilen bu kuruluş, üyesi bir ülkenin tarifeli hava trafiği yapmaya yetkili her şirketinin üyeliğine açıktır. Havayolları için IATA, şirketlerin kendi kaynakları ile çözüm bulamayacağı problemlere müşterek hal yolu bulan bir araçtır. Çalışma alanları;¹⁴

- 1- Ücret ve tarifelerin tesbiti**
- 2- Taşıma şartlarının tesbiti**
- 3- Sefer programlarının tesbiti**
- 4- Konferanslar tertip etmek**

¹⁴Rex. W.Faulks,*Principles of Transport*, (McGraw-Hill Book Comp.,1990) s.111

2.2.4. Türkiye'de Havacılığın Tarihsel Gelişimi

Türk Hava Yolları 4 Ocak 1957'de IATA üyesi olmuştur. Türkiye'de havacılık alanında ilk adım 1911 yılında İtalyanların Trablugarb'a saldırılarına sonucu keşif ve askeri amaçlı uçaklara olan gereksinim sonucu atılmıştır. Bununla ilgili olarak ilk tarihi karar Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa vererek, Kurmay Yüzbaşı Süreyya Bey'i balon ve uçak sağlanması ve bunlarla ilgili tesislerin yapılması için görevlendirdi. Aynı amaçla Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaiki-i Müstahkeme Müfettişliği Umumillîğinin 2. şubesine bağlı bir hava komisyonu da kurulmuştur.¹⁵

Ülkemizin havayolu ulaştırması konusunda göstermiş olduğu gelişmeler, özellikle yurt ekonomisinin kalkınma temposu içinde önemli bir yer oluşturmaktadır. Ülkemiz Avrupa ve Ortadoğu arasında en kısa transit yollardan birini oluşturmasına rağmen uzun süre uluslararası havayolu taşımacılığı bakımından kullanılan güzergahların dışında kalmıştır. Bu nedenle havayolu taşımacılığımız ilk şeklini Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü ile almıştır. 1933'de kurulan bu teşkilat (Bugünkü THY) devletten büyük yardımlar görmüştür. II. Dünya Savaşında ve sonrasında teşkilat gelişerek ABD'den kargo uçakları satın almış ve seferler düzenlemek için faaliyete geçmiştir.¹⁶

THY'na hava nakliye hizmetlerinden başka hava alanları işletmek görevi de verilmiştir. 1952 yılında Milli Savunma Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı anlaşarak sivil havacılık işlerini birlikte yürütmeye başladılar.

20 Mart 1954'de Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık

¹⁵Ulaştırma 50. Yılı, (Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, 1973) s.173

¹⁶Süleyman Barda, *Münakale Ekonomisi*, İstanbul, 1964, s.397

Dairesi Başkanlığı kurularak uluslararası kural ve standartlarla ulusal istekler de gözönüne alarak çalışma başlatıldı. 6382 sayılı kanunla bu başkanlığa sivil havacılık hizmetlerini, kamu emniyeti bakımından düzenleme, denetleme ve geliştirme görevleri verildi. Sivil havacılıktaki gelişmeler, havaalanı ve uçak işletmeciliğinin birarada yürütülemeyeceğini ortaya çıkardı. İki hizmetin ayrı kuruluşlar tarafından yerine getirilmesini sağlamak amacı ile 21 Mayıs 1955'de 6623 sayılı kanunla özel hukuk hükümlerine bağlı tüzel kişiliğe sahip THY A.O. Genel Müdürlüğü'ne ait havaalanı işletmeciliği ve yer hizmetleri, hava seyrüsefer, trafik kontrol ve haberleşme hizmetleri; 28 Şubat 1956 tarihinde 6686 sayılı kanunla kurulan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne devredildi.¹⁷

Ülkemizin jeopolitik ve coğrafi bakımından çok önemli bir konumda olması havayolu taşımacılığının gelişmesi açısından etkin bir rol oynamıştır. Ayrıca, bu konum sebebiyle pek çok uluslararası havayolu şirketinin dikkatini çekecek imkanlara sahiptir ve günümüzde ülkemiz havayolu ulaştırması pek çok ülkenin havayolu şirketleri ile boy ölçüşebilecek düzeye erişmiştir.

2.3 - SINIFLANDIRMA

2.3.1. Coğrafi Bölgelere Göre Sınıflandırma

Havayolu ile taşımacılığını coğrafi bölgeye göre 3 kısma ayırmak mümkündür:

1- Kıtalararası havayolu organizasyonu

¹⁷Ebubekir Ermiş, *Taşımacılığımız*, s.21

2- Uluslararası havayolu organizasyonu

3- Ülke içi havayolu organizasyonu

Genel havayolları işletmeciliği kuralları içerisinde, ülkemizin ulusal bayrak taşıyıcısı olan Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı; gerek kıtalararası gerekse yurtiçi taşıyıcı olarak iyi bir örnek teşkil edilmektedir. Havayolu işletmeciliğinde organizasyon yapısı özet olarak, aşağıda sunulan amaçlara hizmet etmek üzere oluşturulur:

1- İşletmenin tanımlanmış hedeflerine ulaşılması

2- Müşteri servisi

3- Emniyetli ve etkin işletmenin sürdürülmesi

4- Çalışanların denetim ve motivasyonu

Bu amaçların tümüne birden ulaşma gayretli zaman zaman organizasyon yapısının belirli bölümleri arasında gerginlikler oluşmasına neden olabilir. 1980'li yıllarda hava taşımacılığında organizasyon çatısı altında ana problem noktaları; işletme ve yolcu servisi fonksiyonları arasında, personel ve mali fonksiyonlar arasında ve bilgi yönetimi noktasında görülmüştür.

2.3.2. Taşıyıcı Şirketlere Göre Sınıflandırma

Havayolu taşımacılığını taşıyıcı şirketlere göre sınıflandırma yoluna gidersek taşıyıcıları yine 3 alt başlıkta inceleyebiliriz:

1- Özel havayolları

2- Anlaşmalı havayolları

3- Yaygın tarifeli havayolları

Özel havayolları uçaklarının genellikle iş seyahatleri için kullanılması ve bu kullanım oranının gittikçe artması özel havayolu şirketi sahiplerini oldukça memnun etmektedir. Şimdiye kadar olduğu gibi sanayi ürünleri, tarım ürünleri ve ticari mallar daha çok tırlar ve diğer motorlu araçlarla taşınmaktadır. O nedenle özel havayolları bu konuda pek gelişme gösterememiştir.

Anlaşmalı havayolları ile taşımacılıkta bazı gelişmeler gözlenmekte fakat bu gelişme henüz kayda değer bir seviyede gözükmemektedir.

Yaygın tarifeli havayolları ise gerek kargo gerekse yolcu taşımacılığında arzulanan potansiyele ulaşmıştır. Havayolu ile yapılan taşımacılıkta, günümüz standartlarını belirleyen bu tip şirketler sektörün öncü kuruluşlarını teşkil ederler. (Örn: British Airways)

2.4. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ HUKUKİ YÖNÜ

Ülkemizde havayolu taşımacılığının, Türk Hukuk Sistemi içerisindeki yerine bakmamız, havayolu taşımacılığımızın yapılaşmasını anlayabilmemiz açısından önem taşımaktadır.

Türkiye'ye ve Türkiye'den dışarıya sefer yapan her havayolunun tarife dönemlerinde hazırladıkları tarifeler, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı'nca onaylanır. Söz konusu havayollarının trafik haklarına, ilgili daire tarafından sınırlamalar konur. Bu tarifeler, pazarlama müdürlüğünce 'Türkiye'ye sefer yapan havayollarının tarifeleri ve trafik yönünden durumları' başlığı altında bütün ilgili müdürlüklere

duyurulur. Türk Hava Yolları, kendi menfaatlerini korumak bakımından, söz konusu sınırlamalar üzerinde titizlikle durmakta ve gerekli uygulamaları yapmaktadır.

Taşıyıcının ücret tarifelerinde ve taşıma şartlarında aksine bir hüküm yok ise, Varşova Konvansiyonu'nun uygulanmadığı taşımalarda, gönderen tarafından önceden daha yüksek bir değer bildirilmedikçe ve ek ücret ödenmedikçe, taşıyıcının sorumluluğu; kaybolan, hasara uğrayan veya geciken yükün her bir kg.'ı için 20 USD'ı ya da karşılığı olan meblağı aşamaz. Gönderilen bir parçanın kaybolması, hasara uğraması veya gecikmesi durumunda, taşıyıcının sorumluluk sınırının saptanması için, yalnızca kaybolan, hasara uğrayan ya da geciken parça veya parçaların ağırlığı esas alınır. Sorumluluğun kaldırılmasına veya sınırlandırılmasına ilişkin olarak, taşıyıcıya uygulanabilecek tüm kurallar, taşıyıcının acenteleri, personeli ve temsilcilerine ve taşıyıcı tarafından taşıma için uçağı kullanılan herhangi bir kişiye ve onun acentaları personeli ve temsilcilerine uygulanır, bu kişilerde bu kurallardan yararlanılır. Bununla ilgili olarak taşıyıcı tüm bu kişilerin acentası olarak hareket eder. Hava taşıma senedinin ön yüzünde "taşıma için bildirilmiş değer" olarak yazılan meblağ buradaki taşıma şartlarında ve daha önce belirtilen sorumluluk sınırını aşıyorsa ve gönderen taşıyıcının tarifelerinde, taşıma şartlarında ve yönetmeliklerinde ön görülen ek ücreti ödemişse bunun özel bir indirim değeri olduğu kabul edilir. Taşıyıcının sorumluluğu bu şekilde bildiri yapılan değerlerle sınırlıdır. Tazminat ödemesi uğranılan gerçek değer kanıtlanmasına bağlıdır.

Taşıyıcı, taşımayı makul bir çabuklukla yapmayı üstlenir. Taşıyıcı başka taşıyıcıları ve uçakları kullanabilir. Önceden bildirmeksizin ve gönderenin yararlarını da gözeterik taşımayı diğer taşıma araçları ile

yapabilir. Taşıyıcı yol düzenini seçmeye veya değiştirmeye, sözleşmenin ön yüzünde belirtilen yol düzeninin dışına çıkmaya yetkilidir. Bu durum, ABD'ne ve oradan yapılan taşımalara uygulanmaz.

Sözleşmelerde kullanılan "taşıyıcı" kavramı sözleşme uyarınca yükü taşıyan veya taşımayı yüklenen veya taşımayla ilgili diğer tüm hizmetleri yapan tüm hava taşıyıcıları anlamına gelir. Varşova konvansiyonu 12 Ekim 1929'da Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımaya ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkında konvansiyon veya bu konvansiyonu değiştiren 28 Eylül 1955 tarihli Lahey Protokolü anlamına gelir ve hangisi uygulanabilirse onun kuralları geçerli olur. Taşıyıcının düzenli servislerinin bulunduğu büro ve havaalanlarında görülebilecek olan ve bu sözleşmenin bir parçasını oluşturan yürürlükteki taşıyıcı ücret tarifelerine, taşıma kural ve şartlarına, yönetmeliklerine (kalkış-varış saatleri hariç) uçuş tarifelerine bağlıdır. ABD veya Kanada'da ki bir yer ile bu ülkeler dışındaki herhangi bir yer arasında yapılan taşımalarda uygulanacak ücret tarifeleri, bu ülkelerde yürürlükte olan ücret tarifeleridir. İlk taşıyıcının tam adı ile kısaltılmış adı ücret tarifelerinde, taşıma şartlarında, yönetmeliklerinde ve uçuş tarifelerinde yer aldığından taşıyıcının adı sözleşmenin ön yüzünde kısaltılmış olarak yazılabilir. İlk taşıyıcının adresi sözleşmenin ön yüzünde gösterilen kalkış havaalanıdır. Kararlaştırılmış duraklama yerleri, kalkış ve varış yerleri hariç bu sözleşmenin ön yüzünde yer alan veya taşıyıcının uçuş tarifelerinde o yol üzerinde tarifeli duraklama yerleri olarak gösterilen yerlerdir. Buradaki taşımanın birbirini izleyen birden çok taşıyıcı tarafından yapılması durumunda, taşımanın tek bir taşıma işlemi olduğu kabul edilir.

Gönderenin yazılı muvafakatı olmaksızın taşıyıcının alıcıya taşıma ücretinin ödenmesinde süre tanımış olması durumu dışında, gönderen

taşıyıcının alıcıya taşıma şartlarına ve ilgili kurallarına, yürürlükteki yasalara (Varşova konvansiyonunu onaylayan veya tamamlayan ulusal yasalar dahil) hükümet karar, emir ve talimatlarına uygun olarak ödenmesi gereken tüm taşıma ücret ve giderlerini ödemeyi garanti eder. Yükün varışı; alıcıya veya sözleşmenin ön yüzünde ödeme yapacak kişi olarak görünen merciiye derhal bildirilecektir. Yük varış yerine ulaştığında, yükün varış yerine ulaşmasından önce gönderen tarafından verilecek diğer talimatların kabulü şartıyla, yük alıcıya teslim edilir. Teslim onun talimatına göre yapılır, eğer alıcı yükü kabul etmezse veya kendisi ile bağlantı kurulamazsa, teslim işlemi gönderenin talimatı uyarınca yapılacaktır.

Yükü teslim etmeye yetkili kişi aşağıda belirtilen hallerde ve sürelerde taşıyıcıya yazılı olarak başvurmak zorundadır:

- 1- Yükün görülebilir şekilde hasara uğraması durumunda, durumun anlaşılmasından hemen sonra, teslim anından itibaren 14 gün içinde;
- 2- Gecikmede; yükün, teslim almaya yetkili kişinin emrine hazır duruma gelmesinden itibaren 21 gün içinde;
- 3- Yükün teslim edilmemesi durumunda, hava yük senedinin tanzim edildiği tarihten itibaren 120 gün içinde.

Yükün varış yerine ulaştığı, uçağın varmış olması gerektiği veya taşımanın durmuş olduğu tarihten itibaren iki yıl içinde dava açılmadığı takdirde, taşıyıcıya karşı ileri sürülebilecek her türlü zarar tazmini hakkı düşer.

Taşıyıcı, sigortayı üstleniyorsa ve sigortada isteniyorsa gerekli prim ödenerek bu hususun hava yük senedinin ön yüzüne kaydedilmesi şartıyla hava yük senedi ile teminat altına alınmış olan eşya; sözleşmenin ön

yüzünde miktarı belirtildiği gibi talep edilen miktar kadar bir abonman poliçesi altında sigortalanmış olur (Ödenecek tazminat miktarı, sigortalı değeri aşmamak kaydıyla hasarlanan veya kaybolan yükün gerçek değeri ile sınırlıdır.). Sözü edilen sigorta, hava yük senedini düzenleyen herhangi bir büroda, ilgili tarafın tetkikine hazır bulunduran abonman poliçesinin (ki bu poliçe ile bazı rizikolar teminat dışı bırakılmıştır.) şartlarına, hükümlerine ve teminat kapsamına bağlıdır. Bu poliçe yanında ileri sürülecek tazminat taleplerinin, taşıyıcının herhangi bir bürosuna, derhal bildirilmesi zorunludur.

Gönderen, yükün ambalajlanmasına, taşınmasına ve teslimine ilişkin tüm kurallar dahil olmak üzere çıkış, varış, transit ülkeler ile üzerinden uçulan ülkelerin yürürlükteki yasalarına ve hükümet uygulamalarına uymak, gerekli tüm bilgileri sağlamak, belirtilen yasa ve kararların gerektirdiği tüm bilgileri hava yük senedine eklemek zorundadır. Gönderenin bu hükme uymaması nedeniyle meydana gelebilecek zarar ve harcamalardan dolayı taşıyıcı gönderene karşı sorumlu değildir. Taşıyıcının hiç bir acentası, personeli veya temsilcisi sözleşmenin hiç bir hükmünü değiştirmeye veya kaldırmaya yetkili değildir.¹⁸

Türkiye'de malların hava kargosunda taşınması sırasında gümrükleme işlemlerini bizzat ithalatçı ve ihracatçı takip edebileceği gibi bu işlemler Maliye ve Gümrük Bakanlığı yetkililerince de (gümrük komisyoncuları) yapılmaktadır. Taşınması istenen malların çıkışından önce yapılması gereken işlemler acentalar kanalıyla gerçekleştirilir. Acentalar, malı gönderen ihracatçılar veya malı alan ithalatçılar arasında köprü görevi üstlenmişlerdir. Gümrüklere ve havayollarına karşı, ihracatçı

¹⁸Lebib Yalkın Yayınları, ar,*İhracat Mevzuatı*, Ankara,1993, s.302

ve ithalatçuların sözcüsü olarak hareket eden acentalar, eğer IATA'nın üyesi iseler, havayollarındaki kanuni temsilciler olarak, her türlü işlemi yapmaya da yetkilidirler. Havayollarına ulaştırdıkları yüklerin navlun tutarlarının %5'i oranında kanuni komisyonlarını alırlar. ABD ve Avrupa ülkelerinde yeni uygulanmakta olan başka bir sistem ile acentalar ellerindeki yükleri konsolide ederek, taşıma paylarını ve buna bağlı olarak karlarını da artırma yoluna gitmişlerdir. Ülkemizde de 1988 yılında yayınlanan bir genelge ile konsolide taşımacılığına izin verilmiştir. Bu karar sonucunda Türkiye, AET üyesi olan Yunanistan ve büyük sanayi ihracatçısı olan Tayvan'dan daha iyi bir konuma gelmiştir. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak, acentaların dünya havayolu taşımacılığındaki yerleri önemli bir noktaya ulaşmıştır. Dünyanın önemli havayolu şirketlerinin acentaları, yılda ortalama 1 milyar USD'ı karşılığı kargo taşımacılığını gerçekleştirebilmektedirler. Türkiye'de 1993 Eylül ayı itibarı ile IATA üyesi 56 kargo acentası bulunmaktadır.

2.5. Havayolu Taşımacılığı Organizasyonu

Bir havayolu işletmesini temel organizasyon kurallarından soyutlamak mümkün değildir. Her işletmede olduğu gibi, havayolu organizasyonunda da temel örgüt öğelerinin varlığı açıkça görülür :

- a) Amaç veya amaçlar
- b) Görevler
- c) Görev dağılımı
- d) Birimler arası eşgüdüm
- e) Hedefe ulaşmayı sağlayan süreçler
 - 1- Karar verme
 - 2- Haberleşme

3- Halkla İlişkiler**4- Ödüllendirme ve cezalandırma****5- Denetleme****f) Personel sistemi****g) Kaynaklar**

Kurumlar belli amaçları gerçekleştirmek için kurulurlar. Yönetim organının temel amacı, kurumun amaçlarını gerçekleştirmek olduğuna göre, burada kurumun amaçlarının aynı olduğunu varsayıyoruz. Söz konusu amaçlar hem çok çeşitli, hem de devamlı gelişme halinde olabileceğinden, bunların yönetim biçim ve türünü belirlemeleri zordur. Bununla beraber, belli süreler için amaçların yönetim biçimini belirledikleri varsayılır.

Her kurumun yaşaması ve gelişmesi için, gelirinin giderinden fazla olması gerekir. Gelir fazlası sağlayamayan bir kurumun varlığını sürdürebilmesi için, kendi dışından bir kaynağın desteğine ihtiyacı vardır. Kendi ayakları üzerinde durabilmek için sağlanması zorunlu bulunan bu gelir fazlasını (kar, kazanç, net gelir) elde etmek için, kurumun prodüktif çalışması yani her türlü faaliyetini en az harcama ile başarması gerekir. Bu da ekonomik yönetim kurallarının uygulanması sonucu sağlanır. Ekonomik yönetim türünün meydana gelmesi için; kurumun kamu ya da özel kişilere ait olup olmaması önemli değildir. Önemli olan, bir gelir fazlası sağlama amacına hangi ölçüde değer verildiğidir. Nitekim İktisadi Devlet Kuruluşları, bazı istisnalar dışında karı birincil amaç kabul etmişlerdir.¹⁹

¹⁹Kcmal Tosun, *İşletme Yönetimi*, İşl.Fak.Yay.,İstanbul, 1990, s.346

Büyük ya da küçük bir kurumu yönetme yetkisi, en yüksek yönetim organına aittir. Ancak burada akla ilk gelen soru; bu organın yönetim yetkisini hangi kaynaktan aldığıdır. Öte yandan, kurum ve işletmelerin yönetimi mevcut çevrenin politik, ekonomik, toplumsal ve ideolojik koşulların etkisi altında olmakla beraber, yöneticilerin kişiliklerine de sıkı sıkıya bağlıdır. Şunu da belirtelim ki; verimlilik, rantabilite ve hizmetliliklerinin bilinçli olarak egemen olduğu ekonomik yönetim biçiminde; dikta ve despotluk yöntemlerinin başarı sağlaması olanaksızdır.²⁰

Yönetim yetkisi bir kurumun tümünü kapsıyor, genel veya yüksek yönetimde, yalnız bir kısmını (şube, bölüm, servis vb.) kapsıyorsa, kısmi veya departmantal yönetimden bahsedilir. İşletmelerde yürütülen çalışmalar, birbirlerine benzerlikleri yönünden gruplandırıldıklarında fonksiyonel departmanlaşma adı verilen sistemden bahsedilir. Teori, Üretim, Pazarlama, Finans, Personel, Muhasebe, Dış ilişkiler gibi faaliyet ve iş gruplarını başarmak üzere oluşturulan bu departmanların başında bulunan yöneticilerin yetkileri, bölümlerinin sınırları içinde kalmaktadır. Buna karşın bir genel müdürün, bir yönetim kurulu ya da genel kurul başkanının yetkisi, kurumun tümünü kapsamaktadır.

İşletmenin yaşaması ve gelişmesi, kuşkusuz herşeyden önce, ürettiği mal ve hizmeti doyurucu bir fiyatla satmasına, bu ise içinde bulunduğu sektördeki arz ve talebe bağlıdır. Şu halde her kuruluşun çalışma konusuna ait piyasa durumu işletmeyi büyük ölçüde etkileyecektir. Bu etkinin sakıncalı yönlerinden korunmaya, avantajlı yönlerinden yararlanmaya çalışmak, her yönetimin başta gelen

²⁰Kemal Tosun, *İşletme Yönetimi*, İ.Ü.İşl.Fak.Yay., İstanbul, 1990, s.346-347

işlevlerindedir. Bu işlevin gereği gibi başarılması sonucunda, işletmenin piyasa uyumu sağlanmış olur.

Teknolojik gelişme ve değişmelerden meydana gelen ekonomik dalgalanmalar, üretim araç ve yöntemleriyle üretilen mal ve hizmetteki değişmelerin eseridir. Yeni mal ve hizmetlerin ortaya çıkması olanaklarını meydana getiren teknolojik gelişmelere uymak, işletmecilikte yaşamsal önem taşıyan bir olaydır.

Havayolu taşımacılığının kargo kısmında, işletmelerin karşısına çıkan bazı önemli sorunlar vardır. Bunların başlıcalarını ele almak gerekirse;

- Rezervasyon : Buradaki kargo rezervasyonunu yolcu rezervasyonu ile herhangi bir fark göstermez. Nakliyat için izin verilen süre bir uçaktan diğerine veya bir taşımacı servisinden diğerine yapılan nakliyatı baz almaktadır. Taşımacılık sırasında rezervasyonların yaptırılması, direkt temasın kurulması işinin acentalar tarafından yaptırılması istenmektedir. Araya gönderici firma veya müşterilerin girmesi acentaların önemini ortadan kaldırdığından, böyle bir uygulama kabul görmez. Bu da havayolu şirketlerine ulaşmadaki prosedürlerin uzamasına yol açar. Ancak nadir de olsa bu tip uygulamalar yapılmaktadır.

- Teknik eleman yetersizliği : Çok eski bir maziyeye sahip olmayan ve yaygın olarak personel yetiştiren bir kaynağı olmayan havayolu sektörü, yetişmiş personel bulmakta güçlük çekmektedir. Sektörde çalışan az sayıda personel ise transferler yoluyla çok yüksek ücretlere firma değiştirebilmekte ve bu da direkt olarak maliyetlere yansımakta ve uzun süreli bir organizasyon yapısının korunmasına imkan tanımayabilmektedir.

- Havaalanlarının Kapasite ve Kaliteleri : Kuşkusuz, havayolu kargo taşımacılığı, havayolu şirketlerinin olmasını gerektirdiği gibi, hava limanlarının olmasını da gerekli kılar. Her hava aracının rotası, mutlaka bir havaalanına göre çizilmiştir ve tehlike durumlarında uçağın acil iniş yapabileceği bir yerin bu rotada olması gerekir. Bu zorunluluk, havayolu taşımacılığının yaygın kullanımını etkiler ve sınırlar. Havaalanları askeri olanlar hariç; kargo ve genel amaçlılar olarak iki kısma ayrılabilir. Genel amaçlı havaalanlarının kullanım alanlarının genişliğine karşın yük taşıma potansiyelleri çok daha düşüktür. Dünya üzerindeki havaalanlarının %92'si genel amaçlı havaalanlarıdır. Bu durum, havayolu ulaşımının daha ziyade yolcu taşımacılığı olarak kabul edildiğini göstermektedir. Havayolu şirketleri de ister istemez bundan etkilenip, organizasyon yapılarını yolcu taşımacılığı ağırlıklı olarak düzenlemektedirler. Havayolu sektöründe de faaliyet gösterse, tüm diğer işletmeler gibi kar amacı güden bu şirketler, sadece bu yüzden çok daha az kaynak sağlayan ve uğraşısı daha zor olan yolcu taşımacılığına daha önem vermektedir. Mevcut durumun istisnası olarak, toprakları çok geniş alana yayılmış ve gelişmiş bir ülke olan ABD'ni gösterebiliriz.

Bir havaalanı genel olarak şu şartları taşımalıdır :

- a) Kamu kullanımına her kesim için açık olmalı, hiçbir fark gözetmemelidir.
- b) Uygun bir şekilde işletilmeli ve tüm ihtiyaçları sağlanmalıdır.
- c) Temiz ve yeterli güvenlik sağlanmış olmalıdır.
- d) Askeri kullanımlar için, özel durumlarda kullanıma açık olmalıdır.
- e) Havaalanı işleticileri gerekli bina ve mobilyaları temin

etmeli, devletin kullanımı için hava trafik kontrol ve hava durumu gibi faaliyetlere gerekli olan yeri temin etmelidir.

f) Tüm işletme organları maliye, raporlama ve teftiş açısından kontrole açık olmalıdır.

g) Handling hizmetleri ile ilgili tüm faaliyetlerin tam olarak verilebilmesi gereklidir.²¹

Hava kargoculuğunda, diğer sektörlerde olduğu gibi, orta kademe yöneticiliğin yapısı ve karakteristiklerinin tam olarak anlaşılması konusunda bir yetersizlik vardır. Herhangi bir görev için düşünülen personelin sahip olması gereken karakteristiklerin ne olacağı önceden saptanmalıdır. Bu yetersizliğin boyutu, çok hızlı bir gelişme ile vurgulandığı gibi, hava kargoculuğunda orta kademe yöneticiliğin nitel ve nicel olarak bir analizinin yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Bu konuda şimdiye kadar belli başlı 4 prosedür takip edilmiştir. Bunlardan birincisi; hava kargoculuğunda arzu edilir bir çalışma modeli saptamak ve orta kademe yöneticilik hakkında genel bir bakış açısı kazanmak için konu ile ilgili yazılmış eserleri gözden geçirmektir. İkincisi; değişik coğrafi bölge havayollarında çalışan üst kademe personel ile hangi tür modelin tercih edileceği hakkında bir anket yapmaktır. Üçüncüsü; hava kargoculuğu sektöründe çalışan üst ve alt düzey personelin cevaplandırması için yine bir anket formu hazırlayıp rastgele seçilen adreslere yollamaktır. Son olarak geliştirilen prosedür ise, şu anda halen sektörde çalışmakta olan orta kademe yöneticilerle bir mülakatı içerir. Mülakat iki bölümden oluşur. Birinci bölüm betimlemeli soruları kapsar. İkinci kısım ise orta kademe yöneticilikte başarılı bir performans gösterilebilmesi için ne tür özelliklere sahip olunması gerektiği üzerine kısa sorulardan oluşmaktadır. Bu prosedürler sonucu alınan kararları veya varılan sonuçları şu şekilde

²¹D.Philip Locklin,*Economics of Transportation*, Richard D.Irwin Inc.,1986, s.765-768

sıralayabiliriz:

1- Orta kademe yöneticilerin ana görevi maliyet kontrolü için hesap ve muhasebe yapabilmek ve diğer çalışanların sorumluluğunu üstlenmektir. Bu fonksiyonlar şirketten şirkete değişiklik gösterebilir.

2- Orta kademe yöneticilerin mesaieleri öncelikle personelin sorunları, müşteri servisi ve satış durumu gibi konularla uğraşarak geçmelidir. Tabii bu zaman yine yöneticinin konumuna göre değişmektedir.

3- Orta kademe yöneticilikte çalışan personelin birkaç vasfa sahip olması istenen, hatta gerekli olan bir durumdur. Örneğin; işbirliğine yatkınlık, sorumluluk alacak seviyede olma, diğer grup çalışanlarıyla bütünleşme, sadakat ve bağlılık, hızlı düşünme yeteneği, diplomatik ilişki kurabilme ve ikna edebilme gibi özellikleri bu çerçevede sayabiliriz.

4- Sektörde çalışan orta kademe yöneticiler, ortalama olarak, 30-36 yaşları arasında, %66'sı erkek ve en az bir yüksek okul bitirmiş kişilerden oluşmaktadır.

5- Teşvik edici ikramiye ve diğer benzerleri, eğitim seviyesine ve yaş durumuna göre değişiklik arz etmektedir.

6- Firmalar, güç kazanmak ve kendilerini geliştirmek için çalışanlarının en azından bir üniversite bitirmiş olmasını ve bazı özel konular için master yapmış kişiler aramaktadırlar.

7- Gelecek on yılda uzmanlara ve orta kademe yöneticilere olan talep artacaktır.

8- Hava kargoculuğunda orta kademe yönetici ve uzmanları eğltmek için ikinci derece insangücü yetiştirme-geliştirme programı düşünülmektedir.

9- Yetenek ve kabiliyet sahibi kişileri görev durumuna göre önemli konumlara getirmek iyi bir yöneticilik politikası için oldukça önemlidir.

10- Orta kademe yönetici programı için seçilen müfredat;

fonksiyonlara, vasıflara, yeteneklere göre hazırlanmış olmalıdır.

Orta kademe yönetici adaylarına uygulanacak biçimsel eğitim ve bilgi aktarımı sonucu, hava taşımacılığının gerektirdiği özelliklere sahip yöneticiler ortaya çıkacaktır.

Bununla birlikte, eğitimin derecesini iyi hesaplamamız; adayların önceki bilgi ve kabiliyetlerini gözönüne almamız, kaliteyi arttıracaktır. Gerekli işbirliği ve standardizasyonun temininden sonra orta kademe yöneticiler, sektöre gereken eğitilmiş personel desteğini sağlayacaklardır.

Tahmin edileceği gibi; havayolu ile taşınan malların fiyatı, taşınan malın ağırlığına veya normalden daha hızlı teslimi gibi tercihlere bağlı olarak değişmektedir. En çok hangi tür kargonun bütüne oranla taşındığı ise Tablo-3'de gösterilmiştir. Bu tablo Birleşik Devletler'in 4 büyük havayolu taşıyıcısının 1951 yılında gerçekleştirdiği taşımalar esas alınarak düzenlenmiştir.²²

²²ICAO Statistical Year Books, ICAO, 1980, CAA Library s.125

TABLO-3

KARGO TÜRÜ	%'LİK ORAN
Elektrik-Elektronik malzeme parçaları.....	14.3
Giyim eşyaları.....	12.1
Makina aksam ve parçaları.....	11.6
Basılı yayınlar.....	7.7
Kesilmiş çiçekler.....	7.1
Oto parça ve aksesuarları.....	6.8
Aircraft parça ve aksesuarları.....	5.7
İlaç ve biyolojik maddeler.....	4.9
Metal ürünler.....	4.7
Bagaj ve diğer özel mallar.....	3.5
İhtiyaç maddeleri, tavuk ve balık.....	3.4
Kamera, film ve diğer foto malzemeleri.....	2.9
Bilimsel ve profesyonel malzeme, motor ve parçalar.....	2.4
Kağıt ve kağıt ürünleri.....	1.5
Diğer.....	9.2

Hava kargoculuğunda her türlü ticari değeri olan veya olmayan eşya taşınmakla birlikte bunun bazı istisnaları vardır. Gazete dağıtımı buna örnek gösterilebilir. Karayolu taşımacılığına göre havayolu kargoculuğunda çalışan taraflar, sektörün kendi kendine yeten bir duruma gelebilmesi için yüksek vergi veya ücret ödemesi yapmazlar. Bu havayollarının gelişmesi ve hayatîyetlerini sürdürebilmesi için gereklidir ve sübvansiyon olarak da adlandırılabilir. Sübvansiyon 3 farklı halde olabilir;

1- Devlet tarafından tesis edilen ve düzenlenen hava koridorlarının havayolları tarafından serbestçe kullanım hakkı.

2- Havayollarının kullandıkları kamuya ait hava limanları için bazı zamanlar gerekenden az ödeme yapmaları.

3- Havayollarına, posta taşımalarından kaynaklanan ve devletçe büyük bir sübvansiyonu içeren ödemelerde bulunulması.

Uçak ile posta taşımacılığı ve havayollarına ödenen sübvansiyon arasındaki bağlantı nedeniyle bazı anlaşılmayan noktalar bulunmaktadır. Bazı durumlarda sübvansiyon devletin havayolu şirketlerinin posta taşıması karşılığı yaptığı toplam ödeme olarak görülmekte fakat bu düşünce devletin yaptığı ödeme karşılığı ticari değerli haiz bir hizmet aldığı gerçeğini görmezden gelmektedir. Yine aynı şekilde bazı durumlarda sübvansiyonun; taşıdıkları posta nedeniyle şirketlere ödenen meblağ ile alınan posta ücreti miktarı arasındaki fark olduğu ileri sürülmektedir. Fakat burada havayollarına fazladan bir ödeme yapılmakta ki bunun nedeni sadece uçak ile posta taşımacılığını desteklemek ve geliştirmektir. Bu yüzden sübvansiyon havayollarının mali açıdan desteklenmesidir diyemeyiz.

Seferlerde yolcuların 20 kg'a kadar olan bagajları ücretsiz taşınmakta; 20 kg'ı geçen yüklerde ise gidiş ücretinin %1'i kilo başına alınmaktadır.

Havayollarının hiçbiri taşımakta oldukları kargolarla ilgili olarak, alıcı ve yükleyiciler için herhangi bir hizmeti yerine getirmezler. Bu gibi hizmetleri yapan ayrıca taşıyıcıların olması gerekmektedir. Kargo taşımacılığında hangi gün hangi sefere, kaç tonajlı uçakların gönderileceği önceden belirlenmiştir. Anza ve diğer nedenlerden dolayı seferdeki uçağın

değiştirilmesi ancak sivil havacılık dairesinden ve her ülkenin ulusal havayollarından izin alınmasıyla mümkün olmaktadır. Kargo yüklerinin taşınması sırasında ortaya çıkan sorunları; rezervasyonda çıkan sorunlar, uçakların kapasitelerindeki sorunlar, yetişmiş kalifiye elemanlarla ilgili sorunlar olarak sıralayabiliriz.

Havayolu ile taşınması istenen kargo için yer ayrımı, yolcuların havayolu ile taşınmaları sırasında yapılan rezervasyon gibidir. Kargo yeri özel uçuşlar veya yolcu uçuşlarında ayırılabilir. Taşımacılık sırasında rezervasyonların yaptırılması, direkt temasın kurulması içinli acentalar tarafından gerçekleştirilmesi istenmektedir. Araya gönderici firma veya müşterilerin girerek rezervasyonu gerçekleştirmeleri, acentanın önemini ortadan kaldıracığından istenmemesine rağmen zaman zaman da olsa böyle olaylarla karşılaşmaktadır. Diğer bir sorunda bazı şirketlerin, önceden gönderilme ihtimali olan malları için hayali rezervasyon yaptırılması veya gönderecekleri miktarı gerçeğinden fazla göstermeleridir. Bunun sonucu olarak havayolları kendilerine bildirilen oranlara göre genel merkeze bildirimde buldukları rezervasyonları tekrar iptal etme ya da değiştirme durumunda kalabilmektedirler. Bu gibi durumlar havayolları için çok önemli olan prestiji sarstığından bu tür hesapların doğru yapılması şirketler için son derece önemlidir. Fakat firmalar arası rekabet dolayısıyla bu tür olayların düzeltilmesi de güç olmaktadır. Diğer ülkelere nazaran Türkiye'de havayolu ile kargo taşınması talebini karşılayacak düzeyde bir firma olmadığından, yeni yeni uçak şirketleri kurulmakta ve bu sayede ihtiyaç giderilmeye çalışılmaktadır.

2.5.1. Yurtiçi Organizasyon Örnekleri

2.5.1.1. Türk Havayolları A.O.

20 Mayıs 1933 tarihinde 2186 sayılı kanunla Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak Havayolları Devlet İşletmesi İdaresi adı altında kurulmuş olan Türk Hava Yolları, Hava taşımacılığı yapan diğer uluslararası kuruluşlar ile rekabet edebilmesini temin amacıyla 21 Mayıs 1955 tarih ve 6623 sayılı kanun ile özel hukuk hükümlerine tabi bir anonim ortaklık haline getirilmiş ve ismi Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı olarak değiştirilmiştir.

İlk kuruluş aşamasında 180.000. TL.'si bütçe ile kurulan 5 ufak uçak ile arz edilen koltuk toplamı 28 koltuk olan Devlet Hava Yollarının 1933 yılı Organizasyon Şeması Şekil:2'te sunulmuştur.

1955 yılında anonim ortaklık statüsü kazanan Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı 1956 yılında Uluslararası Hava Ulaştırma Birliği'ne (International Air Transport Association, IATA) üye olarak gerçek anlamda uluslararası hava işletmesi niteliği kazanmıştır. Süratle ve sürekli büyüyen THY A.O. 1956 yılında 28 uçaklık bir filo ile arz edilen koltuk sayısı toplamını 686'ya çıkarmış ve Atina, Beyrut, Lefkoşe ve Kahire noktalarına seferler başlatmıştır. 1956 yılında toplam 218806 yolcu taşınmış ve 21245 saat uçuş yapılmıştır. THY A.O. 'nın 1956 yılı organizasyon şeması da Şekil:3'de sunulmuştur.

Gerek 1933, gerekse 1956 yıllarına ait şemalar incelendiğinde ilk dikkat çeken husus, merkezi organizasyon yapısının varlığıdır. 1956 yılında 1933'e oranla fonksiyonlarda ihtisaslaşma arttırılmış görülmekte ve ilk kez hiyerarşi kademeleri oluşturularak Genel Müdür Yardımcı ünvanını

kullanıldığı izlenmektedir. Karar, icra ve denetim kademelerinin oluştuğu, asal ve destek birimlerin belirlenmeye başladığı dikkat çekmektedir. 1961 yılında organizasyon şemasına destek danışman birim olarak Hukuk Müşavirliğinin ilave edildiği izlenmektedir. THY A.O. 1967 yılında DC-9 uçakları ile ilk jötleşme hareketini başlatmış ve uluslararası hava taşıyıcısı ve ülkenin bayrak taşıyıcı havayolu olarak Londra, Frankfurt, Roma, Viyana, Brüksel, Münih, Tel-Aviv, Amsterdam, Tebriz, Zürih, Budapeşte hatlarında da sefer yaparak, Avrupa içi ve Asya-Avrupa sektörlerinde faaliyet göstermeye başlamıştır.

Faaliyet alanının genişlemesi, değişik pazar şartlarının oluşması ve rekabet ortamının artması gibi nedenler ile kuruluşun organizasyon yapısı da yenilenmeye, büyümeye ve gelişen yeni şartlara ayak uydurabilmek için zaman içinde yeniden düzenlemelere tabi tutulmuştur.

1993 yılında Türk Hava Yolları A.O.'na bakıldığında, kıtalar arası işletme yapan, dünyanın en modern uçaklarını filosuna katmış ve uluslararası standartlarda ve yoğun rekabet koşulları altında hizmet veren bir bayrak taşıyıcı havayolu modeli görülmektedir.

Kapsamlı faaliyet alanı ile etkin bir organizasyonu gerektiren THY A.O. 1993 yılının Mart ayında, yapılanmasında köklü değişikliklere gitmiş ve sistemde aksayan yönleri rahatlıkla kontrol altına almıştır.

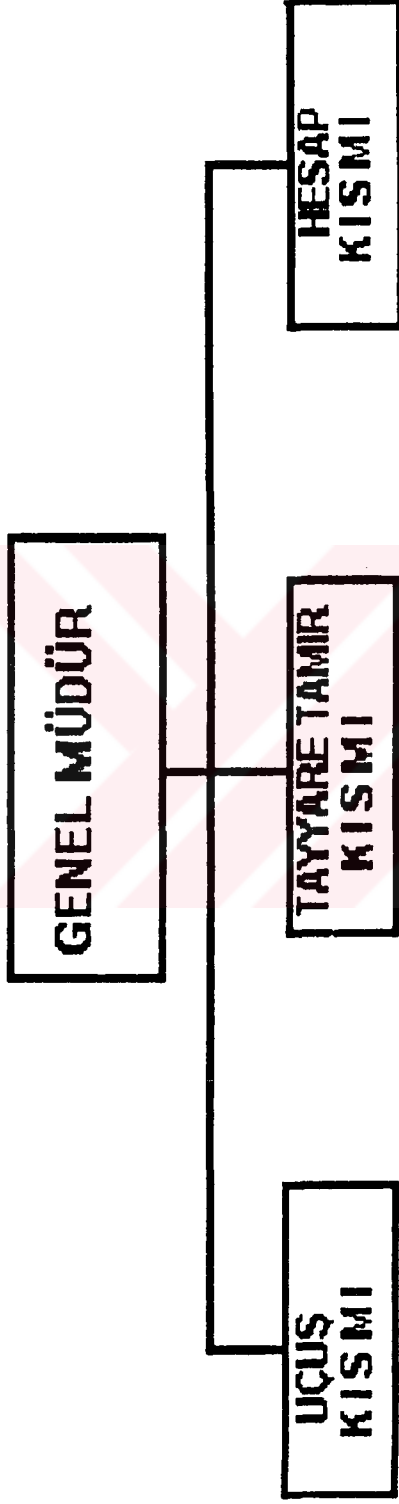
Bu yeni organizasyon şemasına bakıldığında göze çarpan ilk yenilik; üst düzeyde oluşturulan Danışma Birimlerinin varlığıdır. Yönetim Kurulu'nun şemsiyesi altında Genel Müdür, Genel Sekreter, Özel Kalem Müdürü yanında; Savunma Sekreterliği, Teftiş Kurulu, Hukuk Müşavirliği Halkla İlişkiler ve İkram Başkanlığı gibi merciler, ilgi alanlarına giren

konularda uzmanlaşmış olmaları sebebiyle üstlerine almış oldukları görevleri layığı ile yerine getirmekte; yönetim kuruluna direk sorumlu olmaları sebebiyle denetlemeyi etkin kılmaktadırlar.

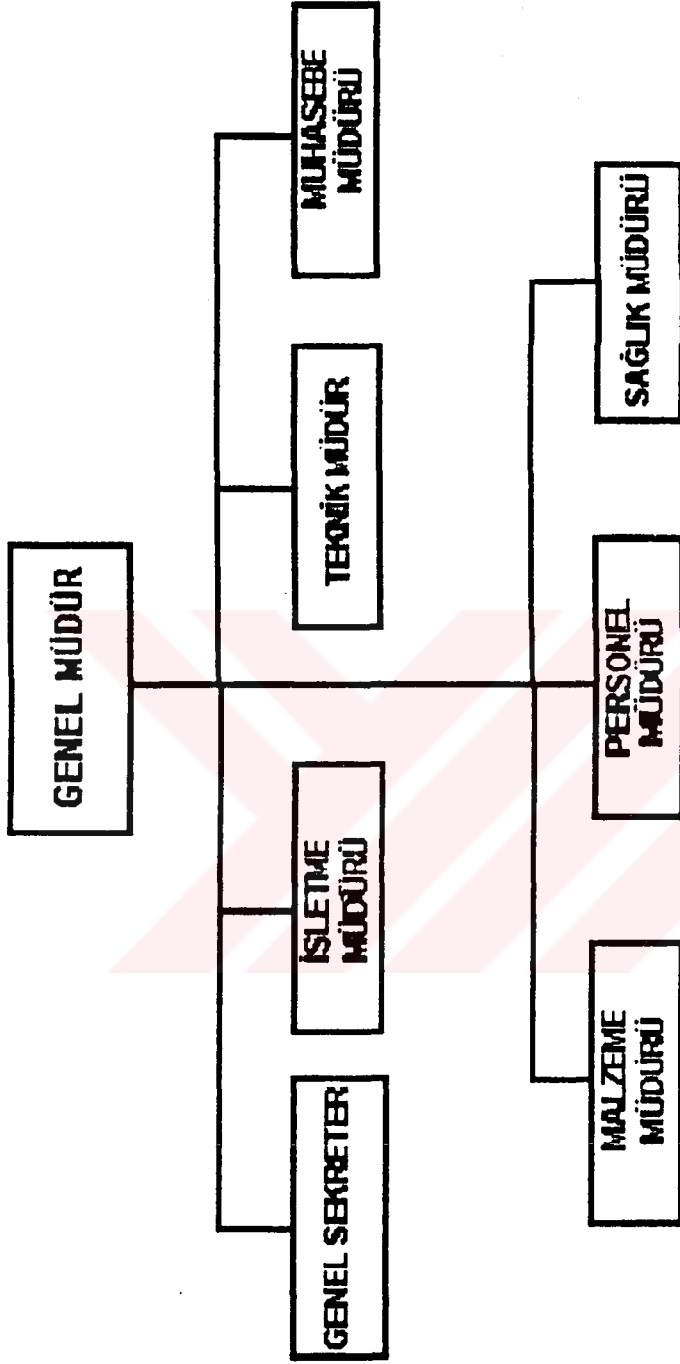
Genel Müdür; faaliyetlerini yürütürken idari, mali,ticari, işletme, teknik, destek ve planlama konularında çalışan yardımcılarla desteklenmiştir.

Planlama ve İdari Genel Müdür Yardımcılıkları; araştırma, koordinasyon, personel alımı ve eğitimi gibi konularda hizmet verirken; Mali ve Ticari Genel Müdür Yardımcılıkları ile yardımlaşarak çalışmaktadırlar. Genel Muhasebe ve Finansman konularında yetkili olan Mali bölümün Almanya'da da bir irtibat bürosu bulunmaktadır. Kargo ve yolcu pazarlama, satış koordinasyonu, bütçe hazırlanması gibi konularda ise Ticari Genel Müdür Yardımcılığı yetkilidir.

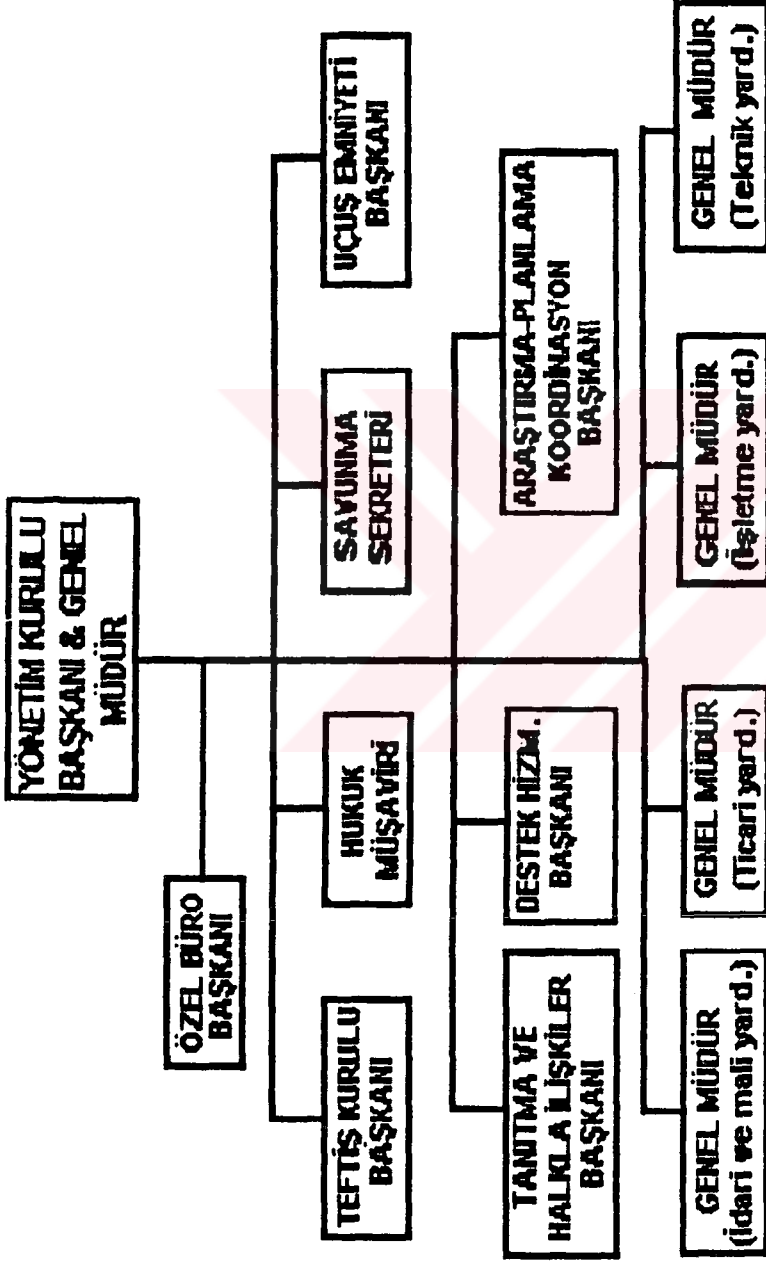
Verilen hizmetin kalitesini standart hale getirmek, uçuşun teknik bakım dışında kalan aşamalarında kalite birliği sağlamak amacıyla İşletme Genel Müdür Yardımcılığı yapılandırılmıştır. Ortaklığın sahip olduğu uçakların teknik açıdan rasyonel kullanılmaları, bakım masraflarının minimuma indirilmesi amacıyla kurulan Teknik; satınalma, inşaat-emlak gibi konularda çalışan Destek; ve planlamanın tek elden yapılmasını sağlayan APK Genel Müdür Yardımcılıkları; Genel Müdürlüğe karşı sorumlu makamlar olarak organizasyonda yer almaktadırlar.



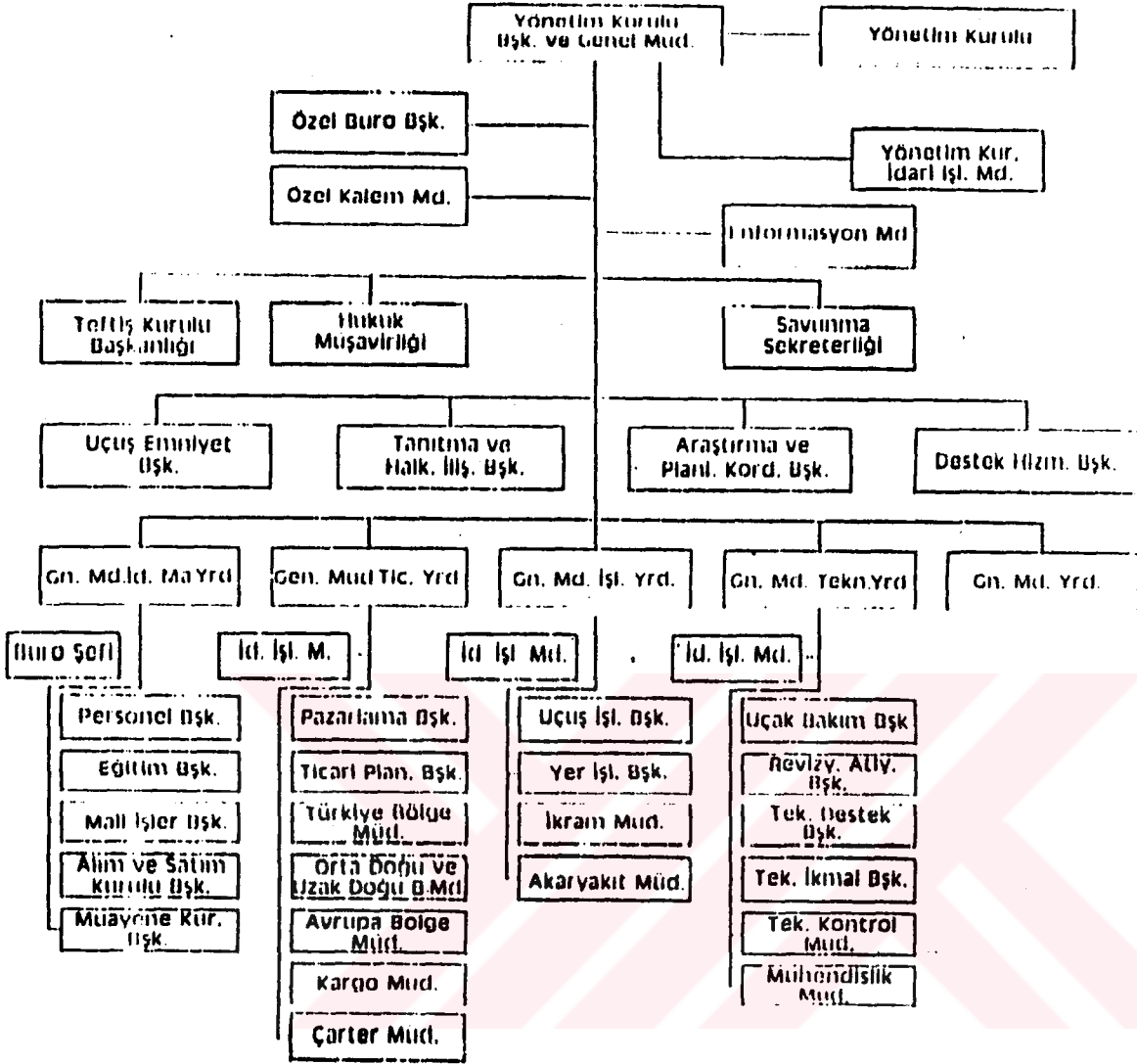
ŞEKİL 2: 1933 YILI DEVLET HAVAYOLLARI TEŞKİLATI



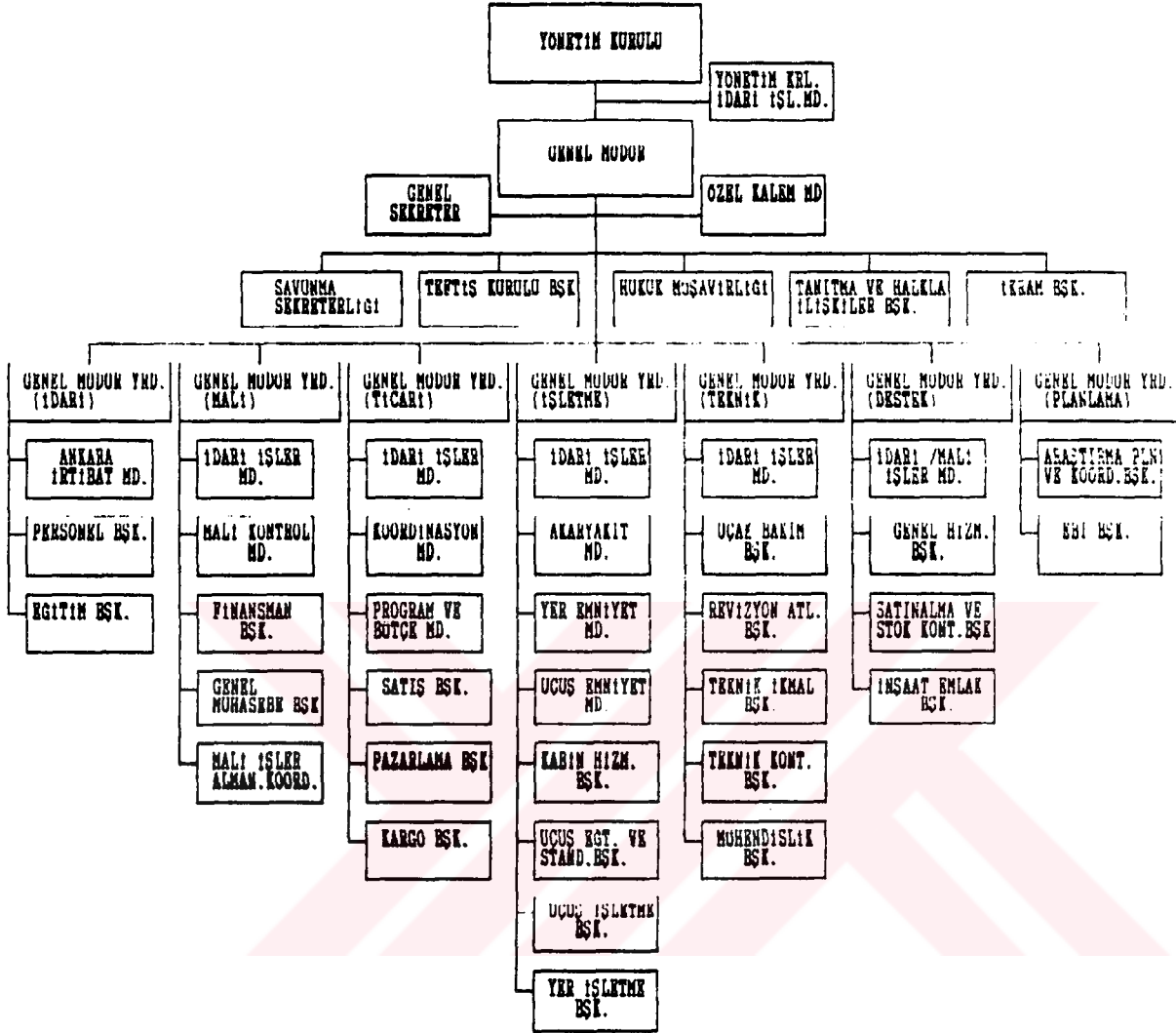
ŞEKİL 3: 1956 YILI THY A.O. ORGANİZASYON ŞEMASI



ŞEKİL 4: 1986 YILI THY A.O ORGANİZASYON ŞEMASI



ŞEKİL 5: 1988 YILI THY A.O ORGANİZASYON ŞEMASI



ŞEKİL 6: 1993 YILI THY A.O. ORGANİZASYON ŞEMASI

2.5.1.2. ÜnAir Havayolları A.Ş.

ÜnAir Havayolları A.Ş.; 1993 yılında kuruluş müracatını tamamlayıp havacılık sektörüne hizmet vermeye başlayan bir firmadır. Firmanın esas olarak faaliyet alanı havayolu ile kargo taşımacılığı yapmaktır. Bu esas amacın oluşmasında etken olan sebepler şunlardır :

1- Türk havacılık sektöründe, özellikle yurt dışına yapılan taşımacılık faaliyetlerinde Türk firmalarının payının az olması.

2- Türkiye'de mevcut havayolu şirketlerinin hiçbirinin sadece kargo taşımacılığı yapmaması sonucu havayolu ile kargo taşımacılığının gelişmemiş olması ve bu sektördeki pazar payının yüksek fiyat uygulayan yabancı havayolu firmalarında olması.

3- Türk ihraç ürünlerinin, yabancı firmaların ve yerli havayolu şirketlerinin uyguladıkları IATA tarifelerinin yüksekliğinden dolayı dış pazarlarda pazara ulaşma ve fiyat bakımından rekabet şanslarının düşmesinin önüne geçilmesi.

4- Yurt içi taşımacılıkta havayolunun diğer ulaşım araçlarına göre gelişmemiş olması ve yaygın kullanımının gerçekleştirilememiş olması.

5- Havayolu taşımacılığının diğer ulaşım araçlarından daha pahalı olması gerekir inancının çürütülmesini sağlamak ve mevcut ekonomi dünyasında aradaki ufak fiyat farklarının sadece sağlanan kalitenin sonucu olduğunu ispat etmek.

6- Havayolu taşımacılığının sadece insan taşınması olmadığını kanıtlamak.

7- Türk Sivil Havacılığı'nın gelişimine katkıda bulunmak.

8- Yurt dışında rekabet edebilecek bir havayolu taşımacılığı yaparak, Türk havayolu taşımacılığının adını dünyaya duyurmak.

9- İlk etapta Türkiye'nin havayolu taşımacılığı ihtiyaçlarını gerçekleştirdikten sonra, yurtdışında havayolu taşımacılığı yaparak

ülkemize döviz girdisi sağlamak.

Şirket bu amaçla Ulaştırma Bakanlığı'ndan hava taksi işletmeciliği ve tarifeli kargo taşımacılığı işletmeciliği ruhsatını almıştır. Bu aşamada, İTKİB (İstanbul Tekstil ve Konfeksiyon İhracatçıları Birliği) ile bir taşıma anlaşması yaparak Türk tekstil ve konfeksiyon ürünlerinin, Amerika Birleşik Devletleri, Kanada, Güney Afrika Cumhuriyeti gibi uzak pazarlara taşınması işini üstlenmiş ve IATA üyesi havayollarının taşıma fiyatlarının yaklaşık yarısına bu işin yapılabileceğini göstererek ülke ihracat potansiyelinin artmasına yönelik ilk girişimini yapmıştır. Bu taşımacılık için büyük bir kargo uçağı Türk ihracat ürünlerine tahsis edilmiştir.

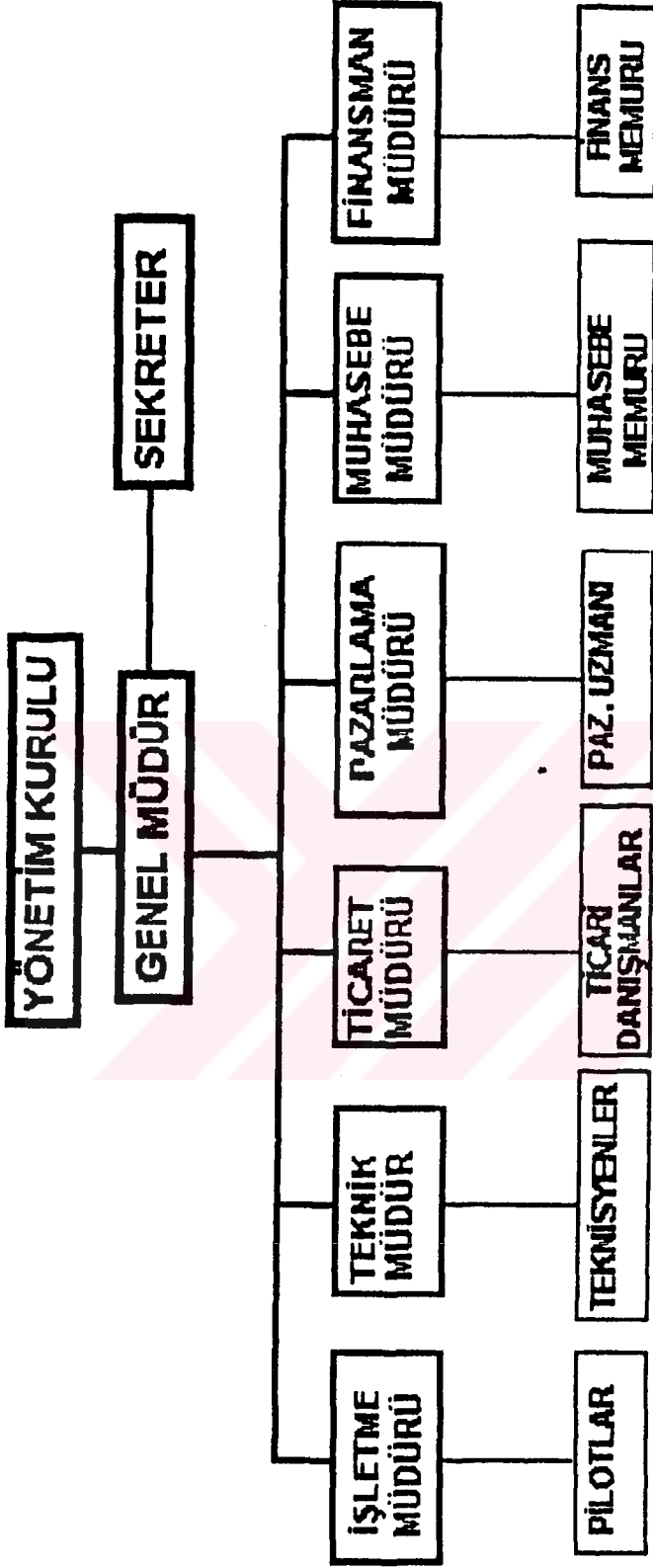
Ayrıca yurtiçi kargo ve yolcu taşımacılığı için hava taksi işletme ruhsatı alınarak, yurt dahilindeki 7 ile yönelik taşımacılık yapılmaya başlanmış, bu amaçla 3 adet küçük çaplı uçak ithal edilmiştir.

Şirketin organizasyon yapısı Şekil:7 'de gösterilmiştir. Türk Hava Yolları'na oranla daha basit bir organizasyon yapısı içeren şirketin faaliyetlerindeki artışa paralel olarak organizasyon yapısında da değişme ve gelişmeler olması beklenmektedir. Şirket; yönetim kadrolarında havacılık sektöründe deneyimli personelin istihdamına önem verdiği gibi, Türkiye için yeni sayılabilecek hizmetleri etkin olarak Türk havayolu taşımacılığı sektörüne yerleştirebilmek için, atılcı ve genç bir kadro oluşturmaya dikkat etmiştir.

Şirket organizasyon şemasında belirtilen departmanlar için küçük çalışma grupları oluşturmuş, bürokrasiyi azaltıcı ve faaliyetlerin hızlı ve etkin biçimde yerine getirilmesi için yoğun iletişime önem vermiştir. Bu

küçük çalışma gruplarında hızlı gelişen yapının sağlam temellere oturtulması için her bölümün başka bölümler üzerinde denetim yapmasına olanak tanınarak, kontrolün ve bilgilenmenin maksimum seviyede tutulmasına önem vermiştir. Bu yapısı ile hızlı büyüme ve sonrasında elde edilen kaynaklarla ihtisaslaşmaya gitme temel strateji olarak benimsenmiştir. Şirketin yatırımcı kadrosu da işin düzenli yürümesini sağlamak amacıyla tüm faaliyetlerin denetlenmesinde üzerlerine düşen vazifeleri yapma amacını taşımaktadırlar.

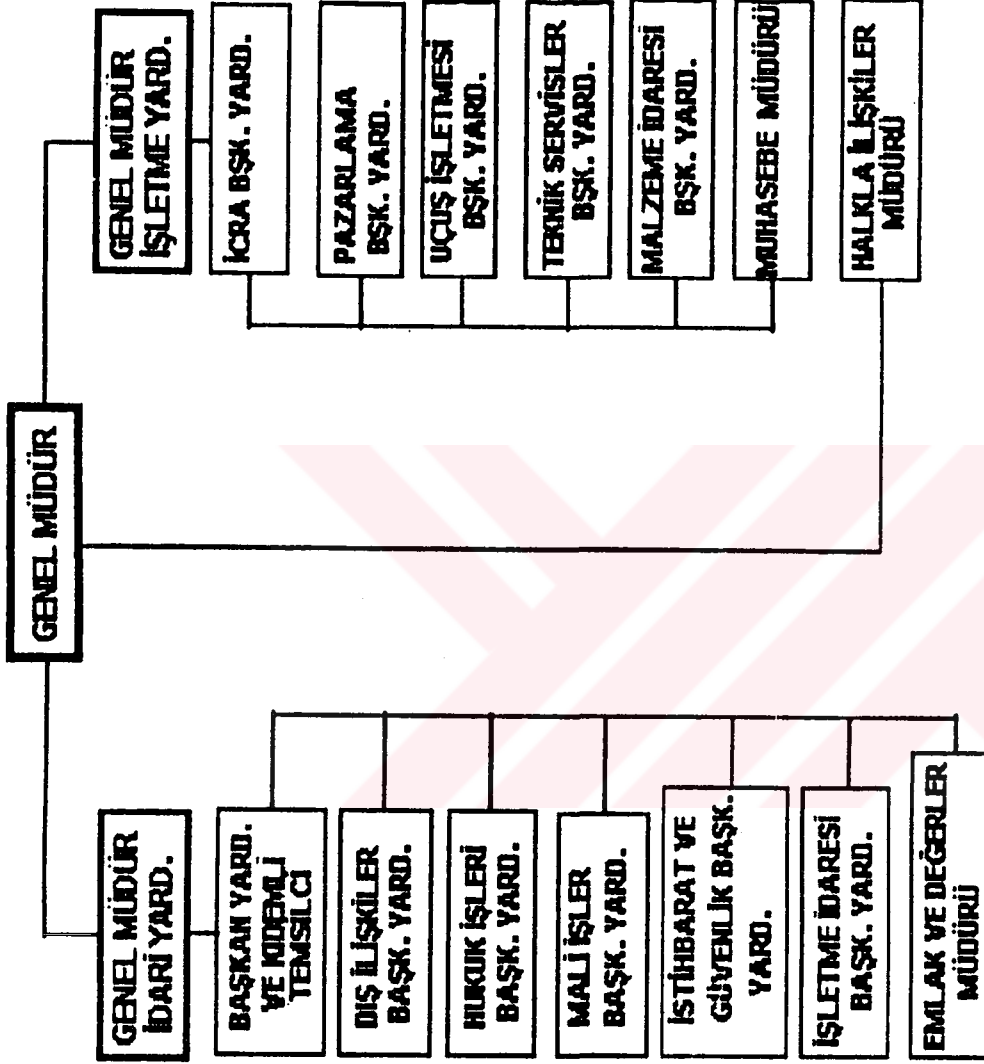




ŞEKİL 7: ÜNAİR HAVA YOLLARI A.Ş. ORGANİZASYON ŞEMASI

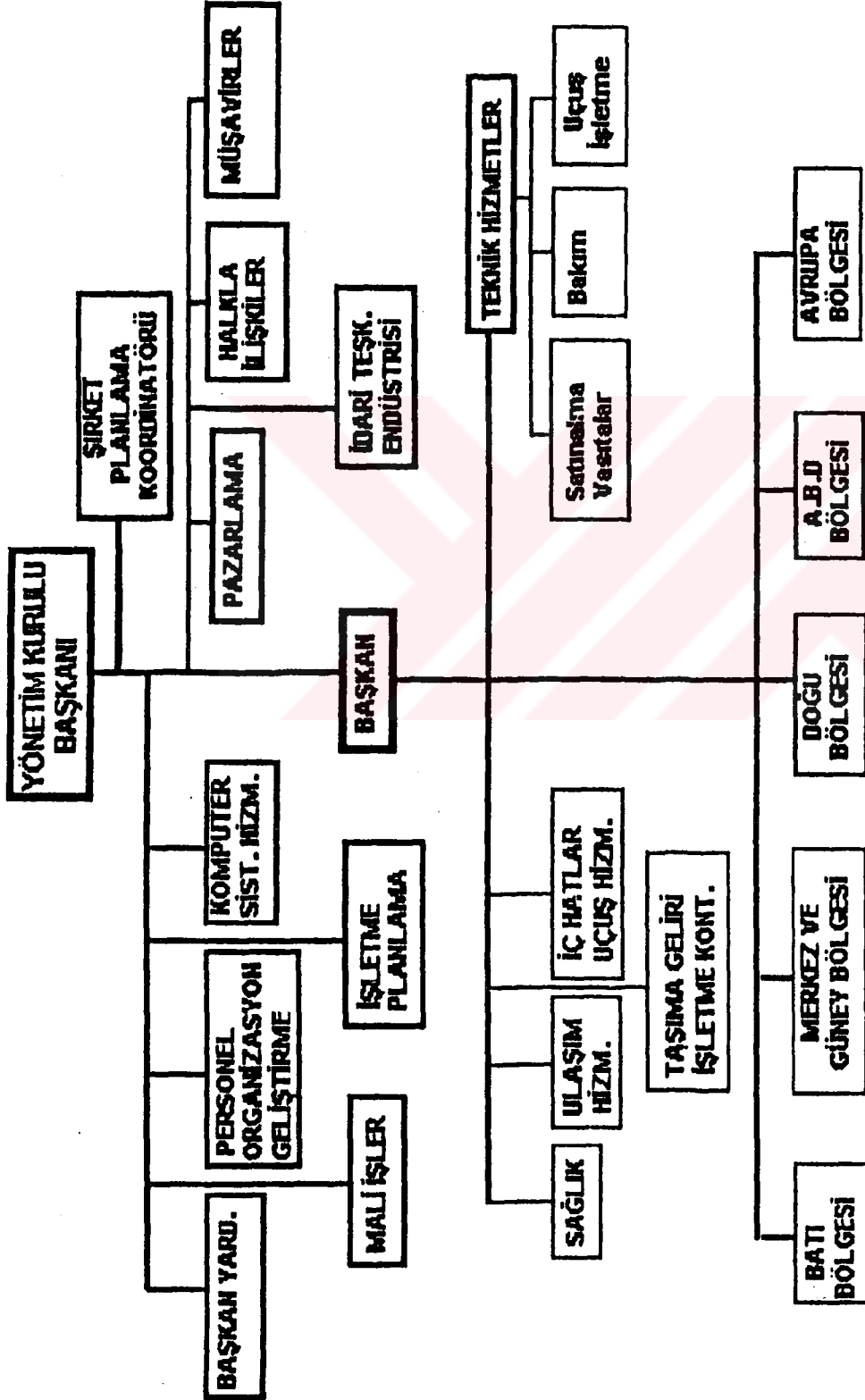
2.5.2. Yurt dışı Organizasyon Örnekleri

2.5.2.1. SAUDI HAVAYOLLARI



ŞEKİL 8: SAUDI HAVAYOLLARI ORGANİZASYON ŞEMASI

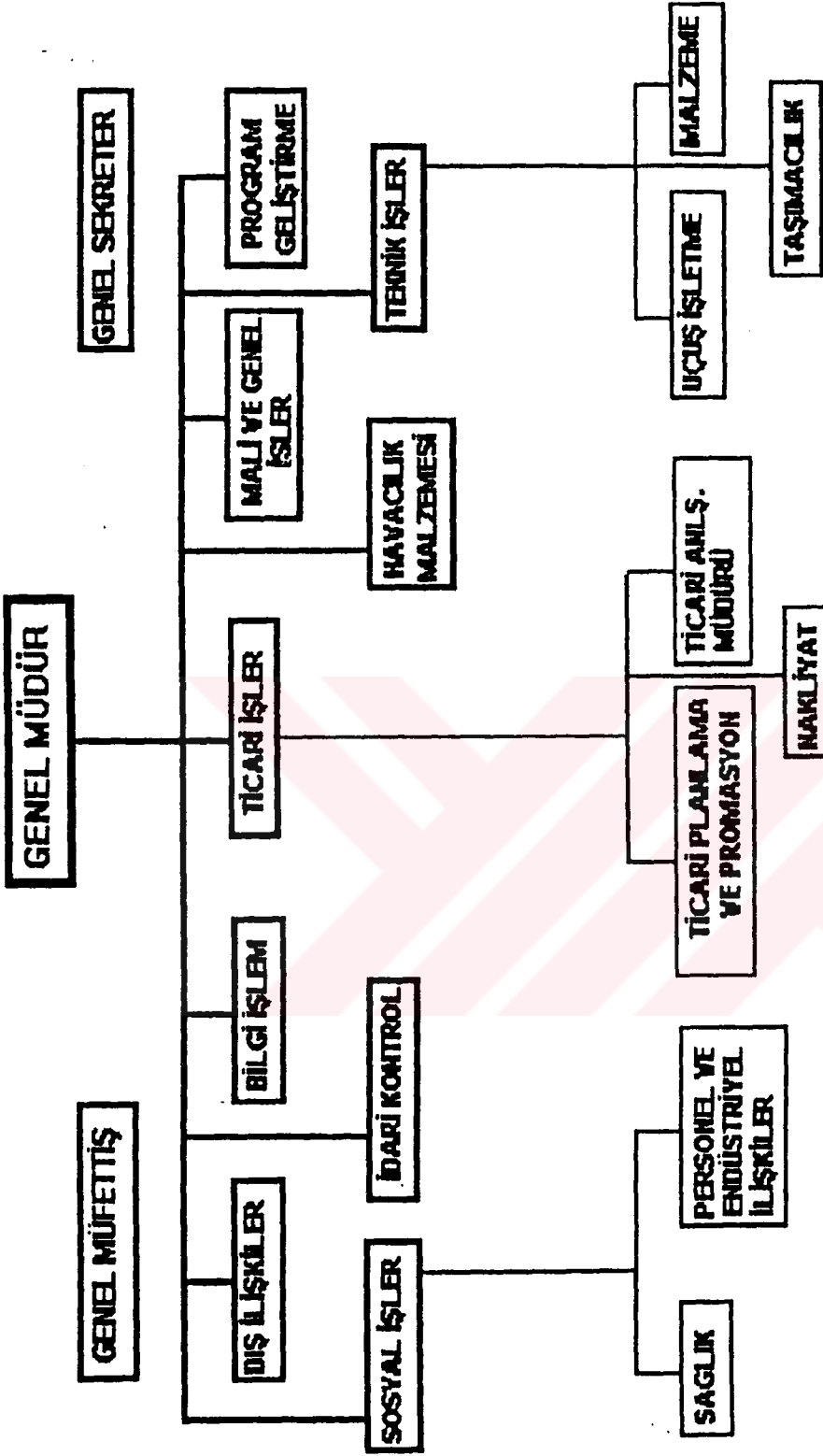
2.5.2.2. AIR CANADA



ŞEKL 9: AIR CANADA ORGANİZASYON ŞEMASI

2.5.2.3. AIR FRANCE

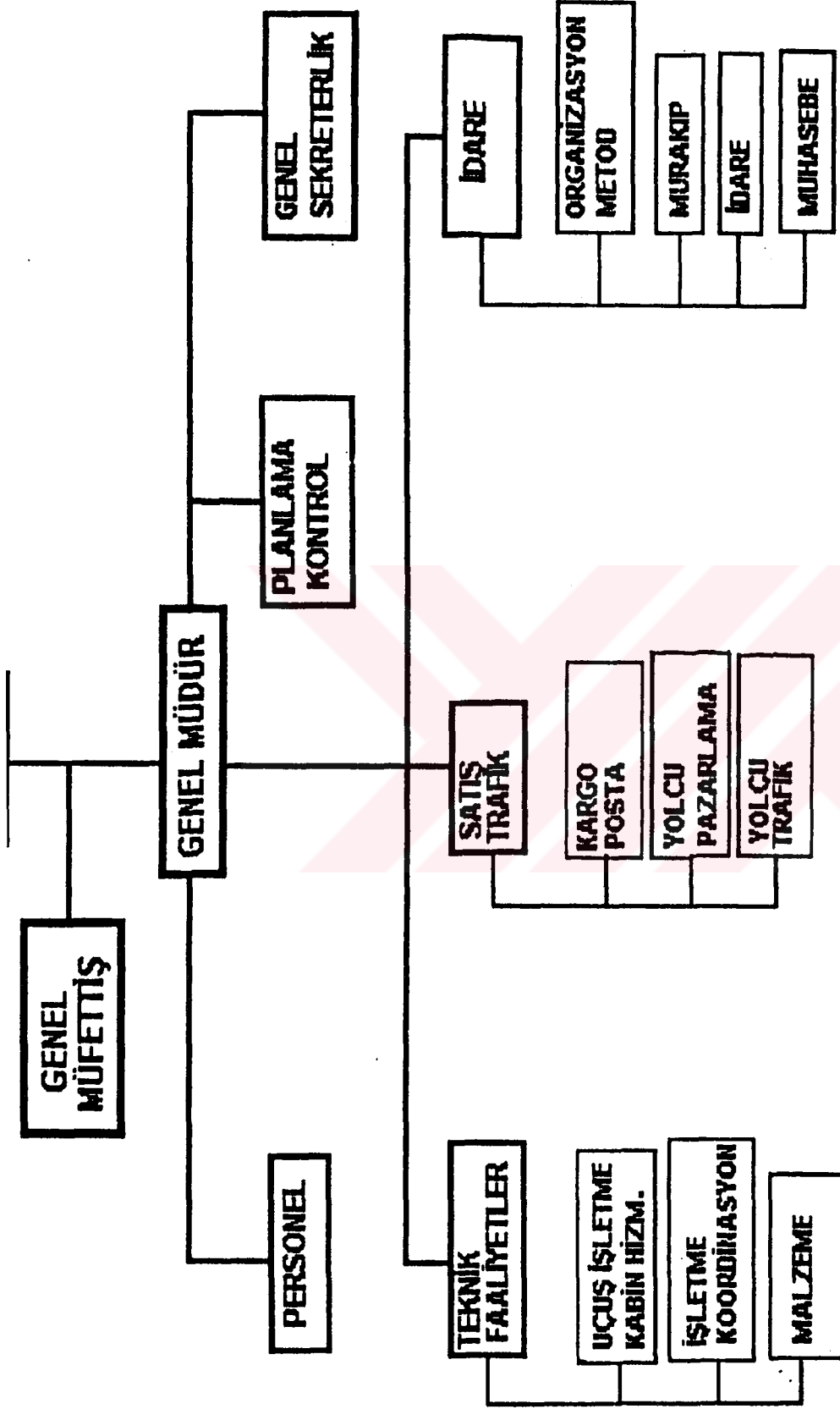
60



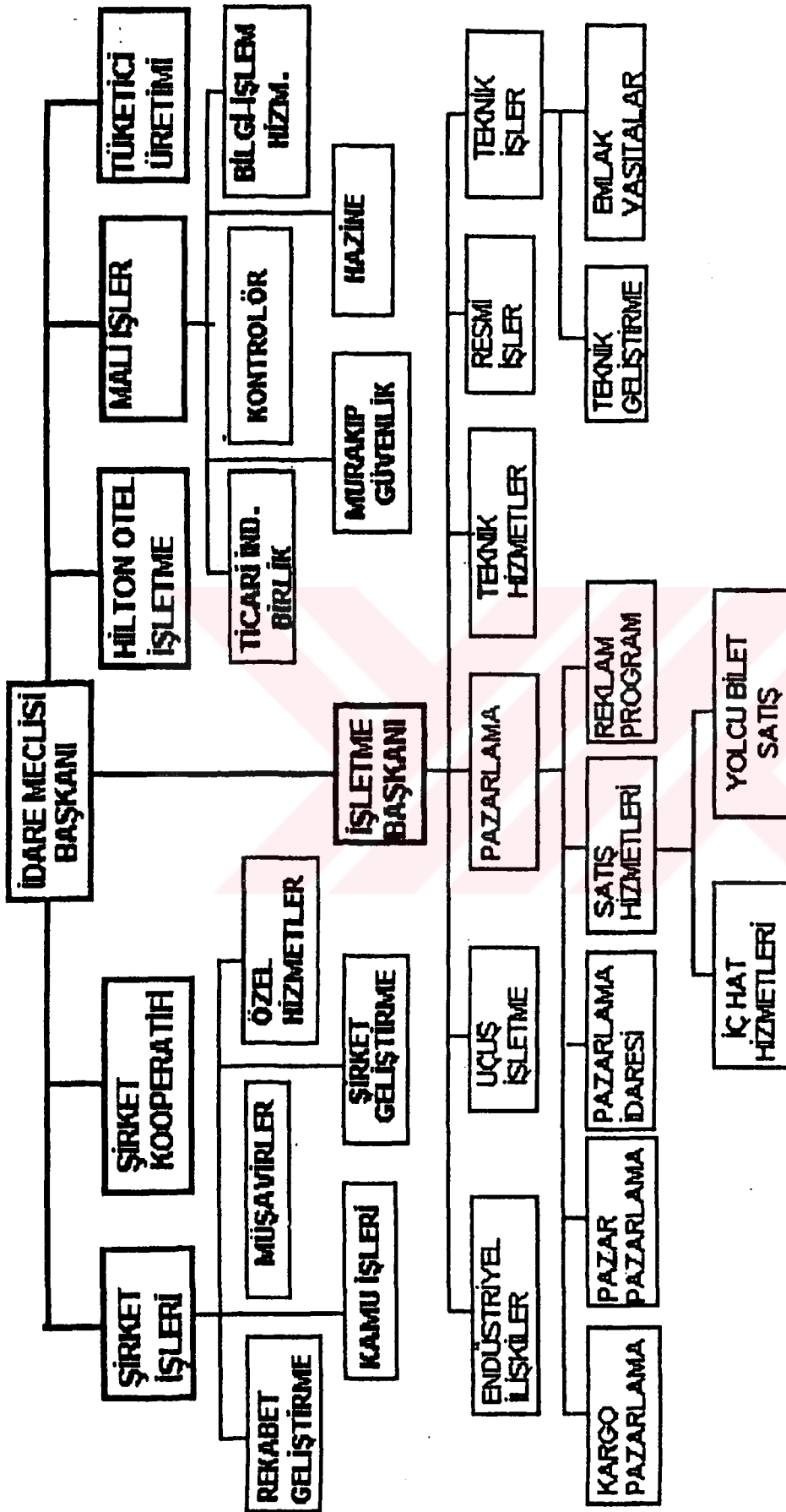
ŞEKİL 10: AIR FRANCE ORGANİZASYON ŞEMASI

2.5.2.4. ALITALIA

61

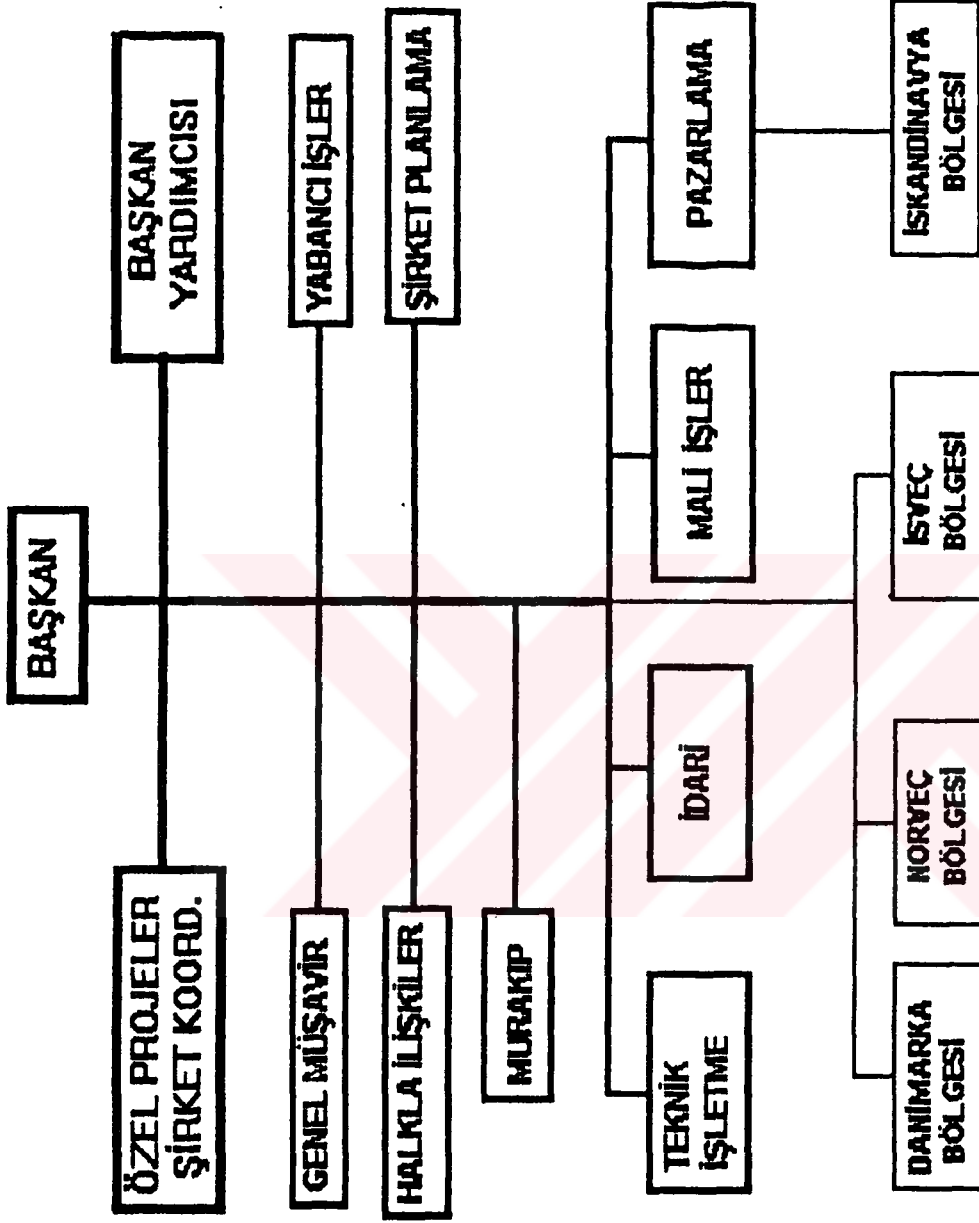


ŞEKL 11: ALITALIA ORGANİZASYON ŞEMASI



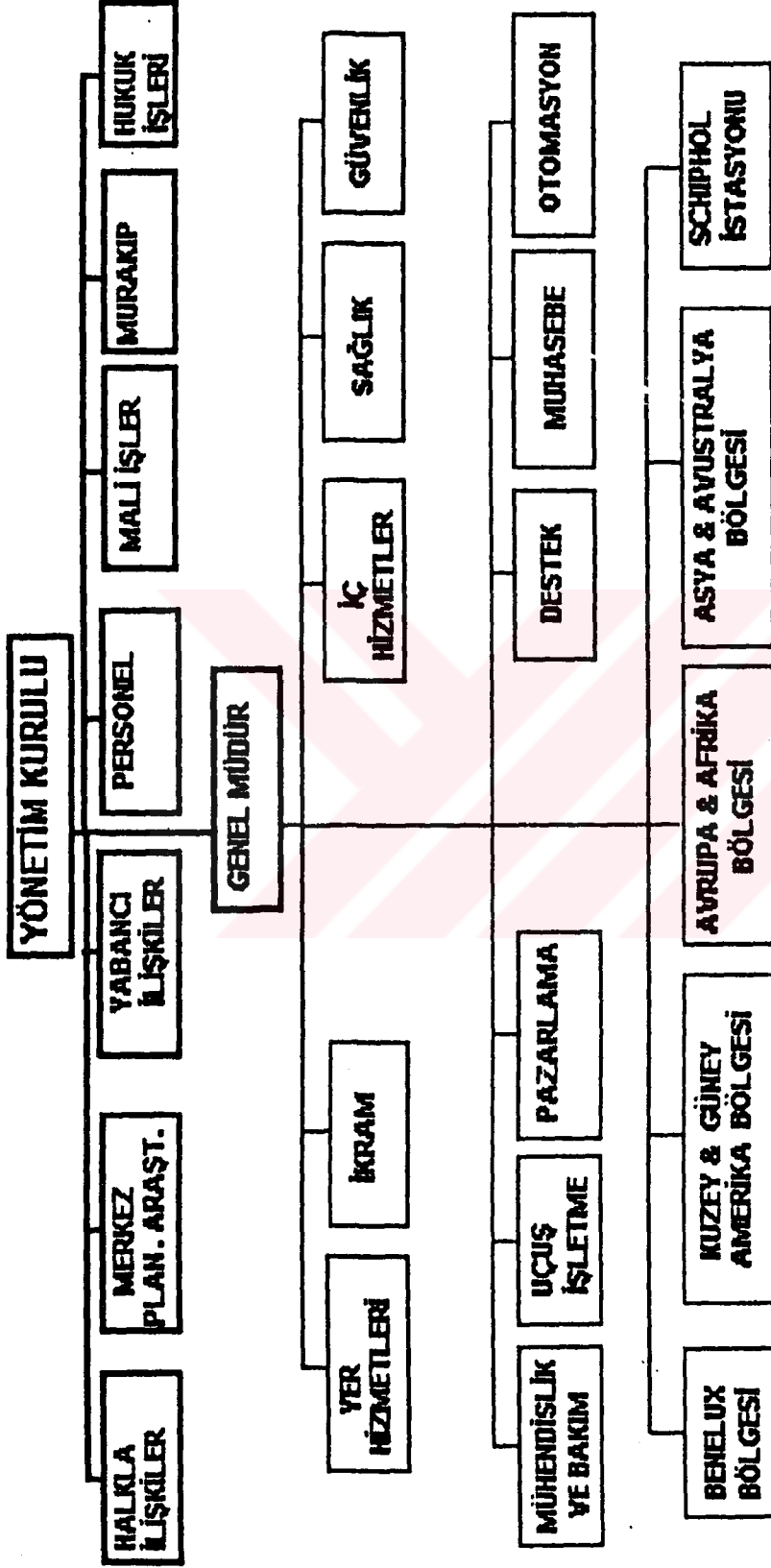
ŞEKİL 12: TWA ORGANİZASYON ŞEMASI

2.5.2.6. SCANDINAVIAN



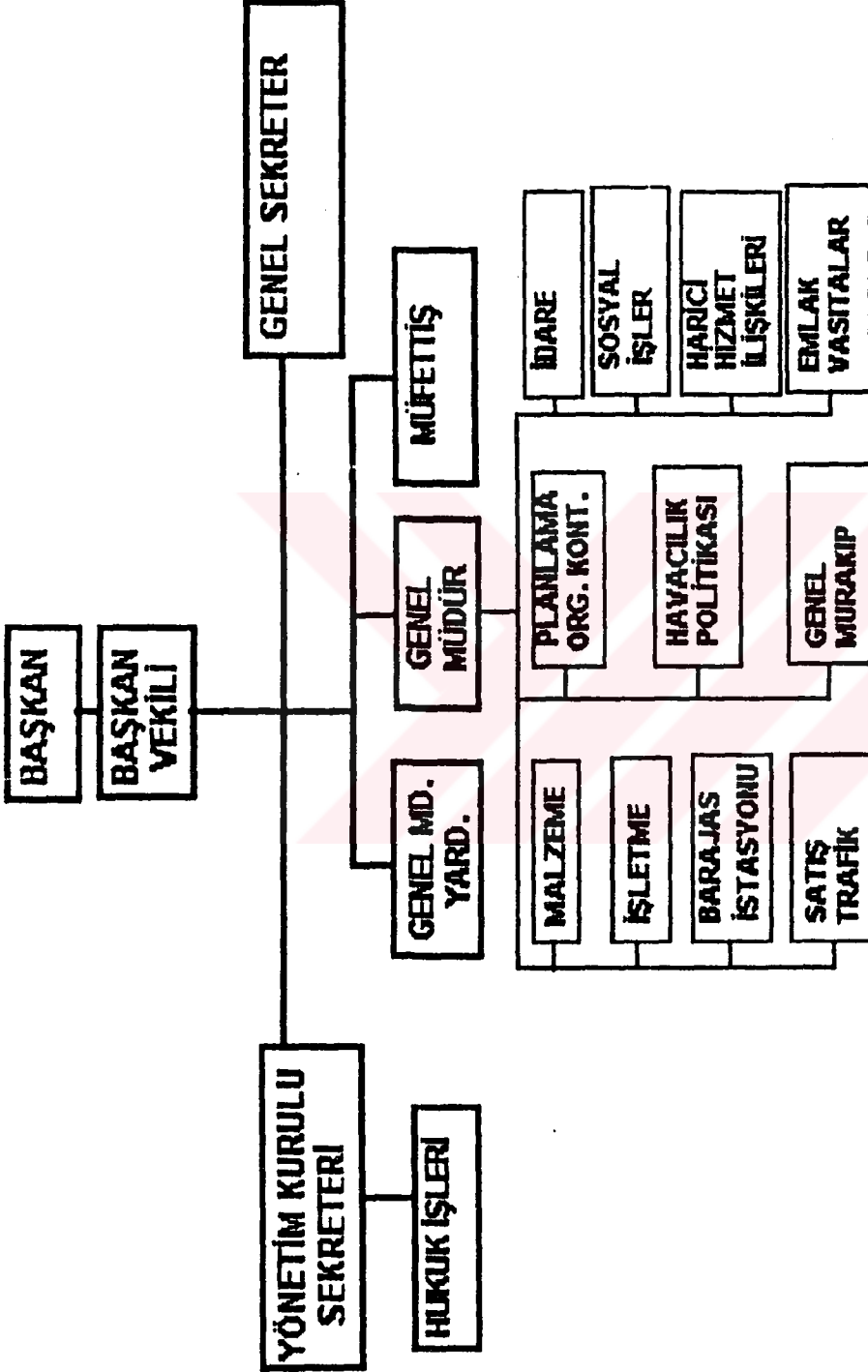
ŞEKİL 13: SCANDINAVIAN HAVAYOLLARI ORGANİZASYON ŞEMASI

2.5.2.7. KLM



ŞEKİL 14: KLM ORGANİZASYON ŞEMASI

2.5.2.8. IBERIA



ŞEKİL 15: IBERIA HAVAYOLLARI ORGANİZASYON ŞEMASI

2.6 HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINI GELİŞTİRMEYE YÖNELİK YENİ GİRİŞİMLER

1944 yılında, A.B.D.'nin Şikago kentinde yapılan sivil havacılık konferansı sonucu düzenlenen ve ŞIKAGO KONVENSİYONU olarak anılan anlaşma metni, ilgili ülkelerin imzalarına açılmış ve Türkiye 1946 yılında, bu anlaşmaya imzasını koyan taraflar arasına katılmıştır.

Söz konusu konvansiyonun öngördüğü çerçevede, ülkemizde sürdürülen sivil havacılık faaliyetleri, son olarak 1983 yılında yürürlüğe giren 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile günümüz şartlarına göre düzenlenmiş ve Kanun'un gerektirdiği çeşitli yönetmelikler de yayınlanarak gerekli milli mevzuat oluşturulmuştur.

Çağımız sivil havacılık şartlarının gerektirdiği ve ihtiyaç duyulan diğer yönetmelikler konusunda da çalışmalar hızla sürdürülmektedir.²³ İş başına gelen tüm hükümetler tarafından desteklenen bu çalışmalara bazı örnekler vermek istersek;

- Teşvik mevzuatımızda, yurtdışı turizm pazarlamasına yönelik yatırımlar için verilen teşviklerin bulunduğu kanunlarda, havayolu taşımacılığı ile ilgili şu maddeler yer almaktadır:

"Ödenmiş sermayeleri en az 1 Milyar TL'si olan tüzel kişiliğe sahip havayolu şirketlerinin, yurtdışı seferleri için, 30 Kasım-1 Nisan tarihleri arasında Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI)'nin vermiş oldukları hizmetler karşılığı

²³Lebib Yalkın Yayınları, Teşvik Mevzuatı, Cilt 1, Ankara, 1993, s.79

ödemeleri ile yurtdışı seferleri için yapmış oldukları yakıt ödemelerinin %50'si, aynı dönem içerisinde havayolu taşımacılığında elde ederek yurtiçindeki banka ve/veya finans kurumlarına bozdurdukları döviz değerinin %30'unu geçmemek kaydı ile Yatırımları ve Döviz Kazandırıcı Hizmetleri Teşvik Fonu kaynaklarından kredi olarak verilebilir."

"Entegre basın yatırımları, uçak, helikopter ve gemi ithal yatırımları haricinde kullanılmış makina ve teçhizatın teşvik belgesi kapsamında ithaline müsaade edilmez."

Türk ihracatının geliştirilmesi amacıyla yapılan sübvansiyonlarda havayolu taşımacılığı da düşünülerek Türk ihraç ürünlerinin dünya pazarlarındaki rekabet şansı artırılırken, Türk sivil havacılığı da teşvik edilmiştir. Bu amaçla örnek olarak tekstil ürünlerinin havayolu ile uzak pazarlara taşınmasında navlun ladesi sağlanırken ihracatçılarımız kadar, mevcut iş potansiyeli artırılırken, havayolu ile ulaşım da cazip hale getirilmiştir.

Havayolu taşımacılığının geliştirilmesi için girişimci firmalara bürokratik konulardaki azalma ile yardımcı olunması yolunda çalışmalar da hız kazanmıştır. Ayrıca özelleştirme kapsamına Türk Hava Yolları A.O. da alınarak özel sektörün konuya ilgisinin çekilmesine de önem verilmektedir.

SONUÇ

Taşımacılık; günümüz dünyasının en önemli faktörlerinden biri olarak yaşamımızın her anında karşımıza çıkmaktadır. Ekonomik gelişmeden, sosyal ve kültürel etkileşime kadar pek çok alanda etkili olan bu sektör, her yönüyle önemle ele alınmalıdır.

İnsan, mal, hayvan ve eşyaların bir noktadan başka bir noktaya ulaştırılması olarak tanımlayabileceğimiz taşımacılık; en yaygın kullanılan ayrımla; karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığı olarak sınıflandırılabilir. Bu sınıflamaya en son katılan havayolu taşımacılığı, teknolojik gelişimlerin de etkisi ile diğer ulaşım yollarıyla arasındaki fiyat dezavantajını günden güne kapatarak, en yaygın kullanıma sahip yöntem olma yolunda ilerlemektedir.

Yüzyılımızın başında başlayan ve iki dünya savaşı arasında adından söz ettirerek günümüze kadar büyüyerek gelişen havayolu taşımacılığı, ülke içi, uluslararası ve kıtalararası olarak sınıflandırılabilir. Hukuki açıdan, dünya üzerinde kurulmuş çeşitli kuruluşlarla düzenlenen ve desteklenen sektör, potansiyel açısından istenilen seviyeye doğru ilerlemesini sürdürmektedir. Bu ilerleyiş, özel kuruluşların katılımıyla daha da hızlı olmaktadır.

Havayolu taşımacılığı organizasyonunda, genelde bir merkezi yapı hakimse de, işin uygulama aşamasında merkezkaç yapıyı oluşturan organizasyon elemanlarına geniş uygulama sahası bırakılmaktadır. Bu sektörün bir özelliği olarak; başta teknik konular olmak üzere, ticari, mali

ve işletme idare konularında yoğun bilgi alışverişi sözkonusudur. Mevcut olan bu durumu ile çağdaş yönetim anlayışının kullanılma al

Türkiye'de son yıllara gelinceye kadar devlet katkısıyla büyümesini sağlayan havayolu taşımacılığı, sivil havacılığın geliştirilmesini amaçlayan kanunların yürürlüğe sokulmasıyla çağdaş anlamda bir rekabet ortamında büyüme şansını yakalamıştır. Mevcut destekleyici kanunların ve uygulamaların etkisinin önümüzdeki yıllarda görülmesi beklenmektedir. Bu etkinin sadece havayolu ulaşımında değil, onun etkisiyle ihracatımızda ve dolayısıyla ekonomide de yaşanması amaçlar arasındadır. Nitekim, ihracatı geliştirmek için yapılan düzenlemeler arasında, havayoluyla taşınan ihraç mallarına navlun iadesi sağlanması hem havayolu taşımacılığını hem de ihracatı geliştirecek ve Türk ihraç ürünlerinin uzak dünya pazarlarındaki rekabet şansını da hız ve fiyat açısından arttıracaktır.

Gelişmekte olan ülkemizi, gelişmiş ülkeler arasına sokacağına inandığımız bu çalışmaların hakettiği başarıya ulaşmasını ve Atatürk'ün 'İstikbal Göklerdedir' sözünün haklılığını kanıtlamasını diliyoruz.

KAYNAKÇA

- Aydın, Ahmet; *İşletme Organizasyonundaki Gelişmeler*, Ankara : Sevinç Matbaası, 1969
- Barda, Süleyman; *Münakale Ekonomisi*, İstanbul, 1964
- Bernard, I.Chester; *The Functions of the Executive*, Chambridge-Harward University Press, 1938
- Demir, Ahmet; *Çağdaş Teknolojik Gelişmeler*, Ankara : A.Ü.S.B.F. Yayınları No:352, ikinci baskı, 1973
- Ermiş, Ebubekir; *Taşımacılığımız*, İstanbul, 1974
- Faulks, Rex.W.; *Principles of Transport*, McGraw-Hill Book Comp., 1990
- Fayol, Henri; *Administration Industrielle et Generale*, Dumod, Paris, 1966
- Hacıoğlu, Necdet; *Seyahat Acentaları ve Tur Operatörlüğü*, Balıkesir, 1988
- ICAO Statiscal Year Book; ICAO, 1980, CAA Library
- International Cooperation Administration; Enterprise Organization, Training Manual No: 92, Washington D.C.
- İhracat Mevzuatı; Lebib Yalkın Yay., Ankara, 1993
- İhracatçı Taşıma Sözleşmesi, Ulaştırma Bakanlığı Tebliği, 1989
- Locklin, D.Philip; *Economics of Transportation*, Richard D.Irwin Inc., 1986
- Uçuş İşletme Kitabı; ÜnAir Havayolları, İstanbul, 1993

Ulaştırmada 50. Yıl; Ulaştırma Bakanlığı, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1973

Teşvik Mevzuatı; Lebib Yalkın Yay., Cilt 1, Ankara, 1993

Tosun, Kemal; *İşletme Yönetimi*, İ.Ü.İşt.Fak.İ.İ.İ. Yay., İstanbul, 1990

Türk Sivil Havacılık Mevzuatı; Ulaştırma Bakanlığı SHGM, Başbakanlık Basımevi, ikinci baskı, 1992

