

T.C
KİLİS 7 ARALIK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜTÜSÜ
İŞLETME

SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE SERTİFİKASYON
VE STANDARDİZASYON UYGULAMALARININ
İŞLETMELERİN KURUMSAL YAPILARINA ETKİLERİ
ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ

SABIHA ANNAÇ GÖV

Danışman: Prof. Dr. H. Mustafa PAKSOY

KİLİS
ARALIK-2015

T.C.
KİLİS 7 ARALIK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANA BİLİM DALI

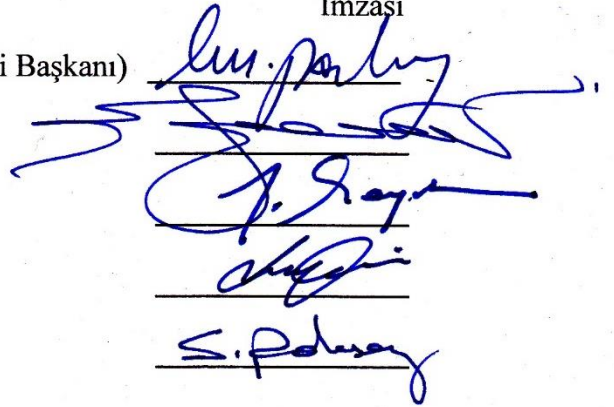
**Sivil Havacılık Sektöründe Sertifikasyon ve Standardizasyon Uygulamalarının
İşletmelerin Kurumsal Yapılarına Etkileri Üzerine Bir Araştırma: Türkiye
Örneği**

SABIHA GÖV

Bu tez tarafımızca okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından Doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri (Unvanı, Adı ve SOYADI)
Prof. Dr. H. Mustafa PAKSOY (Danışman, Jüri Başkanı)
Doç. Dr. Mahmut YARDIMCIOĞLU (Üye)
Doç. Dr. Abdullah SOYSAL (Üye)
Doç. Dr. H. İbrahim EKŞİ (Üye)
Doç. Dr. Sadettin PAKSOY (Üye)

İmzası



Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı

Doç. Dr. Halil ALDEMİR

SBE Müdürü

ETİK KURALLARA UYULDUĞUNA DAİR BEYAN

T. C. KİLİS 7 ARALIK ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu ve bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan ederim.(03.12.2015)

Sabiha ANNAÇ GÖV

ÖZET

Sivil Havacılık Sektöründe Sertifikasyon ve Standardizasyon Uygulamalarının İşletmelerin Kurumsal Yapılarına Etkileri Üzerine Bir Araştırma: Türkiye Örneği

ANNAÇ GÖV, Sabiha

Doktora Tezi, İşletme Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. H. Mustafa PAKSOY

Aralık 2015, 179 sayfa

Havacılık sektöründe sertifikasyon mevzuatları ulusal ve uluslararası otoriteler tarafından belirlenmekte ve yürütülmektedir. Türkiye’de havacılık sektöründe sertifikasyon (ruhsat ve izin işlemleri) faaliyetlerinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü resmi yetkili ve tek otoritedir. Sivil havacılık işletmelerinin kurumsal yapıları gereği bu otoritelerin standartlarına uyması gerekmektedir. Havacılık işletmelerinin bu sertifikasyon mevzuatlarına uyum sağlama sürecinde hukuki ve teknolojik açıdan etkilenmelerinin yanı sıra, kurumsal açıdan da bu süreçten etkilenmektedirler.

Bu doktora çalışmasında Türkiye’deki sivil havacılık sektörü ayrıntılarıyla ele alınarak, bu sektörü şekillendiren ulusal ve uluslararası kurallar, standartlar, sertifikalar, ruhsatlar, izinler, lisanslar, yönetmelikler incelenmiştir. Araştırmanın amacı ise standardizasyon ve sertifikasyon çalışmalarının işletmelerin kurumsal yapılarına etkilerini anket yöntemi kullanarak ayrıntılı bir biçimde ortaya koymaktır. Sertifikasyon gerekleri işletmelerin kurumsal kimliklerini, yönetim organizasyon yapılarını, kalite yönetim sistemleri gibi kurumsal yapı bileşenlerini etkilemektedir. Fakat kurumsal sosyal sorumluluklarını etkilememektedir.

Anahtar sözcükler: Sertifikasyon, lisans, ruhsat, havacılık, kurumsal yapı, havacılık mevzuatı

ABSTRACT

An Investigation on Certification and Standardization Applications That Effect of Corporate Management Structure in the Civil Aviation Sector: The Case of Turkey

ANNAÇ GÖV, Sabiha

Philosophy of Doctoral, Department of Business

Supervisor: Prof. Dr. H. Mustafa PAKSOY

December 2015, 179 pages

Certification regulation in the aviation sector are identified and accomplished by national and international authorities. Directorate General of Civil Aviation is the officially authorized institution and the individual authority for certification in the aviation sector in Turkey (licensing and authorization). The civil aviation companies must comply with the standards of these authorities because of their corporate structure. The civil aviation companies are affected from the legal and technological aspects as well, affected from the institutional terms in the adaptation duration of certification regulation.

In this Doctoral study, the civil aviation sector in Turkey is particularly studied. The national and international rules, standards, certifications, licenses, authorizations, royalties, regulations that are composed this sector were examined. The purpose of this study to introduce details of the standardization and certification studies by using survey that effects on the corporate structure. Certification requirements of the corporations affect the identity of the company, management of organization, and quality management systems. But corporate social responsibility is not affected from the certification requirements of the corporations.

Key words: certification, license, autorotation, aviation, corporate structure, aviation regulation

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
TABLolar LİSTESİ	xiv
ÖNSÖZ	xv
KISALTMALAR	xvi
1. BİRİNCİ BÖLÜM: GİRİŞ.....	1
1.1 GİRİŞ.....	1
1.2 ÇALIŞMANIN ÖNEMİ.....	2
1.3 ÇALIŞMANIN AMACI.....	2
1.4 ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ.....	2
1.5 ÇALIŞMANIN PLANI.....	3
2. İKİNCİ BÖLÜM: LİTERATÜR TARAMASI.....	4
2.1. KONU İLE İLGİLİ ÇALIŞMALAR.....	4
3. ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: HAVACILIK TARİHİ.....	7
3.1. HAVACILIK TARİHİ.....	7
3.1.1. Havacılıktaki Tarihindeki Gelişmeler.....	7
3.1.2. Dünya Havacılık Tarihi.....	7
3.1.3. Havacılığın Türkiye'deki Gelişim Süreci.....	10
3.1.4. Ticari Havacılık Gelişim Süreci.....	14

4. DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: SİVİL HAVACILIK.....	17
4.1. SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜ	17
4.1.1. Sivil Havacılığa İlişkin Temel Kavramalar	17
4.1.1.1. Havacılık	17
4.1.1.2. Sivil havacılık	17
4.1.2. Uluslararası Havacılık Otoriteleri.....	18
4.1.2.1. Uluslararası sivil havacılık teşkilatı (ICAO).....	18
4.1.2.2. Uluslararası hava taşımacıları birliği (IATA)	20
4.1.2.3. Federal havacılık idaresi (FAA).....	21
4.1.2.4. Avrupa sivil havacılık konferansı (ECAC).....	21
4.1.2.5. Avrupa hava seyrüsefer emniyeti teşkilatı (EUROCONTROL).....	22
4.1.2.6. Avrupa havayolları birliği (AEA)	23
4.1.2.7. Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA)	24
4.1.2.8. Avrupa havacılık güvenlik teşkilatı (EASA)	26
4.1.3. Türkiye’de Sivil Havacılık Kamu Kurumları.....	29
4.1.3.1. Sivil havacılık genel müdürlüğü	29
4.1.3.2. Devlet hava meydanları işletmesi genel müdürlüğü	30
4.1.3.3. Demiryolları limanlar ve hava meydanları inşaatı genel müdürlüğü)	31
4.1.3.4. Başbakanlık devlet meteoroloji işleri genel müdürlüğü.....	32
4.1.4. Sivil Havacılık Sektöründe İşletme Faaliyetleri.....	32
4.1.4.1. Ticari hava taşıma işletmeciliği	33
4.1.4.2. Genel uçak işletmeciliği.....	34
4.1.4.3. Çok hafif hava araçları işletmeciliği	34
4.1.4.4. Heliport işletmeciliği.....	35
4.1.4.5. Havaalanları yer hizmetleri işletmeciliği	36

4.1.4.6.	Balon işletmeciliği	36
4.1.4.7.	Hava aracı bakım işletmeciliği.....	36
4.1.4.8.	Zirai ilaçlama işletmeciliği.....	37
4.2.	SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELER	38
4.2.1.	Genel Görünüm	38
4.2.1.1.	Havalimanları.....	40
4.2.1.2.	Hava seyrüsefer hizmetleri.....	42
4.2.1.3.	Havayolu şirketleri	43
4.2.1.4.	Diğer hava aracı işletmeleri (hava taksi, balon, zirai).....	47
4.2.1.5.	Yer hizmetleri kuruluşları	47
4.2.1.6.	Bakım, onarım, yenileme işletmeleri (BOY).....	48
4.2.1.7.	Uçuş-Tip eğitim organizasyonları.....	48
4.2.2.	Türkiye’de Hava Taşımacılık Gerçekleşmeleri.....	50
4.2.3.	Sivil Havacılık Sektörü (SWOT) (GZFT)Analizi	54
4.2.3.1.	Sektörün güçlü yönleri	54
4.2.3.2.	Sektörün zayıf yönleri	55
4.2.3.3.	Sektörün önündeki fırsatlar	56
4.2.3.4.	Sektörün önündeki mevcut ve olası tehditler	56
5.	BEŞİNCİ BÖLÜM: HAVACILIK SEKTÖRÜ KURUMSAL YAPI VE SERTİFİKASYON	57
5.1.	HAVACILIK SEKTÖRÜNDE KURUMSAL YAPI.....	57
5.1.1.	Kurumsal Yapı Kavramı.....	57
5.1.2.	Kurumsal Yapı Kavramı Bileşenleri	59
5.1.2.1.	Kurumsal kimlik	59
5.1.2.1.1.	Kurumsal kimliğin unsurları	60
5.1.2.2.	Kurumsal yönetim.....	63

5.1.2.2.1. Kurumsal yönetim ilkeleri.....	64
5.1.2.3. Kurumsal sosyal sorumluluk.....	65
5.1.2.4. Stratejik yönetim.....	66
5.1.2.4.1. SWOT analizi.....	67
5.1.2.5. Kurumsal performans karnesi.....	68
5.1.3. Havacılık Sektörü Kalite Yönetim Sistemi.....	69
5.1.3.1. Hizmet kalitesi.....	70
5.2. SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE SERTİFİKASYON FAALİYETLERİ.....	75
5.2.1. Havayolu İşletme Sertifikaları.....	75
5.2.2. Havayolu İşletme Sertifikası (Ruhsat-Lisans) İçin Yapılması Gerekenler	75
5.2.2.1. Başvuru öncesi yapılması gerekenler.....	76
5.2.2.2. Resmi başvuru süreci.....	77
5.2.2.3. Denetleme süreci.....	79
5.2.2.4. Değerlendirme aşaması.....	80
5.2.2.5. İşletme ruhsatı verilmesi aşaması.....	80
5.2.3. İşletmenin Sahip olması Gereken Özellikler.....	81
5.2.3.1. Organizasyon yapısı.....	81
5.2.3.2. Denetleme fonksiyonu.....	82
5.2.3.3. Kalite Yönetimi.....	82
5.2.3.3.1. Kalite yönetim sistemi organizasyonu.....	82
5.2.3.3.2. İşletmenin kalite sistemi.....	83
5.2.3.3.3. Kalite sistemi denetimi.....	83
5.2.3.4. İşletmenin ticari tescil şartları.....	85
5.2.3.5. Finansal yapı gereklilikleri.....	85
5.2.3.6. Sertifikasyon için gerekli uçak filosu tescili.....	87

5.2.3.7. İşletmede bulunması gereken teçhizat	88
5.2.3.8. Lisanslı personel temini	89
5.2.3.9. İşletmenin hazırlaması gereken el kitapları.....	90
5.2.4. Bakım İşletmesi Sertifikasyonu.....	90
5.2.4.1. Bakımın sertifikalandırılması.....	93
5.2.4.2. Yer hizmetleri işletme sertifikasyonu	95
5.2.4.3. Yer hizmetleri işletmelerin çalışma ruhsatı için genel şartlar	96
5.2.4.4. Yer hizmeti veren işletmelerin çalışma ruhsatı için gerekli belgeler ...	97
5.2.5. Heliport İşletmesi Sertifikasyonu	99
5.2.6. Havacılıkta İnsan Kaynakları Yetiştiren İşletmelerin Sertifikasyonu	99
5.2.6.1. Havacılık güvenliği eğitimi veren işletmelerin sertifikasyonu	100
5.2.6.2. Uçuş eğitimi veren işletmelerin sertifikasyonu.....	101
5.2.7. Havacılık Sektöründe İnsan Kaynaklarının Sertifikalandırılması	104
5.2.7.1. Pilot sertifikasyonu	104
5.2.7.1.1. Öğrenci pilot lisans (SPL) işlemleri	105
5.2.7.1.2. Hususi pilot lisansı (PPL).....	105
5.2.7.1.3. Ticari pilot lisansı (CPL).....	107
5.2.7.1.4. Hava yolu nakliye pilotu lisansı(ATPL veya ATP),	107
5.2.7.1.5. Kabin memuru sertifikasyonu	108
5.2.7.1.6. Hava trafik emniyeti elektronik personeli sertifikasyonu	110
5.2.7.1.7. Güvenlik personeli sertifikasyonu.....	111
5.2.7.1.8. Bakım personeli lisansı	113
5.2.7.1.9. Uçuş harekât uzmanı (Dispeçer) lisansı	114
5.2.7.1.10. Hava trafik kontrolörü lisansı.....	115
5.2.8. Uçak Sertifikasyonu	117

5.2.8.1.	Uçuşa elverişlilik (Airworthiness) sertifikası.....	119
5.2.8.1.1.	Tip sertifikasyonu	122
5.2.8.1.2.	İlave tip sertifikasyonu	122
5.2.8.1.3.	Ürün ve parçaların imalat onayı	122
5.2.8.2.	Tescil (Registration) sertifikası	123
5.2.8.3.	Gürültü sertifikası.....	125
5.2.8.4.	Ağırlık ve denge sertifikası	125
6.	ALTINCI BÖLÜM: UYGULAMA.....	127
6.1.	ÇALIŞMANIN AMACI.....	127
6.2.	ARAŞTIRMANIN KAPSAM VE KISITLARI	127
6.3.	ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	128
6.4.	ARAŞTIRMA MODELİ	129
6.5.	ARAŞTIRMANIN HİPOTEZLERİ	130
6.6.	ARAŞTIRMANIN EVRENİ VE ÖRNEKLEMİ	131
6.7.	VERİLERİN ANALİZİ	133
6.7.1.	Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA).....	133
6.7.2.	Korelasyon Analizi	133
6.7.3.	Faktör Analizi	134
6.7.4.	Firmalara Ait Bulgular	134
6.7.4.1.	Havacılık sektörü faaliyet alanı.....	134
6.7.4.2.	Kurum faaliyet süresi	135
6.7.4.3.	Kurum personel sayısı.....	135
6.7.4.4.	Kurum hukuki yapısı.....	136
6.7.4.5.	Kurum personel pozisyonu	136
6.7.4.6.	Kurumun sahip olduğu sertifikalar.....	137

6.7.4.7. Kurum havayolu işletmesi ise düzenlediği hizmet tipleri	137
6.7.5. Sertifikasyon sürecinin kurumsal yapıya etkileri	138
6.7.6. Sertifikasyon çalışmalarının kurumsallaşma sürecini etkileme boyutları	141
6.7.7. Faktör Analizleri.....	142
6.7.7.1. Sertifikasyon süreci faktör analizi.....	142
6.7.7.2. Kurumsallaşma süreci faktör analizi	145
6.7.8. Hipotezlerin Test Edilmesi	147
6.7.8.1. H ₁ : İşletmelerin faaliyet gösterdikleri alana göre kurumsallaşma alt boyutlarına bakışta farklılık vardır.	147
6.7.8.2. H ₂ : Çalışılan işletmelerinin hukuki yapılarına göre kurumsallaşma alt boyutlarına bakışta farklılık vardır.	148
6.7.8.3. H ₃ : İşletmedeki göreve göre kurumsallaşma alt boyutlarına bakışta farklılık vardır.....	150
6.7.8.4. H ₄ : Kurumsallaşma alt boyutları ile Sertifikasyon (lisans-ruhsat) Süreci alt boyutları arasında ilişki vardır.	151
6.8. SONUÇ VE ÖNERİLER	153
7. KAYNAKLAR	159
8. EKLER.....	166

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 4.1. Türkiye’de hava limanları	40
Şekil 4.2. 2014 Yılı Yurt İçi Yolcu Taşımacılığında Havayolu Şirketleri Yolcu Trafik Payları	45
Şekil 4.3. 2010-2014 Yılları yerli-yabancı havayolları dış hat ticari yolcu taşıma payları	46
Şekil 4.4. 2014 Yılı yurt dışı yolcu taşımacılığında Türk şirketleri yolcu trafik payları	47
Şekil 4.5. 2005-2014 yılları iç hat- dış hat toplam yolcu trafik gerçekleştirmeleri	51
Şekil 4.6. 2014 yılı havalimanları iç hat yolcu payları	52
Şekil 4.7. 2014 yılı havalimanları dış hat yolcu payları.....	52
Şekil 4.8 2005-2014 iç hat-dış hat toplam uçak trafik gerçekleştirmeleri.....	53
Şekil 4.9. 2013 Yılı Dünya Toplam Dış Hat Yolcu Hareketi	53
Şekil 5.1. Kurumsal sorumluluk alanları	66
Şekil 5.2. Stratejik yönetim planlaması	67
Şekil 5.3. Kurumsal performans karnesi örneği.....	69
Şekil 5.4. Havayolu müşteri memnuniyeti modeli.....	72
Şekil 5.5. Uçuşa elverişlilik sertifikasyon unsurları	120
Şekil 5.6. Uçuşa elverişlilik sertifikasyon süreci	120
Şekil 6.1. Kurumsal yapı araştırma modeli.....	129
Şekil 6.2. Kurumsallaşma araştırma modeli	130

RESİMLER LİSTESİ

Resim 3.1. İlk balon çalışması	8
Resim 3.2. İlk uçuşunu yapan bir zeplin 1884	9
Resim 3.3. Wright kardeşler.....	9
Resim 3.4. Hazerfan Ahmet Çelebi.....	11
Resim 3.5. Lagari Hasan Paşa.....	11
Resim 3.6. Kayseri’de ilk uçak ve motor fabrikası	12
Resim 3.7. İlk Türk yapımı uçak Vecihi 14	12
Resim 3.8. İlk Türk yapımı yolcu uçağı.....	13
Resim 3.9. Nuri Demirağ Gök Okulu	13
Resim 3.10. Boeing-700.....	15
Resim 3.11. Ses hızını aşan ilk yolcu uçağı Concorde	15

TABLolar LİSTESİ

Tablo 4.1. 2013-2014 Yıllarında Havacılık Sektörünün Durumu.....	39
Tablo 4.2. Havacılık Sektöründe faaliyet gösteren özel havalimanları	40
Tablo 4.3. Havalimanı terminalleri özel veya Yap işlet devret modeli	41
Tablo 4.4. Sivil hava ulaşımına açık havalimanları	42
Tablo 4.5. Seyrüsefer yardımcı cihazları	43
Tablo 4.6. Havayolu şirketleri ve filo yapıları	44
Tablo 4.7. 2005-2014 yılları havayolu şirketleri uçak sayı ve kapasiteleri	45
Tablo 4.8. 2014 yılı pilot eğitimleri	49
Tablo 4.9. Sivil havacılık eğitim kurumları	49
Tablo 6.1. Havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmeler	134
Tablo 6.2. Havacılık işletmelerinin faaliyet süreleri.....	135
Tablo 6.3. Havacılık işletmelerinin personel sayıları.....	135
Tablo 6.4. Havacılık işletmelerinin hukuki yapıları.....	136
Tablo 6.5. Havacılık işletmelerinin personel görev dağılımı.....	136
Tablo 6.6. Havacılık işletmelerinin sahip olduğu sertifika tipleri.....	137
Tablo 6.7. Havayolu işletmelerinin hizmet tipleri	138
Tablo 6.8. Sertifikasyon sürecinin kurumsal yapıya etkileri	138
Tablo 6.9. Sertifikasyon sürecinin kurumsallaşma sürecini etkileme boyutları	141
Tablo 6.10. Sertifikasyon Süreci Faktör Analizi.....	143
Tablo 6.11. Kurumsallaşma süreci faktör analizi.....	146
Tablo 6.12. Faaliyet alanı ile kurumsallaşma alt boyutları ilişkisi	147
Tablo 6.13. Hukuki yapı ile kurumsallaşma alt boyutları ilişkisi	149
Tablo 6.14. Personel pozisyonu ile kurumsallaşma alt boyutları ilişkisi.....	150
Tablo 6.15. Sertifikasyon alt boyutları ile kurumsallaşma alt boyutları ilişkisi	152

ÖNSÖZ

İnsanların hayat yoğunluğunun artması, zamanın daha da kıymetlenmesine neden olmuş ve buna bağlı olarak zamanın daha verimli kullanılması gerekli hale gelmiştir. Bu gereksinim ulaşımda az zamanda çok mesafe kat etmeyi zorunlu hale getirmiştir. Mesafeleri kısaltmak ise ancak havacılık sektörünün gelişmesiyle mümkündür. Havacılık sektörünün gelişmesi, havacılık sanayisinin yanında sektördeki kişi ve kurumlara gereken önemin verilmesiyle sağlanabilir.

Bu çalışmada Türkiye'deki sivil havacılık sektörü ayrıntılarıyla ele alınarak, bu sektörü şekillendiren ulusal ve uluslararası kurallar, standartlar, sertifikalar, ruhsatlar, izinler, lisanslar, yönetmelikler incelenmiştir. Sektörde faaliyet gösteren çeşitli alt sektörler bulunmaktadır. Her bir alt sektörün işleyişi için farklı standartlar ve sertifikalar geliştirilmiştir. Bu sektörde bir işletmenin faaliyet gösterebilmesi için ilgili standartlara ve sertifika gereklerine uymaları gerekmektedir. Sektörde uluslararası ve ulusal yetkili otoriteler standartları belirlemiştir. Havacılık işletmelerinin ilgili olduğu standartlar işletmelerin kurumsal yapısını da etkilemektedir. İşletmelerin faaliyet gösterebilmesi için ihtiyaç duydukları ilgili sertifikasyon gerekleri işletmelerin başta yönetim organizasyon yapıları olmakla birlikte kurumsal kimliklerini, kalite yönetim sistemlerini, hizmet kalitelerini kısacası kurumsal yapılarını etkilemektedir.

Doktora çalışmalarındaki sonsuz desteklerinden dolayı danışmanım Prof. Dr. H. Mustafa PAKSOY'a minnettarım. Çalışmalarında beni yalnız bırakmayan eşim Kürşad'a, sabırlarından dolayı oğlum İbrahim ve kızım Selvi'ye çok teşekkür ederim. Dualarıyla hep yanımda olan annem Hatice ve babam Ekrem Annaç'a da çok teşekkür ederim. Doktora çalışmalarım boyunca desteklerini esirgemeyen Doç. Dr. H. İbrahim EKŞİ'ye de teşekkürü bir borç bilirim.

KISALTMALAR

- ABD : Amerika Birleşik Devletleri
- ACI : Uluslararası Havalimanları Konseyi (Airports Council International)
- AOC : İşletme Ruhsatı/Sertifikası (Air Operator Certificate)
- AR-GE: Araştırma Geliştirme
- ASELSAN: Askeri Elektronik Sanayii Ve Ticaret A.Ş.
- ATC : Hava Trafik Kontrolü (ATC)
- ATFM: Hava Trafik Akış Yönetimi (Aviation Traffic Flow Management)
- ATM : Hava Trafik Yönetimi (Aviation Traffic Management)
- ATPL : Havayolu nakliye pilotu lisansı (Airline Transport Pilot Licence)
- ATSEP: Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli (Aviation Transport Safety Electronic Personnel)
- BEKAD: Bakım eğitimi Kuruluşu Açıklamalar Dökümanı
- BOY : Bakım Onarım Yenileme
- CIP : Ticari önemli kişi (Commercial Important Person)
- CPL : Ticarî pilot lisansı (Commercial Pilot Licence)
- DHMİ : Devlet Hava Meydanları İşletmesi
- DLHİGM: Demiryolları Limanlar Hava meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
- DOA : Design Organisation Approval (Tasarım organizasyon onayı)
- DPT : Devlet Planlama Teşkilatı
- EASA : Avrupa Havacılık Güvenlik Ajansı (European Aviation Safety Agency)
- EUROCONTROL: Avrupa Havayolu Seferleri Güvenliği Teşkilatı
- FAA : Federal Havacılık İdaresi (Federal Aviation Administration)
- FAI : Uluslararası Havacılık Federasyonu
- FTO : Uçuş Eğitim Organizasyonunu (Flight Training Organisation)
- HABOM: Hava bakım onarım modifikasyon

HAVAŞ:	Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.
HEAŞ :	Havaalanları İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.
IATA :	Uluslararası Hava Ulaştırma Birliği (International Aviation Transport Association)
ICAO :	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organisation)
ISO :	International Standards Organisation-Uluslararası Standartlar Kurumu
İKY :	İnsan Kaynakları Yönetimi
JAA :	Müşterek Havacılık Otoritesi (Joint Aviation Authorities)
JAR :	Müşterek Havacılık Kuralları (Joint Aviation Requirements)
JAR OPS:	Operasyon ile ilgili Havacılık Otoriteleri Kuralları
KPK :	Kurumsal Performans Karnesi
MEL :	Asgari Teçhizat Listesini (Minimum Equipment List)
MME :	Bakım Yönetimi Açıklamalar Dökümünü (Maintenance Management Exposition)
PPL :	Özel pilot lisansı (Private Pilot Licence)
SHGM:	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SPL :	Öğrenci pilot lisansı (Student pilot licence)
SPSS :	Statistical Package for the Social Sciences
SWOT:	Strength Weakness Opportunity Threat
TAI :	TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş.
THK :	Türk Hava Kurumu
THY :	Türk Hava Yolları
TOYO:	Tasarım Organizasyon Yeterlilik Onayı
TÖSHİD:	Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği
TRTO :	Tip Yetkisi Eğitim Organizasyonu
TSE :	Türk Standartları Enstitüsü
TUK :	Türkiye Uzay Kurumu
TUSAŞ:	Türk Uçak Sanayii Anonim Şirketi
TÜBİTAK:	Türkiye Bilimsel Teknik Araştırma Kurumu
UDHB:	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
ÜROYO:	Üretim Organizasyon Yeterlilik Onayı

BİRİNCİ BÖLÜM: GİRİŞ

1.1 GİRİŞ

Çağımızın özelliği olan hızlı teknolojik gelişmeler, insanların yaşamlarını da hızlandırmaktadır. Son on yılda teknolojik gelişmeler baş döndürücü boyutlara ulaşmıştır. Bu hızlı gelişmeden havacılık sektörü de payını almaktadır. Havacılık sektörüne ilgi artmaktadır. Artık ulaşımda hava yollarının payı kara yolları ve deniz yolundaki taşıma seviyesine ulaşmaktadır. Sektördeki artan talebi karşılamak için son teknoloji ile sürekli yeni hava araçları (uçak, helikopter, balon vs.) yapılmaktadır. Dolayısıyla hava yolu trafiği yoğunluk kazanmaktadır. Bu yoğunluk beraberinde güvenlik sorununu getirmektedir. Hava emniyeti, konfor, hız gibi faktörler daha da önemli olmaktadır. Bu faktörlerin sınırlarını belirleyen uluslararası havacılık otoriteleri sektörde standartlar oluşturmaktadır.

Uluslararası havacılık otoriteleri Amerika (FAA) ve Avrupa'da (EASA) olmak üzere iki yerde bulunmaktadır. Bu otoriteler birbiri ile uyum çabası içindedirler. Türkiye ise Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile bu kurumların belirlediği standartlara uymak için sertifika (ruhsat) verme konusunda işletmelere yardımcı olmaktadır. İşletme Gerek hava yolu işletmelerinin uyması gereken standartları belirleyen sertifika alımları gerekse uçak üreten işletmelerin uçuşa elverişlilik konusunda uyması gereken kural ve standartlara uygunluk sertifikası alım süreci işletmelerin kurumsal yapılarını etkilemektedir. Bir başka deyişle kurumun örgüt yapısı, örgüt kültürü, insan kaynakları, çalışma şartları, gibi parametreleri etkilemektedir. Kurumsal yapıda meydana gelen etkilenmeler bu çalışmada ele alınmaktadır.

İşletmelerin kurumsal yapıları ekonomik düzende rekabet güçlerini belirleyen en önemli faktördür. Havacılık işletmeleri de yeni teknolojilere ayak uydururken havacılık alanında yapılan düzenlemelere bağlı kalarak, standartlara uyarak küresel ölçekte rekabet gücüne sahip olmalıdır. Havacılık sektörü özellikle teknoloji üretimi açısından, tüm gelişmiş ülkelerde görüldüğü gibi, ülkemiz için de büyük fırsatlar yaratabilecek bir sektördür. Bu sektördeki işletmeler hem faaliyetlerini hem de kurumsal yapılarını uluslararası standartlara uygun hale getirmelidirler.

1.2 ÇALIŞMANIN ÖNEMİ

Dünyada ve ülkemizde havacılık sektörü teknolojik ve sosyal açıdan hızla gelişmektedir ve bu hızlı gelişim havacılık işletmelerinin hem güvenlik hem de konfor bakımından uyması gereken standartları da beraberinde getirmiştir.

Türkiye'de yüzlerce ISO standartları ile ilgili çalışılmıştır ama havacılık standartları konusunda henüz bir çalışma yapılmamıştır. Bu araştırma Türkiye'de ilk ve tek olması bakımından önem arz etmektedir. Bu standartlara uyumun işletmelerin kurumsal yapısına etkileri ve sonuçları literatüre katkı sağlayacaktır.

1.3 ÇALIŞMANIN AMACI

Bu çalışmanın amacı havacılık sektörünü tanıtarak kurumsal yapısını anlamak ve sektördeki sertifikasyon faaliyetlerini inceleyerek kurumsal yapıya etkilerini ortaya koymaktır. Bu doğrultuda gerçekleştirilen araştırma ile havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin uyması gereken ulusal ve uluslararası havacılık standartlarının gereklerini ortaya koymak, uçak üreticilerinin uçuşa elverişlilik sertifikası alım sürecinde uyması gereken kuralları belirlemek ve bu kuralların işletmelerin kurumsal yapılarına etkilerini belirlemektir.

1.4 ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ

Araştırmanın kuramsal boyutunu oluşturmak amacıyla konuyla ilgili yerli ve yabancı literatür taraması yapılmış, EASA (European Aviation Safety Agency) Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı ve FAA (Federal Aviation Administration) Federal Havacılık İdaresi mevzuatlarına paralel olarak SHGM'nin oluşturduğu mevzuat gerekleri ortaya konulmuştur. Uygulama boyutunda ise SHGM standartlarının

işletmelerin kurumsal yapısına etkileri Türkiye'de kayıtlı havacılık işletmelerine anket uygulanarak değerlendirilmiştir. Anketler SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) paket programında analiz edilmiştir.

1.5 ÇALIşMANIN PLANI

Bu çalışma 6 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde çalışmanın önemi, amacı ve yöntemi belirtilmiştir. İkinci bölümde konu ile ilgili literatür taraması yapılmıştır. çnc bölümde dünyada ve Türkiye'deki havacılık tarihindeki gelişmeler incelenmiştir.

Dördüncü bölümde sivil havacılık sektöründe sertifikasyon ve standardizasyon konularında yetkili ve otorite olan ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşlar incelenerek, havacılık sektöründe yürütülen faaliyetler açıklanmıştır. Sivil havacılık sektöründeki güncel gelişmeler ele alınmış ve sektörün güçlü ve zayıf yönleri ortaya konulmuştur.

Beşinci bölümde sivil havacılık sektöründe kurumsal yapı kavramı ele alınarak işletmelerin faaliyet göstermeleri için gerekli standartlar ve sertifikasyon çalışmaları incelenmiştir.

Altıncı bölümde ise sertifikasyon faaliyetlerinin işletmelerin kurumsal yapılarına etkilerini ortaya koymak amacıyla oluşturan anketler analiz edilerek araştırma ve uygulamalar ışığında bulgular değerlendirilip, çalışma sonuçlandırılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM: LİTERATÜR TARAMASI

2.1. KONU İLE İLGİLİ ÇALIŞMALAR

Kurumsal yönetim konusunda yerli ve yabancı çok fazla çalışma vardır. Konunun çerçevesi bakımında kurumsal yönetime doğrudan değil, dolaylı olarak atıflar yapılacaktır. Kurumsal yapı çerçevesinde konu incelenecektir. Havacılık sektöründe standardizasyon ve sertifikasyon konusunda Türkiye’de hiç çalışma yapılmamıştır. Konuya yakın çalışmalar ise yok denecek kadar azdır.

Yabancı literatürde ise konuyla ilgili birkaç çalışmadan söz edebiliriz. Bunlar;

Plücken (2011); ABD ve Kanada’da sivil insansız uçak sistemlerinin sertifikasyon ve lisanslandırılmasını incelemiştir. Bu incelemeyi ICAO’nun yaptığı düzenlemeler ve standartlar çerçevesinde incelemiş ve başka düzenlemelerle kıyaslamıştır.

Christensen (2013); yaptığı tez çalışmasında kamu hukuku kapsamında özel havacılık akreditasyon işlemlerinin yöneticilerin algılarına nasıl etki ettiğini araştırmıştır.

Sherman (2006); yaptığı tez çalışmasında havacılık enstitülerindeki öğrenciler üzerinde havacılık akreditasyon (yetkilendirme) süreciyle ilgili nitel bir analiz yapmıştır. Öğrencilerin akreditasyonla ilgili bilgilerini ortaya koymuştur.

Donaldson (2012); çalışmasında havacılık kalite yönetim sisteminin uygulanması için bir yol haritası oluşturmuştur.

Kansu (2006); kitabında insanlık tarihinde efsaneler ile başlayan havacılığın doğuşunu, tarihsel gelişimini Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar (1918) geniş kapsamlı olarak incelenmiştir. Eski çağlardaki uçuş çabaları, barutun keşfi ve katı yakıt olarak roketlerde kullanılışı, Leonardo Da Vinci'nin uçuş üzerine yaptığı çalışmalar ve havacılık konusunda yaşanan ilkler yine bu kitapta yer alan konulardandır. Dünya havacılığı içinde Türkler tarafından gerçekleştirilen uçuş çabalarına (Hazerfen Ahmed Çelebi, Lagari Hasan Çelebi) geniş olarak yer verilmiştir. Araştırmanın altyapısını oluşturacak bilgi harcının hazırlanmasında yararlanılan temel kaynaklardan birisidir.

Kaymaklı (1997); kitabında dünya ve Türk havacılığı, birinci dünya savaşı bitiminden Atatürk'ün ölümüne kadar olan dönemi içerecek şekilde incelenmiştir. Atatürk dönemi Türk havacılığı, dönemin siyasi ve ekonomik özellikleri ile ilişkilendirilerek incelenmiştir. Atatürk döneminde Türkiye'nin komşularında yürütülen havacılık faaliyetleri bu kitapta ele alınan diğer bir konudur. Atatürk'ün havacılık ile ilgili görüş ve izlenimleri ile Atatürk'ün öncülüğünde havacılık konusunda atılan ilk adımlara geniş ölçüde yer verilmiştir.

Çelebi (2008); yapmış olduğu yüksek lisans tez çalışmasında şu sonuçları ortaya koymuştur: Türkiye AB'ye tam üye olabilmek amacıyla uyum çalışmalarını sürdürmektedir. Sivil havacılık alanında AB müktesebatı ile uyumlu hale gelmek, Türkiye'nin hava taşımacılık faaliyetlerindeki kalite ve etkinliğini olumlu yönde etkileyecektir. Bu gerçekten yola çıkarak, herhangi bir nedenle Türkiye'nin AB'ye tam üyeliği gerçekleşmese dahi, sivil havacılık alanındaki uyum çalışmalarına devam etmek, Türkiye açısından önemli bir kazanım olacaktır.

Birgören (2004); yayımlanmamış doktora tezinde şu sonuçlara ulaşmıştır, yeni firmaların, özellikle tarife oluşturma, rezervasyon hizmetleri, uçak bakım ve tahsisi, uçucu ekip planlama gibi altyapılara ihtiyaçları vardır. Bu nedenle de yönetim bilişim sistemleri uygulamalarından yararlanmak zorunludur. Bu çalışmada ulusal ve uluslararası sivil havacılık kuralları kapsamında hava taşımacılığı sektöründe faaliyet

gösteren işletmelerin, dış kaynaklardan yararlanma yoluyla yönetim bilişim sistemlerini kullanarak, rekabet avantajı yaratabilecekleri vurgulanmaktadır.

Gerede (2011); makale çalışmasında şu sonuçlara ulaşmıştır, havayolu işletmeleri ulusal ve uluslararası alanda ekonomik düzenlemelere tabidir. Ekonomik düzenlemeler havayolu işletmelerinin pazara girişlerini, pazara sunacakları kapasiteyi, sunacakları hizmetin fiyatını ve yönetsel işlevlerini etkilemektedir. Bu çalışmada Türkiye iç hat havayolu pazarındaki ekonomik düzenlemeler öncelikle; tarihsel gelişim, pazara giriş, kapasite ve fiyat boyutları açısından incelenmiştir. Ayrıca Türk Havayolu Taşımacılığına özgü ekonomik düzenleme değişimleri de tespit edilerek sunulmuştur. Yapılan incelemelerde en çok havayolu işletmelerinin kuruluşuna yönelik pazara giriş düzenlemelerinin değiştiği görülmüştür.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: HAVACILIK TARİHİ

3.1. HAVACILIK TARİHİ

3.1.1. Havacılıktaki Tarihindeki Gelişmeler

Havacılıktaki tarihsel süreci dünya havacılık tarihi, Türkiye’de havacılık tarihi ve havacılıkta ticari gelişmeler başlıkları altında inceleyebiliriz.

3.1.2. Dünya Havacılık Tarihi

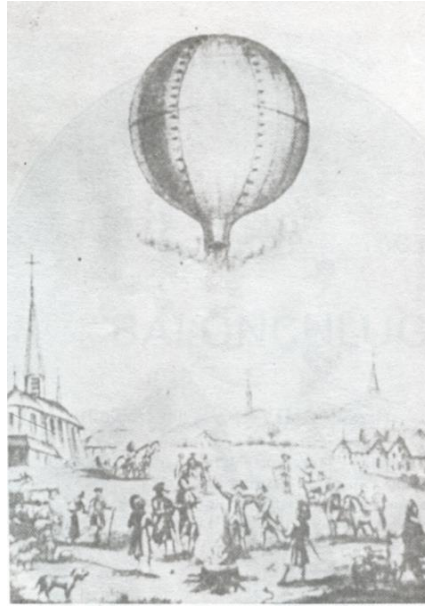
Çoban Kral Etana’nın “Anu” semasına yükselişini anlatan ilk yazılı tabletler M.Ö. 626 tarihine kadar dayandırılmaktadır. Bu tabletler “Ninova’da Asurbanibal” tabletleri olarak ta bilinmektedir. Havacılık tarihinde Mezopotamya kaynaklı birçok efsane yer almaktadır bunlardan öne çıkanlar; kartalların çektiği arabaya binen Nemrut minyatürü, kanatlı yaratıklar ve değişik hayvanlardır. Sümer ve Asurlar dönemine ait buluna heykeller ve çizimler de havacılık tarihinin efsanelerle başladığını anlatmaktadır (Petit 1987:34).

Havacılık tarihinin ilk bilimsel çalışmaları 15. yüzyıla ve ağırlıklı olarak Rönesans devrine dayanmaktadır. Ünlü ressam, fizikçi ve bilim insanı Leonardo da Vinci kuşların uçuşunu anlattığı eserinde kuşların uçuş hareketinden esinlenerek mekanik araçlar tasarlamıştır.

Havacılık tarihine ilk kayıtlar Leonardo Da Vinci ile başladığı kabul edilmesine rağmen, 1000’li yıllarda İsmail Cevheri yaptığı kanatlar yardımı ile minareden atlamış ancak başarılı olamamış ve hayatını kayıp etmiştir. (Yalçın 2012:41)

Leonardo Da Vinci'nin kuşlardan ilham alarak hesaplamalarını ve çizimlerini yaptığı "Leonardo Hava Burgusu" isimli aracı 1480'li yıllarda gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmalar günümüz helikopterlerinin atası olarak ta bilinir. Bu ve benzeri bilimsel çalışmalar Avrupa'da devam ederken, Hezarfen Ahmet Çelebi 1630 yılında taktığı kanatlar yardımıyla Galata Kulesinden Üsküdar'a uçarak boğazı uçarak geçmeyi başarmıştır. Roketin atası olarak bilinen ilk çalışma, Lagari Hasan Çelebi tarafından 17. Yüzyılda bir kutlama esnasında gerçekleştirilmiştir. İçerisine barut doldurduğu, kafese bağlı ucu koni şeklinde tasarladığı hava aracı ile gerçekleştirmiştir (Yalçın 2012:42).

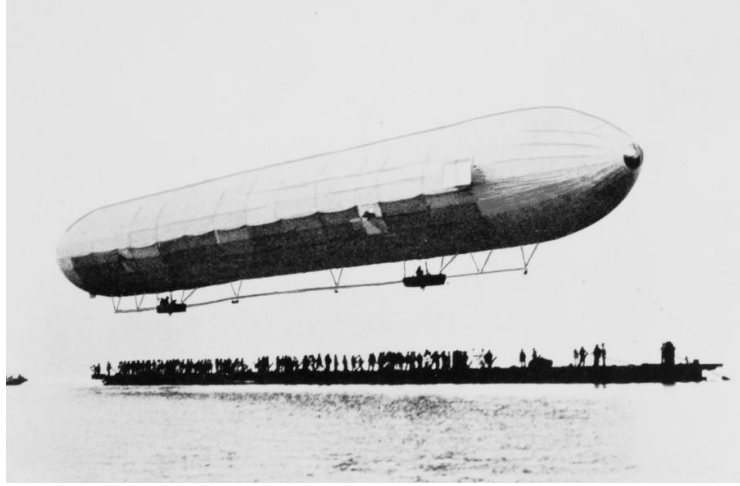
Havacılık tarihinin hafif uçuş araçları olarak bilinen balon ile uçuş çalışmalarını ilk olarak Joseph Motgolfier ve kardeşi Etienne 1783 yılında Fransa'da topladıkları halkın huzurunda ilk kez resmi olarak gerçekleştirmişlerdir (Kaymaklı 1997:116).



Resim 3.1. İlk balon çalışması (<http://tr.wikipedia.org>)

Havacılık tarihinde balon ile uçuş 1800'lü yılların başında yaygınlaşmaya başladı, bu gelişim atmosfer olaylarının ve yükseklik ilişkilerinin keşfedilmesini sağladı (Resim 3.1). Bu tecrübeler ve bilgiler doğrultusunda zeplin adı verilen yönlendirilebilir büyük balonlar geliştirilmeye başlanmıştır. Zeplinler; motorlar yardımıyla itme kuvvetiyle hareket ettirilen, dümen yardımıyla yönlendirilebilen bir tür hava gemisidir (Resim 3.2). Yönlendirilebilen ve kontrol edilebilen ilk hafif uçuş Henri Giffard tarafından 1852 yılında gerçekleştirilmiştir. Buharlı motor tahriki ile 24

km uçuş gerçekleştirmiştir. Yine 1884 yılında elektrik motoruyla tahrik edilen, kontrollü ve yönlendirilebilir uçuş Arthur Krebs ve Charles Renard tarafından La France zeplini ile gerçekleştirilmiştir (Kansu vd. 2006:127).



Resim 3.2. İlk uçuşunu yapan bir zeplin 1884 (<http://tr.wikipedia.org>)

Otto Lilienthal'in planörler üzerine yaptığı çalışmalar, ilk insansız hava aracının temellerini atmıştır. 1896 yılında Samuel Pierpont Langley tarafından ilk insansız hava aracı uçuşulmuştur.

İnsanlı uçuşun başlangıç noktası olarak bilinen Wright kardeşlerin çalışmaları 1903 yılında başlamıştır (Resim 3.3). Kendi tasarımları olan çift pervaneli 12,5 metre kanat açıklığında ve 335 kg ağırlığındaki hava taşıtları ile 12 saniye havada kalmayı başarmışlardır. Devam ettirdikleri çalışmaları neticesinde 1905 yılında 38,4 km mesafeyi 38 dakikada uçarak havacılık tarihinde 30 dakikadan fazla havada kalarak bir çığır açmışlardır (<http://www.wright-house.com>).



Resim 3.3. Wright kardeşler

1909 yılında iki nokta arasında ilk uçuş yapılmıştır. Calais-Dover arasında gerçekleştirilen ilk uçuş yerden 100 metre yüksekte gerçekleştirilmiş ve bu yolculuk ile deniz üzerinden 38 km mesafe uçularak tarihte önemli bir yer almıştır (Kansu, 1971:

93). Uzun menzilli uçuşlar 1912 yılında başlamıştır. Garros Akdeniz üzerinde değişik noktalara uçuşlar gerçekleştirerek 125 km uçuş mesafesinden geliştirerek 730 km ye çıkarmış ve yaklaşık 8 saat uçmayı başarmıştır (Taşkesen 2006:39).

Havacılık sektörünün hızlı gelişimi askeri çevreleri heveslendirmiş ve uçaklar ilk olarak birinci dünya savaşında kullanılmaya başlanmıştır. Havacılık sektörünün askeri alanda çok önemli olduğunu anlayan ülkeler bu sektöre ciddi yatırımlar yapmaya başlamıştır. Bu destekler havacılık sektörünün gelişerek ilerlemesini hızlandırmıştır. 1920’li yıllara gelindiğinde hava araçlarının hafifletilmesi çalışmaları yapılmış bu kapsamda motorlar hafifletilmeye çalışılmıştır, bu hafifletme çalışmaları neticesinde helikopter diyebildiğimiz hava araçları ilk olarak ortaya çıkmaya başlamıştır. İlk denemeleri 1930’lu yılların sonunda gerçekleştirilen helikopter uçuşları 1938 yılında başarıya ulaşmıştır. Helikopterler askeri ve sivil birçok alanda kullanım alanları bulmuşlardır. Igor Skorsky 1939 yılında helikopter teknolojisinin öncüsü sayılan VS 300 modelini başarıyla uçurmuştur. Havacılık sektöründe gelişmeler hızlı bir şekilde devam ederek 1960 yılında durduğu noktadan kalkış yapabilen Harrier adında uçaklar geliştirilmiştir. Havacılıktaki bu gelişmeler insanoğlunun ay yolculuğu hayallerinin gerçeğe dönebileceğini göstermiştir. Dr. Goddard 1926 yılında sıvı yakıt ile çalışan ilk roketi ateşlemiş ve uçurmuştur (Braun vd. 1966:34).

3.1.3. Havacılığın Türkiye’deki Gelişim Süreci

Hezarfen Ahmet Çelebi (Resim 3.4) ve Lagari Hasan Paşanın (Resim 3.5) uçuş denemeleri ile başlayan Türk havacılık tarihi, 19. ve 20. Yüzyıllarda gelişen ve ilerleyen yabancı ülkeleri takip etmiş ve gelişmelere kayıtsız kalmamıştır. M. Fesa Evrensev 1911 yılında Fransa’da pilot eğitimi alarak Türkiye’nin ilk sertifikalı pilotu olmuştur (Yalçın 2012:25).



Resim 3.4. Hazerfan Ahmet Çelebi



Resim 3.5. Lagari Hasan Paşa

Birinci Dünya Savaşının başlaması birçok sektörde olduğu gibi havacılık sektöründe de yatırım kaynaklarının azalmasına sebep olmuştur. Savaşlardan yıpranan Türkiye Cumhuriyeti Devleti havacılık sektörüne yeterli kaynak aktaramıyor, yeni uçak alımları için bütçe oluşturamıyordu. Bu mali sorunlar yurt genelinde hava kuvvetlerini güçlendirmeye yönelik kampanyaların yapılmasına neden olmuştur. Bu bağış kampanyaları büyük ilgi görmüş, bu bağışların tek bir yerden organize edilmesi için 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) kurulmuştur. Kurucu üyeler arasında pilot Vecihi Hürkuş, Şakir Hazım ve Hasan İskender yer alıyordu (Yalçın 2009:34).

Türk Tayyare Cemiyetinin amacı; Türk milletine ve özellikle Türk gençliğine havacılığın sivil ve askeri alanda önemini öğretmek ve bilinçlendirmektir. Faaliyet alanları ise amatör pilot yetiştirmek, planör, model uçak geliştirmek ve paraşütçü yetiştirmektir. Hedefi ise; Havacılığı milletin işi yapmak ve bağışları yönlendirmektir (Yalçın 2012:35). Cemiyet faaliyete geçtikten kısa bir süre sonra yaklaşık 2 milyon TL bütçeye sahip olmuş ve yurt genelinde 300 şube sayısına ulaşmıştır (Yalçın 2009:35).

1925 yılında Türk Hava Kurumu ve Alman Junkers firması arasında yapılan anlaşma ile Türkiye’de uçak fabrikası kurulması kararlaştırılmıştır. TOMTAŞ (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi) adı altında fabrika inşaatına 1925’de başlamıştır. Gövde ve motor Kayseri’de, bakım ve onarım gibi kısımlar ise Eskişehir’de kurulmuştur (Resim 3.6) (Kaymaklı 1997:169).



Resim 3.6. Kayseri’de ilk uçak ve motor fabrikası

Türk Hava Kurumu dünya çapında temsil edilebilmesi için 1929 yılında Uluslararası Havacılık Federasyonuna (FAI) üye olmuştur. Bu sayede uluslararası gelişmeler ve ilerlemeler daha iyi takip edilebilmiştir (Taşkesen 2006:74). Türkiye’nin havacılık sektöründe ilk sivil müteşebbisi Vecihi Hürkuş, kendi tasarımı olan Vecihi 14’ü (Resim 3.7) ve ilk deniz uçağını üretmiştir. İlk Türk uçuş okulunu açmış, ilk sivil pilotları yetiştirmiş ve ilk Türk özel havayolu şirketini kurmuştur (Yalçın 2012).



Resim 3.7. İlk Türk yapımı uçak Vecihi 14

Türk Hava Kurumu'nda planör ve paraşütçülük eğitimleri alan Emrullah Ali Yıldız, Türk Hava Kurumu bünyesinde öğretmenlik ve test pilotluğu gibi görevlerde bulunmuştur (Yalçın 2012:81).



Resim 3.8. İlk Türk yapımı yolcu uçağı

Nuri Demirağ, dünyada yaşanan ekonomik krizlere rağmen İstanbul'da başlattığı uçak fabrikasıyla Türk Havacılık sektörüne hız kazandırmıştır. 1936'da tek motorlu "Nu D-36" adında 2 kişilik uçağı üretmiştir (Resim 3.8). İki kişilik ilk uçağı 1936'da yapan Demirağ, adına da kendi isminin baş harflerini vererek "Nu D-36" adını verdi. 1938'de çift motorlu olarak üretilen "Nu D-38" uçağı Danimarka'ya satılmış ve bu sektörde ilk ihracat gerçekleştirilmiştir. Nuri Demirağ'ın ürettiğı Nu D-38 tipindeki uçak 1938 yılında "Avrupa A sınıfı" yolcu uçakları kategorisinde birinci seçilmiştir (Saldıraner 1992:33). Uçak fabrikasının yanı sıra uçuş okulu da açmıştır (Resim 3.9). 1945 yılında fabrikayı kapatmıştır (Yalçın 2012:26).



Resim 3.9. Nuri Demirağ Gök Okulu

Sivil hava taşımacılığı 1933'te 5 uçak ile Türk Hava Postaları adı ile başlatılmıştır. 1933 yılında Havayolları Devlet İdaresi İşletmeleri, Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulmuştur. Bugünkü Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'nın başlangıcı olan kuruluş sivil hava yolu işletmeleri kurmak ve bunlarla taşıma yapmak üzere devlet tarafından yetkilendirilmiştir (Korul ve Küçükönel 2003:32).

TOMTAŞ'tan sonra Türk Hava Kurumu resmi olarak uçak üretimine başlayan ikinci kurumdur. 1940 yılında Ankara'da Türk Hava Kurumu planör atölyesinin fabrika haline getirilmesiyle, Miles Magister eğitim uçaklarının seri montajına başlanılmıştır. İlerletilen çalışmalar neticesinde Etimesgut'ta tam üretime geçilmiştir. Magister eğitim uçaklarının yanı sıra planör, eğitim, akrobasi, sağlık ve nakliye uçakları üretilmiştir. 1944 yılında bu fabrikanın yanında bir de motor fabrikası kurulmuştur. (Yalçın 2012:28).

Sivil havacılık ikinci dünya savaşından sonra tam anlamıyla gelişmeye başlamıştır. Bu dönemde yeni havaalanları yapılmaya başlanmış ve uçaklarda gelişmeler yapılmıştır. 1949 yılında Hava meydanları bürosu Bayındırlık bakanlığına bağlı olarak kurulmuş ve 1956 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmesine dönüştürülmüştür. Havalimanlarının işletmesi ve güvenliğinin sağlanması bu kurumun görevleri arasındadır (Korul ve Küçükönel 2003). Sivil havacılık faaliyetlerinin denetlenmesi, düzenlenmesi ve kontrol edilmesi için Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı 1954 yılında kurulmuştur. Bu misyonu Türk Hava Yolları tek başına temsil edilmiş ve ülkenin tek taşıyıcısı havayolu şirketi olarak faaliyetine devam etmiştir. (Saldıraner 1992:33).

Türk Uçak Sanayi Anonim Şirketi (TUSAŞ) 1973 yılında kurulmuştur. Sivil havacılık mevzuatındaki 1983 yılındaki değişiklikler ile yabancı yatırım teşvik edilmiş ve özel sektörün havacılık yatırımları desteklenmiştir. TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayi (TAI) 1984 yılında yabancı ortaklı olarak kurulmuş ve F 16 tipinde avcı uçağı üretimine başlanmıştır (Saldıraner 1992:33).

3.1.4. Ticari Havacılık Gelişim Süreci

Eski askeri uçakların revize edilerek kullanılmaya başlandığı ikinci dünya savaşı sonrası havacılık sektörü ticari bir boyut kazanmıştır. Geniş gövdeli bombardıman uçaklarının hızlıca dönüştürülmesiyle Avrupa, Amerika ve diğer dünya

lkeleri arasında hava taşımacılığı yapan şirketler kurulmaya başlamıştır. Bu ticari havacılık sektöründeki gelişmeler, 1964 yılında güvenlik ve konforun ön plana çıktığı Boeing 700 tipindeki uçakların üretilmesini sağlamıştır. Günümüz yolcu uçaklarının öncüsü olmuştur (Resim 3.10).



Resim 3.10. Boeing-700 (tr.wikipedia.org).

Savaşların sona ermesi sivil havacılık sektöründeki gelişmeleri hızlandırmış, yeni çalışmalar ve denemeler yapılmaya başlanmıştır. 1950 ile 1970 yılları arasında ses hızını açma ve füze denemelerine ağırlık verilmiştir. Bu alışmaları ürünü olarak 1969 yılında insanoğlu aya ilk kez ayak basmıştır. Boeing firması tarafından üretilen ve o yılların en büyük uçağı olarak bilinen Boeing 747 üretilmiştir. 1976 yılında Concorde markasıyla bilinen ve dünyanın en hızlı hava aracı olan uçak üretilmiştir. Bu uçak ile ilk kez ses hızının üzerinde bir yolcu uçağı üretilmiştir (Resim 3.11) (tr.wikipedia.org).



Resim 3.11. Ses hızını aşan ilk yolcu uçağı Concorde (tr.wikipedia.org)

Bu yıllarda lkemizde B707, F-27, DC-9 ve B727 tipindeki uçaklar ile yurtiçi ve yurtdışı hatlarda Türk Hava Yolları hizmet vermekteydi(turkishairlines.com.tr). Ülkemizde 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanununun 1983 yılında yürürlüğe girmesiyle havacılık sektörü büyük bir gelişim sürecine girmiştir. Bu dönem Türk hava Yolları

için modernizasyon kapsamında uçak filosunu geliştirdiği, standardizasyon kapsamında hizmet standartlarını yükselttiği bir dönem olmuştur. Ticari kaygıların ön plana çıkmasıyla daha karlı dış hatlar planlanmaya ve hayata geçirilmeye başlanmıştır. Bu kanun aynı zamanda özel havayolu şirketlerinin kurulmasına olanak sağlamıştır. Bu olanakları değerlendiren özel sektör havacılık firmaları uçak filolarını arttırmış ve ticari havacılık sektöründen daha fazla pay almaya başlamıştır. Eski uçaklarla operasyon yapmanın zorlukları, bakım onarım giderlerinin yüksek olması ve sermaye darlığından dolayı bazı özel teşebbüs havacılık şirketleri sektörden çekilmişlerdir. (Korul ve Küçükönel 2003:38).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: SİVİL HAVACILIK

4.1. SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜ

4.1.1. Sivil Havacılığa İlişkin Temel Kavramalar

4.1.1.1. Havacılık

Uçuş faaliyetlerinden ibaret olup, genellikle insanların, kargonun veya postanın hava araçları ile bir yerden başka bir yere taşınması şeklinde ifade edilebilir. Havacılık, havadan hafif veya havadan daha ağır hava araçları ile gerçekleştirilen tüm uçuşlar olarak tanımlanabilecek geniş bir kavramdır.

4.1.1.2. Sivil havacılık

Sivil havacılık; askeri bir amaç güdülmeksizin yapılan havacılık faaliyetlerini kapsamaktadır. Merkezinde uçuş faaliyetleri bulunmasına karşın, havacılık emniyetli bir uçuş yapılabilmesini ortak amaç edinmiş birçok faaliyetin etkileşim içinde olduğu bir süreçler topluluğudur. Bu nedenle, havacılığın sistem yaklaşımı ile incelenmesi daha yararlıdır. Yük, yolcu ve postanın etkin ve emniyetli bir biçimde varış yerlerine ulaştırılması, sivil havacılık sektörünün en son çıktısı olarak değerlendirilebilir. Sistemin ve dolayısıyla alt sistemlerinin ortak amacı emniyetli ve etkin bir uçuş sağlamaktır. Sistemlerin doğası gereği, alt sistemlerin bu amaca ulaşabilmek için birbirleri ile koordinasyon ve etkileşim içinde olmaları, birbirlerinin faaliyetlerini desteklemeleri gerekmektedir. Sivil havacılık alt sistemleri şunlardır: Eğitim, yönetim, havacılık işletmeleri, üretim-bakım, hava trafik kontrol, hava alanı- yer hizmetleri, bilgi- haberleşmedir. Eğitim alt sistemi, tüm sivil havacılık faaliyetlerinde çalışacak insan kaynağının sağlanmasından sorumludur.

Yönetim alt sistemi, tüm sivil havacılık faaliyetlerinin etkin ve emniyetli bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için gerekli standartların belirlenmesinden ve bunlara uyumun sağlanmasından sorumludur. Yönetim, düzenleyici bir role sahiptir. Üretim ve bakım alt sistemi, sivil havacılık sisteminin tüm araç-gereç ihtiyacını yine sistemin amaçları doğrultusunda tasarlar, onları üreten ve tasarım sırasındaki güvenilirlik seviyelerinde kalmalarını sağlar. Hava trafik kontrol, hava araçlarının yerde ve havadaki hareketlerinin, sivil havacılık sisteminin amaçları doğrultusunda düzenlenmesini sağlar. Uçuş emniyetinin ve etkinliğinin sağlanmasında önemli bir rolü vardır. Havaalanı yer hizmetleri sistemi, başta uçuş olmak üzere, üretim, bakım, hava trafik ve seyrüsefer ve haberleşme gibi faaliyetlere alt yapı kolaylıklarını sağlar. Bilgi ve haberleşme alt sistemi, tüm alt sistemler arasındaki etkileşimi sağlar. Sivil havacılık sisteminde koordinasyon ve iletişim çok önemlidir. Sivil havacılık sisteminin merkezini oluşturan hava taşımacılığı alt sistemi, sistemin en temel çıktısı olan yük, yolcu ve postanın varış yerlerine ulaşmasını sağlar(Birgören 2004:45).

4.1.2. Uluslararası Havacılık Otoriteleri

4.1.2.1. Uluslararası sivil havacılık teşkilatı (ICAO)

Havayolu sektöründe yaşanan teknik ve politik problemlerin giderilmesini hedefleyen çalışmalar 1944 yılında Chicago'da başlatılmıştır. İkinci Dünya savaşının sektördeki olumsuz etkilerinin giderilmesi için 52 ülkenin katılımıyla Uluslararası sivil havacılık anlaşması Aralık 1944 yılında Amerika'da imzaya sunulmuştur. Bu anlaşmanın kırk üçüncü maddesi gereğince uluslararası sivil havacılık teşkilatının (ICAO) kurulması kararı alınmış ve yapılanması tam olarak tamamlanıncaya kadar geçici çalışma yapabilmesi için (PICAO) olarak yapılanması kararlaştırılmıştır. ICAO geçici yirmi ay faaliyetin ardından 1944 yılında Kanada'nın Montreal şehrinde resmen yürürlüğe girerek çalışmalarına başlamıştır. Üye sayısı 188'e ulaşan ICAO örgütüne Türkiye 1945 yılında 4749 sayılı kanun kapsamında üye olmuştur (SHGM 2014).

ICAO'nun temel çalışma şekli ve amaçları, 1944 yılında Chicago konvansiyonunun kırk dördüncü maddesinde tanımlanmıştır (Sayın 2011:12):

- Uluslararası havayolu taşımacılığının düzenli ve emniyetli gelişmesinin sağlanması,

- Uluslararası havayolu taşımacılığında tüm yolcuların düzenli, güvenli, hızlı, ekonomik ve yeterli olarak seyahat edebilmesini sağlamak,
- Barışsever amaçlar için hava araçları gelişimi ve işletilmesini desteklemek,
- Havayolu trafiğine paralel olarak havaalanları, havayolları ve seyrüseferlerin kolaylığını sağlamak,
- Uluslararası havayolu trafiğini emniyet ve garanti altına almak,
- Rekabetlerin makul olmasını sağlamak ve israfı önlemek,
- Uluslararası hava trafiğinin taraflarının tüm haklarının korunarak işletmelere eşit fırsatlar tanınması, oluşabilecek farklılıkların giderilmesi,

Özet olarak, Uluslararası havayolu trafiğinin tüm alt dallarda büyüyen gelişimini sağlamaktır.

ICAO'nun kuruluş amacı, uluslararası hava trafiğinin emniyetli bir şekilde büyümesini sağlayarak, tüm üye ülkelerin uluslararası havayolu taşımacılığından emniyetli ve barış içerisinde yararlanmasını gerçekleştiren kuralları tanzim etmektedir (Sayın 2011).Havacılık sektöründe emniyet açısından önem arz eden standartlar üye ülkelerin yapması gereken dokuz maddede aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (Sayın 2011:12):

- Uluslararası hava taşımacılığının düzenini, emniyetini ve verimini sağlayacak uluslararası kurallar ve standartlar doğrultusunda yapılacak ve ulusal sivil havacılık güvenlik programları hazırlayacaklardır.
- Ulusal sivil havacılık güvenlik programlarının yapılması ve sürdürülmesi için yetkili makamlar oluşturacaktır.
- ICAO konvansiyonuna üye ülkeleri tamamı oluşturulan veya atanmış yetkili makamı ICAO'ya bildirecektir.
- Bölgesindeki güvenlik durumunu sürekli takip edecek ve gerekli tedbirleri ulusal sivil havacılık güvenlik programının kapsamında alacaktır.
- Uluslararası hava trafiğinde kullanılan havalimanlarında emniyet kurallarını uygulayan bir makam belirleyeceklerdir.
- Uluslararası sivil havacılık emniyet tedbirlerini ve kurallarını oluşturması ve koordinasyonunu sağlayacak havalimanı emniyet ekipleri oluşturulmasına dair çalışmalar yapacaklar.

- Havayolu taşımacılığında kullanılan havalimanlarının ve tesislerinin korunması için stratejik planlamalar gerçekleştirerek bunların uygulanması için gereken kaynakları temin edeceklerdir.
- Ulusal havacılık güvenlik programının devamını ve aktif işlemlerini sağlayacak gerekli eğitimlerin düzenleyecek ve gerekli altyapıları oluşturacaklardır.
- Uluslararası hava taşımacılığının güvenliğini etkileyecek patlayıcılar, ateşli silahlar ve tüm tehlikeli maddelerin havalimanlarına ve uçaklara sokulmasını engelleyecek tedbirler alacaklardır.

4.1.2.2. Uluslararası hava taşımacıları birliği (IATA)

Dünyadaki sivil havacılık örgütlerinin en önemlilerinden olan Uluslararası hava taşımacıları birliği (International Air Transport Association (IATA)) 1945 yılında Havana'da kurulmuştur. Ticari bir kuruluş olan ve merkezi Montreal'de bulunan IATA'nın üyelerini çeşitli ülkelerden tarifeli havayolu taşıyıcıları oluşturmaktadır (Baysal 2002:49). IATA üyeliği için öncelikle ICAO üyeliğinin uygun şartlarının taşınması gerekmektedir. IATA, Dünya uluslarının çıkarlarına uygun, güvenli, düzenli ve ekonomik hava taşımacılığı geliştirmek ve sağlamak, havacılık sektörünü teşvik etmek, bunlarla alakalı problemleri araştırmak ve havayolları arasındaki koordinasyonu sağlamak ile görevli bir kuruluştur. IATA'nın çalışma alanları aşağıdaki gibidir (Sunar 2008:43).

- Taşıma şartlarını belirlemek,
- Sefer programlarını düzenlemek,
- Ücret ve tarifeleri tespit etmek,
- Havayolu işletmelerinin aralarındaki problemleri çözmek,
- Üyelerine çeşitli konularda bilgi vermektir.
- Konferanslar düzenlemek,

IATA, tarifeli hava işletmeciliği yapan her şirkete açıktır. Uluslararası sefer yapan havayolları aktif üye, yalnız iç hat havayolları tali üye olarak kabul edilir. Ticari amaçlı olarak kurulan örgüte, gönüllü olarak üye olunabilmektedir (Baysal 2002:50). IATA genel müdürlüğü ve buna bağlı teknik, trafik, finansman, hukuki işler komitelerinin oluşturduğu bir yapı ile yönetilmektedir. Türkiye'den THY ve Çelebi AŞ. Bu kuruluşa üyedir (Sunar 2008:43).

4.1.2.3. Federal havacılık idaresi (FAA)

Amerika sivil havacılık otoritesi (Federal Aviation Administration (FAA)), Amerika Birleşik Devletlerinin havacılık sektörünün emniyetini sağlamak ve sivil havacılık faaliyetlerinin gelişerek büyümesi amacıyla kurulmuştur. FAA, ABD’de sivil havacılık sektörünün gelişimi ve kurallarından sorumludur.1958 yılına kadar Sivil havacılık otoritesi (CAA) adı altında görev yapan kurum bu tarihten itibaren Federal Havacılık Dairesi adını almıştır.1966 yılından itibaren de Federal havacılık idaresi (FAA) adıyla Ulaştırma Bakanlığı’nın bir kuruluşu olarak çalışmaktadır (Sunar 2008:34).

FAA, Amerika Birleşik Devletleri Hava Sahası’ndaki tüm uçucu personelin ve havacılık kuruluşlarının uyması gereken kuralları, Federal Havacılık Kuralları (Federal Aviation Regulations FAR) ve Havacılık Bilgi Elkitabı (Aeronautical Information Manual-AIM) adı altında yayımlamaktadır. FAR kuralları ve AIM bilgileri, uluslararası yayımlanan ABD Havacılık Bilgi Yayını (AIP) ile paralel bilgiler içermekte olup, düzenli olarak güncelleştirilmektedir (Sunar 2008:15). FAA’nın üstlendiği görevler aşağıdaki gibi özetlenebilir (Sunar 2008:16):

- Havacılıkla ilgili kurallar, standartlar ve düzenlemeler yayınlamak,
- Araştırma-geliştirme çalışmaları sonucunda ulaşılan sonuçlar, uçak kazaları sonucunda elde edilen tecrübeler ve uçak operatörlerinden alınan bilgiler doğrultusunda çalışmalar yapmak,
- Hava aracı tasarımcılarına, imalatçılarına ve işletmecilerine yönelik bilgiler yayınlamak,
- Sertifikasyonla ilgili işlemleri yapmak,
- Havacılık alanında faaliyet gösteren kuruluşları (işletmeler, bakım merkezleri, uçuş okulları ve diğer) yetkilendirmek ve denetlemek.

4.1.2.4. Avrupa sivil havacılık konferansı (ECAC)

Türkiye, ICAO üyesi ülke olarak aynı zamanda, Avrupa ülkeleri arasındaki sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen Avrupa Sivil Havacılık Konferansının (European Civil Aviation Conference (ECAC)) da üyesidir. ECAC, ICAO’nun personel desteği altında ayrı bir bütçeyle, bağımsız olarak 1955 yılından beri faaliyetlerini sürdürmekte olup, bu kuruluşa 42 Avrupa ülkesi üyedir.

Bölgesel bir sivil havacılık örgütü olan ECAC'ın merkezi Fransa'nın Strasbourg şehridir. Üye ülkelerin ECAC toplantılarında sivil havacılık genel müdürleri, gerektiğinde de ulaştırma bakanları düzeyinde temsil edilir. ICAO ve Avrupa Konseyi tarafından desteklenen örgütün amacı sürekli gelişme içerisindeki Avrupa Ulaşım Sisteminin desteklenmesidir (Sunar 2008:51).

ECAC'ı bu amacına yönelten 6 temel faaliyeti ise şu şekilde sıralanmaktadır (Baysal 2002:51):

- Avrupa kontrol sahasındaki hava trafik hizmetlerinin yoğunluktan doğan aksamalarının giderilmesine ilişkin stratejik ve bütünleşmiş çalışmalar yapmak.
- Avrupa hava taşımacılığı sisteminin serbestleşmesine yönelik çalışmalar yapmak ve hava taşıyıcıları ile havaalanı işleticileri arasında denge görevi görmek.
- ECAC üyesi ülkelerde JAA'nin (Joint Aviation Authority) yayınlamış olduğu kuralların standartlaştırarak uygulanmasını desteklemek ve denetlemek.
- Avrupa Topluluğu göçmen yasaları ve topluluk serbest dolaşım hakları doğrultusunda üye ülkelerin havalimanlarında eşgüdüm ve birlik içerisinde hareket etmesini sağlamak.
- ICAO Annex 17 esas alınarak tüm üye ülkelerde terörist faaliyetlere karşı havacılık sisteminin korunmasını destekleyecek tek tip güvenlik ağının oluşturulmasını sağlamak.
- Üye ülkelerde sivil havacılık faaliyetlerinin çevreye verdiği zararın en asgari seviyeye indirilmesi için çalışmalarda bulunmak.

4.1.2.5. Avrupa hava seyrüsefer emniyeti teşkilatı (EUROCONTROL)

İkinci Dünya savaşının sona ermesiyle birleşme yolunda çabalar harcayan Avrupa ülkeleri ortak parlamento ve ortak pazar gibi çalışmalar başlatmak suretiyle Avrupa birliği kurma çabasına girmişlerdir. Bu süreçler devam ederken normalleşmeye başlayan Avrupa ekonomisi ve havacılık sektörü faaliyetlerinin emniyetli bir hale gelmesi ve havayolu trafiğinin düzeninin sağlanması için Avrupa seyrüsefer emniyet teşkilatının alt birimleri kurulmaya başlanmıştır. Bu bağlamda Eurocontrol Belçika'nın Bürüksel şehrinde, Aralık 1960 tarihinde Almanya, Belçika, Fransa, Lüksemburg, Hollanda, İngiltere'nin katılımlarıyla kurulmuştur (Baysal 2002:5).

Mevcut üye sayısı 38 olan Eurocontrol Teşkilatı'na Türkiye, Ocak 1989 tarihinde, 20039 sayılı yasa ve Aralık 1988 tarih ve 3504 sayılı Kanun'la Mart 1989'dan geçerli olmak üzere üye olmuştur.

Eurocontrol'un ana faaliyetleri şunlardır (Baysal 2002:5):

- Tek bir Avrupa Hava Trafik sistemi oluşturmak ve Avrupa Hava Sahası'ndaki sıklığı önleyerek en uygun faydayı sağlamak.
- Orta ve kısa vadeli planlarla Avrupa'daki havayolu trafik kontrol sisteminin koordinasyonunu arttırmak.
- Avrupa Hava Sahası'nın kapasitesini arttıracak araştırma ve geliştirme faaliyetlerinde bulunmak.
- ECAC nezdinde Avrupa Hava Trafik Kontrol Uyum ve Eşgüdüm Programını yönetmek.

4.1.2.6. Avrupa havayolları birliği (AEA)

Avrupa havayolları birliğinin (AEA)1952 yılında Air France, Sabena ve Swiss air gibi Avrupa'nın önde gelen havayollarının oluşturduğu ortak çalışma grubudur. Bu ortak çalışma gurubu 1954 yılında Brüksel'de kalıcı bir hava araştırma bürosu haline gelmiştir. Bu büro 1973'te Avrupa Havayolları Araştırma Bürosu (AEA) olarak faaliyetine devam etmiştir. 1954'te Strasburg'da düzenlenen Avrupa'da Ulaşımın Koordinasyonu konulu konferans ECAC'ın kurulmasıyla sonuçlanır.

Bu konferansta katılımcı devletlerin Avrupa havayolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla havayolu firmalarının ortak çalışmalar yürütmeye teşvik etmesi önerilir ve nihayetinde AEA, endüstrinin temsilcisi olarak ECAC'la diyalog kurmakla görevlendirilir. AEA'nın merkezi Brüksel'de bulunmaktadır.

AEA, 31 büyük havayolu şirketini bünyesinde birleştirmektedir. Kar amacı gütmeyen tüm üyeleri için çalışan bu birlik aktif olarak AB kurum ve enstitüleri ile havacılık zinciri içinde yer alan diğer uluslararası enstitü ve kurumlar ile işbirliği içindedir. AEA bütün üyeleri ve işbirliği içinde olduğu havacılık alanında çalışan diğer kurumlarla küresel çapta Avrupa havayolu sanayinin sürdürülebilir büyümesini sağlamaya ve havacılık sanayinin geleceğinin şekillenmesine çalışmaktadır (Sunar

2008:46). THY, 1967 yılından beri bu kuruluşa üyedir. AEA içinde yer alan komiteler ve kuruluşun ülkemiz sivil havacılığını ilgilendiren faaliyetleri.

- Hava Politikası Komitesi, Avrupa Birliği'ne üye ülkeler adına birliğe üye olmayan Avrupa ülkeleri ve ABD ile işbirliğini sağlar, tüzüğü saptar.
- Ticari İşler Komitesinin faaliyetleri arasında pazarlama, rezervasyon hizmetleri, tarifelerin basımı, kredi kartları ve kargo yer almaktadır.
- Araştırma ve Planlama Komitesi, ücretler ve finansman, trafik ve kapasite konularını incelemektedir.
- Teknik İşler Komitesi, mühendislik, bakım-onarım, operasyon, çevre konularında faaliyet göstermektedir.

4.1.2.7. Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA)

Havacılık sektöründe, Avrupa'da faaliyet gösteren sivil havacılık kuruluşlarının düzenleyici sıfatta otoritelerinin temsil edildiği bir örgüt olan Birleşik Havacılık Otoriteleri (Joint Aviation Authorities (JAA)) havayolu trafiğinin güvenliğini düzenlemektedir. JAA Avrupa ülkelerinin havacılık sektöründeki güvenlik ile ilgili tüm standartları, prosedürleri ve bunların uygulanabilmesi için gerekli işbirliklerini ve anlaşmaları gerçekleştiren bir örgüttür. Bu örgüt Avrupa Sivil Havacılık Konferansının (ECAC) bir birleşik yapısıdır.

1970 yılında ilk kuruluş çalışmaları başlayan JAA örgütü ilk zamanlarda ortak uçuşa elverişlilik otoriteleri olarak adlandırılmıştır. İlk kurulduğu yıllarda yalnızca Airbus firması için büyük motorlu uçakların sertifikasyonu çalışmalarında bulunan JAA ilerleyen yıllarda büyüyüp gelişerek Avrupa'da faaliyet gösteren tüm irili ufaklı havayolu şirketleri için bir otorite olmaya başlamıştır. Avrupa'da faaliyet gösteren tüm havayolu şirketleri için lisanslama, bakım-onarım ve tasarım sertifikasyonu alanlarında 1987 yılından sonra faaliyet göstermektedir. Türkiye 2001 yılında JAA'ya tam üye olarak katılmış ve 2002 yılından sonra JAA yerine EASA'nın kurulması kararı alınmıştır. JAA örgütünün temel hedefleri aşağıdaki gibi sıralanabilir (Açikel 2002:2):

- Üye devletler arasında emniyetle ilgili tutarlı ve yüksek standartların oluşturulmasını sağlamak,

- Avrupa birliğine en yüksek katkıyı yapmak için JAA'nın tüm işlev ve etkinliklerinin devredildiği EASA'nın kurulmasını sağlamak ve en kısa süre içinde AB üyesi olmayan ülkeleri de EASA'ya tam üye yapabilmek,
- Etkin bir sivil havacılık endüstrisine katkı sağlamak için maliyet-etkin bir emniyet sisteminin kurulmasını sağlamak,
- Üye devletlerarasında rekabetin centilmence ve eşit rekabet içinde geçmesine katkıda bulunmak için ortak standartların birleştirilmesini sağlamak,
- Uluslararası anlaşmaların sonuçlarına göre diğer standartları da en az JAA standartlarına yükseltebilmek, emniyet standartlarının dünya çapında uyumlu hale getirilip uygulanmasını sağlamak için sivil havacılıkta önemli rol oynayan diğer bölgesel örgütler ve ülkelerin havacılık otoriteleriyle işbirliğini sağlamak.

JAA örgütünün bazı işlevleri ise şöyle sıralanabilir (EASA 2014):

- Hava aracı tasarımı ve üretimi, hava aracı faaliyetleri ve bakımı ve havacılık personelinin lisanslandırılması alanlarında JAR kurallarının geliştirilmesi ve benimsenmesini sağlamak,
- JAR kurallarının uygulanabilmesi için yönetim ve teknik konularla ilgili prosedürlerin geliştirilmesini sağlamak,
- Emniyet standartlarından sapmaya izin vermemek için üye devletlerin havacılık endüstrisi içinde yer alan şirketler arasındaki rekabetin ve üye devletlerle üye olmayan devletlerin şirketleri arasındaki rekabetin izlenmesini sağlamak,
- Havacılık emniyet düzenlemelerini uyumlaştırmak için Avrupa'da profesyonel bir uzmanlık merkezinin oluşturulması ve özellikle ABD sivil havacılık otoritesi FAA ve emniyet düzenlemelerini oluşturan diğer otoritelerin prosedürleri ile JAR prosedürlerini uyumlu hale getirmek.

JAA'nın ana yapılanmasını JAAC (Joint Aviation Authority Committee) ve JAAB (Joint Aviation Authority Board) oluşturmaktadır. Kurul üye ülkelerin sivil havacılık genel müdürlerinden oluşmaktadır. Kurulun görev ve sorumlulukları aşağıdaki gibidir(Sunar 2008:49):

- Stratejilerin ve JAA emniyet politikasının belirlenmesi,
- JAA en üst düzey yöneticisinin (Chief Executive) hazırladığı bütçe tasarısı, iş planı ve çalışma programı'nın onaylanması ve komitenin fikrinin alınması,

- Yeni üyelerin onaylanması,
- Üye devletlerin görev ve sorumluluklarını yerine getirip getirmediğinin izlenmesi,
- JAA, üye devletler, AB ve diğer uluslararası örgütlerle olan uluslararası politikanın belirlenmesi,
- Personel politikasında yüksek standartların belirlenmesi,
- JAA en üst düzey yöneticinin atanması,
- Prosedür oluşturma kurallarının belirlenmesi,
- Stratejik konularda ilgili gruplardan danışmanlık alınması.

JAA, her üye ülkeden bir temsilci tarafından oluşturulan JAA Komitesi tarafından idare edilir. JAA Komitesi JAAC, genel olarak temsilciler üye ülkelerin ulusal havacılık otoriteleri içinde emniyet ve kural oluşturma faaliyetlerinde çalışan kişilerden seçilmektedir. Komite içinde 8 kişiden oluşan bir üst kurul bulunmaktadır. 7 kişi komite içinde yapılan seçimle belirlenmekte, 8. sandalye ise EASA'ya ait bulunmaktadır. JAAC içinde bir kuruluş bulunmakta ve Hollanda'da faaliyet göstermektedir. Bu kuruluşun görevi teknik prosedür geliştirmek değil komitenin yönetim işlevlerini yerine getirmektir. Komitenin ana görevi tasarım, üretimin alt başlıkları olan ürün, hizmet, kuruluşlar ve kişilerle ilgili konularda teknik prosedürlerin geliştirilmesi ve uygulanmasının sağlanmasıdır. Buna çevreci yaklaşım, uçuşa elverişliliğin sürekli hale getirilebilmesi, bakım ve uçuş faaliyetleri dâhildir. Komite JAR ve JIP (Joint Implementation Procedures) geliştirilmesi ve uygulanmasından sorumludur. Komite JAA'nın en üst düzey yöneticisi adına görev yapmaktadır (Sunar 2008:49).

4.1.2.8. Avrupa havacılık güvenlik teşkilatı (EASA)

Avrupa birliği oluşturma çabaları içerisinde politik ve ekonomik birleşme çalışmaları, havacılık sektöründe sivilleşerek liberalleşmesinin önünü açmıştır. Bu sivilleşme çalışmaları emniyet ve emniyet kurallarının geliştirilip uygulanması alanlarında yeterli olmamış ve emniyet ile ilgili konular ulusal politikalara göre şekillenmiştir. JAA emniyet ve standardizasyonun ulusal kanunlara dönüştürülmesinde zorlanmıştır. Bunun nedenleri; JAA standartlarının zorunlu olmaması ve ülkelerin ulusal çıkarlarını ilk plana almasıdır. AB içinde ulusal havacılık otoritelerinin JAA'ya üye olması zorunlu değildir. Bu gerekçelerle Avrupa'da faaliyet gösteren havacılık sektörünün koordinasyonunu sağlayacak, bilgi paylaşımını

gerçekleştirecek, standartları ortaklaştıracak, kanuni yaptırım gücüne sahip bir örgütün meydana getirilmesi zorunluluk olmuştur. Fakat bu süreç çok yavaş gerçekleştirilebilmiştir. AB, JAA içinde bu konuyu 1990'lı yılların sonuna doğru müzakerelere açabilmiştir. JAA, AB'nin bir parçası değildir. Bu sebeple AB içinde tek bir havacılık otoritesi oluşturmak amacıyla EASA kurulmuştur. EASA doğrudan AB'ye bağlı bir kuruluştur. EASA'nın vizyonu AB içinde FAA'ya eşdeğer ve kanuni bağlayıcılığı olan bir havacılık otoritesinin oluşturulabilmesidir (Hessburg 2000:80).

EASA, AB'nin havayolu güvenliği stratejisinde temel taşlardan biridir. Ana amacı sivil havacılık alanında çevreye duyarlı ve güvenliği ön planda tutan en yüksek ortak standartları sağlamaktır. EASA hava aracı sertifikasyonundan işletme kurallarına kadar havacılıktaki tüm gereksinimleri karşılamak amacıyla AB parlamentosu ve konseyi tarafından, AB'ye bağlı bir kuruluş olarak oluşturulmuştur. EASA'ya üye olabilmek için AB tam üyeliği gerektirdiğinden dolayı Türkiye EASA üyesi değildir (Sunar 2008:55).

EASA, tek tip sertifikasyon yoluyla belirli uçak modellerinin, motorlarının ve uçak parçalarının standartlarını belirlemekle sorumludur. Bunun sonucunda havayolu endüstrisi; ortak bir başvuru noktasına, ekonomik avantaj sağlayan hizmetlere ve ortak standartlara kavuşacaktır. Her ne kadar ulusal organizasyonlar kendi içlerinde havacılık alanında bazı standartları oluşturmuşsalarsa da EASA Avrupa çapında tüm üyeler için çevreye duyarlı ve maksimum güvenliğe odaklı ortak standartlar belirleme gayesindedir. Üye ülkelerin var olan standartlarını kontrol etmekle birlikte onlara gerekli teknik destek ve eğitim ile araştırma olanakları vermektedir (Sunar 2008:56). EASA örgütünün başlıca görevleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Yasalar Oluşturma; Güvenlik kurallarını belirleme ve Avrupa komisyonu ile üye devletlere teknik önerilerde bulunma,
- Teftişler, eğitim ve standardizasyon programları yoluyla Avrupa havacılığı güvenlik kurallarının tüm üyelere uygulanması,
- Uçakların, motorların ve parçaların çevresel ve güvenlik sertifikasyonun hazırlanması,
- AB dışında küresel faaliyet gösteren uçak tasarım kuruluşlarının ürünlerinin kontrolü ve onayı,

- Havayolu güvenliğinin geliştirilmesi için gerekli bilgilerin toplanması, analizi ve araştırılması,
- Avrupa topluluğu SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft Programme) programının Avrupa Komisyonu adına yönetilmesi.

Güvenliğin sağlanması amacıyla gerekli düzenlemelerin yapılması için Avrupa komisyonu, ajansın sorumluluk alanlarını genişletmeyi önermiştir. Bu çerçevede gelecekte Ajans'ın sivil havacılık çalışmalarının prosedürlerinin ve kurallarının belirlenmesi üye ülkelerin mürettebatlarına gerekli lisanların verilmesi üye olmayan ülke havayollarının sertifikasyonlarının onaylanması gibi ek sorumlulukları da vardır. Uzun vadede havayolu trafiğinin yönetiminde ve havaalanlarının güvenlik kurallarının belirlenmesinde Ajans hayati bir rol oynamaktadır (Sunar 2008:57).

EASA, aynı alanda çalışmalar yapan uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO), ABD Federal Havacılık Yönetimi (FAA), Kanada, Brezilya, İsrail, Çin ve Rusya'daki Havacılık Otoriteleri gibi küresel kurumlarla yakın ilişkiler içindedir. Bu kuruluşlar ve EASA'nın ortak çalışmalarının amacı havacılıkla ilgili ürünlerin uluslararası standartlarda uyumu sağlamak ve küresel çaplı havacılık güvenliğine ulaşmaktır. EASA, kararları tüm politik yaklaşımlardan uzak, tarafsız ve bağımsız bir organ olarak EASA'nın en üst düzey yöneticisi tarafından yönetilmektedir. EASA'nın ana yapılanmasını yönetim kurulu ve danışmanlık kurulu oluşturmaktadır. Aynı zamanda alınan kararlar havacılık alanında tüm AB ülkelerini, işletme ve organizasyonlarını kanuni olarak bağladığı için bir temyiz kurulu bulunmaktadır. EASA'nın diğer kurum ve ülkelerle olan anlaşmazlıkları bu kurul tarafından çözülmektedir. Temyiz kurulunun diğer görevi EASA en üst düzey yöneticisinin uygulamalarını denetlemektir (Sunar 2008:57).

EASA'nın en üst düzey yöneticisi yönetim kurulu tarafından atanmaktadır. Yönetim kurulu AB üyesi ülkelerin ve AB komisyonunun temsilcilerinden oluşmaktadır. Ajans'ın yetkilerinin tanımlanması, bütçenin oluşturulması ve faaliyetlerin izlemesinden sorumludur. Danışmanlık kurulu yönetim kuruluna ilgili alanlarda fikirlerini sunmakta ve yön göstermektedir. Danışmanlık kurulu; havacılık personeli, üreticiler, ticari ve genel havacılık işletmeleri, bakım kuruluşları, eğitim organizasyonları ve hava sporları temsilcilerinden oluşmaktadır. EASA'nın en üst düzey yöneticisine kural koyma, sertifikasyon, kalite/standardizasyon ve yönetim

bölmeleri bağıdır. Bunun yanında iletişim, emniyet analizi, araştırma ve risk yönetimi bölümleri de doğrudan EASA'nın en üst düzey yöneticisine bağıdır (EASA 2014). Bu bölümlerin sorumluluk alanları şöyledir:

- Kural koyma bölümü; çevre koruma, uluslararası işbirliği, uçuş standartları ve ürün emniyetinden,
- Sertifikasyon bölümü; programlar, ürünler ve kuruluşlardan,
- Kalite ve standardizasyon bölümü; standardizasyon, kalite güvence ve teknik eğitimden,
- Yönetim bölümü; finans, insan kaynakları, hukuk, bilgisayarlı iletişim teknolojileri ve teknik servislerden sorumludur.

4.1.3. Türkiye'de Sivil Havacılık Kamu Kurumları

Sektörde sistemin bir parçası olan yönetim alt sistemini oluşturan kamu kurumları önemli rol oynamaktadır. Bu kurumlar şunlardır;

4.1.3.1. Sivil havacılık genel müdürlüğü

1900'lü yıllardan itibaren sivil havacılık sektöründe dünyada hızlı ve istikrarlı büyüme ve gelişme sağlanmıştır. Bu gelişime Türkiye 1954 yılında kurulan Sivil havacılık dairesi başkanlığı bünyesinde başlattığı çalışmalar ile dâhil olmuştur. Ulaştırma bakanlığı bünyesinde kurulan bu daire 1978 yılında sivil havacılık genel müdürlüğü (SHGM) olarak yeniden yapılanmış ve görevine devam etmiştir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 3348 sayılı kanunun 20 nolu yönetmeliği kapsamında ulaştırma bakanlığı bünyesinde faaliyet göstermektedir. SHGM, 2920 Türk sivil havacılık kanununun 15. Yönetmeliği ile uluslararası çapta faaliyet göstermeye başlamıştır. Bu kanun ile teknik konularda daha kapsamlı dokümanlar hazırlanmış ve uluslararası uyumlar 30 adet yeni havacılık talimatları ile güncellenmiştir (Büyüksarı 2004). Sivil havacılık genel müdürlüğünün ana faaliyet alanları mevzuata yönelik ve denetime yönelik olarak iki başlık altında toplanabilir:

Mevzuat çalışmaları kapsamındaki faaliyetleri;

- Sivil hava taşıtlarının sicil kayıtlarının düzenlenmesi
- Uçuş mürettebatının lisanslarının ve sicil kayıtlarının düzenlenmesi

- Bakım-onarım ekibinin lisanslarının ve sicil kayıtlarının düzenlenmesi
- Havayolu şirketlerinin ruhsatlarının düzenlenmesi
- Havayolu şirketlerine özel uçuşlar için izinlerin düzenlenmesi
- Havacılık eğitimi yapan kurumlarının yetkilerinin düzenlenmesi
- Uçuşa uygunluk kontrollerinin yapılması
- Kaza soruşturmalarının yapılması
- Uluslararası havacılık ilişkilerini düzenleme
- Havayolu trafik hizmetlerinin düzenlenmesi ve koordinasyonu
- Askeri ve sivil uçuşların koordinasyonunu sağlamak
- Havayolu şirketleri ile yolcular arasında koordinasyonu sağlamak
- Havayolu kargo operasyonlarının kolaylaştırılmasını sağlamak
- Havayolu faaliyetleri kapsamındaki anlaşmaları gerçekleştirmek
- Havacılık eğitimi faaliyetlerini düzenlemek
- Havalimanları yer hizmetleri faaliyetlerini düzenlemek
- Yer hizmetleri şirketlerinin ruhsatlarının düzenlenmesi
- Uçuş izinlerini almaktır.

Denetime yönelik görev alanları ise şu şekilde sıralanabilir;

- Uçuşa uygunluk kontrollerinin gerçekleştirilmesi
- Uçuş mürettebatının uygunluk denetimi
- Bakım ekibinin uygunluk denetimi
- Ramp21 uygunluk denetimi
- Bakım-onarım şirketlerinin uygunluk denetimi

4.1.3.2. Devlet hava meydanları işletmesi genel müdürlüğü

1933 yılında kurulan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI), Türk hava sahasında gerçekleşen tüm havayolu trafiğini ve kontrollerini gerçekleştirmektedir. Kuruluşundan bu yana birçok değişiklikle günümüze kadar hizmetlerini sürdürmektedir. Son olarak 1984 yılında çıkartılan 233 nolu kanun hükmünde kararname ile faaliyetlerine kamu iktisadi teşebbüsü olarak devam etmektedir. Tüzel kişiliğe haiz olan Devlet hava meydanları işletmesi genel müdürlüğü (DHMI), özerk bir faaliyet yapısına sahiptir. Ulaştırma bakanlığınca faaliyetleri

imtiyaz altına alınan DHMİ sorumluluğu sermayesi kapsamında sınırlı bir kamu iktisadi teşebbüsü olarak faaliyetlerine devam etmektedir (DHMİ 2014).

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, sivil havacılık sektörünün temel işlevi olan havayolu taşımacılığı; havalimanlarının işletilmesi, havayolu trafik düzenlemeleri, havalimanı yer hizmetleri düzenlemeleri, seyrüseferlerin düzenlenmesi, seferlerin kolaylaştırılması ve bu kuruluşların düzenli işletilmesi gereken altyapıların kurularak modernizasyonun gerçekleştirilmesi gibi geniş bir çalışma alanına sahiptir. Bu görevlerini uluslararası havacılık kural ve standartlarına uygun, güvenilir, ekonomik ve düzenli olarak yürüten DHMİ genel müdürlüğü dünya ve Avrupa havacılık kuruluşlarının birçoğunun üyesidir. Bu kapsamda üyesi bulunduğu bazı kuruluşlar şunlardır (DHMİ 2014);

- Uluslararası havalimanları konseyi
- Avrupa havayolu seyrüseferleri güvenliği teşkilatı (EUROCONTROL)
- Uluslararası sivil havacılık teşkilatı (ICAO)

4.1.3.3. Demiryolları limanlar ve hava meydanları inşaatı genel müdürlüğü (DLHİHM)

1920 yılında kurulan demiryolları, hava meydanları ve limanlar inşaatı genel müdürlüğü 1977 yılına kadar farklı isimlerle faaliyetine devam etmiştir. 1977 yılından itibaren limanlar, demiryolları ve havalimanları ve akaryakıt tesisleri inşaatları genel müdürlükleri olarak bayındırlık ve iskân bakanlığı bünyesinde faaliyetine devam etmiştir. Bu üç müdürlük 1983 yılında yeniden birleştirilerek demiryolları, limanlar ve hava meydanları inşaatı genel müdürlüğü adı ile hizmetlerine devam etmektedir. Faaliyetlerini kolaylaştırmak, yatırımlarını arttırmak ve kolaylaştırmak maksadıyla DLHİHM Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır (Ekinci 2011). DLHİGM'nin bazı faaliyetlerini şu şekilde sıralayabiliriz;

- Devletin yapacağı limanlar, demiryolları, barınaklar ve bunların gereken tesisleri ve teçhizatlarını planlamak ve yapmak,
- Devletin yapacağı sahil güvenlik yapıları, sahil tesisleri ve sahil yapıları havalimanları ve ilgili tesislerin yapılması,

- Yapılacak işler için gereken planlamaları yapmak, ilgili kuruluşlar ile ortak çalışmalar yapmak ve bu işlemlerin gerçekleştirilmesi için gereken tedbirleri almak,
- Yapılacak işlerin gerçekleştirilmesi için gerekli araştırmalar yapmak, imkânlar sağlamak, gerekli bakım ve onarım çalışmalarını yaptırmak veya yapmak
- Yapımı biten işleri ilgili kurumlara devretmek, tamamlanmış olanların bakım-onarım faaliyetlerini organize etmek ve gereken kuralları oluşturmak.
- Şehir içi yeraltı treni, hafif raylı sistem, hava limanı ve liman ile ilgili tesislerin denetimini yapmak ve düzenleyici tedbirler almak.
- Tüm kamu kurumlarının, il özel idareleri, belediyeler, tüzel ve gerçek kişiler yapacakları işlerin şartname ve projelerini incelemek ve tasdik etmek.
- Bakanlıkça verilecek diğer tüm benzer işleri gerçekleştirmek (Zalgı 2004:20).

4.1.3.4. Başbakanlık devlet meteoroloji işleri genel müdürlüğü

Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü ilk 1925 yılında meteoroloji enstitüsü ve teşkilatı adıyla Ankara'da kurulmuştur. 1925 yılında hava rasat teşkilatı adını alarak savunma bakanlığına bağlanmıştır. 1927 yılında hava rasat şubesi adını alarak kuvve-i havaiye müfettişliğine bağlanmıştır. Daha sonraki yıllarda genel müdürlüğe dönüştürülerek faaliyetlerine devam etmiştir (Ekinci 2011:49). Günümüzde başbakanlığa bağlı kurul olarak faaliyetini sürdüren kurumun görevleri şu şekilde sıralanabilir;

- Meteoroloji istasyonları kurmak ve işletmek,
- Gerekli gözlemleri yaparak değerlendirmelerini gerçekleştirmek,
- Birçok sektör ve özellikle havacılık sektörü için hava durumu tahminleri yapmak ve meteorolojik destek vermek(DPT 2001).

4.1.4. Sivil Havacılık Sektöründe İşletme Faaliyetleri

Sivil havacılık sektöründe yürütülen işletme faaliyetleri aşağıdaki şekilde açıklanmıştır.

4.1.4.1. Ticari hava taşıma işletmeciliği

Ticari hava taşımacılığı, Dünyada ve Türkiye’de hızlı bir şekilde büyüyerek gelişen ticari havacılık sektörü ülkemizde Türk sivil havacılık kanunu ile faaliyetlerini sürdürmektedir. Türk sivil havacılık kanununun 2920 numaralı mevzuatı doğrultusunda ticari havayolu taşımacılığı, Türk hava sahası egemenliği kapsamında gerçekleştirilmektedir. Bu egemenlik Türk hava sahasının kullanılması, Türk hava sahasından yararlanacak hava taşıtlarının neler olduğu, uçuş yasakları ve sınırlamaları ve gümrüklü havalimanlarının kullanımı olarak tarif edilebilir (SHGM 2014).

Türk hava sahası içinde gerçekleştirilen havayolu trafiği Türk sivil havacılık kanunu kapsamında ticarî hava taşıma işletmeleri yönetmeliği ile aşağıdaki ana başlıklar altında oluşturulmuştur;

- Uçuş güvenliğini etkileyen olayların bildirilmesi ve değerlendirilmesi,
- Ticarî hava işletmelerin işleyişine ilişkin düzenlemeler,
- Havalimanları ve tesislerine ilişkin düzenlemeler,
- Hava araçlarına ilişkin uçuş kurallarını belirleyen düzenlemeler,
- Hava yolu ile taşımalarda iç hat taşıma ve hava araçları kullanma sözleşmelerinin düzenlenmesi,
- Türkiye hava sahası içinde veya Türkiye ile yabancı ülkeler arasında, her türlü hava aracı kullanarak tarifeli veya tarifersiz seferlerin düzenlenmesi,
- Ticarî hava taşıma işletmelerinin faaliyete geçebilmesine ait işletme izni ile ilgili işlemlerin düzenlenmesi,
- İşletmede aranacak genel nitelikler ve işletme izni ile ilgili işlemlerin düzenlenmesi,
- Genel hususlar ve işletme faaliyet sahalarına “iç ve dış hat” ilişkin düzenlemeler,
- Uçuş planlamalarında yapılması gerekenler ve uyulması gereken kuralların düzenlenmesi,
- Uçuşu kolaylaştırma ve kontrolünde dikkat edilmesi gereken düzenlemeler,
- Uçuşa hazırlıklara ilişkin düzenlemeler,
- Uçak haberleşme ve hava harekâtı teçhizatına ait düzenlemeler,
- Ticarî hava taşıma işletmeleri faaliyetleri içinde uçuş ekibi ile ilgili düzenlemeler.

4.1.4.2. Genel uçak işletmeciliği

Genel uçak işletmeciliği, havayolu yolcu taşımacılığı ve kargo taşımacılığının dışında kalan diğer uçuş operasyonlarını kapsamaktadır. Genel uçak işletmeciliği kapsamında; zirai havacılık, yangınla mücadele ve havadan görüntü alma gibi faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Ticarî amaç taşımayan genel uçak işletmelerinin faaliyetleri Türk sivil havacılık kanunu kapsamında genel uçak işletme yönetmeliği ile düzenlenmektedir. Bu yönetmelik Türk hava sahası içinde veya Türkiye ile yabancı ülkeler arasında, ücret karşılığı olmadan ve ticari amaç taşımayan, her türlü hava aracını kullanarak uçuş yapan genel uçak işletmelerinin faaliyetlerini düzenlemek amacıyla oluşturulmuştur. Bu yönetmelik, genel uçak işletmeciliği yapmak için, izin ve işletme ruhsatı almak üzere başvuracak gerçek ve tüzel kişilerde aranacak şartları, izin ve işletme ruhsatı verilmesine dair esasları ve bu işletmelerin faaliyetlerinde uymak zorunda bulunduğu usul ve standartları kapsar. Genel uçuş işletme yönetmeliğinde aşağıdaki ana başlıklar yer almaktadır (SHGM 2014);

- İşletme izni ile ilgili işlemler,
- İşletmede aranacak genel nitelikler,
- Genel uçak işletme faaliyet sahaları,
- Uçuş öncesi ve süresince uyulması gereken usul ve esaslar,
- Uçak teçhizat ve aletleriyle ilgili olarak bütün uçakların bütün uçuşlarında uyması gereken kurallar uçuş aletleri, teçhizat, uçakta bulundurulacak belge ve dokümanlar,
- Uçak haberleşme ve hava harekâtı teçhizatı ile ilgili düzenlemeleri yapan hükümler uçak haberleşme teçhizatı ve uçak hava harekâtı teçhizatı hükümleridir.

4.1.4.3. Çok hafif hava araçları işletmeciliği

Türk hava sahasında uçuş faaliyetinde bulunacak çok hafif hava taşıtlarının uçuş kuralları, işletme faaliyetleri ve standartlarını Türk sivil havacılık kanunun çok hafif hava araçları işletme yönetmeliği ile düzenlenmektedir. Çok hafif hava araçları işletmeciliği; sportif, eğlence, eğitim ve ticari faaliyetleri kapsar. Bu yönetmelik ile çok hafif hava taşıtlarının uçuşu ve uçurulması için işletme ruhsatı ve izin almak üzere müracaat edecek, tüzel ve gerçek kişilerde aranan standartlar ve mecburi usuller düzenlenmektedir. Yönetmelik kapsamında, motorlu çok hafif hava taşıtlarıyla uçacak

pilotların lisans almaları tarif edilmektedir. Bu türden hava taşıtları ile uçacak pilotların sertifikalı eğitim kuruluşlarından aldıkları eğitim neticesinde pilot lisansı (PPL) verilmektedir. Çok hafif hava araçları işletmeciliğinde; uçuşa elverişlilik, tescil, uçuş şartları, uçucularda aranacak özellikler ve uçuş aletlerine ilişkin düzenlemelere öncelikli yer verilmektedir. Çok hafif hava araçları işletmeciliği faaliyetleri içinde ayrıca, sorumluluk ve denetlemeye ilişkin düzenlemelere de yer vermektedir. Sportif havacılık kuruluşlarının sorumluluk ve denetlemelerine ait maddeler burada belirtilmiştir. Bunların yanında burada sportif havacılık kuruluşları ve amatör uçuşlara ilişkin işletme izinleri bilgileri de yer almaktadır (Birgören 2004).

4.1.4.4. Heliport işletmeciliği

Özel olarak ayrılmış bir piste gereksinim duymaksızın, denizde ve karada bir noktadan kalkan ve inen helikopterlerin kullandığı hava alanları heliport olarak tanımlanmaktadır.

Türkiye’de faaliyet gösterecek heliportlara ilişkin kıstas, standart ve teknik uygulama esasları Türk sivil havacılık kanununun heliport yönetmeliği ile belirlenmiştir. Heliport yapacak veya işletecek kuruluşların işletme ruhsatı almak üzere başvurularında uymak zorunda oldukları kural ve standartlar ICAO standartları ile oluşturulmuştur. Heliport işletmeciliğinin uygulama esasları; kalkış ve iniş ile kaptan pilotun cezai yetki ve sorumluluklarından oluşmaktadır.

Heliport işletmeciliğinin görev ve yetkileri; demiryolları, limanlar ve hava meydanları inşaatı genel müdürlüğünün, sivil havacılık genel müdürlüğünün, belediye başkanlarının ve mülki idare amirlerinin görev ve yetkileri hükümleri doğrultusunda düzenlenmiştir. Heliport işletmeciliği faaliyetleri içinde ayrıca, heliport yapım ve işletmeciliği ve esasları; başvuru şekli, sertifika verilmesi, standartları korumak ve sorumluluklara ait bilgiler de yer almaktadır.

Heliportların standartlarıyla ilgili düzenlemeler, hem zemin heliportlar ve yükseltilmiş heliportlar olarak iki ayrı başlıkta sınıflandırılır. Hem zemin heliportları; heliportun boyutları, heliport vaziyet planı, heliport kaplaması ve emniyet sınırı hükümleriyle düzenlenmektedir. Yükseltilmiş heliportlar ise; özel gerekler, boyutları, yapısal tasarım ve mukavemet gerekleri olarak düzenlenmektedir. Görüş ile ilgili düzenlemeler ise; yer seviyesi heliportlarda bulunan görüşe yönelik yardımcılar ile

yükseltilmiş heliportlarda bulunan görüşe yönelik yardımcılar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Ayrıca, kurtarma ve yangınla mücadelede yapılması gerekenler, sınıflandırma ve söndürücüler ve heliport kritik alanları ile ilgili düzenlemelerle belirlenmiştir (Birgören 2004).

4.1.4.5. Havaalanları yer hizmetleri işletmeciliği

Havacılık sektöründe uluslararası hizmet kalitesini sağlayabilmek için havalimanlarında yer hizmeti veren kurum ve kuruluşlarının uyması ve uygulaması gereken esaslar ve usuller, hava alanları yer hizmetleri yönetmeliğinin SHY-22 numaralı mevzuatı ile belirlenmiştir. Havalimanlarında yer hizmeti veren tüm kurum ve kuruluşlar devlet hava meydanları işletmesi genel müdürlüğünün denetiminde ilgili mevzuat doğrultusunda hizmet vermektedirler.

Havalimanları yer hizmetleri; yolcu trafik, temsil, kargo ve posta, yük kontrolü ve haberleşme, uçak temizlik, birim yükleme gereçlerinin kontrolü, yakıt ve yağ, uçuş operasyon, uçak hat bakım, ikram servis, ulaşım, uçak özel güvenlik hizmeti, denetleme, yönetim ve gözetimden oluşmaktadır (DHMI 2014).

4.1.4.6. Balon işletmeciliği

Balon işletmeciliği, havayolu yolcu taşımacılığı ve kargo taşımacılığının dışında kalan genel uçak işletmeciliği kapsamında yer almaktadır. Balon işletmelerinin faaliyetleri Türk hava sahasında balonla havacılık faaliyetlerini icra etmek amacıyla kurulmuş veya kurulacak olan kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilere ait tüm işletmeler Türk sivil havacılık kanunu kapsamında genel uçak işletme yönetmeliğine uymak zorundadırlar (SHY-6A 2014).

4.1.4.7. Hava aracı bakım işletmeciliği

Hava aracı bakım işletmeciliği, havayolu yolcu taşımacılığı ve kargo taşımacılığının dışında kalan genel uçak işletmeciliği kapsamında yer almaktadır. Bu işletmeler bakım sorumluluğu ve sürekli uçuşa elverişlilik yönetmeliğine uygun şekilde hareket eden kurum ve kuruluşları tanımlamaktadır. Bu kapsamda hizmet veren SHGM tarafından yetkilendirilmiş tüzel ve gerçek kişiler ile bu amaçla kullanılacak hava taşıtlarını ve bu taşıtlara takılan her tür parça da dâhil olmak üzere, sürekli uçuşa elverişlilik hizmeti vermek üzere yetkilendirilmiş, kuruluşları ve bu

kuruluşlarda görev yapan yönetici ve ilgili teknik personeli ve sürekli uçuşa elverişliliğin sağlanması için alınacak önlemleri yerine getiren işletmelerdir (SHGM 2014).

4.1.4.8. Zirai ilaçlama işletmeciliği

Uçakla zirai mücadele işletmeciliği, havayolu yolcu taşımacılığı ve kargo taşımacılığının dışında kalan genel uçak işletmeciliği kapsamında yer almaktadır. Ücretli veya ücretsiz işletmenin zirai faaliyet gösteren sahalarda ilaçlama işlemlerini yürütmek için kurulan bir işletme türüdür. Genel uçak işletmeleri kapsamında değerlendirilen zirai ilaçlama işletmeciliğinin faaliyetleri Türk sivil havacılık kanunu kapsamında genel uçak işletme yönetmeliği ile düzenlenmektedir. Gıda tarım ve hayvancılık bakanlığınca belirlenen bazı faaliyet alanları şöyledir;

- Mayi, toz, granül ve ıslanabilir toz formundaki tarım ilaçlarını havadan atmak,
- Havadan tohum, gübre ve toprak ıslahında kullanılan kimyasalları atmak,
- Bahçe, tarla ve orman tarımının korunması için gereken maddeleri atmak.

Bu alanda faaliyet gösterecek işletmeler ilgili yönetmelik kapsamında Ulaştırma Bakanlığı'ndan ve Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'ndan gerekli belge ve sertifikaları almak zorundadırlar.

4.2. SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELER

4.2.1. Genel Görünüm

Sivil havacılık sektöründe yürütülen faaliyetler sonucu ortaya çıkan kazanımlar ülkelerin ekonomik ve sosyal olarak gelişmişliğin belirtisidir. 1980'den günümüze dünya çapında meydana gelen savaş, ekonomik kriz gibi olumsuz olaylara karşın; sivil havacılık sektörü devamlı büyüyerek, yıllık ortalama %4-%5 artış sağlamıştır. Türkiye'de havacılık sektörü dünyadaki gelişmelerle kıyaslandığında daha hızlı gelişmektedir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın yürüttüğü uygulamalar sektörün büyümesini son 10 yılda yıllık ortalama %14'lere çıkarmıştır. Teknolojinin her alanında olduğu gibi uçak teknolojisinde de yaşamı kolaylaştıran hızlandıran, daha güvenli ve konforlu hale getiren gelişmeler yaşanmaktadır. Bu yaşamı iyileştiren yenilikler hava ulaşımının diğer ulaşım türleri arasında payını artırmaktadır. Sektördeki gelişme ve büyüme konusunda uluslararası kuruluşlar ve uçak üreticilerinin yaptığı orta ve uzun vadeli tahminler büyümenin 2030'lu yıllara kadar süreceğini göstermektedir.

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının (ICAO) 2014 verilerine bakıldığında 2013 yılına göre %5,9 artış ile toplam 3,2 milyar tarifeli yolcu taşımacılığı (gelen-giden 6,4 milyar) gerçekleştiği görülür. 2014 yılı tarifeli uçak kalkış sayısı da son zamanlarda en üst değerini gerçekleştirerek 33 milyon olmuştur. Dünya kargo taşımacılığı trafiğinde de 2013 yılına göre yük ton-km. ölçeğinde %4,6 artış gerçekleşmiştir. Dünyadaki bu gelişmelere Türkiye ortalamanın üzerinde yer alarak yolcu taşımacılığında artışlar sağlamıştır. 2014 yılında iç hatlar hava trafiği, bir önceki yıla oranla %12'lik artışla 85 milyon yolcu sayılarına ulaşmıştır. Dış hatlar hava trafiğinde bir önceki yıla oranla % 10 artışla 80 milyon yolcu sayılarına ulaşılmıştır. 2014 yılı toplam yolcu taşımacılığı bir önceki yıla oranla %10 artış göstererek 165 milyon yolcu sayılarına ulaşmıştır. Aynı yılda altı havayolu firması tarafından yurtiçi havayolu trafiği 7 merkezden 53 noktaya gerçekleştirilmiştir. Aynı zaman diliminde 108 merkezden 237 noktaya dış hat seferleri düzenlenmiştir. Türkiye genelinde 2014 yılında havacılık sektöründe 1231 uçak kullanılarak hava trafiği sağlanmıştır, bu hava taşımacılığı 5 ana kurum faaliyetleri olarak sağlanmıştır. Bu kurumların 13 tanesi havayolu, 65 tanesi genel havacılık, 39 tarım ilaçlama, 50'si hava taksi ve 25'i ise balon işletmesi olarak faaliyet göstermektedir (Tablo 4.1). 2014 yılında bir önceki

yılda 385 olan uçak sayısı 37 artışla 422'ye çıkmıştır. Bu uçak filosundaki artış ile havayolu şirketlerinin koltuk sayıları 76 bin sayılarına ulaşmıştır. Sivil havacılık kurumlarında istihdam edilen personel sayısı 200 bin kişiye dayanarak, havacılık sektörü 60 milyar Türk lirası cirolara ulaşmıştır. Aynı yılda kargo taşımacılığında %17 azalma gerçekleşmiş ve kargo taşıma kapasitesi 1350 ton mertebelerine gerilemiştir. Sivil havacılık genel müdürlüğünün verilerine göre; 2014 yılında yurt içi ve yurt dışında tarifesiz ve tarifeli olarak 53 hava limanı hizmet vermiştir. Bu hava limanlarının 15 tanesi sadece yurt içi hatlarda çalışırken 38'i de hem yurt içi hem de yurt dışı hatlarda hizmet vermiştir, ayrıca bu hava limanlarına ek olarak helikopter taşımacılığının gerçekleştirilebilmesi için 69 adet heliport hizmet vermiştir(Tablo 4.1).

Tablo 4.1. 2013-2014 Yıllarında Havacılık Sektörünün Durumu (TOBB 2015:18)

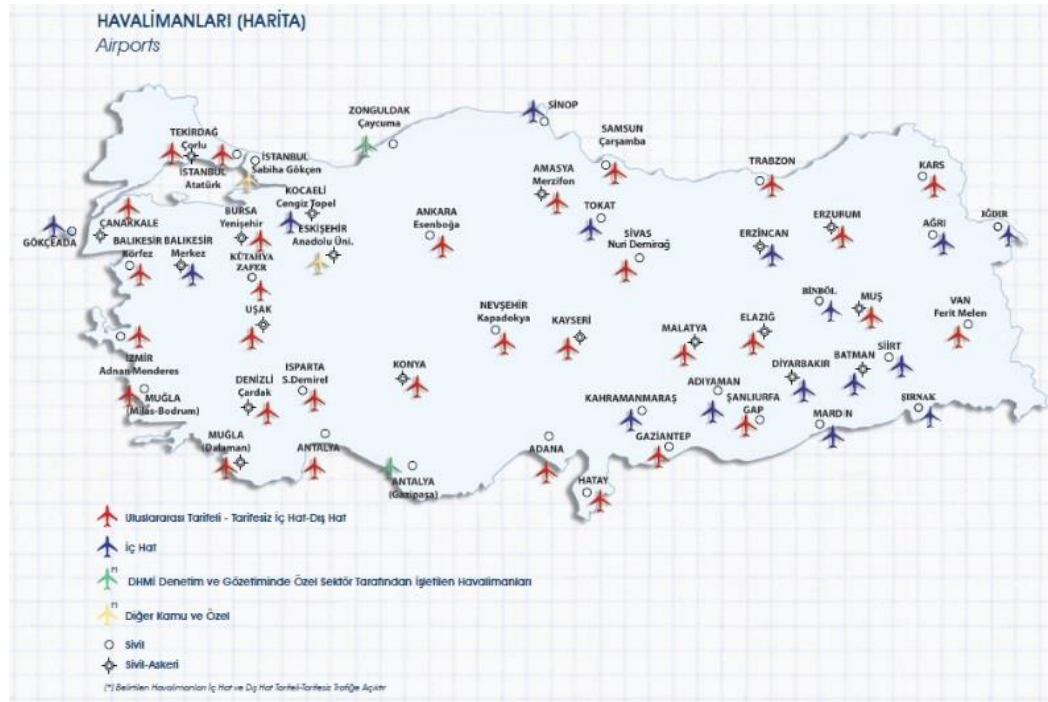
Hava Taşıma İşletmeleri	2013	2014	Hava Araçları	2013	2014
Havayolu İşletmesi	13*	13*	Havayolu İşletmeleri	385	422
Hava Taksi İşletmesi	53	50	Hava Taksi İşl.	214	212
Genel Havacılık İşl.	53	65	Genel Havacılık	283	322
Balon İşletmesi	22	25	Balon İşletmesi	203	213
Zirai İlaçlama İşl.	39	39	Zirai İlaçlama İşl.	58	62
Toplam	180	192	Toplam	1.143	1.231
*1'i yolcu ve kargo, 3'ü sadece kargo			2015 Ocak Sonu; 1.245		
Sivil Hava Trafiğine Açık Havalimanları*			Yer Hizmetleri Kuruluşları		
DHMİ Tarafından İşletilen	47	47	A Grubu	3	3
Diğer Şirketlerce İşletilen	5	5	B Grubu	16	17
Toplam	52	53	C Grubu	28	27
*Önceden müsaadeye tabi askeri havalimanları ile özel kullanımlı havalimanları dâhil değildir.			Yetkilendirme		
Özel Sektör Terminal İşleticileri			Toplam	47	47
Dış Hat	9	9	Bakım ve Eğitim İşletmeleri		
İç Hat	7	8	Bakım Organizasyonu	54	61
Heliportlar			Uçuş Eğitim Org.	32	29
	54	69	Tıp Eğitim Organizasyonu	14	14
			Toplam	100	104

4.2.1.1. Havalimanları

Havacılık sektöründe operasyonların gerçekleştirildiği havalimanlarından kırk yedisi Devlet hava meydanları işletmesi (DHMI) kontrolünde olmak üzere elli üç tane aktif kullanımda havalimanı mevcuttur (Şekil 4.1). DHMİ denetimi dışında faaliyet gösteren havalimanları ve kontrolünü sağlayan kuruluşlar Tablo 4.2 de verilmiştir.

Tablo 4.2. Havacılık Sektöründe faaliyet gösteren özel havalimanları (DHMI 2014)

Özel havalimanları	Kontrolünü sağlayan kuruluş
Çaycuma, Zonguldak	DHMİ Genel Müdürlüğü
Zafer, Kütahya	DHMİ Genel Müdürlüğü
Gazipaşa, Antalya	DHMİ Genel Müdürlüğü
Anadolu Üniversitesi, Eskişehir	Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu
Sabiha Gökçen, İstanbul	Savunma Sanayi Müsteşarlığı ve HEAŞ; Havaalanları İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş
Çıldır, Aydın	THY tarafından pilot eğitimi



Şekil 4.1. Türkiye’de hava limanları (DHMI 2014)

Sivil havacılık sektöründe yurt içi ve uluslararası faaliyette bulunan havalimanlarının otuz sekizi uluslararası tarifersiz ve tarifeli olarak faaliyet gösterirken, on dört tanesi ise yalnızca yurt içi yolcu trafiği için kullanılmaktadır. Aktif kullanımda bulunan elli üç hava limanının on dokuzu askeri statüde görev yapmaktadır. Bu havalimanları gerektiğinde sivil hava trafiğinde de kullanılmaktadır. 53 havalimanının hizmet veren terminallerinin devlet hava meydanları dışında kontrol edilen bazıları yap işlet devret modeli veya özel sektör tarafından işletilmektedir. Bu özel terminaller Tablo 4.3'te verilmiştir. Sivil hava ulaşımına açık hava limanları Tablo 4.4'te verilmiştir.

Tablo 4.3. Havalimanı terminalleri özel veya Yap işlet devret modeli (DHMI 2014)

Terminal	Kontrol eden kuruluş
I. ve II. dış hatlar terminali, Antalya	Antalya Havalimanı Terminal Yatırım ve İşletmeciliği A.Ş.
CIP ve iç hatlar terminali, Antalya	
Fraport, Antalya	
İç ve dış hatlar terminali, İstanbul Atatürk Havalimanı	TAV İstanbul Terminal İşletmeciliği A.Ş.
Genel havacılık terminali, İstanbul Atatürk Havalimanı	
Dış hatlar terminali, İzmir Adnan Menderes Havalimanı	TAV İzmir Terminal İşletmeciliği A.Ş.
CIP ve iç hatlar terminali, İzmir Adnan Menderes Havalimanı	TAV EGE Terminal Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş.
İç ve dış hatlar terminali, Ankara Esenboğa Havalimanı	TAV Esenboğa Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş.
Dış hatlar terminali, Muğla Dalaman Havalimanı	ATM Havalimanı Yapım ve İşletme A.Ş.
Dış hatlar terminali, Muğla Milas-Bodrum Havalimanı	Mondial Milas-Bodrum Havalimanı Uluslararası Terminal İşletmeciliği ve Yatırım A.Ş.
Zafer Havalimanı terminali, Kütahya	IC İç Taş Zafer Uluslararası Havalimanı Yatırım ve İşletme A.Ş.

Tablo 4.4. Sivil hava ulaşımına açık havalimanları (DHMİ 2014)

Uluslararası Tarifeli-Tarifersiz İç Hat ve Dış Hat (38)	Sadece İç Hat (14)
İstanbul Atatürk İstanbul Sabiha Gökçen Ankara Esenboğa İzmir Adnan Menderes Antalya Muğla Dalaman* Muğla Milas-Bodrum Adana Trabzon Nevşehir Kapadokya Isparta Süleyman Demirel Erzurum* Gaziantep Amasya Merzifon* Bursa Yenişehir* Çanakkale* Denizli Çardak* Tekirdağ Çorlu* Eskişehir Anadolu Elazığ* Van Ferit Melen Antalya Gazipaşa Hatay Kars Kayseri* Konya* Balıkesir Koca Seyit Malatya* Muş* Samsun Çarşamba Sivas Nuri Demirağ Şanlıurfa GAP Uşak* Kocaeli Cengiz Topel Batman Erzincan Zafer Havalimanı Zonguldak Çaycuma	Adıyaman Ağrı Balıkesir Merkez* Diyarbakır* Iğdır Kahramanmaraş Mardin Siirt Sinop Tokat Gökçeada Kastamonu Şırnak Şerafettin Elçi Bingöl
	*Sivil-Askeri müşterek kullanım. 47 Havalimanı DHMİ, 3 Havalimanı DHMİ denetimi ve gözetiminde özel şirket, 2 Havalimanı ise Kamu/özel şirket işletimindedir.

4.2.1.2. Hava seyrüsefer hizmetleri

Sivil havacılık sektörünün, hava trafiğini gerçekleştirmesine olanak tanıyan yaklaşık bir milyon kilometre kare hava sahası Türkiye Cumhuriyeti Devleti hükümlerlik sahası içerisinde yer almaktadır. Bu saha içerisinde hava seyrüsefer hizmetleri

birtakım kural ve kaideler içerisinde Devlet hava meydanları işletmesi genel müdürlüğünce bin iki yüzü aşkın personel tarafından gerçekleştirilmektedir. DHMİ genel müdürlüğünce bu seyrüsefer hareketleri, hava trafik yönetimi (ATM), hava trafik akış yönetimi (ATFM), hava sahası yönetimi (ASM) ve hava trafik kontrolü (ATC) gibi kurallar doğrultusunda gerçekleştirilmektedir.

Türk hava sahasını kullanarak direk (iniş kalkış yapmaksızın) uçuş yapacak hava taşıtları için kırk iki adet giriş çıkış noktası mevcuttur. Yine bu hava taşıtları ile iniş kalkış planlayan hava taşıtları için Türk hava sahasında yüz altmış beş uçuş yolu bulunmaktadır. Yurt geneline yayılmış olan giriş çıkış noktaları ile kullanılan uçuş yollarının kontrolü, hava trafik akışının düzenlenmesi ve seyrüsefer hizmetleri gelişmiş haberleşme ve kontrol cihazları ile gerçekleştirilmektedir. Bu kontrol edilen uçuş yolu yaklaşık altmış bin kilometre kadardır. Seyrüsefer hizmetlerinin sağlıklı ve güvenli gerçekleştirilmesi için kullanılan, seyrüsefer yardımcı cihazları aktif kullanılan havalimanlarına göre Tablo 4.5'te verilmiştir.

Tablo 4.5. Seyrüsefer yardımcı cihazları (DHMİ 2014)

Cihaz adı	Kısaltması	Adet
Çok yüksek frekanslı tüm yönlü radyo yayın cihazı	VOR	67
Yönlendirilmemiş radyo yayını cihaz	NDB	71
Aletli iniş sistemleri	ILS	51
Birincil gözetim radarı	PSR	7
Mesafe ölçüm cihazı	DME	122
İkincil gözetim radarı	SSR	24
Toplam		342

Sivil havacılık sektöründe seyrüseferi gerçekleştirirmede kullanılan elektronik cihazların yanı sıra, aktif kullanımdaki havalimanlarında iki bine yakın ambulans, itfaiye ve karla mücadele aracı kullanılmaktadır.

4.2.1.3. Havayolu şirketleri

Türkiye sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren havayolu kuruluşlarının on üçü havayolu şirkettir. Bu havayolu şirketlerinin dört tanesi ise aynı zamanda kargo taşımacılığı faaliyetinde de bulunmaktadır. Sektörde 2012 yılında 370 uçak operasyon gerçekleştirirken bu sayı 2013 yılında 355 uçak sayısına, 2014 yılında ise toplam 53 artışla 422 uçak sayısına çıkmıştır, operasyon gerçekleştiren uçakların 30 tanesi kargo

uçağıdır. Mevcut koltuk kapasitesi seksen bine ulaşmışken, kargo yük kapasitesi de bin beş yüz tonlara ulaşmıştır. Havacılık sektöründe faaliyet gösteren kuruluşlar ve filo yapıları Tablo 4.6’da, 2005-2014 yılları arası filo büyüklükleri de

Tablo 4.7’de verilmiştir.

Sektörde Türk Hava Yolları büyüyüp gelişirken diğer özel havayolu kuruluşları da sektörde varlıklarını inişli çıkışlı bir trend de sürdürmeye devam etmektedirler. Onur Air uçak sayısını azaltarak %28 oranında uçak filosunu azaltmıştır. Uçak filosuna 21 uçak alarak uçak filosunu %66 büyüten Güneş havayolları hızlı bir büyüme gerçekleştirmiştir. Diğer firmalar ise birkaç uçak ekleyip çıkartarak sektördeki mevcut pozisyonlarını korumuşlardır. Sektörde faaliyet gösteren iki şirket farklı nedenlerden tüm uçak filolarını satarak sektörden çıkmışlardır.

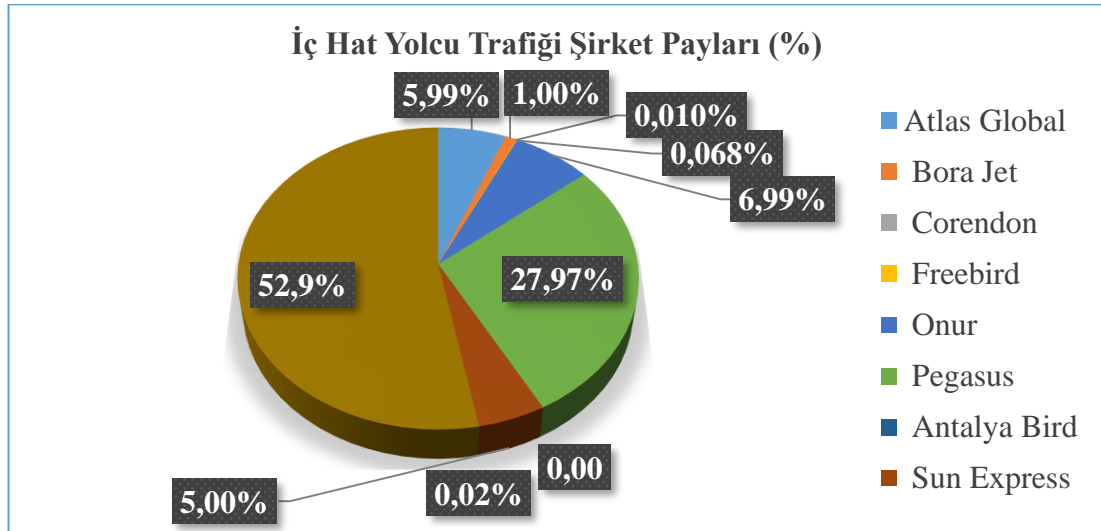
Tablo 4.6. Havayolu şirketleri ve filo yapıları (TOBB 2015:28)

TC HAVAYOLU ŞİRKETLERİ	KURULUŞ YILI	YOLCU UÇAĞI	KOLTUK KAPASİTE	KARGO UÇAĞI	YÜK KAPS. (kg)	TOPLAM UÇAK
Türk Hava Yolları (THY)	1933	189	35.866	8	459.000	197
ONUR AIR	1992	23	5.169	-	-	23
PEGASUS	1990	42	7.908	-	-	42
GÜNEŞ (SUN) EKSPRESS	1989	53	9.387	-	-	53
ATLAS JET	2001	16	3.204	-	-	16
SIK-AYHT	2001	0	0	-	-	0
TURİSTİK HT (CORENDON)	2004	8	1.471	-	-	8
HÜRKUŞ (FREE BIRD)	2001	8	1.520	-	-	8
İZAIR	2005	5	930	-	-	5
TAILWIND	2009	5	840	-	-	5
SAGA	2004	0	0	-	-	0
BORA JET	2008	6	344	-	-	6
MNG (KARGO)	1996			9	413.869	9
ACT (KARGO)	2004/2 011	-	-	8	557.686	8
ULS (KARGO)	2004/2 009	-	-	5	208.575	5
TOPLAM		355	66.639	30	1.639.130	385

Tablo 4.7. 2005-2014 yılları havayolu şirketleri uçak sayı ve kapasiteleri (TOBB 2015:27)

Yıl	Uçak Sayısı	% Artış	Koltuk Sayısı	% Artış	Kargo Kaps (kg)	% Artış
2005	240	18,8	39.903	16	649.562	37,7
2006	259	7,9	42.335	6,1	873.539	34,5
2007	250	-5,1	40.185	-1,4	962.539	10,2
2008	270	8	43.524	8,3	1.093.096	13,6
2009	297	10	47.972	10,2	1.212.108	10,9
2010	349	17,5	56.638	1,6	1.118.933	-8,4
2011	346	-1,7	55.662	-1,1	1.136.866	1,6
2012	370	6,9	65.208	17,1	1.264.513	11,2
2013	385	4,1	66.639	2,6	1.639.130	29,3
2014	422	9,6	76.297	14,5	1.349.875	-21,4

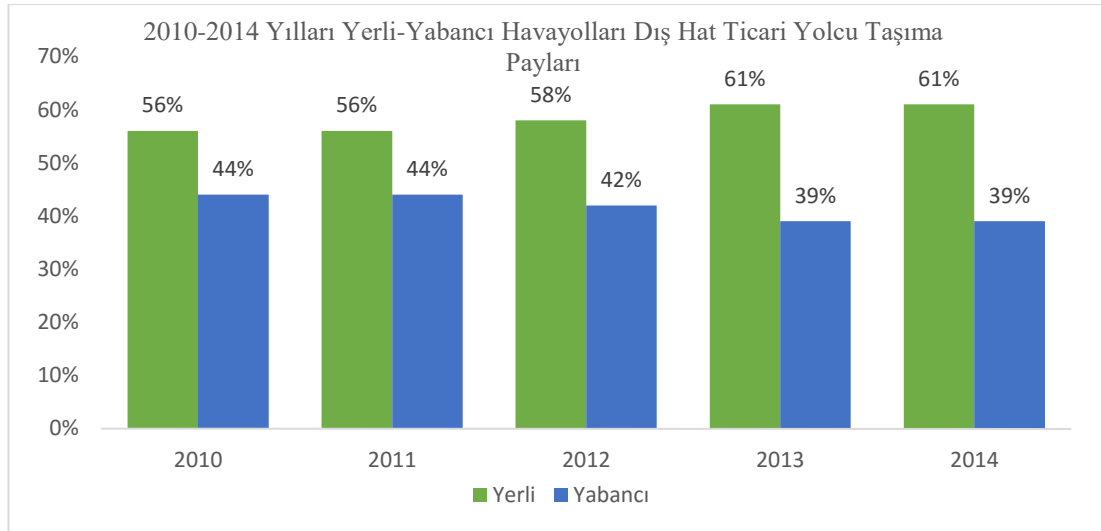
Havacılık sektöründe Türkiye’de 2014 yılında gerçekleştirilen iç hat uçuşlar yedi merkezden elli üç noktaya altı havayolu kuruluşu ile gerçekleştirilmiştir. Aynı yılda yüz sekiz ülkede iki yüz otuz yedi noktada dış hat uçuşları gerçekleştirilmiştir. Bu hava taşımacılığının iç hatlarda gerçekleştirilen operasyonlarının % 53’ünü Türk hava yolları ile beraber Anadolu jet gerçekleştirmiştir. Onları % 27 ile Pegasus havayolları, % 8 ile Onur havayolları, % 6 ile Atlas jet, % 5 ile Sun Express ve % 1 oranında da uçuş oranı ile Bora jet takip etmektedir (Şekil 4.2).



Şekil 4.2. 2014 Yılı Yurt İçi Yolcu Taşımacılığında Havayolu Şirketleri Yolcu Trafik Payları (TOBB 2015:30)

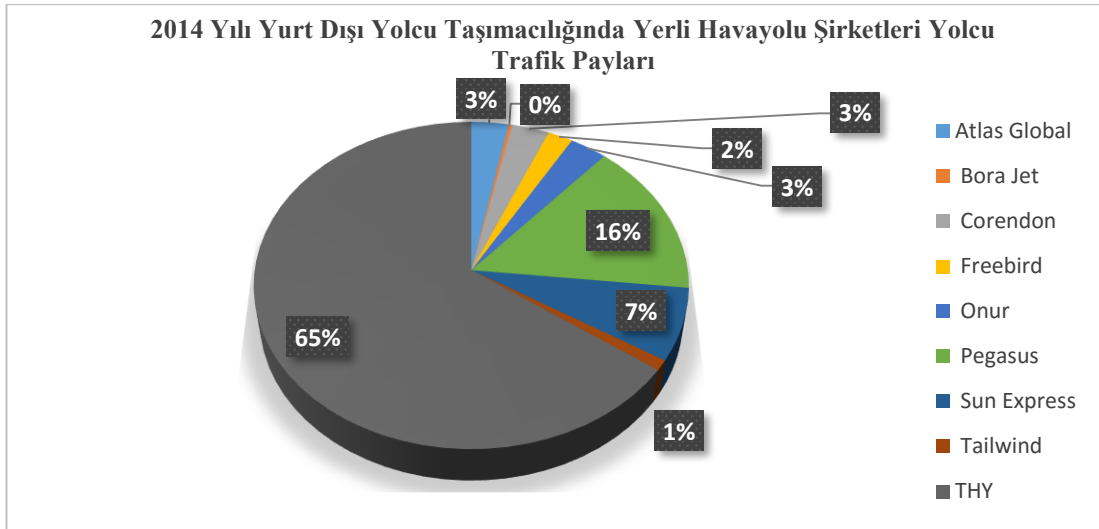
Türk havacılık sektörünün dünyaya oranla daha fazla büyümesi ve gelişmesi Türk sivil havacılık sektörünün dünya hava taşımacılığındaki payını da arttırmıştır.

2009 yılında dış hat iç hat ticari yolcu operasyonlarında Türk havacılık sektörünün oranları % 45'e % 55 iken, bu oranlar 2014 yılında dış hatlardaki uçuş sayılarının artışıyla iç hat % 39,dış hat ise % 61 seviyelerine ilerlemiştir (Şekil 4.3). Bu oranlar Türk firmalarının uluslararası hava taşımacılığında gelişip ilerlediklerini göstermektedir.



Şekil 4.3. 2010-2014 Yılları yerli-yabancı havayolları dış hat ticari yolcu taşıma payları (TOBB 2015:32)

Şekil 4.4'de verilen Türk şirketlerinin yurtdışı hatlardaki taşıma paylarına göre, uluslararası yolcu taşımacılığında büyüyen Türk havacılık sektöründe Türk hava yolları tüm bu yurt dışı trafiğinin % 65 'ini gerçekleştirerek sektörde birinci sırada gelmektedir. Büyümeye devam eden Pegasus havayolları % 15'lik Pazar payı ile Türk hava yollarından sonra ikinci sırada gelmektedir. % 4'lük Pazar payı ile Onur Air yurtdışı uçuş trafiğinde üçüncü sıradadır. Diğer Türk kuruluşları ise toplam pazar payının % 2-3'ünü almaktadırlar.



Şekil 4.4. 2014 Yılı yurt dışı yolcu taşımacılığında Türk şirketleri yolcu trafik payları (TOBB 2015:31)

4.2.1.4. Diğer hava aracı işletmeleri (hava taksi, balon, zirai)

Sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren 13 havayolu işletmesinin yanında hava taksi, genel havacılık, balon ve tarımsal ilaçlama şirketleri de faaliyet göstermektedir. Bu sektörlerden hava taksi işletmelerinde 53 ten 50 ye bir gerileme gerçekleşmiştir. Balon işletmeleri ise üç yeni şirket ile sektörde yirmi beş firmayla temsil edilmektedir. Yine 2014 yılında genel havacılık işletmelerinde önemli bir artış gerçekleşmiş ve elli üç olan şirket sayısı altmış beşe yükselmiştir. Tarım uçuşu gerçekleştiren şirketler de ise dört yeni şirketin kurulmasıyla toplam şirket sayısı altmış ikiye yükselmiştir (Tablo 4.1).

4.2.1.5. Yer hizmetleri kuruluşları

Yer hizmeti veren kuruluşlar gerçekleştirebildikleri hizmet kapasitesine göre A,B ve C olarak sınıflandırılmaktadırlar. Türk sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren havalimanlarında üçü A gurubu (TGS Yer Hizmetleri A.Ş., HAVAŞ, Çelebi Hava Servisi A.Ş.) olmak üzere kırk yedi yer hizmetleri kuruluşu faaliyet göstermektedir. Bu kırk yedi yer hizmetleri şirketlerinde toplamda yirmi bini aşkın bir personel istihdam edilmektedir. Türk sivil havacılık sektöründe, yer hizmetlerini kendi bünyesinde gerçekleştiren on yedi B gurubu havayolu şirketi faaliyet göstermektedir. Havayolu kuruluşlarına gözetim, uçuş operasyonu, temsil, yönetim, güvenlik ve ikram hizmeti sağlayan yirmi sekiz C grubu yetkiye sahiptir. Ayrıca bunların dışında yalnızca servis hizmeti ve ikram hizmeti sağlayan beş adet kuruluş vardır.

4.2.1.6. Bakım, onarım, yenileme işletmeleri (BOY)

Türkiye’de sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren bakım, onarım ve yenileme (BOY) kuruluşlarından sadece THY Teknik ve MRO Teknik tam kapsamlı ve ticari yolcu uçaklarının bakım, onarım ve yenileme faaliyetlerini gerçekleştirebilmektedirler. Bu iki şirket dışında bakım, onarım ve yenileme sektöründe faaliyet gösteren 2014 yılı itibariyle Sivil havacılık genel müdürlüğüne yetkilendirilmiş elli dört şirket bulunmaktadır. Türk sivil havacılık sektörünün bakım, onarım ve yenileme hizmetlerinin neredeyse tamamını gerçekleştiren Türk hava yolları teknik, gövde, motor ve kanatlar ile uçağın tüm bileşenlerine müdahale edebilecek hassas ve gelişmiş bir teknik altyapıya sahiptir. Türk hava yolları tekniğin sektördeki gelişmesi ve ilerlemesiyle Havacılık bakım onarım ve modernizasyon merkezi (THY-HABOM) kurulmuştur. Sektörde büyüyen ve aynı anda 12 dar ve 3 de geniş gövdeli uçağın bakımını yapabilen THY teknik uluslararası arenada da pazar payını arttırmaktadır.

4.2.1.7. Uçuş-Tip eğitim organizasyonları

Havacılık sektöründe faaliyet gösteren kuruluşların uçuş operasyonlarını gerçekleştirecek mürettebatı eğitmek için sivil havacılık genel müdürlüğüne yetkilendirilmiş on sekiz eğitim veren kuruluş bulunmaktadır. Bu eğitim kuruluşlarının on ikisi pilot yetiştirirken, üçü balon pilotu, üçü de helikopter pilotu yetiştirmektedir. Bu kuruluşların dördü üniversite kapsamında gerçekleştirilmektedir. Bu kuruluşlar tarafından 2014 yılında yüz altmış sekizi hususi pilot lisansı (PPL) ve iki yüz sekseni ticari pilot lisansı (CPL) olmak üzere dört yüz kırk sekiz pilot yetiştirilmiştir. Aynı yılda bir helikopter pilotu (PPL) yetiştirilmiş, yirmi yedi balon ve doksan altı da CPL lisansı verilmiştir (Tablo 4.8).

Tablo 4.8. 2014 yılı pilot eğitimleri (TOBB 2015:36)

	Kuruluş	Tipi	PPL	CPL
1	Afa - Atlantik Uçuş Okulu A.Ş.	Uçak	-	19
2	Anadolu Üni. Havacılık ve Uzay Bilimleri Fak.	Uçak	-	49
3	Ayjet Anadolu Yıldızları Uçuş Eğt. Hizm. A.Ş.	Uçak	-	98
4	Baymap Hav. Eğtm. Bak. Taş. Tic. Ltd. Şti.	Uçak	12	-
5	Ege Havacılık Ticaret Ltd. Şti.	Uçak	7	-
6	Er-Ah Havacılık Ticaret Ltd. Şti.	Uçak	63	88
7	İstanbul Havacılık Kulübü	Uçak	28	-
8	On Dokuz Mayıs Üniversitesi (Uzaytem)	Uçak	11	2
9	Tarkim Uçuş Eğitim ve Bak. Onarım Ltd. Şti.	Uçak	9	17
10	Tarkim (İstanbul)	Uçak	16	4
11	THK Uçuş Akademisi A.Ş. (Ankara Fto)	Uçak	21	38
12	THK Uçuş Akademisi A.Ş. (İstanbul Fto)	Uçak	7	22
13	THK Uçuş Akademisi A.Ş. (İzmir Fto)	Uçak	2	48
14	Türk Hava Yolları A.O.	Uçak		51
	Toplam		176	436
15	Sancak Havayolları A.Ş.	Helikopter	-	-
16	TUSAŞ Türk Havacılık Ve Uzay Sanayi A.Ş.	Helikopter	13	-
	Toplam		13	-
17	İlke Eğitim Ve Sağlık Vakfı Kapadokya MYO	Balon	1	3
18	Kapadokya Kaya Balonculuk Hav.Ltd. Şti	Balon	2	2
	Toplam		3	5

Tablo 4.9. Sivil havacılık eğitim kurumları (SHGM 2014)

YÜKSEKÖĞRETİM KURUMU (4 YIL)				
Bölüm	Sayı	Üniversite	2012	2013
Uçak, Uzay, Havacılık Mühendislikleri	6	İstanbul Teknik Ü., Necmettin Erbakan Ü., ODTÜ, Türk Hava Kurumu Ü., ODTÜ-Kuzey Kıbrıs Yerleşkesi (KKTC), Gaziantep Ü.	321	387
Pilotaj	3	Anadolu Ü., Özyeğin Ü., Türk Hava Kurumu Ü.	136	145
Hava Trafik Kontrolörü	1	Anadolu Ü.	15	15
Uçak Elektrik Elektronik	4	Anadolu Ü., Atılım Ü., Erciyes Ü., Kocaeli Ü.,	210	205
Uçak Gövde-Motor Bakımı	4	Anadolu Ü., Atılım Ü., Erciyes Ü., Kocaeli Ü.,	231	225
Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	16	Anadolu Ü., Atılım Ü., Erciyes Ü., Erzincan Ü., İstanbul Aydın Ü., İstanbul Ticaret Ü., Kocaeli Ü., Mustafa Kemal Ü., Necmettin Erbakan Ü., Nişantaşı Ü., Okan Ü., Ondokuz-mayıs Ü., Özyeğin Ü., Türk Hava Kurumu Ü., Akdeniz Karpaz Ü. (KKTC), Girne Amerikan Ü. (KKTC)	643	986
Toplam	18		1556	1963

YÜKSEKÖĞRETİM KURUMU (2 YIL)				
Balon Pilotluğu	1	Kapadokya MYO	5	11
Uçak Teknolojisi	11	Anadolu Ü., Ege Ü., Erzincan Ü., İstanbul Ü., İstanbul Arel Ü., İstanbul Aydın Ü., İstanbul Kültür Ü., Kapadokya MYO, Maltepe Ü., Nişantaşı Ü., Türk Hava Kurumu Ü.	260	701
Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	11	Akdeniz Ü., Atatürk Ü., Beykoz Lojistik MYO, Ege Ü., Gümüşhane Ü., İstanbul Arel Ü., İstanbul Gelişim Ü., Kapadokya MYO, Muğla Sıtkı Koçman Ü., Nişantaşı Ü., Okan Ü.,	960	974
Kabin Hizmetleri	14	Adıgüzel MYO, Anadolu Ü.,Beykoz Lojistik MYO, Erzincan Ü., İstanbul Ü., İstanbul Aydın Ü., Kapadokya MYO,Kırklareli Ü., Maltepe Ü., Nişantaşı Ü., Okan Ü., Türk Hava Kurumu Ü., Akdeniz Karpaz Ü. (KKTC),	660	1033
Havacılıkta Yer Hizmetleri	3	İstanbul Kültür Ü., Türk Hava Kurumu Ü., Akdeniz Karpaz Ü. (KKTC)	70	180
Hava Lojistiği	2	İstanbul Kültür Ü., İstanbul Ticaret Ü.	90	90
Toplam	20		2045	2989
Genel Toplam	33		3601	4952

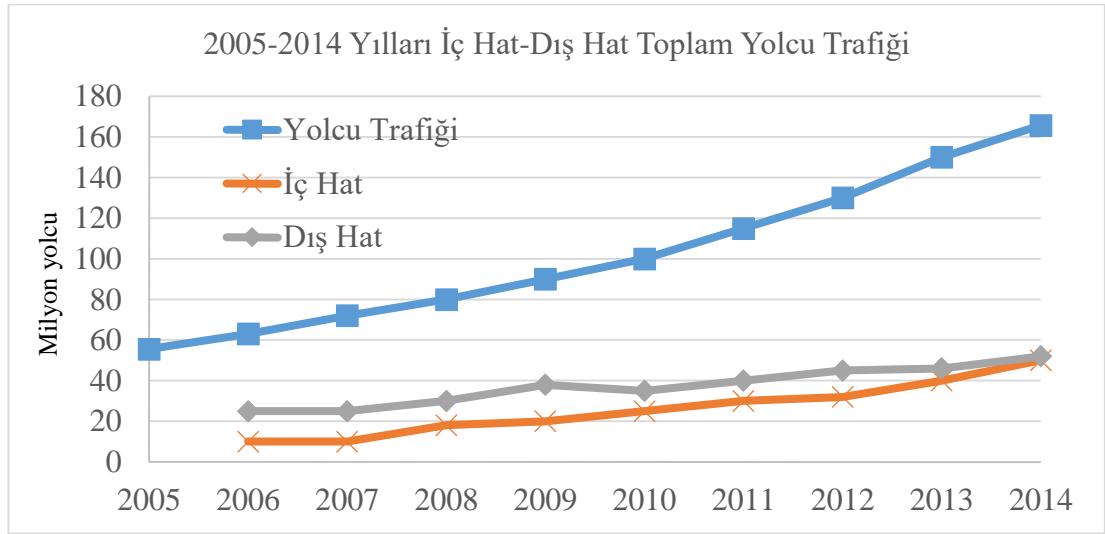
4.2.2. Türkiye’de Hava Taşımacılık Gerçekleşmeleri

Bölgesel havacılık alanında 2003 yılında başlatılan politikalar neticesinde sivil havacılık sektöründe hızlı bir ilerleme ve gelişme sağlanmıştır. Takip eden on yıl zarfında bu ilerleme ticari uçuşlarda, yolcu ve kargo taşımacılığında ivmelenerek artmış ve ticari uçuş sayısı 2003 e oranla yaklaşık % 140, yolcu taşımacılığı % 200 ve kargo taşımacılığı da %150 artış sağlamıştır. Bu artışın son bir yıldaki oranı iç ve dış hatlar dâhil yolcu sayılarındaki artışa göre yaklaşık % 10 gerçekleşmiştir (Şekil 4.5). Sektördeki iç hat dış hat yolcu trafiği oranlarına bakıldığında iç hat trafiğinin toplam yolcu trafiğine oranı % 52 olarak gerçekleşmiştir.

Sivil havacılık sektöründeki yolcu sayılarındaki artış bölgesel farklılıklar göstermektedir. Gaziantep’te % 14 artan yolcu miktarı, Alanya Gazipaşa’da % 114, İstanbul Atatürk havalimanında % 11, İstanbul Sabiha Gökçen’de ise % 27 artış

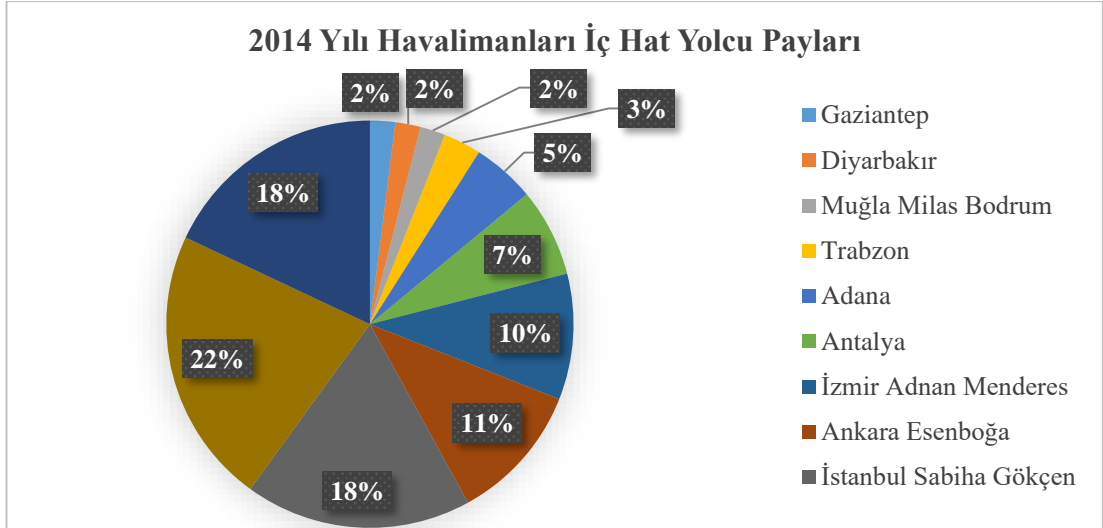
göstermiştir. Bununla beraber turistik bölgelerde bulunan havalimanlarında ise ciddi değişiklikler gerçekleşmemiştir. Muğla Milas-Bodrum ve Dalaman'da % 6 artış gerçekleşirken, Antalya % 5 artış gerçekleşmiştir.

Sivil havacılık sektöründeki yolcu sayılarındaki artış iç hatlarda olduğu gibi dış hatlarda da gerçekleşmiştir. Türkiye sivil havacılık yolcu taşıma miktarı 2012 yılında Avrupa altıncısı iken 2013 yılında beşinci sıraya ilerlemiş ve 2014 yılında da mevcut konumunu korumuştur. Uluslararası havalimanları konseyi verilerine göre Avrupa'da faaliyet gösteren havalimanları arasında İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı %27 yolcu artışı ile Avrupa'nın ikinci büyük havalimanı olurken İstanbul Atatürk havalimanı % 11'lik yolcu sayısı artışı ile dokuzuncu sırada yer almış ve ortalama uçak kalkış sayılarına göre Avrupa'da beşinci olmuştur. Her yıl genişleyerek artan yolcu miktarları 2014 yılında iç hatlarda bir önceki yıla oranla % 12 artarak yaklaşık seksen beş milyon olmuştur. Dış hatlarda ise yaklaşık % 10 artan yolcu miktarı seksen milyonu bulmuştur. Türkiye üzerinden gerçekleşen toplam yolcu trafiği transit ve aktarmalı yolcular ile birlikte yüz yetmiş milyonu bulmaktadır (Şekil 4.5).



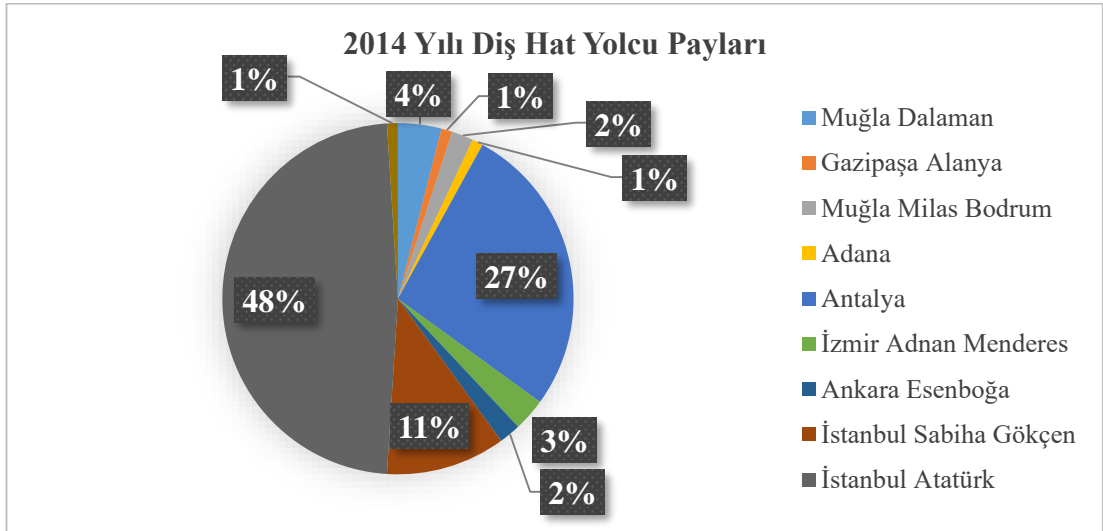
Şekil 4.5. 2005-2014 yılları iç hat- dış hat toplam yolcu trafik gerçekleştirmeleri (TOBB 2015:42)

Sivil havacılık sektöründe 2014 yılında, iç hatlarda gerçekleşen operasyonların önemli bir miktarı İstanbul merkezli gerçekleşmiştir. İç hat uçuşlarının %23'ü Atatürk havalimanından, %16'sı Sabiha Gökçen havalimanından, %12'si Ankara Esenboğa havalimanından, %10'u İzmir Adnan Menderes havalimanından ve %7'si de Antalya Havalimanından gerçekleşmiştir (Şekil 4.6).



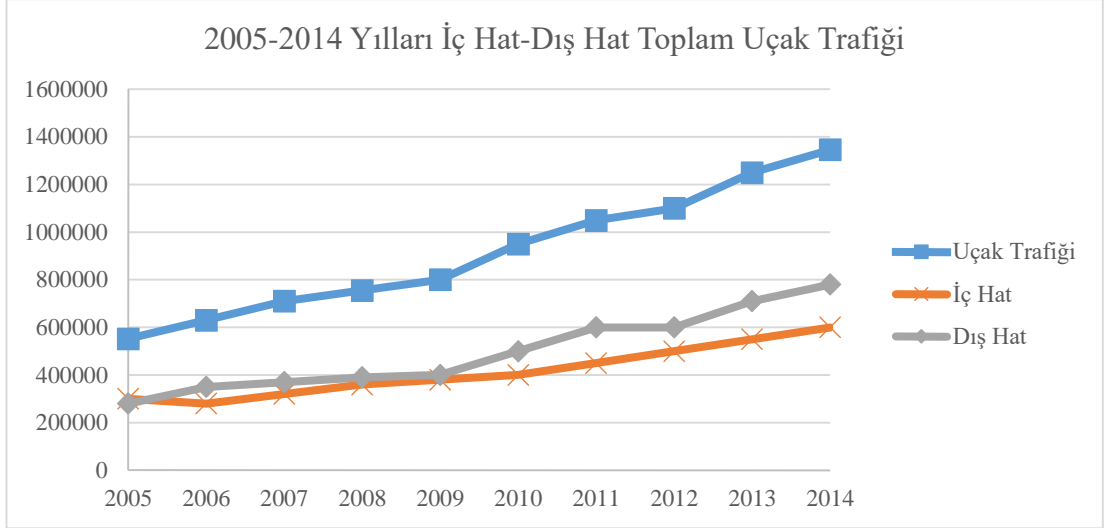
Şekil 4.6. 2014 yılı havalimanları iç hat yolcu payları (TOBB 2015:42)

Sivil havacılık sektöründe 2014 yılında, dış hatlarda da gerçekleşen operasyonların önemli bir miktarı İstanbul merkezli gerçekleşmiştir. Dış hat uçuşlarının % 47'si Atatürk havalimanından, %9'u Sabiha Gökçen havalimanından, %12'si Ankara Esenboğa havalimanından, %4'ü Muğla Dalaman havalimanından ve %29'u de Antalya Havalimanından gerçekleşmiştir(Şekil 4.7).



Şekil 4.7. 2014 yılı havalimanları dış hat yolcu payları (TOBB 2015:43)

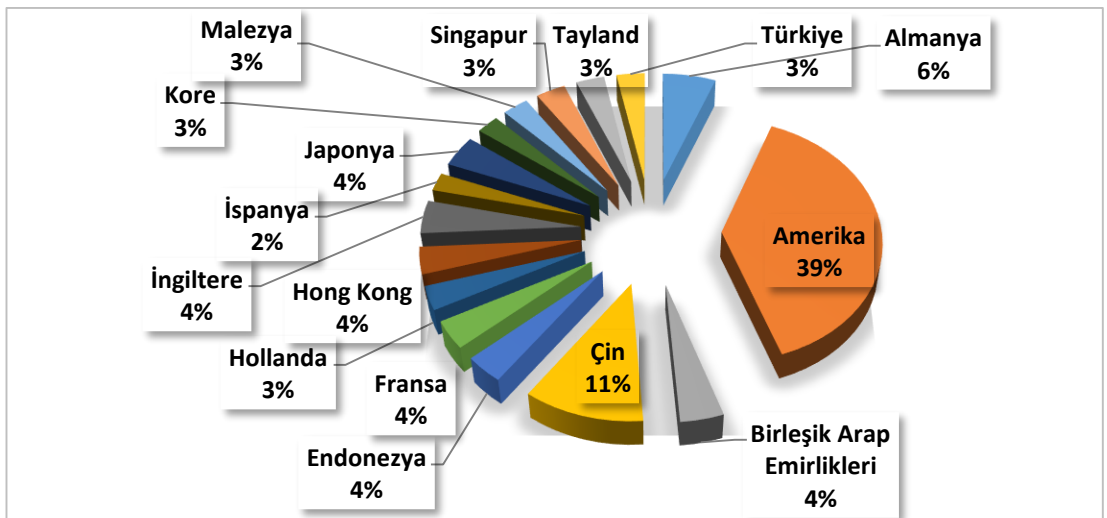
Sivil havacılık sektöründe 2014 yılında, iç ve dış hatlarda da gerçekleşen toplam uçak trafiği bir önceki yıla oranla % 10 artışla yaklaşık bir milyon üç yüz elli bine ulaşmıştır. İç hatlarda gerçekleşen toplam uçak trafiği bir önceki yıla oranla % 10 artışla yaklaşık yedi yüz elli bine ulaşmıştır. Dış hatlarda da gerçekleşen toplam uçak trafiği bir önceki yıla oranla % 9 artışla yaklaşık altı yüz bine ulaşmıştır(Şekil 4.8).



Şekil 4.8 2005-2014 iç hat-dış hat toplam uçak trafik gerçekleştirmeleri (TOBB 2015:44)

Sivil havacılık sektöründe 2014 yılında, iç ve dış hatlarda da gerçekleşen toplam uçak trafiğindeki artış, son yıllarda kargo taşıma trafiğine de yansımıştır. İç hatlarda kargo taşımacılığı ile taşınan ürün 2013 yılında yüz bin ton mertebelerinde iç hatlarda, altı yüz bin ton civarında da dış hatlarda kargo taşımacılığı yapılarak toplamda yaklaşık yedi yüz elli bin ton ürün taşınmıştır. Bu artış 2013 yılına oranla yaklaşık % 17 oranındadır.

Uluslararası havalimanları konseyi (ACI) verilerine göre ülkeler arasında yapılan toplam yolcu trafiği karşılaştırmasında, Türkiye yetmiş üç milyon yolcu ile dünyada sekizinci sıradadır (Şekil 4.9). Bu veriler doğrultusunda iç hatlarda gerçekleşen toplam uçak trafiği yetmiş altı milyona ulaşarak dünyada on ikinci sıraya gelmiştir.



Şekil 4.9. 2013 Yılı Dünya Toplam Dış Hat Yolcu Hareketi (WATR 2014)

Türkiye'nin Avrupa havayolları arasında yapılan 2013 yılı araştırma sonuçlarına göre iç hat yolcu taşımacılığında üçüncü ülke olmuştur. Avrupa havayolları arasında dış hat yolcu taşımacılığında ise altıncı sıraya yerleşmiştir. Bir önceki yılda toplam uçuş hareketliliğinde on dördüncü sıradayken, 2013 yılında mevcut konumunu korumuştur.

Türkiye 2012 ICAO Yıllık Raporuna göre, tarifeli seferlerde yolcu kilometre başına havayolu taşımacılığında on altıncı sırada yer almıştır. Bu verilere göre Antalya havalimanı yirmi dördüncü sırada yer alırken Atatürk havalimanı bir üst sıraya yükselerek on ikinci sırada yer almıştır. Hava kargo sahasında gerilerde yer alan Türk havayolu taşımacılığı dünya genelinde yirmi beşinci sırada yer almaktadır. Bu sıralamaya göre Alman hava kargo taşımacılığının %13'ü kadar, Çin hava kargo taşımacılığının %4 ü kadar, Amerikan hava kargo taşımacılığının da ancak %2'si kadar bir hava kargo taşımacılığı yapılabilmektedir.

4.2.3. Sivil Havacılık Sektörü (SWOT) (GZFT) Analizi

Türk sivil havacılık sektörünün bugüne kadarki gelişimini, içerisinde bulunduğu durumu ve gelecek hedeflerini anlamaya ve belirlemeye yönelik çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar, sektörün zayıf ve güçlü yönlerini tespit etmeye yönelik olabildiği gibi sektörün karşılaşılabileceği tehlikeler ve fırsatların da daha iyi belirlenmesini hedeflemektedir. Bu bağlamda yapılan çalışmalar "SWOT" güçlülük, zayıflık, fırsat ve tehdit kelimelerinin kısaltmasıyla gösterilmektedir. SHGM 2013 verilerine göre Türk sivil havacılık sektörünün SWOT analizi alt başlıklarda verilmektedir.

4.2.3.1. Sektörün güçlü yönleri

Türk sivil havacılık sektörünün Türkiye'de gelişmesini ve güçlenmesini etkileyen bazı faktörler maddeler halinde aşağıda sıralanmıştır (TOBB 2012:47);

- Uluslararası hava trafiğinin önemli bir bölümünün Türk hava sahasından gerçekleştiriliyor olması İstanbul'u uluslararası hava trafiğinde önemli bir aktarma merkezi haline getirmektedir.
- Türkiye'nin ekonomisindeki büyüme ve gelişme sivil havacılık sektörü için önemli bir güçlenme sağlamaktadır.

- Hava taşımacılığının teşvik edilmesi yönündeki devlet destekleri ve politikaları sivil havacılık sektörü için güç kazanımıdır.
- Devlet politikalarının doğru yönlendirilerek özel sektör ve kamu kuruluşları arasında gerçekleşen başarılı işbirlikleri sivil havacılık için güç kazanımı haline gelmektedir.
- Ulusal ve uluslararası havayolu taşımacılığının geliştirilmesi için yürütülen ortaklıklar ve olumlu ilişkiler sivil havacılık için güç kazanımıdır.
- Sektörde kullanılan hava araçlarına yapılan yatırımlar, dış Pazar payını olumlu etkilemekte ve güç kazanımı sağlamaktadır.
- Emniyetli ve hızlı olması nedeniyle havayolu taşımacılığı diğer taşımacılık sektörlerine oranla önemli avantajlar sağlamakta ve güç kazanımı yapmaktadır.
- Sivil havacılık sektöründe eğitim faaliyetlerine önem verilmesi sektörün başarısını arttırarak bir güç kazanımı sağlamaktadır.

4.2.3.2. Sektörün zayıf yönleri

Türk sivil havacılık sektörünün Türkiye’de gelişmesini ve güçlenmesini olumsuz etkileyen bazı faktörler maddeler halinde aşağıda sıralanmıştır(TOBB 2012:47);

- Kurum ve kuruluşların sivil havacılık sektörü ile olan koordinasyon ve iletişim eksiklikleri
- Havalimanları ve havacılık sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin yeterli altyapıya sahip olmamaları
- Hava alanı ve Havalimanlarının havayolu trafiğine cevap verebilecek kapasiteye sahip olmamaları ve hizmet anlayışı sorunları
- Türkiye’de yürürlükte bulunan birtakım kanun ve mevzuatlardaki yetersizlikler ve olumsuzluklar. Havalimanlarının işletilmesinde ortaya çıkan yasal sorunlar
- Havacılık sektörüne ait ana ve zaruri planlamaların bulunmaması
- Gümrük mevzuatlarının hava kargo taşımacılığı için elverişli olmaması
- Havayolu sektöründe kullanılan hava taşıtlarının ve yedek parçalarının büyük bir bölümünün yurtdışından temini
- Sektördeki eğitimin yetersizliği ve buna bağlı olarak kalifiye elemanların yetişme ve temini

- Doğru analizlerin yapılabilmesi için veri toplama ve değerlendirmedeki eksiklikler. Bu doğrultuda seyrüsefer planlamaları, tarifelerin planlanması, iş süreçlerinin yavaş ilerlemesi gibi aksamalar
- Ulusal ve uluslararası rekabet şartları ve çevresel faktörlerden etkilenme

4.2.3.3. Sektörün önündeki fırsatlar

Türk sivil havacılık sektörünün Türkiye’de gelişmesini ve güçlenmesini etkileyen bazı fırsatlar maddeler halinde aşağıda sıralanmıştır(TOBB 2012)48;

- Türkiye’nin sektörde yeni olması nedeniyle doğru ve etkili yol haritaları geliştirebilme fırsatı
- Coğrafi konumu ve genç nüfusu fırsata çevirebilme
- Türkiye’nin mevcut konumu itibarıyla turizm olanaklarının fazla olması Türkiye’nin yükselen ekonomiler arasında olması
- Ekonomideki büyüme ve kargo taşımacılığın da büyüme fırsatı
- Deniz uçağı gibi uygulamalara ve diğer ulaşım tiplerine entegre olabilme potansiyeli
- Ulusal ve uluslararası sahalarda işbirliklerinin gerçekleştirilebilmesi ve AR GE faaliyetlerinin desteklenmesi

4.2.3.4. Sektörün önündeki mevcut ve olası tehditler

Türk sivil havacılık sektörünün Türkiye’de gelişmesini ve güçlenmesini etkileyen bazı tehditler maddeler halinde aşağıda sıralanmıştır(TOBB 2012)49;

- Petrol fiyatlarındaki istikrarsızlık
- Olabilecek ekonomik buhranlar
- Ulusal ve uluslararası siyasi sorunlar
- AR-GE çalışmalarına yeterli kaynak ve zaman ayrılmaması
- Sektörde eğitim olanaklarının gelişmemesi

BEŞİNCİ BÖLÜM: HAVACILIK SEKTÖRÜ KURUMSAL YAPI VE SERTİFİKASYON

5.1. HAVACILIK SEKTÖRÜNDE KURUMSAL YAPI

5.1.1. Kurumsal Yapı Kavramı

Var olduğu günden buyana sosyal varlık olarak yaşayan insanoglu; ekonomik, sosyal, yasal ve politik alanlarda yaşamı etkileyen sayısız kurumlar oluşturmuştur. Bu oluşumlar son yuzyılda farklı gelişim boyutları (yönetim-örgüt düşüncesi, örgütler ile kurumlar arası ilişki) kazanmıştır. Çoğunluğu sosyolojik olarak yapılan kurum kavramı tanımı, kurumlara dair normları ve değerleri ön plana çıkarmaktadır (Ganesh 1980). Kurum kelimesinin Türk Dil Kurumunun en genel tanımlamasıyla müessese, kuruluş veya tesis olarak bilinmektedir. Hukuki olarak yapılan tanımlamalar da ise aile, mülkiyet, evlilik olarak bilinmektedir (TDK 1988:935).

Kuruma örnek olarak gösterebileceğimiz; askerlik, sigorta, akademik hayat, okul ve oy kullanma gibi kavramlar kendi içerisinde de farklılıklar gösterebilmektedir. Örneklemlerin bir kısmı örgüt kavramını vurgularken bir kısmı da yapısal veya kültürel içeriklere vurgu yapmaktadır. Aralarında farklılıklar olmasına rağmen bu terimlerin kurum kavramı içerisinde değerlendirilebilen ortak özellikleri de mevcuttur (Jepperson 1991:144).

Topluluğu ve sosyal ilişkiler düzenini ifade eden bu kavramlar, toplum üzerindeki örgütlenmeyi, yerleşmişliği, kabul edilmişliği temsil etmektedirler (Koçel 2003). Bununla beraber kurum kavramının sabit bir tanımının olmadığı zaman içerisinde sürekli yenilenen kaynaklar ve kurallar olduğu ve bunların esnek ve değişime açık oldukları vurgulanabilir (Giddens 1984:375).

Bu farklılığa Etzioni'nin kurum kavramı tanımı örnek olarak gösterilebilir, örgüt kavramına daha yakın olan kurum kavramı Etzioni'ye göre davranış kalıpları ve norm ilişkiler yapan, uygulanmasını, korunmasını sağlayan ve buldukları ortamda değerli görevler ve hizmetler oluşturan örgütler olarak tanımlanmaktadır (Ganesh 1980:210).

Bireyler ve bireylerin oluşturduğu örgütler, değerlerin bir kısmı, kurallar, normlar, davranış kalıpları ve inançlardan örülen ve onların eylemlerini şekillendiren bir ağ ile çevrilmişlerdir (Hasselbladh ve Kallinikos 2000:698). Genel manada kurumsalcılık şekli örgüt yapılarıyla bu yapıların gelişimine katkı sağlayan sosyal süreçler arasındaki ilişkiler olarak tarif edilebilir (Dillard vd. 2004:508).

Kurum kavramı iki kısımda incelemek mümkündür. Birincisi ana kurallardır. Sosyolojik olarak evrimleşmiş ve genel kabul görmüş olan değerleri ve normları ifade ederler. Mesleki etik ve insan hakları gibi kurumlar ana kurumlara örnek olarak verilebilir. Ana kurumlar ağırlıklı olarak bilinçaltına yerleşmiştir. Kişiler değerleri ve normları büyük ölçüde özümstedikleri için bu kurumlara dair farklı seçeneklerin olma ihtimalini dahi düşünemezler. Ana kurumların kolaylıkla değiştirilmesi mümkün değildir.

Ana kurumların bir alt şubesi olan anlaşmaları, yasaları, örgütleri ve örgüt kurallarını kapsayan ikincil kurumlar, birtakım sosyolojik problemlerin çözülebilmesini hedefleyen, ana kurumların bir alt şubesi olarak değerlendirilebilir. İkincil kurumlar ana kurumlara kıyasla daha esnek ve planlı değiştirilmeleri daha kolaydır (Bresser ve Millonig 2003:222).

Kurumsallaşma kavramı ise; farklı bireylerin alışkanlık haline getirdikleri eylemlerin, diğerleri tarafından da taklit edilerek uygulanmaya başlaması neticesinde ortaya çıktığı ve bu etkileşimli davranışların kurumları meydana getirmesidir (Berger ve Luckmann 1991:72).

Kurumsallaşma ve kurum kavramları genel sosyolojik olgu içerisinde yer almasına rağmen, örgütler yakın zamana kadar sosyal bir olgu olarak değerlendirilmemekteydi (Jepperson 1991:143). Kurumsalcılık ve örgütler kavramları arasındaki ilişkilendirme çalışmaları 1940'lı yıllarda başlamış ve 1990'lı yıllarda bir zemine oturmuştur (Scott 2013:21). Artık kurum dendiğinde bir işletmenin organizasyon

yapısı, örgüt kültürü, yönetim yapısı akla gelmektedir yani kurumsal yapı kavramı bir organizasyonun örgütlenmesini, koordinasyonunu, insan kaynaklarını, finansal yapısını, kültürünü, iç ve dış çevre ile olan ilişkilerini, stratejilerini ve kendini ortaya koyan kimliğini kapsamaktadır.

5.1.2. Kurumsal Yapı Kavramı Bileşenleri

Günümüzde kurumsal yapı dendiğinde, kavram işletmeler bazında ele alınıyorsa organizasyon yapısı akla gelmektedir. İşletmelerin kurumsal kimlikleri (misyon, vizyon), özellikleri, kurumsal yönetim, stratejik yönetim, SWOT analizi, kurumsal sosyal sorumluluk, yönetim fonksiyonları (planlama, organizasyon, insan kaynakları, denetleme, finansal yönetim, raporlama), kalite yönetim sistemi veya hizmet kalitesi kurumsal yapının bileşenlerini oluşturmaktadır.

5.1.2.1. Kurumsal kimlik

Oluşumu çok uzun bir zamanda gerçekleşen ancak değiştirilmesi çok güç ve yavaş bir karaktere sahip kurum kavramı, kendine özgü bir ekolü enstitü düzeyinde oluşturan bir teşekkülü ifade etmektedir. Bu özelliklere sahip olma yetisine kurumsallık, bu yetileri kazanma yolunda takip edilen sürece de kurumsallaşma denilmektedir.

Kurum kimliği ise; belirlenen kurum hedeflerini sağlamak, istenilen prestije sahip olmak ve kurumu ve felsefesini ortaklarına ve topluma tanıtabilmek için uyguladığı tüm metot ve kullandığı materyallerdir.

Kurumsal kimlik tanımı değerlendirilirken, kurum kimliğinin geliştirilmesi için belirli bir sürece ihtiyaç duyulmaktadır. Bu süreçte kurumun kendi içerisinde gerçekleştirdiği görsel ve görsel olmayan faaliyetlerini öz ve dış hedef kitlelere somut olarak aktarması gerekmektedir. Kurumun ana kitle ile arasındaki iletişimin sağlarken kullandığı materyallerin özenle seçilmesi gerekmektedir (Okay 2000:74, Uzoğlu 2001:341, İzzet 2004:111).

Bu doğrultuda kurumsal kimlik değerlendirildiğinde; kurumsal kimlik, bir örgüte veya kuruma ait olan materyallerin ebat, tasarım, şekil gibi fiziksel özellikleri ile insan kaynaklarının motivasyon, ortak hedef iletişimi ve düşünce gibi sosyolojik yönlerden meydana gelen bir bütün olduğu görülmektedir. Örnek olarak bir binanın

dış cephe kaplamasından rengine, isminden logosuna, iç ortakların düşüncelerinden, dış ortakların tavır ve iletişimlerinin tamamı kurumsal kimlik kavramını oluşturur.

5.1.2.1.1. Kurumsal kimliğin unsurları

Kurumsal davranış, kurum kültürü, kurum imajı, kurumsal iletişim ve kurum felsefesi kurumsal kimlik kavramının unsurlarını oluşturmaktadır.

a. Kurum felsefesi

Kurumsal felsefe; öz değerleri ve ilkeleri şekillendiren kuruma ait tutum, değer, amaç, normlar ve tarihinin oluşturduğu özelliklerin bir bütünleşmesidir. Bir kuruluşun kurumsal kimliğini, kimlikle felsefe arasındaki ilişki belirlemektedir. Yönetim kurulunun veya kurucunun benimsediği iş misyonu kurumsal felsefeyi tarif ederken, yöneticilerin benimsediği felsefe ise kurumun misyonu ve vizyonu olarak tanımlanmaktadır. Kurumsal felsefeyi tesis etmek için kurumun etkili iletişim araçlarını kullanması ve süreci belirleyecek temel sorunlara cevaplar araması gerekmektedir. Bu sorgulama süreci sonrasında temel sorunlara geliştirdiği çözümler kurumsal felsefenin kazanılmasına olanak sağlayacaktır. Bu bağlamda kurumsal misyon, kurumsal vizyon gibi kavramlar da kurumsal felsefenin önemli bir bileşenleri olarak değerlendirilebilmektedir. Kurum felsefesinin belirlenmesi o kurumun varlık sebebini ve ulaşmak istediği hedefleri anlamak bakımından çok önemlidir. Bu kurumsal felsefelerin farklılıkları kurumlar arasındaki farklılıkların belirlenmesine olanak sağlamaktadır (Uzoğlu 2001:349).

b. Kurumsal davranış

Kurum kültürünün bir neticesi olan kurumsal davranış, örgütsel davranış kavramının özel bir izahıdır. Kurumsal davranış; kendiliğinden oluşan, kurumsal kültür ile uyumlu, planlanmış, kurumsal bütünlük içerisinde kurumsal faaliyetlerden meydana gelen bir kavram olarak tanımlanabilir. Kuruluşun şeklini, çalışanları etkileyen değer yargıları ve davranış tarzı sistemini ifade eden kurum kültürü; kısaca bir şirketin paylaştığı inançlar, değerler ve davranışlar olarak tanımlanabilir (Okay 2000).

Şahısların sivil yaşamdaki kişisel davranışlarının haricinde, çalışma ortamında sergiledikleri kurumsal olguya yol açan davranışları da kurumsal davranış olarak

tanımlanabilir. Bu kurum içerisinde geliştirilmiş davranışlar kurumsal otorite tarafından da kabul görmüş ise bu tür kurumsal davranışlar kurumsal bir nitelik kazanarak bu şekilde tanımlanabilir. Kurum çalışanlarının sergiledikleri davranışlar iki şekilde olabilir; birincisi çalışanların kurum ile olan etkileşimi, ikincisi ise çalışanların dış ortam ile olan davranış etkileşimidir. Bu davranış etkileşimleri kurumun başarısını ve verimliliğini etkileyen faktörlerdendir.

c. Kurumsal imaj

Kurumun geçmiş tecrübelerinin ortaya çıkarttığı ve beslediği kurumsal imaj, mevcut görüntüsünün dışa yansımaları olarak tanımlanabilir. Kurumu akla getiren davranış, tutum ve inançların tümü olarak tanımlanan kurumsal imaj; kurumsal iletişim, kurumsal görünüm ve kurumsal davranışların tamamı olarak ifade edilebilir. Kurumsal imaj, dış ve iç hedef kitleler üzerinde güven oluşturma, inandırıcılık sağlama ve oluşturulan güvenin sürekliliğini yerine getirmektir (Dowling 1993:21).

Kurumsal imaj, kurumsal yapıya özgü olarak kurum içi imaj ve kurum dışı imaj olarak iki kategoride toplanabilir. Bilgilendirme araçları, basılı yayınlar, çalışma alanları ve ortamları iç imajı oluştururken, basılı broşürler, afişler, logo, renkler, vb. faktörler de dış imajı oluşturmaktadır.

Kurum imajı ve kurum kimliği arasında etkileşimin yanı sıra belirgin farklılıklar da bulunmaktadır. Dış etkenler tarafından görünen fiziksel özellikler kurumsal kimliği oluştururken, kurum imajı bu kurumsal kimliğin dış kitlede zihinsel algısını oluşturmaktadır. Kurumsal imaj kurumun hedef kitle tarafından olumlu veya olumsuz algısını doğrudan belirlemektedir. Bu etkileşim kurumun başarı ve verimliliğini etkileyebilmektedir.

d. Kurumsal iletişim

İletişim hedefe gönderilen bir bilginin muhatabı tarafından algılanması olayıdır. Bir kurumun başka bir derneğe, kuruluşa, kuruma, örgüte karşı durumunu ve hedeflerini kamuoyunda, sistematik bir sırayla birleştirerek uygulaması kurumsal iletişim olarak tanımlanabilir. Uzun bir süreç gerektiren kurumsal iletişim imaj oluşturmaya, bu imajı korumaya veya değiştirmeye hedeflemektedir. Kurum içerisinde ve kurum dışarısında etkileşimler ile gerçekleştirilen kurumsal iletişim; hedeflenen amaçları gerçekleştirmek üzere kurumu oluşturan farklı kısım ve unsurları veya kurum

ile dış çevre arasındaki bilgi ve düşünce etkileşimini sağlayan sosyal bir süreçtir. Bu süreçte kurumsal yönetim faaliyetleri; koordinasyon, planlama, denetim ve güdülemenin etkin olarak gerçekleştirilmesine olanak sağlamaktadır (Akat vd. 1994:272). Etkili ve kapsamlı kullanılacak kurumsal iletişim ile kurum kimliği ve kurum imajının dış kitleler tarafından algılanma düzeyi yükseltilerek kurumun kabul görme düzeyi artacaktır.

Kurum içerisinde ve kurum dışarısında iletişim olarak ikiye ayrılan kurumsal iletişim, kurum çalışanlarının birbirleriyle olan iletişim etkileşimine kurum içi iletişim, kurum ile hedef kitle, diğer kurum ve örgüt yapılarıyla gerçekleşen iletişim etkileşimine de kurum dışı iletişim olarak tanımlanabilmektedir. Etkili ve başarılı kurum içi ve dışı iletişim kurum imajını ve kurum başarısını olumlu yönde etkileyebilmektedir. Kurumsal iletişim teknikleri kurumların felsefelerine ve hedeflerine göre değişiklik göstermektedir. Bu farklılıklar doğrultusunda iletişim teknikleri ve materyalleri iç ve dış iletişimde farklı boyutlar ile uygulanabilmektedir (Okay 2000:175).

e. Kurumsal kültür

İnsanoğlunun yaşadığı toplumdan öğrendiği gelenek görenek, yaşam tarzı, değer yargıları, hayata bakış açısı ve yaşam tarzı gibi sosyal ve kültürel etkileşimlerin tamamını oluşturan zamanla değişen ve gelişen kavrama kültür denilmektedir. Kurumların da kendilerine has değer yargıları, kurumsal tarzları, kurum ilkeleri, inançları, amaçları ve hedefleri gibi kavramlar vardır. Bu kavramlar o kurumun kurumsal kültürünü ifade eder. Teknik tanımlamayla kurum kültürü; kurumun kendisiyle veya üyeleriyle ortak paydalarını, kabullenmelerini ve davranışlarını karakterize eden ve şekillendiren, gelenekselleşmiş, hissetme, düşünme ve tepki verme eylemlerinin neticesinde oluşan davranışlar, normlar, değerler, alışkanlıklar ve inançlardan oluşan uygulamalar ve semboller bütünü olarak tanımlanabilir (Ak 1998:88, Goffee ve Jones 2002:35).

Kurum üyelerinin bilinçlerinde, düşünce tarzlarında ve beklentilerinde değer ve inanç olarak karşılık bulan yazılı olmayan olguya kurum kültürü denilebilir. Ardışık tekrarlanmalar şeklinde gerçekleşen kurumsal kültür; kurum üyelerinin bilinçaltında oluşturdukları deneyimlerinin dış dünya ile sorgulamaksızın etkileşimleri olarak tanımlanabilir. Kurum kültürünü ortaya koyan bazı kavramlar; temel değerler,

inançlar, liderler ve kahramanlar, temel varsayımlar, normlar, dil, semboller ve törenler olarak sıralanabilir.

5.1.2.2. Kurumsal yönetim

Kurumların kontrol edildiği ve yönlendirildiği sistem olarak tanımlanan kurumsal yönetim; kurum yönetimi, hissedarları ve diğer çıkar ilişkisi olan örgütler arasındaki etkileşim ve ilişkiler silsilesidir. Kurumun amaçlarının ve hedeflerinin belirlendiği kurumsal yönetim, hedeflere ulaşabilmek için takip edilecek yöntemleri ortaya koymaktadır.

Kurumsal yönetim kurumun teşekkül şekline ve yönetim tarzına bağlı olarak çalışanlar arasındaki hiyerarşi ve pay sahipliklerine göre kurumun yönü ve performansı değişebilmektedir. Kurum içerisindeki bu yönlendirmelerin aynı yönde gerçekleşmesi kurumun başarısını ve verimliliğini artırabilmektedir. Kurumun yönetici kadrosu yanılıcı ve yanlış bilgi kaynaklarını azaltmayı hedefleyerek, kurumun ticari çevredeki faaliyetini kolaylaştırıp verimliliğini arttırmayı hedeflemektedirler. Bilgi üretiminin ve aktarımının sağlıklı yapılması durumunda istenilmeyen maliyetler düşürülerek, kurumun verimliliği artırılabilir (Tohmatsu 2007:13).

Sahiplik, kontrol ve yönetim gibi tüm yetkilerin bir kişi veya ailede toplanması kurumun kurumsallaşmasını zorlaştırmaktadır. Birbirini tamamlayan kurumsal yönetim ve kurumsallaşma, yönetimin bir merkezden çıkarılarak sistematik ve paylaşımcı bir yönetim tarzını benimsemektedir.

Kurumsallaşma; kurum yapısının amaçlara uygun hale getirilmesi, görev ve iş tanımlarının belirlenmesi, iç yönetmelikler oluşturulması, sorumlulukların ve yetkilerin paylaşarak profesyonelleşmeyi hedeflemektedir. Kurumun sürekliliğini bireylere bağlı bırakmayan, sistematik bir işleyişi amaçlamaktadır. Bu süreçte sahiplik ve kontrol kavramlarının işlenerek geliştirilmesi kurumsal yönetim olarak tanımlanabilir. Belirlenen bir hedefe ulaşmada bir kurumun yönetiminin düzenlenmesi, iç ve dış etkileşimlerinin belirlenmesi ve idaresinin gerçekleştirilmesi ve bu etkileşimlerin etkilerinin ifade edildiği kurumsal yönetim sürecinin başlıca amaçları şu şekilde sıralanabilir (Sönmez ve Toksoy 2011:329);

- Üst düzey yöneticilerin yetki, güç ve sorumluluklarını kendi çıkarlarına kullanmalarının önüne geçmek,
- Yönetim kurulu yetki ve sorumluluklarının kapsamlı belirlenmesi,
- Vekâlet maliyetlerin de düşürme uygulanması,
- Payı düşük ortakların haklarının gözetilmesi,
- Tarafların sorumluluklarının belirlenmesi,
- Şeffaf yönetimin sağlanması,
- Yabancı ve yerli yatırımcı güvenliğinin temin edilmesi,
- Kurum verimliliğinin ve karlılığının artırılması.

5.1.2.2.1. Kurumsal yönetim ilkeleri

Şeffaflık, eşitlik-adillik, sorumluluk ve hesap verebilirlik başlıkları altında toplanan kurumsal yönetim ilkeleri ülkemiz ve dünya kurumsal yönetimi üzerinde etkilidir. Bu başlıklar detaylı olarak aşağıda ele alınmıştır.

Şeffaflık, açıklık olarak ta değerlendirilebilir. Kamuoyunda güven sağlamak isteyen kurumların şeffaflık ilkesiyle hareket etmeleri; iç ve dış etkileşimlerini, amaç ve hedeflerini açıkça paylaşmaları kurumun yatırımcılar ve diğer ortaklar nezdinde güvenilirliğini arttırarak verimliliğini ve gelişimini olumlu yönde etkilemektedir.

Hesap verebilirlik, doğrudan kurumun yönetim politikası ile ilgilidir. Yönetimi elinde bulunduran üyelerin yönetsel eylemlerini ve diğer ortaklarla olan ilişkilerini açıklık ilkesine göre ortaya koyarak takibini ve sorgulanmasını sağlamaları olarak tanımlanabilir. Yönetim olayını gerçekleştirenlerin eylemlerinin, yönlenmelerin ve bunların neticesinde ortaya çıkan performansın ortaklara açıklanma zorunluluğunu belirtmektedir. Mali veya hukuki bir sorumluluğu olmayan bu ilke istenirse raporlanabilmektedir (Menteş 2009:49).

Eşitlik-adillik, yönetim erkini icra eden üyelerin, tüm hissedarların haklarını koruması, ortaklara ve hak sahiplerine yönetsel olarak eşit davranmasını ifade etmektedir. Yönetsel eşitliğin adalet anlayışında gerçekleştirilerek, sadece hissedarlar ve ortaklar bazında değil tüm kurum çalışanlarına eşitlik ilkesiyle uygulanmalıdır (Menteş 2009:52).

Sorumluluk, kurum faaliyetlerinin ana sözleşmeye, mevzuata ve kurum içi düzenlemelere uygunluğu ve faaliyetlerin denetlenmesi gerektiği anlamına gelmektedir. Kurumun en tepeden en alta kadar sıralanan yönetim kadrosunun yetki ve sorumlulukları iyi belirlenmeli, kurumun mevcut durumuna göre yönetim kurulu oluşturulmalı ve en kapsamlı yönetsel faaliyetlerin gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır (Sönmez ve Toksoy 2011:212).

5.1.2.3. Kurumsal sosyal sorumluluk

Herhangi bir kurumun hem kurum içinde hem de kurum dışındaki ortaklarına karşı sorumlu ve etik davranışlar sergilemesi, bu yönde kararlar alarak bu kararları uygulaması kurumsal sosyal sorumluluk olarak tanımlanmaktadır(Kayacan 2005). Kurumun, çevreye ve doğaya zarar vermeden, toplumsal yapıyı etkilemeden, büyüme hedeflerine devam ederek üretim gerçekleştirmesi, diğer kurumlar ile olan ilişkisi ve ortaklarıyla olan çıkar ilişkilerinin düzeni, kurumsal sosyal sorumluluk olarak değerlendirilebilir (Aktan ve Börü 2007:13).

Uluslararası Standardizasyon Organizasyonu (ISO) tarafından kurumsal sosyal sorumluluk kavramı; kurumların, bireylere ve toplumsal yaşama faydalı bir şekilde, kurumların çevresel, sosyolojik ve ekonomik problemlere farkındalık uyandırdıkları bir yaklaşım olarak değerlendirilmiştir. Bu kapsamda iş güvenliği ve sağlığı, insan hakları başta olmak üzere çalışan ve kurum sorunları, çevresel sorunlar, tüketici ve piyasa sorunları gibi birçok olumsuzluk kurumsal sosyal sorumluluk dâhilinde değerlendirilmektedir (Leonard ve McAdam 2003).

Kurumsal sosyal sorumluluk temel olarak üç ana kısımda değerlendirilebilir. İlki kurumun kendi içerisinde yönetim kademesi, sahipler ve çalışanlar arasındaki kurumsal kültürdür. İkinci olarak kurumun faaliyet sahasındaki (tedarikçiler, müşteriler, rakipler, kamu kurumları vd.) faktörler ile olan etkileşim kültürüdür. Son olarak bu etkileşim kültürlerinin haricindeki etkileşimde bulunduğu çevre ile olan dış çevre etkileşim kültürü denir. Uluslararası ortam, makroekonomik çevre, teknolojik ortam, kültürel ortam ve demografik ortam, kurumsal sosyal sorumluluk dış ortam kapsamında değerlendirilebilir. Kurumsal sosyal sorumluluğu oluşturan kavramlar detaylı bir şekilde Şekil 5.1’de verilmiştir.



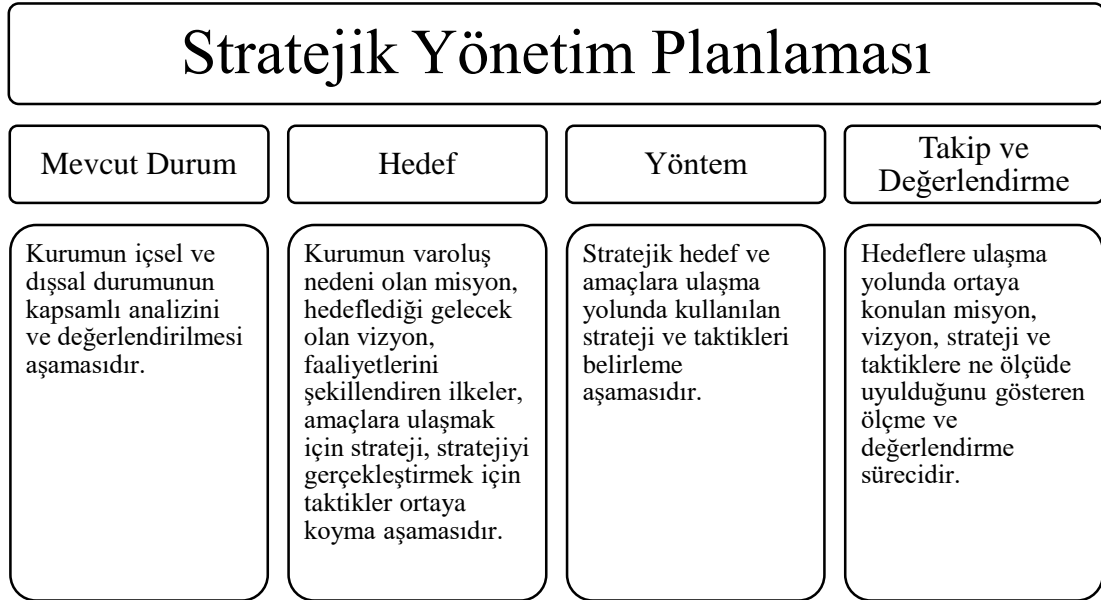
Şekil 5.1. Kurumsal sorumluluk alanları (Aktan ve Börü 2007)

5.1.2.4. Stratejik yönetim

Stratejik yönetim, kurumların amaçlarını ve gelecek hedeflerini belirleyen, bu hedeflere ulaşma yolundaki faaliyetlerini organize eden önemli bir kavramdır. Misyon (amaç), vizyon, taktik ve strateji olarak dört kavramın oluşturduğu bir süreçtir (Boseman vd. 1989, Leskinen vd. 2006). Amaç ve hedeflerin gerçekleştirilmesi vizyonu, kurum kararları ve hedefler doğrultusundaki görevlendirmeleri misyon, hedefe ulaşma yolundaki yönlendirmeleri strateji, hedefe ulaşma yolunda belirlenen stratejileri uygulama da taktik kavramlarıyla açıklanabilir (Hitt MA ve Hoskissoti 1995). Stratejik yönetim süreci, kurumların içsel ve dışsal pozisyonlarını, etkileşimlerini ve durumlarını, anlama ve belirlemelerine olanak tanımaktadır (Dyson 2004). Stratejik yönetim süreçleri, kurumların planlama yapmalarına, kurumsal politikalar oluşturmalarına imkân tanıyarak, belirlenen stratejilerin kurum politikalarına, kurumun örgüt yapısına ve stratejik yönetim amaçlarına uygunluğunun karşılaştırmalı kontrolünü sağlamaktadır (Eren 2010).

Kurumların gelecek hedeflerini gerçekleştirmelerinin sağlanmasında, kurumun mevcut durum analizlerinin iyi yapılması, kurumun zayıf ve güçlü yönlerinin iyi belirlenmesi, muhtemel tehditlerin bilinmesi gibi parametrelerin doğru çalışılıp analizlerinin yapılması gerekmektedir (Greer 2001). Belirlenen bu hedeflere ilerlerken stratejik planlamada çevre teşhisleri ve gelecek tahminleri belirlenerek uygun

stratejiler geliştirilmelidir (Dinçer 1992, Wilson 1994). Kurumun stratejik amaçları ve mevcut durumunun pazar ile olan ilişkisi arasında sürdürülebilir bir strateji geliştirilmelidir (Özel 1995, Thompson Jr 1996, Dalay vd. 2002). Stratejik yönetim planlaması, bir kurumun temel dört sorununa çözüm arayışı olarak değerlendirilebilir Şekil 5.2 (Ülgen ve Mirze 2007).



Şekil 5.2. Stratejik yönetim planlaması (Ülgen ve Mirze 2007)

5.1.2.4.1. SWOT analizi

Kurumun incelenme aşamasında, mevcut durumunun, yöntem ve tekniklerinin, stratejilerinin ve hedeflerinin zayıf ve güçlü yönlerini belirleme sürecine ve ayrıca kurumun dış çevre ile olan etkileşimlerinde karşılaştıkları tehditler ve fırsatların belirlenmesinde kullanılan analiz yöntemine SWOT analizi denilmektedir (Eren 2010). SWOT terimi aşağıda verildiği gibi, İngilizce kelimelerin baş harflerinin oluşturduğu bir kısaltmadır.

- Kurumun güçlü olduğu yönler, (strength) **S**
- Kurumun zayıf olduğu yönler, (weakness) **W**
- Kurumun sahip olduğu fırsatlar (opportunity) **O**
- Kurumu etkileyen tehditler (threat) **T**

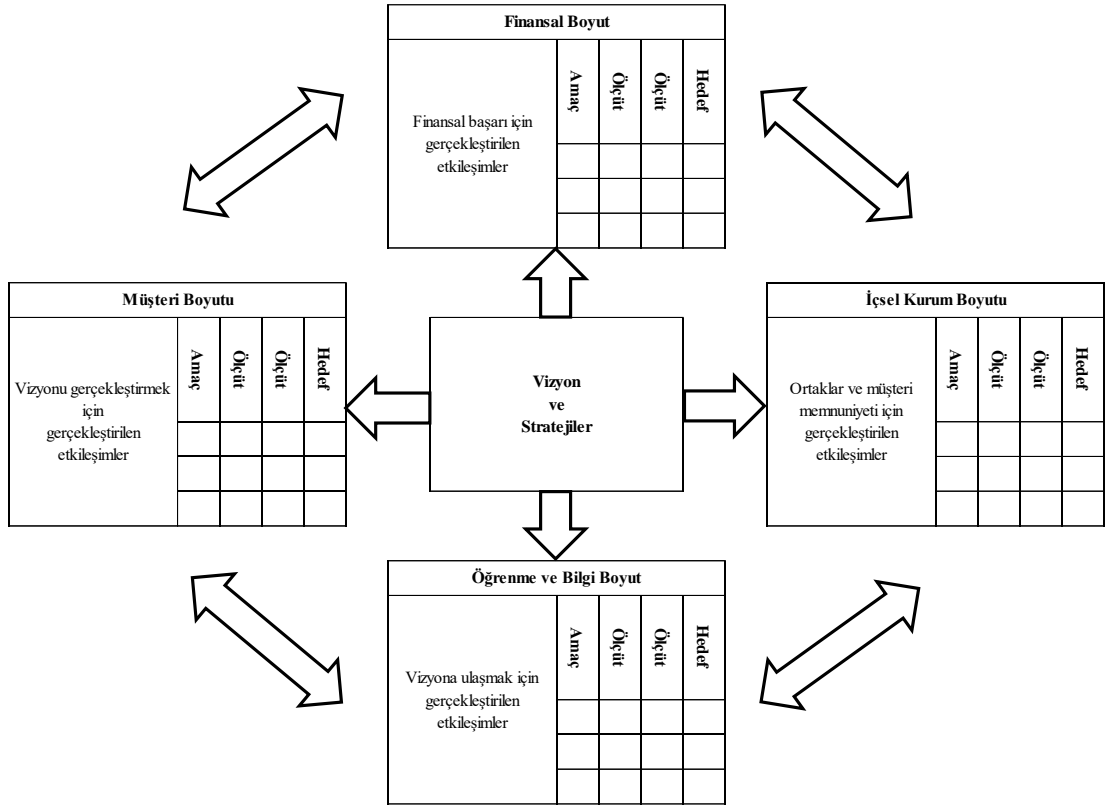
Kurumu diğer kuruluşlardan ayıran ve avantajlı yönlerini ön plana çıkaran özellik kurumun güçlü olduğu yönler olarak, kurumun rakiplerine göre geride kalan

faaliyetleri ve özellikleri kurumun zayıf yönleri olarak tarif edilebilir. Ayrıca kurumun başarısını arttıran ve amaçlarına ulaşmasını kolaylaştıran çevresel etkenlere kurum fırsatları, kurumun hedeflerine ulaşmasını engelleyen etkenlere ise kurum tehditleri tanımı yapılabilmektedir.

SWOT analizinin tercih edilmesinin en önemli sebeplerinden birisi kurumun hem içsel hem de dışsal etkileşimlerinin analiz ve değerlendirilmesine imkân vermesidir. Kurumun başarı ölçütlerinin belirlenmesinde, içsel faktörler olan kurumsal yapı, personel durumu, çalışma alanı, teknolojik altyapı vd. dışsal faktörler olan müşteri portföyü, kurumsal kültür, vd. gibi parametrelerin tümünün analizlerinin yapılmasında ve değerlendirilmesinde kullanılan bir yöntemdir (Kaplan ve Norton 2004, King 2004).

5.1.2.5. Kurumsal performans karnesi

Kurumsal performans karnesini (KPK), kurumların başarılarını arttırmak ve hedeflerine ulaşmalarını kolaylaştırmak için, karşılaştıkları sorunların çözümüne yardımcı olan ve yönlendiren geleneksel ölçüm metotlarının bir raporlaması olarak tarif edilebilir. Bu süreçte KPK yönetsel yaklaşımlar olan toplam kalite, kalite güvencesi, müşteri merkezli üretim, süreç yönetimi, değişim yönetimi, rekabet yönetiminden etkilenmektedir (Brander Brown ve McDonnell 1995). Kurumsal performans karnesi kullanılarak, kurumun uzun ve kısa vadeli amaçları, sonuçları ve performansları arasındaki etkileşimlerinin yansısı neden sonuç ilişkisi doğrultusunda kurumun stratejisi belirlenebilir. Kurumsal performans karnesi kullanımı kurum yöneticilerine dört farklı değerlendirme olanağı sağlamaktadır. Bu boyutlar; finansal boyut, kurumun içsel etkileşimlerinde sahipler ve ortaklar arasındaki finansal etkileşimlerdir. Müşteri boyutu, kurum müşteri etkileşimini gösteren boyuttur. İçsel kurum boyutu, müşteri memnuniyetini sağlamak için ortaklar ile müşteriler arasındaki etkileşimi gösteren boyuttur. Öğrenme ve bilgi boyutu, hedefe ulaşma yolunda kazanılan değerlerin kurum ile olan etkileşimini gösteren boyuttur (Koçel 2003). Şekil 5.3'te kurumsal performans karnesinin, kurumun dört farklı boyutunda etkileşimini göstermektedir. Bu etkileşim kurumun vizyonunu ve stratejisini tanımlama yetisi vermektedir.



Şekil 5.3. Kurumsal performans karnesi örneği (Koçel 2003)

Kurumsal performans karnesi kurumların finansal boyuttaki bilgilerini incelemenin yansira kurumların maddi olmayan; hizmetler, yüksek kalite ürünler, içsel süreçler, çalışanlar öğrenme ve yenilik gibi boyutları hakkında da bilgi verebilmektedir. Kurumların KPK kullanımı dış etkenlerin değerlendirilmesinde önemli bilgiler verebilmektedir. Kalite gelişimi, müşteri ihtiyaçları, yeni ürün ihtiyacı, verimlilik, uzun süreçli yönetim ve kaliteli hizmet sunumu gibi birçok önemli kavramın raporlanarak incelenmesine olanak sağlamaktadır (Güner 2006).

5.1.3. Havacılık Sektörü Kalite Yönetim Sistemi

Kalite, tanımlaması temsil ettiği sektöre, alana göre değişen ve farklılık gösteren bir terimdir. Kurumsal yapı bakımından tanımlanması gerekirse; alınan bir hizmetin veya bir ürünün hakkındaki genel manada oluşan müşteri veya kullanıcı algısıdır. Bu algı kullanıcı veya müşterinin arzularını karşılama ölçütüdür (Bozkurt ve Odaman 1995). İki unsurdan oluşan kalite yönetim sistemi, kalite yönetsel faaliyetinin gerçekleştirilmesine olanak sağlayan bir araçtır. Kalite yönetim sisteminin unsurlarının birincisi sorumluluklar ve örgütsel yapı, ikincisi ise işlemlerin ve personel sorumlulukların kayıt altına alındığı belgelerdir.

Kalite yönetimi, genel yönetim yapısı içinde bir işletmede kalite politikasını tespit eden kısım olarak kaynak tahsisi, strateji planlaması, kalite planlaması, planların işletilmesi ve değerlendirilmesi gibi görevleri yerine getiren birimdir. Kalite yönetim sistemini; sorumluluklar, kurum yapısı, kaynaklar ve prosedürlerin uygulanmasını gerçekleştiren kalite yönetimi oluşturur. Kalite yönetim sistemi uygun koşullarda farklı alanlarda faaliyet gösteren sektörlerle başarıyla uygulanabilmektedir (Dereli ve Baykasoğlu 2003). Kurumların kalite yönetim sistemi kullanımı kurumlara birçok alanda yarar sağlamaktadır. Ticarete, kanun ve tüzüklerde, belirlenen müşteri şartlarında, lisanslarla, sertifikalarla seçilmiş yönetim standartlarında, istenilen kalite düzeyini ve dış girdi parametrelerini belirler. Personelin sistem şartlarına uygun eğitim almasını sağlar. Performans araçlarını, uygulanabilir ölçülerde, sistem şartlarına göre tanımlar. Sistem süreçlerini tetkik ederek, değerlendirir ve düzenler. Sistemi sürekli iyileştirmek için bir kültür, bir süreç ve çıkarılan sonuçların sisteme geri beslemesini sağlar (Annaç 2004).

5.1.3.1. Hizmet kalitesi

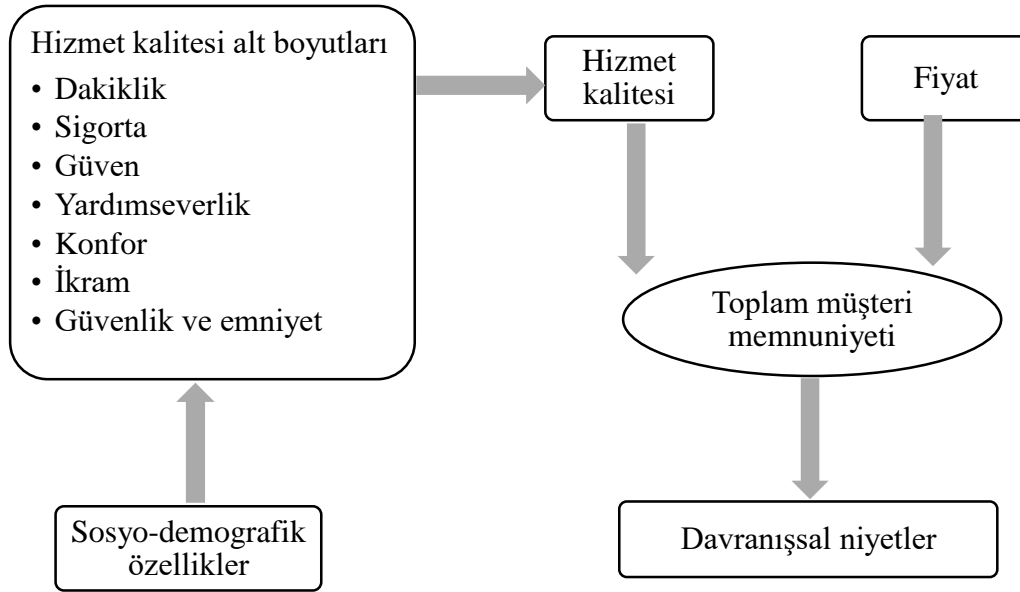
Hizmet kavramı kişi veya kuruluşun, başka kişi veya kuruluşa sunduğu, esasen görülmeyen, sahiplenilemeyen ve elle dokunulamayan soyut bir olgu, fayda veya faaliyet olarak tanımlanmaktadır (Kotler 1997).

Fiziksel olarak gözle görülebilen, elle tutulabilen varlıklar olan ürün ve pazarlama yöntemleri gibi kavramların, kalitesinin değerlendirilmesi, soyut bir kavram olan hizmet kalitesinin değerlendirilmesinden çok daha kolaydır. Değerlendirilmesi zor ve göreceli olan hizmet kalitesi, havacılık sektörünün başarısı için en önemli kavramlardan birisidir. Havacılık sektöründe sunulan hizmetlerin çok geniş bir yelpazede olması ve değişiklikler göstermesi, sektör için hizmet kalitesinin tanımlanmasını ve değerlendirilmesini zorlaştırmaktadır. Sektörde hizmet kalitesi, kurum ve yolcu beklentilerine göre farklılık göstermektedir. Yolcular, ucuza uçmak, ilgili ve güler yüzlü karşılanmak, kaliteli ve konforlu yolculuk yapmak gibi beklentilere sahip iken havayolu işletmelerinin, emniyetli bir yolculuk ile hedefe zamanında varmak gibi beklentileri vardır. Diğer sektörlerde olduğu gibi havacılık sektöründe de hizmet kalitesinin başarısını takdir eden müşteri memnuniyetidir. Yolcuların hizmet kalitesi hakkındaki kararları ve değerlendirmeleri, kurumun hizmeti sunma tarzına bağlı olarak şekillenmektedir. Hizmetlerde kaliteyi arttırmak yolcu

memnuniyetini arttırırken, kalite yönetimine öncelik veren havayolu kuruluşları, hizmetlerini yolcu beklentilerine göre şekillendirmekte ve yolcu memnuniyetini üst düzeylere taşımaktadır. Bu memnuniyetin sağlanması, havayolu kuruluşunun mevcut donanımına ek olarak teknolojik olanakları üst düzeyde kullanması, kalifiye iyi yetişmiş personeller çalıştırması kaliteli hizmet ve bilgilendirme süreçlerini iyi planlayıp ve iyi organize ederek gerçekleştirilebilir. Soyut olgu olarak tanımlanan hizmet özellikleri aşağıdaki gibi sıralanabilir (Murdick vd. 1990);

- Hizmetlerin üretim sürecinde müşteri de etkendir.
- Hizmet üretilirken müşteri ile yoğun bir etkileşim vardır.
- Hizmetler değişke faydalar sağlar.
- Hizmet kalitesi ölçümü sübjektiftir.
- Fiyatlandırma detaylıdır.
- Hizmet üretimi emek yoğundur.
- Hizmet depolanamaz.
- Hizmetin üretimi ve tüketimi aynı anda gerçekleşir.
- Hizmetler patentlerle güvence altına alınamaz.
- Hizmetler için kitle üretimi yapılamaz.
- Kalite kontrolü süreç kontrolü ile sınırlıdır.

Uluslararası hava taşımacılığında hizmet kalitesinin 8 boyutlu olduğunu ortaya konulmuştur(Clemes vd. 2008). Şekil 5.4 te şematik olarak verilen bu boyutlar, dakiklik (tam zamanında hizmet), sigorta, güven, yardımseverlik, konfor, ikram, emniyet, güvenlik boyutlarıdır. Bunlar yolcuların algılanan hizmet kalitesini olumlu olarak etkilemektedir. En önemli olanlar ise emniyet ve güvenlik boyutlarıdır. Bununla birlikte yolcuların hizmet kalitesi algısı yaş, eğitim, cinsiyet, gelir, medeni durumuna göre de değişmektedir.



Şekil 5.4. Havayolu müşteri memnuniyeti modeli (Clemes vd. 2008)

Yurtiçi hatlardaki havayollarının hizmet kalitesini belirleyen kriterler sorumluluk, güvenilirlik, somutluk ve empati ana başlıkları altında tanımlanmıştır (Önüt vd. 2008).

Sorumluluk: Havayolu kuruluşunun veya yer personelinin sebep olduğu yolcu yaralanmalarının, kargo kaybı ve hasarlarının, yüklenici kurum veya ikinci bir kuruluş tarafından zararların tazmini olarak tanımlanmaktadır. Bu kriterin alt başlıkları olan personel nezaketi, yolcu ile havayolu kuruluşunun personeli arasındaki iletişimin seviyeli ve nazik olması olarak değerlendirilir. Havayolu görevli personelin yolcuya vermesi gereken hizmetin iş ahlakına uygun yerine getirilmesine personel sorumluluğunun yerine getirilmesi olarak tanımlanabilir. Etkin hizmet sağlama, havayolu çalışanlarının yolcuya verecekleri hizmeti eksiksiz ve zamanında yerine getirmeleri olarak tanımlanabilir.

Güvenilirlik: Havayolu kuruluşu ile yolcular arasındaki hizmet alış verişinin tutarlı ve sürekli olması olarak tanımlanabilir. Havayolu kuruluşunun yolcuyu ilgilendiren işlemlerini tek seferde ve hatasız yerine getirebilmesidir. Oluşacak hataların giderilmesinde ve zararların karşılanmasında göstereceği tutumda güvenilirliğin bir göstergesidir. Kabin görevlileri mesleki yeterlilik, kabin görevlilerinin görevlerini seri ve hızlı bir şekilde yerine getire bilmeleridir. Etkin ve düzgün konuşma ve sağlam iletişim kurma bu kapsamda değerlendirilebilir.

Güvenilirliği etkileyen faktörlerden birisi de zamanında kalkıştır. Havayolu kuruluşunun planladığı zamanda seferini gerçekleştirebilmesi, doğabilecek gecikmelerin önlemlerinin zamanında alınmasıdır. Havayolu kuruluşunun fiziki ve mali güvenliğinin tutarlı olmasına güvenlik denilmektedir. Kargo sorunlarının en aza indirilmesi ve gerçekleşen olumsuzlukların zamanında ve kapsamlı olarak giderilmesi kargo hasar oranı olarak güvenilirlik kriterinin bir alt unsurudur.

Somutluluk: Havayolu kuruluşunun fiziksel alt yapısını ifade eder. Kurumun sahip olduğu tesisler, araç ve donanımları oranında yolcu hizmetlerindeki performansdır. Kabin temizliği ve konforu, uçakta bulunan koltukların konforu, temizliği ve uçak tuvaletlerinin uygunluğu temizliğidir. Seyahat süresince yolculuk ile ilgili bilgilerin ekranda gösterilmesi, önemli noktalarda bilgilendirme ve anonsların yapılması bilgilendirme ve anonslar alt başlığında değerlendirilir. İkram kalitesi, seyahat süresince yolcuya sunulacak ikram hizmetinin kaliteli ve uygun fiyatlandırma ile verilmesidir. Kabin görevlisi dış görünüşü, giyim, kuşam ve kişisel bakımlarının yapılması ile takı ve makyaj uygulamalarının yapılması anlamına gelmektedir.

Empati: Havayolu kurumu görevli personelinin hizmet verirken kendisini yolcunun yerine koyarak hizmet verme kalitesini ayarlamasıdır. Yolcu memnuniyeti için en önemli faktörlerden bir tanesidir. Biletleme, yolcunun seyahat için rezervasyon yapma, bilet satın alma ve gerekirse iptal işlemlerinin yolcu memnuniyeti doğrultusunda şekillenmesidir. Şikâyetler ve değerlendirmeler, müşteri memnuniyetinin ileri bir aşamasıdır. Yolcu şikâyetlerinin ciddiye alınması hızlı değerlendirilip gerekiyorsa muhatabına bilgilendirme yapılması olarak değerlendirilebilir. Havayolu kuruluşunun yolcusuna ücret talep etmeksizin ekstra olarak verdiği hizmetlere genişletilmiş seyahat hizmetleri denilmektedir. Bu hizmetler havayolu işletmesinin yolcu ile empati kurmasının sonucunda gelişmiştir. Hizmet kalitesinin incelenmesi ile ilgili çeşitli araştırmalar mevcuttur, bunlar şu şekilde sıralanabilir.

Kaliteli hizmet ile müşteri memnuniyeti arasındaki ilişkiyi belirlemek için, Sahave Theingi, “Service quality, satisfaction and behavioral intentions” adlı çalışmayı yapmışlar ve havayolu yolcularının memnuniyetini kaliteli hizmetin sağladığını belirlemişlerdir. Araştırma sonuçlarına göre, hizmetten memnun olan yolcular, sadık müşteriye dönüşürken, memnun olmayanlar, başka firmaları tercih etmeye

başlamaktadır. Bunun yanında, güvenilirlik, uçuş programları, uçuş görevlilerinin performansı ve uçakların iç konforu da müşteri memnuniyetini sağlamaktadır (Saha ve Theingi 2009). Chen ve Tseng'in yaptığı "Evaluating the customer perceptions on inflight service quality" adlı araştırma sonuçlarına göre ise, müşteri tatmininde uçuş kalitesinin çok önemli olduğu belirlenmiştir (Chen vd. 2011).

Park'ın (2007), "Passenger Perception of Service Quality: Korean and Australian Case Studies" adlı makalesinde, yolcuların bilet satın alırken, etkilendikleri ölçütü ortaya çıkarmaya çalışmıştır. Araştırmanın sonucuna göre, yolcuların bilet satın alma kararlarını verirken etkilendikleri en önemli ölçüt algıladıkları kalitedir. Algılanan kaliteye etki eden en önemli faktörün fiyat olduğu daha önce yapılan çalışmalarda ifade edilmektedir (Park 2007).

Bir başka araştırmacı Diggines, "Passenger Perceptions and Understanding of the Low-Cost and Full-Service Airline Models in South Africa and The Implications for Service Strategy" adlı çalışmasıyla düşük maliyetli yolcuların tatmininde fiyatın etkisi üzerinde durmuştur. Araştırma sonuçlarına göre, fiyatın tam hizmet isteyen yolcular üzerinde de etkisi olduğunu, fakat bu yolcuların fiyatlar yükseltile bile firmaya bağlılığını sürdürdükleri tespit edilmiştir. Düşük maliyetli yolcularda ise, fiyat müşteri bağlılığının sürmesi için çok önemlidir (Diggines 2010).

Söz konusu araştırmalarda belirlenen faktörler; güvenlik, kalite, cazip ödüller, marka bilinirliği, anında hizmet, uygun fiyat, rezervasyon kolaylığı, uçuş programları, uçuş görevlilerinin performansı, personelin bilgili ve nazik olması, uçakların iç konforudur. Bu faktörler içinden hemen hemen tüm araştırmalarda ortak olan faktörler; güvenlik, kalite, uygun fiyat ve anında hizmettir.

5.2. SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE SERTİFİKASYON FAALİYETLERİ

Tüm sektörlerde yürütülen faaliyetlerin bir düzeni ve kuralı vardır. Bu faaliyetlerin resmi olarak bir kurala bağlanması ve hukuka uygun olması gerekir. Güvenliğin çok çok önemli olduğu havacılık sektöründe de atılan her adım belli bir kurala bağlanmıştır. Atılan her adımın kurallara uygunluğu ancak sertifikasyonla mümkün olmaktadır. Sertifikasyon kelimesi ruhsat alma, lisanslandırma, izin alma, sertife etme terimleriyle eş anlamlıdır. Sertifikasyon Fransızca kökenli bir terim olup, “onaylama, belgelendirme, tasdik etme” anlamlarına gelmektedir(TDK 1988). Sertifikasyon; bir kişinin, kurum veya aracın kendisine verilmiş görevleri yetkili otorite tarafından belirlenmiş kabul edilebilir bir seviyede yerine getirebilecek yeterlikte olduğunun değerlendirilerek onaylanması olarak da tanımlanabilir.

Sivil havacılık sektöründe sertifikalar şu şekilde sınıflandırılabilir: Havayolu işletme sertifikası, hava taksi işletme sertifikası, bakım işletmeleri sertifikası, yer hizmetleri işletme sertifikası, heliport İşletmesi sertifikası, havacılık sektöründe insan kaynakları yetiştiren işletmelerin sertifikası (pilot, hostes vs. lisansı), uçak sertifikası (tip, uçuşa elverişlilik, gürültü vs.).

5.2.1. Havayolu İşletme Sertifikaları

İç ve dış hatlarda tarifeli ve/veya tarifersiz seferlerle ücret karşılığında yolcu ve yük veya sadece yük taşımak üzere kurulmuş veya kurulacak ticari hava taşıma işletmelerine ruhsat verilmesi, verilen ruhsatın askıya alınması veya iptal edilmesine ilişkin usul ve esasları düzenleyen ve bu işletmelerin, sahiplerinin ve personelinin taşınması gereken nitelikleri, görevlerini ve sorumluluklarını belirleyen Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) ilk kez 16 Haziran 1984’te yürürlüğe girmiştir. 16 Kasım 2013 Tarih ve 28823 Sayılı Resmi Gazete ‘de ise revize edilerek son hali yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

5.2.2. Havayolu İşletme Sertifikası (Ruhsat-Lisans) İçin Yapılması Gerekenler

Ticari Hava Taşımacılığı yapan işletmeler ülkelerindeki yetkili otoritelerden, (Türkiye’de SHY 6A’ya göre Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) işletme ruhsatı alırlar.

İşletme sertifikası alınması için aşağıdaki basamaklar yerine getirilmelidir.

1. Başvuru öncesi yapılması gerekenler
2. Resmi başvuru süreci
 - Ön İzin süreci
 - Doküman uyum süreci
 - Asıl sertifika süreci
3. Denetleme süreci
4. Değerlendirme süreci
5. İşletme sertifikası verilme süreci

Yerine getirilmesi gereken bu süreçlerin ayrıntıları SHGM tarafından SHY-6A“Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği”, SHY-21 “Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği”, SHY-M “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği” içeriklerinde açıklanmıştır. Ayrıca bu yönetmeliklerin içerikleri günümüzün gerektirdiği şekilde devamlı yenilenerek güncellenmektedir (Megep,2006).

5.2.2.1. Başvuru öncesi yapılması gerekenler

İşletme sertifikası başvurusunda bulunabilmek için başvuru öncesinde yapılması gereken işlemler vardır. İşletme unvanı, ortaklar, işletmenin amacı (yolcu taşıma, kargo ve hava taksi gibi), faaliyet tipi (iç hat, dış hat, tarifeli ve tarifersiz gibi), kullanılacak uçak tipleri ve hava meydanları gibi bilgilerin olduğu form doldurulur ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına (UDHB) yazılı olarak başvuru yapılır. Başvuru öncesi formu UDHB’ na verildikten sonra otuz gün içinde incelenerek, form içeriğinin sivil havacılık mevzuatına uygunluğu değerlendirilir. Formda belirtilen bilgiler yeterli bulunmazsa veya olumsuz olarak değerlendirilirse; formun eksiklikleri ile uygun görülmeyen yönleri nedenleri ile detaylı şekilde başvuran kişiye bildirilir.

Verilen bilgiler yeterli bulunursa, ön başvuru kabul edilir, resmi başvuru aşamasına geçmeden önce içeriği ve tarihi belirlenmiş bir toplantı yapılması gerektiği başvuran kişiye yazılı bir şekilde belirtilir. Bu toplantıya başvuru yapan işletmenin genel müdürü ve SHGM’nin görevlendirdiği personel katılmalıdır. Toplantıda havacılıkla ilgili mevzuat ve yönetmelikler anlatılır. Talep formundaki bilgiler incelenerek, işletmenin ekonomik gücünün yeterli olup olmadığı mevzuata göre

araştırılır. İncelenen talep formu UDHB tarafından uygun görülürse ön başvuru onaylanır.

Onaylanan işletme sertifikası başvuru öncesi formu, verildiği tarihten sonra üç ay geçerlidir. Onaylanan işletme sertifikası (ruhsatı) başvuru öncesi formu bütün hazırlıkların tamamlanması ve belgelenmesi halinde, işletme izninin verilebilmesini sağlayan bir doküman niteliğindedir. Eğer işletme ruhsatı başvuru öncesi formu UDHB tarafından onaylanmazsa; resmi başvuru ve işletme izni talebi yapılamaz.

5.2.2.2. Resmi başvuru süreci

İşletme sertifikası başvurusunun resmiyet kazanması UDHB'nın işletme ruhsatı başvuru öncesi formunu onaylamasıyla başlar. Resmi başvuru süreci sırasıyla ön izin, doküman uyum, asıl işletme ruhsatı aşamalarından oluşur.

a. Ön izin süreci

Ön izin başvurularının yapılabilmesi için yönetmeliğe uygun olan ön izin talep dosyası hazırlanmalı ve UDHB'na yazılı olarak yapılmalıdır. Ön izin talep dosyası, UDHB'ye verildikten sonra altmış gün içinde incelenmelidir. Bu incelemede ön izin talep dosyasının sivil havacılık yasalarının, yönetmeliklerinin gereklerine uygunluğu araştırılır.

İnceleme sonucunda verilen bilgiler yeterli değilse veya olumsuz değerlendirilmişse; tespit edilen eksiklikler ve uygun olmayan konular nedenleri ile birlikte detaylı olarak yazılı bir şekilde başvuru sahibine iletilir. Başvuru sahibinin verdiği bilgiler yeterli bulunursa, yazılı olarak ön izin verilir. Ön izinler, verildiği tarihten itibaren altı ay boyunca geçerlidir. Eğer ön izin hakkı verilen başvuru sahipleri, 6 ay boyunca UDHB'nin belirttiği mecburi sebeplerden dolayı gerekli hazırlıkları tamamlayamazlarsa, bir defa olmak şartıyla ön izin süresi en fazla üç ay uzatılabilir. İlgil bakanlığın verdiği ön izin süresi içerisinde, gerekli hazırlıkları tamamlamayan başvuru sahipleri, ön izin bitim tarihinden sonra, en az bir yıl boyunca tekrar ön izin için başvuru yapamazlar.

Ön izin, havacılık işletmesinin kurulması için bir taahhüt değildir. Bu ön izin, başvuru yapan kişiden istenen tüm hazırlıklar tamamlanır ve belgelenirse, işletme izninin verilebileceğini öngören bir belge niteliği taşır.

İşletme ruhsatı verilmesi için gerekli faaliyetler ön izin tarihinden itibaren tamamlanma takvimleri de belirtilerek en fazla 10 iş günü içinde UDHB'nin onayına sunulur. Hazırlanması gereken faaliyetler takvimi şunları içermelidir:

- 1- Uçuş, bakım, yer hizmetleri ve idari personellerin çalışacağı tarihler
- 2- Tüm personel için eğitimlerin yeri, içeriği ve eğitimi verecek kişiler
- 3- Uçak ve tesis için, el kitapları hazırlanarak UDHB incelemesine sunulması
- 4- Teknik dokümanların hazırlanması
- 5- Taahhüt edilmiş sermayenin ödenme tarihi
- 6- UDHB denetlemesi

Faaliyet takvimi, ön izin tarihinden itibaren en fazla altı ayda bitecek şekilde hazırlanır. Bakanlığa sunulan faaliyet takvimi onaylandıktan sonra tüm faaliyetlerin yerinde ve zamanında doğru olarak yapılması sağlanır. Ayrıca yapılan faaliyetler kontrol edilir.

b. Doküman uyum süreci

Bu aşama UDHB tarafından başvuru yapanın operasyonları sırasında kullanacağı el kitapları ve diğer dokümanların incelendiği, onaylandığı ya da reddedildiği süreçtir. Her dokümanın sivil havacılık mevzuatına ve güvenli operasyon uygulamalarına uygunluğu, başvuru sahibinin ilgili yönetici personeli ile birlikte incelenerek araştırılır. Doküman incelemeleri UDHB tarafından onaylanan faaliyet takvimine uygun olarak yapılmalıdır. El kitapları iki nüsha olarak, A4 formatında ve siyah dosya içerisinde olmak koşuluyla bakanlığa gönderilmelidir. Bu formata uygun olarak gönderilmeyen dokümanlar UDHB yetkililerince değerlendirilmeye alınmaz. Ayrıca UDHB'ye gönderilen tüm el kitapları Türkçe ve İngilizce olarak hazırlanmalıdır.

UDHB'nin yönetmelikte yer alan usul ve esaslara uygun olarak inceleyeceği el kitapları ve dokümanlar şunlardır:

- Zorunlu olarak “işletme el kitabı bölüm A, B, C ve D”(Bkz. Ek 3). Bunun yanında Kaza Önleme ve Uçuş Emniyet El Kitabı, Kalite El Kitabı, Kabin Ekibi El kitabı, Yer İşletme El Kitabı, Kabin Ekibi Eğitimi El Kitabı, işletmenin isteğine bağlı olarak incelenebilir.

- İşletme filosundaki her bir tip hava aracı veya araçları için hazırlanan Asgari Teçhizat Listeleri (MEL)
- Bakım Yönetimi El Kitabı
- Bakım Programları
- Filoda bulunan tüm uçaklar için “Ağırlık ve Denge Formları”
- Güvenlik Planı
- Teknik ve Uçuş Defteri
- Diğer dokümanlar
- Üretici firma güncel dokümanları

c. Asıl başvuru süreci

İşletme ruhsatı talep dosyası ön izin bitim tarihinden önce başvuru sahibi tarafından bakanlığa sunulur. Bu sunumdan önce faaliyet takviminde yer alan tüm faaliyetlerin tamamlanması ve onaylanması gerekmektedir. Doküman uyum sürecindeki şartlar yerine getirilirse asıl sertifika başvurusu için işletme incelenir.

UDHB yetkilileri işletme ruhsatı talep dosyasını en geç doksan gün içinde inceler. Bu inceleme sonucunda başvuru sahibinin verdiği bilgiler yeterli görülmezse veya olumsuz bulunursa; eksiklikler ile uygun görülmeyen konular nedenleri ile birlikte detaylı ve yazılı olarak başvuru sahibine bildirilir. Eğer başvuru sahibinin verdiği bilgiler bakanlıkça yeterli ve uygun bulunursa, başvuru sahibi UDHB yetkililerince denetleme sürecine geçer.

5.2.2.3. Denetleme süreci

Başvuru sahibi tarafından teklif edilen operasyonun etkinliği bu süreçte belirlenir. UDHB ve SHGM yetkilileri kullanılan teçhizat ve tesisin yeterliliğini kontrol ederek; başvuru sahibinin sahip olduğu şartların yasal düzenlemelere ve güvenli operasyon uygulamalarına uygunluğunu inceler. Bu amaçla başvuru sahibine, Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği (SHY-21), Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği (SHY-M) ne göre operasyon ve bakım konularında denetleme yapılır. Bakanlık, yaptığı denetlemeye dayanarak elde ettiği sonuçlarla hazırladığı denetleme raporunu başvuru sahibine bildirir ve gerekli gördüğü alanların düzeltilmesini ister.

5.2.2.4. Değerlendirme aşaması

Resmi başvuru ve denetleme süreçleri tamamlandıktan sonra değerlendirme aşamasına geçilir. Bu değerlendirme sürecinde inceleme komisyonu şunları inceleyerek değerlendirir: İşletme sertifikası (ruhsatı) talep dosyası; doküman uyum sürecinde kabul edilen belgeler; denetleme sürecinde hazırlanan denetleme raporu ve faaliyet takviminde yer alan faaliyetlerin tamamlandığını kanıtlayan doküman. İnceleme komisyonu aşağıda açıklanan faktörleri inceler.

- İşletmecinin genel olarak sahip olması gereken özellikleri karşılama durumu,
- İşletmeye ait bilgi ve dokümanların yeterliliği,
- Yolcu ve yük potansiyelinin talep edilen hatlardaki durumu,
- Aynı hatta çalışan rakip işletmecilerin olanakları ve kapasite durumu,
- Başvurusu yapılan işletmenin ülkenin sosyal, ekonomik ve ulaştırma ihtiyaçlarına sağlayacağı katkı derecesi,

İnceleme komisyonu en geç altmış gün içinde sunulan belgeleri inceler. Uygun bulunmayan başvurular nedenleri de belirtilerek işletmeciye geri verilir. İnceleme sonucunda başvuru olumlu bulunursa UDHB'nın onayına sunulur.

5.2.2.5. İşletme ruhsatı verilmesi aşaması

UDHB yetkililerinin değerlendirmesine bağlı olarak uygun bulunan başvuru sahibine işletme sertifikası Ek 1'de gösterildiği formatta verilir. İşletme ruhsatının geçerliliği ilk verilişte en fazla bir yıldır. Daha sonraki dönemlerde bu süre iki yıla kadar artırılabilir. Ayrıca işletme ruhsatı verilen işletmecinin bilgileri Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğine (JAA) bildirilir.

Her yıl işletme ruhsatı verilen işletmeci bakanlık tarafından denetlenir, denetleme sonucunda; şartları koruyan işletmecilerin işletme sertifikası en fazla iki yıla kadar uzatılır. Uçuş emniyeti açısından riskli bulunan durumlarda işletmecinin uçuşları durdurulur, işletme sertifikasının geçerliliği de durdurulur; sorun görülen hususların giderilmesi için işletmeciye azami altmış gün zaman tanınır. Verilen süre içerisinde eksikliklerini gideremeyen işletmecilerin işletme sertifikaları iptal edilir. Uçuş emniyetine etki etmeyen ama bunun yanında mevzuatta aranan şartları sağlamayan işletmecilere azami olarak üç ay süre verilerek eksikliklerin

tamamlanması talep edilir. İşletmeci verilen süre zarfında eksikliklerini gidermezse uçuşları durdurularak işletme ruhsatı askıya alınır ve şartları sağlayamayan işletmecilerin işletme sertifikaları (ruhsatları) iptal edilir.

5.2.3. İşletmenin Sahip olması Gereken Özellikler

Havacılık sektöründe işletmelerin sertifika sahibi olmaları için bazı özelliklere sahip olması gerekir. Bunlar;

5.2.3.1. Organizasyon yapısı

İşletmenin sahip olması gereken özellikler ilgili mevzuatta anlatılmıştır. İşletmeci hangi konuda faaliyet gösterecekse ona göre kendisinden istenen belgeleri hazırlamalıdır. İşletmeci faaliyet konusu hava yolu, kargo, hava taksi gibi alanların gereklerini karşılayacak uçuş, teknik ve mali konularda kendisinden istenecek bilgi ve dokümanları hazırlamalıdır. Yönetmeliğin gerektirdiği bir organizasyon ve kalite sistemi kurmak ve bunu sürdürebilmekle birlikte gerekli belgeleri en geç 24 saat içinde UDHB'ye sunabilecek durumda olmalıdır.

Yönetmelikte sertifikasyon süreci havacılık işletmesinin kurumsal yapısının sınırlarını çizmektedir. Şöyle ki; işletmeci; genel müdür, uçuş işletme, yer işletme, bakım, eğitim ve ticaret ve finansman konularından sorumlu birer yönetici ile bu bölümlerin sağlıklı bir yapıda olmasını ve sürekliliğini denetleme görevini üstlenebilecek kapasitede bir kalite sistemi yöneticisini görevlendirir. Bu yöneticilerin, İstenilen özelliklere sahip olması ve bunu aldığı eğitim, lisans ve sertifikalarla belgelemesi gerekmektedir.

Uçuş işletme el kitabında genel müdür, uçuş işletme müdürü, yer işletme müdürü, bakım müdürü, eğitim müdürü ve kalite müdürünün isimleri ile yetki ve sorumlulukları bulunur. Uçuş işletme el kitabını onaylayan UDHB'ye karşı bu yöneticiler, görevli oldukları alanlarda işletme genel müdürü ile birlikte sorumludurlar.

İşletmeci, yöneticilerden herhangi birisini değiştirmesi halinde, bu durumu ve yeni kişinin öz geçmişini bakanlığa bildirir. Eğer hava aracı 20 koltuktan az kapasiteli ise yöneticilerden birisi birden fazla görevi üstlenebilir. Bu durum sertifikasyon

sürecinin organizasyon yapısında işbölümü ve eşgüdüm fonksiyonlarını etkilediğinin göstergesidir.

İşletmecinin organizasyonunda görev alan idari, teknik ve uçucu personel sayısı azaldığında, işletmeci en fazla 45 gün süre zarfında organizasyonu sağlaması beklenir. Eğer işletmeci organizasyonunu tamamlayamazsa, işletme uçuşlarını şartları sağlayana kadar geçici olarak durdurmak zorundadır.

5.2.3.2. Denetleme fonksiyonu

İşletmeciler, mevzuatta belirtilen yöneticiler tarafından işletmede geçen yıl içerisinde gerçekleşen ve bir sonraki yıl içerisinde yapılması planlanan çalışmalarla ilgili her yıl Ocak ayı sonuna kadar, UDHB'na bir faaliyet raporu sunmalıdırlar.

5.2.3.3. Kalite Yönetimi

TSE veya ISO standartlarında bir kalite güvence sistemi işletmeci tarafından oluşturulmalıdır. İşletme sertifika aldığı tarihten itibaren en fazla beş yıl içinde oluşturduğu standartları UDHB'ye belgelerle kanıtlamalıdır. İşletme eğer kalite güvence sistemini istenen süre içerisinde oluşturamamışsa işletmecilerin filolarına dâhil etmek istedikleri ek uçak istekleri kabul edilemez.

5.2.3.3.1. Kalite yönetim sistemi organizasyonu

Havacılık sektöründe faaliyet gösteren kurumların kalite yönetim sistemlerinin yapısını, işleyişini ve uygulamalarını Sivil havacılık genel müdürlüğü (SHGM) tarafından belirlenen talimatlar sağlar (SHGM 2003). SHGM' nin belirlediği talimatlar, havacılık kurumlarının yönetim, organizasyon, teçhizat, tesisler, kayıtlar, dokümanlar, bakım onarım, eğitim ve uçuş işletmesi gibi faaliyetlerini belirler ve yönetir.

Kalite yönetim sistemi organizasyonunda yer alan talimatlar, havacılık kurumu ile personeli arasındaki sorumlulukları belirlemekle beraber kalite yönetim sisteminden sorumlu çalışanın kurumuna karşı sorumluluğunu tarif ederken SHGM'de aynı ölçüde sorumlu kılmaktadır. Kalite yönetim sistemi organizasyonunda görev alan personel uygulamalarında usulsüzlük veya yanlışlık yapması durumunda SHGM tarafından görevden alınır. Çalıştırdığı personeli görevden alırken SHGM'nin onayını almak zorundadır. Kurum kalite yönetim sistemi organizasyonunda çalışabilecek

personeller ve görevleri SHGM tarafından belirlenmiştir. Genel müdür, SHGM' nin talimatlarına ek olarak kurum özel kuralları doğrultusunda, yer harekâtlarını, uçuşları, bakım onarım ve uçuş eğitimi faaliyetlerini icra eden, mali yetkilere de sahip kurumun en üst düzey yetkilisidir. Kalite yöneticisi, kurum içerisindeki kalite yönetimi faaliyetlerinin takibi, düzenlenmesi, yönetimi gibi görevlerden sorumludur. Kurum kalite yöneticisi olarak çalışan personel iki yıl üst üste belirtilen başarıyı gösteremez ise SHGM çalışanın değiştirilmesini önerebilir. Kalite politikası, kurum en üst düzey idarecisi genel müdür tarafından belirlenen kalite politikası kurumun hedeflerini ve misyonunu ifade eder. Düzenlenen ve mevzuata uygun olan kalite politikası SHGM'de onaylatıldıktan sonra uygulanabilir (Annex 6 2010). Kalite yönetim politikasının kurumun kalite yönetim sistemine uygulanmasından işletme ruhsatı sahibi de sorumludur. Kalite yönetim sistemi, yer emniyeti ve uçuşa dair işlemleri ve hava taşıtının sürekli uçuşa elverişliliğinin temini için, işletme el kitabı, kurumun bakım onarım yetkilerini tarif eden bakım yönetimi açıklamalar dökümü (MME) ile SHGM veya kurum tarafından belirtilen diğer her türlü talimata uyumun kurum tarafından takibine olanak sağlar.

5.2.3.3.2. İşletmenin kalite sistemi

Havacılık sektöründe faaliyet gösteren kurumların kalite sistemleri, yer harekâtlarını, uçuşları, bakım onarım kurallarını, standartları ve tüm operasyonel faaliyetlerin uyumunu ve yeterliliğini sağlaması gerekmektedir. Tüm operasyonel faaliyetlerin ilişkileri ve işlevleri kalite sistemi tarafından tanımlanmalıdır. Havacılık sektöründe faaliyet gösteren kurumların gerçekleştirdiği tüm operasyonlar için kalite sistemi oluşturmak amacıyla kalite el kitapları hazırlanır ve SHGM tarafından onaylandıktan sonra kullanıma geçilir. Hazırlanan kalite el kitabı; terminoloji, kalite politikası, kurum tanımı, operasyon standartları, görev ve sorumluluklar, operasyon aşamaları, emniyet programı, doküman kontrolü ve eğitim programlarını kapsamalıdır.

5.2.3.3.3. Kalite sistemi denetimi

Kalite sistemi denetimi, yetkili organlar tarafından belirlenmiş ve yayınlanmış uçuş veya yer harekâtlarının talimatlarda belirtilen şekli ile uçuş veya yer harekâtının gerçekleştirildiği şeklinin bağımsız ve sistematik olarak karşılaştırılmasıdır. Kalite denetimi ile tanımlanmış operasyonel işleyişlerin ve standartların, operasyon

sonrasında istenen standartları sağlayıp sağlamadığının doğrulanması ve dokümantasyonu gerçekleştirilmektedir. Kurum tarafından hazırlanmış ve uygulamaya konuşmuş tüm dokümanlar için SHGM'nin onayı gerekmektedir. Bu dokümanlar hazırlanırken; buzlanmayı giderme, güncel uçuş operasyonu, yük kontrolü, uçuş destek hizmetleri, eğitim standartları, teknik standartlar ve bakım onarım gibi önemli başlıklara yer verilmesi gerekmektedir. Kalite sistemi denetlemesinin başarılı ve amacına uygun olabilmesi için en asgari dört önemli başlığa dikkat edilmelidir. Bu önemli başlıklar, hazırlık ve planlama, içeriğin yayınlanması, kanıt toplama ve kayıt altına alınması ve son olarak ta bu kanıtların analiz edilmesi olarak sıralanabilir.

Havacılık sektöründe faaliyet gösteren kurumlar ile kalite denetimi yapan bağımsız kurumların, kalite denetimi yapabilmeleri için SHGM tarafından onaylanmış olmaları gerekmektedir. Kuruluşların bu onayı alabilmeleri için hazırladıkları kalite el kitabına ek olarak kalite eğitimi, sorumluluk ve organizasyon, raporlama, kalite denetimi, düzeltici ve önleyici faaliyetler gibi birçok kalite prosedürünün de SHGM onayına ihtiyacı vardır. Emniyeti ilgilendiren denetlemelerin gerçekleştirilmesi kurumların yer harekâtları ve uçuş operasyonları gerçekleştirmeleri ve hava taşıtının uçuşa elverişliliğinin sağlanması ile aşağıda sıralanan faaliyetlerin kontrolü sonrasında tamamlanır (SHGM 2014).

- Organizasyon,
- Uçuş emniyeti,
- Nezaret ve danışmanlık,
- Kurum ruhsatlandırma,
- Uçuş harekât prosedürleri,
- Kuruluş amaçları ve planlar,
- Tüm hava şartlarında uçuş operasyonu,
- Denge, kütle ve hava taşıtı yüklenmesi,
- Seyrüsefer ve haberleşme teçhizatı,
- Hava taşıtı performansı,
- Görev uçuş ve süresi limitleri,
- Hava taşıtı bakım onarım birimi,
- Uçuşa elverişlilik ve bakım programları,

- Kabin ekibi ve uçuş ekibi,
- El kitapları, kayıtlar ve logolar,
- Teknik personel ve mürettebat eğitimi,
- Tehlikeli maddeler,
- Kusur düzeltilmesinin ertelenmesi,
- Emniyet ve aletler,
- Güvenlik.

5.2.3.4. İşletmenin ticari tescil şartları

Bir işletmenin ticari olarak tescilinin yapılması için işletmecinin, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununa göre ticaret siciline tescilini yaptırması gerekir. Hazırladığı tescil belgelerini ve esas mukavelesini UDHB'ye sunmalıdır. Eğer işletmeci koltuk kapasitesi 20 ve daha fazla olan uçaklarla işletmecilik yapacaksa faaliyet konusunu da havacılık olarak belirlemelidir. İşletmecinin hisselerinin en az %51 nama yazılı ise tescil yapılabilir; değilse yapılamaz. Tescil yapılabilmesi için hisselerin en az %51 nin nama yazılı olması zorunludur. Hisselerin devri söz konusu olduğunda bu durum bakanlığa bildirilmelidir.

5.2.3.5. Finansal yapı gereklilikleri

İşletmecinin faaliyetlerinin çapına bağlı olarak sahip olması gereken asgari mali güç belirlenmiştir. İç veya dış hat tarifeli veya tarifesiz çalışan işletmelerin koltuk kapasitesi 100 den az ise bu işletmenin sertifika alabilmesi için minimum 1 yıllık giderini karşılayabilecek tamamı ödenmiş sermaye ortaya koyabilmelidir. Sadece yük taşımacılığı yapacak işletmeler için de bu şart geçerlidir. 100 ve daha fazla koltuk kapasitesine sahip olan uçaklarla tarifeli veya tarifesiz seferler yapacak olan işletmeler sertifika alabilmek için; sahip olduğu her bir uçak adına minimum 1 milyon \$'lık tamamı ödenmiş sermayeleri olmalıdır.

Eğer işletmenin sermayesinin %51 inden fazlası kamu kurum ve kuruluşlarına ait ise bu işletmeler için sermaye şartı aranmaz. Başvuruda bulunan işletmecinin mali durumu UDHB tarafından denetlenir. Bu denetleme işini bakanlık bağımsız denetleme kuruluşlarına da yaptırabilir. Denetleme sonucunda düzeltme isteyebilir. Gerekli

düzeltilme yapmayan işletmelerin uçuşlarını geçici veya sürekli olarak durdurabileceği gibi işletme ruhsatını da askıya alabilir hatta iptal de edebilir.

İşletmenin yılsonu bilançosu denetlendiğinde olması gereken sermaye öz varlık içinde mevcut olmalıdır. Ayrıca işletmenin kısa vadeli borçları dönen varlıkların değerinden düşük olması gerekir.

Koltuk kapasitesi 100 ve daha fazla olan uçaklarla işletmecilik yapan işletmeciler, her yıl Nisan ayı sonuna kadar bir bağımsız dış denetim firmasına finansal denetimini yaptırmalı ve denetim raporunu aşağıdaki hazırlayacağı belgelerle birlikte UDHB'ye sunmalıdır:

- Bir önceki yıla ait bilanço ve gelir-gider tablosu (vergi dairesi veya yeminli mali müşavirlik bürosu onaylamış olmalıdır.)
- Bir sonraki yıla ait tahmini bilanço (olabilecek kar ve zararları göstermelidir.)
- Bir sonraki yıl için tahmini yatırım, personel, bakım ve uçak kirası, yakıt, sigorta, yer hizmetleri, havaalanları ve Eurocontrol gibi işletme giderlerini ve gelir tahminlerini gösteren rapor,
- Bir sonraki yıl uçak kirası, yakıt, personel, bakım, sigorta, yer hizmetleri, havaalanları ve Eurocontrol gibi işletme giderleri ve yatırımları karşılayacağı kaynakları gösteren bilgi ve belgeler.

Eğer işletmeler yukarıda sözü edilen mali denetim raporunu, bilanço ve istenen belgeleri, süresi içinde eksiksiz olarak Bakanlığa sunamazsa uçuşlarına izin verilmez.

Bakanlığa sunulan mali denetim raporunda işletmecinin mali probleminin olduğu belirlenirse, Bakanlık işletmeciyi yazılı şekilde uyarır. Eğer işletmeci 60 gün içerisinde mali bir sorununun olmadığını veya kısa zamanda üstesinden gelebileceğini kanıtlayamazsa, uçuşları geçici olarak durdurulur. Eğer işletmecinin giderlerini (uçak kirası, yakıt, personel, bakım, sigorta, yer hizmetleri, havaalanları ve Eurocontrol gibi) karşılayamadığı tespit edilirse işletmeciye 3 ay süre verilir. Bu süre içerisinde de eksiklerini tamamlayamazsa işletme sertifikası 3 ay durdurulur ve sonunda işletme sertifikası iptal edilir.

5.2.3.6. Sertifikasyon için gerekli uçak filosu tescili

Bir işletmenin hava yolu taşıma sertifikası alabilmesi için; koltuk kapasitesi 100 ve daha fazla olan uçaklarla iç veya dış hatlarda tarifeli seferler yapacak işletmecilerin filolarında mülkiyet veya kiralık olarak uçak sicilinde adlarına tescil edilmiş en az beş adet uçağının bulunması gerekir. Seferler tarifesiz olacaksa filolarında mülkiyet veya kiralık olarak uçak sicilinde kendi adlarına tescil edilmiş en az iki adet uçağının bulunması gerekir.

Eğer işletme koltuk kapasitesi en az 20, en fazla 100 olan uçaklarla yalnız iç hatlarda tarifeli veya tarifesiz seferler yapacaksa filolarında mülkiyet veya kiralık olarak uçak sicilinde kendi adlarına tescil edilmiş en az iki adet uçağın bulunması gerekir. Eğer işletme sefer düzenlemeyecekse 20 koltuktan az kapasiteli hava araçlarıyla işletmecilik yapacaksa en az bir hava aracının bulunması gerekir. Tamamı sadece yük taşımacılığı için düzenlenmiş uçaklarla sadece yük taşımacılığı yapacak işletmecilerin filolarında mülkiyet veya kiralık olarak en az bir uçağının bulunması gerekir.

İşletmeler çalıştıracakları uçakları tescil ettirmeden faaliyete başlayamazlar. Tescil işleminden sonra en fazla bir yılı geçmemek üzere "sürelî işletme ruhsatı" verilir. İşletmecinin işletmeye başlamadan önce bir uçağını Türk Uçak Siciline geçirmesi halinde işletmeciye, belirtilen banka teminat mektubunu vermesi koşuluyla, en fazla bir yılı geçmemek koşuluyla "sürelî işletme ruhsatı" verilir. Sürelî işletme ruhsatı verilmesi için uçak tescil işleminde teminat mektubu gereklidir. Uçakların tümünün kiralık olması halinde işletmeciden bir milyon beş yüz bin ABD Doları, uçakların bazılarının işletmecinin mülkiyetinde ve bazılarının kiralık olması halinde, sadece kiralık uçaklar için toplam beş yüz bin ABD Dolarını aşmamak üzere uçak başına yüz bin ABD Doları kesin ve süresiz limit içi banka teminat mektubu alınır. Uçakların tümünün işletmecinin mülkiyetinde olması halinde banka teminat mektubu aranmaz. Verilen sürelî işletme ruhsatı, ikinci uçağın Türk Uçak Siciline geçirilmesi halinde işletme ruhsatı süresiz işletme ruhsatı haline dönüştürülür. Ayrıca söz konusu hava araçlarının, üretici ülke tarafından Milletlerarası Sivil Havacılık tip sertifikasına sahip olmaları zorunludur. Sermayesinin %51'inden fazlası kamu kurum ve kuruluşlarına ait olan işletmelerden teminat mektubu aranmamaktadır.

Yönetmelikte istenen koşulların tamamını veya bir kısmını kayıp etmesi veya filosunda bulundurması gereken uçak sayısında eksilme olması halinde, işletmeciye 3 ay süre verilir. Verilen süre içerisinde istenen koşulları sağlayamaması ve uçak sayısını tamamlayamaması halinde, verilen süre sonunda işletme ruhsatı askıya alınır veya iptal edilir.

5.2.3.7. İşletmede bulunması gereken teçhizat

Faaliyette bulunulacak işletme sahasına ve kullanılacak uçak tipine bağlı olarak; yeterli sayıda teçhizat, araç gereç ve malzemeyi temin etmek ve devamlı faal tutmaktan işletmeci sorumludur. Bunların listesi Bakanlığa yazılı olarak bildirilir. Bakım için gerekli olan teçhizat, araç, gereç, alet, edevat ve malzeme için Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-145) hükümleri uygulanır. Bütün hava koşullarında işletme, operasyon ve asgari donanım ihtiyaçları belirlenmiş ve günümüz şartlarına uygun belirlenmeye devam etmektedir.

Kontrollü görerek uçuş şartlarında uçuş yapan bütün uçaklarda yolcu sayısı kadar ilk yardım çantası ve tıbbi malzeme, portatif yangın söndürme aletleri, birer emniyet kemeri bulunmalıdır. Uçuş bilgileri kayıt cihazı (azami ağırlığı 5700 kg dan fazla olan türbin motorlu uçaklarda) pilot kabini ses kayıt cihazı (azami ağırlığı 27.000 kg dan fazla olan türbin motorlu bütün uçaklarda), uçuş aletleri (manyetik pusula, dakika ve saniye göstergeli hassas zaman saati, basınç altimetresi, sürat saati) hazır halde olmalıdır.

Su üzerinde uçuş yapan deniz uçaklarında yukarıdakine ilave olarak herkes için can yeleği, bir deniz çapası, çarpışmayı önlemek için kullanılacak megafon olmalıdır. Sahilden 490 deniz mili veya 120 dakikalık uçuş mesafesi dışında su üzerinde uçuş yapan bütün uçaklarda ise cankurtaran yeleği, uçaktaki herkesi taşıyabilecek cankurtaran salı, hayatı idame teçhizatı, yeterli sayıda işaret fişeği, oksijen depolama ve dağıtım sistemi, buzlanmayı önleyici ve buz çözücü sistemler (Buzlanmanın olabileceği şartlarda çalışan uçaklarda) olmalıdır.

Aletle uçuş şartlarına göre uçuş yapan bütün uçaklarda şu minimum uçuş aletleri bulundurulur: Dönüş-yatış göstergesi, suni ufuk, istikamet cayrosu, aletlere ait enerji gücünü gösteren saat, iki adet hassas altimetre, harici hava sıcaklık saati, dakika

ve saniyeli zaman saati, buzlanmadan etkilenmeyen sürat saati, varyometre, manyetik pusula.

Gece şartlarında uçuş yapacak bütün uçaklarda şu teçhizat ve sistemler bulunmalıdır: Aletle uçuş şartlarına göre uçuş yapan uçaklarda minimum bulunması gereken bütün uçuş aletleri, kriterlere uygun uçak seyrüsefer ışıkları, iki adet iniş farı, uçuş kabini aydınlatma sistemi, yolcu kabini aydınlatma sistemi, uçuş ekibinin her biri için bir el elektrik feneri. Ayrıca uçuş yapan bütün uçaklarda elverişli radyo haberleşme cihazları bulundurulur.

5.2.3.8. Lisanslı personel temini

İşletmeci, ilgili yönetmeliklerde öngörülen esaslar kapsamında lisans ve sertifikaya sahip uçuş ekibi, teknik personel ve uçuş harekât personeli temin ve bunlara ait bilgileri Bakanlığa önceden sunmak ve öngörülen süreler içinde lisanslarını yeniletmekle yükümlüdür. Türkiye’de havacılık sektöründe lisans (sertifika) alacak personele uygulanan sınavlar, ülkemizin üyesi bulunduğu Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) e tam üye olan ve JAR- FCL veya JAR-66 lisansı düzenlemeye yetkili kılınmış ülkeler tarafından tanzim edilmiş olan lisanslı personele uygulanmaz. Bu personelin lisansları aynen kabul edilir.

İşletmeciler, geçici olarak yabancı uçuş ekibi ve teknisyen çalıştırabilirler. Ancak, hava taksi ve kargo işletmeciliği dışındaki işletmelerde ruhsat tarihinden itibaren bir yıl içinde hava aracı tiplerine göre yetkilendirilmiş olarak pilot ve teknisyenlerin her birinin çoğunluğu Türk vatandaşı olacak şekilde (hava aracı tiplerine göre yetkilendirilmiş) gerekli düzenlemeleri tamamlamış olması zorunludur. İşletmeciler, faaliyetlerinin devamı süresince bu hususu sağlamak zorundadırlar. Kabin ekibinin tamamının Türk vatandaşı olması esastır. Kabin ekibine ilişkin istisnai durumlar Bakanlık iznine tabidir. İşletmenin gerçek ve tüzel kişi kurucu ortakları ile tüzel kişiliğini temsile yetkili yöneticilerininin 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 18 inci maddesinde belirtilen suçlardan hüküm giymemiş olmaları gerekir. Uçuş işletme müdürünün, işletme bünyesinde bulunan hava araçlarından en az birini kapsayan geçerli bir pilot lisansına sahip olması zorunludur. Teknik müdürün tecrübe ve nitelikleri konusunda Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği (SHY-M)'nin ilgili hükümleri uygulanır. 50 (dâhil) koltuktan fazla

uçaklarla faaliyet gösterecek işletmelerde, işletme ve bakım müdürlerinin, sivil havacılık işletmelerinde veya ilgili diğer işletmelerde en az 5 yıllık deneyime sahip olmaları gerekir. Ayrıca, uçuş işletme müdürünün pilot, bakım müdürünün de teknisyen veya havacılıkla ilgili mühendislik kökenli olması zorunludur. Ayrıca uçuş işletme müdürünün, işletme bünyesinde bulunan hava araçlarından en az birini kapsayan geçerli bir pilot lisansına sahip olması zorunludur.

5.2.3.9. İşletmenin hazırlaması gereken el kitapları

İşletmenin sertifika alabilmesi için işletme el kitabı, uçak bakım talimatı, bakım yönetimi el kitabı hazırlaması gerekir.

a. İşletme el kitabı

İşletmeci, talep ettiği işletme sahasındaki tüm faaliyetlerini nasıl yürütüleceğine dair esas ve usulleri belirleyen bir işletme el kitabını (bkz. Ek-3) yönetmelikte açıklanan esaslara uygun olarak hazırlayarak UDHB'ye onaylatmak ve uygulanmasını sağlamakla yükümlüdür. İşletmeci, bu talimatların birer kopyasını her uçakta bulundurmakla yükümlüdür.

b. Uçak bakım talimatı

İşletmeci, kullandığı uçakların bakım ve onarımları ile ilgili her türlü faaliyeti, uygulanacak sistem ve usulleri gösteren uçak bakım talimatını UDHB'ye onaylatmak ve uygulanmasını sağlamakla yükümlüdür.

c. Bakım yönetimi el kitabı

İşletmeci, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği (SHY-M)'nin ilgili hükümlerine göre hazırladığı ve UDHB'ye onaylattığı bakım yönetimi el kitabının uygulanmasını sağlamakla yükümlüdür.

5.2.4. Bakım İşletmesi Sertifikasyonu

Bakımla ilgili iki yönetmelikten söz edebiliriz.

Birincisi bakım eğitimi veren kuruluşların sertifika alımını açıklayan yönetmeliktir. Bu yönetmelik; sivil havacılık literatüründe "Hava aracı bakım eğitimi kuruluşları yönetmeliği SHY-147 olarak geçer. Bu Yönetmelik, yönetim teşkilatı

Türkiye’de yerleşik olan hava aracı bakım eğitimi kuruluşlarını, ilgili yönetici personel ile geçerli lisans ve/veya sertifika sahibi olan ve bu eğitimleri alacak olan gerçek ve tüzel kişileri kapsar.

İkinci yönetmelik SHY-145 ise ticari hava taşımacılığında kullanılan her türlü sivil hava araçlarına veya parçalarına bakım hizmeti vermek üzere yetkilendirilmiş kuruluşları ve bu kuruluşlarda görev yapan yönetici ve personeli kapsar.

SHY-147 bakım eğitimi kuruluşu yetkisi almak isteyen veya mevcut SHY-147 bakım eğitimi yetkisinde herhangi bir değişiklik talep eden kuruluş, SHGM’ye başvurusunu Bakım Eğitim Kuruluşu Açıklamaları Dokümanının (BEKAD) bir kopyası ve EASA Form 12 ile yapar. Kuruluşun sertifika alabilmesi için bazı şartlar:

- Kuruluş, planlanan bütün eğitimler ve sınavlar için yeterli ölçüğe sahip ayrıca olumsuz hava koşullarından korunmayı sağlayacak tesislere sahip olmalıdır.
- Teorik eğitim ve bilgi sınavları için gerektiğinde diğer tesislerden ayrı ve tamamen kapalı bir mekân sağlanmalıdır. Herhangi bir ders esnasında eğitim alan öğrencilerin sayısı en fazla yirmi sekiz kişi olmalıdır.
- Eğitim ve sınav alanları, öğrencilerin rahatını sağlayacak şekilde uygun ışık, gürültü, sıcaklık/nem seviyelerinde olmalıdır.
- Bir temel eğitim kursunda, uygulamalı eğitimler için planlanan eğitime uygun diğer eğitim sınıflarından ayrı temel eğitim atölyeleri ve/veya bakım tesisleri olması zorunludur. Eğitim kuruluşu söz konusu tesis ihtiyacını karşılamak üzere başka bir kuruluşla anlaşma yapabilir. Bu durumda tesisleri sağlayan kuruluşla yazılı şekilde anlaşma yapılır ve anlaşmada söz konusu tesislere erişim ve kullanım kuralları açıkça belirtilir.
- Herhangi bir ders esnasında, uygulamalı eğitim alan öğrenci sayısı, gözetmen veya değerlendirici başına on beş kişiden fazla olmamalıdır.
- Kuruluş eğitim kayıtları ve sınav evrakları için bir arşiv bulundurmalıdır.
- Eğitim yetki kapsamı ve seviyesine uygun bütün güncel teknik materyali içeren bir kütüphane olmalıdır.

Her sınıfın, sunulan yazı, çizim, diyagram ve şekilleri sınıfın herhangi bir yerinden görülmesini sağlayacak standartta, yeterli sunu teçhizatı olmalıdır. Öğrencilerin verilen konuyu anlamalarını kolaylaştırmak açısından sentetik eğitim

cihazları belirli bir sistemin veya komponentin çalışan modelleri olup, bilgisayar simülasyonlarını içermelidir.

Bakım eğitim kurumunun organizasyonunda doğrudan sorumlu yöneticiye bağlı olarak görev yapmak üzere atanacak kalite yöneticisi, teknik eğitim yöneticisi gibi personel de SHGM tarafından onaylanmak kaydıyla görev yapabilir. Bakım eğitimi kuruluğu, yetkisine uygun olarak teorik bilgi ve pratik eğitimi planlayacak, teorik bilgi sınavlarını ve pratik değerlendirmeleri gerçekleştirecek yeterli sayıda eğitici personel istihdam eder. Bakım eğitimi verecek eğitimcilerin bazı şartları taşımaları gerekir. Eğitimlik şartları şunlardır:

- Mühendislik Fakültesi mezunlarından hava aracı teknik temel veya tip kursu eğitmeni olabilmeleri için; SHY-66 hava aracı bakım personeli yönetmeliği C lisansı ile (hava aracı bakım mühendisi veya teknisyeni) beraber eğitimlik sertifikası istenir.
- Hava aracı bakım personelinin teknik temel veya tip kursu eğitmeni olabilmeleri için; SHY-66 Kategori B1 (hava aracı mekanik bakım teknisyeni) B2 (hava aracı avionik bakım teknisyeni) lisanslı personel olarak en az üç yıllık aktif bakım deneyimi ile beraber eğitimlik sertifikası olması zorunludur.
- Havacılık ile ilgili konularda çalıştığına dair en az on yıl deneyimi olduğunu belgeleyen en az ön lisans mezunu kişilerin; hava aracı temel kursu eğitmeni olabilmeleri için; SHGM veya yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından yapılacak yazılı sınavda branş ile ilgili SHY-66 modülü bilgi seviyesini kanıtlanması gerekir. Tip kursu eğitimlik için ise, SHY-66 standartlarında tip eğitimini tamamlaması ve eğitimlik sertifikası olması gerekir.

SHY-145 Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Yönetmeliğine göre hava aracı bakım kuruluşunun sertifika alabilmesi için SHGM'nin onay vermesi gerekir. Bakım işletmesi, onay kapsamını oluşturan faaliyet alanını, bakım kuruluşu el kitabında belirtir. Kuruluş, tesislerini her türlü planlı çalışmaya olanak verecek biçimde düzenler. Atölyeleri ve bakım bölümlerini, çevresel ve çalışma alanı kirliliğini önlemek amacıyla uygun şekilde ayırır. Depolama tesisleri, komponentler, malzemeler, aletler ve donanımların güvenli muhafazası için SHGM tarafından belirlenen nitelikleri karşılamasını sağlar.

Bakım işletmesinin sertifika alabilmesi için SHY-145'e göre personelin sahip olması gereken bazı özellikler de vardır. Kuruluş, havacılık işletmeleri tarafından talep edilen tüm bakımın finanse edilebilmesini ve yönetmelik kapsamında gerekli görülen standartlara göre yapılmasını sağlamak için kurumsal yetkiye sahip bir sorumlu müdür ve ona karşı mesul olan bir kişiyi atar. Müdür ayrıca kalite sisteminin izlenmesinden sorumlu bir kişinin atamasını yapar.

Bakım işletmeleri hat bakımı ve üs bakım olmak üzere iki tür bakım yaparlar.

- **Hat bakım**

Hava aracının veya hava aracı parçasının onaylanmış standartlara uygun olarak hangar gerektirmeyen bakım, onarım, parça değiştirme ve hasar giderme işlemlerinin yapılmasını ifade eder.

- **Üs bakım**

Hava aracının hangar ve atölye mekânlarında onaylanmış standartlara göre yenileştirme, onarım, parça değiştirme veya hasar giderme işlemlerinin birlikte veya ayrı yapılmasını ifade eder.

Hava aracı hat bakımı yapan bakım kuruluşu, SHY 66-01'e göre belirli niteliklerdeki şu onaylayıcı personelleri çalıştırmalıdır:

Kategori A (hat bakım mekanik teknisyeni), kategori B1 (hava aracı mekanik bakım teknisyeni), kategori B2 (hava aracı avionik bakım teknisyeni) ve kategori C (hava aracı üs bakım mühendisi veya teknisyeni).

Bakım işletmesi şartları sağlayıp sertifika aldıktan sonra yaptığı bakım işlemlerini de sertifikalandırması gerekir.

5.2.4.1. Bakımın sertifikalandırılması

Hava araçlarının belirli periyotlarla bakımının yapılması ve yapılan bakımın belgelenmesi gerekmektedir. SHY-145'e göre; bakım çıkış sertifikası, işleticinin istediği bakımın, bakım kuruluşu tarafından "bakım kuruluşu el kitabı" prosedürlerine uygun olarak gerçekleştirilirse ve uçuş emniyeti şartları sağlandığında bakım kuruluşu adına yetkilendirilmiş onaylayıcı personel tarafından düzenlenir. Bakım çıkış

sertifikası, herhangi bir bakımın tamamlanmasının ardından ve uçuştan önce düzenlenir. Bakım sırasında tespit edilen yeni arızalar veya tamamlanamayan bakım iş emirleri, bu tür arızaların giderilmesi veya bakım iş emirlerinin eksikliklerinin tamamlanmasına yönelik mutabakat alınması amacıyla hava aracı işleticisinin dikkatine sunulur. Bakım işletmesi, uçak işletmesi tarafından istenen tüm bakımları tamamlayamazsa, sadece onaylanmış hava aracı sınırlamaları dâhilinde bir bakım çıkış sertifikası düzenleyebilir ve bu durumu düzenlediği hava aracı bakım çıkış sertifikasında belirtir.

Hava yolu işletmeleri Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği (SHY-M) hükümlerine uygun olarak bir bakım sistemi kurmak durumundadır. Uçak işletmecisi, hava aracını işletebilmek için öncelikle uçuş öncesi kontrollerini JAR–145 onaylı bir kuruluşa bakımını yaptıırıp onaylatmalıdır.

Uçak işletmecisi, bakım sisteminin onaylanması amacıyla veya işletilen hava aracı tipinde değişiklik olması durumunda, operasyona başlama tarihinden en az 15 gün önce aşağıdaki dokümanlarla birlikte SHGM' ye yazılı olarak başvuruda bulunur. SHGM' de 30 gün içinde incelemesini yapar ve işletmeye bildirir. Bakım sistemi SHGM tarafından onaylanmadıkça işletmeci operasyona başlayamaz. Sözü edilen dokümanlar şunlardır.

- İşletmecinin bakım yönetimi el kitabı,
- İşletmecinin filosunda bulunan her bir hava aracı için hazırlanan bakım programları,
- Hava aracı teknik defteri,
- Bakımların sözleşme ile yapılacağı durumlarda, işletmecinin JAR–145 kuruluşuyla yaptığı bakım sözleşmesi,
- İşletmecinin bünyesindeki hava araçlarının sayısı, marka ve modeli, seri numarası,
- Bakım sistemi başvuru formu.

Bakım işletmeleri; bakım yetkisi almamış ticari hava taşımacılığı yapan işletmelerle de anlaşarak bu işletmelere bakım hizmeti sunarlar. İşletmeci JAR–145 bakım yetkisi almamış ise bakım işlemlerinin yerine getirilmesi için bir veya birden fazla JAR–145 onaylı kuruluş ile ana bakım, hat bakım, motor bakımı ile kalite

unsurlarını içeren konularda SHGM tarafından onaylanmış sözleşme veya sözleşmeler yapmak zorundadır.

5.2.4.2. Yer hizmetleri işletme sertifikasyonu

Havaalanlarında havayolu şirketlerine sunulan ve alt sektör olarak önemli bir yere sahip olan yer hizmetleri SHY 22'ye göre düzenlenmiştir. Yer hizmetleri şu faaliyetleri kapsamaktadır;

Temsil, yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, ramp (kargo ve posta, uçak temizlik, birim yükleme gereçlerinin kontrolü), uçak hat bakım (yakıt ve yağ), uçuş operasyon, ulaşım, ikram servis, gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi.

Yer hizmetleri için işletmeler en az şu teçhizata sahip olmalıdır: Yer güç ünitesi, hava başlatma ünitesi, fosseptik aracı, su ikmal aracı, yükleme aracı, bantlı yükleme aracı, yolcu merdivenleri, yolcu otobüsleri, forklift, uçak çekme - itme aracı, bagaj çekme aracı, towbars, buz temizleme aracı.

Yer hizmetlerinin uluslararası seviyede yapılmasını sağlayacak tedbirlerin alınmasından DHMİ, Ulaştırma Bakanlığı'na karşı sorumludur. SHY 22'ye göre yer hizmetlerini yürüten işletmelerin sahip olabileceği üç tür çalışma ruhsatından (A,B,C) söz edilmektedir:

- **A grubu çalışma ruhsatı**

Havaalanlarında yürütülen hizmet türlerinin tamamı için veya yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, kargo ve posta, uçak temizlik, birim yükleme gereçlerinin kontrolü için en az üç uluslararası trafiğe açık havaalanında örgütlenerek hava taşıyıcılarına yer hizmeti yapmak üzere yetkilendirilmiş özel hukuk tüzel kişilerine verilecek çalışma belgeleridir.

- **B grubu çalışma ruhsatı**

Bu belge yönetmelikte şu şekilde tanımlanmıştır; Havaalanlarında 5 inci maddede belirtilen hizmet türlerinin tamamını veya bir kısmını kendileri için yapacak hava taşıyıcılarına her bir hizmet türü için verilecek çalışma belgesidir.

- **C grubu çalışma ruhsatı**

Bu sertifika SHY 22 hükümlerine uygun olarak 5 inci maddede belirtilen hizmet türlerinden, temsil, gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi, ikram servis ile uçuş operasyon hizmetini yapmak üzere yetkilendirilmiş özel hukuk tüzel kişilerine her bir hizmet türü için verilecek çalışma belgeleridir.

5.2.4.3. Yer hizmetleri işletmelerin çalışma ruhsatı alabilmeleri için genel şartlar

Çalışma ruhsatı alacak yer hizmetleri kuruluşları, yer hizmetleri yapacakları her havaalanı ve her bir hizmet türü için ayrı bir çalışma ruhsatı almak zorundadırlar. Ancak, temsil hizmeti için alınacak çalışma ruhsatı sivil trafiğe açık tüm havaalanları için geçerlidir.

Yer hizmetleri kuruluşlarının bulundurması gerekli en az personel ve teçhizat listeleri ile uygulama esasları DHMİ tarafından belirlenir. DHMİ tarafından belirlenen en az teçhizat listesinde yer alan ve özelliği olan teçhizatın, denetimin yapıldığı gün itibarıyla azami 3 yaşında (3 yaş dâhil) olması zorunludur. Ancak, en az üç uluslararası trafiğe açık havaalanında teşkilatlanarak, kendi uçaklarına yer hizmet türlerinin tamamını veya asgari yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme ve ramp hizmetlerini vermek üzere başvuran işletmeler yaş sınırından muaftır. Söz konusu teçhizatın bakımlı ve kullanılabilir olmasının tespiti yeterlidir. Teçhizatın kullanıma elverişli ve TSE veya ISO standartlarından herhangi birine uygun, orijinal imalat olması ve imalatçısından veya yetkili satıcısından alınmış olması zorunludur.

İç hat seferlerinde kendi yer hizmetlerini yapacak yerli hava taşıyıcıları ile bunların yer hizmetlerini yapacak kuruluşların bulduracakları en az personel ve teçhizat miktarları; havaalanının niteliğine, faaliyetin özelliğine ve hava aracının tipine göre DHMİ tarafından ayrıca belirlenir. Gözetim ve yönetim hizmeti veren kuruluşların havaalanlarındaki istasyonlarında yönetici olarak görev yapacak personelinin yurt içinde veya yurt dışında, bir yer hizmeti kuruluşunda veya IATA üyesi bir havayolu işletmesinde en az üç yıllık bir iş tecrübesine sahip olması gerekir. Sadece Temsil hizmeti verecek kuruluşların A grubu seyahat acentesi belgesi sahibi olmaları zorunludur.

DHMİ, yer hizmetleri yapmak isteyen ve ön izin almış olanların çalışma ruhsat taleplerini inceleyerek inceleme sonucunu ve görüşünü UDHB'ye sunar. Bakanlık başvuruyu 30 gün içerisinde değerlendirir ve uygun görülenlere çalışma ruhsatları verilir. Çalışma ruhsatı alacak yer hizmetleri kuruluşlarının özel hukuk tüzel kişiliği statüsünde olmaları zorunludur. Uluslararası seferlere açık havaalanlarında, dış hat seferlerine yer hizmetleri yapmak için çalışma ruhsatı alacak olan yer hizmetleri kuruluşları, yapılacak her hizmet türü için ayrı bir "dış hat çalışma ruhsatı" almak zorundadır. İç hat seferleri için havaalanlarında yer hizmetleri yapmak için çalışma ruhsatı alacak olan yer hizmetleri kuruluşları, yapılacak her hizmet türü için ayrı bir "iç hat çalışma ruhsatı" almak zorundadır.

Yer hizmetleri kuruluşları, dış hat seferler için çalışma ruhsatı aldıkları havaalanlarında aynı ruhsatla iç hat seferlerine de hizmet verebilirler. Genel havacılık işletmeciliği yapanlar ile helikopter ve 6 ton ve daha aşağı ağırlıktaki hava araçları için kendi yer hizmetlerini yapacak ve hava aracı sayısı 3'ten az olan hava taşıyıcılarının, bu hizmetleri nedeniyle çalışma ruhsatı almaları zorunlu değildir. Çalışma ruhsatı ücretleri ile devam etme ücretleri DHMİ tarafından her bir hizmet türü için ayrı ayrı belirlenir.

Yer hizmetleri kuruluşlarının iç ve dış hat seferler için hava taşıyıcılarına verecekleri hizmetler karşılığı alacakları ücretler, yolcu uçakları için koltuk sayısına göre, kargo uçakları için azami kalkış ağırlığına göre alınır. Ücretler ABD doları satış kuru karşılığı Türk lirası olarak ödenir.

5.2.4.4. Yer hizmeti veren işletmelerin çalışma ruhsatı alabilmeleri için gerekli belgeler

Yer hizmetleri çalışma ruhsatı alınabilmesi için aşağıdaki belgelerin DHMİ'ye verilmesi zorunludur.

- Çalışma ruhsatı talebinde bulunanların Ticaret Sicil Gazetesinde yayınlanan ticari unvanı ve adresi,
- İlgili Ticaret Odası adı, kayıtlı olunan grup, kayıt tarihi ve numarası,
- Tasarlanan işletme teşkilatı,
- Ödenmiş sermaye belgesi,
- Özel hukuk tüzel kişilerinin kurucu ortakları ile yöneticilerin ad ve adresleri,

- Ön izin belgesi,
- Hizmet yapılacak havaalanları ve verilecek hizmet türleri,
- Bu hizmetlerde çalıştırılacak personel miktarı ve yer hizmetleri konusunda verilen ve verilecek olan hizmet içi eğitim programı,
- Havaalanında görev yapacak personel için, Bakanlıktan alınacak ön izin belgesine dayanarak DHMİ tarafından verilen kimlik kartının kendi kuruluşlarınca tasdikli kopyası,
- Kullanılacak araç, gereç ve teçhizat listeleri ile bunların kuruluşa ait olduğunu gösteren belgeler
- Hava araçları bakım personeli, uçuş operasyon personeli, ramp kontrolörü, dispeçer, yük kontrol, haberleşme, şoför ve benzeri gibi personelin lisans, sertifika veya ehliyetlerinin sureti,
- Mali mesuliyet sigortası poliçesi,
- Gözetim, yönetim çalışma ruhsatı için ilgili personellerin sahip olması gereken sertifikalar.
- Sadece “Temsil hizmeti çalışma ruhsatı” için müracaatta bulunanlar için A grubu seyahat acenteliği belgesi,
- Banka teminat mektubu,
- Uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi için müracaatta bulunacak kuruluşlar özel güvenlik amiri çalıştırmak için, adayların bu hizmeti yurt içinde veya yurt dışında veren her hangi bir kuruluştaki en az 3 yıl çalışmış olması ve bunu SHGM’ye belgelendirmiş olması şartı aranır.
- DHMİ ile kuruluş arasında imzalanan hizmet sözleşmesi,

SHY 22 Yönetmeliğine göre dış hat çalışma ruhsatlarının geçerlilik süresi iki yıl, iç hat çalışma ruhsatlarının geçerlilik süresi ise beş yıldır.

Yer hizmetleri kuruluşları ile düzenli sefer yapan hava taşıyıcıları arasında Standart Yer Hizmetleri Anlaşmalarının yapılmış olması zorunludur. Anlaşmaların onaylanması için DHMİ’ye gönderilmesi zorunludur. Yapılacak Standart Yer Hizmetleri Anlaşması, Uluslararası Hava Taşımacılar Birliği (IATA) tarafından en son yayınlanan “Standart Anlaşma” ya uygun olarak düzenlenmektedir.

5.2.5. Heliport İşletmesi Sertifikasyonu

Sertifikasyon; bir kişinin, kurum veya aracın kendisine verilmiş görevleri yetkili otorite tarafından belirlenmiş kabul edilebilir bir seviyede yerine getirebilecek yeterlikte olduğunun yetkili otorite tarafından değerlendirilerek onaylanmasıdır. (SHT 17-2). Heliport yapım ve işletme yönetmeliği SHY 14-B'ye göre düzenlenmektedir. Helikopterlerin iniş, kalkış gibi hareketlerin yanında yer hareketlerini de tamamen ya da kısmen yapabildiği alanlara heliport denir. Heliport sertifikalarında, heliport yapılan alandaki rüzgârın 20 yıllık hızı ve yönü gibi birçok veri hesaplanmaktadır.

5.2.6. Havacılık Sektöründe İnsan Kaynakları Yetiştiren İşletmelerin Sertifikasyonu

Sivil havacılık sektöründe istihdam edilmek üzere birçok branşta personel ihtiyacı vardır. Bunlar üç ana kategoride değerlendirilebilir. Yer hizmetinde bulunan personel; uçak teknisyeni, uçak mühendisi ve havaalanı personelidir. Uçuş ekibi; pilot ve kabin görevlileridir. Yardımcı personeller ise dispeçer ve kule personelleridir. Tüm bu personellerin eğitiminin verildiği eğitim kuruluşlarının faaliyet göstermesi, belirli artları sağlamalarıyla mümkündür. Belirlenen standartları sağlayan eğitim kuruluşları havacılık sektöründe eğitim vermek için çeşitli şekillerde sertifikalandırılmaktadır. Bu personelin eğitimleri Türkiye'de aşağıda belirtilen kurum ve kuruluşlarca yerine getirilmektedir. (ERDAĞI 2005)

- Pilotluk eğitimi Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Türk Silahlı Kuvvetleri, Türk Hava Kurumu, yurtiçi özel uçuş okulları tarafından yapılmaktadır.
- Hava Trafik Kontrolör eğitimi Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu tarafından yapılmaktadır.
- Uçak Mühendisliği eğitimi Ortadoğu Teknik Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi ve Gaziantep Üniversitesi tarafından yapılmaktadır.
- Uçak Teknisyenliği eğitimi Erciyes Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, İstanbul Abdurrahman-Nermin Bilimli Anadolu Teknik Lisesi Bursa Hürriyet Endüstri Meslek Lisesi,

Eskişehir Anadolu Teknik Lisesi, Kayseri Merkez Endüstri Meslek Lisesi ve THY A.O. tarafından yapılmaktadır.

- Kabin Görevlisi, yer hizmetleri personeli, dispeçer ve havaalanı işletmeciliği personeli eğitimleri; Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Muğla Üniversitesi Dalaman Meslek Yüksekokulu, THY A.O. Genel Müdürlüğü, Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, Anadolu Meteoroloji Meslek Lisesi, Çelebi, Havaş, Gözen Air ve Usaş tarafından yapılmaktadır.

5.2.6.1. Havacılık güvenliği eğitimi veren işletmelerin sertifikasyonu

Havacılık sektöründe istihdam edilen tüm personel gibi güvenlik hizmeti veren personel de belirli sertifikalara uygun olarak çalıştırılmaktadır. SHT 17-2, sivil havacılık alanında faaliyet gösteren, kamu kurum kuruluşları, havacılık işletmeleri ve havaalanında hizmet veren diğer kurum ve kuruluşlarda görevli tüm personel ile eğitim veren kurum ve kuruluşları kapsar. SHGM; ticari amaçlı havacılık güvenliği kurslarını vermek üzere güvenlik eğitim kurumları ile kendi personeline bu talimatta belirtilen eğitimleri hizmet içi eğitim olarak vermek isteyen havacılık işletmelerini yetkilendirir. Hizmet içi eğitim vermek üzere yetkilendirilmiş havacılık işletmeleri ticari amaçla üçüncü şahıslara yönelik eğitim düzenleyemez. Ancak bir havacılık işletmesi başka bir havacılık işletmesinde görevli yetkilendirilmiş eğitmeni/eğitmenleri SHGM'den onay almak koşuluyla hizmet içi eğitimlerinde kullanabilir. İlk defa onaylı güvenlik eğitim kuruluşu yetkisi almak veya mevcut belgesini yenileme talebinde bulunacak güvenlik eğitim kurum ve kuruluşu yönetmelikte yer alan başvuru formunu, formda istenen bilgi ve belgelerle birlikte SHGM' ne sunar.

Havacılık güvenliği eğitim programları onaylı eğitmenler tarafından hazırlanır ve verilir. Her eğitim kurumu SHGM tarafından incelenir ve sahip olduğu nitelikler konusunda değerlendirilir. Bu süreç yapılacak bir denetlemeyi de kapsar.

Eğitim verecek kuruluşun öncelikle SHT-Eğitim Talimatı tesis standartlarına göre yetkilendirilmesi gereklidir. Teorik ile pratik eğitim ve sınavları için eğitimin içeriğine uygun sınıf, sınav yeri ve prosedürleri ile teçhizatlarını sağlaması gerekir.

Sivil Havacılık Güvenliği eğitimlerini verecek Eğitim kurumları, ilk kez verildiğinde 1yıl; sonrasında ise eğitim kuruluşunun durumu değerlendirilerek azami

3 yıl geçerli olmak üzere yetkilendirilir. Süre bitiminden 3 ay önce tekrar başvuru yapılarak yenileme talebinde bulunulur. Yetki belgesinin süresi dolduğunda, yetki belgesi geçersiz olur.

Yetkili otorite tarafından yapılan denetimlerde, eğitim veren kurum/kuruluşlar için bu talimatta belirtilen şartları yerine getirmeyenlerin tespit edilmesi durumunda;

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 143'üncü maddesi kapsamında cezai işlem uygulanır ve 15 gün içerisinde eksikliğin giderilmesi için yazılı uyarıda bulunulur. 15 gün içerisinde eksiklik giderilmemesi halinde, yetki belgesi 30 gün süreyle askıya alınır. 30 gün sonunda eksikliğin giderilmemesi durumunda ise yetki belgesi iptal edilir.

SHT 17 ye göre eğitim veren kurum/kuruluşlar güncel ve doğru eğitim kayıtları tutmaktan sorumludur. Eğitim kayıtları, eğitim veren kurum ve kuruluş tarafından en az 5 yıl süre ile elektronik kâğıt kopya olarak tutulur. Eğitim kayıtları SHGM veya denetçilerinin isteği üzerine denetimler sırasında sunulur.

Havacılık güvenliği eğitimi veren eğitmenler, yetkisi kabul edilen bir eğitim kuruluşundan veya uluslararası bir organizasyondan alınmış, eğitim verebilecek niteliklere sahip olduğuna dair yetki belgesi/sertifikası, gerekli sertifikasyon, bilgi ve tecrübeye sahip olan personelden seçilir.

5.2.6.2. Uçuş eğitimi veren işletmelerin sertifikasyonu

Uçuş eğitimi veren işletmeler SHT 1A ya göre sertifika alabilirler. Uçuş eğitim organizasyonu (FTO -Flight Training Organisation) olarak uçuş eğitim yetkisi SHGM tarafından verilir. Eğitim yetkisi verilen uçuş okulu veya kurs müdürlüklerinde, kendi havacılık işletmelerinde, pilot olarak görev yapmak üzere ihtiyaç duyulan personelin, ulusal ve uluslararası kurallar çerçevesinde belirlenmiş esaslara uygun olarak yetiştirilmesi, sınıflandırılması, lisanslandırılması ile ilgili kurallar belirlenmiştir.

SHT-1A talimatında eğitim organizasyonları şu şekilde tanımlanmaktadır; Türk tescilli hava araçlarında uçucu personel olarak görev yapacak personelin lisanslandırılmasını, sınıflandırılması ve yetiştirilmesini sağlamak maksadıyla, SHGM'den uçuş eğitim yetkisi alarak, sivil havacılık faaliyetinde bulunan tüm uçuş okulu ve uçuş kurs müdürlükleri olarak ifade edilmiştir.

Gerçek tüzel ve özel kişilerin pilot lisansı uçuş eğitim faaliyetlerinde bulunabilmeleri için, Milli Eğitim Bakanlığında pilot yetiştirme özel kurs açma izni ile SHGM'den, (SHY-6A) gereğince işletme ruhsatı veya Genel Uçak İşletme Yönetmeliği (SHY-6B) gereğince genel uçak işletme ruhsatı almaları zorunludur. Milli Eğitim Bakanlığında özel kurs açma izin belgesi ile Ulaştırma Bakanlığında işletme ruhsatı alan özel ve tüzel kişilerin, uçuş eğitim organizasyonlarında uçuş eğitim faaliyetlerinde bulunabilmeleri için bu belgelerle birlikte SHGM'ye yeniden başvurarak izin almaları gereklidir. İzin belirli şartlara ve süreye bağlanmıştır.

Uçuş eğitimi yetki belgesi talebi şu şekilde yapılır: başvuru yapan kişi veya kurum, ön izin yazısında belirtilen bütün hazırlık ve çalışmalarını tamamladıktan sonra, istenilen bilgi ve belgeleri kapsayan ve aşağıda belirtilen uçuş eğitimi yetki belgesi talep dosyasını SHGM'ye sunar.

- Müracaat dilekçesi,
- Uçuş eğitim organizasyonunun ticarî unvanı ve adresi,
- Uçuş eğitim organizasyonunun teşkilat yapısı,
- Milli Eğitim Bakanlığınca tanzim edilmiş pilot yetiştirme özel kursu açma belgesi,
- UDHB tarafından düzenlenmiş işletme ruhsatı,
- Dokümanlar (Eğitim, İşletme ve Kalite dokümanları),
- Uçuş eğitim organizasyonunun mali durumu (finans kaynağı ve mali bütçe),
- Organizasyon yapısında görev alacak yönetici personel isimleri ve bunlar hakkında tanzim edilmiş belge,
- Uçuş eğitiminde kullanılacak hava alanları,
- Uçuş eğitiminde kullanılan hava araçlarının teknik özellikleri,
- Hava aracı bakım planı ve bakım tesisleri (Uçuş eğitim organizasyonunun bakım tesisleri bulunmadığı takdirde herhangi bir bakım kuruluşu ile yapılan protokol),
- Eğitim tesisleri,
- Uçuş eğitim organizasyonunun faaliyet alanını içeren form,
- Uçuş ve teorik eğitimde kullanılacak doküman ve yardımcı eğitim araç gereçlerin listesi,

Başvuru sahibi tarafından gönderilen eğitim yetki talep dosyası SHGM tarafından incelenir ve en geç 60 gün içerisinde karara bağlanır. SHGM, uçuş eğitim

organizasyonunu yerinde inceleme ve denetlemeye tabi tutar. Uçuş eğitim organizasyonunun yeterli bulunması durumunda, başlangıç olarak bir yıl süreyle “Uçuş Eğitim Yetki Belgesi” verilir. Daha ileriki süreçlerde SHGM’nin takdirinde bu yetki 3 yıla kadar uzatılabilir. Uçuş eğitim organizasyonları, bu yetki belgesinde belirtilen esaslar ve yetkiler çerçevesinde uçuş ve yer (teorik bilgi) eğitimi verirler.

Uçuş eğitim organizasyonları, faaliyet gösterecekleri kursların gereklerini kapsayan yeterli bir organizasyonu aşağıda belirtilen esaslara göre oluşturacaktır.

- Yönetim yapısında eğitim (kurs) müdürü, kalite sorumlusu ve gerektiğinde yer destek ve bakım sorumluları,
- Uçuş başöğretmeni ve yer başöğretmeni,
- Yöneticiler dışında uçuş ve teorik bilgi eğitim operasyonunu yapacak yeterli sayıda öğretmen pilotlar,
- Hava araçlarının bakımlarını yapacak yeterli sayıda bakım personeli,
- En az bir büro elmanı.

Eğitim (Kurs) Müdürü; havacılık konusunda geniş tecrübe sahibi, pilot olarak geçmişte görev yapmış, ulusal ve uluslararası işletmeler ve talimatlar hakkında bilgi sahibi, verilen kurslarla ilgili geçerli ticari pilot lisansı ve öğretmen sertifikasını müdür olarak atanmadan en az 3 yıl evvel almış olması gerekir.

Uçuş başöğretmeni, yüksek seviyede tecrübeye, ilgili sınav ve lisanslandırma konularında ulusal ve uluslararası mevzuatlar ve kurallar hakkında gerekli bilgiye, JAA pilot lisansı ve temel uçuş öğretmen yetkisine sahip olmalıdır. En az 1000 saat sorumlu pilot uçuşuna sahip ve bu uçuşun 500 saati eğitime yönelik öğretmen uçuşu olmalıdır. Verilen uçuş eğitimleriyle ilgili sertifikalara sahip olmalıdır.

Uçuş eğitim organizasyon yönetimi; SHT 1 A’ya göre eğitim organizasyonu bazı şartları sağlaması gerekmektedir. Uçuş eğitimlerinde, eğitim (kurs) müdürü hariç olmak üzere, öğretmen/öğrenci oranı, 1/6’ dan az olacak şekilde olmalıdır. Yer eğitiminde teorik alanda sınıflardaki öğrenci sayısı hiçbir şekilde 20 kişiyi geçmemeli, yüksek derecede gözetim ve uygulama çalışmalarını içeren yer eğitimlerinde (Uçuş Performansı ve Planlama, Seyrüsefer, Haberleşme) ise 12 kişiden fazla olmamalıdır.

Uçuş eğitim organizasyonları, istenen standartta eğitiminin yürütülebilmesi için yeterli mali kaynağa sahip olduğunu SHGM'ye sunarak; uçuş eğitim organizasyonları, uçuş işletme ve kalite dokümanlarını Türkçe ve İngilizce olarak SHGM'ye incelenmek üzere verir. Uçuş eğitim organizasyonlarının sertifika alabilmesi için eğitimin gerçekleşeceği pist veya hava alanının da gerekli şartları sağlaması gerekir. Ayrıca eğitimde kullanılan uçakların ve helikopterlerin veya hangi hava aracı gerekiyorsa o aracın sahip olması gereken özellikler vardır. Bu özellikler ayrıntılı teknik olarak SHT 1 A'da bahsedilmektedir.

Eğitim verecek kuruluşların, verdiği eğitimde ilgili JAR standartlarına göre ekipmanı ve bakımı olan yeterli sayıda eğitim uçak filosu olmalıdır. SHGM tarafından düzenlenmiş ya da kabul edilmiş uçuşa elverişlilik sertifikası bulunan uçaklarda yürütülen eğitim, adayın pistonlu- tek motorlu sınıf yetkisi alabilmesine imkân sağlar. JAR-22'ye uygun sertifikalı motorlu planörde yürütülen eğitim adayın motorlu planör sınıf yetkisi alabilmesini sağlar. Her uçakta öğretmen ve öğrencinin kullanabileceği çift ana uçuş kontrolleri bulunmalıdır. Tek bir kumandanın hem öğrenci hem de öğretmen tarafından kullanılabilirdiği düzene kabul edilmez. Filo, verilen eğitim kurslarına uyumlu olacak şekilde, stall(havada tutunamayacak kadar yavaş gitme sonucu uçağın uçan cisim olmaktan çıkması) ve spin (dönerek düşme) önlemeyi göstermeye elverişli ve aletli meteorolojik şartları benzetebilecek ekipmanla donatılmış uçaklardan oluşmalıdır. Eğitimde kullanılacak uçaklar SHGM tarafından eğitim amaçlı olarak onaylanır.(SHY-1 m.37)

5.2.7. Havacılık Sektöründe İnsan Kaynaklarının Sertifikalandırılması

5.2.7.1. Pilot sertifikasyonu

Pilot lisansı, herhangi bir hava taşıtında hususî veya profesyonel olarak pilotluk yapmak isteyenlerin edinmesi ve gerektiğinde yenilemesi gereken resmî belge. Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu JAA ve EASA üyesi ülkelerde lisans (licence) olarak adlandırılırken, Kuzey Amerika'da sertifika (certificate) olarak adlandırılır. Sivil havacılıkta başlıca üç tür pilot lisansı mevcuttur: bunlar şu şekilde isimlendirilmiştir; husûsî (özel) pilot lisansı (PPL: Private Pilot Licence), ticarî pilot lisansı (CPL: Commercial Pilot Licence) ve havayolu nakliye pilotu lisansı (ATPL:

Airline Transport Pilot Licence). Türkiye’de bu pilot sertifikalarına başvurabilmek için öncelikle öğrenci pilot lisansına (SPL: Student Pilot Licence) sahip olmak gerekir.

JAA üyesi ülkelerde verilen JAR-FCL lisanslarını Kuzey Amerika’da verilen FAA lisanslarından ayırmak için gerektiğinde lisans ismi önünde FAA veya JAR kısaltması kullanılır. Örneğin hususi pilot lisansları (PPL) FAA PPL ve JAR PPL olarak tanımlanır(Thom ve Godwin 2007).

JAR-FCL lisansına sahip uçucular diğer JAA üyesi ülkelerde pek fazla formalite ile karşılaşmadan lisanslarını kullanabilirler (Thom ve Godwin 2007).

5.2.7.1.1. Öğrenci pilot lisans (SPL) işlemleri

Öğrenci pilot lisansı, pilot adaylarının lisans almaya esas teşkil edecek eğitimleri alabilmeleri için eğitime başlamadan önce düzenlenir ve ön talep formu niteliği taşır. Öğrenci pilot lisansı ile sadece uçuş eğitimi amacıyla ve eğitim programına uygun olarak uçuşlar yapılabilir. Başvuru, ilgili kurs müdürlüğü tarafından gerekli belge ve bilgileri kapsayan talep formları ile SHGM’ye yapılır. Bu belge, bilgi ve formlar üzerinde değerlendirmeler yapılır ve durumu uygun olanların Öğrenci Pilot Lisansı düzenlenir.

Öğrenci pilot lisansı müracaatlarında aşağıdaki şartlar aranır:

- İlk yalnız uçuşundan önce 16 yaşını tamamlamış olmak.
- En az lise veya dengi okul mezunu olmak.
- Birinci veya ikinci sınıf sağlık sertifikası sahibi olmak ve sağlık sertifikasında tek pilota sertifikalı uçaklarda sorumlu pilot olarak uçmasına engel bir kısıtlama olmadığını göstermek
- Adli Sicil kaydı belgesi sunmak

5.2.7.1.2. Hususi pilot lisansı (PPL)

SHY-1Madde 31’e göre Hususi Pilot lisansı (PPL) almak için şu şartları sağlamak gerekir.

- En az 18 yaşında olmak.
- En az lise veya dengi okul mezunu olmak.

- SHGM tarafından veya SHGM'nin yetkilendirdiği havacılık tıp merkezleri tarafından düzenlenmiş geçerli 1 veya 2 nci sınıf sağlık sertifikası sahibi olmak.
- Teorik bilgi sınavlarında ve uçuş eğitimi tamamlandıktan sonra 6 ay içinde girilecek yetenek testinde başarılı olmak.
- Gece uçuşu yetkisi isteniyorsa gerekli eğitimleri almış olmak.
- Hususi pilot lisansı almak için SHGM tarafından yetkilendirilmiş bir uçuş eğitim organizasyonunda veya tescilli kuruluşta en az 45 saatlik uçuş süresinin tamamlanmış olması gerekir. 45 saatin 25 saati çift kumanda eğitimi, 10 saati denetim altında yalnız uçuş; bu 10 saatin en az 5 saati yalnız seyrüsefer uçuşu olmalıdır. Ayrıca bu seyrüsefer uçuşların en az birisi kalkış havaalanından farklı ve en az 270 km mesafede iki havaalanına tam duruşlu inişin yapıldığı seyrüsefer uçuşu şeklinde yapılmış olmalıdır.
- SHGM tarafından yetkilendirilmiş olan uçuş eğitim organizasyonlarında gerekli teorik bilgi ve uçuş eğitimini başarıyla tamamlamış olmak. SHY 1 yönetmeliğinde madde 36'da uçuş eğitimi şu konuları kapsamalıdır.
 - Ağırlık ve denge hesaplanması, uçakların iç ve dış kontrolleri ve servis alma işlemlerini kapsayan uçuş öncesi hazırlıklar,
 - Meydan ve trafik model çalışmaları, çarpışmadan kaçınma önlemleri ve usulleri,
 - Uçağın dıştan ve içten görerek kontrolü,
 - Kritik düşük hızlarda yavaş uçuş, stall hissetme ve stall'dan çıkma,
 - Kritik yüksek hızlarda uçuş, spiral dalışı hissetme ve dalıştan çıkma,
 - Normal ve yan rüzgâr şartlarında iniş ve kalkış,
 - Azami performansla kısa kalkış, mania kalkışı ve kısa iniş teknikleri.
 - 180 derecelik dönüşleri de kapsayan, yalnızca uçuş alet ve göstergeleri referans alınarak yapılan uçuş,
 - Görünür referansların, rota hesabının ve radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanıldığı seyrüsefer uçuş,
 - Benzetilmiş uçak sistem ve alet arızaları da dâhil olmak üzere tehlikeli ve acil durumlarda hareket ekillerini.
 - Hava trafik servisi, haberleşme usulleri ve uçuş terimlerine uyularak, kontrollü hava meydanlarına gidiş, geliş ve buralardan transit geçişin yapıldığı operasyonlar.

5.2.7.1.3. Ticari pilot lisansı (CPL)

Ticari pilot lisansı (CPL) birebir PPL şartlarını taşımaktadır. Ancak PPL'nin biraz daha geliştirilmiş ve ağırlaştırılmış halidir. CPL sahibi bir pilot PPL(A) imtiyazlarını kullanma hakkına sahiptir. Ticari pilot lisansı (CPL)için gerekli şartlar SHY-1 madde 40'ta açıklanmıştır. Buna göre PPL'ye ek olarak şu şartlar gösterilebilir.

Entegre uçuş eğitim kursunu başarı ile tamamlayan bir CPL(A) adayı, SHGM tarafından verilmiş ya da kabul edilmiş uçuşa elverişlilik sertifikası olan bir uçakta en az 150 saat uçuş süresini tamamlamalıdır. Entegre kurs mezunu olmayan bir CPL(A) adayı, SHGM tarafından verilmiş ya da kabul edilmiş uçuşa elverişlilik sertifikası olan bir uçakta en az 200 saat uçuş süresini tamamlamalıdır. Kurs en az 12, en fazla 36 ay sürer. Uçuş eğitim organizasyonu tarafından ilave olarak uçuş eğitimi veya yer eğitimi verilecekse ve bu uzatma kursun 36 ayda fazla sürmesine neden olacak ise, bu şekildeki özel düzenlemeler SHGM'nin onayıyla yapılabilir.

Pilot adayı hava hukuku bilgisi, hava aracı genel bilgisi, insanın performans ve limitleri, meteoroloji, seyrüsefer, operasyon usulleri, uçuş prensipleri ve haberleşme konularında eğitim almalıdır.

5.2.7.1.4. Hava yolu nakliye pilotu lisansı(ATPL veya ATP),

Hava yolu nakliye pilotu lisansı almak için genel esaslar SHY 1 madde 44'de açıklanmıştır. Havayolu nakliye pilotu lisansı (ATPL veya ATP), İngilizce Airline Transport Pilot Licence kavramının kısaltmasıdır.

ATP lisansı edinebilmek için öncelikle PPL (hususî pilot lisansı) ve CPL (ticarî pilot lisansı) elde etmek gerekmektedir. Bu ön lisanslar ve diğer gereksinimler farklı kurslarda tek tek elde edilebileceği gibi kapsamlı bir ATP kursunda toplu halde de elde edilebilir. ATP lisansına sahip pilotlar, diğer lisanslardan farklı olarak, maximum gross weight'i 12500 pounddan fazla olan ve 9 yolcudan fazla kapasitesi olan uçaklarda da kaptan (pilot-in-command) olabilirler. Pek çok yolcu uçağı, ATP lisansının yanı sıra tip değerlendirmesi (typerating) de gerektirmektedir.

Hava yolu nakliye pilotu lisansı almak için müracaat edenlerde aşağıdaki şartlar aranır:

- En az 22 yaşından gün almış olmak.
- Uluslararası anlaşmalara uygun olarak geçerli birinci sınıf sağlık şartlarına sahip olmak.
- UDHB'nın yetkilendirdiği eğitim kurumlarında ATPL için gerekli uçuş ve teorik eğitimini tamamlamış olmak. Çok pilotla işletilen uçaklarda ikinci pilot olarak uçmakta olan ticari pilot lisanslı pilotlar fark eğitimlerini tamamlamadan ATPL sınavına katılamazlar.
- ATPL teorik sınav ve uçuş kontrollerinde başarılı olmak. Bu uçuş kontrolü pilotların yıllık teknik kontrol uçuşları ile birleştirilebilir, ancak teorik sınavlardan önce yapılan uçuş kontrolleri ATPL uçuş testi yerine sayılmaz. Teorik sınavlar İngilizce yeterlilik sınavı ve teorik sınav şeklinde yapılır.

5.2.7.1.5. Kabin memuru sertifikasyonu

Yolcu taşımacılığı yapan hava araçlarında gerekli emniyet ve güvenlik önlemlerinin uygulanmasından ve yolcu konforundan sorumlu görevliler kabin memuru ya da kabin görevlisi olarak tanımlanmaktadır. Uçuşun emniyetli, güvenli ve konforlu bir şekilde gerçekleşmesi için hava aracının kabin bölümünde görev alan kabin memurları; SHGM tarafından yayımlanan ilgili mevzuatlarda belirtilen gereklilikleri sağlayarak eğitimlerini başarı ile tamamlayan ve bunun sonucunda kabin memuru sertifikası almaya hak kazanmış kişilerdir.

Sivil havacılık sektöründe yolcu taşımacılığı yapan firmalar kabin memuru alımı yapmaktadır. Bu alımlar yapılırken aşağıdaki şartlar istenilir;

- T.C. vatandaşı olmak,
- En az lise veya dengi okul mezunu olmak,
- Müracaat tarihinde 19 yaşını bitirmiş ve 27 yaşından gün almamış olmak,
- İyi derecede İngilizce bilmek (İkinci dil tercih sebebidir)
- Fransızca, Almanca, İtalyanca veya Japonca dillerinden biriyle eğitim veren bir okuldan mezun olduğunu Milli Eğitim Bakanlığı veya Yüksek Öğretim Kurumu tarafından onaylanmış diplomayla belgelemek
- Bayanlar için: 160 – 175 cm. arası boya sahip olmak,
- Baylar için: 170 – 185 cm. arası boya sahip olmak,
- Boyu ile kilosu arasında uygun fark bulunmak,

- Fiziki kusuru olmamak, sağlık durumu uçuşa müsait olmak,
- Sabıkasız olmak,
- Daha önce havacılık kuruluşlarındaki uçuş görevinden disiplinsizlik, sicil yetersizliği ve sağlık nedeniyle ayrılmamış olmak.

Bu kriterleri sağlayan adaylar SHGM personel başkanlığı bölümünce hazırlanmış resimli başvuru formunu ön kayıt kurulunun yardımıyla doldurarak başvuru dosyasını oluştururlar. Yukarıdaki maddelerde belirlenen şartlara haiz olan adaylar, belirtilen tarihte SHGM'nin belirlediği kurul tarafından mülakata tabi tutulurlar. Mülakatı geçen adaylar gerekli eğitimi tamamladıktan sonra sınava girerek kabin memuru olmayı hak ederler.

Kabin memurlarının uçak içerisinde, belirgin görev ve sorumlulukları vardır. Bunlardan en önemlisi fakat en az gözle görülebilir olanı yolcuların emniyetini sağlamaktır. Emniyet ve güvenliği tehdit edebilecek bir durumun oluşmasını önlemek için gözlemler yapılması ve iletişimlerin sağlanması (örneğin kabin içerisinde yangın, duman oluşumu engellemek için belirli periyotlarda kabinin, tuvaletlerin gözlemlenmesi) Alınan bütün önlemlere rağmen, oluşan acil durumlarda, yolcuların emniyet ve güvenliğini sağlamak adına, mümkün olan en az yaralanma ile en çabuk şekilde acil durum prosedürlerinin uygulanması. (Örneğin acil bir durum söz konusu olduğunda kaptan pilotun talimatını alarak uçakta bulunan bütün yolcu ve ekibin uçak sertifikasyonunda test edilmiş süreler içerisinde tahliye edilmesi). Bu konuların aktarıldığı eğitimler (temel emniyet eğitimi, yenileme eğitimleri) SHGM ilgili mevzuatlarında belirlenmiştir ve her şirketin SHGM onaylı eğitim kitaplarında belgelenmektedir. Bu ana sorumluluk kabin memurlarının sürekli ve özel bir eğitim almalarını gerekli kılmıştır. Bu eğitim teorik bilgilerin yanı sıra kişinin kendi özgüvenin geliştirmesini ve kendi görevini yerine getirirken bu özgüven duygusu ile ihtiyaç duyduğu otoriteyi sağlanmasını da içermektedir. Kabin memurlarının en çok göz önünde bulunan görevi ise, yolcuların ihtiyaçlarını karşılamak ve adına çalıştıkları havayolu işletmesi için güzel bir etki bırakabilmektir.

Kabin memurları, kabin içerisinde kokpit kapısı itibariyle başlayan ve kabinin en arka bölümünde bulunan “arka mutfak” olarak adlandırılan bölümüne kadar olan alandan sorumludur. Kabin memurlarının kokpit içerisinde ya da uçağın dış bölümünde herhangi bir görev ve sorumluluğu bulunmamaktadır.

Genel anlamda, her kabin memurunun asli olarak sorumlu olduğu uçağın sağ ya da sol tarafında bulunan çıkış kapısı bulunmaktadır. Bu sorumluluk hem normal operasyonel koşulları hem de acil durum koşullarını kapsamaktadır. Normal operasyonel koşullarda şirket operasyon el kitaplarında belirtilen yöntemler kullanılarak sorumlu çıkış kapılarının açılması ve kapatılması, acil durum koşullarında da yine şirket operasyon kitaplarında belirtilen yöntemler kullanılarak açılması, eğer dış koşullar emniyetsiz ise kapalı tutulması sorumluluklar arasında yer almaktadır.

Kabin memurlarının servis ile ilgili görevleri havayolu işletmelerine göre değişkenlik göstermektedir. Servis, havayolu şirketinin uygun gördüğü ürün ve malzemelerin uçağa yüklenmesi sonrasında yine şirket tarafından belirlenen akış ve düzen çerçevesinde yolculara sunumunun gerçekleştirilmesi olarak özetlenebilir. Yurtdışı uçuşlarda gümrüksüz ürünlerin satışlarının yapılması bu kapsam içerisinde değerlendirilmektedir. Servisin yapılmasında dikkat edilecek hususlar ve usuller ile ilgili eğitimler işletme tarafından aktarılmaktadır.

5.2.7.1.6. Hava trafik emniyeti elektronik personeli (ATSEP) sertifikasyonu

Günümüzde hava araçlarının uçuşunun bütün evrelerinde emniyetli bir şekilde sağlamak amacıyla haberleşme, seyrüsefer ve gözetim sistemleri dünyanın her yerinde uygulamaya konulmakta ve kullanılmaktadır. Bu sistemlerin operasyonel olarak faaliyetlerini sürdürmesi konusunda sorumlu olarak sistemlerin bakımı, kontrolü, kalibrasyonu ve tesisatıyla ilgilenen personel Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli (Aviation Transport Safety Electronic Personal) (ATSEP) olarak adlandırılmaktadır. ATSEP kavramı Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ve Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (Eurocontrol) tarafından benimsenmiş bir terminoloji olup, hava trafik hizmetlerinin emniyeti için kullanılan havacılık elektroniği alanında görev yapan mühendis ve teknik personeli ifade etmektedir.

ATSEP'lerin en bilinen görevleri; hem hava seyrüsefer hizmetlerinde hava trafik kontrolörü tarafından kullanılan sistemlerin (radar ve haberleşme sistemleri gibi), hem de uçağı kullanan pilota doğrudan seyrüsefer hizmeti veren sistemlerin 24 saat hizmet vermesini sağlamaktır.

Dünyada hava trafik hacminde yaşanan düzenli artış doğrultusunda emniyete yönelik tedbirlerde de bir artış yaşanmıştır. Bu çerçevede, hava trafik kontrolörleri,

pilotlar ve hava aracı bakım personeli ile birlikte emniyet zinciri içerisinde yer alan Hava trafik emniyeti elektronik personelinin (ATSEP) yeterliliğine ilişkin çalışmalar ülkemizde de başlatılmıştır. Yapılan çalışmalarda, Eurocontrol tarafından yayımlanmış olan ESARR 5 (ATM hizmet personeli) dokümanı esas alınmış olup, 31 Ocak 2007 tarihinde yayımlanmış olan Yönetmelik ile ilk defa ATSEP kavramı için eğitim, sağlık ve lisanslandırma ölçütleri uygulanmaya başlanmıştır.

Türkiye’de hava trafik emniyeti elektronik hizmetlerinin planlanması, işletilmesi ve bakımını sağlamakla birlikte sahip olunması gereken şartların belirlenmesi, sertifika, lisans ve derecelerinin verilmesine ilişkin usul ve esaslar Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenmektedir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan 14.11.2013 tarihli “Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli Sınav, Sertifika, Lisans ve Yetkilendirme Yönetmeliği (SHY-ATSEP)” geçerli olup, ülkemiz Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcılarının Elektronik Birimlerinde görev yapan tüm personel bu Yönetmeliğe tabidir. Hâlihazırda ATSEP temel ve yeterlilik eğitimleri DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından verilmektedir. Diğer hizmet sağlayıcıların ve üniversitelerin de SHY-ATSEP yönetmeliği kapsamında eğitim vermeleri imkânı bulunmaktadır. Türkiye genelinde ilgili yönetmelik kapsamında şu an için 600 civarında ATSEP lisanslı personel bulunmaktadır ve her geçen gün sayıları artmaktadır.

5.2.7.1.7. Güvenlik personeli sertifikasyonu

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programının idamesi, uygulanması ve geliştirilmesi, ICAO standartları ve tavsiye edilen uygulamalarının yerine getirilmesi ile kurumlar arasında koordinasyonun sağlanmasından sorumlu ve yetkili olan otorite Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’dür. Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı SHT 17.2 (30.06.2009)’ye göre güvenlikten sorumlu personel;

- Güvenlik personeli,
- Güvenlik harici personel,
- Güvenlikle ilgili güvenlik harici personel olarak üç gruba ayrılmıştır.

Güvenlik harici personel; havacılık güvenliği görevlerinin uygulanmasında direkt görevli olmayan satış elemanları, terminal temizlikçileri, havaalanı yemekhane, restoran/büfe personeli vb. personeli kapsar.

Güvenlikle ilgili olan güvenlik harici personel; havacılık güvenliği görevlerinin uygulanmasında doğrudan görevli olmasa da görevi gereği güvenlik tedbirlerinin uygulanmasında aktif rol alan havayolu, yer hizmetleri, hava aracı ikram, hava aracı temizlik vb. personeldir.

Güvenlik personeli ise talimatta belirtilen güvenlik hizmetlerinin uygulanmasından doğrudan görevli ve sorumlu personeldir. Bu hizmetler şunlardır:

- Kişilerin, bagajların (hem uçak altı hem kabin), kişiler tarafından taşınan eşyaların, kargonun, postanın, şirket postası ve şirket malzemelerinin elle veya cihazlarla aranması, taranması ve kişilerle mülakat yapılması,
- Hava aracının aranması, kontrolü ve korunması,
- Güvenlikle çevrili alanlara giriş kontrolü,
- Güvenlikle çevrili alanlara giriş için havaalanı giriş kartları ve araç plakalarının basımı,
- Devriye, eskortluk, nöbet,
- Havaalanına gelen silahların kabulü ve nakli.

Sivil havacılık güvenliği eğitimlerini verecek eğitim kurumlarını, ilk kez verildiğinde 1 yıl daha sonra ise eğitim kuruluşunun durumu değerlendirilerek azami 3 yıl geçerli olmak üzere yetkilendirir. Sertifikasyon prosedürlerinin ana amacı gerekli standartlara tutarlı ve güvenilir bir biçimde ulaşılmasını sağlamaktır. Bu sebeple, yetkili otorite tarayıcıların performansını objektif olarak ölçmek için sertifikasyon testlerinin uygulanmasını ve kullanılmasını sağlar. Bu testler istatistiksel olarak adil, güvenilir, geçerli ve standartlaştırılmış olmalıdır. Güvenlikten sorumlu tarayıcıların sahip olması gereken bazı şartlar vardır. Bunlar:

Sağlıklı olmak, gözlükle/lensle veya gözlüksüz bir araç plakasını 23 m, şişelerin ve spreylere üzerindeki etiketleri ise 30-50 cm mesafeden okuyabilmek, renkli x-ray cihazlarını kullanabilmek, renk körü olmamak, sessiz bir odada 2.5 metre uzaklıktan sohbet eden insan sesini duyabilmek, bağımlılık yapıcı yasadışı maddeler ve alkol bağımlısı olmamak, görevlerini etkin biçimde yapmak için gözlemlene ve konsantrasyon gücüne sahip olmak.

Güvenlik harici olup da güvenlikle ilgisi olan personeller hava aracı işleticileri (yer hizmeti kuruluşları da dahil) check-in, bording ve dispeç personeli, uçak altına

gönderilen yolcu bagajlarının taşınmasından, yüklenmesinden, boşaltılmasından yani elleçlenmesinden (handling) sorumlu tüm personel, kokpit ve kabin personeli, uçak ikram personeli, uçak temizlik personeli, hava trafik yönetim hizmetini veren personel (ATM Personeli) gibi personelden oluşur.

Güvenlik personeli bazı konularda eğitim alarak yazılı ve uygulamalı sınavdan %70 değerlendirme alarak sertifika almaya hak kazanır. Bu konular güvenlik bilinci, temel sivil havacılık güvenliği, kontrol noktası güvenlik uygulamaları, uçak altı bagaj taramasında görevli operatörlüğü, yer hizmetleri güvenliği, bagaj, kargo güvenliği, kokpit ve kabin personeli güvenliği, ikram güvenliği, uçak temizlik güvenliği, güvenlik yönetimi (liderlik, kriz yönetimi) gibidir.

5.2.7.1.8. Bakım personeli lisansı

Bakım personeli sivil havacılık sektöründe önemli bir yere sahip olan personellerden biridir. Uçuşa elverişlilik ve güvenliğin çok önemli olduğu sektörde bakım personeli de tabii ki önemlidir. Hava araçlarının zaman zaman bakım onarıma girmesi gerekmektedir. Bakım mesleğini üstlenmek isteyen personelin SHGM 'nin SHY 66 hükümlerini sağlaması gerekir. SHY-66 hava aracı bakım lisansı, SHGM tarafından verilir. Sertifikanın düzenlenmesine yönelik hazırlık işlemleri konusunda SHY-145 kapsamında yetkili kurum veya kuruluşlar yetkilidir. SHY-66 hava aracı bakım lisansı beş yıl için düzenlenir. SHY-66 hava aracı bakım lisansının sahibi beş yıllık geçerlilik süresinin dolmasına doksan gün kala SHGM'ye lisansını yenilemek için başvurur.

SHY-66 lisansına başvurabilmek için başvuru sahibinin; 18 yaşından gün almış olması, bakım çıkış sertifikası düzenlenmesi ile ilgili prosedürlerin yazıldığı dili bilmesi, başvurusu yapılan lisans kategorisi veya alt kategorisi için belirtilen modüllerin sınavlarını başarıyla tamamlamış olması, belirtilen aktif hava aracı bakım deneyimini tamamlamış olması gerekir. Adayların çoktan seçmeli veya yazılı sınavda başarılı olabilmeleri için, 100 tam puan üzerinden 75 veya daha yukarı puan almaları şarttır.

SHY 66 da geçen şartları sağlayan başvuru sahibi, SHY-66 lisansının kategorilerinden ya da alt kategorilerinden biri veya birkaçından aşağıda belirtilen lisans ve unvanları almaya hak kazanır:

- Kategori A: Hat bakım mekanik teknisyeni.
- Kategori B1: Hava aracı bakım teknisyeni (Mekanik).
- Kategori B2: Hava aracı bakım teknisyeni (Aviyonik).
- Kategori C: Hava aracı Üs bakım mühendisi veya teknisyeni.

Kategori A kapsamındaki basit planlı hat bakımı; hava aracının A/B/C/D bakım programları dışındaki, sistemin faal olduğunun kontrolü için gerekli olan ve kokpit personeli tarafından da yapılabilen fonksiyonel testleri içeren, haftalık veya eşdeğer bakımlar dahil olmak üzere yapılan basit kontrollerdir. Kategori A lisansı, hava aracının motor yapısına göre aşağıdaki şekilde sınıflandırılır:

- Alt kategori A1: Türbin motorlu uçaklar.
- Alt kategori A2: Piston motorlu uçaklar.
- Alt kategori A3: Türbin motorlu helikopterler.
- Alt kategori A4: Piston motorlu helikopterler.

Kategori B1 lisansı, sahibine; hava aracının yapısı, güç ünitesi, mekanik ve elektrik sistemleri üzerinde yapılmış bakım faaliyetlerinin sonrasında bakım çıkış sertifikası düzenleyebilme yetkisi verir. Kategori B1 lisansı, hava aracının motor yapısına göre alt kategorileri gibi sınıflandırılır. Kategori B2 lisansı, sahibine; aviyonik ve elektrik sistemleri üzerinde yapılmış bakım faaliyetlerinin sonrasında bakım çıkış sertifikası düzenleyebilme yetkisi verir.

Kategori C lisansı, sahibine, hava aracının üs bakım faaliyetlerinin sonrasında bakım çıkış sertifikası düzenleyebilme yetkisi verir. Söz konusu yetki bir SHY-145 onaylı bakım kuruluşunda hava aracının bütün sistemlerini kapsar. C lisanslı hava aracı bakım personelinin esas görevi, gerekli bütün bakım işlemlerinin tamamlanmış olduğunu ve "bakım çıkış sertifikası" düzenlenmeden önce B1 ve B2 kategorisinde lisanslı hava aracı bakım personelinin onaylarının olup olmadığını kontrol etmektir.

5.2.7.1.9. Uçuş harekât uzmanı (Dispeçer) lisansı

Uçuş Harekât Uzmanı; uçuşların öncelikle emniyetle gerçekleştirilmesi için gerekli tüm uçuş planlamalarını yapar ve uçuş boyunca uçuşu takip eder. Uçuşun herhangi bir safhasında pilotun talebi veya gelen bilgiler ışığında uçuşun güvenli ve etkin bir şekilde devamını sağlamak için uçuş ekibini bilgilendiren, uçuşu izleyen, acil

durum (sabotaj, kaza kırım, uçak kaçırma vb.) bilgilerinin gerekli birimlere iletilmesini sağlayan, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından lisanslandırılan kişidir.

Uçuş harekât uzmanları, hava araçlarının mümkün olduğunca hızlı ve emniyetli bir şekilde kalkışa hazırlanmalarını sağlarlar. Herhangi bir hava aracının uçuşa hazırlanması ile ilişkili farklı operasyonların/işlemlerin ve hizmetlerin tümünün, söz konusu uçağın kendisine tahsis edilmiş zamanda kalkış gerçekleştirebilmesine imkân verecek şekilde doğru zamanda ve doğru sırada bir araya getirilmesini sağlarlar. Uçuş Harekât Uzmanları; temizlik, yakıt ikmali ile bagaj ve kargo yüklemesi işlemlerini kapsayan faaliyetleri takip ederek, kalkışa hazır olduklarından emin olmak üzere kabin ekibi ve hava aracı teknisyenleri ile yakından ilişki kurar ve bu kişilerle birlikte hareket ederler. Uçuş harekât uzmanı lisansı almak isteyen müracaatçının (SHD: T-44) Yönetmeliği 10, 11 ve 12. maddedeki şartları sağlaması gerekir. Bu şartlar;

En az 23 yaşında bulunması, en az lise veya dengi bir okuldan veya Hava Okulundan mezun olması gerekir. Uçuş harekât uzmanı lisansı almak isteyen müracaatçının aşağıdaki konularda, yazılı bir sınavda, başarı göstermesi gereklidir:

- Uçuş harekât uzmanının görevi ile ilgili olan kısmı,
- Hava durumu ile alakalı bilgilerin alınıp yayınlanması ile ilgili genel usuller,
- Havacılıkla ilgili meteoroloji raporlarını, kısaltma ve işaretler dâhil, açıklamak, yorumlamak,

Başvuru sahibinin büyük bir uçakla ilgili olarak; ağırlık ve balans limitleri, işletme limitleri, seyir kontrol levhalarının kullanılması, yakıt ve yağ kapasitesi ve yakıt sarfiyatı, işletme manuellere kullanılması konusunda başarılı olması gerekir. Hava Yolları (hava koridorları) ve hava meydanları ile ilgili olarak; yaklaşma ve iniş sahaları, ışıklandırma kolaylıkları, uygun görülen hava tahmin raporlarından emin bir uçuşun yapılabileceğine karar verebilmesi konularında başarılı olması gerekir.

5.2.7.1.10. Hava trafik kontrolörü lisansı

Hava Trafik Kontrolörleri, hava araçlarının, bir noktadan ulaşmak istedikleri başka bir noktaya gerçekleştirdikleri uçuşlarının öncelikle emniyetli olarak gerçekleşmesi için tüm aşamalarını yöneten, başka bir ifade ile hava araçlarının

havadaki ve havaalanındaki trafiğinin emniyetli, düzenli, hızlı bir şekilde akışını sağlayan meslek grubudur.

Hava trafik kontrolörü, pilotlara telsiz vasıtasıyla tavsiye, bilgi ve talimatlar ileten ve pek çok yardımcı üniteyle birlikte çalışarak ve teknolojinin getirdiği yeniliklerden faydalanarak kendi kontrol sahasındaki onlarca hava aracına aynı anda hava trafik kontrol hizmeti sağlayarak onları emniyetli, düzenli bir şekilde uçmalarını ve zamanında kalkışlarını ve varışlarını sağlar.

Örneğin; İstanbul'dan Ankara'ya gidecek bir hava aracı istediği zaman kalkıp istediği gibi direkt uçamaz. Belirlenmiş hava koridorlarından uçuşu ve hava trafik kontrolörlerinin verdiği talimatlara uyması zorunludur. İşte bu yüzden pilot, uçağın motor çalıştırmasından kalkışına, hava koridorundaki uçuşundan tırmanacağı uçuş seviyesine, muhafaza etmesi gereken hızdan alçalmasına, gideceği havalimanındaki inişinden park yerine kadar hava trafik kontrolörlerinden izin ve talimat almak zorundadır. Bir hava trafik kontrolörü aynı anda bazen 10 bazen 35-40 uçaktan sorumlu olabilmektedir.

Hava trafik kontrolörlüğü sertifikasyon süreci (SHY 65-01) yönetmeliğinde açıklanmıştır.

Öğrenci hava trafik kontrolörü SHGM tarafından onaylanmış, hizmet sağlayıcı kuruluş tarafından düzenlenen bir temel hava trafik kontrol kursunu veya hava trafik kontrol eğitimi veren yükseköğretim kurumlarında hava trafik kontrol eğitimini başarıyla tamamladığını belgeleyen, öğrenci hava trafik kontrolörü sertifikasına sahip, canlı trafikte iş başı eğitimine katılmaya hazır personel anlamına gelir.

Temel hava trafik kontrol eğitimine başlayacak adayların sahip olması gereken nitelikler ise şu şekilde belirtilmiştir. Bunlar:

- T.C. vatandaşı olmak,
- 21 yaşını doldurmuş olmak, 27 yaşından gün almamış olmak,
- 4 yıllık yüksekokul mezunu olmak,
- ICAO sınıf 3 hükümlerine uygun geçerli bir sağlık raporu almak,
- Güvenlik soruşturması ile hava trafik kontrolörlüğü yapmaya uygun olduğunu belgelemek,

- Adli sicil kaydının temiz olması.
- Genel yetenek testleri (dikkat, algılama, zihinsel matematik, üç boyutlu düşünme) ve kişilik değerlendirme (motivasyon, karar verme, stres değerlendirme) yöntemlerini içeren bilgisayar destekli, uluslararası standartlara sahip kontrolör seçme sınavında başarılı olmak,
- Hava-yer ve yer-yer sesli iletişimde Türkçe ve İngilizce dillerinde, yanlış anlamalara ve aksamalara yol açabilecek belirgin bir aksan veya lehçe, dilde pelteklik, gizli kekemelik ve aşırı heyecan sahibi olmamak,
- Başvuru sırasında, İngilizce dilinde KPDS sınavından en az 70 veya TOEFL sınavından en az 193 aldığını belgelemek.
- Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı kuruluş, gerektiğinde ICAO veya EUROCONTROL kaynaklı testleri kullanarak yeterlilik değerlendirmesi yapabilir. Bu değerlendirmede başarılı sayılmak için 100 üzerinden 70 puan alınması zorunludur.

5.2.8. Uçak Sertifikasyonu

1903 yılında Wright kardeşler yaptıkları uçağın düşme riskini göze alarak ilk motorlu uçuş denemelerini gerçekleştirmişlerdir. Yüz yılı aşkındır düşme riski ile uçuşlar gerçekleştirilmeye devam etmiş ve zaman zaman kazalar yaşanmıştır. O kadar fazla kazalar olmuştur ki; günümüzde oluşturulan havacılık kuralları için sektörde “Havacılık kuralları kanla yazılmıştır.” Şeklinde bir jargon vardır. Havacılık sektörünün ilk zamanlarına oranla günümüzde kaza ve uçak düşmesi olayları bir milyon uçuşta bir olarak iyice azalmıştır. Kaza ihtimalinin düşürülmesi için harcanan çabalar önceleri büyük fayda sağlamış ancak zamanla alınabilecek önlemlerin kaza ihtimalini düşürmedeki etkisi azalırken bu önlemleri uygulamanın maliyeti de oldukça artmıştır. Teknolojinin ilerlemesi, kural ve yönetmeliklerin gelişmesi ile uçakların ve uçuş şartlarının standartları arttırılmış; muhtemel kazaların önüne geçilmeye çalışılmıştır. Bu teknolojik ilerlemeler sayesinde uçakların kullanım süreleri iyice arttırılmış ve sürekliliğinin sağlanması için gereken önlemler tanımlanmıştır. Bu tanımlanmalar sertifikasyon başlığı altında toplanmaktadır.

Sertifikasyon; hava taşıtının uçuşa uygunluğunun tespit edilmesi amacıyla yeniden tasarlanıp geliştirilmesi veya modifiye edilmesi suresince, belirli uçuşa

uygunluk durumunun yetkili bir kurum veya kuruluş tarafından değerlendirilme sürecidir. Bu süreç aşağıdaki adımlarla özetlenebilir:(Uysal 2012)

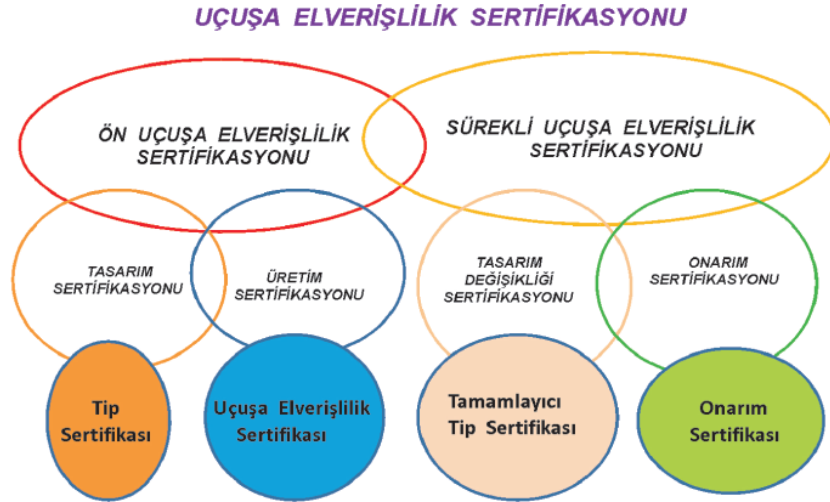
- İlk olarak sertifikasyona tabi tutulacak hava aracının tipi, teknik özellikleri ve kullanım alanı belirlenerek hava aracını geliştirecek firma tarafından sertifikasyon otoritesine başvuruda bulunulur. Türkiye’de sertifikasyon otoritesi SHGM’dir.
- Başvurunun otorite tarafından kabul edilmesinin ardından, otorite ve firma sertifikasyon sürecini detaylı olarak birlikte planlar ve bu planı yürürlüğe koyar.
- Sonraki aşama ise hava aracının uyması gereken uçuşa uygunluk gereksinimlerinin belirlenmesidir. Hava aracı türüne özel mevcut teknik standartlar, ilgili hava aracına has tasarım ve kullanım özellikleri de dikkate alınarak yorumlanır ve “sertifikasyon temeli” adı verilen gereksinimler bütünü oluşturulur. Hava aracının yanı sıra, pervanenin geliştirilmesi söz konusu olduğunda ise bunlara özel ayrı teknik standartlar kullanılmaktadır. Söz konusu standartlardan sivil olanlara örnek olarak, FAA’nın yayımladığı FAR (Federal Acquisition Regulation), EASA’nın yayımladığı CS (Certification Specification) verilebilir.
- Sertifikasyon temelini belirlenmesinden sonra, bu temelde yer alan gereksinimlerin nasıl karşılanacağını tanımlayan uyum kontrol yöntemleri otorite ve firma tarafından birlikte belirlenir. Tasarım çizimlerinin incelenmesi, ekipmanların laboratuvar testleri ve uçuş testleri bu yöntemlerden bazıları olup, her bir gereksinim için bir veya birden fazla yöntem belirlenebilir.
- Uyum kontrol yöntemlerine uygun olarak firma tarafından ilgili faaliyetler gerçekleştirilerek uyumun gösterildiğine dair kanıt dokümanları yayımlandıkça bu dokümanlar otoriteye verilir. Ayrıca otorite katılmayı uygun gördüğü inceleme, muayene ve test gibi uyum gösterim faaliyetlerine katılır. Gereksinimlerin doğrulanmasının son ve en önemli adımı olan uçuş testleri bu süreçte ayrı bir öneme sahiptir. Bu nedenle prototip hava aracı ile yapılacak ilk test uçuşunun emniyetli olarak yapılabilmesini temin etmek için firma tarafından otoriteye destekleyici dokümanlar sunulur ve otorite tarafından ilk uçuş izni verilir.
- Tasarımı yapan firmanın organizasyon yapısı, tecrübesi, olanakları/kaynakları ve personel özellikleri uygun ve yeterli olmalıdır. Önceki adımlara paralel olarak, otorite tarafından ilgili firmanın tasarım yapabilmek için gerekli şartlara sahip

olup olmadığı değerlendirilerek uygun görüldüğünde firmaya Tasarım Organizasyonu Yeterlilik Onayı (TOYO) verilir. Bu onay firmaya verilen genel bir onay olmayıp, sertifikasyona konu her bir hava aracı tipine özel olarak verilmektedir. Otorite, onayıverdikten sonra tasarım suresince organizasyonun yapısını ve çalışmasını denetlemeye devam eder.

- Sertifikasyon temelinde yer alan uçuşa uygunluk gereksinimlerine uyumun ilgili uyum kontrol yöntemleri uyarınca gösterilmesi ve otorite tarafından TOYO belgesi yayımlanmasının ardından, hava aracına tip sertifikası verilir. Tip sertifikası birbirinin aynı olan hava araçlarının her birine değil, o hava aracı tipini tanımlayan tip tasarımına verilmektedir.
- TOYO'ya benzer şekilde firmanın üretim organizasyonunun yeterliliği otorite tarafından değerlendirilir ve firmaya Üretim Organizasyonu Yeterlilik Onayı (UROYO) verilir.
- Üretilen her bir hava aracının, tip tasarımına ve tip tasarımına sonradan gelen, onaylanmış mühendislik değişikliklerine uygunluğunun doğrulanmasının ardından ilgili hava aracına uçuşa elverişlilik sertifikası verilir.

5.2.8.1. Uçuşa elverişlilik (Airworthiness) sertifikası

ICAO, günümüzde üyesi olan 190 ülke için uçuşa elverişliliğin sağlanması, sürdürülmesi ve uçuş emniyeti seviyesinin ilerletilmesi için gereken standartları ve düzenlemeleri oluşturmaya devam etmektedir. Üye ülkeler ise ICAO'nun söz konusu kurallarını temel alarak, kendi ulusal düzenlemelerini oluşturmak ve uygulamak üzere kendi ulusal sivil havacılık otoritelerini yetkili kılmışlardır. Türkiye'de ise uçuşa elverişlilik konusunda otorite kuruluş SHGM'dir. SHY 21'de sertifika gerekleri açıklanmaktadır.



Şekil 5.5. Uçuşa elverişlilik sertifikasyon unsurları(Kenaroğlu 2011)



Şekil 5.6. Uçuşa elverişlilik sertifikasyon süreci (Kenaroğlu 2011)

Uçuşa elverişlilik; bir hava aracının, uçuş ekibi, yer ekibi, varsa içindeki yolcular, üzerinde uçtuğu halk ve uçuş yapan diğer hava araçlarına zarar verebilecek bir tehlike oluşturmadan, onaylanmış kullanım sınırları dâhilinde, uçuşunu başlatma, sürdürme ve tamamlama yeteneğidir. Bir hava aracı emniyetle uçabilme yeteneğine sahip olarak üretilmeli ve hizmet ömrü boyunca bu yeteneğini hiç kaybetmemelidir. Diğer bir deyişle, uçuşa elverişlilik, hava aracının kavramsal tasarımından envanterden çıkarılmasına kadar sürekli olarak gözetilmesi gereken bir kavramdır. Uçuşa

elverişlilik sertifikasyonu Şekil 5.5'deki unsurları içerir. Bir hava aracının uçuşa elverişli olması için uygun teknik özelliklere sahip olması gerekli ancak yeterli değildir. Uçağın çevresindeki ögeler de uçuşa elverişliliğini doğrudan veya dolaylı olarak etkilemektedir. Örneğin, pilotun doğru eğitimlerden geçmiş olması, fiziksel ve zihinsel yeterliliği çok önemli bir etkidir. Uçağın bakımlarının zamanında, yetkili bir organizasyon tarafından ve doğru olarak yapılması da uçuşa elverişliliğin sürekliliğini sağlamak için elzemdir. Diğer taraftan havaalanlarının özellikle uçuşa en çok dikkat edilmesi gereken iniş ve kalkış sırasında uçağa gerekli desteği verecek personel ve teçhizatla donatılmış olması da kritik önemdedir.

Şekil 5.6'da görüldüğü gibi uçuşa elverişlilik süreci Türk uçak siciline satın alma veya kiralama yolu ile kaydedilecek olan hava araçlarına uçuşa elverişlilik sertifikası verilmesi veya kaydedilmiş olan hava araçlarının sertifikalarının süresinin uzatılması için uçuşa elverişlilik kontrolleri yapılmaktadır.

Türk uçak siciline kayıtlı bulunan hava aracının her yıl bir defa uçuşa elverişlilik kontrolü yapılmaktadır. Bu kontrollerin amacı söz konusu hava araçlarının uçuşa elverişli durumda olup olmadığını tespit etmektir. Kontrol sonucunda uçuşa elverişli durumda olduğu tespit edilen hava araçlarının uçuşa elverişlilik sertifikaları 1 yıl uzatılmaktadır. Bu kontroller hava aracının bulunduğu yerde bizzat uçağın fiziki kontrolleri yapılarak, fonksiyonel olarak test edilerek ve teknik kayıtları incelenerek yapılmaktadır. Fiziki kontroller sırasında hava aracının uçuşa elverişliliğini etkileyecek bir hasarının, parça eksikliğinin, olup olmadığı gibi konular incelenmektedir. Fonksiyonel olarak test edilmesi sırasında hava aracında bulunması gereken cihazların, ekipmanların varlığı ve görevini yerine getirip getirmediği kontrol edilmektedir. Teknik kayıtların incelenmesi sırasında da hava aracına uygulanması gereken periyodik kontrollerin zamanında yapılıp yapılmadığı, belirli aralıklar ile değişmesi gereken parçaların zamanında değişip değişmediği, uygulama zorunluluğu olan teknik emirlerin uygulanıp uygulanmadığı, incelenmektedir. Söz konusu kontroller sonucunda herhangi bir eksik tespit edilmemesi durumunda uçuşa elverişlilik sertifikası verilmekte veya 1 yıl süre ile uzatılmaktadır. Kontrol edilen hava aracının teknik kayıtlarının durumuna ve düzenine, kullanım amacına göre söz konusu kontroller 1 veya 2 gün sürmektedir. Bu süreç sürekli uçuşa elverişlilik kapsamında değerlendirilmektedir.

5.2.8.1.1. Tip sertifikasyonu

Tanımlanmış FAA/JAA kurallarına göre üretilen bir uçak, tip sertifikası (Uçağın/Uçak bileşenlerinin bakım sonrası sertifikasyonu) olarak bilinen bir sertifika alır. Uçağın imal edildiği kuruluşun bünyesinde oluşturulan ve Maintenance Review Board olarak tanımlanan uzmanlar kurulu, uçağın güvenli olarak işletilebilmesi için uygulanması gereken periyodik bakımları ve parça limit ömürlerini belirler. Bu belirleme sonucu, bakım planlama dokümanı hazırlanır ve imalatçı kuruluşun bulunduğu ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından incelenerek onaylanır. Uçak işleticisi, bu dokümanı kendi işletme koşullarına göre revize eder ve kendi ülkesinin sivil havacılık otoritesine onaylatır ve uçaklarının bakımını bu onaylı dokümana uygun olarak yapar. (Bkz. Ek-6)

5.2.8.1.2. İlave tip sertifikasyonu

Tip sertifikası alan bir uçağın işletilebilmesi için gerekli olan diğer bir doküman da işletme el kitabıdır (Flight operation manual). Bu kitap da imalatçı ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından onaylanır. İşletici, bu kitapta kendi işletme koşullarına göre gerekli değişiklikleri yapar. Bu şekilde değiştirilen işletme elkitabını ülkesinin sivil havacılık otoritesine onaylatarak uçuş emniyetinin imalatçı ülke otoritesinin tanımladığı sınırlar içinde kaldığından emin olarak bu işletme el kitabına göre operasyonu yürütür.

Bir uçak veya uçak parçalarında herhangi bir seviyede kontrol, onarım, bakım, tadilat işlemi, ancak ilgili uçak veya komponent imalatçısının onaylanmış prosedürlerine uygun olarak yapılabilir. Onaylı bir prosedürün bulunmadığı durumlarda ise, yapılacak işlem için imalatçının görüşü sorulur. Olumlu cevap alındığında, gerekiyorsa, uçağı işleten firmanın bağlı bulunduğu ülkenin Sivil Havacılık Kuruluşu'ndan onay alınarak, gerekli kontrol, onarım, modifikasyon, v.b. işlem uygulanır.

5.2.8.1.3. Ürün ve parçaların imalat onayı

JAR 21, hava taşıtları ile ilgili ürün ve parçalar için sertifikasyon prosedürleri sağlamaktadır. JAR 21'in içeriği temel kod olarak, Amerika Birleşik Devletleri'nin FAA'nin FAR Part 21 formatına uygunluğu sağlaması için seçilmiştir. JAR 21'e göre

otorite, yalnızca uygun Design Organization Approval (DOA) için organizasyonlar, işletmeler tarafından sunulan tip sertifikası, ilave tip sertifikası veya değişiklik başvurularını kabul etmektedir.

Ürün tasarımının uygulanabilir uçuşa elverişlilik şartlarına uygunluğu, organizasyonun uygulanabilir uçuşa elverişlilik şartlarına göre bir ürün tasarlama kabiliyetini, bu şartlara doğrulama kabiliyetini ve bu uygunluğu otoritelere gösterme kabiliyetini onaylayan DOA'ye bağlıdır. DOA, bir Tasarım Organizasyonu'nun Otoriteler tarafından kabul edildiğinin onayıdır. DOA Tasarım Organizasyonu'na Otoriteler adına aktiviteler (onaylar dâhil) gerçekleştirmek için imtiyazlar sağlayabilir. Bu imtiyazlar:

- Otorite, doğrulama yapmadan Tasarım Organizasyonu'nun sunduğu uygunluk belgelerini kabul edebilir.
- Tasarım değişikliklerini sınıflandırabilir.
- Küçük değişikliklerin onayı ve teknik içeriğin onaylandığının beyanını içeren ilgili bilgi veya talimatları çıkarabilir.
- Otorite büyük bir değişikliği onayladığında teknik içeriğin onaylandığının beyanını içeren ilgili bilgi veya talimatları çıkarabilir.
- Asgari teçhizat listesi (Master Minimum Equipment List (MMEL)) ve Hava aracı uçuş el kitabı (Aircraft Flight Manual (AFM)) belgelerindeki değişikliklerin onayları ve değişikliğin onaylandığının beyanını içeren değişiklikleri çıkarabilir.
 - a. Parçaların imalatı ile ilgili kurallara (FAR-21 Kuralları) göre hiçbir havayolu işleticisi, piyasada satmak için uçak parçası üretmez. İşleticiler, sadece kendi uçaklarında kullanmak üzere ve imalatçının sağladığı bilgilere göre parça üretebilir. Bir tip sertifikası veya imalat sertifikası kapsamında imal edilen parçalar, üretilmiş onaylı parçalar bu kapsamdadır.

Bunların dışında kalan parçalar, “onaysız” (unapproved) parçalardır. İşleticiler ve bakım kuruluşları, sistemleri içine onaysız parçaların girmemesi için, uçak parçalarını ve bileşenlerini mutlaka onaylı kuruluşlardan satın almak durumundadırlar.

5.2.8.2. Tescil (Registration) sertifikası

Türk Sivil Havacılık Kanununa uygun olarak yurda sokulmuş olan bir sivil hava aracı, evvelce kayıtlı bulunduğu sicilinden sildirilmişse, Türk sivil uçak siciline

tescil (kayıt) edilir. Türk Devletine veya kamu tüzelkişilerine veya Türk vatandaşlarına veya çoğunluğu Türk olan tüzelkişilere, en az altı ay süre ile yalnız bunlar adına işletilmek üzere bırakılırsa, sicile geçici olarak tescil (kayıt) yapılabilir.

Sivil hava aracının tescili için, işleticinin Türk Sivil Havacılık Kanununda gösterilen kayıt ve şartlara uyması ve bir dilekçe ile UDHB'ye başvurması gereklidir. Gerekli incelemeler yapıldıktan sonra sicile kaydedilen sivil hava araçlarına tescil belgesi verilir. Sivil uçak sicilinde ve verilecek tescil belgesinde hava aracına ait en az aşağıdaki kayıtlar yer alır. (Bkz. Ek-4)

- Yapımcısının ticaret unvanı ve adresi,
- Yapım tarihi ve seri numarası,
- Yapımcının sivil hava aracı için belirlediği tip, model, marka,
- Gerçek kişi ise, adı ve soyadı, adresi, varsa ticaret unvanı ve kayıtlı bulunduğu ticaret sicili ile sicil numarası,
- Ticaret ortaklığı ise, ortaklığın türü, ticaret unvanı, kayıtlı bulunduğu ticaret sicili ile sicil numarası,
- Edinme şekli.
- Verilen tescil işareti.

Bu kayıtlarda değişiklik olduğu takdirde, ilgilinin, en geç 15 gün içinde başvurarak, yeni durumu sicile ve kayıt belgesine işletmesi zorunludur. Sicile tescil edilmiş bulunan Türk sivil hava aracı, ilgili yönetmelik hükümlerine göre belirlenmiş milliyet ve tescil işaretlerinden başkasını taşıyamaz ve başka bir devletin siciline tescil edilemez. Türk uçak siciline tescil edilen hava aracı, Türk tabiiyet ve tescil işaretini taşır.

Bir sivil hava aracının tescil edilebilmesi için, aşağıdaki şartları sağlaması gereklidir.

- Türk Sivil Havacılık Kanununa göre Türk sivil hava aracı sayılması.
- Başka bir memlekette tescil edilmemiş olması ve eğer tescil edilmiş ise oradan kaydının silindiğine dair belge getirilmiş olması.
- Hava aracının uçuşa elverişli bulunduğuna dair UDBH tarafından verilmiş belgeye sahip olması.

5.2.8.3. Gürültü sertifikası

Sübjektif olarak istenmeyen, gelişmiş güzel bir yapısı olan ses biçimine gürültü denir. Kişilerin huzur ve sükûnunu beden ve ruh sağlığını gürültü ile bozmayacak bir çevrenin geliştirilmesini için gürültü kontrolünün sağlanması gerekir.

Gürültünün insan sağlığı ve konforu üzerindeki etkileri şu şekilde sıralanabilir;

- İşitme hasarları şeklinde görülen fiziksel tesirleri,
- Vücut aktivitesinde görülen fizyolojik tesirleri,
- Rahatsızlıklar, sinirlilik gibi psikolojik tesirleri ve iş veriminin azalması,
- İşitilen seslerin anlaşılması gibi görülen performans tesirleri olarak 4 grupta toplanabilir.

Türk tescilindeki ve yabancı ülke tescilindeki havayolu araçlarının iç ve dış trafiğe açık hava alanlarımıza iniş ve kalkış yapabilmeleri için Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) sözleşmesi Annex-16 bölüm 3 şartlarına göre gürültü sertifikasına sahip bulunmaları gerekir. Gürültü sertifikası bulunmayan Türk ve yabancı ülke tescilli hava yolu taşıtları iç ve dış trafiğe açık havaalanlarımıza gürültü tazminatı ödeyerek iniş ve kalkış yapabilirler. Bu tazminatlarla ilgili esaslar UDHB tarafından belirlenir ve tebliğ şeklinde yayımlanır.

5.2.8.4. Ağırlık ve denge sertifikası

Hava aracının sertifikalandırılması sürecinde hava aracı SHGM tarafından yayımlanan SHT J kurallarına uymalıdır. Hava aracı ağırlık ve denge talimatı (SHT-J)' na göre onaylı azami koltuk kapasitesi 20 ve daha fazla olan uçaklar, SHGM onaylı ağırlık ve denge formu olmaksızın ticari faaliyette kullanılamaz. Ağırlık ve denge formunda meydana gelen değişiklikler SHGM' ye revizyon olarak bildirilir. Ağırlık ve denge formunun dizayn ve kullanım sorumluluğu işletmeciye aittir. Filoya yeni katılan bir uçağın, koltuk konfigürasyonu ve ağırlık değerlerinde değişiklik olmaması halinde, mevcut ağırlık ve denge formu yenisi hazırlanana kadar 45 gün süreyle geçerlidir.

İşletmeci, ağırlık ve denge formunun onaylanması amacıyla, SHGM'ye yazılı olarak başvuruda bulunmak zorundadır. Bu başvurunun ekinde bulunması zorunlu dokümanlar şunlardır:

- Ağırlık ve denge formu,
- Başvuru yapılan uçak için hazırlanmış havaalanı taşıma dokümanı (Airport Handling Manuel (AHM)) 560,
- Üretici firma, JAA üyesi bir Sivil Havacılık Otoritesi veya SHGM tarafından onaylanmış uçak konfigürasyonunu gösterir güncel şematik bilgiler,
- SHY/JAR/EASA 145 bakım yetkisine sahip bir kuruluş tarafından hazırlanmış en son uçak tartım raporu,
- Orijinal ve güncel ağırlık ve denge el kitabı, hava aracı uçuş el kitabı.

ALTINCI BÖLÜM: UYGULAMA

SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE SERTİFİKASYON VE STANDARDİZASYON UYGULAMALARININ İŞLETMELERİN KURUMSAL YAPILARINA ETKİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

6.1. ÇALIŞMANIN AMACI

Bu araştırmanın amacı havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin uyması gereken uluslararası havacılık standartlarının gereklerini ortaya koymak, sertifikasyon sürecinde uyulması gereken kuralları belirlemek ve bu kuralların işletmelerin kurumsal yapılarına etkilerini ortaya koymaktır.

6.2. ARAŞTIRMANIN KAPSAM VE KISITLARI

Araştırmanın kapsamını sertifikasyon sürecinde uyulması gereken işletmelerin kurumsal yapılarına etkilerini ortaya koymaktır. Anket yolu ile elde verilerinin elde edilmesi için konu ile alakalı sektörde yer alan işletmeler çalışma kapsamına alınmıştır.

Araştırmanın başlıca kısıtları aşağıda belirtilmiştir.

Araştırmanın uygulaması için araştırma kapsamına alınan işletmelerde konu ile alakası olabilecek kişilerin tamamına ulaşılamamış olması araştırmanın kısıtı olarak belirlenmiştir.

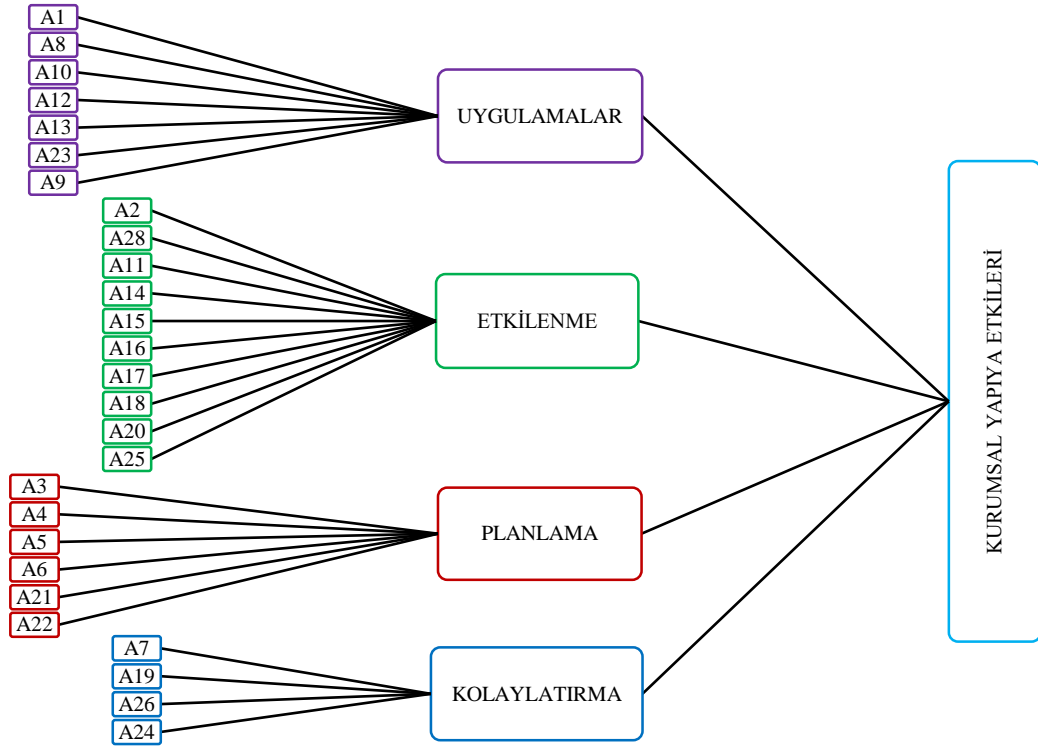
6.3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Araştırmada veri toplama yöntemi olarak anket yöntemi kullanılmış ve ilgili literatürdeki araştırmalardan yararlanılarak tarafımızdan ölçek geliştirilmiş ve anket formları düzenlenmiştir. Anket soruları, anket sorularını cevaplayanların sertifikasyon sürecinde uyulması gereken işletmelerin kurumsal yapılarına etkilerini belirlemek amacı doğrultusunda düzenlenmiştir. Anket üç bölümden oluşmuş ve birinci bölümde katılımcıların firmalarına ait özelliklerini sorgulayan tanımlayıcı sorulara, ikinci bölümde sertifikasyon sürecinin işletmelerin kurumsal yapısına etkilerini belirlemeye yönelik 28 ifade (A grubu ifadeler) ve üçüncü bölümde sertifikasyon çalışmalarının kurumsallaşma sürecini etkileme boyutlarını belirlemeye yönelik 12 ifadeye (B grubu ifadeler) yer verilmiştir.

Araştırma öncelikle 5’li likert ölçeğine göre hazırlanmıştır. Buna göre “1 kesinlikle katılmıyorum” “2 katılmıyorum”, “3 kararsızım”, “4 katılıyorum”, “5 kesinlikle katılıyorum” şeklinde ölçeklendirilmiştir. Ancak 20 katılımcıya ankette yer alması muhtemel hatalardan sakınmak için pilot uygulama (Altunışık vd. 2010:81) yapılmıştır. Pilot uygulama sonucunda cevaplar ağırlıklı olarak üç ifade üzerinde yoğunlaştığından dolayı anketteki derecelendirme soruları 3’lü likert ölçeğine göre düzenlenmiştir. “3 katılıyorum” “2 kısmen katılıyorum, “1 katılmıyorum” olarak belirlenmiştir. Toplanan bu veriler betimleyici istatistiksel analizler ve çok değişkenli istatistiksel analizlerle analiz edilmiştir. Anket sorularının güvenilirliği faktör analizi ile test edilmiştir.

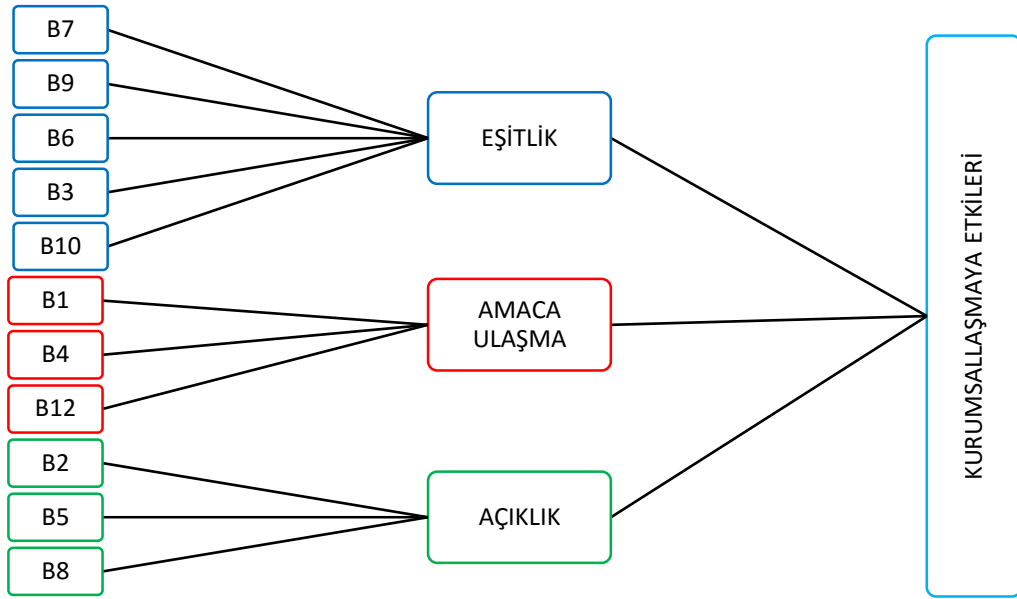
Katılımcıların sertifikasyon çalışmalarının kurumsallaşma sürecine etkisi ile alakalı ifadelerle uygulanan faktör analizi sonucu elde edilen alt boyutlara bakışlarının farklılık gösterip göstermediğinin tespiti için ANOVA analizleri; faktörler arasındaki ilişkinin ortaya konması için korelasyon analizi yapılmıştır. Faktör analizi sonucunda ifadelerin gruplandırılması Şekil 6.1 ve Şekil 6.2 de görüldüğü gibi modellenmiştir. Faktör analizi sonucunda gruplar arası farklılığın sebebini araştırmak için ise post hoc testlerinden tukey testi uygulanmıştır.

6.4. ARAŞTIRMA MODELİ



Şekil 6.1. Kurumsal yapı araştırma modeli

Araştırmada anket sorularından açıklayıcı ifadeler iki bölüme ayrılmıştır. Birinci bölümde 28 ifadeye yer verilmiştir. Bu ifadeler sertifikasyon sürecinin işletmelerin kurumsal yapılarına etkilerini ölçmeye yönelik ifadelerdir (Bkz. EK-7). Birinci bölümdeki ifadeler (A grubu ifadeler) faktör analizi uygulanarak ifadeler arasında ilişkili olanlar gruplandırılmıştır. Gruplar Şekil 6.1'deki gibi tarafımızdan isimlendirilmiştir (Bkz. Tablo 6.10).



Şekil 6.2. Kurumsallaşma araştırma modeli

Araştırmada B grubu ifadeler faktör analizi uygulanarak ilişkili ifadeler gruplandırılmıştır. Bu gruplandırma sonucu kendi arasında ilişkili üç grup ortaya çıkmıştır. İfade grupları “eşitlik”, “amaca ulaşma” ve “açıklık” olarak tarafımızdan isimlendirilmiştir.

6.5. ARAŞTIRMANIN HİPOTEZLERİ

Araştırmanın hipotezleri aşağıdaki gibidir;

H₁: İşletmelerin faaliyet gösterdikleri alana göre kurumsallaşma alt boyutlarına bakış açılarında farklılık vardır.

- H_{1a}: Faaliyet gösterilen alana göre kurumsallaşma alt boyutlarından eşitliğe bakışta farklılık vardır.
- H_{1b}: Faaliyet gösterilen alana göre kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşmaya bakışta farklılık vardır.
- H_{1c}: Faaliyet gösterilen alana göre kurumsallaşma alt boyutlarından açıklığa bakışta farklılık vardır.

H₂: Çalışılan işletmelerinin hukuki yapılarına göre kurumsallaşma alt boyutlarına bakışta farklılık vardır.

- H_{2a}: Çalışılan işletmelerinin hukuki yapılarına göre kurumsallaşma alt boyutlarından eşitliğe bakışta farklılık vardır.
- H_{2b}: Çalışılan işletmelerinin hukuki yapılarına göre kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşmaya bakışta farklılık vardır.
- H_{2c}: Çalışılan işletmelerinin hukuki yapılarına göre kurumsallaşma alt boyutlarından açıklığa bakışta farklılık vardır.

H₃: İşletmedeki göreve göre kurumsallaşma alt boyutlarına bakışta farklılık vardır.

- H_{3a}: İşletmedeki göreve göre kurumsallaşma alt boyutlarından eşitliğe bakışta farklılık vardır.
- H_{3b}: İşletmedeki göreve göre kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşmaya bakışta farklılık vardır.
- H_{3c}: İşletmedeki göreve göre kurumsallaşma alt boyutlarından açıklığa bakışta farklılık vardır.

H₄:Kurumsallaşma alt boyutları ile Sertifikasyon (lisans-ruhsat) Süreci alt boyutları arasında ilişki vardır.

- H_{4a}: Kurumsallaşma alt boyutlarından eşitlik ile Sertifikasyon Süreci alt boyutlarından uygulamalar arasında ilişki vardır.
- H_{4b}: Kurumsallaşma alt boyutlarından eşitlik ile Sertifikasyon Süreci alt boyutlarından etkilenme arasında ilişki vardır.
- H_{4c}: Kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşma ile Sertifikasyon Süreci alt boyutlarından planlama arasında ilişki vardır.
- H_{4d}: Kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşma ile Sertifikasyon Süreci alt boyutlarından kolaylaştırma arasında ilişki vardır.

6.6. ARAŞTIRMANIN EVRENİ VE ÖRNEKLEMİ

Araştırmanın evreni 179 havacılık işletmesi, 47 yer hizmetleri işletmesi, 54 bakım onarım ve 46 eğitim işletmesi olmak üzere 326 işletmeden oluşmaktadır.

Çalışma için hazırlanan anket Google form da hazır hale getirilmiştir. Araştırma kolayda örnekleme yöntemi ile anket 10.04.2015-30.07.2015 tarihleri

arasında ilgili işletmelerdeki kişilere link olarak gönderilmiştir. Verilen linkte cevaplanan anketler dikkate alınmış ve elde edilen veriler analiz edilmiştir.

Araştırmada ana kütlenin tamamına ulaşamadığı için örneklem seçimine gidilmiş, kolayda örnekleme yöntemi ile seçilen 120 işletmedeki çalışana anket formu gönderilmiştir. Hatalı ve eksik olan 8 anket formu iptal edilerek 112 kişilik örnekleme ulaşılmış ve örneklemin evreni temsil etme açısından aşağıda hesaplanan örneklem büyüklüğü hesaplama formülüne göre yeterli bulunduğu için veri toplama süreci sonlandırılmıştır (Özdamar 2003:116).

$$n = N \cdot t^2 p q / d^2 (N-1) + t^2 p q$$

Formülde;

N: Hedef kitledeki birey sayısı

n: Örnekleme alınacak birey sayısı

p: İncelenen olayın görülüş sıklığı (gerçekleşme olasılığı)

q: İncelenen olayın görülmemiş sıklığı (gerçekleşmeme olasılığı)

t: Belirli bir anlamlılık düzeyinde, t tablosuna göre bulunan teorik değer

d: Olayın görülüş sıklığına göre kabul edilen? Örnekleme hatasıdır.

N=326 Havacılık işletmesi

p= %90 = 0,9

q= %10 =0,1

t= 0,05 anlamlılık düzeyi için 1,96

d= 0.05 (%5 örnekleme hatasını kabul ettiğimiz için)

n= 97

Örnekleme sayısı için 97 anket yeterli olmasına rağmen 120 anket hedeflenmiş ancak 112 anket geçerli olup, analize dâhil edilmiştir.

6.7. VERİLERİN ANALİZİ

Araştırmada elde edilen veriler, sorulara ve konu alanına göre frekans, yüzde, aritmetik ortalama, standart sapmalar halinde gösterilmiştir. Düzeylerin yer aldığı bu aralıklar, seçeneklere verilen en düşük değer olan 1 ile en yüksek değer olan 3 arasındaki seri genişliğinin araştırmacı tarafından “3 Katılıyorum”, “2 Kısmen Katılıyorum” ve “1 Katılmıyorum” şeklinde belirlenen düzey sayısına göre yapılmıştır.

Katılımcıların sertifikasyon çalışmalarının kurumsallaşma sürecine etkisi ile alakalı ifadelerle uygulanan faktör analizi sonucu elde edilen alt boyutlara bakışlarının farklılık gösterip göstermediğinin tespiti için ANOVA analizleri faktörler arasındaki ilişkinin ortaya konması için korelasyon analizi yapılmıştır.

6.7.1. Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA)

Varyans analizi; ikiden fazla sayısal ana kitle ortalamalarının birbirine eşit olup olmadığını test edebilmek için kullanılan bir istatistiksel analiz yöntemidir (Kartal 1998:57). Tek yönlü varyans analizi grup ortalamaları arasındaki farkın istatistiksel açıdan önemli olup olmadığını test etmek amacıyla kullanılan bir yöntemdir. Şayet araştırmada, kütle varyansları bilinmiyor fakat kütle grup varyanslarının eşit olduğu biliniyorsa, her kütle ortalamasının farklı ve niteliğe ilişkin dağılımın normal dağılım olduğu varsayıldığında hipotezlerin grup ortalamalarının biri diğerine eşitliği şeklinde oluşturulur. Hesaplama sonucunda elde edilen f değeri, incelenen güven seviyesinde ret edilir ve incelenen değişkene göre oluşturulan grup ortalamaları arasında istatistiksel açıdan önemli bir fark olduğuna karar verilir.

6.7.2. Korelasyon Analizi

Korelasyon analizi, iki değişken arasındaki ilişki düzeyini veya derecesini ölçen bir istatistik yöntemidir. Korelasyon katsayısı ise genellikle “r” harfiyle gösterilip, değişkenler arasındaki doğrusal ilişkinin derecesini veya kuvvetini belirler, iki seri arasında hiç bir ilişki yoksa korelasyon katsayısı sıfırdır. İki değişkenin aynı istikamette seyretmeleri halinde yani tam bir doğrusal ilişki olması halinde $r = +1$, bunun tam tersi durumda, yani iki değişkenin ters yönde seyretmeleri halinde r negatif

olup, bu yönde tam bir ilişki varsa korelasyon katsayısı $r = -1$ olacaktır (Büyüköztürk 2002:223).

6.7.3. Faktör Analizi

Faktör analizi, birbiriyle ilişkili p tane değişkeni bir araya getirerek az sayıda ilişkisiz ve kavramsal olarak anlamlı yeni değişkenler (faktörler, boyutlar) bulmayı, keşfetmeyi amaçlayan çok değişkenli bir istatistiktir. Faktör analizi, aynı yapıyı ya da niteliği ölçen değişkenleri bir araya toplayarak ölçmeyi az sayıda faktör ile açıklamayı amaçlayan bir istatistiksel tekniktir. Faktör analizi, bir faktörleştirme ya da ortak faktör adı verilen yeni kavramları (değişkenleri) ortaya çıkarma ya da maddelerin faktör yük değerlerini kullanarak kavramların işlevsel tanımlarını elde etme süreci olarak da tanımlanmaktadır (Büyüköztürk 2002:222).

6.7.4. Firmalara Ait Bulgular

Katılımcıların demografik özellikleri ile işletmelerine ait sorulara verdikleri cevapların frekans yüzdeleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

6.7.4.1. Havacılık sektörü faaliyet alanı

Yapılan anket çalışmasında katılımcılara “Havacılık sektöründe ağırlıklı olarak hangi alanda faaliyet gösteriyorsunuz ?” sorusu sorulmuş ve alınan cevaplara göre istatistiksel analiz sonuçları Tablo 6.1’de verilmiştir.

Tablo 6.1. Havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmeler

İşletme türleri	Frekans	Yüzde
Havayolu işletmesi	11	9,8
Hava taksi işletmesi	12	10,7
Genel havacılık işletmesi	12	10,7
Yer hizmetleri işletmesi	4	3,6
Bakım onarım işletmesi	52	46,4
Havacılık eğitim işletmesi	8	7,1
Heliport işletmesi	3	2,7
Havacılık kulübü	10	8,9
Toplam	112	100

Araştırmaya katılan şirketlerin %9,8’si havayolu işletmesinde, %46,4’ü bakım onarım işletmesinde, %10,7’si genel havacılık işletmesinde, %10,7’si hava taksi

işletmesinde ve %8,9'u da havacılık kulübü işletmesinde çalışan kişilerden oluşmaktadır.

6.7.4.2. Kurum faaliyet süresi

Yapılan anket çalışmasında katılımcılara “Kurumunuz kaç yıldır faaliyet göstermektedir ?” sorusu sorulmuş ve alınan cevaplara göre istatistiksel analiz sonuçları Tablo 6.2’de verilmiştir.

Tablo 6.2. Havacılık işletmelerinin faaliyet süreleri

Faaliyet süresi	Frekans	Yüzde
1-5 yıl	33	29,5
6-10 yıl	26	23,2
10-15 yıl	14	12,5
15 yıldan fazla	39	34,8
Toplam	112	100

Araştırmaya katılan kurumların faaliyet sürelerine göre dağılımına bakıldığında %34,8’inin 15 yıldan fazla, %29,5’inin 1-5 yıl arası, %23,2’sinin 6-10 yıl arası ve %12,5’inin de 10-15 yıl arası sürelerde faaliyette olan kurumlar olduğu görülmektedir.

6.7.4.3. Kurum personel sayısı

Yapılan anket çalışmasında katılımcılara “İşletmenizde kaç kişi çalışmaktadır?” sorusu sorulmuş ve alınan cevaplara göre istatistiksel analiz sonuçları Tablo 6.3’de verilmiştir.

Tablo 6.3. Havacılık işletmelerinin personel sayıları

Personel sayısı	Frekans	Yüzde
1-9 kişi	25	22,3
10-49 kişi	23	20,5
50-249 kişi	14	12,5
250 ve daha fazla	50	44,6
Toplam	112	100

Araştırmaya katılan kurumların çalışan sayısının dağılımına bakıldığında; 50 kurumda 250 ve üzeri, 25 kurumda 1-9, 23 kurumda 10-49 ve 14 kurumda 50-249 personel çalıştırdıkları görülmektedir. Bu sonuçlara göre araştırmaya katılan kurumların çoğunluğu büyük işletme statüsünde olan kuruluşlar olduğu anlaşılmaktadır.

6.7.4.4. Kurum hukuki yapısı

Yapılan anket çalışmasında katılımcılara “İşletmenizin hukuki yapısı nedir?” sorusu sorulmuş ve alınan cevaplara göre istatistiksel analiz sonuçları Tablo 6.4’de verilmiştir.

Tablo 6.4. Havacılık işletmelerinin hukuki yapıları

İşletmelerin hukuki yapıları	Frekans	Yüzde
Anonim şirket	65	58,4
Limited şirket	8	7,1
Kulüp, dernek ve diğer	39	34,8
Toplam	112	100

Araştırmaya katılan kurumların hukuki yapılarına göre %58,4’ünün anonim şirket, %34,8’inin kulüp dernek ve diğer işletmeler ve yalnızca %7,1’inin limited şirket olduğu anlaşılmaktadır.

6.7.4.5. Kurum personel pozisyonu

Yapılan anket çalışmasında katılımcılara “İşletmedeki göreviniz nedir?” sorusu sorulmuş ve alınan cevaplara göre istatistiksel analiz sonuçları Tablo 6.5’de verilmiştir.

Tablo 6.5. Havacılık işletmelerinin personel görev dağılımı

Personel	Frekans	Yüzde
İşletme sahibi	27	24,1
Genel müdür	12	10,7
İKY müdürü	38	33,9
Pilot	17	15,2
Diğer	18	16,1
Toplam	112	100

Katılımcıların işletmelerindeki görevlerinin dağılımı incelendiğinde; 38 katılımcının İKY müdürü, 27 kişinin işletme sahibi, 17 kişinin pilot, 12 kişinin genel müdür ve 18 kişinin de diğer birimlerde (muhasabe, halkla ilişkiler vs) birimlerinde çalışan kişiler olduğu görülmektedir.

6.7.4.6. Kurumun sahip olduğu sertifikalar

Yapılan anket çalışmasında katılımcılara “Kurumunuzun sahip olduğu sertifikaları işaretleyiniz.” sorusu sorulmuş ve alınan cevaplara göre istatistiksel analiz sonuçları Tablo 6.6’de verilmiştir.

Tablo 6.6. Havacılık işletmelerinin sahip olduğu sertifika tipleri

Sertifika türleri		Yok	Var
Havayolu işletme sertifikası	Frekans	101	11
	Yüzde	90,2	9,8
Hava aracı sertifikası	Frekans	48	64
	Yüzde	42,9	57,1
Yer hizmetleri işletme sertifikası	Frekans	56	56
	Yüzde	50,0	50,0
Balon işletmesi sertifikası	Frekans	88	24
	Yüzde	78,6	21,4
Bakım işletmesi sertifikası	Frekans	38	74
	Yüzde	33,9	66,1
Hava taksi işletmesi sertifikası	Frekans	67	45
	Yüzde	59,8	40,2
Uçakla zirai mücadele işletme sertifikası	Frekans	100	12
	Yüzde	89,3	10,7
Havacılık eğitim işletmesi sertifikası	Frekans	44	68
	Yüzde	39,3	60,7

Araştırmaya katılan kurumların sahip olduğu sertifikalarının dağılımına bakıldığında; %9,8’inde havayolu işletme sertifikası, %57,1’inde hava aracı sertifikası, %50’inde yer hizmetleri işletme sertifikası, %21,4’ünde balon işletmesi sertifikası, %66,1’inde bakım işletmesi sertifikası %40,2’inde hava taksi işletmesi sertifikası, %10,7’inde uçakla zirai mücadele işletme sertifikası ve % 60,7’inde de havacılık eğitim işletmesi sertifikası bulunduğu görülmektedir.

Bu değerlendirme sonucunda belirli bir alanda faaliyet gösteren kurumun kendi faaliyet alanı dışında da birçok alanda faaliyette bulunduğu görülmektedir.

6.7.4.7. Kurum havayolu işletmesi ise düzenlediği hizmet tipleri

Yapılan anket çalışmasında katılımcılara “Eğer havayolu işletmesi iseniz hangi hizmetleri düzenliyorsunuz ?” sorusu sorulmuş ve alınan cevaplara göre istatistiksel analiz sonuçları Tablo 6.7’de verilmiştir.

Tablo 6.7. Havayolu işletmelerinin hizmet tipleri

Hizmet tipleri		Yok	Var
Tarifeli seferler	Frekans	1	10
	Yüzde	9,1	90,9
Tarifersiz seferler (charter)	Frekans	3	8
	Yüzde	27,3	72,7
Yük taşımacılığı	Frekans	10	2
	Yüzde	81,8	18,2

Araştırmaya katılan ve hava yolu işletmesi olduğunu belirten 11 işletmeden; 10 tanesi tarifeli seferler düzenlemektedir. Bu 11 işletmenin 7 tanesi aynı zamanda tarifersiz seferler (charter), 2 tanesi de yük taşımacılığı alanlarında faaliyet göstermektedir.

6.7.5. Sertifikasyon sürecinin kurumsal yapıya etkileri

Yapılan anket çalışmasında katılımcılara “Sertifikasyon (lisans-ruhsat) Sürecinin İşletmenizin Kurumsal Yapısına Etkileri” sorusu sorulmuş ve alınan cevaplara göre istatistiksel analiz sonuçları Tablo 6.8’de verilmiştir.

Tablo 6.8. Sertifikasyon sürecinin kurumsal yapıya etkileri

		Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	S.S	Ort.
Kurumumuz bu süreçte SWOT analizi (güçlü ve zayıf yanlar-fırsatlar ve tehditler) yaptı	N	24,0	37,0	51,0	0,786	2,24
	%	21,4	33,0	45,5		
Sertifikasyon kurumsal kimliğimizi (vizyon, misyon, strateji) olumlu etkiledi	N	0,0	75,0	37,0	0,472	2,67
	%	0,0	67,0	33,0		
Kurumumuzda sertifikasyon süreci planlaması yapıldı	N	10,0	0,0	102,0	0,573	2,82
	%	8,9	0,0	91,1		
Sertifikalar Kurumumuzun yönetim organizasyon yapısını belirledi	N	76,0	11,0	25,0	0,837	2,46
	%	67,9	9,8	22,3		
Kurumumuzda sertifikasyon süreci için insan kaynağı(personel) görevlendirildi	N	10,0	3,0	99,0	0,587	2,79
	%	8,9	2,7	88,4		
Sertifika alımı için finansal planlama yapıldı	N	0,0	11,0	101,0	0,299	2,90
	%	0,0	9,8	90,2		
Sertifikasyon sürecinde kurum içinde ilgili birimler arasında koordinasyon sağlandı	N	100,0	2,0	10,0	0,583	2,80
	%	89,3	1,8	8,9		
Sertifikasyon sürecinin her adımı kurum içinde denetlendi	N	88,0	14,0	10,0	0,627	2,70
	%	78,6	12,5	8,9		

Sertifikaasyon sürecinde outsourcing (dış kaynak kullanımı) yapıldı	N	27,0	15,0	70,0	0,852	2,38
	%	24,1	13,4	62,5		
Sertifikaasyon sürecinde benchmarking (başkalarından öğrenme) yapıldı	N	0,0	33,0	79,0	0,458	2,71
	%	0,0	29,5	70,5		
Kurumumuz yerel havacılık otoritesi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile koordinasyon sorunları yaşadı	N	23,0	35,0	54,0	0,785	2,28
	%	20,5	31,3	48,2		
Kurumumuz sertifikasyon sürecinde EASA (Avrupa Havacılık Güvenlik Ajansı) ile iletişim kurdu	N	51,0	16,0	45,0	0,928	1,95
	%	45,5	14,3	40,2		
Kurumumuz sertifikasyon sürecinde FAA (Federal Havacılık İdaresi) ile iletişim kurdu	N	61,0	14,0	37,0	0,915	1,79
	%	54,5	12,5	33,0		
Sertifikaasyon gerekleri müşteri ilişkileri yönetimine pozitif etki sağlıyor	N	1,0	15,0	96,0	0,385	2,85
	%	0,9	13,4	85,7		
Sertifikalar kurumsal performansı olumlu etkiledi	N	100,0	12,0	0,0	0,311	2,89
	%	89,3	10,7	0,0		
Sertifika gerekleri kurumsal sosyal sorumluluk politikanızı etkiledi mi?	N	15,0	38,0	59,0	0,715	2,39
	%	13,4	33,9	52,7		
Sertifika gerekleri kurum kültürümüzü etkiledi	N	62,0	39,0	11,0	0,670	2,46
	%	55,4	34,8	9,8		
Sertifika gerekleri finansal alanda kurumsal yönetim (adil, şeffaf, hesap veren, sorumlu) boyutlarını etkiledi	N	60,0	26,0	26,0	0,826	2,30
	%	53,6	23,2	23,2		
Sertifika gerekleri kurumsallaşma sürecinizi hızlandırdı	N	62,0	49,0	1,0	0,518	2,54
	%	55,4	43,8	0,9		
Sertifika gerekleri işletmedeki birimlerin (personel, mali işler, pazarlama, halkla ilişkiler, kalite kontrol vb.)iş akışlarını etkiledi	N	62,0	50,0	0,0	0,499	2,55
	%	55,4	44,6	0,0		
Kurum içi iş ve görev tanımları sertifika gereklerine uygun belirlendi	N	94,0	7,0	11,0	0,626	2,74
	%	83,9	6,3	9,8		
Kurum içi kurallar sertifika gereklerine uygun olarak belirlendi	N	99,0	13,0	0,0	0,322	2,88
	%	88,4	11,6	0,0		
Sertifikalar çalışanların sürekli eğitimini zorunlu hale getirdi	N	99,0	13,0	0,0	0,322	2,88
	%	88,4	11,6	0,0		
Sertifika alım süreci kurumun kalite yönetim sistemini oluşturmasını kolaylaştırdı	N	75,0	37,0	0,0	0,472	2,67
	%	67,0	33,0	0,0		
Sertifikaasyon çalışmaları işletme maliyetlerini artırdı	N	46,0	34,0	32,0	0,829	1,88
	%	41,1	30,4	28,6		
İşletmenin hazırlaması gereken el kitapları kurumsallaşmayı kolaylaştırdı	N	63,0	39,0	10,0	0,657	2,47
	%	56,3	34,8	8,9		
Sertifikalar doğal yaşamın korunması ve gürültü önlemeye yönelik sürdürülebilir çevre politikalarını etkiledi	N	12,0	55,0	45,0	0,653	2,29
	%	10,7	49,1	40,2		
Sertifikaasyon sürecinde kurum içinde örgütsel çatışmalar yaşandı	N	10,0	22,0	80,0	0,645	2,63
	%	8,9	19,6	71,4		

Araştırmaya katılanlara sertifikasyon (lisans-ruhsat) sürecinin işletmelerinin kurumsal yapısına etkilerine yönelik yöneltilen ifadelere verdikleri cevapların değerlendirilmesine göre; “Kurumumuz sertifikasyon sürecinde FAA (Federal Havacılık İdaresi) ile iletişim kurdu” ifadesine katılımcıların %54,5’i katıldığını, %12,5’i ise kısmen katıldığını ifade etmiştir. İfadenin ortalamasının 1,79 olması katılımcıların ağırlıklı olarak işletmelerinin sertifikasyon sürecinde işletmelerinin FAA (Federal Havacılık İdaresi) ile iletişim kurduğuna katıldıkları söylenebilir. Benzer şekilde “Sertifikasyon çalışmaları işletme maliyetlerini artırdı” ifadesine katılımcıların %41,1’i katıldığını, %30,4’ü ise kısmen katıldığını ifade etmişlerdir. İfadenin ortalamasının 1,88 olması da dikkate alınacak olursa katılımcılar sertifikasyon çalışmalarının işletmelerinin maliyetlerini artırdığına inandıkları söylenebilir.

Araştırmaya katılanların “Kurumumuzda sertifikasyon süreci planlaması yapıldı” ifadesine verdikleri cevaplara göre; %91,1’i katılmamaktadır. İfadenin ortalamasının 2,82 olması dikkate alınacak olursa katılımcıların kurumlarında sertifikasyon süreci ile ilgili planlama yapıldığına inanmadıkları anlaşılmaktadır.

Katılımcıların” Sertifikasyon gerekleri müşteri ilişkileri yönetimine pozitif etki sağlıyor” ifadesine verdikleri yanıtlara göre; %85,7 si katılmadığını ifade etmişlerdir. Bu sonuca göre katılımcıların büyük çoğunluğu sertifikasyon gereklerinin müşteri ilişkileri yönetimine pozitif etki sağladığına inanmamaktadırlar.

Sertifikasyon sürecinin işletmelerin kurumsal yapılarına etkisini belirlemeye yönelik bir diğer ifade olan “Sertifika alımı için finansal planlama yapıldı” ifadesine katılımcıların %90,2’i katılmadığını belirtmiştir. İfadenin ortalamasının 2,9 olmasına göre katılımcılar işletmelerinin bu süreçte finansal planlama yapmamışlardır. Tabloda dikkati çeken bir diğer nokta katılımcıların “Sertifikalar kurumsal performansı olumlu etkiledi” ifadesine %89,3’ü katıldığını ifade etmeleridir. İfadenin ortalamasının 2,89 olması da dikkate alınacak olursa sertifikasyon çalışması sonucu alınan sertifikaların kurumsal performansı olumlu yönde etkilediğine inanmaktadırlar.

Araştırmaya katılanlara yöneltilen bir diğer ifade olan “Sertifika gerekleri kurumsallaşma sürecinizi hızlandırdı” ifadesine verilen yanıtlara göre; %55,4’ü katıldığını, %43,8’i ise kısmen katıldığını, %0,9’u ise katılmadığını ifade etmişlerdir.

Bu sonuca göre katılımcılar sertifika gerekleri işletmelerinin kurumsallaştırma sürecini hızlandırma konusunda beklenen seviyede olumlu etki sağlamıştır.

6.7.6. Sertifikasyon çalışmalarının kurumsallaşma sürecini etkileme boyutları

Yapılan anket çalışmasında katılımcılara “Sertifikasyon (lisans) çalışmalarının kurumsallaşma sürecini etkileme boyutları” sorusu sorulmuş ve alınan cevaplara göre istatistiksel analiz sonuçları Tablo 6.9’de verilmiştir.

Tablo 6.9. Sertifikasyon sürecinin kurumsallaşma sürecini etkileme boyutları

		Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılmıyorum	S.S	Ort.
Kuruluşun daha düzenli ve sistemli çalışmasını sağladı	N	74	37	1,0	0,497	2,65
	%	66,1	33	0,9		
Kontrolü sağlamak kolaylaştı	N	99	12	1,0	0,358	2,88
	%	88,4	10,7	0,9		
Hata yapma oranı düştü	N	59	52	1,0	0,52	2,52
	%	52,7	46,4	0,9		
Kuruluşun hedeflerine ulaşması kolaylaştı	N	1	44	67	0,512	2,59
	%	0,9	39,3	59,8		
Yetki ve sorumluluklar daha açık hale geldi	N	72	40	0,0	0,481	2,64
	%	64,3	35,7	0,0		
Kararlar daha kolay alınmaya başlandı	N	2	55	55	0,536	2,47
	%	1,8	49,1	49,1		
Sertifika süreci çalışanların katılımına fırsat sağladı	N	26	28	58	0,821	2,29
	%	23,2	25	51,8		
Bütçe ve iş planları daha açık hale geldi	N	29	51	32	0,741	2,03
	%	25,9	45,5	28,6		
İş bölümü daha sağlıklı işlemeye başladı	N	69	17	26,0	0,841	2,38
	%	61,6	15,2	23,2		
Kalifiye elemanların çalıştırılmasını zorunlu kıldı	N	74	38	0,0	0,476	2,66
	%	66,1	33,9	0,0		
Sertifikalar kurumsal verimliliği (az girdi ile çok çıktı sağlamak) artırdı	N	11	66	35	0,607	2,21
	%	9,8	58,9	31,3		
Kurumsal iletişim arttı	N	48	52	12,0	0,661	2,32
	%	42,9	46,4	10,7		

Araştırmaya katılanlara sertifikasyon (lisans) çalışmalarının kurumsallaşma sürecini etkileme boyutlarına yönelik yöneltilen ifadelere verdikleri cevapların

değerlendirilmesine göre; “bütçe ve iş planları daha açık hale geldi” ifadesine %25,9’u katıldığını, %45,5’i kısmen katıldığını, %28,6’sı ise katılmadığını ifade etmiştir. Katılımcıların verdikleri yanıtlara göre “Sertifikalar kurumsal verimliliği (az girdi ile çok çıktı sağlamak) artırdı” ifadesine %9,8’i katıldığını, %58,9’u kısmen katıldığını, %31,3’ü ise katılmadığını belirtmişlerdir. İki ifadenin ortalamasının 2,03 ve 2,21 olması katılımcıların genel olarak ifadelere kısmen katıldıkları şeklinde yorumlanabilir.

Araştırmaya katılanlara yöneltilen bir diğer ifade olan “Kuruluşun daha düzenli ve sistemli çalışmasını sağladı” ifadesine katılımcıların %66,1’i katıldığını, %33’ü kısmen katıldığını, %0,9’u ise katılmadığını belirtmişlerdir. İfadeye verilen cevapların ortalamasının 2,65 olması katılımcıların genel olarak yapılan sertifikasyon çalışmalarının kurumlarının daha düzenli ve sistemli çalışmasını sağladığına inandıkları sonucuna varılabilir.

Sertifikasyon çalışmalarının kurumsallaşma sürecine etkisi ile alakalı bir diğer ifade olan “Kalifiye elemanların çalıştırılmasını zorunlu kıldı” ifadesine katılımcıların %66,1’i katıldığını, %33,9’u kısmen katıldığını belirtmişlerdir. Benzer şekilde “Kontrolü sağlamak kolaylaştı” ifadesine %88,4’ü katıldığını, %10,7’si kısmen katıldığını, %0,9’u ise katılmadığını belirtmişlerdir.

Sertifikasyon çalışmalarının kurumsallaşma sürecini etkilemesi ile alakalı katılımcıların ifadelere genel olarak katıldıkları anlaşılmaktadır. İfadelerden “Kalifiye elemanların çalıştırılmasını zorunlu kıldı” ifadesi dışındaki bazı sorular için katılmıyor olmaları sertifikasyon çalışmalarının işletmelerin kurumsallaşmalarına genel olarak olumlu katkı yapmadığı şeklinde yorumlanmamalıdır. Kurumsallaşmayı doğrudan etkileyen sorulara verilen cevaplar sertifikasyon faaliyetlerinin kurumsal yapıyı etkilediğini göstermektedir.

6.7.7. Faktör Analizleri

6.7.7.1. Sertifikasyon süreci faktör analizi

Sertifikasyon süreci ile ilgili ifadelere faktör analizinden önce araştırma verilerinin güvenilirliğini test etmek amacıyla güvenilirlik analizi yapılmıştır. Güvenirlik analizinde kullanılan ve ölçeğin homojen bir yapı gösterdiğini ve 0 ile 1 arasındaki

değer alan Cronbach's Alpha katsayısıdır. Ankette kullanılan ölçeğin güvenilir kabul edilebilmesi için Cronbach's Alpha katsayısının 0,60' tan büyük olması gerekmektedir (Kalaycı, 2014:405). Araştırmada kullanılan ölçekte 27. ifade “Sertifikalar doğal yaşamın korunması ve gürültü önlemeye yönelik sürdürülebilir çevre politikalarını etkiledi mi?” faktör yapısını bozduğu ve güvenilirliğini düşürdüğü için ölçekten çıkarılmıştır. Bu ifade çıkarıldıktan sonra ölçeğin Cronbach's Alpha katsayısının 0,806 olduğu bu değerde 1 yakın olduğu için ölçeğin güvenilirlik yönünden kabul edilebilir olduğuna karar verilmiştir.

Araştırmada elde edilen verilere güvenilirlik analizi uyguladıktan sonra sertifikasyon çalışmalarının kurumsallaşma sürecini etkileme boyutlarının belirlenmesi amacıyla geliştirilen sertifikasyon süreci ölçeğinin katılımcılar tarafından cevaplanması sonucunda elde edilen verileri faktör analizi uygulanmıştır. Sertifikasyon süreci boyutlarını belirlemek amacıyla açıklayıcı faktör analizi kullanılmıştır. Faktör analizi sonucu değişkenlere Kaiser-Meyer-Olkin Measure (KMO) ve Bartlett's testleri yapılmış analiz edilen değişkenlerin faktör analizine uygun olup olmadıkları test edilmiştir. Tablo 6.10'de bu sonuçlara ilişkin değerler yer almaktadır.

Tablo 6.10. Sertifikasyon Süreci Faktör Analizi

	Faktör Yükleri	Cronbach's Alpha	Öz Değerler	Varyans
Uygulamalar				
A1 Kurumumuz bu süreçte SWOT analizi (güçlü ve zayıf yanlar-fırsatlar ve tehditler) yaptı	0,973			
A8 Sertifikasyon sürecinin her adımı kurum içinde denetlendi	0,969			
A10 Sertifikasyon sürecinde benchmarking (başkalarından öğrenme) yapıldı	0,969	0,957	9,076	32,415
A12 Kurumumuz sertifikasyon sürecinde EASA (Avrupa Havacılık Güvenlik Ajansı) ile iletişim kurdu	0,951			
A13 Kurumumuz sertifikasyon sürecinde FAA (Federal Havacılık İdaresi) ile iletişim kurdu	0,917			
A23 Sertifikalar çalışanların sürekli eğitimini zorunlu hale getirdi	0,884			

A9 Sertifikasyon sürecinde outsourcing (dış kaynak kullanımı) yapıldı	0,604			
Etkilenme				
A2 Sertifikasyon kurumsal kimliğimizi (vizyon, misyon, strateji) olumlu etkiledi	0,938			
A28 Sertifikasyon sürecinde kurum içinde örgütsel çatışmalar yaşandı	0,934			
A11 Kurumumuz yerel havacılık otoritesi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile koordinasyon sorunları yaşadı	0,883			
A14 Sertifikasyon gerekleri müşteri ilişkileri yönetimine pozitif etki sağlıyor	0,813			
A15 Sertifikalar kurumsal performansı olumlu etkiledi	0,811	0,679	5,924	21,157
A16 Sertifika gerekleri kurumsal sosyal sorumluluk politikanızı etkiledi mi?	-0,739			
A17 Sertifika gerekleri kurum kültürümüzü etkiledi	-0,703			
A18 Sertifika gerekleri finansal alanda kurumsal yönetim (adil, şeffaf, hesap veren, sorumlu) boyutlarını etkiledi	0,679			
A20 Sertifika gerekleri işletmedeki birimlerin (personel, mali işler, pazarlama, halkla ilişkiler, kalite kontrol vb.)iş akışlarını etkiledi	-0,631			
A25 Sertifikasyon çalışmaları işletme maliyetlerini artırdı	0,591			
Planlama				
A3 Kurumumuzda sertifikasyon süreci planlaması yapıldı	0,937			
A4 Sertifikalar Kurumumuzun yönetim organizasyon yapısını belirledi	0,937			
A5 Kurumumuzda sertifikasyon süreci için insan kaynağı(personel) görevlendirildi	0,719	0,669	4,397	15,704
A6 Sertifika alımı için finansal planlama yapıldı	0,703			
A21 Kurum içi iş ve görev tanımları sertifika gereklerine uygun belirlendi	0,687			
A22 Kurum içi kurallar sertifika gereklerine uygun olarak belirlendi	0,612			
Kolaylaştırma				
A7 Sertifikasyon sürecinde kurum içinde ilgili birimler arasında koordinasyon sağlandı	0,992	0,771	2,309	8,247

A19 Sertifika gerekleri kurumsallaşma sürecinizi hızlandırdı	0,879			
A24 Sertifika alım süreci kurumun kalite yönetim sistemini oluşturmasını kolaylaştırdı	0,615			
A26 İşletmenin hazırlaması gereken el kitapları kurumsallaşmayı kolaylaştırdı	-0,518			
Açıklanan Varyans	77,523			
KMO (Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.)	0,837			
Bartlett's Test of Sphericity	X ² :2252,123; Sig (p): 0,000			
Cronbach's Alpha	0,806			

Tablo 6.10' deki faktör analizi sonuçları incelendiğinde; KMO test değeri 0,837, Cronbach's Alfa 0,806, Bartlett test değeri 2252,123, p=0,000 olarak bulunmuştur. KMO test değerinin 0,60'tan büyük olması, Bartlett test değeri 2252,123, p=0,000<0,05 olması verilerin faktör analizine uygun olduğunu göstermektedir. Cronbach's Alfa 0,806 olarak bulunduğundan ölçeğin yüksek güvenilirlik düzeyine sahip olduğu görülmüştür.

Sertifikasyon süreci ölçeğinde yer alan 27 maddenin 4 faktör altında toplandığı görülmüştür. Faktör analizinden elde edilen alt boyutlar (faktörler) uygulamalar, etkileme, planlama ve kolaylaştırma olarak isimlendirilmiştir.

6.7.7.2. Kurumsallaşma süreci faktör analizi

Kurumsallaşma süreci ile ilgili ifadelere faktör analizinden önce araştırma verilerinin güvenilirliğini test etmek amacıyla güvenilirlik analizi yapılmış araştırmada kullanılan ölçekte 11. İfade "Sertifikalar kurumsal verimliliği (az girdi ile çok çıktı sağlamak) artırdı" faktör yapısını bozduğu ve güvenilirliğini düşürdüğü için ölçekten çıkarılmıştır. Bu ifade çıkarıldıktan sonra ölçeğin Cronbach's Alpha katsayısının 0,923 olduğu bu değerde 1 çok yakın olduğu için ölçeğin güvenilirlik yönünden kabul edilebilir olduğuna karar verilmiştir.

Araştırmada elde edilen verilere güvenilirlik analizi uyguladıktan sonra kurumsallaşma sürecin boyutlarının belirlenmesi amacıyla açıklayıcı faktör analizi kullanılmıştır. Faktör analizi sonucu değişkenlere Kaiser-Meyer-Olkin Measure (KMO) ve Bartlett's testleri yapılmış analiz edilen değişkenlerin faktör analizine

uygun olup olmadıkları test edilmiştir. Tablo 6.11’de bu sonuçlara ilişkin değerler yer almaktadır.

Tablo 6.11. Kurumsallaşma süreci faktör analizi

	Faktör Yükleri	Cronbach's Alpha	Öz Değerler	Varyans
Eşitlik				
Sertifika süreci çalışanların katılımına fırsat sağladı	0,937	0,929	7,201	60,008
İş bölümü daha sağlıklı işlemeye başladı	0,810			
Kararlar daha kolay alınmaya başlandı	0,769			
Hata yapma oranı düştü	0,655			
Kalifiye elemanların çalıştırılmasını zorunlu kıldı	0,611			
Amaca Ulaşma		0,613	2,13	17,746
Kuruluşun hedeflerine ulaşması kolaylaştı	0,924			
Kurumsal iletişim arttı	0,767			
Kuruluşun daha düzenli ve sistemli çalışmasını sağladı	0,653			
Açıklık		0,649	1,313	10,941
Yetki ve sorumluluklar daha açık hale geldi	0,888			
Kontrolü sağlamak kolaylaştı	0,698			
Bütçe ve iş planları daha açık hale geldi	0,612			
Açıklanan Varyans	88,695			
KMO (Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.)	0,737			
Bartlett's Test of Sphericity	X ² :2302,155; Sig (p): 0,000			
Cronbach's Alpha	0,923			

Tablo 6.11’deki faktör analizi sonuçları incelendiğinde; KMO test değeri 0,737, Cronbach's Alfa 0,923, Bartlett test değeri 2302,155, p=0,000 olarak bulunmuştur. KMO test değerinin 0,60’tan büyük olması, Bartlett test değeri 2302,155, p=0,000<0,05 olması verilerin faktör analizine uygun olduğunu göstermektedir. Cronbach's Alfa 0,923 olarak bulunduğundan ölçeğin yüksek güvenilirlik düzeyine sahip olduğu görülmüştür.

Sertifikasyon çalışmalarının kurumsallaşma sürecini etkileme ölçeğinde yer alan 12 maddenin 3 faktör altında toplandığı görülmüştür. Faktör analizinden elde edilen alt boyutlar (faktörler) eşitlik, amaca ulaşma ve açıklık olarak tarafımızdan isimlendirilmiştir.

6.7.8. Hipotezlerin Test Edilmesi

Hipotezlerin test edilmesinde firma özelliklerine göre alt boyutlara bakışta farklılıklara yönelik alt hipotezleri test etmek için ANOVA analizi alt boyutlar arasındaki ilişkileri ölçmek için korelasyon analizi kullanılmıştır.

6.7.8.1. H₁: İşletmelerin faaliyet gösterdikleri alana göre kurumsallaşma alt boyutlarına bakışta farklılık vardır.

Kurumların faaliyet alanlarına göre kurumsallaşma alt boyutlarının belirlendiği ve test edildiği H₁ hipotezi Tablo 6.12’de verilmektedir.

Tablo 6.12. Faaliyet alanı ile kurumsallaşma alt boyutları ilişkisi

		N	Ort.	S. Sap.	F	Sig.
Eşitlik	Havayolu işletmesi	18	2,79	0,39	7,16	0,000*
	Hava taksi işletmesi	12	2,80	0,00		
	Genel havacılık işletmesi	12	2,00	0,00		
	Yer hizmetler işletmesi	4	3,00	0,00		
	Bakım onarım işletmesi	45	2,20	0,68		
	Havacılık eğitim işletmesi	8	2,80	0,57		
	Heliport işletmesi	3	3,00	0,00		
	Havacılık kulübü	10	2,60	0,00		
Amaca Ulaşma	Havayolu işletmesi	18	2,83	0,30	22,90	0,000*
	Hava taksi işletmesi	12	2,25	0,00		
	Genel havacılık işletmesi	12	2,00	0,00		
	Yer hizmetler işletmesi	4	3,00	0,00		
	Bakım onarım işletmesi	45	2,51	0,31		
	Havacılık eğitim işletmesi	8	2,53	0,62		
	Heliport işletmesi	3	3,00	0,00		
	Havacılık kulübü	10	1,75	0,00		
Açıklık	Havayolu işletmesi	18	2,83	0,29	23,04	0,000*
	Hava taksi işletmesi	12	3,00	0,00		
	Genel havacılık işletmesi	12	2,00	0,00		
	Yer hizmetler işletmesi	4	3,00	0,00		
	Bakım onarım işletmesi	45	2,29	0,33		
	Havacılık eğitim işletmesi	8	2,50	0,47		
	Heliport işletmesi	3	3,00	0,00		
	Havacılık kulübü	10	2,67	0,00		

* ,05 düzeyinde anlamlıdır

Araştırmaya katılan kişilerin kurumsallaşma alt boyutlarından eşitlik alt boyutunun puanları ortalamalarının faaliyet alanı değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla ANOVA analizi yapılmıştır. Bunun sonucunda bulunan p değeri (0,000<0,05) istatistiksel olarak anlamlı olduğundan “H_{1a}:

Faaliyet gösterilen alana göre kurumsallaşma alt boyutlarından eşitliğe bakışta farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir. Farklılığın kaynağını saptamak amacıyla gerçekleştirilen Post Hoc testlerinden Tukey testi sonucunda, faaliyette bulunan alana göre eşitliğe bakıştaki farklılığı yaratan alanın havayolu işletmeleri ile genel havacılık işletmesi ve bakım onarım işletmesi alanında faaliyet gösteren işletmeler olduğu tespit edilmiştir.

Araştırmaya katılan kişilerin kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşma alt boyutunun puanları ortalamalarının faaliyet alanı değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla ANOVA analizi yapılmıştır. Bunun sonucunda bulunan p değeri ($0,000 < 0,05$) istatistiksel olarak anlamlı olduğundan “H_{1b}: Faaliyet gösterilen alana göre kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşmaya bakışta farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir. Farklılığın kaynağını saptamak amacıyla gerçekleştirilen Tukey testi sonucunda, faaliyette bulunan alana göre amaca ulaşmaya bakıştaki farklılığı yaratan alanın havayolu işletmeleri ile hava taksi işletmeleri, bakım onarım işletmeleri ve havacılık kulübü alanında faaliyet gösteren işletmeler olduğu tespit edilmiştir.

Araştırmaya katılan kişilerin kurumsallaşma alt boyutlarından açıklık alt boyutunun puanları ortalamalarının faaliyet alanı değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla ANOVA analizi yapılmıştır. Bunun sonucunda bulunan p değeri ($0,000 < 0,05$) istatistiksel olarak anlamlı olduğundan “H_{1c}: Faaliyet gösterilen alana göre kurumsallaşma alt boyutlarından açıklığa bakışta farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir. Farklılığın kaynağını saptamak amacıyla gerçekleştirilen Tukey testi sonucunda, faaliyette bulunan alana göre açıklığa bakıştaki farklılığı yaratan alanın havayolu işletmeleri ile hava taksi işletmeleri, bakım onarım işletmeleri ve havacılık eğitim alanında faaliyet gösteren işletmeler olduğu tespit edilmiştir.

6.7.8.2. H₂: Çalışılan işletmelerinin hukuki yapılarına göre kurumsallaşma alt boyutlarına bakışta farklılık vardır.

Kurumların hukuki yapılarına göre kurumsallaşma alt boyutlarının belirlendiği ve test edildiği H₂ hipotezi Tablo 6.13’de verilmektedir.

Tablo 6.13. Hukuki yapı ile kurumsallaşma alt boyutları ilişkisi

		N	Ort.	S.Sap.	F	Sig.
Eşitlik	Anonim şirket	65	2,38	0,64	4,33	0,02*
	Limited şirket	8	1,40	0,12		
	Kulüp, dernek ve diğer	39	2,62	0,42		
Amaca Ulaşma	Anonim şirket	65	2,51	0,33	7,65	0,00*
	Limited şirket	8	1,00	0,83		
	Kulüp, dernek ve diğer	39	2,38	0,51		
Açıklık	Anonim şirket	65	2,53	0,45	4,21	0,02*
	Limited şirket	8	1,33	0,21		
	Kulüp, dernek ve diğer	39	2,52	0,33		

* ,05 düzeyinde anlamlıdır

Araştırmaya katılan kişilerin kurumsallaşma alt boyutlarından eşitlik alt boyutunun puanları ortalamalarının işletmelerinin hukuki yapıları değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla ANOVA analizi yapılmıştır. Analiz sonucunda bulunan p değeri ($0,02 < 0,05$) istatistiksel olarak anlamlı olduğundan “H_{2a}: Çalışılan işletmelerinin hukuki yapılarına göre kurumsallaşma alt boyutlarından eşitliğe bakışta farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir. Farklılığın kaynağını saptamak amacıyla gerçekleştirilen Tukey testi sonucunda, işletmelerinin hukuki yapılarına göre eşitliğe bakıştaki farklılığı yaratan anonim şirketler ile kulüp dernekler ve diğer işletmeler olduğu tespit edilmiştir.

Araştırmaya katılan kişilerin kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşma alt boyutunun puanları ortalamalarının işletmelerinin hukuki yapıları değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla ANOVA analizi yapılmıştır. Analiz sonucunda bulunan p değeri ($0,000 < 0,05$) istatistiksel olarak anlamlı olduğundan “H_{2b}: Çalışılan işletmelerinin hukuki yapılarına göre kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşmaya bakışta farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir. Farklılığın kaynağını saptamak amacıyla gerçekleştirilen Tukey testi sonucunda, işletmelerinin hukuki yapılarına göre amaca ulaşmaya bakıştaki farklılığı yaratan anonim şirketler ile kulüp dernekler ve diğer işletmeler olduğu tespit edilmiştir.

Araştırmaya katılan kişilerin kurumsallaşma alt boyutlarından açıklık alt boyutunun puanları ortalamalarının işletmelerinin hukuki yapıları değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla ANOVA analizi yapılmıştır. Analiz sonucunda bulunan p değeri ($0,000 < 0,05$) istatistiksel olarak

anlamli olduğundan “H_{2c}: Çalışılan işletmelerinin hukuki yapılarına göre kurumsallaşma alt boyutlarından açıklığa bakışta farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir. Farklılığın kaynağını saptamak amacıyla gerçekleştirilen Tukey testi sonucunda, işletmelerinin hukuki yapılarına göre açıklığa bakıştaki farklılığı yaratan anonim şirketler ile kulüp dernekler ve diğer işletmeler olduğu tespit edilmiştir.

6.7.8.3. H₃: İşletmedeki göreve göre kurumsallaşma alt boyutlarına bakışta farklılık vardır.

Kurumların personel statülerine göre kurumsallaşma alt boyutlarının belirlendiği ve test edildiği H₃ hipotezi Tablo 6.14’de verilmektedir.

Tablo 6.14. Personel pozisyonu ile kurumsallaşma alt boyutları ilişkisi

		N	Ort.	S.Sap.	F	Sig.
Eşitlik	İşletme sahibi	27	2,85	0,20	14,61	0,000*
	Genel müdür	12	2,80	0,36		
	İKY müdürü	38	2,08	0,67		
	Pilot	17	2,21	0,43		
	Diğer	18	2,71	0,35		
Amaca Ulaşma	İşletme sahibi	27	2,38	0,49	3,93	0,005*
	Genel müdür	12	2,81	0,34		
	İKY müdürü	38	2,51	0,36		
	Pilot	17	2,25	0,41		
	Diğer	18	2,35	0,44		
Açıklık	İşletme sahibi	27	2,67	0,00	8,82	0,000*
	Genel müdür	12	2,69	0,26		
	İKY müdürü	38	2,34	0,48		
	Pilot	17	2,24	0,40		
	Diğer	18	2,80	0,41		

* ,05 düzeyinde anlamlıdır

Araştırmaya katılan kişilerin kurumsallaşma alt boyutlarından eritlik alt boyutunun puanları ortalamalarının işletmedeki görev değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla ANOVA analizi yapılmıştır. Analiz sonucunda bulunan p değeri (0,000<0,05) istatistiksel olarak anlamlı olduğundan “H_{3a}: İşletmedeki göreve göre kurumsallaşma alt boyutlarından eritliğe bakışta farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir. Farklılığın kaynağını saptamak amacıyla gerçekleştirilen Tukey testi sonucunda, işletmedeki göreve göre eritliğe bakıştaki farklılığı oluşturan Genel Müdür ile İKY müdürü, İşletme sahibi ve pilotlar olduğu tespit edilmiştir.

Araştırmaya katılan kişilerin kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşma alt boyutunun puanları ortalamalarının işletmedeki görev değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla ANOVA analizi yapılmıştır. Analiz sonucunda bulunan p değeri ($0,005 < 0,05$) istatistiksel olarak anlamlı olduğundan “ H_{3b} : İşletmedeki göreve göre kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşmaya bakışta farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir. Farklılığın kaynağını saptamak amacıyla gerçekleştirilen Tukey testi sonucunda, işletmedeki göreve göre amaca ulaşmaya bakıştaki farklılığı oluşturan işletme sahibi ile genel müdür ve pilotlar olduğu tespit edilmiştir.

Araştırmaya katılan kişilerin kurumsallaşma alt boyutlarından açıklık alt boyutunun puanları ortalamalarının işletmedeki görev değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla ANOVA analizi yapılmıştır. Analiz sonucunda bulunan p değeri ($0,000 < 0,05$) istatistiksel olarak anlamlı olduğundan “ H_{3c} : İşletmedeki göreve göre kurumsallaşma alt boyutlarından açıklığa bakışta farklılık vardır” hipotezi kabul edilmiştir. Farklılığın kaynağını saptamak amacıyla gerçekleştirilen Tukey testi sonucunda, işletmedeki göreve göre açıklığa bakıştaki farklılığı oluşturan işletme sahibi ile İKY müdürü ve pilotlar olduğu tespit edilmiştir.

6.7.8.4. H_4 : Kurumsallaşma alt boyutları ile Sertifikasyon (lisans-ruhsat) Süreci alt boyutları arasında ilişki vardır.

Kurumların kurumsallaşma alt boyutları ile sertifikasyon süreci alt boyutları arasındaki ilişkilerin belirlendiği ve test edildiği H_4 hipotezi Tablo 6.15’de verilmektedir.

Değişkenler arasındaki ilişkiye yönelik korelasyon analizi sonuçlarına göre eşitlik ile amaca ulaşma arasında 0,05 anlamlılık düzeyinde pozitif yönlü nispeten güçlü ilişki (0,612) bulunmuştur.(Nakip 2006) Bulunan p değeri 0,05’ten küçük olduğundan “ H_{4a} : Kurumsallaşma alt boyutlarından eşitlik ile amaca ulaşma arasında ilişki vardır” hipotezi kabul edilmiştir.

Değişkenler arasındaki ilişkiye yönelik korelasyon analizi sonuçlarına göre eşitlik ile açıklık arasında 0,05 anlamlılık düzeyinde pozitif yönlü güçlü ilişki (0,715)

bulunmuştur. Bulunan p değeri 0,05'ten küçük olduğundan “H_{4b}: Kurumsallaşma alt boyutlarından eşitlik ile açıklık arasında ilişki vardır” hipotezi kabul edilmiştir.

Değişkenler arasındaki ilişkiye yönelik korelasyon analizi sonuçlarına göre amaca ulaşma ile açıklık arasında 0,05 anlamlılık düzeyinde pozitif yönlü çok az güçlü ilişki (0,570) bulunmuştur. Bulunan p değeri 0,05'ten küçük olduğundan “H_{4c}: Kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşma ile açıklık arasında ilişki vardır” hipotezi kabul edilmiştir.

Değişkenler arasındaki ilişkiye yönelik korelasyon analizi sonuçlarına göre kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşma ile sertifikasyon süreci alt boyutlarından kolaylaştırma arasında 0,05 anlamlılık düzeyinde pozitif yönlü çok az güçlü ilişki (0,512) bulunmuştur. Bulunan p değeri 0,05'ten küçük olduğundan “H_{4d}: Kurumsallaşma alt boyutlarından amaca ulaşma ile Sertifikasyon Süreci alt boyutlarından kolaylaştırma arasında ilişki vardır” hipotezi kabul edilmiştir.

Tablo 6.15. Sertifikasyon alt boyutları ile kurumsallaşma alt boyutları ilişkisi

		Eşitlik	Amaca Ulaşma	Açıklık	Uygulamalar	Etkilenme	Planlama	Kolaylaştırma
Eşitlik	r	1						
	p							
Amaca Ulaşma	r	0,612**	1					
	p	0,000						
Açıklık	r	0,915**	0,570**	1				
	p	0,000	0,000					
Uygulamalar	r	0,001 0,710**	0,590**	-0,079	1			
	p	0,994 0,003	0,000	0,408				
Etkilenme	r	0,281**	0,406**	0,103	0,666**	1		
	p	0,003	0,000	0,281	0,000			
Planlama	r	0,086	0,354**	0,16	0,175	-0,109	1	
	p	0,366	0,000	0,091	0,065	0,253		
Kolaylaştırma	r	0,123	0,515**	-0,13	0,576**	0,505**	0,011	1
	p	0,195	0,000	0,171	0,000	0,000	0,906	

**Korelasyon 0,01 düzeyinde anlamlı (2-uçlu).

6.8. SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünyada havacılık işletmelerinin attığı her adım sıklıkla havacılık mevzuatında kendine yer bulmuştur ve belirli bir kurala bağlanmıştır. Türkiye’de de işletmeler bu kurallara uyum sağlayarak sertifika edinebilmektedirler. Bu çalışmada hava yolu işletmeleri, yer hizmeti işletmeleri, bakım onarım işletmeleri, uçak tasarımı ve uçuşa elverişlilik, havacılık eğitim kurumları ve havacılık personelleri (pilot, hava trafik kontrolörü, dispeçer, bakım personeli, kabin memuru vb.) ile ilgili konularda gerekli olan standartlar ve sertifika şartları incelenmiştir.

Türkiye’de havacılık sektöründe faaliyet gösteren 326 işletmeden 112’sine anket uygulanmış sertifikaların işletmelerin kurumsal yapılarına etkileri araştırılmıştır. Türkiye’nin havacılık tarihiyle birlikte sektördeki mevcut durumu da dikkate alınarak araştırma sonucu elde edilen bulgular ışığında sonuçlar ve öneriler aşağıda sunulmuştur.

Sonuç 1. Endüstriyel anlamda havacılık sektörüne 1900’lü yılların başında adım atan Türkiye; 1925’de uçak üretimi yapmış ve Danimarka’ya ihracat gerçekleştirmiştir. Bu önemli gelişme, ivmelenme 1938’e kadar devam etmiştir. Ancak 1938’den sonra duraklama yaşanmıştır. 1984’ten sonra yeniden atağa geçen sektör, 2000’li yıllarda gelişen ekonomik etkenler ve teknolojik faktörler sayesinde dünya çapında önemli bir gelişme göstermiştir. Türkiye özellikle havayolu taşıma işletmeciliği konusunda dünya devleriyle yarışır hale gelerek 8. Sıraya yükselmiştir.

Öneri 1. Havacılık sektöründe 1920’li yıllarda yaşanan hızlı gelişmelerin önünün kesilmesi sektörde duraklamaya neden olduğu için bu duraklamadan ders çıkarıp yeniden yaşanmaması adına daha proaktif çalışmalar yürütülmelidir.

Sonuç 2. Mevzuat ve yasal düzenlemeler işletmelerin dış çevre faktörlerinden biridir. Havacılık sektörüne şekil veren yasal düzenlemeler, ulusal ve uluslararası standartlar ve sertifikalar işletmelerin kurumsal yapılarını etkilemektedir.

Öneri 2. Standartlar ve sertifikalar havacılık sektöründeki işletmeleri doğrudan etkilediği için standartlar Türkiye’deki işletmeleri geliştirecek yönde olmalıdır.

Sonuç 3. Havacılık işletmelerinin kurumsallaşma faktörlerine bakış açılarında farklılık olduğu tespit edilmiştir. İşletmeler faaliyet alanlarına ve hukuki yapılarına

göre kurumsallaşmayı farklı değerlendirmektedirler. Yani havayolu işletmeleri ile havacılık eğitim işletmelerinin kurumsallaşma faktörlerine bakış açıları farklıdır.

Öneri 3. İşletmelerin bakış açılarındaki farklılık hukuki yapılarından kaynaklanmaktadır. Anonim şirketler halka açılma gibi avantaja sahip olduklarından ve kurumsallaşmış bir yapıya sahip olduklarından dolayı bakış açıları da farklı olmuştur. Diğer işletme türlerinin de kurumsallaşmaya bakış açılarının geliştirilmesine yönelik çalışmalar ve düzenlemeler yapılabilir.

Sonuç 4. Havacılık sektöründe hâkim olan sertifika şartlarının işletmelerin sosyal sorumluluk bilincini etkilemediği görülmüştür. Yani işletmeler standartlar ve sertifikalar doğrultusunda sosyal sorumluluk projeleri geliştirmemektedirler. Katılımcıların %13 gibi az bir kısmı sertifika gereklerinin sosyal sorumluluk projelerini etkilediklerinden söz etmiştir.

Öneri 4. Sektördeki standartlar ve sertifikalar işletmelerin çevresel ve sosyal sorumluluklarını geliştirecek şekilde revize edilebilir. Bu doğrultuda yasal düzenlemeler yapılırsa temiz yakıt, yeşil havalimanı, temiz çevre, engelsiz havalimanı gibi sosyal sorumluluk projeleri örnekleri yaygınlaşabilir.

Sonuç 5. Sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin %24 ü SWOT analizini yapmıştır. Yani işletmelerin $\frac{3}{4}$ ü işletmelerinin güçlü, zayıf yönlerinin yanında sahip oldukları fırsatları ve olabilecek tehditleri ortaya koymamaktadırlar.

Öneri 5. Sektördeki işletmelerin stratejik yapısını ortaya koyan SWOT analizi yasal düzenlemelerle, standartlar ve sertifikalarla özendirilmelidir. Böylece işletmeler kurumsal yapılarını daha köklü hale getirme yönünde daha somut adım atmış olurlar.

Sonuç 6. Havacılık sektöründe işletmelerin sertifikasyon çalışmalarının işletmelerin kurumsal kimliklerini etkilediği görülmüştür. İşletmelerin kurum felsefesi, kurum kültürü, kurumsal davranış, kurumsal imaj, kurumsal iletişim gibi kurumsal kimlik bileşenleri ulusal ve uluslararası sertifika standartlarından etkilenmektedir.

Öneri 6. Kurumsal yapı bileşenlerinden olan kurumsal kimlik boyutu sertifikasyon çalışmalarından etkilendiği için sertifika gerekleri işletmelerin kurumsal yapısını güçlendirecek içeriklerle zenginleştirilmelidir.

Sonuç 7. Elde edilen bulgulara dayanarak işletmelerin sertifikasyon sürecinin planlanması gerektiğine inanmadıkları ortaya çıkmıştır. Katılımcıların %90 gibi büyük bir kısmı sertifikasyon sürecinde planlama yapmadığını belirtmiştir.

Öneri 7. Sertifikasyon otoriteleri sektörde faaliyet gösteren işletmelere planlamanın önemini vurgulamalıdır. Planlama ile zaman ve maliyet kaybı önlenabilir, sertifika faaliyetleri için yapılan işlemler daha sistematik ve programlı olabilir. Bu kurumsallaşmayı daha da kolaylaştırabilir.

Sonuç 8. İşletmeler sertifika çalışmalarını yürütmek için özellikle insan kaynaklarından yararlanmak gerektiğine %88 oranda yani ağırlıklı olarak inanmamaktadırlar.

Öneri 8. İşletmeler sertifika çalışmaları için alanında uzmanlaşmış personel çalıştırmalıdır. Sertifika çalışmaları konusunda daha uzman kişiler çalıştırıldığında işletmelerin kurumsal yapıları daha güçlü olacaktır.

Sonuç 9. Edinilen bulgulara göre sertifika çalışmalarında işletmelerin %70'i sertifika çalışmalarını yürütürken dış kaynak kullanımı (outsourcing), ve başkalarından öğrenme (benchmarking) yöntemlerine başvurmamışlardır.

Öneri 9. İşletmeler sertifika faaliyetlerini yürütürken kendilerini ilgilendiren konularda emsal teşkil edecek uygulamalardan yararlanarak sürecin hızlanması açısından zaman kazanabilirler ve deneyimlenmiş hatalardan yola çıkarak kendi hata paylarını düşürerek sertifika maliyetlerini daha da düşürebilirler.

Sonuç 10. Katılımcıların %85'i sertifika gereklerinin işletmenin müşteri ilişkileri yönetimini etkilediğine inanmamaktadır. İşletmeler hedefleri doğrultusunda yol alırken müşteri ilişkileri yönetiminin gereklerini uygulamaktadırlar ancak sertifika şartlarının müşteri iletişimini etkilediğine inanmamaktadırlar.

Öneri 10. İşletmeler faaliyetlerini yürütürken uygulama aşamasında müşteri ilişkilerine büyük önem vermektedir. Ancak bununla birlikte sertifikalarda bulunan şartlar düzenlenerek müşteri ilişkilerine farklı bir boyut kazandırılabilir. Bu eklemelerle müşteri memnuniyeti garanti edilebilir.

Sonuç 11. Sertifika alım sürecinin işletmelerin kalite yönetim sistemi oluşturmalarını kolaylaştırdığı görülmüştür.

Öneri 11. Sertifika şartlarında kalite ile ilgili birçok madde mevcuttur. İşletmenin kalite yönetim sisteminin sınırlarını çizen bu maddeler kurumsal yapının şablonunu da ortaya koyması bakımından önemlidir. İşletmeler kalite yönetim sistemlerini kurarken sertifika şartlarına bağlı kalarak daha özellikli adımlar atabilirler.

Sonuç 12. Sertifikasyon sürecinde işletmelerin çalışanları arasında %71 oranında örgütsel çatışmalar yaşanmadığı tespit edilmiştir. Bu durum organizasyonda iş bölümünün ve iş gereklerinin net olarak tanımlanmış olmasından kaynaklanmaktadır.

Öneri 12. İşletmelerin çalışanları arasında yaşanan çatışmaların daha da aza indirilmesi yönünde iletişim, motivasyon ve örgütsel bağlılık çalışmaları artırılabilir.

Sonuç 13. Sertifikaların kurumsal verimliliği artırdığına ise kısmen inanılmaktadır. En az girdi ile en çok çıktının sağlanması olarak tanımlanan verimlilik konusu sektördeki sertifikaların maliyetlerinden dolayı olumsuz etkilenmektedir.

Öneri 13. Sertifika çalışmalarında yetkili otoriteler verimliliğe vurgu yapmalıdırlar. Bu amaçla sertifikasyon maliyetleri düşürülürse verimliliğe katkı daha fazla olabilir.

Sonuç 14. Sektörde istihdamda büyüme sağlanarak 2003 yılında 65000 civarında olan çalışan sayısı 2013 yılında 180000'i aşmıştır. Son 12 yılda havacılık dünyada yılda ortalama %5 büyürken, Türkiye'de %14,5 büyümüştür.

Öneri 14. Bu büyüme rakamlarıyla birlikte eğitimli personel ihtiyacı artmaktadır. Büyümenin 30 yıl daha süreceği tahmin edilmektedir. Bu paralelde işletmeler hem alt yapı olarak hem insan kaynakları bakımından kendilerini geliştirmelidirler. Sektörün ihtiyaç duyduğu kalifiye, donanımlı, alanında uzman kişiler yetiştirilmelidir.

Sonuç 15. İşletmelerin çalışan sayısına bakıldığında çoğunlukla 250 ve daha üstü personel istihdam ettiklerinden dolayı büyük işletmeler olduğu görülmüştür.

Anonim şirketler halka açılma, borçlanma, sorumluluk konularında daha avantajlı oldukları için sektörde daha aktif rol alan işletme türüdürler.

Öneri 15. Küçük işletmeler de değişik açılardan devlet desteği ile teşvik edilerek sektördeki rolleri artırılmalıdır. Küçük işletmelerin de sektöre çekilmesi için vergi indirimleri, teşvikler gibi destekleyici politikalar geliştirilebilir.

Her sektörde olduğu gibi havacılık sektöründe de kurallara uyum sağlamak fazladan bazı maliyetleri gerektirmektedir. Anketlerden edinilen bilgiye göre katılımcıların %41'i sertifikasyon gereklerinin işletme maliyetlerini artırdığını düşünmektedir. Bürokratik engeller ortadan kaldırılarak maliyetler düşürülebilir. Araştırmaya katılan işletmelerden %89'u sertifika gereklerini oluşturan kuralların kurumsal performansı olumlu etkilediğine inanmaktadırlar. Sektördeki işletmelerin insan kaynakları istihdam ederken iş ve görev tanımlarını %88,4 gibi büyük bir oranda sertifika gereklerine göre düzenlemişlerdir. İşletmelerin kurum içi kurallarını oluştururken büyük ölçüde havacılık kurallarına bağlı kaldıkları görülmektedir.

Havacılık mevzuatına göre havacılık işletmelerinin hazırlaması zorunlu olan el kitapları vardır. Araştırmaya göre bu el kitapları kurumsallaşmayı büyük ölçüde kolaylaştırmaktadır. Havacılık işletmeleri gerekli sertifikaya sahip olduktan sonra kuruluşun daha düzenli ve sistemli çalıştığına inanılmaktadır. Yapılan faaliyetler sonucunda denetim ve kontrolü sağlamak büyük ölçüde kolaylaşmıştır. Sertifikaların işletmelerde hata yapma oranını düşürdüğüne inanılmaktadır.

İşletmeler sertifikaya sahip olmanın kuruluşun hedeflerine ulaşmasını kolaylaştırdığına inanmamaktadırlar. Yani sertifikalara sahip olmakla hedefe ulaşma arasında herhangi bir bağ kurulmamıştır. İşletmelerde her an belirli kararlar alınır, bazen bu durumda tıkanıklıklar olabilir. Yapılan araştırmaya göre sertifikaların kararların daha kolay alınmaya etkisi olmamıştır. Sertifikalar çalışanların katılımına kısmen katkı sağlamıştır. Bütçe ve iş planlarının daha açık hale gelmesine ise kısmen inanılmaktadır. Sektördeki işletmelerin kurumsal yapılarının geliştirilmesi için üniversiteler ve özel sektör arasında Ar-Ge konusunda işbirliğini geliştiren ve destekleyen yasal düzenlemeler gerçekleştirilebilir.

Havacılık sektöründeki sertifikaların gerektirdiği şartlar işletmelerin kurumsal yönetim boyutlarını (adil, şeffaf, hesap veren, sorumlu) kısmen de olsa etkilerken;

kurumsallaşma süreçlerini büyük ölçüde hızlandırmıştır. Sertifika gerekleri işletmedeki birimler (personel, mali işler, pazarlama, halkla ilişkiler, kalite kontrol vb.) arasındaki iş akışlarını önemli ölçüde etkilemektedir. Katılımcıların %76 sı işletmelerin yönetim organizasyon yapısının sertifika gerekleri doğrultusunda oluştuğuna inanmaktadır. Katılımcıların yarısından fazlası bu süreçte EASA ve FAA ile koordinasyon kurduklarını belirtmişlerdir. Yani EASA ve FAA uygulamaları işletmelerin kurumsal yapılarını dolaylı olarak etkilemişlerdir.

Araştırmaya başlarken oluşturulan hipotezlerin yapılan faktör analizi sonucunda kabul edildiği görülmüştür. Yani İşletmelerin faaliyet gösterdikleri alana göre kurumsallaşma alt boyutlarına bakış açılarında farklılık vardır. Çalışılan işletmelerinin hukuki yapılarına göre kurumsallaşma alt boyutlarına bakışta farklılık vardır. İşletmedeki göreve göre kurumsallaşma alt boyutlarına bakışta farklılık vardır. Kurumsallaşma alt boyutları ile sertifikasyon (lisans-ruhsat) süreci alt boyutları arasında ilişki vardır.

Tüm bu bulgulara bakıldığında havacılık sektörüne şekil veren yasal düzenlemelerin, ulusal ve uluslararası standartların ve sertifikaların işletmelerin kurumsal yapılarını etkilediği sonucuna varılmaktadır. Ayrıca geçmişteki kötü tecrübelerden ve reaktif tutumlardan dolayı oluşan “Havacılık kuralları kanla yazılmıştır.” Jargonu yerini proaktif uygulamalara bırakmalıdır.

Bu çalışmadan elde edilen sonuçlar ve öneriler ilgili havacılık işletmeleri ile paylaşılmış ve firmaların sertifikasyon çalışmalarında referans olarak kullanmaları önerilmiştir.

Bu tez çalışmasında geliştirilen araştırma modeli, başta havacılık sektöründe olduğu gibi amaca uyarlanması halinde farklı sektörlerde farklı organizasyonlarda, gelecekte yapılacak araştırmalara ışık tutabilecektir.

KAYNAKLAR

- Açikel, G. (2002). *Hava Aracı Bakım Kuruluşlarında JAR 145 ve ISO 9000/2000 Standartlarına Uygunluk İçin Öz Değerlendirme*. Yüksek Lisans, Anadolu Üniversitesi.
- Ak, M. (1998). "Firma/Markalarda Kurumsal Kimlik ve İmaj." İstanbul: Reklam, Halkla İlişkiler ve Grafik Sanatları Dizisi.
- Akat, İ., G. Budak-Solakoğlu ve G. Budak (1994). *İşletme yönetimi*, Beta Yayınları.
- Aktan, C. C. ve D. Börü (2007). "Kurumsal Sosyal Sorumluluk." İstanbul: IGIAD Yayınları.
- Altunışık, R., R. Coşkun, S. Bayraktaroğlu ve E. Yıldırım (2010). *Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri: SPSS uygulamalı*, Sakarya yayıncılık.
- Annaç, S. G. (2004). *Kalite Sistem Yönetimi ve Gaziantep Sanayisinde Bir Uygulama*. Yüksek Lisans, Gaziantep Üniversitesi.
- Annex 6, I. (2010). "Operation of Aircraft." International Civil Aviation Organization.
- Baysal, K. (2002). *Sivil Havacılık ve Havayolu İşletmelerindeki Gelişmelerin Türk Turizmine Etkileri*. Yüksek Lisans Tezi Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi
- Berger, P. L. ve T. Luckmann (1991). *The social construction of reality: A treatise in the sociology of knowledge*, Penguin UK.
- Birgören, T. (2004). *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı Kapsamında Ticari Hava Taşımacılığı İşletme Faaliyetleri Ve Bu Sektörde Yönetim Bilişim Sistemlerinin İşleyişine İlişkin Bir Uygulama Ve Değerlendirilmesi* Doktora, İstanbul Üniversitesi.
- Boseman, F. G., A. V. Phatak ve R. E. Schellenberger (1989). *Strategic management: text and cases*, Wiley.
- Bozkurt, R. ve A. Odaman (1995). "ISO 9000 Kalite Güvence Sistemleri." MPM Yayınları, Ankara.
- Brander Brown, J. ve B. McDonnell (1995). "The balanced score-card: short-term guest or long-term resident?" *International Journal of Contemporary Hospitality Management* 7(2/3): 7-11.

Braun, W., F. I. Ordway, H. H.-K. Lange ve F. C. Durant (1966). *History of rocketry and space travel*, Crowell.

Bresser, R. ve K. Millonig (2003). "Institutional capital: Competitive advantage in light of the new institutionalism in organization theory." *Schmalenbach Business Review* 55.

Büyüköztürk, Ş. (2002). "Faktör analizi: Temel kavramlar ve ölçek geliştirmede kullanımı." *Kuram ve uygulamada eğitim yönetimi* 32(32): 470-483.

Büyüksarı, O. (2004). *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Faaliyetleri*. Kayseri V. Havacılık sempozyumu. Kayseri.

Chen, Y.-H., M.-L. Tseng ve R.-J. Lin (2011). "Evaluating the customer perceptions on in-flight service quality."

Christensen, C. (2013). *Aviation program administrators' perceptions of specialized aviation accreditation under Public Law 111-216*, University of South Dakota.

Clemes, M. D., C. Gan, T.-H. Kao ve M. Choong (2008). "An empirical analysis of customer satisfaction in international air travel." *Innovative Marketing* 4(2): 50-62.

Çelebi, A. (2008). *Türkiye'nin Tam Üyelik Sürecinde AB Sivil Havacılık Müktesebatına Uyum Düzeyi ve Türkiye-AB Sivil Havacılık Sorunları*. Yüksek Lisans, Ufuk Üniversitesi.

Dalay, İ., R. Coşkun ve R. Altunışık (2002). "Stratejik Boyutuyla Modern Yönetim Yaklaşımları." İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım AŞ.

Dereli, T. ve A. Baykasoğlu (2003). "Kalite ve Hayata İzdüşümleri." Ankara: Nobel Yayıncılık.

DHMİ. (2014). "<http://www.dhmi.gov.tr/>."

Diggines, C. (2010). Passenger perceptions and understanding of the low-cost and full-service airline models in South Africa and the implications of service strategy: A case study involving South African Airways, British Airways (Comair), Kulula. com, Mango and 1time. *International Research Symposium in Service Management*, ISSN.

Dillard, J. F., J. T. Rigsby ve C. Goodman (2004). "The making and remaking of organization context: duality and the institutionalization process." *Accounting, Auditing & Accountability Journal* 17(4): 506-542.

Dinçer, Ö. (1992). *Stratejik yönetim ve işletme politikası*, Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.

Donaldson, C. A. (2012). *A59110A Quality Management System Upgrade: A Roadmap for Implementation*, California State University, Dominguez Hills.

Dowling, G. R. (1993). "Developing your company image into a corporate asset." *Long range planning* 26(2): 101-109.

- DPT (2001). Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu raporu, VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı.
- Dyson, R. G. (2004). "Strategic development and SWOT analysis at the University of Warwick." *European journal of operational research* 152(3): 631-640.
- EASA. (2014). "<https://easa.europa.eu/>."
- Ekinci, Y. (2011). *Türk Sivil Havacılık sektörü ve THY AO'nun sektördeki yeri ve oran analizi*, SDÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Erdağı, O. (2005). "Sivil Havacılık Eğitimi." *Uçuş Noktası*(6).
- Eren, E. (2010). *İşletmelerde stratejik yönetim ve işletme politikası*, Beta Basım Yayım Dağıtım AŞ.
- Ganesh, S. (1980). "Institution Building for Social and Organizational Change: An Appreciation." *Organization Studies* 1(3): 209-227.
- Gerede, E. (2011). "Türkiye'deki Havayolu Taşımacılığına İlişkin Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu İşletmelerine Etkisinin Değerlendirilmesi." *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 9(2): 505-537.
- Giddens, A. (1984). *The constitution of society: Outline of the theory of structuration*, Univ of California Press.
- Goffee, R. ve G. Jones (2002). "Kurum Kültürü." *Kapital Medya*.
- Greer, C. (2001). "Strategy and human resources: a general managerial approach." Prentice-Hall, Upper Saddle River (NJ).
- Güner, M. F. (2006). "Stratejik performans değerlemede dengeli sonuç kartı: Bir sanayi işletmesinde uygulama." *Çukurova Üniversitesi İşletme Ana Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Adana.
- Hasselbladh, H. ve J. Kallinikos (2000). "The project of rationalization: a critique and reappraisal of neo-institutionalism in organization studies." *Organization studies* 21(4): 697-720.
- Hessburg, J. (2000). *Air carrier MRO handbook*, McGraw Hill Professional.
- Hitt MA, I. R. ve R. Hoskissoti (1995). *Strategic Management: Competitiveness and Globalization*, NY.
- İzzet, B. (2004). "İletişim Odaklı Pazarlama." *Mediacat Kitapları*, İstanbul.
- Jepperson, R. L. (1991). "Institutions, institutional effects, and institutionalism." *The new institutionalism in organizational analysis* 6: 143-163.
- Kansu, Y., S. Şensöz ve Y. Öztuna (2006). "Havacılık Tarihinde Türkler 1, 2'nci Baskı." *Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü* Ankara.

Kaplan, R. S. ve D. P. Norton (2004). *Strategy maps: Converting intangible assets into tangible outcomes*, Harvard Business Press.

Kartal, M. (1998). *Bilimsel araştırmalarda hipotez testleri: Parametrik ve nonparametrik teknikler*, Şafak yayınevi.

Kayacan, M. (2005). "Anonim şirketlerin sosyal sorumlulukları ve etik değerler." İSMMMMO I. Uluslararası Muhasebe Denetimi Sempozyumu, Antalya, www.ismmmo.org.tr.

Kaymaklı, H. (1997). *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, Ankara: Hv. K. Bsm. ve Neş. Müdürlüğü.

Kenaroğlu, Y. (2011). "Hava Araçlarının Uçuşa Elverişlilik Sertifikasyonu." *Mühendis ve Makina Dergisi* 52(614): 17.

King, R. K. (2004). "Enhancing SWOT analysis using TRIZ and the bipolar conflict graph: A case study on the Microsoft Corporation." *Proceedings of TRIZCON2004, 6th Annual Altshuller Institute*.

Koçel, T. (2003). "İşletme Yöneticiliği." Beta Basım Yayım Dağıtım AŞ İstanbul.

Korul, V. ve H. Küçükönal (2003). *Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi*.

Kotler, P. (1997). "Marketing Management-Analysis, Planning, Implementation, and Control, Prentice Hall." Inc., New Jersey.

Leonard, D. ve R. McAdam (2003). "Corporate social responsibility." *Quality progress* 36(10): 27-33.

Leskinen, L. A., P. Leskinen, M. Kurttila, J. Kangas ve M. Kajanus (2006). "Adapting modern strategic decision support tools in the participatory strategy process—a case study of a forest research station." *Forest Policy and Economics* 8(3): 267-278.

Menteş, A. (2009). *Kurumsal yönetim ve Türkiye analizi*, Derin Yayınları.

Murdick, R. G., B. Render ve R. S. Russell (1990). *Service operations management*, Allyn and Bacon Boston, MA.

Nakip, M. (2006). "Pazarlama Araştırmaları Teknikler ve (SPSS Destekli) Uygulamaları." Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Okay, A. (2000). *Kurum Kimliği, 2. Baskı*.

Önüt, S., S. Akbaş ve G. Yılmaz (2008). "The Comparison of Service Quality of Domestic Airlines in Turkey."

Özdamar, K. (2003). "Modern bilimsel araştırma yöntemleri." Eskişehir: Kaan Kitabevi: 158-160.

Özel, M. (1995). *Stratejik yönetim ve liderlik*, İz Yayıncılık.

Park, J.-W. (2007). "Passenger perceptions of service quality: Korean and Australian case studies." *Journal of Air Transport Management* 13(4): 238-242.

Petit, E. (1987). *Nouvelle histoire mondiale de l'aviation*, Editions Albin Michel.

Plücken, M. A. (2011). *The Regulatory Approach of ICAO, the United States and Canada to Civil Unmanned Aircraft Systems in Particular to Certification and Licensing*, McGill University Libraries.

Saha, G. C. ve Theingi (2009). "Service quality, satisfaction, and behavioural intentions: A study of low-cost airline carriers in Thailand." *Managing Service Quality: An International Journal* 19(3): 350-372.

Saldıraner, Y. (1992). *Sivil havacılık faaliyetleri ve Türk sivil havacılık otoritesi için organizasyon yapısı önerisi*, TC Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu.

Sayın, A. K. (2011). "Sivil Havacılık Güvenliğinde Özel Güvenlik Hizmetlerinin Etkinliğinin İncelenmesi, Esenboğa Havalimanı Örneği." Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Scott, W. R. (2013). *Institutions and organizations: Ideas, interests, and identities*, Sage Publications.

Sherman, M. A. (2006). *A qualitative study of collegiate aviation institutions and the collegiate aviation accreditation process*, Oklahoma State University.

SHGM, S. H. G. M. (2003). Sivil Havacılıkta Kalite Yönetim Sistemi ve Standardizasyonu. SHT 121.23. S. H. G. Müdürlüğü.

SHGM, S. H. G. M. (2014). Mevzuat Çalışmaları, Ankara.

SHY-6A (2014). Çok Hafif Araçları İşletme Yönetmeliği.

Sönmez, A. ve A. Toksoy (2011). "Kurumsal Yönetim İlkelerinin Türkiye'deki Aile İşletmelerine Uygulanabilirliği." *Maliye Finans Yazıları* 92: 51-90.

Sunar, O. N. (2008). *Avrupa Birliği'ne katılım sürecinde havayolu ve havacılık işletmelerinde insan kaynaklarının eğitim ve geliştirilmesine yönelik standartların analizi*. Yüksek Lisans, Dumlupınar Üniversitesi.

Taşkesen, G. (2006). *Türk Sivil Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım*. Doktora, İnönü Üniversitesi.

TDK (1988). Türk Dil Kurumu. 935, Türk Dil Kurumu.

Thom, T. ve P. Godwin (2007). *The Air Pilot's Manual: Aviation Law And Meteorology*, Air Pilot Publisher Ltd., Cranfield, England.

Thompson Jr, A. A. (1996). "AJ Strickland III." *Strategic Management: Concepts & Cases*.

TOBB (2012). Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2011.

TOBB (2015). Türkiye Sivil Havacılık Sektör Meclisi Raporu 2014.

Tohmatsu, D. T. (2007). "Aile Şirketleri için Adım Adım Kurumsal Yönetim." Corporate Governance Association of Turkey, Kurumsal Yönetim Serisi, Türkiye Kurumsal Yönetim Derneği ve Deloitte Ortak Yayını.

tr.wikipedia.org. "http://tr.wikipedia.org." son erişim 2015.

turkishairlines.com.tr. "www.turkishairlines.com.tr."

Uysal, M. Y. (2012). "Uçuşa Elverişlilik ve Sertifikasyon." Savunma Sanayii Gündemi 18(1): 10-14.

Uzoğlu, S. (2001). "Kurumsal kimlik, kurumsal kültür ve kurumsal imaj."

Ülgen, H. ve S. K. Mirze (2007). *İşletmelerde stratejik yönetim*, Arıkan Basım Yayım Dağıtım.

WATR (2014). ACI Pax Flash Passenger 2014 Report.

Wilson, I. (1994). "Strategic planning isn't dead it changed." Long range planning 27(4): 12-24.

Yalçın, O. (2012). "Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu/Turkish Air Institution up to now since the day it was founded." Gazi Akademik Bakis Dergisi 6(11): 267.

Yalçın, O. (2009). "Mühürdarzade Nuri Bey'in Demirağ Hayatı ve Çalışmaları 1886 1957." Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi 11(44).

Zalgı, N. (2004). *Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, Uçuş Noktası Hameyvak Yayınları.

KANUN VE YÖNETMELİKLER

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu

SHY-CNS/KYS Haberleşme, Seyrüsefer ve Gözetim Hizmetlerinde Kalite Yönetim Sistemi ve Standardizasyonu Yönetmeliği

SHY-6A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği

SHY-ATSEP Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli Yönetmeliği

SHY-66 Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği

SHY-21 Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyonu Yönetmeliği

SHY-145 Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği

SHY-6B Genel Havacılık Yönetmeliği

SHY-M Sürekli Uçuşa Elverişlilik Ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği

SHY-147 Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği

SHY-65.01 Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans Yönetmeliği

SHY-1 Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliği

SHY-14A Hava Alanı Yapım, İşletim ve Sertifikalandırma Yönetmeliği

SHY-22 Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği

SHY-6C Çok Hafif Hava Araçları Yönetmeliği

SHGM-T-47 Uçakla Zirai Mücadele İşletme Yönetmeliği

SHD-T-44 Uçuş Harekat Uzmanı (DİSPEÇER) Lisans Yönetmeliği

SHT-ATSEP Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli Sınav Talimatı

SHT-66 Hava Aracı Bakım Personeli Lisansı Talimatı ve Ekleri

SHT 17.2 Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı

SHT-1A Uçuş Eğitim Organizasyonları Kurs Açma ve Yetkilendirme Talimatı

SHT 121.23 Sivil Havacılıkta Kalite Yönetim Sistemi ve Standardizasyonu

SHT-1A Uçuş Eğitim Organizasyonları (FTO) Kurs Açma ve Yetkilendirme Talimatı

EKLER

EK-1

 <p>T.C. ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI REPUBLIC OF TURKEY MINISTRY OF TRANSPORT MARITIME AFFAIRS AND COMMUNICATIONS SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION</p>	
<p>İŞLETME RUHSATI AIR OPERATOR CERTIFICATE</p> <p>NO: TR-AT-082</p>	
<p>İşbu belge ile It is hereby certified that</p>	
<p>KUANTA HAVACILIK SANAYİ VE TİCARET A.Ş.</p>	
<p>İlkbahar Mahallesi Turan Güneş Bulvarı Konrad Adenauer Caddesi No:61 06550 Çankaya/ANKARA Tel/Phone:+ 90 312 491 22 32/623 Belgeçer/Fax: +90 312 491 22 21 E-Mail: info@kuantahavacilik.com.tr</p>	
<p>2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve ilgili mevzuat ile Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin (EEC) NO:3922/1991 Regülasyonunun Ek-3'ünde belirtilen ruhsatlandırma gerekliliklerini yerine getirmiş ve Ek'teki İşletme Şartlarına ve İşletme El Kitabına uygun olarak hava taksi işletmeciliği yapmaya yetkili kılınmıştır.</p>	
<p><i>has satisfied the Operator Certification Requirements prescribed in national regulations and Annex III to Regulation (EEC) No.3922/1991 of The European Parliament and of The Council and has been authorized to conduct Air Taxi Operations, subject to the conditions specified in the Operations Manual and Operations Specifications attached.</i></p>	
<p>Bu ruhsat devredilemez ve askıya alınmadıkça veya iptal edilmedikçe 18 Nisan 2016 tarihine kadar geçerlidir.</p>	
<p><i>This Certificate is not transferable and unless suspended or revoked, shall continue in effect until April 18, 2016</i></p>	
<p>Tanzim edilen yer : Ankara Issued at</p>	<p>İlk düzenleme tarihi :15/05/2015 Originally issued on</p>
<p>Düzenleme tarihi :15/05/2015 Date of Issue</p>	<p style="text-align: right;">  Feridun BİLGİN Bakan/Minister </p>
<p>T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı DGCA / SHGM ADC No: TR-AT-082 Sayfa 1/1 Page</p>	

EK-2



SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION

HAVA ARACI TESCİL SERTİFİKASI
CERTIFICATE OF REGISTRATION

Sertifika Numarası <i>Certificate No</i>	Hava Aracı Sınıfı <i>Classification of Aircraft</i>	Milliyeti ve Tescil İşareti <i>Nationality and Registration Mark</i>	
		TC - AAA	
İmalatçısı, Tipi ve Modeli <i>Manufacturer, Type and Model</i>	Azami Kalkış Ağırlığı <i>Maximum Take off</i>	Seri Numarası <i>Serial Number</i>	İmal Yılı <i>Date of manufacture</i>
BOEING 737-800		1456	1456
Sahibinin Adı <i>Name of Owner</i>	Türk Hava Yolları A.Ö.		
Sahibinin Adresi <i>Address of Owner</i>	Bakırköy İstanbul		
İşletici <i>Operator</i>			
Açıklamalar <i>Remarks</i>			

Bu Sertifika, yukarıda belirtilen hava aracına 7 Aralık 1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu ve 19 Ekim 1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümlerine uygun olarak verilmiştir.

It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the Register of the Republic of Turkey in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and with Turkish Laws and Regulations issued for its execution.

Verildiği Tarih/Date issued



SHGM
DGCA

M. Fatih OLCAY
Genel Müdür Yrd.
Deputy Director General

EK-3**İŞLETME EL KİTABI****BÖLÜM A GENEL / TEMEL****0. İŞLETME EL KİTABI KONTROL VE YÖNETİMİ**

- 0.1. Giriş
- 0.2. Düzeltme ve revizyon sistemi

1. ORGANİZASYON VE SORUMLULUKLAR

- 1.1. Organizasyon yapısı
- 1.2. Yönetici personel isimleri
- 1.3. İşletme yönetici personelinin görev ve sorumlulukları
- 1.4. Kaptanın görev, sorumluluk ve yetkileri
- 1.5. Kaptan dışındaki diğer mürettebatın görev ve sorumlulukları

2. OPERASYONUN KONTROL VE DENETİMİ

- 2.1. Operasyonun işletmeci tarafından denetimi
- 2.2. Ek operasyon talimatlarının ve bilgilerin yürürlüğe girme sistemi
- 2.3. Kaza önleme ve uçuş emniyet programı
- 2.4. Operasyon Kontrolü
- 2.5. Otoritenin yetkileri

3. KALİTE SİSTEMİ**4. MÜRETTEBATIN OLUŞUMU**

- 4.1. Mürettebatın oluşumu
- 4.2. Kaptanın atanması
- 4.3. Uçuş mürettebatının uçuş yapamaz durumda olması
- 4.4. Birden fazla tipte operasyon

5. NİTELİK GEREKLİLİKLERİ

- 5.1. Lisans, nitelik, yeterlik, eğitim gerekliliklerinin tanımı
- 5.2. Uçuş mürettebatı
- 5.3. Kabin mürettebatı
- 5.4. Eğitim, kontrol ve denetleme personeli
- 5.5. Diğer operasyonların personeli

6. MÜRETTEBATIN SAĞLIK TEDBİRLERİ

- 6.1. Mürettebatın sağlık tedbirleri

7. UÇUŞ ZAMANI KISITLAMALARI

- 7.1. Uçuş ve görev zamanı kısıtlamaları ve dinlenme gereklilikleri
- 7.2. Uçuş ve görev zamanlarında aşırılıklar ve/veya dinlenme sürelerinin azaltılması

8. OPERASYON PROSEDÜRLERİ

- 8.1. Uçuş hazırlık talimatları
 - 8.1.1. Minimum uçuş yükseklikleri
 - 8.1.2. Havaalanlarının kullanılabilirliğini saptayan kriterler
 - 8.1.3. Havaalanı kullanma minimaları belirleme yöntemleri
 - 8.1.4. VFR uçuşları ve bir uçuşun VFR kısımlarında yol boyu minimalar
 - 8.1.5. Havaalanının ve yol boyu işleyen minimaların uygulanması ve tanımlanması
 - 8.1.6. Meteorolojik bilgilerin yorumlanması
 - 8.1.7. Taşınan su metanol, yağ ve yakıtın miktarının belirlenmesi
 - 8.1.8. Kütle ve ağırlık merkezi
 - 8.1.9. ATS uçuş planı
 - 8.1.10. Operasyonel uçuş planı
 - 8.1.11. İşletmecinin uçak teknik defter sayfası
 - 8.1.12. Taşınması gereken dokümanların, formların ve ek bilgilerin listesi
- 8.2. Yer hizmetleri talimatları
 - 8.2.1. Yakıt ikmali prosedürleri
 - 8.2.2. Emniyet açısından uçak, yolcular ve yük hizmetleri prosedürleri
 - 8.2.3. Uçağa binmeyi reddetme prosedürleri
 - 8.2.4. Yerde buz çözme ve engelleme işlemleri
- 8.3. Uçuş prosedürleri
 - 8.3.1. VFR/IFR politikası
 - 8.3.2. Seyrüsefer politikası
 - 8.3.3. Altimetre ayar prosedürleri
 - 8.3.4. Yükseklik uyarı sistemi prosedürleri
 - 8.3.5. Yere yakınlık uyarı sistemi prosedürleri

- 8.3.6. TCAS/ACAS kullanımıyla ilgili prosedür ve politika
- 8.3.7. Uçuş esnasında yakıt yönetimi prosedür ve politikası
- 8.3.8. Kötü ve tehlikeli atmosfer koşulları
- 8.3.9. Wake Türbülans
- 8.3.10. Uçuş mürettebatının yerleri
- 8.3.11. Mürettebat ve yolcular için emniyet kemerinin kullanımı
- 8.3.12. Kokpite girme müsaadesi
- 8.3.13. Boş mürettebat koltuklarının kullanımı
- 8.3.14. Mürettebat üyelerinin uçuş sırasında uçuş yapamaz durumda olması
- 8.3.15. Kabin emniyet kuralları
- 8.3.16. Yolcu brifing kuralları
- 8.3.17. Kozmik veya solar radyasyon keşif teçhizatı taşınması gereken zamanlarda kullanılacak prosedür

8.4. Tüm hava operasyonları

8.5. ETOPS

8.6. Minimum teçhizat ve konfigürasyon sapma listeleri kullanımı

8.7. Gelir getirmeyen uçuşlar

8.8. Oksijen gereklilikleri

9. TEHLİKELİ MADDELER VE SİLAHLAR

10. GÜVENLİK

11. KAZA VE OLAYLARLA İLGİLENİLME

12. HAVA KURALLARI

13. KİRALAMA

BÖLÜM B TİP İLE İLGİLİ UÇAK İŞLETİM KONULARI

0. GENEL BİLGİLER VE ÖLÇÜ BİRİMLERİ

1. KISITLAMALAR

2. NORMAL PROSEDÜRLER

3. NORMAL OLMAYAN VE ACİL PROSEDÜRLER

4. PERFORMANS

4.1. Performans verileri

4.2. Ek performans verileri

5. UÇUŞ PLANLAMASI

6. AĞIRLIK VE DENGE

7. YÜKLEME
8. KONFIGÜRASYON SAPMA LİSTESİ
9. ASGARİ TEÇHİZAT LİSTESİ
10. OKSİJEN DAHİL, HAYATTA KALMA VE ACİL DURUM TEÇHİZATI
11. ACİL DURUMDA UÇAĞI BOŞALTMA PROSEDÜRLERİ
12. UÇAK SİSTEMLERİ

BÖLÜM C ROTA VE HAVAALANI TALİMAT VE BİLGİLERİ

BÖLÜM D EĞİTİM

1. EĞİTİM MÜFREDATI VE KONTROL PROGRAMLARI - GENEL

2. EĞİTİM MÜFREDATI VE KONTROLLER

- 2.1. Uçuş mürettebatı
- 2.2. Kabin mürettebatı
- 2.3. Mürettebat üyelerine dahil operasyon personeli
- 2.4. Mürettebat üyeleri haricindeki operasyon personeli

3. PROSEDÜRLER

- 3.1. Eğitim ve kontrol prosedürleri
- 3.2. Personelin istenilen standartlara ulaşamaması veya sürdürememesi durumunda uygulanacak olan prosedürler
- 3.3. Ticari hava taşımacılığı uçuşları sırasında anormal veya acil durumların simülasyonunun yapılmadığından emin olunması ile ilgili prosedür

4. DOKÜMANTASYON VE SAKLANMASI

EK-4

<p>T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ Republic of Turkey Ministry of Transportation and Communications General Directorate of Civil Aviation</p>
--

HAVAARACI TESCİL SERTİFİKASI CERTIFICATE OF REGISTRATION

<p>SERTİFİKA NO Certificate Number : 1485</p>

<p>MİLLİYETİ VE TESCİL İŞARETİ Nationality and Registration Marks TC - SKA</p>	<p>İMALATÇISI, TİPİ VE MODELİ Manufacturer, Type and Model BOEING A7C COM. GRP B737-400</p>	<p>SERİ NUMARASI Serial Number 23865</p>
--	---	--

<p>İMAL YILI Date of Manufacture 1988</p>	<p>SAHİBİNİN ADI VE ADRESİ Name and Address of Owner WELLS FARGO BANK NORTHWEST NATIONAL ASSOCIATION</p>
---	--

<p>AZAMI KALKIŞ AĞIRLIĞI Max. Take - off Weight 64.772KG</p>	<p>İŞLETİCİNİN ADI VE ADRESİ Name and Address of Operator SIK-AY HAVA TAŞIMACILIK A.Ş. Çağlayan Mah. 2052 Sok. No:44 Barnaklar/ANTALYA</p>
--	--

Bu Sertifika,

Yukarıda belirtilen havaaracına 7 ARALIK 1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu ve Ulaştırma Bakanlığı 19 EKİM 1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümlerine uygun olarak verilmiştir.

This Certificate is issued, pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and the regulations given by or by virtue of the Turkish Laws in respect of above mentioned aircraft.


VERİLDİĞİ TARİH VE YER
Place and date of issue

03/05/2005 SHGM-ANKARA

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
For Minister of Transportation and Communications.



EK-5

 <p>T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK SERTİFİKASI Republic of Turkey Ministry of Communications General Directorate of Civil Aviation CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS</p>		No.1541
1. Milliyeti ve tesicil işaretleri (Nationality and registration marks) TC:SKD	2. Fabrikası ve Tipi Manufacturer and Manufacturer's designation of aircraft BOEING B737-400	3. Uçak Sert No. Aircraft Serial No. 25372
4. Kategorisi (Categories) YOLCU TAŞIMA-PASSENGER TRANSPORT		
5. Yukarıda belirtilen uçak, tespit edilmiş işlemlere tabii olarak kullanıldığı ve bakım yapıldığı sürece uçuşa elverişlidir. Bu Uçuşa Elverişlilik Sertifikası 7 Aralık 1944 tarihli Milletlerarası Sivil Havacılık Antlaşması ve Ulaştırma Bakanlığı 10 Mart 1984 tarih ve 6382 sayılı Kanun hükümlerine uygun olarak verilmiştir. This Certificate of Airworthiness is issued, pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 th December 1944 and the regulations given by or by virtue of the Turkish laws, in respect of the abovementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.		
Verildiği tarih : Date of issue :	} 29/05/2002	
6. Bu sertifika (Expiring date) Sertifikanın yenilenmesi için (tiffen karşı sayılıya bakın. (Please see the opposite page for renewal of Certificate)	17/09/2002 tarihinde kadar muteberdir.	

Sertifikanın Yenilenmesi (Renewal of Certificate)		
Yenilenme Tarihi (Date of renewal)	Bu sertifika aşağıdaki tarihe kadar muteberdir. (This certificate is valid until)	Señahiyetli İmza (Authorized Signature)
16.09.2002	15.09.2003	Bu bölüm, T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yetkilileri tarafından imzalanır.
15.09.2003	14.03.2004	
11.09.2004	10.09.2005	
09.09.2005	07.09.2006	
06.03.2006	02.03.2007	

EK-6



European Aviation Safety Agency

TYPE CERTIFICATE**EASA.E.033**

This Type Certificate is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EC) No. 216/2008 on behalf of the European Community, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 66 of that Regulation and in accordance with Commission Regulation (EC) No. 1702/2003 to

Europrop International GmbH

Dachauer Str. 655
80995 München
Germany

and certifies that the product type design listed below complies with the applicable Type Certification Basis and environmental protection requirements when operated within the conditions and limitations specified on the associated:

Type Certificate Data Sheet Number: E.033

Engine Type Design - Model:

TP400-D6

Date of issue:

06 May 2011

For the European Aviation Safety Agency,

Date of issue: 06 May 2011

Patrick GOUDOU
Executive Director

EK-7**ANKET FORMU**

Sayın Yetkili;

“Sivil Havacılık Sektöründe Sertifikasyon ve Standardizasyon Uygulamalarının İşletmelerin Kurumsal Yapılarına Etkileri Üzerine Bir Araştırma: Türkiye Örneği” adlı doktora tez konuma aşağıdaki soruları yanıtlayarak destek olduğunuz için teşekkür ederim.

Tez danışmanı:

Prof. Dr. Mustafa PAKSOY

Öğrenci:

Sabiha Annaç GÖV*

sabihagov@harran.edu.tr

* Öğretim görevlisi (Harran Üniversitesi), Doktora öğrencisi (Kilis 7 Aralık Üniversitesi)

1. Havacılık sektöründe ağırlıklı olarak hangi alanda faaliyet gösteriyorsunuz?

- Havayolu işletmesi
 Hava taksi işletmesi
 Genel havacılık işletmesi
 Havacılık kulüpleri
 Yer hizmetleri işletmesi
 Balon işletmesi
 Bakım onarım işletmesi
 Havacılık eğitim işletmesi
 Heliport işletmesi
 Çok hafif hava aracı işletmesi

2. Kurumunuz kaç yıldır faaliyet göstermektedir?

- 1-5 yıl
 6-10 yıl
 10-15 yıl
 15 yıldan fazla

3. İşletmenizde kaç kişi çalışmaktadır?

- 1-9 kişi
 10-49 kişi
 50-249 kişi
 250 ve daha fazla

4. İşletmenizin hukuki yapısı nedir?

- Anonim şirket
 Limited şirket
 Kamu işletmesi
 Kulüp, dernek ve diğer

5. İşletmedeki göreviniz nedir?

- İşletme sahibi
 Genel Müdür
 İKY müdürü
 Pilot
 Diğer

6. Kurumunuzun sahip olduğu sertifikaları işaretleyiniz.

- () Havayolu işletme sertifikası
 () Hava aracı sertifikası
 () Yer hizmetleri işletme sertifikası
 () Balon işletmesi sertifikası
 () Bakım işletmesi sertifikası
 () Hava taksi işletmesi sertifikası
 () Uçakla zirai mücadele işletme sertifikası
 () Havacılık eğitim işletmesi sertifikası

7. Eğer havayolu işletmesi iseniz hangi hizmetleri düzenliyorsunuz?

- () Tarifeli seferler
 () Tarifesiz seferler (charter)
 () Bölgesel hava taşımacılığı
 () Yük taşımacılığı
 () Hava taksi

Sertifikasyon (lisans-ruhsat) Sürecinin İşletmenizin Kurumsal Yapısına Etkileri

No	Sorular	Katılıyorum	Kısmen katılıyorum	Katılmıyorum
A1	Kurumunuz bu süreçte SWOT analizi (güçlü ve zayıf yanlar-fırsatlar ve tehditler) yaptı mı?	1	2	3
A2	Sertifikasyon kurumsal kimliğinizi (vizyon, misyon, strateji) olumlu etkiledi mi?			
A3	Kurumunuzda sertifikasyon süreci planlaması yapıldı mı?			
A4	Sertifikalar kurumunuzun yönetim organizasyon yapısını belirledi mi?			
A5	Kurumunuzda sertifikasyon süreci için insan kaynağı(personel) görevlendirildi mi?			
A6	Sertifika alımı için finansal planlama yapıldı mı?			
A7	Sertifikasyon sürecinde kurum içinde ilgili birimler arasında koordinasyon sağlandı mı?			
A8	Sertifikasyon sürecinin her adımı kurum içinde denetlendi mi?			
A9	Sertifikasyon sürecinde outsourcing (dış kaynak kullanımı) yapıldı mı?			
A10	Sertifikasyon sürecinde benchmarking (başkalarından öğrenme) yapıldı mı?			

A1 1	Kurumunuz yerel havacılık otoritesi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile koordinasyon sorunları yaşadı mı?			
A1 2	Kurumunuz sertifikasyon sürecinde EASA (Avrupa Havacılık Güvenlik Ajansı) ile iletişim kurdu mu?			
A1 3	Kurumunuz sertifikasyon sürecinde FAA (Federal Havacılık İdaresi) ile iletişim kurdu mu?			
A1 4	Sertifikasyon gerekleri müşteri ilişkileri yönetimine pozitif etki sağlıyor mu?			
A1 5	Sertifikalarınız kurumsal performansınızı olumlu etkiledi mi?			
A1 6	Sertifika gerekleri kurumsal sosyal sorumluluk politikanızı etkiledi mi?			
A1 7	Sertifika gerekleri kurum kültürünüzü etkiledi mi?			
A1 8	Sertifika gerekleri finansal alanda kurumsal yönetim (adil, şeffaf, hesap veren, sorumlu) boyutlarını etkiledi mi?			
A1 9	Sertifika gerekleri kurumsallaşma sürecinizi hızlandırdı mı?			
A2 0	Sertifika gerekleri işletmedeki birimlerin (personel, mali işler, pazarlama, halkla ilişkiler, kalite kontrol vb.)iş akışlarını etkiledi mi?			
A2 1	Kurum içi iş ve görev tanımları sertifika gereklerine uygun belirlendi mi?			
A2 2	Kurum içi kurallar sertifika gereklerine uygun olarak belirlendi mi?			
A2 3	Sertifikalar çalışanların sürekli eğitimini zorunlu hale getirdi mi?			
A2 4	Sertifika alım süreci kurumun kalite yönetim sistemini oluşturmasını kolaylaştırdı mı?			
A2 5	Sertifikasyon çalışmaları işletme maliyetlerini artırdı mı?			
A2 6	İşletmelerin hazırlaması gereken el kitapları kurumsallaşmayı kolaylaştırdı mı?			
A2 7	Sertifikalar doğal yaşamın korunması ve gürültü önlemeye yönelik sürdürülebilir çevre politikalarını etkiledi mi?			
A2 8	Sertifikasyon sürecinde kurum içinde örgütsel çatışmalar yaşandı mı?			

Sertifikasyon (lisans) çalışmalarının kurumsallaşma sürecini etkileme boyutları

No	Sorular	Katılıyorum	Kısmen katılıyorum	Hayır
B1	Kuruluşun daha düzenli ve sistemli çalışmasını sağladı			
B2	Kontrolü sağlamak kolaylaştı			
B3	Hata yapma oranı düştü			
B4	Kuruluşun hedeflerine ulaşması kolaylaştı			
B5	Yetki ve sorumluluklar daha açık hale geldi			
B6	Kararlar daha kolay alınmaya başlandı			
B7	Sertifika süreci çalışanların katılımına fırsat sağladı			
B8	Bütçe ve iş planları daha açık hale geldi			
B9	İş bölümü daha sağlıklı işlemeye başladı			
B10	Kalifiye elemanların çalıştırılmasını zorunlu kıldı			
B11	Sertifikalar kurumsal verimliliği (az girdi ile çok çıktı sağlamak) artırdı			
B12	Kurumsal iletişim arttı			

ÖZGEÇMİŞ

Sabiha Annaç Göv 1978 yılında Gaziantep'te doğdu. Orta öğrenimini Gaziantep'te tamamladıktan sonra 2001 yılında İnönü Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Kamu Yönetimi bölümünden mezun oldu. 2002 yılında Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme anabilim dalında yüksek lisans öğrenimine başladı. 2004 yılında yüksek lisansını tamamladı. 2012 yılında Kilis 7 Aralık Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme anabilim dalında doktora eğitimine başladı. Harran Üniversitesi Suruç Meslek Yüksek Okulu Büro Yönetimi ve Yönetici Asistanlığı programında öğretim görevlisi olarak çalışmaktadır. Orta düzeyde İngilizce bilen Annaç Göv, evli ve iki çocuk annesidir.

CIRCULUM VITAE

Sabiha Annaç Göv was born in Gaziantep in 1978. She got secondary education in Gaziantep. In 2001 he attended the Faculty of Economics and Administrative Sciences at University of İnönü and was graduated from the Department of Public Administration. In 2002 she began her master at the Institute of Social Sciences Department of Business Administration at the University of Gaziantep. She graduated master's degree in 2004. She began to doctorate in University of Kilis 7 Aralık in 2012. Currently she is working at The University of Harran department of Office management and executive assistance. Annaç Göv who can speak English at intermediate level is married and has got two children.