

**T.C.
OKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**HAVACILIK İŞLETMELERİNDE YER HİZMETLERİ
ALANINDA
MUHASEBE VE VERGİ UYGULAMALARI**

Adeviye Kevser OYLUMLU

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME ANABİLİM DALI
MUHASEBE VE DENETİM PROGRAMI**

**DANIŞMAN
Doç. Dr. Hakan TAŞTAN**

İSTANBUL, Şubat 2016

**T.C.
OKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**HAVACILIK İŞLETMELERİNDE YER HİZMETLERİ
ALANINDA
MUHASEBE VE VERGİ UYGULAMALARI**

**Adeviye Kevser OYLUMLU
132008024**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME ANABİLİM DALI
MUHASEBE VE DENETİM PROGRAMI**

**DANIŞMAN
Doç. Dr. Hakan TAŞTAN**

İSTANBUL, Şubat 2016

T.C.
OKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

HAVACILIK İŞLETMELERİNDE YER HİZMETLERİ
ALANINDA
MUHASEBE VE VERGİ UYGULAMALARI

Adeviye Kevser OYLUMLU
132008024

YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME ANABİLİM DALI
MUHASEBE VE DENETİM PROGRAMI

Tezin Enstitüye Teslim Edildiği Tarih :

Tezin Savunulduğu Tarih : 04 Şubat 2016

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Hakan TAŞTAN _____
(Okan Üniversitesi)

Diğer Jüri Üyeleri : Doç. Dr. İlker Kıymetli ŞEN _____
(İstanbul Ticaret Üniversitesi)
Yrd.Doç. Dr. Hüseyin MERT _____
(Okan Üniversitesi)

İSTANBUL, Şubat 2016

ÖNSÖZ

Küreselleşme, bilgi teknolojilerinin artması ve insan ihtiyaçlarının sınır tanımaması ülkeler arasındaki mesafeleri kısaltmıştır. Günümüzde insanlar çeşitli ulaşım araçlarını kullanarak daha kısa zamanda ve gittikçe daha ekonomik bir şekilde istedikleri yere ulaşmaktadırlar. Gerek yolcu gerekse yük seyahati olsun özellikle havayolunun kullanılması günümüzde giderek önem kazanır hale gelmiştir. Havacılık faaliyetleri gerçekleşirken bir alt birim olan ve sektörün gelişerek büyümesine katkı sağlayan yer hizmetleri, yük ve yolcu taşımacılığında kaliteli hizmet sunarak havacılık sektöründe zaman içerisinde ağırlığını arttırmıştır.

Havacılık İşletmelerinde Yer Hizmetleri Alanında Muhasebe ve Vergi Uygulamaları isimli bu çalışmada öncelikle havacılık sektörüyle ilgili genel bilgilere yer verilerek Türkiye'deki yer hizmetleri ve yer hizmetleri ile ilgili kuruluşlar detaylı bir şekilde açıklanmış, sonraki bölümlerde ise yer hizmetleri kuruluşları ile ilgili hukuki düzenlemelere değinilerek vergisel açıdan incelenmiştir. Son bölümde de konuyla ilgili muhasebe uygulamaları ve örneklerine yer verilerek sektörel sorunlar ve çözüm önerilerinde bulunulmuştur.

Yüksek lisans tezimin hazırlanma sürecinde yardım ve desteklerini eksik etmeyen saygıdeğer danışman hocam Doç.Dr.Hakan Taştan'a , Okan Üniversitesi Muhasebe ve Denetim Bölüm Başkanı kıymetli hocam Yrd.Doç.Dr.Hüseyin Mert'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Havacılık sektörünün günümüzdeki gelişiminde rol oynayan TAV Grubu ve HAVAŞ'ın yöneticilerine, Muhasebe Müdürümüz Süleyman Tekdemir'e, Eğitim Uzmanımız Özlem Çapan'a ve rahmetli SMMM Erkan Özlü'ye, muhasebe birimlerinde çalışan mesleğin emektar temsilcilerine tecrübe ve paylaşımları için ayrıca teşekkür ederim. Her şart ve koşulda üzerimden desteklerini esirgemeyen, insan yetiştirme ve eğitim misyonunun nitelikli örneklerinden, eğitim ailede başlar düşüncesi ile ilk öğretmenim, sevgili annem Sevinç Uygur'a, yaşayan kültür hazinesi sevgili babam Dt. Galip Uygur'a sonsuz sevgi, minnet ve teşekkürlerimi sunarım. İstanbul'daki Üniversite, Mali Müşavirlik ve Yüksek Lisans sürecimde ayrıca iş hayatımda sürekli olarak yanımda ve yakınımda olan eşim Ali ve ikiz kızlarım Deniz ve Ece'ye yürekten teşekkürler.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
İÇİNDEKİLER	ii
ÖZET	vii
SUMMARY	viii
KISALTMALAR.....	ix
ŞEKİL LİSTESİ.....	xii
TABLO LİSTESİ.....	xiii
BÖLÜM 1. GİRİŞ VE AMAÇ	1
BÖLÜM 2. HAVACILIK SEKTÖRÜ İLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER VE SEKTÖRÜN GELİŞİMİ.....	3
2.1. HAVACILIK SEKTÖRÜ İLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER.....	4
2.1.1. Havacılık Kavramı.....	5
2.1.2. Havacılık İşletmeleri.....	6
2.2. HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ.....	8
2.2.1. Türkiye’de Havacılık Sektörünün Gelişimi.....	10
2.2.2. Dünya da Havacılık Sektörünün Gelişimi	19
BÖLÜM 3. TÜRKİYE’DE HAVACILIK SEKTÖRÜ YER HİZMETLERİ HAKKINDA GENEL BİLGİLER VE SEKTÖRLE İLGİLİ KURULUŞLAR	23
3.1. TÜRKİYE’DE HAVACILIK SEKTÖRÜ YER HİZMETLERİ.....	24
3.1.1. Türkiye’de Yer Hizmeti Türleri	25
3.1.1.1. Yolcu Trafik.....	26
3.1.1.2. Yük Kontrolü ve Haberleşme	27

3.1.1.3.Ramp	27
3.1.1.4.Uçak Hat Bakım.....	28
3.1.1.5.Uçuş Operasyon	29
3.1.1.6.Ulaşım	31
3.1.1.7.İkram ve Servis	32
3.1.1.8.Gözetim ve Yönetim	32
3.1.1.9.Uçak Özel Güvenlik Hizmeti ve Denetim	34
3.1.1.10.Temsil	35
3.1.1.11.Diğer Yer Hizmetleri	36
3.1.2. DHMİ Teçhizat Listesi Yer Hizmetleri Ekipmanları	39
3.1.3. Türkiye’deki Yer Hizmetleri Kuruluşları	41
3.1.3.1.A Grubu Yer Hizmetleri Kuruluşları.....	41
a.TGS Yer Hizmetleri A.Ş.....	42
b.Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ)	43
c.Çelebi Hava Servisi A.Ş.....	45
3.1.3.2.Diğer Yer Hizmetleri Kuruluşları.....	46
3.1.4. Yer Hizmetlerinin Türkiye’de Gelişimi	48
3.2. HAVACILIK SEKTÖRÜ YER HİZMETLERİ İLE İLGİLİ RESMİ	
KURULUŞLAR.....	52
3.2.1. Ulaştırma Bakanlığı	52
3.2.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA).....	53
3.2.3. Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO)	55
3.2.4. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)	57
3.2.5. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ).....	63
3.2.6. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC).....	65
3.2.7. Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü (EUROCONTROL).....	66

3.2.8. Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA)	68
3.2.9. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA)	69
BÖLÜM 4. YER HİZMETLERİ KURULUŞLARI İLE İLGİLİ HUKUKİ DÜZENLEMELER VE VERGİLEME	71
4.1. TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU VE ÇALIŞMA RUHSATLARI	72
4.2. TÜRK TİCARET KANUNUNDAKİ DÜZENLEMELER.....	74
4.3. VERGİ KANUNLARI AÇISINDAN DÜZENLEMELER.....	75
4.3.1. Kurumlar Vergisi Kanunu Açısından Düzenlemeler	76
4.3.2. Vergi Usul Kanunu Açısından Düzenlemeler	77
4.3.3. Katma Değer Vergisi Kanunu Açısından Düzenlemeler.....	79
BÖLÜM 5. YER HİZMETLERİ İŞLETMELERİNDE MUHASEBE SİSTEMİ, MUHASEBE UYGULAMALARI, SEKTÖR İLE İLGİLİ SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	84
5.1. MUHASEBE BİLGİ SİSTEMİ, MUHASEBENİN FONKSİYONLARI VE YER HİZMETLERİ AÇISINDAN ÖNEMİ.....	84
5.1.1. Muhasebe Bilgi Sistemi ve Önemi.....	85
5.1.2. Muhasebenin Fonksiyonları.....	86
5.1.3. Yer Hizmetleri İşletmelerinde Muhasebe Sistemi, Defter Tutma ve Hesap Planı.....	87
5.2. YER HİZMETLERİ İŞLETMELERİNDE ORTAYA ÇIKAN GELİR, GİDER VE MALİYET HESAPLARI	92
5.2.1. Yer Hizmetleri İşletmelerinde Elde Edilen Gelirler ve Kullanılan Muhasebe Hesapları	93
5.2.1.1. Yer Hizmetleri İşletmelerinde Ana Faaliyetlerden Elde Edilen Gelirler	93
a.Handling Geliri	93
b.Otobüs Gelirleri	94

c.Antrepo Gelirleri	94
d.Kargo Gelirleri	94
5.2.1.2. Yer İşletmelerinde Diğer Faaliyetlerden Elde Edilen Gelir Ve Karlar	94
a.640 - İŞTİRAKLERDEN TEMETTÜ GELİRLERİ	95
b.641 - BAĞLI ORTAKLIKLARDAN TEMETTÜ GELİRLERİ	95
c.642 - FAİZ GELİRLERİ.....	95
d.643 - KOMİSYON GELİRLERİ.....	95
5.2.2. Yer Hizmetleri İşletmelerinde Gider Çeşitleri ve Kullanılan Maliyet Hesapları.....	96
5.2.2.1. Yer Hizmetleri Kuruluşları Tarafından Yapılan Aracılık Hizmeti Sonucu Hizmet Verilen Havayolu Firmasına Yansıtılan İşlemler ve Gider Türleri	96
a.Havayolları Adına Konma ve Konaklama Giderleri.....	96
b.Yolcu Servis Ücreti.....	96
c.Yer Hizmetleri Ücretleri	97
5.2.2.2. Yer Hizmetlerinde 7/A Seçeneğine Göre Ortaya Çıkan Giderler	98
5.2.2.3. Yer Hizmetlerinde Ortaya Çıkan Diğer Giderler	99
a.İlk Madde ve Malzeme Giderleri	99
b.İşçi Ücret ve Giderleri	99
c.Memur Ücret ve Giderleri.....	99
d.Dışarıdan Sağlanan Fayda ve Hizmetler.....	99
e.Çeşitli Giderler	100
f.Vergi Resim ve Harçlar	100
g.Amortisman ve Tükenme Payları	100
h.Finansman Giderleri	100

5.3. YER HİZMETLERİ İŞLETMELERİNDE GELİRLERİN MUHASEBELEŞTİRİLMESİ.....	100
5.4. YER HİZMETLERİ İŞLETMELERİNDE GİDERLERİN MUHASEBELEŞTİRİLMESİ.....	101
5.5. YER HİZMETLERİ İŞLETMELERİNDE SABİT KIYMET VE ÖZEL MALİYETLERİN MUHASEBESİ	105
5.6. YER HİZMETLERİNDE YABANCI PARALI İŞLEMLER	111
5.7. SEKTÖREL SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ.....	114
BÖLÜM 6. SONUÇ VE ÖNERİLER	118
KAYNAKLAR	120
ÖZGEÇMİŞ	131

ÖZET

HAVACILIK İŞLETMELERİNDE YER HİZMETLERİ ALANINDA MUHASEBE VE VERGİ UYGULAMALARI

Bu çalışma ile amaçlanan son yılların dikkat çeken ve hızlı gelişme gösteren havacılık ile ilgili destekleyici faaliyet konularından olan yer hizmetleri alanını tanıtarak muhasebe sistemi ve işleyişi hakkında bilgi vermek ayrıca sektör ile ilgili maliyet teşkil edecek unsurlara dikkat çekerek vergisel düzenlemeler ile ilgili öneride bulunmaktadır. Yer hizmetleri havacılığın ekipman ve emek ağırlıklı bir hizmet kolu olup, kullanılan teçhizat ve donanım çeşitli kanunlar ile belirlenmiştir. Yer hizmetlerinde kullanılan ekipmanların büyük bir bölümü ithal edilmekte ve kullanılan bu ekipmanlar ile uçağa, yüke ve yolcuya hizmet verilmekte olup bu donanımın çoğu ile havaalanlarının dışında iş yapmak veya hizmet vermek olanaklı değildir. Havacılığın önümüzdeki yıllarda özellikle İstanbul'da 3. havalimanının faaliyete geçmesi ile ulaşacağı genişleme ve hacim düşünülürse buna paralel sektörlerdeki gelişim uygun teknik ve beşeri güç ile gerçekleşecektir. Havalimanlarında hava tarafının Serbest Bölge niteliği kazandırılması ÖTV, Gümrük Vergisi ve KDV açısından düzenlemelerin yapılarak havacılık işletmelerine teknolojik yenilenme ve genişlemeyi kolaylaştırıcı finansal ve vergisel teşvikler sağlanması, iç piyasada yerel firmalara ara malzeme ve yedek parça üretimini teşvik edici faktörlerin öne çıkarılarak ithalat yolu ile gerçekleşen ekipman ve yedek parça temininin yerini yerel sermaye tarafından üretimi teşvik edecek yatırımların yapılması sağlanmalıdır.

Anahtar Kelimeler: Havacılık, Yer Hizmetleri, Yer Hizmetleri Kuruluşu.

Tarih: 04.02.2016

SUMMARY

ACCOUNTING AND TAX PRACTICES OF GROUND SERVICES IN AVIATION ENTERPRISES

Ground services, which are one of the supporting activities related to aviation, attracting attention and has shown rapid development in recent years. This study has introduced the ground services and provided information about its accounting system and process. In addition, this study also draws attention to the elements that will constitute the costs associated with the ground service industry and presents some proposals on tax regulations about the ground services. Ground services are a branch of service that consist of predominantly equipment and labor. The equipments that used in the ground services are determined by various laws. A great majority of equipment used in ground handling services are imported. Through these equipments, some services are provided that are intended for plane, burden and passenger. It is not possible to do business or provide services outside of airports with these equipments. When the expansion and the volume of aviation is considered that is expected to reach in the coming years especially associated with the activation of the 3rd. Airport in Istanbul, development of the sectors will take place with the appropriate technical and human power. As a result, it must be ensured to the air sides of airports gaining Free Zone qualifications, financial and tax incentives to aviation enterprises to facilitate technological innovation and expansion by making arrangements in terms of the Special Consumption Tax, Customs Duty and Value Added Tax and putting forward the factors that will encourage the production of search material and spare parts in domestic market to the local businesses.

Keywords: Aviation, Ground Operations, Ground Handling Company.

Date: 04.02.2016

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
A.O.	: Anonim Ortaklığı
Ar – Ge	: Araştırma ve Geliştirme
A.Ş.	: Anonim Şirket
ATM	: Avrupa Hava Trafik Yönetim Sistemi
DHMİ	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
EASA	: Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı
ECAC	: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
EPDK	: Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu
EUROCONTROL	: Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü
GSMH	: Gayri Safi Milli Hâsıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
GTİP	: Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
GVK	: Gelir Vergisi Kanunu
IATA	: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
ICAN	: Havacılık Müzakereleri Toplantısı
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu
İSAGO	: Yer Hizmetleri Eğitim Sertifikası
JAA	: Havacılık Otoriteleri Birliği

KDV	: Katma Değer Vergisi
KİK	: Kamu İktisadi Kuruluğu
KVK	: Kurumlar Vergisi Kanunu
mph	: Miles Per Hour (mil saat birimi)
NM	: Şebeke Yöneticisi
OBOGS	: Uçak Üzeri Oksijen Üretim Sistemi
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
PRB	: Performans İnceleme Kurulu
SAFA	: Yabancı Hava Aracı Emniyet Denetimi
SARS	: Akut Solunum Yetmezliği
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SHY	: Sivil Havacılık Yönetmeliği
SHT	: Sivil Havacılık Talimatı
TDK	: Türk Dil Kurumu
TGS	: Turkish Ground Services (Yer Hizmetleri Şirketi)
THY	: Türk Hava Yolları
TL	: Türk Lirası
TUBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
UBAK	: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
USD	: Amerika Birleşik Devletleri Ulusal Para Birimi
VIP	: Very Important Person (Çok Önemli Kişiler)

VUK

: Vergi Usul Kanunu



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: 2003 – 2014 Yılları Arasındaki Uçak Sayısı 49



TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Havayolu İşletmeleri - 1	7
Tablo 2: Havayolu İşletmeleri - 2	8
Tablo 3: A Grubu Yer Hizmeti Kuruluşları	42
Tablo 4: Yer Hizmeti Şirketleri	46
Tablo 5: 2003 - 2014 Yılları Arasında Taşınan Yük Sayısı.....	49
Tablo 6: 2003 - 2014 Yılları Yolcu Sayısı.....	50
Tablo 7: 2003 - 2014 Yılları Arası Havacılık Sektöründeki Büyüme	51
Tablo 8: Amortismanına Tabi İktisadi Kıymetler Listesi	79

BÖLÜM 1. GİRİŞ VE AMAÇ

Havayolu taşımacılığı günümüzde insanların hem kendileri için hem de eşyaları için tercih ettiği bir ulaşım türüdür. Yer hizmetleri, havayolu taşımacılığı yapılırken hizmetin optimum seviyede verilebilmesi için gerekli olan etmenlerden biridir.

Yer hizmetleri ulaştırma sektörü içinde yer alan bir bölüm olmakla birlikte havacılığın gelişmesiyle paralel bir şekilde önemi artmaktadır. İşletmeler yolcularına yer hizmeti sunarken istenilen kriterleri sağlamaları gerekmektedir.

Bu çalışmanın amacı, yer hizmetleri hakkında bilgi vererek yer hizmetleri kuruluşlarını açıklamak ve bu kuruluşlarla ilgili hukuki düzenlemelere değinerek muhasebe ve vergi açısından incelemektir.

Bu çalışmada öncelikle havacılık sektörü ve gelişmelerini tanıtarak yer hizmetlerini ve verilen hizmetlerin tanımı yapılmakta; Sivil havacılık 22. maddede geçen hizmet türleri ile (bunlar ayrıca ana gelir kalemlerini oluşturmaktadır) muhasebe sistemine değinip çeşitli kanunlar açısından sermaye şirketi olarak kurulan bu kuruluşlar çeşitli yönleriyle incelenmektedir.

Çalışmanın birinci bölümünde giriş ve amaca değinildikten sonra, ikinci bölümünde havacılık sektörü ile ilgili temel bilgiler ve havacılık sektörü hakkında gerek Türkiye’de gerekse Dünya’daki tarihsel gelişimi detaylı şekilde incelenmektedir. Çalışmanın üçüncü bölümünde Türkiye’de yer hizmetleri tanımlanarak yer hizmeti türleri detaylı bir şekilde tek tek ele alınarak Türkiye’de yer hizmetlerinde faaliyet gösteren A grubu ruhsata sahip kuruluşlar ve havacılık sektörü ile ilgili resmi kuruluşlar açıklanmaktadır. Havacılık sektörünün bir bölümü olan yer hizmetlerinin gelişimi ise hem yolcu sayısı olarak hem de uçak sayısı ile tablolar yardımıyla ele alınmaktadır. Dördüncü bölümde yer hizmetlerinde faaliyet gösteren kuruluşlarla ilgili ülkemizdeki hukuki düzenlemeler ve vergileme işlemlerine değinilerek kanunlar açısından incelenmektedir. Beşinci bölümde Yer hizmetleri işletmelerinde muhasebe sistemi ve muhasebe uygulamaları

incelenerek sektörle ilgili sorunlar ele alınmakta ve bu sorunlara çözüm önerileri sunulmaktadır. Son bölümde ise havacılık sektörü yer hizmetleri ile ilgili ortaya çıkan sonuçlara yer verilerek sektörün iyileştirilmesi adına çeşitli çözüm önerilerine değinilmektedir.



BÖLÜM 2. HAVACILIK SEKTÖRÜ İLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER VE SEKTÖRÜN GELİŞİMİ

Havacılık sektörü geçmişten günümüze giderek önemi artan bir sektör olmakla birlikte özellikle taşımacılık ve yolculuk açısından hayatın bir parçası olmuştur. Havacılık sektörünün öneminin artmasıyla bu sektöre bağlı ek hizmetlerde önem kazanmaktadır. Sektöre katkı sağlayan yer hizmetleri havacılık sektörünün ayrılmaz bir parçası olarak özellikle yolcu taşımacılığı ve yük nakli konusunda hizmetin kalitesini artıran önemli bir unsurdur. Bununla birlikte gelişen dünya ekonomileri ile birlikte seyahat sürelerinin insan hayatında önemli bir yere sahip olması nedeniyle verilen hizmetlerin daha kaliteli olması ve zaman kaybını en aza indirmesi açısından yer hizmetlerinin önemi giderek artmaktadır.

Bu sektör müşteri memnuniyetini sağlamak amacıyla, müşterilerine yönelik hizmetlerini, müşterilerinin istek ve önerileri doğrultusunda sürekli yenilemek durumundadır. Müşteri memnuniyeti ya da memnuniyetsizliğinde; müşteriler ve hizmeti sunanların karşılaştığı anlar olan kritik anlar etkili olmaktadır. Hizmet karşılaşmaları sırasında meydana gelen kritik anlar nedeniyle, bir müşteri hizmeti aldığı işletmeye karşı tatmin veya tatminsizlik duygusuna kapılabilir. Bu nedenle kritik anlar, işletmenin sektördeki yerini belirleyici kriterler arasında yer almaktadır. İşletmelerin, müşterilerin tatmin duygusuna kapılmasını sağlamak amacıyla, hizmet karşılaşmaları sırasındaki kritik anlara önem vermeleri ve gerekli uygulamaları yapmaları gerekmektedir.¹

Havacılıkta ulusal ve uluslararası birçok kurallar söz konusu olmaktadır. Zaman içerisinde bu gibi kuralların ortaya çıkması sektörün gelişimiyle de paralellik göstermiştir. Sektörün gelişiminin geçmişten günümüze hızlı bir şekilde ilerlemesinin yanısıra ilk havacılık hareketlerinin sıcak hava balonlarının geliştirilmesiyle 18. yy'da

¹ Pınar Özdemir Karaca, “Havayolu Müşterilerinin Hizmet Karşılaşmalarında Tatmin Düzeylerini Etkileyen Kritik Anlar Üzerine Bir Araştırma”, Electronic Journal of Vocational Colleges Dergisi, Aralık 2011, s.68.

başladığı ve daha sonra uçak üretimiyle tarihsel gelişiminin hız kazandığı söylenebilmektedir.²

2.1. HAVACILIK SEKTÖRÜ İLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER

Havaalanı ya da hava meydanı kavramı, karada ve su üzerinde, içerisinde bina, tesis ve donatımlar dahil hava araçlarının kalkması, inmesi ve yer manevraları için hazırlanmış, hava araçlarının bakımı ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasına, yük ve yolcu indirilip bindirilmesine elverişli tesisleri bulunan yerleri ayrıca, hava seyrüsefere ilişkin hizmetlerin yerine getirilmesi amacıyla yönelik faaliyetleri yerine getirmek üzere kurulmuş tesisleri kapsamaktadır.³

Havacılık, hem yük hem de yolcu taşımacılığının yer aldığı havacılık faaliyetlerinin gerçekleştirildiği bir sektördür. İnsanların uçuş isteği ile başlamış ve günümüzde devamlı ve hızlı gelişen bir sektör haline gelmiştir. Bu gelişim sadece hava araçları yönüyle değil, havacılık sektörünün önemli unsurlarından biri olan yer hizmetleri alanında da kendini göstermiştir. Diğer yandan ülkeler hava yolu sektörünü hep kendi kontrolleri altında tutmak istemektedir. Bu nedenle uluslararası hava yolu taşımacılığı ülkelerin kendi politikaları çerçevesinde şekillenmiştir. Bunun en önemli etki ve göstergelerinden biri ülkelerin yaptıkları ikili anlaşmalarla hava yolu işletmelerinin hangi hatlarda operasyon düzenleyeceklerini belirlemiş olmalarıdır. Bu durumda hava yolu işletmelerinin pazara ulaşım ve erişim imkânları kendi amaçları, hedefleri, stratejileri doğrultusunda değil ülkelerin çeşitli faktörleri göz önünde tutarak belirledikleri politikalar doğrultusunda belirlenmektedir.⁴

Günümüzde havacılık sektörünün gelişmesi sayesinde havayolu yük ve yolcu taşımacılığı konusunda ülkeler arasında mesafe faktörü ortadan kaldırılarak teknik, finansal ve ticari konularda anlaşmalar sağlanmaktadır. Bu anlaşmalar sayesinde insanların veya taşınacak yükün güvenli ve konforlu bir şekilde aynı zamanda kısa süre içerisinde bir yerden başka bir yere taşınması mümkün olmaktadır.

² Web_1, E.T.10.10.2015.

³ Fırat Gökoğlu, “Havalimanlarında Yer Alan Alışveriş Merkezleri, Otel, Kongre Merkezi vb. Tesislerin İnşasının Katma Değer Vergisi Kanunu’nun 13’üncü Maddesi Karşısındaki Durumu”, Vergi Dünyası Dergisi, Yıl. 34, Sayı: 402, Şubat 2015, s.62.

⁴ Milli Eğitim Bakanlığı, “Havayolu Taşımacılığı”, Ankara, 2011, s.3.

Havacılık sektörü ile ilgili bazı terimler incelenerek konunun daha iyi açıklanabilmesi için havacılık kavramının tanımlanması, sektöre ait gelişmelerin bilinmesi ve havacılık işletmelerinin sıralanması konunun gerekliliği ve öneminin ortaya konulması açısından faydalı olacaktır.

2.1.1. Havacılık Kavramı

Havacılık ya da başka bir ifade ile hava taşımacılığı için çeşitli tanımlamalar yapılmaktadır. Havacılık bir sektör olmakla birlikte hava taşımacılığı yolcu veya yük naklinin yapılabilmesi için birçok faaliyetin bir arada gerçekleştiği bir süreç olarak tanımlanabilir. Taşımacılık ise kişilerin ve eşyanın (kargonun) yer değiştirmesi anlamına gelen bir hizmet türü olarak tanımlanabilir. Genel havacılık faaliyetleri ise, ticari hava taşımacılığı kapsamında olmayan yolcu ve yük taşımacılığı ile belli bir ücret karşılığında olup olmamasına bakılmaksızın yapılan hava işi ve hava eğitim faaliyetleri şeklinde tanımlanmaktadır.⁵

Havacılık, temelde, ağır cisimlerin havada tutulması ve uçurulması olduğundan, insanlar psikolojik olarak emniyet, güvenilirlik ve yüksek kalite gibi faktörleri arar olmuşlardır. Bu faktörler, sadece üretim aşamasında geçerli olmakla kalmamış, verilen hizmetlerde de aranır olmuştur. Havacılık, özellikle uluslararası ilişkilerin gelişmesinde rol oynadığından dünyada mevcut sektörler içerisinde uluslararası kurallara en fazla bağımlı olan sektör haline gelmiştir.⁶

Hava taşımacılığı insanların, yükün (kargonun) ve postanın yer ve zaman faydası sağlayacak şekilde, bir hava aracı ile havadan yer değiştirmesi olarak tanımlanabilir. Başka bir ifade ile insanların ve/veya yükün bir hava aracı ile yer değiştirmesi faaliyeti hava taşımacılığı hizmeti sayesinde mümkün olur. Sadece kar amacı güdümlü yapılan uçuşlar değil, aynı zamanda kişisel amaçlar doğrultusunda yapılan uçuşlar da bu tanım

⁵ Tevfik Nas, “Hava Taşıt Giderlerinin İşletme Kazancının Tespitinde Dikkate Alınması Hususunda ‘Esas Faaliyet’ İfadesinin Nasıl Anlaşılması Gerektiği Üzerine Değerlendirme”, Vergi Dünyası Dergisi, Yıl:35, Sayı: 413, Ocak 2016, s.80.

⁶ Sadife Güngör, “ Havacılık Yer Hizmetleri Yönetmeliğinde İnsan Kaynakları Yönetmeliği Uygulamalarının Yeri ve Önemi: Konya Havalimanı Örneği’’, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 2013, s.7.

kapsamına girmektedir. Yapılış amacı her ne olursa olsun insan, yük ya da postanın bir hava aracı ile yer değiştirmesi hava taşımacılığıdır.⁷

Havacılık kavramı ya da sektör olarak havacılık sadece yük veya yolcu nakli değil aynı zamanda ulusal ve uluslararası ölçekte gelişmeleri hızlandırmakta ve farklı kültürlerdeki insanları bir araya getirerek birbirlerini daha iyi tanımalarını ve hem bireysel hem de ülkesel anlamda önemli sosyal ve kültürel etkileşimler gerçekleşmektedir. Bunun neticesinde de toplumlara sosyal, ekonomik ve kültürel anlamda önemli katkılar sağlamaktadır.

2.1.2. Havacılık İşletmeleri

İnsan ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla üretim faktörlerini bir araya getirerek mal veya hizmet üreten iktisadi (ekonomik) kurum veya kuruluşlara işletme denir. Bu tanımdan yola çıkarak, havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelere de havacılık ya da havayolu işletmeleri denir.

Havayolu işletmeleri, koltuk kapasitesi yirmi ve üzeri olan Türk tescilli uçaklarla yolcu taşımacılığı ile sadece yük taşımacılığı yapan ticari hava taşıma işletmeleri olarak tanımlanmaktadır. Ülkemizde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından ruhsatlandırılan tarifeli ve tarifesiz olmak üzere 12 havayolu işletmesi bulunmaktadır. Bu havayollarımızdan 3 tanesi sadece yük taşımacılığı yapmakta olup, 1 havayolu taşımacılığımız ise bölgesel taşımacılık yapmaktadır.⁸

⁷ Ender Gerede, “*Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*”, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, Yayın No: HUD / T-01, Art Ofset Matbaacılık, Bursa, Şubat 2015, s.9.

⁸ Web_2, E.T. 10.11.2015.

Tablo 1: Havayolu İşletmeleri - 1



HAVAYOLU İŞLETMELERİ

İŞLETMENİN ADI	RUHSAT NO	RUHSAT KAPSAMI	İLETİŞİM BİLGİLERİ
THY A.O	TR 001	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı	Atatürk Hava Limanı 34830 Yeşilköy/ İSTANBUL (212) 463 63 63 (212) 465 21 21 http://www.thy.com
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	TR 003	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı	Yeniöl Mah. Nergiz Sok. No:84 PK. 07230 Muratpaşa ANTALYA (242) 320 25 30 (242) 320 25 29 http://www.sunexpress.com
Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	TR 004	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı	AEROPARK Yenişehir Mah. Osmanlı Bulvarı No:11/A Kurtköy 34912 Pendik-İSTANBUL (216) 560 70 00 (216) 560 71 00 Fax: (216) 560 74 00 http://www.flypgs.com
Onur Air Taşımacılık A.Ş.	TR 005	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı	Atatürk Havalimanı B Kapısı Teknik Hangar Yanı 34149 Yeşilköy / İSTANBUL (212) 468 66 87 (212) 468 66 13 http://www.onurair.com.tr
MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.	TR 006	İç ve Dış Harlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı	Wow Convention Center IDTM 34149 Yeşilköy/İSTANBUL (212) 468 05 00 (212) 465 45 41 http://www.mngairlines.com
Hürkuş Havayolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	TR 007	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı	Yeşilköy Cad. No:9/A 34810 Florya/İSTANBUL (212) 663 77 77 (212) 663 23 53 http://www.freebirdairlines.com/
Atlasjet Havacılık A.Ş.	TR 009	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı	Yeşilyurt Mah. EskiHalkalı Yolu Alaçatı Evleri Yanı No: 5/B İSTANBUL (212) 663 20 00 (212) 663 27 51 http://www.atlasjet.com
ULS Hava Yolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	TR 013	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli/Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı	Çobançeşme Mevkii 29 Ekim Cad. No:16 Yenibosna / İSTANBUL (212) 496 02 02 (212) 496 02 03 http://www.uls-global.aero

HAVAYOLU İŞLETMELERİ
En Son Güncelleme: 20.05.2014

Kaynak: Web_2, E.T.12.11.2015

Tablo 2: Havayolu İşletmeleri - 2



HAVAYOLU İŞLETMELERİ

İŞLETMENİN ADI	RUHSAT NO	RUHSAT KAPSAMI	İLETİŞİM BİLGİLERİ
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	TR 015	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı	Güzeloluk Mah. 1879 Sok. No: 148 07200 ANTALYA (242) 323 34 00 (242) 324 32 40 http://www.corendon-airlines.com
ACT Hava Yolları A.Ş.	TR 016	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli/Tarifersiz Seferlerde Kargo Taşımacılığı	Kurtköy Premium Residence Yenişehir Mh. Millet Cad. Sümbül Sk. No:8 K:7 Pendik/İSTANBUL (216) 588 10 20 (216) 588 10 19 http://www.mycargo.aero
İHY İzmir Havayolları A.Ş.	TR 017	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı	Adnan Menderes Havalimanı Girişi 35410 Gazimihir/İZMİR (232) 298 35 00 (232) 274 62 35 http://www.izair.com.tr
Tailwind Havayolları A.Ş.	TR 022	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı	IDTM A2 Blok Kat:13 No:395 34830 Yeşilköy/İSTANBUL (212) 465 37 37 (212) 465 59 50 http://www.tailwind.com.tr
Borajet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım ve Ticaret A.Ş.	TR 023	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı	İstanbul Dünya Ticaret Merkezi A-3 Blok K:5 Bakırköy/İSTANBUL (212) 465 28 78 (212) 465 28 82 http://www.borajet.com.tr

Kaynak: Web_2, E.T.12.11.2015

2.2. HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

Havacılık sektörünün gelişimi konusunda öncelikle havacılığın tarihsel gelişiminin incelenmesi faydalı olacaktır. Havacılık tarihi, havacılıkla ilgili teknolojik gelişmeler, bu alanda yapılan çalışmalar, ilk denemeler ve bu alanda çalışma yapan kişilerin karşılaştıkları zorluklar ve mücadeleleri ele alınarak incelenebilir. Neredeyse bütün medeniyetlerde uçmak insanoğlu için bir tutku olmuştur. Uçuş denemeleri de tarih boyunca yapılmıştır. Ancak insanlar zaman içinde sadece kendi vücutlarıyla değil bazı araçların kullanılması gerektiğini anlamışlardır.⁹

İnsanoğlunun gökyüzü ile tanışması ise Çinlilerin keşfi olan uçurtma ile olmuştur. Ancak insanlar bir uçurtma gibi başka araçları uçurtmaktansa birtakım aletleri

⁹ Gökhan Taşkesen, “Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım”, Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya, 2006, s.28.

kullanarak kendisi uçmayı denemiştir. Yıllar boyunca yapılan uçuş denemelerinde birçok olumsuzluklar yaşanmış ve bu olumsuzluklar birçok insanın ölümüne neden olmuştur. Bilinen en eski uçuş kurbanı M.S. 60'ta Neron'un düzenlediği kutlamalarda uçmayı deneyen Büyücü Simon'dur. Türklerde ise ilk uçuş kurbanı M.S.1002'de kollarına bağladığı kanatlarla Nişabür'deki Ulu Cami'nin çatısından uçmayı deneyen İmam Cevheri (İsmail Cevheri) olmuştur. Uçmayla ilgili çok fazla başarısız örnek olmasına rağmen insanlar uçmaktan vazgeçmemişlerdir.¹⁰

İnsanoğlu uçmayı uzun yıllar denese de uçma yeteneğini kazanamamıştır. Zaman içinde kanat takmaktan başka balon, helikopter, uçak ve füzeyi icat edilmiştir ve havacılık sektörü giderek artan bir gelişim göstermiştir. Havacılık faaliyetlerinin ilk gelişimi hava taşımacılığında motorlu uçakların devreye girdiği 1900'lü yılların başına rastlamaktadır.¹¹

Havacılık sektörünün tarihi geçmişi incelendiğinde yük taşımacılığının yolcu taşımacılığından önce başladığı ortaya çıkmaktadır. İlk zamanlarda askeri amaçlı kullanılan ve özellikle mühimmat taşıyan uçaklar ancak I. Dünya Savaşı'ndan sonra yolcuların da seyahat edebileceği bölmelerin yapılmasıyla insan taşımada kullanılmışlardır.

Havacılık sektöründe kargo taşımacılığının tarihsel gelişim süreci incelendiğinde diğer taşımacılık türlerine göre daha yeni olmasına rağmen, son yıllarda kullanım oranı giderek artan bir taşımacılık şekli haline geldiği görülmektedir. Havayolu kargo taşımacılığında daha çok, hacmi ve ağırlığı nispeten düşük fakat değeri yüksek olan eşyalar taşınmaktadır. Dünya ticaretinde ürün çeşitliliğinin artmasına paralel olarak rekabetin şiddetlenmesi ve iş süreçlerinin hızlandırılması açısından uçağın bir taşıma aracı olarak sahip olduğu avantajlar, havayolu kargo taşımacılığının giderek daha fazla tercih edilme nedenlerindedir.¹²

Ulaşım ve taşımacılık teknolojileri, tarih çağlarından itibaren gelişme göstermektedir. Havacılık sektörünün önemini algılayabilmek için ulaşım ve taşımacılık

¹⁰ Web_3, E.T. 15.11.2015.

¹¹ Ender Gerede, "Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği Kavramları Arasındaki İlişki ve Farkların Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma", İşletme İktisadi Enstitüsü Yönetim Dergisi, Yıl: 17, Sayı: 54, Haziran 2006, s.36.

¹² Web_4, E.T. 10.11.2015.

tarihinin en temelini inmek gerekir. Alvin Toffler, çok satan 1970 tarihli “Future Shock” adlı kitabında, MÖ 6000 yılında en hızlı ulaşım aracının 8mph hızında giden deve kervanları olduğunu ileri sürer. MÖ 1600’de at arabalarının keşfi ile ulaşım hızı 20mph’ye çıkmıştır. Sanayi devrimi ile hızlanma başladıysa da 1784’te İngiltere’de kullanılan kargo trenleri saatte 13 mil hızla faaliyette bulunmaktadır. Buhar teknolojilerinin gelişimi ile birlikte insanlık 8mph’den 100mph’ye ancak 8000 yılda çıkabilmiştir. Ancak 58 yılda, hava taşıtlarının gelişimi ile insanlık 400 mph hızına ulaşmış, 20 yıl sonra bu hız bile ikiye katlanmıştır.¹³

Ülke ekonomisinin dışa açık bir hale gelmesinde de ulaşım sektörünün hiç şüphesiz büyük katkıları bulunmaktadır. Bunlar içerisinde havacılık sektörü ulaşımın en kolay alternatifi olması nedeniyle öncü durumdadır. Dünya hava taşımacılığında meydana gelen gelişim Türk hava taşımacılık sektöründe de kendini hissettirmiştir. Türkiye’de 2003 yılında başlatılan bölgesel havacılık politikaları bunu daha önemli hale getirmiştir. Ulaşım sistemleri içerisinde Türkiye’de hava yolu taşımacılığı 1980’li yıllara kadar küçük bir paya sahipken 2003 yılı sonrasında ise bu sektörde ciddi bir büyümenin meydana geldiği görülmektedir. Yapılan açıklamalardan da anlaşılacağı gibi havacılık teknolojilerinin ilerlemesi insanlığın ulaşım ve taşımacılık hızını fazlasıyla arttırmış ve havacılığı en çok kullanılan ulaşım sektörlerinden biri haline getirmiştir.¹⁴

2.2.1. Türkiye’de Havacılık Sektörünün Gelişimi

Türk topraklarında havacılığın başlangıcı, Evliya Çelebi Seyahatnamesi’ne göre Hazerfen Ahmet Çelebi’nin uçuş denemesidir. Havacılık tarihinde uçmayı başaran ilk insan Hazerfen Ahmet Çelebi’dir. Hazerfen Ahmet Çelebi 17.yy’da yaşamış 1623 - 1640 yıllarında saltanat süren IV. Murat zamanında bu denemeyi gerçekleştirmiştir. 1630’da kendi yaptığı dev boyutlu kanatlarla kuvvetli bir lodosta Galata Kulesi’nden atlayarak uçmuş, boğazı geçerek Üsküdar Doğancılar Parkı’na inmiştir. Yüzyıllar önce kendisi gibi aynı düşünceyi gerçekleştirmeye çalışan İsmail Cevheri adı ile anılan Türk bilginini örnek almıştır.¹⁵

¹³ Alvin Toffler, “Future Shock”, Bantam Books, New York.1970, s.22.

¹⁴ Hasan Yüksel, “Sivil Havacılığın Gelişmesi ve Küreselleşme Sürecine Katkıları: Türkiye Örneği”, Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi, Cilt: 5, Sayı: 11, 2014, s.12.

¹⁵ Bahattin Adıgüzel, “Türk Havacılığında İz Bırakanlar”, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2006, s.19.

Günümüzün yelken kanatlarının ilk tasarımı o dönemin koşullarında gerçekleştirilmiştir. Başarısızlık ihtimalini asgariye indirmek için proje üzerinde uzun yıllar düşünülmüş, değişik türde kuşların uçuşlarını izlenmiş, yine o dönemin koşullarında meteorolojik olaylar ve rüzgârlar incelenmiştir.¹⁶

1783 yılında Montgolfier kardeşler denilen iki kardeşin balonu bulması ile İstanbul'da ilk balon uçuşu 1785'te yapılmıştır. Bu uçuş gösteri amaçlı yapılmıştır ve uçağın keşfine kadar taşımacılıkta kullanılamamıştır. Kullanılan balonlar Avrupa imalatı ve Avrupalılar tarafından kullanılmaktaydı. Balonun Osmanlı döneminde 1. Balkan savaşı yenilgisinin ardından askeri alanda gözetleme amaçlı olarak kullanılması düşünülse de balonun gazını üreten fabrikaların Türkiye'de olmaması ve Avrupa'dan gazın ithal edilmesinin masraflı olması sebebiyle bu fikir uygulamaya geçirilmemiştir.¹⁷

İlk Türk Uçağı - Hürkuş (VECİHİ K-VI ve VECİHİ K-XIV)

6 Ocak 1896 tarihinde İstanbul'da doğan Vecihi Hürkuş 1924'te ganimet olarak Yunanlılardan ele geçen motorlardan yararlanarak ilk Türk uçağını imal eder. 28 Ocak 1925'de "VECİHİ K-VI" adını verdiği uçağını uçurur. 1930'da ikinci uçağı VECİHİ K-XIV'ü inşa ederek ilk uçuşunu 16 Eylül 1930'da Kadıköy'de büyük bir kalabalık ve basın topluluğu karşısında yapmıştır. Bu uçuştan sonra VECİHİ K-XIV ile önce Yeşilköy'e, sonra Ankara'ya uçmuştur. Hürkuş uçağının atıl kalmaması için Posta idaresi ile çeşitli görüşmelerde bulunur ama 3 Kasım 1931 tarihli telgrafta büyük yardımcısı makinisti Hamit'in işine son verilir Hürkuş'a ödenen uçuş tazminatı kesilerek Vecihi XIV uçağı uçuştan men edilir. Bundan sonraki uçuşların Milli Müdafaa Vekâleti tarafından verilecek uçakla gerçekleştirileceği bildirilir. Bu durum Hürkuş'un Kurum'dan tekrar ayrılmasına neden olur.¹⁸

1930'lu yıllarda ilk Türk Sivil Havacılık Okulu'nu (Vecihi Sivil Tayyare Mektebi 1932) açmıştır. Okulda ilk Türk kadın pilotumuz Bedriye Gökmen ile birlikte 12 pilot yetiştirmiştir. İstanbul Kadıköy'de (Kalamış) ilk sivil uçağımız VECİHİ K-XIV, ilk eğitim ve spor uçağımız VECİHİ K-XV, 160 Beygirlik Mercedes uçak motorlu deniz kızağı VECİHİ SK-X üretilmiştir. Nuri Demirağ Bey, bir tayyare yapımı için 5000 TL

¹⁶ Güngör, s.9.

¹⁷ Web_5, E.T. 17.11.2015.

¹⁸ Web_6, E.T. 20.10.2015.

vermiş, böylece 1933’de Vecihi Hürkuş tarafından NURİ BEY adı verilen VECİHİ K-XVI kabin uçağı yapılmıştır. Vecihi Bey zor koşullarda eğitim yaparken bazı kurumların, örneğin TEKEL idaresi’nin ve İŞ BANKASI’nın reklamlarını yapmış, bazı vatansever yetkili kuruluşların da yardımları olmuştur. 1954 yılında İlk sivil havayolu şirketimiz Hürkuş Havayollarını kurmuştur.¹⁹

Hürkuş uçakları zaman içinde hızlı gelişim göstererek yeni projelerde yerini almaktadır. Havacılık ve uzay merkezi TUSAŞ’ın Mart 2006’da çalışmalarına başladığı yeni nesil eğitim uçağı HÜRKUŞ, Türk mühendislerin ürettiği özgün eğitim uçağı niteliklerine sahiptir. Avrupa Sivil Havacılık Otoritesi EASA CS 23 kurallarına göre tasarlanan eğitim uçağında, öğretmen ve öğrenci pilot arka arkaya oturabiliyor. Tek turboprop motorlu bir bileşene sahip HÜRKUŞ’un, gece ve gündüz görev yapabilme kabiliyeti bulunmaktadır. Genel kullanım, aletli uçuş, seyrüsefer ve bilgilendirme şeklindeki eğitim aşamalarını gerçekleştirebilme amacıyla üretilen HÜRKUŞ’da, standart uçak sistemlerinin yanı sıra, kabin basınçlandırma, koltuk fırlatma sistemi, uçak üzeri oksijen üretimi sistemi (OBOGS) de yer almaktadır. Türkiye’nin, gelişmiş bir hava aracının tüm unsurlarıyla hazırlanan ilk projesi HÜRKUŞ’un tasarımında 50 mühendis, seri üretim safhasında ise 50 mühendis ve 350 teknisyen çalışmıştır. Adını, Türk havacılık tarihinin en önemli pilotlarından Vecihi Hürkuş’tan alan uçak, tamamen Türk mühendisler tarafından geliştirilmiştir.²⁰

Türkiye’nin Metal Gövdeli İlk Yolcu Uçağı – Demirağ: Nu.D.38

1936’da Nuri Demirağ, mühendis ve teknisyenlerle seyahatlere çıkarak incelemelerde bulunmuş Almanya, Çekoslovakya ve İngiltere’deki uçak fabrikalarını gezerek 17 Eylül 1936’da çalışmalara başlamış ve 10 Şubat 1937’de üretim faaliyetine geçmiştir. Türk Hava Kurumu, Nuri Demirağ’a 10 eğitim uçağı ve 65 adet de planör siparişi vermişti.²¹

Nuri Demirağ ve ekibi bu siparişlerin yanı sıra, Nu.D.38 adlı altı kişilik, çift motorlu, gövdesi alüminyum kaplı bir yolcu uçağı üzerinde çalışıyorlardı. Çeşitli uçak

¹⁹ Web_7, E.T. 15.11.2015.

²⁰ Web_8, E.T. 20.11.2015.

²¹ Osman Yalçın, “Mühürdarzade Nuri Bey’in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)”, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, Sayı: 44, 2009, s.754.

modellerinden sonra Nuri Demirağ'ın fabrikası, tamamen metal (alüminyum) gövdeye sahip Türkiye'nin ilk kendi üretimi yolcu uçağını yapmak üzere harekete geçti. O yıllara kadar uçağın imalatında tahta kullanılıyordu. Projeye Nu.D.38 adı verildi.²²

Nuri Demirağ, metal gövdeli uçak için Avrupa'dan özel tezgahlar getirtmişti. İmalatta ise Türk ve Alman mühendis birlikte görev yapıyordu. Üstten kanatlı, çift motorlu uçak yolcu taşıma, nakliye amaçlı kullanılacak, savaş zamanında ise bombardıman uçağına çevrilebilecekti. İkinci Dünya Savaşı, projeye büyük darbe vurmuştur ve üretim hattına giren ilk uçak, yüzde 80'i tamamlanmasına rağmen imalatı bir türlü tamamlanamamıştır.²³

1943 yılına geldiğinde projeye yeniden başlanmış ve uçak 1944 yılının başında tamamlanmıştır. Nu.D.38 uçağının ilk uçuşu 11 Şubat 1944 tarihinde Türk havacılığının efsane isimleri Hasan Basri Alev ile Mehmet Altunbay tarafından 11 Şubat 1944'te gerçekleştirildi. Uçağın boş ağırlığı 1200 kilogramdı. Uçuş ekibi, yolcu ve kargoyla birlikte 700 kilogram ağırlığı taşıyabiliyordu. Havada üç buçuk saat kalabilen Nu.D.38 tipi yolcu uçağı, tamamen Türk mühendis ve işçilerinin ortaya çıkardıkları Türk tipi bir uçaktır. 6 kişilik yolcu uçağının çift pilot kumandası bulunmaktadır. Saatte 325 kilometre hız yapabilmekte ve 1000 km uçabilmektedir.²⁴

1936 yılında Nuri Demirağ tarafından yüzde yüz Türk malı olarak üretilen Nu.D. 38, ve Vecihi Hürkuş tarafından, düşürülen düşman askerlerinin uçaklarına ait parçaların bir araya getirilmesiyle oluşturulan "VECİHİ K-VI" adlı uçak, yerli üretim olmadığı için metal gövdeli ilk Türk uçağı olarak kabul edilen Nu. D. 38 gerçekten Türk tarihinde büyük bir başarıdır. Bu Türkiye'nin kendi uçağını artık yapabildiği anlamına gelmekteydi. Üretilen uçaklar İstanbul'daki test uçuşlarından başarı ile geçti. Bu uçaklarla binlerce saat uçuş gerçekleştirildi ve herhangi bir aksaklık yaşanmadı. Son zamanlarda gündeme gelen Türkiye kendi otomobilini yapabilir mi tartışmaları bir yana Türkiye 1936 yılında kendi uçağını üretmişti. Türkiye'nin önemli iş adamlarından Nuri

²² Web_9, E.T. 13.10.2015.

²³ Web_10, E.T. 13.10.2015.

²⁴ Web_11, E.T. 10.10.2015.

Demirağ'ın çabalarıyla kurulan uçak fabrikası yaşanan talihsiz bir olayın ve dönemin yöneticilerinin desteğini çekmesi üzerine kapanmak zorunda kalmıştır.²⁵

Tüm bunlarla birlikte Türk havacılık sektörü, 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun 1983 yılında yürürlüğe girmesiyle, özel havayolu şirketlerinin kurulmasına ve faaliyet göstermesine verilen izinle sektörde rekabet ortamı oluşmaya başlamıştır. Özel havayolu işletmelerinin ise sektörden aldıkları payda artış görülmeye başlanmıştır. Sektörde ilk özelleşme çabalarının görüldüğü bu dönemde, sektörün devlet tarafından yeterince desteklenmemesi ve işletmelerin yaşadığı çeşitli sıkıntılar nedeniyle mevcut özel işletmelerinin bir kısmı iflas etmiştir. 1980'li yılların sonlarında ve 1990'lı yılların başında ülke içerisinde yeni havaalanı yapımından ziyade mevcut hava meydanlarının kullanılması ve geliştirilmesi ile hava trafik kontrol, seyrüsefer ve yer hizmetleri gibi sunulan hizmetin kalitesini ve güvenilirliğini artırıcı yatırımlar gerçekleştirilmiştir.²⁶

Günümüzde havacılık sektörünün, teknolojinin üst seviyede kullanıldığı bir alan olarak ülkemizde de kullanım alanını genişleterek, sunulan hizmetten faydalanan kullanıcı sayısını artırmakta bu gelişim sayesinde ülkenin turizm gelirleri de gün geçtikçe artmaktadır. Ülkemizde havacılık sektörünün hem yük hem de yolcu taşımacılığındaki gelişimi yıllar itibariyle incelendiğinde elde edilen bazı veriler aşağıdaki gibidir:

1995 yılında GSYİH'de yüzde 6.7, artış meydana gelirken, turizm gelirlerinde yüzde 14.7, yolcu trafiğinde ise yüzde 24.3 gibi yüksek oranda bir artış olmuştur. 1998 Asya ekonomik krizi nedeniyle dünya yolcu trafiğinde sadece % 1 oranında büyürken, aynı yılda yük trafiğinde artış olmamıştır. Bunun etkisiyle Türkiye'de 1998 yılında GSYİH'de yüzde 3.2, turizm gelirlerinde yüzde 2.5 gibi düşük bir oranında artış yaşanmıştır. Yolcu trafiğinde yüzde 0.6'lık bir azalma olurken, yük trafiğimizde ise yüzde 8.3 gibi yüksek oranda bir azalma meydana gelmiştir.²⁷

²⁵ Web_12, E.T. 10.10.2015.

²⁶ Hakkı Aktaş, “Sivil Havacılık İşletmelerinde Beşerî Faktörler Perspektifinden Uçuş Ekibi Kaynak Yönetimi: Sivil Havacılık İşletmeleri Pilotlarının Kişilik Yapıları ile Uçuş Ekibi Kaynak Yönetimi Tutumları Arasındaki İlişki”, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2011, s.7.

²⁷ Mustafa Çizmecioğlu, “ Türkiye’de Sivil Havacılık ve Hava Yolu Ulaşımı Üzerine Bir Araştırma”, Yüksek lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2013, s.36.

Ülkemizde 17 Ağustos 1999 tarihinde depremin yaşanmasıyla, GSYİH’de yüzde 4.7 turizm gelirlerinde yüzde 27.5, yolcu trafiğinde yüzde 12.2’lik, yük trafiğinde ise yüzde 5.5’lik bir azalış meydana gelmiştir. Bunun sonrasında 11 Eylül 2001 ABD’de yaşanan terörist saldırıları sonucu sivil havacılığa olan güven sarsılmış, etkileri ise havacılık sektörünü çok derinden etkilemiştir. 2001 yılında, dünya yolcu trafiğinde % 2, yük trafiğinde ise % 5 oranında düşüş yaşanmıştır. Türkiye’de ise GSYİH’de % 7.5’lik, yolcu trafiğinde % 3.3’lük, yük trafiğinde % 4.2’lik bir düşüş görülmüştür. 11 Eylül saldırılarının havayolu işletmelerine maliyeti yaklaşık 36 milyar dolar olmuştur.²⁸

2003 yılında meydana gelen Irak savaşı ile akut solunum yetmezliği sendromu (SARS) krizi sektörü bölgesel olarak etkilemiş olup, insanların ortaya çıkan bu virüsle mücadele etmesi yolculuk hayatına da yansarak dünya da yolcu trafiği ve yük trafiğini etkilemiştir. Yaşanan bu krizin bölgesel olarak ülkemize uzak olması sebebiyle Türk sivil hava taşımacılığı sektörü bu krizlerden çok fazla etkilenmemiştir.²⁹

2003 yılında GSYİH’de yüzde 5.9, turizm gelirlerinde yüzde 55.6’lık bir artış yaşanmıştır. Yolcu trafiğinde yüzde 1.9, yük trafiğinde %5.8’lik bir artış görülmüştür. 2004 yılı tüm dünya da sivil hava taşımacılığının, hızlı bir gelişim dönemine girdiği yıl olmuş, 1.8 milyardan fazla kişi hava taşımacılığını tercih etmiştir. Türkiye’de ise 2004 yılında GSYİH’de yüzde 9, turizm gelirlerinde yüzde 20.3, yük trafiğinde yüzde 20.9’luk artış gözlemlenirken, yolcu trafiğinde yüzde 30.7’lik hızlı bir artış olmuştur.³⁰

Türkiye’de 2004 yılında yolcu trafiğinde görülen bu artışın önemli bir nedeni, iç hat uçuşlarında özel havayolu işletmelerine yönelik kısıtlamaların kaldırılmasıdır. Böylece THY’nin iç hatlardaki tekeli sona ermiş ve Türk Sivil Hava Taşımacılığı’nda yeni bir gelişim ve rekabet dönemi başlamıştır. Ülkemizde özel hava yollarına uçuş serbestisinin getirildiği 2003 yılı itibariyle yolcu trafiği incelendiğinde hem iç hem de dış hatlarda genel olarak bir artış olduğu gözlenmektedir. Ülkemizde 2002 yılında iç hatlarda 8.697.864, dış hatlarda 24.927.311 ve toplamda 33.625.175 adet yolcu taşınmışken, taşınan yolcu sayıları yıldan yıla artış göstermiştir. İç hatlarda yine en büyük artış, özel hava yollarına uçuş serbestisinin getirildiği 2003 yılından sonraki yıllarda yaşanmıştır.

²⁸ Web_13, E.T. 23.12.2015.

²⁹ Web_14, E.T. 18.01.2015.

³⁰ Çizmecioğlu, s.36.

2006 yılında ise iç hatlarda 26.644.450, dış hatlarda 32.133.681 ve toplamda 58.778.131 adet yolcu taşıma rakamına ulaşılmıştır.³¹

Türkiye, coğrafi konumunun üretim ve tüketim merkezlerine yakınlığı avantajı ile lojistik sektöründe büyüyen bir ülkedir. Lojistik sektörü 2010 yılında 2009'a oranla AB'de ortalama yüzde 7, Türkiye'de ise yüzde 23 civarında büyümüş ve Türkiye lojistik sektörü AB'ye oranla 2,7 misli hızlı büyüme kaydetmiştir. Dünya Bankası'nın 2010 yılı Lojistik Performans Endeksinde 150 ülke arasında 39. sırada bulunan Türkiye'nin Gayri Safi Milli Hasıla içerisindeki payı % 22 olmuştur. Geçmiş yıl verileri incelendiğinde havayolu ile taşınan yük miktarında da yükselen bir trend gözlemlenmektedir.³²

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) tarafından hazırlanan raporda, Türkiye'de havacılık sektörünün tarihi bir büyümeye imza attığına işaret edilmektedir. Birliğin Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporunda, Türkiye'de 2003'te başlatılan bölgesel havacılık politikası kapsamında son 10 yılda ticari uçuş sayısının yüzde 168, taşınan yolcu sayısının yüzde 233 ve taşınan kargo miktarının da yüzde 126 artış kaydettiği belirtildi.2013 sonu itibarıyla Türkiye'nin filosunda toplam bin 260 uçak bulunuyor. Sivil hava ticari taşımacılık faaliyetlerinin 100. yılının kutlandığı 2013'te, dünya çapında bir önceki yıla göre yaklaşık yüzde 5 artışla 3.1 milyar yolcu taşımacılığı gerçekleştiği belirtilmiştir. Türkiye'de 2012'de 946 bin 897 olan ticari uçak trafiği geçen yıl yüzde 11.9 artışla 1 milyon 59 bin 391'e, 624 bin 58 ton olan kargo trafiği yüzde 17.3 artışla 731 bin 962 tona, 131 milyon 29 bin 516 olan iç hat-dış hat toplam yolcu sayısı da yüzde 14.5 artışla yaklaşık 150 milyona ulaşmıştır. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü kısa dönem tahminlerinde ise bu yıl yolcu sayısının 166.5 milyona, uçak trafiğinin 1.6 milyona ulaşacağı öngörülüyor. Söz konusu dönemde hava yolu şirketlerinin uçak sayısı 370'ten 385'e, toplam koltuk kapasitesi 65 bin 208'den 66 bin 539'a, kargo taşıma kapasitesi ise 1 milyon 264 bin 513 kilogramdan 1 milyon 682 bin 663 kilografa ulaşmıştır. Bir önceki yıl yolcu bazında Avrupa sıralamasında altıncı olan Türkiye, 2013'te İtalya'yı geride bırakarak beşinci sıraya yükseldi. İç hat yolcu trafiği, geçen yıl bir önceki yıla göre yüzde 17.7 artışla 76.1

³¹ Çizmecioğlu, s.38.

³² Ayşe Elif Yazgan ve Sema Yiğit, "Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi", S.Ü. İ.İ.B.F. Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Yıl: 13, Sayı: 25, Nisan 2013, s.438.

milyona, dış hat ise yüzde 11.7 artışla 73.2 milyona yükseldi. İç hatlarda altı hava yolu şirketince, yedi merkezden toplam 52 noktaya, dış hatlarda ise 15 merkezden 236 noktaya sefer yapılmıştır. Böylece, iç hat uçuşlarına beş, dış hat uçuşlarına 44 yeni nokta eklendiği belirtilmiştir.³³

Oxford Economics'in hazırladığı rapora göre; havacılık sektörünün Türkiye'nin GSMH'sına katkısı 10,4 milyar TL'yi buluyor. Bu da toplam hasılatın yüzde 1,1'ine tekabül ediyor. Havacılık sektörü, Türkiye'de 204 bin kişilik istihdam sağladığı gibi yılda 946 milyon TL'lik vergi ödemesiyle de Türkiye ekonomisine katkıda bulunuyor. Birçok şirketin kayıp yaşadığı yıllardan sonra sektör artık kendini yenilemekte ve bunun sonucu olarak bu katkının daha da artması beklenmektedir. Göstergesel olarak, havacılık sektörünün tedarik zincirlerini oluşturan dolaylı kanalların vergilendirilmesiyle 819 milyon TL; hem havacılık sektörünün kendi harcamaları hem de tedarik zincirinin harcamalarıyla desteklenen faaliyetlerin vergilendirilmesi yoluyla teşvik edilen kanallardan da 375 milyon TL olmak üzere toplamda 1,2 milyon TL ilave kamu geliri elde edilebileceği tahmin edilmektedir.³⁴

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Feridun Bilgin, son 13 yılda dünya da havacılık sektörünün yılda ortalama yüzde 5 büyüdüğünü, Türkiye'deki oranın ise dünya ortalamasının 3 katına ulaşarak yüzde 15'e çıktığını söyledi. Aktif havalimanı sayısının 26'dan 55'e yükseldiğini belirten Bilgin, "Toplam yolcu trafiğimiz 2014 sonunda 166 milyonu, 2015'in eylül ayı itibarıyla 140 milyonu geçti" dedi. Bilgin, Türkiye'nin, dünya havalimanları toplam yolcu sayısı sıralamasında 2003'e kıyasla 15'incilikten 9'unculuğa yükseldiğini, bu alanda Avrupa'da ilk 3'te olduklarını kaydetti. Bütün bu büyümenin getirdiği taleplerin karşılanması için havacılık sektöründe altyapının geliştirilmesinde özkaynaklar dışında "Kamu-Özel İş Birliği" projelerine ağırlık verdiklerini belirten Bilgin, Cumhuriyet tarihinin en büyük projelerinden birisi olan Yeni Havalimanı Projesi'nin bu yöndeki atılımlarının en büyük ve en önemli örneği olduğunu dile getirdi. Bilgin, havalimanını modern ulaşım imkânlarıyla şehir merkezine bağlayacak önemli karayolu ve raylı sistem projelerinin de eş zamanlı yürütüldüğünü vurgulanmıştır.³⁵

³³ Web_15, E.T. 09.11.2015.

³⁴ Web_16, E.T. 07.11.2015.

³⁵ Web_17, E.T. 10.10.2015.

2015 yılında Antalya’da düzenlenen Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün Havacılık Müzakereleri Toplantısı ICAN’da Türkiye 36 ülke ile havacılık anlaşması imzaladı. 25 yeni uçuş noktası ve 300’ün üzerinde ilave sefer artışı anlaşması gerçekleştirildi. Bu anlaşmalar Türkiye ekonomisine 600 milyon dolarlık katkı sağlayacak. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün (SHGM) ev sahipliğinde 19-23 Ekim 2015 tarihlerinde Antalya’da düzenlenen toplantıda ülkeler arasında 600’e yakın ikili havacılık müzakeresi yapıldı. Bir çok anlaşma güncellenerek imzalanırken ülkelerin yurtdışı uçuş ağlarının genişlemesi ve yeni hatlarda havayollarının uçması için imkan sağlandı. Toplam 95 ülke, 8 uluslararası organizasyon ve 60 şirketin katıldığı etkinlikte, yerli ve yabancı şirketler arasında muhtelif sektörel görüşmeler gerçekleştirildi. Türkiye’nin uluslararası arenada tanıtımına önemli bir katkı sağlayan organizasyonda ayrıca Türkiye’nin Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konsey Üyeliği için de tanıtım yapıldı. ICAN toplantısı 2016’da Dominik Cumhuriyeti’nde yapılmasına kararıyla sona erdi.³⁶

2014 yılı şubat ayında basında çıkan haberlere göre uluslararası uçuşlar (dış hatlar) 2013 yılına göre % 5,5 artarken dış hatlardaki havayolu şirketlerinin doluluk oranı % 76,8 olarak gerçekleşmiştir. Tüm bölgelerde olumlu artış gözlenirken, Avrupa’da doluluk oranı % 77,4 olurken Asya Pasifik hattında % 4 seviyesinde gerçekleşmiştir. Kuzey Amerika bölgesinde ise yolcu artışı % 2 ile sınırlı kalmıştır. Ortadoğu’daki havayolu şirketleri ise % 13,4’lük yolcu artışıyla en yüksek artış oranına sahip olmuştur. Güney Amerika’daki havayolu şirketleri dış uçuşlarda % 4,2 artışa sahip olurken Afrikalı havayolu şirketlerinin yolcu artış oranı % 0,1 artışla yolcu trafiğinde aynı düzeyde kalmıştır. IATA verilerine göre 2014 yılı şubat ayında iç hatlardaki uçuşlarda toplam % 5,3’lük artış meydana gelmiş, uçaklardaki doluluk oranı ise % 80,4 olarak gerçekleşmiştir. Ülkeler dikkate alınarak incelendiğinde iç hat uçuşlarında en yüksek artış Brezilya, Çin ve Rusya’da gerçekleşmiştir. Çin’de bu artış % 12, Rusya’da % 10,5 olurken Hindistan’da % 1,8’lik bir trafik azalması yaşanmıştır.³⁷

Türkiye’deki ulaşım türleri incelendiğinde karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu arasında büyük dengesizlikler vardır. Yolcu taşımacılığında karayolunun payı %90 civarındadır. Karayollarının yoğun bir şekilde kullanılması yoğun bakım ve

³⁶ Web_18, E.T. 18.11.2015.

³⁷ Web_19, E.T. 10.11.2015.

onarım maliyetlerine ve kazalar nedeni ile de can ve mal kaybına neden olmaktadır. Türkiye’de demiryolu taşımacılığı ise Cumhuriyet’in ilk yıllarından sonra neredeyse hiçbir gelişme gösterememiştir. Denizyolu taşımacılığı da sadece denize kıyısı olan şehirler arasında sınırlı bir şekilde ve şehir içi taşımacılıkta kullanılmaktadır. Havayolu taşımacılığı, 1983 yılında 2920 sayılı Kanun ve 2003 yılında başlatılan “Bölgesel Havacılık Projesi” ile gelişimini hızlandırmıştır. 1983’te özel işletmelere havayolu ve havaalanı işletim hakkı verilmiş, 2003’te ise iç hatlarda havayolu taşımacılığı serbest bırakılmıştır. Büyük bir coğrafyada yer alan, çevresindeki bölgelerle (Kırım, Kafkasya, Balkanlar, Ortadoğu) ticari, ekonomik, turistik ve akrabalık ilişkileri olan Türkiye, bölgesel havayolu taşımacılığının gelişmesiyle ülke içi ve çevresindeki bölgelerle olan ulaşımını kolaylaştıracaktır. Türkiye’de diğer ulaşım türleri ile coğrafi bölgeler arası 10’lu, 20’li saatlerle ifade edilen ulaşım, havayolu ile sadece 1-2 saat sürmektedir. Bölgesel havayolu taşımacılığının Türkiye’de gelişmesi ile ulaşım kolaylaşacak, ekonomik-turizm-ticari faaliyetler gelişecek, günümüzde Türkiye sınırları dışında kalmış Türkiye’nin etki alanındaki bölgelere kolay ulaşım imkanı sağlanacak ve Türkiye’deki ulaşım türleri arasındaki dengesizlik bir parça da olsa giderilmiş olacaktır.³⁸

2.2.2. Dünya da Havacılık Sektörünün Gelişimi

Havacılık tarihinde birçok başarısız deneme olsa da insanlar uçmaktan vazgeçmemiş birçoğu ölümle sonuçlansa da denemeler devam etmiştir. Önceleri kağıt ya da bez parçaları ile kanat yaparak kontrolsüzce yapılan uçuşlar, ilerleyen yıllarda daha bilinçli ve sitemli yapılmıştır. Daha dayanıklı malzemelerin kullanımı ve hava durumuna göre hareket edilerek risk en aza indirilmeye çalışılmıştır. Havada uçan kuşlardan esinlenerek planör modelleri geliştirilmiştir. Zamanla daha büyük planörler yapılmaya başlanmış ve buhar gücüyle çalışan uçak modelleri geliştirilmiştir.

1800’lü yıllarda birçok başarısız deneme sonucunda gelişen teknoloji ve artan bilgi birikimi ile 1903 yılında bilim adamları ve mühendisler, başarıya yaklaşarak insan tarafından kontrol edilebilen bir güç kaynağına dayalı bir uçak yapmayı tasarlamışlardır.

³⁸ Ali Emre Sayılğan, “Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler”, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 11, Sayı: 1, 2011, s.83-84.

Ancak, bu başarıya ulaşarak onu yakalayanlar, Amerika'nın orta batısında yaşayan bisiklet üreticisi Wilbur Wright ve Orville Wright adlı iki kardeş olmuştur. Orville Wright ve Wilbur Wright tarafından yapılan uçak, tahtadan olup el yapımıydı. Wright kardeşler, tarihi uçuşlarını 1903 yılında, kendi tasarladıkları motor ile yapmışlardır. Wilbur Wright, 1908'de Avrupa'da başarılı bir uçak turu yapmıştır. Uçuş tarihi, Haziran 1909'da Fransız havacı Louis Bleriot'un kendi tasarladığı uçak ile İngiltere'de kanal boyunca yaptığı yolculuk ile büyük ölçüde tamamlanmıştır. İnsanın ilk güçlü uçuş denemelerinden, düzenli uzay seyahatlerine kadar yaklaşık yüz yıllık havacılık tarihini geride bırakmış bulunuyoruz. İlk tarifeli uluslararası uçuş hizmeti, 1919 yılında başlamıştır.³⁹

Bu sebeple havacılığın bütün dünya da başlangıç noktası olarak Wright kardeşler kabul edilmektedir. İlk yapısal dengeli model uçağı 1871'de Alphonse Penaud tarafından uçurulmuş olsa da, bu uçak sadece bir oyuncaktı ve Wright kardeşler, ilk insanlı uçuşu 17 Aralık 1903'te gerçekleştirerek göklerin hâkimiyetinin temelini atmışlardır. Ardından Kanadalı Glenn Curtis, Amerika'daki ilk resmî uçuşu gerçekleştirmiştir. Havacılığın ilk yıllarında uçaklar yolcu veya kargo taşımaktan çok askerî amaçlı bomba ve mühimmat taşımak için tasarlanmaktaydılar. Uçakların taşımacılık amaçlı kullanımı ancak 1. Dünya Savaşı'nın bitimi ile 1925'te başlayabilmiştir. Boeing ve Douglas'ın posta uçakları ile hava kargo sektörü oluşmaya başlamış ve Boeing'in uçağında yaptığı değişikliklerle uçağı yolcu bölmesi de eklemesi ile ilk defa ticari bir hava taşıtı göklerde yükselmiştir. Pacific Air Transport kurulmuş, okyanuslar arası seferlerle hava taşımacılığına başlanmıştır.⁴⁰

Havacılık sektöründe yolcu taşımacılığının gelişimi incelendiğinde ise; yolcu trafiğı 50 yıllık dönemde senede ortalama Amerika'da % 7, dünya da % 8 arttığı bilinmektedir. Aynı durum kargo trafiğı için de geçerlidir. Havayolu ulaşımında oran azalmakla beraber yıllık % 4 artış söz konusu olduğundan 20 yıllık dönemde var olan yolcu ve kargo trafiğinin iki katına çıkması beklenmektedir. Airport Council of International

³⁹ Güngör, s.12.

⁴⁰ Oktay Verel, "İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir", Türk Hava Kurumu Yayınları, Yanın No: 3, İstanbul, 1985, s.62-64.

2001 raporuna göre hava trafiği yıllık % 5 artış göstermekte ve bu artışı kaldıracak havalimanı geliştirme maliyeti 2020 ye kadar 500 milyar dolar olacaktır.⁴¹

Uluslararası yolcu sayısında 2005-2009 yılları arasında ortalama yıllık büyüme oranı 2 milyonun üstünde artış beklenen ülkelere bakıldığında ilk 5 ülke içerisinde Türkiye’de bulunmaktadır. Polonya yüzde 11.2 oranla birinci, Çin yüzde 9.6 oranla ikinci, Çek Cumhuriyeti yüzde 9.5 oranla üçüncü, Katar yüzde 9.2 oranla dördüncü ve Türkiye yüzde 8.9 oranla beşinci sırada yer almaktadır. Buna rağmen özellikle karayolu taşımacılığına göre havayolu ile ülke içinde yapılan yük ve yolcu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payı oldukça düşüktür. Ülke içinde farklı taşımacılık türleri ile taşınan yaklaşık 200 milyon yolcunun yaklaşık yüzde 10’luk bölümü havayolu ile taşınırken, bu oran havayolu taşımacılığının geliştiği Avrupa ülkelerinde yüzde 30’un üzerine çıkmaktadır.⁴²

Dünya da hava trafiğinin yüzde 84’ini temsil eden, THY dahil toplam 240 havayolu şirketini çatısı altında toplayan Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği IATA, 2014 yılı şubat ayında global yolcu trafiğinde geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 5.4 gibi önemli bir talep artışı meydana geldiğini açıkladı. Ortadoğu ülkelerinde yolcu trafik artış oranının yüzde 11’i aşacağı, havacılık sektörünün de 2014’te 2.2 milyar dolar kâra ulaşacağı belirtildi. Uluslararası Hava Taşımacılık Örgütü (IATA) iletişim müdürü Anthony Concil, küresel ekonomideki yavaşlamaya rağmen Ortadoğu’daki sivil havacılık endüstrisinin tüm dünya da en hızlı büyüme oranına ulaşacağını söyledi. Consil, dünyadaki tüm havayollarının geçen yıl 12 milyar dolar kâr elde ettiğini ve 2014’te bu miktarın 18.7 milyar dolara ulaşmasının beklendiğini kaydetti. Küresel sivil havacılık gelirinin 745 milyar dolara ulaşacağını ifade eden yetkili, artan petrol fiyatları, zayıf kargo sektörü ve sert rekabet nedeniyle kâr oranının yüzde 2.5’te kalacağını sözlerine ekledi. Petrol masrafları havayollarının harcamalarının yüzde 30’unu oluşturuyor. Tahminlere göre hava kargo sektörünün gelirleri bu yıl 63 milyar dolara ulaşacak. Kargo operasyonlarından tüm havacılık sektöründeki gelirin sadece yüzde

⁴¹ Web_20, E.T. 03.12.2015.

⁴² Çizmecioğlu, s.37.

8.4'ü elde ediliyor. Buna rağmen Ortadoğu'daki kargo sektörünün küresel ortalamasının üzerinde performans göstermeye devam etmesi beklenmektedir.⁴³



⁴³ Web_21, E.T. 10.11.2015.

BÖLÜM 3. TÜRKİYE’DE HAVACILIK SEKTÖRÜ YER HİZMETLERİ HAKKINDA GENEL BİLGİLER VE SEKTÖRLE İLGİLİ KURULUŞLAR

Havaalanı fonksiyonel olarak incelendiğinde hava tarafı ve kara tarafı olarak iki kısma ayrılmaktadır. Hava tarafı incelendiğinde terminal hava sahası, pist ve farklı amaçlı apronlardan oluşmakta yani uçağın yaklaşma, iniş – kalkış, piste ulaşma, apronda park etmesi yani uçuş operasyonlarının yapıldığı yerdir. Kara tarafı ise; yolcu, bagaj veya kargo işlemlerinin yapıldığı yolcu terminali veya kargo terminali, otopark, iç sirkülasyon yolları ve havaalanına erişim yollarını içeren yani havaalanından faydalananların yerdeki işlemlerinin yapıldığı yer olarak tanımlanabilir. Sektörle ilgili yer hizmetleri işletmeleri de havaalanındaki hava ve kara tarafındaki yük veya yolcu ile ilgili işlemleri karşılayarak bu anlamda sektöre hizmet sunmaktadırlar.⁴⁴

Hizmet kavramı Türk Dil Kurumu (TDK) tarafından “birinin işini görme veya birine yarayan bir işi yapma” olarak tanımlanmıştır. İnsanlar da sosyal bir birey oldukları için birbirleri ile iletişim kurmakta, birbirlerine yardım etmekte ve birbirlerine ihtiyaç duymaktadırlar. Bu sebeple insanlığın varoluşundan beri hizmet kavramından söz etmek mümkündür. Bu tanımlama çerçevesinde hizmet birine fayda sağlamak ona iş görmek ise havacılık sektöründe de gerek yolcunun gerekse taşınan yükün en iyi şekilde seyahat etmesine yardımcı olmak da hizmet kapsamındadır. Günümüzde hemen hemen tüm örgütlerin varoluş amaçları hizmet vermektir. Havacılık sektöründe de hizmet verilmekte ve bu hizmet yolculuğun çeşitli safhalarında kendini göstermektedir. Özellikle yolculuğun başladığı ve bittiği yer olan yer hizmetleri alanında verilen hizmet sektörde önemli bir paya sahiptir.⁴⁵

⁴⁴ Argun Tunç, “Havaalanı Mühendisliği ve Uygulamaları”, Asil Yayın Dağıtım, Ankara, 2003, s.1-2.

⁴⁵ Web_22, E.T. 10.11.2015.

3.1. TÜRKİYE'DE HAVACILIK SEKTÖRÜ YER HİZMETLERİ

Havacılık kavramı genelde uçuş ya da uçmak olarak algılansa da havacılık sektörü eğitim, yer hizmeti, finans ve sigorta kuruluşları gibi destek hizmeti sağlayan tedarikçilerle birlikte, genel havacılık donanımlarının üretimi ve satışı gibi kavramlarla bir bütündür. Tüm bu kavramlar bir arada incelendiğinde genel havacılık endüstrisinin ulusal ekonomiye katkı yapan önemli bir sektör durumuna geldiği görülmektedir. Yapılan açıklamadan havacılık sektörünün sadece gökyüzü ile ilgili bir hizmet olmadığı yeryüzü hizmetlerinin de havacılık sektörü ile bir bütün oluşturduğu anlaşılmaktadır.

Yıllardan beri süregelen, havayolu işletmesinin yayınladığı programlı uçuşların gecikmesine veya uçuşun iptal edilmesine neden olan problem bulunmaktadır. Bu problemlerin kaynağında; uçağın mekanik problemleri, kötü hava koşulları, ekip hastalıkları, belirli sürelerde uçak operasyonlarının yasal olarak kısıtlanması gibi havaalanı yönetmelikleri ve güvenlik prosedürleri yer almaktadır. ABD’de günde ortalama bütün uçuşların yaklaşık % 15-20’sinde önemli gecikmeler yaşanmaktadır. Bu gibi olumsuzlukların yaşanmaması için hem uçuş ve yer ekibi hem de havayolundaki yer hizmetleri işletmeleri oluşan aksaklıklara anında çözüm üretmek gerekli ekipman ve personeli hazırda bulundurmalıdır. Bunların plan ve koordinasyonu da yer hizmetleri yöneticileri tarafından gerekli tedbirler alınarak olumsuzluk durumunda aksatılmadan uygulanmalıdır.⁴⁶

Havaalanı yer hizmetleri, Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği’nde (SHY-22, Madde 5) belirtildiği üzere; 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 hizmeti ve denetimi faaliyetlerini kapsamaktadır.⁴⁷

Havaalanları yer hizmet türlerinin detayları, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün çıkaracağı havacılık talimatlarıyla belirlenir. Türkiye’deki havaalanı yer hizmetleri konusunda tek yetkili otorite, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’dür. Yer hizmetleri ile ilgili tüm düzenlemeler, bu otorite tarafından yapılmaktadır. Yer hizmetleri, genellikle

⁴⁶ İlkay Orhan, “*Havayolu Operasyonları ve Planlaması*”, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Yanın No: 1, Eskişehir, 2012, s.241.

⁴⁷ Web_23, E.T. 10.11.2015.

iki bölüme ayrılmaktadır. Havaalanında verilen yer hizmetlerinin bir kısmı, doğrudan uçakla ilgili olup; ramp, birim yükleme gereçlerinin kontrolü, temizlik, güç kaynağı sağlanması, bagaj ve kargonun yüklenip boşaltılması gibi hizmetlerden oluşur. Uçuş operasyon, yolcu trafik, temsil, gözetim ve denetim gibi diğer yer hizmeti faaliyetleri ise, daha çok, trafikle ilgilidir, yolcu bagajlarının ve kargoların ilgili terminallere ve uçağa gönderilme sürecini kapsamaktadır⁴⁸

Bu hizmetlerin tümü, bir tedarikçi tarafından sağlanabildiği gibi uçak hizmetleri başka, yolcu hizmetleri ise, başka bir tedarikçiden sağlanabilir. Farklı yer hizmetleri süreçlerinde farklı birimler sorumlu olabilmektedir.⁴⁹

3.1.1. Türkiye’de Yer Hizmeti Türleri

Hizmet, bir tarafın, karşı tarafa sunduğu, temel olarak dokunulamayan ve herhangi bir şeyin sahipliği ile sonuçlanmayan bir faaliyet ya da fayda olarak tanımlanabilir. Örneğin; havayolu işletmeleri için hizmet yolcunun bilet almasıyla başlar, uçağa binmesi ve uçuş esnasında yolcuya sunulan hizmetlerle devam eder, uçuş sonrasında yolcunun istenilen yere ulaştırılması ile tamamlanır. Havaalanlarında yer hizmetleri; uçak ve yolcu yer hizmeti veren kuruluşlar tarafından gerçekleştirilmektedir. Yer hizmetleri, havaalanlarında ve uçuş güzergâhında günlük olağan faaliyetlerinin devamını sağlayacak yönetim, teknik ve harekâtla ilgili pek çok hizmeti kapsamaktadır.⁵⁰

Yer Hizmetleri, havalimanlarında havayolları şirketlerine sağlanan temsil, trafik, uçuş operasyon, ramp, bagaj (kargo), ikram, uçak bakımı, ulaşım gibi hizmetlerin tümünü kapsamaktadır. Bir havayolu yolcusunun, havalimanlarında ihtiyaç duyacağı her türlü yer hizmeti ihtiyacını karşılayacak şekilde teşkilatlanan işletmeler tarafından karşılanmaktadır. Bu hizmetler; IATA (Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği) Yer Hizmetleri Anlaşması kapsamında tanımlandığı şekliyle; Yolcu Hizmetleri, Ramp Hizmetleri, Kargo ve Posta hizmetleri, Uçuş Operasyonları, Yük Kontrol ve Haberleşme Hizmetleri, Temsil ve Gözetim Hizmetleridir.

⁴⁸ Ergün Kaya, “Havaalanlarında Yap İşlet Devret Uygulamaları: Antalya ve Atatürk Havalimanlarındaki Uygulamaların Değerlendirilmesi”, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulları Yayınları, No:13, Eskişehir, 2005, s.21.

⁴⁹ Rigas Doganis, (1992), “The Airport Business”, Thomson Publishing Company, London, s.9.

⁵⁰ Güngör, s.42.

Hizmet kalitesini ve müşteri memnuniyetini sürekli yükseltmeyi amaçlayan yer hizmetleri işletmeleri, faaliyet gösterdiği havalimanlarında havayollarının sorumlu ve önemli bir servis sağlayıcısı olduğu bilinci ile hareket etmelidirler. Aynı zamanda bu işletmelerin kendilerine özgü hizmet anlayışı vardır ve bu hizmet anlayışını yolcularına daha iyi hizmet sunacak şekilde organize etmektedirler. Bu amaçla yer işletmeleri gerek gördükçe personellerine de bu amaçla eğitim vermektedirler. Havalimanlarında faaliyet gösteren yer hizmetleri işletmeleri, havalimanı ile şehir merkezi arasında yolcu taşımacılığı hizmeti ve otopark hizmeti gibi çeşitli hizmetler de vermektedirler. Havaalanlarında yer hizmetlerinde faaliyet gösteren işletmelerin sayısının artması da rekabetle birlikte verilen hizmetin kalitesini de artıracaktır. Daha deneyimli personel ve daha teknolojik ekipmanlarla hizmet sunarak diğer işletmeler arasında tercih sebebi olabileceklerdir.⁵¹

3.1.1.1. Yolcu Trafik

Yolcu trafik işlemleri, havayolu şirketinin mevcut ve muhtemel yolcularını hava aracının kalkış ve iniş saatleri konusunda bilgilendirmek, transfer yolcuların ve bagajlarının hareketlerini organize etmek, yolcu ve yük kontrollerini yapmak, kalkış ve karşılama işlemlerini, her türlü haberleşme işlemlerini, yolcuların bilet, pasaport ve bagaj işlemlerini yapmak, bunlarla ilgili kurumlarla işbirliği yaparak gerekli formları ve belgeleri hazırlamak gibi işlemleri kapsar.

Yolcu hizmetleri kapsamında sunulan hizmetlerden bazıları aşağıdaki gibidir:⁵²

- Gelen yolcuların karşılanması, bagaj alım sahasına ve oradan da terminal çıkışına yönlendirilmesi,
- Gelen yolcuların (varsa) kayıp, hasarlı veya transfer bagaj işlemlerinin yapılması,
- Giden yolcuların uçuşa kabulü ve bagaj işlemlerinin yapılması,
- Giden yolcuların uçağa güvenli şekilde alınması,
- Gelen ve giden VIP, refakatsiz çocuk ve özel durumlu yolcu hizmetlerinin yapılması,

⁵¹ Web_24, E.T. 10.11.2015.

⁵² Web_25, E.T. 03.09.2015.

- Engelli yolculara, bu alanda özel eğitimli personel tarafından hizmet verilmesi.

3.1.1.2. Yük Kontrolü ve Haberleşme

Havaalanlarında yer hizmetleri kapsamında faaliyet gösteren yer hizmetleri şirketleri tarafından taşınan eşyanın (yükün) kontrol edilmesi, gerekli evrakların hazırlanması ve yükle ilgili oluşacak sorunlar veya uçuşuyla ilgili aksamalara çözüm bulmaktadırlar. Önemli bir birim olan yük kontrol ve haberleşme alanı dikkat deneyimli personeller tarafından gerçekleştirilerek oluşabilecek aksaklıklar en aza indirilmelidir. Havacılık sektörü yer hizmetleri aşamalarından biri olan yük kontrol ve haberleşme hizmetleri açısından, taşınan yükün (kargonun) kontrolü veya aktarma işlemleri kapsamında aşağıdaki işlemler gerçekleştirilmektedir:⁵³

- İhraç kargoların ve postalarının fiziki kontrolü ve yükleme öncesi hazırlığı,
- Uçağa yüklerken nezaret etme,
- İhraç kargoların gümrük işlemlerinin tamamlanması
- Gelen ithal kargoların ithalat ambarlarına, postaların PTT ye teslimi,
- Varsa, ithal kargo ve posta aksaklıklarının tespiti ve gerekli işlemin yapılması
- İthal kargoların gümrük işlemlerinin tamamlanıp alıcıya teslim hazır hale getirilmesi
- Alıcıların bilgilendirilmeleri,
- Transfer kargo hizmetlerinin yapılması,
- Uçak hizmet koordinasyonunun sağlanması
- Uçuş dökümanlarının hazırlanması ve dağıtımı (Gümrük beyanı, yükleme formu, manifesto, hava raporu, uçuş planı vb.)
- Yük kontrolünün sağlanması, ağırlık ve denge hesaplarının yapılması bulunmaktadır.

3.1.1.3. Ramp

Ramp işlemleri hava aracının kalkış ve inişinde alana, körüğe yanaştırılması, park etmiş araçların push-back araçlarıyla itme ve çekme işlemleri, merdivene körüğün

⁵³ Web_26, E.T. 21.10.2015.

yanıştırılması, yolcu kapılarının açtırılması, ambar kapılarının açtırılarak bagaj ve kargonun yükleme ve boşaltma işlemlerinin yapılması, hava araçlarına gerekli her türlü ısıtıcı, soğutucu, güç kaynağı, koruyucu araçların ve cihazların temini, hava araçlarının iç ve dış temizliğinin yapılması gibi hizmetleri kapsar.⁵⁴

Havayolu yer işletmeleri tarafından ramp hizmetleri kapsamında sunulan işlemler aşağıdaki gibidir:⁵⁵

- Uçağın karşılanması ve park ettirilmesi
- Uçağın boşaltılması ve yüklenmesi
- Ekipman temini
- Jeneratör, Isıtma, Soğutma ve uçağı itme araçlarının hizmetinin verilmesi
- Kabin temizliği
- Uçağa tuvalet ve su servisinin verilmesi
- Uçağın kötü hava koşullarında buzdan arındırılması ve buzlanmayı önleyici tedbirlerin alınması
- Uçak ve yolcu terminali arasında yolcu ve mürettebat taşımacılığı
- Palet, konteyner ve diğer birim yükleme ekipmanlarının muhafazası vardır.

Ramp hizmetleri genel olarak uçak yükleme-boşaltma, uçak temizlik, şut altı ve teçhizat alanlarında verilen hizmetler olarak adlandırılabilir. Temizlik hizmeti; uçaklara kullanılacak suyun basılması/verilmesi, tuvalet atıklarının çekilmesi, uçak içi kabin, mutfak ve tuvalet temizliğini düzenli bir şekilde yapılması işlemlerini kapsar. Hizmet esnasında uçak içinde bulunan yolcuya ait eşyalar kabin amiri ve harekât memuruna bilgi verilerek imza karşılığı uçak yetkilisine teslim edilir. Ekipman ve Teknik hizmetler; uçağın ihtiyacına göre ekipmanların hazırlığı ve kullanımı, uçağın takozlanması, emniyete alınması, uçağın çekilip, itilmesi, kış sezonunda hava şartlarına göre De/Anti-Icing işlemlerinin yapılması olarak sayılabilir.

3.1.1.4. Uçak Hat Bakım

Uçaklar, insanları ve kargo yüklerini kilometrelerce öteye sağlıklı ve konforlu olarak kısa süre içerisinde ileten teknoloji harikalarıdır. İşlevi bu denli önemli olan bu

⁵⁴ Güngör, s.42.

⁵⁵ Web_27, E.T. 10.09.2015.

makinelerin bakımlarının yapılması da doğal olarak ince detayları ve sıkı kuralları içerir. Havacılıkta öncelikli ve değişmez hedef önce uçuş emniyetidir ve tüm havacılık kuralları bu hedefe kilitli olarak üretilmişlerdir. Uçak hat bakım işlemleri; hava aracının teknik bakımının ve kontrolünün yapılması, yakıt yükleme ve boşaltma, yağ değiştirme gibi işlemlerin yapılmasını ve kontrol sonucunun yetkili birime raporlanmasını kapsar.⁵⁶

Bakım görevleri uçak üzerinde veya uçaktan sökülen herhangi bir sistemi sökerek ilgili atölyesinde yapılan bakım olmak üzere iki çeşittir. Bu durum koruyucu ve düzeltici çalışmalar kapsamında olabilir. Sözkonusu uçuş bakım işlemi uçuş hattında, atölyede veya depo denilen ilgili ikmal bakım merkezlerinde gerçekleştirilebilir. Sivil havacılık sisteminde yolcu veya kargo taşımacılığında kullanılan uçakların bakımlarının nasıl yapılacağı kesin çizgilerle çizilmiş kurallarla belirtilmiştir. Ülkemizde bu kurallarının yazılması ve uygulama kontrolü ile ilgili otorite/makam Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür (SHGM).⁵⁷

SHGM, uçakların bakımları ile ilgili olarak EASA'nın Part-145 ve Part-M kurallarını SHY-145 ve SHY-M isimleri altında Yönetmelik ve Talimat olarak milli kurallara uyarlayıp sisteme sokmaktadır. EASA'nın uçak bakımları ile ilgili en önemli kuralı Part145 sayılı Onaylı Bakım Merkezi olmasıdır. Bunun ülkemize uyarlı olanın adı Bakım Kuruluşu Yönetmeliği SHY-145'dir. Çok yakında bu yönetmeliğin detayı olan Bakım Kuruluşu Talimatı SHT-145 de yürürlüğe girecektir.

3.1.1.5. Uçuş Operasyon

Uçuş operasyon hizmetleri kapsamında, uçuş programlarının hazırlanması, uçuş öncesi hazırlıklar, özel ulaşım olanaklarının hazırlanması, yol gösterme ve uçuşla ilgili bilgilendirme, uçuştan önce uçuş güzergâhındaki ve yedek havaalanlarındaki meteorolojik raporların incelenmesi ve uçuş planının izlenmesi gibi hizmetler yer almaktadır.⁵⁸

⁵⁶ Güngör, s.42.

⁵⁷ Veysel Atlı ve Kerim Güney, (Ed.) "*Hava Aracının Bakım ve Onarımı*", Uluslar Arası Katılımlı Kayseri IV: Havacılık Sempozyumu, Kayseri, 13-15 Mayıs 2012, s.356.

⁵⁸ Güngör, s.42.

Havaalanı yer hizmetleri şirketleri tarafından uçuş operasyon hizmetleri kapsamında aşağıdaki işlemler gerçekleştirilmektedir:⁵⁹

- Uçuş permi ve havalimanı slot başvuruları
- Yakıt ve ikram şirketleri ile koordinasyonun sağlanması

Uçuş Operasyonu ve Mürettebat Yönetimi

Uçuş operasyonu alanında çalışan personelin görev ve sorumlulukları sivil havacılık yönetmeliğinde yer alan havacılık talimatlarıyla belirlenmiştir. Uçuş mürettebatı kendi sorumluluk alanlarında aşağıdaki işlemleri yapmak durumundadır.⁶⁰

- Taşıyıcının uçağına verilen işletme hizmetlerini ve kolaylıklarını etkileyebilecek herhangi bir bilinen projeden taşıyıcıyı haberdar etmek.
- Taşıyıcı tarafından sağlanması gereken tüm manuel ve talimatları güncel halde bulundurmak, öngörülen tüm formların mevcut olmalarını sağlamak.
- Uçuşla harekâtıyla ilgili aksaklıklar olduğu takdirde, taşıyıcının talimatları tetkik edildikten sonra, hava şartları, mevcut yer hizmetleri ve kolaylıkları, hava aracı servisi olanakları ve tüm uçuş hareketi gereksinimlerini dikkate alarak kaptan pilota hareket tarzı hakkında uygun olan öneride bulunmak.
- Her uçuşla ilgili olarak alınan veya gönderilen mesajları, taşıyıcı tarafından belirtilen tüm evrakı toparlayarak bir “uçuş dosyası” tutmak ve bu dosyayı taşıyıcı tarafından verilen talimata göre tasfiye etmek.

Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)'nde uçuş operasyon hizmetinin C grubu çalışma ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşları tarafından da yapabilmesine yönelik yönetmelik değişikliği 14/11/2009 tarih ve 27406 sayılı Resmi Gazete'de yayımlandı.

Bilindiği üzere, uçuş operasyon hizmeti Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)'nin 18. maddesinin 'a' bendine göre, uluslararası seferlerde yapılması veya yaptırılması zorunlu hizmetlerden biri olup, yönetmelik değişikliğinden önce uçuş operasyon hizmeti verme yetkisi çalışma ruhsatı olarak, A grubu çalışma ruhsatına

⁵⁹ Web_28, E.T. 10.08.2015.

⁶⁰ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havacılık Talimatı Shy-150.10a 22/03/1999, s.22.

sahip kuruluşları ile kendi uçuş operasyon hizmeti yapacak olan hava taşıyıcılarında bulunmaktaydı.

Söz konusu hizmetin ulusal mevzuata uygun olarak uluslararası standartlarda gerçekleştirilmesi, bu hizmetin sivil hava trafiğine açık tüm havaalanlarında yaygınlaştırılması ve uçuş operasyon hizmetini talep eden havayolu kuruluşlarına rekabet ortamında hizmet sunulabilmesi için yönetmelik değişikliğine ihtiyaç duyulmuştur.

Bu nedenle, uçuş operasyon hizmetinin, temsil ile gözetim yönetim hizmeti için C grubu çalışma ruhsatı olan kuruluşlar tarafından da verilebilmesine ilişkin Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği'nde (SHY-22) değişiklik yapılmıştır.⁶¹

3.1.1.6. Ulaşım

İnsanların ürettikleri çeşitli ham ve işlenmiş maddelerin, haberlerin bir yerden başka bir yere nakledilmesine ulaşım veya ulaştırma denilmektedir. Havacılık sektöründe yer hizmetleri kapsamında ulaşım ifadesi havaalanları ile şehir terminalleri arasında düzenli yolcu taşımacılığı, havaalanlarında otopark işletmeciliği gibi hizmetleri kapsamaktadır.⁶²

Ulaşım, ülkelerin kalkınmışlık düzeyinin belirlenmesinde önemli bir göstergedir. Dünyada yolcu ve yük taşınmasında ulaşım türlerinden yalnız bir tanesini kullanan ülke neredeyse yoktur. Hemen her ülkede karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığının birkaçından yararlanılmaktadır. Ekonomik sınırların neredeyse tamamen ortadan kalktığı dünya pazarlarında, başarıyı yakalamanın en önemli koşulunu rekabet gücü oluşturmaktadır. Düşük karlarla çalışan ve havacılık kurallarının da etkisiyle çok şiddetli bir rekabetle karşı karşıya kalan havayolu işletmeleri, ancak bu rekabete karşılık verip hizmetlerinde fark yaratabilirse ayakta kalabilmektedir. Bunu sağlamak için de müşteri beklentilerini karşılayarak müşteri memnuniyetini sağlamak durumundadırlar.⁶³

⁶¹ Web_29, E.T. 19.10.2015.

⁶² Güngör, s.42.

⁶³ Rüştü Yayar ve Bilge Tekin, "Türkiye'de Ulaşım Sektörünün Gelişimi ve Havayolu Firma Tercihinin Belirleyicileri: İzmir İlinde Bir Uygulama", Ege Akademik Bakış Dergisi, Cilt: 15, Sayı: 4, Ekim 2015, s.539.

3.1.1.7. İkram ve Servis

Ülkemizde havaalanı yer hizmetleri 1983 ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 44. maddesi gereğince yayınlanmış olan 'Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği' ile düzenlenmiştir. İkram hizmetleri ise, aynı yönetmeliğin 9. maddesinde yapılan değişiklikle yerine getirilmektedir.⁶⁴

İkram: Havaalanı sınırları içinde yiyecek-içecek gereksinimini karşılayacak lokanta, büfe gibi tesislerin işletilmesi, hava aracında ikram edilecek malzemenin planlanması, taşınması ve yerleştirilmesi, ikram hizmetinin yönetimi ve koordinasyonu gibi faaliyetleri kapsamaktadır.⁶⁵

Uçuş süresi boyunca, yolcularımıza sunulmakta olan servislerin bütünüdür. Gelişen teknik ve modernizasyona, ayrıca günümüz koşullarına bağlı olarak, ikram planlaması geniş kapsamlı ve detaylı bir faaliyettir. Uçuшта sunulan ikram tepsi yolcunun önüne çıkana kadar birçok aşamadan geçmektedir. Bu aşamalar, havayolu, ikram firmaları ve malzeme sağlayıcı firmalar arasında oluşan, "İkram Servis Sistemi" içinde gerçekleşmektedir.⁶⁶

3.1.1.8. Gözetim ve Yönetim

Üçüncü kişiler tarafından yapılan gözetim ve yönetim uçuş öncesi yapılabileceği gibi uçuş sonrası da yapılabilmektedir. Gözetim ve yönetim kapsamında yapılabilecek işlemler aşağıdaki gibi sıralanabilir:⁶⁷

- Taşıyıcı ile üçüncü kişiler arasındaki akitlere istinaden, yer hizmeti uygulamalarını gözetmek ve koordine etmek için havaalanında bulunmak.
- Taşıyıcının tayin olunan temsilcisi ile irtibat kurmak
- Üçüncü şahısların, operasyon verileri ile Taşıyıcının gereklerinden zamanında haberdar olmasını sağlamak.

⁶⁴ Ufuk, Çevik, "Türkiye'de Sivil Havacılık Sektörü ve Sivil Havacılık Sektörüne Sağlanan Devlet Desteği", Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 1996, s.41.

⁶⁵ Güngör, s.42.

⁶⁶ Web_30, E.T. 8.10.2015.

⁶⁷ Web_31, E.T. 3.11.2015.

- Yer Hizmetleri Şirketlerinin, yer hizmetlerini yapabilmeleri için gerekli personel, teçhizat, malzeme ve dokümantasyonunun mevcudiyetini, hizmetlerinin hazırlığını kontrol etmek.
- Gerekli belgeler dahil, tüm yükün hava aracına yükleneceği zaman, hazır olmalarını kontrol etmek.
- Hava aracını varışta karşılamak ve mürettebatla irtibat kurmak.
- Mürettebattan brifing almak, aksaklıklar, tarifedeki değişiklikleri veya diğer konularla ilgili bilgi vermek.
- Rutin olmayan konularda gerektiği gibi karar vererek yer hizmetlerinin gözetmek ve koordine etmek.
- Operasyon mesajlarının dağıtımını kontrol etmek.
- Bagaj, kargo, posta ve kaybolmuş veya bulunmuş eşyaların takibini kontrol etmek, gerekirse araştırmak.
- İstasyon seyir defterine aksaklıkları kaydetmek ve ilgili talimatlara uygun olarak taşıyıcının temsilcisini haberdar etmek.

Havacılık sektöründe yer hizmetleri imkânı sunan işletmelerin yönetim fonksiyonları ise aşağıdaki gibi sıralanabilir.⁶⁸

- Taşıyıcının ihtiyaçlarına uygun olarak, yerel usuller geliştirmek ve sürdürmek.
- İstendiği gibi, taşıyıcıya ait tüm haberleşme için gerekli işlemleri yapmak.
- Raporlar/İstatistikler ve belgeleri hazırlamak, göndermek ve dosyalamak ve taşıyıcı veya yerel koşullar dolayısıyla gerekebilecek diğer yönetsel icraatları yerine getirmek.
- Taşıyıcının el kitapları, sirküler vb. gibi hizmetlerin icrasına ilişkin yayınlarını tutmak ve takip etmek.
- Taşıyıcı ile anlaşmaya varıldığı gibi, faturaları, malzeme siparişlerini, yer hizmetleri hesap pusulalarını, iş emirlerini vb. gibi belgeleri taşıyıcı adına kontrol etmek imzalamak ve iletmek.

⁶⁸ Web_31, E.T. 20.10.2015.

- Sahibi olduğu temsil ruhsatıyla birlikte gözetim ve yönetim ruhsatı aldığı havaalanı için hava taşıyıcısı adına uçuş izni (permi) ile ilgili işlemleri yürütmek.

Ülkemize sefer yapan yabancı hava yolları ile üçüncü şahıslar arasında koordine kuran, işlemlerini yürüten, havayolu kuruluşları adına yer hizmetleri faaliyetlerini gözetleyen ve koordine eden gözetim ve yönetim kuruluşları, yer hizmetleri kapsamında önemli faaliyetleri yürütmektedir. Bu hizmetlerin tüm havaalanlarında yapılması ve uluslararası uygulamalara paralel olarak yürütülmesi için yoğun bir çalışma yapılmış ve Havaalanları Yer Hizmet Türleri ve Detayları Talimatı (SHY-150.10A) ' da değiştirilmiştir. 2002 yılı sonu itibariyle çeşitli havaalanları 50 adet gözetim ve yönetim çalışma ruhsatı bulunmaktayken, bugün itibariyle bu sayı 122' ye çıkmıştır.⁶⁹

3.1.1.9. Uçak Özel Güvenlik Hizmeti ve Denetim

Özellikle uçuş sırasında uçakların denetimini ve iniş binişlerde yolcuların güvenliğini sağlamak amacıyla özel güvenlik ve denetleme görevlilerinin bulunması yer hizmetleri sunan işletmeler tarafından sunulan bir hizmettir. Bu hizmeti sunabilmek için içişleri bakanlığından izin almış ve sivil havacılık kanunu yer hizmetleri yönetmeliği kapsamında ilgili çalışma ruhsatını almış olmak gereklidir.

Yer hizmetleri işletmelerinin özel güvenlik ve denetimi kapsamında sunduğu hizmetlerden bazıları aşağıdaki gibidir.⁷⁰

- Yolcu belgelerini inceleme (pasaport, vize, oturum, bilet, vb.), yolcular ile güvenlik maksadıyla mülakat yapma (profilleme), yolcu beraberindeki kabin ve uçak altı bagajlarını taramak, yolculara ilave üst araması tatbik etmek, yolculara uçağa kadar refakat etmek.
- Uçak arama, uçak temizliğine nezaret, park halindeki uçağa nezaret, uçağın fiziki korunmasını (koruma ve giriş kontrolleri) yapmak.
- Kargo alanının genel güvenliğini sağlamak, güvenlik kontrolü yapılmış kargoyu uçağa kadar nezaret etmek ve yüklenmesini gözetim altında tutmak,

⁶⁹ Web_32, E.T. 13.11.2015.

⁷⁰ Web_33, E.T. 15.11.2015.

Kargonun x-ray'dan geçişini sağlamak, gerekli hallerde güvenlik maksadıyla kargoyu gözlem altında tutmak ve ilave tarama yapmak, değerli kargo güvenliği yapmak.

- İkrım ürünlerinin imalat noktasında denetimlerini sağlamak, kutulanması/paketlenmesine nezaret etmek, uçağa götürülecek şekilde muhafaza kutularına konmasını sağlamak ve mühürlemek, imalat noktasından itibaren uçağa kadar nezaret etmek ve uçak personeline teslim etmek, uçakta yapılacak satışa ait satış malzemelerini uçağa almadan önce kontrol etmek.
- Transit/transfer, mishandled, Rush bagaj taraması yapmak, Check-in kontuar düzeni sağlamak, müsaadeli silah taşımak.

Check-in kontuarları, havalimanı içerisinde bagaj alım ve bilet onaylama işleminin yapıldığı bölümlerdir. Havaalanlarında kullanılan check-in kontuarları, atanma ve kullanım kurallarına göre iki gruba ayrılmaktadır. Bunlardan ilki belirli bir hava yolu firmasının sürekli kullanımına tahsis edilen ve sadece ilgili firma tarafından kullanılabilen kontuarlar, diğeri ise ortak kullanılan check-in kontuarlarıdır. Kontuarların tahsisi tarifeli uçuşların altı aylık uçuş bilgileri doğrultusunda belirlenmektedir. Hava yolu firmalarının büyümesi ve uçuş sayılarının artması, firmalara sabit kontuarlar vermeyi zorlaştırmıştır. Bu nedenle birçok hava yolu firması günün farklı saatlerinde ortak kullanım kontuarlarından faydalanmaktadır.⁷¹

Havacılık sektörü yer hizmetleri alanında, güvenlik kapsamında, güvenlik görevlisinin yer hizmetleri kapsamında bulundurulması ve yetiştirilmesindeki amaç, uçuş öncesi veya uçuş sonrası yolcu güvenliğini ve havalimanı güvenliğini sağlamanın yanı sıra sivil havacılık güvenlik tedbirlerinin temel prensiplerini anlamaları ve gerek duyulduğunda uygun tedbirleri uygulamalarını sağlamaktır.⁷²

3.1.1.10. Temsil

Gerektiğinde havayolu şirketinin faaliyetlerini temsil etmek, bu faaliyetlerin maliyetini daha sonra havayolu şirketinden tahsil etmek üzere ödemek, yerel otoritelerle

⁷¹ Abdullah Taşkınca ve Diğeri, "Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminalinde Kontuar Atamaları İçin Karar Destek Sistemi Geliştirilmesi", Endüstri Mühendisliği Dergisi, Cilt: 22, Sayı: 3, 2011, s.3.

⁷² Web_34, E.T. 07.09.2015.

iş birliği yapmak ve havayolu şirketinin faaliyetlerini ilgili tüm birimlere bildirmek gibi hizmetleri kapsamaktadır.⁷³

Yer hizmetleri sunan şletmeler temsil ve yönetim hizmetleri kapsamında; karşılıklı anlaşmaya varıldığı üzere taşıyıcı adına üçüncü taraf hizmetleri ile ilgili havaalanı, gümrük, emniyet vb. kurum ve kuruluşlara ücretleri ödemek ve / veya teminat vermek işlemleri takip edilmektedir.⁷⁴

3.1.1.11.Diğer Yer Hizmetleri

Havacılık sektörü yer hizmetleri kapsamında sunulan hizmetler daha da artırılabilir. Zaman içerisinde artan müşteri ihtiyacına cevap verebilmek için yer hizmeti sunan şletmelerin sunmuş oldukları hizmetler de bu talebe göre pozisyon değiştirerek devam edecektir. Yer hizmetleri şletmeleri yolcu ve yük taşımacılığının hızlı ve konforlu gerçekleşmesi adına diğer bir takım işlemleri de üstlenmektedirler. Bu işlemlerden bazıları aşağdaki gibidir.⁷⁵

- Talep edilmesi halinde, taşıyıcının faaliyetlerini kolaylaştırmak için teminat veya kefalet temin etmek veya ayarlamak.
- SHGM, DHMİ Genel Müdürlüğü ve yerel makamlarla irtibat kurmak.
- Yer Hizmet Kuruluşunun, taşıyıcının yer hizmet acentesi olarak faaliyette bulunduğunu belirtmek.
- Taşıyıcı hava aracının hareketleri konusunda tüm ilgili taraflara bilgi vermek.
- Gözetim ve yönetim ruhsatı aldığı havaalanı için hava taşıyıcısı adına uçuş izni (permi) ile ilgili işlemleri yürütmek.
- Karşılıklı anlaşmaya varılan ödemeleri gerçekleştirmek.
- Havaalanı, gümrük, polis ve diğer verilen hizmetlerle ilgili ücretler ödemek.
- Teminat ve kefalet masraflarını karşılamak.
- Günlük masraflar, yerleşme, ulaşım vb. imkanlar sunmak.
- Taşıyıcı temsilcilerine büro temin etmek.
- Özel iş jetleri ve hava taksi hizmetleri sunmak.

⁷³ Güngör, s.42.

⁷⁴ Web_35, E.T. 19.11.2015.

⁷⁵ Web_36, E.T. 23.12.2015.

Hava aracına yönelik yer hizmetleri personelinin kalite, yeterlilik ve emniyeti sağlamak için; hava aracına yönelik yer hizmetleri görevleriyle uğraşan personelin kesin performans ve sorumluluk ölçütleri gerekir. Yer hizmetleri personelinin hava aracına yönelik yer hizmetleri görevleri aşağıdakileri içerir, ancak bunlarla sınırlı değildir:⁷⁶

- Yığılma veya birim yükleme gereçlerindeki yükün bir araya getirilmesi;
- Hava aracının yükleme/boşaltması;
- Hava aracı hareketi;
- Yer hizmetleri ekipmanının sağlanması ve kullanılması;
- Hizmetlerinin verilmesi;
- Hava aracı buz çözme;
- Kaynakların verimli yönetimi; personel, yükleme ve servis ekipmanı, v.s
- Bir hava aracının yükleme/boşaltmasıyla ilgilenen bölümler ve görevleri arasında koordinasyon

Sivil havacılık yönetmeliğinde belirtilmeyen ancak yine de havacılık sektöründe önemli yeri olan diğer bir hizmet türü de antrepodur. Antrepo, Fransızcadan dilimize geçmiş bir kelimedir. Kelime anlamı, gümrüklere gelen ticari eşyanın konulduğu, korunduğu yer, ardiyedir. Antrepo gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla kurulan ve kuruluşunda aranacak koşulları ve nitelikleri yönetmelikle belirlenen yerlere denir. Ayrıca antrepolar eşyanın gümrük mevzuatında düzenlenen şekilde konulması hâlinde süresiz kalabildiği ve eşyanın antrepoda kaldığı süre içinde eşyaya terettüp eden vergilerin ödenmediği bir gümrük rejimidir.⁷⁷

Gümrüklenmiş ticari niteliğe sahip eşyaların konulduğu, gümrük mevzuatı vesair yasal düzenlemelerin uygulandığı kapalı veya açık alanlar diye tanımlanan antrepolardaki ticari nitelikli bir eşyanın üzerinde, hak sahiplerinin mülkiyet ile kullanım hakkı gibi iki önemli hakkı bulunmaktadır. Kişiler uluslararası ticarete konu olan malın gümrüklenmesi ile birlikte; eşyanın mülkiyet haklarını üzerlerinde tutarlarken, gümrük vergisi, resim ve harçlar gibi borçları nedeniyle kamu idaresindeki (gümrük idaresi) tasarruf haklarını belirli süreliğine terk etmektedirler. Eşyanın üzerindeki vergi, resim ve harçlar gibi kamuya olan borçlar ödendiği zaman kamu

⁷⁶ Web_37, E.T. 22.11.2015.

⁷⁷ Web_38, E.T. 10.09.2015.

üzerindeki tasarruf hakkını mülkiyet hakkına sahip olan kişiye devretmektedir. Bu nedenle kişiler kamusal borçlarını ödemedikleri takdirde eşyalar borç ödenene kadar kamu idaresinin gözetiminde antrepo adı verilen yerlerde depolanmaktadır. Söz konusu bu sürece ise antrepo rejimi adı verilmektedir.⁷⁸

Antrepolar kullanım şekline göre özel ve genel antrepolar olmak üzere iki bölüme ayrılır. Özel antrepolar sadece işletmecisine ait malların depolandığı alanlar olarak tanımlanırken, genel antrepolar kullanıcı ve işletmecinin ayrı olduğu, antrepoyu kullanmak isteyen ve ücretini ödeyen herkesin antrepo hizmetinden yararlanabileceği yerlerdir. Antrepo açabilme şartları da yasal düzenlemelerle belirlenmiştir. İster gerçek kişi olsun ister kurum olsun belirli kurullarla antrepo açabilirler.⁷⁹

- Antrepo açabilmek için öncelikle gerçek veya tüzel kişiliğin en az beş yıldır faaliyette bulunuyor olması gerekli ve bölgeye göre belirlenmiş yeterli sermayeye sahip olması gerekmektedir.
- Ayrıca bu kişi ya da kişiliklerin vergi kaçakçılığı ve vergi zıyaı gibi suçlardan yargılanmamış ve ceza almış olmamaları gerekmektedir.
- Antrepo açılacak yer belediye sınırları içinde ise belediyeden izin alınmalı, belediye sınırları içinde değilse valiliklerden gerekli izin alınmalıdır.
- Antrepo açmak isteyen tüzel kişiliğin ortaklarının arasında hisse payı % 10'u geçen yabancı ortakların olmaması gerekmektedir.
- Daha önceden açılmış bir antrepo başka bir kişiye devredilecekse, yetkili kurumların denetimi ve incelemesi sonucunda devir yapılabilir.
- İşletmeyi devralacak kuruluşun da aynı koşullara sahip olması gerekmektedir.
- Antrepo açma isteği olan işletmeler antrepo türünü, ne tür eşya depolanacağını, bu antrepoya neden gereksinim duyduğunu belirten bir yazı ile Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne başvurmalıdırlar.

⁷⁸ Ersan Öz ve Osman Ermumcu, "Gümrükte Noksan Addedilen Eşya Sebebiyle Vergilemede Kanunilik İlkesinin İhlali", Türkiye Akademik Adalet Dergisi, Cilt:1, Yıl:2, Sayı:6, Temmuz 2011, s.47-48.

⁷⁹ Web_39, E.T. 15.09.2015.

3.1.2. DHMİ Teçhizat Listesi Yer Hizmetleri Ekipmanları

Sivil Havacılık Yönetmeliği (SHY – 22)'nde özelliği olan ve yer hizmetleri operasyonunda kullanılan teçhizatlar aşağıda yer almaktadır.⁸⁰

- Doğru Akım Jeneratörü
- Alternatif Akım Jeneratörü
- Air Starter Unit
- Yükleme Aracı (High Loader)
- Bagaj Çekme Aracı
- Motorlu Yolcu Merdiveni
- Çekerli Yolcu Merdiveni
- Palet, Konteyner, Dolly
- Fosseptik Aracı
- Su İkmal Aracı
- Buz Temizleme Aracı
- Havalandırma Aracı (Aircondition)
- İkram Yükleme Aracı
- El Detektörü
- Güvenlik Kontrol Etiket Cihazı

Yer hizmetleri tarafından sağlanması gereken hizmetleri yapabilmek için uçak tiplerine uygun gerek uçağa yük yüklemek, temizlik hizmeti vermek, uçağa güç ünitesi klima sağlamak ve gerekse uçak hareket sahasında yolcu ve personel taşımak amacıyla birçok ekipmana ihtiyaç duyulmaktadır. Uçağa verilen yer hizmetleri esnasında kullanılan araçlar 'Yer Hizmetleri Ekipmanları' olarak adlandırılır.⁸¹

Yer Hizmetlerinde Kullanılan bazı ekipmanlar ve yaptığı işleri şu şekilde sıralayabiliriz:

⁸⁰ Web_40, E.T. 24.12.2015.

⁸¹ Web_41, E.T. 10.11.2015.

Merdiven, yolcu ve personelin uçağa inip binmesini sağlayan araçtır. Kendilerine ait motoru bulunmayan merdivenlere çekerli merdiven denir. Bu tür merdivenler, belli bir yere kadar traktörle taşınır. Uçağın kapısına manuel olarak yanaştırılır.

Bagaj Çekme Aracı, uçak ve terminal arasında bagaj, kargo ve posta taşır. Bagaj arabalarının kendine ait motoru olmadığı için traktörler yardımıyla çekilirler.

Air Condition Unit (ACU); iklime göre, uçak kabinine sıcak veya soğuk hava üfleyen araçtır.

Tuvalet veya WC Aracı: uçak tuvaletlerinin atık suyunu çeken ve yeniden ilaçlı su basan araçtır. Uçaktaki atıklar, tuvalet aracının tankerinde biriktirilir. Daha sonra bu atıklar, DHMI'nin gösterdiği atık bölgelerine tahliye edilir.

Su Aracı, uçaklara kullanım amaçlı temiz su basan araçtır.

Buz temizleme Aracı, uçak yüzeylerinde oluşan kar ve buzun uygun standartlarda sıvılar kullanılarak temizlenmesine ve uçağın bu yüzeylerinin buzlanmaya karşı korunması için sıvı uygulaması yapılmasına yarayan araçtır.

Palet, üzerine bagaj, kargo ve posta yüklenebilen değişik ölçülerdeki metal düzgün platformdur. Paletler, üzerine yüklenen yüklerin kayması veya yer değiştirmesini önlemek için ağ sistemleriyle birlikte kullanılır. Palet platformunun yüzeyinde tıpkı araç plakalarına benzeyen kimlik kodları yer alır. Bu kodlar, paletin özelliklerini ve hangi havayoluna ait olduğunu belirtmeye yarar.

Dolly: Palet ve konteynırların altında tekerlek sistemi olmadığı için, onların apron içerisinde, bir yerden başka bir yere ulaşımı, dolly aracı ile sağlanır.

Highloader, uçağa konteynır ve palet yüklemesinde kullanılan araçtır.

Air Starter Unit (ASU); uçağın yedek enerji sisteminin arızalı olduğu durumlarda, uçaklarda motorların ilk hareketini sağlar.

ASU, bir hortum aracılığıyla uçağa bağlanır ve motorun pervanelerine basınçlı hava üfleyerek motorun çalışmasını sağlar.

3.1.3. Türkiye'deki Yer Hizmetleri Kuruluşları

Ülkemiz havalimanlarında 3'ü A Grubu (Çelebi Hava Servisi A.Ş., Havaş Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş., TGS Yer Hizmetleri A.Ş.) olmak üzere toplam 45 şirket tarafından 15.000'i aşkın personel ile yer hizmetleri (ikram dâhil) sağlanmaktadır. 16 havayolu şirketi ise (B grubu), kendi uçaklarına kendileri yer hizmeti vermektedir. 26 şirket (C Grubu), havayolu şirketlerine temsil, gözetim, yönetim, uçuş operasyon, ikram ve uçak güvenlik hizmetlerini sağlamaktadır. Bu işletmelerin 5 tanesi ikram servis hizmeti ruhsatına sahiptir.⁸²

- A grubu çalışma ruhsatı; En az üç uluslararası trafiğe açık havaalanında teşkilatlanarak hava taşıyıcılarına yer hizmeti yapmak üzere yetkilendirilmiş olanlar,
- B Grubu Çalışma Ruhsatı; Yer hizmet türlerinin tamamını veya bir kısmını kendileri için yapacak hava taşıyıcılarına her bir hizmeti yapmak üzere yetkilendirilmiş olanlar,
- C Grubu Çalışma Ruhsatı; Temsil, gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi, ikram servis ile uçuş operasyon hizmetini yapmak üzere yetkilendirilmiş olanları ifade etmektedir.⁸³

3.1.3.1. A Grubu Yer Hizmetleri Kuruluşları

Yer Hizmeti Kuruluşları, Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) hükümlerine uygun olarak havaalanlarında yönetmelikte belirtilen hizmet türlerinden yer hizmetleri yapmak üzere yetkilendirilmiş ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından ruhsatlandırılan kuruluşlardır. Ülkemizde A grubu yer hizmetleri kuruluşları 3 tanedir.

⁸² Web_42, E.T. 10.11.2015.

⁸³ Web_43, E.T. 10.11.2015.

Tablo 3: A Grubu Yer Hizmeti Kuruluşları



YER HİZMETİ KURULUŞLARI

İŞLETMENİN ADI	RUHSAT KAPSAMI	İLETİŞİM BİLGİLERİ
TGS YER HİZMETLERİ A.Ş.	A Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	TGS Genel Müdürlüğü İstanbul Dünya Ticaret Merkezi A3 Blok Kat 6 Yeşilköy- Bakırköy/İstanbul Tel: 0212 463 36 36 Faks : 0212 465 89 03
HAVAALANLARI YER HİZMETLERİ A.Ş. (HAVAŞ)	A Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	Atatürk Havalimanı Dışhatlar Terminali VIP yanı 34149 Yeşilköy/İSTANBUL Tel: (212) 465 56 56 Faks: (212) 465 56 00
ÇELEBİ HAVA SERVİSİ A.Ş.	A Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	Anel Plaza Saray Mahallesi Site Yolu Sokak Kat:10 No:5 Ümraniye/İSTANBUL Tel : 0 216 666 67 67 Faks: 0 216 630 36 30

Kaynak: Web_44, E.T. 10.11.2015.

a. TGS Yer Hizmetleri A.Ş.

Türk Hava Yolları A.O. ve Havaş ortaklığıyla kurulan ve 1 Ocak 2010 tarihinde sektörde yerini alan TGS Yer Hizmetleri A.Ş.; İstanbul Atatürk, Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Antalya, Adana, İstanbul Sabiha Gökçen, Milas- Bodrum ve Dalaman Havalimanlarında olmak üzere toplam 8 istasyonda, anlaşmalı 154 havayoluna sunduğu hizmetlerle faaliyetlerini sürdürmektedir. TGS, yerli ve yabancı havayolu şirketlerinin 600 bine yakın uçuşuna 5.500'ün üzerinde ekipmanı ve 9.500 den fazla personeliyle yer hizmetleri kapsamındaki tüm faaliyetleri uluslararası kalite standartlarında sunmaktadır. "Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği" çerçevesinde ramp, harekât, kargo ve yolcu hizmetlerini sunan TGS, şirket politikası olarak müşteri memnuniyetini esas alırken, kusursuz hizmet anlayışını benimsemektedir. TGS, hizmet başlangıç tarihi olan 2010 yılında, TÜV Thüringen ve MEYER adlı bağımsız denetim şirketleri tarafından, faaliyet gösterdiği genel müdürlük ve altı istasyonda denetimden geçerek, uluslararası bir kalite yönetim standardı olan TS EN ISO 9001:2008 Kalite Yönetim Sistemi belgesini almış ve hizmet kalitesini belgelendirmiştir. 2012 yılı içerisinde de TS ISO 10002 Müşteri Memnuniyeti Yönetim Sistemi, TS EN ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi ve TS 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi

belgelerini almıştır. TGS; Genel Müdürlük ile hizmet verdiği tüm istasyonlarda İSAGO tescilini almıştır. TGS; SHGM tarafından verilen “Yeşil Havalimanı Kuruluşu” belgesini 2012 yılında Adana ve Antalya İstasyonlarında, 2013 yılında İzmir İstasyonunda, 2015 yılında da Bodrum ve Dalaman istasyonunda almıştır.” Engelsiz Havalimanı Kuruluşu” belgesini ise 2013 yılı itibariyle Sabiha Gökçen, İzmir, Adana, Ankara, İstanbul, Bodrum, Dalaman ve Antalya olmak üzere toplam 8 istasyonda alarak sektörde ilk “Engelsiz Yer Hizmeti Şirketi” unvanına sahip olan ilk kuruluştur.⁸⁴

b. Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ)

Havaş; sermayesinin tamamına yakınına sağlayan Türk Hava Yolları A.O'nun öncülüğünde, 8 Nisan 1958 tarihinde Usaş A.Ş. adı ile kuruldu. Ancak şirket ilk faaliyetlerine 1933 yılında, Türk Hava Yolları'nın (o dönemdeki adıyla Devlet Hava Yolları) bünyesinde, yer hizmetlerini yapmak üzere başlamıştır. 1958 yılına kadar Türk Hava Yolları çatısı altında hizmet veren Havaş; söz konusu tarihte Usaş olarak yeniden yapılandırılmış, sektördeki hızlı gelişmelere de paralel olarak Türk Hava Yolları'nın yanı sıra ülkemize uçuş yapan yabancı havayollarına da yer hizmetleri sunmaya başlamıştır. Havaş günümüzde Türkiye'ye uçuş yapan lider yerli ve yabancı havayollarına yer hizmeti sunmaya devam etmektedir. Usaş A.Ş. çatısı altında yürütülen ikram ve yer hizmetleri faaliyetleri 1987 yılında ikiye ayrılmış; bu doğrultuda, yer hizmetlerini gerçekleştirmek üzere Havaş (Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.) kurulmuştur. Uçak ikram hizmetleri Usaş bünyesinde yürütülmeye devam etmiştir. Havaş, Türkiye'de yer hizmetlerinde faaliyette bulunmak üzere kurulan ve günümüzde de bu faaliyetlerini sürdüren ilk kuruluştur.

Özelleştirme kapsamına alınan Havaş'ın;

- 1995 yılı Nisan ayında hisselerinin tamamını Ciner Grubu,
- 1998 yılı Mart ayında %40 hissesini Swissport,
- 2005 yılı Mayıs ayında Ciner Grubu'nun %60'lık hissesini TAV Havalimanları Holding,
- 2005 yılı Temmuz ayında Swissport'un %40'lık hissesini Ciner Grubu,

⁸⁴ Web_45, E.T. 10.11.2015.

- 2007 yılı Kasım ayında da Ciner Grubu'nun tüm hisselerini TAV Havalimanları Holding satın almış ve TAV Havalimanları Holding, Havaş'ın %100 ortağı olmuştur.

24 Mart 2010 tarihinde Havaş'ın % 35 hissesinin HSBC Investment Bank Holdings PLC ve İş Girişim Sermayesi Yatırım Ortaklığı'na satılması ile yeni ortaklık yapısı; TAV Havalimanları Holding'in büyük ortaklığında, İş Girişim ve HSBC Principal Investments olarak şekillenmiştir. 3 Ekim 2012 tarihinde ise TAV Havalimanları Holding tarafından Havaş'ın %100 hissesi satın alınmıştır. Yer Hizmetleri sektöründeki iddialı tutumunu daima ön planda tutmaya özen gösteren Havaş, hizmet kalitesi, ekipman parkı ve teknolojik altyapısı ile dünya standartlarında bir yer hizmeti kuruluşu olarak bu endüstrideki varlığını gelecekte de sürdürme kararlığı içerisinde.

Havaş; yurt içinde İstanbul, Ankara, İzmir, Adana, Antalya, Bodrum, Dalaman, Gaziantep, Gazipaşa-Alanya, Trabzon, Kayseri, Kastamonu, Konya, Şanlıurfa, Şırnak, Sivas, Adıyaman, Muş, Elazığ, Batman, Nevşehir, Sinop, Merzifon, Ağrı, Kütahya, Ordu-Giresun olmak üzere toplam 26 havalimanında, yurt dışında ise Almanya'da Stuttgart, Berlin Tegel, Hamburg, Münih, Frankfurt, Düsseldorf Havalimanları'nda, Letonya'da Riga Havalimanı'nda ve Suudi Arabistan'da Medine Havalimanı'nda olmak üzere toplam 8 istasyonda yer hizmeti vermektedir. Müşterilerine daha iyi, kaliteli ve hızlı hizmet sunmak amacı ile İstanbul Atatürk Havalimanı, Ankara Esenboğa Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda ithalat ve ihracat antrepo hizmeti de sağlamaktadır.

Bir havayolunun, havalimanlarında ihtiyaç duyacağı her türlü yer hizmeti ihtiyacını karşılayacak şekilde teşkilatlanan Havaş'ın başlıca hizmetleri arasında IATA (Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği) Yer Hizmetleri Anlaşması kapsamında tanımlandığı şekliyle; Yolcu Hizmetleri, Ramp Hizmetleri, Kargo ve Posta hizmetleri, Uçuş Operasyonları/Yük Kontrol ve Haberleşme Hizmetleri, Temsil ve Gözetim Hizmetleri gelmektedir. Havaş bugün, adları dünya çapında kalite ile özdeşleşmiş 200'ün üzerinde havayolundan oluşan ayrıcalıklı bir müşteri portföyüne sahiptir. Hizmet kalitesini ve müşteri memnuniyetini sürekli yükseltmeyi amaçlayan Havaş, faaliyet gösterdiği havalimanlarında havayollarının sorumlu ve önemli bir servis sağlayıcısı olduğu bilinci ile hareket etmektedir. Aynı zamanda bu havayollarının kendilerine özgü

hizmet anlayışı ve ticari politikalarını, birebir yolcularına taşıyacak şekilde organize olmakta ve personeline bu esasa uygun şekilde eğitim sağlamaktadır.

Havaş; Ankara, İzmir, Antalya, Adana, Bodrum, Dalaman, Elazığ, Gaziantep, Gazipaşa-Alanya, Hatay, Hopa, Kayseri, Konya, Malatya, Ordu-Giresun, Trabzon, Samsun, Sivas ve Şanlıurfa Havalimanlarında, havalimanı ile şehir merkezi arasında uçak konforuna sahip otobüsleri ile yolcu taşımacılığı hizmeti vermektedir.

Airport Services Association (ASA) ve IATA Ground Handling Council (IGHC) üyesi olan Havaş'ın 2000 yılında, "hizmette etkinlik ve verimlilik" prensibiyle oluşturduğu Kalite Yönetim Sistemi, uluslararası akreditasyona sahip BSI (British Standards Institution) tarafından sertifikalandırılmıştır. OHSAS 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi, ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi, ISO 9001-2008 Kalite Yönetim Sistemi ve ISO 10002:2004 Müşteri Memnuniyeti ve Şikayet Yönetimi sertifikalandırmalarının ardından bugün performansı sürekli iyileştirilen süreçleri ile kurumsal sürdürülebilirlik stratejilerini tasarlamış ve hayata geçirmeye başlamış olup, bu alandaki çalışmaları sonrasında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından 7 havalimanında "Yeşil Kuruluş" unvanı almış bulunmaktadır. (Bodrum, Dalaman, Antalya, İzmir, Adana, İstanbul Atatürk, Ankara Esenboğa Havalimanları) Havaş ayrıca, İstanbul, Ankara, İzmir, Adana, Antalya, Dalaman, Kütahya, Sivas, Nevşehir, Gazipaşa - Alanya olmak üzere toplam 10 istasyonda da SHGM tarafından verilen "Engelsiz Havaalanı Kuruluş" sertifikası almış bulunmaktadır.⁸⁵

c. Çelebi Hava Servisi A.Ş.

Çelebi Hava Servisi'nin 1958 yılında faaliyete geçmesi ile temelleri atılan Çelebi Grubu, hızlı ve güçlü bir biçimde büyüyen şirketlerinin kurumsal bir çatı altında toplanması amacıyla, 1995 yılında holdingleşmiş ve Çelebi Holding A.Ş. kurulmuştur.

Çelebi Holding'in temel amacı ve yükümlülüğü, şemsiyesi altında faaliyet gösteren tüm şirketlerinin mali ve idari fonksiyonlarını koordine etmek, yatırımlarını yönlendirmek, uygulama ve maliyet alanlarında standartlar oluşturmak, kurumsal strateji ve politikalar belirleyerek bunları Grup şirketlerine yaymak ve yerleştirmektir.

⁸⁵ Web_46, E.T. 10.11.2015.

Çelebi, sürekli değişim ve gelişim gösteren iş dünyasının bir parçası olarak çalışmalarında yenilikçi bir yaklaşım benimsemiştir. Kuruluşundan beri taşıdığı öncü kimliği, ileriye dönük, uzun vadeli vizyonu, sağlam mali yapısı, çeşitlendirilmiş iş modelleri Çelebi'yi sadece ulusal pazarında değil, uluslararası arenada da saygın ve güvenilir bir iş ortağı pozisyonuna taşımıştır.

Çelebi Grubunun servis sektöründeki şirketleri, 11.000'i aşkın çalışanı ile 2 kıtada 5 ülkede başarılı hizmetlerini sürdürmektedir. Büyümenin, kaliteli, güvenilir hizmet anlayışından hiç bir zaman ödün vermeden sağlanacağını bilincinde olan Çelebi Grubu, başarının sürekliliğinin de çalışanlarının her konuda desteklenip, eğitimlerle kişisel gelişimlerinin yükseltilmesiyle gerçekleştirileceğine inanmaktadır.

Her biri sektörünün güçlü isimleri arasında yer alan Çelebi şirketleri, havacılık sektöründe yer hizmetleri, kargo ve antrepo işletmeciliği; denizcilik sektöründe liman işletmeciliği ve gıda alanlarında hizmet vermektedir.⁸⁶

3.1.3.2. Diğer Yer Hizmetleri Kuruluşları

A grubu yer hizmetleri kuruluşlarının dışında da yer hizmeti veren kuruluşlar vardır. Ülkemizdeki toplam 45 yer hizmetleri kuruluşunu bir liste halinde vermek gerekirse aşağıdaki gibi bir tablo ortaya çıkmaktadır.

Tablo 4: Yer Hizmeti Şirketleri

Sıra No	Yer Hizmeti Şirketi	Çalışma Ruhsat Grubu	Telefon	Web Sitesi
1	Çelebi Hava Servisi A.Ş.	A Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(216) 666 67 67	Web Sitesi
2	Hava Alanları Yer Hizmetleri A.Ş. (Havaş)	A Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 465 56 56	Web Sitesi
3	Tgs Yer Hizmetleri A.Ş	A Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 463 36 36	Web Sitesi
4	Atlasjet Havacılık A.Ş	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 663 20 00	Web Sitesi
5	Borajet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım Ve Tic. A.Ş	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 541 25 25	Web Sitesi
6	Çukurova Havacılık A.Ş	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 425 84 90	Web Sitesi
7	Güneş Ekspres Havacılık A.Ş	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(242) 310 38 10	Web Sitesi

⁸⁶ Web_47, E.T. 10.11.2015.

8	Iran Islam Cumhuriyeti Havayolları	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 465 58 41	Web Sitesi
9	Lufthansa Alman Hava Yolları	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 354 88 02	Web Sitesi
10	Mng Hava Yolları Ve Taşımacılık A.Ş	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 465 45 40	Web Sitesi
11	Onur Havacılık Taşımacılık A.Ş	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 663 23 00	Web Sitesi
12	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 663 29 34	Web Sitesi
13	Suudi Arabistan Hava Yolları	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 465 31 20	Web Sitesi
14	Swiss International Air Lines Ltd.	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 354 99 00	Web Sitesi
15	Tarkim Uçak Bakım Onarım Ve Havacılık Tic. Ltd. Şti.	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 662 66 77	Web Sitesi
16	Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(212) 463 63 63	Web Sitesi
17	Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	0(242) 323 34 00	--
18	Aeroflot Rus Havayolları Rusya Moskova Türkiye İstanbul Şubesi	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	--	Web Sitesi
19	Sunexpress Deutschland Gmbh	B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşu	--	Web Sitesi
20	Acm Air Charter Market Uçak Ser. Ve Tur.Hiz.Ltd.Şti.	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 663 95 38	Web Sitesi
21	Ada Havacılık Kargo Ve Turizm Servisleri Ltd. Şti.	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(312) 427 85 58	Web Sitesi
22	Adriyatik Taşımacılık Dış. Tic. Ltd. Şti.	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 465 54 85	Web Sitesi
23	Air Kargo	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 638 21 26	--
24	Air Mark Havacılık Turizm Ve Taşımacılık Ltd. Şti.	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 444 14 72	Web Sitesi
25	Akua Trans Turizm Havacılık Ltd. Şti.	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 465 50 27	--
26	Atlasjet Temsil Ve Gözetim Hizmetleri A.Ş	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 663 20 00	Web Sitesi
27	Bilen Havacılık Ltd. Şti.	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 574 40 10	Web Sitesi
28	Casio Air Tur. Dış. Tic. Org. Ve İnş. Ltd. Şti.	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 638 20 95	Web Sitesi
29	Cresta Tur. Ve Havacılık Hiz. San. Tic. A.Ş	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 599 63 73	--
30	Silkway Kargo Taş. Ve Tur. Ltd.Şti.	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 465 54 72	Web Sitesi
31	Fly Hava Kargo Servis Hav. Ve Tur. Hiz.Ltd.Şti.	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 663 37 18	Web Sitesi
32	Gold Air Hav. Tur. Tic. Ltd. Şti	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 465 65 67	Web Sitesi
33	Gözen Havacılık Ve Tic. A.Ş	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 662 10 62	Web Sitesi
34	Merkür Uluslararası Taş. Tur. Ve Hav. A.Ş	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 444 66 75	Web Sitesi

35	Miadtur Tur. Dan. Org. Hizm. Ltd. Şti	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 343 06 53	Web Sitesi
36	Olimpik Turizm Ve Organizasyon Otelcilik San. Ve Tic. Ltd.Şti.	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 516 57 01	Web Sitesi
37	Sba Havacılık Tur. Ve Tic. Ltd. Şti	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(252) 692 36 71	--
38	Süha Hiçyorulmaz Tur. Tic. Nak. Ve Gıda Ltd. Şti.	C Grubu (Temsil - Gözetim ve Yönetim)	0(212) 465 58 45	--
39	Akyol Gıda Turizm İnşaat Petrol Tic. Ltd.Şti	C Grubu (İkram Servis)	0(362) 844 87 93	Web Sitesi
40	Beştepe Gıda Güvenlik Tem. İnş. Tur. San. Ve Tic. Ltd. Şti	C Grubu (İkram Servis)	0(352) 347 18 18	--
41	Lsg Sky Chefs Havacılık Hizmetleri A.Ş.	C Grubu (İkram Servis)	0(212) 592 98 00	Web Sitesi
42	Thy Do&Co İkram Hizmetleri A.Ş.	C Grubu (İkram Servis)	0(212) 463 57 00	Web Sitesi
43	Sancak Uçak İçi Servisleri A.Ş.	C Grubu (İkram Servis)	0(212) 541 61 72	Web Sitesi
44	Gözen Güvenlik Hizmetleri Ve Tic. A.Ş	C Grubu (Uçak Özel Güvenlik Hizmeti ve Denetimi)	0(212) 465 53 53	Web Sitesi
45	Tav Özel Güvenlik Hizmetleri A.Ş.	C Grubu (Uçak Özel Güvenlik Hizmeti ve Denetimi)	0(212) 465 42 53	Web Sitesi

Kaynak: Web_48, E.T. 10.11.2015.

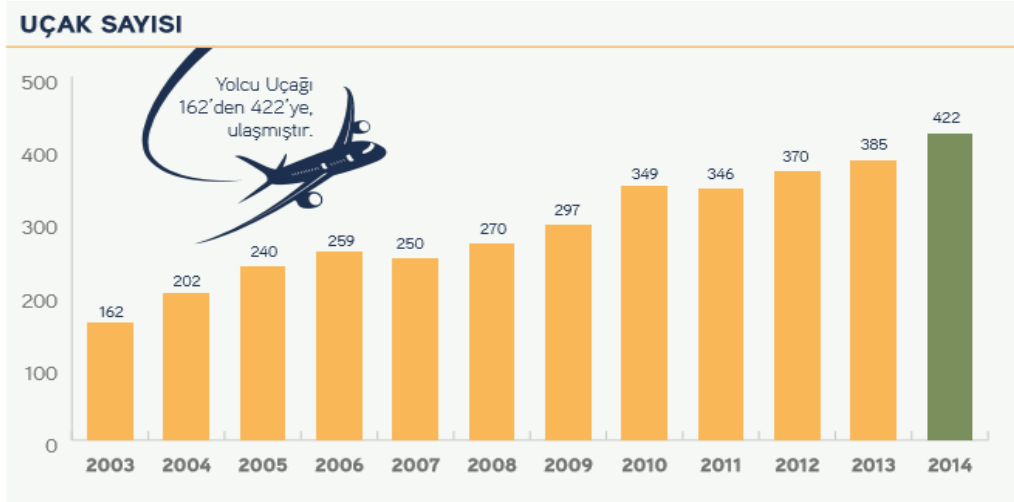
3.1.4. Yer Hizmetlerinin Türkiye’de Gelişimi

Türkiye’de eskiden beri devam eden ulaştırma araçlarının kullanımı ve bu araçlara olan alışkanlıklarımız günümüzde de devam etmektedir. Özellikle yurt içi yolcu ve yük taşımalarında karayolu, yurtdışı yolcu taşımalarında havayolu ve yurtdışı yük taşımalarında ise denizyolu paylarını muhafaza etmişlerdir. Demiryolu ulaşımı ise son yıllardaki iyileştirmelere rağmen standardının düşük olması ve altyapısının genelde tek hat olması sebebiyle pek tercih edilmemiştir.⁸⁷

Havayolu ile taşınan yük ve yolcu sayısının giderek artması daha iyi hizmetin verilebilmesi amacıyla yer hizmetlerinin öneminin de giderek artmasına neden olmuştur. Aşağıda verilen tablolarda yıllar itibariyle uçak sayısı, taşınan yük ve yolcu sayılarındaki artış gösterilmektedir. Buna paralel olarak yer hizmetlerinde faaliyet gösteren işletmeler de gerek kaliteli hizmet gerek tecrübeli çalışanlar ve kullanılan teknolojinin iyileştirilmesi adına girecek daha çağdaş hizmetler sunmaktadırlar.

⁸⁷ Tuncay Tekyıldız, “*Ekonomik Rapor*”, TÜRMOB Yayınları, Yayın No: 471, Ankara, 2015, s.83.

Şekil 1: 2003 – 2014 Yılları Arasındaki Uçak Sayısı



Kaynak: Web_49, E.T. 10.11.2015.

Yukarıdaki şekilden de anlaşılacağı üzere 2003 yılından 2014 yılına kadar uçak sayımız yaklaşık 2.5 kat artarak 422'ye ulaşmıştır. 2007 yılında bu sayının azalması ve sonraki birkaç yılda artış hızının yavaşlaması o yıllarda yaşanan ekonomik krize bağlanabilir. Yine de uçak sayısının artması ekonomik sıkıntılara rağmen insanların uçmaktan vazgeçemediklerini göstermektedir. Bu artış yolculuk eden yük ve yolcu sayısı ile paralellik göstermektedir. Seyahat eden yük ve yolcu sayısının yıllar itibariyle giderek artması havacılık sektöründe yer hizmetlerinin önemini bir kez daha ön plana çıkarmaktadır.

Tablo 5: 2003 - 2014 Yılları Arasında Taşınan Yük Sayısı

Yıllar	İç Hat	Dış Hat	Toplam
2003	188.979	775.101	964.080
2004	262.790	901.559	1.164.349
2005	324.597	979.644	1.304.241
2006	389.206	971.344	1.360.550
2007	414.294	1.131.890	1.546.184
2008	424.555	1.219.459	1.644.014
2009	484.833	1.241.512	1.726.345
2010	554.710	1.466.366	2.021.076
2011	617.835	1.631.639	2.249.473
2012	633.076	1.616.057	2.249.133
2013	744.028	1.851.289	2.595.317
2014	809,304	2.056.888	2.866.192

Kaynak: Web_49, E.T. 11.11.2015.

Yıllar itibariyle taşınan yük sayısı incelendiğinde hem iç hatlarda hem de dış hatlarda sürekli bir artış olduğu görülmektedir. Oransal olarak bu artış birbirine yakın olsa da yük taşımacılığı sayı olarak dış hatlarda her zaman daha fazla olduğu yukarıdaki tablodan anlaşılmaktadır. İç hatlarda 2003 yılında taşınan yük sayısı 188.979 iken bu sayı aynı yılda dış hatlarda 775.101 olarak gerçekleşmiştir. Yine 2014 yılına bakıldığında iç hatlardaki yük sayısı 809.304 iken dış hatlarda bu sayı 2.056.888'dir.

Tablo 6: 2003 - 2014 Yılları Yolcu Sayısı

2003 - 2014 YILLARI YOLCU SAYISI				
Yıllar	İç Hat	Dış Hat	Transit	Toplam
2003	9.147.439	25.296.216	0	34.443.655
2004	14.460.864	30.596.507	0	45.057.371
2005	20.529.469	35.042.957	547.046	56.119.472
2006	28.774.857	32.880.802	616.217	62.271.876
2007	31.949.341	38.347.191	418.731	70.715.263
2008	35.832.776	43.605.513	449.091	79.887.380
2009	41.226.959	44.281.549	492.835	86.001.343
2010	50.575.426	52.224.966	736.121	103.536.513
2011	58.258.324	59.362.145	671.531	118.292.000
2012	64.721.316	65.630.304	677.896	131.029.516
2013	76.148.526	73.281.895	565.447	149.995.868
2014	85.607.565	80.360.476	523.047	166.491.088

Kaynak: Web_49, E.T. 13.11.2015.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) verilerine göre dünya havayolu yolcu trafiği 2014 yılında yüzde 5,9 artış gösterirken, Türkiye yolcu trafiği yüzde 10,9 artışla 166 milyona ulaşmıştır. Dünya yolcu trafiği 2014 yılında gerçekleşen bu %5,9'luk artışla son on yılın ortalaması olan %5,6'dan daha yüksek bir değere ulaşmıştır. Ülkemiz ise bu değer in çok üzerine çıkmış, sivil havacılığımız küresel yolcu taşımacılığında çok daha büyük pay almaya başlamıştır. Türkiye, coğrafi konumun getirdiği üstünlük sayesinde, hava taşımacılığında stratejik olarak önemli bir yere sahip bulunmakta ve her geçen gün artan hava trafiği ile hava taşımacılığı yarışında önemini ortaya koymaktadır. Son 11 yılda sektörün ekonomiye katkısı 2,2 milyar dolardan 23,8 milyar dolara ulaşmıştır.

Tablo 7: 2003 - 2014 Yılları Arası Havacılık Sektöründeki Büyüme

Havayolu			Hava Taksi	Genel Havacılık	Balon	Zirai Mücadele	TOPLAM
Uçak Sayısı	Koltuk Kapasitesi	Kargo Kapasitesi	Hava Aracı Sayısı				
162	27.599	302.737	131	162	34	137	626
202	34.403	471.734	129	173	36	130	670
240	39.903	649.562	157	181	36	123	737
259	42.335	873.539	192	189	43	127	810
250	40.185	962.539	243	192	44	78	807
270	43.524	1.093.096	245	196	57	63	831
297	47.972	1.121.108	251	213	67	60	888
349	56.638	1.118.933	253	226	97	59	984
346	55.662	1.136.866	259	241	108	69	1023
370	65.208	1.264.513	267	243	167	60	1107
385	66.639	1.639.130	214	283	203	58	1143
422	76.297	1.349.875	212	322	213	62	1231

Kaynak: Web_49, E.T. 19.11.2015.

Tablolardan da anlaşılacağı üzere, ülkemiz sivil havacılık sektöründe, 13 havayolu şirketi faaliyet göstermekte olup, yolcu ve kargo taşımacılığı da yapmaktadır. Havayolu şirketlerinin 2013 yılında 385 olan uçak sayısı, 2014 yılında % 9,61 artışla 422'ye yükselmiştir. Bu uçakların 401'i yolcu, 21'i kargo uçağıdır. Havayolu filomuzun toplam koltuk kapasitesi 76.297, kargo uçakları yük kapasitesi de 1.349.875 kg'dır.

Havacılık sektörünün hem yolcu ve yük sayısı olarak artması hem de uçak sayısı olarak artması ekonomik gelişmişliğin bir göstergesi olmakla birlikte insanların da taşımacılıkta havayolunu tercih ettiklerini göstermektedir. Sektördeki bu artış yeni havalimanlarının yapılmasını ve farklı birçok noktaya uçak seferlerinin konulmasını gerektirmektedir. Artan taleple birlikte yer hizmetlerinin de duruma paralel olarak gelişim gösterdiği ortaya çıkmaktadır.

Sektördeki büyümenin giderek artması sonraki yıllarda da gelişimin devam edeceğine bir işaret olarak algılanabilir. Zaman içerisinde oluşacak yeni yatırımlar, artan uçak sayısı ve yer hizmetlerinin de hem teknolojik olarak hem de çalışanlar olarak kalitesini artırması sektördeki büyümeyle kendini gösterecektir.

3.2. HAVACILIK SEKTÖRÜ YER HİZMETLERİ İLE İLGİLİ RESMİ KURULUŞLAR

Ülkemizdeki havacılık sektörüyle ilgili yer hizmetleri kuruluşlarını; Ulaştırma Bakanlığı, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) olarak sıralayabiliriz.

3.2.1. Ulaştırma Bakanlığı

Ülkenin yurtiçi ve yurtdışı ulaştırma ve haberleşme hizmetlerini yürütmek için kurulmuş bakanlık. 1939 yılında Haber Ulaştırma Bakanlığı görevleri Nafia ve İktisat Vekâleti tarafından yürütülürdü. 27.5.1939 tarih ve 3613 sayılı kânunla Ulaştırma Bakanlığı kurulunca, bu hizmetleri söz konusu bakanlık yapmaya başladı.

Ulaştırma Bakanlığı; ulaştırma ve haberleşme iş ve hizmetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal icaplara, kamu yararına ve millî güvenlik menfaatlerine uygun olarak kurulup gelişmesini ve bu hizmetlerin birbirlerini tamamlayıcı şekilde yürütülmesini sağlayacak şartları hazırlayarak, bu şartların uygulanmasını takip eder ve denetler. Ulaştırma ve haberleşme ihtiyaç ve isteklerini tespit ederek bunların plânlanmasını ve sistemin düzenlenmesini sağlayıp, çeşitli ulaştırma hizmetlerinin koordinasyonunu yapar. Ulaştırma ve haberleşme işlerinde kamu düzenini, can ve mal güvenliğini sağlayıcı tedbirler alır, aldırır. Ulaştırma ve haberleşme işletmeciliği, acente ve komisyonculuğu yapar, yapacak olan yerli ve yabancı gerçek ve tüzel kişilerin ulaştırma piyasasına giriş esas ve şartlarını hazırlar, müsaade belgeleri verir. Yabancı ülkelerin ilgili kuruluşlarıyla ulaştırma ve haberleşme ilişkilerini düzenler ve yapılacak anlaşma ve antlaşmaları uygular.

Küreselleşme ile birlikte dünyadaki ticaret hacminin hızla artması, ulaşım sektörünü bugün dünya ekonomisinin en önemli aktörlerinden biri haline getirmiştir. Buna paralel olarak havacılık sektörü de, dünya da baş döndürücü bir hızla gelişmekte, gerek uluslararası gerekse kıtalar arası entegrasyon ve bütünleşmede büyük rol oynamakta, hatta öncülük etmektedir. Küresel ölçekte yaşanan tüm bu gelişmeler, Türkiye’de de sektörün hızla büyümesini beraberinde getirmiş ve hava ulaşımı, Türkiye Cumhuriyeti’nin ekonomik büyümesinde ve zenginliğinde artarak önem kazanan

parçalarından biri haline gelmiştir. Hava ulaşımının geliştirilmesi, sanayinin büyümesini, uluslararası ticaretin genişlemesini ve insanların daha hızlı ve kolay seyahat etmesini sağlamaktadır. Ayrıca modern ve güvenilir bir havacılık sistemi, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne uyum sürecindeki hedeflerinin gerçekleştirilmesine de katkı sağlayacaktır. Bakanlığımız tarafından Sivil Havacılık alanında oluşturulan mevzuata uygun olarak geliştirilen politikalar çerçevesinde "Her Türk Vatandaşı Hayatında En Az Bir Kere Uçağa Binecek" sloganıyla yola çıkılarak 2003 yılında başlatılan Bölgesel Havacılık Projesi ile çapraz uçuşların canlandırılması sonucunda gerek taşınan yolcu sayısında gerekse uçuş sayısında önemli artışlar gerçekleşmiştir.⁸⁸

Ulaştırma Bakanlığı hâlen görevlerini; Araştırma, Plânlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı, Kara Ulaşımı Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Liman ve Deniz İşleri Genel Müdürlüğü, Haberleşme Dairesi Başkanlığı, Personel Dairesi Başkanlığı, Tarife ve Ticaret Dairesi Başkanlığı, Savunma Sekreterliği, Teftiş Kurulu Başkanlığı, Tetkik Kurulu Başkanlığı gibi teşkilâtlarıyla yürütmektedir. Bakanlık, merkez teşkilâtı dışında görevlerini; Bölge Liman ve Deniz İşleri Müdürlüklerine bağlı Bölge Genel Müdürlükleriyle yürütür. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü; Posta, Telefon, Telgraf İşletmesi Genel Müdürlüğü; Devlet Havacılık ve Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü gibi kuruluşlarla idare eder.⁸⁹

3.2.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)

IATA (International Air Transport Association, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği), sadece havayolu şirketlerinin üye olabildiği, uluslararası bir ticaret kuruluşudur. Kurumun merkezi Kanada'nın Montreal şehrinde yer almaktadır. IATA; emniyetli, güvenli ve ekonomik hava ulaşımını sağlayabilmek amacıyla havayolları arası bir kuruluş olarak 1945 yılında Havana, Küba'da kurulmuştur. Kuruluşunda IATA'nın sadece 31 ülkeden 57 üyesi vardı. Şimdi ise dünya genelinde 140 ülkeden 270'in üzerinde üyeye sahiptir. Modern IATA, ilk uluslararası tarifeli uçuşun yapıldığı, 1919 yılında kurulan "International Air Traffic Association"un devamıdır. İlk eski IATA, küçük ölçekli olarak başladı ve yavaş yavaş büyüdü. 1939 yılında Pan America'ın katılımına kadar

⁸⁸ Web_50, E.T. 10.11.2015.

⁸⁹ Web_51, E.T. 10.11.2015.

katılım Avrupa havayolları ile sınırlı idi. 1945 sonrası IATA daha sistematik bir organizasyon ve daha geniş bir altyapı ile dünya genelindeki sorumluluklarını bir an önce yerine getirmek zorundaydı. Bu durum IATA'nın amaçlarının 1945 ana sözleşmesinde (Articles of Association) 1939 öncesine nazaran daha kesin bir şekilde belirlenmesine yol açmıştır. Bu amaçlar:⁹⁰

- Tüm dünya insanların yararı için güvenli, düzenli ve ekonomik hava ulaşımının yaygınlaştırılması, hava ticaretinin geliştirilmesi ve bu konularla ilgili sorunların üzerinde çalışılması,
- Doğrudan veya dolaylı olarak uluslararası hava ulaşım hizmeti ile ilgilenen hava ulaşım girişimleri arasında işbirliği ortamları hazırlamak,
- Yeni oluşturulmuş Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO - International Civil Aviation Organization) ve diğer uluslararası organizasyonlarla işbirliği kurmak,

Genel amaç, havayolu hizmetini geliştirerek, maliyetlerin azaltılmasını sağlamaktır. Bu felsefe 1950 ve 1960'lı yıllarda birçok faaliyetin geliştirilmesine neden olmuştur. Clearing House'un geliştirilmesi, Faturalama ve Kapatma Planları (Billing and Settlement Plans) ve Kargo Hesapları Kapatma Sistemleri'nin (Cargo Accounts Settlement Systems) kurulmasına neden olmuştur. Etki olarak, tek yönlü clearing house'lar acentelerden havayolu şirketlerine gelir aktarımını hızlandırmıştır. Satış acenteleri, akreditasyon işlemi altında profesyonel durumlarını kanıtlama fırsatına sahip olmuş ve acenteler için eğitim imkânları sağlanmıştır. Günümüzde dünya genelinde, 81.000 IATA acentesi ve IATA'nın sağladığı acente eğitim kurslarına katılan 135.000 öğrenci bulunmaktadır. I. Dünya Savaşı sıralarında kurulan ve değişen, gelişen dünya ulaşımı ve ticaretini fiziksel iletişimin mimarı bir kuruluş olan IATA günümüzde de önemli bir yer işgal etmektedir.⁹¹

Uluslararası Hava Yolu Taşımacılığı Birliği IATA, (International Air Transport Association) güvenli, düzenli ve ekonomik taşımacılığın geliştirilmesi, yolcu ve kargo ücretlerinin saptanmasında koordinasyonun sağlanması, hava kargo işletmeleri, hava yolu trafiği, hava taşıtlarının teknik donanımı ile ilgili usul ve prosedürlerinin

⁹⁰ Web_52, E.T. 16.07.2015.

⁹¹ Web_53, E.T. 21.07.2015.

belirlenmesi amacıyla hava taşıyıcıları tarafından kurulmuştur. IATA'nın görevleri arasında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve diğer uluslararası organizasyonlarla iş birliğinin sağlanması ve sözleşme şartlarının belirlenmesi konuları da bulunmaktadır.⁹²

3.2.3. Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO)

Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) Birleşmiş Milletler'e bağlı, 1947 yılında kurulmuş bir örgüttür. ICAO, İngilizce International Civil Aviation Organisation kavramının kısaltmasıdır. Şikago Konvansiyonu'nu baz alan örgütün merkezi Montreal'dedir. Görevleri:⁹³

- Uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde büyümesini sağlamak;
- Barışçıl amaçlara yönelik uçak tasarımı ve işletmesini teşvik etmek;
- Sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyir tesislerinin gelişimini desteklemek;
- Uluslararası kamuoyunun güvenli, düzenli, verimli ve ekonomik hava taşımacılığı ihtiyaçlarını karşılamak.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında hava taşımacılığında meydana gelen politik ve teknik sorunların çözümüne esas genel düzenlemenin yapılması amacıyla, Kasım 1944'de Chicago'da yapılan çalışmalar sonucunda; 52 ülke temsilcisi tarafından hazırlanan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması" 7 Aralık 1944'te Washington D.C.'de ülkelerin imzasına açılmıştır. Chicago Anlaşmasınının 43. maddesi ile yukarıda "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ICAO' nun kurulması öngörülmüş; daimi yapı oluşturulana kadar, PICA0 (Permanent ICAO) adıyla çalışma şekli benimsenmiştir. PICA0'nun yirmi ay faaliyeti sonrasında, ICAO 4 Nisan 1947'de resmi olarak faaliyete geçmiş ve Kanada Hükümeti'nin daveti üzerine kuruluş merkezi için Montreal seçilmiştir. Türkiye 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile anılan anlaşmaya taraf olmuştur. Bugün itibariyle ICAO'ya üye olan ülke sayısı 188'e ulaşmıştır (SHGM, 2011a). Chicago

⁹² Web_54, E.T. 30.07.2015.

⁹³ Web_55, E.T. 02.08.2015.

Konvansiyonu'nun 44. maddesinde belirtilen ICAO'nun amaçları ve çalışma prensipleri aşağıdaki şekilde özetlenebilir:⁹⁴

- Bütün dünya da uluslararası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli gelişmesini sağlamak,
- Barışsever amaçlar için hava araçları gelişimi ve işletilmesini desteklemek,
- Uluslararası Sivil Havacılık için havayolları, havaalanları ve seyrüsefer kolaylıklarının gelişmesini sağlamak,
- Dünya halkının emniyetli, düzenli, yeterli ve ekonomik ve süratli hava ulaşımına olan ihtiyacını karşılamak,
- Makul olmayan rekabetin ekonomik bakımdan sebep vereceği israfı önlemek,
- Taraf ülke haklarının tam olarak korunması ve ülkelerin her birine uluslararası havayolu işletmeciliği konusunda uygun imkân sağlamak,
- Taraf ülkeler arasında hiçbir fark gözetmemek,
- Uluslararası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini garanti altına almak,
- Genel olarak, Uluslararası Sivil Havacılığa ait tüm konuların gelişimini sağlamaktır.

Teşkilatın kuruluş amacı uluslararası hava taşımacılığının güvenli bir şekilde gelişmesini ve her devletin uluslararası havayollarından barışçı amaçlarla yararlanabilmesini sağlayan düzenleyici kuralları belirlemektir. Sivil havacılığın güvenliği açısından çok önemli olan bu standartlar özetle şöyle sıralanabilir.⁹⁵

- “Sözleşmeye taraf devletlerin her biri, uluslararası sivil havacılığın güvenliğini, düzenini ve verimini uluslararası standartlar ve kurallar çerçevesinde sağlamak üzere alınacak tertip ve tedbirlerin ana esaslarını belirlemek üzere bir “Ulusal Sivil Havacılık Güvenlik Programı” hazırlayacaktır.

⁹⁴ M. Bahattin Adıgüzel, “*Hava Hukuku ve Havacılık Yayınları*”, Türk Hava Kurumu Matbaası, Ankara, 2000, s.12.

⁹⁵ Ahmet Kenan Sayın, “*Sivil Havacılık Güvenliğinde Özel Güvenlik Hizmetlerinin Etkinliğinin İncelenmesi (Esenboğa Havalimanı Örneği)*”, Yüksek Lisans Tezi, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2011, s.54-56.

- Söleşmeye taraf devletlerin her biri, kendi yönetimi içinde Ulusal Sivil Havacılık Güvenlik Programının geliştirilmesinden ve devam ettirilmesinden sorumlu uygun bir yetkili makam tayin edecektir.
- Söleşmeye taraf devletlerden her biri, tayin edilen yetkili makamı ICAO" ya bildirecektir.
- Söleşmeye taraf olan devletlerden her biri, uluslararası durumu göz önüne alarak kendi bölgesi içerisinde tehdit seviyesini sürekli değerlendirme altında tutacak ve ulusal sivil havacılık güvenlik programının ilgili unsurlarını buna göre ayarlayacaktır.
- Söleşmeye taraf devletlerin her biri, uluslararası sivil havacılığa hizmet veren her havaalanında, güvenlik önlemlerinin uygulanmasının koordinasyonundan sorumlu olacak bir yetkili makam tayin edecektir.
- Söleşmeye taraf devletlerin her biri, uluslararası sivil havacılık güvenlik tedbirlerini ve usullerini geliştirmesi ve koordinasyonu konusunda tavsiyede bulunacak havaalanı güvenlik komitelerinin kurulmasına ilişkin düzenlemelerde bulunacaktır.
- Söleşmeye taraf devletlerin her biri, sivil havacılıkta kullanılan havaalanlarının ve tesislerinin korunması için olasılık planlarının geliştirilmesi ve kaynakların bulunmasını sağlayacaktır.
- Söleşmeye taraf devletlerin her biri, kendi Ulusal Sivil Havacılık Güvenlik Programının etkinliğini sağlayacak eğitim programlarının hazırlanıp uygulanmasını yetkili makamdaki talep edecektir.
- Söleşmeye taraf devletlerin her biri, bir yasa dışı müdahale eyleminde kullanılabilir, taşıma ya da bulundurma izni olmayan silahların, patlayıcıların ya da diğer tehlikeli cihazların, herhangi bir yolla uluslararası sivil havacılıkta kullanılan bir uçağa sokulmasını önleyecek tedbirleri alacaktır."

3.2.4.Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)

Ülkemizde ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Hava Limanının hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başlamıştır. Atatürk'ün, ülkenin geleceğine de yol gösteren "İstikbal Göklerde" sözü

doğrultusunda 1925 yılında kurulan ve daha sonraki yıllarda Türk Hava Kurumu adını alan Türk Tayyare Cemiyeti ile Türk Sivil Havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır.

İlk Sivil Hava Taşımacılığı ise 1933 yılında 5 uçaklık küçük bir filo ile "Türk Hava Postaları" adı ile başlatılmıştır. Cumhuriyetimizin 10. yılında, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan "Havayolları Devlet İşletme İdaresi" Türkiye'de sivil hava yolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirilmiştir. Dünya Sivil Havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojide yaşanan büyük ilerleme karşısında, ulusal çıkarlarımızın korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale gelmiş ve şu anki yönetim yapısına ulaşmıştır.

Bugün, ülkemizdeki havacılık faaliyetleri, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış olan İdari ve Teknik Yönetmelikler ve Havacılık Talimatları çerçevesinde yürütülmektedir.

İleri teknoloji gerektiren ve sınır tanımaz özelliğe sahip havacılık endüstrisinde ülkemiz, uluslararası havacılık gelişmelerini yakından takip etmek ve çağın gereklerini yerine getirmek için çeşitli uluslararası teşkilatlara üye olmuştur. Uluslararası Sivil Havacılığın temelini oluşturan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması - Şikago Sözleşmesi'ne ülkemiz 1945 yılında taraf olmuş ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı-ICAO kurucu üyeleri arasında yer almıştır. Ayrıca, Avrupa bölgesinde ise Avrupa Sivil Havacılık Konferansı- ECAC'a 1956 yılında kurucu üye olan ülkemiz, Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı EUROCONTROL'e de üye durumdadır. Bunların dışında bölgesel düzeyde çeşitli organizasyonlara da üye olan ülkemiz, Havacılık faaliyetlerini ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak sürdürmektedir.⁹⁶

⁹⁶ Web_56, E.T. 10.10.2015.

Ülkemizde sivil havacılık alanında düzenlemeleri yapmakla görevli Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün diğer görevlerini şunlardır:⁹⁷

- Sivil havacılık faaliyetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal gelişmeleri kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını ve geliştirilmesini sağlayacak esasları tespit etmek ve uygulanmasını takip etmek ve denetlemek,
- Türkiye hava sahasında faaliyette bulunan sivil uçakların uçuşa elverişlilik şartlarını tayin etmek ve belgelerini tanzim ederek sicillerini tutmak, mürettebat ehliyetlerini mevzuata göre denetlemek,
- Türk sivil havacılık sahasında görev alan ve ihtisası dolayısı ile gerekli görülen personelin ehliyet şartlarını tayin etmek ve lisanslarını tanzim ederek sicillerini tutmak,
- Yurt içinde ve dışında hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yurt içinde ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen yabancı gerçek veya tüzelkişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlamak, faaliyetlerini denetlemek, ilgili kuruluşların görüşlerini almak suretiyle, Türkiye hava sahasında sivil uçakların seyrüseferini, trafik haberleşme hizmetlerini kamu güvenliği bakımından düzenlemek, denetlemek, gerekli tedbirleri almak ve aldirtmak,
- Hava seyrüsefer güvenliği bakımından hava meydanlarının teknik niteliklerini ve işletme esaslarını tayin etmek ve uygulamaları denetlemek,
- Milletlerarası sivil havacılık sahasındaki gelişmeleri takip ederek ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinde bu gelişmelerin uygulanması için tedbirler almak, sivil havacılıkla ilgili planların hazırlanmasını sağlamak ve uygulaması ile ilgili faaliyetlerde diğer milletlerarası kuruluşlarla işbirliği yapmak,
- Türkiye hava sahasında hava arama ve kurtarma hizmetlerinin yapılması hususunda ilgili kuruluşlarla işbirliği sağlamak ve sivil havacılık kazalarını tahkik etmek, tahkikat sonuçlarına göre gerekli tedbirleri almak,
- Sivil havacılık eğitim müesseselerinin kuruluş ve çalışma esaslarını tayin etmek ve denetlemek,

⁹⁷ Web_57, E.T. 09.10.2015.

- Sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili olarak konulmuş mevzuat ve kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzelkişiler hakkında kanuni yollara başvurmak,
- Hava ulaştırması konusunda milletlerarası ikili ve çok taraflı antlaşmaların uygulanmasını takip etmek, bunlarla ilgili çalışmalara katılmak,
- Bakanlıkça verilecek benzeri görevleri yapmak.

Ülkemizde ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Hava Limanının yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başlamıştır. 1925 yılında, Türk Tayyare Cemiyeti'nin (şimdiki adı THK) kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır. 1933 yılında, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan "Havayolları Devlet İşletme İdaresi", Türkiye'de sivil hava yolları kurmak ve bu yolda taşıma yapmak üzere görevlendirilmiştir. Dünya Sivil Havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojinin büyük önem taşıması karşısında, ulusal çıkarlarımızın korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. SHGM; sektörün düzenli, verimli ve güvenli işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanmasından, koordinasyonundan ve denetiminden sorumludur. SHGM, ülkemizde sivil havacılık alanındaki en sorumlu ve yetkili otoritedir. Sivil havacılık yönetmeliğine göre, Türk Sivil Havacılık İşletmelerinin, yolcu ve yük taşımacılığı, zirai ilaçlama ve yangınla mücadele, hasta ve yaralı nakil, toplumlara yakınlaştırma, araştırma ve geliştirme ile diğer (Eğitim, sportif, fotoğraf çekimi ve haritacılık, reklâm vb) işlevleri bulunmaktadır.⁹⁸

Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan "Havayolları Devlet İşletme İdaresi" Türkiye'de sivil hava yolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirilmiştir. Dünya sivil havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojiye yaşanan büyük ilerleme karşısında, Türkiye'nin ulusal çıkarlarının korunması ile uluslararası ilişkilerinin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı",

⁹⁸ Çizmecioğlu, s.34.

1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak yeniden teşkilatlandırılmıştır. 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun günümüzdeki yönetim yapısına ulaşmıştır. Bu çerçevede SHGM'nin görev, yetki ve sorumlulukları aşağıda genel hatları ile özetlenebilir:

- Hava seyrüsefer güvenliği bakımından hava meydanlarının teknik niteliklerini ve işletme esaslarını tayin etmek ve uygulamaları denetlemek,
- Sivil havacılık faaliyetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal gelişmeleri kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını ve geliştirilmesini sağlayacak esasları tespit etmek ve uygulanmasını takip etmek ve denetlemek,
- Türkiye hava sahasında faaliyette bulunan sivil uçakların uçuşa elverişlilik şartlarını belirlemek ve belgelerini tanzim ederek sicillerini tutmak, mürettebat ehliyetlerini mevzuata göre denetlemek,
- Türk sivil havacılık sahasında görev alan ve ihtisası dolayısı ile gerekli görülen personelin ehliyet şartlarını tayin etmek ve lisanslarını tanzim edip sicillerini tutmak,
- Yurt içinde ve dışında hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yurt içinde ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen yabancı gerçek veya tüzelkişilere verilecek izinlerin esaslarını hazırlamak, faaliyetlerini denetlemek,
- İlgili kuruluşların görüşlerini alarak, Türkiye hava sahasında sivil uçakların seyrüseferini, trafik haberleşme hizmetlerini kamu güvenliği bakımından düzenlemek, denetlemek, gerekli tedbirleri almak ve aldırtmak,
- Uluslararası sivil havacılık sahasındaki gelişmeleri takip ederek Türkiye için sivil havacılık faaliyetleri alanında bu gelişmelerin uygulanması amacıyla tedbirler almak, sivil havacılıkla ilgili planların hazırlanmasını sağlamak ve uygulaması ile ilgili faaliyetlerde diğer milletlerarası kuruluşlarla işbirliği yapmak,
- Sivil havacılık eğitim müesseselerinin kuruluş ve çalışma esaslarını belirlemek ve denetlemek,

- Sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili konulmuş mevzuat ve kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzelkişiler hakkında kanuni yollara başvurmak,
- Hava ulaştırması konusunda uluslararası ikili ve çok taraflı antlaşmaların uygulanmasını takip etmek, bunlarla ilgili çalışmalara katılmaktır.

Sivil havacılık faaliyetlerinde güvenlik standartlarının en üst düzeyde uygulanması amacıyla Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yeni bir düzenleme hayata geçirilmiştir. SHGM, 2010 Aralık ayı sonunda yayımladığı “Havacılık İşletmeleri Güvenlik Yönetimi ve Organizasyonu Talimatı” çerçevesinde havacılık sektöründeki tüm kuruluşlardan güvenlik yapılanmasına gitmelerini istemiştir. Yeni düzenlemeye göre, havayolu işletmeleri, havaalanı ve terminal işleticileri, hava taksi işletmeleri, yer hizmetleri ile ikram kuruluşları, yetkili hava kargo acenteleri ve genel havacılık işletmeleri de dâhil olmak üzere sivil havacılık alanında faaliyet gösteren tüm işletmeler kendi bünyelerinde güvenlik birimleri oluşturacaktır. Günümüzde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, sivil havacılık güvenliğine büyük önem vermekle birlikte bünyesinde “Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı” adıyla bir daire başkanlığı da oluşturmuştur. Bu dairenin görevleri:⁹⁹

- Sivil havacılık güvenliğini tehdit eden yasa dışı müdahaleler ile diğer tehlikelerin önlenmesi için gerekli tedbirleri almak,
- Uluslararası güvenlik standartlarının sivil havacılık sektöründe uygulanması için gerekli tedbirleri almak, takip etmek ve denetlemek,
- Uluslararası standartlara uygun nitelikte "Temel Havacılık Güvenliği" eğitimlerinin periyodik olarak verilmesini sağlamak, uygulanmasını takip etmek,
- Kuraldışı ve kabul edilmeyen yolcuların taşınması ile ilgili düzenlemeler yapmak ve denetlemek,
- Tehlikeli maddelerin hava yolu ile taşınması ile ilgili düzenlemeler yapmak ve denetlemek,
- Havaalanı giriş kartlarının esaslarını belirlemek, basımını yapmak veya yaptırmak,

⁹⁹ Sayın, s.54.

- Hava kargo acentelerinin güvenlik kurallarına uymaları konusunda gerekli düzenlemeleri ve denetimleri yapmak,
- Havacılık Güvenlik Planlarının uluslararası standartlarda tutmak amacıyla güvenlik denetimi yapmak,
- Uluslararası kuruluşlarla güvenlik denetimleri hususunda koordinasyon sağlamaktır.

3.2.5. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)

İnsanlar havayolunda konfor ve zaman kavramlarını ön planda tuttıkları gibi bu hizmeti aldıkları tesislerin de aynı kalite ve kolaylık imkânlarını sunmasını beklemektedirler. Bu açıdan bakıldığında havayolu taşımacılığının yanında ülkeler için önem arz eden bir diğer konunun da havalimanı işletmeciliği olduğu görülmektedir. Türkiye’de havalimanlarının işletilmesi ile Türkiye hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü tarafından yerine getirilmektedir. DHMİ Genel Müdürlüğü; tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı, Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili ve en son hukuki düzenlemeyle hizmetleri imtiyaz sayılan bir Kamu İktisadi Kuruluşu’dur. Kuruluşun amaç ve faaliyet konuları ise; sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerini ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır.¹⁰⁰

Üstlenmiş olduğu görevlerini Uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorunluluğunda olan DHMİ Genel Müdürlüğü bu doğrultuda; Uluslararası hava ulaşımında can ve mal emniyetini sağlamak ve düzenli ekonomik çalışma ve gelişmeyi temin maksadıyla yürürlüğe konulan Sivil Havacılık Anlaşmasına göre kurulan "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı(ICAO-International Civil Aviation Organization)’nın üyesi bulunmaktadır. Ayrıca, "Hava Seyrüseferinin Emniyeti için Avrupa Teşkilatı (EUROCONTROL) ", Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI-Airports Council International) başta olmak üzere ilgili Uluslararası kuruluşların da

¹⁰⁰ İlker Murat Arı, “Türkiye’deki Havalimanlarının Etkinliklerindeki Değişimin İncelenmesi: 2007-2011 Dönemi İçin Malmquist-Tfv Endeksi Uygulaması”. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 26, Sayı: 3-4, 2012, s.144.

üyeyi bulunmaktadır. DHMİ Genel Müdürlüğünce hava seyrüsefer ve havalimanı işletme hizmetleri çerçevesinde, hizmet verilen uçak ve yolcu trafiklerinde, son yıllarda önemli artışlar meydana gelmiştir. Özellikle, Uluslararası havalimanlarımızın dış hat uçak ve yolcu trafiklerinde önemli gelişmeler gerçekleşmekte olup, İstanbul/Atatürk Havalimanı ile Antalya Havalimanı, yaşanmakta olan Uluslararası trafik artışı nedeniyle, Avrupa'nın da önde gelen havalimanları arasında yer almaktadır.¹⁰¹

Türk sivil havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdüren kuruluşun Ana Statüsü ile belirlenen amaç ve faaliyet konuları, Devlet Hava Meydanları internet sitesinde; Sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin yerine getirilmesi, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasının sağlanması, olduğu belirtilmektedir.

Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak görev yapan DHMİ Genel Müdürlüğü "nün hava meydanında bir ünitesi mevcuttur. Meydanların büyüklüklerine göre başmüdürlük veya müdürlük olarak teşkilatlanmıştır. Genel olarak hava meydanının uluslararası kurallara göre işletilmesinden, bakım ve onarım işlerinden sorumlu kuruluştur. Esenboğa Havalimanı'nda DHMİ Başmüdürlüğü olarak teşkilatlanan Devlet Hava Meydanı İşletmesi kendi kurumuna bağlı bir Özel Güvenlik Müdürlüğü'ne sahiptir. DHMİ'ye bağlı olan özel güvenlik görevlileri terminal kapı kontrol noktalarının güvenliğinde görev almamakta, hava meydanının ve DHMİ'ye bağlı diğer bina ve tesislerin güvenliğini sağlamaktadır.¹⁰²

Hava limanlarının işletilmesinden sorumlu kuruluş Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'dür. Ancak hava yakıtlarının uçaklara tesliminin kontrolü DHMİ'nin havalimanı işletme faaliyetleri kapsamında bulunmamaktadır.¹⁰³

¹⁰¹ Web_58, E.T. 12.11.2015.

¹⁰² Sayın, s.54.

¹⁰³ Özcan Avcı, "Hava Yakıtlarının İthal ve Yurt İçi Tesliminde Teminat Uygulaması", Vergi Dünyası Dergisi, Yıl:34, Sayı: 404, Nisan 2015, s.45.

3.2.6. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), 1955 yılında ICAO paralelinde Avrupa’da sivil havacılık faaliyetlerinin düzenli ve emniyetli bir şekilde sürdürülmesi için çalışmalar yapmak için kurulmuştur. Bu kuruluş, ICAO’nun personel desteği adı altında ayrı bir bütçeyle bağımsız olarak faaliyetini sürdürmektedir. 1955 yılından beri faaliyet gösteren bu kuruluşa 44 ülke üyedir. ECAC’ın amacı, güvenli, etkili ve sürekli gelişen bir Avrupa hava ulaştırma sistemini desteklemektir. ECAC bunu yaparken üyeleri adına sivil havacılık politikaları ve uygulamalarını standardize eder. Üye ülkeler ile dünyadaki diğer ülkeler arasında, üye ülkeler lehine, üretmiş olduğu politikaları destekler.¹⁰⁴

ECAC tarafından belirlenen standartlar ve sürdürülen faaliyetler ICAO standartlarına uygun olarak yürütülmektedir. Örgütün amaçları kısaca şöyle özetlenebilir:¹⁰⁵

- Hava taşımacılığında uçuş kuralları ve emniyetin geliştirilmesi,
- Uçak kazalarının önlenmesi ve kazalarda insan hayatının korunması imkânlarının geliştirilmesi,
- Hava taşımacılığına yönelik kanun dışı eylemlerin önlenmesi,
- Çevrenin korunmasına ilişkin düzenlemeler (uçak gürültüsü ve motor gazları, doğal hayatın korunması),
- Avrupa hava sahasındaki trafik artışına karşı düzenlemeler,
- Uçuş güvenliği konusunda ortak çalışmaların düzenlenmesi.

Kurulduğu günden bu yana ECAC, sivil havacılık güvenliği ve yolcuların, havaalanlarının ve uçakların korunması gereken önlemler konusunda çalışmalar yapmaktadır. 1960’lı yılların sonlarına doğru uçak kaçırma olaylarının artması, ECAC’ın güvenlik konusunda hiç zaman kaybetmeden ICAO’nun yapmış olduğu çalışmalarını destekleyecek önlemleri almasına ve ECAC üyesi ülkelerin güvenlik konularında yakın işbirliğine gitmelerine yol açmıştır. Ayrıca ECAC, güvenlik sorunları

¹⁰⁴ Web_59, E.T. 13.11.2015.

¹⁰⁵ Ali Uzuner, “Sivil Havacılık Güvenliği”, Özen Yayıncılık, Ankara, 2003, s.21.

ile ilgili bir çalışma grubu oluşturarak üye ülkelerin prosedürlerini uygulamalarını izlemekte ve gerekli diğer ek tedbirleri önermektedir.¹⁰⁶

3.2.7. Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü (EUROCONTROL)

Eurocontrol, esas amacı Avrupa hava trafik yönetimini geliştirmek olan uluslararası bir örgüttür. Merkezi Brüksel’de bulunan örgütün şu an 40 üyesi bulunmaktadır. Eurocontrol devletler, seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, sivil ve askeri kullanıcılar, havaalanları, havacılık endüstrisi, profesyonel örgütler ve diğer ilgili Avrupa kuruluşlar ile işbirliği içinde; kısa, orta ve uzun dönem Avrupa hava trafiği stratejileri planlamakta, geliştirmekte ve koordine etmektedir. Ana aktiviteleri, seyrüsefer hizmet operasyonları, stratejik ve taktiksel yönetim, hava kontrolör eğitimi, hava sahalarının bölgesel denetimi, yeni ve güvenli teknoloji ve prosedürlerin geliştirilmesi ve seyrüsefer ücretlerinin toplanmasıdır.¹⁰⁷

Örgütün Tarihi

Örgütün kuruluş tarihçesi, I. Dünya savaşından sonra uluslararası işbirliğinin yeni bir anlayışa kavuştuğu 1919 yılında hava seyrüsefer emniyeti konusunda imzalanan ilk sözleşmeye kadar uzanmaktadır. Bu anlayış, daha sonraları önce 1944 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının (ICAO), 1960 yılında ise Eurocontrol’ün kurulmasına temel oluşturmuştur. Bu süreçte Avrupa Birliği’nin temelini oluşturan Avrupa bütünleşmesi fikri de Eurocontrol Teşkilatının kurulmasında önemli bir etken olmuştur. Örgütün kuruluş sözleşmesi 13 Aralık 1960 tarihinde altı batı Avrupa ülkesi (Belçika, Fransa, Almanya Federal Cumhuriyeti, Lüksemburg, Hollanda ve Birleşik Krallık) tarafından imzalanmış, 1963 yılında da onaylanarak, yürürlüğe girmiştir.

Örgütün kuruluş Sözleşmesi ilk defa 1981 yılında uyarlanmıştır. Örgüt, 1986 yılından itibaren Avrupa Sivil Havacılık Örgütü (ECAC) ile işbirliğine başlamıştır. 1993 yılından itibaren de Eurocontrol’ün kuruluş felsefesini oluşturan “Tek Avrupa Hava Sahası”nın teşkiline yönelik çalışmalara başlamıştır. Bu alanda AB ile işbirliğine

¹⁰⁶ Hatice Küçükönel, “Havaalanı Güvenliği ve Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı Güvenlik Sistemi İçin Bir Model Önerisi”, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2001, s.95.

¹⁰⁷ Web_59, E.T. 14.12.2015.

de o yıllarda başlanmıştır. Bu arada Örgüt'ün kuruluş Sözleşmesi 1997 yılında yeniden gözden geçirilmiştir.

Örgüt, Avrupa Birliği'nin, 2002 yılında havacılık hizmetleri ve hava seyrüsefer emniyeti konularından sorumlu Avrupa Hava Emniyet Ajansı'nı (EASA) kurmasıyla önemini kaybetme ve yetki alanının daralması tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır. EASA'nın 2009 yılında tam işlevselliğe kavuşmasından sonra iki örgüt arasında ATM alanında yetki paylaşımı sorunu iyice belirginleşmiştir. Bunun üzerine 2010 yılından itibaren Eurocontrol bir dönüşüm sürecine girmiştir. Örgütü, günün koşullarına uygun bir kurumsal bir yapıya dönüştürmeyi ve insan gücü bakımından küçültmeyi hedefleyen sözkonusu sürecin özünü, yeniden yapılanma, maliyetlerin kontrolü ve AB ile ilişkilerin düzenlenmesi alanları oluşturmaktadır. Ayrıca, dönüşümle sivil havacılık paydaşlarının da Eurocontrol kararlarına katkılarının sağlanması hedeflenmektedir. Dönüşüm süreci henüz tamamlanmamıştır.

Dönüşüm bağlamındaki en önemli faaliyet, AB ile Eurocontrol arasındaki ilişkileri düzenlemek amacıyla Üst Düzey İşbirliği Anlaşması (High Level Cooperation Agreement-HLA) imzalanmasıdır. Dönüşüm sürecinin sonunda Eurocontrol'ün kuruluş anlaşmasının yeniden gözden geçirilmesi beklenmektedir.

AB'nin havacılık alanında ve özellikle seyrüsefer emniyeti bağlamındaki düzenlemelerinin artması nedeniyle kurumun görev alanı daralmakta ise de, havacılık sektöründeki kurallar manzumesinin en azından yakın çevresinde de uygulanmasını isteyen AB, Eurocontrol ile uyumlu çalışmaya özen göstermekte ve AB üyesi olmayan ülkelerle yaptığı anlaşmalarla müşterek işletimi temin etmeye çalışmaktadır. Bu durumun, en belirgin örnekleri arasında Eurocontrol'ün AB tarafından Performans İnceleme Kurulu (PRB) ve Şebeke Yöneticisi (NM) olarak anması yer almaktadır.

AB, elli yıllık uzmanlık ve deneyimini dikkate alarak, Eurocontrol'ü, 29 Temmuz 2010 tarihinde Tek Avrupa Hava Sahası çerçevesinde Performans İnceleme Organı ve 07 Temmuz 2011 tarihinde Avrupa çapında hava seyrüsefer "Ağ Yöneticisi" olarak görevlendirmiştir.

Örgütün Amacı

Avrupa'daki tüm havacılık katılımcılarının çalışmalarını koordine ederek, bir pan-Avrupa Hava Trafik Yönetim (ATM) sistemi geliştirmektir. Bu bağlamda Örgüt'ün ana faaliyet alanları, pan-Avrupa ATM ağının oluşturulması ve geliştirilmesi, Avrupa çapında sivil havacılık kurallarının hazırlanmasının ve düzenlenmesinin desteklenmesi, hava trafiğinin gelecekteki ihtiyaçlarının analiz edilmesi yoluyla bu ihtiyaçları karşılayacak tedbirler geliştirilmesi, Hava trafik hizmetlerindeki personelin eğitiminin sağlanması, Hava Seyrüseferleriyle ilgili çalışmalar ve deneyler yapılması, üye ülkelerin yaptıkları çalışma sonuçlarının analiz edilmesi, orta Avrupa bölgesinin hava trafik kontrol hizmetinin sağlanması ve üye devletler adına hava seyrüsefer ücretlerinin toplanmasıdır. Bu çerçevede, Örgütün en önemli hedefi, diğer ortaklarıyla birlikte, ATM bakımından birleşik bir Avrupa hava sahası (Single European Sky-SES) oluşturmaktır.¹⁰⁸

3.2.8. Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA)

Havacılık Otoriteleri Birliği (Joint Aviation Authorities - JAA) 1979 yılında kurulmuş olup merkezi, Hoofddrop, Hollanda'dadır. JAA ECAC'ın bir organı olup üyelik ECAC üyelerine açıktır. Günümüzde toplam 42 üyesi bulunmaktadır. Üyesi olan ülkeler için bölgesel havacılık kurallarını standartlaştırıp, eşgüdümü sağlamak amacı ile kurulan JAA; uçuş emniyeti, uçuş faaliyeti, personel lisansları, uçuşa elverişlilik ve bakım gibi konulardan oluşan kurallarını ve uygulamalarını Ortak Havacılık Kuralları (Joint Aviation Requirements-JAR) adı verilen dokümanlarda toplamıştır.

JAA'nın amaçları,¹⁰⁹

- Yüksek bir emniyet standardı ve JAA düzenlemelerinin FAA düzenlemeleriyle uyumunun sağlanması
- Havacılık emniyetinin en üst düzeyde sağlanması.
- Avrupa Havacılık Güvenliği Kurumu-EASA'nın oluşumuna katkıda bulunmak ve JAA'den EASA'ya geçişi sağlamak.

¹⁰⁸ Web_60, E.T. 27.11.2015.

¹⁰⁹ Web_61, E.T. 30.11.2015.

- Havacılık emniyetinin maliyet etkin bir şekilde gerçekleşmesini sağlayarak havacılık endüstrisinin verimliliğine katkıda bulunmak.
- Üye ülkeler arasında standartlar oluşturmak.
- Bölgesel organizasyonlarla ve ülkelerin sivil havacılığında önemli role sahip ulusal otoriteleri ile işbirliği yapmak.

3.2.9. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA)

Avrupa Birliği (AB) Komisyonu tarafından 1998 yılı Ekim ayında tüm Avrupa havacılığının emniyetini sağlamak ve yönetimini üstlenmek üzere Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı EASA (European Aviation Safety Agency) isimli yeni ve etkin bir teşkilat kurulmasına imkân tanıyan 1592/2002 sayılı AB Konseyi ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü, 28 Eylül 2002 tarihinde yayımlanmıştır.

EASA'nın kurulması amacıyla yapılan çalışmaların başlangıcında, ajans üye olabilmek için Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği JAA'ye tam üye olmanın ön koşul olarak aranacağı düşünülürken, daha sonra bu durum getirilen bir hükümlerle sadece Avrupa Birliği'ne üye olan ülkelerin katılımlarına olanak sağlayacak şekilde değiştirilmiştir. Öte yandan, AB üyesi olmayan JAA üyesi ülkelerin, ülkemiz sivil havacılık sektörünün, EASA kurallarını uygulamasına olanak sağlamak üzere hukuki zemin oluşturulmasını teminen ajansın JAA anlaşmasını imzalayarak, JAA'ye üye olması sağlanmış olup, mevcut sistemin devamına olanak sağlamaktadır.

Ülkemizin EASA'ya katılımı amacıyla yapılan çeşitli girişimlerden bugüne kadar bir sonuç alınamamış olup, bu yönde girişimlere hala devam edilmektedir. Bu amaçla konu, ülkemizdeki ilgili kurum ve kuruluşlarla ayrıntılı bir şekilde ele alınmakta ve alınacak muhtemel bir karar öncesinde ülkemizin EASA'ya üye olması veya bu kuruluş dışında kalınması halinde, sivil havacılığımızın bu durumdan ne şekilde etkileneceğinin tüm yönleriyle değerlendirilmesi gerekmektedir.

26 Ağustos 2005 tarihinde Romanya'da yapılan Genel Müdürler 54. Özel toplantısında görüşülerek kabul edilen rapora göre JAA'nin 31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla faaliyetlerine son vermesi ve yoluna JAAT (Transition) olarak devam etmesi öngörülmektedir. Halen JAA tarafından yürütülen operasyon, lisanslandırma, SAFA ve havaalanı gibi faaliyetlerin de bu tarihe kadar EASA'ya devredilmesi kararı alınmıştır.

Dolayısıyla JAA'in etkinliğinin ortadan kalkacak olması, ÷lkemizin EASA üyeliğini daha da önemli hale getirmektedir. Ocak 2007 sonrasında 25 AB üyesi ÷lkenin yanı sıra JAA üyesi 5 ÷lkenin de (Bulgaristan, Romanya, İzlanda, İsviçre, Norveç) EASA bünyesine dâhil olduğu düşün÷ldüğünde, oluşacak tablonun dışında kalmamızın ÷lke menfaatleriyle uyuşmayacağı düşün÷lmektedir. Ayrıca, EASA'nın zaman içerisinde Avrupa sivil havacılığının hemen her türlü teknolojik ve idari yönleri ile havaalanı ve seyrüsefer hizmetleri alanında da tek yetkili organ haline gelebileceği göz ardı edilmemeli, üyeliğimiz bu hususlar çerçevesinde değerlendirilmelidir. Sonuç olarak konuya çözüm bulabilmek için her türlü girişimde bulunulmasının da gerekli olduğu düşün÷lmektedir.¹¹⁰

¹¹⁰ Web_62, E.T. 11.12.2015.

BÖLÜM 4. YER HİZMETLERİ KURULUŞLARI İLE İLGİLİ HUKUKİ DÜZENLEMELER VE VERGİLEME

Yer hizmeti veren kuruluşlar, Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği'nde (SHY-22) belirtilen şartları sağlayarak çalışma ruhsatı alan kuruluşlardır. Yer hizmetleri kuruluşları, Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği, IATA ve/veya ICAO'nun belirlediği standart ve kurallar çerçevesinde hizmetlerini yapmak zorundadır. Yer hizmetleri kuruluşları veya hava taşıyıcıları her havaalanı ve her bir hizmet türü için ayrı bir çalışma ruhsatı almalıdır.

1944 Chicago Konferansı, havacılık alanında yapılmış ilk uluslararası hukuk konferansıdır. Konferans metninin de başında yazıldığı üzere konvansiyonun amacı havacılık yolu ile uluslararası diyalog ve barışı temin etmek ve olası havacılık ile ilgili anlaşmazlıklarından oluşacak gerilim ve ikiliği gidermektir. Bu konferansı baz alarak dünya daki sivil havacılık uyuşmazlıklarını gidermek ve uygulamada teklik sağlamak amacıyla ICAO (International Civil Aviation Organisation/Uluslararası sivil havacılık örgütü) kurulmuştur. ICAO, Birleşmiş Milletler çatısı altında faaliyet gösteren uluslararası bir örgüttür. (ICAO'nun resmi sitesinden alıntıdır) ICAO güvenliği sağlamak için SARP şeklinde kısaltılan “standartlar ve önerilen uygulamalar” belirler ve üye devletlerin bu standartlara uygun bir şekilde sivil havacılık faaliyetinde bulunmasını sağlar. Yılda bir kere toplanan ICAO konseyi ile dünya sivil havacılığında bu amaçların ne derecede başarıldığı, standartlara ne kadar riayet edildiği ve sektördeki gelişmeler tartışılır ve yeni hareket raporları oluşturulur. ICAO'nun organları, Meclis (The Assembly), Konsey (The Council) ve Sekreterliktir. (The Secretariat) ICAO SARP'ları ile Türkiye de üye bir devlet olarak bağlıdır. Çıkarılan kararlar ve Chicago konvansiyonu kararları, Sivil Havacılık Kanunu ile iç hukuka aktarılmıştır. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 1. maddesinde; devamlı ve hızlı gelişme gösteren, ileri

teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesi amaçlanmaktadır.¹¹¹

Yer hizmetleri ile ilgili kanunun 44. maddesinde; ulaştırma bakanlığı, havaalanlarında, yolcu ve yük trafiğinin her türlü hizmetlerin çağdaş sivil havacılık ilkelerine ve ülke çıkarlarına uygun bir biçimde yürütülmesi amacı ile gereken önlemleri almaya ve aldırmaya yetkilidir şeklinde açıklama ile hizmetlerin yürütülme şekli belirlenmiştir.

Kanunun 5. bölüm 1. maddesinde; yönetmeliğin amacı, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 44. maddesi gereğince, havaalanları yer hizmetlerinin uluslararası seviyede yapılmasını sağlamak için, uygulanacak usul ve esasları düzenlemek ve bu hizmetlerle ilgili ücret tarifeleri belirlenmektedir.

4.1. TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU VE ÇALIŞMA RUHSATLARI

Türkiye'de havacılık sektörü yer hizmetleri kavramı, havaalanları yer hizmetleri yönetmeliği (shy-22) madde 5 çerçevesinde düzenlenen hizmetlerdir. Bu hizmetler Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

- Temsil
- Yük Kontrolü ve Haberleşme
- Birim Yükleme Gereçlerinin Kontrolü
- Yolcu Trafik
- Kargo ve Posta
- Ramp
- Uçak Temizlik
- Yakıt ve Yağ
- Uçak Hat Bakım
- Uçuş Operasyon
- Ulaşım
- İkram Servis
- Gözetim ve Yönetim
- Uçak Özel Güvenlik Hizmet ve Denetimi

¹¹¹ Web_63, E.T. 01.01.2016.

Yukarıda bahsedilen söz konusu yönetmelik (shy-22), yer hizmetlerini sağlayacak kuruluşların sahip olması gereken nitelikleri, bunların görevlerini ve sorumluluklarını, piyasaya giriş koşullarını düzenler. Aşağıda shy-22'ye göre belirlenmiş çalışma ruhsatları açıklanmaktadır. Shy-22'ye göre üç çalışma ruhsatı grubu vardır:

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 1. bölümün, 4. Maddesinin g bendi gereği yapılan değişiklikle;

A grubu çalışma ruhsatı, bu yönetmelik hükümlerine uygun olmalı, havaalanlarında 5. maddede belirtilen hizmet türlerinin tamamı veya en az yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, kargo ve posta, uçak temizlik, birim yükleme gereçlerinin kontrolü için en az üç uluslararası trafiğe açık havaalanında teşkilatlanarak hava taşıyıcılarına yer hizmeti yapmak üzere yetkilendirilmiş özel hukuk tüzel kişilerine her bir hizmet türü için verilecek çalışma belgelerini ifade etmektedir.

B grubu çalışma ruhsatı, shy 22 hükümlerine uygun olarak havaalanlarında, 5. maddede belirtilen hizmet türlerinin tamamını veya bir kısmını kendileri için yapacak hava taşıyıcılarına her bir hizmet türü için verilecek çalışma belgelerini ifade etmektedir.

C grubu çalışma ruhsatı ise shy 22 hükümlerine uygun olarak havaalanlarında, 5. maddede belirtilen hizmet türlerinden, yapılması ve yaptırılması zorunlu olmayan; temsil, gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi, ikram servis ile uçuş operasyon hizmeti yapmak üzere yetkilendirilmiş özel hukuk tüzel kişilerine her bir hizmet türü için verilecek çalışma belgelerini ifade etmektedir.

Sivil havacılık yönetmeliği 1. maddeye göre talimatın amacı; 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 44. maddesi gereğince 28 Ağustos 1996 tarihli ve 22741 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği'nin 5. maddesinde belirtilen yer hizmeti türlerinin detayları ile ilgili uygulama esaslarını belirlemektir. Shy-150.10A birinci bölüm madde 1(yer hizmetleri müdürlüğü mevzuat kitabı)

İlgili yönetmeliğin ikinci bölümünde 4. maddenin b bendinde; yer hizmetleri kuruluşları veya hava taşıyıcılarının çalışma ruhsatı almadan havaalanlarında herhangi bir hizmet türünü yetkisiz olarak yapmasının tespit edilmesi halinde DHMİ ile kuruluş arasında imzalanmış bulunan "Hizmet Sözleşmesinde" belirlenen parasal cezai

müeyyide uygulanarak kuruluş uyarılır. Tekrarı halinde çalışma ruhsatının geçici ve/veya daimi geri alınması konusunda SHY – 22 yönetmeliği esaslarına uygun işlem yapılır. Sivil havacılık yönetmeliğinde yapılan değişiklikle A veya C grubu çalışma ruhsatı alacak yer hizmeti kuruluşlarının; şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve şirket ana sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması zorunludur.

Yer Hizmetleri Kuruluşlarının Yetki ve Sorumlulukları

Sivil havacılık kanununun 7. maddeye göre yer hizmetleri kuruluşlarının yetki ve sorumlulukları aşağıdaki gibidir:

- Yer hizmetleri kuruluşları, havaalanlarında 5. maddede açıklanan yer hizmet türlerinin, tamamını veya bir kısmını tarifeli ve tarifersiz seferler için yapmaya yetkilidir.
- A grubu çalışma ruhsatı alacak yer hizmetleri kuruluşları, hizmet verecekleri havaalanlarında 5. maddede belirtilen hizmet türlerinin tamamını veya en az yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, kargo ve posta, uçak temizlik ve birim yükleme gereçlerinin kontrolü için yönetmeliğin 12. maddesinin d bendindeki koşullarda dikkate alınarak en az üç uluslararası trafiğe açık havaalanında teşkilatlanmak zorundadır.

Ülkemizde faaliyet gösteren TGS, HAVAŞ ve ÇELEBİ havayolu yer şirketleri A grubu çalışma ruhsatına sahip yer hizmeti kuruluşlarıdır. Bunların dışında B ve C grubu ruhsata sahip birçok kuruluş vardır.

4.2. TÜRK TİCARET KANUNUNDAKİ DÜZENLEMELER

Havacılık sektörü yer hizmetleri ile ilgili olarak Türk Ticaret Kanunu (T.T.K.) yapılan faaliyetleri ticari açıdan ele almakta ve işlemleri Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre değerlendirmektedir. Kanunun özellikle anonim şirketler kapsamında ilgili maddeleri aşağıdaki gibidir:¹¹²

¹¹² Web_63, E.T. 10.11.2015.

A veya C Grubu Çalışma Ruhsatı almak için talepte bulunan kuruluşların, 6762 sayılı T.T.K. gereğince ticari tescilini yaptırmak ve esas mukavelesini hazırlayarak yayınlamak ve bunların kurumca tasdikli suretini Bakanlığa sunmak zorundadır.

6102 sayılı T.T.K. 11. maddesinin 1. fıkrasında ticari işletmeyi, esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef tutan faaliyetlerin devamlı ve bağımsız şekilde yürütüldüğü işletmedir şeklinde tanımlamaktadır. 6102 sayılı kanunun 12. maddesinde bir ticari işletmeyi kısmen de olsa kendi adına işleten kişiye tacir denir şeklinde açıklama yapılmaktadır.

SHY – 22 madde 7’de yer hizmetleri kuruluşlarının yetki ve sorumlulukları kısmı “e” bendinde A veya C grubu çalışma ruhsatı almak için talepte bulunan kuruluşların 6335 sayılı TTK gereği, ticaret tescilini yaptırmak ve esas mukavelesini hazırlayarak yayınlamak zorunluluğu konusu işlenmiştir. 7. maddenin “d” bendinde ise A grubu çalışma ruhsatına sahip yer hizmeti kuruluşlarının ödenmiş sermayeleri 3 milyon ABD doları, C grubu çalışma ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşlarının ise 200.000 ABD doları karşılığı Türk Lirası’ndan aşağı olamaz şeklinde belirtilmiştir.

A grubu çalışma ruhsatı alacak olan yer hizmetleri kuruluşlarının esas mukavelelerinde ve ticari tescilde kuruluşun iştiğal konusu olarak SHY yönetmeliği 5. maddedeki yer hizmetleri türlerine yer verilmektedir.

SHY – 22’nin 15. maddesinde çalışma ruhsatı alacak yer hizmeti kuruluşları DHMİ’ye vermesi zorunlu belgeler arasında Ticaret Sicil gazetesinde yayınlanan ticaret ünvanı ve adresi ile birlikte ilgili ticaret odasında kayıtlı bulunan tarih ve numarası da bulunmaktadır.

4.3. VERGİ KANUNLARI AÇISINDAN DÜZENLEMELER

Ticari hayatta faaliyet gösteren her işletme gibi yer hizmetleri işletmeleri de kanuni düzenlemelere tabidir. Her sektörün kendi alanında uymak zorunda olduğu bazı görev ve sorumlulukları olduğu gibi bazı işlemlerini usul ve esaslara uygun şekilde yapması da kanun zoruyla gerçekleştirilmektedir. Bu bölümde hizmet sektörü kuruluşlarının Kurumlar Vergisi Kanunu (K.V.K.) açısından, Vergi Usul Kanunu (V.U.K.) açısından ve Katma Değer Vergisi (K.D.V) kanunu açısından incelenmektedir. Kanunlar

açısından değerlendirildikten sonra da konu ile ilgili kapsam ve istisnalar ele alınmaktadır.

4.3.1. Kurumlar Vergisi Kanunu Açısından Düzenlemeler

Ulaşım, ticaret, taşımacılık, havayolu gibi kavramları bir arada içeren havacılıkta yer hizmetleri işletmeleri yapılan hizmetlerin parasal karşılıklarını kaydederken vergi kanunları çerçevesinde işlemlerini gerçekleştirmektedirler. Ticari faaliyette bulunan işletmelerin kurumlar vergisi kanunu açısından dikkat etmesi gereken düzenlemeler aşağıdaki gibidir:¹¹³

5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 1. maddesinde Kurumlar Vergisi'nin kapsamı açıklanmış olup bu maddeye göre aşağıda sayılan kurum kazançları, kurumlar vergisine tabidir;¹¹⁴

- a) Sermaye şirketleri.
- b) Kooperatifler.
- c) İktisadî kamu kuruluşları.
- d) Dernek veya vakıflara ait iktisadî işletmeler.
- e) İş ortaklıkları.

Sermaye şirketleri, kooperatifler, iktisadi kamu kuruluşları, dernek veya vakıflara ait iktisadi işletmeler ile iş ortaklıklarının kazançları kurumlar vergisine tabidir. Buna göre sermaye şirketi olarak kurulan yer hizmetleri kuruluşlarının gelirleri kurumlar vergisine tabidir Kurum kazancı, gelir vergisinin konusuna giren gelir unsurlarından oluşmaktadır.¹¹⁵

Aynı kanununun 2. maddesinde kurumlar vergisi mükellefleri sayılmış olup, sermaye şirketi olarak kurulan yer hizmetleri kuruluşları kurumlar vergisinin mükellefi olan K.V. madde 3'e göre A grubu çalışma ruhsatına sahip tam mükellef bir yer hizmeti firması, gerek Türkiye'de gerekse Türkiye dışında elde ettikleri kazançların tamamı üzerinden

¹¹³ Web_64, E.T. 09.11.2015.

¹¹⁴ Web_65, E.T. 18.12.2015.

¹¹⁵ Web_66, E.T. 11.10.2015.

vergilendirilir. Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 6. maddesinde, safi kurum kazancının tespitinde, Gelir Vergisi Kanunu'nun ticari kazanç hakkındaki hükümleri uygulanır denilmiş olup, yer hizmetleri işletmeleri için kurumlar vergisi bir hesap dönemi içinde elde ettikleri safi kurum kazancı üzerinden hesaplanmaktadır.

Bilanço esasına göre, yer hizmetleri işletmelerinin ticari kazancının tespitinde Gelir Vergisi Kanunu madde 38'de belirtilen, teşebbüsteki özsermayenin hesap döneminin sonunda ve başındaki değerler arasındaki müspet farka yer hizmeti işletmesinden çekilen değerler ilave olunurken işletmeye ilave edilen değerler bu farktan indirilerek tespit edilir. Ticari kazancın bu şekilde tespit edilmesi sırasında V.U.K. değerlemeye ait hükümleri ve G.V. kanununun 40. Maddesinde yer alan indirilecek giderler ile gider kabul edilmeyen ödemelerin yer aldığı 41. maddesindeki hükümler uygulanır.

4.3.2. Vergi Usul Kanunu Açısından Düzenlemeler

Vergi Usul Kanunu; işletmelerin işlemlerini, kayıtlarını, belgelerin, kullandıkları defterleri, gerekli düzenlemeleri, değerlemeleri ve bunların vergisel açıdan etkilerini inceleyerek işlemlerin doğruluğu ile yanlışlık veya hilelerin parasal yaptırımları konusunda yapılan kanuni düzenlemelerdir. Vergi Usul Kanunu'nda ticari işletmelerde hem işletme yönetiminin işlemlerin yasalara uygunluğu hem de mükellef olarak kanuni zorunlulukların yerine getirilmesinde kullanılacak ölçütlere ilişkin kanun maddelerinden bazıları aşağıdaki gibidir:¹¹⁶

Yer hizmetleri işletmeleri V.U.K. 153. maddeye göre işe başlamayı vergi dairesine bildirmek zorunda olup 172. madde de ticaret şirketlerinin defter tutmaya mecbur oldukları açıklanmıştır. 176. maddeye göre ise defter tutma bakımından 1. sınıf tüccarların bilanço esasına göre defter tutacakları açıklanmıştır. V.U.K. 182. maddesine göre yer hizmetleri işletmelerinin tutacakları defterleri;¹¹⁷

- a) Yevmiye defteri
- b) Defter-i kebir
- c) Envanter defteri olarak sayılabilir.

¹¹⁶ Web_67, E.T. 28.12.2015.

¹¹⁷ Web_67, E.T. 08.12.2015.

V.U.K. 215. – 1 maddesine göre tutulacak defter ve kayıtların Türkçe tutulması zorunludur. 2 – a maddesine göre yurtdışındaki müşteriler adına düzenlenen belgelerde Türk parası gösterilmesi şartı aranmaz. Bu sebeple yer hizmetleri işletmeleri kestikleri yurtdışı faturalarında TL gösterme mecburiyeti olmadığı için döviz olarak fatura kesebilmektedirler.

V.U.K. 313 amortisman konusunda, işletmede 1 yıldan fazla kullanılan ve yıpranmaya, aşınmaya ve kıymetten düşmeye maruz bulunan gayrimenkuller ve 269. madde gereğince gayrimenkul gibi değerlendirilen iktisadi kıymetlerin amortisman konusundan bahsedilmektedir.

Havaalanlarında yer hizmetlerinde kullanılan “Amortisman Tabi İktisadi Kıymetler Listesi”, Eylül 2012’de 333 nolu V.U.K. genel tebliğine eklenmiştir. Buna göre özellik arz eden sektöre özgü kullanılan iktisadi kıymetlere verilen faydalı ömürler standart hale gelerek uygulama birliği sağlanmıştır.

Amortisman Tabi İktisadi Kıymetler Listesine Yapılan İlaveler:

Eylül 2012 gün ve 28405 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 418 Sıra Nolu Vergi Usul Kanunu Genel Tebliğinin 4 nci maddesi ile 213 sayılı Vergi Usul Kanunu’nun 315 inci maddesinin verdiği yetkiye istinaden Maliye Bakanlığınca belirlenen 333 sıra numaralı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliğinin ekinde yer alan Amortisman Tabi İktisadi Kıymetler listesine aşağıda yer alan satırlar eklenmiştir. Bu genel tebliğde ayrıca, kullanıldıkları süreç gereği faydalı ömürleri bir yıldan fazla olmayan bakır ve bakır alaşımlarından ekstrüzyon ve soğuk çekme kalıplarının amortisman tabi iktisadi kıymet olarak dikkate alınmaması ve işletme malzemesi olarak değerlendirilip muhasebe kayıtlarına doğrudan gider olarak intikal ettirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Tablo 8: Havaalanı Yer Hizmetlerinde Kullanılan Amortisman Tabi İktisadi Kıymetler Listesi¹¹⁸

No				Amortisman Tabi İktisadi Kıymetler	Faydalı Ömür (Yıl)	Normal Amortisman Oranı
69				Havaalanı yer hizmetlerinde kullanılan iktisadi kıymetler		
	69.1.			Merdiven aracı, merdiven çekilir	15	6,66%
	69.2.			Konveyör aracı, konveyör	15	6,66%
	69.3.			Apron Otobüsü	5	20,00%
	69.4.			Deicing (buz çözme) aracı, foseptik aracı, su ikmal aracı, hasta nakil aracı, loader, air starter aracı, bakım platformu	7	14,28%
	69.5.			Foseptik tankı, su ikmal tankı	15	6,66%
	69.6.			Towbar, towbarless, uçak traktörü	5	20,00%
	69.7.			Air starter çekilir	6	16,66%
	69.8.			Yayın ve anons sistemi, saat sistemi	10	10,00%
	69.9.			Bagaj konveyör sistemi, 4 set yolcu köprüsü, havalandırma sistemleri, bina yönetim sistemi, aydınlatma otomasyon sistemi, Uçuş bilgi sistemi	15	6,66%
	69.10.			400 Hz güç sistemi, uçak yanaştırma sistemi, PCA Uçak Havalandırma Sistemi	20	5%
	69.11.			Uçak park alanı ofis ekipmanı	10	10,00%
	69.12.			Yangın alarm ve güvenlik sistemi	15	6,66%
	69.13.			Dahili telefon sistemi	10	10,00%
	69.14.			Enerji otomasyon sistemi	10	10,00%

4.3.3. Katma Değer Vergisi Kanunu Açısından Düzenlemeler

KDV kanununa göre vergiyi doğuran olay, mal teslimi ve hizmet ifası hallerinde, malın teslimi veya hizmetin yapılması, malın teslimi yada hizmetin yapılmasından önce fatura veya benzeri belgelerin verilmesi hallerinde bu belgelerde gösterilen miktarla

¹¹⁸ Web_68, E.T. 09.02.2015.

sınırlı olmak üzere fatura ve belgelerin düzenlenmesi, kısım kısım yapılan işlerde de her kısmın teslimini gösteren belgelerin düzenlendiği durumlarda oluşmaktadır.¹¹⁹

3065 sayılı KDV kanununun 1. maddesinde verginin konusunu teşkil eden işlemler açıklanmıştır. Buna göre; Türkiye'de yapılan; Ticarî, sınaî, ziraî faaliyet ve serbest meslek faaliyeti çerçevesinde yapılan teslim ve hizmetler, her türlü mal ve hizmet ithalatı ile diğer faaliyetlerden doğan teslim ve hizmetler katma değer vergisine tabidir.

Kanunun 8. maddesinde KDV mükelleflerinin kimler olduğu açıklanmıştır. Buna göre;

- a) Mal teslimi ve hizmet ifası hallerinde bu işleri yapanlar,
- b) İthalatta mal ve hizmet ithal edenler,
- c) Transit taşımalarda gümrük veya geçiş işlemine muhatap olanlar,
- d) PTT İşletme Genel Müdürlüğü ve radyo ve televizyon kurumları,
- e) (5602 sayılı Kanunun 10/5-b maddesiyle değişen bent Yürürlük; 01.04.2007)Her türlü şans ve talih oyunlarını tertip edenler,
- f) (5602 sayılı Kanunun 11/1-ç maddesiyle kaldırılmıştır Yürürlük; 01.04.2007)
- g) 1 inci maddenin 3 üncü fıkrasının (c) bendine giren hallerde bunları tertipleyenler veya gösterenler,
- h) Gelir Vergisi Kanununun 70 inci maddesinde belirtilen mal ve hakları kiraya verenler,
- i) İsteğe bağlı mükellefiyette talepte bulunanlar KDV mükellefi olarak sayılmaktadır.

Türkiye'de KDV'nin konusuna göre her türlü mal ve hizmet alımlarında fatura, yer hizmetleri firmasına KDV'li olarak düzenlenmektedir. Mal veya hizmet satışı yapılırken Katma Değer Vergisi Kanunu'nun öngördüğü oranda iskonto yapılabileceği gibi ilgili mal veya hizmet satışından ortaya çıkacak KDV tutarı tamamen istisna kapsamına da alınabilmektedir. İskontoların matrah üzerinden indirilebilmesi için ilgili mal veya hizmet satışına ilişkin düzenlenen faturada iskonto ayrıca gösterilmeli ve iskonto oranı ticari teamüllere uygun olmalıdır.¹²⁰

¹¹⁹ Mevlüt Güven, "Turizm işletmeleri ve Muhasebe Uygulamaları", TÜRMOB Yayınları, Ankara, 1999, s.17.

¹²⁰ Şibli Güneş, "Vergi Uygulamalarında Genelde Yapılan Hatalar ve Özellikli Konular", Kayseri SMMM Odası Yayınları, Yayın no:1 Kayseri, 2009, s.287.

Liman ve Hava Meydanlarında Yapılan Hizmetlere İlişkin İstisna

3065 sayılı KDV kanununun (13/b) maddesinde deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetlerin KDV'den istisna olduğu belirtilmiştir. KDV kanunu madde 12'ye göre bir teslimin ihracat teslimi sayılabilmesi için aşağıdaki şartlar yerine getirilmiş olmalıdır:¹²¹

- Teslim yurt dışındaki bir müşteriye veya bir serbest bölgedeki alıcıya ya da yetkili gümrük antreposu işleticisine yapılmalı veya mallar yetkili gümrük antreposu işleticisine tevdi edilmelidir.
- Teslim konusu mal Türkiye Cumhuriyeti gümrük bölgesinden çıkarak bir dış ülkeye veya bir serbest bölgeye vasil olmalı ya da yetkili gümrük antreposuna konulmalıdır.

01.05.2014 tarihinde yürürlüğe giren düzenlemeye göre istisnadan yararlanabilmek için hizmetin;

- Liman ve hava meydanlarında
- Deniz ve hava taşıma araçları için yapılması gerekmektedir.

Deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında hizmetler, 13/b kapsamındaki sadece 'hizmet' şeklindeki işlemlerdir. Bu nedenle hava ve deniz taşıtlarına yakıt, yağ, kumanya, su vb. mallar verilmesi mal teslimi olduğundan, hizmetleri konu alan 13/b kapsamına girmemektedir. Bununla birlikte, yük ve yolcuya verilen tahmil, tahliye ve benzeri hizmetler de dahil olmak üzere, hava taşıt aracının seyrüseferine ilişkin olan her türlü hizmetler istisna kapsamındadır.¹²²

Ayrıca 3065 sayılı kanunda yer alan, liman ve hava meydanlarında verilen herhangi bir istisna hükmü kapsamına girmeyen hizmetler genel olarak KDV'ye tabidir. 3065 sayılı KDV kanununa göre gümrük antrepoları ve geçici depolama yerleri ile gümrüklü

¹²¹ Web_69, E.T. 08.12.2015.

¹²² Mehmet Maç, "Deniz ve Hava Taşıma Araçları İçin Yapılan Hizmetlerde KDV İstisnasının Kapsamı ve Taşeronların Durumu (KDV Md:13/b)", Mali Çözüm Dergisi, Yıl: 17, Sayı: 82, Temmuz – Ağustos 2007, s.123-126.

sahalarda verilen ardiye, depolama ve terminal hizmetleri ise 17 4-0 maddesi gereği KDV'den istisnadır.¹²³

Liman ve hava meydanlarında verilen hizmetin 3065 sayılı kanunun hem 13/b hem de 17 4-0 maddesi kapsamında istisna olması halinde bu hizmete ilişkin olarak kanunun 13-b maddesine göre işlem yapılır.¹²⁴

Daha önce verilen özgelger kapsamında, kanunun hem 13/b hem de 17-4-0 maddesine göre istisna kapsamına giren hizmetler için de KDV kanununun 13/b maddesine göre 'tam istisna' uygulanacağı açıklanmıştır. Tam istisna kapsamında olan teslim ve hizmetler dolayısıyla yüklenilen vergiler, indirim yoluyla giderilememeleri halinde yüklenicilere nakden veya mahsuben iade edilmektedir.¹²⁵

ÖRNEK UYGULAMA

Yer hizmetleri şirketinin Ekim – 2015 dönemine ait gelir kalemleri aşağıdaki gibidir:

• Antrepo Gelirleri:	550.000 TL (KDV'siz)
• Handling (Yer Hizmetleri) Gelirleri:	2.200.000 TL (KDV'siz)
• Diğer İşlemlerden Kaynaklanan Gelirleri:	<u>250.000 TL</u> (% 18 KDV'li)
TOPLAM	3.000.000 TL

Yer hizmetleri şirketinin Ekim – 2015 dönemimde mal ve hizmet alımlarından kaynaklı İNDİRİLECEK KDV hesabında 270.000 TL bakiye mevcuttur.

- Ekim – 2015 dönemine ait antrepo maliyet KDV'nin hesaplanması ve muhasebe kaydı,
- KDV 13 – B maddesi gereği iade alacağımız KDV'nin hesaplanması,

Not: Antrepo gelirleri 3065 sayılı KDV Kanunu 17/4-0 maddesi gereği, Deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler KDV Kanunu 13-b maddesi gereği KDV'den istisnadır.

¹²³ Web_70, E.T. 08.11.2015.

¹²⁴ Web_71, E.T. 08.11.2015.

¹²⁵ Kemal Oktar, "KDV Uygulamasına İlişkin Açıklamalar", Ankara SMMM Odası Yayınları, Yayın No: 81, Ankara, Eylül 2011, s.32.

a) Antrepo Maliyet KDV Hesaplaması:

Antrepo Satışları / Toplam Hasılat * Dönemin İndirilecek KDV Tutarı

$$550.000 / 3.000.000 * 270.000 = 49.500 \text{ TL}$$

_____ 31.10.2015 _____

770 – GENEL YÖNETİM GİDERLERİ HS.	49.500
770.01 – İND. KDV MALİYET GİDERİ	
191 – İNDİRİLECEK KDV	49.500

Ekim ayı antrepo maliyet KDV'nin gider hs. aktarım kaydı

b) İade Alınacak KDV'nin Hesaplanması:

13 – B Maddesi Gereği İstisna Hasılat	/	Toplam Hasılat	*	Dönemin İndirilecek KDV'sinden Maliyet KDV Düşülerek 191 – İndirilecek KDV Bakiyesi
2.200.000	/	3.000.000	*	(270.000 – 49.500)

$$2.200.000 / 3.000.000 * 220.500 = 161.700 \text{ TL (iade alınacak KDV)}$$

BÖLÜM 5. YER HİZMETLERİ İŞLETMELERİNDE MUHASEBE SİSTEMİ, MUHASEBE UYGULAMALARI, SEKTÖR İLE İLGİLİ SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Günümüzde havayolu taşımacılığının gelişmesi ile sektörle paralel bir büyüme kaydeden yer hizmetlerinde, işlemlerin doğru bir şekilde kayıt altına alınması, değişik para birimlerinin kullanılması ve verginin doğru belirlenmesi için yoğun bilgi gerektiren muhasebe sistemine ihtiyaç duymaktadır. Birçok işletmede olduğu gibi yer hizmetleri işletmelerinde de gelir, gider, kar, zarar, harcama, maliyet, hasılat kavramları ön plana çıkarak muhasebenin önemini artırmaktadır. Bununla birlikte artan yolcu ve yük sayısı ile bu artışa hizmet eden havacılık sektörü yer hizmetleri, gelişen teknoloji ve hizmet anlayışının iyileştirilmesi ile büyümekle birlikte hem kullanılan makine, teçhizatları, araç – gereçleri modernleştirme hem de daha eğitimli işgücünü önemli hale getirmek için gerekli harcamaları yapmaktadırlar. Bu bölümde muhasebe sisteminin yer hizmetleri işletmelerinde önemine, yer hizmetlerinde gelir ve maliyet kavramlarına ve yabancı paralı işlemlere, örnekler eşliğinde değinilerek muhasebe bilgi sisteminin ne kadar önemli olduğu ortaya konulmaktadır.

5.1. MUHASEBE BİLGİ SİSTEMİ, MUHASEBENİN FONKSYONLARI VE YER HİZMETLERİ AÇISINDAN ÖNEMİ

Muhasebe sadece ticari kuruluşların değil, devlet kuruluşlarının, derneklerin, vakıfların vb. gibi yerlerin de işlemlerini takip ettiğinden dolayı her bir kuruluş için en önemli bölümdür. Her kuruluş bir dönemdeki faaliyetlerine ve bu faaliyetlerden ne kadar kar/zarar yaptığına göre devlete vergi vermektedir. Gerçek kişiler ve tüzel kişilerinin ne kadar kar veya zarar yaptıklarının hesaplanması da tabiki muhasebe sisteminin görevidir. Çıkan sonuçlara göre devlete verilecek vergiler de muhasebe

sayesinde hesaplanarak ve bildirilerek vergi borcu yerine getirilmiş olur. Bununla birlikte işletmelerin günümüz rekabet ortamında karlı bir şekilde yaşamlarını sürdürebilmeleri için muhasebe bilgi sistemlerini çok iyi kurmaları gerekir. Aklımıza nasıl bir kuruluş gelirse gelsin bu kuruluşların mutlaka basit veya sistemli bir muhasebe sistemi olmak zorundadır.¹²⁶

5.1.1. Muhasebe Bilgi Sistemi ve Önemi

Muhasebe bilimi, mali nitelikteki işlem ve olayların günlük tarih sırsına göre kaydedilmesi, kaydedilen bilgilerin konularına göre sınıflandırılması, sınıflandırılan bilgilerin mali tablolar vasıtasıyla özetlenmesi ve özetlenen verilerin muhasebe bilgi kullanıcılarına raporlanarak yorum ve analiz edilmesi şeklinde tanımlanmaktadır. Tanımından da anlaşılacağı üzere muhasebe, her türlü kuruluşların bütün işlemlerini takip eden, kaydeden ve sonuçlandıran bir bilim olduğundan, muhasebe tüm kurum ve kuruluşlar için son derece önemlidir. Muhasebe ile daha önceden yapılmış bir işlemin varlığı, biçimi ve dayanağı hakkında bilgi elde etme, belirli tarihlerde yapılması gereken işlemlerin unutulmaması ve işletme varlıklarının, işletmenin normal işlemleri dışında işletmeden çıkıp çıkmadıklarını kontrol etmeyi sağlaması gibi yararları da bulunmaktadır.¹²⁷

Muhasebe için yapılan bir başka tanım da muhasebenin bir bilgi sistemi olduğudur. Bu açıdan bakıldığında muhasebe; bir işletmenin kaynaklarının oluşumunu, bu kaynakların kullanma biçimini, işletmenin faaliyetleri sonucunda meydana gelen artış ve azalışları ile ilgili işletmenin finansal durumunu, işletme ile ilgilenen kişi ve kuruluşlara ileten, sunan bir bilgi sistemidir.¹²⁸

Muhasebede amaç, işletme veya kuruluşun finansal (veya para ile ifade edilebilen) faaliyetlerine esas olan bilgi ve belgelerin girilmesi, düzenlenmesi, raporlanması ve kullanışlı şekilde bilgi kullanıcılarına aktarılmasıdır. Muhasebenin birçok yararı olmakla birlikte en önde gelenleri şunlardır:¹²⁹

- İşletmenin sahip olduğu kıymetlerin tespitini sağlar.

¹²⁶ Web_72, E.T. 18.12.2015.

¹²⁷ Orhan Sevilengül, “Genel Muhasebe”, Gazi Kitabevi, Ankara, 2005 s.20.

¹²⁸ Mustafa Uçkaç, “Genel Muhasebe”, Dilara Yayınevi, Trabzon, Ekim 2003, s.13.

¹²⁹ Web_73, E.T. 13.12.2015.

- İşletmede meydana gelen dönem içi faaliyetlerle dönem sonunda ulaşılan sonuçların anlaşılmasını kolaylaştırır.
- İşletme ile iş yapan üçüncü şahısların ekonomik ve sosyal durumlarının bilinmesini sağlar.
- Üçüncü şahıslarla işletme arasında meydana gelen hukuki anlaşmazlıklarda devir teşkil eder.
- İşletmede çalışan personel ve görevlilerin su istimaline karşı işletme varlığını korur.
- İşletme sahibinin vergi karşısındaki durumunu hesap üzerinden kontrol edilip incelenmesini sağlar.

5.1.2. Muhasebenin Fonksiyonları

Muhasebenin işlevini yerine getirebilmesi için muhasebenin fonksiyonları denilen belirli görevleri bulunmaktadır. Bu fonksiyonlar kaydetme, sınıflandırma, özetleme ile yorum ve analiz olarak dört ana grupta toplayabiliriz.

- **Muhasebenin Kaydetme Fonksiyonu:** Mali işlemleri belgelere dayanarak muhasebe sistemine göre muhasebe defterlerine kayıt yapılması aşamasıdır. Muhasebenin en önemli ve ilk fonksiyonudur. Muhasebe de kayıtlar doğru ve düzgün tutulmadan diğer fonksiyonların da bir anlamı kalmaz. Yapılan her işlem muhasebe sistemi içinde ilk olarak kayıt yapılmak zorundadır. Kaydetme fonksiyonu “*yevmiye defteri*”ne yapılan kayıtları ifade eder.
- **Muhasebenin Sınıflandırma Fonksiyonu:** Yevmiye defterine kaydedilen bilgilerin belirli zaman aralıklarında derlenip niteliklerine göre gruplara ayrılmasıdır. Böylece farklı nitelikteki ve gruplardaki işlemleri birbirleri ile karıştırmadan farklı sınıflarda incelenebilir. Sınıflandırma işlemleri muhasebe sistemi dâhilinde yevmiye defterlerinden “*büyük defter*”lere (defter-i kebir) yapılmaktadır. Başka bir ifade ile sınıflandırma fonksiyonu defter-i kebirde yapılan kayıtları ifade eder.
- **Muhasebenin Özetleme Fonksiyonu:** Defter-i kebir ile sınıflandırılan işlemlerin, dönem sonlarında toplanarak daha kolay sonuçlar çıkarabilmek ve yapılan kayıtların kontrolünü sağlamak için mali tablolar aracılığıyla özetlenmesidir. Dönem sonlarında işletmeler yüzlerce belki binlerce işlem

yapmış olurlar. Bu işlemleri teker teker incelemek çok uzun zaman alacağından, aynı nitelikteki işlemleri özetleyerek görmek kişilere daha fazla yarar sağlamaktadır. Muhasebe sisteminde özetleme fonksiyonu muhasebe tablolarından “*bilanço, gelir tablosu ve mizan*” kullanılarak yapılır.

- **Muhasebenin Yorum ve Analiz Fonksiyonu:** İşlemler kaydedilerek sınıflandırılıp özetlendikten sonra mali tablolar aracılığı ile sonuç aşamasına gelir. Muhasebenin ikincil fonksiyonu da denilen bu aşamada yorum ve analiz yapılır. Muhasebenin en önemli fonksiyonlarından. Raporlarda işletmelerin her türlü sonuçları ortaya çıkarılarak işletme hakkında bilgiler ve yorumlar yapılmaktadır. İşletme bu raporlar sayesinde geleceğine karar vermekte ve yeni kararlar almaktadır. Raporlama aşamasında muhasebe tabloları kullanılır ve bu tabloların en önemlileri *bilanço ve gelir tablosudur*. Kaydedilen, sınıflandırılan, özetlenen, analiz edilen ve yorumlanan işlem ve olaylar ile ilgili veriler, işletme ile ilgisi bulunan kişi ve kuruluşlara bilgilendirme amacı ile sunulur. Bilgilerin herkesin anlayacağı bir dil ile sunulması gerekir.¹³⁰

5.1.3. Yer Hizmetleri İşletmelerinde Muhasebe Sistemi, Defter Tutma ve Hesap Planı

Muhasebe işlemlerinde kullanılan belgeler, türlerine göre tutulması zorunlu defterler, muhasebe kayıtlarında özellik taşıyan hesaplar ve hesap planları; havacılık işletmelerinde muhasebe kayıtları; havacılık işletmeleri ilişkilerinde tutulan muhasebe kayıtları; muhasebe kayıtlarına ilişkin örnekler konu edilmektedir.¹³¹

Defter tutma, işletmede meydana gelen parasal işlemlerin belli bir düzen içerisinde ticari defterlere yazılmasını ifade eder. Devlet kişilerin vergi karşısındaki durumlarını, verginin doğru hesaplanıp hesaplanmadığını işletmenin tuttuğu ticari defter ve belgelerden öğrenir ve takip edebilir. Bu nedendir ki Vergi Usul Kanunumuz içinde ticari defter ve belgeler önemli yer tutmaktadır. (171-242. maddeler arasındaki toplam 72 madde ticari defter ve belgeler ile ilgili düzenlemeleri kapsar.) Defter tutma olayını bir de defter tutan kişi yönünden ele alırsak; Ticari defterlerini ticari belgelere

¹³⁰ Volkan Demir ve Oğuzhan Bahadır, “SMMM Sınavlara Hazırlık İçin Muhasebe”, İSMMMO, Yayın No: 108, 5. Baskı, İstanbul, 2012, s.15.

¹³¹ Web_74, E.T. 11.08.2015.

dayanarak yasaların istediği şekilde tutan bir işletme sahibi, defterde yer alan kayıtlara bakmak suretiyle:¹³²

- İşletmesinin kar-zarar durumunu öğrenir,
- Satacağı malların maliyet fiyatını, dolayısıyla satış fiyatını bilir,
- İşletmesi ile ilişkisi olan kişilerle, arasındaki borç alacak tutarlarının ne olduğunu öğrenir,
- Devletine ödeyeceği vergi tutarını bilir,
- İstatistiksel bilgi elde eder,
- Önceki dönemlerle içinde bulunduğu dönemi karşılaştırma imkânı bulabileceğinden işletmesinin verimini arttırıcı kararlar alır,
- Anlaşmazlık durumunda bu defter ve belgelerini ispat aracı olarak gerekli mercilere

Kimlerin ticari defter tutmak zorunda olduğu VUK' un 172. maddesinde belirtilmiştir. Buna göre defter tutacak olanlar:

- Ticaret ve sanat erbabı
- Ticaret şirketleri:
- İktisadi kamu müesseseleri
- Dernek ve vakıflara ait iktisadi işletmeler
- Serbest meslek sahipleri
- Çiftçiler

Yukarıda belirttiğimiz kişi ve kuruluşlardan, VUK 'un 173. maddesinde belirtilen şartları taşıyanlar ticari defter tutmak zorunda değildir. Bu şartlar kanunda şu şekilde sıralanmıştır.

- Gelir vergisinden muaf olan esnaf
- Gerçek usulde vergiye tabi olmayan çiftçiler
- Gelir vergisi kanunumuza göre kazançları basit usulde tespit edilenler
- Kurumlar vergisinden muaf olanlar

¹³² Web_75, E.T. 11.09.2015.

Genel olarak kamu idare ve müesseseleri tarafından genel insan ve hayvan sağlığını koruma amaçlı, toplumsal amaçlı, eğitim amaçlı işletilen kurumlar, dernek ve vakıflara ait olup bakanlar kurulunca vergi muafiyeti tanınan vakıflar olup Kurumlar vergisi kanunumuzun 4. maddesinde detaylı olarak belirtilmiştir. Bu müessese ve işletmeler de ticari defter tutmazlar. Yukarıdaki istisna hükümlerinin gelir veya kurumlar vergilerinden muaf olmakla beraber diğer vergilerden birine tabi olanlar bu muafiyetin dışındadır.

Tutulması Zorunlu Defterler: Tüccarlar defter tutma bakımından iki sınıfa ayrılmıştır. (VUK madde 176) Her sınıfın defter tutma şekli ve tutmuş olduğu defterler birbirinden farklıdır. Buna göre;

- Birinci sınıf tüccarlar Bilanço esasına göre,
- İkinci sınıf tüccarlar ise İşletme hesabı esasına göre defter tutarlar.

Birinci Sınıf Tacirin Tutması Gereken Defterler: Bilanço usulüne göre defter tutması gereken birinci sınıf tacirlerin kimler oldukları Vergi Usul Kanunumuzun 177. maddesinde belirtilmiştir. Buna göre 2016 yılı için:¹³³

2016 Yılı Bilanço hesabı esasına göre defter tutma hadleri (Madde 177):

- 1- Yıllık;
 - Alış tutarı 168.000 TL
 - Satış tutarı 230.000 TL
- 2- Yıllık gayrisafi iş hasılatı 90.000 TL
- 3- İş hasılatının beş katı ile yıllık satış tutarının toplamı 168.000 TL

Birinci sınıf tüccar sayılıp bilanço esasına göre aşağıdaki defterleri tutarlar:

- *Yevmiye defteri*
- *Büyük defter (Defteri kebir)*
- *Envanter defteri*

Ticari İşlemleri Belgelendirme: Ticari işlem, ticari ilişkilerin bir sonucu olarak ortaya çıkar. İşletmeler üçüncü şahıslarla olan ticari ilişki ve işlemleriyle ilgili

¹³³ Web_76, E.T. 27.09.2015.

kayıtlarını belgelemek zorundadırlar. (VUK madde 227) Bu belgelendirme defter tutmak zorunda olmayan tacirlerinde vergiye tabi kazançlarının (vergi matrahlarının) belirlenebilmesi için gerekli ve zorunludur. VUK' un 229-242. maddeleri, düzenlenmesi gereken belgeleri, belgelerle ilgili şekil ve esasları ayrıntılı bir şekilde açıklamıştır. Unutulmamalıdır ki bu şekil ve esaslara uyulmaması halinde o belge hiç düzenlenmemiş sayılır.

VUK' da belirtilen ve düzenlenmesi gereken belgeler şunlardır:¹³⁴

- Fatura
- Perakende satış belgeleri (perakende satış fişi, yazar kasa fişi, giriş ve yolcu taşıma biletleri)
- Müstahsil makbuzu
- Serbest meslek makbuzu
- Sevk irsaliyesi
- Gider pusulası
- Ücret bordrosu
- Taşıma irsaliyesi
- Yolcu listeleri
- Günlük müşteri listeleri
- Muhabere evrakı
- Diğer vesikalar (sözleşme, taahhütname, kefaletname, mahkeme ilâmı gibi hukuki belgeler, ihbarname, karar örnekleri, vergi makbuzları)

Hesap Planı

Hesap planı; işletmelerde kullanılan hesapları, belirli bir sistem içerisinde amaca ve kontrole uygun şekilde bölümleyen, bu bölümleri kesin olarak sınırlayan ve açıklayan, aynı nitelikteki işlemlerin sürekli olarak hep aynı hesaplara kaydedilmesini sağlayan bir yönergedir. İşletmeler ister küçük ister büyük işletme olsun, sınırlı sayıda hesap kullansalar bile tutulan kayıtların bütünlük taşıması ve işlemlerin başka dönemlerle karşılaştırılabilir olması için hesapların belli bir plan dâhilinde açılması ve kullanılması şarttır. Defterlerini bilanço esasına göre tutmak zorunda olan Yer Hizmetleri Kuruluşları

¹³⁴ Web_77, E.T. 07.10.2015.

muhasebe kayıtlarını Maliye bakanlığı tarafından 26.12.1992 tarih ve 21447 sayılı resmi gazetede yayımlanan 1 sıra nolu muhasebe sistemi genel uygulama tebliği hükümlerine uygun olarak düzenlemeleri gerekmektedir.¹³⁵

Yer Hizmetleri İşletmelerinde Kullanılan Finansal Belgeler

V.U.K'un 227. maddesine göre işletmeler, işlemleri ile ilgili kayıtların kaynağını ispat etmek zorundadırlar. Bu sebeple yapılan kayıtların hepsinin bir belgeye dayandırılması gerekmektedir. Bir ticari işletme olan yer hizmetleri işletmeleri de işlemlerinin muhasebe sistemine kaydedilmesi ve mali tablolarının düzenlenebilmesi için finansal belgeler kullanmaktadırlar. Yer hizmetleri işletmelerinin yapılan kayıtlarını belgeleyen ve sıkça kullanılan finansal belgelerine ilişkin örnekler aşağıdaki gibidir:

- Fatura
- Perakende Satış Belgeleri
- Gider Pusulası
- Serbest Meslek Makbuzu
- Ücret Bordrosu
- Taşıma ve Sevk İrsaliyesi
- Yolcu Listeleri
- Tahsilat – Tediye Makbuzları
- Dekontlar
- Servis Formları
- Ekstra Servis Formları

İşletme faaliyetlerinin bir kayıt tekniği olarak açıklanan muhasebe aynı zamanda bir sunuş sanatıdır. 7.000 yıllık mazisi olan muhasebe en ilkel tekniğinden günümüz teknolojisine paralel gelişme göstermiştir.¹³⁶

İşletmelerin faaliyetlerini kaydeden muhasebeciler zamana göre değişen ve gelişen kayıt tekniklerine, şekil ve şartlara sadık kalırken kendi üsluplarını da yazım tekniğine katmışlardır.¹³⁷

¹³⁵ Ümit Gücenme, “*Genel Muhasebe*”, Marmara Kitabevi, Bursa, Ekim 2002, s.51.

¹³⁶ Ahmet Vecdi Can, “*Luca Pacioli “Muhasebenin Babası” mıdır?*”, Akademik Bakış Dergisi, Sayı:12, Mayıs 2007, s.2.

Muhasebenin çeşitli bilim adamları tarafından birbirine yakın birçok tanımı yapılmıştır. Bütün bunlar ve özellikleri de göz önüne alınarak muhasebe şöyle tanımlanabilir. Muhasebe, belirli bir dönemde kurumun varlık ve kaynak durumunu, iç ve dış dünyası ile olan hesapsal ilişkilerini belgeler üzerinde belirleyip hesaplar üzerine işleyerek izleyen, her türlü kurallara ve yasalara uygun hesaplaşmayı sağlayıp maliyetin hesaplanmasını, işletmenin ölçümlenmesi ve planlama hesapları ile ilgili işlemleri içeren bir bilgi, anlayış ve erişme alanıdır.¹³⁸

Muhasebe, ticari bir işletmenin aktif ve pasif kalemlerinin nelerden meydana geldiğinin, aktif ve pasif kalemlerinde meydana gelen değişiklikleri ortaya çıkaran, bu bilgileri ilgililere ulaştıran bir ilim dalıdır.¹³⁹

Muhasebe, finansal karakterli, para ile ifade edilebilen işlem ve olayların kaydedilmesi, sınıflandırılması, özetlenerek raporlar halinde sunulması ve yorumlanması ile ilgili bir sanat olarak tanımlanmaktadır.¹⁴⁰

Yer hizmetleri işletmelerinin muhasebesi ile diğer hizmet işletmelerinin muhasebeleri arasında genel kural, ilke ve teoriler açısından fark bulunmamakla birlikte sektöre özgü faaliyetler sebebi ile gelir ve gider hesap işlemlerinde farklar bulunmaktadır. Bu konu ilerideki kısımlarda örnekler ile açıklanacaktır.

5.2. YER HİZMETLERİ İŞLETMELERİNDE ORTAYA ÇIKAN GELİR, GİDER VE MALİYET HESAPLARI

İşletmeler muhasebe ile ilgili işlemleri kaydederken uygulamada birlik sağlanması ve finansal veri okuyucularının aynı şeyi anlamaları için tekdüzen hesap planında yer alan ilgili hesapları kullanmak zorundadırlar. Yer hizmetlerinde de diğer işletmelerde olduğu gibi ortaya çıkan çeşitli gelir ve maliyetler uygun hesaplarla kaydedilmelidir.

¹³⁷ Ahmet Kızıl, “*Genel Muhasebe*”, Der Yayınları, İstanbul, 1992, s.VII.

¹³⁸ Vasfi Haftacı, “*İşlem Muhasebesi*”, Beta Yayın Dağıtım, İstanbul, Ağustos 2006, s.1.

¹³⁹ Ömer Faruk Yaşaroğlu, “*Genel Muhasebe*”, Türkmen Kitabevi, İstanbul, Ocak 2009, s.1.

¹⁴⁰ Kızıl, s.7.

5.2.1. Yer Hizmetleri İşletmelerinde Elde Edilen Gelirler ve Kullanılan Muhasebe Hesapları

Gelir, işletmenin ana faaliyet konusuna giren mal ve hizmet satışlarından veya ana faaliyet konusu dışında kalan varlıkların satışından ayrıca faiz, kar payı (temettü) vb.'lerinden elde edilen brüt tutarlardır. Gelir, işletme faaliyetleri sonucunda mal ve hizmetlerden elde ettiği parasal tutardır. Bu tanımlamadan da anlaşılacağı gibi gelir brüt kavramdır. Gelir kar değil hasılat anlamındadır.¹⁴¹

5.2.1.1.Yer Hizmetleri İşletmelerinde Ana Faaliyetlerden Elde Edilen Gelirler

a. Handling Geliri

Hizmet verilen havayolu firmasından elde edilen gelir, verilen hizmetin kredili olması durumunda sözleşmesine göre belirli periyotlarla kaydedilirken müşterilere verilen hizmetin nakit olması durumunda hizmetin verildiği günde gelir kaydedilir. SHY 22 kapsamında verilen hizmet çeşitlerine göre her detay verildiği takdirde bir gelir kalemi olarak muhasebeleştirilir. TDHP'ye göre 600 – YURTİÇİ SATIŞLAR ve 601 – YURTDIŞI SATIŞLAR hesaplarının altında açılan hesap gruplarına kayıt yapılır.

ÖRNEK UYGULAMA

22.10.2015 – 29.10.2015 tarihleri arasında İstanbul Atatürk Havalimanında A.S.U. Havacılık A.Ş. şirketine ait uçaklara haftalık aşağıdaki hizmetler verilmiştir.

Servis Formu Açıklaması	
Ambulift ücreti	500 €
Whell char ücreti	100 €
Royalty passenger	1.000 €
Load control	250 €
DCS services	<u>100 €</u>
	1.950 €

¹⁴¹ Mehmet Ali Feyiz, “Genel Muhasebe”, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa, Eylül 2015, s.13.

Yer hizmetleri şirketi servis formunda yer alan hizmetleri A.S.U. Havacılığa kestiği 29.10.2015 tarihli fatura ile yansıtmıştır. Yapılacak muhasebe kaydı aşağıdaki gibidir: (1€ = 2,8 TL)

1.950 € * 2,8 TL : 5.460 TL

_____ 29.10.2015 _____
120 – ALICILAR HESABI 5.460
120.01 – YURTDIŞI MÜŞTERİLER
120.01.01 - A.S.V. HAVACILIK
601 – YURTDIŞI SATIŞLAR HS. 5.460
601.01 – Y.DIŞI HANDLING GEL.

(KDV kanunu 13-B maddesi gereği KDV hesaplanmamıştır)

22.10.2015 – 29.10.2015 dönemi ASU Havacılık
servis formunda detayı verilen Handling bedelinin kaydı

_____ / _____

b. Otobüs Gelirleri

Ulaşım ruhsatına sahip yer hizmeti işletmeleri, havalimanı ve şehirlerarasında yolcu taşımacılığı faaliyetinden kaynaklanan otobüs gelirlerinin izlendiği hesaptır. 600 – YURTIÇİ SATIŞLAR hesabı altında açılan alt hesapta muhasebe kaydı yapılır.

c. Antrepo Gelirleri

İthalat ya da ihracata konu olan kargoların antrepoda kalma süreleri ve işlemleri ile ilgili elde edilen gelirlerin takip edildiği hesaptır.

d. Kargo Gelirleri

Kargo işlemlerinden kaynaklanan gelirlerin takip edildiği hesaptır.

5.2.1.2. Yer İşletmelerinde Diğer Faaliyetlerden Elde Edilen Gelir ve Karlar

İşletmenin esas faaliyeti dışında iştiraklerden ve bağlı ortaklıklardan elde edilen temettü geliri ile faiz ve diğer temettü gelirleri, temerrüt faizleri, kambiyo kârları, kira

gelirleri, menkul kıymet satış kârları gibi diğer faaliyetlerden elde edilen olağan gelir ve kârlardan oluşur.¹⁴²

a. 640 - İŞTİRAKLERDEN TEMETTÜ GELİRLERİ

İşletmelerin sermayelerine katıldıkları iştiraklerden elde ettikleri temettü gelirlerinin izlendiği hesaptır. Hisse senedi ve tahvil gibi menkul kıymet satışından doğan kârlar ya da zararlar bu hesaba alınmaz. İşletmelerin, iştirakinden aldığı temettü gelirleri bu hesabın alacağına kaydedilir. Bu hesap dönem sonunda 690 Dönem Kar veya Zararı Hesabına aktarılarak kapatılır.

b. 641 - BAĞLI ORTAKLIKLARDAN TEMETTÜ GELİRLERİ

İşletmelerin, sermayelerine katıldıkları bağlı ortaklıklardan elde ettikleri temettü (kar payı) gelirlerinin izlendiği hesaptır. İşletmenin bağlı ortaklığından aldığı temettü gelirleri bu hesabın alacağına kaydedilir. Dönem sonunda 690 Dönem Kar veya Zararı Hesabına aktarılarak kapatılır.

c. 642 - FAİZ GELİRLERİ

İşletmelerin, kamu iç borçlanma senetlerinden elde ettiği faizler, mevduatlardan alınan faizler, iştiraklerden ve bağlı ortaklıklardan olan alacaklardan alınan faizler gibi kısa ve uzun vadeli mali yatırımlarından sağladığı faiz gelirlerinin izlendiği hesaptır. Faiz gelirleri tahakkuk ettikçe bu hesabın alacağına kaydedilir. Dönem sonunda 690 Dönem Kar veya Zararı Hesabına aktarılarak kapatılır.¹⁴³

d. 643 - KOMİSYON GELİRLERİ

Bu hesapta yer hizmetleri işletmelerinin esas faaliyetleri dışında kalan aracılık hizmetleri ile ilgili elde ettiği komisyon gelirleri izlenir. Yer hizmetleri işletmeleri, havayolu müşterileri adına belirli hizmetler yapar ve yapılan bu hizmetler karşılığında belli oranda komisyon alır. Esas faaliyet konusu dışındaki bir işlemden dolayı tahakkuk eden komisyon gelirleri bu hesabın alacağına kaydedilir. Dönem sonunda 690 Dönem Kar veya Zararı Hesabına aktarılarak kapatılır.

¹⁴² Web_78, E.T. 07.12.2015.

¹⁴³ Web_79, E.T. 28.12.2015.

5.2.2. Yer Hizmetleri İşletmelerinde Gider Çeşitleri ve Kullanılan Maliyet Hesapları

Yer hizmetleri işletmeleri, gerek tüm işletmelerdeki ortak giderleri gerekse sektörle ilgili kendilerine özgü bazı giderlere katlanmaktadır. Bu giderler çoğunlukla uçuşla ve yolcuyla ilgilidir. Bununla birlikte işletmelerde tekdüzen hesap planında yer alan gider türleriyle de karşılaşmaktadır. İşletmelerde giderler, fonksiyonlarına göre ve çeşitlerine göre ikiye ayrılmaktadır. İşletmelerde fonksiyonlarına göre bölümlenen giderler 7/A seçeneği, çeşitlerine göre bölümlendirme 7/B seçeneği diye adlandırılmaktadır.

5.2.2.1. Yer Hizmetleri Kuruluşları Tarafından Yapılan Aracılık Hizmeti Sonucu Hizmet Verilen Havayolu Firmasına Yansıtılan İşlemler ve Gider Türleri

Yer hizmetleri işletmeleri verdikleri aracılık hizmetleri sonucunda belli oranda bazı giderleri, adına hizmeti gerçekleştirdiği havayolu firmasına yansıtılmaktadır. Bu giderler aşağıda belirtilmektedir. Verilen hizmet sonucu ortaya çıkan bu giderler uygun hesaplar aracılığı ile muhasebeleştirilmektedir.

a. Havayolları Adına Konma ve Konaklama Giderleri

Bu tür giderler, DHMİ tarafından ihale edilen, havalimanı işletmeleri tarafından işletilen havalimanını ulusal ve uluslararası uçuş amacıyla kullanan Türk ve yabancı tescilli tüm hava araçlarına verilen konma, konaklama, yaklaşma ve aydınlatma hizmetlerini kapsar. Konma ve konaklama ücretleri hava aracının azami kalkış ağırlığı, kütlesi üzerinden hesaplanır. Ücretlendirmede iç hat – dış hat ayrımı vardır. Havayoluna ya da temsilcisine yansıtılacak bu tutar öncelikle yer hizmetleri firmasına faturalandırılır. Yer hizmetleri firması tarafından ilgili havayoluna yansıtılır.¹⁴⁴

b. Yolcu Servis Ücreti

Hava meydanlarında yurtdışı ya da yurtiçi seyahat eden yolculardan terminallerde verilen hizmetler ve sağlanan kolaylıklar karşılığında alınacak tutar, hava taşıyıcıları veya anlaşma yaptıkları yer hizmetleri kuruluşlarının havalimanı / terminal işletmecisine vereceği yolcu ve yük bildirimini ile ilgili beyanları dikkate alınarak

¹⁴⁴ Web_80, E.T. 28.12.2015.

hesaplanır. Bu tutar, yapılan anlaşmaya göre öncelikle yer hizmeti firmasına faturalandırılır, daha sonra doğrudan ya da anlaşmaya göre belli bir komisyon karşılığında ilgili havayoluna yansıtılır.

c. Yer Hizmetleri Ücretleri

Uluslararası sefer yapan hava araçlarına yer hizmeti veren A, B ve C çalışma ruhsatına sahip yer hizmeti kuruluşlarına DHMİ tarafından yansıtılan, kargo uçaklarında tonaja, yolcu uçaklarında koltuk kapasitesine göre uluslararası seferlerde zorunlu hizmetler ve temsil, gözetim ve yönetim hizmetleri için hesaplanan ücretleri kapsar. DHMİ'nin royalty açıklamalı kestiği faturalarda yer hizmetleri tarifesine göre yük kontrolü ve haberleşme, ramp, uçak hat bakım, uçuş operasyon, temsil, gözetim ve yönetim, ikram gibi ücret tarifelerine göre tonaja yada koltuk kapasitesine göre ücretlendirme yapılır. Bu tutar yer hizmetleri firması tarafından hizmet verilen havayoluna yapılan anlaşmaya göre yansıtılır.

ÖRNEK UYGULAMA

D.H.M.İ. Antalya Havalimanı'nda Eylül ayı uçuşları için 650.000 TL Royalty ücreti faturasını 30.09.2015 tarihinde keserek yer hizmeti firmasına E – fatura şeklinde göndermiştir. Fatura ekindeki icmalde Royalty hesaplaması aşağıdaki şekilde yapılmıştır:

Uçuş Operasyon Ücreti	150.000 TL
Yolcu Trafik	250.000 TL
Yük Kontrolü ve Haberleşme	50.000 TL
Ramp	125.000 TL
Kargo Taşıma Ücreti	75.000 TL

Faturanın muhasebe kaydı aşağıdaki gibidir:

_____ 30.09.2015 _____	
740 - HİZMET ÜRETİM MALİYETİ	650.000
740.10 – ROYALTY GİDERİ (YOLCU)	575.000
740.11 – ROYALTY GİDERİ (KARGO)	75.000
320 – SATICILAR HESABI	650.000
320.04 - D.H.M.İ.	

Antalya Havalimanı Eylül ayı Royalty ücreti muhasebe kaydı

_____ / _____

5.2.2.2. Yer Hizmetlerinde 7/A Seçeneğine Göre Ortaya Çıkan Giderler

Yer hizmetleri işletmelerinde ortaya çıkan sektöre özgü giderlere örnek olarak; çalışma ruhsatı giderleri, apron plaka – kart giderleri, bina depo arsa ve arazi kiralari, royalti gideri, havayolu adına yapılan giderler (yolcu servis, kontuar, köprü, elektrik, su, vs.), DCS (departure control system) gideri (bagaj kontrol sistemi), SITA (havayolu şirketlerinin haberleşme hizmetini sağlayan sistem) gideri, DI-ICING (buz çözücü madde) gideri ve uçak temizleme gideri örnek olarak verilebilir.

Maliyet hesapları, mal ve hizmetlerin planlanan biçim ve niteliğe getirilmesi için yapılan giderlerin toplandığı ve maliyet unsurlarına dönüştürülerek izlendiği hesaplara denilmektedir. 7/A ve 7/B olarak iki seçenek sunulmaktadır. Muhasebe sistemine göre yer hizmetleri şirketleri ile büyük ve orta büyüklükteki üretim ve hizmet işletmeleri 7/A seçeneğini kullanmaktadırlar. Bu seçeneğe göre fonksiyonlarına göre belirlenmiş maliyet hesapları, defter-i kebirlere bu esas dikkate alınarak kaydedilmektedir. Bu seçenekte eş zamanlı kayıt sistemi uygulanmaktadır.¹⁴⁵

Kayıtlarını 7/A seçeneğine göre tutan yer hizmetleri işletmelerinde fonksiyonları itibariyle tespit edilmiş her maliyet ve gider için bir ana hesap açılarak bu hesabın detayı bir yardımcı defter kaydı tutularak ve giderlerin mal oluş yeri (havalimanı bazında) ve çeşitleri gösterilerek kaydedilir.

7/A seçeneğine göre maliyet hesapları aşağıdaki gibi bölümlenmiştir:¹⁴⁶

700 – Maliyet Muhasebesi Bağlantı Hesapları

710 – Direkt İlk Madde ve Malzeme Giderleri

720 – Direkt İşçilik Giderleri

730 – Genel Üretim Giderleri

740 – Hizmet Üretim Maliyeti

750 – Araştırma ve Geliştirme Giderleri

¹⁴⁵ Kızıl, s.215.

¹⁴⁶ Sinan Aslan, “Finansal Muhasebe”, Umut Kitap Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, Haziran 2015, s.937.

760 – Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri

770 – Genel Yönetim Giderleri

780 – Finansman Giderleri

5.2.2.3. Yer Hizmetlerinde Ortaya Çıkan Diğer Giderler

Yer hizmetleri ile ilgili operasyonel hizmet üretiminin gerçekleşmesinde katlanılması gereken maliyetleri kapsayan harcama ve gider çeşitlerini oluşturmaktadır. Sektörel faaliyetler gerçekleştirilirken ortaya çıkan diğer gider türleri aşağıdaki gibidir:¹⁴⁷

a. İlk Madde ve Malzeme Giderleri

Mal ve hizmetlerin üretilmesini, işletme faaliyetlerinin devamlılığını sağlamak amacıyla tüketilen her türlü direkt ilk madde ve malzeme, endirekt malzeme ve üretimle ilgili yaptırılan işleri kapsar.

b. İşçi Ücret ve Giderleri

Yer hizmetleri operasyonunda görev alan, hizmeti gerçekleştirmek için tahakkuk ettirilen esas işçilik, fazla mesai, ikramiye, SSK işveren ve işçilere ait diğer gider ve benzeri harcamaları kapsar.

c. Memur Ücret ve Giderleri

Sektördeki yer hizmetlerini ve faaliyetleri yürütmek ve gerçekleştirmek amacıyla belli bir ücretle çalıştırılan yönetici, memur, ofis personelleri vb. için tahakkuk ettirilen tutarları kapsar.

d. Dışarıdan Sağlanan Fayda ve Hizmetler

Yer hizmetlerini yürütmek ve işletme faaliyetlerini devam ettirmek için dışardan sağlanan elektrik, su, doğalgaz, bakım-onarım, haberleşme, nakliye gibi hizmetler için tahakkuk ettirilen harcamaları kapsar.

¹⁴⁷ Hasan Abdioğlu, “Uygulamalı Genel Muhasebe”, Dora Basım Yayın Dağıtım, Bursa, Eylül 2015, s.319.

e. Çeşitli Giderler

Yer hizmetlerini yürütmek ve işletme gerçekleştirmek için gerekli olan çalışma ruhsat giderleri, alan tahsis, bina, depo, arazi kiralari, ekipman ve araçlar ile ilgili sigorta giderleri, dava, icra, noter giderleri gibi giderleri kapsar.

f. Vergi Resim ve Harçlar

Gider niteliğinde Türk Vergi Mevzuatı gereği tahakkuk ettirilen vergi, resim ve harçları kapsar.

g. Amortisman ve Tükenme Payları

Maddi ve maddi olmayan duran varlıklar ve özel tükenmeye tabi varlıklar için ayrılan amortisman giderleri ve tükenme paylarını kapsar.

h. Finansman Giderleri

Kısa ve uzun vadeli borçlanmaların faiz, komisyon ve kur farklarını kapsar.

5.3. YER HİZMETLERİ İŞLETMELERİNDE GELİRLERİN MUHASEBELEŞTİRİLMESİ

Öncelikle yer hizmetleri verilmek üzere anlaşması yapılan veya anlaşmasız havayolları için verilen hizmetler ile ilgili fiyatların tanımlanması gerekmektedir. Fiyatlar; hizmet detaylarına, ödemenin kredili ya da peşin olmasına, uçuş gün ve saatlerine göre değişebilmektedir. Ayrıca müşterilerin ödeme vadeleri de belirlenmelidir. SHY – 22. madde yer hizmetleri türlerini açıklarken, IATA standartları da yer hizmetlerinin standart hizmet içeriklerini açıklamıştır.

Yer hizmetleri kurumlarının havalimanlarında vermiş olduğu her türlü hizmet için Servis Formu doldurulurken, uçuşa bağlı olmayan hizmetleri için de “Extra Servis Formu” doldurulmaktadır. Servis formu üzerinde uçağa verilen her bir hizmetin detayı yazmakta olup, hizmet verilen gün ve saat da ücretlendirme için ayrıca önemlidir. Havayolu yetkilisi yani temsilcisi tarafından onaylanan her bir servis formu faturalanacak hizmet detayı için bir mutabakat niteliğindedir.

Havayolları hizmet satış gelirlerine verilebilecek örneklerden biri de “handling”tir. Yükleme, boşaltma, elleçleme, taşıma, dokunma vs. tanımlamaları yapılan bunlarla birlikte hizmet anlamına gelen “handling”, özellikle yer hizmetlerinde elle yapılan işlemlerin genel adıdır.¹⁴⁸

Müşteriler adına bazı durumlarda havayolunun talebine ve anlaşmasına göre yapılan işin karşılığında belli bir oranda komisyon alınarak gelir elde edilmektedir. Bilet satış, fazla bagajlar için havayolu adına yapılan tahsilatlar vs. gelirlere örnek olarak verilebilir. Bu gelirler ayrıca komisyon gelirleri hesaplarında muhasebeleştirilir.

Terminal işletmelerinin, yolcu başına havayolundan aldıkları ücret, öncelikler yer hizmetlerine faturalanır ve yer hizmetleri firması, havayoluna yansıtma faturası keser. Ayrıca yer hizmetlerinde ilgili yetkilendirmeler ile alanına göre antrepo, kargo, şehir içi taşımacılık vs. gibi konularda da gelir elde edilebilmektedir. Kargo işlemleri ile ilgili ithalatçı firmalara malların ardiyede kaldığı süreye göre faturaları kesilir ve gelir hesaplarında muhasebeleştirilir.

Bununla birlikte diğer şirketlerde olduğu gibi yer hizmeti şirketlerinde de faiz, komisyon, kur farkı, sabit kıymet satışı gibi gelirler bulunmaktadır. Açıklandığı üzere yer hizmetleri işletmelerinde olağan gelirler olabileceği gibi olağan üstü gelir kalemlerinden dolayı muhasebe kayıtlarında giriş ve çıkışlar olabilmektedir.

5.4. YER HİZMETLERİ İŞLETMELERİNDE GİDERLERİN MUHASEBELEŞTİRİLMESİ

Yer hizmetleri işletmelerinde maliyet hesapları; satılan hizmet maliyeti ve genel yönetim giderleri olarak takip edilmektedir. Hizmet verilen havalimanları bir kar merkezi kabul edilip burada oluşan giderler kar merkezi bazında takip edilmektedir. Giderler; ücret, kira, sabit kıymet, bina yatırımları, satın alınan hizmet, sarf malzemeler vs. gibi giderlerden oluşmakta ve benzeri giderler göz önünde bulundurularak bütçelenmektedir.

Havaalanlarında hizmet verilen alanlar ile ilgili DHMİ tarafından periyodik olarak kira faturaları kesilmekte olup 180 – Gelecek Aylara Ait Gider Tahakkukları hesabında

¹⁴⁸ Web_81, E.T. 06.01.2016.

takip edilerek ilgili dönemi geldiğinde gider hesaplarında muhasebeleştirilmektedir. Ayrıca çalışma ruhsat ilk verilmiş ve temdit faturaları da aynı şekilde takip edilip muhasebeleştirilmektedir. DHMİ yurtdışı uçaklar için koltuk sayısına, kargo uçakları için de tonaja göre Royalty ücreti hesap ederek yer hizmeti firmasına fatura kesmekte olup bu tutar yer hizmeti kuruluşu tarafından hizmet verilen havayoluna yansıtılmaktadır. Terminal İşletmecisi firmalar havayoluna yansıtacakları köprü yanaştırma, yolcu servis bedeli, kontuar kullanımı, su, elektrik kullanım bedeli gibi hizmetleri de öncelikle yer hizmetleri işletmesine faturalamakta olup bu tutarlar daha sonra yer hizmeti firması tarafından ilgili havayoluna yansıtılmaktadır.

ÖRNEK UYGULAMA

Terminal işletmecisi V.A.Y. Yapım ve Terminal İşletme A.Ş. yer hizmeti firmasına Bodrum havalimanında 01 - 08 Kasım 2015 dönemine ait kontuar ücretini aşağıdaki şekilde hesaplamış ve fatura düzenlemiştir. Muhasebe kaydı aşağıdaki gibidir:

Fatura Tarihi: 09.11.2015

Dış Hatlar	A1 Bölgesi	Sabit Kontuar	300 dakika * 3 € = 900 €
İç Hatlar	B1 Bölgesi	Sabit Kontuar	250 dakika * 2 € = <u>500 €</u>
		Matrah	1.400 €
		KDV (% 18)	<u>252 €</u>
		Toplam	1.652 €

İşlem günü 1 € = 2,079 ise Sabit kontuar gideri 1.400 € * 2,079 = 2.910,60 TL

KDV (%18) 252 € * 2,079 = 523,90 TL

_____ 09.11.2015 _____	
740 - HİZMET ÜRETİM MALİYETİ	2.910,60
740.02 – ALICILAR SABİT KONTUAR GİDERİ	
191 – İNDİRİLECEK KDV	523,90
320 – SATICILAR HESABI	3.434,50
320.03 - V.A.Y. TERMİNAL İŞLT.	

Sabit kontuar giderinin kaydı

_____ / _____

ÖRNEK UYGULAMA

15.12.2015 tarihinde temsilcisi olunan SRC Havayolu için V.A.Y. Terminal Yapım ve İşletme A.Ş.'den köprü, yolcu geçiş ve su ücreti olarak toplam 25.000 USD (\$), yer hizmeti firması tarafından SRC Havayolu'na yansıtılmıştır (1\$ = 3TL). Gerekli muhasebe kayıtları aşağıdaki gibidir:

Fatura Detayı

Su Ücreti	3.000 USD * 3 TL	9.000 TL
Köprü	12.000 USD * 3 TL	36.000 TL
Yolcu Geçiş	20 USD * 500 yolcu = 10.000 USD * 3 TL	<u>30.000 TL</u>
	25.000 USD * 3 TL	75.000 TL

_____ 15.12.2015 _____	
740 - HİZMET ÜRETİM MALİYETİ	75.000
740.05 – ALICILAR SU GİDERİ	9.000
740.06 – ALICILAR KÖPRÜ GİDERİ	36.000
740.07 – AL. YOLCU GEÇİŞ ÜCR.	30.000
320 – SATICILAR HESABI	75.000
320.03. V.A.Y. TERMİNAL İŞLT.	

KDV 13-B maddesi gereği KDV'den istisnadır.

Alıcılar (Havayolu) adına ödenen ücretlerin kaydı

_____ 15.12.2015 _____	
120 – ALICILAR HESABI	75.000
120.01 - SRC HAVAYOLU	
600 – YURTIÇİ SATIŞLAR	75.000
600.05 – ALICILAR. SU GEL.	9.000
600.06 – ALICILAR KÖPRÜ GEL.	36.000
600.06 – ALICILAR.YOLCU.GEÇ.GEL.	30.000

Terminal işletmecisine ait faturanın havayoluna yansıtılması

_____ / _____

ÖRNEK UYGULAMA

D.H.M.İ. işletmesi 01.06.2015 – 31.12.2015 tarihleri arasındaki 6 aylık dönem için 01.06.2015 tarihinde 1€ = 3 TL iken 24.000 € + KDV çalışma ruhsat faturasını yer hizmeti firmasına düzenlemiştir. Yapılması gereken muhasebe kaydı aşağıdaki gibidir:

Çalışma ruhsat gideri (6 aylık)	24.000 € * 3 TL	: 72.000 TL
Çalışma ruhsat gideri (aylık)	72.000 / 6	: 12.000 TL
KDV (% 18)	72.000 TL * 0,18	: <u>12.960 TL</u>
TOPLAM		: 84.960 TL

_____ 01.06.2015 _____	
740 - HİZMET ÜRETİM MALİYETİ	12.000
740.08 – ÇALIŞMA RUHSAT GİD.	12.000
180 GELECEK AYLARA AİT GİDERLER	60.000
180.01 – GELECEK AY. AİT GİD.	60.000
191 – İNDİRİLECEK KDV	12.960
320 – SATICILAR HESABI	84.960
320.04. D.H.M.İ.	
A grubu çalışma ruhsatı 2015 2. Temdit faturası muh. kaydı	
_____ / _____	

ÖRNEK UYGULAMA

D.H.M.İ tarafından 5.000 TL tutarında hizmet sözleşme ihlal cezası 15.12.2015 tarihinde yer hizmeti firmasına faturalandırılmıştır. Gerekli muhasebe kaydı aşağıdaki gibidir:

Not: Yer hizmeti firması ile D.H.M.İ. arasında hizmet sözleşmesi bulunmaktadır. Sözleşmeye uyulmamasından kaynaklı ceza faturası D.H.M.İ. tarafından düzenlenmiştir.(K.V.K. 11 – 9 maddesi gereği sözleşmelerde ceza şartı konulan tazminatlar kurum kazancından indirilmektedir.)

_____ 15.12.2015 _____	
689 – DİĞER OLAĞANDIŞI GİDER VE ZARARLAR	5.000
689.01 – D.H.M.İ. SÖZLEŞME İHLAL CEZASI	
320 – SATICILAR HESABI	5.000
320.04. D.H.M.İ.	
Sözleşme ihlal cezası kaydı	
_____ / _____	

5.5. YER HİZMETLERİ İŞLETMELERİNDE SABİT KIYMET VE ÖZEL MALİYETLERİN MUHASEBESİ

VUK 313. maddesine göre işletmede bir yıldan fazla kullanılan ve yıpranmaya, aşınmaya veya kıymetten düşmeye maruz bulunan amortisman tabi kıymetlerden, gayrimenkullerin, VUK'un 169. maddesi gereğince gayrimenkul gibi değerlendirilen iktisadi kıymetlerin ve alet, edevat, mefruşat, demirbaş ve sinema filmlerinin kanunda yer alan değerlendirme usullerine göre tespit edilen değerlerin yok edilmesi amortisman konusunu oluşturmaktadır.

Maliye bakanlığı tarafından yayınlanan tebliğe göre 2016 yılı için 900 TL'ye kadar varlık alımları doğrudan gider yazılabilmekte, bu tutarın üzerindeki alımlar için ise ilgili varlığın aktifleştirilerek amortisman yolu ile gider yazılması gerekmektedir. Havacılık sektöründe faaliyet gösteren yer hizmetleri; özel ekipman, araç, alet, edevat, sistem, lisans gibi maddi ve maddi olmayan duran varlık olarak sınıflandırabileceğimiz nitelikleri barındıran bir havacılık alanıdır. Sektörde var olan yer hizmetleri operasyonun layıkıyla gerçekleştirilebilmesi ancak bu bilgiler dikkate alınarak sağlanabilir.

Havaalanlarında yer hizmetlerinde kullanılan amortisman tabi iktisadi kıymetler listesi Eylül 2012'de 333 nolu VUK genel tebliğine eklenmiş olup buna göre özellik arz eden sektöre özgü kullanılan iktisadi kıymetlere verilen faydalı ömürler standart hale getirilerek uygulama birliği sağlanmıştır. Ancak aktifinde sabit kıymet varlığı büyük bir yer teşkil eden yer hizmetleri işletmelerinde, kullanılan varlığın fiziksel şartları, iklim, kapasite kullanımı gibi sebepler ile farklı şekilde yıpranmaya tabi olması önem arz etmektedir. Bir maddi duran varlığın eskime, yıpranma ve demode olması sonucu değerindeki azalışına amortisman (yıpranma payı) denir ve VUK tarafından tanımlanmış amortisman yöntemlerinden ilgili varlığa uygun amortisman yöntemi kullanılarak amortisman hesaplanır.¹⁴⁹

VUK tarafından belirlenen amortisman ayırma yöntemleri aşağıda sıralanmıştır.

- Normal (Eşit Tutarlı) Amortisman (VUK md. 315)

¹⁴⁹ Mehmet Ali Feyiz, "Dönem Sonu Muhasebe İşlemleri", Murathan Yayınevi, Trabzon, 2012, s.82.

- Azalan Bakiyeler Yöntemine Göre (Hızlandırılmış) Amortisman (VUK md. 315)
- Madenlerde Amortisman (VUK md. 316)
- Fevkalade (Olağandışı) Amortisman (VUK md. 317)
- Kıst Amortisman (VUK md. 320)

VUK 262. maddesinde maliyet bedeli, ‘iktisadi bir kıymetin iktisap edilmesi veyahut değerinin artırılması münasebetiyle yapılan ödemelerle bunlara müteferrik bilimum giderleri ifade eder’ şeklinde tanımlanmıştır.¹⁵⁰

- a) Gayrimenkuller
- b) Demirbaş eşya
- c) Özel maliyet bedeli
- d) Zirai mahsuller
- e) Hayvanlar

Bir gayrimenkulün özel maliyet hesabına alınarak itfa edilebilmesi için gayrimenkulün kiralanmış olması, gayrimenkul için yapılan giderin değerini artırıcı veya genişletici nitelikte veya kiracının faaliyetini sürdürebilmesi için oluşturulan bir teminata ilişkin giderin bizzat kiracı tarafından yapılmış olması gerekmektedir.

213 sayılı VUK’un özel maliyet bedelinin itfası başlıklı 327. maddesinde ‘özel maliyet bedelleri, kira veya işletme hakkı süresine göre eşit yüzdelerle itfa edilir’ denilmektedir. Kira süresi belli olanların kira süresine göre eşit yüzdelerle itfa edilmesi gerekmektedir. Kira süresi belli değilse, faydalı ömrü 5 yıl ve amortisman oranı % 20 olarak dikkate alınmak üzere amortisman yoluyla itfa edilmektedir.¹⁵¹

Bu durumda yer hizmetleri firmaları hizmet verdikleri havalimanlarında kiracı olarak bulduklarından ve bu alanlarda yapılan her türlü değer artırıcı ve genişletici nitelikteki işlemler, özel maliyet olarak değerlendirilip kira süresine ya da genel oran oranında amortisman tabi tutulmaktadır.

¹⁵⁰ Web_82, E.T. 12.01.2016.

¹⁵¹ Özlem Ayyıldız Taylan, “Özel Maliyet Bedeli – II”, E Yaklaşım Dergisi, Sayı: 278, Şubat 2016.

ÖRNEK UYGULAMA

Harvard BUS (HB) firmasından ithal edilmek üzere apron otobüsü alınmasına karar verilmiştir. Bu alım ile ilgili aşağıdaki işlemler gerçekleşmiş olup ithalat muhasebe kayıtları ve ekipman ile ilgili (30.06.2015) dönem sonu amortisman kayıtlarını gösteren muhasebe kayıtları ile ilgili bilgiler aşağıdaki gibidir:

- a) BRC bankasından 500.000\$ (Usd) avans ödemesi 01.04.2015 tarihinde ihracatçı HB firmasına yapılmıştır. Usd kur: 2,15 TL'dir.
- b) Gözde Gümrük Müşavirliği firması ile anlaşılmış olup müşavirlik bedeli karşılığı firma tarafından ithalat işlemleri gerçekleştirilecektir. Müşavirlik bedeli karşılığı yer hizmeti firmasına 1,500 TL + KDV fatura kesilecek olup; ithalat masrafları ve gümrükte ödenen vergiler dekont düzenlenerek yansıtılacaktır.
- c) Gözde Gümrük Müşavirliği'nin düzenlediği 25.06.2015 tarihli dekont içeriği aşağıdaki işlemlerden oluşmaktadır (25.06.2015 gümrük beyannamesi Usd kur: 2,30 TL) :
 - Caz denizcilik antrepo ve ardiye hizmeti ücreti 1,500 TL (3065 sayılı KDV Kanunu 17-0 maddesi gereğince KDV'den istisna
 - Vergi Tahsilat Makbuzu

Detay (gümrük beyannamesinde yazılı olan) (peşin ithalat):

Mal bedeli 25.06.2015 Usd kur: 2,30 * 500,000 \$	= 1.150.000,00 TL
ÖTV % 4 (1,150,000 TL * % 4)	= 46.000,00 TL
Damga vergisi	= 60,50 TL
Ardiye	= <u>2.000,00 TL</u>
KDV matrahı	= 1.198.060,50 TL
KDV % 18	= 215.650,89 TL

Gümrük beyannamesindeki vergileri Gözde Müşavirlik firması ödeyerek yer hizmetleri firmasına dekont ile yansıtmıştır.

Dekont İçeriği:

Vergi Tahsilat Makbuzu

25.06.2015

DEKONT

Gümrük Vergisi Bilgileri	Gümrük Vergisi Tutarı
40 – Katma Değer Vergisi	215.650,89 TL
50 – Özel Tüketim Vergisi Liste – II	46.000,00 TL
89 – Damga Vergisi	60,50 TL
Toplam Vergi Ödeme Tutarı	261.711,39 TL

Harvard BUS firması 03.06.2015 tarihinde apron otobüsü ile ilgili yer hizmetleri firmasına 500.000 \$ tutarında fatura düzenlemiştir. Muhasebe kayıtları aşağıdaki gibidir:

a) _____ 01.04.2015 _____

259 – VERİLEN AVANSLAR HESABI	1.075.000
259.01 – HB FİRMASI	
102 – BANKALAR HESABI	1.075.000
102.01 – BRC BANKASI	
102.01.01 – BRC AHL ŞB.	

Mal bedelinin ihracatçıya ödenmesi (500.000 * 2,15)

b) _____ 25.06.2015 _____

259 – VERİLEN AVANSLAR HESABI	48.060,50
259.01 – HB FİRMASI	
Yurtdışı Sabit Kıymet İthalatı (ÖTV)	46.000,00
Yurtdışı Sabit Kıymet İthalatı (DV)	60,50
Yurtdışı Sabit Kıymet İthalatı (Ardiye)	2.000,00
191 - İNDİRİLECEK KDV	215.650,89
320 - SATICILAR	263.711,39
320.01 - GÖZDE GÜMRÜK	

Vergi ve ithalat masraflarının kaydı

_____ / _____

c)	_____ 25.06.2015 _____	
	259 – VERİLEN AVANSLAR HESABI	1.500
	259.01 – HB FİRMASI	
	191 - İNDİRİLECEK KDV	270
	320 - SATICILAR	1.770
	320.01 - GÖZDE GÜMRÜK	
	Müşavirlik bedeli faturasının kaydı	
d)	_____ 25.06.2015 _____	
	254 – TAŞITLAR HESABI	1.199.560,50
	254.01 – APRON OTOBÜSÜ	
	259 – VERİLEN AVANSLAR HS.	1.199.560,50
	259.01 – HB FİRMASI	
	(GÇB'deki 25.06.2015 tarihli Usd Kur : 2.30 * 500.000 \$)	
	(1.150.000 + 48.060,50+1.500)	
	Alımı yapılan apron otobüsünün varlık hesabına aktarılması	
	_____ / _____	

25.06.2015 tarihli 254 – TAŞITLAR HESABI'ndaki Apron Otobüsünün maliyeti 1.199.560,50 TL olarak yer almaktadır.

30.06.2015'te (2015 yılının 2. dönemi) geçici vergi hesaplaması yapılacak olup alınan sabit kıymetin Vergi Usul Kanunu'na göre amortismanı hesaplanarak net defter değerinin tespit edilmesi ile ilgili hesaplamalar ve muhasebe kaydı aşağıdaki gibidir:

➤ Apron Otobüsü V.U.K.'a göre kullanım süresi 5 yıl olarak tespit edilmiştir.

Yer hizmetleri şirketi aldığı otobüsü için normal amortisman ayıracak tır. 30.06.2015 tarihinde yapacağı hesaplama $1 / \text{ekonomik ömür}$ olacağından $1 / 5 = \% 20$ olacaktır.

Yıllık amortisman tutarı $1.199.560,50 * 20 / 100 = 239.912,10$ TL

Aylık amortisman tutarı $239.912,10 / 12 \text{ ay} = 19.992,67$ TL

6 aylık amortisman tutarı $19.992,67 * 6 \text{ ay} = 119.956,05$ TL

_____ 30.06.2015 _____	
740 – HİZMET ÜRETİM MALİYETİ HS.	119.956,05
740.10 – TAŞITLAR AMORTİSMAN GİDERİ	
257 – BİRİKMİŞ AMORT. HS.	119.956,05
257.01 – APRON OTOBÜSLERİ	
Cobus otobüs amortisman kaydı	
_____ / _____	

30.06.2015 Cobus otobüs net defter değeri:

1.199.560,50 – 119.956,05 = 1.079.604,45 TL olarak hesaplanmıştır.

ÖRNEK UYGULAMA

Yatırım bütçesi kapsamında tanesi 3.900 TL + KDV tutarında 1 adet çekerli merdiven satın alınmıştır. Bu alım ile ilgili 01.12.2015 tarihinde satıcı ABC KARDEŞLER A.Ş. 4.602 TL tutarında fatura düzenlemiştir. Satın alınan çekerli merdivenin ekonomik ömrü V.U.K.'a göre 15 yıl olup bilançoda 253 – TESİS, MAKİNE VE CİHAZLAR hesabında izlenmektedir. 31.12.2015 sonu ekipmanın net defter değeri hesaplanarak yapılacak amortisman kaydı aşağıdaki gibidir:

_____ 01.12.2015 _____	
253 - TESİS, MAKİNE VE CİHAZLAR	3.900
253.01 - ÇEKERLİ MERDİVEN	
191 - İNDİRİLECEK KDV	702
320 - SATICILAR	
320.02 – Y.DIŞI SATICILAR	4.602
320.02.01 - ABC KARDEŞLER	
Çekerli merdiven satın alınması	
_____ / _____	
740 - HİZMET ÜRETİM MALİYETİ	260
740.01 - AMORTİSMAN GİDERİ	
257 – BİRİKMİŞ AMORT. HS.	260
257.01 – ÇEKERLİ MERDİVEN	
Yıllık Amortisman Tutarı : Toplam Tutar / Ekonomik Ömür	
Yıllık Amortisman Tutarı : 3.900 / 15 = 260 TL	
Çekerli merdiven amortisman kaydı	
_____ / _____	

31.12.2015 tarihinde amortismanı ayrılan duran varlığın net defter değeri:
Sabit Varlığın Defter Değeri – Birikmiş Amortisman = Net Defter Değeri
 $3.900 - 260 = 3640$ TL'dir.

5.6. YER HİZMETLERİNDE YABANCI PARALI İŞLEMLER

Dövizli fatura düzenlenmesine ilişkin 5228 sayılı kanun ile VUK 215. maddesinde yapılan ve 31.07.2004 tarihinde yürürlüğe giren değişiklik ile yapılmıştır. VUK'un 215/2-a maddesine göre kayıt ve belgelerde Türk para birimi kullanılır. Belgeler Türk parası gösterilmek suretiyle yabancı para birimi ile de düzenlenebilir. Ancak yurtdışındaki müşteriler adına düzenlenen belgelerde Türk parası gösterilme şartı aranmaz. Yapılan yasal düzenleme ile Türk firmalarının yurtiçi müşterilerine döviz cinsinden fatura düzenlemeleri mümkündür. Ancak yurtiçindeki müşteriler için düzenlenen faturada tutarın TL karşılığının gösterilmesi gerekmektedir.

Alıcı ya da satıcı arasında özel bir anlaşma ile kur belirlenmemiş ise merkez bankasının açıklamış olduğu döviz alış kuru ile işlemler kaydedilmelidir.

Kur değişimlerinde yabancı para birimine göre işlem yapmak zorunda olan işletmeler, hem ödemede hem de muhasebe kayıtları açısından değişik şekilde etkilenmektedir. Yabancı para biriminden kredi borcu olan işletmeler, kur artışı sebebiyle borçlarını fazla ödemek durumundadırlar. Yabancı para biriminden alacaklı olan işletmeler de toplam alacakları için muhasebe kayıtlarına göre karlı göründüklerinden vergi ödemek suretiyle gelirlerinin bir bölümünde kayıplar yaşayacaklardır.

Yurtdışı faturalarını döviz olarak kesen yer hizmetleri firmaları fatura ve tahsilat arasında kur artışından kaynaklanan kambiyo karları işletmelerin gelir tablosunda yer alarak dönem karını artıracak bunun sonucunda da ortaya çıkan bu kar artışı üzerinden kurumlar vergisi ödemek zorundadırlar.

VUK 258. ve 259. maddelerine göre değerlendirme vergi matrahlarının hesaplanmasıyla ilgili olarak iktisadi kıymetlerinin değerlerinin takdir ve tespittir. Yer hizmetleri işletmeleri dövizli işlemlerde oluşan bakiyelerini geçici vergi dönemlerinde ve hesap dönemi sonunda kur değerlendirme işlemine tabi tutmak zorundadırlar.

Yer hizmetleri işletmeleri yurtiçi müşterilerine düzenledikleri dövizli faturaların ödeme tarihi ile fatura düzenleme tarihi arasındaki kur değişiminden kaynaklanan kur farkının faturalanmaya konusu edilmesi gerekmektedir.¹⁵²

Lehine kur farkı olunan firmanın karşı tarafa (ödeme ve fatura tutarları oranındaki tutar kadar), ana faturadaki KDV oranı ile uyumlu olarak iç yüzde ile KDV hesaplamak suretiyle kur farkı faturası düzenlemek zorunludur. 30.06.2007 tarih ve 26568 sayılı resmi gazetede yayınlanan 105 nolu KDV genel tebliğine göre vade farkı, kur farkı ve matrahta değişikliğe yol açan işlemlerde KDV uygulaması olarak değinilmiştir. Bedelin döviz cinsinden veya dövize endekslenerek ifade edildiği işlemlerde, bedelin bir kısmının veya tamamının vergiyi doğuran olayın vuku bulduğu tarihten sonra ödenmesi halinde satıcı lehine ortaya çıkan kur farkı esas itibariyle vade farkı mahiyetinde olduğundan matrahın bir unsuru olarak vergilendirilmesi gerekmektedir. Buna göre teslim veya hizmetin yapıldığı tarih ile bedelin tahsil edildiği tarih arasında ortaya çıkan lehte kur farkı için satıcı tarafından fatura düzenlenmek ve faturalamada gösterilen kur farkına, teslim veya hizmetin yapıldığı tarihte bu işlemler için geçerli olan KDV oranı uygulanmak suretiyle KDV hesaplamak mecburiyeti bulunmaktadır. Aynı işlem bedelin tahsil edildiği tarihte alıcı lehine kur farkı oluşması durumunda, kur farkı tutarı üzerinden alıcı tarafından satıcıya kur farkı faturası düzenlenmelidir.

Bir gelir unsurunda özel bir düzenleme bulunduğu sürece, mahiyet ve tutar itibariyle kanunlaştığı dönem kazancının tespitinde dikkate alınması gerekmektedir. VUK'un değerlendirme hükümleri çerçevesinde yabancı para birimi cinsinden olan alacakları değerlendirme dönemlerinde değerlemeye tabi tutularak oluşan kur farkları kambiyo karı veya zararı olarak dikkate alınmaktadır. Bu tutarlar doğrudan 690 – DÖNEM KARI VEYA ZARARI hesabı ile ilişkilendirilmek suretiyle ilgili dönem gelir veya kurum kazancının tespitinde göz önünde bulundurulmaktadır. İdare tarafından yapılan açıklamalarda değerlendirme dönemlerinde fatura kesilmesine gerek olmadığı başka bir ifade ile belgelemeye ihtiyaç duyulmadığı anlaşılmaktadır.¹⁵³

¹⁵² Maliye Bakanlığı İstanbul Defterdarlığı 09.04.08. 2001 tarih ve KDV MUK B.07.4.DEF.0,34.16.812 sayılı muktezası.

¹⁵³ Hulusi Önder, “Kur Farkı Düzenlemelerine İlişkin Bir Öneri”, Yaklaşım Dergisi, Ocak 2016, s.277.

ÖRNEK UYGULAMA

DHMİ Yer hizmetleri işletmesine EURO olarak düzenlediği apron plaka temdit faturasına karşılık ödeme tarihi ile fatura tarihi arasında çıkan 708 TL kur farkı gelirini 20.01.2015 tarihinde faturalandırmıştır. Bu durumda yer hizmetleri işletmesi tarafından işleme alınacak kur farkı faturası ile ilgili muhasebe kayıtları nasıl olmalıdır.

1 – Cari hesapta bulunan kur farkının virman işlemi:

_____ 05.12.2015 _____	
320 – SATICILAR HESABI	708
656 – KAMBİYO ZARAR. HS.	708
656.01 –SAT. HS. KUR FARKI	
_____ / _____	

2 – DHMİ tarafından düzenlenen kur farkı faturasının kaydı:

_____ 05.12.2015 _____	
656 – KAMBİYO ZARARLARI HS.	600
656.01 – SAT. HS. KUR FARKI	
191 – İNDİRİLECEK KDV HS.	108
320 – SATICILAR HESABI	708
320.001 – DHMİ	
_____ / _____	

ÖRNEK UYGULAMA

Tehlikeli madde taşıma prosedürleri ile ilgili kitap, yurtdışı E.D.C. firması tarafından yer hizmetleri firmasına 05.12.2015 tarihinde düzenledikleri fatura ekinde gönderilmiştir. Fatura açıklamasında 2016 yılı tehlikeli maddeler taşıma prosedürleri olup tutarı 3.000 USD olarak yansıtılmıştır (1 \$ = 2.88). Kitap alımına ait ve sorumlu sıfatı ile KDV hesaplamasına ait muhasebe kayıtları aşağıdaki gibidir:

1 – Kitap alımı ile ilgili muhasebe kaydı:

1 \$ = 2.88 olduğuna göre 3.000 \$ * 2.88 = 8.640 TL

_____ 05.12.2015 _____	
280 – GELECEK YILLARA AİT GİDERLER	8.640
280.01 – KİTAP VE ABONELİK GİDERİ	
320 – SATICILAR HESABI	8.640
320.02 – YDIŞI SAT.	
320.02.02 - E.D.C.A.Ş.	
Kitap alımına ait muhasebe kaydı	
_____ / _____	

2 – Sorumlu sıfatı ile KDV hesaplaması:

$$\text{KDV} = 8.640 \text{ TL} * 0.18 = 1.555,20 \text{ TL}$$

_____ 05.12.2015 _____	
191 – İNDİRİLECEK KDV	1.555,20
360 – ÖD. VERGİ VE FON. HS.	1.555,20
360.01 – SORUMLU SIFATI	
İLE KDV	
Sorumlu sıfatı ile hesaplanan KDV kaydı	
_____ / _____	

5.7. SEKTÖREL SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Bilindiği üzere, bir ekonomik sektörde gelişmenin olması veya gelişmenin düzeyi, kalkınma politikalarında o sektöre verilen öncelik ile yapılan yatırımların payına bağlıdır. Genel yatırımlardan büyük pay alan sektörler daha hızlı gelişme imkânına sahip olmaktadır. Konu ulaştırma sektörü açısından değerlendirildiğinde, dönemin politik yaklaşım ve önceliklerine göre ulaşım sistemleri bakımından farklılık göstermekle birlikte, Türkiye Cumhuriyetinin ilk yıllarından itibaren ulaşım yatırımlarına daima önemli bir pay ayrıldığı görülmektedir.¹⁵⁴

Giderek artan küresel rekabet ortamında yer alan havayolu işletmeleri ile birlikte yer hizmetleri işletmeleri de bir yandan artan maliyet baskısı diğer bir yandan da müşteri istek ve ihtiyaçlarındaki değişimi anlama ve buna cevap verebilme zorunluluğu ile karşı

¹⁵⁴ Muzaffer Bakırcı, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı:25, Ocak 2012, s.346.

karşıyadır. Böyle bir ortamda, havayolu yer hizmetleri işletmeleri içinde buldukları endüstrinin dinamiklerini kavramak ve doğru hamleleri içeren kararlar alıp uygulayabilmek rekabetçi olabilmenin anahtarlarından birisidir.¹⁵⁵

Gerek ülkemizde gerekse uluslararası alanda faaliyet gösteren işletmeler göz önüne alındığında verilen hizmeti en üst seviyeye çıkarabilmek ve rekabetçi piyasa koşullarında tercih edilebilir hale gelmek için ortaya çıkan sorunlarla mücadele ederek çözüm yollarının bulunması işletmelerin önemle dikkate aldığı bir durumdur. Bu amaçla işletmelerin sektörle ilgili olumsuzluklarla karşılaşmaması, karşılaşılması durumunda da günün şartlarına göre çözüm getirilerek en uygun hizmeti vermesi amaçlanmaktadır. Tabi ki bu sektörel sorunlar bazen işin doğası gereği oluşabileceği gibi bazen de ülkenin ekonomik durumuna, jeopolitik konumuna, kültürel yapısına ve var olan kanunlara bağlı olarak oluşabilmektedir.

Değişen dünyada işletmeler, rekabet stratejilerini yeniden gözden geçirmeli ve kendi stratejilerini bu doğrultuda oluşturmalıdır. Rekabet üstünlüğü kazanmada işletmelerin; yenilik oluşturma, maliyetleri azaltma, mal ve hizmet kalitesini geliştirme ve bunun gibi unsurları pazardaki değişimlere bağlı olarak şekillendirip bünyelerine yerleştirmeleri gerekmektedir. Pazardaki değişimlere hızlı bir şekilde uyum gösteren işletmeler, daha kaliteli, standartlara uygun, daha düşük fiyatla mal ve hizmetler sunarak rakipleri karşısında rekabet avantajı elde edebilmektedirler. Rakiplerin bu tür rekabet üstünlükleri elde etmesi işletmeyi de rekabet avantajı elde etmek zorunda bırakacaktır. Sonuç olarak, rakiplerin üstünlükleri ile başa çıkabilmek için ve işletmelerin piyasada kalabilmeleri adına gerekli çalışmaları yapmaları gerekmektedir.¹⁵⁶

Sektörel Sorunları ve çözüm önerilerini şöyle sıralayabiliriz.

1 - İthalat yolu ile temin edilen Yer Hizmetleri ekipmanları ve yedek parçalarının GTİP (Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu)'e göre ÖTV ve Gümrük Vergisine tabi olması.

¹⁵⁵ Ferhan Kuyucak ve Yusuf Şengür, “Değer Zinciri Analizi: Havayolu İşletmeleri İçin Genel Bir Çerçeve” KMU İİBF Dergisi Yıl:11 Sayı:16 Haziran 2009, s.145.

¹⁵⁶ Saliha Yüksel ve Ender Gerede, “Türkiye’de Havaaracı Bakım Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı Üzerine Bir Araştırma”, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi, Nisan 2012, s.128.

Yer hizmetleri ve operasyonel işlemler, yeterli ekipman, teknik malzeme ve profesyonel iş gücü ile mümkün olmaktadır. Ekipman ağırlıklı verilen hizmetler ancak yeni teknoloji ve gerekli kapasiteye sahip güçlü makina ve araçlar ile hızlı, kaliteli, çevreye daha az zararlı ve güvenli olabilmektedir. Sektörün önümüzdeki yıllarda İstanbul'da 3. havalimanının da faaliyete geçmesi ile ulaşacağı büyüklük, yolcu kapasitesi ve stratejik konum düşünülürse ulaşılabilecek hedefler için, artan oranda ekipman ve yedek parça ihtiyacı doğacaktır. Kanunlar doğrultusunda apron tarafında kullanılan yer hizmetlerine özgü ekipman ve yedek parçanın ithalinde katlanılan ÖTV ve Gümrük Vergisinin sıfırlanması ve Yer Hizmetleri şirketlerinin ithalat esnasında katlanmış olduğu maliyet artırıcı vergi yükünün ortadan kaldırılması, yenilenmeyi ve yeni teknolojiyi hayatımıza daha düşük maliyetle geçirmemizi sağlayacaktır. Ayrıca bu şekilde sağlanan vergisel avantajlar sektöre ivme kazandıracak ve istihdama olumlu katkı sağlayacaktır.

BKK 97. madde de belirtilen donatım ve işletme malzemesi kapsamında yer hizmetlerinde kullanılan ekipman ve yedek parçanın da dahil edilerek, muafiyet ve istisna tanınacak haller kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. Şu anki mevzuata göre sadece havayolu şirketi ya da hava aracı bakım kuruluşu olmak gibi bir kısıtlama mevcuttur.

2 - Havalimanlarında apron plakasına sahip araç ve ekipmanlar için kullanılan yakıtlardaki ÖTV.

ÖTV'si sıfıra indirilmiş havacılık yakıtlarının teslimine ilaveten apron plakasına sahip araç ve ekipmanların normal trafikte ya da başka şekilde kullanılmayacakları düşünülerek ÖTV'den istisna yakıtın kontrollü bir şekilde ve özel izinle yer hizmetleri işletmelerine verilmesi maliyeti azaltıcı bir unsur olarak tasarruf sağlayacaktır.

Yer hizmetlerinde apron plakasına sahip araç ve ekipmanların kullandığı yakıtın havacılık yakıtları ile aynı kategoride değerlendirilmesi.

3 - Yer Hizmeti işletmelerinin ihtiyaç duyduğu yedek parça ve ara malzemelerin büyük çoğunluğunun ithalat yolu ile temini.

Yer hizmetlerine ait araç ve teçhizata ait yedek parçanın sipariş ve ithalat süreci ile ilgili mevzuat gereği, zamanlaması ve döviz ile ödenmesi gibi sebeplerle kur farkı riskinin olması ve iç piyasadan malzeme temininin yaygınlaştırılması.

Yedek parça ve ara malzeme üretimini teşvik edici avantajlar ve Ar-Ge imkanı sağlanarak ülkemizde özellikle Anadolu’da makine ve teknik malzeme üretimi ağırlıklı çalışan firmaların sayısının ve iş kapasitesinin, artırılması için KOBİ’lere gerekli finansal ve Ar-Ge desteğinin verilmesi.

4 - Apron tarafında yer hizmetleri operasyonunda çalışan işçilerin emeklilik yaşı.

Apronda operasyonda çalışan işçilerin çalışma şartları, hava koşulları, kaza riski, yapılan işin önemine bağlı olarak ağır ve yıpratıcı olması nedeni ile daha erken emekli aylığına hak kazanmaları bu tür çalışanlar için önem arz etmektedir.

Devlet ve özel sektörün işbirliği içerisinde yer hizmetleri operasyonunda çalışan işçiler için emeklilik yaşının düzenlenmesi; normal işlerde çalışan sigortalılardan farklı kategoride değerlendirilerek avantajlı duruma geçebilmeleri için gerekli mevzuat değişikliğinin yapılması.

5 - Yer hizmetlerinde kullanılan makine ve teçhizatın yatırım teşvik belgesi kapsamında satın alınmasının kapsamlı ve zaman alan prosedürlerden dolayı tercih edilmiyor olması.

Türkiye’nin farklı bölgelerindeki havalimanlarında faaliyet gösteren yer hizmetleri kuruluşlarının teşvik belgesi kapsamında yatırım malları temininin kolaylaştırılması, teşvik belgesinin sağladığı vergisel avantajların cazip hale getirilmesi.

Mal ya da hizmet alımlarından dolayı yüklenilen KDV’nin, KDV kanunu 13-B maddesi gereği tam istisna kapsamındaki işlemlerden dolayı nakden ya da mahsuben iade mekanizması nedeni ile yer hizmetleri işletmeleri açısından bir yük teşkil etmemesine rağmen; özellikle yoğun yatırımın yapıldığı dönemlerde KDV’nin peşin ödenip belirli bir vade sonunda iade alınması, paranın zaman değerinden yararlanılmasını engellemektedir.

Yatırım teşvik belgesi ile ilgili müracaat, takip ve gerekli muamele işlemlerinin kolaylaştırılması ve cazip hale getirilmesi.

BÖLÜM 6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Havacılık sektörünün önemli destekleyici alt kollarından olan yer hizmetleri kuruluşları ülkemizde faaliyetlerini gerçekleştirirken dünya standartlarında hizmet verebilmek için artan maliyetler, küresel ve bölgesel riskler ayrıca rekabet ortamı sebebi ile birçok alanda mücadele etmek zorundadır. Vergisel açıdan yapılabilecek düzenlemeler, yatırımı ve işçilik maliyetlerini düşürecek çalışmalar, sektöre olumlu ivme kazandıracak olup şirketler üzerindeki yükü hafifletecektir.

İç piyasadan mal ve hizmet alımlarını Türk lirası üzerinden yapan yer hizmetleri kuruluşları, yurtdışına hizmet verdiği havayollarına döviz olarak fatura düzenledikleri için kur riskleri bulunmaktadır. Yer hizmetleri işletmeleri vergi kanunları gereği ticari kazancın tespitinde öz sermaye mukayesesini esas almaktadır. Yurt dışına döviz cinsinden fatura kesen yer hizmetleri işletmelerinin alacakları da döviz cinsinden olacağı için yıl sonu mevcut ve alacakların değerlendirme işlemlerinden kaynaklı ortaya çıkan kur farkı geliri vergi matrahının tespitinde hesaplara dahil olup, hesaplanan ve ödenen vergi tutarını etkilemektedir. Bu durumda döviz alacağın bir kısmının vergi olarak ödenecek olması işletme sermayesi üzerinde azalışa neden olmaktadır.

Havayolu taşımacılığının ve beraberinde destekleyici sektörlerin gelişimi için iç hat uçak biletlerinde %18 olan KDV oranının %8 e düşürülmesi, bu konuda gerekli düzenlemelerin yapılarak uygulamaya konulması iç ve dış piyasalardaki ekonomik ve siyasi gelişmelerden süratle etkilenen havacılık sektörü için yapılması gereken önemli bir düzenlemedir.

Havalimanlarında apron tarafında kullanılan yer hizmetlerine özgü ekipman ve yedek parçanın ithalinde Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonuna göre ÖTV ve Gümrük Vergisinin doğması ayrıca bir maliyet olup; operasyonda kullanılan sektöre özgü malzemelerin hava aracı bakım kuruluşlarına ve havayolu şirketlerine sağlanan

muafiyet ve istisna tanınan haller kapsamında değerlendirilmesi, önemli bir maliyet avantajı sağlayacaktır.

Havalimanlarında apron tarafında kullanılan yer hizmetlerine özgü ekipman ve yedek parçanın ithalinde Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonuna göre ÖTV ve Gümrük Vergisinin doğması ayrıca bir maliyet olup; operasyonda kullanılan sektöre özgü malzemelerin hava aracı bakım kuruluşlarına ve havayolu şirketlerine sağlanan muafiyet ve istisna tanınan haller kapsamında değerlendirilmesi, önemli bir maliyet avantajı sağlayacaktır. avantajı sağlayacaktır.

KDV iade sürecinde yer hizmetleri işletmeleri iadeye konu işlemleri için önceden yükledikleri KDV'leri nakden ya da mahsuben geri almaktadır. İşletmenin finansmanı açısından durum değerlendirildiğinde mevzuat gereği zaman zaman uzayan iade sürecinin hızlandırılması ve bu konuda gerekli düzenlemelerin yapılması faydalı olacaktır.

Ayrıca havalimanlarında apron plakasına sahip araç ve ekipmanlar için kullanılan yakıtın ÖTV si sifira indirilmiş havacılık yakıtları ile aynı kapsamda yer hizmetleri firmalarına verilmesi ayrıca öneri olarak maliyet azaltıcı bir unsur olarak düşünülebilir.

Havacılığın ayrılmaz bir parçası olan yer hizmetleri sektörü varlığını devam ettirmesi ve gelişimini sağlıklı bir şekilde tamamlayabilmesi için çeşitli desteklere ihtiyaç duymakta olup vergisel avantajlar da bu konuda önemli bir yer tutmaktadır. Ülke çapında hizmet verdiği havalimanlarında önemli ölçüde personel istihdam eden bu kuruluşlara havacılığın diğer kollarına sağlanan vergi avantajlarının sağlanması sektörü teşvik edecek önemli bir unsur olacaktır.

KAYNAKLAR

Kitaplar

Abdioğlu, H.: (2015), “*Uygulamalı Genel Muhasebe*”, Dora Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 319.

Adıgüzel, M. B.; (2000), “*Hava Hukuku ve Havacılık Yayınları*”, Türk Hava Kurumu Matbaası, Ankara, 12.

Adıgüzel, M. B.: (2006), “*Türk Havacılığında İz Bırakanlar*”, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 19.

Aslan, S.: (2015), “*Finansal Muhasebe*”, Umut Kitap Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, 937.

Atlı, V., Güney, K.: (Ed.), (2012), “*Hava Aracının Bakım ve Onarımı*”, Uluslar Arası Katılımlı Kayseri IV: Havacılık Sempozyumu, Kayseri, 356.

Demir, V., Bahadır, O.: (2012), “*SMMM Sınavlara Hazırlık İçin Muhasebe*”, İSMMMÖ, Yayın No: 108, 5. Baskı, İstanbul, 15.

Doganıs, R.: (1992), “*The Airport Business*”, Thomson Publishing Company, London, 9.

Feyiz, M.A.: (2012), “*Dönem Sonu Muhasebe İşlemleri*”, Murathan Yayınevi, Trabzon, 82.

Feyiz, M.A.: (2015), “*Genel Muhasebe*”, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 13.

Gücenme, Ü.: (2002), “*Genel Muhasebe*”, Marmara Kitabevi, Bursa, 51.

- Güneş, Ş.: (2009), “*Vergi Uygulamalarında Genelde Yapılan Hatalar ve Özellikli Konular*”, Kayseri SMMM Odası Yayınları, Yayın no:1 Kayseri, 287.
- Güven, M.: (1999), “*Turizm işletmeleri ve Muhasebe Uygulamaları*”, TÜRMOB Yayınları, Ankara, 17.
- Haftacı, V.: (2006), “*İşlem Muhasebesi*”, Beta Yayın Dağıtım, İstanbul, 1.
- Yaşaroğlu, Ö. F.: (2009), “*Genel Muhasebe*”, Türkmen Kitabevi, İstanbul, 1.
- Kaya, E.; (2005), “*Havaalanlarında Yap İşlet Devret Uygulamaları: Antalya ve Atatürk Havalimanlarındaki Uygulamaların Değerlendirilmesi*”, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulları Yayınları, No:13, Eskişehir, 21.
- Kızıl, A.: (1992), “*Genel Muhasebe*”, Der Yayınları, İstanbul, VII.
- Orhan, İ.: (2012), “*Havayolu Operasyonları ve Planlaması*”, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Yanın No: 1, Eskişehir, 241.
- Oktar, K.: (2011), “*KDV Uygulamasına İlişkin Açıklamalar*”, Ankara SMMM Odası Yayınları, Yayın No: 81, Ankara, 32.
- Sevilengül, O.: (2005), “*Genel Muhasebe*”, Gazi Kitabevi, Ankara, 20.
- Tekyıldız, T.: (2015), “*Ekonomik Rapor*”, TÜRMOB Yayınları, Yayın No: 471, Ankara, 83.
- Toffler, A.: (1970), “*Future Shock*”, Bantam Books, New York, 22.
- Tunç, A.: (2003), “*Havaalanı Mühendisliği ve Uygulamaları*”, Asil Yayın Dağıtım, Ankara, 1-2.
- Uçkaç, M.: (2003), “*Genel Muhasebe*”, Dilara Yayınevi, Trabzon, 13.
- Uzuner, A.; (2003), “*Sivil Havacılık Güvenliği*”, Özen Yayıncılık, Ankara, 21.
- Verel, O.: (1985), “*İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*”, Türk Hava Kurumu Yayınları, Yanın No: 3, İstanbul, 62-64.

Tezler

Aktaş, H.: (2011), “*Sivil Havacılık İşletmelerinde Beşerî Faktörler Perspektifinden Uçuş Ekibi Kaynak Yönetimi: Sivil Havacılık İşletmeleri Pilotlarının Kişilik Yapıları ile Uçuş Ekibi Kaynak Yönetimi Tutumları Arasındaki İlişki*”, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 7.

Çevik, U.: (1996), “*Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü ve Sivil Havacılık Sektörüne Sağlanan Devlet Desteği*”, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 41.

Çizmecioğlu, M.: (2013), “*Türkiye’de Sivil Havacılık Ve Hava Yolu Ulaşımı Üzerine Bir Araştırma*”, Yüksek lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 36.

Güngör, S.: (2013), “*Havacılık Yer Hizmetleri Yönetmeliğinde İnsan Kaynakları Yönetmeliği Uygulamalarının Yeri ve Önemi: Konya Havalimanı Örneği*”, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 7.

Küçükönel, H.: (2001), “*Havaalanı Güvenliği ve Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı Güvenlik Sistemi İçin Bir Model Önerisi*”, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 95.

Sayın, A.K.: (2011), “*Sivil Havacılık Güvenliğinde Özel Güvenlik Hizmetlerinin Etkinliğinin İncelenmesi (Esenboğa Havalimanı Örneği)*”, Yüksek Lisans Tezi, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 54-56.

Taşkesen, G.: (2006), “*Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım*”, Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya, 28.

Dergiler

Arı, İ. M.: (2012), “*Türkiye’deki Havalimanlarının Etkinliklerindeki Değişimin İncelenmesi: 2007-2011 Dönemi İçin Malmquist-Tfv Endeksi Uygulaması*”. Atatürk Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 26, Sayı: 3-4, 144.

Avcı, Ö.: (2015), “*Hava Yakıtlarının İthal ve Yurt İçi Tesliminde Teminat Uygulaması*”, Vergi Dünyası Dergisi, Yıl:34, Sayı: 404, 45.

Bakırcı, M.: (2012), “*Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı*”, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı: 25, 346.

Can, A.V.: (2007), “*Luca Pacioli “Muhasebenin Babası” mıdır?*”, Akademik Bakış Dergisi, Sayı:12, 2.

Gerede, E.: (2006), “*Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği Kavramları Arasındaki İlişki ve Farkların Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma*”, İstanbul: İşletme İktisadi Enstitüsü Yönetim Dergisi, Yıl: 17, Sayı: 54, 36.

Gerede, E.: (2015), “*Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*”, Bursa: Art Ofset Matbaacılık, 9.

Gökoğlu, F.: (2015), “*Havalimanlarında Yer Alan Alışveriş Merkezleri, Otel, Kongre Merkezi vb. Tesislerin inşasının Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 13'üncü Maddesi Karşısındaki Durumu*”, Vergi Dünyası Dergisi, Yıl. 34, Sayı: 402, 62.

Karaca, P. Ö.: (2011), “*Havayolu Müşterilerinin Hizmet Karşılıklarında Tatmin Düzeylerini Etkileyen Kritik Anlar Üzerine Bir Araştırma*”, Electronic Journal of Vocational Colleges Dergisi, Cilt: 1, Sayı: 1, 68.

Kuyucak, F., Şengür, Y.: (2009), “*Değer Zinciri Analizi: Havayolu İşletmeleri İçin Genel Bir Çerçeve*” KMU İİBF Dergisi Yıl:11 Sayı:16, 145.

Maç, M.: (2007) “*Deniz ve Hava Taşıma Araçları İçin Yapılan Hizmetlerde KDV İstisnasının Kapsamı ve Taşeronların Durumu (KDV Md:13/b)*”, Mali Çözüm Dergisi, Yıl: 17, Sayı: 82, 123-126.

Nas, T.: (2016), “*Hava Taşıt Giderlerinin İşletme Kazancının Tespitinde Dikkate Alınması Hususunda 'Esas Faaliyet' İfadesinin Nasıl Anlaşılması Gerektiği Üzerine Değerlendirme*”, Vergi Dünyası Dergisi, Yıl:35, Sayı: 413, 80.

Önder, H.: (2016), “*Kur Farkı Düzenlemelerine İlişkin Bir Öneri*”, Yaklaşım Dergisi, 277.

Öz, E., Ermumcu, O.: (2011), “*Gümrükte Noksan Addedilen Eşya Sebebiyle Vergilemede Kanunilik İlkesinin İhlali*”, Türkiye Akademik Adalet Dergisi, Cilt:1, Yıl:2, Sayı:6, 47-48.

Sayılğan, A. E.: (2011), “*Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler*”, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 11, Sayı: 1, 83-84.

Taşkıncan, A., Diğerleri.: (2011), “*Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminalinde Kontuar Atamaları İçin Karar Destek Sistemi Geliştirilmesi*”, Endüstri Mühendisliği Dergisi, Cilt: 22, Sayı: 3, 3.

Taylan, Ö. A.: (2016), “*Özel Maliyet Bedeli – II*”, E Yaklaşım Dergisi, Sayı: 278.

Yalçın, O.: (2009), “*Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)*”, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, Sayı: 44, 754.

Yayar, R., Tekin, B.: (2015), “*Türkiye’de Ulaşım Sektörünün Gelişimi ve Havayolu Firma Tercihinin Belirleyicileri: İzmir İlinde Bir Uygulama*”, Ege Akademik Bakış Dergisi, Cilt: 15, Sayı: 4, 539.

Yazgan, A. E., Yiğit, S.: (2013), “*Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi*”, S.Ü. İ.İ.B.F. Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Yıl: 13, Sayı: 25, 438.

Yüksel, H.: (2014), “*Sivil Havacılığın Gelişmesi ve Küreselleşme Sürecine Katkıları: Türkiye Örneği*”, Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi, Cilt: 5, Sayı: 11, 12.

Yüksel, S., Gerede, E.: (2012), “*Türkiye’de Havaaracı Bakım Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı Üzerine Bir Araştırma*”, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi, 128.

İnternet Kaynakları

Web_1:<http://www.ssd.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=3&dosyaID=44>

Web_2:<http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2063-hava-tasima-isletmeleri>

Web_3:<http://uygarturk.blogspot.com.tr/2011/04/ilk-ucma-denemeleri-tayyare-parasut.html>

Web_4:http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Hava%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf

Web_5: [https://tr.wikipedia.org/wiki/Balon_\(hava_ta%C5%9F%C4%B1t%C4%B1\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Balon_(hava_ta%C5%9F%C4%B1t%C4%B1))

Web_6:<http://www.tayyareci.com/hvtarihi/vecihihurkus/>

Web_7:http://www.cankaya.edu.tr/duyuru/video/vecihi_hurkus.php

Web_8:<http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2013/08/29/hurkus-ilk-ucusunu-gerceklestirdi>

Web_9:<http://www.havayolu101.com/2010/05/11/nuri-demirag-ve-turkiyede-ucak-uretimi/>

Web_10:http://www.aksiyon.com.tr/semih-inceoz/nuri-demirag_500039

Web_11:<http://www.nuridemirag.com/>

Web_12:<http://www.cokbilgi.com/yazi/ilk-turk-ucagi-nud-36/>

Web_13:<http://www.tayyareci.com/makaleler/altunbulak/images/9KALKINMAPLANI.pdf> s.6.

Web_14: <http://www.yenisafak.com/dunya/ikinci-sars-krizi-509871>

Web_15: <http://www.dhmi.gov.tr/haberler.aspx?HaberID=2177#.VipqP9LhCt8>

Web_16:<http://www.skylife.com/tr/2013-04/turkiye-de-havacilik-sektoru>

Web_17:<http://www.airnewstimes.com/havacilik-sektoru-dunyanin-uc-kati-buyudu-35106-haberi.html>

Web_18:<http://www.dengegazetesi.com.tr/sivil-havacilik-sektorunde-onemli-anlasmalar-112780h.htm>

Web_19:<http://www.airnewstimes.com/iata-ortadogu-havacilikta-hizla-buyuyecek-27439-haberi.html>

Web_20:http://www.kalkinma.gov.tr/KamuOzelIsbirligiYayinlar/6-Havaalan%20Yat%20B1r%20B1mler%20B1nda_%20%26zelle%20%26Firme_D%20%26Nyadaki_Uygulamalar_ve_T%20%26Crkiye_%20%26B0%20%26A7in_%20%26neriler.pdf

Web_21:<http://www.haberler.com/subat-ayinda-havacilikta-global-yolcu-trafigi-5865602-haberi/>

Web_22:<http://www.tdk.gov.tr>

Web_23: <http://www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=2&dosyaID=204>

Web_24:<http://www.ataturkairport.com/tr-TR/havayollari1/Pages/yerhizmetleri.aspx>

Web_25:<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/seyahat-bilgileri/bagaj/transit-transfer-yolcu-bagaj-islemleri>

Web_26:<http://www.havas.net/tr/Hizmetlerimiz/YerHizmetleri/Pages/YukKontrolHaberlesmeVeUcusOperasyonHizmetleri.aspx>

Web_27:<http://www.havas.net/tr/Hizmetlerimiz/YerHizmetleri/Pages/RampHizmetleri.aspx>

Web_28:<http://www.havas.net/tr/Hizmetlerimiz/YerHizmetleri/Pages/YukKontrolHaberlesmeVeUcusOperasyonHizmetleri.aspx>

Web_29:<http://www.airnewstimes.com/havaalanlari-yer-hizmetleri-yonetmeligi-nde-ucus-operasyon-degisikligi-4283-haberi.html>

Web_30:<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/seyahat-bilgileri/sikca-sorular-sorular/ucakta/ikram>

Web_31:<http://web.shgm.gov.tr/doc3/yerhiztas.doc>

Web_32:<http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal-projeler/195-gozetim-ve-yonetim-hizmetlerinin-yayginlastirilmesi>

Web_33:<http://tavguvenlik.com/ucak-ozel-guvenlik.aspx>

Web_34:<https://akademi.thy.com/egitimdetay/ucak-ozel-guvenlik-hizmet-ve-denetimi/1595>

Web_35:<http://www.havas.net/tr/Hizmetlerimiz/YerHizmetleri/Pages/TemsilVeGozetimiHizmeti.aspx>

Web_36:<http://web.shgm.gov.tr/tr/genel-duyurular/1066-havaalanlari-yer-hizmet-turleri-ve-detaylari-talimati-shy-150-10anda-degisiklik-yapildi>

Web_37:<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/havalaniyerhizmetleri.pdf> s.28.

Web_38:http://www.selcuk.edu.tr/dosyalar/files/074/Serbest_B%C3%B6lgeler_pdf.pdf

Web_39:<http://www.temesist-raf.com/tr/antrepo-nedir-antreponun-tanimi-antrepo-tipleri.html>

Web_40: <http://www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=2&dosyaID=136>

Web_41:<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/RAMPBaski.pdf>

Web_42:<http://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2014/TurkiyeSivilHavacilikSektorRaporu.pdf>

Web_43:<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2014faaliyetraporuv2.pdf>

Web_44:http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/havacilik_isletmeleri/yer_hiz_kuruluslari.pdf

Web_45:<http://tr.tgs.aero/>

Web_46:<http://www.havas.net/tr/Hakkimizda/Pages/Tarihce.aspx>

Web_47:<http://www.celebi.com.tr/tr/yazi.php?id=12>

Web_48:<http://havakargoturkiye.com/Sektor-Rehberi/Yer-Hizmeti-Sirketleri>

Web_49:<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2014faaliyetraporuv2.pdf>

Web_50:<http://www.ubak.gov.tr/>

Web_51:http://www.turkcebilgi.com/ula%C5%9Ft%C4%B1rma_bakanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1

Web_52:<http://www.acexta.com/wp-content/uploads/IATA-ACENTA-TANITIM.pdf>

Web_53:https://tr.wikipedia.org/wiki/Uluslararası_Hava_Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1l%C4%B1%C4%9F%C4%B1_Birli%C4%9Fi

Web_54:http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Hava%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1l%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf s.12

Web_55:https://tr.wikipedia.org/wiki/Uluslararası_Sivil_Havac%C4%B1l%C4%B1k_%C3%96rg%C3%BCt%C3%BC

Web_56:<http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1-tarihce>

Web_57:<http://www.airportturk.net/sivil-havacilik-shgm-gorevleri.html>

Web_58:<http://www.dhmi.gov.tr/DHMIPage.aspx?PageID=1#.VhTIXeztlBc>

Web_59:<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/RAMPbaski.pdf>

Web_60:<http://www.mfa.gov.tr/eurocontrol.tr.mfa>

Web_61:<http://iguhavacilik.jimdo.com/sivil-havac%C4%B1%C4%B1k/uluslararası%C4%B1-sivil-havac%C4%B1%C4%B1k-kurulu%C5%9Flar%C4%B1/>

Web_62:<http://web.shgm.gov.tr/tr/genel-duyurular/985-ulkemizin-jaa-yonetimini-ustlenmesi>

Web_63: <http://www.alomaliye.com/2011/02/14/turk-ticaret-kanunu-6102-sayili-kanun/>

Web_64: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf> s,2.

Web_65: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5520.doc>

Web_66: http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/Tebliğler/5520/1.html

Web_66: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.4.193.pdf>

Web_67: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.4.213.pdf>

Web_68:http://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/user_upload/Yararlı_Bilgiler/amortisman_oranlari.pdf

Web_69: <http://www.verginet.net/dtt/1/katma-deger-vergisi.aspx>

Web_70:<http://www.alomaliye.com/2015/01/02/katma-deger-vergisi-kanunu-3065-sayili-kanun/>

Web_71:http://www.yalova.edu.tr/Files/UserFiles/80/3065_sayl_katma_deer_kanunu.pdf

Web_72:<http://www.muhasibedersleri.com/muhasebenin-onemi.html>

Web_73:<http://muhasibeprogram.com/muhasebe/amac/>

Web_74:http://www.iku.edu.tr/TR/ects_bolum.php?m=3&p=79&f=6&r=0&ders_id=3106&ects=ders_detay&cat=20122013

Web_75:<http://www.muhasibedersleri.com/kurumsal-basvurular/defter-tutma-sorumlulugu.html>

Web_76:<http://www.muhasibedersleri.com/pratik-bilgiler/bilanco-defter-tutma-hadleri.html>

Web_77:http://www.muhasibenet.net/mh-1701_vergilemede%20belge%20duzeni%20ve%20yeni%20belgeler.html

Web_78:<http://www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuat/ eski/muhsisteb1ekmuh5c.htm>

Web_79:http://web.karabuk.edu.tr/muratyildirim/H11_ISL108.pdf

Web_80: <http://www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=5&dosyaID=184> s.1-5.

Web_81:<http://www.dhmi.gov.tr/dosyalar/pdf/DHMi-Havacilik-Terimleri-Sozlugu.pdf>

Web_82:<http://www.ismmmo.org.tr/HTMLPrint.asp?id=3288>

Diğer Kaynaklar

Maliye Bakanlığı İstanbul Defterdarlığı Muktezası.

Milli Eğitim Bakanlığı, Havayolu Taşımacılığı, Ankara, 2011, s,3.

Havaalanı Yer Hizmetleri El Kitabı

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu, 2014.

Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2013, Haziran 2014.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havacılık Talimatı

Yer Hizmetleri Müdürlüğü Mevzuat Kitabı

Kurumlar Vergisi Kanunu

Vergi Usul Kanunu

Türk Ticaret Kanunu

Gelir Vergisi Kanunu

Katma Değer Vergisi Kanunu

Türk Sivil Havacılık Kanunu



ÖZGEÇMİŞ

A.KEVSER OYLUMLU / 05.05.1975 - KİLİS

1991 KİLİS LİSESİ

1992 - 1993 ÇUKUROVA ÜNİVERSİTESİ-PEYZAJ MİMARLIĞI BÖLÜMÜ

1993 - 1997 İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ –BİLGİSAYARLI MUHASEBE VE VERGİ UYGULAMALARI BÖLÜMÜ

2007 - AÖF İŞLETME BÖLÜMÜ

2012 EYLÜL, SERBEST MUHASEBECİ MALİ MÜŞAVİRLİK BELGESİ

2013 -.... OKAN ÜNİVERSİTESİ MUHASEBE VE DENETİM TEZLİ YÜKSEK LİSANS (Halen devam etmekte)

2000 yılında meslek hayatına başlamış olup 2004 haziran ayına kadar hizmet sektöründe çeşitli alanlarda muhasebe bölümlerinde çalışmıştır. Türk Sanat Müziği ilgi alanları arasında olup, Ud enstrümanı icracısı olarak Kilis ve İstanbul'daki çeşitli korolarda görev yapmıştır. 2004 haziran ayından itibaren Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. Muhasebe Bölümünde çalışmakta olup evli ve iki çocuk annesidir.