

T.C. ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİ
VE
TÜRK SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ İÇİN
ORGANİZASYON YAPISI ÖNERİSİ

(Doktora Tezi)

Yıldırım SALDIRANER /
Endüstri Mühendisi

ESKİŞEHİR, 1991

Anadolu Üniversitesi
Mühendislik Fakültesi

İÇİNDEKİLER

	SAYFA
İÇİNDEKİLER	i
KISALTMALAR	ix
ŞEKİLLER	xi
I. GİRİŞ	1
II. SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNE GENEL BİR BAKIŞ, İŞLEVLER VE GENEL ÖZELLİKLER	5
1. SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİ	5
2. SİVİL HAVACILIK İŞLETMELERİNİN SINIFLANDIRILMASI	8
2.1. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın Sivil Havacılık İşletmeleri Sınıflandırması	8
2.2. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Sivil Havacılık İşletmeleri Sınıflandırması	9
3. SİVİL HAVACILIK İŞLETMELERİNİN İŞLEVLERİ	18
3.1. Yolcu ve Yük Taşımacılığı	18
3.2. Zirai İlaçlama, Yangınla Mücadele	20
3.3. Hasta ve Yaralı Nakli	22
3.4. Toplumları Yakınlaştırma	23
3.5. Araştırma ve Geliştirme	25
3.6. Sivil Havacılığın Diğer İşlevleri	26
4. SİVİL HAVACILIK İŞLETMELERİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ	27
4.1. Hizmet Organizasyonu	27
4.2. Açık Sistemler	31
4.3. Sürekli Hizmet Arzı	32

4.4. Özellikli Personel ve Sürekli Eğitim Gereksinimi.	34
III. SIVİL HAVACILIKTA TARİHSEL GELİŞİM	37
1. DÜNYA'DA SIVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNİN GELİŞİMİ	37
2. TÜRKİYE'DE SIVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNİN GELİŞİMİ	44
IV. TÜRKİYE'DEKİ SIVİL HAVACILIK KURULUŞLARI VE ORGANİZASYON YAPILARI	48
1. SEKTÖRDEKİ KURULUŞLAR	48
2. SIVİL HAVACILIK KURUMLARI	49
2.1. Ulaştırma Bakanlığı	49
2.2. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	55
2.3. Demiryolları, Limanlar, Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü	62
2.4. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü	63
2.5. Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü	67
3. SIVİL HAVACILIK İŞLETMELERİ	69
3.1. Havayolu İşletmeleri	70
3.2. Hava Taksi İşletmeleri	77
3.3. Genel Havacılık İşletmeleri	78
3.4. Havacılık Kulüpleri	80
3.5. Uçakla Zirai Mücadele İşletmeleri ..	84
4. HAVAALANI YER HİZMETLERİ KURULUŞLARI	85
5. EĞİTİM KURULUŞLARI	92
6. DİĞER KURUM VE KURULUŞLAR	97

V. TÜRK SİVİL HAVACILIK OTORİTESİNDE ORGANİZASYON SORUNLARI VE YENİDEN YAPILANMA GEREKSİNİMİ .	99
1. DAHA ÖNCEKİ YILLARDA YAPILAN ÇALIŞMALARDA BELİRLENEN SORUNLAR	99
2. GÜNÜMÜZÜN SORUNLARI	107
2.1. Genel Sorunlar	107
2.1.1. Genel Politikanın Detaylarının Olmaması	107
2.1.2. Kuruluşlar Arası Eşgüdümde Eksiklikler	108
2.1.3. Mevzuat Eksiklikleri	111
2.1.4. Diğer Sorunlar	112
2.1.4.1. Havaaraçları Çeşitliği	113
2.1.4.2. Eğitimlerde Çeşitlilik	114
2.1.4.3. Araştırma ve Geliştirme İmkanlarının Olmaması	116
2.2. Organizasyon Sorunları	117
2.2.1. Organizasyon Yapısındaki Yetersizlikler	117
2.2.2. Otorite Tesisindeki Güçlükler	121
2.2.3. Personel Politikası	124
2.2.4. Gelir Elde Etme İmkanının Olmaması	125
3. YENİDEN YAPILANMA GEREKSİNİMİ	127
VI. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK TEŞKİLATI ÜYESİ ÇEŞİTLİ ÜLKELERDE SİVİL HAVACILIK OTORİTELERİ VE ORGANİZASYON YAPILARI	131
1. ICAO ÜYESİ 88 ÜLKEDE SİVİL HAVACILIK OTORİTELERİ VE ORGANİZASYON YAPILARI	131

1.1.	Afganistan Sivil Havacılık ve Turizm İşlemleri Bakanlığı	132
1.2.	Almanya Sivil Havacılık ve Uzay Uçuşları Teşkilatı	133
1.3.	Amerika Birleşik Devletleri Sivil Havacılık Teşkilatı	135
1.4.	Angola Ulusal Sivil Havacılık Müdürlüğü	149
1.5.	Aruba Sivil Havacılık Müdürlüğü ...	149
1.6.	Avustralya Ulaşım ve Haberleşme Departmanı	152
1.7.	Bahama Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü	154
1.8.	Barbados Sivil Havacılık Teknik Baş Müdürlüğü	154
1.9.	Belize Sivil Havacılık Şefliği	156
1.10.	Bangladeş Sivil Havacılık Otoritesi	158
1.11.	Brezilya Havacılık Bakanlığı	160
1.12.	Danimarka Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü	164
1.13.	Endonezya Hava Haberleşme Genel Müdürlüğü	166
1.14.	Fiji Sivil Havacılık Başkanlığı ...	166
1.15.	Filipinler Hava Ulaştırma Bürosu ..	168
1.16.	Finlandiya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	170
1.17.	Fransa Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü	173
1.18.	Gambia Sivil Havacılık Dairesi	178
1.19.	Guyana Sivil Havacılık Müdürlüğü ..	178
1.20.	Güney Kore Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü	181
1.21.	Hindistan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	181

1.22. Hollanda Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürlüğü	183
1.23. Hongkong Sivil Havacılık Müdürlüğü	185
1.24. Irak Sivil Havacılık Kurulu Genel Müdürlüğü	189
1.25. İngiltere Sivil Havacılık Otoritesi	189
1.26. İran Sivil Havacılık Organizasyonu İdaresi	194
1.27. İrlanda Sivil Havacılık Sekreterliği	196
1.28. İtalya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	198
1.29. İzlanda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	200
1.30. Jamaika Sivil Havacılık Müdürlüğü .	201
1.31. Japonya Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü	204
1.32. Kanada Sivil Havacılık Grubu	205
1.33. Kenya Sivil Havacılık Müdürlüğü	206
1.34. Kuveyt Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	208
1.35. Kıbrıs (Güney) Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü	210
1.36. Kuzey Kore Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü	210
1.37. Lesotha Sivil Havacılık Müdürlüğü .	212
1.38. Liberya Sivil Havacılık Müdürlüğü .	214
1.39. Lübnan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	217
1.40. Macaristan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	218
1.41. Malawi Sivil Havacılık Departmanı .	218
1.42. Maldiv Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü	221

1.43. Malezya Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü	221
1.44. Malta Sivil Havacılık Müdürlüğü ...	223
1.45. Mozambik Sivil Havacılık Devlet Sekreteryası	225
1.46. Mısır Sivil Havacılık Otoritesi ...	228
1.47. Nepal Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü	229
1.48. Norveç Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü	231
1.49. Pakistan Sivil Havacılık Otoritesi	233
1.50. Polonya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	234
1.51. Portekiz Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	236
1.52. Sierra Leone Sivil Havacılık Departmanı	238
1.53. Singapur Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	240
1.54. Solomon Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü	242
1.55. Somali Sivil Havacılık Departmanı	242
1.56. SSCB Sivil Havacılık Bakanlığı	244
1.57. Suudi Arabistan Sivil Havacılık Bakanlığı	247
1.58. Sri Lanka Sivil Havacılık Departmanı	249
1.59. Surinam Sivil Havacılık Müdürlüğü	251
1.60. Swaziland Sivil Havacılık Müdürlüğü	253
1.61. Tanzania Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	253
1.62. Tayland Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü	255
1.63. Trinidad ve Tabago Sivil Havacılık Müdürlüğü	259

1.64. Uganda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	261
1.65. Ürdün Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürlüğü	261
1.66. Yemen Sivil Havacılık ve Meteoroloji Otoritesi	263
1.67. Yeni Zellanda Hava Ulaşım Bölümü Genel Müdürlüğü	265
1.68. Yunanistan Sivil Havacılık Otoritesi	266
1.69. Yugoslavya Hava Ulaşım İşleri Genel Müdürlüğü	269
1.70. Diğer Ülkeler	271
2. 88 ÜLKEDE ORTAK ÖZELLİKLER	272
2.1. Sivil Havacılık Otoritelerinin İsimlendirilme Şekli	293
2.2. Sivil Havacılık Otoritelerinin Bağlı Olduğu Kuruluşlar	295
2.3. Sivil Havacılık Otoritelerinde Ana Birim Adedi	297
2.4. Sivil Havacılık Otoritelerinde Ana Birimler	298
VII. TÜRK SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ (SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ) İÇİN MODEL ÖNERİSİ	301
1. MODELİN GENEL İLKELERİ	302
2. UYGULANABİLİR BİR MODEL ÖNERİSİ	305
2.1. Hukuki Statü	305
2.2. Organizasyon Yapısı	308
2.2.1. İsimlendirme	308
2.2.2. Yönetim Birimleri	309
2.2.3. Bütçe Gelirleri	335

3. UYGULAMADA GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURULACAK HUSUSLAR	337
3.1. Genel Hususlar	337
3.1.1. Otorite Tesisi	337
3.1.2. Eşgüdüm Sağlanması	338
3.1.3. Havaalanı Otoritesi	340
3.1.4. Eğitim Yetkilendirmeleri	340
3.2. SHGM İçin Öneriler	341
3.2.1. Personel Görevlendirmeleri ..	341
3.2.2. Personel Ücretleri	342
VIII. SONUÇ	344
EKLER	346
EK-1: Uçakla Zirai Mücadele İşletmeleri Adları ve Hava Aracı Durumları	347
EK-2: Ulaştırma Bakanlığı Tarafından İşletme Ruhsatı Verilmiş Havacılık İşletmeleri ve Hava Aracı Durumları	349
EK-3: Türk Hava Kurumu Hava Araçları Durumu	355
YARARLANILAN KAYNAKLAR	356

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
Amd.	: Amendment / Ek
Bkz.	: Bakınız
çev.	: Çeviren
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
DLH/DLHI	: Demiryolları, Limanlar, Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
DMİ	: Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı
Doc.	: Document / Döküman
ECAC	: European Civil Aviation Conference / Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
EUROCONTROL	: European Organization for the Safety of Air Navigation / Hava Seyrüseferinin Emniyeti için Avrupa Örgütü (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Örgütü)
FAA	: Federal Aviation Association / Federal Havacılık Teşkilatı
FCAD	: France Civil Aviation Department(s) / Fransız Sivil Havacılık Departman(lar)ı
H/A	: Havaalanı
HAVAŞ	: Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.
ICAO	: International Civil Aviation Organization / Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
INCAD	: Information on National Civil Aviation Departments / Ulusal Sivil Havacılık Departmanları Hakkında Bilgiler
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
M./m.	: Madde
ODTÜ	: Orta Doğu Teknik Üniversitesi

RG.	: Resmi Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SHMYO	: Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu
Sny.	: Sayfa No Yok
T.	: Tarih
THK	: Türk Hava Kurumu
THT	: Türk Hava Taşımacılığı A.Ş.
THY	: Türk Hava Yolları A.O.
UB	: Ulaştırma Bakanlığı
USAS	: Uçak Servisi A.Ş.
Yönt.	: Yönetmelik

Ş E K İ L L E R

NO	ŞEKİL ADI	SAYFA NO
IV-1	Ulaştırma Bakanlığı Organizasyon Şeması ..	52
IV-2	Ulaştırma Bakanlığı Bağlı ve İlgili Kuruluşları	54
IV-3	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	61
IV-4	Devlet Hava Meydanları İşletmesi Organizasyon Şeması	66
IV-5	Türk Hava Yolları A.O. Organizasyon Şeması	75
IV-6	Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. Organizasyon Şeması	89
IV-7	Çelebi Hava Servisi A.Ş. Organizasyon Şeması	91
VI-1	Afganistan Sivil Havacılık ve Turizm İşlemleri Bakanlığı Organizasyon Şeması ..	134
VI-2	ABD Ulusal Ulaşım Güvenlik Kurulu Bölgesel Teşkilatlanma Durumu	139
VI-3	ABD Federal Havacılık Teşkilatı Organizasyon Şeması	144
VI-4	ABD Federal Havacılık Teşkilatı Havacılık Standartları Bölüm Detay Organizasyon Şeması	147
VI-5	ABD Federal Havacılık Teşkilatı Bölgesel Teşkilatlanma Durumu	148
VI-6	Angola Ulusal Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	150
VI-7	Aruba Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	151
VI-8	Bahama Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	155
VI-9	Barbados Sivil Havacılık Teknik Baş Müdürlüğü Organizasyon Şeması	157
VI-10	Belize Sivil Havacılık Şefliği Organizasyon Şeması	159

NO	ŞEKİL ADI	SAYFA NO
VI-11	Bangladeş Sivil Havacılık Otoritesi Organizasyon Şeması	161
VI-12	Brezilya Sivil Havacılık Bakanlığı Organizasyon Şeması	163
VI-13	Danimarka Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	165
VI-14	Endonezya Hava Haberleşme Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	167
VI-15	Fiji Sivil Havacılık Başkanlığı Organizasyon Şeması	169
VI-16	Filipinler Hava Ulaştırma Bürosu Organizasyon Şeması	171
VI-17	Finlandiya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	172
VI-18	Fransa Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	176
VI-19	Fransız Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü Bölgesel Teşkilatlanma Durumu ..	177
VI-20	Gambia Sivil Havacılık Dairesi Organizasyon Şeması	179
VI-21	Guyana Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	180
VI-22	Güney Kore Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	182
VI-23	Hollanda Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	186
VI-24	Hongkong Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	188
VI-25	Irak Sivil Havacılık Kurulu Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	190
VI-26	İngiltere Ulaştırma Departmanı Organizasyon Şeması	193
VI-27	İngiltere Sivil Havacılık Otoritesi Kurulu Organizasyon Şeması	195

NO	ŞEKİL ADI	SAYFA NO
VI-28	İran Sivil Havacılık Organizasyon İdaresi Organizasyon Şeması	197
VI-29	İrlanda Sivil Havacılık Sekreterliği Organizasyon Şeması	199
VI-30	İzlanda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	202
VI-31	Jamaika Sivil Havacılık Otoritesi Organizasyon Şeması	203
VI-32	Kenya Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	207
VI-33	Kuveyt Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	209
VI-34	Kıbrıs (Güney) Sivil Havacılık Departmanı Organizasyon Şeması	211
VI-35	Kuzey Kore Sivil Havacılık İdaresi Organizasyon Şeması	213
VI-36	Lesotho Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	215
VI-37	Liberya Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	216
VI-38	Macaristan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	219
VI-39	Malawi Sivil Havacılık Departmanı Organizasyon Şeması	220
VI-40	Maldiv Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	222
VI-41	Malezya Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	224
VI-42	Malta Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	226
VI-43	Mozambik Sivil Havacılık Devlet Sekreteryası Posta, Haberleşme ve Sivil Havacılık Başkanlığı Organizasyon Şeması	227

NO	ŞEKİL ADI	SAYFA NO
VI-44	Nepal Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	230
VI-45	Norveç Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	232
VI-46	Pakistan Sivil Havacılık Otoritesi Organizasyon Şeması	235
VI-47	Portekiz Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	237
VI-48	Sierra Leone Sivil Havacılık Departmanı Organizasyon Şeması	239
VI-49	Singapur Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	241
VI-50	Solomon Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	243
VI-51	Somali Sivil Havacılık Departmanı Organizasyon Şeması	245
VI-52	SSCB Sivil Havacılık Bakanlığı Organizasyon Şeması	248
VI-53	Sri Lanka Sivil Havacılık Departmanı Organizasyon Şeması	250
VI-54	Surinam Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	252
VI-55	Swaziland Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	254
VI-56	Tanzanya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	256
VI-57	Tayland Sivil Havacılık Departmanı Organizasyon Şeması	258
VI-58	Trinidad ve Tobago Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması	260
VI-59	Uganda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	262
VI-60	Ürdün Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	264

NO	ŞEKİL ADI	SAYFA NO
VI-61	Yeni Zelande Hava Ulaşım Bölümü Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	267
VI-62	Yugoslavya Hava Ulaşım İşleri Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	270
VII-1	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Temel Yönetim Birimleri	314
VII-2	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Denetim, Danışma ve Destek Birimleri	316
VII-3	SHGM, Hava Ulaşım Dairesi Başkanlığı Alt Bölümleri	318
VII-4	SHGM, Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı Bölümleri	320
VII-5	SHGM, Uçuş Standartları Dairesi Başkanlığı Bölümleri	322
VII-6	SHGM, Havaalanları Dairesi Başkanlığı Bölümleri	324
VII-7	SHGM, Planlama Araştırma ve Geliştirme Dairesi Başkanlığı Bölümleri	326
VII-8	SHGM, Uluslararası İlişkiler Dairesi Başkanlığı Bölümleri	327
VII-9	SHGM, İdari İşler Dairesi Başkanlığı Bölümleri	328
VII-10	SHGM, Mali İşler Dairesi Başkanlığı Bölümleri	329
VII-11	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü İçin Önerilen Organizasyon Şeması	331

I. GİRİŞ

Sivil havacılık faaliyetlerine 1912-1913 yıllarında, İstanbul Yeşilköy Hava Alanı'nda başlayan Ülkemiz, uzun yıllar Avrupa ülkelerinin önünde, uçak sayısı ve yolcu taşımacılığı ile uçak imalatında büyük gelişmeler içinde bulunmuş, ancak II. Dünya Savaşı'nın sonrasında, 1980'li yıllara kadar süren uzun bir duraklama devresi içine girmiştir.

1983 yılında yayınlanan 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile özel sektöre de hava taşımacılığı ve havaalanı işletmeciliği hakkı verilmesi suretiyle, Türk Sivil Havacılığı'nda yeni bir dönem başlamıştır. Son yıllarda sivil havacılık faaliyetlerinin mümkün olan her il'e yaygınlaştırılması çalışmalarının etkisi ile, sivil hava taşıyıcıları, genel havacılık işletmeleri, eğitim ve sportif amaçlı kuruluşlar ve uçak, helikopter, planör gibi hava araçları sayısındaki artışlar yanında havaalanlarımızın sayısı da hızla artmaya başlamıştır.

1933 yılında Ülkemiz sivil hava taşımacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi için, bugünkü Türk Hava Yolları A.O. ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün oluşumunda ilk adım sayılan Hava Yolları İşletme İdaresi kurulmuştur. 1954 yılında da sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi, denetlenmesi ve yönlendirilmesi amacıyla Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. 1983 yılına kadar sadece kamu kuruluşları tekelinde kalan sivil havacılık faaliyetlerinin, bu tarihten sonra özel sektöre de açılması sonucu, hızla artan sivil havacılık

işletmeleri, hava araçları ve havaalanları sayısına rağmen bugünkü adıyla Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün mevcut yapısı ve yetkilerinde bir değişiklik olmamıştır. Bunun yanında artan sorumluluklarını karşılayabilecek yeterli deneyimli personel teminindeki güçlükler nedeniyle de, personel sayısında artış değil, azalmalar meydana gelmiştir.

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organization - ICAO) tarafından yayınlanan ye ülkelerin sivil havacılık teşkilatlarının yapıları incelendiğinde, adı ve yapısı ne olursa olsun, sivil havacılık birimleri "Otorite" olarak kabul edilmektedir. Otorite kabul edilen bu sivil havacılık birimlerinin otoritelerinin yaptırım gc, ilgili ülkeler tarafından yasal düzenlemeler ile sağlanmış ve böylece uçuş ve can emniyetinin en st düzeyde temini için imkan yaratılmıştır.

Hızla gelişmekte olan Dünyamızda, lkeler arasındaki sosyal, kültürel ve ekonomik ilişkilerde, önemli unsurlardan birisi, belki de en önemlisi, ülkeler arası düzenli hava ulaşım olanağının sağlanmasıdır. Bugün için Türkiye ile 59 ülke arasında "İkili Hava Ulaştırma Anlaşması" mevcut olup, daha birçok ülke ile anlaşma yapılması gerekmektedir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün, taraf olunan uluslararası mevzuat, yabancı ülkelerle ilişkiler, bu ülkelerin hava taşıyıcılarının ticari hak ile uçuş faaliyetlerinin belirlenmesi ve denetlenmesi, ülkemiz hava taşıyıcılarının ve

havacılık şirketlerinin kurulması, izlenmesi, denetlenmesi ve havacılık standartlarının tesbiti, yenilenmesi ve denetlenmesi gibi temel faaliyetlerin sürdürülmesi için ve hepsinden önce "uçuş ve can emniyeti"nin istenen gerekli düzeyde sağlanmasını teminen, uygun yaptırım gücüne sahip yeni bir yapılanma içine girmesi kaçınılmaz görülmektedir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün bu yeni yapılanması tek başına istenen sonucu getirecek özellikte olmayıp, mevcut tüm sivil havacılık mevzuatının günün şartlarına göre yeniden düzenlenmesi, kamu sektöründeki sivil havacılıkla ilgili faaliyette bulunan diğer kuruluşların, Devlet Otoritesi altında yapılması gerekli faaliyetlerinin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bünyesine aktarılması gerekli görülmektedir.

Bu çalışmanın amacı, tüm sivil havacılık sektörünü ele alarak bugünkü durumun tesbitini yapmak, diğer ülkelerdeki yapılanmayı inceleyerek, Ülkemiz Sivil Havacılık Otoritesi için yeni bir yapı önerisi sunmaktır.

Çalışma sırasında, ICAO ülkelerindeki mevcut sistemlerin Ülkemiz için uygun yönleri incelenmiş, Türkiye'deki mevcut bürokratik yapılanmaya uyum sağlayarak, gerçekleştirilmesi mümkün bir yapı geliştirilmesine dikkat gösterilmiştir.

Sekiz bölümden oluşan bu çalışmanın Giriş'ten sonraki ikinci Bölüm'ünde "Sivil Havacılık Faaliyetlerine Genel Bir Bakış, İşlevler ve Genel Özellikler" başlığı altında, sivil havacılık faaliyetleri açıklanmış, sivil havacılık işletmelerinin

sınıflandırılması yapılmış ve işlevleri anlatılmıştır. Ayrıca, faaliyetler açısından sivil havacılık işletmelerinin genel özellikleri verilmiştir.

Üçüncü Bölüm'de Dünya'da ve Türkiye'de sivil havacılık faaliyetlerinin gelişimi, Dördüncü Bölüm'de, Türkiye'deki sivil havacılık kuruluşları ve organizasyon yapıları, Beşinci Bölüm'de de Türk Sivil Havacılık Otoritesi'nde organizasyon sorunları ve yeniden yapılanma gereksinimi açıklanmıştır.

Altıncı Bölüm'de, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı üyesi ülkelerden 88'inin sivil havacılık otoritesi ve organizasyon yapıları genel hatlarıyla incelenmiş, ve ortak özellikleri belirlenmiştir. Yedinci Bölüm'de, Ülkemiz Sivil Havacılık Otoritesi (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) için geliştirilen yapı önerisi açıklanmıştır.

Sonuç Bölümü'nde de, çalışmada ulaşılan sonuçlar özetlenmiştir.

Adı geçen Anlaşma'nın 43 ncü maddesi gereğince kurulmuş bulunan "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı"nın (ICAO), Anlaşma'nın 90 ncı maddesinin verdiği yetkiye dayanarak düzenlemekte ve yayınlamakta olduğu ve Anlaşma'yı tamamlayıcı özellikte olan toplam 18 Ek'inden 6 No.lu olanlarında (Bölüm I- Uluslararası Ticari Hava Taşımacılığı, Bölüm II - Uluslararası Genel Havacılık, Bölüm III - Uluslararası Faaliyetler - Helikopterler), sivil havacılık işletmeleri;

- 1) Ticari,
- 2) Genel,
- 3) Helikopter,

faaliyetleri olmak üzere üç grup altında toplanmıştır (6). ICAO, Ek-6'nın üç bölümünde de faaliyet tipleri olarak alt detay belirtilmemiş, sadece belirtilen faaliyet tiplerinin yürütülebilmesi için gerekli standart ve kurallar açıklanmıştır. Sivil havacılık işletmeleri için işletme türleri konusunda bir açıklık getirilmemiştir.

2.2. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Sivil Havacılık İşletmeleri Sınıflandırması

19.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile sivil havacılık işletmelerinin sınıflandırılması yapılmamış olup, Kanun'un 18 - 30 ncu maddelerinde ticari hava taşıyıcıları

(6) Bkz.: UB, Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ..., s. 57-58.

için işletme izni verilmesine esas genel kurallar açıklanmış, 33 ncü madde ile de yabancı hava yolu işletmelerinin, yabancı ülkeler ile Türkiye arasındaki sivil havacılık faaliyetleri düzenlenmiştir (7).

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun yayınlanması ile özel sektöre de, sivil havacılık işletmeciliği faaliyetlerinde bulunma olanağı sağlanması sonucu, bu işletmelerin kuruluş koşullarını düzenlemek ve faaliyetleri ile ilgili kuralları belirlemek amacıyla, ICAO'nun 6 No'lu Ek'leri esas alınarak, sırasıyla; 14.06.1984 tarihinde "Genel Uçak İşletme Yönetmeliği (SHY-6B)", 16.06.1984 tarihinde "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)" ve 08.03.1987 tarihinde "Çok Hafif Hava Araçları Yönetmeliği (SHY-6C)" yayınlanmıştır. Bu yönetmeliklerden önce de, 02.05.1979 tarihinde "Uçakla Zirai Mücadele İşletme Yönetmeliği" yayınlanmış bulunmaktadır. Belirtilen yönetmeliklerde yer alan sivil havacılık işletmeleri ile bu işletmelerin faaliyet konuları ve bunlara ilişkin tanımlar şöyledir:

A. Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği :

Ticari hava taşıma işletmeleri, hava taşımacılık faaliyetlerini ticari amaçla yapan gerçek ve tüzel kişilerdir. Bu işletmelerin faaliyet konuları, ilgili yönetmelikte şu şekilde belirtilmiştir (8):

(7) UB, "Türk Sivil Havacılık Kanunu", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ..., s. 65-67.

(8) UB, "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ..., s. 97-98.

(1) Tarifeli Dış Hat Taşımaları: Türkiye'nin ikili anlaşma yaptığı ülkeler ile Türkiye arasında yolcu, yük ve posta taşımak üzere, Ulaştırma Bakanlığı tarafından önceden onaylanmış bir uçuş tarifesine bağlı olarak yapılan taşımalar.

(2) Tarifesiz Dış Hat Yolcu Taşımaları: Yabancı ülkeler ve bu ülkeler ile Türkiye arasında önceden belirli bir uçuş tarifesine bağlı olmaksızın, yolcu taşımak üzere yapılan seferler.

(3) Tarifesiz Dış Hat Yük Taşımacılığı: Yabancı ülkeler ve bu ülkeler ile Türkiye arasında, önceden belirli bir uçuş tarifesine bağlı olmaksızın sadece yük taşımak üzere yapılan seferler.

(4) Tarifeli İç Hat Taşımaları: Türk Hava Sahası içinde, işletmeye açık havaalanları arasında Ulaştırma Bakanlığı tarafından onaylanmış bir uçuş tarifesine bağlı olarak yolcu, yük ve posta taşımak üzere yapılan seferler.

(5) Tarifesiz İç Hat Yolcu Taşımaları: Türk Hava Sahası içinde, işletmeye açık havaalanları arasında, önceden belirli uçuş tarifesine bağlı olmaksızın yolcu taşımak üzere yapılan seferler.

(6) Tarifesiz İç Hat Yük Taşımaları: Türk Hava Sahası içinde, işletmeye açık havaalanları arasında tarifesiz olarak yolcu taşımaksızın sadece yük taşımak için yapılan seferler.

(7) Hava Taksi İşletmeciliği: Belirli bir uçuş tarifesine bağlı kalmaksızın yapılan hava işletmeciliği; Özel kiralama, hasta ve yaralı nakli, turistik gezi ve reklam gibi çeşitli hizmetlerin yerine getirilmesi için yapılacak uçuşlar.

(a) Özel Kiralama Uçuşları: Bir şahıs veya grup tarafından uçağın kiralanması ile yurt içinde ve yurt dışında yapılan yolcu seferleri.

(b) Turistik Gezi Uçuşları : Önceden belirli bir hava alanından kalkarak, belirli bir güzergah ve yükseklikten uçularak havadan herhangi bir tarihi veya turistik yerin turistlere gösterilmesi için yapılan uçuşlar.

(c) Ambulans Uçuşları: Hasta ve yaralılarla bunlara refakat edecek yolcuların, işletmeye açık havaalanları arasında taşınmasını kapsayan uçuşlar.

(d) Reklam Uçuşları: Reklam maksadıyla havada pano çekilmesi veya havadan yere reklam malzemesi atmak üzere yapılan uçuşlar.

B. Genel Uçak İşletme Yönetmeliği :

Genel uçak işleticileri, ticari amaç taşımayan ve ücret karşılığı olmaksızın havacılık faaliyetlerinde bulunan gerçek ve tüzel kişilerdir. Bu işletmelerin faaliyet konuları, ilgili yönetmelikte şu şekilde belirtilmiştir (9):

(1) Gerçek Kişi İşletmeleri: Türk vatandaşı bir şahsın kendi özel ihtiyaçlarında kullanılmak maksadıyla yapılan işletme.

(2) Tüzel Kişi İşletmeleri: Tüzel kişiliğe sahip özel ve kamu kuruluşlarının kendi faaliyetleri ile ilgili hizmetlerde kullanılmak maksadıyla yapılan işletme.

(9) UB, "Genel Uçak İşletme Yönetmeliği", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ..., s. 139-160.

(3) Sosyal, Sportif ve Uçuş Eğitimi İşletmeleri: Tüzel kişiliğe sahip, kanunla kurulmuş sosyal amaçlı kuruluşların ücret almaksızın yolcu ve yük taşınması, gençliğin havacılığa teşvik edilmesi, sportif amaçla uçurulması ve uçuş eğitimi yaptırılması gibi faaliyetlerde bulunan işletme.

C. Çok Hafif Hava Araçları İşletme Yönetmeliği :

Çok hafif hava aracı işleticileri, ticari veya genel amaçlı olarak çok hafif hava araçları ile havacılık faaliyetlerinde bulunan gerçek ve tüzel kişilerdir. Bu işletmelerin faaliyet konuları (tanımlar) şu şekilde belirtilmiştir (10):

(1) Sportif Havacılık Kuruluşları: Çok hafif hava araçlarının uçmaları, uçurulmaları ve uçucularının eğitimlerinin yaptırılması amacıyla kurulan kuruluşlar.

(2) Adı geçen yönetmelik'te, diğer işletmeler için tanım verilmemiş, hava araçları, motorlu ve motorsuz çok hafif hava araçları olarak ikiye ayrılmıştır.

D. Uçakla Zirai Mücadele İşletme Yönetmeliği:

Uçakla zirai mücadele işletmeleri, gerek ücret karşılığı ve gerekse işleticinin kendine ait arazilerde hava araçları kullanarak zirai mücadele faaliyetinde bulunduğu işletmeler olup, ilgili yönetmelikte faaliyet konuları, aşağıdaki şekilde belirtilmiştir (11):

(10) UB, "Çok Hafif Hava Araçları İşletme Yönetmeliği", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ..., s. 163-169.

(11) UB, "Uçakla Zirai Mücadele İşletme Yönetmeliği", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ..., s. 397-412.

(a) Uçakla havadan, Tarım Bakanlığı tarafından tesbit edilen tarım ilaçlarını atmak,

(b) Uçakla havadan, gübre atmak, tohumlama yapmak ve toprak islahı için gerekli işleri yapmak ve,

(c) Gerek tarla ve gerekse bahçe ziraati ile orman muhafazası için gerekli işleri yapmak.

Yukarıda açıklanan hava aracı işletmecileri için yapılan bu sınıflandırmalara ilave olarak, diğer sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili kuruluşlar da aşağıdaki kanun ve yönetmeliklerde şöyle tanımlanmıştır:

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda (12):

Havaalanı İşleticisi: Havaalanlarını işleten Devlet, kamu tüzel kişileri, gerçek kişiler ve tüzel kişiler.

Heliport Yönetmeliği'nde (13):

Heliport İşleticisi: Heliport işleten kişi veya kuruluşlar.

Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği'nde (14) :

(a) Yer Hizmetleri Kuruluşu: Havaalanlarında yer hizmetleri yapan 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname kapsamına giren

(12) UB, Türk Sivil Havacılık Kanunu ..., s. 67-68, m. 34.

(13) UB, "Heliport Yönetmeliği", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ..., s. 201-247, m. 2.

(14) UB, Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği (Ankara: RG, T. 25.1.1991, S.20766), s. 9.

kuruluşlar ile gerçek ve özel hukuk tüzel kişileri niteliğindeki kuruluşlar (15),

(b) Yerli Hava Taşıyıcısı: Türk tescilli veya özel izin ile yabancı tescilli hava araçlarını kullanarak hava taşımacılığı yapan gerçek ve özel hukuk tüzel kişileri (16),

(c) Yabancı Hava Taşıyıcısı: Yabancı tescilli hava araçlarını kullanarak, hava taşımacılığı yapan gerçek ve tüzel kişileri (17).

Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği'nde (18) :

(a) Genel Havacılık İşletmeleri: Bünyesinde bulunan hava araçlarını ticari maksat taşımaksızın kendi özel hizmetlerinde, havadan ilaçlamada, sosyal ve eğitim amaçlarında kullanan işletmeler (19),

(b) Ticari Hava Taşıma İşletmeleri: Bünyesinde bulunan hava araçlarını, ticari maksatla ücret karşılığında yolcu ve yük taşımak amacıyla kullanan işletmeler (20),

(c) Havaalanı İşletmeleri: Devlet veya özel teşebbüs tarafından inşa edilen havaalanları ve iniş şeritlerini işleten kamu ve özel işletmeler (21),

-
- (15) Bkz.: Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği ..., s. 9, m. 3.
(16) Bkz.: Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği ..., s. 9, m. 3.
(17) Bkz.: Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği ..., s. 9, m. 3.
(18) Bkz.: UB, "Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ..., s. 251-257.
(19) Bkz.: Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği ..., s. 251, m. 3.
(20) Bkz.: Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği ..., s. 251, m. 3.
(21) Bkz.: Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği ..., s. 251, m. 3.

(d) Havaalanı Yer Hizmetleri İşletmeleri: Hava alanlarında Türk ve yabancı hava araçlarına uluslararası düzeyde "handling" ismi ile belirtilen her türlü yer hizmetlerini yapan işletmeler (22),

(e) Sivil Havacılık Kurum ve Kuruluşları: Bünyesinde hava aracı bulunan veya bulunmayan, ticari amaç taşıyan veya taşımayan sivil havacılık alanında faaliyet gösteren tüm kamu kurum ve kuruluşlar ile gerçek ve özel hukuk tüzel kişiler (23).

Görüleceği gibi, tamamı Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayınlanmış bulunan kanun ve yönetmeliklerde, sivil havacılık işletmeleri için birçok sınıflandırma ve tanımlama yapılmıştır. Ancak, bu sınıflandırma ve tanımlamaların birbiriyle uyum göstermediği görülmektedir. Bu durum, Ulaştırma Bakanlığı tarafından havacılık işletmeleri için verilen ve halen yürürlükteki işletme ruhsatlarındaki, işletme yetkileri kısmındaki ruhsat tipi bölümünde de kendini göstermekte olup, bu bölümlerde yer alan işletmelerin faaliyet konularının istatistikî dağılımı aşağıdaki gibidir (24).

(22) Bkz.: Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği ..., s. 251, m. 3.

(23) Bkz.: Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği ..., s. 251, m. 3.

(24) 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve ilgili Yönetmelikleri çerçevesinde, UB tarafından 1 Ekim 1991 tarihi itibarıyla işletme ruhsatı verilen ve halen faaliyetlerini sürdürmekte olan toplam 55 işletmenin, işletme ruhsatlarının faaliyet türü bölümlerinde yer alan yazılı açıklamalar esas alınmıştır.

İşletme Ruhsatı Tipi	Verilen Ruhsat Adedi
Tarifeli ve Tarifersiz İç ve Dış Hat Yolcu Yük ve Posta Taşımacılığı	3
Tarifeli İç Hat ve Hava Taksi Özel Kiralama İşletmesi	1
Dış ve İç Hatlarda Hava Taksi, Özel Kiralama İşletmesi	1
İç ve Dış Hatlarda Hava Taksi İşletmeciliği	13
Eğitim Sportif Reklam Gösteri ve Hava Taksi İşletmeciliği	1
İç ve Dış Hatlarda Tarifeli - Tarifersiz Ticari Hava Taşıma İşletmesi	2
Hava Taksi ve İç Hatlarda Tarifeli Yolcu, Yük ve Posta Taşımacılığı	1
Yurt İçi ve Yurt Dışı Yolcu Yük ve Posta Taşımak	1
Hava Taksi İşletmeciliği	5
Genel Uçak İşletmeciliği	9
Hava Taksi ve Eğitim İşletmeciliği	1
Genel Havacılık İşletmeciliği	9
İç ve Dış Hatlarda Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı	4
Dış Hatlarda Tarifersiz Seferlerle Yolcu Taşımacılığı	1
İç Hatlarda Hava Taksi İşletmeciliği	1
Reklam ve Turistik Gezi Uçuşları İşletmeciliği	1
Yurt İçi ve Yurt Dışında Ambülans Hizmetleri İşletmeciliği	1
TOPLAM	55

3. SIVİL HAVACILIK İŞLETMELERİNİN İŞLEVLERİ

Sivil havacılık işletmelerinin işlevleri incelenirken esas olarak sivil havacılık sektöründe uçuş faaliyetleriyle ilgili tesis işleten ve hizmet veren işletmeler ile taşımacılık veya hava araçlarıyla çeşitli şekilde diğer faaliyetlerde bulunan işletmelerin işlevleri dikkate alınmıştır.

3.1. Yolcu ve Yük Taşımacılığı

Havayolu işletmeciliğinde, faaliyet konusu hizmet arzı olup, en basit anlamıyla iki nokta arasındaki taşımacılıktır. Amaç, yolcu ve yükün istenen noktalar arasındaki taşınmasıdır.

Günümüzde hava ulaşımının çok süratli, rahat ve emniyetli oluşu ve bu sahadaki dünya teknolojisinin ısrarlı ve hızlı bir gelişim içinde bulunması, diğer ulaşım araçlarına nazaran yolcu ve yük taşımacılığında hava araçlarının önemini daha da artırmış ve Dünya sivil havacılığına paralel olarak Ülkemizde de bu sahada kısa sürede büyük gelişmeler kaydedilmiştir.

Yolcu ve yük taşımacılığının gerçekleştirilmesinde iki türlü yaklaşım söz konusudur. Bunlardan birincisi, havayolu veya daha geniş ifadesiyle havacılık işletmesi tarafından ilan edilen tarifeli veya tarifesiz seferlerle taşımacılık, ikincisi de, müşterinin talebi ve müşterinin istediği zamanda yapılan taşımacılıktır.

Türkiye'de iç hat taşımacılığında, gerek havaalanları sayısındaki yetersizlik, gerekse iç hat uçuşlarında rantabilitenin sağlanamaması yüzünden, istenen gelişmeye bugüne kadar ulaşamamıştır. Türkiye standartlarına göre, havayolu taşımacılığı, demiryolu ve karayolu taşımacılığına göre karşılaştırma yapılamıyacak derecede pahalıdır. Bu nedenle, iç hatlarda normal yolcu olarak, ekonomik düzeyi yüksek belli bir kesim ile, özel ve kamu kuruluşlarının üst düzey personeli görülmektedir. Diğer yolcular, yurt dışı bağlantıları nedeniyle seyahat edenler veya acil durumlar nedeniyle kısa sürede seyahat etmesi gerekenlerdir. Kargo taşımacılığının istenen düzeyde yaygın olmadığını da belirtmek gerekir.

Dış hat taşımacılığı ise, ülkemizdeki turizm aktivitelerindeki büyük artışlar, dışa açılma politikası, yabancı şirketlerin faaliyetleri gibi nedenler sonucu ile her geçen gün daha da artmaktadır. Yurt dışında çalışan işçilerimizin zaman kazanmak amacıyla seyahatlerinde öncelikle havayolunu seçmeleri büyük bir pazar oluşturmaktadır. Bu nedenledir ki son yıllarda işçi ve turist pazarındaki artış sonucu son birkaç yıldır pek çok yeni yerli havayolu işletmesi kurulmuştur.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yapılan bir çalışmada 1976 - 1980 yılları arasında Türkiye'ye gelen yabancıların % 20 - 22'sinin hava yolunu tercih ettiği, 1987 yılında ise bu oranın % 49 - 54'e yükseldiği görülmüştür.

Türkiye de havayolunun tüm taşımacılık sektörü içinde aldığı pay 1980 yılında yolcu taşımacılığında % 0.74, yük taşımacılığında ise 0'a yakın olarak hesaplanmış ve 1983 - 1993 yılları için hazırlanan " Ulaştırma Ana Planı " ile, 1993 yılı için yolcu taşımacılığı oranı % 0.82 olarak hedeflenmiş, yük taşımacılığının yerinin ise dikkate alınamayacak oranda (0'a yakın) kalacağı varsayılmıştır (25). Mevcut gelişmeler dikkate alındığında, yurt içi taşımalarda daha uzun yıllar % 1'in altında kalınacağı görülmektedir (26).

3.2. Zirai İlaçlama, Yangınla Mücadele ✓

Yıllardan beri ekonomisi tarıma dayalı olarak gelişmekte olan Ülkemizde, modern yöntemlerle tarım faaliyetlerinin geçmişi çok eskilere dayanmamaktadır. Tarım alanlarının genişliği, ürünlerin istenen verimlilikte temini için belirli zaman ve sıklıkta

-
- (25) DPT, "Ulaştırma Ana Planı, 1983-1993", (Ankara: DPT Yayını, 1982), s. 37.
- (26) Ülkemiz ve Dünya Sivil Havacılık 1988, 1989 ve 1990 yılları yolcu, yük ve uçak istatistikleri için bkz.: SHGM, Türk Sivil Havacılık Sektörü 1988 Yılı Faaliyet Raporu (Ankara: SHGM Yayını, 1989), s. 83-123; SHGM, Türk Sivil Havacılık Sektörü 1989 Yılı Faaliyet Raporu (Ankara: SHGM Yayını, 1990), s. 32-55; DHMI, DHMI Genel Müdürlüğü İstatistik Yıllığı, 1989 (Ankara: DHMI Yayını, 1990), s. 10-129; DHMI, DHMI Genel Müdürlüğü İstatistik Yıllığı, 1990 (Ankara: DHMI Yayını, 1991), s. 13-170; ICAO, ICAO Statistical Yearbook - Civil Aviation Statistics of the World, 1988 (Montreal: ICAO Publication, Fourteenth Edition, 1989), s. 7-183; ICAO, ICAO Statistical Yearbook - Civil Aviation Statistics of the World, 1989 (Montreal: ICAO Publication, Fifteenth Edition, 1990), s. 7-138; ICAO, "Scheduled Air Traffic Continued to Grow", içinde: (der.), ICAO Journal, Official Magazine of International Civil Aviation (Montreal: July 1990), s. 19-36; ICAO, Traffic Statistics, Series T-Commercial Air Carriers - 1990 (Montreal: ICAO Publication, Advance Copy, 1991), s. 1-106; ICAO, ICAO Statistical Yearbook - Civil Aviation Statistics of the World, 1990 (Montreal: ICAO Publication, Sixteenth Edition, 1991), s. 16-138.

ilaçlanması gereği, ilaçlama işleminin havadan uçakla veya helikopter ile yapılmasını zorunlu kılmış ve Ülkemizdeki adıyla "Uçakla Zirai Mücadele" faaliyetleri 1957 yılından itibaren kısıtlı olarak başlamıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Uçak Tescil kayıtları incelendiğinde, Türkiye'de Zirai Mücadele amaçlı uçuşlar için ilk uçağın 1957 yılında, helikopterin ise 1974 yılında ithal edildiği görülmektedir.

Ancak, Ülkemizdeki uçakla zirai mücadele faaliyetleri, bilinçli tarım işletmeciliğinin tam olarak yerleşmemesi, ilaçlama maliyetinin yüksekliği gibi nedenlerle istenen düzeyde gelişmemiş ve Türkiye'ye zirai mücadele uçağı girişleri çok kısa sürede sona ermiştir.

Halen, 34 adet "Uçakla Zirai Mücadele Şirketi", 79 uçak ile zirai ilaçlama faaliyetlerinde bulunmaktadır. Uçakla zirai mücadele faaliyetlerinde Türkiye içinde en büyük paya sahip Türk Hava Kurumu'nda bugün zirai mücadele yapılmaya elverişli 16 uçak mevcuttur. Uçakla zirai mücadele şirketlerinin isimleri ve hava aracı durumları Ek-1'de verilmiştir.

Çok geniş orman alanlarına sahip Ülkemizde, orman yangınlarında erken tesbit ve söndürme işlemleri için, Orman Bakanlığı'nın havacılık kısmını oluşturması 1988 yılında gerçekleşmiştir. Türk Hava Kurumu, çok amaçlı tek ve çok motorlu (pervaneli) uçakları ile uzun yıllar orman yangınlarının tesbit ve söndürülmesi konusunda da destek sağlamıştır. Orman Bakanlığı halen 3 adet AS-355-F2 ve 2 adet SA-355-N1(Dauphin) helikopteri

ile bu faaliyetlerini sürdürmekte, Türk Hava Kurumu'da desteğine devam etmektedir.

3.3. Hasta ve Yaralı Nakli ✓

Hava ulaşımı, iki nokta arasındaki en seri ve hızlı bir ulaşım tarzı olduğundan ve özellikle büyük yerleşim bölgeleri içindeki kara yolu trafiğinin sıkışıklığı, kaza sonrasında yaralıların hastanelere naklinde hava araçları (helikopterler) kullanımı, erken müdahale sağlanması bakımından hayat kurtarmada büyük önem arz etmektedir.

Buna ilave olarak hasta veya yaralıların bulundukları sağlık merkezlerinden yurt içindeki veya dışındaki daha iyi ve uygun diğer bir sağlık merkezine taşınmalarında, en uygun taşıma şekli hava yolu olmaktadır. Özellikle, acil durumlarda veya uzun sürecek taşımalar için hava yolu tek seçenek olmaktadır.

Ülkemizde de bu konunun önemi ve insan hayatı kurtarmadaki etkisi son yıllarda kendisini göstermiş ve bir çok hastanede helikopter iniş kalkışına elverişli alanlar yapılmıştır. Halen, sadece hasta ve yaralı nakli için özel donatılmış helikopterimiz mevcut değildir. Acil durumlarda, helikopter işletmeleri ile bağlantı kurulmakta, bazı helikopterlerde sedye düzeni, bir çoğunda da koltuklara oturma şeklinde taşıma yapılmaktadır. Hasta ve yaralı nakli konusunda yeterli ve sürekli talep olmaması nedeniyle ticari açıdan karlı olmayan bu hizmet için özel donanımlı helikopter işletilmemektedir. Sağlık Bakanlığı'nın bir kamu hizmeti olan havadan hasta ve yaralı nakli için az sayıda da

olsa başlattığı girişimleri bulunmaktadır.

Son yıllarda, Ülkemiz vatandaşlarının yurt dışındaki hastanelere tedavi için gidişlerinde, Ülkemizde bulunan yabancıların kaza geçirmeleri veya hastalanmaları sonrasında kendi ülkelerindeki hastanelere gitmelerinde uçakla taşıma daha sık görülür hale gelmiştir. Avrupa ve gelişmiş diğer ülkelerdeki sağlık sigortalarının bu tür taşımayı da kapsamayı, uçakla yapılan hasta ve yaralı nakillerini arttırmıştır.

Ülkemizde, sadece hasta ve yaralı taşımak amacıyla bir havacılık şirketi (Marm Sağlık Eğitim Havacılık A.Ş.) 1989 yılında kurulmuş, Beechcraft 200 ve Learjet 35A tipi uçaklarla 1990 yılı sonuna kadar faaliyetlerini sürdürmüş olup, halen faaliyetlerine yeni uçak temini planlaması nedeniyle ara vermiştir.

3.4. Toplumlararası Yakınlaşma

1944 tarihli "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması"nın, Başlangıç Bölümü'nde " Dünya Devletleri ve Milletleri arasında dostluk ve anlayış yaratmak, milletler arası işbirliğini teşvik etmek " ifadeleri yer almakta olup, sivil havacılığın özellikle de taşıma faaliyetlerinin, ülkelerin dostlugunu geliştirmede, yakınlaşmada ve işbirliği kurulmasındaki önemi dile getirilmektedir (27).

Türkiye ile hava ulaştırma bağlantısı olan diğer ülkeler

(27) UB, Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ..., s. 29.

arasında yapılmış bulunan ikili hava ulaştırma anlaşmalarının giriş bölümlerinin hemen hemen tamamında, " Her iki ülke toplumlarının yakınlaşmasını sağlamak, kültür alış veriflerinde bulunmalarına imkan tanınmak, karşılıklı sosyal ve ticari faaliyetleri geliştirmek ..." gibi ifadeler yer almaktadır.

Bugün için uluslararası ilişkilerde ilk dostluk belirtisi, karşılıklı olarak çok sıkı ulaşım olanaklarının geliştirilmesi olarak gözlenmektedir. Kolay, rahat ve hızlı ulaşım olanağı, sosyal yönlü faaliyetlerin gelişmesine ilave olarak, ticari faaliyetlerin gelişimi için de olanak yaratmaktadır.

Anında görüşebilmek ve haber ulaştırabilmek ne kadar önemli ise, insan olarak en kısa sürede ulaşabilmek, herhangi bir yükü gönderebilmek veya alabilmekte o kadar belki de daha fazla önemlidir.

Dünya sivil havacılığının gelişimine bakıldığında, en büyük gelişmeler okyanusların geçilmesi, daha uzun mesafelere ulaşılması, daha fazla sürat temini gibi hususlar olarak gösterilmektedir.

Hava ulaşımı, ülkelerin yakınlaşması, ülkeler arası sosyal, kültürel ve ticari amaçlı faaliyetlerin artmasında büyük bir katkı sağlamaktadır.

3.5. Araştırma, Geliştirme ✓

Wright Kardeşlerin 1903 yılında ilk uçuşu gerçekleştirmelerinden sadece 66 yıl sonra, 1969 yılında

insanoğlu Ay'a gitmiştir. Halen diğer gezegenleri de keşfedebilmek için yoğun çalışmalarını sürdürmektedir. Başta ABD, SSCB, Fransa, İngiltere, Almanya gibi birçok gelişmiş ülke, her yıl milyarlarca lirayı araştırma ve geliştirme faaliyetleri için harcayarak, askeri amaçlı havacılık teknolojisinin daha da geliştirilmesinin yanı sıra, daha ekonomik ve emniyetli sivil hava araçlarının ve sistemlerin yapımı için uğraş vermektedir.

Hava aracı ve sistemleri için yürütülen çok geniş çaplı ve yüksek maliyetli bu araştırmalar, elektronik sanayideki araştırma ve geliştirmelerle paralel yürümekte, birçok yeni teknolojinin insanlık hizmetine verilmesi sağlanmaktadır.

Halen binlerce kişinin kamu ve özel araştırma geliştirme merkezleri ile üniversitelerde havacılık için araştırma ve geliştirme faaliyetleri içinde bulunduğu, havacılık teknolojisinin inanılması güç boyutlarda gelişmekte olduğu görülmektedir.

Yakın gelecekte pilotsuz yolcu uçaklarının hizmete verilmesi, büyük bir sürpriz olmayacaktır.

Türkiye'de ise, havacılık için araştırma ve geliştirme faaliyetleri yok denecek kadar azdır. Yıllardır ihmal edilen bu konuda, araştırmacılar için olanak yaratılması ve destek sağlanarak Ülkemiz havacılığının gelişimi için ortam oluşturmak amacıyla, Ulaştırma Bakanlığı, T.C. Anadolu Üniversitesi, Fransız Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Fransız Uluslararası Uzay ve Havacılık Eğitim Kuruluşu (FIAS) arasında sırasıyla 5 Aralık

1990, 3 Mayıs 1991 ve 23 Mayıs 1991 tarihlerinde imzalanan Teknik Yardım Projesi İşbirliği Mutabakat Metinleri ile, Eskişehir'de T.C. Anadolu Üniversitesi bünyesinde "Sivil Havacılık Araştırma, Geliştirme ve Uygulama Enstitüsü" kurulması kararlaştırılmış olup, çalışmalar devam etmektedir.

3.6. Sivil Havacılığın Diğer İşlevleri ✓

Sivil havacılık faaliyetleri çok çeşitli olup, havacılık işletmelerinin yukarıda açıklananlar dışındaki diğer işlevlerini aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür. Sivil havacılıkta eğitim konusu, araştırma ve geliştirme faaliyetleri paralelinde düşünülebileceği ve büyük önem arzeden bu konu ileriki bölümlerde ayrıntılı olarak ele alınacağından, işlevler bölümünde ele alınmamıştır. Önceki bölümlerde belirtilenlere ilave olarak sivil havacılığın diğer işlevlerini şu şekilde sıralayabiliriz:

- 1) Eğitim,
- 2) Sportif havacılık,
- 3) Çevre güvenliği sağlanması (Havadan deniz ve çevre kirliliğinin kontrolü)
- 4) Yüksek gerilim hatları ile akaryakıt ve bazı diğer hatların denetimi,
- 5) Havadan fotoğraf çekimi, haritacılık,
- 6) Reklam, pano çekme, ilan atma vb.,
- 7) Petrol, maden arama,
- 8) Havadan (vinç) taşıma, montaj vb.,
- 9) Arama ve kurtarma faaliyetleri,
- 10) Göl ve göletlere havadan balık atılması,
- 11) Havaaracı imalat, bakım, onarım vb.

Ayrıca, uzay araştırmaları, deneyler gibi birçok diğer değişik konuda da faaliyetler sürdürülmektedir.

4. SİVİL HAVACILIK İŞLETMELERİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ

Sivil havacılık işletmelerinin genel özellikleri incelenirken, hizmetler için kural koyan ve denetleyen kamu kuruluşları ile hizmet arz eden kamu ve özel sektör kuruluşları bütün olarak ele alınmış ve ortak özellikler aşağıdaki şekilde, genelleştirilerek verilmeye çalışılmıştır.

- (1) Hizmet Organizasyonu,
- (2) Açık Sistemler,
- (3) Sürekli Hizmet Arzı,
- (4) Özellikli Personel ve Sürekli Eğitim İhtiyacı.

4.1. Hizmet Organizasyonu

Birer üretim işletmesi olan havaaracı, yedek parça ve yolcular için ikram malzemesi üreticileri gibi üreticiler dikkate alınmadığında, sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren tüm kuruluşların birer hizmet organizasyonu olduğu söylenebilir.

Havayolu işletmeleri açısından arz edilen hizmet; Yolcu ve yük taşımacılığı; Havaalanı işleticileri için; Havaalanı ve hava seyrüsefer kolaylıkları; Sivil Havacılık Otoritesi için de; Kural koyma, düzenleme ve denetlemedir.

Hizmetler, mallardan bağımsız olarak tüketicilere ve örgütlere satıldığında ihtiyaç ve istek doygunluğu sağlayan

eylemler olarak tanımlanabilir (28). Havacılık sektöründe kâr amacı taşıyan (ticari) ve taşımayan hizmetler mevcuttur. Sivil havacılık sektörünün araçlarını, personelini ve faaliyetlerini düzenleyen ve kar amacı taşımayan hizmetler; Sivil Havacılık Otoritesi olarak, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından sunulmaktadır. Bir çok diğer ülkede, sivil havacılık otoritesinin hizmetleri de kar amacı taşımamakla birlikte, ücretlidir.

Sunulan hizmetlere bakıldığında, sunulan hizmetler kendilerine özgü şu özellikler taşımaktadır (29):

- 1) Elle tutulamazlar,
- 2) Hizmet, hizmeti üreteninden ayrılamaz,
- 3) Dayanıklılı değildirler,
- 4) Türdeş değildirler,
- 5) Çoğu hizmetler Devletçe denetlenir.

Burada, havayolu taşımacılığı açısından son üç özelliğin üzerinde durulmasında yarar vardır. Havayolu taşıyıcıları için müşteri kitlesini kendine bağlama çok önemli bir faktördür. Müşteri ihtiyaç ve istekleri en iyi şekilde karşılanmalı, iyi ve düzenli hizmet ile ilişkide süreklilik sağlanmalıdır. Müşteri kitlelerine ulaşmak onları yönlendirmek, kendi işletmesine çekmek ve kalıcılığı sağlamak, sürekli bir gelişme ve daha iyi hizmet

(28) İlhan CEMALCILAR, Pazarlama, Kavramlar - Kararlar (İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., Ocak 1988), s. 111.

(29) İlhan CEMALCILAR, Pazarlama - Seçme Yazılar, Derleyen: Şan ÖZ-ALP (Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, Eğitim Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmaları Vakfı Yayınları, No. 84, 1990), s. 67-68.

alanı ortaya koymak ile mümkündür.

Diğer taşıma türlerinde olduğu gibi hava yolu taşımacılığı da Devlet denetimine tabidir. Uçuş ve can emniyeti nedeniyle bu denetim, diğerlerine göre daha sıkı, düzenli ve yaptırımlıdır. Sivil Havacılık Otoritesi'nin varlığının temel nedeni de bu hizmetleri sağlamaktır.

Hizmet organizasyonu olma özelliği nedeniyle havacılık işletmelerinde, hizmet geliştirme ve çeşitlemeye yönelik araştırma, geliştirme ve pazarlama eylemleri daha ağırlıklı yer almaktadır. Yurt dışı faaliyetlerin yoğunluğu, uluslararası ilişkileri de önemli bir hale getirmektedir.

Burada, sivil havacılık işletmelerinde önemli bir eylem olan pazarlama eylemine değinmekte fayda görülmektedir. Sivil havacılık işletmeleri açısından pazarlama, bir hizmet pazarlamasıdır. Ürün iki nokta arasında taşımacılık hizmeti sunulmasıdır. Hizmet yolcuya bilet satışı ile başlar, hava aracına alınmasıyla, uçuş sırasındaki hizmetlerle devam eder, uçuş sonrasında tamamlanır. Hizmet, esasında bir hizmetler zinciridir. Havayolu pazarlaması için kullanılan en yaygın tanım, İngiltere'de bu konuda eğitim programları düzenlemekte olan "İngiliz Pazarlama Enstitüsü" nün yaptığı; "Pazarlama; kârlı olacak şekilde, müşteri ihtiyaçlarını tanımlama, karşılama ve temin etme işlerinde sorumlu yönetim olayıdır." şeklindeki tanımdır (30).

(30) Stephan SHAW, Airline Marketing Course No. 2, Training and Consultancy in Airline Economics (Oxfordshire: Course Notes, 1986), s. 10.

Özellikle son yıllarda, petrol fiyatlarındaki hızlı artışlar nedeniyle havacılık sektörü büyük ölçüde etkilenmiş ve hava yolları değişen şartlar çerçevesinde uyum için bir çok çalışmalarda bulunmuşlardır. Şartlara uymayan birçok işletme ya pazardan çekilmiş (iflas), ya da pazar payını önemli derecede kaybetmiştir. Bu değişimlere sebep olan diğer önemli bir etkende uygulanmaya başlanan koruyucu kurallar olmaksızın pazar paylaşım (deregulasyon) sistemleri olmuştur.

ICAO'nun istatistiklerine göre, Dünya'da tarifeli seferlerle taşınan yolcu sayısı bir milyar civarındadır. Yıllık ortalama artış oranı % 2 - 3 oranında oynamaktadır. Ülkemizdeki artış oranı ise % 8 - 10 arasında değişmektedir. Ülkemizdeki bu yüksek oranlı artışta, artan turizm faaliyetlerinin ve Türkiye'nin dışa açılmasındaki hızlanmanın etkisi büyüktür.

Havayolları için, tarifeli uçuşlar pazarından pay kapmak, her yönüyle büyük bir mücadeleyi gerektirmektedir. Tarifersiz yolcu taşımacılığında bu mücadele kıran kırana geçmektedir. Halen bazı koruyucu kurallar çerçevesinde devam eden tarifeli taşımacılık faaliyetleri de, çok yakın bir zaman sonra, tam rekabet pazar şartları uygulaması ile büyük mücadelelere sahne olacaktır. Bu durumda, kuvvetli olan, pazardaki payını en azından koruyabilen ayakta kalacak, koruyamayan yok olacaktır. Özellikle, ikili hava ulaştırma anlaşmalarında, ülkelerin hava taşıyıcıları için tanınan karşılıklı taşımalarındaki % 50'lik pazarı eşit paylaşım hakkının kalkması, ikili tarifeli pazarlara üçüncü ülke hava taşıyıcılarının da girebilmesi, mevcut koşulları ve tabiki mevcut

pazarlama stratejilerini tümünden değiştirecektir.

Bugün Ülkemizde görülen durum, tarifeli taşımacılıkta Türk Hava Yolları'nın diğer yabancı şirketlerle olan yoğun rekabeti, tarifesiz taşımacılıkta ise yerli hava taşıyıcılarımızın yabancı şirketler yerine, kendi aralarında pazar kapma mücadelesi içinde oluşlarıdır.

4.2. Açık Sistemler

Sivil havacılık sektöründe, kamu olsun, özel olsun, tüm kuruluşlar çok hızlı gelişim gösteren bir sanayi dalındaki faaliyetlerin yakın takibi ve uygulaması içindedirler. Denetim işlevlerini ve alt yapı hizmetlerini organize eden kamu kuruluşları, yeni teknolojik gelişmelere ayak uydurma, yeni önlemler alma ve uygulama, gelişen teknolojiye uygun alt yapı sağlama, üretim ve bakım-onarım kuruluşları, gelişmeler paralelinde kendi bünyelerini uyumlandırma, techizat ve sistemlerini yenileme, uçuş hizmeti pazarlayanlar ve satanlar ise pazardaki her türlü değişimi sürekli ve dikkatli izleyerek, gelişen durumlara uygun hizmet arzı ve ücret düzenleme çabaları içindedirler (31).

(31) Bir havayolu işletmesinde, yönetim işlevlerinin; İşletme, Bakım ve Mühendislik, Performans, Tarifeler ve Planlama, İnsan Kaynakları, Uçuş Harekatı ve Kontrol ile Muhasebe ve Finansman olarak ele alınması olasıdır. Bu yönetim birimlerinin birbirlerine olan etkisinin yanı sıra, dış çevre etkenleri de yönetim birimleri uygulamalarını her yönde etkilemektedir. Daha geniş bilgi için bkz.: Keith MAGNAY ve Kathy DURR, "Home Grown Airline IT", içinde: (der.) Aviation Informatics (London: Aviation Technology Communications Ltd., July 1991), s. 5-9.

Son yirmi yılda yaşanan teknolojik gelişme, 2000 yılda yaşananandan daha fazladır. II. Dünya Savaşı'ndan sonraki bilgi patlaması inanılması güç bir hızda devam etmektedir. Son 80 yılda at sırtında yapılan taşımacılıktan, uzay yolculuğuna geçilmiştir. Havacılık alanında her yıl çok büyük paralar, araştırma ve geliştirme faaliyetleri için harcanmaktadır. Mevcut havacılık sektörü; çabuk ve hızlı artan bir "eskime" içindedir. Bu durumda sektörde faaliyet gösteren tüm kuruluşların, bu hızlı gelişime uyum sağlayacak yapı ve hazırlık içinde olmaları, faaliyetlerinin devamı için gerekli ve kaçınılmazdır.

Dinamik bir yapı içinde olması gerekli sivil havacılık örgütleri değişikliğe ayak uydurmak zorundadır. Değişikliklere ayak uyduramayan örgütler çok geçmeden çalışmaz duruma gelecektir (32). Özellikle yöneticiler, değişim karşısında değişmez, yenilikler karşısında eskimiş duruma, düşmemelidirler (33).

4.3. Sürekli Hizmet Arzı

Sivil havacılık faaliyetleri, uluslararası niteliği, hizmetin devamlılığı ve gerekliliği sonucu 24 saat süreklilik arz etmektedir. Uluslararası havaalanlarımızın bir çoğu 24 saat

(32) Nuri TORTOP, Yönetim Biliminin Temel İlkeleri (Ankara: Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayını, Varol Matbaası, 1990), s. 73.

(33) Şan ÖZ-ALP, "Yeni Gelişmeler Karşısında İşletme Yöneticileri ve İşletmecilik Eğitimi", içinde: Birol BUMİN, İşletmelerde Organizasyon Geliştirme ve Çalışmanın Önemi (Ankara: Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Bizim Büro Basıevi, Mart 1990), s. 81.

hizmete açıktır (34). Sadece iç hat trafiğe açık havaalanlarımız, genellikle gün doğumu-gün batımı saatleri arasında açık olmakla birlikte, acil inişler için gerekli bölümlerin faaliyetleri devam etmektedir.

Yurt dışı bağlantılar nedeniyle, tarifeli sefer yapan havayolu işletmeleri günün her saatinde uçuşlar düzenlemektedir. Uçuş personeli, havaalanı yer hizmetleri personeli ve bakım personeli vardiya düzeni içinde 24 saat görev yapmaktadır.

Uçuş izinleri, normal gün ve mesai saatleri içinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, diğer gün ve saatlerde DHMI Genel Müdürlüğü tarafından işleme alınmaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü personeli gerektiğinde cumartesi ve pazar günleri de nöbet sistemi içinde çalışmakta, her an olabilecek kaza gibi olaylar için görev yapabilecek şekilde hazırlıklı bulunmaktadır (35).

Sektördeki kuruluşlardan 24 saat boyunca sürekli faaliyette bulunanların, bu durum nedeniyle istihdam etmeleri gerekli

(34) Hava araçlarının havaalanları çevresindeki yerleşim bölgeleri üzerinde yarattığı gürültü nedeniyle, Avrupa'daki birçok havaalanı gece yarısından sabahın erken saatlerine kadar uçuş faaliyetlerine kapanmaktadır. Ülkemizde henüz benzer uygulamalara yönelik çalışmalar başlatılmamıştır. Hava araçları gürültüsü konusunda, önlem alınması gerekliliğine ilişkin tek milli mevzuat Başbakanlık tarafından yayınlanmış olan yönetmelik olup, daha geniş bilgi için bkz.: "Gürültü Kontrol Yönetmeliği", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ..., s. 445-473.

(35) SHGM'nün mevcut personel sayısındaki yetersizlik nedeniyle, 1990 yılında başlatılan, düzenli hafta sonu ve tatil günleri nöbet uygulaması, Körfez Savaşı'ndan sonraki günlerde kaldırılmıştır. Halen, tatil günlerinde, ilgili personelin evden faaliyetleri takip ve gerektiğinde önlem alma şekli uygulanmaktadır.

satış ve rezervasyon gibi hizmetler personeli ile uçak bakım ve onarımında doğrudan ve dolaylı görev yapan ancak lisansiyeye olması gerekmeyen diğer tüm personel, çalıştıkları kuruluşlar tarafından sürekli eğitimden geçirilmekte, hem tekrar hem de yenileme eğitimleri görmektedirler.

Sivil havacılıkla ilgili denetim veya destek hizmetleri veren personelin de, gerekli eğitimlerden geçmeleri, düzenli aralıklarla yenileme eğitimlerine girmeleri, faaliyetlerin gereği zorunlu bir durumdur. Bu nedenle eğitim harcamaları kuruluşların bütçelerinde önemli bir yer tutmaktadır.

ICAO tarafından her yıl yayınlanmakta olan "ICAO Eğitim Programı"nda, yıl içinde yeterliliği ve uygunluğu ICAO tarafından kabul edilmiş bulunan eğitim kuruluşlarının tüm eğitim programları yayınlanmaktadır. Bu dökümanda, 1990 yılından itibaren, ilk defa olmak üzere, T.C. Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu'nun "Hava Trafik Kontrolörü" eğitim programına da yer verilmiştir.

1990 yılı ICAO Eğitim Programı'nda yer alan eğitim programları ana başlıkları aşağıda verilmiştir (37).

- Kaza İnceleme ve Önleme,
- Havacılık Bilgi Servisi,
- Havacılık Meteorolojisi,
- Hava ve Uzay Hukuku,

(37) ICAO, ICAO Training Directory (Montreal: ICAO Yayını, 1990), s. E:I/1-II/44.

- Hava Trafik Kontrolü,
- Hava Ulaşımı,
- Uçak Mühendisliği, Bakımı ve Uçuşa Elverişlilik,
- Havayolu Eğitimleri,
- Havaalanı Mühendisliği ve Bakımı,
- Havaalanı Yangın ve Kurtarma Hizmeti,
- Havaalanı Yönetimi,
- Havacılık Sağlık Uygulamaları,
- Sivil Havacılık Yönetimi,
- Haberleşme Sistemleri Bakımı,
- Haberleşme Sistemleri Kullanımı,
- Uçuş Mühendisliği,
- Uçuş Seyrüseferi,
- Uçuş Harekatı - Ticari Hava Taşımacılığı,
- Eğitim Teknikleri,
- Yönetim,
- Pilot Eğitimleri,
- Arama ve Kurtarma,
- Eğitim Yardımcıları Bakımı ve Kullanımı,
- Lisan Eğitimleri (İngilizce, Fransızca, Rusça, İspanyolca ve diğerleri),

1990 yılı ICAO Eğitim Programında, 37 ülkeden toplam 137 eğitim kuruluşunun 200'e yakın eğitim programı yer almıştır (38).

 (38) Ülkemizde de, verilmekte olan eğitimlerde ICAO paralelinde standartlık sağlamak ve kaynak israfını önlemek amacıyla çalışmalar başlatılmış ve kuruluşlar bazında dağınık şekilde verilmekte olan eğitimlerin, eğitim kuruluşları bünyesinde toplanılması hedeflenmiştir. Bu konuda detaylı açıklamalar takip eden bölümlerde yer almıştır.

III. SIVİL HAVACILIKTA TARİHSEL GELİŞİM

1. DÜNYA'DA SIVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNİN GELİŞİMİ

İnsanoğlu çok eski medeniyetlerden beri iç güdülerin, zeka ve iradesinin gücü ile diğer insanlardan farklı olmak hevesine esir düşmüş ve bu esaretin kültür birikimi sonucunda gökyüzünü fethedecek araç ve gereçleri icad etmiştir. Eski Mısır ve Çin'de olduğu gibi ileri uygarlık seviyesini yaşamış olan toplumlarda, günümüz planörlerine benzer hava araçlarına bir çok efsanede rastlanmaktadır.

↳ Havacılık tarihinde çalışmalarını belgesel olarak izledigimiz ilk bilgin Leonardo da Vinci'dir. Leonardo'nun havacılıkla ilgili çalışmalarında, 150 çeşit uçan araç projesi vardır. Leonardo'nun uçuşu, kuşların kanat çırpmasını esas aldığından, başarısızlığın tek nedeni olarak izah edilmektedir. Ancak özellikle pervaneler, helikopter çalışmaları ve havacılığın bazı temel prensipleri oldukça başarılıdır. ↳

↳ 1783 yılına kadar zayıflayan, fakat hiç sönmeyen uçma çabası, Paris'te Montgolfier Kardeşlerin ilk kağıt kaplı balonlarını halkın önüne sıcak hava ile doldurarak uçurması ile alevlenmiştir. İlk insanlı balonun uçuşu ise 15 Ekim 1783 tarihinde Platre de Rozier tarafından gerçekleştirilmiştir. Balonculuk sivil ve askeri alanda kullanılmaya başlanmış Ferdinand Kont Zeppelin'in öncüllüğünde 1940 yılına kadar güdümlü balonlarla hava taşımacılığı yapılmıştır. ↳

Avrupa'da havacılığın babası olarak kabul edilen Sir George Cayley; kaldırma gücü yüksek olan kanat profilleri, uçağın sağa sola hareketini sağlayan kuyruk dümeni, ağırlık merkezi ve aerodinamik çalışmalarıyla büyük başarı kazanmıştır.

✓Fransa'daki 1852 yılında faaliyete geçen"Fransa Hava Araçları ve Meteorololoji Derneği (Societe Aerotique et Meteorolique)" Dünya'da kurulan ilk havacılık derneğidir. 1866 yılında İngiltere'de de "Hava Araçları Derneği (Aeronautical Society)" kurulmuştur. 1868 yılında ise Crystal Palace'de "Bilimsel Havacılık Derneği", ilk havacılık gösteri fuarını açmıştır. ✓

✓Aynı yıllarda Boulton tarafından yatışlarda uçağa yardımcı olan Eylon sistemini düşünülmüş, 1871 yılında Wenham ve Browning ilk rüzgar tüneline inşa etmişlerdir. Penand ise, uçak modellerinde uzun bir gövde ve arka kanatlarla, arka kanatların ortasına monte edilen Rudder (İstikamet Dümeni) ile dengeli bir uçuşu sağlamıştır. İngiliz Horatio Phillips tarafından 1893 yılında gerçekleştirilen bir buluşta yukarı doğru bükümlü kanat profilidir✓

Petrolle işleyen motorların, 1885 yılında Carl Benz tarafından icadı sonunda, buharla çalışan motorlar devri kapanmıştır. 1870'li yılların sonuna doğru Lawrence Hargrave denemelerinde birçok ayrı methotlar kullanılarak dönerli tip motorun icadında önemli rol oynamıştır.

Lyman Gilmore Jr. Amerika'da havacılıkla ilgilenen ilk öncülerdendir. 1904 yılında yaptığı planörü'ne iki yıl sonrada

motor takarak uçmayı başarmış ve ilk Ticari Uçuş Okulu'nu da 1907 yılında California Grass Walley'de kurmuştur.

Orville ve Wilbur Wright Kardeşler,"Flyer" adına verdikleri uçaklarını kuzey Carolina'da şahitler huzurunda uçmuşlardır. 17 Aralık 1903 tarihinde gerçekleştirilen bu başarıyla Havacılık Tarihi'ne geçmişlerdir. Avrupa'da ise motorlu uçakla uçmayı başaran ilk havacı ünvanını 9 Ekim 1906 tarihinde Paris Bagatelle'de Alberto Santon Dumont kazanmıştır.

Avrupa'da; Fransa, Almanya, İngiltere ve İtalya'da havacılıkla ilgili çalışmalar hızla devam etmiş ve uçak her geçen gün hız ve irtifa kazanmıştır. Louise Bleriot - XI'in 25 Temmuz 1908 tarihinde, 25 Beygir gücündeki Bleriot - XI tipi uçağı ile Manş Denizi'ni geçmesi havacılık tarihinde önemli bir dönüm noktası olmuştur. Artık uçak kendini kanıtlamıştır. Ekim 1907 tarihinde Anerika'nın ilk "Havacılık Denemeleri Derneği" kurulmuştur. Orville Wright ve C.W. Furnas 1908'de "Furnas Havayolu" ile,Dünya'nın ilk yolculu uçuşunu gerçekleştirmişlerdir.

1905 yılından sonra havacılık Avrupa ve Amerika'da endüstri halini almayı başlamış, ilk defa Voisin Kardeşler 1905 yılında, Paris civarında uçak fabrikası kurmuşlardır. Avrupa'da ayrıca Maurice ve Henry Farman Kardeşler ile Bleriot yeni fabrikalar kurmuşlar, bu ve Amerika'daki fabrikalarda zamanın "Antoinette, Rep, Harlan, Etric, Breguet, Nieport, Düperdüssen, Voisin, Wright, Curtis" gibi uçakları imal edilmiştir ilk zamanlarda bu uçakların mator güçleri 1 beygir gücünden, 25 beygir gücüne kadar olmuştur. 1913 yılında Gnom ve Salmson gibi güçlü motorlara sahip

uçaklar yapılmaya başlanmıştır.

∠ Dünya havacılığında uçağın ordu birliklerinde yer alması ABD'de sahil koruma ve ölçme birliklerinde olmuştur. İngiltere ise 1912 yılında "Royal Flying Corps" adıyla bir hava birliği kurulmuştur. Avrupa'da Kont Ferdinand Zeppelin, 1910 yılında "Deutsche Luftshiffahrts Aktien Gesellschaft" Şirketi'ni kurarak savaş başlayıncaya kadar Zeplin'le hava taşımacılığı yapmıştır. Savaştan sonra Dünya havacılığında ilk tarifeli seferler 1919 yılında Almanya'da başlamıştır. Amerika'da ise hava taşımacılığı, hava posta taşımacılığıyla gelişmiştir. Yine aynı yıl İngiliz pilot Alcock ve yardımcısı, batıdan doğuya Atlantığı geçmişlerdir.

∠ 1919 yılında toplanan Paris Konvansiyonu Avrupa'daki, 1928 yılında toplanmış Hava Konvansiyonu ise Amerika'daki, hava trafiği sorunlarını görüşerek kararlara bağlamıştır. 1929 yılında Almanya'da ilk defa J.H.Doolittle alet uçuşunu gerçekleştirerek uçaklarda modern sistemlerin kullanılmasına etken olmuş, 1930'lu yıllarda Boing 247 ve DC 3 gibi ilk modern hava araçları servise girmiştir. 1939 yılında ise uzun mesafe uçuşlarında yakıt yetersizliğine, havada ikmal sistemini devreye sokarak çözüm bulunmuştur. 1938 yılında Lufthansa'nın Berlin-New York arasında "non-stop" uçuşları başlamıştır.

∠ 1938 yılında Atlantik aşırı uçuşları yapan işletmeler haberleşme-meteoroloji konularında kurallar belirlemişlerdir. Hava taşımacılığı yapan işletmeler ise, Dublin'de 1939 yılında biraraya gelerek, Atlantik uçuşlarında ve ülkeler arasında uçan

havayollarının güvenlik kolaylıklarını tesbit eden TASSO'yu (Transatlantik Air Services Safety Organization / Transatlantik Hava Servisleri Güvenlik Örgütü) kurmuşlardır. Amerika, havacılığın hızla gelişmesi Dünya üzerinde faaliyet gösteren bütün işletmelerin bir çatı altında örgütlenmesi gereğini ortaya koymuş ve 54 ülkeye davetiye göndererek havacılık konularını görüşmeye çağırmış; 1944 yılında 52 ülke temsilcisi Şikago'da biraraya gelerek Şikago Konvansiyonu'nu imzalamışlar, anlaşma tüm Dünya ülkelerinin imzasına açılmış ve sonuçta da "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı" kurulmuştur. Amerika ve İngiltere arasındaki Pasifik ve Atlantik uçuşları konusundaki anlaşmazlığı gidermek için 1946 yılında Bermuda'da yapılan konferans havacılıktaki işbirliği sürecine olumlu katkılar sağlanmıştır. <

1940'lı yıllarda pistonlu motorları yerine türbinli motorlar kullanılmasıyla sürat ve irtifada artışlar sağlanmış ve jet motorları devreye girmiştir. 1950 yıllarında kısa ve orta mesafelerde "turbo-prop" motorlar gelişme göstermişler, 1970'li yıllarda SST (Süper Sonic Transportation) denilen ses üstü hava araçları hizmete girmiştir. Ancak yakıt sarfiyatı ve çevre sağlığı açısından eleştiri alan bu uçaklar havayolu işletmelerince ilgi görmemiştir. Bu dönemlerde işletmeler geniş gövdeli büyük uçaklara yönelmişler, dolayısıyla Boeing 707-120'ler servise girmiştir. Bu arada özellikle sivil alanda helikopterler gelişmiştir. Günümüzde etkinliğini hızla sürdüren bu araçların emniyet ve kapasite durumlarına göre daha uzun yıllar sektörde yerini aynen koruması beklenmektedir.

Havacılık, çok kısa olan tarihinden günümüze kadar hızla gelişmiştir. Dünya sivil havacılığında artık çok büyük değişiklikler beklenilmemektedir. Çünkü atmosfer sınırları içerisinde hareket eden hava ulaşım araçları zaten atmosferin en uygun bölümlerini kullanmaktadırlar. Hız olarak düşünüldüğünde günümüz teknolojisine uygun hızlara zaten erişilmiş bulunmaktadır. O halde "İkibinli yıllar için Hava Taşımacılığında ne gibi yenilikler olacaktır, çalışmalar nelerdir?" şeklindeki soruya bilim adamlarınca şu cevapları sıralanmaktadır:

1. Geleceğin uçakları, uzay teknolojisinin sunacağı daha hafif ve daha sağlam yeni materyellerden yapılacaktır. Şimdikilere oranla çok daha hafif ve dolayısı ile daha az yakıt sarfiyatıyla ekonomik olacaklardır.

2. Uçuş kabinine (Kokpit) bilgisayarın hakim olması, insan faktörünü asgariye inderecek, güvenilirlik artacaktır. Kullanımda yapılacak hatalar asgariye, hatta hiç'e indirgenerek hatalı kullanımdan ömrü azalan malzemelerin ömrü uzayacak, bakım giderleri azalacaktır.

3. Aerodinamik ilim geliştikçe "türbün" motorlara takılacak pervanelerde gelişecek ve % 15 - 30 yakıt tasarrufu sağlanacaktır. Motorlar daha az yakıt sarfedecek şekilde yapılacaktır. Sürat ve taşıma kapasitesi artacaktır.

4. Motorlar, çevre sağlığı açısından uygun ses basınç seviyelerinde çalışacak ve kirlilik yaratmayacaktır. 1984 yılında Farnborough Air Show'da "British Aerospace" standında gösterilen

HOTOL (Horizontal Take Off and Landing / Dikine İniş ve Kalkış) model Rolls Royce motorda olduğu gibi, havayı teneffüs eden tip küçük roket motorları kullanılarak, daha küçük, yakıt sarfiyatı az ve güçlü motorlar yapılacaktır.

5. Havacılıkta yüksek teknoloji ürünü olan sistemler devreye girerek, zaman ve mekan kullanımında tasarruf sağlanacaktır. Uçakların haberleşme sistemleri INMARSAT (International Maritime Satellites Organization / Uluslararası Denizcilik Uydu Organizasyonu) gibi sistemlerden yararlanarak yaygınlaştırılacaktır.

6. Hava taşımacılığı konusunda tutucu politikalar yerine esnek ve ekonominin gereklerine uygun politikalar yapılacaktır. Uluslararası işbirliği, işletmelerin kendi aralarında başlattıkları ve başlatacakları birlikten de yararlanarak gelişecektir (1).

(1) Dünya'da sivil havacılığın gelişimi konusunda daha geniş bilgi için bkz.: Paul BEAVER, The Encyclopedia of Aviation, (Hong Kong: Octobus Books Limited, 1986); John W.R. TAYLOR, The Lore of Flight, (Hong Kong: Chancellor Press, 1986); Martin and Grace CAIDIN, Man Conquers the Vertical Frontier, (New York: E.P. Outton Co Inc., 1967) ve Hasan SEZGİN, "Sivil Havacılık Tarihi", (Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu, Basılmamış Ders Notları, 1991).

2. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNİN GELİŞİMİ ✓

Türk Milleti asırlar boyunca ilim ve teknoloji alanlarında başarılı eserler ortaya koymuştur. Türk Havacılık Tarihi'nin bilinen ilk havacısı ve ilk şehidi İsmail İmam Cevheri'dir. Cevheri, havanın kaldırma kuvvetini hesaplayarak, planör tipi araçlar üzerinde çalışmalar yapmıştır. İnsanların kuşlar gibi uçabileceğine bu buluşlar sonunda iyice inanmış, ancak Ulucami'nin tepesine çıkarak yaptığı gösteri uçuşu ne yazık ki ölümle sonuçlanmıştır. Bu olaydan yaklaşık bir buçuk asır sonra İstanbul'da Siracettin-i Türki'nin uçuş denemesinden, Bizans tarihinde ilk uçuş denemesi şeklinde bahsedilmektedir.

İslam dininin bilime değer vermesi, bilim dalında çalışmalar yapılmasına ortam yaratmıştır. Bu zamanda devrin sanatkarlarından Hezarfan Ahmet Çelebi Dünya'da uçmayı başaran ilk insandır. 1632 tarihinde kendi yaptığı kanatla Galata Kulesi'nden Üsküdar Doğancılar Meydanı'na kadar 3200 m. olan mesafeyi geçmiştir.

Montgolfier Kardeşler'in ilk balon uçuşundan sonra, İzmir'de Selim Oğat, kendisinin yaptığı Montgolfier tipi balonla 1825 yılında uçmuştur. 1890 yıllarında Karadeniz Of'da, Veli Dreko ve arkadaşı Ahmet isimli medrese öğrencileri kendi yaptıkları planörle uçmayı başarmışlardır.

1911 yılında, Başbakan Mahmut Şevket Paşa, Türk Havacılığı'nın kurulması için çalışmalar başlatmıştır. Aynı yıl İngiltere ve Fransa'ya pilotaj öğrenimi için seçilen subaylar gönderilmiştir. Trablus Savaşı'ndan sonra Türk Havacılığının

kurulması çalışmaları hızlandırılmıştır. İstanbul Yeşilköy'de bir uçak alanı ve hangarlar yapılarak uçuş istasyonu oluşturulmuş ve Türk Hava Kuvvetleri'nin 1912 yılında Fransa ve İngiltere'den alınan uçaklarının getirilmesiyle bir tayyare istasyonu faaliyete geçirilmiştir. Balkan Savaşı'nda bu istasyon çok yararlılıklar göstermiştir. Balkan Savaşı, uçağın düşman kuvvetlerce karşılıklı olarak kullanıldığı ilk savaştır. Fethi bey, uçağına yerleştirdiği bir mekanizma ile 7.5'lik sahra topu mermilerini havadan bomba salanla düşman üzerine bırakarak, Dünya'da bombardıman görevini yapan ilk pilot olmuştur. Ayrıca I. Dünya Savaşı'nda İtalyan uçağını yerden açtıkları ateşle düşüren Türkler tarihte ilk düşman uçağını düşüren ve pilotunu esir alan devlet olarak havacılık tarihine geçmişlerdir. Fazıl Bey ise o sıralar Dünya'da akrobasi yapabilen 10 pilotun arasında yer almaktadır.

Balkan Savaşı'ndan sonra bir Türk heyeti Avrupa da Havacılıktaki gelişmelerini yerinde incelemek üzere görevlendirilmiştir. 1913 yılı sonunda 35 kara ve 15 deniz uçağından oluşan Türk Hava Kuvvetleri kurulmuştur. I. Dünya Savaşı'nda hava akını yapan 5 İngiliz uçağına karşı Fazıl Bey'in İstanbul semalarında yaptığı hava savaşı I. Dünya Savaşı'nın havalarda geçen en görkemli savaşlarından birisi olarak tarihe geçmiştir.

I. Dünya Savaşı'dan sonra başlatılan Kurtuluş Savaşı'nda, havacılarımızın toplam mevcudu 40 kişi kadardır. Bu bir avuç havacı, Kurtuluş Savaşı'nda büyük yararlılıklar göstermişlerdir. Bu savaştan sonra gelecekte savaşların en güçlü silahının uçaklar

olduğu artık iyice anlaşılmıştır. Güçlü bir hava kuvvetinin ancak güçlü bir havacılık endüstrisiyle olası olacağının bilincinde olan Atatürk, 16 Şubat 1926 yılında daha sonra ismi Türk Hava Kurumu olarak değiştirilen Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasını sağlamıştır. Aynı yıl Almanlarla Eskişehir'de Uçak Motor Fabrikası (TOMTAŞ) kurulmuş, ancak sonu getirilememiştir.

20 Mayıs 1933 tarihinde ise Ankara Güvercinlik'te Türkiye'nin ve Ortadoğu'nun ilk sivil hava taşımacılık işletmesi hizmete girmiş ve 5 uçaklık "Hava Yolları Devlet İşletmesi İdaresi" adı altında Ankara-Eskişehir-İstanbul tarifeli seferleri başlamıştır. Bu şekilde Milli Havayolumuz olan THY'nin da temelleri atılmıştır. Bu sıralar özel teşebbüsler de başlamış olup, Nuri Demirağ 1935 yılında İstanbul Beşiktaş'ta "Uçak Fabrikası"nı, Sivas Divriği'de "Uçak ve Motor Fabrikası" ile "Gök Okulu"nu, İstanbul Yeşilköy'de "Havaalanı"nı ve "Gök Okulu"nu kurmuştur.

1940'lı yılların ortalarında Türkiye, Devlet ve Özel Sektör olarak Avrupa'nın üçüncü büyük hava endüstrisine sahip olmuştur. Kayseri ve Etimesgut/Ankara fabrikalarında Türk Hava Kurumu uçak ve motor imal ederken, Nuri Demirağ tamamen yerli mühendis ve işçilerle ilk Türk tipi yolcu uçağını yapmıştır. Nu/D-38 tipi madeni yolcu uçağı, 1938 yılında "Avrupa A Klası" yolcu uçakları kategorisinde birinci seçilmiştir. Ayrıca Türk Hava Kurumu ve ordu için uçak ve paraşüt de imal eden Nuri Demirağ'ın THK için yaptığı planörler Kurum'da uzun yıllar kullanılmıştır.

1950'li yılların başında birden bire Türk Sivil Havacılık

hamlesinin söndüğü görülmüştür. Bu dönemde Türk Sivil Havacılığı sadece 1956 yılında yeniden yapılanan Türk Hava Yolları tarafından temsil edilmiştir. Sivil Havacılık Dairesi de 1954 yılında kurulmuştur.

1973 yılında "Türk Uçak Sanayii Anonim Şirketi (TUSAŞ)" kurulmuştur. 1983 tarihinden sonra Sivil Havacılık Mevzuatı'ndaki değişiklikler, yabancı sermayenin teşvik, özel sektörün havacılık sektörüne cezbedilmesi gibi çabaların olumlu sonuçları olan özel havayolu ve hava işletmeciliğinin yanı sıra, 1984 yılında yabancılarla ortak olarak "TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayi (TAİ)" kurulmuş, Dünya'nın en modern avcı uçaklarından olan F-16 uçakları üretimine başlanmıştır.

İçinde bulunduğumuz son dönemlerde, devletlerin egemenlik anlayışlarındaki yumuşamalar, Avrupa'nın tek bir birliğe doğru yönelmesi, havacılığımızla ilgili bazı yeni uygulamaları da beraberinde getirmektedir. 2000'li yıllara göre başlatılan çalışmalar Sivil Havacılığımız için umut vericidir (2).

(2) Türk Sivil Havacılık Tarihi konusunda daha geniş bilgi için bkz.: THY, Dünden Bugüne Türk Hava Yolları, 1933 - 1983, (İstanbul: Cem Ofset, 1983); Ziya ŞAKİR, "Nuri Demirağ", (İstanbul: Kenan Matbaası, 1947); Mazlum KEYÜSK - Sıtkı TANMAN, Türk Sivil Havacılık Tarihi, (Eskişehir: Uçuş Okulu Basımevi, 1950) ve Hasan SEZGİN, Sivil Havacılık Tarihi, (Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu, "Basılmamış Ders Notları", 1991).

IV. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK KURULUŞLARI VE ORGANİZASYON YAPILARI

1. SEKTÖRDEKİ KURULUŞLAR

Ülkemiz sivil havacılık sektöründeki kurum ve kuruluşların mevcut durumları, görevleri ve organizasyon yapıları aşağıdaki sınıflama doğrultusunda ele alınmıştır.

- a. Sivil Havacılık Kurumları,
- b. Sivil Havacılık İşletmeleri,
- c. Havaalanı Yer Hizmetleri Kuruluşları,
- d. Eğitim Kuruluşları,
- e. Diğer Kurum ve Kuruluşlar,

Havacılık Kurumları ifadesi, VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda yer almış olup, sivil havacılık alanında ana hizmetleri veren kamu kuruluşlarını kapsamaktadır. Bu çalışmada, aynı esas korunmuş, ancak kapsama Ulaştırma Bakanlığı da ilave edilmiştir (1).

Sivil havacılık sektöründe, sivil kuruluşların yanı sıra askeri kuruluşlar da faaliyet göstermekte olup, özellikle sektöre önemli derecede personel yetiştiren ve bakım-onarım desteği vermekte olan bu kuruluşlara, "Diğer Kurum ve Kuruluşlar" başlığı altında yer verilmiş, ancak askeri kuruluş olmaları itibarıyla, sadece isimleri ve sektördeki faaliyetlerinden özet olarak söz edilmiştir.

(1) DPT, Havayolu Ulaştırması ..., s. 1-52.

2. SIVİL HAVACILIK KURUMLARI

Sivil Havacılık Kurumları adı altında, Sivil havacılık sektörü için ana hizmetler veren kamu kuruluşları, aşağıdaki sırayla incelenmiştir.

- (1) Ulaştırma Bakanlığı,
- (2) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü,
- (3) Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü,
- (4) Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü,
- (5) Başbakanlık, Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü.

2.1. Ulaştırma Bakanlığı

Cumhuriyetin ilk yıllarında bir bölümü Nafiya Vekaleti , bir bölümü de İktisat Vekaleti'ne bağlı olarak yürütülen Ulaştırma ve Haberleşme Hizmetleri, 27.5.1939 tarihinde 3613 sayılı Kanun ile kurulan Ulaştırma Bakanlığı'na verilmiştir 27.6.1945 tarihinde 4770 sayılı Kanun ile Bakanlığın teşkilat ve hizmet alanı genişletilmiş, 13.12.1983 tarih ve 182 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Bakanlığın teşkilat ve görevleri yeniden düzenlenmiş, 8.6.1984 tarih ve 211 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile de bazı değişiklikler yapılmıştır. 9.4.1987 tarih ve 3348 sayılı Kanun ile ise, bugünkü yapıya ilişkin düzenleme gerçekleştirilmiştir (2).

(2) UB, Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ..., s. 9-10.

Ulaştırma Bakanlığı'nın görevleri şunlardır (3):

a) Ulaştırma ve haberleşme iş ve hizmetlerinin, karayolu yapımı ve teçhizatı ile ilgili hususlar hariç ve Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükümleri saklı kalmak üzere; teknik, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara, kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını, geliştirilmesini ve bu hizmetlerin birbirini tamamlayıcı şekilde yürütülmesini sağlayacak esasları tespit etmek, uygulanmasını takip etmek ve denetlemek,

b) Ulaştırma ve haberleşme talep ve ihtiyaçlarını tespit etmek ve planlamak,

c) Ulaştırma ve haberleşme sistemlerinin düzenlenmesi, hava ve deniz taşıma araçlarının teknik nitelikleriyle , bunlarda çalışanların yeterlik şartlarının belirtilmesi hususlarında temel prensip ve politikayı tespit etmek; Bu konularda koordinasyonu sağlamak,

d) Ulaştırma ve haberleşme işlerinde Karayolları Trafik Kanunu hükümleri saklı kalmak üzere; Kamu düzenini, can ve mal güvenliğini sağlayacak şekilde tedbir almak , aldırtmak ve uygulanmasını takip etmek ve denetlemek,

e) Devletin ulaştırma ve haberleşme hedef ve politikalarının tespiti ve uygulanması amacıyla gerekli araştırmaları yapmak ve yaptırmak,

(3) UB, Ulaştırma ve Haberleşme, 1983-1988 (Ankara: Ünal Offset Matbaacılık Ltd. Şti., 1988), s. 22.

f) Bakanlıkla ilgili kuruluşların amaçları ve özel kanunları gereğince ve kendilerine verilen hizmetleri yerine getirmelerini sağlamak,

g) Ulaştırma ve haberleşme hizmetleri karşılığında alınacak ücretleri ilgili kanunlar hükümleri dahilinde hizmetin niteliğine ve ülkenin ekonomik şartlarına göre düzenlemek, uygulanacak ücret tarifelerinden lüzüm görülenleri onaylamak ve bunların uygulanmasını takip etmek,

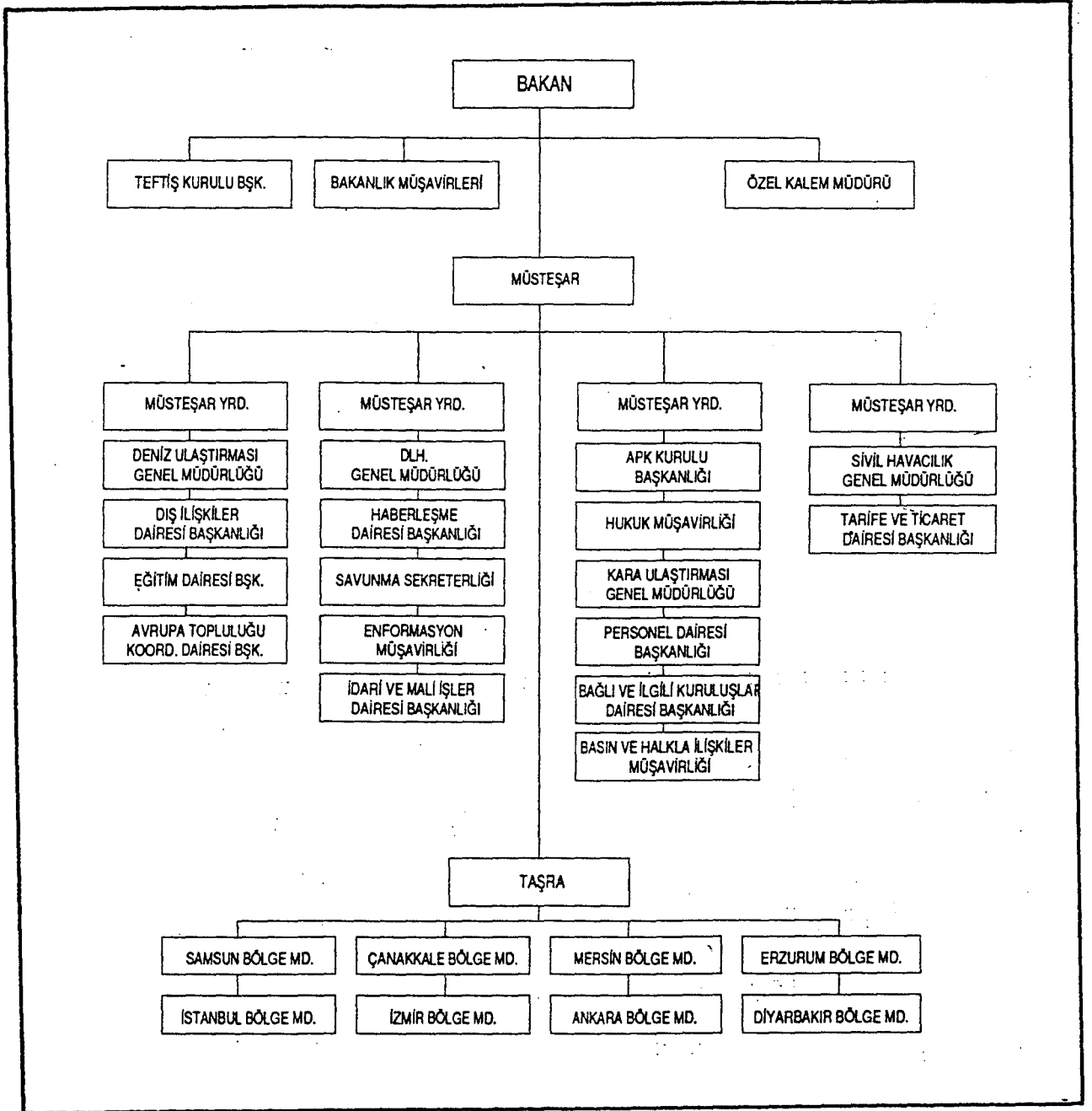
h) Ulaştırma, haberleşme ve telsiz işletmeciliği, acenta ve komisyonculuğu yapan veya yapacak olan gerçek ve tüzel kişilerin yeterlik şartlarını ve hizmet esaslarını tespit etmek ve tarifesine göre alınacak ücret karşılığında izin belgelerini vermek,

ı) Yabancı ülkelerin ilgili kuruluşlarıyla ulaştırma ve haberleşme ilişkilerini 5.5.1969 tarih ve 1173 sayılı Milletlerarası Münasebetlerin Yürütülmesi ve Koordinasyonu Hakkında Kanun hükümleri saklı kalmak üzere; Düzenlemek ve yapılacak anlaşma ve andlaşmaları uygulamak,

j) Yukarıdaki görevleri olaganüstü hal ve savaşta da 697 sayılı Kanun hükümleri dahilinde yürütmek.

Bakanlık merkez teşkilatı, ana hizmet birimleri ile danışma ve denetim birimleri ve yardımcı birimlerden meydana gelmekte olup, Bakanlık Organizasyon Şeması Şekil IV -1' de verilmiştir (4).

(4) UB, Ulaştırma ve Haberleşme, 1983-1990 (Ankara: Ünal Offset Matbaacılık Ltd. Şti., 1991), s. 4.



ŞEKİL IV-1: Ulaştırma Bakanlığı Organizasyon Şeması
 (Kaynak: Ulaştırma ve Haberleşme 1983 - 1990,
 Ankara: Ünal Offset Matbaacılık Ltd.Şti.,
 1991) s. 6.

Merkez teşkilatına ilave olarak 8 Bölge Müdürlüğü bulunan Bakanlığın toplam personel sayısı 1720'si memur, 1548'i işçi olmak üzere toplam 3268'dir (5). Bakanlığın bağlı ve ilgili kuruluşlarının listesi aşağıda verilmiştir.

BAGLI KURULUŞLAR

ILGİLİ KURULUŞLAR

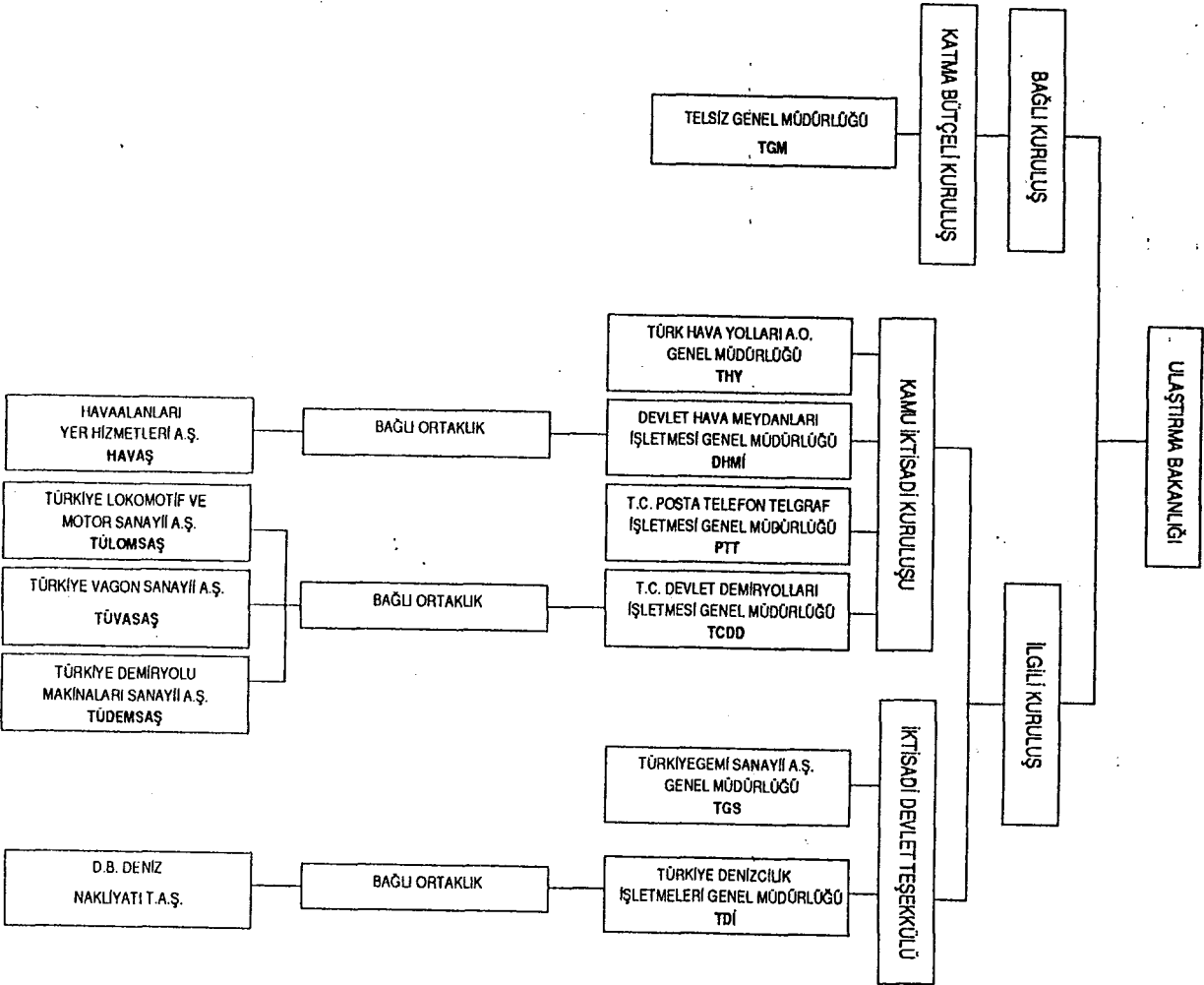
Telsiz İşleri Genel Müdürlüğü

THY A.O. Genel Müdürlüğü (6)
DHMI Genel Müdürlüğü
PTT Genel Müdürlüğü
TCDD Genel Müdürlüğü
TGS Genel Müdürlüğü
TDİ Genel Müdürlüğü

Bağlı ve ilgili Kuruluşlar ile Bağlı Ortaklıklar Şeması Şekil, IV-2'de gösterilmiştir.

Ulaştırma Bakanlığı, kendisine Kuruluş Kanunu ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile verilmiş bulunan yetki ve sorumlulukları ile, Ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinin genel ulaşım politikaları paralelinde yürütülmesi, geliştirilmesi ve denetiminden sorumludur. Bakanlık, bu görevlerini, merkezde SHGM kanalı ile yürütmekte, geliştirme ağırlıklı faaliyetlerde ilgili kuruluşları olan DHMI ve HAVAŞ Genel Müdürlükleri de Bakanlık politikası doğrultusunda faaliyet göstermektedir. Ayrıca, merkezde DLHI Genel Müdürlüğü, Bakanlık adına kamu havaalanları inşaatını gerçekleştirmekte, diğer kamu ve özel sektör havaalanlarının inşaatlarında teknik ve/veya mali destek vermektedir. Bu kuruluşlar hakkında detay bilgiler takip eden bölümlerde verilmiştir.

- (5) Bkz.: UB, Ulaştırma ve Haberleşme, 1983-1990 ..., s. 12.
(6) THY'nın, 30.10.1990 tarih 90/18 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile özelleştirmesine karar verilmiştir.



SEKİL IV-2: Ulaştırma Bakanlığı Bağlı ve İlgili Kuruluşları
(Kaynak: Ulaştırma ve Haberleşme 1983 - 1990,
Ankara: Ünal Offset Matbaacılık Ltd.Şti.,
1991) s. 12.

2.2. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)

Ülkemiz sivil havacılık faaliyetleri 1910'lu yıllarda başlamış olmasına ve 1933 yılında "Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi" kurulmasına rağmen, sivil havacılık hizmetlerinin düzenleme ve denetimi için "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", ancak, 1954 yılında 6382 sayılı Kanun ile Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulmuştur.

Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı , Bakanlıklarda yapılan düzenlemeler paralelinde, önce Hava Ulaştırması Genel Müdürlüğü ve daha sonra tekrar Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı'na dönüştürülmüş, son olarak 9.4.1987 tarih ve 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak bugünkü mevcut şeklini almıştır.

SHGM'nün kuruluşundan itibaren alt birim sayısında bir değişiklik olmamış, sadece 1980'li yıllarda 2 yıl süreyle ilave olarak Elektronik Dairesi Başkanlığı oluşturulmuş, ancak daha sonra kaldırılmıştır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nin 3348 sayılı Kanun'un onikinci maddesi ile belirlenmiş bulunan görevleri şunlardır(7);

a) Sivil havacılık faaliyetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal gelişmelere, kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun

(7) Bkz.: UB, Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ..., s. 14-15, m. 12.

olarak kurulmasını ve geliştirilmesini sağlayacak esasları tespit etmek belgelerini tanzim ederek sicillerini tutmak, mürettebat ehliyetlerini mevzuata göre denetlemek,

c) Türk sivil havacılık sahasında görev alan ve ihtisası ,ile gerekli görülen personelin ehliyet şartlarını tayin etmek ve lisanslarını tanzim ederek sicillerini tutmak,

d) 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,

e) İlgili kuruluşların görüşlerini almak suretiyle , Türkiye hava sahasında sivil uçakların seyrüseferini, trafik haberleşmelerini kamu güvenliği bakımından düzenlemek, denetlemek, gerekli tedbirleri almak ve aldirtmak,

f) Hava seyrüsefer güvenliği bakımından hava meydanlarının teknik niteliklerini ve işletme esaslarını tayin etmek ve uygulamaları denetlemek,

g) 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,

h) 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,

ı) Sivil havacılık eğitim müesseselerinin kuruluş ve çalışma esaslarını tayin etmek ve denetlemek,

j) Sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili olarak konulmuş mevzuat ve kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzelkişiler hakkında kanuni yollara başvurmak,

k) Hava ulaştırması konusunda milletlerarası ikili ve çok taraflı andlaşmaların uygulanmasını takip etmek , bunlarla ilgili çalışmalara katılmak,

ı) Bakanlıkça verilecek benzeri görevleri yapmak.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün dolu ve boş kadro durumu aşağıdaki gibidir (SHGM'nde çalışan, ancak kadrosu SHGM'nde olmayan 6 personel Tablo'da gösterilmemiştir).

KADRO	DERECE	DOLU	BOŞ	TOPLAM
Genel Müdür	1	1	--	1
Genel Müdür Yardımcısı	1	2	--	2
Daire Başkanı	1	3(x)	1	4
Şube Müdürü	1	1(xx)	--	1
Şube Müdürü	2	5 1(x) 1(xx)	--	7
Şube Müdürü	3	4	--	4
Yük. Müh./Mühendis	1	-	1	1
Kontrol Pilotu	1	-	2	2
Mühendis	2	1	1	2
Kontrol Pilotu	2	-	1	1
Hava Trafik Kontrolörü	3	-	2	2
Mühendis	3	1	3	4
Mühendis	4	-	3	3
Hava Trafik Kontrolörü	4	-	2	2
Mütercim	4	-	1	1
Şef	4	-	5	5
Şef	5	4	1	5
İstatistikçi	5	-	1	1
Matematikçi	5	-	2	2
Mühendis	5	1	5	6
Mühendis	6	-	1	1
Mütercim	6	-	1	1
Şef	6	2	-	2
Teknik Ressam	6	1	-	1

TABLO'NUN DEVAMI

Memur	6	-	2	2
Şef	7	-	1	1
Memur	7	-	3	3
Daktilograf	7	1	-	1
Memur	8	4	-	4
Memur	9	2	-	2
Programcı	9	1	-	1
Daktilograf	9	2	-	2
Veri Operatörü	10	1	-	1
Memur	10	1	3	4
Daktilograf	10	1	-	1
Memur	11	1	-	1
Daktilograf	11	-	1	1
Veri Operatörü	12	1	-	1

(x) SHGM dışında görevli.

(xx) Tedviren (8).

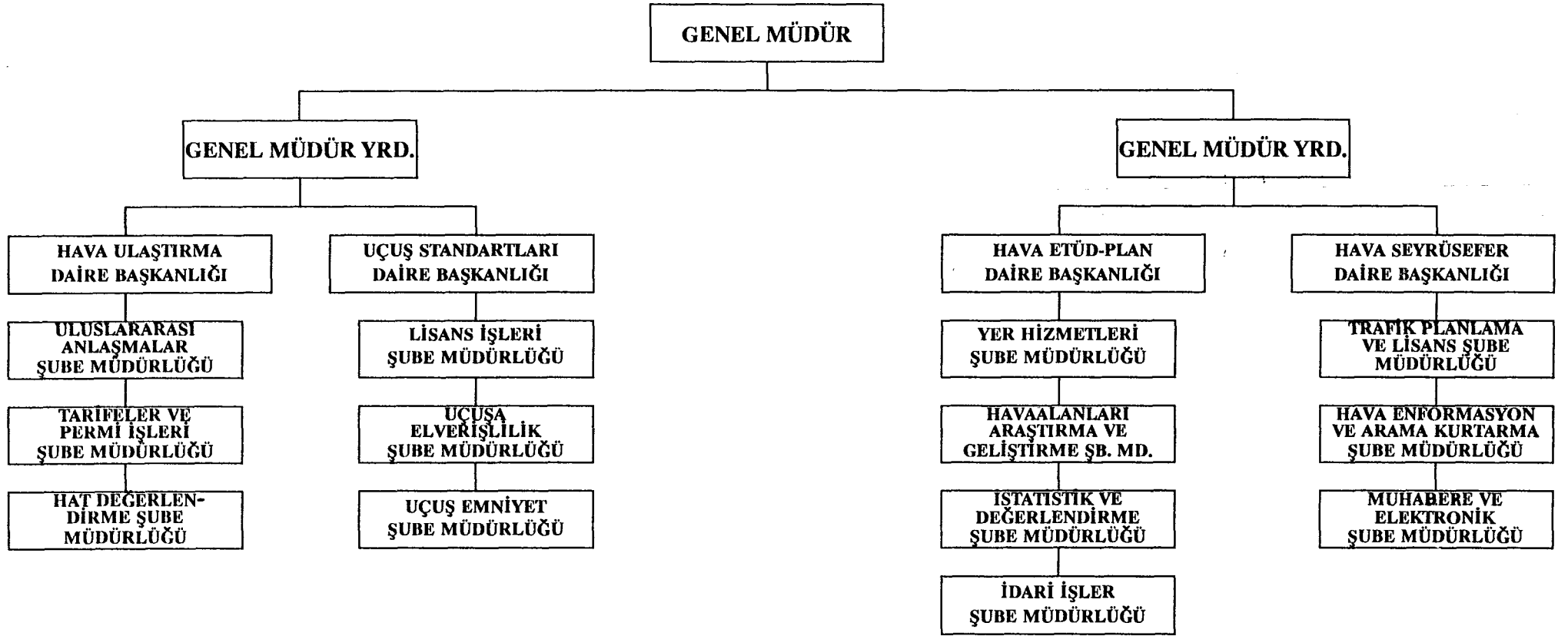
(8) Tedviren olan personel, tedvir ettikleri kadroların yanı sıra asıl kadroları karşılığında da gösterilmiş olup, SHGM'nün mevcut dolu kadro sayısı 40, boş kadro sayısı ise 46, toplam kadro sayısı da 86'dır. Bu şekilde SHGM'nde çalışan toplam personel sayısı, kadroları SHGM'nde olmayanlarda dahil olmak üzere toplam 46'dır.

Halen SHGM'de çalışmakta olan personelin tahsil durumları ise aşağıdaki gibidir (9):

----- TAHSİL DURUMU -----	----- PERSONEL ADEDİ -----
Yüksek Okul (Master)	2
Yüksek Okul (4 yıl)	18
Yüksek Okul (2 yıl)	5
Lise	14
Orta Okul	4
İlk Okul	3
----- TOPLAM -----	46

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması Şekil IV-3'de verilmiştir.

(9) Halen T.C. Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi'nde okuyan personel sayısı 8'dir.



ŞEKİL IV-3 : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması
(Kaynak : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü)

2.3. Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)

İstanbul Yeşilköy'de uluslararası hava trafiğine açık bir havaalanı kurulması kararı sonrasında , 11.4.1949 tarihinde 5367 sayılı Kanun'la Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde "Hava Meydanları Bürosu" kurulmuş, 1956 yılında "Hava Meydanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaatı Reisliği" , 1972 yılında ise "Demiryolları , Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü", 1977 yılında "Hava Meydanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Genel Müdürlüğü", 13.12.1983 tarih ve 160 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile ise tekrar "Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaat Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. 19.11.1986 tarih ve 3322 sayılı Kanun ile de , Bayındırlık ve İskan Bakanlığı bünyesinden alınarak, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır.

DLH Genel Müdürlüğü'nün 3348 sayılı Kanun'un 9 ncu maddesi ile belirlenmiş görevleri şunlardır (10);

a) Devletçe yaptırılacak demiryolları, limanlar, barınaklar ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesislerin, kıyı koruma yapıları, kıyı yapı ve hava meydanlarının ve bunlarla ilgili tesislerin, kuruluşlarla işbirliği yaparak plan ve programlarını hazırlamak, gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirleri almak ve imkanları, araştırma, etüt, istikşaf, proje, keşif, şartname ve

(10) Bkz.: UB, Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ..., s. 11-12, m. 8.

inşaatları ile bakım ve onarımlarını yapmak veya yaptırmak, yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek, yapılmış olanların bakım ve onarımlarının organizasyonu için esaslar hazırlamak,

b) Kamu kurum ve kuruluşları, belediyeler, özel idareler, hakiki ve hükmi şahıslarca yaptırılacak (a) bendinde yazılı işler ile teleferik, finiküler, şehiriçi raylı ulaşım sistemleri, metro ve demiryolları, limanlar, hava meydanlarıyla tünel gibi tesislerin proje ve şartnamelerini incelemek ve onamak, şehiriçi raylı ulaşım sistemlerinin ülke ihtiyaçlarına uygun standartlaştırılması ve bakım üniteleri ile ilgili düzenleyici tedbirlerin alınmasını sağlamak,

c) Yukarıda (a) ve (b) bendlerinde belirlenen işlerden her türlü kamu kurum ve kuruluşları, belediye, özel tüzel ve gerçek kişilerce yaptırılacak olanların proje ve şartnamelerini inceleyip tasdik etmek,

d) Bakanlıkça verilecek benzeri görevleri yapmak.

DLHI Genel Müdürlüğü'nün merkez teşkilatına ilave olarak 9 Bölge Müdürlüğü'nde bulunmakta olup, toplam personel sayısı 2205'dir (11).

2.4. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)

1933 yılında kurulan "Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi", 1955 yılında yeniden düzenlenmiş ve 21.5.1955 tarihinde 6623

(11) Daha geniş bilgi için bkz.: DLH, DLH Bülteni (Ankara: DLH Yayını, Haziran-Ağustos 1991, Yıl.2, Sayı.8), s. 18.

sayılı Kanun ile Türk Hava Yolları A.O., 28.2.1956 tarihinde 6686 sayılı Kanun ile de tüzel karşılığı sahip, katma bütçeli "Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü" kurulmuştur.

19.10.1983 tarih ve 2929 sayılı Kanun ve 28.10.1983 tarih ve 116 sayılı kanun Hükmünde kararname ile , Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, yeni kurulan "Devlet Havacılık ve Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne" bağlı " Meydan İşletme Müessesesi" olarak teşkilatlandırılmış, ancak 2929 sayılı Kanun'un 8.6.1984 tarih ve 233 sayılı Kanun ile yürürlükten kaldırılması ile yeniden eski haline dönüştürülmüştür.

Halen faaliyetlerini Kamu İktisadi Kuruluşu olarak sürdürmekte olan DHMI'nin 8.11.1984 tarih ve 18569 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmış bulunan Ana Statüsü'ne göre belirlenmiş görevleri şunlardır (12);

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

b. Bu faaliyetlerin yürütülmesi ve geliştirilmesi için kaynaklar sağlamak ve arttırmak,

c. Gerekli hallerde müesseseler, işletmeler, ortaklıklar kurmak veya kaldırmak veya kurulmuş bir ortaklığa iştirak edilmesi için gerekli teşebbüslerde bulunmak,

d. Lüzumu halinde müesseseler kurmak veya kaldırmak, ortaklıklar kurulması, kaldırılması veya kurulmuş bir ortaklığa

(12) Bkz.: "DHMI Genel Müdürlüğü Ana Statüsü" (Ankara: RG, T. 8.11.1984, S. 18659), s. 28-35, m. 4.

iştirak edilmesi için gerekli teşebbüslerde bulunmak,

e. Bağlı ortaklık ve müesseselerin bütçeleri ile fiat, tarife ve yatırımlarının genel ekonomi ve sivil havacılık politikalarına uyumunu sağlamak,

f. Sivil havacılık ihtisas alanlarında, Dünya standartlarına göre personel yetiştirmek üzere eğitim tesisleri kurmak, kurdurmak ve bu tesisleri işletmek veya işletletmek,

g. Faaliyet konuları ile ilgili olarak Bakanlar Kurulu tarafından verilen görevleri yapmak,

h. İstihdamı geliştirme çalışmaları kapsamında düzenlenen beceri kazandırma programlarının uygulanmasını sağlamak,

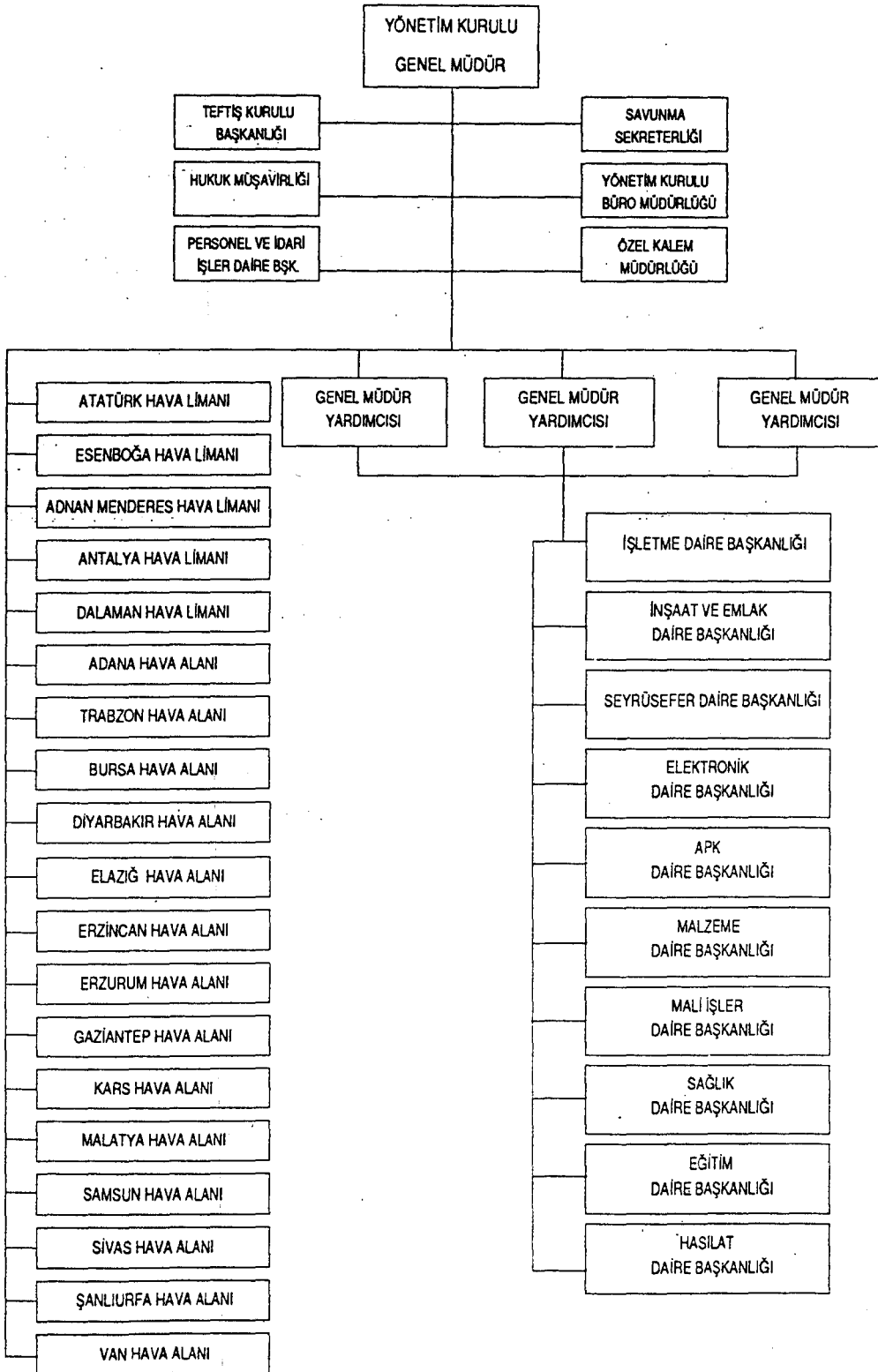
ı. Kurulmuş ve kurulacak küçük ve orta büyüklükteki özel kuruluşlara idari ve teknik alanlarda rehberlik yapmak.

Merkez teşkilatına ilave olarak 20 adet Havaliman Başmüdürlüğü ve Meydan Müdürlükleri bulunan DHMİ 3724'ü sözleşmeli olmak üzere toplam 3773 personel ile görev yapmaktadır. DHMİ'nin Organizasyon Şeması Şekil IV-4'te verilmiştir.

DHMİ Genel Müdürlüğü, ayrıca, Ulaştırma Bakanlığı'ndan 26.10.1987 tarihinde aldığı 29 Nolu İşletme Ruhsatı ile ve mevcut uçak ve helikopterleriyle hava taksi işletmeciliği de yapmaktadır. DHMİ Genel Müdürlüğü'nün filo durumu ve hava araçlarının koltuk kapasiteleri aşağıdaki gibidir (13).

HAVAARACI TİPİ	ADEDİ	KOLTUK KAPASİTESİ
-----	----	-----
Beech 200	2	7
AS-355 (Helikopter)	2	4

(13) Beech 200 uçaklarından birisi hava seyrüsefer sistemlerinin kontrolü (kalibrasyon) için kullanılmaktadır.



ŞEKİL IV-4: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Organizasyon Şeması
(Kaynak: Ulaştırma ve Haberleşme 1983 - 1990,
Ankara: Ünal Offset Matbaacılık Ltd. Şti.,
1991) s. 154.

2.5. Başbakanlık , Devlet Meteoroloji İşleri

Genel Müdürlüğü (DMI)

Türkiye'de ilk meteoroloji istasyonu Fransız Hükümeti'nin tavsiyesi üzerine 1868 yılında İstanbul'da "Raşathane'i Amire" adı ile kurulmuştur. 1911 yılında Kandilli Rasathanesi kurulmuş, 1915 yılında teknik yönetimi Almanların elinde olmak üzere "Askeri Hava Rasat Idaresi" oluşturulmuş, Cumhuriyet'ten sonra, önce Tarım Bakanlığı, sonra da Milli Savunma Bakanlığı kendi ihtiyaçları için meteoroloji şebekeleri kurmuşlardır.

12.11.1925 tarihinde , Ankara'da " Meteoroloji Enstitüsü ve Teşkilatı" aynı yıl Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı "Hava Rasat Teşkilatı", 1927 yılında İzmir 'de "Kuvve-i Havaiye Müfettişliği"ne bağlı "Hava Rasat Şubesi" kurulmuş, daha sonra bu müfettişlik önce Müsteşarlığa sonra Genel Müdürlüğe dönüştürülerek, 19 meteoroloji istasyonu uluslararası şebekeye dahil olmuştur.

1929 yılında Bayındırlık Bakanlığı, daha sonraki yıllarda Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı ayrı olarak kendi teşkilatlarını kurmuşlar, Kandilli Rasathanesi'de Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı kalmıştır.

10.2.1937 tarih ve 3127 sayılı Kanun ile Başbakanlığa bağlı "Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü" kurulmuş ve tüm Meteoroloji teşkilatları birleştirilmiştir. Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, 15.5.1957 tarih ve 6967 sayılı Kanun ile Tarım Bakanlığı'na bağlanmış, 1978 yılında 4951 sayılı Kanun'a

istinaden tekrar Başbakanlığa bağlanmış, 8.6.1984 tarih ve 228 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Başbakanlığa bağlılığın devamı sağlanmış , bu durum 8.1.1986 tarih ve 3254 sayılı Kanun ile kesinleştirilmiştir (14).

Merkez teşkilatına ilave olarak , Taşra'da 16 Bölge Müdürlüğü, 5 Uluslararası Hava Liman ve 2 Deniz İstasyon Müdürlüğü, 82 Sinoptik Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü , 163 Büyük Klima İstasyon Müdürlüğü , 696 Küçük Klima İstasyon Müdürlüğü , 241 Yağış İstasyon Memurluğu'ndan oluşan gözlem şebekesi mevcuttur.

Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'nün görevleri şunlardır (15);

a. Meteorolojik hizmetlerin eksiksiz ve zamanında yürütülebilmesi için lüzüm görülen yerde çeşitli tipte meteoroloji istasyonları veya birimleri açmak ve çalıştırmak.

b . Meteorolojik hizmetlerin gerektirdiği rasatları yapmak ve diğer sektörler için hava tahminleri yapmak ,

c . Askeri ve sivil hava-deniz ulaştırması ile tarım ve diğer sektörler için hava tahminleri yapmak ,

d . Tarım ve Orman , Turizm, Ulaştırma, Bayındırlık, Enerji ve Sağlık Bakanlıkları , Çevre Genel Müdürlüğü , Silahlı Kuvvetler ve gerekli görülen durum ve kuruluşlar için meteorolojik destek sağlamak, uluslararası anlaşmalarla

(14) DPT, Havayolu Ulaştırması ..., s. 11-12.

(15) DPT, Havayolu Ulaştırması ..., s. 12.

sorumluluguna verilmiş bulunan meteorolojik hizmetleri yürütmek,

e . Teşkilatın lüzüm göreceği telli ve telsiz alıcı ve verici cihazları ile her türlü haberleşme araçlarını ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak kurmak , kurdurmak ve işletmek , bunlarla yurtiçi ve yurtdışı meteoroloji bilgi alışverişinde bulunmak , bu bilgilerden lüzüm görülenleri halkın yararlanabileceği tarzda yayınlamak,

f . Türkiye Radyo ve Televizyon Kurumu'na uygun olarak radyo istasyonu kurmak ve işletmek,

g . Meteoroloji ile ilgili konularda etüt ve araştırmalar yapmak , Türkiye'nin iklim özelliklerini tesbit etmek amacıyla çalışma ve incelemeler yaparak elde edilen bilgileri arşivlemek ve yayınlamak ,

h . Meteoroloji ile ilgili uluslararası kuruluşlarda 1173 sayılı Kanun hükümleri çerçevesinde Türkiye'yi temsil etmek ve gerekli işbirliğini sağlamak.

DMI'nde halen 3500 personel ile görev yapmaktadır.

3. SIVİL HAVACILIK İŞLETMELERİ

1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 18-30 ncu Maddeleri ile hava taşımacılığı yapan işletmelerin Ulaştırma Bakanlığı'ndan işletme ruhsatı alması şartı getirilmiş olup (16), bilahare yayınlanmış olan ; Ticari Hava Taşıma İşletmeleri (17); Genel Uçak İşletme (18) ve Çok Hafif

(16) UB, Türk Sivil Havacılık Kanunu ..., s. 65-67, m. 18-24.

(17) UB, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği ..., s. 99-100, m. 4-9.

(18) UB, Genel Uçak İşletme Yönetmeliği ..., s. 140-141, m. 4-10.

Hava Araçları İşletme (19) yönetmelikleri ile işletme ruhsatı verilmesine esas usuller detaylandırılmıştır. Ulaştırma Bakanlığı'ndan bu şekilde işletme ruhsatı alarak faaliyette bulunmakta olan havacılık işletmeleri aşağıdaki şekilde sınıflandırılarak incelenmiştir. Son sırada gösterilen havacılık kulüplerine ilişkin işletme ruhsatı düzenlenmeleri henüz yapılmamıştır.

- (1) Havayolu İşletmeleri,
- (2) Hava Taksi İşletmeleri ,
- (3) Genel Havacılık İşletmeleri ,
- (4) Uçakla Zirai Mücadele İşletmeleri,
- (5) Havacılık Kulüpleri.

Yukarıda yazılı mevzuat çerçevesinde eğitim faaliyetlerinde de bulunmakta olan işletmeler, bu faaliyetlerine ilave olarak hava taksi işletmeciliği yapmakta olduklarından bu bölümde de yer almışlardır.

3.1. Havayolu İşletmeleri

Ülkemiz sivil havacılık mevzuatında " Havayolu İşletmeciliği" adı altında bir tanımlama yapılmamıştır. Ancak , SHGM tarafından büyük uçaklar ile iç ve/veya dış hat uçuşlar yapan işletmeler ile düzenli tarifeli seferler yapan işletmeler bu şekilde sınıflandırılmaktadır. Bu tür bir sınıflandırma, küçük uçaklar veya helikopterler ile hava taksi işletmeciliği yapan işletmelerden ayırım için kullanılmaktadır.

(19) UB, Çok Hafif Hava Araçları İşletme Yönetmeliği ..., s. 168, m. 15.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından 1 Ekim 1991 tarihi itibarıyla işletme ruhsatı verilen hava taşıyıcılarından, havayolu olarak sınıflandırılabilen 12 işletme aşağıda gösterilmiştir.

- Türk Hava Yolları A.O.
- Sönmez Holding Hava Yolları A.Ş.
- İstanbul Hava Yolları A.Ş.
- Bodrum İmsık Hava Yolları A.Ş.
- Tur Avrupa Hava Yolları A.Ş.
- Birgen Havacılık A.Ş.
- Nobel Havacılık A.Ş.
- Türk Hava Taşımacılık A.Ş.
- Sultan Hava Yolları A.Ş.
- Sun Express A.Ş.
- Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.
- Green Hava Yolları A.Ş.

Bu işletmelerden , kamu kuruluşu niteliğini korumakta olan Türk Hava Yolları A.Ş. ve Türk Hava Taşımacılığı A.Ş hakkında açıklayıcı bilgiler aşağıda verilmiş, diğer işletmeler hakkındaki bilgiler Ek-2'de gösterilmiştir.

(1) Türk Hava Yolları A.O. (THY)

20.5.1933 tarihinde, 2186 sayılı Kanun ile , Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan "Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi", Türk Hava Yolları A.O.'nın kuruluşu olarak kabul

edilmektedir. 27.5.1933 tarih ve 2411 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan ve 1.6.1933 tarihinde yürürlüğe giren 2186 sayılı Kanun ile, Türkiye'de " Hava yolları tesis etmek ve bu yollar üzerinde nakliyat yapmak için Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi teşkil edilmiştir" (20). Bu kuruluş, 1955 yılında 6623 sayılı Kanun ile şirketleştirilmiş, 1.3.1956 tarihinde Türk Hava Yolları A.O. adını almıştır. 9.11.1984 tarih ve 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Ortaklık, bir Kamu İktisadi Kuruluşu haline getirilmiştir (21).

Türk Hava Yolları A.O.'nın 9.10.1990 tarihli Ticaret Sicili Gazetesi'nde yayınlanan Ortaklık Ana Statüsü'nde belirtilen görevleri şunlardır (22):

- a. Türkiye içinde ve dışında yolcu, posta, hayvan ve eşya taşımak.
- b. Uçak ve diğer taşıt araçları için bilet ve yük senedi satmak, bu amaçla bilet satış yerleri, depolar kurmak ve işletmek.
- c. Hava taşımacılığı için her türlü donanımı satın almak, satmak, kiralamak, kiraya vermek, hangarlar, depolar, onarım ve donatım tesisleri kurmak ve işletmek,
- d. Yolcunun, postanın, hayvan ve eşyanın taşınması için her türlü taşıt ve aracı işletmek,

(20) Daha geniş bilgi için bkz: Oktay VEREL, İstikbal Göklerin - Gökler Bizimdir, (İstanbul: THK Yayınları, Nurettin Uycan Cilt ve Basın Sanayi A.Ş., 1986), s. 521-527; "Dünden Bugüne Türk Hava Yolları, 1953-1983 (İstanbul: THY Yayını, Cem Ofset A.Ş., 1983), s. 12-13.

(21) DPT, Havayolu Ulaştırması ..., s. 29.

(22) DPT, Havayolu Ulaştırması ..., s. 30.

- e. Kuruluşun "handling" hizmetlerini yapmak,
- f. Yurtiçi ve dışında faaliyet konuları ile ilgili organizasyonları yapmak,
- g. Hizmette kullanılmak amacı ile telefon, telsiz-telgraf tesisleri ve donanımı, enerji tesisleri, haberleşme hatlarını ve diğer her türlü donanımı yasalara uygun kurup işletmek,
- h. Yukarıda; sayılan işler nedeniyle taşınmaz mallar satın almak, kiraya vermek ve kiralamak,
- ı. Faaliyetleri ile ilgili olarak uluslararası kuruluşlara üye olmak, diğer ülke hava yolları ile anlaşmalar yapmak,
- j. Sözü geçen işlerin yapılması amacıyla mevzuatın müsaadesi oranında mali ve idari faaliyetlerde bulunmak, üretim ve taşımacılığa ilişkin her türlü işler yapmak,
- k. Sigorta acenteliği yapmak , sigorta şirketlerine ortak olmak.

Türk Hava Yolları A.O 'nın 1 Ekim 1991 tarihi itibariyle filo durumu, koltuk kapasitesi ve uçuş yaptığı iç ve dış hatlar aşağıda gösterilmiştir.

UÇAK TİPİ	FİLODAKİ ADEDİ	KOLTUK KAPASİTESİ
A - 310	14	202-225
B - 727	9	167
DC - 9	9	107-115
B - 737	2	170

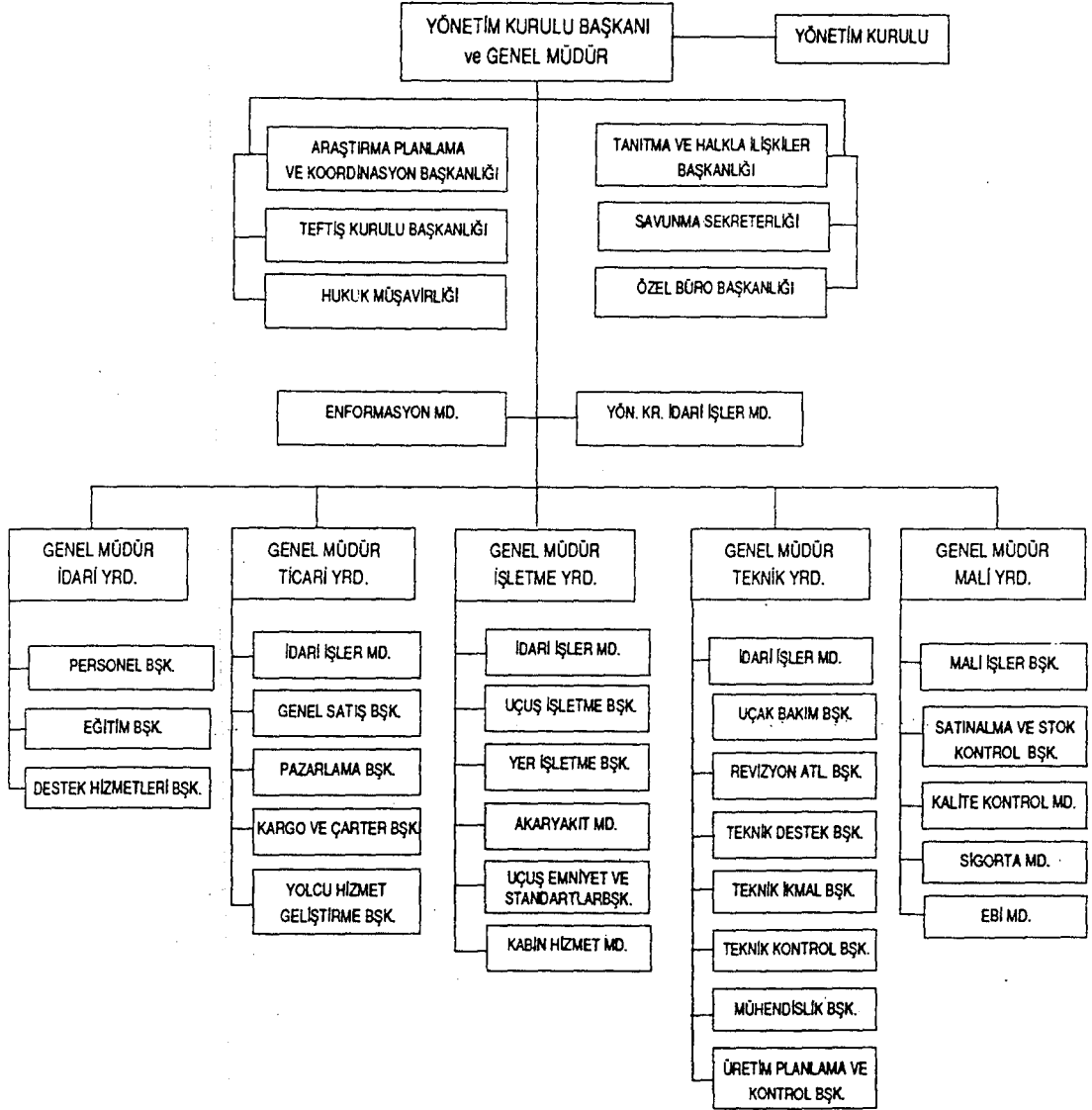
UÇUŞ YAPILAN İÇ HATLAR

İstanbul	Dalaman	Konya
Ankara	Denizli	Malatya
İzmir	Diyarbakır	Trabzon
Adana	Gaziantep	Van
Antalya	Kayseri	Erzurum

UÇUŞ YAPILAN DIŞ HATLAR

ABUDABİ	AMMAN	AMSTERDAM	ATİNA	BAGDAT
BAHREYN	BAKÜ	BANGKOK	BASEL	BELGRAD
BERLİN	BİNGAZİ	BOMBAY	BRÜKSEL	BUDAPEŞTE
CENEVRE	CIDDE	DELHİ	DAHRAN	DUBAİ
DÜSSELDORF	FRANKFURT	HAMBURG	HANNOVER	HELSİNKİ
KAHİRE	KARAÇİ	KOPENHAG	KÖLN	KUALA LUMPUR
KUVEYT	LEFKOŞE	LONDRA	LYON	MADRİT
MİLANO	MOSKOVA	MÜNİH	NEWYORK	NURNBERG
OSLO	PARİS	RIYAD	SİNGAPUR	ROMA
SOFYA	STOKHOLM	STUTTGART	ŞAM	TAHRAN
TELAVİV	TRABLUS	TOKYO	TUNUS	VİYANA
ZÜRİH				

Halen 8384 personeli bulunan THY A.O'nın Organizasyon Şeması, Şekil IV-5'de verilmiştir.



ŞEKİL IV-5: Türk Hava Yolları A.O. Organizasyon Şeması
 (Kaynak: Ulaştırma ve Haberleşme 1983 - 1990
 Ankara: Ünal Offset Matbaacılık LLtd.Şti.,
 1991) s. 176.

(2) Türk Hava Taşımacılığı A.Ş.

Türk Hava Taşımacılığı A.Ş.'nin kuruluşu için ilk adım, Türk Hava Kurumu'nun 27 Eylül 1988 tarihli iç hat hava taşımacılık şirketi kurma önerisinin, Genel Yönetim Kurul'da 30 Eylül 1988 tarihinde 3139 sayılı Karar ile kabul edilmesidir.

Türk Hava Kurumu, 20 Ekim 1988 tarihinde Genel Kurul'da aldığı 3164 sayılı Karar'la, taslak Ana Sözleşme'yi onaylamış ve kurucu ortak olmak üzere; THY, HAVAŞ, USAŞ, Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, DHMI ve Havacılık Yatırımları ve Ticaret A.Ş.'ye davetiye gönderilmesine karar alınmıştır.

Şirket'te "Türk" kelimesinin kullanılabilmesi için 16 Aralık 1988 tarihinde Başbakanlık Kanunlar ve Kararnameler Genel Müdürlüğü'ne müracaat edilmiş ve 27 Ocak 1989'da Bakanlar Kurulu Kararı istihsal edilmiştir.

19 Ocak 1989 tarihinde Şirketin kuruluşu için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na başvurulmuş ve 9 Şubat 1989'da kuruluş izni alınmıştır. THT'nin Ana Sözleşmesi 28.7.1989 tarihli Ticaret Sicil Gazetesinde yayınlanmıştır.

THT'nin kuruluş amacı aşağıdaki gibidir:

a. Türk Hava Kurumu'nun 1988 yılında başlattığı tarifeli hava taşımacılığından doğan ilave işletme yükünü hafifletmek ve hava taşımacılık hizmetini yurt sathında yaygınlaştırmak hedefine ulaşmak,

b. Ulaştırma Bakanlığı'nın, Ülkemizin tüm illerine hava ulaşımını temin etmek programı hedefine bir başlangıç yapmak,

c. Kısa vadede Türk Hava Yolları'nın ulaşamadığı, özellikle Doğu Anadolu'daki küçük havaalanlarına hizmet götürmek, uzun vadede ise THY'nin yurtiçi seferlerini devralmak suretiyle, THY'nin iç hatlarda zararlı çalışan hatlarının zararını azaltmak veya gidermek ve hava ulaşımını yurt sathının en ücra köşelerine kadar yaymak.

THY'nin sermaye yapısının kuvvetlendirilmesi, THY A.O ile daha yakın işbirliği ve beraber faaliyette bulunabilmenin temini amacıyla, Yüksek Planlama Kurulu'nun 25.9.1990 tarih ve 90/T-79 sayılı Kararı ile sermaye yapısı yeniden düzenlenmiş ve THY A.O %63.995, Türk Hava Kurumu %34, T.C. Anadolu Üniversitesi (Güçlendirme Vakfı) ile USAŞ %1'er oranında hissedar olmuşlardır. %0,005 hisse Türk Hava Kurumu'nun bir görevlisi üzerindedir.

THY A.O. ile yapılan bu işbirliği çerçevesinde, 3 adet ATP tipi uçak (64 koltuklu) alımı planlanmış, uçaklardan ilk ikisi, sırasıyla Eylül ve Ekim 1991'de hizmete verilerek, İstanbul, Ankara, Samsun, Elazığ, Batman, Denizli ve Malatya illeri arasında seferler başlatılmıştır. Üçüncü uçağında hizmete girmesiyle önümüzdeki günlerde, seferler yaygınlaştırılacaktır.

3.2. Hava Taksi İşletmeleri

Ulaştırma Bakanlığı'ndan işletme ruhsatı alarak hava taksi işletmeciliği şeklinde halen toplam 25 işletme faaliyet göstermekte olup, bu işletmelerin isimleri aşağıda verilmiştir.

Bu işletmelerin hava aracı durumları Ek-2'de gösterilmiştir.

HAVA TAKSİ İŞLETMELERİ

Emekli Ticaret A.Ş.
Gökkuşağı Sportif Havacılık Kulübü A.Ş.
Sancak Hava Yolları A.Ş.
Türk Hava Kurumu Hava Taksi İşletmeciliği A.Ş.
İnka Otomotiv Sanayi A.Ş.
Nergis Tekstil Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Bel-Ko. A.Ş.(Ankara Belediyesi)
Menekşe Havacılık İth. ve Ihr.Ltd Şti.
Star Havacılık Ltd. Şti.
Akkurt Havacılık A.Ş.
DHMI Hava Taksi İşletmeciliği
Air Silver (As Havadan Fotoğraf Alımı, Haritacılık
ve Havacılık Hizmetleri A.Ş.)
Toprak Air (Toprak Nakliyat ve Ticaret A.Ş.)
Mono Havacılık A.Ş.
Suser Su Servisi Ticaret A.Ş.(İstanbul Belediyesi)
Marm Sağlık Eğitim İşletmeleri A.Ş.(23)
Tur Yat A.Ş.
Santay Sanayi Tesisleri A.Ş.
Top Air
Zihni Turizm İşletmeleri A.Ş.
Mach Havacılık Ltd. Şti.
Maş Havacılık A.Ş.
Anadolu Hava Yolları A.Ş.
Gemi Kurtarma A.Ş.
İstanbul Havacılık Sanayi A.Ş.
Doğuş Hava Taşımacılığı A.Ş.

3.3. Genel Havacılık İşletmeleri

Bir çok gelişmiş ülkede , genel havacılık faaliyetleri için ayrı işletme ruhsatı verilmemekte, hava aracının uçuşa elverişli, pilotunda lisansının uygun ve geçerli olması halinde yürürlükteki havacılık kurallarına uygun şekilde uçuş yapılmasına olanak tanınmaktadır . Ülkemizde ise , 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık

(23) Marm Sağlık Eğitim Hizmetleri A.Ş.'nin halen uçağı bulunmamakta olup, faaliyetlerine ara vermiştir.

Kanunu ile getirilmiş açık bir hüküm bulunmamasına rağmen, 1984 yılında çıkartılmış bulunan Genel Uçak İşletme Yönetmeliği ile, kendi uçağı ile kendisi için uçuşlar yapacak kişi veya kuruluşların da işletme ruhsatı alması zorunlu kılınmıştır.

Ulaştırma Bakanlığı'ndan halen 17 işletme genel havacılık için işletme ruhsatı almış olup , bunların 9'u özel sektör işletmesidir. Kalan 8'i ise, mevcut mevzuatları çerçevesinde yerine getirmekle yükümlü oldukları görevler için hava aracı kullanmakta olan kamu kuruluşlarıdır.

Aşağıda isimleri verilen genel havacılık işletmelerinin hava aracı durumları Ek-2'de gösterilmiştir.

GENEL HAVACILIK İŞLETMELERİ

a . Kamu Kuruluşları:

- Türkiye Demir Çelik İşletmeleri Genel Müdürlüğü
- Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Genel Direktörlüğü
- Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü
- T.C. Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu
- Orman Genel Müdürlüğü
- Ereğli Demir Çelik İşletmeleri
- Başbakanlık
- Türk Hava Kurumu Genel Başkanlığı

b . Özel İşletmeler

- Çukurova İthalat İhracat A.Ş.

- Gama Endüstri A.Ş.
- Bilfer Madencilik A.Ş.
- Burak Sportif Havacılık A.Ş.
- Ender Havacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.
- Marshall Boya ve Vernik Sanayi A.Ş.
- Samsun Havacılık Kulübü
- THK İstanbul Havacılık Kulübü
- İzmir Model Uçak ve Havacılık Kulübü.

3.4. Havacılık Kulüpleri

Ülkemizde havacılık kulüplerinin kurulması için olanak tanıyan ve destek sağlayan tek kuruluş, Türk Hava Kurumu'dur. 1925 yılından beri Türk Gençliği'ne havacılığı sevdirmek, havacılığı ülkemiz çapında yaygınlaştırmak ve pilot, paraşütçü gibi sivil havacılık personelini yetiştirmek üzere faaliyette bulunan Türk Hava Kurumu, Ulu Önder Atatürk'ün emir ve direktifleriyle 16 Şubat 1925 tarihinde, "Türk Tayyare Cemiyeti" adı altında kurulmuştur. Daha sonra 1935 yılında yapılan Büyük Genel Kurul'da ismi Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir.

Türkkuşu Genel Müdürlüğü 3 Mayıs 1935, inönü'de kurulan Planör Kampı'da 10 Temmuz 1936'da açılmıştır. Paraşütçü eğitimlerine 1935, pilot eğitimlerine ise 1936 yılında başlanmıştır.

Türk Hava Kurumu, Dernekler Kanunu'na göre kurulmuş bir dernek statüsünde olup, tüzüğünde belirtilen amaçları şu şekildedir:

a. Türk Milleti ve bilhassa Türk Gençliği'ne sivil ve askeri sahalarda sahip olduğu ve olacağı rolün önemini anlatmak, havacılık aşkını uyandırmak ve yurdun savunmasındaki önemini belirtmek,

b. Türk Gençleri'nden, imkan nisbetinde çok sayıda amatör pilot, planörcü, modelci ve paraşütçü yetiştirmek,

c. Askeri ve sivil havacılığın destekçisi olmak,

d. Türkiye'de sportif ve turistik havacılığın tesis ve gelişimini sağlamak,

e. Sivil havacılığın gelişmesi için yapılacak bütün çalışmalarda gerekli malzemeyi temin etmek.

Türk Hava Kurumu'nun yukarıda yazılı bu amaçlarını yerine getirebilmesi için yapması gerekli ana görevleri aşağıdaki gibidir:

a. Uluslararası Sivil Havacılık Federasyonu üyesi olarak Türkiye'yi temsil etmek,

b. Havacılık kuruluşları ile işbirliği içinde ve Havacılık Kulüpleri Federasyonu (FAI) mevzuatına uygun olarak çalışmak,

c. Gerekli olan yerlerde hava spor ve eğitim tesisleri kurmak,

d. Eğitim kurumlarında ve yurt düzeyinde Havacılık Hizmet Birimleri'nin kurulmasını teşvik etmek ve tüm olanakları ile desteklemek,

e. Sivil havacılık personeli yetiştirmek,

f. Milli ve uluslararası rekorları onaylamak ve yayınlamak,

g. Havacılıkla ilgili istatistiki bilgileri toplamak,

düzenlemek, yayınlamak, bilimsel ve sanatsal havacılığın gelişmesini teşvik etmek.

Türk Hava Kurumu'nun bu görevleri nedeniyle halen yürüttüğü faaliyetleri ise şöyledir (24):

a. Motorlu uçuş faaliyetleri:

- (1) Eğitim uçuşları (Özel pilot lisansı, kadro pilotu yetiştirme, kadro pilot eğitimi),
- (2) Paraşüt atma,
- (3) Halk uçuşları,
- (4) Döviz atma-Pano çekme,
- (5) Zirai ilaçlama,
- (6) Orman yangınları ile ilgili uçuşlar,
- (7) Hava taksi işletmeciliği.

b. Planör uçuş faaliyetleri,

c. Model uçak faaliyetleri,

d. Paraşüt faaliyetleri,

e. Diğer faaliyetler:

- (1) Hasta, yaralı ve malzeme nakletmek,
- (2) Havadan fotoğraf çekmek,
- (3) Arama ve kurtarma faaliyetlerine katılmak.

Türk Hava Kurumu'nun personel sayısı 77'si pilot olmak üzere 768'dir. Kurum'un mevcut hava aracı durumu Ek-3'de verilmiştir.

(24) THK'nun faaliyetleri hakkında daha geniş bilgi için bkz.: THK, "THK 32nci Büyük Genel Kurulu, 21-22 Eylül 1991, (Ankara: THK Yayını, Eylül 1991), s. 23-36; Oktay VEREL, İstikbal Göklerin - Gökler Bizimdir ...,s. 17-78; Savunma ve Havacılık Dergisi, (İstanbul: Mönch Yayın Grubu, Cilt 5, No 1, Ocak/Şubat 1991), s. 68-69.

Türk Hava Kurumu, hava taksi işletmeciliği faaliyetleri için "Türk Hava Kurumu Hava Taksi İşletmesi" adı altında bir şirket kurmuş ve 1986 yılından itibaren ticari uçuşlarına başlamıştır. Toplam 140 koltuk kapasiteli 13 uçakla; Ankara, Erzincan, Kars, Malatya, Elazığ, Urfa, İstanbul, Samsun illeri için düzenli seferler yapılmıştır. Kurum, 1988 yılı içinde kurulmuş bulunan Türk Hava Taşımacılığı A.Ş.'ne ortak olmuş, tarifeli uçuşlar bu kuruluşa devredilmiştir.

Türk Hava Kurumu Genel Başkanlığı, Dernekler Kanunu'na uygun olarak kurulmuş ve bir amacı da THK Tüzüğü doğrultusunda faaliyet göstermekte olan dernekleri (Havacılık Kulüpleri) desteklemektir (25).

Türk Hava Kurumu denetiminde ve desteğinde faaliyet gösteren Havacılık Kulüpleri'nin isimleri ve hava aracı durumları aşağıdadır:

İstanbul Havacılık Kulübü

Antalya Havacılık Kulübü

Adana Sportif Havacılık Kulübü

Samsun Havacılık Kulübü

Kayseri Sportif Havacılık Kulübü

İzmir Model Uçak ve Havacılık Kulübü

Bursa Havacılık Kulübü

Kıbrıs THK Havacılık Kulübü

(25) Daha Geniş Bilgi için bkz.: "THK Genel Başkanlığı, Havacılık Kulüpleri Destekleme Yönetmeliği", (Ankara: THK Yayını, 1987), s. 5.

SHGM kayıtlarında hava aracı gözükmeyen diğer Havacılık Kulüpleri ise şunlardır: Yenimahalle, Susurluk, Kastamonu, Diyarbakır, Eskişehir, Ayvalık, Erzurum, Şanlıurfa, Karadeniz, Gaziantep, Balıkesir, Kahramanmaraş, Aydın Efeler, Malatya, İstanbul Model Uçak, Ankara Model Uçak Havacılık Kulüpleri ve Dinamik Deltaplan Uçuş Eğitim Merkezi (Yalova).

Ülkemizdeki özel havacılık kulüplerinin isimleri ve hava aracı durumları aşağıdadır:

Burak Sportif Havacılık Kulübü

Hazerfan Havacılık Kulübü

T.C. Anadolu Üniversitesi, Anadolu Havacılık Kulübü

3.5. Uçakla Zirai Mücadele İşletmeleri

Tarıma dayalı ekonominin ağırlıklı olduğu Ülkemizde, uçakla zirai mücadele faaliyetlerinin yeterince gelişmemiş olduğu, 34 ayrı işletmecinin (çoğu şahıs şirketi) sadece 66'sı faal durumda olan toplam 79 uçakla faaliyette bulunduğu görülmektedir. Halen kullanılmakta olan uçaklar çok yaşlanmış olup, uçak yenileme ihmal edilmiştir. Zirai mücadele işletmeleri kendilerini yenileme ve büyüme düşüncesinden uzak, mevcut faaliyetlerini sürdürmeye çalışmaktadır.

Ülkemizdeki uçakla zirai mücadele işletmelerinin isimleri ve hava aracı durumları Ek-1'de verilmiştir.

4. HAVAALANI YER HİZMETLERİ KURULUŞLARI

Ülkemizde havaalanı yer hizmetleri, 1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 44 nci maddesi gereğince yayınlanmış bulunan "Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği" (26) ile düzenlenmekte olup, bu yönetmeliğe göre yer hizmetleri kuruluşları iki ana grup halinde değerlendirilmektedir (27).

(1) Yer Hizmetleri Kuruluşları : En az üç uluslararası havaalanında teşkilatlanarak, hava taşıyıcıları için yönetmelikte öngörülen yer hizmetlerini yapan kuruluşlar,

(2) Hava Taşıyıcıları : Kendi yer hizmetlerini kendileri için veya yönetmelikte öngörülen özel durumlar çerçevesinde diğer hava taşıyıcıları için de yapabilen yerli ve yabancı hava taşıyıcıları.

Ülkemizde, yer hizmetleri kuruluşu statüsü altında havaalanı yer hizmetleri yapmakta olan iki kuruluş bulunmakta olup, biri kamu kuruluşu niteliğinde olan Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş., diğeri ise bir özel sektör kuruluşu olan Çelebi Hava Servisi A.Ş.'dir. Her iki kuruluş hakkındaki açıklayıcı bilgiler ve organizasyon durumları aşağıda verilmiştir.

Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ)

17.3.1958 tarihinde havaalanı yer hizmetleri ile ikram hizmetleri yapmak üzere kurulan Uçak Servisi A.Ş.(USAŞ), HAVAŞ'ında ilk kuruluşu olarak gösterilmektedir. Bu kuruluş,

(26) Bkz.: UB, Türk Sivil Havacılık Kanunu ..., s. 70.

(27) Bkz.: UB, Havaalanları Yer Hizmetleri Yönt..., s. 9-11.

19.10.1983 tarihinde Devlet Havacılık ve Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bağlı ortaklık, 18.6.1984 tarih ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname ile bir kamu iktisadi kuruluşu haline getirilmiş, 1.12.1986 tarih ve 86 / 29 sayılı Ekonomik İşler Koordinasyon Kurulu kararı ile, yer ve ikram hizmetleri birbirinden ayrılmış, ikram hizmetlerinde görevli USAŞ, Türk Hava Yolları A.O.'na bağlı bir kuruluş haline getirilmiş, bunun yanında yer hizmetlerinde görevli Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. kurulmuştur. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Ana Statüsü'ne ve Türk Ticaret Kanunu hükümlerine tabi bir anonim şirket olarak kurulan HAVAŞ, 10.3.1987 tarihinde faaliyetine başlamıştır (28). USAŞ'ın ise; 30.4.1987 tarihinde sermayesinin tamamı Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi'ne devredilerek, 9.2.1989 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu'nun 89/3 sayılı kararı ile SAS Service Partner A/S (SSP) Firması'na hisselerinin %70'inin satışı yapılmıştır.

Ana Statüsü 4.3.1987 tarih ve 1716 sayılı Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi'nde yayınlanan HAVAŞ'ın görevleri şunlardır (29):

a. Türk havaalanlarına tarifeli ve tarifesiz seferler yapan Türk ve yabancı uçakların ve uçaklarla taşınan yolcu, bagaj ve yüklerin her türlü havaalanı yer hizmetlerini (handling) yapmak,

b. Sivil havaalanları bulunan şehirlerde yolcuların, bagajlarının toplanması; bagaj ve kargonun tesellümü hizmetlerini yapmak,

(28) DPT, Havayolu Ulaştırması ..., s. 22.

(29) DPT, Havayolu Ulaştırması ..., s. 22.

c. Havayolları, her türlü kargo, posta ve kolilerin nakli için her nevi otobüs, otomobil, kamyon ve benzeri mahiyette vasıtaları işletmek, satın almak veya kiralamak, taksi, otopark ve hammaliye işletmeciliği yapmak,

d. Kendi faaliyet konuları dahilinde olmak üzere her türlü teçhizat ve tesisatı kurmak ve çalıştırmak; Bu hizmetler için menkul ve gayrimenkul almak ve satmak, kiraya vermek, kiralamak, ipotek ve rehin etmek; Bu amaçlar için lüzümlü olan her türlü muameleleri yapmak,

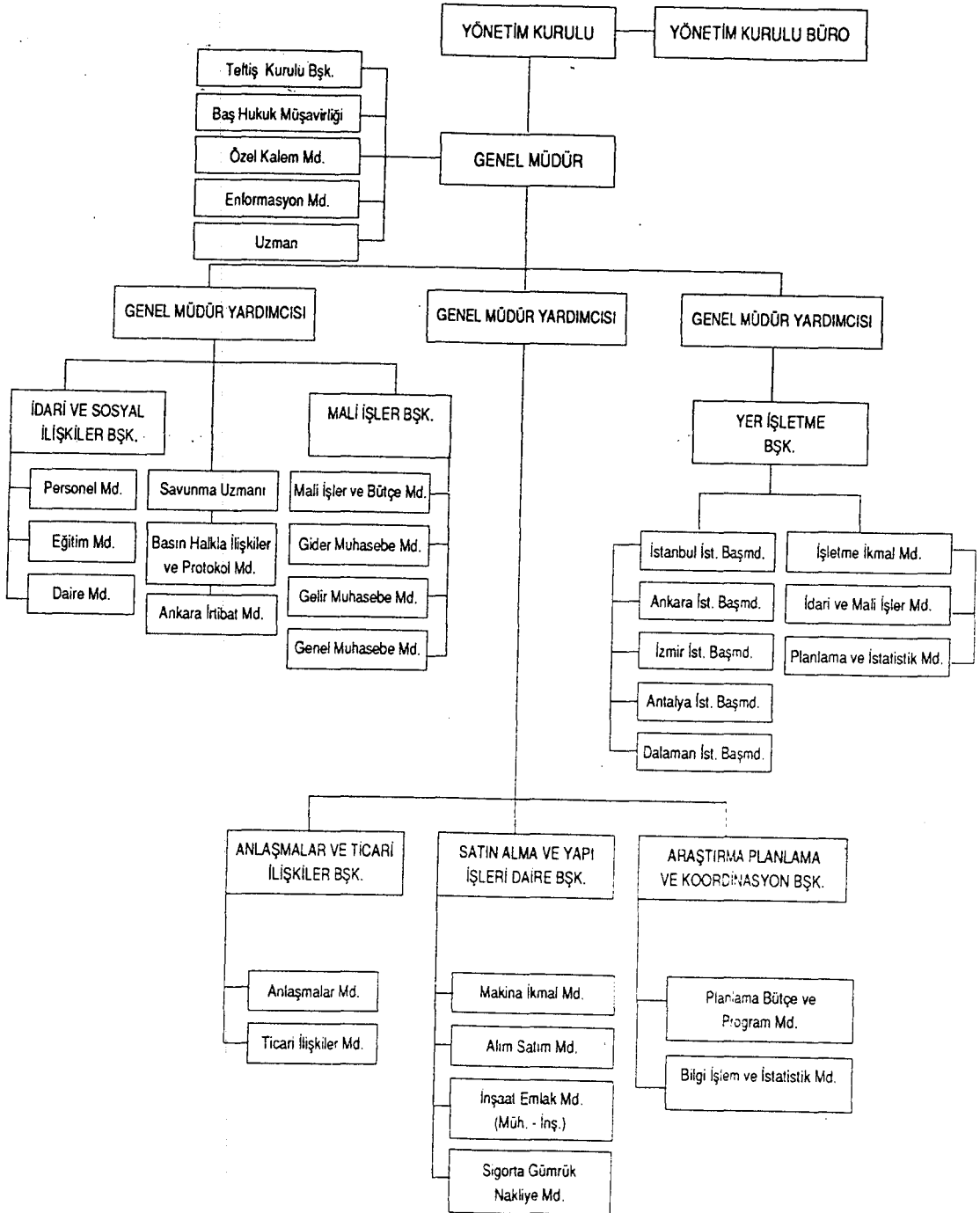
e. Mevzuatın ve Ana Sözleşme'nin müsaadesi nisbetinde yukarıda bahsi geçen işlerin ifası bakımından her türlü mali ve idari faaliyetlerde bulunmak, bu meyanda ana faaliyet konularının yardımcısı olan diğer işleri de yapmak,

f. Sigorta acenteliği yapmak, sigorta şirketlerine ortak olmak.

Halen aşağıdaki listede gösterilen havaalanlarında, belirtilen havaalanı yer hizmetlerini yapmakta olan HAVAŞ'ın 1805'i kadrolu 419'ü geçici sözleşmeli olmak üzere toplam 2224 personeli bulunmakta olup, Organizasyon Şeması, Şekil IV-6'da verilmiştir.

HAVAALANLARI YER HİZMETLERİ A.Ş. TARAFINDAN
YAPILAN HAVAALANI YER HİZMETLERİ TÜRLERİ

HAVAALANI ADI -----	YAPILAN H/A YER HİZMETLERİ TÜRLERİ -----
ESENBOĞA	1- TEMSİL 2- YOLCU TRAFİK 3- RAMP
ADNAN MENDERES	1- TEMSİL 2- YOLCU TRAFİK 3- RAMP
DALAMAN	1- TEMSİL 2- YOLCU TRAFİK 3- RAMP
ANTALYA	1- TEMSİL 2- YOLCU TRAFİK 3- RAMP
ATATÜRK	1- TEMSİL 2- YOLCU TRAFİK 3- RAMP 4- UÇAK HAT BAKIM 5- UÇUŞ OPERASYON 6- ULAŞIM



ŞEKİL IV-6: Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. Organizasyon Şeması
(Kaynak: Ulaştırma ve Haberleşme 1983 - 1990
Ankara: Ünal Offset Matbaacılık Ltd.Şti.,
1991) s. 168.

Çelebi Hava Servisi A.Ş.

Çelebi Hava Servisi A.Ş., 1958 yılında Ankara'da faaliyete başlamıştır. 1969 yılında İstanbul'da da faaliyet göstermeye başlayan şirket, halen Ülkemizin tek özel sektör yer hizmetleri kuruluşu durumunda olup, yerli ve yabancı sivil ve askeri hava araçlarına aşağıdaki gösterilen havaalanlarında belirtilen yer hizmetlerini yapmaktadır (30).

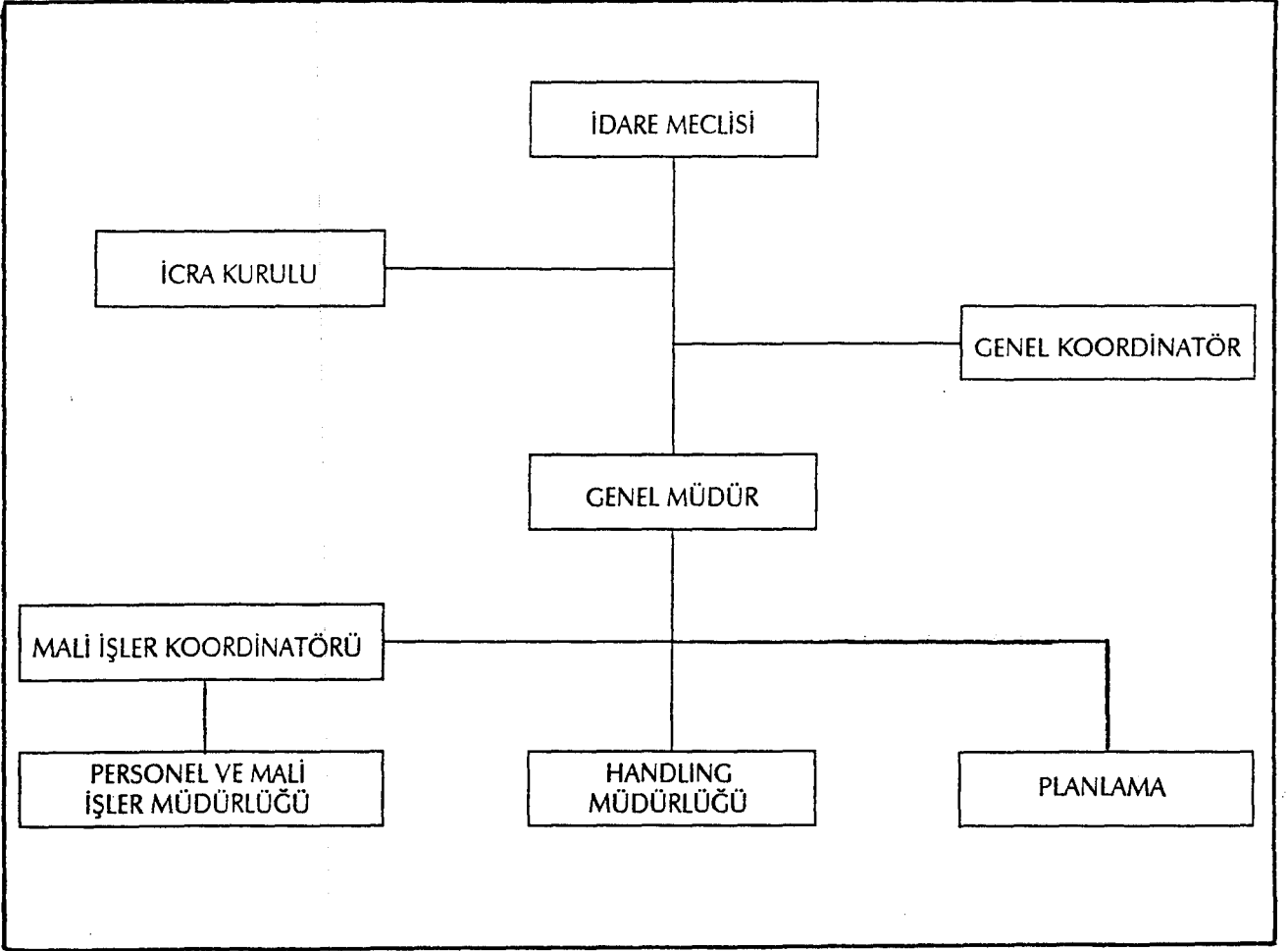
Çelebi Hava Servisi A.Ş.'nin toplam personel sayısı 600 olup, halen 15 tarifeli havayolu ve 4 charter şirketine hizmet verilmektedir (31). Çelebi Hava Servisi A.Ş.'nin Organizasyon Şeması Şekil IV-7'de verilmiştir.

ÇELEBİ HAVA SERVİSİ A.Ş. TARAFINDAN YAPILAN HAVAALANI YER HİZMETLERİ TURLERİ

HAVAALANI ADI	YAPILAN H/A YER HİZMETLERİ TURLERİ
ATATÜRK	1. TEMSİL 2. YOLCU TRAFİK 3. UÇAK HAT BAKIM 4. RAMP
ESENBÖĞA	1. TEMSİL 2. YOLCU TRAFİK 3. RAMP
ADNAN MENDERES	1. TEMSİL 2. YOLCU TRAFİK 3. RAMP
ANTALYA	1. TEMSİL 2. YOLCU TRAFİK 3. RAMP

(30) Daha geniş bilgi için bkz.: ÇELEBİ, "ÇELEBİ Group of Companies", (İstanbul: Tanıtım Broşürü, 1989), s. 6-14.

(31) Verilen rakamlar 1 Eylül 1991 tarihindeki durumu yansıtmaktadır.



ŞEKİL IV-7: Çelebi Hava Servisi A.Ş.
(Kaynak: ÇELEBİ Hava Servisi)

Ayrıca, söz konusu yönetmelik ile verilmiş bulunan yetkiler çerçevesinde, bir çok yerli ve yabancı hava taşıyıcısı kendi hizmetlerini yapmaktadır. Buna ilave olarak, yönetmelik hükümleri çerçevesinde, hava taşıyıcıları için temsil, gözetim ve yönetim hizmeti yapmakta olan şirketler de mevcuttur.

5. EĞİTİM KURULUŞLARI

Ülkemiz sivil havacılık sektörünün gereksinimi olan personel, uzun yıllar sadece Türk Silahlı Kuvvetleri kaynaklarından yetişmiştir. Türk Silahlı Kuvvetleri kaynaklı personelin, sivil havacılık sektörüne katılım ve katkıları halen sürmektedir. Türk Hava Kurumu'da sivil havacılık personelinin eğitiminde büyük katkılar sağlamıştır. DHMI, THY, HAVAŞ gibi kuruluşlar, kendi personellerinin eğitimlerini yurt dışında ve/veya yurt içinde kendi olanaklarıyla yaptırmış olup, bu durumu bu günde sürdürmektedirler. Kuruluşların, gereksinimleri olan tüm personeli kendilerinin eğitmelerinin büyük ölçüde gerek zaman, gerekse kaynak israfına neden olacağı açıktır.

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile özel sektöre de sivil havacılık faaliyetlerinde bulunabilme hakkı tanınması sonrasında, sektördeki eğitilmiş personel gereksinimi hızla artmış, Türk Silahlı Kuvvetleri'nden ayrılmalar çoğalmış, kuruluşlar arası personel transferleri de büyük ölçüde artmıştır. Sektördeki eğitim sorununa bir çözüm sağlamak üzere en büyük atılım, T.C. Anadolu Üniversitesi tarafından gerçekleştirilmiş ve 1986 yılında üniversite bünyesinde Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu (SHMYO) kurulmuştur.

Buna ilave olarak, Türk Hava Yolları tarafından gereksinim duyulan pilotların yetiştirilmesi amacıyla, Yugoslavya'da Yugoslav Hava Yolları (JAT) Eğitim Tesislerinde ve Türk Hava Kurumu, Türkkuşu Tesislerinde (SHMYO'nun alet eğitimi katkısı ile) Türk Hava Yolları için sivil pilot eğitimleri yaptırılmıştır.

İstanbul Teknik Üniversitesi, 1955 yılından beri "Uçak Mühendisi", Orta Doğu Teknik Üniversitesi de, 1981 yılından beri "Havacılık Mühendisi" yetiştirmektedir. T.C. Anadolu Üniversitesi ise mevcut programlarına ilave olarak "Bakım Mühendisliği Bölümü" oluşturma çalışmaları içindedir.

Ülkemizde, ayrıca üç özel sektör kuruluşuda pilot eğitimi vermektedir. Her üçü de İstanbul'da yerleşik bu kuruluşlardan, Gökkuşuğu Sportif Havacılık Kulübü A.Ş., uçak ve çok hafif hava aracı pilotu, Star Havacılık Ltd. Şirketi ve Akkurt Havacılık A.Ş. ise helikopter pilotu yetiştirmektedir.

Türk Sivil Havacılık Sektörü için havacılık eğitimleri konusunda büyük katkı sağlamakta olan T.C. Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu, Türkiye'nin gelişmekte olan sivil havacılık sektöründe geniş ölçüde gereksinim duyulan teknik elemanları, işletme personelini ve pilotları, yurt dışındaki çeşitli benzerleri gibi, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) standartlarında yetiştirmek üzere, 1986 yılında Eskişehir'de kurulmuştur (32).

(32) Bkz.: SHGM, "Türk Sivil Havacılık Sektörü 1989 Yılı Faaliyet Raporu ...", s. 58.

Yüksek Okul'daki bütün bölümlerde öğretim süresi, bir yılı İngilizce hazırlık olmak üzere toplam üç yıldır. Havacılık sektöründeki faaliyetlere paralel olarak Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu'nda dokuz ayrı bölümde, aşağıdaki dallarda eğitim yapılmaktadır:

- 1 - Uçak Gövde Bakımı,
- 2 - Uçak Motor Bakımı,
- 3 - Uçak Elektrik Sistemleri Bakımı,
- 4 - Uçak Elektronik Sistemleri Bakımı,
- 5 - Hava Trafik Kontrol,
- 6 - Kargo,
- 7 - İkram,
- 8 - Yer Hizmetleri,
- 9 - Pilotaj.

Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu, kurulduğu günden itibaren ulusal ve uluslararası havacılık kuruluşları ile işbirliği yapmaya başlamıştır. İşbirliği çalışmaları sonucunda, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'ndan teknik yardım alınmış ve eğitim bu Teşkilat'ın standartlarına uygun olarak düzenlenmiştir.

Henüz mezun vermemiş olan pilotaj bölümü dışında, okulun kuruluş tarihinden itibaren mezun olan öğrencilerin bölümlere göre dağılımı şöyledir (33):

(33) Bkz.: Türk Sivil Havacılık Sektörü 1989 Yılı Faaliyet Raporu ..., s. 58.

BÖLÜM ADI	1988/1989 MEZUNLARI	1989/1990 MEZUNLARI	1990/1991 MEZUNLARI
Motor	21	10	17
Gövde	14	15	17
Elektrik	17	17	18
Elektronik	19	7	20
Hava Trafik	7	4	6
Yer Hizmetleri	7	9	11
İkram	6	2	4
Kargo	6	6	9
Toplam Mezun	97	70	102

Yüksek Okul'daki dersler, T.C. Anadolu Üniversitesi ve Yüksek Okul'un öğretim üyelerinin yanı sıra, Türk havacılığının önemli kuruluşları olan; Türk Hava Kuvvetleri, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, DHMI, THY, HAVAŞ vb. kuruluşlardan gelen, konusunda engin deneyimlere sahip uzman öğretim elemanları ve ICAO'nun yabancı uzmanları tarafından da verilmektedir.

Yüksek Okul'un; Uçak Gövde, Motor, Elektrik ve Elektronik bölümleri ile Pilotaj bölümünden mezun olan öğrenciler, sivil ve ticari pilot lisansları ile teknisyenlik lisansı alabilmektedirler.

Yüksek Okul'un Motor bölümünde okuyan öğrenciler, Yüksek Okul ile Türk Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş.(TUSAŞ) ve TUSAŞ Motor Sanayi (TEI) arasındaki özel protokol uyarınca, eğitimlerinin 14

haftalık kısmında F-16'ların uçak motorları üretim tesislerinde işbaşı eğitimi şeklinde gerçekleştirmektedirler.

Elektrik ve Elektronik bölümündeki öğrencilerin laboratuvar çalışmaları, ICAO tarafından, teknik yardım projesi kapsamında sağlanan modern laboratuvarlarda yapılmaktadır.

Yüksek Okul'daki, hava trafik kontrol eğitimleri ise, Okul'un uzman elemanlarınca dizayn ve Üniversite'de imal edilen hava trafik laboratuvarında sürdürülmektedir. Yüksek Okul, ICAO tarafından II.4.4. (Özellikli Personel ve Sürekli Personel Gereksinimi) bölümünde belirtildiği üzere, uluslararası düzeyde eğitim yapabilen ve önerilen okullar listesine dahil edilmiştir.

Yüksek Okul'un önemli bir diğer bölümü de Pilotaj'dır. Pilot adayı öğrenciler, yaklaşık 300 saatlik VFR/IFR (Görerek şartlarda/Aletle) uçuş eğitimi ile "Ticari Pilot Lisansı" alacak seviyede eğitilmektedirler. Pilot eğitleri şu anda 6 adet Trinidad-TB 20 ve 3 adet Grumman AA-5B Tiger uçağı ile 2 adet genel amaçlı ve 3 adet Trinidad tip simulatörü ile gerçekleştirilmektedir.

Yüksek Okul'da yürütülmekte olan eğitimler, %40'ı teorik ve %60'ı pratik eğitim şeklinde yapılmaktadır. Pratik eğitimde, eğitimin verimliliğini arttıran en önemli faktörlerden birisi iş ortamında eğitim yapma olanaklarının yaratılması ile pilotaj eğitimi nedeniyle havaalanına olan gereksinimdir. Bu amaçla Eskişehir'in Muttalıp mevkiindeki 5200 dönümlük arazide; Okul binası, laboratuvarlar, terminal binası, hangar ve 1820 metre

uzunluğunda pistten meydana gelen bir havaalanı ve eğitim kompleksi inşa edilmiştir. T.C.Anadolu Üniversitesi Havaalanı'ndan 1990 yılı içinde tarifeli seferler de yapılmış olup, böylece Eskişehir'in Türkiye hava ulaşım sistemi içinde yer alması sağlanmıştır.

6. DİĞER KURUM VE KURULUŞLAR

Daha önceki bölümlerde belirtildiği gibi, Türk Sivil Havacılık sektörünün faaliyetlerinde Türk Silahlı Kuvvetleri kuruluşlarının büyük katkısı vardır. Özellikle Türk Silahlı Kuvvetleri kökenli pilot, uçuş mühendisleri ve teknisyenler Sektör'deki büyük bir boşluğu doldurmuşlardır.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı Eskişehir'deki 1nci Hava İkmal Bakım Merkezi ve Kayseri'deki 2nci Hava İkmal Bakım Merkezi ile Kara Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı 901nci Uçak Ana Depo ve Fabrika Komutanlığı, sivil hava araçlarının bakım ve onarımları ile bazı parçaların üretiminde büyük destek sağlamaktadırlar.

F- 16 uçaklarının yapımı için kurulmuş bulunan TUSAŞ'ın, kendi teknik personelinin eğitimini de yaptırmakta olduğu ve Anadolu Üniversitesi SHMYO öğrencilerine de iş başı eğitim olanağı sağladığı dikkate alındığında, Türk havacılığına büyük katkıları olduğu açıktır. Aynı şekilde, Eskişehir'deki TEI'nin faaliyetleri, gelişmekte olan havacılığımız ve uçak imalatı yolunda olumlu gelişmelerdir.

Savunma Sanayi Müsteşarlığı'nın İstanbul Kurtköy'deki " Havaalanı İnşaatı ve Yüksek Teknoloji Parkı Oluşturma Projesi"

mevcut olup, bu proje özellikle, uçak imalatına geçiş aşamasında bulunan Ülkemiz havacılığı için çok önemli bir proje olarak görölmektedir.

Ayrıca, Adana'daki Tarkim Uçak Bakım Onarım Tesisi, özellikle uçakla zirai mücadele işletmeleri için bakım onarım faaliyetlerinde bulunmakta, Akkurt Havacılık A.ř.'de hava araçları kabin techizatı imalatı üzerinde de çalışmaktadır.

V. TÜRK SİVİL HAVACILIĞINDA ORGANİZASYON SORUNLARI VE YENİDEN YAPILANMA GEREKSİNİMİ

1. DAHA ÖNCEKİ YILLARDA YAPILAN ÇALIŞMALARDA BELİRLENEN SORUNLAR

Çağdaş bir Devlet olmayı daha 1923'lerde kabullenen Türkiye'de, Devlet sektöründe bürokrasinin ağır işlemlerinden, yetersizliğinden ve revizyona ihtiyaç duyulduğundan şikayet edile gelmiştir (1).

Milli Prodüktivite Merkezi tarafından 1985 yılında, Türkiye'de Devlet dairelerinde teşkilatlanma sorunlarının ne olduğu ve bunların giderilmesi için ne gibi önlemler alınması konularında yapılan bir araştırmayla elde edilen sonuçlardan bazıları şunlar olmuştur (2).

a. Yönetimin uygulamakta olduğu yasalar toplumun yapısı ile tam uyum sağlamamaktadır.

b. Bürokratik yapı, sosyal değişime uyum gösterememektedir.

Bu iki tesbit, sivil havacılıkta kamu sektöründe görev yapan kuruluşlar için de halen geçerliliğini korumaktadır.

Türkiye'de Planlı Kalkınmaya Geçiş Dönemi'nden (1960 - 1963) itibaren kamu sektöründe bir çok yapısal değişiklik yapılmış, halen de çalışmalar sürdürülmektedir. 1987 yılında, "Bakanlıkların Teşkilat ve Görevlerinin Yeniden Düzenlenmesi" konusunda yapılan

-
- (1) Orhan PAZARCIK ve Gültekin ÇOYGUN, Kamu Bürokrasisinde Organizasyon Sorunları, Verimlilik ve Etkenlik, (Ankara.: Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları, No. 322, 1985), s. 1.
(2) Orhan PAZARCIK ..., s. 40, 58 ve 65.

genel düzenleme sonrasında da, bürokratik sistem düzenlemelerinin son şeklini almadığı, süregelen çalışmaların mevcudiyetinden anlaşılmaktadır.

Ülkemiz havacılık sektörünün organizasyon sorunları konusundaki en detaylı çalışma, 1983 yılında 91 sayılı Yasa ve DPT Özel İhtisas Komisyonları ve Çalışmaları Hakkında Tüzük uyarınca kurulan "Ulaştırma Sektöründe Organizasyon ve Tedbirler Özel İhtisas Komisyonu - Havayolu Alt Komisyonu" çalışmaları olarak gösterilebilir. Tesbit edilebildiği kadarıyla, resmi baskısı ve dağıtımı yapılmamış bulunan bu Rapor'da, organizasyon sorunları:

- a. Yapısal Sorunlar,
- b. Personel Sorunları,
- c. Eşgüdüm Sorunları,

olarak ele alınmış, açıklanmış ve öneriler getirilmiştir (3).

"Yapısal Sorunlar" başlığı altında yapılan incelemede; Sivil havacılık sektöründeki faaliyetlerde pek çok kamu ve özel sektör kuruluşunun görev yapmakta olduğu, havacılıkla ilgili kuruluşların tek çatı altında toplanması şeklinin müstakil bir Bakanlık kurulması fikrini beraberinde getirdiği, ancak, Türkiye'deki havacılık faaliyet ve hizmetlerinin diğer ulaştırma

(3) DPT, "91 Sayılı Yasa ve DPT Özel İhtisas Komisyonları ile Koordinasyon Komisyonlarının Kuruluş ve Çalışmaları Hakkındaki Tüzük Uyarınca Kurulan Ulaştırma Sektöründe Organizasyon ve Tedbirler Özel İhtisas Komisyonu Raporu", (Ankara.: DPT Yayını, NO. 19), s. 15-19.

hizmetlerinden ayrılmasını gerektirecek büyüklüğe ulaşmamış olması, Bakanlık fikrinin benimsenmesinin henüz erken olacağını gösterdiği, bu nedenle, komple re-organizasyonu mevcut sorunların çözümü için şimdilik bir cevap olmadığı, mevcut teşkilatlara daha iyi çalışma imkanları sağlayacak tedbirler ve etkin bir eşgüdüm ile sorunların çözümünün daha uygun olacağı, Özetle, havacılık alt sektöründe mevcut kuruluşların muhafaza edilmeleri ile, sorunların yoğunlaştığı personel, eşgüdüm ve kuruluşların bünyelerindeki iyileştirmeler tedbirlerine ağırlık verilmesi görüşünün ağırlık kazandığı" sonucuna varılmıştır.

"Personel Sorunları" başlığı altında yapılan incelemede, "Havacılığın çeşitli dalları için genel eğitim sistemimiz içerisinde meslek kazandırıcı mahiyette temel eğitim programlarının mevcut bulunmadığı, bir intibak ve yenilikler adaptasyon eğitimi mahiyetinde olması gereken hizmet içi eğitimlerin, meslek eğitimlerine dönüştüğü, özellikle hızlı personel hareketleri sonucu yeterli seviyeye ulaştırılamayan hizmet içi eğitimler sonucu darboğaza girildiği, sektörde benzer işleri yapan değişik kamu kuruluşları personelinin birbirinden çok farklı ücret aldıkları, icra kademelerinde ehliyetle görev verebilecek bilgi birikiminden ve nitelikten yoksun, aşamalı hizmet içi eğitimlerden geçmemiş personel istihdam edilmekte olduğu; Özetle, hava ulaştırma alt sektöründe hizmetlerin bütününe etkileyen en önemli sorunlardan olan personel sorunun temelinde; Ücret yetersizlikleri, ilerleme ve yükselmelerde uygulanan politikaların liyakata dayandırılmadığı, sosyal haklarda eşitsizlik ve yetersizliklerle beraber sürekli, aşamalı eğitim

ihtiyacı gerekliliği" sonucuna varılmıştır.

"Eşgüdüm Sorunları" başlığı altında yapılan incelemede ise; "Sektörde yer alan kurum ve kuruluşlar arasında sağlıklı, uyumlu ve verimli bir işbirliğini gerçekleştirecek, geliştirecek, görev-yetki - sorumluluk ilişkilerinin düzenlenmemiş oluşunun büyük bir sorun olarak ortaya çıktığı, bu nedenle koordinesiz ve çoğunlukla tek taraflı düzenlemelerin yapıldığı, uluslararası havacılık standartlarına ve bölgesel planlamadaki zamanlama gereklerine uygun şekilde istifade için, planlamadan başlayarak, denetime kadar sürecek bir işbirliği ve koordinasyon sürecini belirleyen prensipler, kurallar ve yöntemlerin mevcut olmadığı" sonucuna varılmıştır.

Aynı Rapor'da, diğer sorunlar olarak, mali, finansman ve malzeme - techizat sorunları gösterilmiştir.

1990 - 1994 dönemini kapsayan Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın hazırlık çalışmaları için 5 / 1722 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Tüzük gereğince oluşturulan "Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu" tarafından hazırlanan Rapor'da; hava ulaştırması sektörünü olumsuz yönde etkileyen mevzuat olarak (4);

- a. Teşvik Mevzuatı,
- b. Gümrük Mevzuatı,
- c. Yer Hizmetleri Ücretleri,

(4) DPT, "Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu", (Ankara.: DPT Yayını, No. 2217-ÖİK: 361, Mayıs 1990), s. 103, 109 ve 113.

- d. Konma - Konaklama, Seyrüsefer Ücretleri,
- e. İkram Hizmet Ücretleri,

gösterilmiş, sivil hava ulaştırmasının gelişmesini etkileyen sorunlar ve eksikliklerden konumuzla ilgili olanlar şu şekilde sıralanmıştır:

a. Hükümetin sivil havacılık politikası açıkça belirlenmiştir. Ancak Ulaştırma Bakanlığı'nın Ülkemizin hızla gelişen havacılığına yön vermek, öncelikleri Ülkemizin menfaatleri yönünde tesbit ve teşvik etmek gibi bir politikası açıkça bilinmemekte ve gözlenememektedir.

b. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nde, uluslararası muhabere, ikili ilişkiler ve hava ulaşımının koordinasyonu faaliyetini yürüten yabancı dil bilir personel oranı çok düşüktür. Birbirinden tamamen farklı teknik ve tecrübe isteyen konularda eğitim görmüş deneyimli uzman personel parmakla sayılacak kadar azdır. Genel Müdürlüğün kadrosunda pilot ve teknisyen bulunmamaktadır.

Ciddi bir gelişim içinde bulunan sivil havacılığımızın kendine yol gösteren, takip ve kontrol eden, sorunlarının çözümüne yardımcı olan bir Devlet Otoritesi'ne acil gereksinim olduğu bu dönemde, SHGM'nün personelinin tüm iyi niyet ve gayretlerine rağmen, bu görevlerinin hiç birini mevcut yapısı ve personeli ile gereğince yerine getirebileceği söylenemez.

c. Sivil havacılık sektöründe bilinen ve herkesce kabul edilen en önemli darboğaz, her kademede iyi eğitim görmüş,

deneyimli uzman personel sıkıntısıdır.

Gösterilen diğer sorun ve eksikliklere ilişkin hususlar ise sırasıyla şöyledir: Uçuş Disiplini, Meydan ve Apron Kapasiteleri, Uçak İhtiyacı, Bakım, Yer ve İkram Hizmetleri ile Konma - Konaklama ve Seyrüsefer Ücretleri, Charter Hava Taşımacılığı, Besleyici Hava Yolu Sistemi, Özelleştirme, Kuruluşlara Asli Görevleri Dışında Görevler Yüklenmesi, Teşvikler, Arama ve Kurtarma Faaliyetleri.

Rapor'da "Sonuç ve Öneriler" bölümünde SHGM'nün nicelik ve nitelik olarak muhakkak ve en kısa zamanda ABD Federal Havacılık Teşkilatı'ndan esinlenerek re-organize edilmesi ve mevcut gelişmelerin gerisinde kalmamasının gerektiği belirtilmiştir.

Özel İhtisas Komisyonları çalışmaları esas alınarak hazırlanan 1990 - 1994 yıllarını kapsayan Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Programı'nın, Havayolu Bölümü 674 ncü maddesi;

"Sivil Havacılık faaliyetlerinin kontrolü, denetlenmesi ve koordinasyonunun daha etkin bir şekilde yerine getirilebilmesi için gerekli yapısal düzenlemeler gerçekleştirilecektir".

679 ncü madde ise; "Uluslararası standartlarda nitelikli uzman personel yetiştirilmesi için sivil eğitim ünitelerinin sayılarının arttırılması ve geliştirilmesi teşvik edilecektir." hükümleri yer almıştır (5).

(5) DPT, "Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1990-1994", (Ankara: DPT Yayını, 1989), s. 274-275.

Türk Sivil Havacılığındaki organizasyon sorunları ve yeniden yapılanma gereği, T.C. Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu tarafından 1988 ve 1989 yıllarında düzenlenen Ulusal Havacılık Sempozyumu'ndaki bildirilerde ve özellikle panellerde birçok konuşmacı tarafından dile getirilmiştir.

Hükümet tarafından, yatırım programları ve eklerinde yer almış bulunan yatırımların, yeniden düzenlemelerin, sektör programlarının ve bunlarla ilgili tedbirlerin uygulanması, koordinasyonu ve izlenmesi için, Bakanlık ve kuruluşlara görev verilmektedir.

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın beşinci dilimini oluşturan 1989 Yılı Programı paralelinde yayınlanmış bulunan "1989 Yıl İcra Planı"nda Havayolu Ulaştırması başlığı altında yer alan 252 nolu tedbir aynen şöyledir:

"Sivil havacılığın sağlıklı gelişiminin sağlanması ve sivil havacılık faaliyetlerinin güvenlik içinde sürdürülebilmesi için, düzenlemedenetim görevini etkin biçimde yerine getirebilecek techizat, personel ve idari yapıya sahip merkezi bir sivil havacılık otoritesi oluşturmak üzere gerekli çalışmalar yapılacaktır."

Tedbir için, sorumlu kuruluş olarak Ulaştırma Bakanlığı, işin yapılacağı süre ise "Devamlı" olarak gösterilmiştir (6).

(6) DPT, "1989 Yılı İcra Planı", (Ankara.: DPT Yayını, No. 2157, 1988), s. 92.

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın birinci dilimini oluşturan 1990 Yılı Programı paralelinde yayınlanmış bulunan 1990 Yılı İcra Planı'nda, Havayolu Ulaştırma başlığı altında yer alan tedbirlerden 265 nolu olanı aynen şöyledir:

" Sivil havacılık faaliyetlerinin kontrolü, denetlenmesi ve koordinasyonunun daha etkin bir şekilde yerine getirilmesi için gerekli yapısal düzenlemeler yapılacaktır."

Tedbir için, sorumlu kuruluş olarak Ulaştırma Bakanlığı, işin yapılacağı süre ise "VI. Plan Dönemi" olarak gösterilmiştir (7).

1991 Yılı İcra Planı'nda da 237 nolu Tedbir olarak aynı metin yer almış, sadece işin yapılacağı süre "Devamlı" olarak yeniden düzenlenmiştir (8).

Yıllardan beri, sivil havacılık konusundaki her yeni düzenleme çalışmasında, sivil havacılıktaki organizasyon başta olmak üzere sorunlar açıklanmakta ve öneriler getirilmekte olduğu görülmektedir. Yeni bir yapılanma ile "Sivil Havacılık Otoritesi"nin kurulması fikri, resmi dökümanlarda açık olarak yer almaktadır. Bugüne kadar ABD'ndeki yapının örnek alınması dahil pek çok fikir ortaya atılmış, ancak gerçek anlamda bir çalışma yapılmamış, hatta başlatılmamıştır.

-
- (7) DPT, "1990 Yılı İcra Planı", (Ankara: DPT Yayını, No. 2197, 1990), s. 90.
(8) DPT, "1991 Yılı İcra Planı", (Ankara: DPT Yayını, No. 2244, 1991), s. 75.

2. GÜNÜMÜZÜN SORUNLARI

2.1. Genel Sorunlar

Sivil Havacılıkta Organizasyon Sorunları'na geçmeden önce, sektördeki genel sorunlara kısaca bakılmasında fayda görülmektedir.

2.1.1. Genel Politikanın Detaylarının Olmaması

Bir sektörde verimli ve kalıcı çalışmaların yapılabilmesi, zaten sınırlı olan ülke kaynaklarının en yüksek düzeyde iyi bir şekilde dağılımının tesbit ve etkin kullanımı ile olasıdır.

Ülke kaynaklarının en yüksek düzeyde ve etkin kullanımının sağlanması hususu, Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı içinde, hedefler bölümünde açık olarak yer almıştır (9). Ancak, Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın hazırlanması için oluşturulan Özel İhtisas Komisyonları'ndan biri olan "Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu" Raporu'nda, sivil hava ulaştırmasının geliştirilmesini etkileyen sorunlar ve eksiklerin başında "Hükümetin sivil havacılık politikasının açıkca belirlenmiş olmasına rağmen, buna paralel olarak Ulaştırma Bakanlığı'nın, Ülkemizin hızla gelişen hava ulaşımına yön vermek, öncelikleri tesbit etmek gibi bir politikası açıkca bilinmemekte ve gözlenememektedir." hususu yer almıştır (10). Bu durum gerek kuruluşlar arası eşgüdümde, gerekse uygulamada sorunlar yaratmaktadır. Halen uygulanmakta olan sivil havacılık

(9) Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı ..., s. 1.

(10) Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu ..., s.103

politikasında ana hususlar şu şekilde açık olarak belirtilmiştir: "Liberal bir sivil havacılık sistemi uygulanması, daha kapsamlı dışa açılma, mevcut havaalanları ve tesislerin modernizasyonu, mümkün olan her ile hava ulaşım hizmetinin götürülmesi, turizmi teşvik, vb.". Bu ana hususların gerçekleştirilmesini teminen, 1983 - 1993 yılları için hazırlanan "Ulaştırma Master Planı" benzeri detay çalışmaların yapılması, önceliklere dayalı plan ve programların belirlenmesi gereklidir. Bu konudaki gecikme, kaçınılmaz olarak kaynakların düzensiz kullanımına ve bazı durumlarda da kaynak israfına neden olmaktadır.

2.1.2. Kuruluşlar Arası Eşgüdümde Eksiklikler

Sivil havacılık faaliyetleri dikkate alındığında, Ulaştırma Bakanlığı'nın yanısıra bir çok Bakanlık, kamu ve özel sektör kuruluşu ile uluslararası kuruluşların doğrudan veya dolaylı olarak Sektörde faaliyette bulunduğu görülmektedir. Bu kurum ve kuruluşlar aşağıda gösterilmiştir.

a. Bakanlıklar:

- (1) Dışişleri Bakanlığı,
- (2) Maliye ve Gümrük Bakanlığı,
- (3) Sağlık Bakanlığı,
- (4) Bayındırlık Bakanlığı,
- (5) İçişleri Bakanlığı,
- (6) Turizm Bakanlığı,
- (7) Kültür Bakanlığı,
- (8) Tarım ve Orman Bakanlığı,

- (9) Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı,
 - (10) Sanayi ve Ticaret Bakanlığı,
 - (11) Devlet Bakanlıkları,
 - (12) Başbakanlık, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı ve Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü.
- b. Türk Silahlı Kuvvetleri:
- (1) Genelkurmay Başkanlığı,
 - (2) Kara Kuvvetleri Komutanlığı,
 - (3) Hava Kuvvetleri Komutanlığı,
 - (4) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı,
 - (5) Jandarma Genel Komutanlığı.
- c. Kamu'ya Ait Havacılık İşletmeleri:
- (1) THY A.O.,
 - (2) THT A.Ş.,
 - (3) DHMI Genel Müdürlüğü,
 - (4) HAVAŞ,
 - (5) THK Genel Başkanlığı.
- d. Havacılık İşletmeleri:
- (1) Genel Havacılık İşletmeleri,
 - (2) Ticari Havacılık İşletmeleri,
 - (3) Zirai Mücadele İşletmeleri,
 - (4) Havaalanı Yer Hizmetleri Kuruluşları,
 - (5) Eğitim Kuruluşları,
 - (6) Bakım Organizasyonları,
 - (7) Havaaracı Satıcıları,
 - (8) Havacılık Kulüpleri, Dernekler,
 - (9) Seyahat Acentaları,

(10) Diğerleri.

e. Yabancı Havacılık İşletmeleri:

- (1) Türkiye'ye sefer yapan, transit geçen veya teknik iniş yapan tüm yabancı şirketler,
- (2) Türk tescilli havaaraçlarına bakım hizmeti veren tüm yabancı bakım kuruluşları,
- (3) Türk personelin havacılık eğitimi gördüğü yabancı eğitim kuruluşları.

f. Yabancı Ülke Sivil Havacılık Otoriteleri,

g. Uluslararası Kuruluşlar:

- (1) Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO),
- (2) Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatı (ECAC),
- (3) Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Kuruluşu (EUROCONTROL),
- (4) Kuzey Atlantik Paktı (NATO),
- (5) Diğer Uluslararası Kuruluşlar, Dernekler.

Bu kadar çok kurum ve kuruluşun görev yaptığı ve faaliyette bulunduğu bir alanda tam bir koordinasyon sağlanması gerçekten zor bir durumdur. Ancak, tüm koordinenin bir merkezden sağlanması, bunun da Ulaştırma Bakanlığı olması gereklidir. Durum böyle iken, örneğin, 1982 yılında yayınlanan " Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi" hakkında, 2677 sayılı Kanun ile, sivil havaalanlarındaki işbirliği ve koordinasyon sağlanması görevi, İçişleri Bakanlığı personeli olan Mülki Idare Amirlerine (Vali adına Vali Muavini, Kaymakam) verilmiştir.

Gerek kuruluşların yasal mevzuatlarından gerekse yasal mevzuat olmamasından kaynaklanan nedenlerle, sivil havacılık

sektöründe tam bir koordinasyon sağlanması mümkün olamamaktadır.

2.1.3. Mevzuat Eksiklikleri

Ulaştırma Bakanlığı tarafından 1989 yılında yayınlanan "Türk Sivil Havacılık Mevzuatı" adlı kitapta, Ülkemiz sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili yürürlükte bulunan kanun ve yönetmelikler yer almıştır (11).

1990 yılında yayınlanan "Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu" Raporu'nda da, Türkiye'de Sivil Havacılığı düzenleyen Kanun, Tüzük, Kararname ve Uluslararası Anlaşmalar Liste olarak yer almıştır (12).

Türk Sivil Havacılık ile ilgili olarak gösterilen kanun ve yönetmeliklerin yayınlandığı tarihler, konular ve kapsamalar itibarıyla incelenmesinden şu sonuçlar çıkarılmaktadır:

a. 1930'lu yıllardan kalan ve halen yürürlükte olan mevzuat mevcuttur.

b. Sivil havacılık personeli ile hava araçlarına verilen belgelerin düzenlenmesine ilişkin yönetmelikler 1957 - 1972 tarihleri arasında yayınlanmış olup, ICAO kural ve standartları ile bile tam bir uyum söz konusu değildir.

c. "Havacılık Kuralları" gibi çok önemli bir konu da dahil olmak üzere, bir çok konuda milli mevzuat yayınlanmamıştır.

d. Sivil havacılıkla ilgili olarak, havaalanlarında işbirliği

(11) Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ..., s. 5-6.

(12) Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu ..., s. 129-134.

ve koordinasyonun sağlanması örneğinde olduğu gibi, Ulaştırma Bakanlığı haricindeki kuruluşlara da görev ve yetki veren yasal düzenlemeler mevcuttur.

e. 1983 yılında yayınlanan "Türk Sivil Havacılık Kanunu", sivil havacılıkla ilgili konularda uçuş ve can emniyetinin sağlanması yönünden Ulaştırma Bakanlığı'nı yetkilendirmekle birlikte, idari düzenlemeler konusunda açıklık getirilmemiştir.

Özetlemek gerekirse, sivil havacılık konusundaki mevzuatımızın bir çoğu günün şartlarına uymaz bir şekilde eskidir, yenileri henüz yayınlanmamıştır. Ulaştırma Bakanlığı haricindeki kurum ve kuruluşlara görev ve yetki veren yasal düzenlemeler mevcuttur. Bu durum ise, hem otorite tesisini güçleştirmekte, hem de Sektör'de denetimi zorlaştırmaktadır. Diğer önemli bir husus, uçuş ve can emniyetinin istenen düzeyde temini, denetim foksiyonunun tam olarak gerçekleştirilmesi ve düzenin tesisi için zorunlu caydırıcı tedbirler olarak, verilen belgelerin, hakların geri alınması ve iptali konusundaki yasal düzenlemelerin yetersiz olduğu, para cezalarının da yetersiz olmasının yanı sıra, pek çok önemli konuyu kapsamadığıdır. Ayrıca, bir çok gelişmiş ülkede sivil havacılık otoritelerinin para cezası kesme ve tahsil etme yetkisi varken, son derece önemli bu konuda, Ulaştırma Bakanlığı ve onun ilgili alt birimi olan SHGM'nün herhangi bir yasal yetkisi bulunmamaktadır.

2.1.4. Diğer Sorunlar

Sivil havacılık sektöründeki gelişmeyi etkileyici veya

kısıtlayıcı olarak yorumlanabilecek diğer sorunlar şu şekilde özetlenebilir.

2.1.4.1. Hava Araçlarının Çeşitliliği

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından tutulan hava araçları sicil kayıtları ve düzenlenmiş uçuşa elverişlilik belgeleri incelendiğinde, halen faal durumdaki hava araçlarının sayısının, zirai mücadele hava araçları hariç 312 olduğu, tipler itibarıyla bir düzenlemeye gidildiğinde, 31 hava aracı tipi olduğu görülmektedir (Aynı tipteki değişik modeller hesaplama dahil edilmemiştir; Örneğin, B-727, B-737 ve diğer Boeing tipleri bir tip olarak alınmıştır). Hava araçları satın alınmasında veya kiralanmasında tip seçimine ilişkin herhangi bir kısıtlama olmayışı, 1983 yılı sonrası kurulan yeni şirketlerin kısa dönemli planlamalara bağlı olarak özellikle "wet- lease" denilen uçuş ekibi ile bakım ekibi ve olanaklarıyla kısa- orta süreler için hava aracı kiralamaları sonucu, ülkemize modern teknoloji uçakların yanı sıra, SSCB yapısı hava araçları dahi girmiştir. Kayıtlardan, çeşit çokluğunun yanı sıra, yaş kısıtlaması olmadığı için eski hava araçları girişinin daha çok olduğu, 46 yıl önce imal edilen bir DC-3 uçağının dahi kesin ithalinin yapıldığı görülmektedir. Bugün için hava aracı geçici veya kesin ithallerinde kısıtlayıcı tek tedbir uçuşa elverişlilik ve "aging aircraft (yaşlı uçak)" bakım gereklerinin sağlanması koşullarıdır.

Tip çeşitliliği, beraberinde bakım ve onarım sorunlarını getirmekte, bir tipte yeterince çoğalamama, ekonomik bakım

organizasyonlarının kurulmasını engellemekte, sonuç olarak da gelişmeye katkı sağlanamamaktadır.

Sivil havacılıkta, imalata geçiş için önemli bir etken olan onarım faaliyetlerinin gelişmesi, ancak bu tür organizasyonlarda çalışan teknik personeldeki bilgi birikimlerinin sağlanması ile mümkün olduğundan, arzu edilmeyen gecikmeler söz konusu olmaktadır.

2.1.4.2. Eğitimlerde Çeşitlilik

Sivil Havacılık sektörünün gereksinimi olan, başta pilot, uçuş mühendisi, teknisyen olmak üzere teknik personel uzun yıllar Türk Silahlı Kuvvetlerinden temin edilmıştır. Türk Silahlı Kuvvetlerinde zorunlu hizmetini doldurarak istifa eden veya emekli olan personel, bugünkü sivil havacılığımızın çekirdek teknik personelini oluşturmuştur. Hala süregelmekte olan bu sistem, beraberinde bazı sorunları da getirmektedir. Türk Silahlı Kuvvetlerinin çok zor yetişen teknik personeli, daha yüksek ücretler nedeniyle, zorunlu hizmetlerin hemen sonrasında sivil sektöre geçmek istemekte böylece, eleman kaybı nedeniyle Türk Silahlı Kuvvetleri'nin planlamaları aksayabilmektedir. Diğer yandan, 45-50 yaşlarında sivil sektöre geçiş ortalama 40 yıl hizmet verebilmek yerine, 10- 15 yıl hizmet verilebilmesine neden olmakta, çok pahalı olan teknik eğitimler nedeniyle ekonomiklik sağlanamamaktadır. Zaman içinde Sektördeki kamu kuruluşları, kendi gereksinimleri için personel yetiştirmek üzere kendi tesislerini geliştirmişler, böylelikle sadece kendi personelinin

yetiştirilmesi amacıyla büyük yatırımlar gerçekleştirmişlerdir. Her yıl yenisi eklenen bu yatırımlar sonucu, sadece kendi kuruluşları için az sayıda personelin eğitimi, eğitim maliyetlerini yükseltmiş, ancak gerçek hesaplamalar yapılmadığından bu husus dikkat çekmemiştir. Kuruluşların birbirlerinin olanaklarını bilmedikleri de, bilinen bir gerçektir.

Son yıllarda, Ulaştırma Bakanlığı'nın da yönlendirmeleriyle, sivil havacılıkta eğitim konusunun çözümlenmesi amacıyla bir çok çalışma yapılmış ve sonuçlar alınmıştır.

1986 yılında faaliyete geçen T.C Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu halen; Uçak Gövde, Uçak Motor, Uçak Elektrik, Uçak Elektronik, Hava Trafik Kontrolörü, Yer Hizmetleri, Kargo, İkram, ve Pilotaj olmak üzere 9 dalda öğrenci yetiştirmektedir. Yüksek Okul'da, sivil havacılıkta çok büyük önemi olan kurs düzeyindeki eğitimlerin de gerçekleştirmesi amacıyla Fransızlarla Ulaştırma Bakanlığı'nın da katkılarıyla ortak çalışmalar başlatılmıştır.

Kamu kuruluşlarının kurs düzeyindeki eğitimleri kendilerinin düzenlemesi, kaynak israfının yanı sıra, özel sektör kuruluşlarını da bir çıkmaz içinde bırakmaktadır. Özel sektör kuruluşları için çözüm daha yüksek ücretle, eğitim görmüş bulunan personeli daha yüksek ücretle kendi kuruluşlarına transfer etme veya personel gereksinimi fazla ise, kendi personelinin yetiştirmek üzere kendi bünyelerinde eğitim programları düzenlemektir. Her iki çözümünde, sivil havacılık sektörümüz için

olumlu birer yaklaşım olduğunu söylemek mümkün değildir. Özellikle, Ülkemizde düzenlenmesi mümkün pek çok eğitimin, henüz gerekli olanaklar sağlanamadığından veya düzenlemeler yapılamadığından verilememesi nedeniyle, birçok kişi yurt dışındaki kurslara katılmakta, bu da gereksiz döviz kaybına sebep olmaktadır.

2.1.4.3. Araştırma ve Geliştirme İmkanlarının Olmaması

Ülkemiz de araştırma- geliştirme faaliyetlerinin yok denecek kadar az olduğu, bu konuya gereken önemin verilmediği bilinmektedir. Bu gerçek, sivil havacılık sektöründe de yaşanmaktadır (13).

Uçak mühendisi yetiştiren İstanbul Teknik Üniversitesi ile havacılık mühendisi yetiştiren Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nin, gelişmiş Ülkelerle karşılaştırıldığında, olanakların çok sınırlı olduğu görülmektedir. Birçok master ve doktora öğrencisinin yabancı Ülkelerde eğitime gönderilmeleri de bu nedenledir.

(13) Sivil Havacılık Sektöründe, Ulaştırma Bakanlığı tarafından yaptırılan araştırma çalışmaları çok az sayıda olup, son on yıl içinde, İTÜ tarafından yapılan, "Türkiye Hava Ulaştırması Etüdü" ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı ve ICAO ile beraber yürütülmekte olan Teknik Yardım Projesi kapsamında, yabancı uzmanlara yaptırılan, "Türkiye'de İç Hatların Gelişimi İçin Hava Ulaşım Çalışması" ile "THY İçin, Harekat, Teknik, Ticaret, Finansman ve Diğer Örgütset Birimler Kritik Analizi" çalışmalarıdır. Daha geniş bilgi için bkz.: İTÜ, "Türkiye Hava Ulaştırması Etüdü", (İstanbul: İTÜ, İşletme Fakültesi, İşletme Mühendisliği Bölümü, Aralık 1988); ICAO, "Review of an Air Transport Study for Development of Domestic Services in Turkey", (Montreal: ICAO Yayını, UNDP/ICAO Project, TUR/86/003, Aralık, 1988) ve ICAO, "A Critical Analysis of the Operational, Technical Commercial, Financial and Other Organizations within Turkish Airlines", (Montreal: ICAO Yayını, UNDP/ICAO Project, TUR/86/003 Project, Mart 1988). Bu çalışmalar sadece ilgili kamu kuruluşlarının kullanımına açık bulunmaktadır.

1986 yılında kurulan T.C. Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu, ICAO ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı ile yürüttüğü ilk proje ve Fransız Uluslararası Uzay ve Havacılık Eğitimi Kuruluşu (FIAS) ile yürütmekte olduğu ikinci proje ile, bilgi birikimi ve öğrencilerine yeni teknoloji teçhizat ve sistemleri sunmada anlaşma sağlamıştır.

Ulaştırma Bakanlığı, T.C. Anadolu Üniversitesi, Fransız Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Fransız Uluslararası Uzay ve Havacılık Eğitimi Kuruluşu arasında imzalanan Teknik Yardım Projesi İşbirliği Mutabakat Metinleri ile, Eskişehir'de T.C. Anadolu Üniversitesi bünyesinde, Ülkemizin ilk "Sivil Havacılık Araştırma, Geliştirme ve Uygulama Enstitüsü" kurulması kararlaştırmıştır.

Son yıllarda diğer üniversitelerimizin de yabancı ülkelerdeki üniversiteler ile olan yakın işbirliği faaliyetleri, araştırma-geliştirme konusundaki olumlu gelişmeleri de beraberinde getirecek girişimler olarak görülmektedir.

2.2. Organizasyon Sorunları

2.2.1. Organizasyon Yapısındaki Yetersizlikler

IV.2.2. (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) kısmında da açıklandığı üzere, Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında'ki 3348 sayılı Kanun ile, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı'nın yedi ana hizmet biriminden

birisi olarak 1987 yılında yeniden teşkilatlanmış ve Bakanlıklar içinde yer alan Genel Müdürlükler için öngörülen uygulama paralelinde dört daire başkanlığından oluşmuştur. Her daire başkanlığına bağlı üç şube müdürlüğü bulunmaktadır. Daire başkanlığının dörtten fazla olduğu Genel Müdürlükler mevcut olmakla birlikte, SHGM için böyle bir ayrıcalık getirilmemiştir.

Dört daire başkanlığı olarak örgütlenme, mevcut tüm görevlerin bu dört daire başkanlığına bölünmesini zorunlu kılmış, ancak bazı konuların dağıtımında kapsamlar itibarıyla hiçbir daire başkanlığının alışıla gelmiş görevlerini ilgilendirmemesi nedeniyle, aksamalar ortaya çıkmıştır. Genel Müdürlük içinde yapılan konu aktarmaları, personel yer değişimleri gibi geçici uygulamalar ile geçici çözümlerin getirilmesi sıkça görülmektedir.

Ayrıca, diğer ülkeler sivil havacılık birimleri bünyelerinde yer alan havaalanları, eğitim merkezleri, bakım merkezleri, imalat, bölgesel ofisler vb. bölümler, SHGM içinde yer almamaktadır. Şube müdürlüğü olarak gözüken bazı birimler de, görevlerin icrası için gerekli ve yeterli eğitimi görmüş, tecrübeli personel bulunmadığından sadece ismen mevcuttur.

Bilinen gerçek, birçok rapor ve sempozyumlardaki konuşmalarda belirtildiği gibi, SHGM'nün çok az sayıdaki personelinin büyük bir gayret ve özveri ile kendisine verilen görevlerin yerine getirilmesi için yoğun bir çaba içinde olduğudur.

1954 yılında kurulmuş olan SHGM'nde, bugüne kadar çalışan personel için görev- yetki ve sorumlulukların düzenlenmemiş

olduğu görülmektedir. Daire Başkanlıkları, Şube Müdürlükleri ve personeli için çıkartılmış, onay görmüş görev-yetki ve sorumluluklar mevcut değildir. Bu konuda yapılan bazı çalışmalar sadece bilgi notları şeklindedir. Çalışan personele, görevlerin dağılımı konusunda belirlenmiş bir sistem bulunmadığından, doğrudan bağlı oldukları daire başkanı tarafından tarafından insiyatife dayalı görev verilmektedir. Genel Müdür'de dahil olmak üzere, Genel Müdür Yardımcıları, Daire Başkanları ve Şube Müdürlerinin imza yetkilerinin sınırları resmen belirlenmemiştir. Bakan adına imza yetkisi kullanmakta olan Genel Müdür, imza yetkisinde insiyatif kullanmakta, Genel Müdürlükler seviyesi üstündeki yazışmalarda imzayı Bakanlık Makamına bırakmakta, diğer yazışmalar ve özel sektöre yazılan yazıları ya kendisi imzalamakta ya da Genel Müdür Yardımcılarını yetkilendirmektedir. Yurt dışı yazışmalar ise, Sivil Havacılık Otoritesi olarak yapıldığından Genel Müdür tarafından imzalanmakta, gereken durumlarda Bakanlık Makamı Onayı alınmaktadır. Daire Başkanlarının imza yetkisi ise bulunmamaktadır. SHGM için durum böyle iken , yabancı ülkelerin sivil havacılık otoritelerinden alınan yazılarda, genel müdür veya yardımcıları imzalarına çok önemli konular dışında rastlanmamakta, genelde ilgili birim müdürlerinin yazıları imzaladıkları görülmektedir. Hemen hemen her ülkede, en fazla ilgili birim müdürü imzasıyla çözümlenen, tescil belgesi tanzim, uçuşa elverişlilik belgesi, lisans, sertifika vb. düzenleme ve yenileme işlemleri, Genel Müdür imzasına kadar çıkabilmektedir. Aynı durum uçuş müsaadeleri içinde söz konusudur.

Zaten çok az sayıda personel ile çalışmakta olan SHGM’de, bir-iki paraf ile sonuçlanabilecek konuların dört- beş paraf gerektirmesi, personel üzerindeki iş yükünü üst yönetimi kadrolarına çıkıldıkça daha da çoğaltmaktadır.

SHGM’nün bir çok teknik konusu özel olarak uzmanlaşmayı gerektirmektedir. Ancak kısıtlı personel kullanımı, uzmanlaşma yerine pek çok işi birarada yapabilmeyi gerekli kılmaktadır. Bu durum, personelin belirli konularda detay çalışmalar yapmasını engellemekte, günlük iş yoğunluğu nedeniyle, uluslararası gelişmelerin takibini ve sivil havacılıktaki hızlı gelişmeye ayak uydurmayı zorlaştırmaktadır. Personel sayısı yeterli düzeye çıkartılmadan bu sorunun çözülmesi mümkün görülmemektedir.

Organizasyon yapısındaki bir diğer dikkat çekici durum, Daire Başkanlıkları ve Şube Müdürlükleri organizasyon şemasında ismen belirli olmasına karşı atamaların kişisel olarak, daire başkanı veya şube müdürü olarak yapılması, bu ünvanı alan kişilerin Genel Müdürlük Makamınca uygun görüldüğü şekliyle görevlendirilmesidir. İsmen belirli bu kadrolar için 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu’nun öngördüğü atama şartları dışında, baskaca bir tecrübe şartı aranmamaktadır. Aslında, organizasyon şemasında gösterilmiş bulunan daire başkanlıkları ve şube müdürlükleri isimleri SHGM’nün bir iç düzenlemesi olup, herhangi bir Yasal’lık söz konusu değildir. Gerçek olan daire başkanlıkları ve şube müdürlüklerinin sayısal durumudur.

Bu şekilde SHGM’nün organizasyon yapısından kaynaklanan sorunlarının aşağıdaki başlıklar altında toplanması mümkündür.

- a. Teşkilatlanma şekli, mevcut görevlere uygun değildir.
- b. Verilen görevlerdeki ana konu sayısı, belirlenmiş ana birim sayısının çok üzerindedir.
- c. Personel sayısındaki azlık ve yetişmiş personel eksikliği nedeniyle, organizasyon şemasında gösterilen bazı alt birimler pasif durumdadır.
- d. Ana birimler, alt birimler ve personele ilişkin görev-yetki ve sorumluluklar düzenlenmemiştir.
- e. Yönetici kadrolarda bulunan personelin imza yetkileri belirsizdir.
- f. Merkeziyetçi yönetim nedeniyle, personel ve özellikle üst yönetimin iş yoğunluğu artmaktadır.

2.2.2. Otorite Tesisindeki Güçlükler

Sivil havacılık birimlerinin Dünya'daki yaygın adı "Sivil Havacılık Otoritesi" dir. Otoritenin tesisi için genel koordinasyon sağlanması ve karar verme yetkisinin belirgin bir birimde toplanması gerekmektedir. Bakanlıkların görev dağılımına göre bu yetki Ulaştırma Bakanlığı'ndadır. Ulaştırma Bakanlığı adına bu yetkiyi kullanacak ana hizmet birimi de hiç şüphesiz Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür. Ancak, sivil havacılık kapsamına giren bazı konular ile ilgili bazı faaliyetler diğer Bakanlık ve kuruluşların görev alanı içine de girmektedir. Örneğin:

- a. DHMI Genel Müdürlüğü tarafından, hava trafik kontrolü hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının

kurulması, işletilmesi (8.11.1984 tarih ve 18569 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmış bulunan "Ana Statü" gereği).

b. DLHI Genel Müdürlüğü tarafından Devletce yaptırılacak havaalanları ve bunlarla ilgili tesislerin plan ve programının hazırlanması, kamu kurum ve kuruluşları, belediyeler özel idareler, hakiki ve hüküm şahıslarca yaptırılacak hava alanlarının ülke ihtiyaçlarına uygun standartlaştırılması ve ilgili düzenleyici tedbirlerin alınması (9.4.1987 tarih ve 3348 sayılı "Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun" gereği).

c. İçişleri Bakanlığı tarafından, sivil hava alanlarında güvenlik ve giriş - çıkışla ilgili görev ve hizmetlerin bir otorite altında düzenli, sürekli ve etkin bir biçimde yerine getirilmesinin sağlanması (10.6. 1982 tarih ve 2677 sayılı "Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Kanun", 29.4.1983 tarih ve 18032 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan "Sivil Hava Meydanlarında, Limanlarda ve Sınır Kapılarında Görevli Kuruluşların Teknik Nitelikteki ve İşletmecilik Bakımından Özellik Arzeden Hizmet ve Görevlerinin Düzenlenmesine İlişkin Yönetmelik", 23.2.1988 tarih ve 19734 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan "Hava Alanlarında Alınacak Güvenlik Tertip ve Tedbirleri Yönetmeliği" gereği).

d. Milli Eğitim Bakanlığı tarafından, pilot eğitim merkezleri kuracaklara, kurs açma ve işletme için izin verilmesi, denetlemelerinin yapılması (14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı "Türk Sivil Havacılık Kanunu", 18.6.1965 tarih ve 625 sayılı "Özel Öğretim Kurumları Kanunu" ve 4.9.1989 tarih 2294 sayılı "Milli

Eğitim Bakanlığı Tebliğler Dergisi"nde yayınlanmış olan "Pilot Yetiştirme Özel Kurs Yönetmeliği" gereği).

e. İçişleri Bakanlığı ve DPT Müsteşarlığı(Yabancı Sermaye Başkanlığı) tarafından, Türkiye'de çalışacak yabancı pilot ve teknisyenlere çalışma izinlerinin verilmesi (11.6.1932 tarih ve 2007 sayılı" Türkiye'de Türk Vatandaşlarına Tahsis Edilen Sanat ve Hizmetler Hakkında Kanun" ve 18.1.1954 tarih ve 6224 sayılı "DPT Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu" ve değişiklikleri gereği).

f. Başbakanlık Çevre Müsteşarlığı tarafından gürültü ile ilgili terimlerin tarifi (hava araçları dahil) ile gürültü kontrolünün uygulanacağı sınırların belirlenmesi (9.8.1983 tarih ve 2872 sayılı "Çevre Kanunu" ile 11 Aralık 1986 tarih ve 19308 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan "Gürültü Kontrol Yönetmeliği" gereği).

Yukarıda açıklanmaya çalışılan konuların yanısıra, IV.2.1.2. (Kuruluşlar Arası Eşgüdümde Eksiklikler) kısmında belirtilen diğer kurum ve kuruluşlarda sivil havacılıkla ilgili faaliyetlerde bulunmaktadırlar. Sivil havacılıkla ilgili doğrudan veya destekleyici faaliyette bulunan bu kurum ve kuruluşların çoğunluğunun birarada görev yaptığı yerler ise havaalanlarıdır. Ancak, havaalanlarındaki genel koordinasyon ve işbirliğinden sorumlu Bakanlık, Ulaştırma Bakanlığı değil 2677 sayılı Kanun gereği İçişleri Bakanlığı'dır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Ulaştırma Bakanlığı adına "Otorite"sinin sağlanmasındaki, mevcut yasal mevzuatın dışında bir diğer önemli husus, kendi yasal düzenlemelerindeki eksikler

ve çok kısıtlı sayıda personel ile görev yapılışındır. SHGM'nün toplam personel sayısı, işletme ruhsatı verilmiş genel ve ticari havacılık işletmelerinden daha azdır. Bu şirketlerin yılda en az bir kaç kere yapılması gerekli denetimleri, gereken sıklıkta yapılamamaktadır. Bazı çalışmalarda, Ulaştırma Bakanlığı bağlı veya ilgili kuruluşlarının desteği kaçınılmaz olmaktadır. Tabiki bu durum otorite tesisini güçleştirmektedir. Ayrıca, cezai yaptırım gücünün çok kısıtlı oluşu diğer bir önemli etken olarak görülmektedir.

2.2.3. Personel Politikası

Ulaştırma Bakanlığı'nın bir ana hizmet birimi olan SHGM, mevcut personelinin 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu'nun öngördüğü genel esaslar çerçevesinde istihdam edebilmekte, ücretlendirmede buna göre yapılmaktadır. SHGM bünyesinde, personel için ek ücret sağlayıcı diğer hiçbir düzenleme mevcut değildir.

Ulaştırma Bakanlığı ilgili kuruluşları olan ve havacılık faaliyetlerinde bulunan DHMI, HAVAŞ ve THY A.O. gibi kuruluşların personel istihdam şekilleri ve ücretlendirme sistemlerine bakılınca, SHGM için yetişmiş teknik personel istihdamının zorluğu açık olarak görülmektedir. SHGM için ancak, diğer kamu kuruluşlarından transfer (tayin) veya Bakanlık tarafından açılacak sınavlarla personel istihdamı şekli mümkündür. Daha yüksek ücretle çalışmakta olan yetişmiş bir sivil havacılık personelinin, kamu iktisadi kuruluşlarından, daha düşük ücretle çalışmak üzere SHGM'ne geçmeleri düşünülemez. Özel sektörden

SHGM'ne geçiş ise mantıklı bir yaklaşım değildir. Aksine, SHGM'ne giren genç ve yetenekli personel, kuruluş olanakları ile yurt içi ve yurt dışı çeşitli kurslardan geçip, yetiştikten sonra, daha yüksek ücret sistemine haiz KIT veya özel sektör havacılık kuruluşlarına geçmektedir. Bu durumda, SHGM'nün mevcut yetişmiş personeli azalmakta, sektördeki gelişme paralelinde büyümesi, gelişmesi ve kuvvetlenmesi gerekirken, zayıflaması söz konusu olmaktadır. SHGM'nün mevcut personel durumu incelendiğinde, son iki yıl içinde sadece bir mühendisin, o da, kadrosu .bir KIT'de olmak üzere istiham edilebildiği görülmektedir.

2.2.4. Gelir Elde Etme İmkânının Olmaması

SHGM, tüm faaliyetlerini herhangi bir ücret karşılığı olmaksızın, Kamu hizmeti olarak yapmakta, faaliyetler gereği masraflar Genel Bütçe'den karşılanmaktadır. Diğer ülke sivil havacılık otoritelerinden elde edilen bilgilerden, aşağıdaki hizmetler için ücret alınabileceği düşünülmektedir (14).

SHGM için gelir getirmenin yanı sıra, caydırıcılık için büyük önemi olan diğer bir husus, para cezaları verilemeyişidir.2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun, 141,142 ve 143üncü maddeleri ile, Kanun'da yer alan hususlara aykırı davranışlar için iki aydan iki yıla kadar hapis cezasının yanı sıra, yüzbin

(14) Ulaştırma Bakanlığı tarafından Sivil Havacılık, Kara ve Deniz Ulaştırması Genel Müdürlükleri tarafından verilen hizmetler için ücret alınmasına esas "Döner Sermaye" kurulması konusunda çalışmalar başlatılmıştır.

1 liraya kadar ağır para cezası öngörülmektedir. Söz konusu para cezaları bugün için çok küçük değerler olarak kaldığı gibi, ceza verme ve ödenme yeri Türk Mahkemeleri'dir. Ancak, Sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olarak, Kanun'da yer almamakla birlikte, aşağıda örnekleri verilen diğer konular için de para cezası uygulanması gerektiği düşünülmektedir.

(1) Yapılan Hizmetler Karşılığı Ücret Alınabilecek Konular:

a. Sivil hava araçlarının kullanımı, bakımı ve onarımı için ilgili sivil havacılık personeline verilecek her türlü lisans, sertifika vb. belgeler ve bu konularda yapılacak kontrol/belgeleme karşılığı işler,

b. Sivil hava araçları için uçuşa elverişlilik, tescil vb. hususlarda verilecek her türlü belge ve bu konularda yapılacak kontrol/belgeleme işlemleri karşılığı işler,

c. Sivil havacılık işletmelerinin işletme ruhsatları ve bu belgelerin verilmesine/yenilenmesine esas her türlü kontrol işleri,

d. Havaalanı yer hizmetleri kuruluşlarının çalışma ruhsatları ve bu belgelerin verilmesine/yenilenmesine esas her türlü kontrol işleri(Halen DHMI Genel Müdürlüğü'nce alınmaktadır),

e. Halen DHMI Genel Müdürlüğü'nce alınmakta olan hava seyrüsefer ücretleri(Devlet görevi olan seyrüsefer hizmetlerinin SHGM bünyesine aktarılması gereği nedeniyle),

(2) Para Cezası Uygulanabilecek Konular:

a. Verilmiş bulunulan yeterlik belgeleri şartlarına

uymama,

b. Verilmiş bulunulan işletme ruhsatları şartlarına uymama (Seferlerde gecikme, iptaller, uluslararası kurallara uymama ve benzeri hususlar dahil),

c. Verilen uçuş müsadelerinin öngördüğü zamanlamalara uymama,

d. Verilmiş bulunan eğitim, bakım onarım tamirat ve benzeri konulardaki yetkilerin koşullarına uymama,

e. Türkiye'ye kabul edilmesi yasaklanmış olan yolcu getirme,

f. SHGM tarafından yayınlanmış talimatları yerine getirmeme.

Etkenlik sağlamak amacıyla para cezası uygulanacak bu hususlarda kararın ve ceza ödenmesi gerekli birimin SHGM olması zorunlu görülmektedir.

3. YENİDEN YAPILANMA GEREKSİNİMİ

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün, sivil havacılık faaliyetlerinin kontrolü, denetlenmesi ve koordinasyonunu daha etkin bir şekilde yerine getirebilmesi için gerekli yapısal düzenlemelerin gerçekleştirilmesine gereksinim duyulduğu son üç yılın icra planlarında açık olarak yer almaktadır. İcra planlarında yer alan tedbirler, plan ve programların gerçekleştirilmesi için gerekli düzenlemelerdir. Tedbirler, çoğunlukla, beş yıllık plan dönemleri için ön çalışma yapmak üzere oluşturulan Özel İhtisas Komisyonları raporları esas

alınarak düzenlenmektedir. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlık çalışmaları için oluşturulan " Havayolu Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda, SHGM'nün mevcut yapısı ile görevlerini gereğince yerine getiremeyeceği belirtilmiş, ancak öneri olarak yeni bir yapısal düzenlemenin gerekliliğine değinilmemiştir (15). Yapısal düzenlemenin gerekliliğine ilişkin tedbir, bu durumda DPT Müsteşarlığı'nın takdir ve tesbit yetkisi sonucu, 1991 yılı İcra Planı'nda yine de yer almıştır.

Yeniden yapılanma, örgüt geliştirme veya tamamen yeniden örgütlenme kolay gerçekleştirebilecek bir uygulama değildir. Ancak, iç ve dış çevreden gelen değişim baskısı örgütün geliştirilmesine olan gereksinimin açık bir göstergesidir (16).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü için, görevlerinin tam olarak yerine getirilmesi amacıyla mevcut yapısının geliştirilmesi, personel takviyesi gibi geçici çözümler değil, yapısal bir düzenleme, yani görevlerinin uygun şartlarda gerçekleştirilmesine olanak tanıyacak uygun bir yapılanmanın oluşturulması gereklidir. Bugüne kadar, kayıtlarda yer alan açıklamalar ve tedbirler, otorite tesisine ilişkin yapısal düzenleme gereği konusunu belirtmektedir. Bu gereksinim bir günde, bir yılda veya birkaç yılda ortaya çıkmamıştır. Özellikle 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile 1983 yılında, özel sektöre de havacılık ve havaalanı işletmeciliği yapma hakkı tanınması ile, uzun yıllardan

(15) Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu ..., s. 113-124.

(16) Birol BUMİN, Örgüt Geliştirme, (Ankara: İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi, Yayın No. 125, 1979), s. 114.

beri düşünölen bu konu, kesin bir gereksinim olarak ortaya çıkmış, icra planlarında tedbir olarak yer alarak, yerine getirilmesi için çalışmalar yapılması karara bağlanmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün, hızla gelişmekte olan Ölkemiz sivil havacılığının sağlıklı, düzenli ve emniyetli gelişimi için gerekli tüm düzenleme ve denetleme faaliyetlerini, hızlı ve eksiksiz olarak gerçekleştirebilecek bir otorite haline dönüştürölmesi kaçınılamaz bir gerçektir. Bu otoritenin tesisinde yeniden yapılanmayı gerekli kılan hususlar şu şekilde açıklanabilir:

a. Sivil havacılıkla ilgili ana konular sayısal olarak çok gelişmiş olup, kapsam itibariyle de büyük farklılıklar ve uzmanlıklar gerektirmektedir. Bu konuların dörde veya birkaç fazlasına bölünmesi mümkün değildir.

b. Yetişmiş uzman personelin sürekli veya proje bazında geçici çalışmasına olanak tanıyacak, özel bir personel istihdam sistemi geliştirilmesi ve doğrudan SHGM tarafından istihdam olanğı sağlanması gerekmektedir.

c. Personel ücretleri için uygun bir sistem geliştirmesi, kesinlikle KIT'lerde benzer personele ödenen ücretlerin üzerinde bir ücret uygulanması gerekmektedir.

d. Sivil havacılıkla ilgili görevler SHGM'nün bünyesinde toplanması, görevler konusunda çatışma yaratan tüm mevzuatın bu yaklaşım paralelinde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

e. SHGM hizmetlerinin, diğer ölkelerin uygulamaları

parelelinde ücretli hale getirilmesi, gelirlerin belirli bir kısmının SHGM harcamaları, ek personel ücretleri ve araştırma-geliştirme faaliyetleri için kullanımı olanakları sağlanması gerekmektedir.

f. SHGM'ne diğer ülkelerdeki uygulamalar paralelinde para cezaları kesme ve tahsil etme olanaklarının sağlanması gerekmektedir.

SHGM, Ulaştırma Bakanlığı'nın bir ana hizmet birimidir. Ulaşım sektöründe koordinasyonun en iyi şekilde sağlanabilmesi için Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kalmasının gerekli olduğu düşünülmektedir. Yukarıda açıklanan hususları sağlayıcı yeni bir yapısal düzenleme geliştirilirken, bu hususun dikkate alınması gerekli görülmektedir.

VI. ULUSLARARASI SIVİL HAVACILIK TEŞKİLATI (ICAO) ÜYESİ
ÇEŞİTLİ ÜLKELERDE SIVİL HAVACILIK OTORİTELERİ
VE ORGANİZASYON YAPILARI

1. ICAO ÜYESİ 88 ÜLKEDE SIVİL HAVACILIK
OTORİTELERİ VE ORGANİZASYON YAPILARI

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı(ICAO) tarafından üye ülkelerin Sivil Havacılık Otoriteleri ve Organizasyon Durumları ile Önemli Personelin ismen duyurulması amacıyla yayınlanmakta olan ve ilk yayın tarihi tesbit edilemeyen "Document (Doc.)7604, Information on National Civil Aviation Departments / Ulusal Sivil Havacılık Departmanları Hakkında Bilgiler " yayını ile üye ülkelerin gönderdikleri yenileme bilgilerine göre bugüne kadar 213 Düzeltme Kitapçığı "Ek (Amd.)" adı altında yayınlanmış ve ICAO üyesi 162 ülke hakkında bilgileri kapsamaktadır (1). Söz konusu Döküman, ülke adlarına göre düzenlenmekte, sayfaları numarasız olarak yayınlanmaktadır.

1982 Yılı itibarıyla Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ndeki 126-213 sayılı Ek'lerden mevcut olanlar üzerinde yapılan incelemeler neticesinde, bilgileri İngilizce olarak yayınlanan 87 ülke belirlenmiş, bunlara Fransa'da ilave edilerek 88 ülkenin, "Sivil Havacılık Otorileri ve Organizasyon Yapıları" hakkındaki bilgiler düzenlenmiştir. Söz konusu Ek'lerde organizasyon şemaları yer alan ülkeler ile organizasyon yapıları hakkında yeterli bilgi edinilebilen toplam 69 ülkenin sivil havacılık otoriteleri ve organizasyon yapılarına ilişkin açıklamalar, alfabetik sırayla

(1) ICAO, Memorandum on ICAO, The International Civil Aviation Organization ..., s. 9-10.

aşağıda verilmiştir. Ülke adları, takip eden VI.70. (Diğer Ülkeler) kısmında yer alan diğer 19 ülkenin sivil havacılık otoritelerine ilişkin bilgiler ise VI.2. (88 Ülkede Ortak Özellikler) kısmında, "Özet Bilgi Tablosu"nda değerlendirme çalışmalarında kullanılmak üzere gösterilmiştir.

1.1. Afganistan Sivil Havacılık ve Turizm İşlemleri Bakanlığı

Afganistan Sivil Havacılık Otoritesi, "Sivil Havacılık ve Turizm İşlemleri Bakanlığı" olarak teşkilatlanmıştır. Bakanlık toplam 7 ayrı başkanlıktan oluşmaktadır. Bunlar;

- Sivil Havacılık İşlemleri Başkanlığı,
- İdari İşler Başkanlığı,
- Hidrometeoroloji Başkanlığı,
- Teknik Başkanlık,
- Planlama Başkanlığı,
- Hukuk ve Anlaşmalar Başkanlığı,
- İlişkiler ve Dökümantasyon Başkanlığı'dır.

Sivil Havacılık İşlemleri Başkanlığı ile Teknik Başkanlık içinde yer alan bölümler ise şunlardır;

- Hava Trafik Hizmetleri ve Haberleşme Müdürlüğü,
- Uçuş Emniyet Müdürlüğü,
- Yangınla Mücadele Müdürlüğü,
- Hava Seyrüsefer Müdürlüğü,
- Haberleşme Bakım Müdürlüğü,
- Elektro-Mekanik Müdürlüğü,

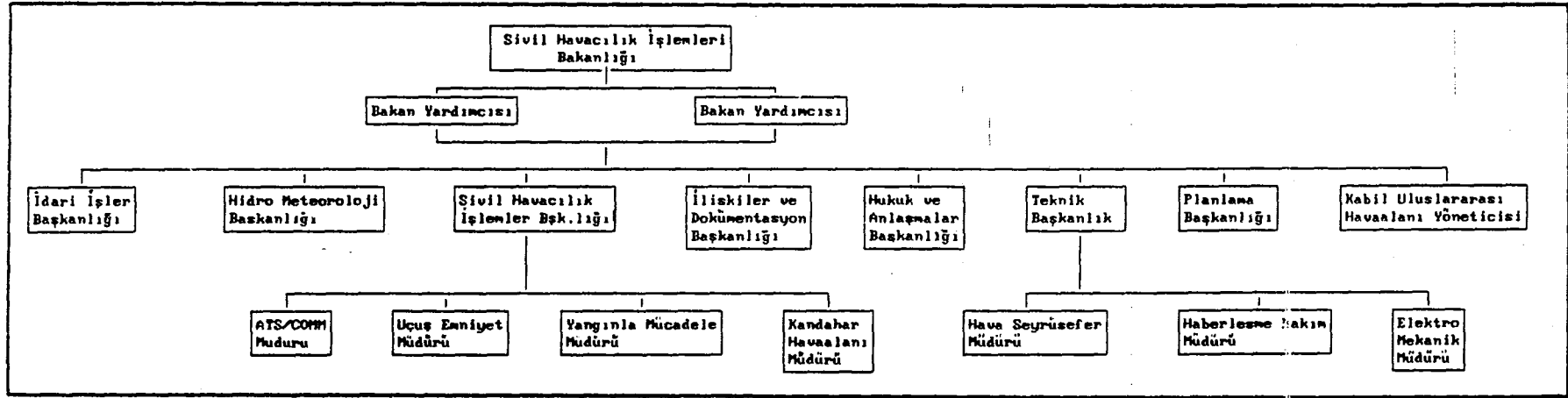
Afganistan Sivil Havacılık ve Turizm İşlemleri Bakanlığı'nın Organizasyon Şeması, Şekil VI-1'dedir. Organizasyon yapısında dikkati çeken önemli husus, sivil havacılıkla ilgili konuların Sivil Havacılık İşlemler ve Teknik Başkanlık olmak üzere iki ayrı Başkanlık altında bulunduğu, Hava Trafik Hizmetleri ve Hava Seyrüsefer gibi çok yakın ilgili iki birimin farklı başkanlıklar içinde yer aldığıdır (2).

1.2. Almanya Sivil Havacılık ve Uzay Uçuşları Genel Müdürlüğü

İki Almanya'nın birleşmesinden sonraki durum, ICAO dökümanlarına henüz yansımadığı için sadece Federal Almanya için verilen bilgiler incelenebilmiştir. Almanya'da Sivil Havacılık Otoritesi, Federal Ulaştırma Bakanlığı altında "Sivil Havacılık ve Uzay Uçuşları Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Genel Müdürlüğe bağlı ana bölümler aşağıdaki gibidir.

- Genel Müdür Yardımcısı ve Tarifersiz Seferler Hava Ulaşım Müdürü (Temel Havacılık Politikaları Bölümü),
- Hava Hukuku Bölümü,
- Havaalanları, Kolaylıklar, Genel Havacılık ve Genel Ekonomik Konular Bölümü,
- Tarifeli Seferler Hava Ulaşım Müdürü ve Genel Hava Nakliyat İşlemleri Bölümü,
- Meteoroloji Hizmetleri Bölümü,

(2) Daha geniş bilgi için bkz.: ICAO, Information on National Civil Aviation Departments (INCAD), Amd.:127 (Montreal: ICAO Yayını, 1.3.1982); Amd.: 176 (1.9.1986); Amd.: 177 (1.10.1986) ve Amd.: 213 (1.12.1990).



ŞEKİL VI-1: Afganistan Sivil Havacılık ve Turizm İşlemleri
Bakanlığı Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.213)

- Uçuşa Elverişlilik, Sivil Uçuculuk, Hava ve Araştırma Bölümü,

- Hava Seyrüsefer Hizmetleri Bölümü,

- Uçuş Harekat, Personel Lisans, Uçuş, Emniyet ve Kaza İnceleme Bölümü,

- Uluslararası Sivil Havacılıkta Çok Taraflı İlişkiler Bölümü,

- Hava Seyrüsefer Hizmetleri Federal Yönetmecilik Başkanlığı,

- Sivil Havacılık Federal Ofis Başkanlığı,

- Alman Meteoroloji Hizmetleri Başkanlığı,

Almanya Sivil Havacılık Otoritesinin, Federal sistem bazında ülke çapında yayılmış olduğu, merkezi denetimin Genel Müdürlükte sağlandığı ve uzmanlaşmaya dayalı bölümlaşmeye gidilmiş olduğu görülmektedir (3).

1.3. Amerika Birleşik Devletleri Sivil Havacılık Teşkilatı

Amerika Birleşik Devletleri'nde Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma Departmanı (Bakanlığı)'na bağlı "Federal Havacılık Teşkilatı" şeklinde teşkilatlanmıştır. ABD'de Sivil Havacılıkla ilgili faaliyetler, Federal Havacılık Teşkilatı'nın yanı sıra, Ulaştırma ve Devlet Departmanları bünyelerinde de yer aldığından, bu departmanlar ile Ulusal Havacılık Güvenlik Kurulu'nun faaliyetlerine de kısaca bakılmasında fayda vardır.

(3) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 186 (1.11.1987); Amd.: 196 (1.2.1989); Amd.: 197 (1.3.1989); Amd.: 200 (1.9.1989); Amd.: 203 (1.12.1989) ve Amd.: 208 (1.6.1990).

Ulaştırma Departmanı (Bakanlığı):

ABD Ulaştırma Departmanı, ABD Kongresi'nin 15 Ekim 1966 tarihli Kararı ile kurulmuş olup amacı; "Federal Devlet için koordine edilmiş ve etkili ulaşım programlarının yönetimi; En ucuz maliyet ile , hızlı, güvenli , etkili ve uygun özellikte ulusal ulaşım politika ve programlarının geliştirilmesi" dir. Departman, 1967 yılında, diğer departmanlardan 8 bölümün aktarılması ile oluşturulmuş ve faaliyete başlamıştır. Departmanın bugünkü bölümleri şunlardır (4):

- (1) Birleşik Devletler Sahil Muhafaza(USCG),
- (2) Federal Havacılık Teşkilatı (FAA),
- (3) Federal Karayolları Teşkilatı (FRA),
- (4) Federal Otoyolları Teşkilatı (FHWA),
- (5) Ulusal Otoyolları Trafik Güvenliği Teşkilatı (NHTSA),
- (6) Kentssel Yoğun Ulaşım Teşkilatı (UMTA),
- (7) St. Lawrence Deniz Yolları Geliştirme Kuruluşu (SLSDC),
- (8) Araştırma ve Özel Programlar Teşkilatı (RSPA),
- (9) Denizcilik Teşkilatı.

Devlet Departmanı (Bakanlığı):

ABD Devlet Departmanı, ABD'nin uluslararası sivil havacılıkla ilgili olarak diğer ülkeler ile her türlü ilişkisinden ve ikili veya çok taraflı anlaşmaların görüşmelerinden ve yapılmasından sorumludur.

-
- (4) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 203.

Departmanın sivil havacılıkla ilgili önemli bölümleri şunlardır (5):

Ekonomik İlişkiler,

Ekonomi ve İş İlişkileri,

Ulaştırma İlişkileri,

Uluslararası Geliştirme ve İhtisaslaşmış Teknik Ajanslık İlişkileri,

Havacılık Politika ve Programları,

Havacılık Görüşmeleri,

Ulusal Ulaşım Güvenlik Kurulu (NTSB):

ABD Ulusal Ulaşım Güvenlik Kurulu, Devletin bağımsız bir ajanslığı olarak 1974 tarihli Bağımsız Güvenlik Kurulları Kanunu gereğince 1 Nisan 1975 tarihinde kurulmuştur. Senato'nun önerisi ve izni ile 5 yıl süre için Devlet Başkanı tarafından atanan 5 kurul üyesi tarafından yönetilmektedir. Bu üyelerden ikisi, yine Senato'nun önerisi ve izni ile Devlet Başkanı tarafından 2 yıl süre için Başkan ve Başkan Yardımcısı olarak atanmaktadır.

ABD Ulusal Ulaşım Güvenliği Kurulu'nun görevleri şunlardır (6):

(1) Bağımsız olarak yapılan kaza tahkikatları ile ulaşım güvenliğini sağlamak,

(2) Güvenlik geliştirme tavsiyeleri hazırlamak, kaza inceleme teknikleri geliştirmek, kaza incelemeleri için tavsiyeler

(5) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 205 (1.2.1990).

(6) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 205.

yayınlamak,

(3) Kaza incelemeleri rapor etme sistemi konusunda tavsiyeler geliştirmek,

(4) Ulaşım güvenliği konularını incelemek, değerlendirmek,

(5) Tehlikeli maddelerin güvenli olarak taşınması ve korunması işlemlerinde uygunluğu değerlendirmek,

(6) Havacılık güvenliğinden sorumlu diğer Devlet kuruluşlarının performanslarını değerlendirmek.

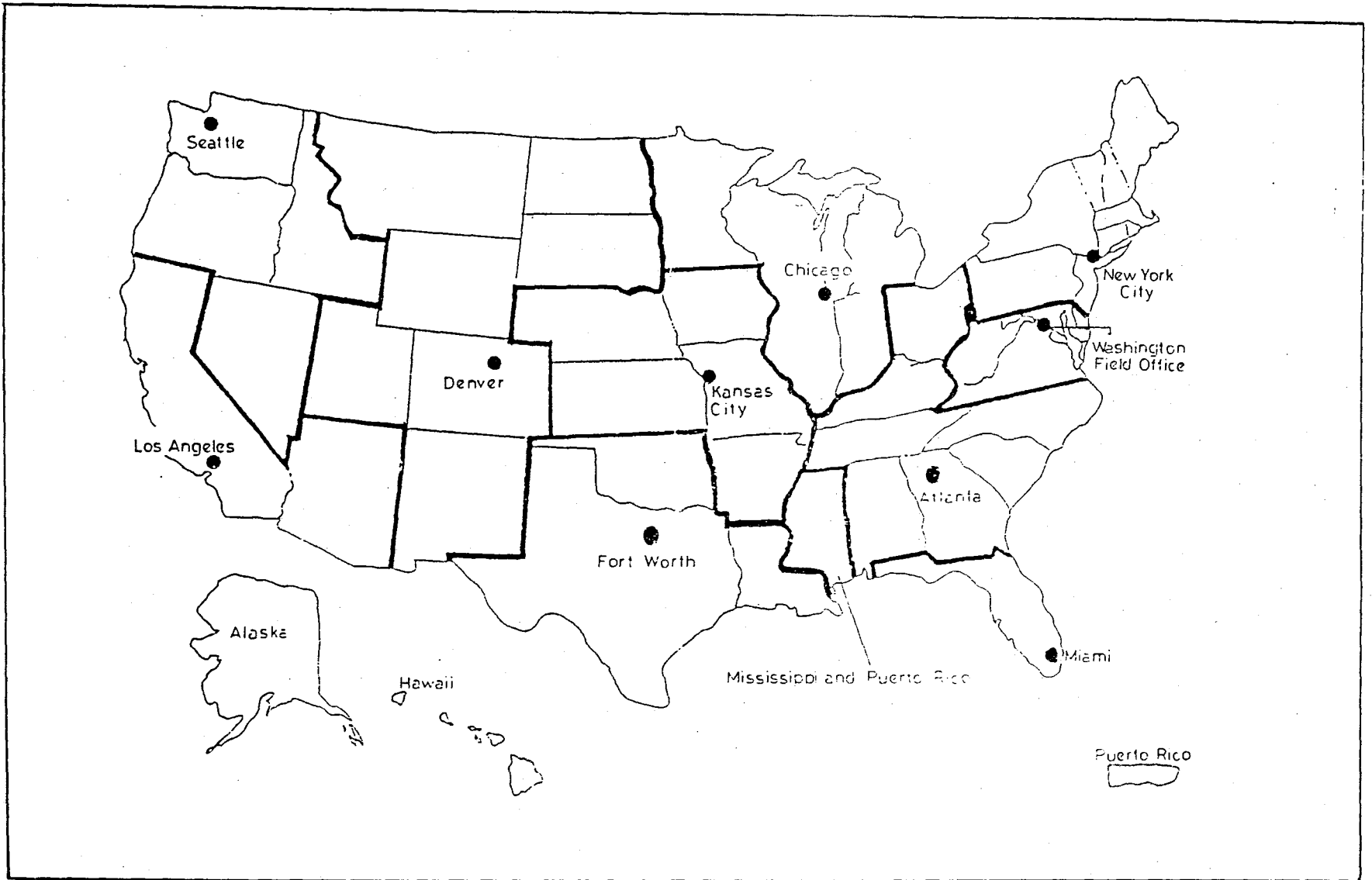
Sivil havacılıkla ilgili olarak Kurul, tüm ABD sivil havacılık kazalarını incelemek, kaza nedenlerini bulmak, faktörleri rapor etmek, özel çalışmalar yapmak ve tavsiyeler yayınlanmaktan sorumludur. Bu şekilde, sivil havacılık kazalarının Kurul ve Federal Havacılık Teşkilatı tarafından ayrı ayrı incelenmesi söz konusu olmaktadır, Federal Havacılık Teşkilatı'nın incelemeleri de gerektiğinde Kurul tarafından tekrar incelenmekte ve değerlendirilmektedir. Hangi kazanın Kurul tarafından inceleneceğine Kurul karar vermekte, bazı kazaların incelenmesi sadece Federal Havacılık Teşkilatı tarafından yapılmaktadır.

Yıllık olarak Kongre'ye rapor veren Kurul'un Bölgesel Teşkilatlanma Durumu Şekil VI-2'de verilmiştir (7).

Federal Havacılık Teşkilatı (FAA):

Bugün için Dünya'nın en gelişmiş sivil havacılık teşkilatı olarak kabul edilen, ABD Federal Havacılık Teşkilatı, 1958 tarihli Federal Havacılık Kanunu ile Federal Havacılık Ajanslığı

(7) Bkz.: FAA, "Aircraft Safety and Accident Investigation Notes", (Washington DC: US Transportation Safety Institute, 1989), s. 9.



ŞEKİL VI-2: ABD Ulusal Ulaşım Güvenlik Kurulu Bölgesel
Teşkilatlanma Durumu
(Washington D.C.: FAA, Aircraft Safety and Accident
Investigation Course Notes, US Transportation
Safety Institute, 1989) s.9.

adıylı kuruluş ve 1967 yılında Ulaştırma Departmanı'nın Kuruluş Kanunu ile bu Bakanlığa bağlanmıştır. Federal Havacılık Teşkilatı'nın görevleri şu şekilde özetlenebilir (8):

(1) Gelişme ve güvenliğin en iyi şekilde sağlanabileceği ve ulusal güvenlik ihtiyaçlarının karşılanabileceği bir şekilde havacılık ticaretini kurallarla yönetmek,

(2) Birleşik Devletlerin hava seyrseferine açık hava sahasını kontrol etmek, güvenlik ve verimlilik dikkate alınarak, hava sahasındaki sivil ve askeri harekatı kurallarla yönetmek,

(3) Sivil havacılığı cesaretlendirmek, geliştirmek ve ilerletmek,

(4) Hava seyrüsefer kolaylıkları ile ilgili araştırmaları ve gelişmeleri düzenlemek, birleştirmek,

(5) Hava seyrüsefer kolaylıklarını kurmak, işletmek,

(6) Sivil ve askeri havacılık faaliyetleri için ortak bir hava trafik kontrol ve seyrüsefer sistemi geliştirmek ve işletmek,

(7) Havaaracı grltş, ses patlaması ve diğer çevresel etkileri olan sivil havacılık konularında önleyici koruyucu kaynak programlar geliştirmek ve uygulamak.

Federal Havacılık Teşkilatı; imalatçılar, işletmeciler, havaaraları bakımı yapanlar, hava adamlarını kontrol eden ve lisans - sertifikasyon işlemi (sağlık kontrolleri dahil) yapanlar ile hava alanları ve hava taşıyıcıları için kanunlar, kurallar ve minimum standartlar geliştirmek, yayınlamak ve uygulanmasını takip etmekten sorumludur.Federal Havacılık Teşkilatı, ABD içinde

(8) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 205.

ve talep edilen durumlarda diğer ülkelerde hava seyrüsefer sistemlerinin kalibrasyona esas uçuş kontrollerini yapmakta; Ayrıca, tehlikeli maddelerin ulaşım konusu paralelinde, bu konuda kurallar geliştirmektedir. Federal Havacılık Teşkilatı'nın görev kapsamına giren konulardaki detaylar aşağıdadır:

(1) Hava Sahası ve Trafik Yönetimi: Kullanılabilir hava sahasının güvenli ve yeterli kullanımı esas amaç olup, bu amaç için ; Hava trafik kontrol kuleleri ağı, uçuş yolu trafik kontrol sistem merkezleri ve uçuş servis istasyonları işletilmektedir. Hava trafik kural ve kaideleri geliştirilmekte, hava sahası kullanım esasları düzenlenmektedir. Ayrıca, ulusal güvenlik ihtiyaçları doğrultusunda, hava trafiğinin güvenlik kontrolü yapılmaktadır.

(2) Hava Seyrüsefer Kolaylıkları: Federal Havacılık Teşkilatı, Federal Devlet için, görsel ve elektronik hava seyrüsefer sistemlerinin planlanması, inşaatı, kurulması, bakımı ve işletilmesi ile kalite garantisinden sorumludur. Ses / bilgi haberleşme teçhizatı, radar hizmet istasyonları, uçuş hizmet istasyonları, uçuş hizmetleri istasyonlarında görsel gösterim teçhizatı, havaalanı trafik kontrol kuleleri ve uçuş yolu trafik kontrol merkezleri işletilmekte ve bakımları yapılmaktadır.

(3) Araştırma, Mühendislik ve Geliştirme: Sivil havacılık ve ulusal güvenlik ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla, hava seyrüseferi ve hava trafik kontrolünde güvenli ve yeterli sistem oluşturulması için, sistem, işlemler, kolaylıklar ve teçhizat konusunda araştırma mühendisliği ve geliştirme faaliyetleri yapılmaktadır. Ayrıca, kendi araştırmalarından kazanılan tecrübe

ve diğer kuruluşların yaptıkları çalışmalardan faydalanılarak, sivil havacılık personeli ve teşkilat çalışanlarının sağlık güvenliği ve yeterliği konusunda, havacılık sağlığı araştırmaları yapılmaktadır. Bunlara ilave olarak, uçak, motor, pervane ilgili parçaları için geliştirme ve deneme çalışmaları desteklenmektedir.

(4) Test ve Değerlendirme : Belirlenmiş parçaların (havacılık sistemleri, yardımcı sistemler,techizat, alet, materyal) kabul işlemi, uygulaması, önemli karar aşamaları ve gerekli görülen diğer her aşamada test ve değerlendirme çalışmaları yapılmaktadır.

(5) Havaalanı Programları: Mevcut ve gelecekteki ihtiyaçların karşılanması, güvenli ve uygun sistemin sağlanması için 10 yıllık ulusal havaalanı geliştirme planları yapılmaktadır. Ulusal sistemin bir parçası olan Eyaletlerin kendi havaalanlarını geliştirmeleri için kaynak sağlayan özel programlar yönetilmektedir. Havaalanları gelişiminin çevresel etkileri değerlendirilmekte, havaalanı yakınındaki arazilerin avantajsız durumunu azaltıcı amaçlı olarak, havaalanı gürültü uyuma programları yönetilmektedir. Havaalanı planlama, dizayn, inşaat ve işletimi konusunda standartlar ve diğer teknik rehberler geliştirilmektedir.

(6) Havacılık Güvenliği: Federal Havacılık Teşkilatı, ABD ve yabancı tarifeli - tarifesiz hava taşıyıcılarına hizmet veren ABD havaalanları için hava taşıyıcılarının güvenli işletme yapmasını sağlayacak güvenlik programlarının uygulanmasından sorumludur. Ayrıca, Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nın "Havacılık Güvenliği" ne ilişkin 17 Nolu Eki'nde öngörülen güvenlik

standartlarının sağlanmasının denetiminden de sorumlu olup, ABD hava taşıyıcılarının uçtukları yabancı ülke hava alanlarında uygunluk belirlenmesi incelemeleri yapılmaktadır.

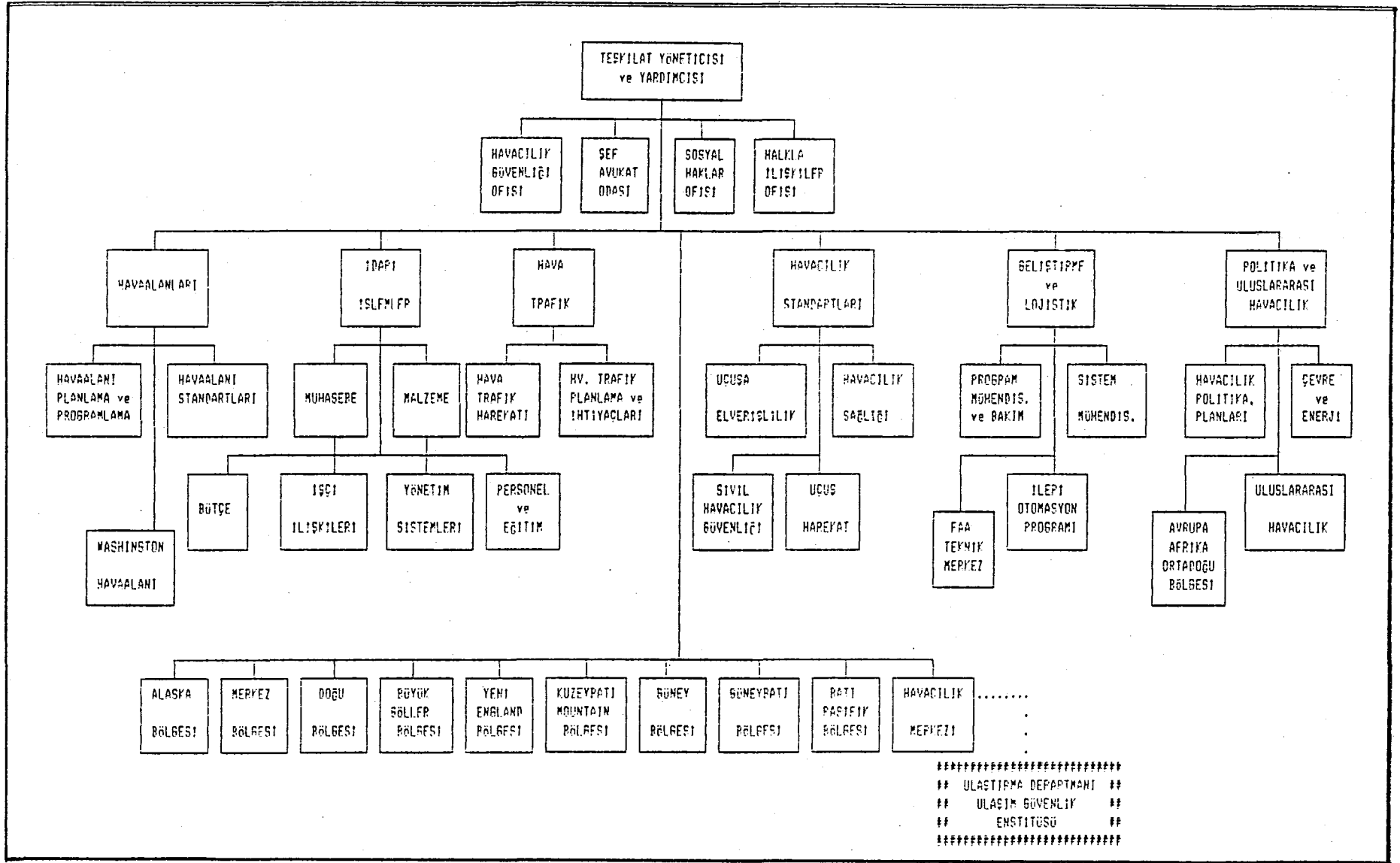
(7) Tescil ve Kayıt : Havaaraçlarının tescili ve kayıtlarının (Motorlar, pervaneler, aletler ve yedek parçalar dahil) tutulması için sistem sağlanmaktadır.

(8) Yabancı Ülkelerle Sivil Havacılık İlişkileri: Yabancı ülkeler sivil havacılık teşkilatları ile bilgi alış veriş; Talep halinde yabancı ülkelerin havacılık kuruluşlarının bakım istasyonları ve hava alanları ile teknisyenlerinin sertifikasyon işlemleri; Havaaracı ve komponentleri, ithal ve ihraç işlemleriyle ilgili olarak ikili uçuşa elverişlilik anlaşmaları görüşmeleri yapılmakta ve Teşkilat faaliyetleriyle ilgili destek ve işbirliği ile eğitimler sağlanmaktadır. Ayrıca, teknik açıdan, ICAO ve diğer uluslararası kuruluşlar ve uluslararası konferanslarda ABD temsil edilmektedir.

(9) Diğer Programlar: Havacılık sigortası ve havaaracı borç garanti programları yönetilmekte ve havacılık haritaları, plan ve grafikleri için özellikler geliştirilmektedir. Uçuş güvenliğinin gelişimi, havaalanı planlama ve dizayn ve diğer havacılık konularında, havacılık şirketleri ve havaalanları işleticileri için sürekli yayınlar hazırlanmakta, basılmakta ve dağıtılmaktadır.

Federal Havacılık Teşkilatı'nın Organizasyon Şeması Şekil VI-3'de verilmiştir. Organizasyon Şeması'nda da gösterilen ana bölümler ve bu bölümlerin esas birimleri aşağıdaki gibidir (9).

(9) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 205.



ŞEKİL VI-3: ABD Federal Havacılık Teşkilatı Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.205)

- (1) Havaalanları;
 - Havaalanı Planlama ve Programlama,
 - Havaalanı Standartları,
 - Washington Havaalanı,
- (2) İdari İşlemler;
 - Muhasebe (Bütçe, İşçi İlişkileri),
 - Materyal (Yönetim Sistemleri, Personel ve Eğitim),
- (3) Hava Trafik;
 - Hava Trafik Harekatı,
 - Hava Trafik Planları ve İhtiyaçları,
- (4) Havacılık (Uçuş) Standartları;
 - Uçuşa Elverişlilik,
 - Havacılık Sağlığı,
 - Sivil Havacılık Güvenliği,
 - Uçuş Harekatı,
- (5) Geliştirme ve Lojistik;
 - Program Mühendisliği,
 - Sistem Mühendisliği,
 - İleri Otomasyon Programı,
 - FAA Teknik Merkezi,
- (6) Politika ve Uluslararası Havacılık;
 - Havacılık Politikası ve Planları,
 - Çevre ve Enerji,
 - Uluslararası Havacılık,
 - Avrupa, Afrika ve Orta Doğu Bölgesi,
- (7) Yönetim Kademesine Bağlı Destek Birimler;
 - Havacılık Güvenliği Ofisi,

- Avukatlık Ofisi,
- Sosyal Haklar Ofisi,
- Halkla İlişkiler Ofisi,

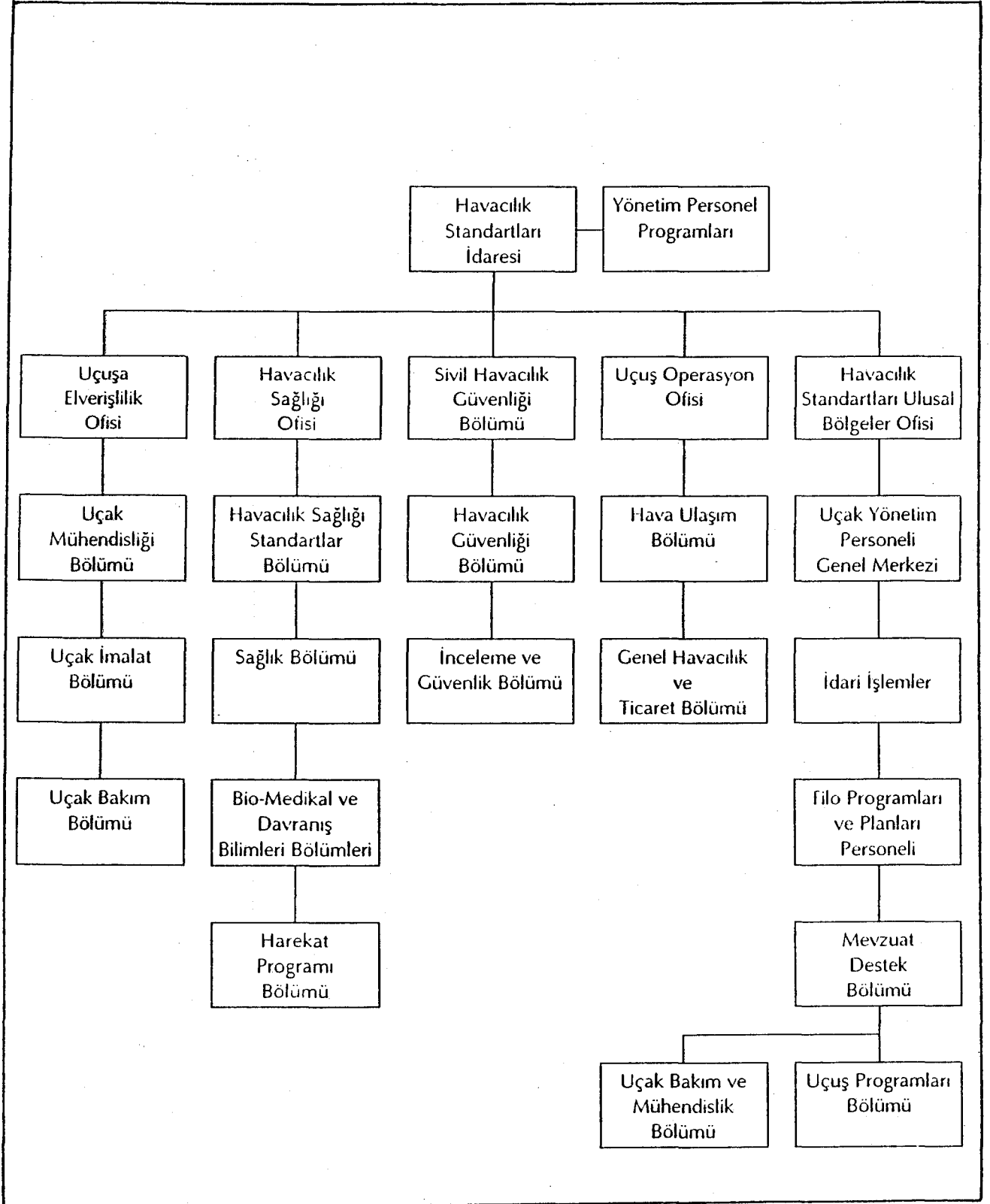
(8) Bölge Teşkilatları;

- | | |
|-----------------|---------------------------------------|
| - Alaska, | - New England, |
| - Merkez, | - Kuzeybatı Mountain, |
| - Büyük Göller, | - Güney, |
| - Doğu, | - Güney Batı, |
| - Batı Pasifik, | - Mike Monroney Havacılık
Merkezi, |

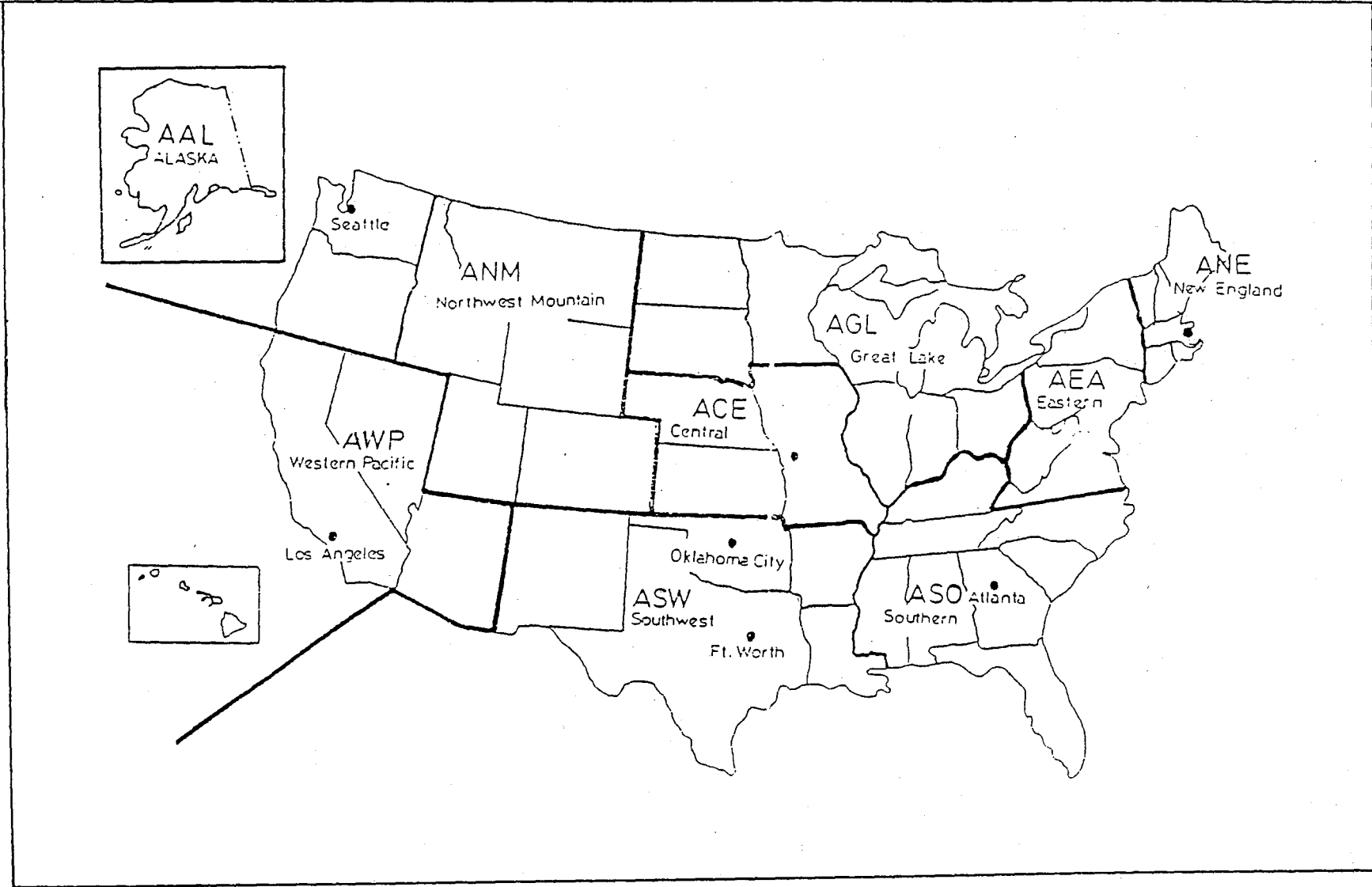
Sivil havacılık faaliyetlerinde önemli bir yeri olan "Havacılık (Uçuş) Standartları" bölümü, geniş kapsamlı bir yapılaşma gerektirme olup, örnek olması açısından Federal Havacılık Teşkilatı'nın bu bölümünün Organizasyon Şeması, Şekil VI -4 'de verilmiştir. Şekil'de de gösterilen; Uçuşa Elverişlilik, Havacılık Sağlığı, Havacılık Güvenliği, Uçuş Harekatı ve Bölgesel Teşkilatlar ve Havacılık Güvenliği birimlerimlerinden oluşan bu bölümde, onbeş alt birimin mevcudiyeti, gerek konuya verilen önemi; gerekse ABD Federal Havacılık Teşkilatı'nın büyüklüğünü göstermektedir.

ABD Federal Havacılık Teşkilatı'nın Bölgesel Teşkilatlanma Durumu'da Şekil VI - 5 'de verilmiştir (10).

(10) Daha geniş bilgi için bkz.: FAA, Aircraft Safety and Accident ..., s. 7.



ŞEKİL VI-4: ABD Federal Havacılık Teşkilatı Havacılık Standartları Bölüm Detay Organizasyon Şeması (Kaynak: Washington D.C.:FAA, Aircraft Safety and Investigation Course Notes, US Transportation Safety Institute, 1989) s.8.



ŞEKİL VI-5: ABD Federal Havacılık Teşkilatı Bölgesel Teşkilatlanma Durumu
(Kaynak: Washington D.C.: FAA, Aircraft Safety and Accident Investigation Course Notes, US Transportation Safety Institute, 1989) s.7.

1.4. Angola Ulusal Sivil Havacılık Müdürlüğü

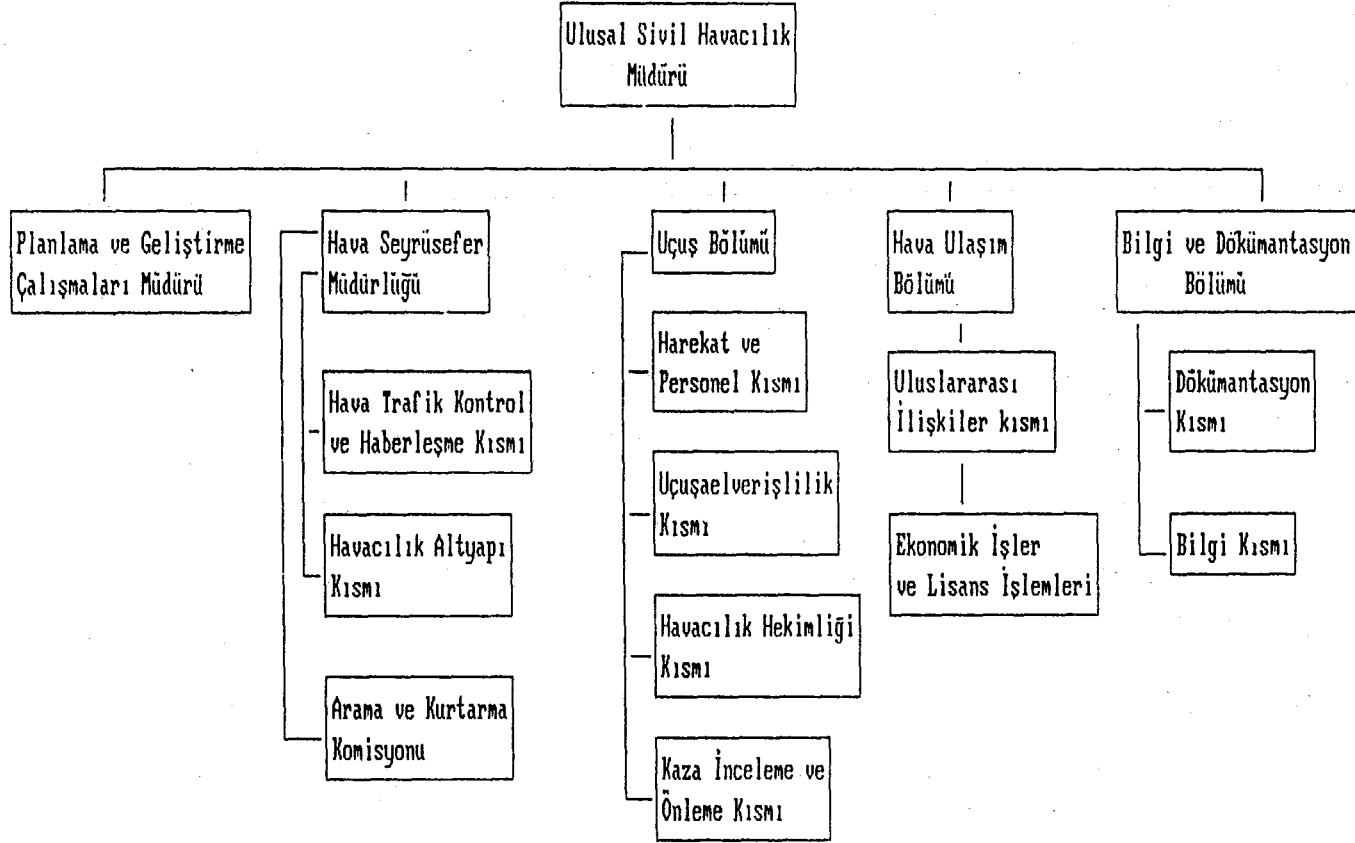
Angola Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı Ulusal Sivil Havacılık Müdürlüğü olarak teşkilatlanmıştır. Önemli bölümleri; Planlama ve Geliştirme Çalışmaları, Hava Seyrüsefer Müdürlüğü, Uçuş, Hava Ulaşım ile Bilgi ve Dökümantasyon'dur. Angola'da, Meteoroloji ve Coğrafya ile Posta ve Haberleşme Müdürlükleri aynı Bakanlığın esas birimleri, Ulusal Havaalanları ve Hava Seyrüseferi Kuruluşu ile Angola Hava Yolları ise ilgili birimleridir. Angola Ulusal Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI-6'da verilmiştir (11).

1.5. Aruba Sivil Havacılık Müdürlüğü

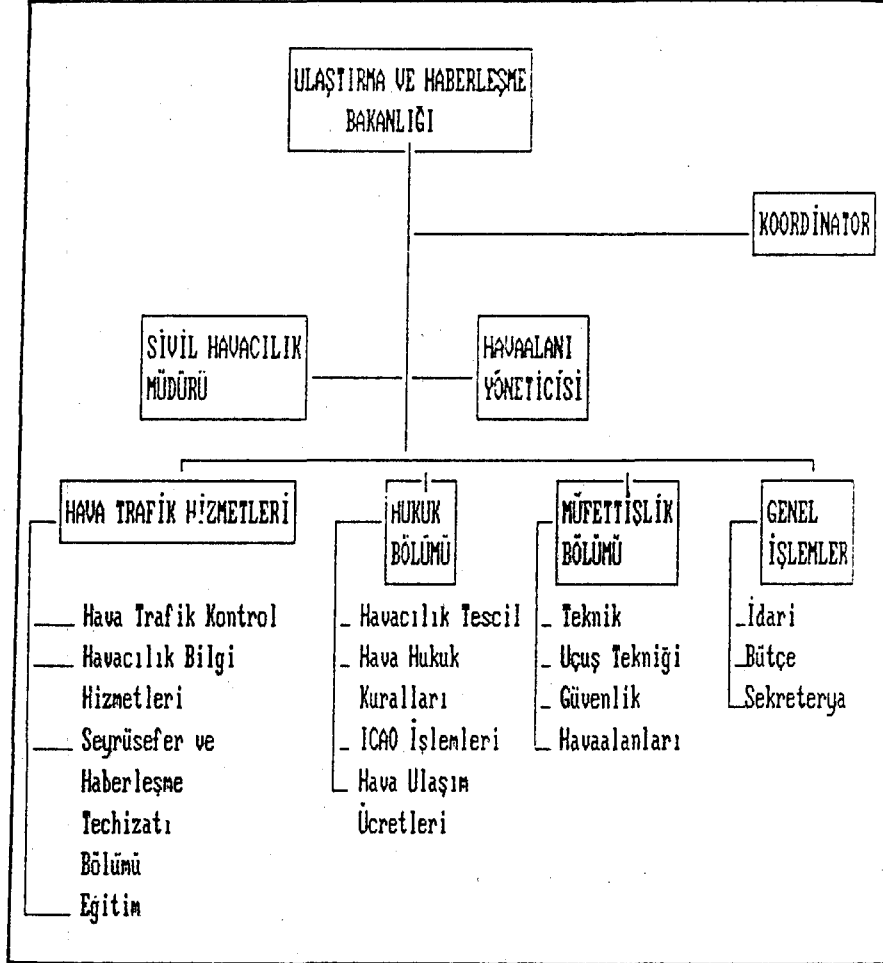
Atlantik Okyanusu'nda Karaibler Denizi'nde küçük bir ada olan Aruba'da, Sivil Havacılık Otoritesi Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Müdürlüğü olarak teşkilatlanmıştır. Sivil Havacılık Müdürü aynı zamanda Hukuk Bölümü Başkanı'dır. Hava Trafik Güvenliği Bölümü Başkanı ise aynı zamanda Sivil Havacılık İkinci Müdürü'dür. Bu Bölüme bağlı olarak Hava Trafik Kontrol Şefliği, Havacılık Bilgi Hizmetleri Şefliği ile Seyrüsefer ve Haberleşme Teşkilatı Şefliği vardır. İnceleme Bölümü'nde ise, Havacılık Güvenliği Müfettişi ve Havacılık Emniyeti Müfettişi bulunmaktadır. Ülkedeki tek havaalanı da Sivil Havacılık Müdürlüğü'ne bağlıdır. Aruba Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI-7'de verilmiştir(12).

(11) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 182 (1.6.1987); Amd.: 199 (1.4.1989); Amd.: 210 (1.8.1990) ve Amd.: 211 (1.10.1990).

(12) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 183 (1.8.1987); Amd.: 187 (1.12.1987); Amd.: 201 (1.10.1987); Amd.: 213.



ŞEKİL VI-6: Angola Ulusal Sivil Havacılık Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.211)



ŞEKİL VI-7: Aruba Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.213)

1.6. Avustralya Ulaşım ve Haberleşme Departmanı

Avustralya Sivil Havacılık Otoritesi" Ulaşım ve Haberleşme Departmanı" adıyla üç ayrı Bakanlığın denetim ve koordinesinde, bir "Genel Sekreteryaya" altında teşkilatlanmıştır. Sekreteryaya üstündeki Bakanlıklar, Devlet Bakanlığı, Altyapı ve Kara Ulaştırma Bakanlığı ve Haberleşme ve Havacılık Destek Bakanlığı'dır.

Bu Sekreteryaya içinde yer alan Havacılık Bölümü'nün görevleri şunlardır.

- Avustralya sınırları içinde sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili ekonomik kuralları oluşturmak,
- Şikago ve diğer çok taraflı havacılık anlaşmaları paralelinde kural geliştirmek ve denetim işlevlerini yerine getirmek,
- Kalan kamu havaalanlarını işletmek,
- Havacılık güvenliğini temin etmek,
- Havacılıkla ilgili istatistikleri toplamak, işlemek ve yayınlamak,
- Hava aracı kazalarını incelemek.

Avustralya Sivil Havacılık Otoritesi genel olarak, Avustralya'daki sivil havacılık faaliyetlerinden, Avustralya tescilli hava araçlarının Avustralya dışındaki faaliyetlerinden ve bunların güvenliği için standartlar geliştirmekten sorumludur. Sivil Havacılık Otoritesi ayrıca, hava trafik kontrol hizmetlerini, uçuş tavsiye servislerini, haberleşme, seyrüsefer ve gözetim sistemleri ile kurtarma ve havaalanlarındaki yangınla

mücadele servislerinin işletilmesinden de sorumludur.

Sekreteryaya altında; Havacılık, Ulaşım ve Haberleşme Grupları yer almakta olup, Havacılıkla ilgili ana bölümler aşağıdaki gibidir:

- (1) Uçuş Yolları Bölümü;
 - Hava Trafik Servisleri,
 - Uçuş Yolları Sistemleri,
 - Uçuş Kolaylıkları ve Acil Servisler,
- (2) Havalanları Bölümü,
- (3) Uçuş Standartları Bölümü;
 - Uçuşa Elverişlilik,
 - Standart Geliştirme,
 - Uçuş Hareketleri,
 - Uçuş Hekimliği.

Ayrıca Sekreteryaya'nın altında yer alan diğer bölümlerdeki havacılıkla ilgili kısımlar şunlardır:

- Uluslararası Politika Bölümü'nde; İkili ilişkiler ve Uluslararası Kuruluşlarla ilişkiler ve Ekonomi Kısımları,
- Federal Havaalanları Kurumu Bölümü,
- Personel ve Yönetim Servisleri Bölümü'nde , Havacılık Kısmı ve Endüstriyel ilişkiler, Politika Koordinasyon ve Hukuk Hizmetleri Kısımları.

Avustralya'daki düzenlemede, tüm ulaştırma ve haberleşme hizmetleri iç içe girmiş bir şekilde matriks bir organizasyon

yapısı altında teşkilatlandırılmıştır. ICAO tarafından yayınlanan SHGM'nde mevcut dökümanlardaki bilgilerin taranması sırasında "Organizasyon Şeması" verilmediği görülmektedir (13).

1.7. Bahama Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü

Bahama Adaları Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma Bakanlığı altında "Sivil Havacılık Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Üç Müdür Yardımcısı'na; Planlama, Teknik ve İdari İşlemler bağlıdır. Meteoroloji, Havaalanı Güvenlik Polisi, Gümrük ve Mühaceret ve Havayolları Yöneticiler Grubu aynı Bakanlığın ilgili kuruluşları durumundadır.

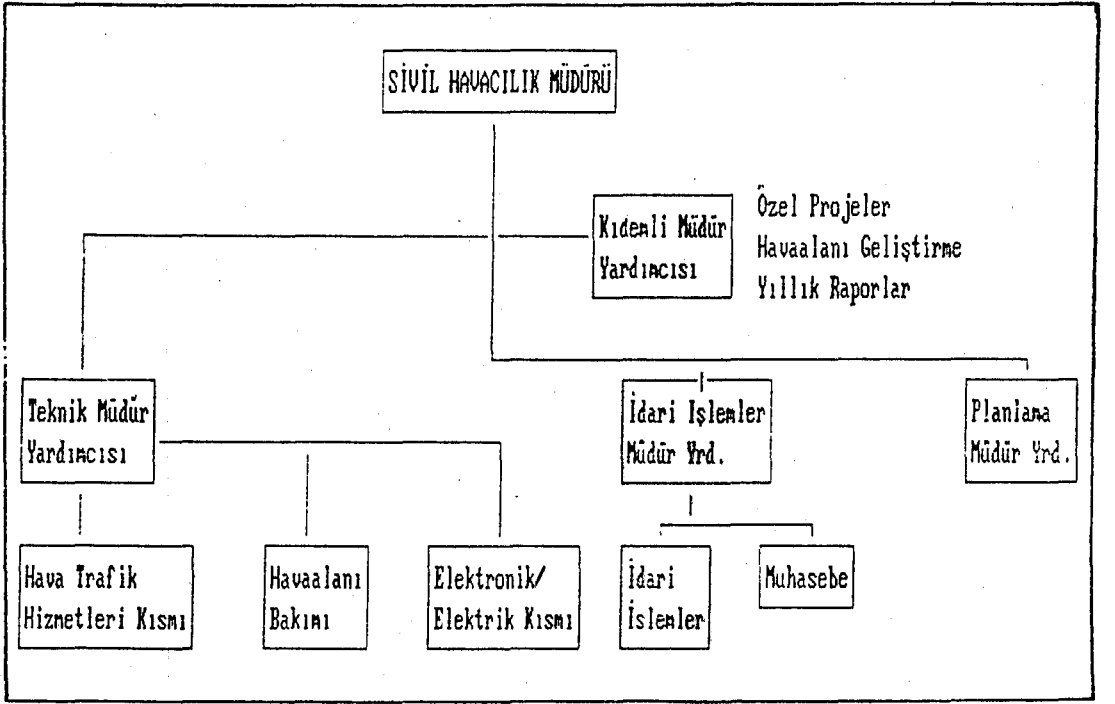
Bahama Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI-8 'de verilmiştir (14).

1.8. Barbados Sivil Havacılık Teknik Baş Müdürlüğü

Barbados Sivil Havacılık Otoritesi, Uluslararası Ulaşım, Haberleşme ve Göçmenlik Bakanlığı altında, "Teknik Havacılık İşlemleri", " Hava Ulaşımı Ekonomik Kuralları" ve "Bakım ve Onarım Ticari İşlemleri "adları ile üç bölüm halinde teşkilatlanmıştır. Hava taşıyıcıları lisans işlemleri doğrudan Bakanlığa bağlı, söz konusu üç bölüm, Teknik Baş Müdür'e , o da Bakanlık Daimi Sekreteri'ne (Müşteşar) bağlıdır.

(13) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 185 (1.10.1987); Amd.: 187; Amd.:206 (1.4.1990) ve Amd.: 213.

(14) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 185 ve Amd.:197.



ŞEKİL VI-8: Bahama Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604,Amd.210)

Teknik Havacılık İşlemleri'ne bağlı ana bölümler şunlardır:

- Personel lisans,
- Tescil ve Uçuşa Elverişlilik,
- Arama ve Kurtarma,
- Uçuş Emniyet,
- Hava Aracı Kazaları İnceleme ve Önleme,
- Hava Trafik Hizmetleri,
- Hava Seyrüsefer Hizmetleri,
- Hava Trafik Okulu,

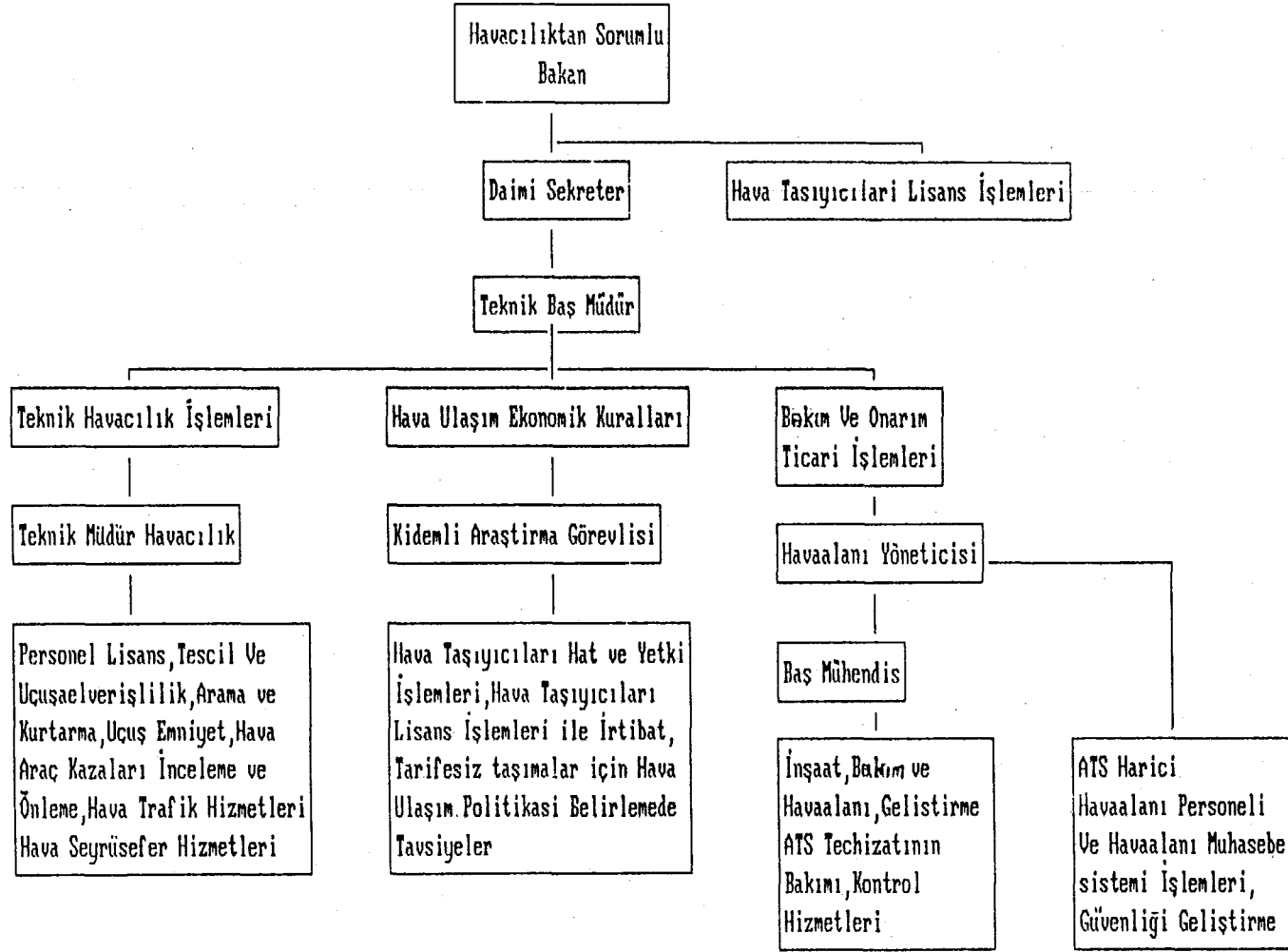
Araştırma - Geliştirme faaliyetleri ile Havaalanları İnşaat, Bakım, Onarım ve Havaalanları Yönetimi de aynı Bakanlığın yukarıda bahsedilen diğer bölümleri faaliyetleri içindedir. Meteoroloji Bölümü, Tarımsal Gıdalar ve Tüketici İşleri Bakanlığı'na bağlıdır.

Barbados'un "Havacılıktan Sorumlu Bakan" bağlı olarak düzenlenmiş bulunan Sivil Havacılık Teknik Baş Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI- 9'da verilmiştir (15).

1.9. Belize Sivil Havacılık Şefliği

Belize Sivil Havacılık Otoritesi, Enerji ve Haberleşme Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Şefliği" olarak teşkilatlanmıştır. Sivil Havacılık Şefliği'ne bağlı esas bölümler şunlardır:

(15) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 187 ve Amd.: 205.



ŞEKİL VI-9: Barbados Sivil Havacılık Teknik Baş Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 205)

- Hava Ulaştırma Lisans Otoritesi,
- Havaalanı Yönetimi,
- Uçuşa Elverişlilik,
- Havacılık Haberleşme Sistemleri,
- Hava Trafik Kontrol,
- Kaza İnceleme,
- Genel İdari İşlemler.

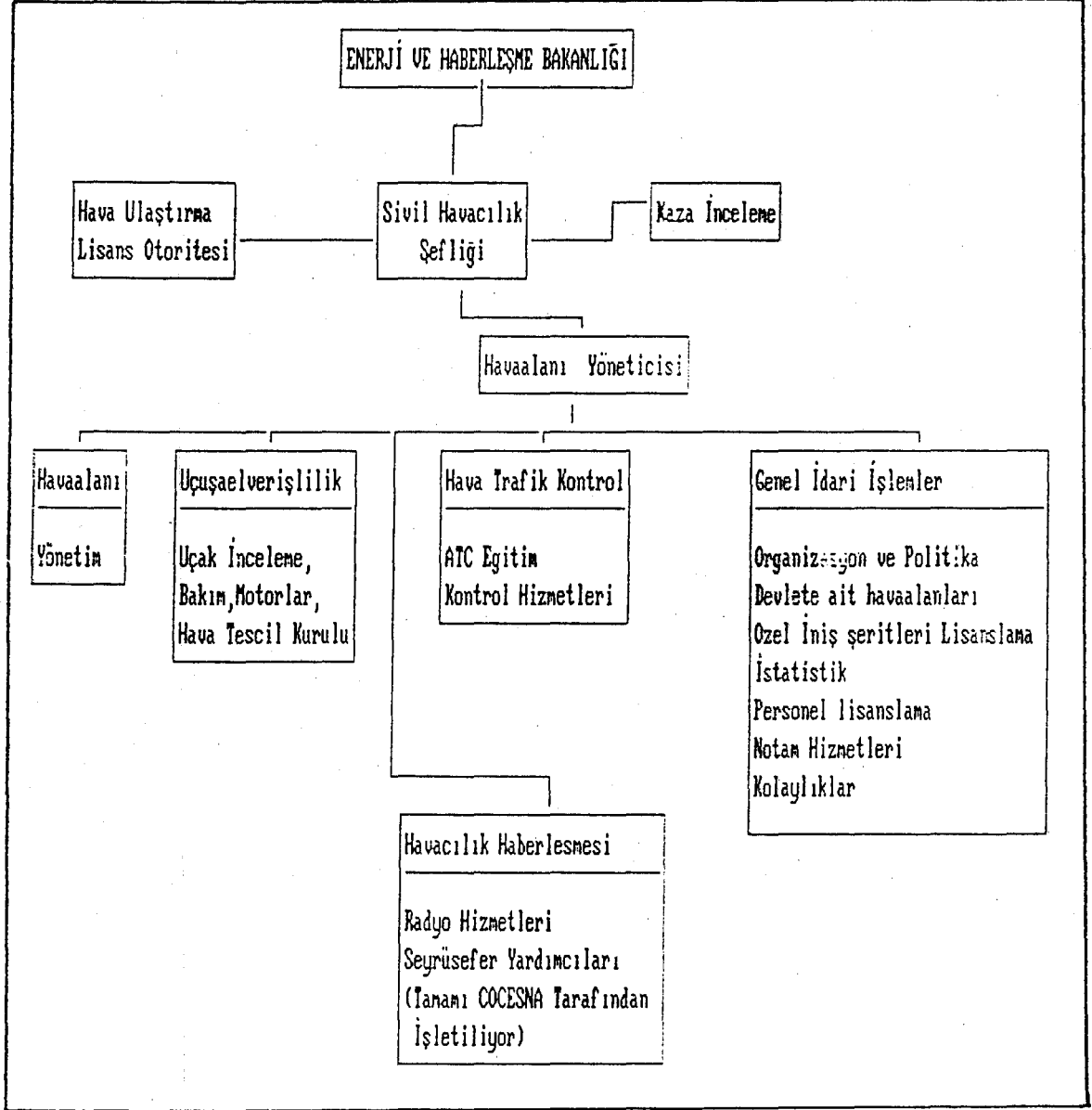
Belize Sivil Havacılık Şefliği'nin Organizasyon Şeması, Şekil VI - 10 'da verilmiştir. Yukarıdaki bölümlerin görev konuları Şekil içinde yer almaktadır (16).

1.10. Bangladeş Sivil Havacılık Otoritesi

Bangladeş Sivil Havacılık Otoritesi, mevcut yapılaşmasını 16 Eylül 1985 tarihinde gerçekleştirmiş olup, bir başkan ve altı üyeden oluşan ve Hükümet tarafından atanan bir yönetim kurulu marifetiyle yönetilmektedir. Sivil Havacılık Otoritesi'nin başı Yönetim Kurulu Başkanı'dır. Başkan ve üç üye sürekli çalışan, diğer üç üye ise, " Part-time " çalışan görevlilerdir. Bu yeni yapılanma ile daha önce mevcut Sivil Havacılık Departmanı ve Havaalanları Geliştirme Ajanslığı görevleri üstlenilmiştir.

Bangladeş Sivil Havacılık Otoritesi, Ülke içinde havaalanları inşaatı, bakımı ve işletimi, haberleşme dahil hava seyrüsefer hizmetleri, uçuşa elverişlilik dahil hava araçları seyrüseferinin

(16) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 187.



ŞEKİL VI-10: Belize Sivil Havacılık Şefliği Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.187)

emniyeti, hava trafik yönetimi ve kontrolü, hava aracı tescili, uçak hareketinin sertifikasyonu, personel lisans, sivil havacılık faaliyetleri için kural koyma ve denetim ile ICAO ile ilişkilerden sorumludur.

Üst yönetim görevlilerinin çoğunu (Başkan dahil) Silahlı Kuvvetler emeklilerinin oluşturduğu, Bangladeş Sivil Havacılık Otoritesi'ndeki ana bölümler şunlardır:

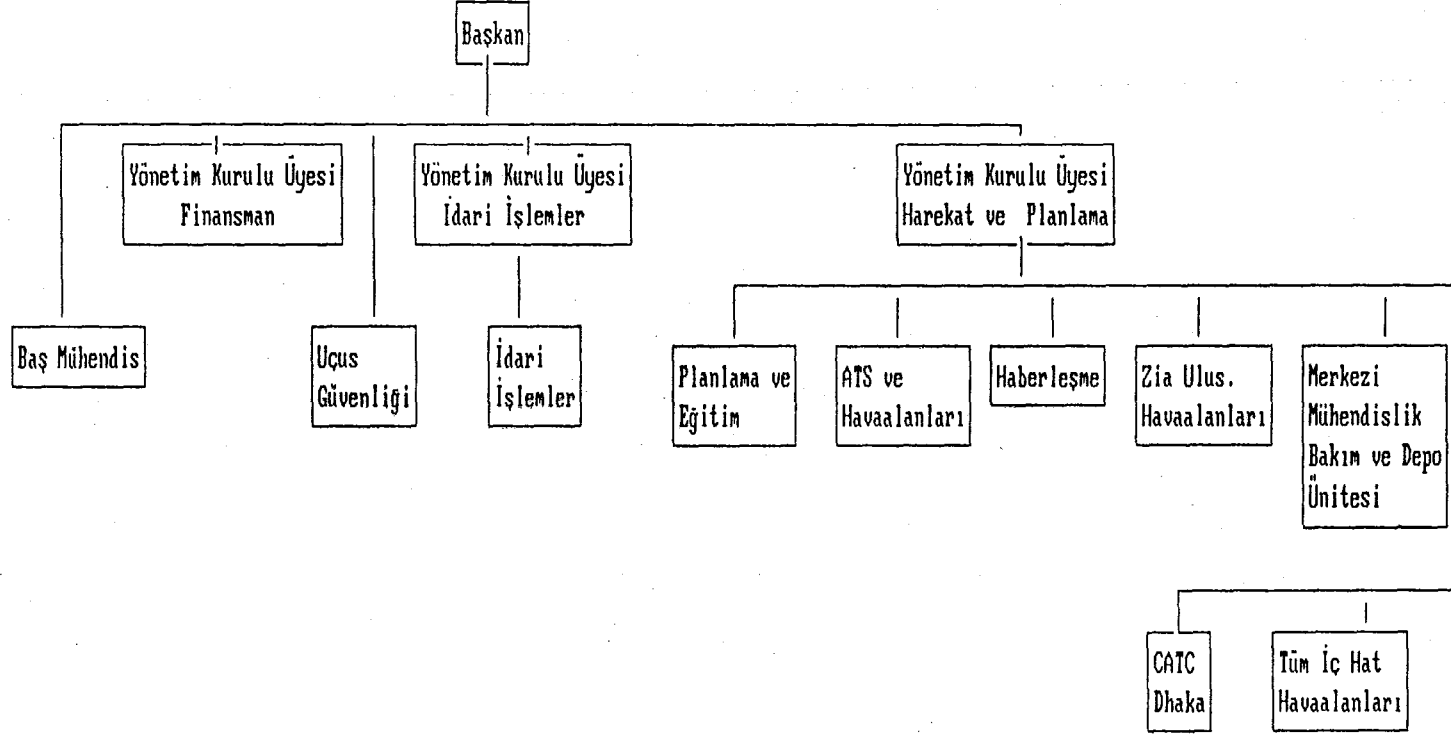
- Uçuş Emniyet,
- Baş Mühendislik,
- İdari İşlemler,
- Planlama ve Eğitim,
- ATS ve Havaalanları,
- Haberleşme,
- Merkezi Mühendislik, Bakım ve Depo,
- Havaalanları Yönetimi (Uluslararası ve İç Hat).

Bangladeş Sivil Havacılık Otoritesi'nin Organizasyon Şeması, Şekil VI-11 'de verilmiştir (17).

1.11. Brezilya Havacılık Bakanlığı

Brezilya'da sivil ve askeri havacılıkla ilgili tüm faaliyetlerden " Havacılık Bakanlığı" sorumludur. Havacılık Bakanlığı'nda önemli bölümler şunlardır:

(17) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 185; Amd.: 200; Amd.: 203; Amd.: 211 ve Amd.: 212 (1.11.1990).



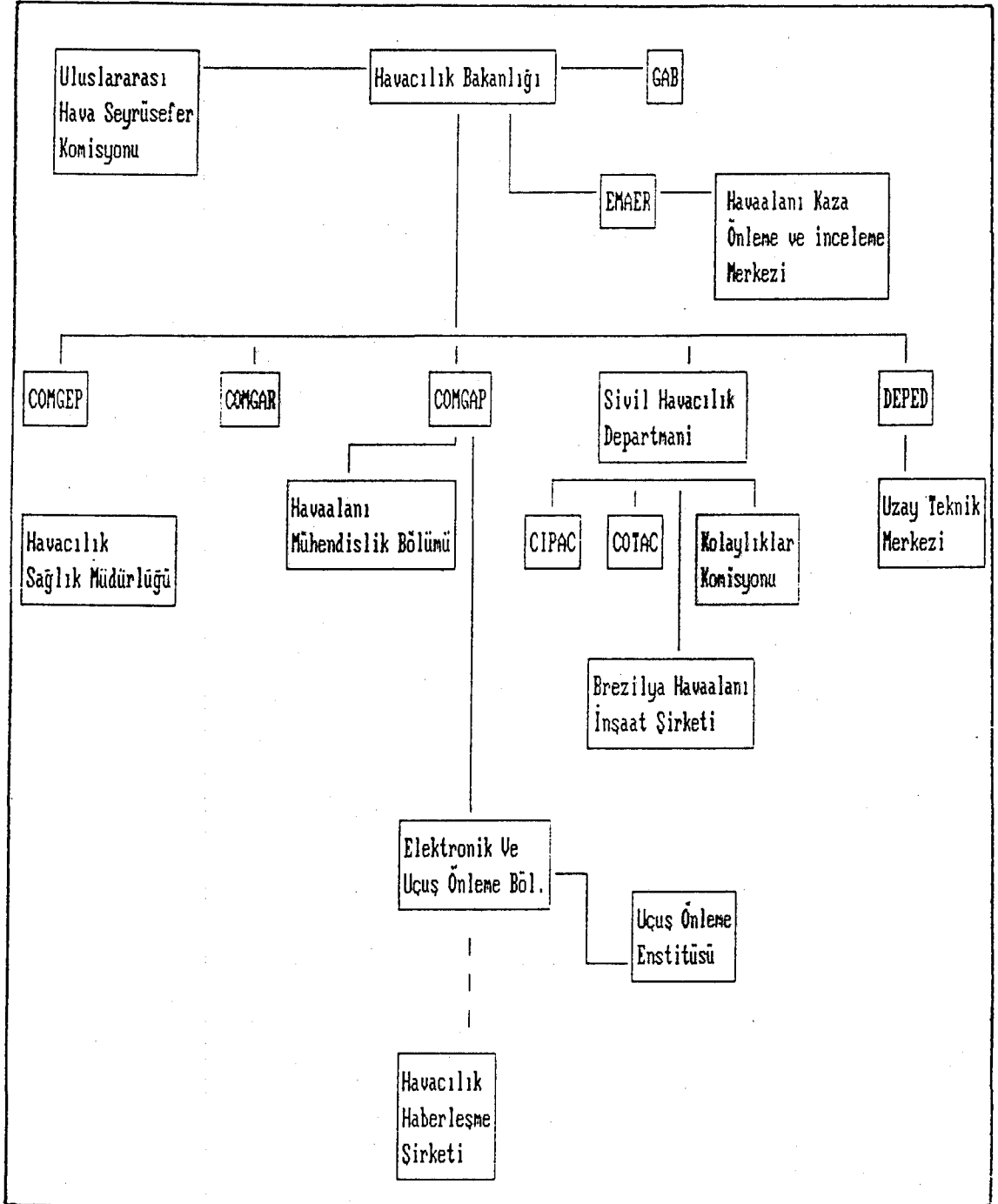
ŞEKİL VI-11: Bangladeş Sivil Havacılık Otoritesi
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.200)

- CERNAI : Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu,
- DAC : Sivil Havacılık Departmanı (Planlama, Harekat ve Teknik Bölümler),
- FAL : Kolaylıklar Komisyonu,
- CENIPA : Hava Aracı Kaza Önleme ve İnceleme Merkezi,
- CTA : Havacılık (Uzay) Teknik Merkezi (Araştırma, Geliştirme Faaliyetleri),
- DEP : Elektronik ve Uçuş Önleme Müdürlüğü,
- IP : Uçuş Önleme Enstitüsü,
- DIRENG : Havaalanı Mühendislik Bölümü,
- DIRSA : Sağlık Müdürlüğü (Havacılık Personeli Sağlık Standartları),
- INFRAERO : Brezilya Havaalanı İnşaatı Şirketi,
- TASA : Havacılık Haberleşme Şirketi,
- IAC : Sivil Havacılık Enstitüsü.

Brezilya Sivil Havacılık sisteminde dikkati çeken en önemli husus sivil ve askeri havacılığın aynı merkezden düzenlenmeleri ve yönetilmeleridir.

Brezilya Havacılık Bakanlığı'nın Organizasyon Şeması, Şekil VI-12 'de verilmiştir (18).

(18) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 182; Amd.: 186; Amd.: 197; Amd.: 209 (1.7.1990); Amd.: 211 ve Amd.: 213.



ŞEKİL VI-12: Brezilya Sivil Havacılık Bakanlığı
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 186)

1.12. Danimarka Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü

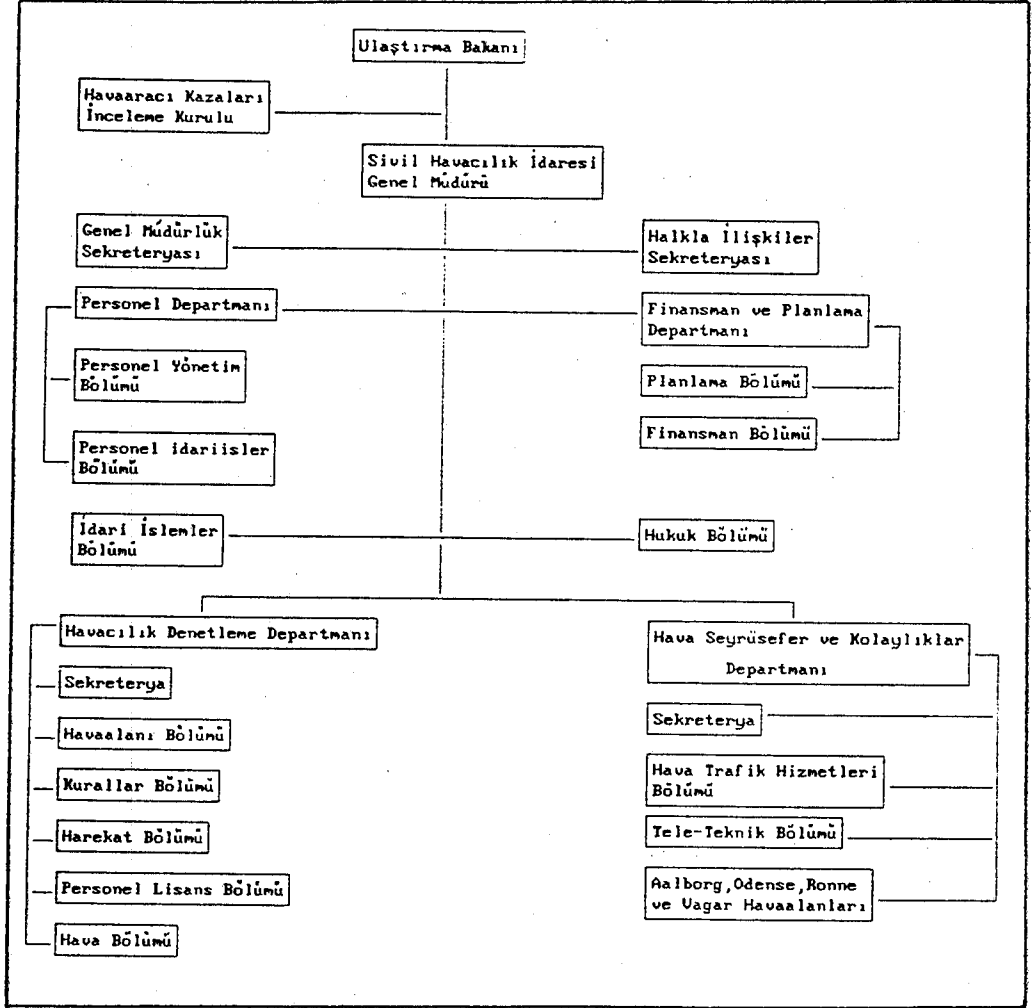
Danimarka Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma Bakanlığı altında " Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Kaza İnceleme Kurulu doğrudan Bakan'a bağlıdır. Genel Müdürlük, iki ana bölüm ve dört destek bölümden oluşmaktadır. Hava Seyrüsefer ve Trafik Hizmetleri, Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir. Bakanlık içinde, ayrıca, Sivil Havacılık Politika ve Uluslararası İlişkiler ile Sivil Havacılık Altyapı bölümleri de bulunmaktadır.

Danimarka Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü'nün ana ve destek bölümleri şunlardır:

- Havacılık Denetleme Departmanı,
- Hava Seyrüsefer Hizmetleri ve Kolaylıkları Departmanı,
- Personel Departmanı,
- Finansman ve Planlama Departmanı,
- İdari İşlemler Bölümü,
- Hukuk Bölümü.

Danimarka Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması Şekil VI-13'de verilmiştir (19).

(19) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 182; Amd.: 184 (1.9.1987); Amd.: 187; Amd.: 197; Amd.: 200; Amd.: 206 ve Amd.: 211.



ŞEKİL VI-13: Danimarka Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604,Amd.211)

1.13. Endonezya Hava Haberleşme Genel Müdürlüğü

Endonezya'da Sivil Havacılık Otoritesi, "Hava Haberleşme Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Ülke altı bölgeye ayrılmış ve bölgesel teşkilatlanmaya da gidilmiştir. Genel Müdürlüğün ana bölümleri şunlardır:

- Hava Ulaşım,
- Havacılık Güvenliği,
- Havaalanı Mühendisliği,
- Haberleşme, Seyrüsefer Yardımcıları ve Elektronik,
- Genel Müdürlük Sekreteryası (Planlama, Finansman, Malzeme, Personel, Hukuk ve Genel İşler).

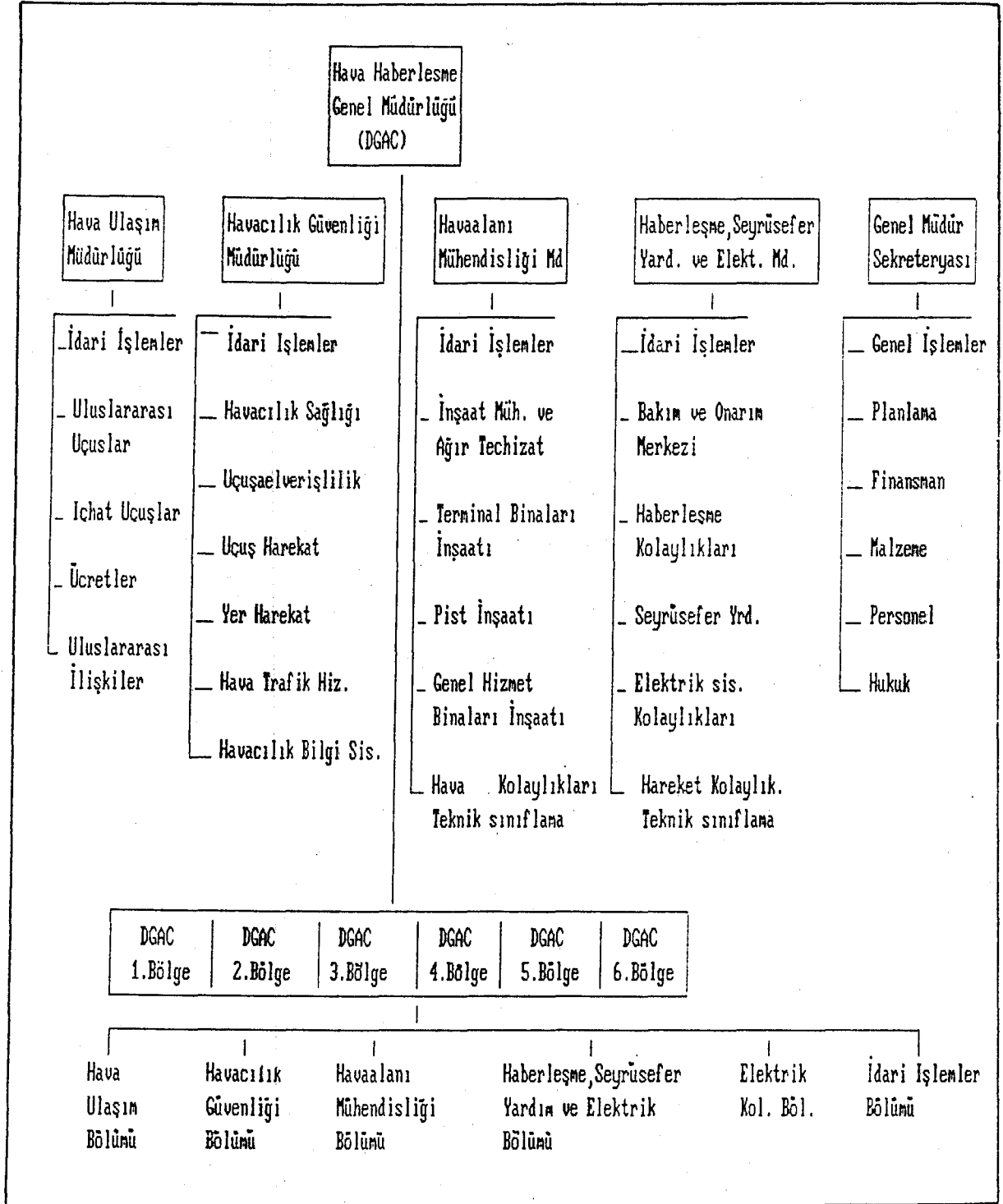
Ana bölümlerin detayları, Şekil VI - 14 'de verilen Organizasyon Şeması'nda gösterilmiştir (20).

1.14. Fiji Sivil Havacılık Başkanlığı

Fiji'de Sivil Havacılık Otoritesi, 1979 yılında yapılan düzenleme sonrasında, Turizm, Sivil Havacılık ve Enerji Bakanlığı tarafından üç yıldan uzun süreli olmamak üzere atanan bir Kurul yönetiminde teşkilatlanmıştır. Sivil Havacılık Otoritesi Kurulu, bir başkan, bir başkan yardımcısı ve 7 üyeden oluşmakta, üyelerden birisi Sivil Havacılık Başkanlığı görevini de yürütmektedir.

Turizm, Sivil Havacılık ve Enerji Bakanlığı, hava taşıyıcılarının lisans işlemleri, hava ulaşımı hakkındaki

(20) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 176; Amd.: 182; Amd.: 203 ve Amd.: 206.



ŞEKİL VI-14: Endonezya Hava Haberleşme Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.206)

görüşmeler, kaza inceleme ve hukuksal konularda sorumluluğu üstlenmektedir.

Fiji Sivil Havacılık Başkanlığı'nın ana bölümleri şunlardır:

- Uçuşa Elverişlilik,
- Harekat ve Emniyet,
- Teknik Hizmetler,
- Yönetim Hizmetleri,
- Finansman,
- Sekreteryä.

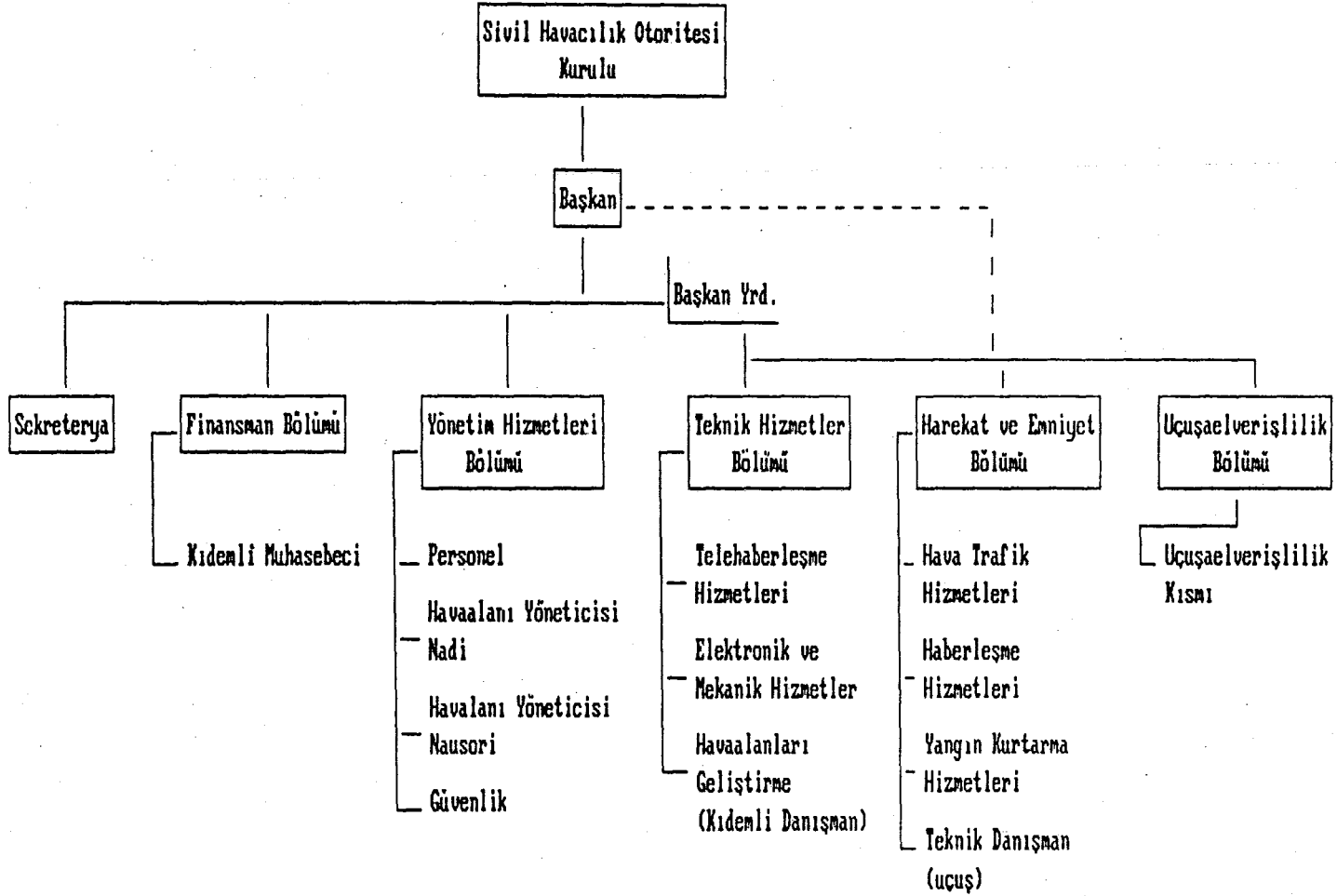
Fiji Sivil Havacılık Başkanlığı'nın Organizasyon Şeması, Şekil VI -15'de verilmiş olup , bölüm alt birimleri Şekil'de yer almıştır (21).

1.15. Filipinler Hava Ulaştırma Bürosu

Filipinler Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı altında "Hava Ulaştırma Bürosu" olarak teşkilatlanmıştır. Ana bölümleri şunlardır:

- Teknik İşlemler,
- İdari İşlemler,
- Planlama,
- Finansman ve Yönetim,
- Mactan Uluslararası Havaalanı,
- Hukuk, Uluslararası İlişkiler, Sivil Havacılık Eğitim Merkezi.

(21) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 126 (1.2.1982); Amd.: 206 ve Amd.: 213.



ŞEKİL VI-15: Fiji Sivil Havacılık Başkanlığı Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.213)

Filipinler Hava Ulaştırma Bürosu'nun Organizasyon Şeması Şekil VI- 16 'da verilmiş olup, yukarıda yazılı ana bölümlerin alt birimleri Şekil'de gösterilmiştir (22).

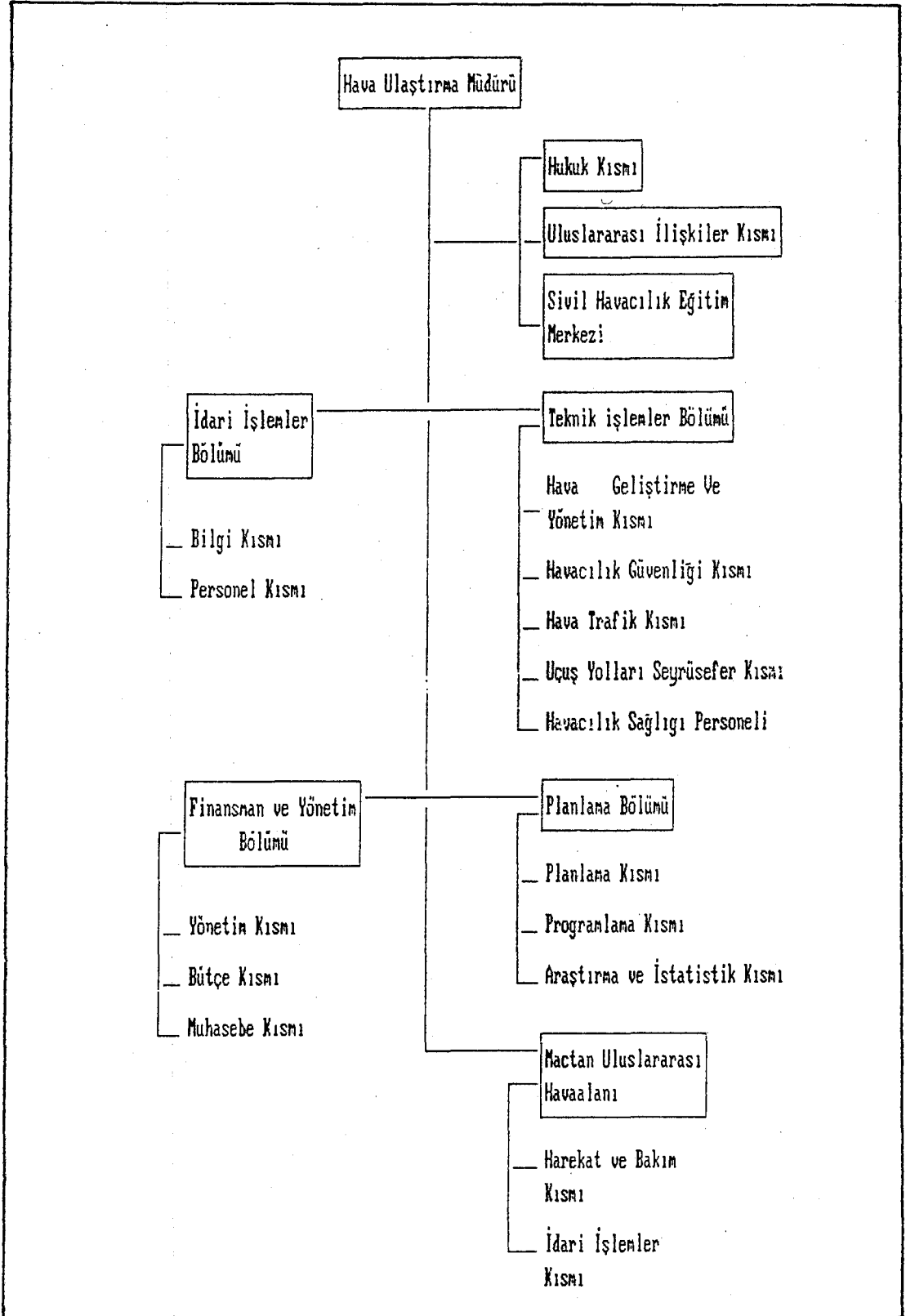
1.16. Finlandiya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Finlandiya Sivil Havacılık Otoritesi, Ulusal Havacılık Kurulu'na bağlı " Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Genel Müdür'e bağlı ana bölümler şunlardır:

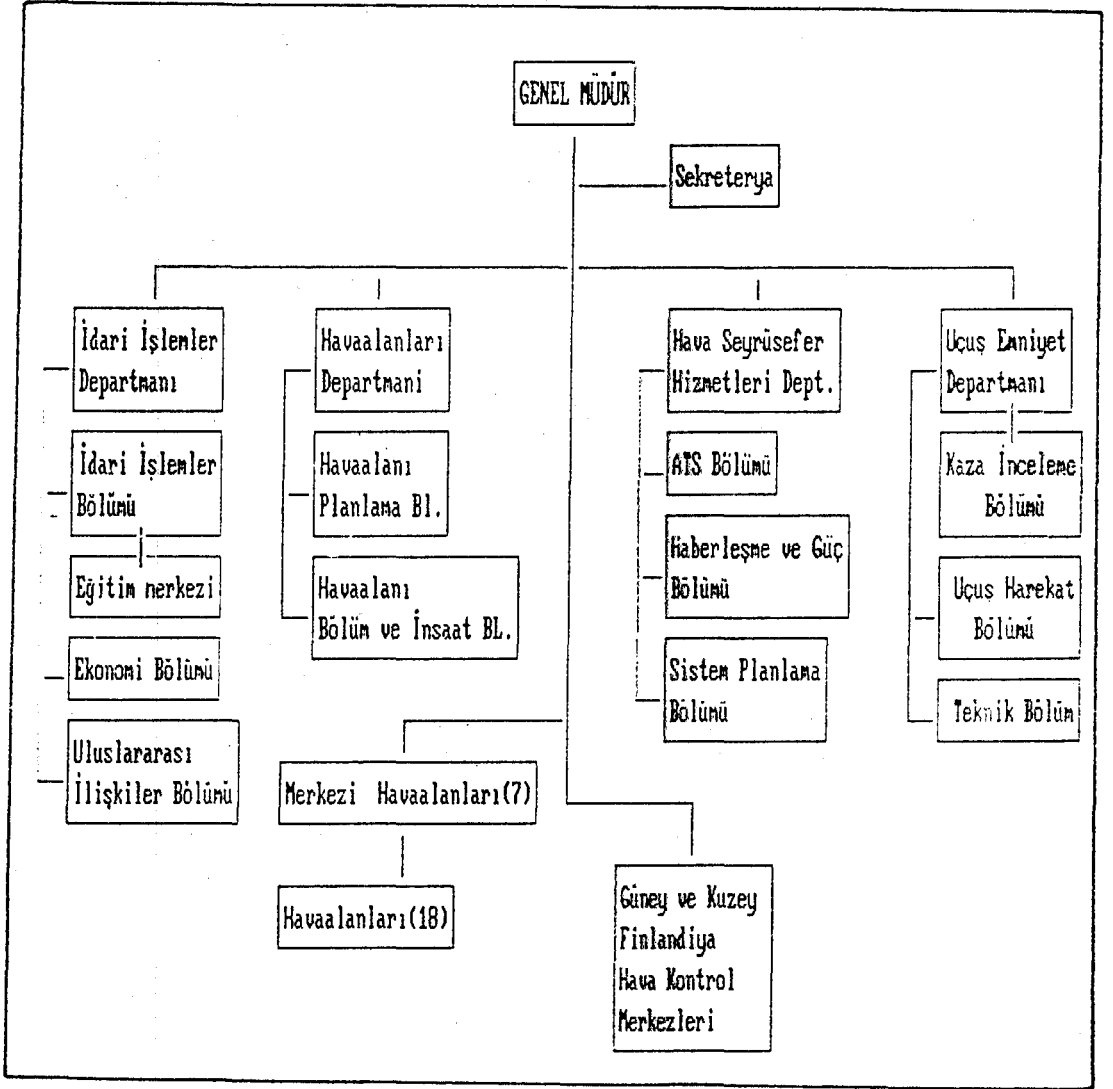
- İdari İşlemler,
- Havaalanları,
- Hava Seyrüsefer Hizmetleri,
- Uçuş Emniyet.

Havacılık Meteorolojisi ayrı bir departman şeklindedir. Finlandiya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI- 17 'de verilmiş olup, departman detayları Şekil'de gösterilmiştir (23).

-
- (22) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 183; Amd.: 185 ve Amd.: 187.
- (23) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 184; Amd.: 186 ve Amd.:205.



ŞEKİL VI-16: Filipinler Hava Ulaştırma Bürosu Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.187)



ŞEKİL VI-17: Finlandiya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.205)

1.17. Fransa Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü

Fransa Sivil Havacılık Otoritesi, Donatım, Emlak, Ulaştırma ve Deniz Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü" şeklinde teşkilatlanmıştır.

Çok gelişmiş bir havacılık sistemine sahip olan Fransa'da, Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü'nün bölümleri şunlardır:

(1) Genel Müdür'e Bağlı Destek Birimleri:

- Seyrüsefer Personeli Kurulu,
- Sağlık Kurulu,
- Disiplin Kurulu,
- Uçuş İnceleme Organizasyonu,
- Hukuk Danışmanlığı,
- Resmi Temsilciler,
- Danışmanlar.

(2) Bölümler, Okullar, Bölgeler:

- Ulusal Sivil Havacılık Okulu,
- Havacılık Jandarması,
- İş ve İşçi Alma,
- Dış İşler,
- İdari İşler Ofisi,
- Hava Seyrüsefer Departmanı,
- Hava Trafik Kontrol Departmanı,
- Hava Seyrüsefer Çalışma Merkezi,

- Hava Seyrüsefer Mühendislik Departmanı,
- Havacılık Bilgi Departmanı,
- Sivil Havacılık Programları Departmanı.
- Hava Üssü (Havaalanı) Departmanı:
 - Hava Üssü Mühendisliği Departmanı;
- Hava Ulaşım Departmanı,
- Havacılık Eğitimi ve Teknik Kontrol Departmanı;
 - Havacılık Eğitim Teşkilatı Departmanı,
 - Eğitim Merkezleri,
 - Bakım ve Onarım Merkezi ,
- Personel ve Yönetim Departmanı,
- Bölgesel Sivil Havacılık Bölümleri;
 - Kuzey (I),
 - Güney Doğu(II),
 - Güney Batı (III),
- Deniz Aşırı Sivil Havacılık Bölümleri, Departmanları ve Devlet Departmanları;
 - Antiller / Guyana,
 - Reunion,
 - St. Pierre ve Miquelan,
 - Fransız Polinezyası,
 - Yeni Koledonya.

Fransız Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü'nün toplam personel sayısı, 1989 yılı Ocak Ayı itibariyle 11.418 olup, Yönetim Personeli; 170'i Sivil Havacılık Mühendisi olmak üzere

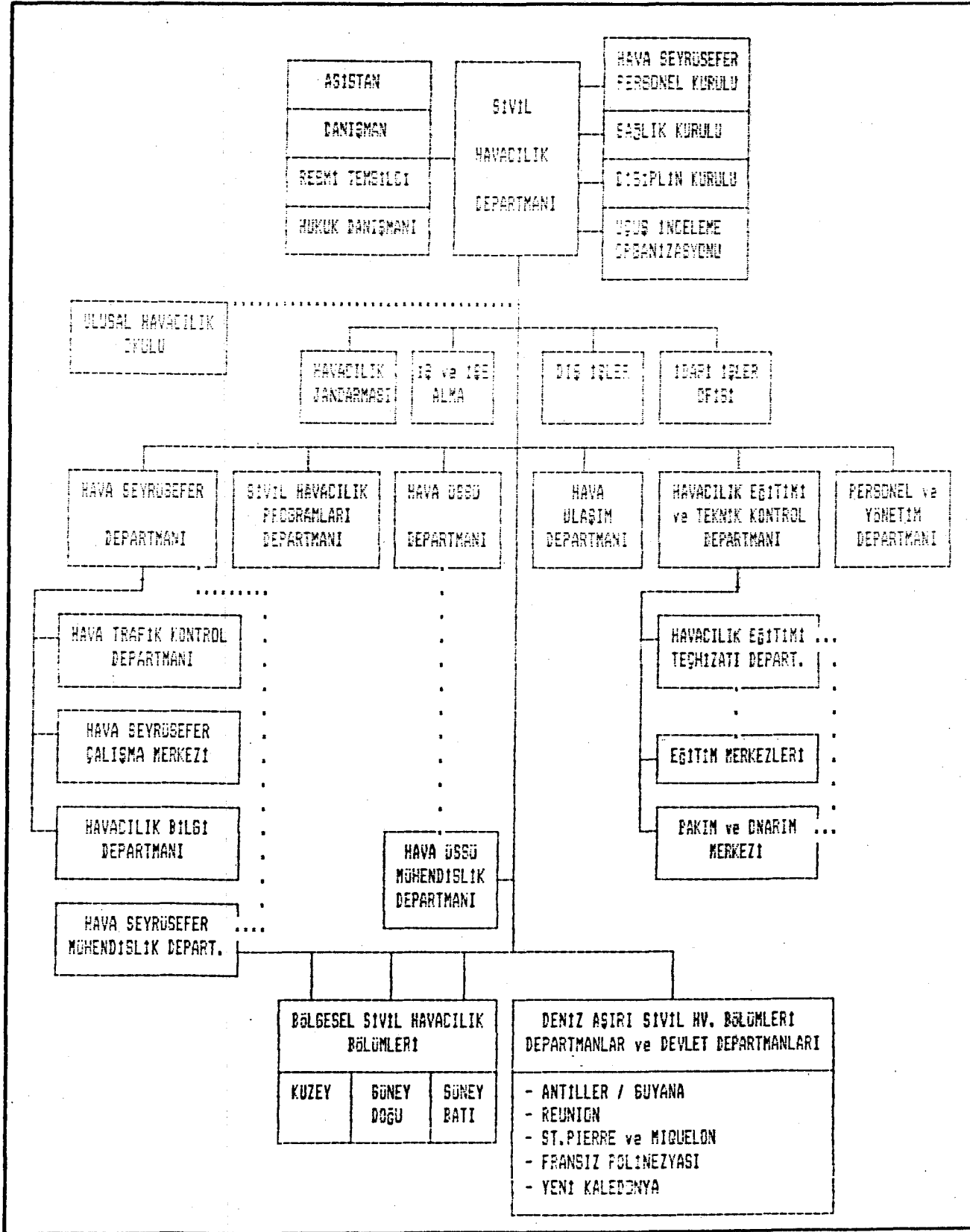
223, Destek Personeli; 626'sı Dizayn ve İşletme Mühendisi olmak üzere 760, Teknik Personel; 2719'u Hava Trafik Kontrolörü; 1080'i Havacılık Güvenliği Elektronik Teknisyeni, 1011'i Sivil Havacılık Teknisyeni ve 190'ı Pilot ve Öğretmenler olmak üzere 5174, İdari Personel 1646, Hava Üssü Personeli'de 2025'dir.

Fransız Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü'nün 1988 Yılı Bütçesi incelendiğinde (24); Personel Giderleri 1.538, İşletme Giderleri 140, İnşaat Giderleri 2.405 olmak üzere toplam 4.354 Milyon Fransız Frank'ı olduğu görülmektedir.

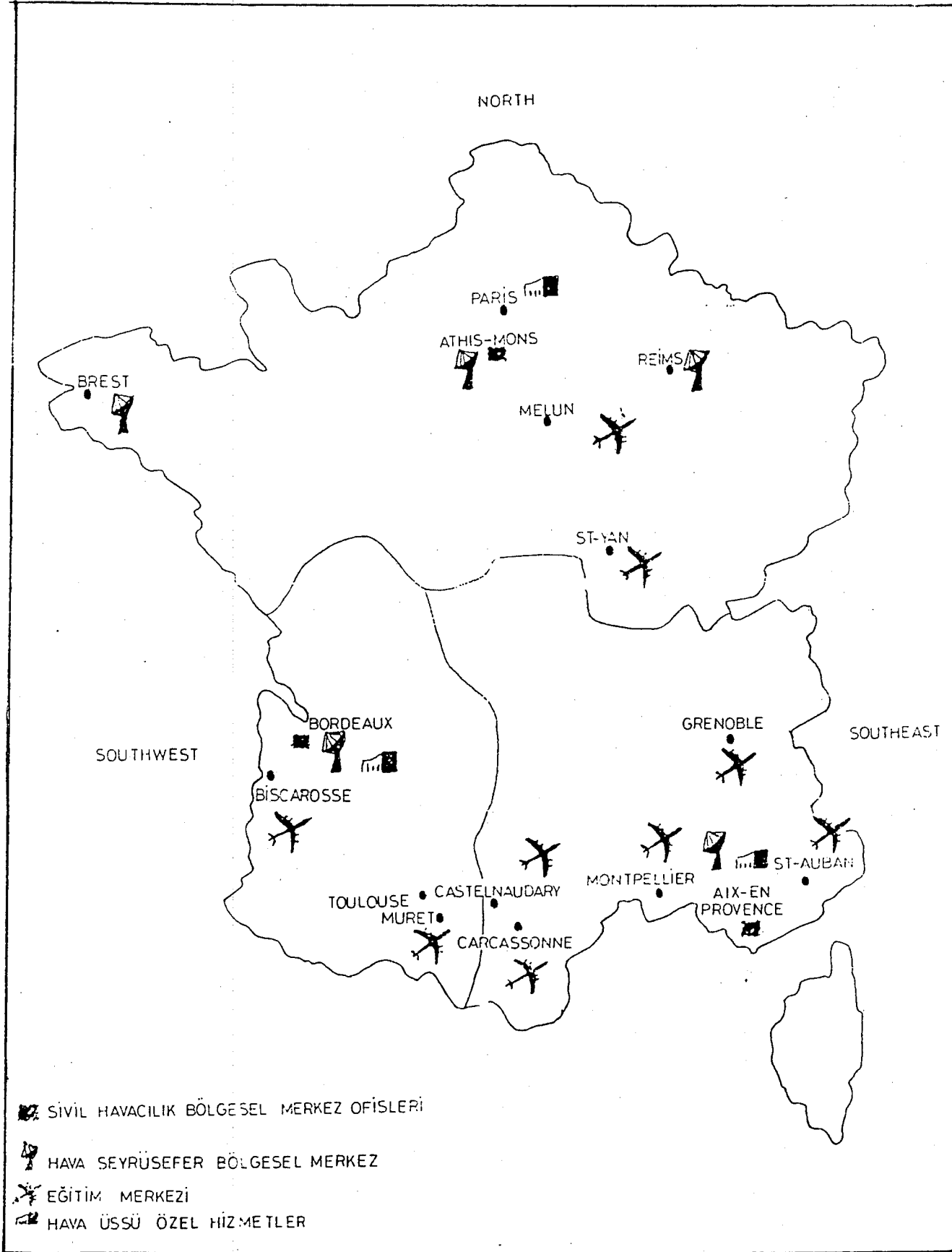
Fransız Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI-18'de (25) Bölgesel Teşkilatlanma Durumu'nu (Hava Seyrüsefer Bölgesel Merkezleri, Eğitim Merkezleri ve Hava Üssü Özel Hizmetleri dahil) gösteren şekil, Şekil VI-19'da verilmiştir (26).

Pilot eğitime büyük önem verilen ve bunun için Üniversitelerle birlikte özel bir program gerçekleştirilmekte olan Fransa'da, 1989 yılı içinde 140 havayolu pilotu yetiştirilmiş olup, 1990 yılı için planlanan sayı 180'dir (27).

-
- (24) Bkz.: FCAD, France Civil Aviation Department, 1988 / Fransız Sivil Havacılık Departmanı, 1988 Yılı Raporu (Paris: Identite Et Communication, 1989), s. 9.
- (25) Bkz.: FCAD, France Civil Aviation Department, 1989 / Fransız Sivil Havacılık Departmanı 1989 Yılı Raporu, (Paris: BTH Company, 1990), s. 14.
- (26) Bkz.: FCAD, DGCA Organigrammes, 1990 / Fransız Sivil Havacılık Departmanı Organizasyon Şemaları, 1990, (Paris: Service des Personnel et de la Gestion, 1990), s. 9.
- (27) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 184 ve Amd.: 196.



ŞEKİL VI-18: Fransa Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: DGAC Organigrammes) S. 9.



ŞEKİL VI-19: Fransız Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü Bölgesel Teşkilatlanma Durumu
(Kaynak: Paris, DGAC Organigrammes, Service des Personnels et de la Gestion, 1990) s. 9.

1.18. Gambia Sivil Havacılık Dairesi

Gambia Sivil Havacılık Otoritesi, Çalışma ve Haberleşme Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Dairesi " olarak teşkilatlanmıştır. Havaalanı güvenliğinden de, Sivil Havacılık Dairesi sorumlu olup, önemli bölümleri şunlardır: Hava Servisleri Lisans İşlemleri (Personel Dahil), Yundum Uluslararası Havaalanı İşletmeciliği, Hava Trafik Hizmetleri, Kurtarma ve Yangınla Mücadele, Güvenlik (Polis), Meteoroloji (Hydo) Hizmetleri.

Gambia Sivil Havacılık Dairesi'nin Organizasyon Şeması Şekil VI- 20'de verilmiştir (28).

1.19. Guyana Sivil Havacılık Müdürlüğü

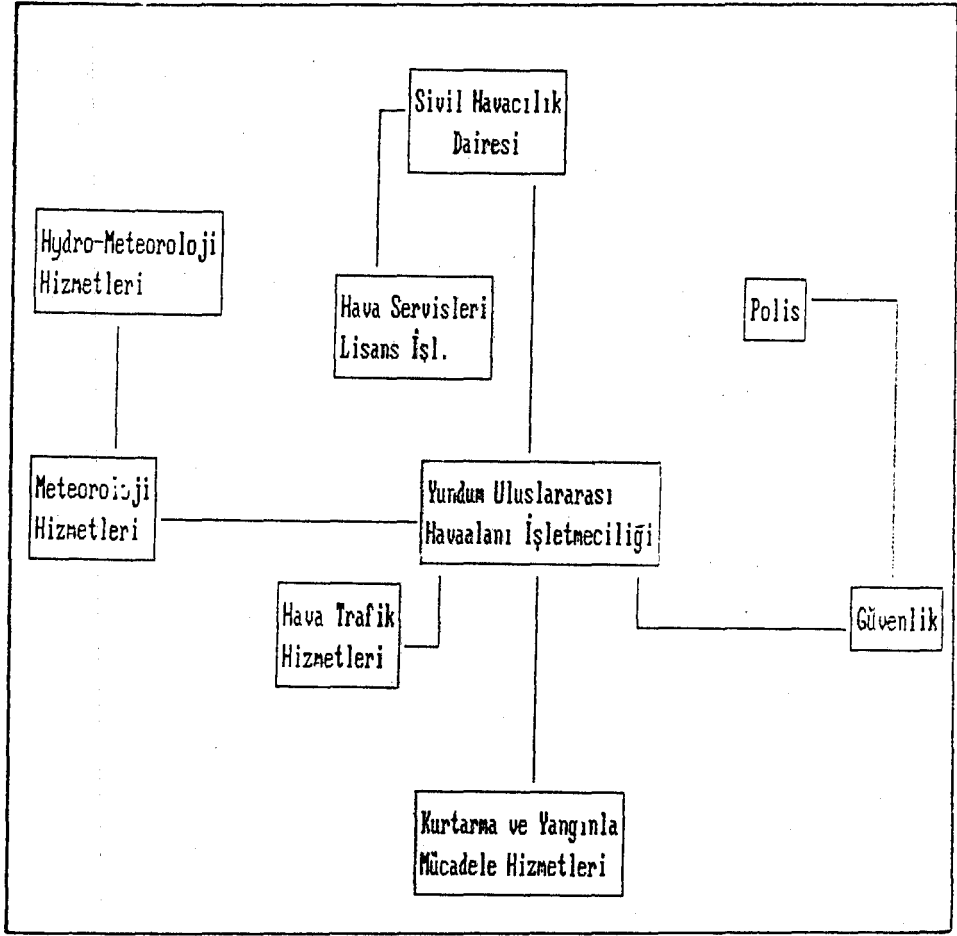
Guyana Sivil Havacılık Otoritesi, Haberleşme ve Çalışma Bakanlığı'nın altında, " Sivil Havacılık Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. 2 Müdür Yardımcısı ve aşağıdaki bölümler, Müdür'e bağlıdır:

- Havacılık Müfettişliği (Görevleri farklı 3 ayrı bölüm),
- Havaalanı Yöneticisi,

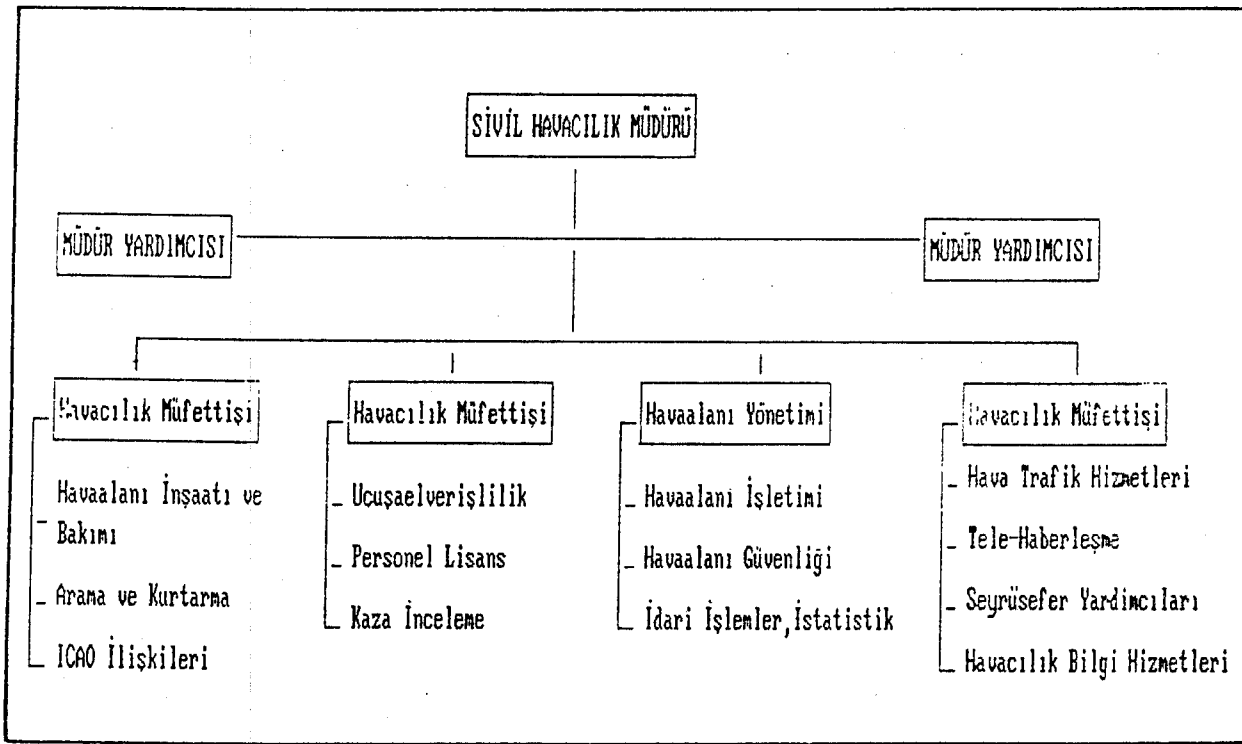
Meteoroloji Hizmetleri aynı Bakanlığın içinde başka bir Müdürlük tarafından yürütülmektedir. Guyana Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI-21'de verilmiş olup, bölüm detayları Şekil'de gösterilmiştir (29).

(28) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 182; Amd.: 186; Amd.: 187 ve Amd.: 197.

(29) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 127; Amd.: 186; Amd.: 199; Amd.: 203 ve Amd.: 209.



ŞEKİL VI-20: Gambia Sivil Havacılık Dairesi Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.198)



ŞEKİL VI-21: Guyana Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.209)

1.20. Güney Kore Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü

Güney Kore Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma Bakanlığı'nın altında, "Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü" şeklinde teşkilatlanmış olup, önemli bölümleri şunlardır:

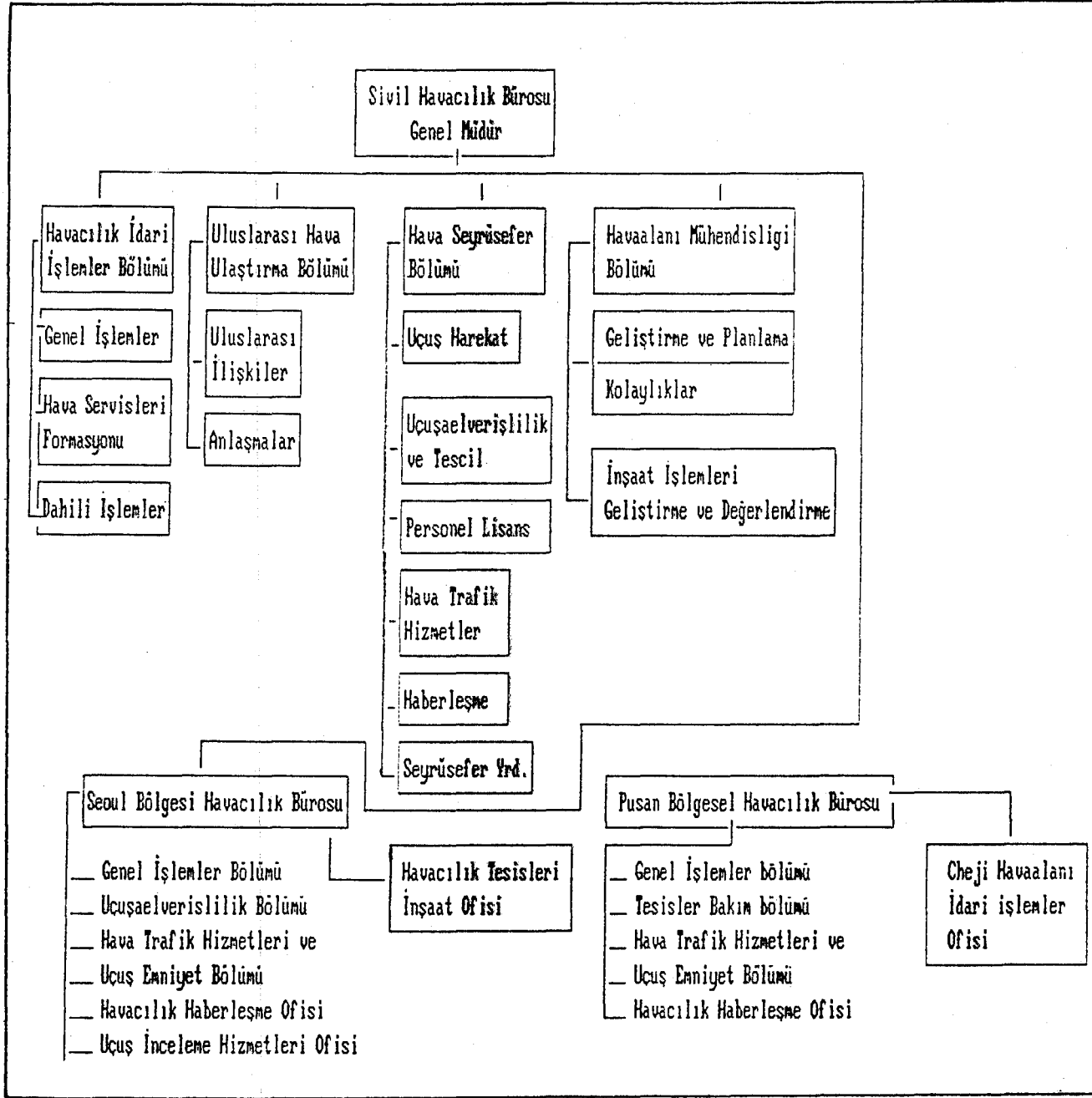
- Havacılık İdari İşlemler,
- Uluslararası Hava Ulaşım,
- Hava Seyrüsefer,
- Havaalanı Mühendisliği,
- Seoul Bölgesel Havacılık Bürosu,
- Pusan Bölgesel Havacılık Bürosu.

Güney Kore'de Meteoroloji Hizmetleri ayrı bir birim tarafından yürütülmekte olup, Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması , Şekil VI - 22'de verilmiştir. Yukarıda yazılı bölümlerin alt birimleri de Şekil'de gösterilmiştir (30).

1.21. Hindistan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Hindistan Sivil Havacılık Otoritesi, Turizm ve Sivil Havacılık Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Genel Müdür'e bağlı üç Genel Müdür Yardımcısı görev yapmaktadır. Delhi, Bombay, Calcutta ve Madras olmak üzere ülke dört bölgeye bölünmüş, bölge teşkilatları kurulmuştur.

(30) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 176; Amd.: 183; Amd.: 185; Amd.: 197; Amd.: 200; Amd.: 205.; Amd.: 208 ve Amd.: 211.



ŞEKİL VI-22: Güney Kore Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.211)

Genel Müdür Yardımcılarına bağlı ana bölümler şunlardır:

1nci Grup : Uçuşa Elverişlilik,

Eğitim ve Lisans İşlemleri,

Araştırma ve Geliştirme,

Kalibrasyon,

2nci Grup : İdari İşlemler,

Uçuş Yolları ve Havaalanı Harekatı,

Bilgi ve Kurallar,

Techizat,

3ncü Grup : Haberleşme (3 Bölüm),

Radyo Haberleşmesi ve Geliştirme.

Uçuş Emniyet ve Muhasebe ile Finansman doğrudan Genel Müdür'e bağlıdır (31).

1.22. Hollanda Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürlüğü

Hollanda Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma ve Çalışma Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmış olup, Organizasyon Şeması'nda " Sivil Havacılık Otoritesi" adıyla gösterilmiştir.

Hukuk ve İdari işler, Kontrol ve Planlama, Personel ve Organizasyon Bölümleri ile Genel Sekreterlik birimi doğrudan Genel Müdür'e bağlıdır. Genel Müdür, bir "Yönetim Timi" ile

(31) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 185; Amd.: 187 ve Amd.: 207 (1.5.1990).

birlikte çalışmaktadır. Bu Tim, Genel Müdür ve iki yardımcısından oluşmaktadır. Özelleştirme çalışmalarının yapılacağı 1991 / 1992 yıllarında Hava Trafik Hizmetleri ve Haberleşme ile Devlet Havacılık Okulu Müdürleri'de Tim'e dahil olacaktır. Genel Müdürlüğün diğer iki ana bölümü, Hava Ulaşım ve Altyapı Politika ile Havacılık Müfettişliği Bölümleri'dir.

Bu bölümlerin alt birimleri aşağıda verilmiştir:

Hava Ulaşım ve Altyapı Politika Bölümü;

- Hava Ulaşım Politikası,
- Hava Servisleri Politikası,
- ICAO ile ilişkiler,
- Kriz Zamanı Yönetimi,
- Altyapı Politikası
- Havaalanı Planlama ve Çevre,
- Havaalanı Ekonomisi ve Araştırma,

Havacılık Müfettişliği Bölümü;

- Havaalanları,
- Uçuşa Elverişlilik,
- Hava Aracı İnceleme,
- Uçuş İşlemleri,
- Genel İşlemler,
- Gürültü İşlemleri,
- Kaza İnceleme,
- Personel ve Finansman İşlemleri,
- Kurallar ve Politika,

Hava Trafik Hizmetleri ve Haberleşme Bölümü:

- Personel,
- ATC Politikası,
- ATS Sistemleri,
- Proje Planlama,
- Mühendislik,
- ATS Harekatı,

Hollanda Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI-23'de verilmiştir (32).

1.23. Hong Kong Sivil Havacılık Müdürlüğü

Hong Kong Sivil Havacılık Otoritesi " Sivil Havacılık Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmış olup, önemli bölümleri şunlardır:

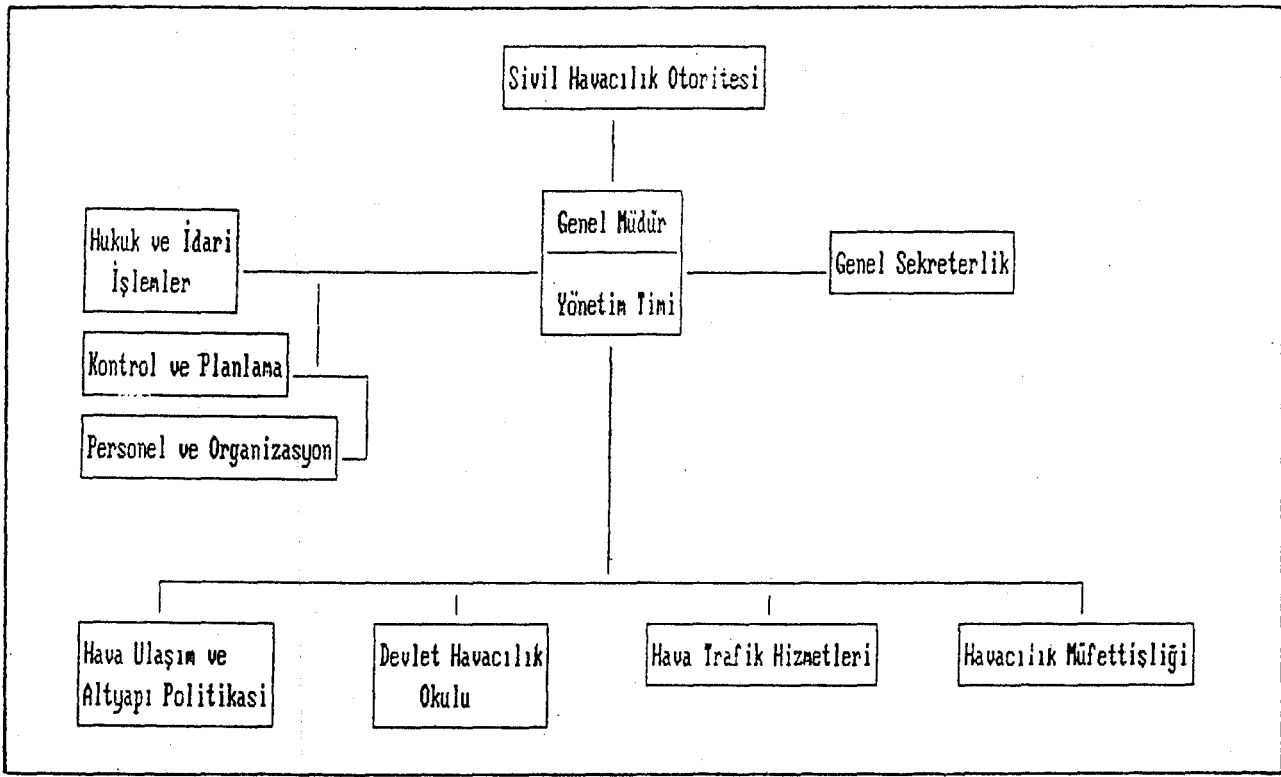
Havacılık Hizmetleri Bölümü;

- Havacılık Hizmetleri İdari İşlemleri,
- Havaalanı Yönetimi Bölümü,
- Havaalanı Genel Yöneticisi,
- Havaalanı Genel Yönetici Yardımcısı,
- Harekat'tan Sorumlu Yardımcı,
- Ticaret ve Mülk'ten Sorumlu Yardımcı,
- Yolcu Hizmetlerinden Sorumlu Yardımcı,

Hava Trafik Yönetimi Bölümü;

- Hava Trafik Genel Yönetimi,

(32) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 184; Amd.: 186; Amd.: 201 ve Amd.: 205.



ŞEKİL VI-23: Hollanda Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.205)

- ATS Prosedürleri ve Personel Yönetiminden Sorumlu Yardımcı,
- PANOPS; Sistemler ve Standartlardan Sorumlu Yardımcı,
- Havaalanı Yangın Birimi,

Havacılık Emniyet Bölümü;

- Havacılık Emniyeti, Denetçi,
- Havaalanı ve Hava Trafik, Denetçi,
- Havaalanı ve Hava Trafik, Denetçi Yrd.,
- Uçuşa Elverişlilik ve Hareket, Denetçi Yrd.,

Teknik ve Planlama Bölümü;

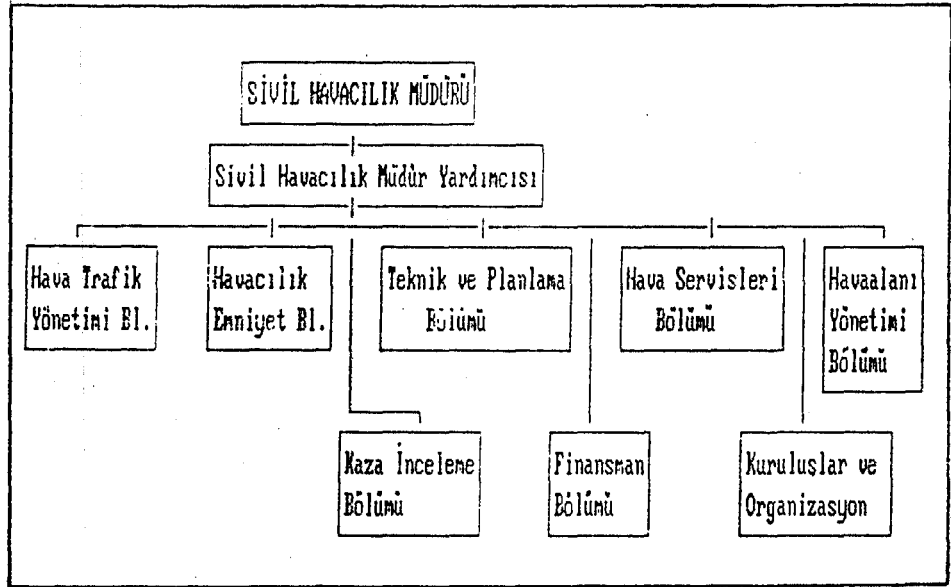
- Teknik ve Planlama Md. Yrd.,
- Planlama Şefi,
- Elektronik Mühendisliği,
- Haberleşme,

Genel İdari İşlemler;:

- Sekreteryaya,
- Muhasebe,
- Halkla İlişkiler.

Hong Kong Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması,
Şekil VI-24'de verilmiştir (33).

(33) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 182; Amd.: 186 ve Amd.: 213.



ŞEKİL VI-24: Hongkong Sivil Havacılık Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.182)

1.24. Irak Sivil Havacılık Kurulu Genel Müdürlüğü

Irak Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Kurulu Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Genel Müdürlüğün ana bölümleri şunlardır:

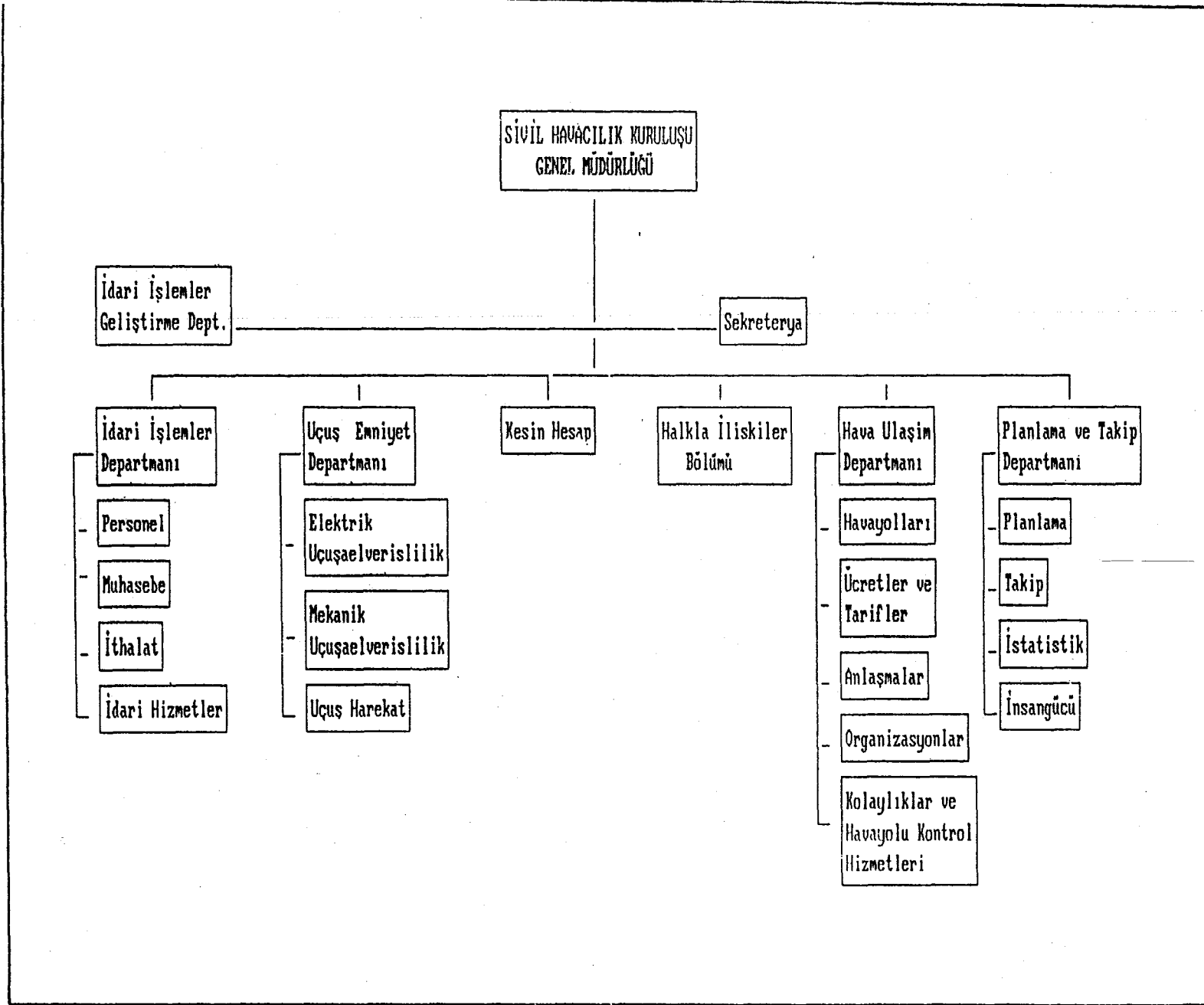
- İdari İşlemler Geliştirme Departmanı,
- Uçuş Emniyet Departmanı,
- Hava Ulaştırma Departmanı,
- Planlama ve Takip Departmanı,
- Kesin Hesap Bölümü,
- Halkla İlişkiler Bölümü.

Irak Sivil Havacılık Kurulu Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI-25 'de verilmiş olup, departman bölüm detayları Şekil'de gösterilmiştir (34).

1.25. İngiltere Sivil Havacılık Otoritesi

İngiltere Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma Departmanı ilgili kuruluşu olarak, Sivil Havacılık Otoritesi Kurulu tarafından yönetilen "Sivil Havacılık Otoritesi" şeklinde teşkilatlanmıştır. İngiltere'deki Sivil Havacılıkla ilgili kuruluşların faaliyetlerinin belirlenmesi için, Ulaştırma Departmanı içindeki Sivil Havacılıkla ilgili bölümlerin ve Sivil Havacılık Otoritesi 'nin incelenmesi gereklidir.

(34) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 126; Amd.: 182 ve Amd.: 197.



ŞEKİL VI-25: Irak Sivil Havacılık Kurulu Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 197)

Ulaştırma Departmanı (Bakanlığı) :

Sivil Havacılıkla ilgili olarak Ulaştırma Departmanı içinde "Sivil Havacılık Politikası Müdürlüğü ve Uluslararası Havacılık Müdürlüğü" olarak iki ayrı bölüm bulunmaktadır. Ulaştırma Departmanı, Parleментар Havacılık Bakanı Yardımcısı, Sivil Havacılık faaliyetlerinden sorumlu olup (Havacılık Bakanı olarak da isimlendirilmektedir), bu iki Müdürlük ile " Seyrüsefer Acil Durum Politikaları ve Güvenlik Müsteşar Yardımcılığı" da bu Bakan Yardımcısı'na bağlıdır.

İngiltere'de Ulaştırma Departmanı'nın Sivil Havacılıkla ilgili işlevleri şunlardır:

- (1) İngiliz Hava Yolları, İngiliz Havaalanları ve Sivil Havacılık Otoritesi ile ilgili genel politikalar,
- (2) Uluslararası ilişkilerde birinci derecede sorumluluk,
- (3) Hava aracı gürültüsünü kontrol ve çevre korunması,
- (4) Havacılık Güvenliği,
- (5) Güvenlik dahil sivil havacılıkla ilgili yasa ve kuralların düzenlenmesi,
- (6) Kaza İnceleme.

Sivil Havacılık Politikaları Müdürlüğü (CAP) dört alt birimden oluşmaktadır. Bunlar:

CAP 1 - Havaalanı Politikası,

CAP 2 - Sivil Havacılık Otoritesi; Eurocontrol; Havayolu Şirketleri Rekabeti (Avrupa Topluluğu Uygulamaları

Dahil); Hava Trafik Kontrol Sıkışıklığı ile ilgili konularda sorumluluk (Kefillik),

CAP 3 - Sivil Havacılık Güvenliği Danışmanlığı,

CAP 4 - Hava Aracı Gürültüsü ve Çevre Konuları.

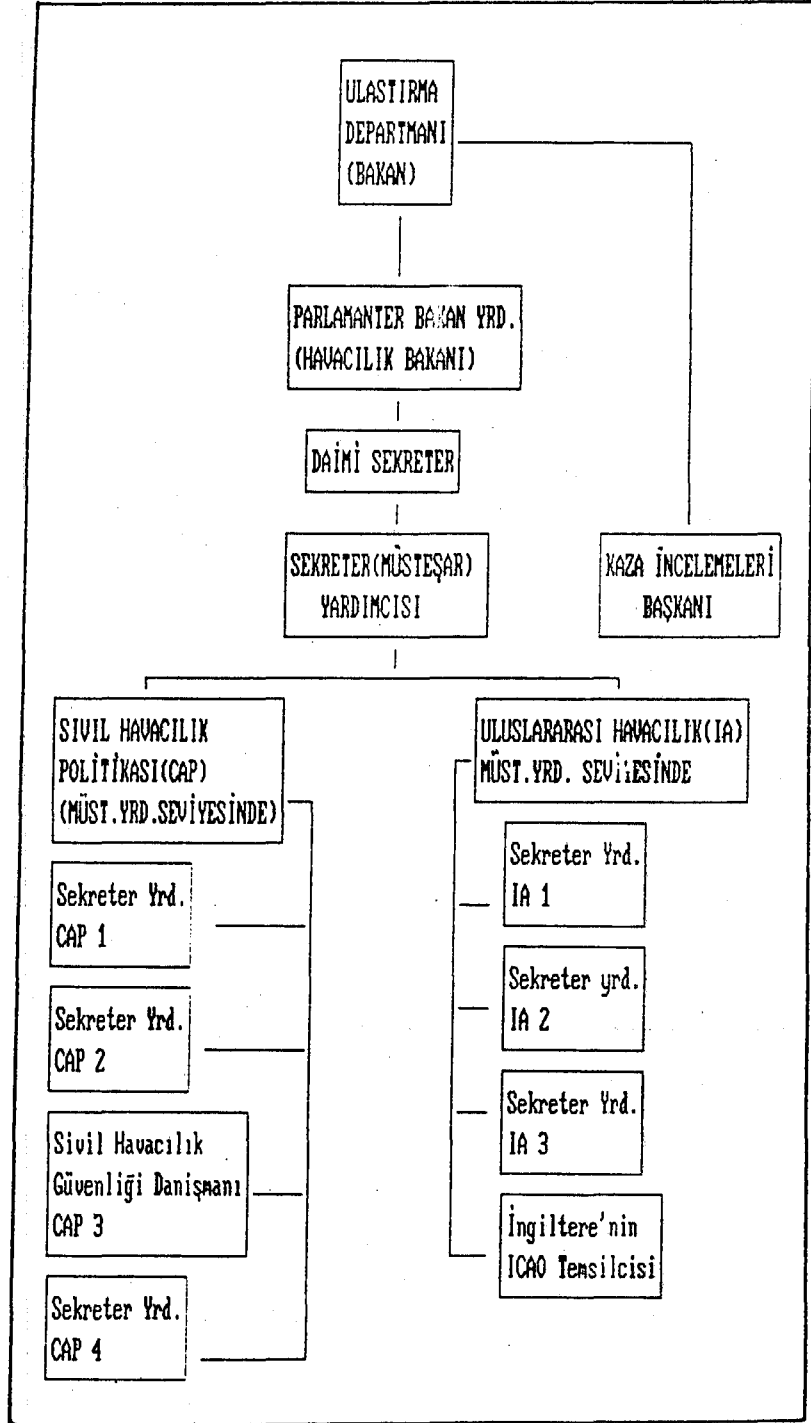
Uluslararası Havacılık Müdürlüğü (IA) üç alt birimden oluşmakta ve İngiltere'nin ICAO Konsey Temsilciliği ile ilişkileri de bu Müdürlük tarafından düzenlenmektedir. Alt birimler şunlardır:

- IA 1 : SSCB, Orta Doğu, Asya, Uzak Doğu, Avustralya, Pasifik, Güney Amerika, Afrika, Kıbrıs,
- IA 2 : Kuzey ve Orta Amerika, Karaibler ve Bermuda, ICAO, Berlin,
- IA 3 : Avrupa (Berlin, Kıbrıs, SSCB hariç), Avrupa Topluluğu, Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatı (ECAC),

İngiltere Ulaştırma Departmanı'nın Organizasyon Şeması Şekil VI- 26 'da verilmiştir.

Sivil Havacılık Otoritesi (CAA) :

İngiltere Sivil Havacılık Otoritesi, Sivil Havacılık Otoritesi Kurulu tarafından yönetilmekte olup, Kurul Başkanı "En Üst Yönetici" durumundadır. Sivil Havacılık Otoritesi Başkanı, uluslararası ilişkilerde "Sivil Havacılık Genel Müdürü " ünvanıyla anılmaktadır.



ŞEKİL VI-26: İngiltere Ulaştırma Departmanı Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.195)

İngiltere Sivil Havacılık Otoritesi Kurulu'nun Organizasyon Şeması Şekil VI - 27'de verilmiştir. Şekil'de yer alan alt birimleri gösterilmiş bölümler aşağıda verilmiştir:

- Ulusal Hava Trafik Sistemleri,
- Güvenlik Kontrolleri,
- Ekonomik Kuralları,
- Finansman ve Merkez Hizmetleri,
- Personel Hizmetleri,

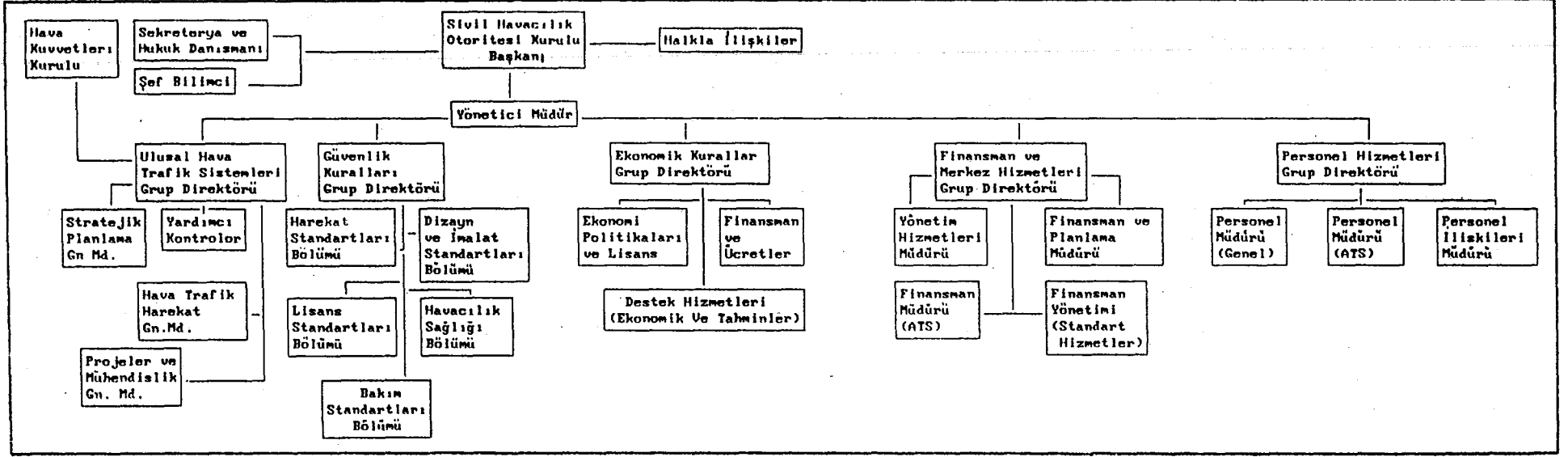
Ayrıca, Başkan'a bağlı olarak; Halkla İlişkiler, Sekreteryaya Hukuk Danışmanı ve Şef Bilimci; Yardımcısı olarak da Yönetici Müdür bulunmaktadır.

Sivil Havacılık Otoritesi'nde, Bölüm Müdürleri, Grup Direktörü olarak isimlendirilmekte, kendilerine bağlı alt birim müdürler ise "Genel Müdür" ünvanı kullanmaktadır(35).

1.26. İran Sivil Havacılık Organizasyonu İdaresi

İran Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaşım ve Yollar Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Organizasyonu İdaresi" olarak teşkilatlanmıştır. Bakanlık bünyesinde mevcut "Sivil Havacılık Yüksek Konseyi", Ülke sivil havacılığını yönlendirmektedir. Tüm birimler iki başkan yardımcısı altında toplanmış olup, Havaalanı Güvenliği ve Polis ile Sivil Havacılık Eğitim Okulu, İdare Başkanı'na bağlıdır.

(35) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 126; Amd.: 184; Amd.: 195 (1.9.1988); Amd.: 196; Amd.: 197; Amd.: 203 ve Amd.: 207.



ŞEKİL VI-27: İngiltere Sivil Havacılık Otoritesi Kurulu
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 197)

Sivil Havacılık Organizasyonu Idaresi'nin Organizasyon Şeması, Şekil VI- 28'de verilmiş olup, aşağıda belirtilen önemli bölümlerin alt birimleri Şekil'de gösterilmiştir (36):

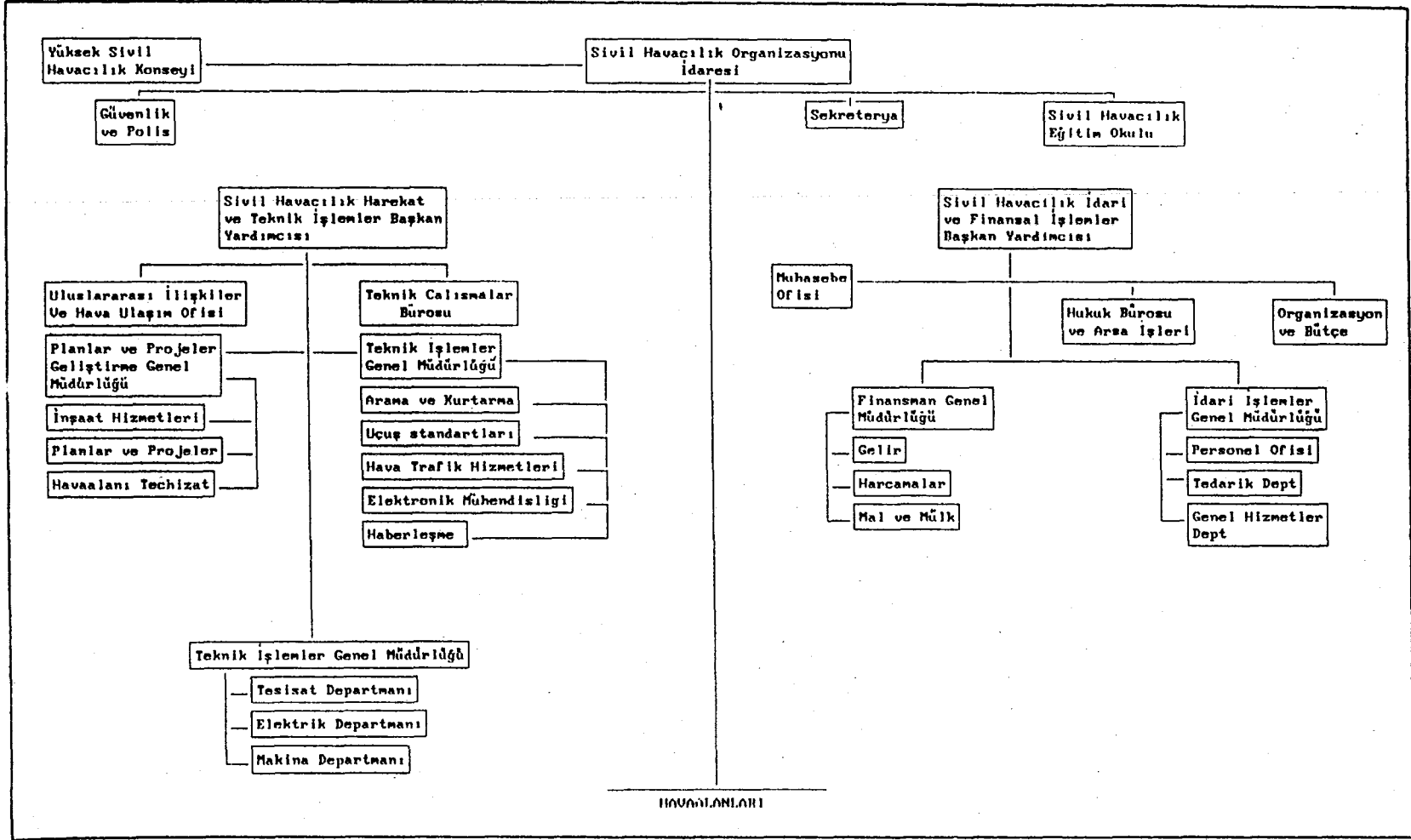
- Uluslararası İlişkiler ve Hava Ulaşım Ofisi,
- Teknik Çalışmalar Bürosu,
- Teknik Hizmetler Genel Müdürlüğü,
- Planlar, Projeler ve Geliştirme Genel Müdürlüğü,
- Teknik İşlemler Genel Müdürlüğü,
- Finansman Genel Müdürlüğü,
- İdari İşlemler Genel Müdürlüğü,
- Hukuk Bürosu ve Arazi İşlemleri,
- Organizasyon ve Bütçe,
- Muhasebe Ofisi,
- Sivil Havacılık Eğitim Okulu.

1.27. İrlanda Sivil Havacılık Sekreterliği

İrlanda Sivil Havacılık Otoritesi, Turizm ve Ulaştırma Bakanlığı'nın altında, Sekreter'e bağlı olarak "Sivil Havacılık Bölümleri" şeklinde teşkilatlanmıştır. Sekreter Yardımcısı sorumluluğuna, 3 Bölüm halinde;

(1) Avrupa Topluluğu, ICAO ve ECAC ile ilgili Uluslararası ilişkiler, Hava Taşıyıcıları Sertifikasyon, Hat İzinleri, Ücretlerin Onaylanması, İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları, İstatistikler,

(36) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177 ve Amd.:186.



ŞEKİL VI-28: İran Sivil Havacılık Organizasyon İdaresi
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.186)

(2) Devlet Havaalanları ile ilgili İşlemler, Çalışma Programları, Kolaylıkların Geliştirilmesi, Bölgesel ve Lokal Havaalanları için Sermaye Garantisi, Warşova Konvansiyonu ve Protokolleri,

(3) Havacılık Güvenliği, İşbirliği Çalışmaları ve Aerlingus Şirketi'yle ilgili işler verilmiştir. Sekreter'e bağlı olarak çalışan Hava Seyrüsefer Hizmetleri Bürosu Baş Müdürü sorumluluğuna ise; Havacılık ve Deniz Haberleşme Hizmetleri ile Havacılık Teknik Hareket Hizmetleri verilmiştir. Meteoroloji Hizmetleri Müdürlüğü de Sekreter Yardımcısına bağlıdır.

İrlanda Sivil Havacılık Sekreterliği'nin Organizasyon Şeması, Şekil VI- 29'da verilmiştir (37).

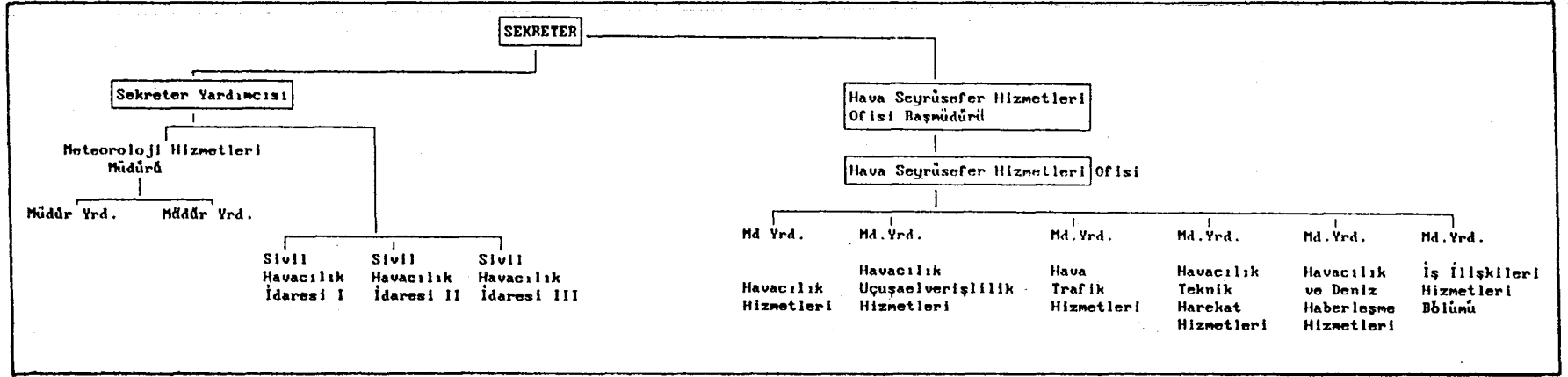
1.28. İtalya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

İtalya Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Ana bölümleri şunlardır:

- Personel,
- Havaalanları,
- Hava Ulaşım,
- Hava Seyrüsefer.

Hava Trafik Kontrol Hizmetleri, Hava Trafik Kontrol Ajansı

(37) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 196; Amd.: 205 ve Amd.: 206.



ŞEKİL VI-29: İrlanda Sivil Havacılık Sekreterliği
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.205)

tarafından yürütölmekte olup, bu Kuruluş'un önemli bölümleri ise şunlardır (38):

- Personel,
- Finansman ve Projeler,
- Teknik ve Harekat İşleri,
- Pazarlama,
- İdari İşlemler,
- Stok ve Tedarik İşleri,
- Genel İşlemler,
- Personel Eğitim Merkezi.

1.29. İzlanda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

İzlanda Sivil Havacılık Otoritesi, Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı ile Dış İşleri Bakanlığı'nın ortaklaşa oluşturdukları, Havacılık Kurulu tarafından yönlendirilen " Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" şeklinde teşkilatlanmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı'na karşı sorumlu olup, Keflavik Havaalanı ile ilgili işler Dış İşleri Bakanlığı'nın gözetimindedir. İzlanda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün önemli bölümleri ve bunların alt birimleri aşağıda verilmiştir:

- Hava Ulaşım, Havacılık Güvenliği ve Uluslararası İlişkiler Departmanı,

(38) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 182; Amd.: 184; Amd.: 186; Amd.: 196; Amd.: 197; Amd.: 200 ve Amd.: 203.

- Hava Seyrüsefer Departmanı (Harita Kısmı, Haberleşme Kısmı, Elektro-Teknik Kısmı),
- Hava Trafik Hizmetleri Departmanı (Reykjavik Bölümü, Keflavik Bölümü),
- Havaalanları Departmanı (4 Kısım),
- Uçuş Emniyet Departmanı (İnceleme Kısmı, Uçuşa Elverişlilik Kısmı, Harekat Kısmı, Lisans Kısmı),
- İdari İşlemler Departmanı (Muhasebe Kısmı, Finansman Kısmı, Personel Kısmı).

İzlanda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI - 30 'da verilmiştir (39).

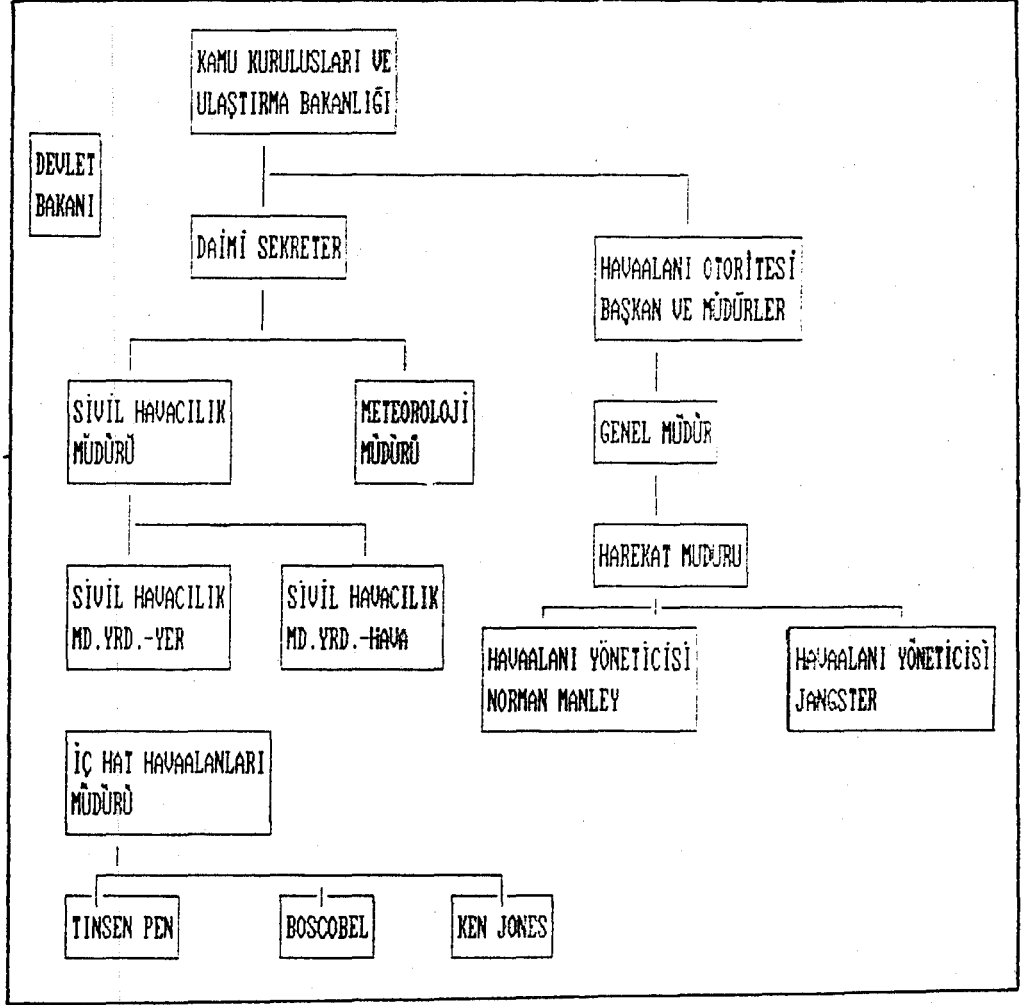
1.30. Jamaika Sivil Havacılık Müdürlüğü

Jamaika Sivil Havacılık Otoritesi, Kamu Kuruluşları ve Ulaştırma Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. İki Müdür Yardımcısı mevcut olup, birisine iç hat havaalanları, diğerine ise kontrol kısmı bağlıdır. Meteoroloji Müdürlüğü ile Sivil Havacılık Müdürlüğü, Bakanlığın aynı Daimi Sekreteri'ne, Havaalanları Otoritesi ise Bakan'a bağlıdır.

Jamaika Sivil Havacılık Müdürlüğü ve ilgili diğer birimlerin gösterildiği Organizasyon Şeması, Şekil VI-31 'de verilmiştir (40).

(39) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 184; Amd.: 203 ve Amd.: 209.

(40) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 176; Amd.: 185 ve Amd.: 211.



ŞEKİL VI-31: Jamaika Sivil Havacılık Otoritesi Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.211)

1.31. Japonya Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü

Japonya Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma Bakanlığı'nın altında, "Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Genel Müdür'e bağlı departman yöneticilerinin de genel müdür unvanıyla isimlendirildiği organizasyon yapısında önemli bölümler ve ait birimler şunlardır:.

- Genel Emniyet Müfettişliği,
- İdari İşlemler Departmanı Genel Müdürlüğü;
 - Genel İşlemler, Havacılık Endüstrisi, Muhasebe ve Tedarik,
- Havaalanları Departmanı Genel Müdürlüğü;
 - İdari İşlemler, Planlama, Yeni Tokyo Uluslararası Havaalanı, Kansai Uluslararası Havaalanı, Çevre, İnşaat,
- Mühendislik Departmanı Genel Müdürlüğü;
 - Uçuş Standartları, Uçuşa Elverişlilik, Personel Lisans,
- Hava Trafik Hizmetleri Departmanı Genel Müdürlüğü;
 - ATS Sistem Planlama, Hava Trafik Kontrol, Harekat ve Uçuş İnceleme, Radyo Mühendisliği,

Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürü'ne bağlı biri kıdemli olmak üzere iki Genel Müdür Yardımcısı mevcuttur. Ayrıca, Genel Müdürlüğün, Tokyo ve Osaka'da Bölgesel Ofisleri, Suppora, Tokyo, Fukuoka ve Naha'da Hava Trafik Kontrol Merkezleri, New Tokyo, Tokyo ve Osaka Uluslararası Havaalanlarında, Havaalanı Ofisleri bulunmaktadır. Meteoroloji Genel Müdürlüğü içinde Havacılık Bölümü oluşturulmuş, New Tokyo , Tokyo ve Osaka Uluslararası Havaalanlarında Müdürlük seviyesinde teşkilatlanılmıştır.

Kaza İnceleme Komisyonu, 5 üyeden oluşmakta, Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü dışından üyeler de görev almaktadır. Komisyon, Bakanlığa bağlıdır (41).

1.32. Kanada Sivil Havacılık Grubu

Kanada Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma Bakanlığı'nın altında " Havacılık Grubu " olarak teşkilatlanmış olup, Havacılıktan sorumlu Müsteşar Yardımcısı sorumluluğundadır. Havacılık Grubu'nun önemli bölümleri şunlardır:

Hava Seyrüsefer Genel Müdürlüğü;

- Hava Trafik Müdürlüğü,
- Hava Seyrüsefer Sistem İhtiyaçları Müdürlüğü,
- Teknik Hizmetler Müdürlüğü,

Havacılık Kuralları Genel Müdürlüğü;

- Tedbirler ve Hukuki Düzenlemeler Müdürlüğü,
- Uçuş Standartları Müdürlüğü,
- Uçuşa Elverişlilik Müdürlüğü,
- Sivil Havacılık Sağlık Müdürlüğü,

Uçak Hizmetleri Genel Müdürlüğü;

- Havacılık Güvenliği Programları Müdürlüğü,

Ayrıca aynı Bakanlıkta, Güvenlik ve Acil Planlama Grubu da Havaalanları Otoritesi Grubu, Politika ve Koordinasyon Grubu mevcuttur (42).

(41) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 176; Amd.: 184; Amd.: 187; Amd.: 197; Amd.: 199; Amd.: 200; Amd.: 202 (1.1.1989); Amd.: 207 ve Amd.: 210.

(42) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 187; Amd.: 203; Amd.: 209 ve Amd.: 211.

Sivil Havacılıkla ilgili diğer bölümler ise şunlardır:

- Kanada Ulusal Ulaştırma Ajansı,
- Kanada İstatistik,
- Kanada Ulaştırma Emniyet Kurulu.

1.33. Kenya Sivil Havacılık Müdürlüğü

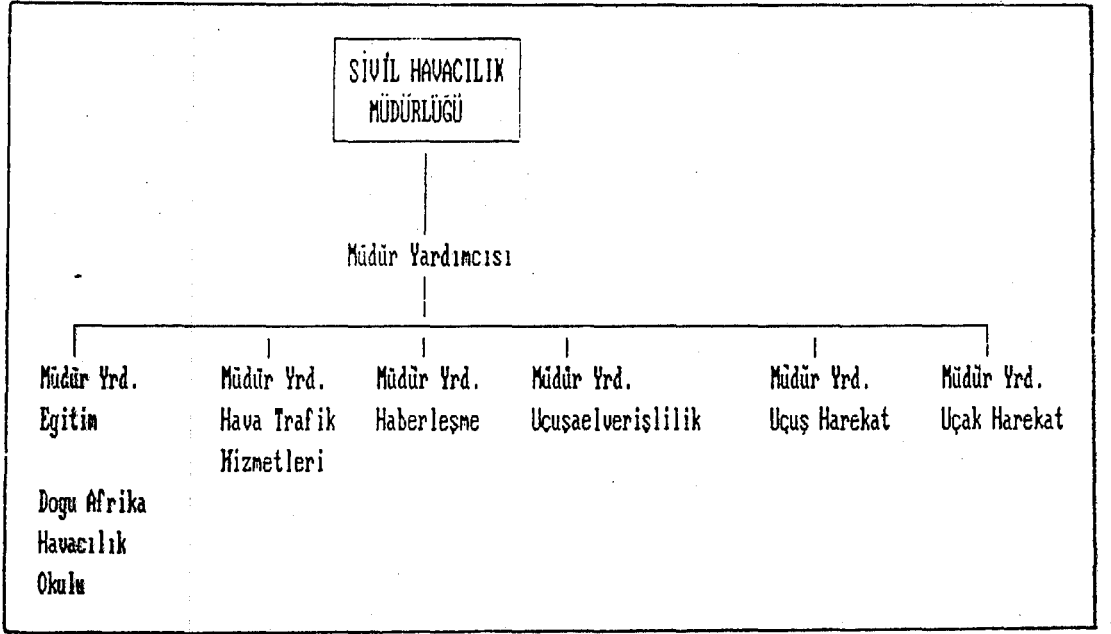
Kenya Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Meteoroloji Departmanı Müdürlüğü'nde aynı Bakanlığa bağlıdır. Ayrıca, Sivil Havacılık Müdürlüğü ile aynı seviyede " Sivil Havacılık Kurulu" bulunmaktadır. Kaza İnceleme Birimi ise doğrudan Bakan'a bağlıdır.

Kenya Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün bölümleri şunlardır;

- Eğitim (Doğu Afrika Havacılık Okulu),
- Hava Trafik Hizmetleri,
- Haberleşme,
- Uçuş Elverişlilik,
- Uçuş Harekat,
- Uçak Harekatı.

Kenya Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI-32'de verilmiştir (43).

(43) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 182; Amd.: 183; Amd.: 185; Amd.: 201 ve Amd.: 206.



ŞEKİL VI-32: Kenya Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.206)

1.34. Kuveyt Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

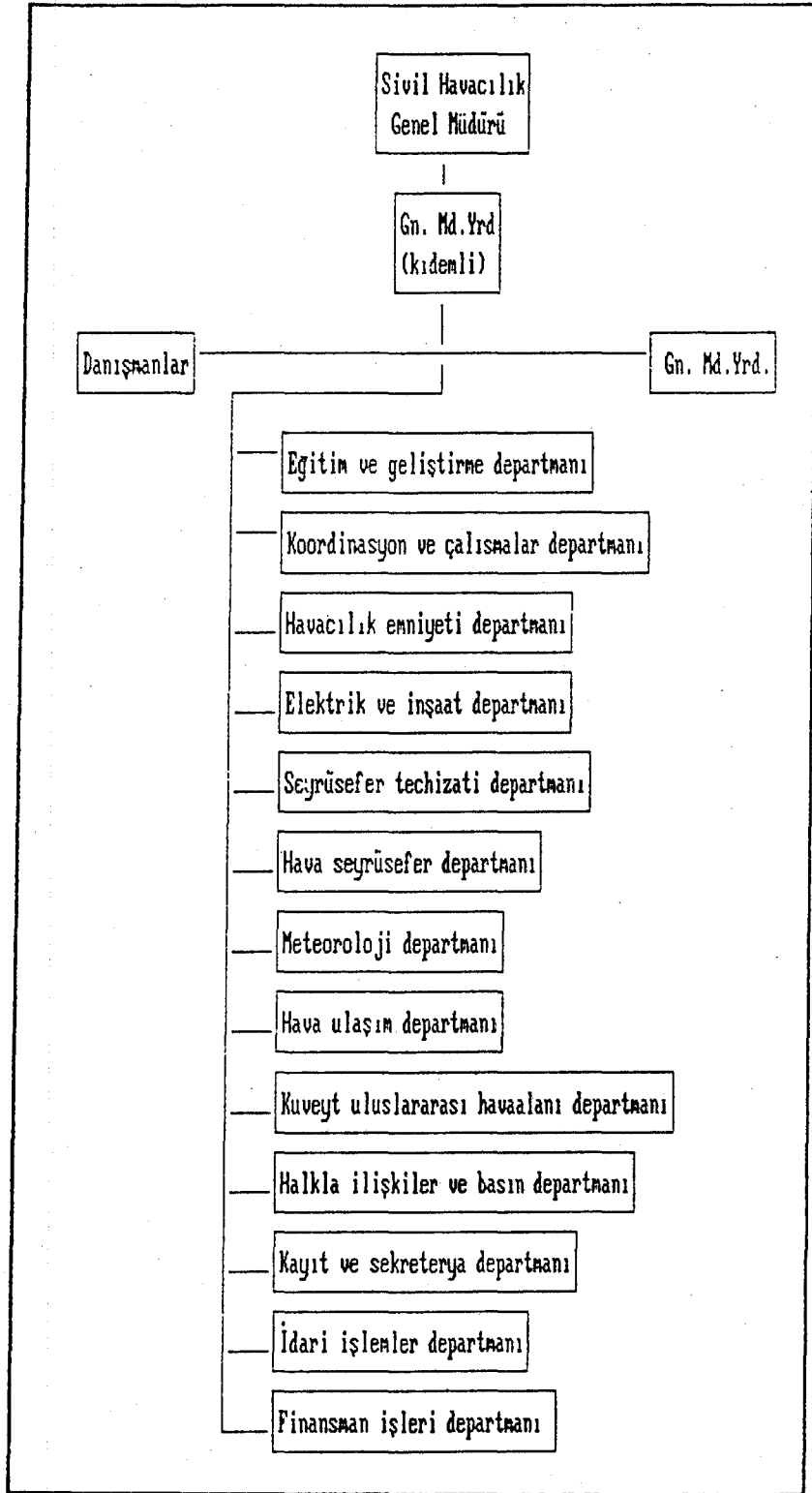
Kuveyt Sivil Havacılık Otoritesi, Hizmet İşlemleri Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Bakanlığa bağlı Sivil Havacılık Yüksek Konseyi, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nü yönlendirmektedir. Meteoroloji Hizmetleri de, Sivil Havacılığa bağlıdır.

Kuveyt Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün önemli bölümleri şunlardır:

- Hava Ulaşım,
- Meteoroloji,
- Hava Seyrüsefer,
- Seyrüsefer Teşkilatı,
- Elektrik ve İnşaat,
- Uçuş Emniyet,
- Eğitim ve Geliştirme,
- Koordinasyon ve Çalışmalar,
- Finansman İşleri, İdari İşler, Kayıt ve Sekreterya ile Halkla İlişkiler,
- Kuveyt Uluslararası Havaalanı.

Kuveyt Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI- 33'te verilmiştir (44).

(44) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 173; Amd.: 186 ve Amd.: 207.



ŞEKİL VI-33: Kuveyt Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.207)

1.35. Kıbrıs (Güney) Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü

Kıbrıs (Güney) Sivil Havacılık Otoritesi, Haberleşme ve Çalışma Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü'nün bölümleri şunlardır.

- Hava Ulaştırma,
- Harekat,
- Kaza İnceleme.

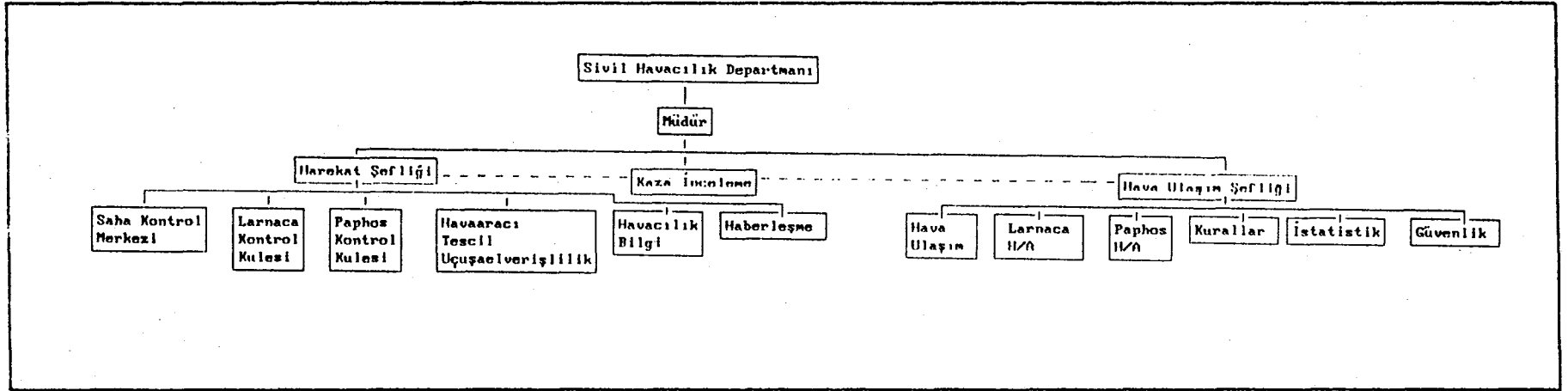
Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü, havaalanlarından ve güvenliklerinden de sorumludur. Meteoroloji Hizmetleri, Tarım ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'na bağlıdır. Havacılık haberleşme hizmetleri, bir kontrat ile Kıbrıs (Güney) Haberleşme Otoritesi'ne yaptırılmaktadır.

Kıbrıs (Güney) Sivil Havacılık Departmanı'nın Organizasyon Şeması, Şekil VI- 34'de verilmiş olup, bölüm detayları da Şekil'de gösterilmiştir (45).

1.36. Kuzey Kore Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü

Kuzey Kore Sivil Havacılık Otoritesi, "Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü" şeklinde teşkilatlanmış olup, önemli bölümleri şunlardır:

(45) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 186 ve Amd.: 197.



ŞEKİL VI-34: Kıbrıs (Güney) Sivil Havacılık Departmanı
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.198)

- İdari İşlemler,
- Uçuş Harekat,
- Teknik,
- Uluslararası İlişkiler,
- Hava Ulaşım,
- Finansman ve Döviz.

Kuzey Kore Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI- 35'de verilmiş olup, yukarıda yazılı bölümlerin önemli alt birimleri de Şekil'de gösterilmiştir (46).

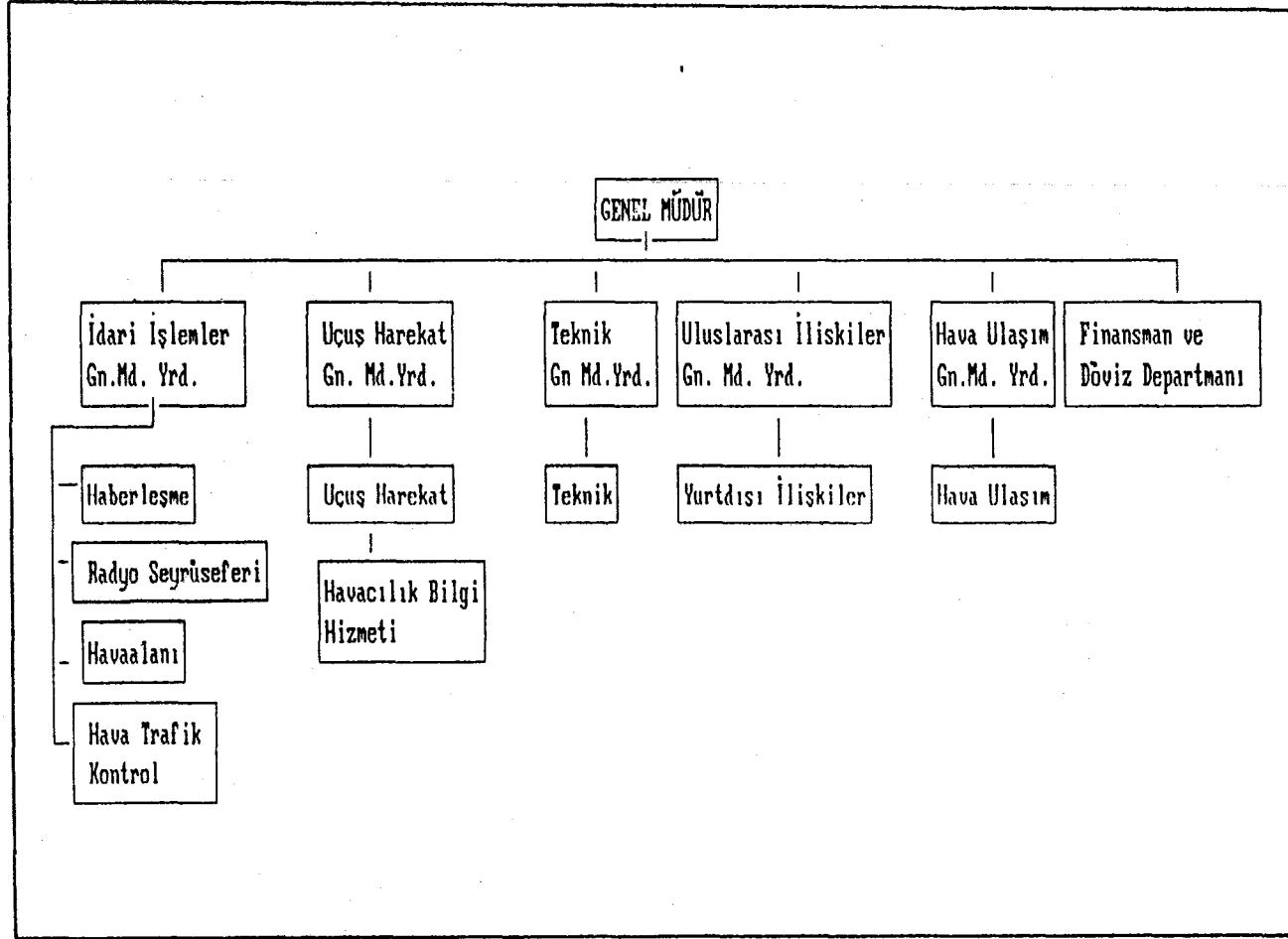
1.37. Lesotho Sivil Havacılık Departmanı

Lesotho Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'nın altında, "Sivil Havacılık Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Meteoroloji hizmetleri ayrı bir departman tarafından yürütülmektedir.

Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün önemli bölümleri şunlardır:

- Hava Ulaşım,
- Haberleşme ve Seyrüsefer Yardımcıları,
- Havaalanları,
- Hava Trafik Hizmetleri,
- Uçuş Harekat,
- Uçuşa Elverişlilik,

(46) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 185 ve Amd.: 197.



ŞEKİL VI-35: Kuzey Kore Sivil Havacılık İdaresi
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd 198)

- Muhasebe,
- Personel,
- Moshoeshoe I Uluslararası Havaalanı.

Lesotho Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması
Şekil VI- 36'da verilmiştir (47).

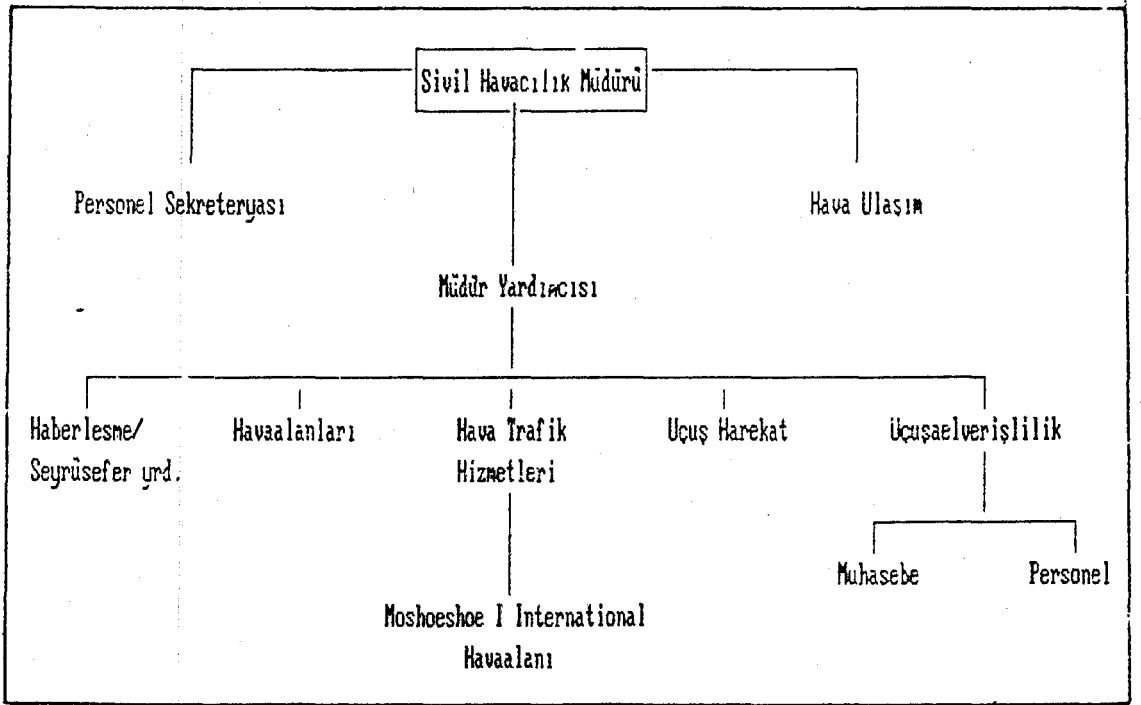
1.38. Liberya Sivil Havacılık Müdürlüğü

Liberya Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma Bakanlığı'nın altında, "Sivil Havacılık Müdürlüğü" şeklinde teşkilatlanmış olup, ana bölümleri aşağıdadır:

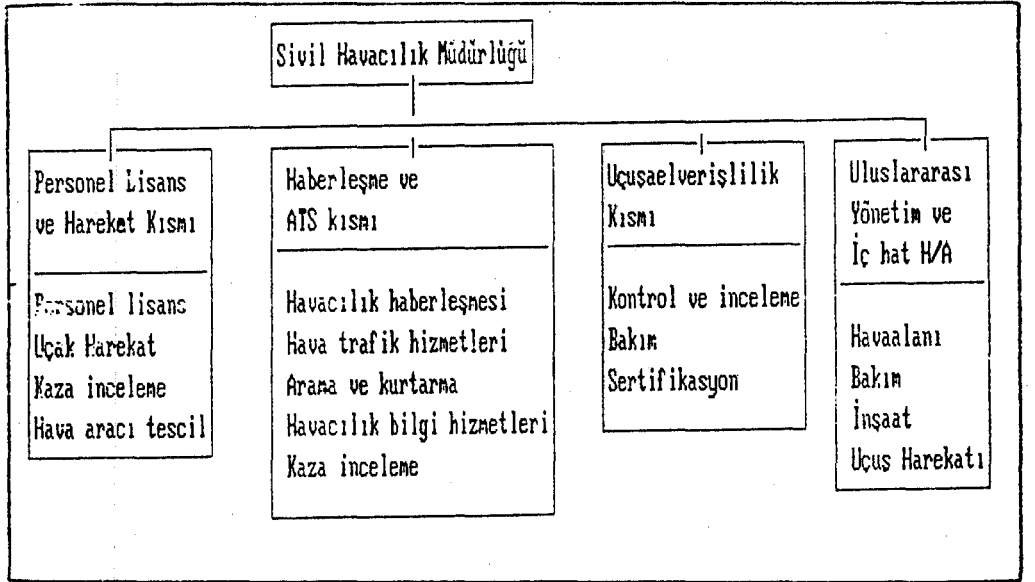
- Personel Lisans ve Harekat Kısmı,
- Haberleşme ve ATS Kısmı,
- Uçuşa Elverişlilik Kısmı,
- Uluslararası Yönetim ve İç Hat Havaalanları.

Liberya Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması
Şekil VI - 37'de verilmiş olup, bölümlere ait alt detaylar da Şekil'de gösterilmiştir (48).

-
- (47) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 183; Amd.: 185 ve Amd.: 207.
(48) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 176; Amd.: 202 ve Amd.: 205.



ŞEKİL VI-36: Lesotho Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.207)



ŞEKİL VI-37: Liberya Sivil Havacılık Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.205)

1.39. Lübnan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Lübnan Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma ve Çalışma Bakanlığı'nın altında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü " şeklinde teşkilatlanmış olup, önemli bölümleri şunlardır:

- Teknik İşlemler:
 - Hava Trafik Hizmetleri Departmanı,
 - Havacılık Haberleşmesi Departmanı,
 - Teknik Techizat ve Planlama Departmanı,
- Havaalanları Yönetimi:
 - Havaalanı Planlama Departmanı,
 - Havacılık Meteorolojisi Departmanı,
 - Araştırma ve Planlama Departmanı,
 - Hava Ulaşım Departmanı,
 - İdari İşlemler Servisi.

Lübnan'da, Ulaştırma ve Çalışma Bakanı'nın Başkanlığında, Sivil Havacılık Genel Müdürü, Turizm Genel Müdürü, Ekonomi ve Ticaret Genel Müdürü ve Dışişleri Bakanlığı'ndaki Ekonomik İlişkiler Genel Müdürü'nün üye olduğu "Sivil Havacılık Yüksek Konseyi" Ülke sivil havacılığını yönlendirmektedir (48).

(49) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 186 ve Amd.: 206.

1.40. Macaristan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Macaristan Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma, Haberleşme ve İnşaat Bakanlığı'nın altında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Meteoroloji hizmetleri, ulusal bir kuruluş tarafından yürütülmektedir. Macaristan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Şekil VI-38'de verilen Organizasyon Şeması'nda, bölümler ve birimleri gösterilmiştir (50).

1.41. Malawi (Niyasaland) Sivil Havacılık Departmanı

Malawi Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma ve Haberleşme Temel Sekreteri (Bakanlık Seviyesinde)'nin altında "Sivil Havacılık Departmanı" olarak teşkilatlanmıştır. Meteoroloji hizmetleri ayrı bir departman tarafından yürütülmektedir.

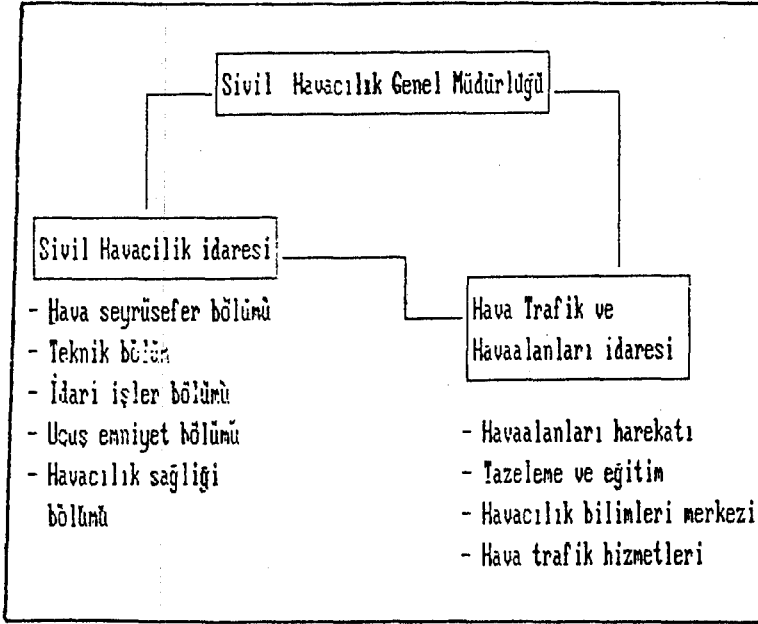
Sivil Havacılık Departmanı'nın bölümleri şunlardır:

- Yangınla Mücadele,
- Harekat (Hava Ulaşım- Uluslararası),
- Hava Trafik Kontrol,
- Havaalanları,
- Harekat (Uçuş Harekat ve Lisans),
- Uçuşa Elverişlilik,
- Haberleşme Mühendisliği (Elektronik dahil).

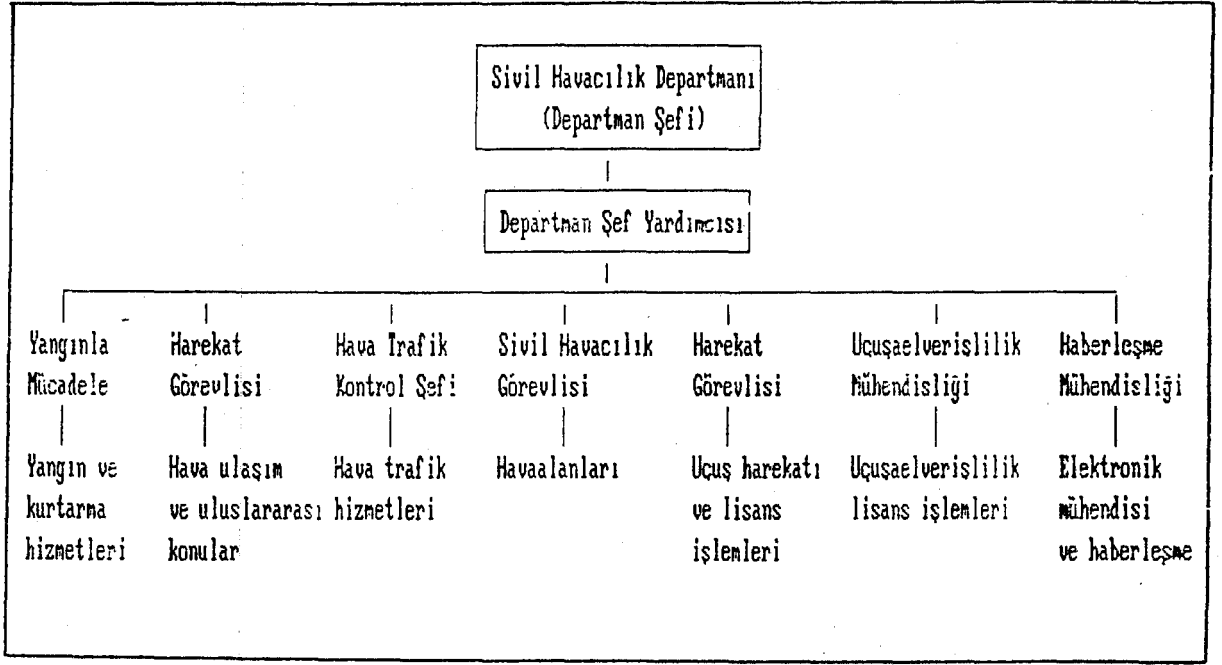
Malawi Sivil Havacılık Departmanı'nın Organizasyon Şeması, Şekil VI-39'da verilmiştir (51).

(50) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 184; Amd.: 197 ve Amd.: 206.

(51) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 185 ve Amd.: 201.



ŞEKİL VI-38: Macaristan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 206)



ŞEKİL VI-39: Malawi Sivil Havacılık Departmanı
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 201)

1.42. Maldiv Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü

Maldiv Adaları, Sivil Havacılık Otoritesi, "Sivil Havacılık Müdürlüğü" şeklinde teşkilanmış olup, önemli bölümleri şunlardır:

İdari İşlemler Kısmı;

- İdari İşler,
- Finansman,

Hava Ulaşım,

Havacılık Kısmı;

- Uçuşa Elverişlilik.

Maldiv Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması, Şekil VI - 40 'da verilmiş olup, yukarıda yazılı bölümlerini alt birimleri Şekil'de gösterilmiştir (52).

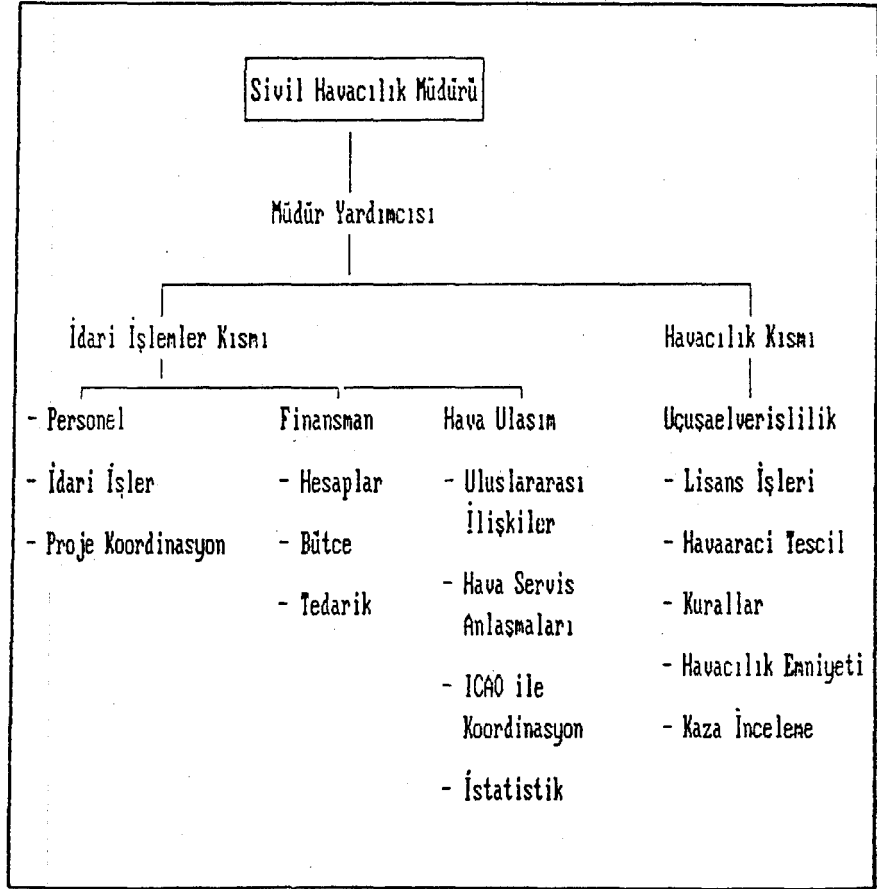
1.43. Malezya Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü

Malezya Sivil Havacılık Otoritesi Ulaştırma Bakanlığı'nın altında "Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. İki Genel Müdür Yardımcısına bağlı bölümleri şunlardır:

(1) Hukuk Bölümü;

- Hava Ulaşım,
- Havaalanı Yönetim ve Ticari İşler,
- Finansman,

(52) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 127; Amd.: 185; Amd.: 197 ve Amd.: 199.



ŞEKİL VI-40: Maldiv Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.199)

- İdari İşler ve Personel,
- Sivil Havacılık Koleji,

(2) Hava Trafik Hizmetleri Bölümü;

- Mühendislik,
- Uçuş Harekat,
- Havaalanı Acil Durum Hizmetleri,
- Havaalanı Güvenlik,
- Havaalanı Geliştirme,
- Havacılık Haberleşme.

Malezya Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü'nün, organizasyon yapısında dikkati çeken bir husus, uçuş biriminde 10 müdür yardımcısının, uçuşa elverişlik biriminde de 8 müdür yardımcısının görev yapmakta olduğudur.

Malezya Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI - 41'de verilmiş olup, bölüm alt birimleri Şekil'de gösterilmiştir (53).

1.44. Malta Sivil Havacılık Müdürlüğü

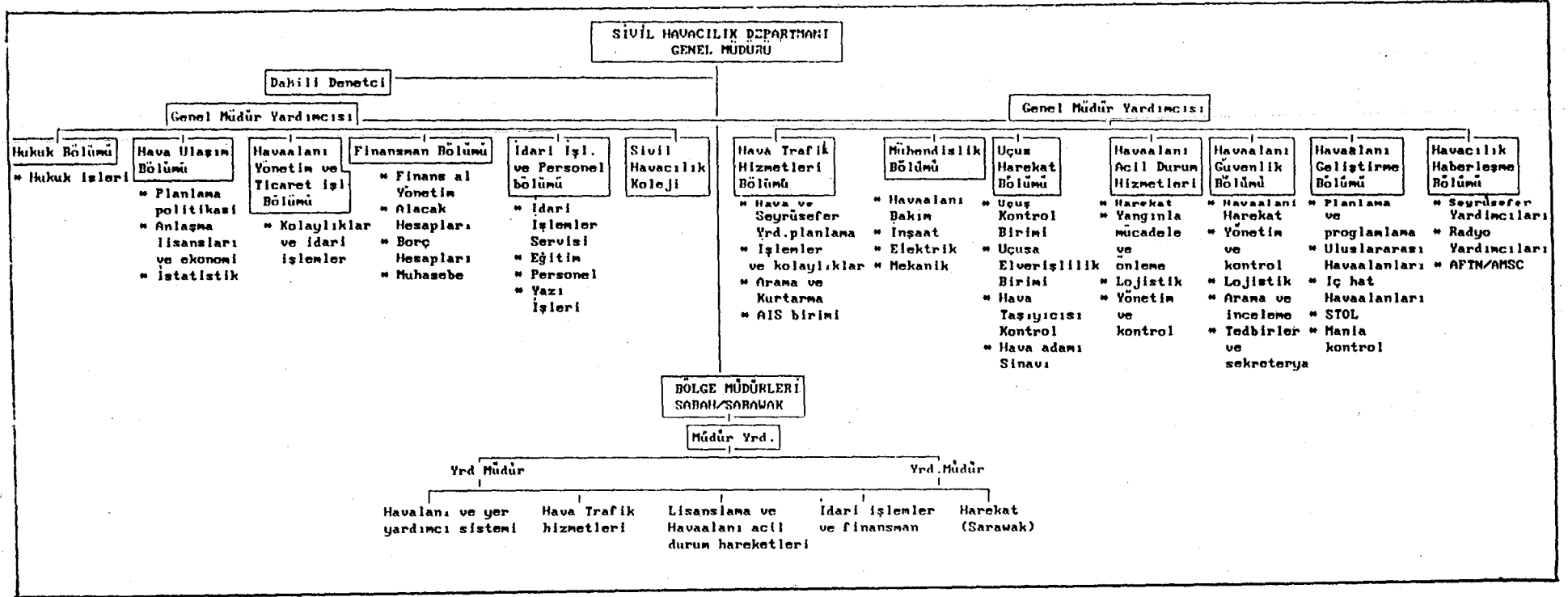
Malta Sivil Havacılık Otoritesi, Başbakanlığa bağlı "Sivil Havacılık Müdürlüğü" şeklinde teşkilatlanmış olup, önemli bölümleri şunlardır:

İdari İşler,

Harekat Kolaylıkları;

- Uçak Harekatı, Hava Trafik Kontrol, Meteoroloji, Yangınla Mücadele,

(53) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 183 ve Amd.: 185.



ŞEKİL VI-41: Malezya Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604 Amd.183)

Teknik Hizmetler,

- Makina, Haberleşme, Elektrik ve İnşaat Mühendislikleri.

Malta Sivil Havacılık Müdürlüğü'ndeki birçok yöneticinin faal askeri personel olduğu görülmekte olup, Organizasyon Şeması Şekil VI - 42'de verilmiştir (54).

1.45. Mozambik Sivil Havacılık Devlet Sekreteryası

Mozambik Sivil Havacılık Otoritesi, Posta, Haberleşme ve Sivil Havacılık Bakanlığı'nın altında, " Sivil Havacılık Devlet Sekreteryası" şeklinde teşkilatlanmıştır. Meteoroloji Hizmetleri birimi de aynı Bakanlığa bağlıdır.

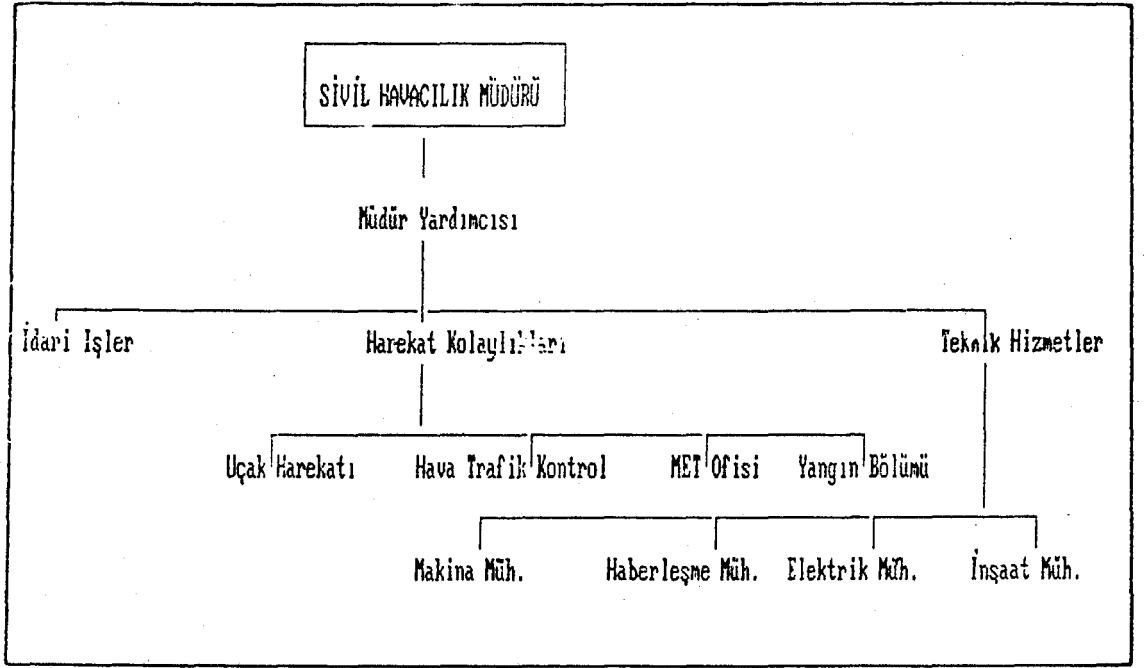
Sivil Havacılık Devlet Sekreteryası'nın önemli birimleri şunlardır:

- Hava Ulaşım ve Genel Havacılık,
- Ulusal Havacılık Okulu,
- Havaalanları (Hava Seyrüsefer ve Uçuş Emniyet),
- Mozambik Hava Yolları.

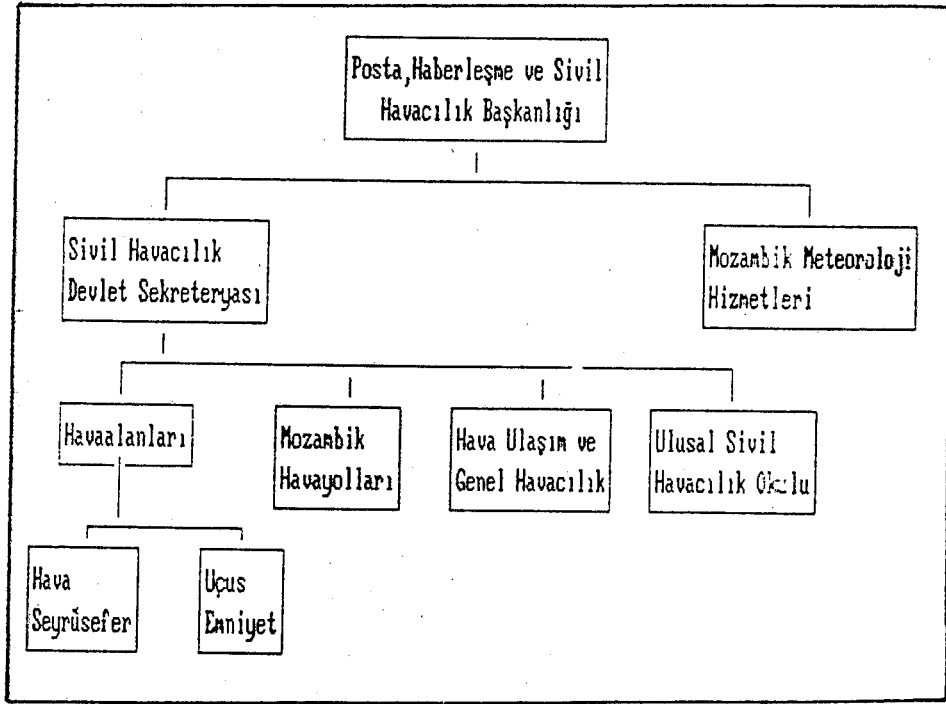
Mozambik Sivil Havacılık Otoritesi'nde dikkati çeken husus, tüm havaalanları ile, Mozambik Hava Yolları'nın , Sivil Havacılık Otoritesi tarafından işletilmesidir. Sivil Havacılık Devlet Sekreteryası'nın Organizasyon Şeması, Şekil VI- 43'de verilmiştir (55).

(54) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 184; Amd.: 187 ve Amd.: 202.

(55) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 183.



ŞEKİL VI-42: Malta Sivil Havacılık Müdürlüğü Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.202)



ŞEKİL VI-43: Mozambik Sivil Havacılık Devlet Sekreteryası Posta, Haberleşme ve Sivil Havacılık Başkanlığı Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 183)

1.46. Mısır Sivil Havacılık Otoritesi

Mısır Sivil Havacılık Otoritesi, Turizm ve Sivil Havacılık Bakanlığı'nın altında "Sivil Havacılık Otoritesi" ismiyle teşkilatlanmış olup, bir "Yönetim Kurulu" marifetiyle yönlendirilmektedir. Yönetim Kurulu Başkanı, Sivil Havacılık Otoritesi'nin en üst yöneticisidir.

Mısır Sivil Havacılık Otoritesi'nin önemli bölümleri şunlardır:

- Merkezi Mühendislik,
- Merkezi Havaalanları ve Haberleşme Hizmetleri,
- Merkezi Hava Ulaşım,
- Merkezi Havaalanları İnşaat Planlama,
- Merkezi Seyrüsefer Yardımcıları Mühendisliği,
- Merkez Havacılık Bilgi Hizmetleri ve Havaalanı Hizmetleri,
- Merkezi Uçuş Harekat,
- Merkezi Mısır Hava Sahası,
- Merkezi Sivil Havacılık Otoritesi Güvenlik,
- Merkezi Hava Aracı Kaza İnceleme ve Önleme.

Meteoroloji hizmetleri, ayrı bir Otorite tarafından yürütülmektedir (56).

(56) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 183; Amd.: 186; Amd.: 212 ve Amd.: 213.

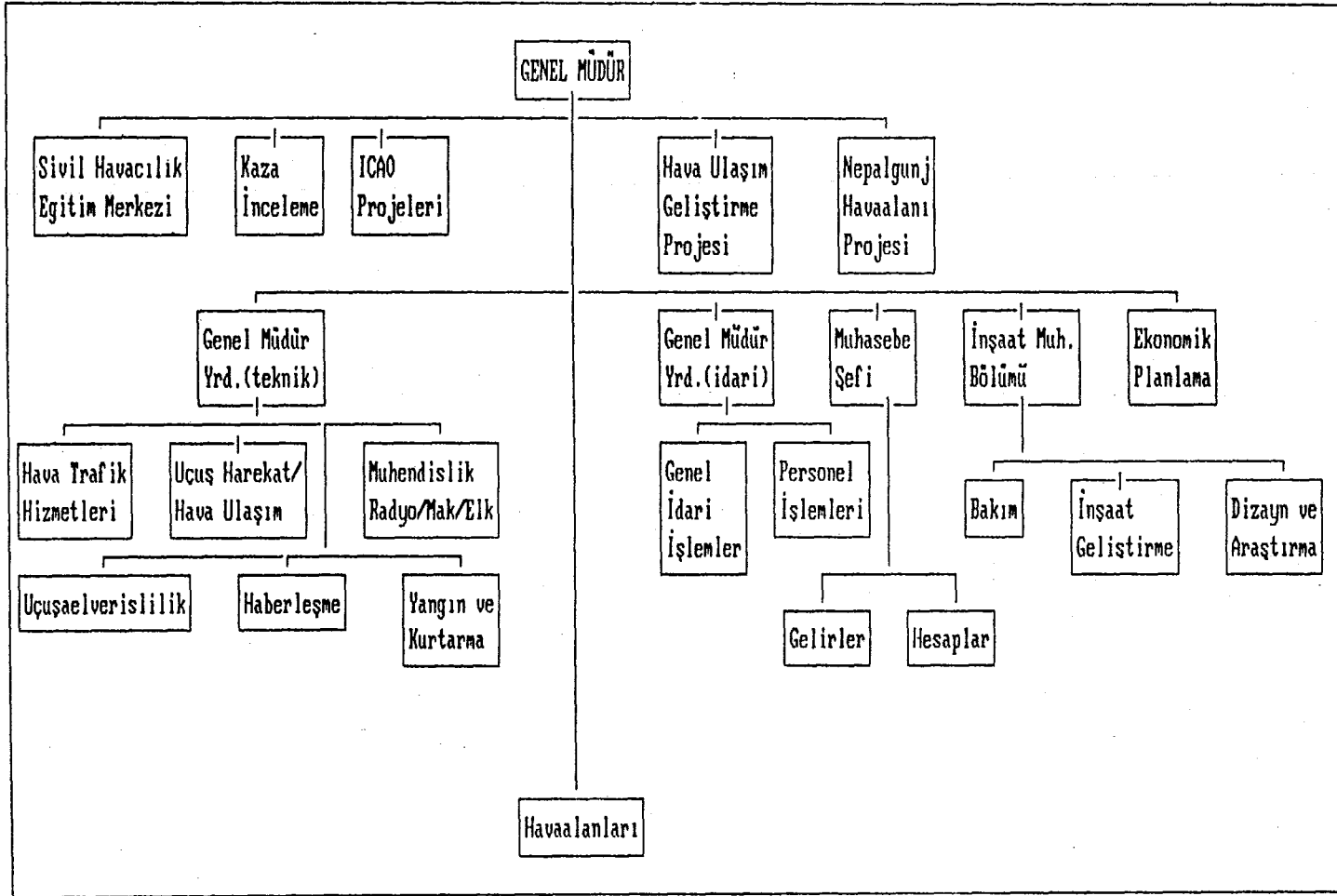
1.47. Nepal Sivil Havacılık Departmanı Genel müdürlüğü

Nepal Sivil Havacılık Otoritesi, Turizm Bakanlığı'nın altında, "Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Proje çalışmalarının dahi Genel Müdür'e bağlı bölümler halinde gösterildiği teşkilat da aşağıda belirtilen toplam 17 bölüm bulunmaktadır:

- Hava Trafik Hizmetleri,
- Uçuş Harekat/ Hava Ulaşımı,
- Radyo Mühendisliği/ Mekanik/Elektronik,
- Uçuşa Elverişlilik,
- Haberleşme,
- Yangınla Mücadele ve Kurtarma,
- Havaalanları,
- Genel İdari İşleri ile Muhasebe,
- İnşaat Mühendisliği ile Dinamik Planlama,
- Kaza İnceleme,
- ICAO Projeleri,
- Hava Ulaşım Geliştirme Projesi,
- Nepalgunj Havaalanı Projesi,
- Sivil Havacılık Eğitim Merkezi.

Nepal'de havaalanları da Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü'ne bağlı olup, Havacılık Güvenliği'de bu Genel Müdürlüğün sorumluluğundadır. Nepal Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI-44'de verilmiştir (57).

(57) Daha detaylı bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 185; Amd.: 196; Amd.: 200 ve Amd.: 207.



ŞEKİL VI-44: Nepal Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü,
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 207)

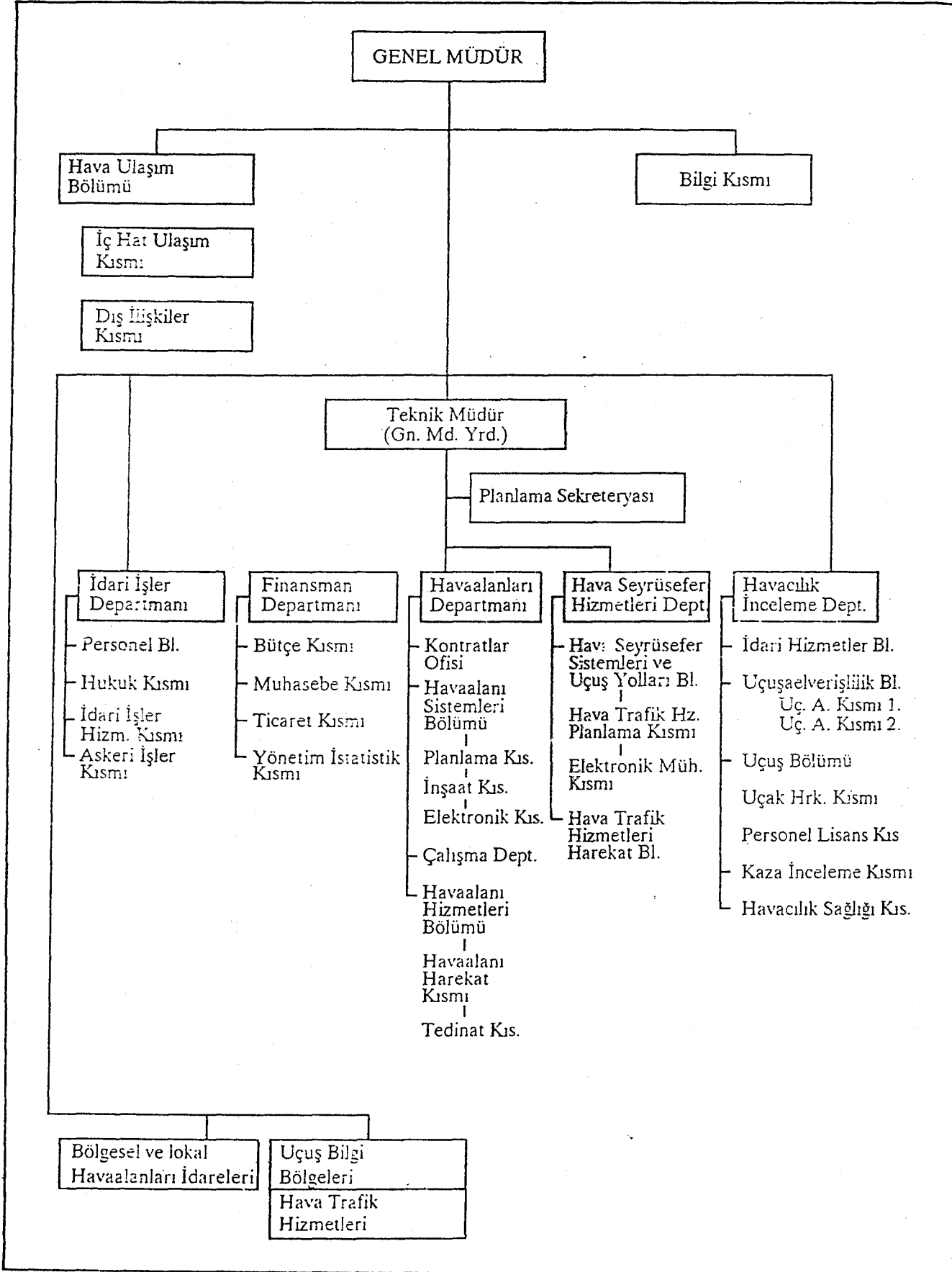
1.48. Norveç Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü

Norveç Sivil Havacılık Otoritesi "Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır.

Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması Şekil VI-45'de verilmiş olup, önemli bölümleri şunlardır (58):

- Hava Ulaşım Bölümü,
- İç Hat Ulaşım Kısmı,
- Dış İlişkiler Kısmı,
- Bilgi Kısmı,
- İdari İşlemler Departmanı;
 - Personel Bölümü,
 - Hukuk Kısmı,
 - İdari Hizmetler Kısmı,
 - Askeri İşler Kısmı,
- Finansman Departmanı;
 - Bütçe Kısmı,
 - Muhasebe Kısmı,
 - Ticari Kısmı,
 - Yönetim ve İstatistik Kısmı,
- Havaalanları Departmanı;
 - Kontrol Ofisi,
 - Havaalanı Sistemleri Bölümü,

(58) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 184; Amd.: 199; Amd.: 200; Amd.: 203 ve Amd.: 205.



ŞEKİL VI-45: Norveç Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 199)

- Planlama Kısmı,
- İnşaat Kısmı,
- Elektronik Kısmı,
- Geliştirme Departmanı,
- Havaalanı Hizmetleri Bölümü,
- Havaalanı Hareket Kısmı,
- Techizat Kısmı,
- Hava Seyrüsefer Hizmetleri Departmanı;
 - Hava Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri ve Uçuş Yolları Bölümü,
 - Hava Trafik Hizmetleri Planlama Kısmı,
 - Elektronik Mühendisliği Kısmı,
 - Hava Trafik Hizmetleri Harekatı Bölümü,
- Havacılık İnceleme Departmanı;
 - İdari Hizmetler Birimi,
 - Uçuşa Elverişlilik Bölümü ve Kısımları,
 - Uçuş Bölümü,
 - Uçak Harekatı Kısmı,
 - Personel Lisans Kısmı,
 - Kaza İnceleme Kısmı,
 - Havacılık Sağlığı Kısmı,
 - Bölgesel ve Lokal Havaalanları İdareleri,
 - Uçuş Bilgi Bölgeleri ve Hava Trafik Hizmetleri Birimleri.

1.49. Pakistan Sivil Havacılık Otoritesi

Pakistan Sivil Havacılık Otoritesi, "Sivil Havacılık Otoritesi" adıyla teşkilatlanmış, en üst yöneticisi "Genel Müdür" dür.

Pakistan Sivil Havacılık Otoritesi'nin Organizasyon Şeması, Şekil VI- 46'da verilmiş olup, Şekil'de alt birimleri gösterilmiş olan bölümleri aşağıdadır:

- İdari İşler Müdürlüğü,
- Harekat Müdürlüğü,
- Finansman Müdürlüğü,
- Teknik Müdürlük,
- Projeler Müdürlüğü,
- Kaza İnceleme Bürosu,
- Uçuş İnceleme Kısmı.

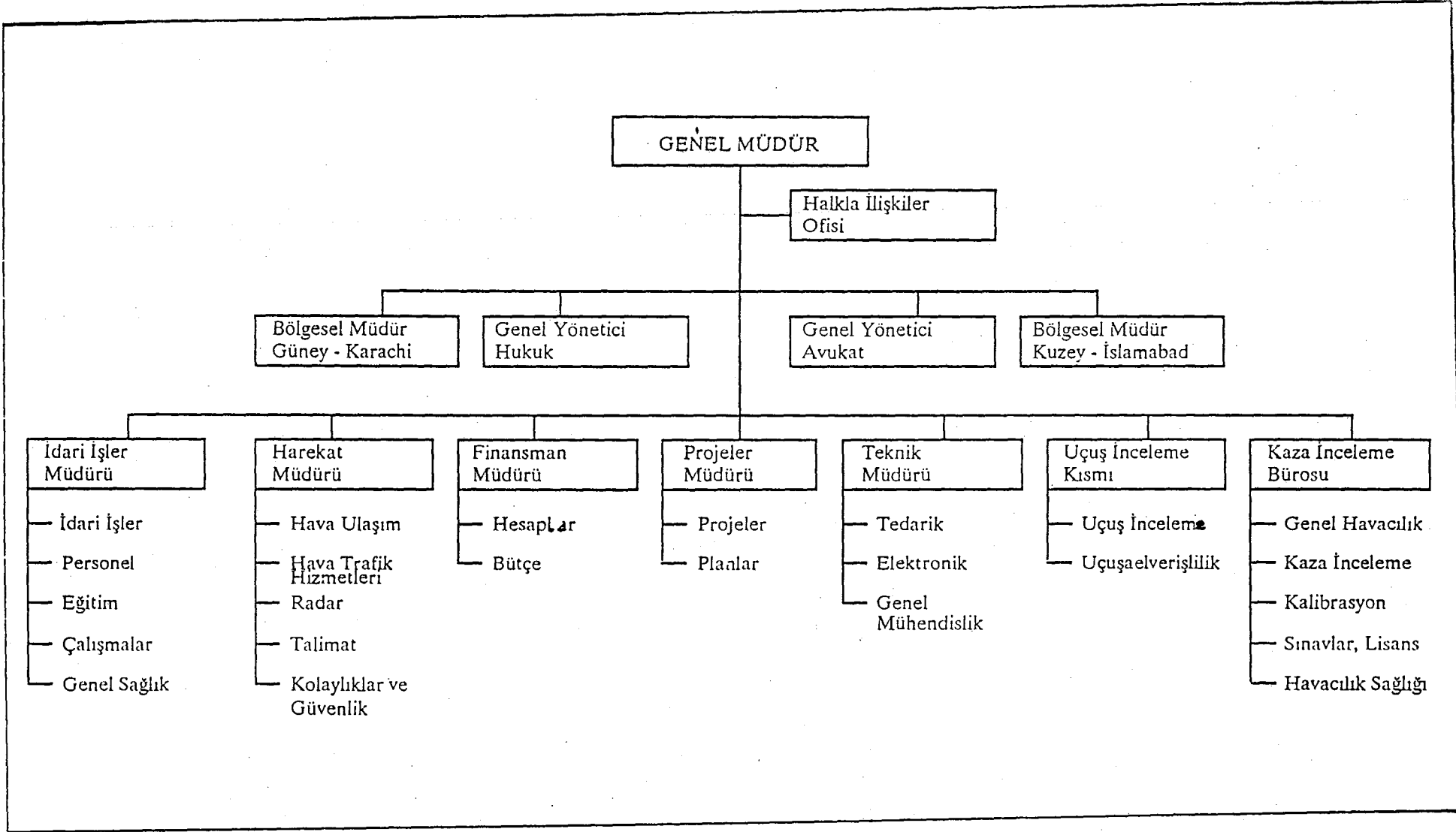
Pakistan'da havaalanlarının güvenliği "Havaalanı Güvenlik Kuvvetleri (Askeri) "tarafından sağlanmaktadır (59).

1.50. Polonya Sivil Havacılık Genel Müfettişliği

Polonya Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma ve Deniz Ekonomisi Bakanlığı'nın altında "Sivil Havacılık Genel Müfettişliği" olarak teşkilatlanmıştır. Önemli bölümleri aşağıda verilmiştir:

- Hukuksal ve Ekonomik Konularda;
 - Uluslararası İlişkiler ve ICAO Bölümü,
 - Taşımacılık ve Hizmet Bölümü,
 - Teknik ve Ekonomik Bilgiler Merkezi,
- Teknik Konularda;
 - Sivil Hava Aracı Kontrol Müfettişliği,

(59) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 184 ve Amd.: 203.



ŞEKİL VI-46: Pakistan Sivil Havacılık Otoritesi
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 203)

- Hava Araçları Tescili,
- Teknik Bölüm,
- Hava Trafik Konularında;
 - Hava Trafik Müfettişliği,
 - Hava Alanları Müfettişliği,
 - Havacılık Personeli Lisans İşlemleri,
 - Uçuş Emniyet,
 - Danışmanlar.

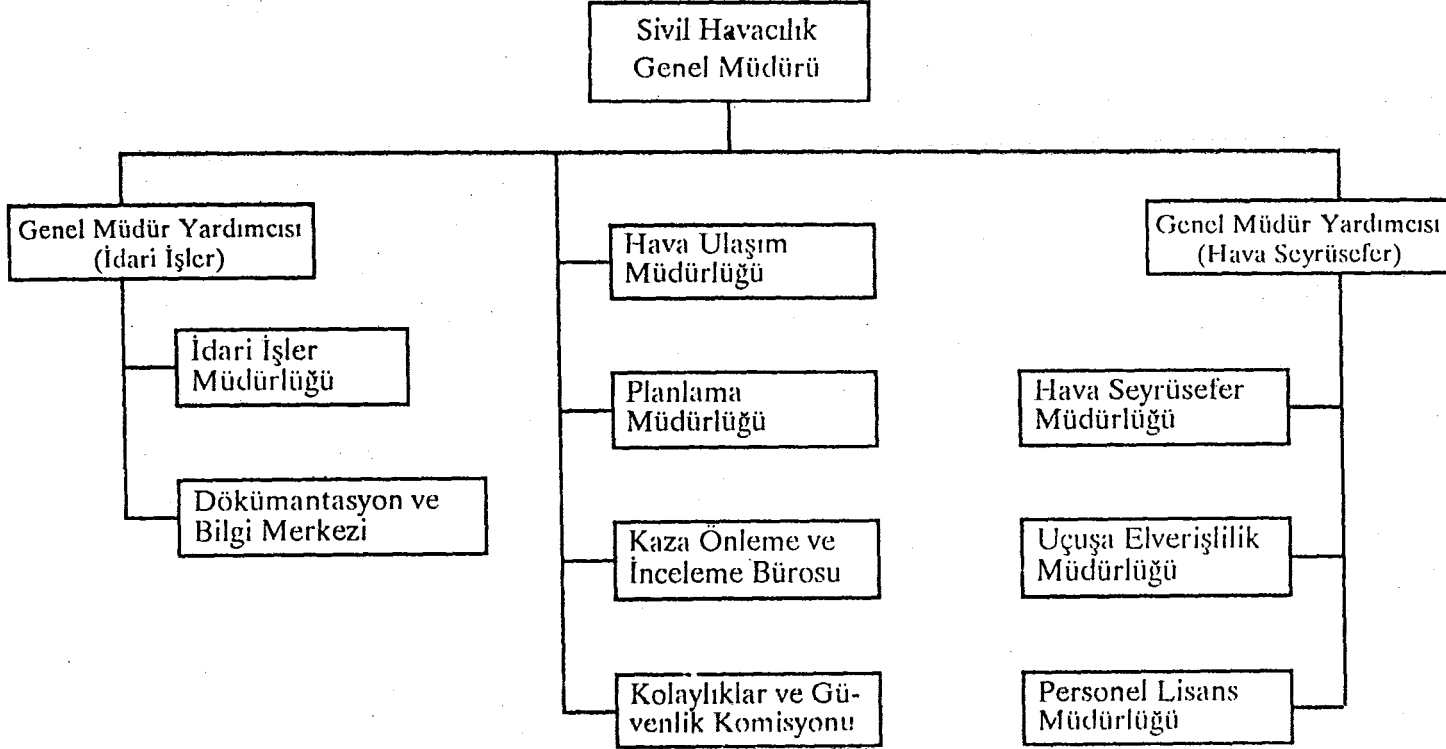
Polonya'da hava aracı kazaları ayrı bir komisyon marifeti ile incelenmektedir. Havacılık güvenliği sorumluluğu da sivil havacılıktadır (60).

1.51. Portekiz Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Portekiz Sivil Havacılık Otoritesi, "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" şeklinde teşkilatlanmıştır. Havaalanları ve hava seyrüseferi ayrı bir işletme tarafından yürütülmektedir. Meteoroloji hizmetleri ise Ulusal Meteoroloji ve Jeolojik Enstitüsü sorumluluğundadır. Portekiz Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI-47'de verilmiş olup, önemli bölümler aşağıdadır:

- Hava Ulaşım,
- Planlama,
- Kaza Önleme ve İnceleme,

(60) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 177; Amd.: 184 ve Amd.: 205.



ŞEKİL VI-47: Portekiz Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.202)

- Kolaylıklar ve Güvenlik,
- Hava Seyrüsefer,
- Uçuşa Elverişlilik,
- Personel Lisans,
- İdari İşlemler,
- Dökümantasyon ve Bilgi Merkezi.

Sivil Havacılık güvenliğinden de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü sorumludur (61).

1.52. Sierra Leone Sivil Havacılık Departmanı

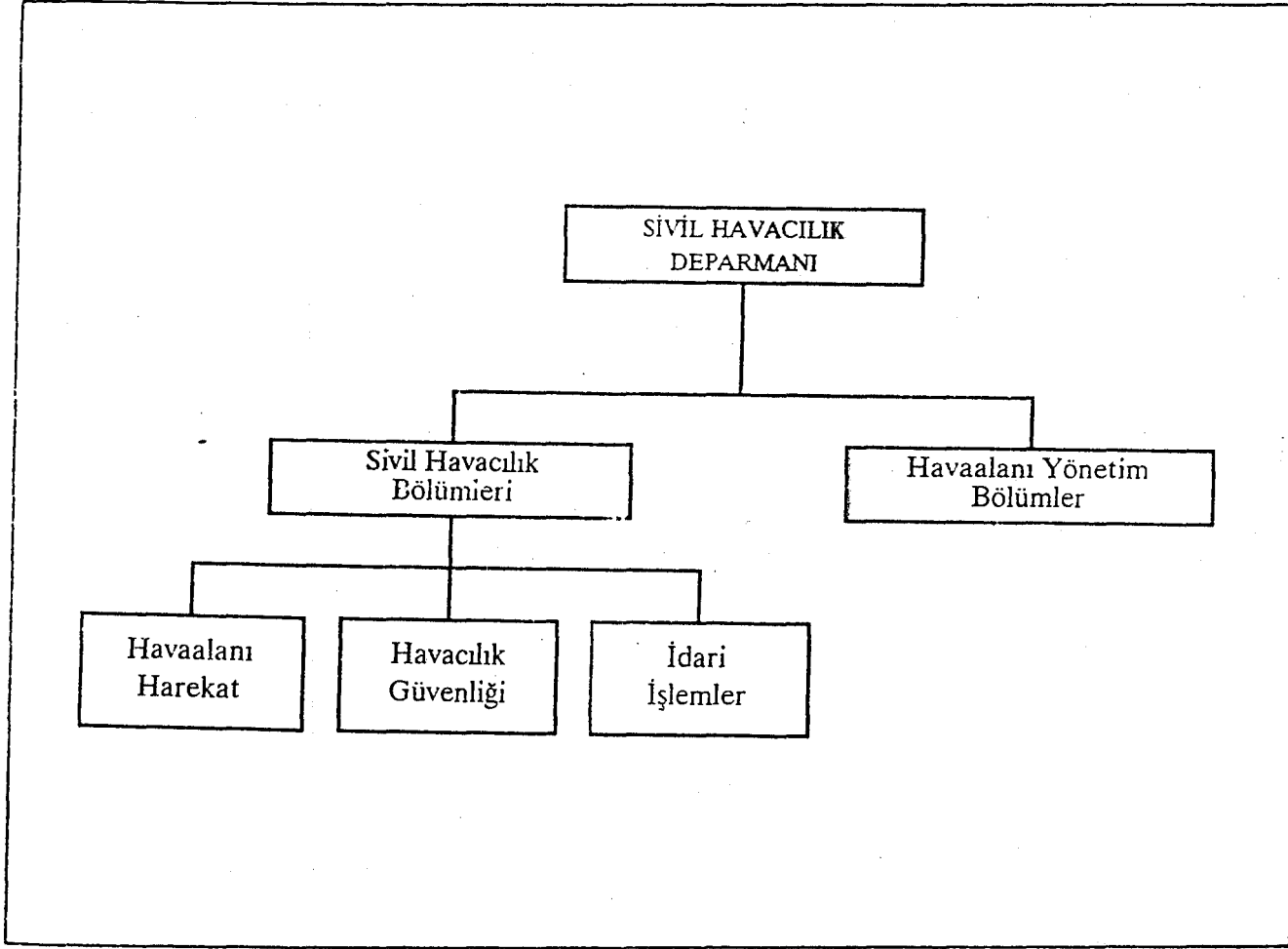
Sierra Leone Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'nın altında "Sivil Havacılık Departmanı" olarak teşkilatlanmıştır.

Sierra Leone'de Havaalanları Sivil Havacılık Departmanı'na bağlı "Havaalanları Otoritesi" tarafından işletilmekte, Meteoroloji Hizmetleri ise ayrı bir kuruluş olan Meteoroloji Departmanı tarafından verilmektedir. Sierra Leone Sivil Havacılık Departmanı'nın Organizasyon Şeması Şekil VI-48'de verilmiş olup, önemli bölümleri şunlardır (62):

- Havaalanı Harekatı,
- Havacılık Güvenliği,
- İdari İşlemler,
- Havaalanı Yönetimi.

(61) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 184; Amd.: 196; Amd.: 199 ve Amd.: 202.

(62) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 187; Amd.: 197 ve Amd.: 205.



ŞEKİL VI-48: Sierra Leone Sivil Havacılık Departmanı
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd, 198)

1.53. Singapur Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Singapur Sivil Havacılık Otoritesi, Singapur Sivil Havacılık Otoritesi Kurulu tarafından yönetilen "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" şeklinde teşkilatlanmış olup, havaalanlarının işletimi ve güvenliği de sorumluluğu altındadır.

Singapur Sivil Havacılık Otoritesi Kurulu'na bağlı Komiteler şunlardır:

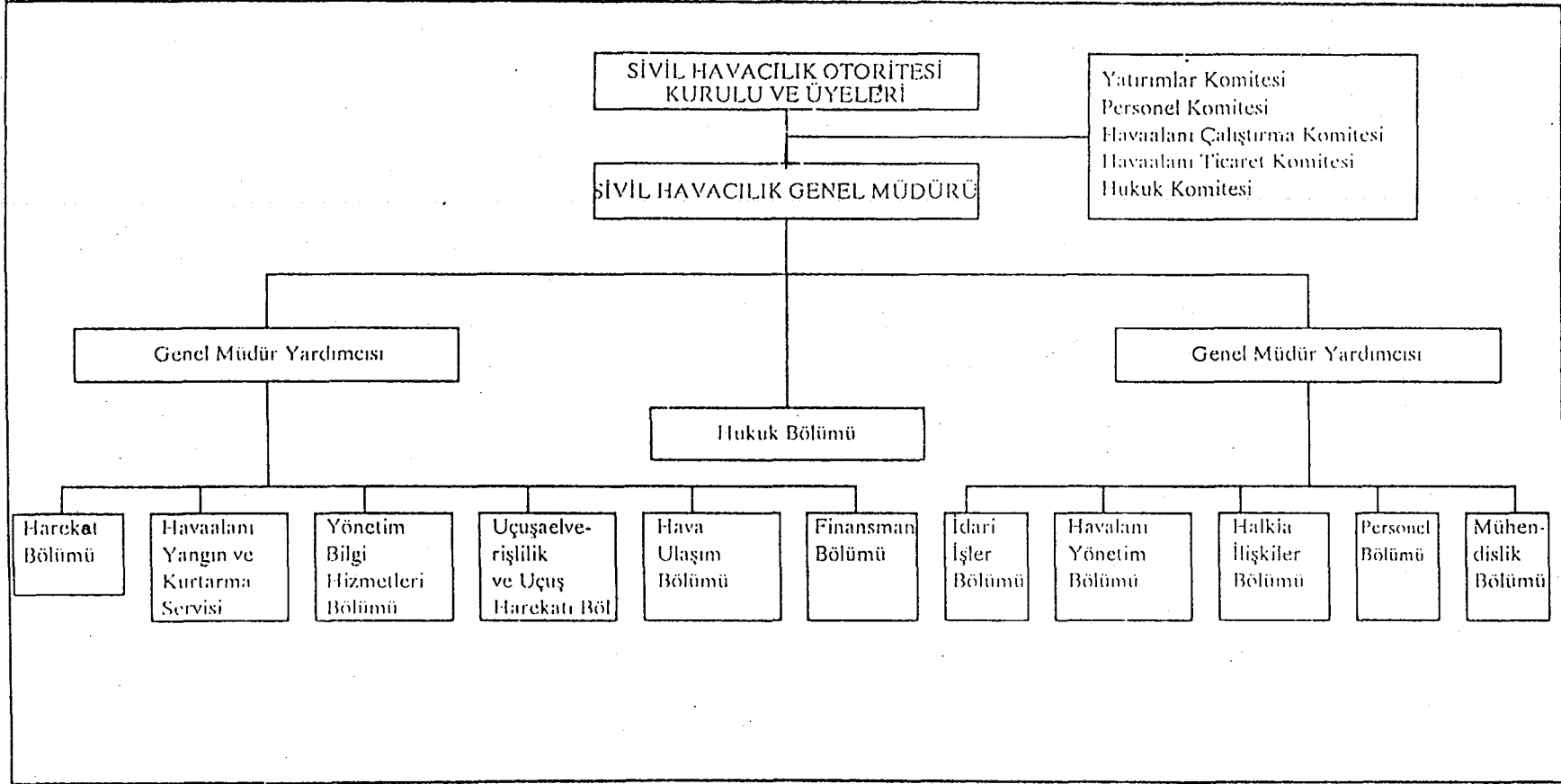
- Yatırımlar Komitesi,
- Personel Komitesi,
- Havaalanı Geliştirme Komitesi,
- Havaalanı Ticaret Komitesi,
- Hukuk Komitesi.

Singapur Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI - 49' da verilmiş olup, İki Genel Müdür Yardımcısı'na bağlı bölümler ise şunlardır (63):

(1) Harekat Bölümü;

- Havaalanı Yangınla Mücadele ve Kurtarma Servisi,
- Yönetim Bilgi Hizmetleri,
- Uçuşa Elverişlilik ve Uçuş Harekatı,
- Projeler,
- Hava Ulaşım,
- Finansman,

(63) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 126; Amd.: 176; Amd.: 185; Amd.: 186; Amd.: 187 ve Amd.: 213.



ŞEKİL VI-49: Singapur Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, And. 185)

(2) İdari İşler Bölümü;

Havaalanı Yönetimi,

Halka İlişkiler,

Mühendislik.

1.54. Solomon Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü

Solomon Adaları Sivil Havacılık Otoritesi, Havacılık ve Turizm Bakanlığı'nın altında "Sivil Havacılık Müdürlüğü (Kontrolörlüğü)" şeklinde teşkilatlanmış olup, havaalanı işletmeciliği ve güvenliğinden de sorumludur.

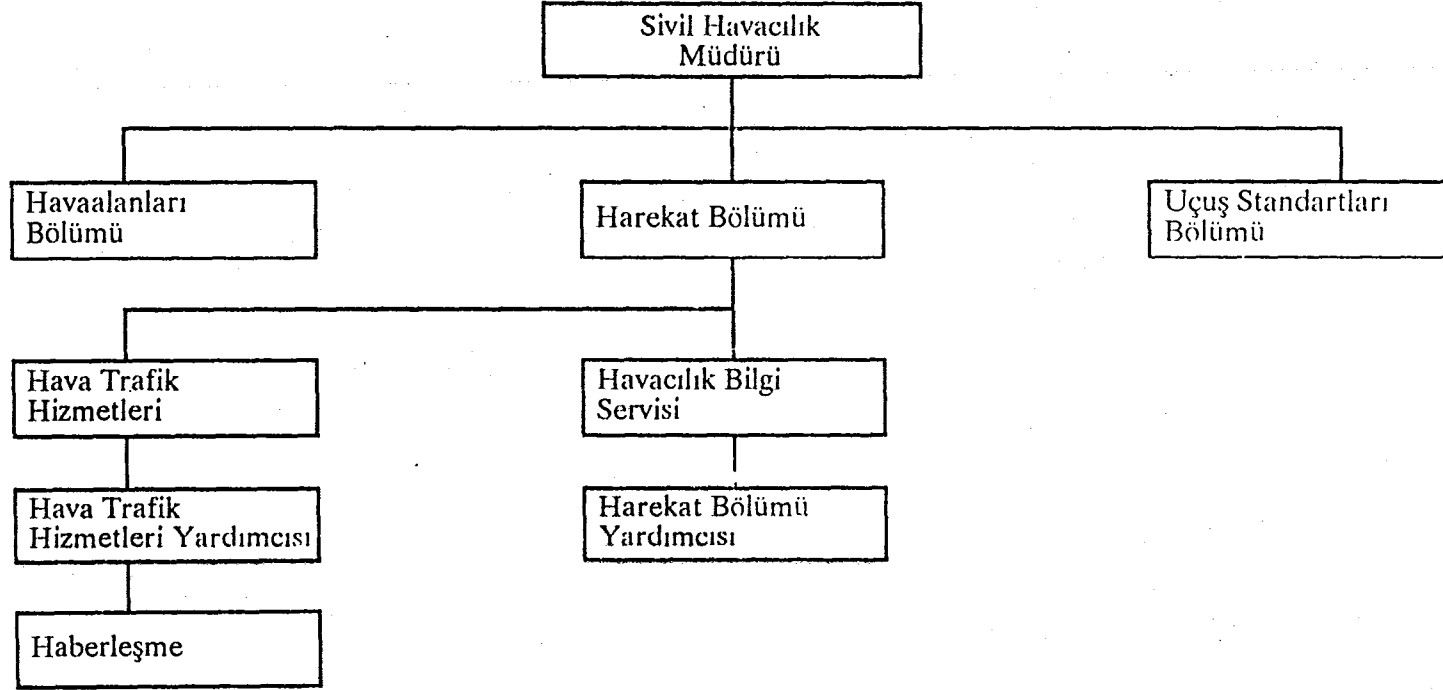
Solomon Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması Şekil VI - 50'de verilmiş olup, alt birimleri şekilde gösterilmiş bulunan önemli bölümleri şunlardır (64):

- Havaalanları,
- Harekat,
- Uçuş Standartları.

1.55. Somali Sivil Havacılık Departmanı

Somali Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma, Kara ve Hava Bakanlığı'nın altında "Sivil Havacılık Departmanı" olarak teşkilatlanmış olup, havaalanı işletmeciliği ve güvenliği ile meteoroloji hizmetlerinden de sorumludur.

(64) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 185; Amd.: 197; Amd.: 200; Amd.: 202 ve Amd.: 213.



ŞEKİL VI-50: Solomon Adaları Sivil Havacılık Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.213)

Somali Sivil Havacılık Departmanı'nın önemli bölümleri aşağıda verilmiş olup, Organizasyon Şeması Şekil VI-51'dedir (65):

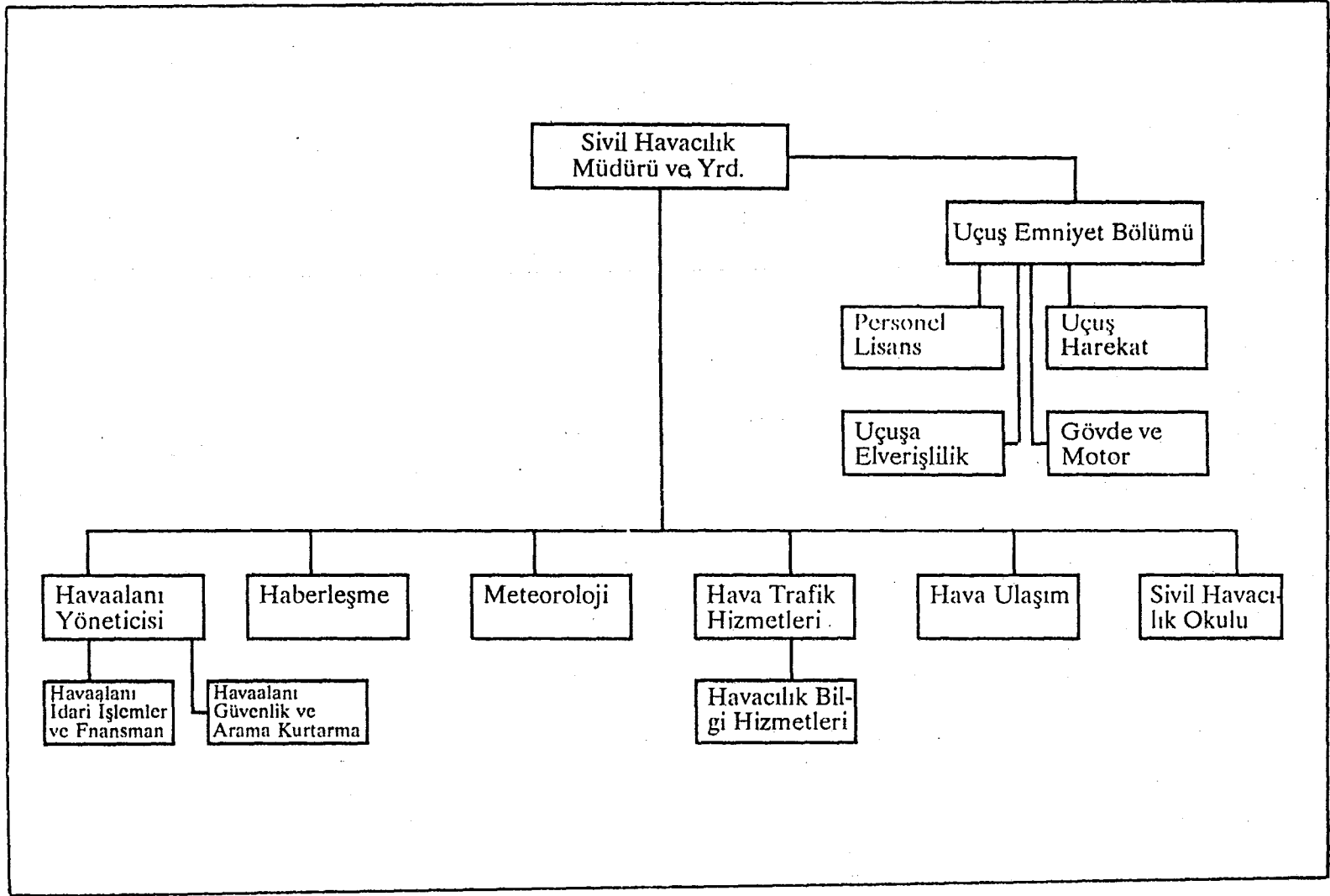
- Uçuş Emniyet Bölümü,
- Havaalanı Yöneticisi,
- Haberleşme,
- Meteoroloji,
- Hava Trafik Hizmetleri,
- Hava Ulaşım,
- Sivil Havacılık Okulu.

1.56. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) Sivil Havacılık Bakanlığı

SSCB Sivil Havacılık Otoritesi, Sivil Havacılık Bakanlığı şeklinde teşkilatlanmıştır. Bakan aynı zamanda SSCB, ICAO Komisyonu Başkanı'dır. Bakan'a bağlı bir Baş Yardımcı ve 5 Yardımcı olmak üzere 6 Bakan Yardımcısı altında Sivil Havacılıkla ilgili hizmetler düzenlenmiştir. Bakan'a doğrudan bağlı bölümler Enstitüler, Okullar ve Departmanlar aşağıda verilmiştir:

- Sivil Havacılık Devlet Araştırma Enstitüsü,
- Sivil Havacılık Devlet Araştırma ve Proje Enstitüsü,
- Sivil Havacılık Özel Uygulama ve Turizm Araştırma Enstitüsü,
- Finansman Departmanı,

(65) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 127; Amd.: 196; Amd.: 197; Amd.: 203 ve Amd.: 206.



ŞEKİL VI-51: Somali Sivil Havacılık Departmanı
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604.Amd.206)

- Sivil Havacılık Bölgesel Departmanlar,
- Merkezi Dinamik Program Departmanı,
- Uçuş Emniyeti Genel Kontrolü,
- Enstitüler ve Kolejler,
- Teknik Okullar,
- Uçuş Okulları,
- Baş Mühendis,

SSCB Sivil Havacılık Bakanlığı'nın Bakan Yardımcılarına bağlı bölümleri ise şunlardır:

- Bakan Baş Yardımcısı: Uçuş Hizmetleri Departmanı,
Hava Trafik Departmanı,
Radyo Yardımcıları ve Haberleşme
Departmanı, Havacılık Haberleşme ve
Bilgi Departmanı,
- Bakan Yardımcısı : Hava Ulaşım ve Ticaret Departmanı,
Havacılığın Ulusal Ekonomiye
Uygulamaları Departmanı,
Pazarlama Müdürlüğü,
- Bakan Yardımcısı : Teknik Bilim Departmanı,
- Bakan Yardımcısı : Uluslararası İlişkiler Departmanı,
SSCB, ICAO Komisyonu Sekreteryası,
- Bakan Yardımcısı : Personel Departmanı,
Eğitim Kuruluşları Departmanı,
Sağlık Departmanı,
- Bakan Yardımcısı : Sermaye Oluşturma Departmanı,
Yer Hizmetleri Departmanı,
Teknik Malzeme Departmanı,

SSCB Sivil Havacılık Bakanlığı'nın Organizasyon Şeması, Şekil VI-52'de verilmiştir (66).

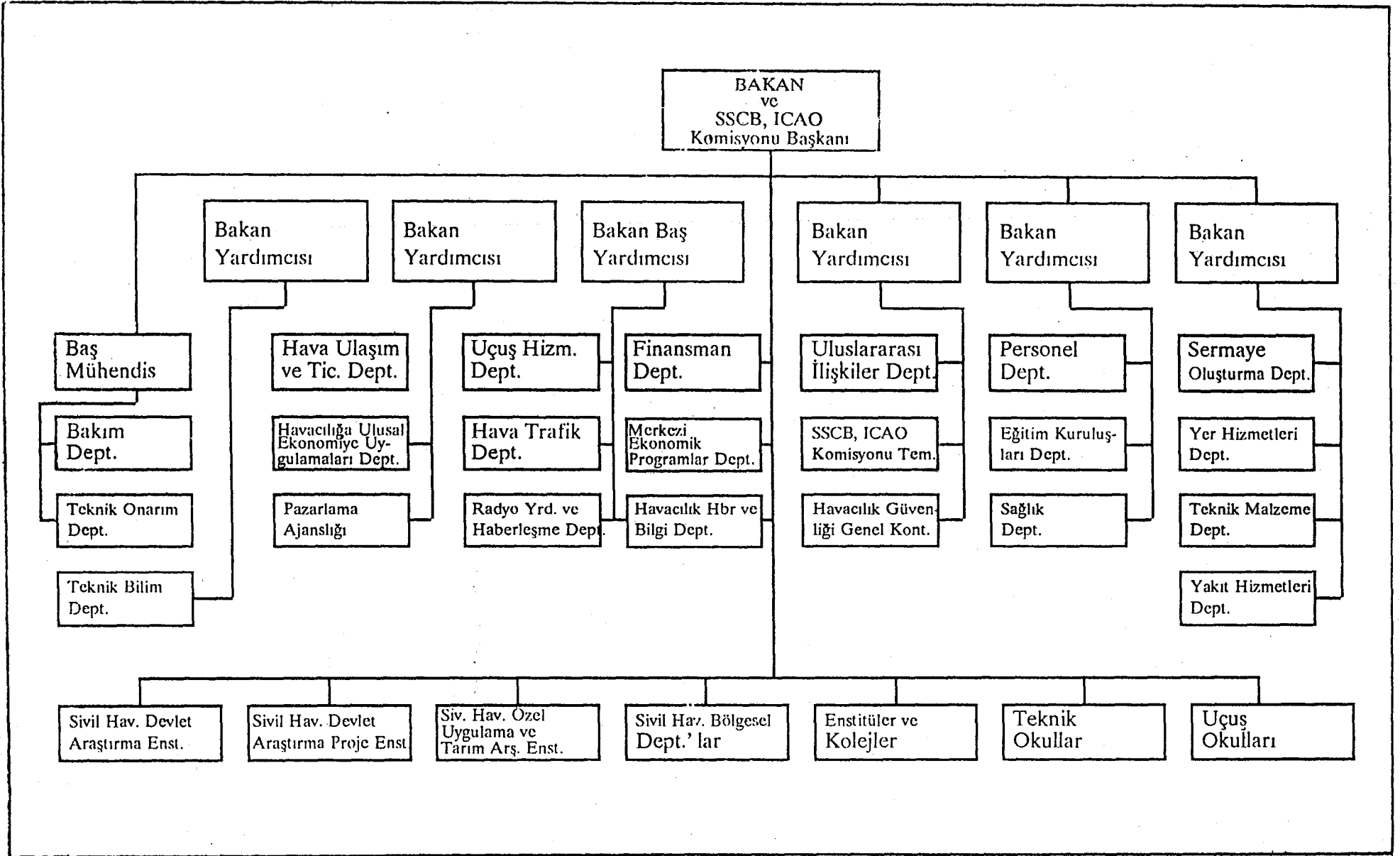
1.57. Suudi Arabistan Sivil Havacılık Başkanlığı

Suudi Arabistan Sivil Havacılık Otoritesi, Savunma ve Havacılık Bakanlığı'nın altında "Sivil Havacılık Başkanlığı" şeklinde teşkilatlanmış olup, havaalanları işletmeciliği ve güvenliğinden de sorumludur.

Suudi Arabistan Sivil Havacılık Başkanlığı'nın önemli bölümleri şunlardır:

- İdari İşler ve Finansman,
- Havacılık Standartları,
- Havaalanları Mühendisliği,
- Havaalanları Departmanı,
- Hava Trafik Hizmetleri,
- Hava Yolları Mühendisliği,
- Hukuki İşlemler,
- Eğitim,
- Bütçe ve Planlama,
- Hava Ulaşım,
- Yangınla Mücadele ve Kurtarma,
- Halkla İlişkiler,
- Havaalanı Müdürlüğü.

(66) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 184; Amd.: 202 ve Amd.: 210.



ŞEKİL VI-52: SSCB Sivil Havacılık Bakanlığı Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.184)

Yukarıda yazılı bölümler, Başkan Yardımcılığı, Genel Müdürlükler ve Müdürlükler şeklinde teşkilatlanmıştır (67).

1.58. Sri Lanka Sivil Havacılık Departmanı

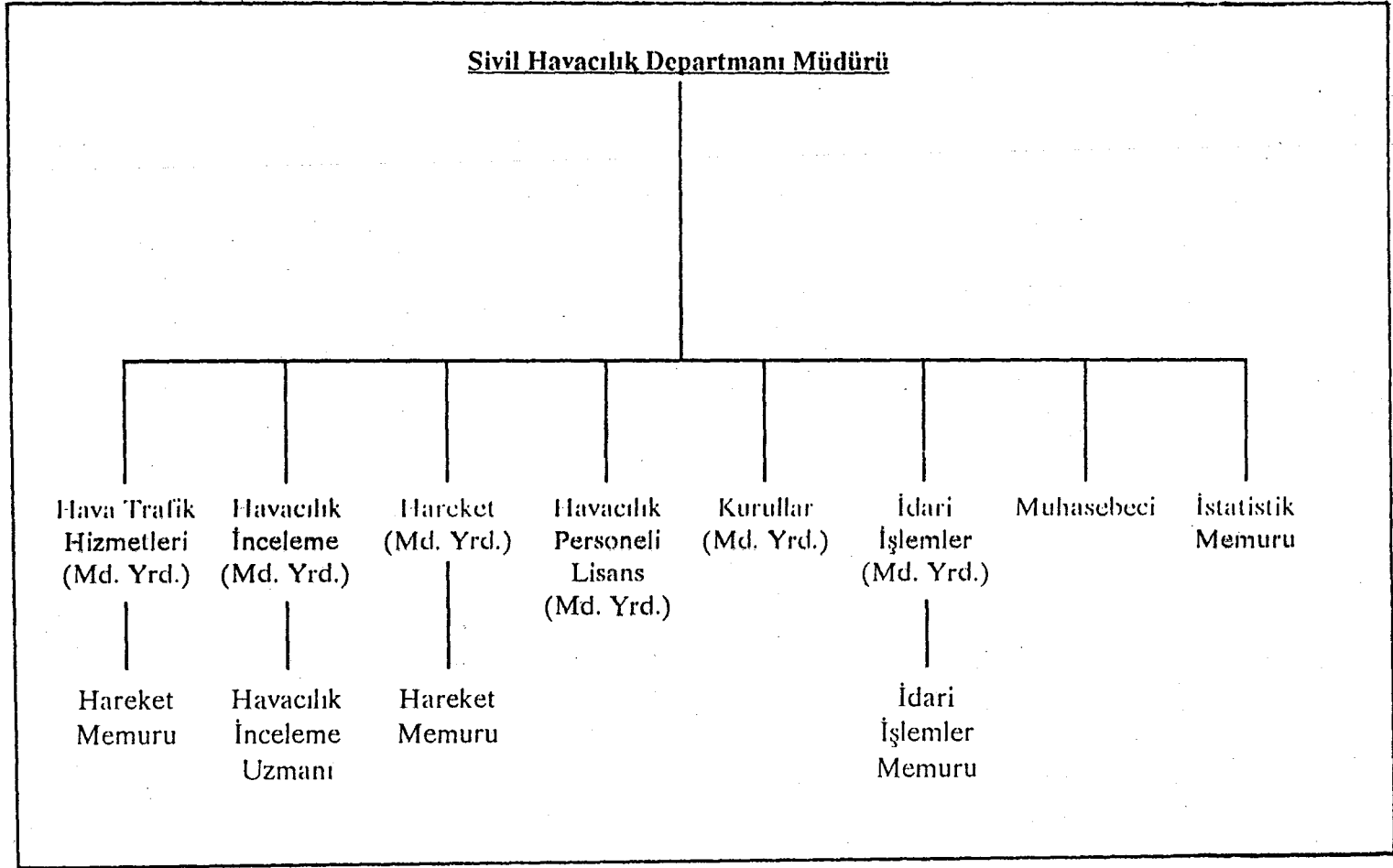
Sri Lanka Sivil Havacılık Otoritesi, Savunma Bakanlığı'nın altında "Sivil Havacılık Departmanı" olarak teşkilatlanmıştır. Havaalanları, Sri Lanka Havaalanları ve Havacılık Hizmetleri Şirketi tarafından işletilmektedir. Meteoroloji hizmetleri ise, Meteoroloji Departmanı tarafından verilmektedir.

Sri Lanka Sivil Havacılık Departmanı'nın önemli bölümleri aşağıda verilmiş olup, detaylar Şekil VI - 53'te verilen Organizasyon Şeması'nda gösterilmiştir (68):

- Hava Trafik Hizmetleri,
- Havacılık İnceleme,
- Harekat,
- Havacılık Personeli Lisans,
- Kurallar,
- İdari İşlemler,
- Muhasebe,
- İstatistik.

(67) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD.: Amd.: 186.

(68) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 187; Amd.: 196; Amd.: 203; Amd.: 205 ve Amd.: 210.



ŞEKİL VI-53: Sri Lanka Sivil Havacılık Departmanı
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.210)

1.59. Surinam Sivil Havacılık Mdrlg

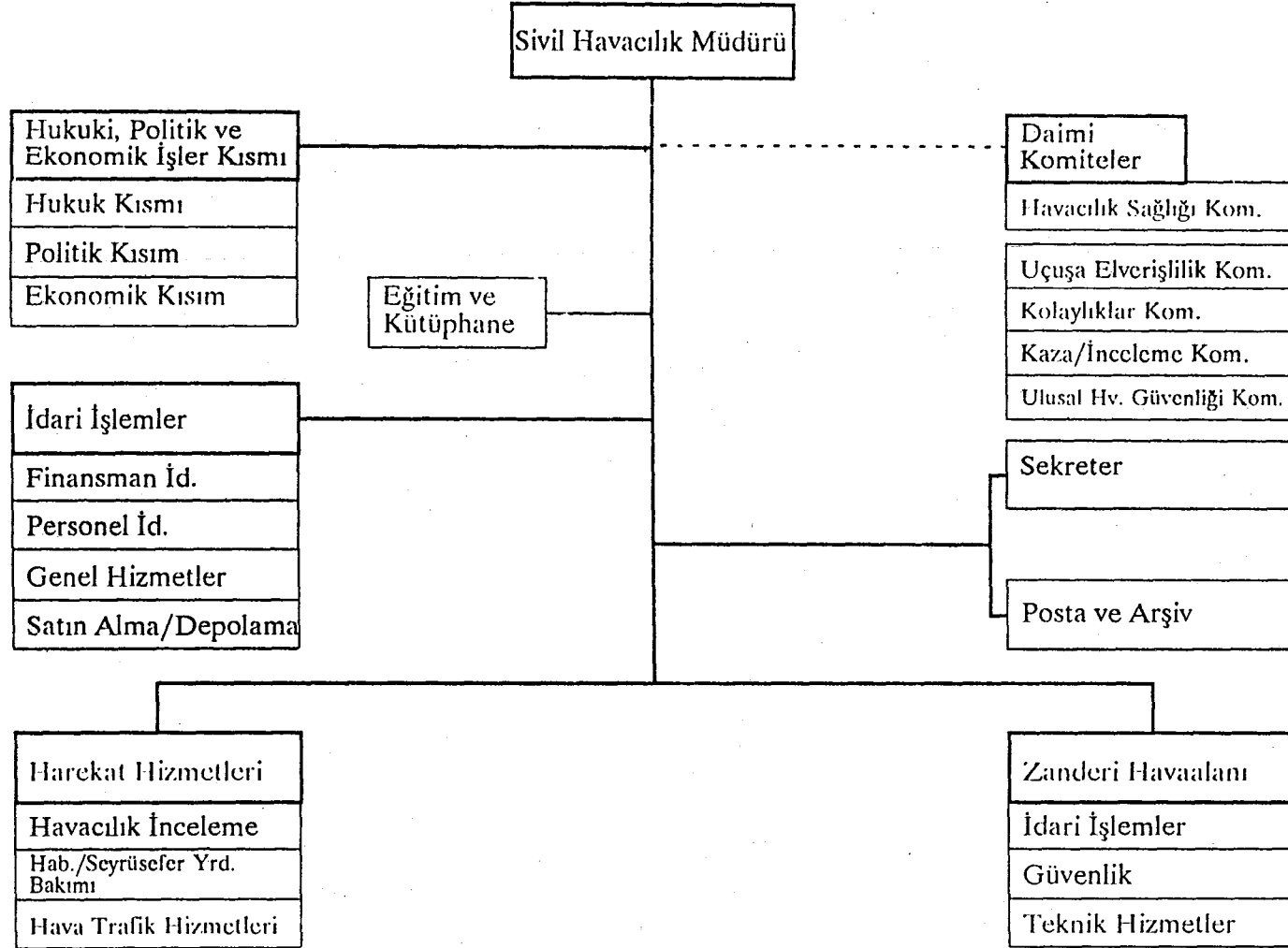
Surinam Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma, Ticaret ve Endüstri Bakanlığı'nın altında Ulaşım Direktrlg'ne bağlı "Sivil Havacılık Mdrlg" Şeklinde teşkilatlanmıştır. Kaza İnceleme Kurulu yeleri Bakanlık Hukuk Bölümü tarafından atanmaktadır. Havacılık Personeli Sağlık işleri, Devlet Sağlık Departmanı tarafından yürütülmektedir.

Surinam Sivil Havacılık Mdrlg'nn önemli bölümleri aşağıda verilmiş olup, alt birimler Şekil VI - 54'te yer alan Organizasyon Şeması'nda gösterilmiştir:

- Hukuk, Politik ve Ekonomik işler,
- İdari işler,
- Harekat Hizmetleri,
- Eğitim ve Kütüphane,
- Daimi Komiteler,
- Sekretarya ve Posta / Arşiv,
- Zandery Havaalanı.

Surinam Sivil Havacılık Mdrlg'nde Uçuşa Elverişlilik, Havacılık Hizmetleri Kolaylıkları, Kaza inceleme, Güvenlik ve Havacılık Sağlığı konuları Daimi Komiteler tarafından yürütülmektedir (69).

(69) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 182; Amd.: 197 ve Amd.: 199.



ŞEKİL VI-54: Surinam Sivill Havacılık Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.182)

1.60. Swaziland Sivil Havacılık Mdrlg

Swaziland Sivil Havacılık Otoritesi, alışma ve Haberleşme Bakanlığı'nın altında, "Sivil Havacılık Mdrlg" şeklinde teşkilatlanmış "Royal Swazi Ulusal Hava Yolları" ve " Meteoroloji Otoritesi" ile yakın bir ilişki içinde faaliyette bulunmakta, havaalanlarını da işletmektedir. Havaalanları güvenliğinden, Bakanlık Mşteşarı (aynı zamanda Ulusal Havacılık Güvenlik Komitesi Başkanı) sorumludur.

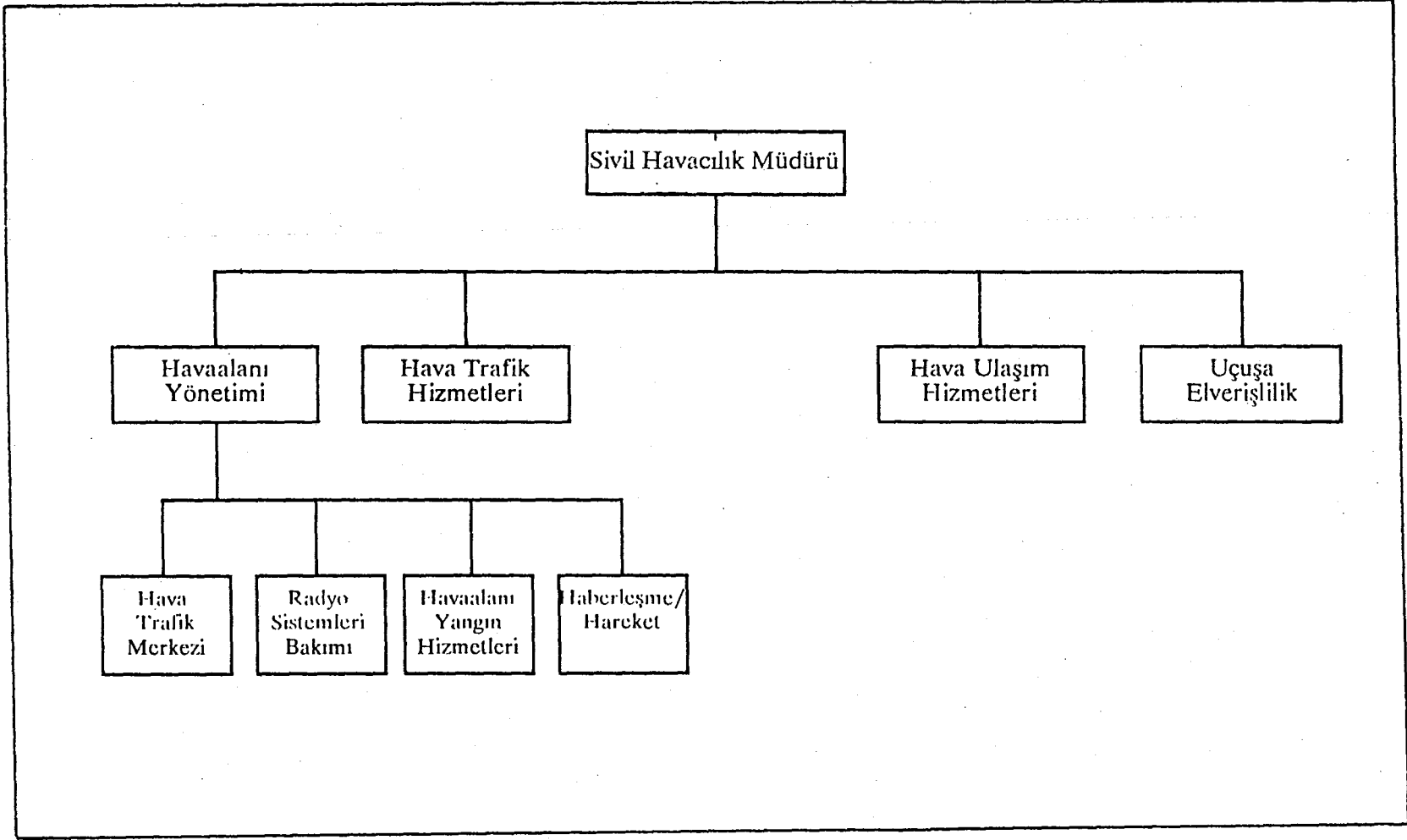
Swaziland Sivil Havacılık Mdrlg'nn Organizasyon şeması şekil VI-55'te verilmiş olup, detayları şekil'de gösterilen önemli bölümleri şunlardır (70):

- Hava Ulaşım Faaliyetleri,
- Uçuşa Elverişlilik,
- Havaalanı Yönetimi,
- Hava Trafik Hizmetleri.

1.61. Tanzania Sivil Havacılık Genel Mdrlg

Tanzania Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Genel Mdrlg" olarak teşkilatlanmış olup, havaalanı işletmeciliği ve güvenliği de sorumluluğu altındadır. Meteoroloji hizmetleri, aynı Bakanlığın bir birimi olan " Meteoroloji Genel Mdrlg'nce verilmektedir. Kaza İnceleme Birimi doğrudan Bakan'a bağlıdır.

(70) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 176; Amd.: 182; Amd.: 185 ve Amd.: 205.



ŞEKİL VI-55: Swaziland Sivil Havacılık Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.205.)

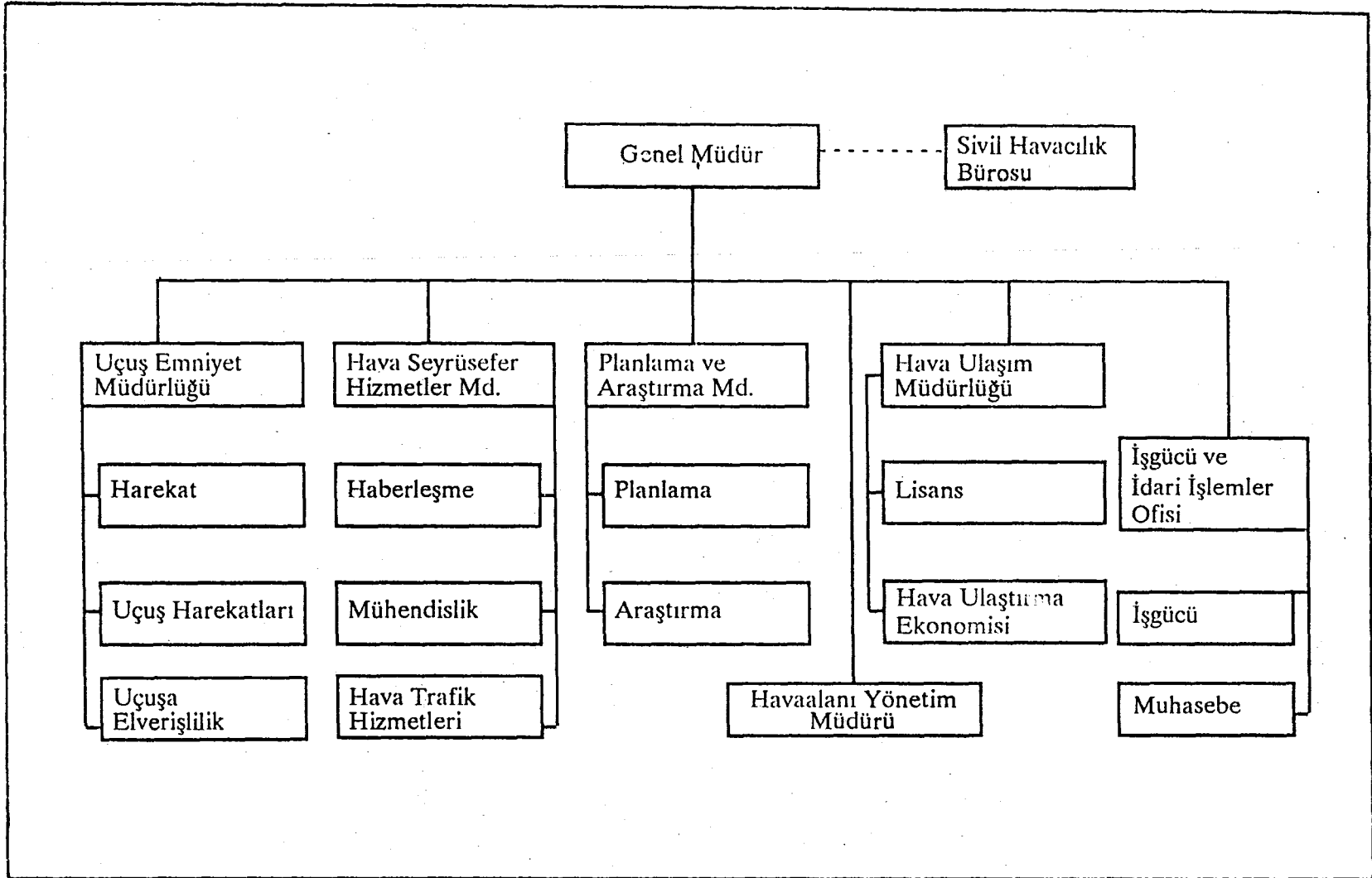
Tanzanya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması Şekil VI - 56'da verilmiş olup, aşağıda belirtilen bölümlerin alt birimleri Şekil'de gösterilmiştir:

- Uçuş Emniyet,
- Hava Seyrüsefer Hizmetleri,
- Planlama ve Araştırma,
- Hava Ulaşım,
- İşgücü ve İdari İşlemler,
- Havaalanı Yönetimi.

Ayrıca, Tanzanya Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Bürosu, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü paralelinde faaliyette bulunmakta olup, bu Büro'nun faaliyet detayı temin edilememiştir (71).

1.62. Tayland Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü

Tayland Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmış olup, tüm iç hat havaalanları işletimi ile iç ve dış hat havaalanları güvenliği de sorumluluğu altındadır. Meteoroloji hizmetleri aynı Bakanlığın birimlerinden olan Meteoroloji Departmanı tarafından verilmektedir. Uluslararası Havaalanları (3 H/A), Havaalanları Otoritesi tarafından işletilmekte, bu havaalanlarının haberleşme ve hava seyrüsefer yardımcı sistemleri ile havaalanı ve yaklaşma kontrol



ŞEKİL VI-56: Tanzanya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.205)

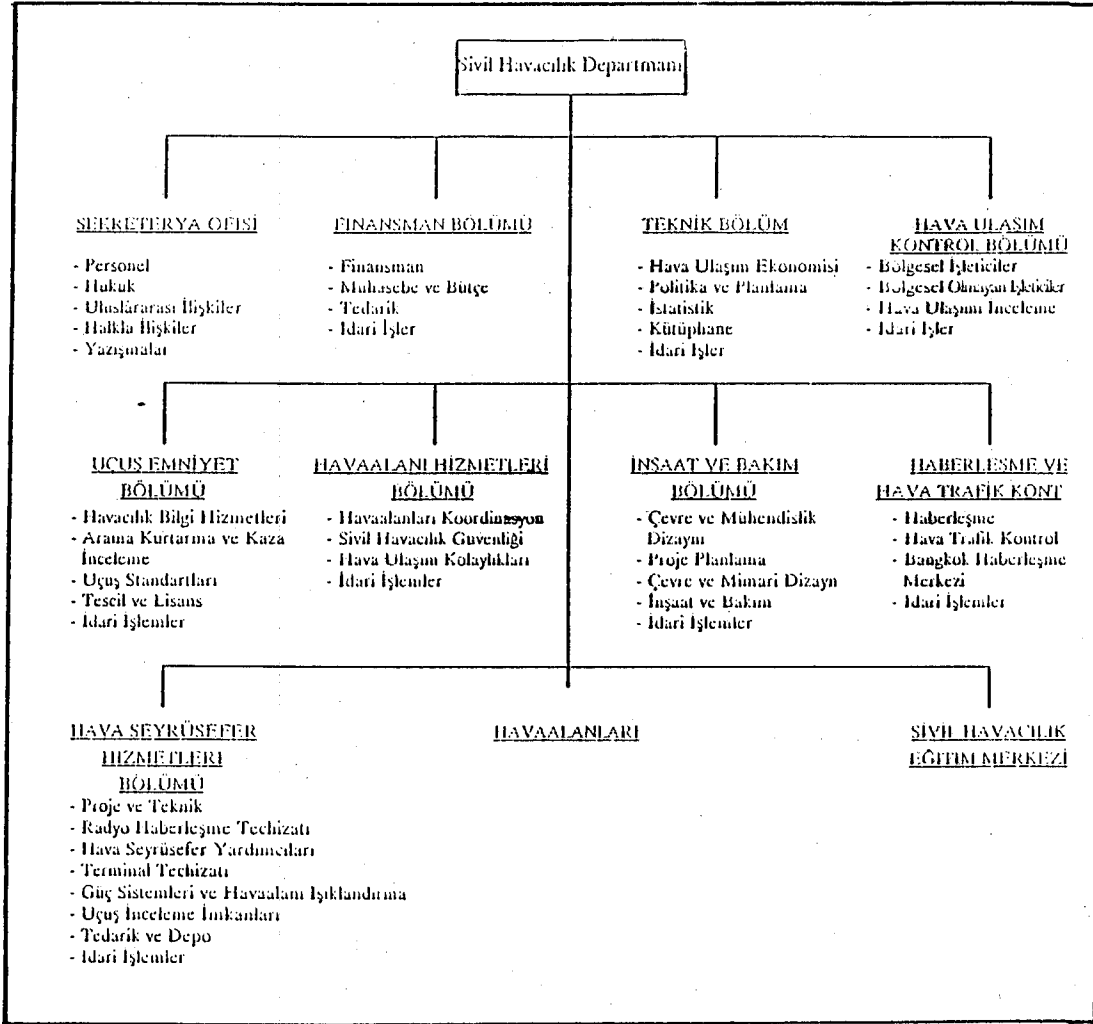
hizmetleri Bangkok Uluslararası Havaalanı sorumluluğundandır.

Tayland Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI - 57'de verilmiş olup, aşağıda belirtilen bölümlerini alt birimleri Şekil'de gösterilmiştir:

- Hava Ulaşım Kontrol Bölümü,
- Teknik Bölüm,
- Uçuş Emniyet Bölümü,
- Havaalanı Hizmetleri Bölümü,
- Hava Seyrüsefer Hizmetleri Bölümü,
- Haberleşme ve Hava Trafik Kontrol Bölümü,
- İnşaat ve Bakım Bölümü,
- Sivil Havacılık Eğitim Merkezi,
- Havaalanları,
- Finansman Bölümü,
- Sekreteryas.

Tayland'da, ulaşım ve haberleşme hizmetlerini düzenlemek amacıyla Bakanlığa bağlı "Ulaşım ve Haberleşme Komitesi" bulunmakta ve idari işlemler, Konferanslar ve Hukuki konular üzerinde çalışmaktadır. Ayrıca, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, Başbakanlık, Turizm Otoritesi, Ticaret Bakanlığı üyelerinden oluşmakta ve Ulaştırma ve Haberleşme Bakanı'nın Başkanı olduğu " Sivil Havacılık Kurulu" mevcut olup, sivil havacılık politikası konusunda tavsiyelerde bulunmaktadır.

(71) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 185; Amd.: 202; Amd.: 206; Amd.: 207; Amd.: 211 ve Amd.:213.



ŞEKİL VI-57: Tayland Sivil Havacılık Departmanı
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.200)

Kurul'daki toplam 9 üyenin (Başkan ve Yardımcısı dahil) 5'i Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'ndandır. Bu beş üyenin ikisi Sivil Havacılık Genel Müdür ve Yardımcısı'dır (72).

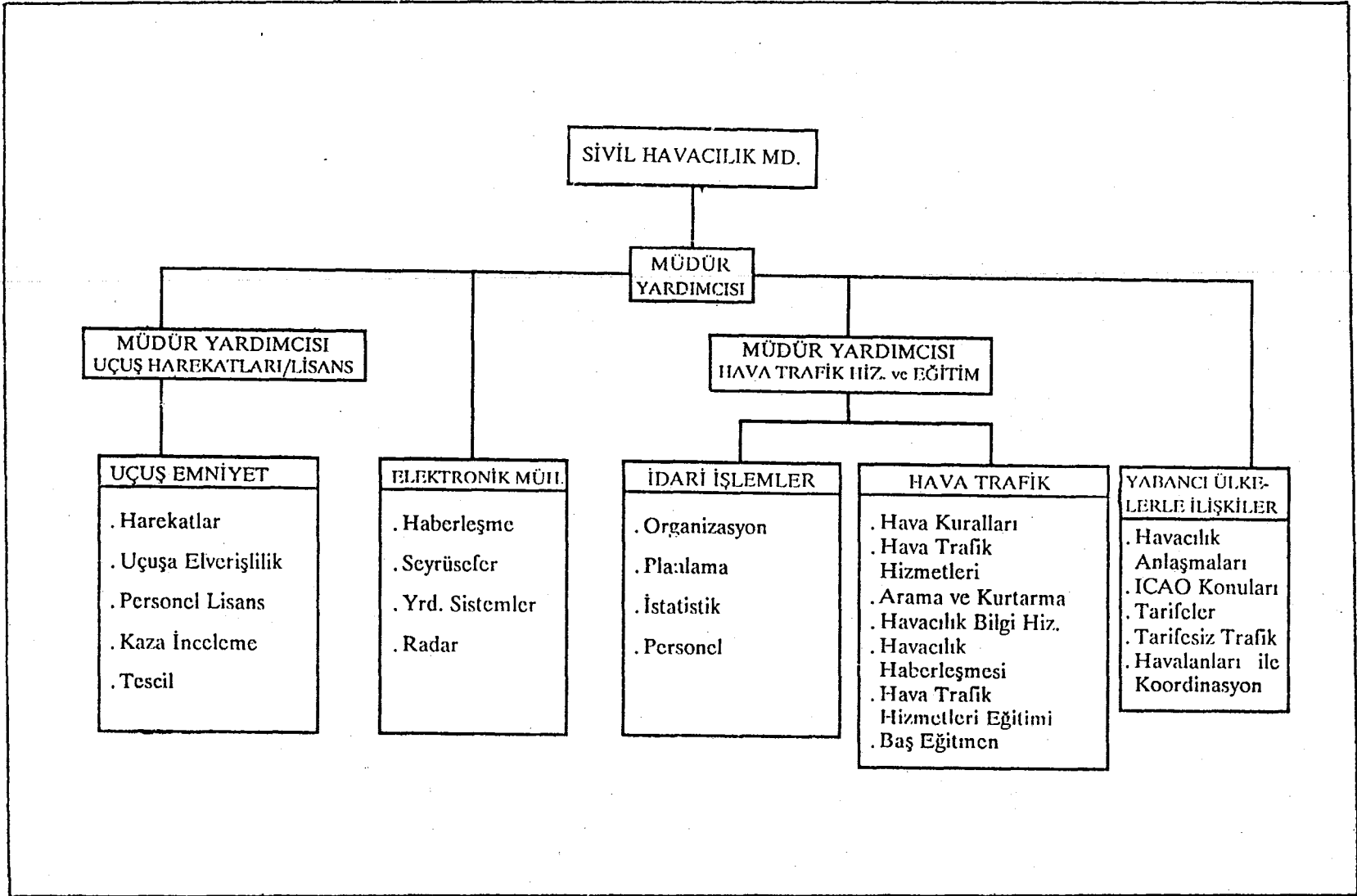
1.63. Trinidad ve Tobago Sivil Havacılık Müdürlüğü

Trinidad ve Tobago'da Sivil Havacılık Otoritesi, Çalışma, Altyapı ve Dağılım (Merkezi olmayan) Bakanlığı'nın altında "Sivil Havacılık Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmıştır. Hava Yolları İşletme Lisansı İşlemleri Bakanlık sorumluluğundadır. Havaalanları, "Havaalanları Otoritesi" tarafından işletilmekte, güvenlik ise "Güvenlik Departmanı" tarafından sağlanmaktadır.

Trinidad ve Tobago Sivil Havacılık Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI - 58'de verilmiş olup, aşağıda belirtilen bölümlerin alt birimleri Şekil'de gösterilmiştir (73):

- Uçuş Harekatları/Lisans,
- Elektronik Mühendisliği,
- Hava Trafik Hizmetleri ve Eğitim,
- Yabancı Ülkelerle İlişkiler.

(72) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 185 ve Amd.: 200.
(73) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 183; Amd.: 187; Amd.: 200 ve Amd.: 203.



ŞEKİL VI-58: Trinidad ve Tobago Sivil Havacılık Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 200)

1.64. Uganda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Uganda Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma Bakanlığı'nın altında " Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" şeklinde teşkilatlanmıştır. Kaza incelemeleri doğrudan Bakan'a bağlıdır. Bakan'a bağlı ayrı bir "Sivil Havacılık Bürosu" bulunmakta olup, bu Büro'nun faaliyet kapsamı temin edilememiştir.

Uganda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması, Şekil VI-59'da verilmiş olup, bölümleri aşağıdadır (74):

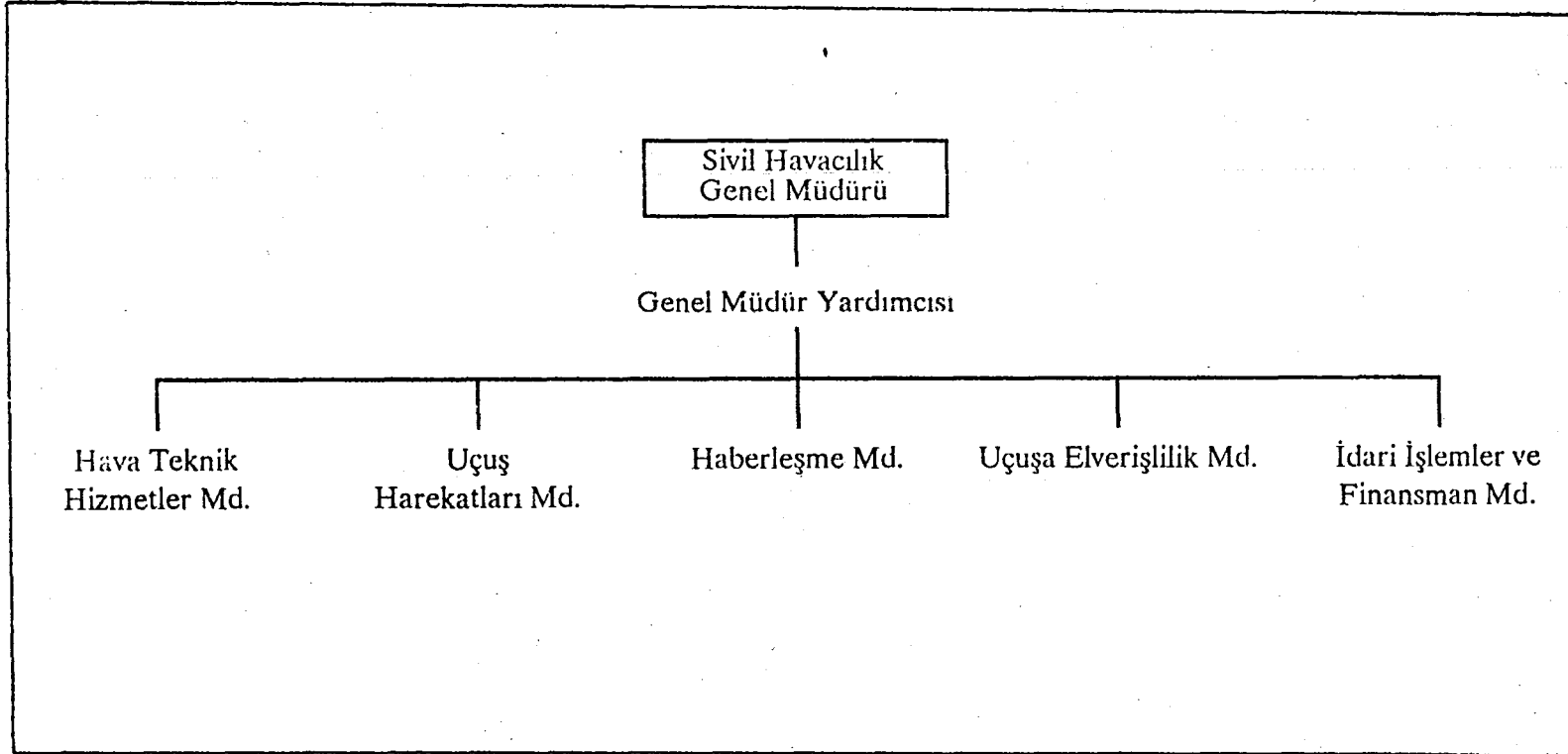
- Hava Trafik Hizmetleri,
- Uçuş Harekatları,
- Haberleşme,
- Uçuşa Elverişlilik,
- İdari İşlemler ve Finansman.

1.65. Ürdün Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürlüğü

Ürdün Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaştırma Bakanlığı'nın altında "Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürlüğü" olarak teşkilatlanmış olup, havaalanı işletmeciliği ve güvenliğinden de sorumludur.

Ürdün'de sivil havacılık faaliyetleri, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulu, Başkanı Ulaştırma Bakanı olan "Sivil Havacılık Kurulu" tarafından yönlendirilmekte olup, Kurul'un Başkan

(74) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 176 ve Amd.: 206.



ŞEKİL VI-59: Uganda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc, 7604, Amd. 176)

Yardımcısı, Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürü'dür.

Genel Müdür'e bağlı 3 Genel Müdür Yardımcısı, İdari İşlemler, Mühendislik ve Bakım, Uluslararası İşler ve Harekat'dan sorumludur.

Ürdün Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Seması, Şekil VI -60 'da verilmiş olup, bölümleri de Şekil'de gösterilmiştir (75).

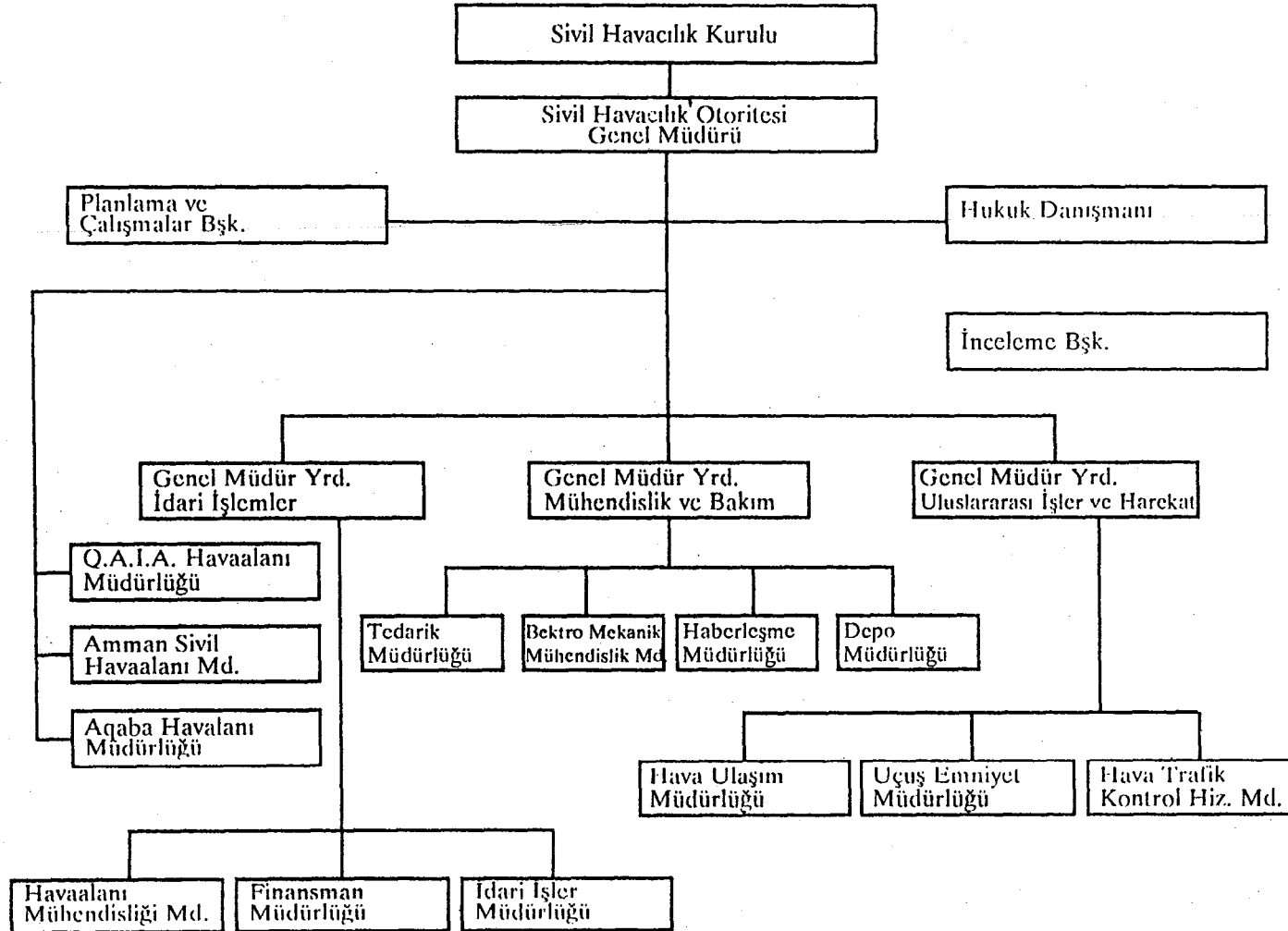
1.66. Yemen Sivil Havacılık ve Meteoroloji Otoritesi

Yemen Sivil Havacılık Otoritesi, Haberleşme Bakanlığı içinde, bir Kurul tarafından yönlendirilen "Sivil Havacılık ve Meteoroloji Otoritesi" şeklinde teşkilatlanmış olup, bu Otorite altında "Sivil Havacılık" ve "Meteoroloji" Genel Müdürlükleri olarak yer almıştır.

Yemen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün önemli bölümleri şunlardır:

- Projeler ve Havaalanı Mühendisliği,
- İdari İşlemler,
- Havaalanı Yangınla Mücadele ve Kurtarma,
- Uçuş Emniyet,
- Hava Trafik Hizmetleri,
- Hava Ulaşım,

(75) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 184; Amd.: 202; Amd.: 205 ve Amd.: 210.



ŞEKİL VI-60: Ürdün Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc.7604, Amd.205)

- Uçuş Elverişlilik,
- Havacılık Güvenliği,
- Elektrik Hizmetleri,
- Mühendislik Hizmetleri,
- Uçuş Harekat,
- Personel Lisans,
- Uluslararası İlişkiler,
- Planlama,
- Eğitim.

Yemen'de havaalanlarının işletilmesi ve güvenliğinden de Sivil Havacılık ve Meteoroloji Otoritesi sorumludur (76).

1.67. Yeni Zellanda Hava Ulaşım Bölümü Genel Müdürlüğü

Yeni Zellanda'da ulaştırma ile sivil havacılık ve meteoroloji hizmetleri müşterek bir Bakanlık olarak görev yapmakta olup, Sivil Havacılık Otoritesi "Ulaşım Bölümü Genel Müdürlüğü" olarak, Bakanlığın bir alt bölümü şeklinde teşkilatlanmıştır. Meteoroloji Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nde aynı Bakanlığın bir bölümüdür. Hava Ulaşım Bölümü Genel Müdürlüğü'nce havaalanlarının güvenliği de sağlanmakta olup, Genel Müdür'e bağlı olarak yer alan bölümler şunlardır:

- Hava Servisleri,
- Havacılık Güvenliği,

(76) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 182; Amd.: 186 ve Amd.: 199.

- Program Geliştirme,
- Finansman,
- Bölümsel Hizmetler.

Hava Ulaşım Bölümü Genel Müdürlüğü içinde yer alan "Sivil Havacılık Otoritesi Müdürlüğü'nün bölümleri ise şunlardır:

- Personel Lisans,
- Hava Ulaşım Standartları,
- Genel Havacılık Standartları,
- Havaalanları ve Hava Seyrüsefer Standartları,
- Uçuşa Elverişlilik Mühendisliği,
- Havacılık Sağlığı.

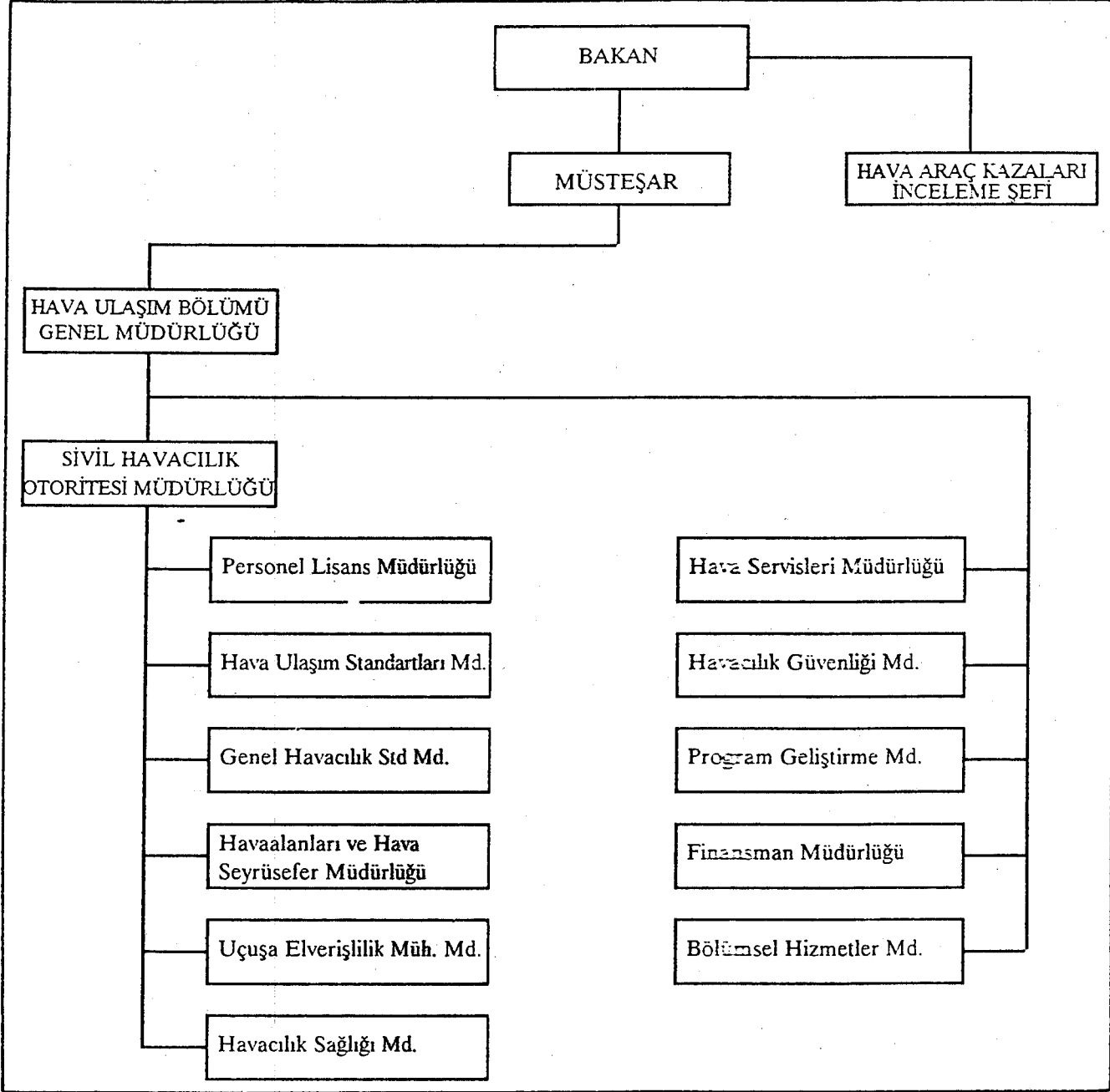
Hava Aracı Kazaları İnceleme Şefliği doğrudan Bakan'a bağlıdır. Hava Ulaşım Bölümü Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Şeması Şekil VI - 61 'de verilmiştir (77).

1.68. Yunanistan Sivil Havacılık Otoritesi

Yunanistan Sivil Havacılık Otoritesi, bu isim ile ,Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'nın altında teşkilatlanmış olup önemli bölümleri şunlardır:

- Hava Ulaşım,
- Havacılık Standartları,
- Genel Havacılık,

(77) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 176; Amd.: 185; Amd.: 196 ve Amd.: 200.



ŞEKİL VI-61: Yeni Zelandya Hava Ulaşım Bölümü Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 200)

- Planlama,
- Havaalanları,
- Hava Trafik Hizmetleri,
- Haberleşme,
- Elektrik,
- Programlama ve Çalışmalar,
- İnşaat,
- Altyapı Çalışmaları,
- Elektronik,
- Çevre,
- Personel,
- Organizasyon ve Eğitim,
- Finansman,
- Tedarik,
- Bilgi İşleme,
- İnceleme,
- Sivil Acil Durum Planlama,
- Hukuk,
- Kaza İnceleme,
- Hava Trafik Kontrol Otomasyonu,
- Halkla İlişkiler,
- Avrupa Topluluğu.

Yunanistan Sivil Havacılık Otoritesi, havaalanlarının güvenliğinden de sorumludur (78).

(78) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 182; Amd.: 184 ve Amd.: 201.

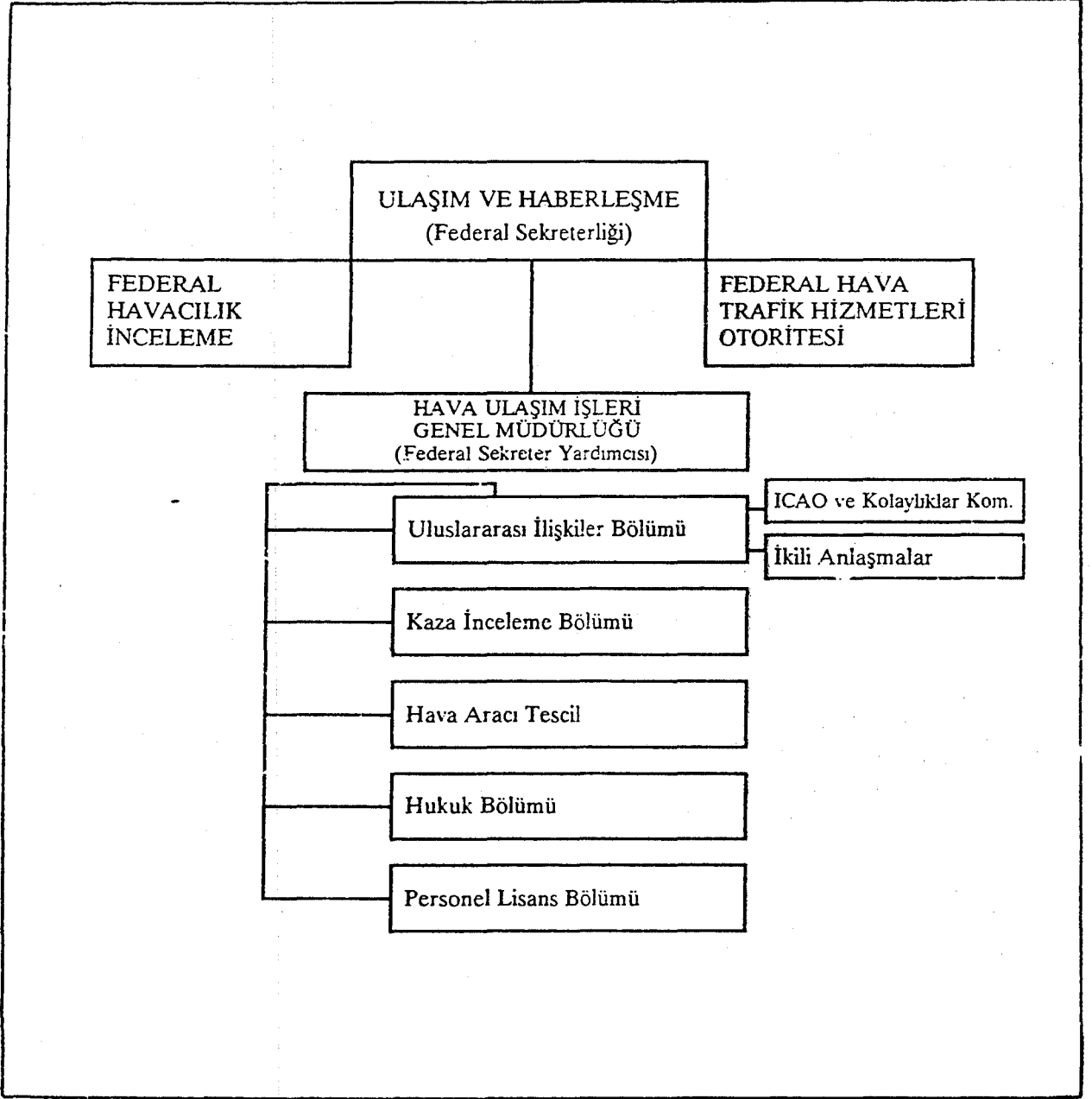
1.69. Yugoslavya Hava Ulaşım İşleri Genel Müdürlüğü

Yugoslavya'da, Sivil Havacılık Otoritesi, Ulaşım ve Haberleşme Federal Sekreterliği (Bakanlığı) içinde teşkilatlanmış olup, "Federal Hava Trafik Hizmetleri Otoritesi" ve Federal Havacılık İnceleme Birimleri" doğrudan Bakan'a bağlı, "Hava Ulaşım İşleri Genel Müdürlüğü" ise Federal Sekreter Yardımcısı (Müşteşar Yardımcısı) 'na bağlıdır.

Yugoslavya, Hava Ulaşım İşleri Genel Müdürlüğü'nün bölümleri aşağıda verilmiş olup, Organizasyon Şeması Şekil VI - 62'de yer almıştır (79):

- Uluslararası İlişkiler,
- Kaza İnceleme,
- Havaaracı Tescil,
- Hukuk,
- Personel Lisans.

(79) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 184; Amd.: 196; Amd.: 206 ve Amd.: 210.



Şekil VI-62: Yugoslavya Hava Ulaşım İşleri Genel Müdürlüğü
Organizasyon Şeması
(Kaynak: ICAO, Doc. 7604, Amd. 210)

1.70. Diğer Ülkeler

ICAO'nun " Ulusal Sivil Havacılık Departmanları Hakkında Bilgiler" isimli yayınlarında (80), sivil havacılık otoriteleri ve organizasyon yapılarına ilişkin bilgileri "ingilizce" olarak yer almış bulunan isimleri aşağıda yazılı 19 ülkenin, bu bilgileri VI.2. (88 Ülkede Ortak Özellikler) kısmı içinde değerlendirme çalışmalarında yer almak üzere hazırlanmış olan bilgi tablosunda gösterilmiştir (81):

- | | |
|--------------------------------|--------------------------|
| (1) Antigua ve Barbuda, | (11) Seyşel Adaları, |
| (2) Avusturya, | (12) Sudan, |
| (3) Birleşik Arap Emirlikleri, | (13) Suriye, |
| (4) Çekoslovakya, | (14) St. Lucia, |
| (5) Ghana, | (15) St. Vincent ve |
| (6) Grenada, | Grenadines, |
| (7) İsrail, | (16) Tonga Adaları, |
| (8) Libya, | (17) Yeşil Burun Adaları |
| (9) Mairitius, | (18) Zambiya, |
| (10) Oman, | (19) Zimbabve. |

-
- (80) Bkz.: ICAO, Information on National Civil Aviation Departments.
- (81) Daha geniş bilgi için bkz.: INCAD, Amd.: 126; Amd.: 127; Amd.: 176; Amd.: 177; Amd.: 182; Amd.: 183; Amd.: 184; Amd.: 185; Amd.: 186; Amd.: 187; Amd.: 195; Amd.: 197; Amd.: 199; Amd.: 200; Amd.: 202; Amd.: 203; Amd.: 205; Amd.: 206; Amd.: 207; Amd.: 208; Amd.: 209; Amd.: 210; Amd.: 211; Amd.: 212 ve Amd.: 213.

2. 88 ÜLKEDE ORTAK ÖZELLİKLER

VI.1. (ICAO Üyesi 88 Ülkede Sivil Havacılık Otoriteleri ve Organizasyon Yapıları) kısmında ele alınarak organizasyon yapıları hakkında bilgi verilen ICAO üyesi 88 ülkede, Türk Sivil Havacılık Otoritesi için yeni bir model geliştirmede fikir verebilmesi açısından aşağıdaki konularda ortak özellikler belirlenmesine çalışılmıştır.

- (1) Sivil Havacılık Otoritesi'nin isimlendirme şekli ve Teşkilatlanma Durumu,
- (2) Bağlı Olduğu Kuruluş,
- (3) Ana Birim Adedi,
- (4) Ana Birimler.

88 Ülkeye ait bu bilgiler aşağıda yer alan Tablo'da gösterilmiştir.

SIRA NO	ÜLKE ADI	SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	BAGLI OLDUĞU KURULUŞ	ANA BÖLÜM ADEDİ	ANA BÖLÜM İSİMLERİ
1	AFGANİSTAN	Sivil Havacılık İşlemleri Başkanlığı	Sivil Havacılık ve Turizm Bakanlığı	7	- ATS ve Haberleşme Gn. Md. - Uçuş Emniyet Gn. Md. - Yangınla Mücadele Md. - Havaalanı Md. - Hava Seyrüsefer Md. - Haberleşme Bakım Md. - Elektro- Mekanik Md.
2	ALMANYA	Sivil Havacılık ve Uzay Uçuşları Genel Müdürlüğü	Federal Ulaştırma Bakanlığı	8	- Tarifeli Seferler Hava Ulaşım Bl. - Tarifesiz Seferler Hava Ulaşım Bl. - Hava Hukuku Bl. - Meteorolojik Hizmetler Bl. - Uçuş elverişlilik, Sivil Uçuculuk, Hava ve Araştırma Bl. - Hava Seyrüsefer Hizmetleri Bl. - Uçuş Hrk., Personel Lisans, Uçuş Emniyet ve Kaza İnceleme Bl. - Uluslararası Çok Taraflı İlişkiler Bl. (NOT: Tesbit edilebilenlerdir.)
3	AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ	Federal Havacılık Teşkilatı	Ulaştırma Departmanı (Bakanlığı)	11	- Havaalanları Bölümü - İdari İşlemler Bl. - Hava Trafik Bl. - Havacılık Standartları Bl. - Geliştirme ve Lojistik Bl. - Politika ve Uluslararası Havacılık Bl. - Yönetim Kademesine Bağlı Destek Birimler (Havacılık Güvenliği, Avukatlık, Sosyal Haklar İlişkiler) - Bölge Teşkilatları (10)
4	ANGOLA	Ulusal Sivil Havacılık Müdürlüğü	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	5	- Planlama ve Geliştirme Çalışmaları - Hava Seyrüsefer Md. - Uçuş Bölümü - Hava Ulaşım Bl. - Bilgi ve Dökümantasyon Bl.
5	ANTİGUA VE BARBUDA	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Halkla İlişkiler ve Haberleşme Bakanlığı	2	- Sivil Havacılık Bl. - Havaalanı Bl.

SIRA NO	ÜLKE ADI	SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	BAGLI OLDUĞU KURULUŞ	ANA BÖLÜM ADEDİ	ANA BÖLÜM İSİMLERİ
6	ARUBA	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	4	- Hava Trafik Hizmetleri Böl. - Hukuk Bölümü - Müfettişlik Bölümü - Genel işlemler
7	AVUSTURALYA	Havacılık Bölümü	Uç Bakanlığın Koordinesi altındaki bir Sekreteryaya bağlı Ulaşım ve Haberleşme Departmanı	7	- Uçuş Yolları Bl. - Havaalanları Bl. - Uçuş Standartları Bl. - Federal Havaalanları Bl. - Personel ve Yönetim Kısmı - Endüstriyel İlişkiler - Hukuk
8	AVUSTURYA	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	Ekonomi ve Ulaştırma Federal Bakanlığı	4	- Hava Ulaşım ve Uluslararası İlişkiler - Hava Hukuku, Personel Lisans, Uçuş kuralları, Hava Trf. Hizmet. - Uçuşa elverişlilik, Uçak Harekatı, Kaza İnceleme - Havaalanları ve Yardımcı Sistemler
9	BAHAMA ADALARI	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Ulaştırma Bakanlığı	3	- Planlama - Teknik - İdari işlemler
10	BARBADOS	Sivil Havacılık Teknik Baş Müdürlüğü	Uluslararası Ulaşım, Haberleşme ve Göçmenlik Bakanlığı	3 (12)	- Teknik Havacılık (8 Bölüm) - Araştırma (2 Bölüm) - Havaalanları (2 Bölüm)
11	BELİZE	Sivil Havacılık Şefliği	Enerji ve Haberleşme Bakanlığı	7	- Hava Ulaştırma Lisans Otoritesi - Kaza İnceleme - Havaalanı Yönetimi - Uçuşa Elverişlilik - Hava Trafik Kontrol - Genel İdari işlemler - Havacılık Haberleşme Sistemleri

SIRA NO	ÜLKE ADI	SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	BAGLI OLDUĞU KURULUŞ	ANA BÖLÜM ADEDİ	ANA BÖLÜM İSİMLERİ
12	BANGLADEŞ	Sivil Havacılık Otoritesi	Hükümet tarafından Atanan Yönetim Kurulu	8	- Uçuş Emniyet - Baş Mühendislik - İdari İşlemler - Planlama ve Eğitim - ATS ve Havaalanları - Haberleşme - Merkezi Mühendislik, Bakım ve Depo - (Uluslararası ve İç Hat) - Havaalanları Yönetimi
13	BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	Haberleşme Bakanlığı	6	- Hava Ulaştırma - Hava Trafik Hizmetleri - Hava Seyrüsefer Hizmetleri - Meteoroloji - Uçuş Harekat - Uçuşa Elverişlilik
14	BREZİLYA	Havacılık Bakanlığı	Havacılık Bakanlığı	11	- Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu - Sivil Havacılık Departmanı - Kolaylıklar Komisyonu - Havaaracı Kaza Önleme ve İnceleme Merkezi - Uzay Teknik Merkezi - Elektronik ve Uçuş Önleme Müdürlüğü - Uçuş Önleme Enstitüsü - Havaalanı Mühendislik Bölümü - Havacılık Sağlık Müdürlüğü - Havaalanı İnşaatı Şirketi - Sivil Havacılık Enstitüsü
15	ÇEKOSLAVAKYA	Federal Sivil Havacılık İdaresi	Federal Ulaştırma Bakanlığı	5	- Havacılık Yer Yardımcı Sistemleri Bl. - Hava Ulaştırma Bl. - Uçuş ve Harekat Bl. - Teknik Bl. - Hava Ulaştırma Görüşmeleri Bl.

SIRA NO	ÜLKE ADI	SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	BAGLI OLDUĞU KURULUŞ	ANA BÖLÜM ADEDİ	ANA BÖLÜM İSİMLERİ
16	DANİMARKA	Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü	Ulaştırma Bakanlığı	6	- Havacılık Denetleme Dept. - Hava Seyrüsefer Hizmetleri ve Kolaylıkları Dept. - Personel Dept. - Finansman ve Planlama Dept. - İdari İşlemler Bl. - Hukuk Bl.
17	ENDONEZYA	Hava Haberleşme Genel Müdürlüğü	Tesbit edilemedi	5	- Hava Ulaşım - Havacılık Güvenliği - Havaalanı Mühendisliği - Haberleşme, Seyrüsefer Yrd. ve Elektronik - Genel Müdürlük Sekreteryası - Bölgeler
18	FIJİ	Sivil Havacılık Başkanlığı	Turizm, Sivil Havacılık ve Enerji Bakanlığınca oluşturulan Sivil Havacılık Otoritesi Kurulu	6	- Uçuşa elverişlilik Bl. - Hareket ve Emniyet Bl. - Teknik Hizmetler Bl. - Yönetim Hizmetleri Bl. - Finansman Bl. - Sekreteryası
19	FİLİPİNLER	Hava Ulaştırma Bürosu	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	6	- Teknik İşlemler Bl. - İdari İşlemler Bl. - Planlama Bl. - Finansman ve Yönetim Bl. - Hukuk, Uluslararası İlişkiler, - Sivil Havacılık Eğitim Merkezi - Mactan Uluslararası Havaalanı - Mactan Uluslararası Havaalanı
20	FİNLANDİYA	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	Ulusal Havacılık Kurulu	4(7)	- İdari İşlemler Dept. - Havaalanı Dept. - Hava Seyrüsefer Dept. - Uçuş Emniyet Dept. - Havaalanları (25)

SIRA NO	ÜLKE ADI	SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	BAGLI OLDUGU KURULUŞ	ANA BÖLÜM ADEDİ	ANA BÖLÜM İSİMLERİ
21	FRANSA	Sivil Havacılık Depertmanı Genel Müdürlüğü	Donatım, Emlak ve Ulaştırma Bakanlığı	9(21)	- Genel Müdüre Bağlı Destek Birimleri (Seyrüsefer Personeli, sağlık ve Disiplin Kurulları, Uçuş İnceleme Organizasyonu, Hukuk Danışmanlığı, Temsilciler ve Danışmanlar) - Ulusal Sivil Havacılık Okulu - Havacılık Jandarması - İş ve İşçi Alma - Dış İşleri - İdari İşler - Depertmanlar - Hava Seyrüsefer - Sivil Havacılık Programları - Hava Üssü - Hava Ulaşım - Havacılık Eğitim ve Teknik Kontrol, - Personel ve Yönetim,Bölgeler, (Kuzey, Güney Doğu,Güneybatı Deniz Aşırı)
22	GAMBIA	Sivil Havacılık Dairesi	Çalışma ve Haberleşme Bakanlığı	6	- Hava Servisleri Lisans İşlemleri - Uluslararası Havaalanı İşletmeciliği (Yundum) - Hava Trafik Hizmetleri - Meteoroloji Hizmetleri - Kurtarma ve Yangınla Mücadele Hizmetleri - Güvenlik Hizmetleri
23	GHANA	Sivil Havacılık Otoritesi (Genel Müdürlük)	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı (Kurul marifetiyle)	8	- Uçuş Standartları Hiz. - Hava Trafik Hiz. - Mühendislik ve Bakım - Finansman - Ekonomik Kurallar, - Havaalanları (Yönetim Dahil) - Avukatlık Hiz. - Yangınla Mücadele
24	GRENADA	Sivil Havacılık Departmanı	Turizm ve Sivil Hava cılık Bakanlığı	-	- Tesbit Edilemedi
25	GUYANA	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Haberleşme ve Çalışma Bakanlığı	4	- Havacılık Mufettişliği (3) - Havaalanı Yöneticisi

* SIRA	* ÜLKE ADI	* SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	* BAĞLI OLDUĞU KURULUŞ	* ANA BÖLÜM ADEDİ	* ANA BÖLÜM İSİMLERİ
26	GÜNEY KORE	Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü	Ulaştırma Bakanlığı	5	- Havacılık İdari İşlemler - Uluslararası Hava Ulaşım Bölümü - Hava Seyrüsefer Bölümü - Bölgesel Havacılık Bölümü - Pusan Bölgesel Havacılık Bölümü
27	HINDISTAN	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	Turizm ve Sivil Havacılık Bakanlığı	14	- Uçuşa Elverişlilik - Eğitim ve Lisans İşleri - Araştırma ve Geliştirme - Kalibrasyon - İdari İşlemler - Uçuş Yolları ve Havaalanı Hrk. - Bilgi ve Kurallar - Techizat - Haberleşme (3) - Radyo ve Geliştirme - Uçuş Emniyet. - Muhasebe ve Finansman
28	HOLLANDA	Sivil Havacılık Oteritesi (Genel Müdürlük)	Ulaştırma ve Çalışma Bakanlığı	7	- Hava Ulaşım ve Alt yapı Politikası - Hava Trafik Hizmetleri ve Haberleşme - Havacılık Müfettişliği - Devlet Havacılık Okulu - Hukuk ve İdari İşlemler - Kontrol ve Planlama - Personel ve Organizasyon
29	HONKONG	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Tesbit Edilemedi	8	- Hava Trafik Yönetimi Bl. - Havacılık Emniyet Bl. - Teknik ve Planlama Bl. - Hava Servisleri Bl. - Havaalanı Yönetim Bl. - Kaza inceleme Bl. - Finansman Bl. - Kuruluşlar ve Organizasyon
30	IRAK	Sivil Havacılık Kuruluşu Genel Müdürlüğü	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	7	- İdari İşlemler Geliştirme Dept. - İdari İşlemler Dept. - Uçuş Emniyet Dept. - Hava Ulaşım Dept. - Planlama ve Takip Dept. - Kesin Hesap Bl. - Halkla İlişkiler Bl.

SIRA NO	ÜLKE ADI	SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	BAGLI OLDUGU KURULUŞ	ANA BÖLÜM ADEDİ	ANA BÖLÜM İSİMLERİ
31	İNGİLTERE	Sivil Havacılık Otoritesi	Ulaştırma Departmanı (Bakanlığı)	8	- Ulusal Hava Trafik Sistemleri Gr. Dir. - Güvenlik Kuralları Gr. Dir. - Ekonomik Kurallar Gr. Dir. - Finansman ve Merkez Hizmetleri Gr. Dir. - Personel Hizmetleri Gr. Dir. - Başkan'a Bağlı Birimler (3) - Ulaştırma Departmanı'nda Sivil - Havacılık Politikası ve Uluslararası Havacılık Müdürlükleri (2)
32	İSRAIL	Sivil Havacılık İdaresi	Ulaştırma Bakanlığı	6	- Hava Ulaşım Servisleri ve Uluslararası İlişkiler - Havacılık Standartları ve Kuralları - Lisans İşleri - Kaza ve Olay İnceleme - Uçuş Üretimi ve Havaaracı İnc. - Havaalanları
33	İRAN	Sivil Havacılık Organizasyonu İdaresi	Ulaşım ve Yollar Bakanlığı (Sivil Havacılık Yüksek Konseyi)	11	- Teknik Hizmetler Gn. Md. - Teknik İşlemler Gn. Md. - Finansman Gn. Md. - İdari İşlemler Gn. Md. - Plan ve Projeler ve Geliştirme Gn. Md. - Uluslararası İlişkiler ve Hava Ulaşım Ofisi - Teknik Çalışmalar Bürosu - Hukuk Bürosu ve Arazi İşlemleri - Organizasyon ve Bütçe - Muhasebe Ofisi - Sivil Havacılık Eğitim Okulu
34	İRLANDA	Sivil Havacılık Sekreterliği	Turizm ve Ulaştırma Bakanlığı	6	- Hava Seyrüsefer Hizmetleri - Uluslararası İlişkiler - Hava Taşıyıcılar Lisans - Havaalanları - Havacılık Güvenliği - Aerlingus'la ilgili İşlemler. (Açık Bölümme olmadığından birleş tirmeye gidilmiştir.)

SIRA NO	ÜLKE ADI	SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	BAGLI OLDUĞU KURULUŞ	ANA BÖLÜM ADEDİ	ANA BÖLÜM İSİMLERİ
35	İTALYA	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	Ulaştırma Bakanlığı	4	- Personel - Havaalanları - Hava Ulaşım - Hava Seyrüsefer
36	İZLANDA	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	Ulaştırma Bakanlığı ve Dış İşleri Bakanlığı'nın müştereken oluşturduğu "Sivil Havacılık Kurulu"	7	- Hava Ulaşım ve Uluslararası İlişkiler Dept. - İdari İşlemler Dept. - Hava Seyrüsefer Dept. - Hava Trafik Hizmetleri Dept. - Havaalanları Dept. - Uçuş Emniyet Dept. - Keflavik Uluslararası Havaalanı
37	JAMAİKA	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Kamu Kuruluşları ve Ulaştırma Bakanlığı	2	- Hava - Yer
38	JAPONYA	Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü	Ulaştırma Bakanlığı	5	- Genel Emniyet Müfettişliği. - İdari İşler Dept. - Havaalanları Dept. - Mühendislik Dept. - Hava Trafik Hizmetleri Dept
39	KANADA	Sivil Havacılık Grubu (Müşteşar Yrd. seviyesinde)	Ulaştırma Bakanlığı	9	- Hava Seyrüsefer Gn. Md. (4) - Havacılık Kuralları Gn Md (4) - Uçak Hizmetleri Gn. Md.(1) - (Tesbit edilebilen birimlerdir)
40	KENYA	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	6	- Eğitim - Hava Trafik Hizmetleri - Haberleşme - Uçuşa Elverişlilik - Uçuş Harekat - Uçak Harekat

SIRA NO	ÜLKE ADI	SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	BAGLI OLDUĞU KURULUŞ	ANA BÖLÜM ADEDİ	ANA BÖLÜM İSİMLERİ
41	KUVEYT	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	Hizmet İşleri Bakanlığı	13	- Hava Ulaşım Dept. - Meteoroloji Dept. - Hava Seyrüsefer Dept. - Seyrüsefer Techizat Dept. - Elektrik ve inşaat Dept. - Uçuş Emniyet Dept. - Eğitim ve Geliştirme Dept. - Koordinasyon ve Çalışmalar Dept. - Kuveyt Uluslararası Havaalanı Dept. - Finansman İşleri, İdari İşlemler, Kayıt ve Sekreteryaya ve Halk İlişkiler Dept.
42	KUZEY KIBRIS	Sivil Havacılık Departmanı (Genel Müdürlük)	Haberleşme ve Çalışma Bakanlığı	3	- Hava Ulaşım - Harekat - Kaza İnceleme
43	KUZEY KORE	Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü	Tesbit Edilemedi	6	- İdari İşlemler Bl. - Uçuş Harekat, Bl. - Teknik Bl. - Uluslararası İlişkiler Bl. - Hava Ulaşım Bl - Finansman ve Döviz Bl.
44	LESOTHA	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	9	- Haberleşme/Seyrüsefer Yardımcıları - Havaalanları - Hava Trafik Hizmetleri - Uçuş Harekat - Uçuşa Elverişlilik - Hava Ulaşım - Muhasebe - Personel - Moshoeshoe I Uluslararası Havaalanı
45	LIBERYA	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Ulaştırma Bakanlığı	4	- Personel Lisans ve Harekat Kısım - Haberleşme ve ATS Kısım - Uçuşa Elverişlilik Kısım - Uluslararası Yönetim ve iç Hat Havaalanları.

* SIRA * NO	* ÜLKE ADI	* SIVİL HAVACILIK OTORİTESİ	* BAĞLI OLDUĞU * KURULUŞ	* ANA * BÖLÜM * ADEDİ	* ANA BÖLÜM İSİMLERİ
* 46	* LIBYA	* Sivil Havacılık ve * Meteoroloji Otoritesi	* Haberleşme ve Deniz * Ulaştırması Genel * Halk Komitesi * Sekreterliği	* 10	* - Hava Ulaşım Bürosu * - Uçuş Emniyet Müdürlüğü * - Harekat ve Bakım Müdürlüğü * - İdari İşlemler ve Finansman * Müdürlüğü * - Projeler Müdürlüğü * - Sivil Havacılık Yüksek Enstitüsü * - Tripoli, Benghazi ve Seta HV.AL.
* 47	* LÜBNAN	* Sivil Havacılık * Genel Müdürlüğü	* Ulaştırma ve Çalışma * Bakanlığı (Sivil Ha * vacılık Yüksek Kon * seyi)	* 9	* - Hava Trafik Hizmetleri Dept. * - Havacılık Haberleşmesi Dept. * - Teknik Techizat ve Planlama * Dept. * - Havaalanı Planlama Dept. * - Havacılık Meteoroloji Dept. * - Havacılık Güvenliği Depot. * - Araştırma ve Planlama Dept. * - Hava Ulaşım Dept. * - İdari İşlemler Servisi
* 48	* MACARİSTAN	* Sivil Havacılık Genel * Müdürlüğü	* Ulaştırma, Haberleşme * ve İnşaat Bakanlığı	* 2(9)	* - Sivil Havacılık İdaresi (5) * - Hava Trafik ve Havaalanı İdaresi * (4)
* 49	* MAİRİTİUS	* Sivil Havacılık Müdürlüğü	* Başbakanlık ile Dış * ve iç Haberleşme * Bakanlığı		* Detay tesbit edilememiştir.
* 50	* MALAWİ	* Sivil Havacılık Departmanı	* Ulaştırma ve Haber * leşme Temel Sekreter * liği (Bakanlık Sevi * yesinde)	* 7	* - Yangınla Mücadele * - Harekat (HV. Ulaşım Uluslararası) * - Hava Trafik Kontrol * - Havaalanları * - Harekat (Uçuş Harekat ve Lisans) * - Uçuşa Elverişlilik * - Haberleşme Mühendisliği
* 51	* MALDİV ADALARI	* Sivil Havacılık Müdürlüğü	* Tesbit Edilemedi.	* 2(4)	* - İdari İşler Kısmı (3) * - Havacılık Kısmı

* SIRA NO	* ÜLKE ADI	* SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	* BAĞLI OLDUĞU KURULUŞ	* ANA BÖLÜM ADEDİ	* ANA BÖLÜM İSİMLERİ
52	MALEZYA	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Ulaştırma Bakanlığı	13	- Hukuk Bölümü - Hava Ulaşım Bölümü - Havaalanları Yönetim ve Ticari İşler Bölümü - Finansman Bölümü - İdari İşler ve Personel Bölümü - Sivil Havacılık Koleji - Hava Trafik Hizmetleri Bölümü - Mühendislik Bölümü - Uçuş Harekat Bölümü - Havaalanı Güvenlik Bölümü - Havaalanı Geliştirme Bölümü - Havacılık Haberleşme Bölümü
53	MALTA	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Başbakanlık	3 (9)	- İdari İşler - Harekat Kolaylıkları (4) - Teknik hizmetler (4)
54	MOZAMBİK	Sivil Havacılık Devlet Sekreteryası	Posta, Haberleşme ve Sivil Havacılık Bakanlığı	5	- Hava Ulaşım ve Genel Havacılık Havaalanları (2) - Ulusal Sivil Havacılık Okulu - Mozambik Hava Yolları
55	MISIR	Sivil Havacılık Otoritesi	Turizm ve Sivil Havacılık Bakanlığı (Yönetim kurulu marifetiyle)	9	- Tamamı Merkezi olmak üzere; - Mühendislik Dept. - Havaalanları ve Haberleşme Hizmetleri Dept. - Hava Ulaşım Dept. - Havaalanları İnşaat Planlama Dept. - Seyrüsefer Yardımcıları Mühendisliği Dept. - Havacılık Bilgi Hizmetleri ve Havaalanı Hizmetleri Dept. - İdari İşler ve Finansman Dept. - Sivil Havacılık Otoritesi Güvenlik Dept. - Havaaracı Kazaları İnceleme ve Önleme Dept.

* SIRA * NO	* ÜLKE ADI	* SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	* BAĞLI OLDUĞU * KURULUŞ	* ANA * BÖLÜM * ADEDİ	* ANA BÖLÜM İSİMLERİ
56	NEPAL	Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü	Turizm Bakanlığı	17	- Hava Trafik Hizmetleri - Uçuş Harekat/Hava Ulaşımı - Radyo Mühendisliği/Mekanik/ Elektrik - Uçuş Elverişlilik - Haberleşme - Yangınla Müc. ve Kurtarma - Havaalanları - Genel İdari İşlemler - Personel İşlemleri - Muhasebe - İnşaat Mühendisliği - Ekonomik Planlama - Kaza İnceleme - ICAO Projeleri - Hava Ulaşım Geliştirme Projesi - Nepalgunj Havaalanı Projesi - Sivil Havacılık Eğitim Merkezi
57	NORVEÇ	Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü	Ulaştırma Bakanlığı	6(8)	- İdari İşlemler Dept. - Finansman Dept. - Havaalanı Dert. - Hava Seyrüsefer Dept. - Havacılık İnceleme Dept. - Planlama, - Bölgesel ve Lokal Havaalanları, - Uçuş Bilgi Bölgeleri.
58	OMAN	Sivil Havacılık ve Meteoroloji Genel Müdürlüğü	Haberleşme Bakanlığı	9	- Meteoroloji Müdürlüğü, - Seeb Uluslararası Havaalanı Md. - Teknik İşler Müdürlüğü, - Satın Alma ve Depolama Md. - Koordinasyon ve Takip Md. - Salalah Havaalanı Müdürlüğü, - Haberleşme/Seyrüsefer Yrd. Kısmı, - Hava Trafik Hizmetleri Kısmı, - Havaalanları Mühendislik Hz. Kısmı.

* SIRA NO	* ÜLKE ADI	* SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	* BAĞLI OLDUĞU KURULUŞ	* ANA BÖLÜM ADEDİ	* ANA BÖLÜM İSİMLERİ
59	PAKİSTAN	Sivil Havacılık Otoritesi	Tesbit Edilemedi.	7	- İdari İşler Müdürlüğü, - Harekat Müdürlüğü, - Finansman Müdürlüğü, - Teknik Müdürlük, - Projeler Müdürlüğü, - Kaza İnceleme Müdürlüğü, - Uçuş İnceleme Müdürlüğü,
60	POLONYA	Sivil Havacılık Genel Müfettişliği	Ulaştırma ve Deniz Ekonomisi Bakanlığı	3(10)	- Hukuksal ve Ekonomik Konular (3) - Teknik Konular(3) - Hava Trafik Konuları(4)
61	PORTEKİZ	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	Tesbit Edilemedi.	9	- İdari İşler Müdürlüğü, - Dökümantasyon ve Bilgi Merkezi, - Hava Ulaştırma Müdürlüğü, - Planlama Müdürlüğü, - Kaza Önleme ve İnceleme Md. - Kolaylıklar ve Güvenlik Komisyonu, - Hava Seyrüsefer Müdürlüğü, - Uçuşa Elverişlilik Müdürlüğü, - Personel Lisans Müdürlüğü,
62	SEYŞEL ADALARI	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı	4	- Havaalanı Yönetimi Bölümü, - Harekat ve Havacılık Güvenliği Bölümü, - Meteoroloji Hizmetleri Bölümü, - Yangınla Müc. ve Kurtarma Hizmetleri Bölümü,
63	SIERRA LEONE	Sivil Havacılık Departmanı	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	4	- Havaalanı Harekatı Bölümü, - Havacılık Güvenliği Bölümü, - İdari İşler Bölümü, - Havaalanı Yönetimi Bölümü,

* SIRA * NO	* ÜLKE ADI	* SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	* BAĞLI OLDUĞU * KURULUŞ	* ANA * BÖLÜM * ADEDİ	* ANA BÖLÜM İSİMLERİ
64	SINGAPUR	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	Sivil Havacılık Otoritesi Kurulu	13	- Komiteler(Yatırımlar, Personel, Havaalanı Geliştirme, Havaalanı Ticaret, Hukuk) - Harekat Bölümü, - Havaalanı Yangınla Müc. ve Kurtarma Servisi, - Yönetim Bilgi Hizmetleri Bölümü, - Uçuşa Elverişlilik ve Uçuş Harekatı Bl., - Hava Ulaşım Bölümü, - Finansman Bölümü, - İdari İşler Bölümü, - Havaalanı Yönetim Bölümü, - Halkla İlişkiler Bölümü, - Personel Bölümü, - Mühendislik Bölümü, - Hukuk Danışmanlığı.
65	SOLOMON ADALARI	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Havacılık ve Turizm Bakanlığı	3	- Havaalanları Bölümü, - Harekat Bölümü, - Uçuş Standartları Bölümü.
66	SOMALI	Sivil Havacılık Departmanı	Ulaştırma, Kararı ve Hava Bakanlığı	7	- Uçuş Emniyet Bölümü, - Havaalanı Yöneticisi, - Haberleşme, - Meteoroloji, - Hava Trafik Hizmetleri, - Hava Ulaşım, - Sivil Havacılık Okulu

* SIRA * NO	* ÜLKE ADI	* SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	* BAĞLI OLDUĞU * KURULUŞ	* ANA * BÖLÜM * ADEDİ	* ANA BÖLÜM İSİMLERİ
67	SOYİYETLER BİRLİĞİ	Sivil Havacılık Departmanı	Sivil Havacılık Bakanlığı	20 (27)	- Teknik Bilim Dept. - Baş Mühendis, - Hava Ulaşım ve Ticaret Dept. - Havacılığın Ulusal Ekonomiye Uygulamaları Dept, - Pazarlama Ajansı,ı, - Uçuş Hizmetleri Dept. - Hava Trafik Dept. - Radyo Yrd. ve Haberleşme Dept. - Finansman Dept. - Merkezi Ekonomik Programlar Dept, - Uluslararası İlişkiler Dept. - ICAO Komisyonu Temsilciliği, - Havacılık Güvenliği Genel Kontrol, - Personel Dept. - Eğitim Kuruluşları Dept. - Sağlık Dept. - Sermaye Oluşturma Dept. - Yer Hizmetleri Dept. - Teknik Malzeme Dept. - Yakıt Hizmetleri Dept. - Bölgesel Dept.
68	SUUDİ ARABİSTAN	Sivil Havacılık Başkanlığı	Sivil Havacılık Bakanlığı	12	- İdari İşler ve Finansman, - Havacılık Standartları, - Havaalanları Mühendisliği, - Havaalanları Dept. - Hava Trafik Hizmetleri, - Hava Yolları Mühendisliği, - Hukuk İşleri, - Eğitim, - Bütçe ve Planlama, - Hava Ulaşım, - Yangınla Müc. ve Kurtarma, - Halkla İlişkiler - Havaalanları Müdürleri.

* SIRA * NO	* ÜLKE ADI	* SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	* BAĞLI OLDUGU * KURULUŞ	* ANA * BÖLÜM * ADEDİ	* ANA BÖLÜM İSİMLERİ
* 69	* SRI LANKA	* Sivil Havacılık Departmanı	* Savunma Bakanlığı	* 6	* - Hava Trafik Hizmetleri, * - Havacılık İnceleme, * - Harekat, * - Havacılık Personeli Lisans, * - Kurallar, * - idari İşlemler, * - Muhasebe, * - İstatistik.
* 70	* SUDAN	* Sivil Havacılık Otoritesi * Genel Müdürlüğü	* Tesbit Edilemedi.	* 11	* - Havaalanı Mühendisliği, * - Hava Ulaşım ve Havaalanı Güv. * - Merkezi İşler ve Bölgeler, * - Hava Yolları Mühendisliği, * - Uçuş Harekat ve Uçuş Emniyet, * - Merkezi Planlama, * - Uçuşa Elverişlilik. * - Yangınla Mücadele ve Kurtarma, * - Finansman, * - Personel ve Endüstriyel * İlişkiler * - Sivil Havacılık Enstitüsü.
* 72	* SURİYE	* Sivil Havacılık Genel * Müdürlüğü	* Tesbit Edilemedi.	* 11	* - Hava Ulaşım, * - Planlama, * - idari İşlemler, * - Finansal İşlemler, * - Mühendislik İşleri, * - Uçuş Emniyet, * - Dahili İnceleme, * - Posta Haberleşmesi, * - Sivil Havacılık okulu, * - Havaalanları Yönetimi (2)
* 73	* ST. LUCIA	* Sivil Havacılık Departmanı	* Haberleşme, Çalışma, * Ulaştırma ve İşçi * (Emek) Bakanlığı,	* -	* Tesbit Edilemedi.
* 74	* ST. VINCENT * VE GRENADINES	* Sivil Havacılık Departmanı	* Haberleşme ve * Çalışma Bakanlığı	* -	* - Tesbit Edilemedi.
* 75	* SWAZILAND	* Sivil Havacılık Müdürlüğü	* Çalışma ve * Haberleşme Bakanlığı		* - Hava Ulaşım Faaliyetleri, * - Uçuşa Elverişlilik, * - Havaalanı Yönetimi, * - Hava Trafik Hizmetleri.

* SIRA NO	* ULKE ADI	* SIVİL HAVACILIK OTORİTESİ	* BAĞLI OLDUĞU KURULUŞ	* ANA BÖLÜM ADEDİ	* ANA BÖLÜM İSİMLERİ
76	TANZANYA	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	6	- Uçuş Emniyet, - Hava Seyrüsefer, - Planlama ve Araştırma, - Havaalanı Yönetimi, - Hava Ulaşım. - İşgücü ve İdari İşlemler.
77	TAYLANA	Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	11	- Sekreteryas, - Finansman, - Teknik, - Hava Ulaşım Kontrol, - Uçuş Emniyet, - Havaalanı Hizmetleri, - İnşaat ve Bakım, - Haberleşme ve Hava Trafik Kontrol, - Hava Seyrüsefer Hizmetleri, - Havaalanları - Sivil Havacılık Eğitimi Merkezi.
78	TONGO ADALARI	Sivil Havacılık Bakanlığı	Sivil Havacılık Bakanlığı	-	- Tesbit Edilemedi
79	TRINIDAD VE TOBAGO	Sivil Havacılık Müdürlüğü	Çalışma, Altyapı ve Dağılım (Merkezi Olmayan) Bakanlığı	4	- Uçuş Harekatları/Lisans, - Elektronik Mühendisliği, - Hava Trafik Hizmetleri ve Eğitim - Yabancı Ülkelerle İlişkiler,
80	UGANDA	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	Ulaştırma Bakanlığı	5	- Hava Trafik Hizmetleri, - Uçuş Harekatı, - Haberleşme, - Uçuş Elverişlilik, - İdari İşlemler ve Finansman.

* SIRA * NO	* ÜLKE ADI	* SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	* BAĞLI OLDUĞU * KURULUŞ	* ANA * BÖLÜM * ADEDİ	* ANA BÖLÜM İSİMLERİ
* 81	* ÜRDÜN	* Sivil Havacılık Otoritesi * Genel Müdürlüğü	* Ulaştırma Bakanlığı	* 14 * (16)	* - Planlama ve Çalışmalar, * - Hukuk, * - İnceleme, * - Havaalanı Mühendisliği, * - Finansman, * - İdari İşlemler, * - Tedarik, * - Elektro- Mekanik Mühendisliği * - Haberleşme * - Depo * - Hava Ulaşım, * - Uçuş Emniyet, * - Hava Trafik Kontrol.
* 82	* YEŞİLBURUN * ADALARI - * (CAPE VERDE)	* Sivil Havacılık Genel * Müdürlüğü	* Ulaştırma, Ticaret * ve Turizm Bakanlığı	-	- Tesbit Edilemedi
* 83	* YEMEN	* Sivil Havacılık Genel * Müdürlüğü	* Haberleşme Bakanlığı	* 15	* - Projeler ve Havaalanı Mühendisliği * - İdari İşlemler. * - Havaalanı Yangınla Müc. * ve Kurtarma * - Uçuş Emniyet, * - Hava Trafik Hizmetleri, * - Hava Ulaşım, * - Uçuşa Elverişlilik, * - Havacılık Güvenliği, * - Elektrik Hizmetleri, * - Mühendislik Hizmetleri, * - Uçuş Harekatı, * - Personel Lisans, * - Uluslararası Hizmetler, * - Planlama, * - Eğitim.

* SIRA * NO	* ÜLKE ADI	* SIVİL HAVACILIK OTORİTESİ	* BAĞLI OLDUĞU * KURULUŞ	* ANA * BÖLÜM * ADEDİ	* ANA BÖLÜM İSİMLERİ
* 84	* YENİ * ZELANDA	* Hava Ulaşım Bölümü * Genel Müdürlüğü	* Sivil Havacılık ve * Meteoroloji * Hizmetleri Bakanlığı	* 6 * (11)	* Hava Ulaşım Bölümü Genel Md. lüğü * Bölümleri: * - Sivil Havacılık Otoritesi, * - Hava Servisleri, * - Havacılık Güvenliği, * - Program Geliştirme, * - Finansman, * - Bölümsel Hizmetler, * Sivil Havacılık Otoritesi Md.lüğü * Bölümleri: * - Personel Lisans, * - Hava Ulaşım Standartları, * - Genel Havacılık Standartları, * - Havaalanları ve Hava Seyrüsefer, * - Uçuşa Elverişlilik Mühendisliği, * - Havacılık Sağlığı.
* 85	* YUNANİSTAN	* Sivil Havacılık Otoritesi	* Ulaştırma ve * Haberleşme Bakanlığı	* 25	* - Hava Ulaşım, * - Havacılık Standartları, * - Genel Havacılık, * - Planlama, * - Havaalanları, * - Hava Trafik Hizmetleri, * - Haberleşme, * - Elektronik, * - Programlama ve Çalışmalar, * - İnşaat * - Altyapı Çalışmaları * - Elektro - Mekanik, * - Çevre, * - Personel * - Organizasyon ve Eğitim, * - Finansman, * - Tedarik, * - Bilgi İşleme, * - İnceleme, * - Sivil Acil Durum Planlama, * - Hukuk, * - Kaza İnceleme, * - Hava Trafik Kontrol Otomasyonu, * - Halkla İlişkiler, * - Avrupa Topluluğu,

* SIRA NO	* ÜLKE ADI	* SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ	* BAĞLI OLDUĞU KURULUŞ	* ANA BÖLÜM ADEDİ	* ANA BÖLÜM İSİMLERİ
* 86	* YUGOSLAVYA	* Hava Ulaşım İşleri Genel Müdürlüğü	* Ulaşım ve Haberleşme Federal Sekreterliği (Bakanlığı)	* 5	* - Uluslararası İlişkiler * - Kaza İnceleme, * - Havaaracı Tescil, * - Hukuk, * - Personel Lisans,
* 87	* ZAMBİYA	* Sivil Havacılık Departmanı	* Haberleşme Ulaştırma ve Güç. Bakanlığı	* 6	* - Harekat, * - Haberleşme, * - Havaalanları, * - Teknik, * - Uçuş Elverişlilik, * - Hava Trafik Kontrol.
* 88	* ZİMBABWE	* Sivil Havacılık Departmanı	* Ulaştırma Bakanlığı	* 6	* - Havaalanları, * - Hava Trafik Kontrol Hizmetleri, * - Teknik, * - Haberleşme, * - Harekat, * - Uçuş Elverişlilik.

2.1 Sivil Havacılık Otoriteleri'nin Isimlendirilme Şekli ve Teşkilatlanma Durumu

88 ICAO Ülkesinde Sivil Havacılık Otoritelerinin Isimlendirilme Şekil'leri aşağıdaki gibidir:

SİVİL HAVACILIK OTORİTESİ ADI	ADEDİ
Havacılık Bakanlığı-----	3
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü-----	17
Hava Haberleşme Genel Müdürlüğü-----	1
Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürlüğü-----	3
Sivil Havacılık Kurulu Genel Müdürlüğü-----	1
Sivil Havacılık Bürosu Genel Müdürlüğü-----	2
Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü-----	5
Sivil Havacılık ve Meteoroloji Genel Müdürlüğü-----	2
Hava Ulaşım Bölümü Genel Müdürlüğü-----	1
Hava Ulaşım İşleri Genel Müdürlüğü-----	1
Sivil Havacılık ve Uzay Uçuşları Genel Müdürlüğü-----	1
Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü-----	3
Sivil Havacılık Genel Müfettişliği-----	1
Sivil Havacılık Otoritesi-----	5
Sivil Havacılık İdaresi-----	2
Sivil Havacılık Dairesi-----	1
Sivil Havacılık Departmanı-----	9
Sivil Havacılık Organizasyonu İdaresi-----	1
Sivil Havacılık Sekreterliği-----	1
Sivil Havacılık Grubu-----	1

SIVİL HAVACILIK OTORİTESİ ADI

ADEDİ

Sivil Havacılık Devlet Sekreteryası-----	1
Federal Havacılık Teşkilatı-----	1
Sivil Havacılık Başkanlığı-----	2
Sivil Havacılık İşlemleri Başkanlığı-----	1
Hava Ulaştırma Bürosu-----	1
Havacılık Bölümü-----	1
Sivil Havacılık Teknik Baş Müdürlüğü-----	1
Sivil Havacılık Müdürlüğü-----	18
Sivil Havacılık Şefliği-----	1
TOPLAM ÜLKE SAYISI-----	88

88 Ülkedeki isimlendirilmelere bakıldığında;

80 Ülke'nin "Sivil Havacılık",

3 Ülke'nin "Hava Ulaşım veya Ulaştırma",

4 Ülke'nin "Havacılık",

1 Ülke'nin de "Hava Haberleşme",

ismini kullandığı, bu şekilde, incelenen ülkelerin %91'inin "Sivil Havacılık " ismini kullandıkları görülmektedir.

Teşkilatlanma durumuna bakıldığında, sadece 3 ülkede Bakanlık olarak teşkilatlandırıldığı, diğer ülkelerde büyük bir kısmın Bakanlıkların altında, bu Bakanlıkların bir alt birimi olarak teşkilatlandıkları görülmektedir. 88 ülkeden 37'si, yani %42'si, Genel Müdürlük şeklinde, 18'i yani %21'i, Müdürlük şeklinde, geriye kalan 33'ü, yani %37'si, diğer bir şekilde teşkilatlanmıştır. Ülkeler bazında tam bir inceleme yapılabilmesi

mümkün olmadığından, özellikle yoğun ilişki içinde bulunduğumuz Avrupa ülkeleri dikkate alındığında, Bakanlıklar içinde yer alan "Genel Müdürlükler" şeklinde teşkilatlanıldığı görülmektedir. Ülkemizin de üyesi bulunduğu ECAC üyesi ülkelerin Sivil Havacılık Otoritelerinin başında bulunan kişiler, her yıl iki kez "Genel Müdürler" toplantısı adı altında toplantıya çağrılmaktadır.

Müdürlük şeklinde teşkilatlanmanın, genellikle küçük ada ülkelerinde yaygın olduğu görülmektedir.

2.2. Sivil Havacılık Otoritelerinin Bağlı Olduğu Kuruluşlar

88 ICAO ülkesinde Sivil Havacılık Otoritelerin bağlı olduğu kuruluşların Bakanlıklara göre dağılımı aşağıdaki gibidir:

BAKANLIK ADI	ADEDİ
Ulaştırma Bakanlığı-----	16
Sivil Havacılık ve Turizm Bakanlığı-----	3
Çalışma ve Haberleşme Bakanlığı-----	5
Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı-----	13
Ulaştırma ve Çalışma Bakanlığı-----	2
Ulaşım ve Yollar Bakanlığı-----	2
Havacılık Bakanlığı-----	3
Haberleşme Bakanlığı-----	3
Diğer Bakanlıklar ve Kuruluşlar-----	34
Tesbit Edilemeyen-----	7
TOPLAM-----	88

Diğer Bakanlık ve Kuruluşlar ise şöyledir: Enerji ve Haberleşme Bakanlığı, Hükümet tarafından atanan Yönetim Kurulu, Ekonomi ve Ulaştırma Federal Bakanlığı, Halkla ilişkiler ve Haberleşme Bakanlığı, Uluslararası Ulaşım, Haberleşme ve Göçmenlik Bakanlığı, Ulusal Havacılık Kurulu, Turizm ve Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma ve Dışişleri Bakanlıklarının oluşturduğu Sivil Havacılık Kurulu, Kamu Kuruluşları ve Ulaştırma Bakanlığı, Hizmet İşleri Bakanlığı, Haberleşme ve Deniz Ulaştırması Genel Halk Komitesi Sekreteryası, Ulaştırma, Haberleşme ve İnşaat Bakanlığı, Başbakanlık, Başbakanlık ile Dış ve İç Haberleşme Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Donatım, İskan ve Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma, Kara ve Hava Bakanlığı, Savunma Bakanlığı, Ulaştırma, Ticaret ve Endüstri Bakanlığı, Haberleşme, Çalışma, Ulaştırma ve Emek Bakanlığı, Çalışma, Altyapı ve Merkezi Olmayan Dağılım Bakanlığı, Ulaştırma, Ticaret ve Turizm Bakanlığı, Sivil Havacılık ve Meteoroloji Hizmetleri Bakanlığı, Haberleşme, Ulaştırma ve Güç Bakanlığı.

Çeşitli Ülkelerdeki Bakanlık uygulamaları ve Bakanlık isimlendirmelerinin farklılığı dikkate alınarak, kullanılan Bakanlık isimlerinin parçalanması yoluyla yapılan incelemeye göre şu sonuçlar alınmaktadır.

BAKANLIK	ADED
-----	----
Ulaştırma	: 45
Haberleşme	: 26
Havacılık	: 6
Turizm	: 4

BAKANLIK	ADED
-----	-----
Çalışma	: 3
Başbakanlık	: 2
Ticaret	: 2
Diğerleri	: 6 (Enerji, Ekonomi, Halkla İlişkiler, Dış İşleri, Savunma ve Endüstri)

Bu durum, inceleme yapılan ülkelerde Sivil Havacılık Otoritelerinin %51'nin ulaştırma hizmetlerinden sorumlu Bakanlık'lar altında, %30'unun haberleşme hizmetlerinden sorumlu Bakanlık'lar altında, ulaştırma ve haberleşme hizmetleri ayrı bir Haberleşme Bakanlığı kurulmamış olan bir çok ülkede, Ülkemizde olduğu gibi Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde götürüldüğünden, Sivil Havacılık Otoritelerinin %87'sinin ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinden sorumlu Bakanlıklar altında teşkilatlandıkları sonucuna varılmaktadır.

2.3 Sivil Havacılık Otoritelerinde Ana Birim Adedi

88 ICAO ülkesinde Sivil Havacılık Otoritelerinin ana birim adedlerinin dağılım durumu aşağıdaki gibidir.

ANA BİRİM	ADEDİ	ÜLKE SAYISI
-----	-----	-----
2		2
3		5
4		8
5		8

ANA BİRİM ADEDİ	ÜLKE SAYISI
6	14
7	9
8	7
9	6
10	2
11	8
12	3
13	3
14,15,17,21,25 ve 27	1'er (Toplam 6)
Tesbit Edilemeyen	7
TOPLAM ÜLKE SAYISI:	88

88 ICAO ülkesinde Sivil Havacılık Otoritelerinin ana birim adedi ortalaması 8'dir. Birim sayısında yoğunlaşma ise 6-7 birim arasındadır.

2.4 Sivil Havacılık Otoritelerinde Ana Birimler

88 ICAO ülkesi Sivil Havacılık Otoritesinde mevcut ana birimlerin incelenmesi neticesinde, sivil havacılık faaliyetlerinin yerine getirilmesi için bölümlenmelerin yoğunlaştığı ana birimler aşağıdaki gibidir.

1. Hava Ulaşım,
2. Havaalanları,
3. Uçuş Standartları (Teknik),

4. Uçuş Elverişlilik,
5. Hava Trafik / Seyrüsefer Hizmetleri,
6. Uçuş Emniyet,
7. Hava Aracı Kazaları Önleme ve İnceleme,
8. Araştırma - Planlama - Geliştirme,
9. Uluslararası İlişkiler,
10. Havacılık Haberleşmesi / Elektrik-Elektronik,
11. İdari İşlemler,
12. Muhasebe / Finansman.

Ana birimlerin tesbitinde yapılan değerlendirmede, benzer hizmetler aynı isim altında toplanmıştır. Ülkeler, kendi ülkelerindeki mevcut sistem ve isimlendirmeleri kullandığından, tek tek birim isimleri yazıldığından yüze yakın birim ortaya çıkmakta, ancak değişik isimler altındaki bu birimlerin yukarıda belirtilen ana birimlerin fonksiyonuna haiz olduğu anlaşılmaktadır.

İnceleme yapılan ülkelerin sadece birkaç tanesinde, ana birimlerin görev kapsamı elde edilebilmiştir. Bu durum, çalışmanın bütünlüğünü etkileyici özellikte değildir. ICAO Annex'leri ile havacılık konuları çok açık bir şekilde belirlenmiş olup, ülkeler kendi özel durumlarını da dikkate alacak şekilde tüm bu konuları kapsayacak bir biçimde ana ve alt birimlerini oluşturmaktadır. Ancak ülkemizde de olduğu gibi, bazı konular Sivil Havacılık Otoritesi bünyesi dışında yer almaktadır (Örnek: Meteoroloji).

Yapılan değerlendirme sırasında dikkati çeken bir husus; Bölgesel teşkilatlanmanın yaygın olduğu, bir çok ülkenin ayrı bir Hukuk Bölümü oluşturdugu, Eğitim Bölümü'ne ya ayrı veya birleşik şekilde yer verdiğidir (Bu iki bölüm de ülkemiz SHGM bünyesinde ismen yer almamaktadır).

VII. TÜRK SIVİL HAVACILIK OTORİTESİ (SIVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ) İÇİN BİR MODEL ÖNERİSİ

Ülkemizde, Sivil Havacılık faaliyetlerinin düzenlemesi ve yönlendirilmesi; Ülke menfaatlerimizin diğer ülkeler karşısında korunması; Sektörde can ve mal emniyetinin sağlanması gibi önemi tartışılmaz büyük görevleri ve sorumlulukları olan, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü için, bu görevleri gereken şekilde yapabilmek üzere yeni bir model önerilirken, elbetteki ilk yaklaşım, en ideal modelin ortaya konması olacaktır. Ancak, bu çalışmanın amacı SHGM için, bugünkü mevcut kamu sektörü yasal ve idari yapılaşma şekilleri içinde, uygulanabilmesine imkan bulunabilecek bir modelin geliştirilmesi ile uygulanma imkanının sağlanması için pozitif katkıda bulunabilme, hizmet edebilmedir.

Bu nedenle, ideal model önerisi hususunda, bir model geliştirmenin yerine, ideal modelin ilkeleri üzerinde durulmuştur. Uygulanmaya esas model önerisinde ise, bu ilkelerin mevcut Türk mevzuatı içinde uygulanabilirliği nisbetinde bir düzenlemeye gidilmiştir. Bu model, ideal model şartları hususunda ortaya konan fikirler çerçevesinde, zaman içinde daha da geliştirilebilecek, sonuçta daha uygun modellere ulaşılacaktır.

1. MODELİN GENEL İLKELERİ

SHGM için ideal bir model önerisinde, ilkelerin belirlenmesine esas çalışmalarda en büyük katkı, sivil havacılık konularında başı çeken, gelişmiş teknoloji ve yaygın uygulamalar sahibi ülkelerdeki mevcut durumların incelenmesi ve değerlendirilmesi sonucu elde edilebilecektir.

Sivil havacılıkta, en gelişmiş ülkelerden olarak bilinen ABD'de, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı faaliyette bulunan Federal Havacılık Teşkilatı'nda yaklaşık 60.000 kişi, Fransa'da, Ekipman, Emlak, Ulaştırma ve Deniz Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü'nde yaklaşık 12.000 kişi çalışmaktadır. İngiltere'de, ABD benzeri olarak, sivil havacılık birimleri hem Ulaştırma Bakanlığı içinde yer almış, hem de Sivil Havacılık Otoritesi Kurulu tarafından yönlendirilen Sivil Havacılık Otoritesi faaliyet göstermektedir. Her üç ülkedeki sivil havacılık otoritelerine ilişkin detaylar, sırasıyla; Vİncı Bölüm'de (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı Üyesi Çeşitli Ülkelerde Sivil Havacılık Otoriteleri ve Organizasyon Yapıları), VI.1.3. (ABD Sivil Havacılık Teşkilatı), VI.1.21. (Fransa Sivil Havacılık Departmanı Genel Müdürlüğü) ve VI.1.31. (İngiltere Sivil Havacılık Otoritesi) kısımlarında verilmiştir. Bu ülkelerin sivil havacılık sahasındaki faaliyetleri ile gelişmeye katkıları ve yönlendirmedeki etkileri dikkate alındığında, mevcut yapılarının kendi ülkeleri için ideal veya ideale yakın olduğu düşünülmektedir. Ancak, hemen dikkati çeken husus, üç ülkenin örgütlenme biçimlerinin de farklı oluşu, örgüt yapılarındaki

benzerliklerin azlığı olmaktadır. Elbetteki bu durum üç ülkedeki yasal ve idari yapılanmaların farklılığından kaynaklanmaktadır. İnceleme yapılan 88 ICAO üyesi ülkede, örgütlenmedeki farklılıklar açıkça görülmektedir. Müşterek faaliyet esasına göre çalışan Karaibler Ülkeleri Sivil Havacılık Otoriteleri dahi değişik bir örgütlenme biçimi içindedir. Her ülkenin kendi sistemi içinde uygun örgütlenme biçiminde olduğu açıktır. Bu nedenle, VI.2.3. (Sivil Havacılık Otoritelerinde Ana Birim Adedi) ve VI.2.4. (Sivil Havacılık Otoritelerinde Ana Birimler) kısımlarında açıklandığı gibi, hava aracı sayıları birbirine çok yakın ülkelerde dahi, sivil havacılık otoritelerinin ana birimleri, sayısal ve görev kapsamı itibariyle değişik olabilmektedir.

ICAO'nun, üye ülkelerin sivil havacılık otoriteleri için bir model çalışması veya ortak/benzer ana birimlerin oluşturulması konusunda bir çalışması mevcut değildir. ICAO/Annex 17 (Facilitation/Kolaylıklar) gereği, her ülkede "Hava Nakliyatını Kolaylaştırma Komiteleri" kurulması uygulaması dışında (1), sivil havacılık birimlerinde hangi birimlerin olması gerektiğine ilişkin yapılmış bir çalışmaya rastlanmamaktadır. Aslında böyle bir çalışmaya gerek olup olmadığı hususu da tartışmaya açık bir konudur. Sivil havacılık faaliyetleri kapsamı belli olduğuna göre, her ülkedeki sivil havacılık otoriteleri, kendi ülkelerinin faaliyetleri doğrultusunda örgütlenerek, ana

(1) Bkz.: ICAO, International Standarts, "Facilitation", Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation, (Montreal: ICAO Yayını, Ninth Edition-July 1990), s. 30.

bölümler ve detaylarını oluşturacaktır. Kimi ülkeler bu konuda günün gelişen şartlarına hızlı uyum göstermekte iken, kimi ülkelerde geç kalmışlığı yaşayacaklardır. SHGM'nün kuruluşundan bu yana köklü bir değişim geçirmediği dikkate alındığında, Ülkemiz sivil havacılığındaki bilinen gelişmeler, SHGM için de, geç kalmışlığın içinde olundugunu göstermektedir.

Ülkemiz sivil havacılık otoritesi için model yaklaşımında esas olabilecek ilkeler geliştirilirken, büyük ölçüde gelişmiş ülkelerin uygulamalarından ve sivil havacılığın otorite kuruluşlarının deneyimlerinin sonucu belirlenmiş ve bir anlamda kabul görmüş ortak ilkeleri ile uluslararası toplantılardaki gayri resmi görüşmeler sonuçlarından hareket edilmiştir.

SHGM'nün ideal örgütlenme biçimi için, belirlenen ilkeler şunlardır:

(1) Ulaştırma Bakanlığı'na tek bir kanalla bağımlılık sağlanmak koşuluyla, "Özel Kanun" düzenlemesi ile yeni ve özel statülü bir örgütlenme,

(2) Uluslararası ilişkiler; Karşılıklılık uygulamaları, Ülke genel politikalarının belirlenmesi vb. politik hususlar hariç, sivil havacılıkla ilgili konularda tam ve kesin yetki kullanımı,

(3) Personel temininde, alımında ve ücretlendirmede özel uygulamalar ve serbestlik,

(4) Kanun dışı uygulamalarda veya sivil havacılıkla ilgili düzenlemelere aykırılıkta doğrudan müeyyide uygulama (para cezası belirleme ve verebilme vb.) yetkisi,

(5) Ayrı bir bütçe, harcamalarda gerekli oranlarda serbestlik,

(6) Tüm sivil havacılık ana hizmetlerinin örgüt bünyesinde toplanması,

(7) Ülke sathında yaygın örgütlenme.

SHGM için uygulanabilir bir model önerisi geliştirilirken, yukarıda açıklanan bu ilkeler, uygulanabilirlik açısından tek tek değerlendirilmiş ve uygun model oluşturulmasına çalışılmıştır.

2. UYGULANABİLİR BİR MODEL ÖNERİSİ

2.1 Hukuki Statü

88 ICAO üyesi ülkenin sivil havacılık otoriteleri üzerinde yapılan incelemeler, VI.2.2. (Sivil Havacılık Otoritelerinin Bağlı Olduğu Kuruluşlar) kısmında açıklandığı üzere, bu otoritelerin % 87'sinin ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinden sorumlu Bakanlıklara bağımlı olduğunu göstermektedir. Ülkemizde, ulaştırma ve haberleşme hizmetleri Ulaştırma Bakanlığı sorumluluğu altındadır. SHGM'nün ulaşım sistemleri bütünlüğü prensibinden hareketle, Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında örgütlenmesi, faydalı ve gerekli görülmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı'nın çatısı altında bulunmanın iki şekli söz konusudur. Birincisi; Bugünkü durum gibi, merkez Genel Müdürlük şeklinde; İkincisi ise, Bakanlığın bir bağlı kuruluşu olarak örgütlenmektir. SHGM faaliyetleri, Devlet sorumluluğundaki kamu hizmetleri kapsamına girdiğinden, 8 Haziran 1984 tarihli 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile düzenlenen İktisadi Devlet

Teşekkürleri ve Kamu İktisadi Kuruluşları dikkate alınmamaktadır.

Bakanlıklara bağlı kuruluşlar, Bakanlığın hizmet ve görev alanına giren ana hizmetleri yürütmek üzere, Bakanlığa bağlı olarak özel kanun ile kurulan, genel bütçe içinde ayrı bütçeli veya katma bütçeli veya özel bütçeli kuruluşlardır. 27 Eylül 1984 tarihli, Bakanlıkların Görev ve Esasları Hakkındaki 3046 sayılı Kanun gereğince; Bağlı kuruluşlar, merkez teşkilatı ile ihtiyaca göre kurulan taşra teşkilatından meydana gelecek şekilde düzenlenirler. Bağlı kuruluşların taşra teşkilatı, bölge, il ve ilçe kuruluşları şeklinde veya doğrudan kuruluşun kendisine bağlı olarak kurulabilir. Merkez kuruluşların taşra teşkilatı ise, Bakanlığın bölge müdürlükleri içinde yer almakta, doğrudan ilgili kuruluşa bağlı bir çalışma söz konusu olamamaktadır. Böyle bir durum, SHGM için özel olarak teşkilatlanılması gerekli konularda büyük bir aksaklığı beraberinde getirecektir.

SHGM için önerilen yeni model de, iki ana husus yapılacak düzenlemeye esas teşkil etmektedir.

(1) SHGM, diğer ülkelerde olduğu gibi hava seyrüsefer hizmetlerinin yürütülmesinde tüm görev ve sorumlulukları üstlenmelidir,

(2) Buna uygun taşra (bölgesel) teşkilatlanma sağlanmalıdır.

Bu nedenledir ki, bölgesel teşkilatlanmada, bağımlılık doğrudan SHGM'ne olmak zorundadır. Bu da, katma bütçe yaklaşımını getirmektedir.

1927 yılında çıkartılmış bulunan ve halen yürürlükteki 1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanunu'nun 115 nci maddesine göre,giderleri özel gelir ile sağlanan ve genel bütçe dışında idare olunan bütçelere katma bütçe (mülhak bütçe) denilmektedir Katma bütçenin hazırlanması ve onaylanması, genel bütçenin hazırlanması ve onaylanmasına benzer bir şekilde gerçekleşmektedir. Ancak, sözü edilen Kanun hükmünden anlaşılacağı üzere, katma bütçeli idare, gelirlerinin tamamını bütçesindeki ödenekle karşılamamakta, bazı özel gelir kaynaklarına sahip bulunmaktadır (2). Katma bütçeli kuruluşlarda, harcamalar ile gelirler arasındaki fark, hazine yardımı şeklinde kapatılmaktadır. Genel bütçeden katma bütçelere yapılan hazine yardımı, Maliye ve Gümrük Bakanlığı'nın transfer harcamaları içinde yer almaktadır. Gelir fazlası söz konusu ise, genel bütçe gelirleri içinde "Vergi Dışı Gelirler" kapsamında gösterilmektedir (3).

Hava seyrüsefer ve trafik hizmetleri de sivil havacılık otoritelerinin asli görevlerindendir. SHGM için de, en büyük gelir kalemi, hava seyrüsefer hizmetlerinden kaynaklanacaktır. SHGM'nün geli kaynakları takip eden bölümlerde verilmiştir.

Bu şekilde, yeterli gelir kaynağını yaratma imkanına sahip olan SHGM'nün Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı "Katma Bütçeli" bir kuruluş olarak örgütlenmesi mümkün görülmektedir. Ulaştırma

-
- (2) Daha geniş bilgi için bkz.: Ayhan EVRENSEL, "Türkiye'de Döner Sermaye İşletmeleri Üzerine Bir Araştırma ve Model Önerisi", (Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Dotoru Tezi, 1986), s. 52.
- (3) Daha geniş bilgi için bkz.: Ekonomi Ansiklopedisi, İstanbul: Milliyet Gazetesi Yayınları, 1991), s. 143 ve 254.

Bakanlığı'nın mevcut teşkilatı içinde özel bütçeli bir kuruluş yer almadığından, benzer yapı içinde kalınmasını teminen bu aşamada özel bütçe uygulamasından kaçınılmıştır. Katma bütçe içinde döner sermaye oluşturulması hususu ise, istihdam edilecek personele ek gelir temini açısından ve kamu görevi dışında yapılacak sivil havacılıkla ilgili diğer görevlerin mevcudiyeti nedeniyle gerekli görülmektedir (Örnek olarak; Hava araçlarının uçuşa elverişlilik belgesi düzenlenmesine esas teknik kontrolleri; Ekspertiz raporları; Uçucu personelin lisans yenilemeye esas teknik kontrolleri vb.). Döner sermaye oluşturulması ve gelir durumu üzerinde bu çalışmada detaya girilmemiştir. Bu hususun, katma bütçeli kuruluş olarak düzenlemeye esas özel kanun içinde yer alması ve yeni kuruluş (SHGM) tarafından detaylandırılması şeklinin uygun olacağı düşünülmektedir.

Sonuç olarak, SHGM'nün, Ulaştırma Bakanlığı'nın katma bütçeli bir kuruluşu olarak örgütlenmesi ve katma bütçeli kuruluşların hukuki statüleri çerçevesinde faaliyette bulunması şekli ortaya çıkmaktadır.

2.2. Organizasyon Yapısı

2.2.1. İsimlendirme

Organizasyon durumları VI.2.1. (Sivil Havacılık Otoritelerinin İsimlendirme Şekli) kısmında incelenen 88 ICAO üyesi ülkede, 80 ülkenin, yani bu ülkelerin %91'inin Sivil Havacılık Otoriteleri için "Sivil Havacılık" la başlayan isimleri

kullandıkları görülmektedir. 88 ülkeden 37'si, yani %42'sinde örgütlenme "Genel Müdürlük" şeklindedir. Ülkemizde üyesi bulunduğu ECAC'ta da Sivil Havacılık Otoriteleri, Sivil Havacılık Genel Müdürlükleri olarak isimlendirilmektedir. Ülkemiz Sivil Havacılık Otoritesi'nin de, mevcut ismini aynen muhafazası bu açıdan gerekli görülmektedir.

2.2.2. Yönetim Birimleri

Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı katma bütçeli bir kuruluş şeklinde yeniden örgütlenmesi önerilen SHGM'nün, Ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyecek, yönlendirilecek ve gerekli denetimi yapabilecek şekilde ana birimlerinin oluşturulması gerekmektedir. Kendi ülkelerinin ihtiyaçları çerçevesinde örgütlenen 88 ICAO üyesi ülkedeki en yaygın ana bölümler VI.2.4. (Sivil Havacılık Otoritelerinde Ana Birimler) kısmında açıklandığı üzere; Hava Ulaşım, Havaalanları, Uçuş Standartları, Uçuşa Elverişlilik, Hava Trafik / Seyrüsefer Hizmetleri, Uçuş Emniyet, Hava Aracı Kazaları Önleme İnceleme, Araştırma - Planlama - Geliştirme, Uluslararası İlişkiler, Havacılık Haberleşmesi / Elektrik - Elektronik, İdari İşlemler ve Muhasebe / Finansman olarak belirlenmiştir.

SHGM'nün yeni örgütlenme ile üstleneceği görev ve sorumlulukların aşağıdaki ana başlıklar altında toplanması mümkündür:

a) Sivil havacılık faaliyetlerinin ülke çıkarları ve hedefleri doğrultusunda, teknik, ekonomik ve sosyal gelişmeler

paralelinde, kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun bir şekilde yürütülmesini sağlamak,

b) Uluslararası sivil havacılık sahasındaki gelişmeleri takip ederek ve değerlendirerek, bu gelişmelerin Ülkemizde de uygulanması için gerekli tedbirleri almak, planları hazırlamak, uygulanmasını sağlamak ve takip etmek,

c) Sivil havacılık konusunda ikili ve çok taraflı uluslararası anlaşmaların uygulanmasını sağlamak, takip etmek, bunlarla ilgili çalışmaları yönlendirmek ve çalışmalara bilfiil katılmak,

d) Sivil havacılıkla ilgili faaliyette bulunan ve ilgili mevzuatta faaliyetleri için izin alma şartı getirilmiş olan tüm kuruluşların, izin ve faaliyet esaslarını belirlemek, değerlendirmek ve izin belgelerini düzenlemek, bu kuruluşların faaliyetlerini takip etmek, denetlemek, gerektiğinde verilmiş bulunan izinleri askıya almak veya kaldırmak,

e) Türkiye Hava Sahası'nda, sivil hava araçlarının hava seyrüsefer ve trafik hizmetlerinin tamamını düzenlemek, gerekli tedbirleri almak, tesis ve sistemleri işletmek (veya işlettirmek), ilgili ücretleri tahsil etmek (veya ettirmek), denetlemek,

f) Hava araçlarının iniş-kalkış yapacakları sahalara ilişkin standartları belirlemek, işletme ve/veya kullanım izinlerini vermek, uygulamaları takip etmek, denetlemek,

g) Karlı olmadığı için işletilmesi ilgili diğer kamu kuruluşları tarafından gerçekleştirilemeyen hava alanlarında işletmek üzere teşkilatlanmak veya müştereken işletmek üzere her türlü katkıda bulunmak,

h) Türk tescilli tüm sivil hava araçları için uçuş kurallarını ve uçuşa elverişlilik standartlarını düzenlemek, ilgili belgeleri vermek, uygulamaları yönlendirmek, takip etmek, denetlemek, gerektiğinde verilen belgeleri iptal etmek, askıya almak, ilgililer hakkında cezai işlem yapmak (veya yaptırmak),

ı) Türk tescilinde olan veya Türk tesciline kaydedilecek sivil hava araçları için tescile esas şartları belirlemek, uygulamak, belgeleri düzenlemek, gerektiğinde hava araçlarının satış, devir, vb. işlemlerini gerçekleştirmek, sicil defterlerini tutmak, sicil kayıtlarına, haciz, ipotek, vb. şerhleri işlemek,

j) Türk sivil hava araçlarıyla ilgili faaliyette bulunacak ve mevzuat gereği lisansiye olması gereken tüm personele ilişkin standart ve kuralları belirlemek, uygulamak, ilgili belgeleri düzenlemek, gerektiğinde verilen belgeleri iptal etmek, geçici olarak geri almak, ilgililer hakkında cezai işlem yapmak (veya yaptırmak),

k) Türk sivil hava araçlarıyla ilgili bakım, onarım, tamirat gibi faaliyette bulunan ve bulunacak tüm kuruluşların yetkilendirmeye esas standartlarını belirlemek, uygulamak, yetki belgelerini düzenlemek, denetlemek, gerektiğinde verilen belgeleri geri almak, iptal etmek, ilgililer hakkında cezai işlem

yapmak (veya yaptırmak),

1) Türk sivil havacılık eğitim kuruluşlarının, eğitim sonrasında SHGM tarafından lisans verilmesine esas eğitimleriyle ilgili olarak; eğitim programları, tesis ve techizatlarının uluslararası ve ulusal mevzuatlar doğrultusunda uygunluğunu incelemek, uygulamaları takip etmek, gerekli yetki belgelerini düzenlemek, Türk sivil hava araçlarında görev yapacak Türk ve yabancı uyruklu personelin yabancı ülkelerdeki eğitimlerinin geçerliliğine ilişkin kural ve uygulamaları belirlemek,

m) Türk Hava Sahasında, arama ve kurtarma hizmetlerinin yapılması hususunda ilgili kuruluşlarla işbirliği sağlamak, sivil havacılık kaza ve olaylarını incelemek, inceleme sonuçlarına göre gerekli tedbirleri almak veya aldirtmak, uygulamaları takip etmek, gerektiğinde cezai işlem yapmak (veya yaptırmak),

n) Sivil havacılık konusundaki ulusal veya kabul edilmiş uluslararası mevzuat, standart, kural ve benzerlerine aykırı davranışta bulunan kişi ve kuruluşlar hakkında cezai işlem yapmak (ve/veya yaptırmak),

o) Faaliyet konuları itibarıyla bölgesel olarak teşkilatlanmak, araştırma-geliştirme merkezleri kurmak ve bu gibi merkezleri her yönden desteklemek, faaliyetleriyle ilgili olarak hava aracı işletmek, bakım ve onarım tesisleri kurmak ve işletmek, hava aracı kazaları inceleme laboratuvarları kurmak ve

işletmek, gerektiğinde ilgili kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak,

p) Faaliyetleriyle ilgili döner sermaye işletmesi kurmak ve işletmek,

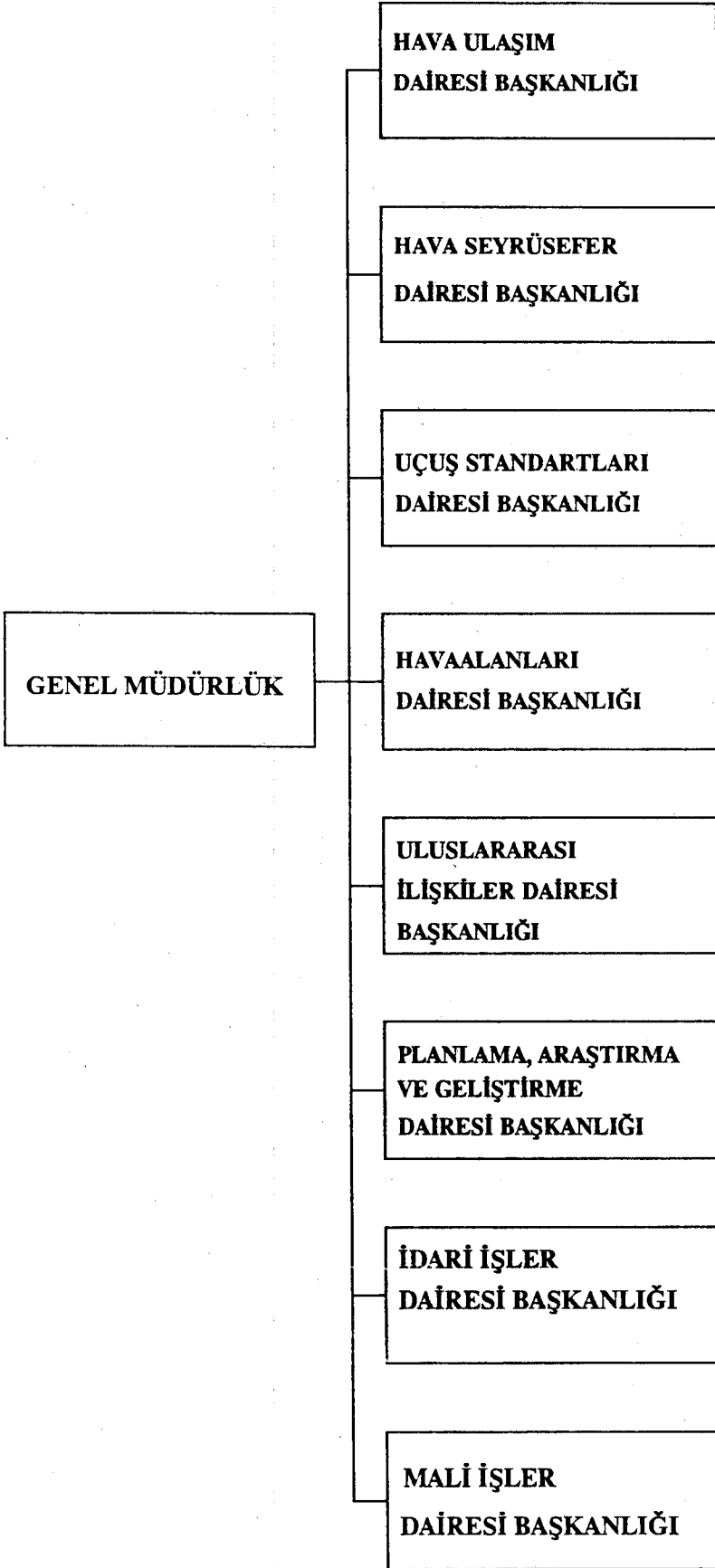
r) Sivil havacılık konularında Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilecek diğer görevleri yapmak.

Bu şekilde, bir katma bütçeli statü içinde faaliyette bulunması öngörülen SHGM'nün, katma bütçeli kuruluş olmanın gerektirdiği hususlarda dikkate alınarak, yukarıda belirtilen görev ve sorumlulukların yerine getirilmesi için, bünyesinde oluşturulması gerekli temel yönetim birimleri aşağıda verilmiştir (Havaalanları işletimi konusunda birim oluşturulmamış olup, açıklanan özellikteki havaalanlarının işletimi hususu da SHGM'ne görev olarak verildiği takdirde, taşra teşkilatı şeklinde gerekli düzenlemeler yapılabilecektir.):

1. Hava Ulaşım,
2. Hava Seyrüsefer,
3. Uçuş Standartları,
4. Havaalanları,
5. Planlama, Araştırma ve Geliştirme,
6. Uluslararası İlişkiler,
7. İdari İşler,
8. Mali İşler.

Temel yönetim birimleri, Şekil VII-1'de gösterilmiştir.

Temel yönetim birimlerinin yanı sıra, denetim, danışma ve destek fonksiyonu sağlayacak olan aşağıdaki birimlerin de



**ŞEKİL VII-1 : SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
TEMEL YÖNETİM BİRİMLERİ**

oluşturulması gerekmektedir:

1. Denetim,
2. Hukuk,
3. Savunma,
4. Basın ve Halkla İlişkiler.

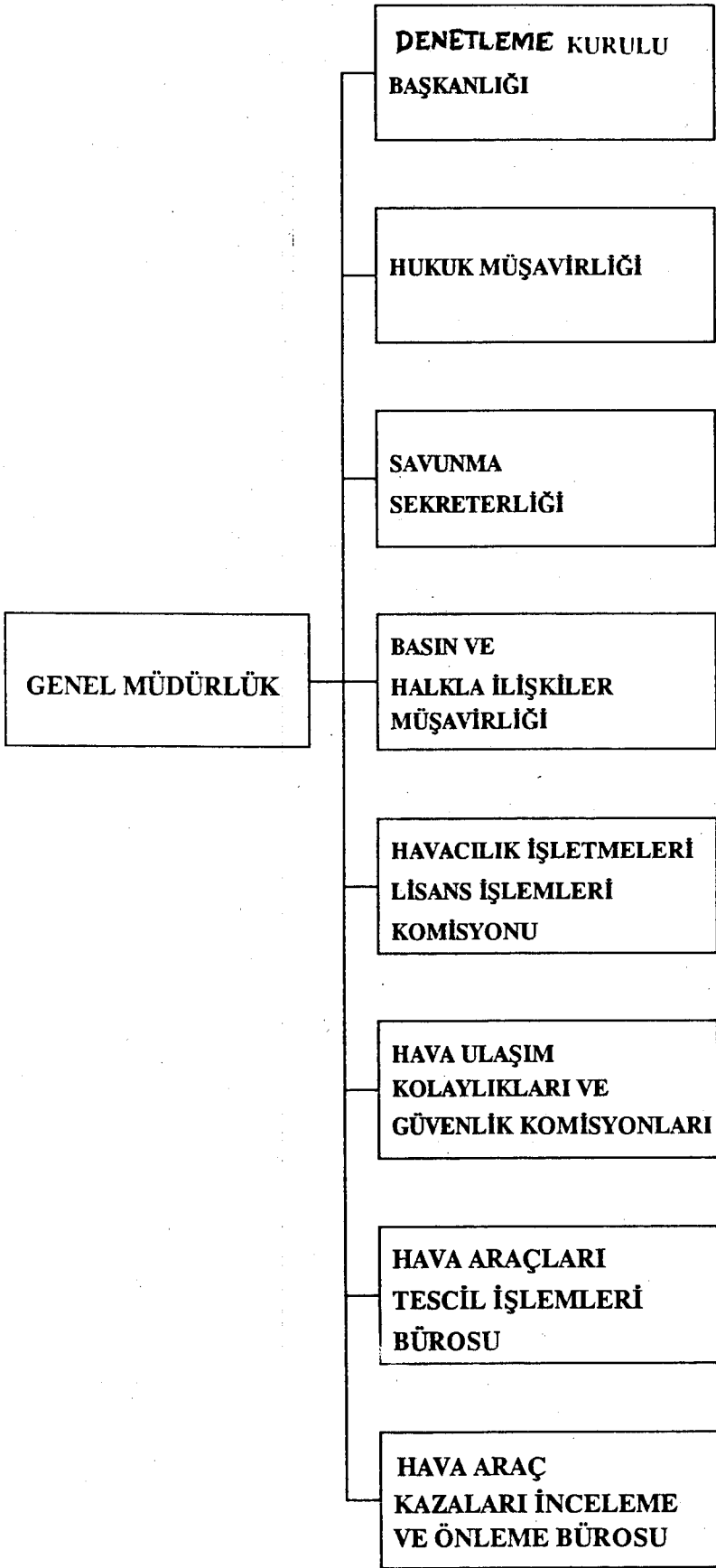
Ayrıca, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olarak, oluşturulacak komisyonlar ve diğer birimler de aşağıda verilmiştir:

1. Havacılık İşletmeleri Lisans İşlemleri Komisyonu,
2. Hava Ulaşım Kolaylıkları ve Güvenlik Komisyonları,
3. Hava Araçları Tescil İşlemleri Bürosu,
4. Hava Araçları Kazaları İnceleme ve nleme Bürosu.

Denetim, Danışma, Destek Diğer Birimler, şekil VII-2'de gösterilmiştir.

Hava Araç Kazaları İnceleme ve nleme Birimi'nin, bugün için Genel Müdür'e bağlı bir büro şeklinde oluşturulması; Ancak ileride, tüm ulaşım sistemini kapsayacak genel bir düzenleme içinde, bu birimin Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde doğrudan Bakan'a bağlı olarak yer alması gerekli görülmektedir. Önerilen uygulamada da, bu Büro'nun Bakan'a rapor etmesi şekli sağlanmalıdır.

Ülkemizdeki sivil havacılık faaliyetlerinin boyutları dikkate alınarak, yukarıda belirtilen birimlerin, bugünkü bilinen ve tahmin edilen ihtiyaçlar doğrultusunda, temel görev ve



**ŞEKİL VII-2 : SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
DENETİM, DANIŞMA VE DESTEK BİRİMLERİ**

sorumlulukları ile oluşturulması gerekli alt bölümleri ve Genel Müdürlük içindeki bağlantı durumları aşağıda verilmiştir:

I. Temel Yönetim Birimleri:

1. Hava Ulaşım: a) Ülke hava ulaşım politikası, ilkeler, hedefler ve planlar doğrultusunda, hava ulaşım hizmetlerinin sağlıklı ve düzenli yürütülmesi için esas ve usulleri belirlemek, uygulamaları yönlendirmek, bu amaçla uçuş hatları dağılımını yapmak, haksız rekabeti önleyici tedbirler almak ve hava ulaşım faaliyetlerinin gelişimini sağlayıcı düzenlemeler geliştirmek, uygulanmasını sağlamak,

b) Yerli ve yabancı hava taşıyıcılarının uçuş izinlerinin verilmesine esas düzenlemeleri yapmak, talepleri değerlendirmek, izin işlemlerini yapmak, denetlemek,

c) Havayolu taşımacılığı ile ilgili ikili ve çok taraflı anlaşmaların uygulanmasını takip etmek, çalışmalara bilfiil katılmak.

"Hava Ulaşım" biriminin daire başkanlığı olarak örgütlenmesi ile "Tarifeli Seferler, Tarifersiz Seferler, Anlaşmalar ve Ekonomik İşler" isimli dört şube müdürlülüğünden oluşması öngörülmekte olup, şeması Şekil VII-3'te verilmiştir.

2. Hava Seyrüsefer : a) Türkiye Hava Sahası'nda, hava araçlarının hava seyrüsefer ve trafik hizmetlerinin düzenlenmesi, yürütülmesi ve planlanması için gerekli faaliyetlerde bulunmak, bu konularda uluslararası uygulamalar paralelinde standart ve



ŞEKİL VII - 3 : SHGM; HAVA ULAŞIM DAİRESİ BAŞKANLIĞI BÖLÜMLERİ

kuralları belirlemek ve geliştirmek, uygulamaları takip ve kontrol etmek, denetlemek,

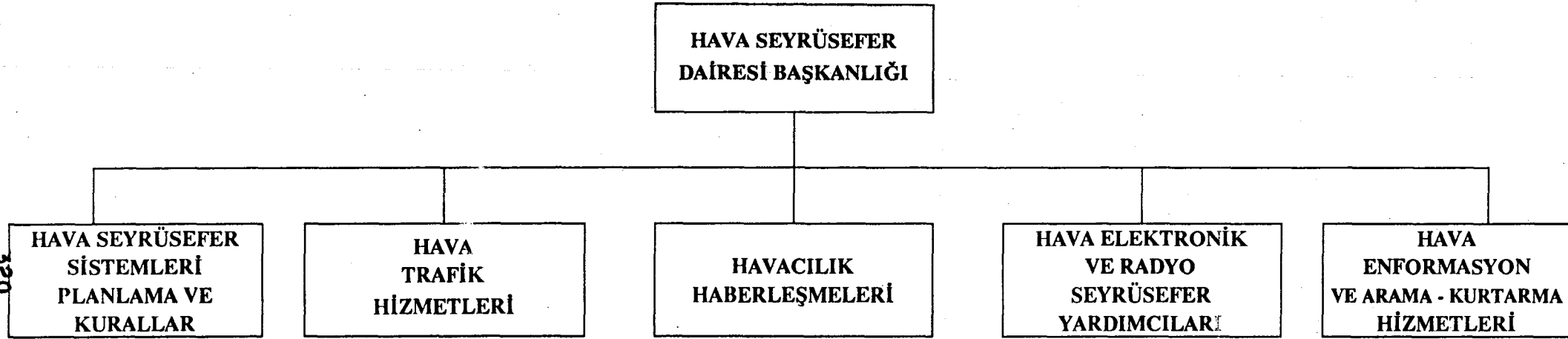
b) Hava seyrüsefer ve trafik tesis ve sistemleri için standartlar ile faaliyet esaslarını belirlemek, sürekli ve güvenli hizmet arzını sağlayıcı düzenlemeler yapmak, tesis ve sistemleri kurmak, işletmek (veya kurdurmak/işlettirmek), denetlemek,

c) Türkiye Hava Sahası'nda hava arama ve kurtarma hizmetlerinin yapılmasına ilişkin esasları düzenlemek, arama ve kurtarma faaliyetlerinde ilgili kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak,

d) Hava trafik kontrolörlerinin lisans işlemlerine esas standart ve kuralları belirlemek, belgeleri düzenlemek, yeterlilik kontrol işlemlerini yapmak, denetlemek.

"Hava Seyrüsefer" biriminin daire başkanlığı olarak oluşturulması ve " Hava Seyrüsefer Sistemleri Planlama ve Kurallar, Hava Trafik Hizmetleri, Havacılık Haberleşmesi, Hava Elektronik ve Radyo Seyrüsefer Yardımcıları ile Hava Enformasyon ve Arama-Kurtarma Hizmetleri" isimlerinde beş şube müdürlüğünden oluşması öngörülmekte olup, şeması Şekil VII-4'te verilmiştir.

3. Uçuş Standartları : a) Türk tescilli hava araçlarının uçuş emniyet ve uçuşa elverişlilik kurallarını belirlemek, uygulamaları takip etmek, denetlemek, yönlendirici tedbirler geliştirmek, ilgili belgeleri düzenlemek, gerektiğinde belge verilmesine esas kontrolleri yapmak,



ŞEKİL VII - 4 : SHGM; HAVA SEYRÜSEFER DAİRESİ BAŞKANLIĞI BÖLÜMLERİ

b) Türk sivil hava araçlarıyla ilgili bakım, onarım, uçuşa elverişlilik kontrolü vb. faaliyetleri konusunda standart ve kuralları belirlemek, yetkilendirme işlemlerini düzenlemek, yapmak, belgeleri vermek, denetlemek,

c) ilgili mevzuat gereğince lisansiye edilecek personele ilişkin standart ve kuralları belirlemek, lisans ve sertifika verilmesine esas usulleri belirlemek, uygulamak, gerektiğinde sınavları yapmak (veya yaptırmak), bu konularda ilgili kuruluşların yetkilendirme işlemlerini yapmak, belgeleri vermek, denetlemek.

"Uçuş Standartları" biriminin, daire başkanlığı olarak oluşturulması ile " Uçuşa Elverişlilik, Uçuş Emniyet, Havacılık Sağlığı ve Lisans İşlemleri" isimli dört şube müdürlüğünden oluşması öngörülmekte olup, şeması Şekil VII-5'te verilmiştir.

4. Havaalanları : a) Hava araçlarının iniş-kalkış yapacakları sahalara (havaalanları, stolportlar, iniş seritleri/stripler, heliportlar vb.) ilişkin standart ve kuralları belirlemek, işletme ve/veya kullanım esaslarını düzenlemek, izinlerini vermek, kontrol işlemlerini yapmak, uygulamaları takip etmek, denetlemek,

b) Havaalanlarında verilmekte olan tüm hizmetlerin, uluslararası standartlarda sürekli ve düzenli bir şekilde yapılması için gerekli standart, usul ve esasları belirlemek, uygulamaların sağlanması gerekli tedbirleri almak, ilgili kuruluşlar ile işbirliğinde bulunmak, ilgili mevzuata göre izne

**UÇUŞ STANDARTLARI
DAİRESİ BAŞKANLIĞI**

UÇUŞA ELVERİŞLİLİK

UÇUŞ EMNİYET

HAVACILIK SAĞLIĞI

LİSANS İŞLERİ

**ŞEKİL VII - 5 : SHGM;UÇUŞ STANDARTLARI DAİRESİ BAŞKANLIĞI
BÖLÜMLERİ**

bağlı hizmetler için izin işlemlerini düzenlemek, belgeleri vermek, takip etmek, denetlemek,

c) Havaalanlarının mania ve gürültü planlarının yapılmasına ve uygulanmasına esas standart ve kuralları belirlemek, planları çizmek (veya çizdirmek), uygulanmasını sağlamak, takip etmek.

"Havaalanları" biriminin daire başkanlığı olarak oluşturulması ve "Havaalanı Standartları, Havaalanı Hizmetleri, Havaalanı Kontrol Mühendisliği ile Mania ve Gürültü Planları" isimli dört şube müdürlüğünden oluşması öngörülmekte olup, şeması Şekil VII-6'da verilmiştir.

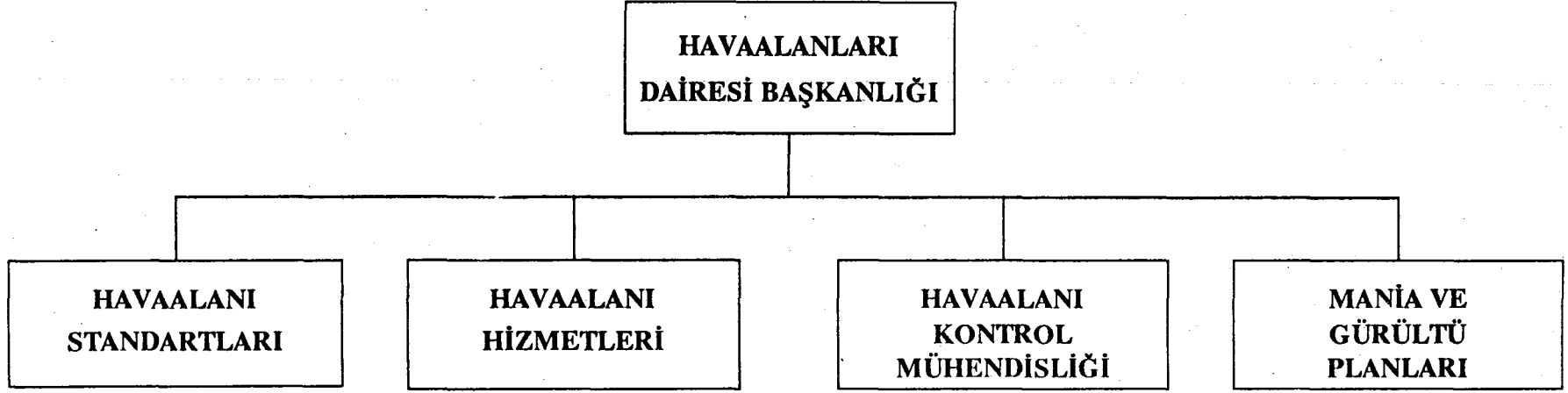
5. Planlama, Araştırma ve Geliştirme: a) Sivil havacılık faaliyetleriyle ilgili tüm planlama, araştırma ve geliştirme çalışmalarını yapmak, yönlendirmek, ilgili birim ve kuruluşlarca uygulanmasını sağlamak, takip etmek, değerlendirmek,

b) Bu amaç için "Bilgi İşlem Merkezi"ni kurmak, işletmek,

c) Sivil havacılık istatistiklerinin tutulmasına esas kural ve usulleri belirlemek, istatistiki bilgileri toplamak, değerlendirmek,

d) Gerektiğinde sivil havacılık araştırma ve geliştirme merkezleri kurmak, işletmek, benzer merkezlere her türlü katkıda bulunmak, faaliyetlerini desteklemek.

"Planlama, Araştırma ve Geliştirme" biriminin daire başkanlığı olarak oluşturulması ve "Planlama, Bilgi İşlem ve İstatistik ile Araştırma ve Geliştirme" isimli üç şube



ŞEKİL VII - 6 : SHGM; HAVAALANLARI DAİRESİ BAŞKANLIĞI BÖLÜMLERİ

müdürlüğünden oluşması öngörülmekte olup, şeması Şekil VII-7'de verilmiştir.

6. Uluslararası İlişkiler: Türkiye'nin ikili ve çok taraflı tüm ilişkilerinin yürütülmesinde, görüşmelerde ve yazışmalarda, gerek Ülkemiz ilgili kuruluşları, gerekse SHGM birimleri arasında koordinasyonu sağlayıcı düzenlemeler yapmak.

"Uluslararası İlişkiler" biriminin daire başkanlığı olarak oluşturulması ve " ICAO-ECAC, EUROCONTROL, NATO ve Diğer Uluslararası Kuruluşlar" isimli dört şube müdürlüğünden oluşması öngörülmekte olup, şeması Şekil VII-8'de verilmiştir.

7. İdari İşler : SHGM'nün personel işlemlerini, eğitim faaliyetlerini ve genel hizmetlerini (Kütüphane, arşiv, genel evrak vb. dahil) yürütmek.

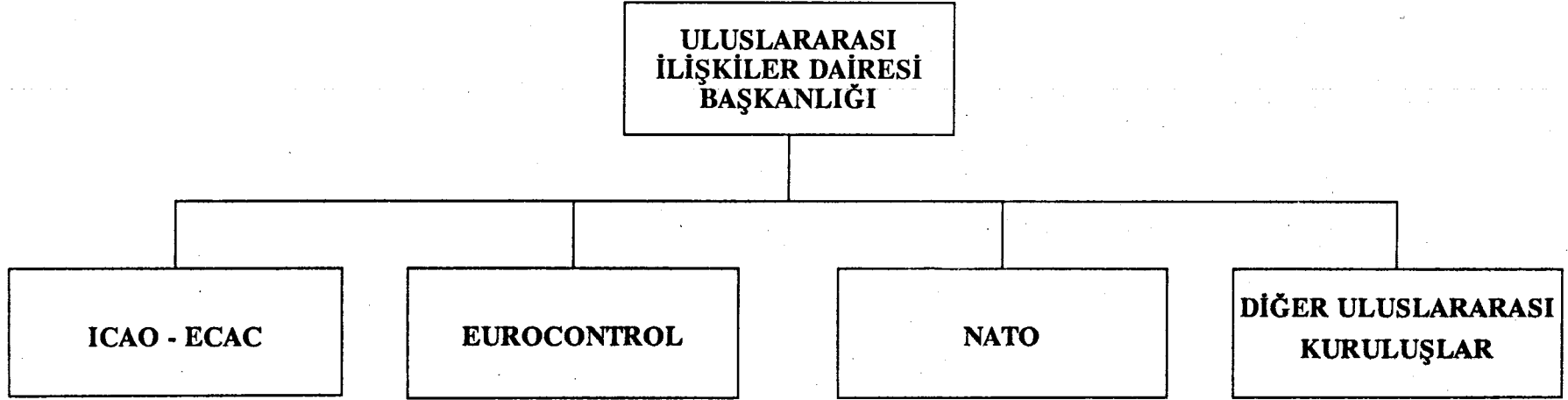
"İdari İşler" biriminin daire başkanlığı olarak ve "Personel, Eğitim ile Genel Hizmetler" isimli üç şube müdürlüğünden oluşması öngörülmekte olup, şeması Şekil VII-9'da verilmiştir.

8. Mali İşler : SHGM'nün bütçe, muhasebe ve satın alma ile ilgili işlemlerini yürütmek.

"Mali İşler" biriminin daire başkanlığı olarak oluşturulması ve " Bütçe, Muhasebe ile Satın Alma" isimli üç şube müdürlüğünden oluşması öngörülmekte olup, şeması Şekil VII-10'da verilmiştir.

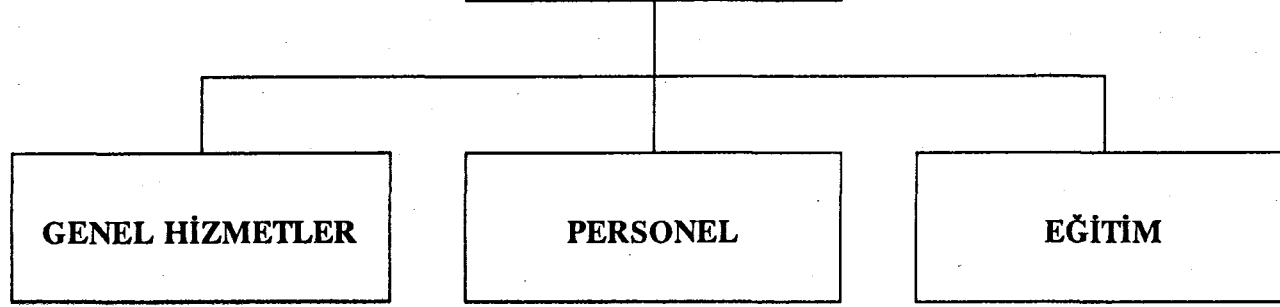


ŞEKİL VII - 7 : SHGM; PLANLAMA, ARAŞTIRMA VE GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI BÖLÜMLERİ

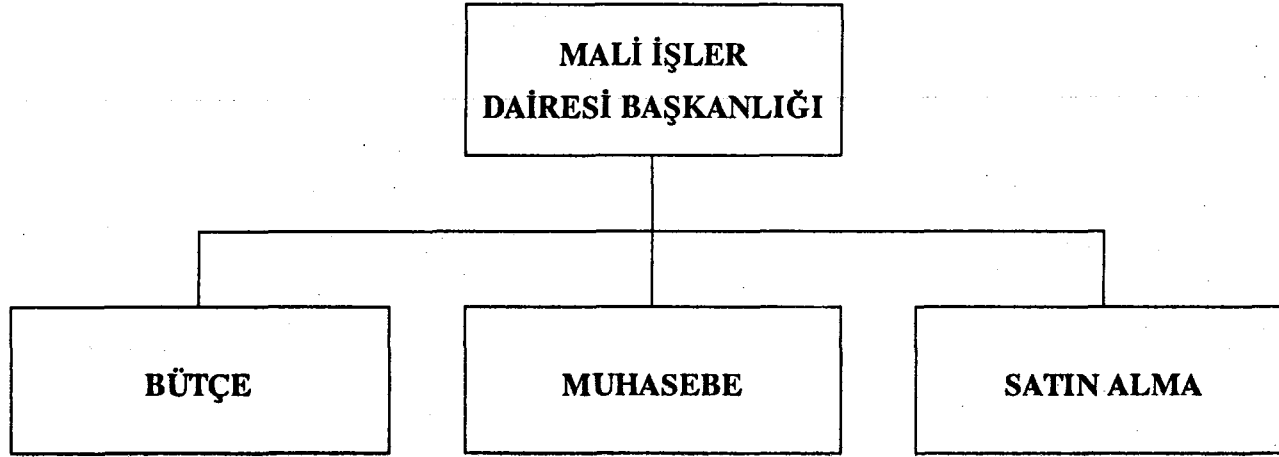


ŞEKİL VII - 8 : SHGM; ULUSLARARASI İLİŞKİLER DAİRESİ BAŞKANLIĞI BÖLÜMLERİ

**İDARİ İŞLER
DAİRESİ BAŞKANLIĞI**



ŞEKİL VII - 9 : SHGM; İDARİ İŞLER DAİRESİ BAŞKANLIĞI BÖLÜMLERİ



ŞEKİL VII - 10 : SHGM; MALİ İŞLER DAİRESİ BAŞKANLIĞI BÖLÜMLERİ

Daire Başkanlıklarının Şekil VII-11'de verilen SHGM'nün yeni organizasyon şemasında gösterildiği gibi, Genel Müdür Yardımcılarına bağlanması gerekmektedir.

II. Denetim, Danışma ve Destek Birimler

1. Denetim : SHGM merkez ve bölgesel teşkilatının her türlü faaliyet işlemlerini, Genel Müdürlük adına, denetleme, inceleme ve soruşturma işlerini yürütmek.

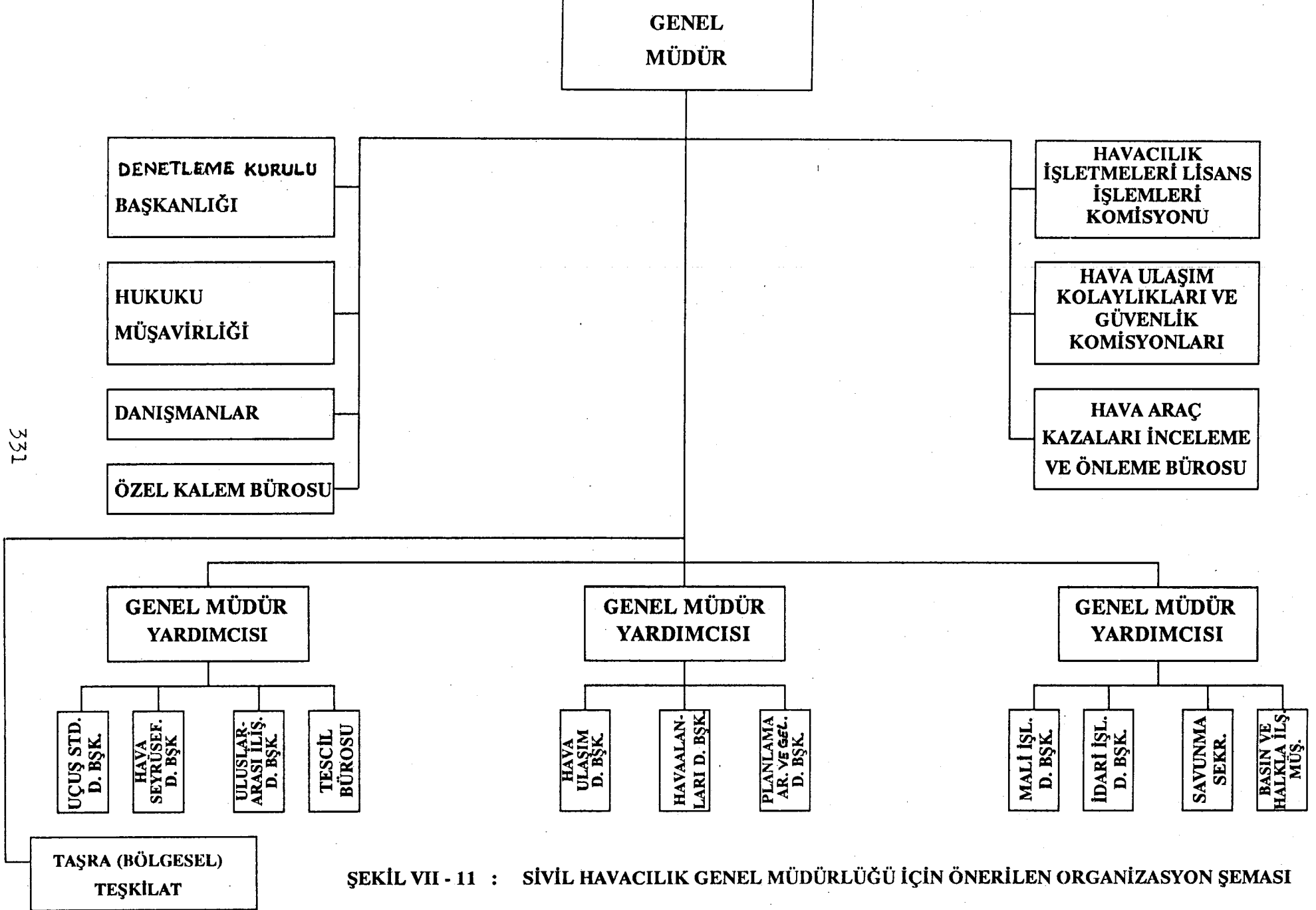
"Denetleme" birimi, "Denetleme Kurulu Başkanlığı" olarak oluşturulacaktır. Denetleme Kurulu Başkanlığı'nın, doğrudan Genel Müdür'e bağlı olması gerekmektedir.

2. Hukuk : SHGM'nün, hukuki, mali ve cezai sonuçlar doğuracak işlemleri hakkında yönlendirici görüş oluşturmak, menfaatleri koruyucu ve anlaşmazlıkları giderici tedbirler almak, ilgili davalarda SHGM'nü temsil etmek, mevzuat geliştirme çalışmalarında katkıda bulunmak.

"Hukuk" birimi, "Hukuk Müşavirliği" olarak oluşturulacaktır. Hukuk Müşavirliği'nin, doğrudan Genel Müdür'e bağlı olarak görev yapması gerekli görülmektedir.

3. Savunma : İlgili kanunlarda belirtilen görevleri yapmak.

"Savunma" birimi, "Savunma Sekreterliği" olarak oluşturulacaktır. Savunma Sekreterliği'nin, Genel Müdür Yardımcısı'na bağlı görev yapması şekli öngörülmektedir.



ŞEKİL VII - 11 : SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ İÇİN ÖNERİLEN ORGANİZASYON ŞEMASI

4. Basın ve Halkla İlişkiler: Basın ve halkla ilişkilerle ilgili faaliyetleri planlamak, SHGM ile basın ve yayın ile sektördeki diğer kuruluşlar arasındaki ilişkileri düzenlemek, yürütmek.

"Basın ve Halkla İlişkiler" birimi, "Basın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği" olarak oluşturulacaktır. Basın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği'nin, Genel Müdür Yardımcısı'na bağlı görev yapma şekli öngörülmektedir.

III. Komisyonlar ve Diğer Birimler

1. Havacılık İşletmeleri Lisans İşlemleri Komisyonu: Türkiye Hava Sahası içinde veya Türkiye ile yabancı ülkeler arasında, her türlü hava aracını kullanarak, sivil havacılık faaliyetlerinde (ticari, genel, eğitim, sportif, zirai mücadele, vb. tüm uçuş faaliyetleri dahil) bulunmak üzere kurulacak işletmelerin, ilgili mevzuat çerçevesinde izin ve ruhsat işlemlerini değerlendirmek, sonuçlandırmak, belgelerini düzenlemek, bu işletmelerin faaliyetlerini her aşamada takip etmek, denetlemek ve gerekli düzeltici önlemlerin alınmasını sağlamak.

Komisyon'un Başkanı SHGM Genel Müdürü olup, üyeler SHGM içinden veya dışından oluşturulabilir (Çoğunluk, SHGM'de olmalıdır).

2. Hava Ulaşım Kolaylıkları ve Güvenlik Komisyonları: Ülkemiz havaalanlarında yolcu, bagaj ve yüke verilen hizmetlerin uluslararası uygulamalar paralelinde yürütülmesi için çalışmalar yapmak ve tedbirler almak üzere ICAO/Annex 9 gereği faaliyet

gösteren komisyon ile yine Ülkemiz havaalanlarındaki güvenlikle ilgili konularda gerekli koordinasyonun sağlanması amacıyla oluşturulan komisyon ("Hava Nakliyatını Kolaylaştırma Komitesi" nin kuruluş, görev ve çalışma esasları 25 Ekim 1982 tarih ve 17849 sayılı yönetmelik ile, "Havaalanlarında Alınacak Güvenlik Tertip ve Tedbirleri" için oluşturulan "Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu" nun kuruluş ve çalışma esasları 23 Şubat 1988 tarih ve 19734 sayılı yönetmelik ile düzenlenmiş olup, her iki konunun bir komisyon altında birleştirilerek yürütülmesi uygun olacaktır.).

3. Hava Araçları Tescil İşlemleri Bürosu: Türk tescilli hava araçlarının tescil işlemlerine ilişkin düzenlemeleri tesbit etmek, tescil işlemlerini yapmak, (tescile kaydetmek, tescilden düşürmek, satış devir işlemlerini yapmak, haciz, ipotek vb. serhleri işlemek vs.) sertifikaları vermek.

4. Hava Araçları Kazaları İnceleme ve Önleme Bürosu: Türk tescilli hava araçları ile yabancı tescilli hava araçlarının Türkiye Hava Sahası içindeki kaza olaylarını incelemek, raporlarını düzenlemek, benzer kaza ve olayların tekrar etmemesi gerekli tedbirleri tesbit etmek, uygulanmasını takip etmek ve denetlemek.

Komisyonlar ile Hava Araçları Kazaları İnceleme ve Önleme Bürosu'nun doğrudan Genel Müdür'e bağlı olarak görev yapması gerekmektedir. Hava Araçları Tescil İşlemleri Bürosu ise Genel Müdür Yardımcısı'na bağlı olarak düzenlenmiştir.

Ayrıca, Genel Müdürlük Makamı'nın resmi ve özel yazışmaları ile protokol işlerini yürütmek, ziyaret, davet vb. hususları düzenlemek amacıyla Genel Müdür'e bağlı "Özel Kalem Bürosu" oluşturulması gerekmektedir. Bunun yanı sıra, sivil havacılık faaliyetlerinin danışmanlık hizmetlerine olan bilinen ihtiyacı nedeniyle, SHGM içinde Genel Müdür'e bağlı olarak kendilerine verilen özel konularda çalışmalar yapacak Danışmanlar için de kadro oluşturulması öngörülmektedir.

SHGM'nin faaliyetleri gereği Taşra (Bölgesel) Teşkilatı'nı da kurması gerekmektedir. Kurulacak bölgesel teşkilatların iki türlü yapılaşma içinde olması gerekmektedir. Birincisi, hava seyrüsefer tesis ve sistemlerinin işletilmesi için hava alanlarında ve diğer sahalardaki birimler, ikincisi diğer sivil havacılık faaliyetleri için sivil havacılık faaliyetlerinin yoğun olduğu bölgeler bazında oluşturulacak birimler. Hava Seyrüsefer konularıyla ilgili teşkilatlanmanın bugün için mevcut tesis ve sistemler bazında yapılması gerekmektedir. Bu teşkilat, Genel Müdürlükte faaliyetleriyle ilgili olacak Hava Seyrüsefer Birimi kontrolünde çalışmak durumundadır. Diğer sivil havacılık faaliyetleri için, Ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinin bugünkü durumu dikkate alınarak başlangıçta; İstanbul, Antalya, İzmir ve Adana'da bölgesel teşkilatlanmaya gidilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir. Bu bölgelerde, personel lisans, uçuşa elverişlilik ve teknik denetleme fonksiyonlarının icra edilebileceği şekilde teşkilatlanması gerekli görülmektedir. Bu düzenlemeler, Şekil VII-11'de verilen, SHGM'nün önerilen yeni organizasyon şemasında detaylı olarak gösterilmemiş olup, sadece

Taşra (Bölgesel) Teşkilat'ının mevcudiyeti belirtilmiştir.

SHGM, Genel Müdür Yardımcıları sayısı üç olarak önerilmiştir. Bu belirleme, diğer ülkelerdeki uygulamalar dikkate alınarak, birimlerin konular itibariyle birleşimi sonucu tesbit edilmiş olup, Genel Müdür Yardımcısı sayısının faaliyetlerin gelişimine paralel olarak arttırılması gerekeceği düşünülmektedir.

Genel Müdür Yardımcılarına birimlerin bağlanması düzenlenirken, birimlerin konularının birbirleriyle olan ilgileri ve diğer ICAO ülkelerindeki genel bağlantı şekilleri dikkate alınmış, ayrıca, Genel Müdür'e doğrudan bağlı birim sayısı en azda tutulmaya çalışılarak, denetim, danışma, destek ve diğer birimler olarak açıklanan birimlerden mümkün görülebilenler de Genel Müdür Yardımcılarına bağlanmıştır. Bu şekilde, Genel Müdür üzerinde yoğun iş yükü olmamasıda sağlanmıştır.

SHGM için önerilen yeni örgütlenmeye göre kadro ihtiyacı üzerinde detaylı bir çalışma yapılmamıştır. Önerilen sisteme göre mevcut olan ve bugün ayrı teşkilatlar içinde yer alan birimlerin, SHGM için önerilen genel teşkilat çatısı altında bütünleştirilmeleri ve yer almaları ile hizmetler için gerekli personel temini sağlanacaktır.

2.2.3. Bütçe Gelirleri

SHGM'nün gelirlerinin iki bölüm olarak belirlenmesi gereklidir. Birincisi, sivil havacılık işletmelerine verilen hizmetler karşılığı gelirler, ikincisi sivil havacılık

işletmeleri ve personeline verilen belgeler karşılığı gelirlerdir. Sivil havacılık işletmelerine verilecek hizmetler aşağıda açıklanmıştır:

(1) Hava Seyrüsefer Hizmetleri: Ülkemiz ve yabancı ülke hava araçlarına verilen tüm hava seyrüsefer sistem ve kolaylıkları ile sağlanan hizmetler,

(2) Hava Araçları Teknik Kontrolleri: Türk tescilli hava araçlarının ekspertiz raporları, uçuşa elverişlilik kontrolleri, gerektiğinde özel amaçlı diğer kontroller için verilecek hizmetler.

Sivil havacılık işletmeleri ve personeline verilen belgeler ise aşağıda sıralanmıştır:

(1) Sivil havacılık işletmeleri için verilen işletme ruhsatları,

(2) Havaalanı yer hizmetleri kuruluşları için verilen çalışma ruhsatları,

(3) Sivil havacılık personeline verilen lisans ve sertifikalar,

(4) Hava araçları tescil belgeleri,

(5) Hava araçları uçuşa elverişlilik belgeleri ile gürültü sertifikaları.

3. UYGULAMADA GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURULACAK HUSUSLAR

3.1. Genel Hususlar

3.1.1 Otorite Tesisi

SHGM katma bütçeli bir kuruluş olarak örgütlense dahi, belirtilen görevleri yerine getirme hususunda yetkilendirme tam sağlanmadığı takdirde, sektörde otorite durumuna geçmekte zorlanacağı açıktır. SHGM'nün, sektörde sivil havacılıkla ilgili görevleri olan tüm kamu kuruluşlarının üzerinde sivil havacılığın belirtilen fonksiyonel konularında sivil havacılık otoritesi olarak yer almasının sağlanması gereklidir. Bu durum ise, ancak yeterli ve gerekli yetkilendirmeler sonucu kazanılabilecektir.

SHGM, özel sektör kuruluşlarının yanı sıra kamu kuruluşlarının da sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi, yönlendirilmesi ve denetlenmesinde tek otorite durumuna getirilmeli, politik karar gerektiren teknik dışı düzenleme ve yönlendirme kararları hariç, diğer tüm uygulamalar SHGM bünyesinde toplanmalıdır.

Bu konuda biraz detaya girilmesi gerekirse, hava ulaşımının ülke sathında yaygınlaştırılması, yeni sivil hava taşıma işletmelerinin ve yer hizmetleri kuruluşlarının kurulmasına ilişkin usullerde düzenlemeler, iç ve dış hatlarda pazar paylaşımları, havaalanı yapım kararları, havaalanlarının dış hatlara açılması, kapasite arttırımı gibi konular, politik karar gerektirdiğinden Ulaştırma Bakanlığı talimatları doğrultusunda işlem görmelidir. Belirlenmiş esaslar doğrultusunda, sivil hava taşıma işletmelerinin ve yer hizmetleri kuruluşlarının

faaliyetlerine izin verme, verilen izinleri geri alma, iptal etme, havaalanları için faaliyete izin verme, kapasitelere göre trafik düzenlemeleri yapma, belirlenmiş kurallara uymayan işleticiler ve lisanslı personel hakkında gerekli işlemleri yapma ve tüm teknik konular SHGM bünyesi içinde sonuçlandırılmalıdır.

SHGM yetkililerinin kullanımı, bir kamu kuruluşu olması nedeniyle her zaman için bağlı bulunduğu Bakanlığın denetiminde olacaktır. Mevcut örgütlenme düzeni içinde faaliyetlere yönelik herhangi bir darboğaz söz konusu olmadığı nedenle, katma bütçeli kuruluş düzeni içinde de, yetki kullanımı gereken şekilde işleyecektir.

Bu konuda bir diğer önemli husus, SHGM'nün tüm yönetim kadrosu ile birim ve bölümleri için görev, yetki ve sorumlulukların örgütlenme aşamasında detaylı olarak belirlenmesi ve diğer gelişmiş ülkeler uygulamalarına paralel olarak uygun yetki ve sorumluluk dağılımının sağlanmasıdır.

3.1.2. Eşgüdüm Sağlanması

Ülkemiz sivil havacılık faaliyetleriyle ilgili en büyük darboğazlardan birisinin, sektörde görev yapan kuruluşlar arasındaki eşgüdümün tam olarak sağlanmaması olduğu Vnci Bölüm (Türk Sivil Havacılık Otoritesinde Organizasyon Sorunları ve Yeniden Yapılanma İhtiyacı), V.2.1.2. (Kuruluşlar Arası Eşgüdümde Eksiklikler) kısmında, bu durumun büyük ölçüde kuruluşların görev ve yetkilerini düzenleyen kanun ve yönetmeliklerden kaynaklandığı

detaylı olarak açıklanmıştı.

Sayıları çok fazla olmasada, bazı ülkelerdeki "Sivil Havacılık Koordinasyon Kurulu" şeklindeki düzenlemeler dikkati çekmektedir. SHGM'nün yeni yapısı ile sektördeki eşgüdümün temininde büyük katkısı olacağı beklenmekte ise de, ülkemiz sivil havacılığının içinde bulunduğu yeni ve büyük gelişme dikkate alınarak, sivil havacılık sistemimiz tam olarak yerleşinceye kadar, Ulaştırma Bakanı veya Müsteşarı başkanlığında, aşağıda belirtilen ana konularda yönlendirici kararların üretimi için "Sivil Havacılık Yüksek Koordinasyon Kurulu" nun oluşturulmasında fayda görülmektedir.

- (1) Kamu kuruluşlar arasındaki eşgüdümün sağlanması,
- (2) Kamu kuruluşları yatırımlarının koordinasyonu,
- (3) Yeni hava alanları yapımı, kapasite arttırmaları,
- (4) Sivil - askeri havacılık faaliyetlerinde koordinasyonun sağlanması,
- (5) Hükümet politikaların uygulanmasının temini.

Sivil Havacılık Yüksek Koordinasyon Kurulu'nun, aşağıdaki şekilde oluşturulmasının uygun olacağı düşünülmektedir:

Kurul Başkanı : Ulaştırma Bakanı veya Müsteşarı,

Kurul Üyeleri : - Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı

(Sivil Havacılıkla ilgili),

- Sivil Havacılık Genel Müdürü

(Kurul sekreteryasından da sorumlu),

- DHMI Genel Müdürü,

- DPT Müsteşarlığı Temsilcisi,

- Maliye ve Gümrük Bakanlığı Temsilcisi,
- Turizm Bakanlığı Temsilcisi,
- İçişleri Bakanlığı Temsilcisi,
- Genelkurmay Başkanlığı Temsilcisi,
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı Temsilcisi,
- T.C. Anadolu Üniversitesi Temsilcisi.

(Bakanlık temsilcilerinin en az Müsteşar Yardımcısı veya Genel Müdürler seviyesinde düzenlenmesi gerekli görülmektedir.)

3.1.3. Havaalanı Otoritesi

SHGM, yeni örgütlenmesi ile, Ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinde otorite durumuna gelecektir. Bu yeni örgütlenme paralelinde, DHMI, Ülkemiz kamu havaalanlarının işletilmesi görevini sürdürecektir. SHGM'nin otorite durumu benzeri olarak, havaalanı işleticisi olan DHMI'nin de işletimini üstlendiği havaalanlarında işletici otorite haline getirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, Vnci Bölüm'de (Türk Sivil Havacılık Otoritesinde Organizasyon Sorunları ve Yeniden Yapılanma İhtiyacı), V.2.2.2. (Otorite Tesisindeki Güçlükler) kısmında detayları açıklandığı üzere, 10.6.1982 tarih ve 2677 sayılı "Sivil Hava Meydanları Limanlar ve Sınır Kapılarında Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkındaki Kanun" un bu çerçeve içinde yeniden düzenlenmesi gerekli görülmektedir.

3.1.4. Eğitim Yetkilendirmeleri

18.6.1965 tarih ve 625 sayılı "Özel Öğretim Kurumları Kanunu"

gereğince 14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı "Türk Sivil Havacılık Kanunu"nda da yer aldığı üzere, havacılık personeli yetiştirmek üzere açılacak her türlü kurs (Kuruluşların kendi personelinin eğitimleri hariç) Milli Eğitim Bakanlığı tarafından işleme ve denetlemeye tabidir. Söz konusu işlemlerin mevcut detayları nedeniyle 1-2 yıl arası süre alabildiği görülmektedir. Sivil havacılık teknik faaliyetlerinin adı geçen Bakanlık tarafından gereken şekilde denetlenemeyeceği açıktır. Kuruluşlar, izin işlemleri sonrasında faaliyete başlayınca, tüm teknik denetlemeler SHGM tarafından yapılmaktadır. Eğitim faaliyetleri uygun ve yetkili görülenlerin, eğitim verdikleri personele, daha sonra mevcut mevzuat hükümleri çerçevesinde SHGM tarafından lisans ve sertifika verilmektedir.

Bu özel durumlar çerçevesinde, kesin SHGM izni ve denetimi gerektiren sivil havacılık kurs düzeyi eğitimleri konusunda, yukarıda belirtilen 625 sayılı Kanun'a, istisna getirilmesi uygun olacaktır.

3.2. SHGM ile ilgili Hususlar

3.2.1. Personel Görevlendirmeleri

SHGM'nün görevleri gereği çalıştıracağı personelin belirli bir sivil havacılık eğitiminden geçmesi, sürekli olarak da eğitimini tazelemesi gereği bilinen bir gerçektir. Özelliği olan kadrolarda görev yapacak personelin, kadrolarının gerektiği yeterlikte olmaları sağlanması gerekli önemli bir husustur. Kamu iktisadi Kuruluşları üst yöneticileri için getirilen uygulama

benzeri olarak, daha detaylandırılmış biçimde özellikli kadrolar için şartlar belirlenmeli ve uygulanmalıdır.

3.2.2. Personel Ücretleri

Sivil havacılık, faaliyet konuları gereği olarak nitelikli personel istihdamını gerektiren özel bir çalışma sahasıdır. SHGM personelinin önemli bir bölümü; Özel eğitim görmüş, konusunda deneyimli, iyi derecede lisan bilen (tercihen İngilizce) özellikte olmak zorundadır. Sivil havacılık konularında yetişmiş teknik ve idari personelin, özel sektör kuruluşları tarafından dahi tutulmasında güçlük çekildiği bilinmektedir. SHGM için önerilen yeni örgütlenme ile verilecek eğitimler sonucu, SHGM Ülkemiz sivil havacılık kuruluşları için önemli bir personel kaynağı haline gelecektir. Normal bir ayrılma oranı kabul edilebilir olmalıdır. Ancak, uygun ücret sistemi sağlanamadığı takdirde, uzun ve masraflı eğitimler sonucu yetiştirilen personelin büyük bölümünün daha iyi şartlar için ayrılması söz konusu olacaktır.

Örgüt üyesi olan bireyler herhangi bir uğraşıya girmedikçe, örgütlerin kendi başına bir şey yapmaları söz konusu değildir (4). Verimliliği ve üretkenliği artırma amacına yönelik kısa ve uzun vadeli faaliyetlerin hemen hepsi dolaylı ve dolaysız olarak ücretle ilgilidir (5). SHGM personelinden gerekli verimin

-
- (4) Daha geniş bilgi için bkz.: James D. THOMPSON, (çev.: Dr. U. SÖZEN ve T. ÜÇÖK), Örgütler Çalışırken Yönetim Teorisinin Toplum Bilimsel Temeli, (Ankara: Kalite Matbaası, 1978).
- (5) Bkz.: Bülent KÖBU, Üretim Yönetimi, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, No. 2298, İşletme Fakültesi Yayınları, No. 67, İşletme İktisadi Enstitüsü Yayınları, No. 33, Arpaz Matbaası, 1979), s. 596.

alınabilmesi ve bünyede tutulabilmelerinin temini için de mutlaka uygun ücret sisteminin oluşturulmasından geçmektedir. Bu hususları, sağlamak bakımından uygun ücret politikasının uygulanması gerekli görülmektedir.

VIII. SONUÇ

Bu çalışmada, özellikle dikkat edilen husus, SHGM için bugüne kadarki yazılı tüm çalışmaları ve önerileri derlemek, diğer ülkelerdeki örgütlenme şekillerini açıklamak, Devletin resmi kitaplarından ve dökümanlarından hareketle, aksayan yönleri ortaya koymak ve varsayımlara dayalı olmayan, kamu kuruluşları örgütlenmesine uygun, uygulanabilir bir model belirlenmesi ve sunulması gayretidir.

Ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinin kamu yararına düzenlenmesi, yürütülmesi ve denetlenmesi görevlerini üstlenmekte olan SHGM'nün kendisine ilgili kanunlarla verilmiş görevleri ile, uçuş ve yer emniyeti en üst düzeyde tutularak, sivil havacılığımızın sağlıklı ve emniyetli gelişimini sağlamak üzere gereken şekilde görev yapmasını teminen, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı bir katma bütçeli kuruluş halinde yeniden örgütlenmesi önerilmiş bulunmaktadır.

Katma bütçeli bir kuruluş olarak örgütlenme şekli, bugünkü mevcut kamu kuruluşları düzenlemeleri içinde, uygulanabilirlik yönünden en uygun yaklaşım olarak görülmektedir. SHGM'nün mevcut kamu görevleri nedeniyle, kamu kuruluşları için belirlenen örgütlenme kalıpları içinde kalması gerekli bir husustur. Gerçekte önemli olan, kuruluş şekli değil, gerekli yetki kullanımı ile otoritenin sağlanmasıdır. Yeniden örgütlenme için asıl amaç da budur.

88 ICAO üyesi ülkedeki sivil havacılık otoritelerinin ana bölümleri dikkate alınarak ve de Ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinin gereğinden hareketle, SHGM'nün yeni yapısı, üç genel müdür yardımcısına bağlı sekiz temel yönetim birimi (daire başkanlığı) olarak belirlenmiş ve önerilmiştir. Denetim, Danışma ve destek birimi sayısı da sekizdir. Başlangıç için, hava seyrüsefer hizmetleriyle ilgili teşkilatlanmaya ilaveten dört ilimizde taşra teşkilatı kurulmasının yeterli olacağı düşünülmüştür. Ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinin gelişimi paralelinde yaygınlaşma sağlanacaktır.

SHGM için daha uygun, daha mükemmel örgütlenme şekillerinin düşünülmesi ve önerilmesi elbetteki mümkündür. Ancak, bu çalışmanın amacı, uygulanma kararı alındığı takdirde, detaylandırmada da katkı ile, en uygun örgütlenmeye geçilmesidir.

Ayrıca, Ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinin daha hızlı ve sağlıklı gelişimi için Sektör'deki genel düzenlemeler hakkında; "Otorite Tesis, Eşgüdüm Sağlanması, Havaalanı Otoritesi ve Eğitim Yetkilendirmeleri", SHGM için de yeni örgütlenmesi hakkında; "Personel Görevlendirmeleri ve Ücretleri" konularında, geliştirici öneriler de verilmiş olup, bu önerilerin dikkate alınmasının, genel sivil havacılık sistemimizin etkinliği açısından yararlı olacağı düşünülmektedir.

E K L E R

NO	EK ADI
1	Uçakla Zirai Mücadele İşletmeleri Adları ve Hava Araçları Durumları
2	Ulaştırma Bakanlığı Tarafından İşletme Ruhsatı Verilmiş Havacılık İşletmeleri
3	Türk Hava Kurumu Hava Araçları Durumu

EK-1: UÇAKLA ZİRAİ MÜCADELE İŞLETMELERİ
ADLARI VE HAVA ARACI DURUMLARI

İŞLETME ADI	HAVA ARACI TİPİ	DURUMU ADEDİ
ANTBİRLİK	PA.25.260	4
	PA.36.300	4
ÖZGÖK KOLL. ŞİRKETİ	PA.25.235	2
BAŞAK UÇAKLA ZİRAİ MÜC.	PA.25.235	2
	PA.25.260	1
	TRUSH COM.	1
TARUÇ UÇAKLA ZİRAİ MÜC.	CESSNA 188	6
HÜRKANAT UÇAKLA ZİRAİ MÜC.	PA.25.260	2
	TRUSH COM.	1
MARTİ UÇAKLA ZİRAİ MÜC.	PA.25.235	3
REYHANLI HAVACILIK	PA.25.260	1
	GRUMMAN	2
R. KAMİL KOÇMAN	PA.36.285	1
KARTAL HAVACILIK	PA.25.235	2
	PA.25.260	1
ANADOLU HAVACILIK	PA.25.235	2
	PA.36.300	1
TÜRKERLER	PA.25.235	2
	TRUSH COM.	1
RECAİ TÜRKMEN	PA.25.235	2
ERAH HAVACILIK	PA.25.235	1
	TRUSH COM.	2
TARIM KOMANDİT	CESSNA 188	2
TUKANAM KOLL.STİ.	CESSNA 188	2
AKSERT UÇAKLA ZİRAİ MÜC.	TRUSH COM.	2
MAVİ TUR (C. YEŞİLİRMAK)	PA.18	1
	PA.25.260	1
ATILLA EKİCİ UÇ.ZİR.MÜC.	PA.25.235	1
ŞAHİN UÇAKLA ZİRAİ MÜC.	TRUSH COM.	1

TABLO'NUN DEVAMI:

İŞLETME ADI	HAVA ARACI TİPİ	DURUMU ADEDİ
ÜMİT UÇAKLA ZİRAİ MÜC.	PA.25.235	1
	PA.36.285	1
ES-ES.HAVACILIK (S.SERTDEMİR)	PA.25.235	2
	PA.25.260	1
	PA.36.285	1
ÖZER TARHAN	PA.25.235	1
	PA.25.260	1
	TRUSH COM.	1
ERBAY (SELAHATTİN ERKÖSE)	PA.25. 235	1
ULUSOY HAVACILIK	PA.25.235	1
HALİL ATAR	PA.25.260	1
TOROS TARIM İLAÇLAMA	PA.25.235	1
SEMA HAVACILIK	PA.25.260	1
SOYLU HAVACILIK	CESSNA 188	1
AYKA HAVACILIK	CESSNA 188	1
EMEKLİ TİCARET	CESSNA 188	2
AK TİCARET	PA.25.260	3
ARIKAN ARIKOĞLU	PA.18	1
HÜSEYİN TÖRTANT	TRUSH COM.	1
HASAN ÖLÇER	PA.25.235	2
TOPLAM		79

EK-2: ULASTIRMA BAKANLIGI TARAFINDAN İŞLETME RUHSATI
VERİLMİŞ BULUNAN HAVACILIK İŞLETMELERİ VE HAVA
ARACI DURUMLARI

A: HAVA YOLU İŞLETMELERİ

HAVA YOLU		İŞLETMEDE KULLANILAN HAVAARAÇLARI		
İ Ş L E T M E L E R İ	ADEDİ	TİPİ	KOL KAP.	TOPLAM
THY ANONİM ORTAKLIĞI	9	BOEING 727	167	1503
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	9	DC.9	111	999
	14	AIRBUS 310	202	2828
	2	BOEING 737.400	170	340
SÖNMEZ HOLDİNG HAVA YOLLARI A.Ş	2	CASA 212	20	40
İSTANBUL HAVA YOLLARI A.Ş	4	CARAVELLE 210	99	396
	1	BOEING 737.400	170	170
	2	BOEING 727.200	170	340
BODRUM IMSİK HAVA YOLLARI A.Ş	3	DO.228-202	22	66
	3	ISLANDER BN 2A	10	30
TUR AVRUPA HAVA YOLLARI A.Ş	2	BOEING 727.230	176	352
	1	MD.83	167	167
BİRGEN HAVACILIK A.Ş	1	DC.8.61	254	254
NOBLE HAVACILIK A.Ş	3	BOEING 727.100	164	492
THT A.Ş	2	ATP 42	64	128
SULTAN HAVA YOLLARI A.Ş	6	BOEING 737.200	134	804
	1	CARAVELLE 210	99	99
SUN EKSPRES A.Ş	3	BOEING 737.300	148	444
PEGASUS AIR A.Ş	1	BOEING 737.400	170	170
GREEN HAVA YOLLARI A.Ş	3	TU.154	164	492
	2	TU.134	68	136
TOPLAM:		74		10250

EK-2: ULAŞTIRMA BAKANLIĞI TARAFINDAN İŞLETME RUHSATI
VERİLMİŞ BULUNAN HAVACILIK İŞLETMELERİ VE HAVA
ARACI DURUMLARI

B: HAVA TAKSİ İŞLETMELERİ

İŞLETMEDE KULLANILAN HAVAARACLARI				
HAVA TAKSİ	İŞLETMELERİ	ADEDİ	TİPİ	KOL KAP. TOPLAM
EMEKLİ TİCARET A.Ş	2	CESSNA 206	3	6
	1	CESSNA 421	8	8
	1	BALON	4	4
GÖKKUŞAĞI SPOORTİF HA- VACILIK KULUBÜ A.Ş	3	CESSNA 172	3	9
	1	CESSNA 421	6	6
	1	PA 31	5	5
	1	PA SARATOGA	6	6
	1	PA 18	1	1
	1	BEECHCRAFT	4	4
SANCAK HAVA YOLLARI A.Ş	3	BELL 206	5	15
	1	BELL 222	6	6
	1	CESSNA 550	8	8
THK HAVA TAKSİ İŞLETMECİLİĞİ	4	CESSNA 206	4	16
	2	CHEYENNE 3A	8	16
	1	CESSNA 402	6	6
	1	AN 2	13	13
	1	BALON (SICAK)	4	4
İNKA OTOMOTİV SANAYİ	1	ROBIN 400	4	4
NERGİS TEKSTİL SANAYİ VE TİC. A.Ş	2	BELL 206	6	12
	1	PA.42	5	5
BEL-KO A.Ş	1	BELL 206	5	5
	1	PA 24A.945	4	4
MENEKSE HAVACILIK İTH.İHR.LTD.ŞTİ.	1	MAULE.MX7	3	3
	1	PA 31 P	5	5
STAR HAVACILIK LTD. ŞİRKETİ	2	ROBINSON R22	2	4
	1	LAKE 250	6	6
	1	HUGNES 500	4	4
TOPLAM:	38			185

EK-2: ULASTIRMA BAKANLIGI TARAFINDAN İŞLETME RUHSATI
VERİLMİŞ BULUNAN HAVACILIK İŞLETMELERİ VE HAVA
ARACI DURUMLARI

B: HAVA TAKSİ İŞLETMELERİ

İŞLETMEDE KULLANILAN HAVAARACLARI				
HAVA TAKSİ	ADEDI	TİPİ	KOL KAP.	TOPLAM
AKKURT HAVACILIK A.Ş	1	ROTORWAY	2	2
DHMI HAVA TAKSİ	2	AS 355	4	8
İŞLETMESİ	2	BEECH 200	7	14
AS HAVACILIK A.Ş	1	DORNIER 28	10	10
DOĞUŞ HAVA TAŞIMACI- LİĞİ A.Ş.	1	BEECH B.300	8	8
TOPRAK NAKLİYAT VE TİCARET AŞ.	1	BELL 206	7	7
MONO HAVACILIK A.Ş.	2	HANSA JET	8	16
	2	BELL 206	5	10
	1	PA.30	4	4
	1	DC.3 (C47)	12	12
SUSER SU SERVİSİ TİC. A.Ş.	1	BELL 206	5	5
TUR YAT A.Ş.	1	AGUSTA	5	5
	1	F 33A BONANZA	6	6
SANTAY SANAYİ TES.A.Ş	1	PA 28 236	4	4
	1	BELL 206	5	5
TOP AIR	3	CESSNA 172	3	9
	1	CESSNA 340	4	4
	1	CESSNA 421	6	6
	1	CESSNA 150	2	2
	1	COMMANDER 112B	4	4
	1	CESSNA 310	4	4
	1	BEECHCRAFT B 95	6	6
TOPLAM:	28			151

EK-2: ULAŞTIRMA BAKANLIĞI TARAFINDAN İŞLETME RUHSATI
VERİLMİŞ BULUNAN HAVACILIK İŞLETMELERİ VE HAVA
ARACI DURUMLARI

B: HAVA TAKSİ İŞLETMELERİ

İŞLETMEDE KULLANILAN HAVAARACLARI				
HAVA TAKSİ	ADEDI	TİPİ	KOL KAP.	TOPLAM
İ Ş L E T M E L E R İ				
* ZİHNİ TURİZM HİZ.A.Ş	1	HANSA JET	8	8
* MACH AIR LTD.ŞTİ.	1	HUGNES.500	4	4
* MAŞ HAVACILIK A.Ş.	1	MI.8	24	24
	1	MI.8	8	8
* ANADOLU HAVA YOLLARI * A.Ş	1	BEEL 206	5	5
* GEMİ KURTARMA A.Ş.	1	ROBINSON 22	2	2
* İSTANBUL HAVACILIK	1	PA 23.250 AZTEC	4	4
* MARM SAĞLIK EĞİTİM * HİZMETLERİ A.Ş.				
TOPLAM:	7			55

EK-2: ULAŞTIRMA BAKANLIĞI TARAFINDAN İŞLETME RUHSATI
VERİLMİŞ BULUNAN HAVACILIK İŞLETMELERİ VE HAVA
ARACI DURUMLARI

C: GENEL HAVACILIK İŞLETMELERİ

İŞLETMEDE KULLANILAN HAVAARACLARI				
GENEL HAVACILIK	İŞLETMELERİ	ADEDI	TİPİ	KOL KAP. TOPLAM
TÜRKİYE D.Ç.İ	1	PA.31 P	5	5
MADEN TEKNİK ARAMA	1	CESSNA 402	6	6
TAPU KADOSTRO GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	2	ISLANDER BN2A	8	16
ÇUKUROVA İTH İHR.A.S	2	BELL 206	5	10
	1	LEARJET 55A	8	8
	1	BEECH 200	8	8
ANADOLU ÜNİVERSİTESİ	3	GRUMMAN	2	6
SİVİL HAVACILIK MES-	2	PA.18	1	2
LEK YUKSEK OKULU	1	AN. 2	12	12
	6	SOCOTA TB.20	2	12
GAMA ENDÜSTRİ A.S	1	PA.18	2	2
BİLFER MADENCİLİK AŞ.	1	MAULE MX7	3	3
	1	PA 34.220	6	6
BURAK SPORİF HAVACI-	5	PA.18	1	5
LİK KULÜBÜ	3	ULTRLİGHT	1	3
	1	MAULE MX7	3	3
ORMAN GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	3	AS 355	4	12
	2	SA 365	9	18
TOPLAM:	37			137

EK-2: ULAŖTIRMA BAKANLIğI TARAFINDAN İŖLETME RUHSATI
VERİLMİŖ BULUNAN HAVACILIK İŖLETMELERİ VE HAVA
ARACI DURUMLARI

C: GENEL HAVACILIK İŖLETMELERİ

İŖLETMEDE KULLANILAN HAVAARACLARI				
GENEL HAVACILIK	İADEĞİ	TİPİ	KOL KAP.	TOPLAM
ERDEMİR (EDÇİ)	1	PA.23.250	4	4
TC.BASBAKANLIK	2	GULFSTREAM G.4	16	32
ENDER HAVACILIK SANAYİ VE TİC.A.Ŗ.	1	AVID AMBFIBIAN	2	2
MARSHALL BOYA VE VER. SANAYİ A.Ŗ.	1	CAMERON	4	4
SAMSUN HAVACILIK KULÜBÜ	6	PA.18	2	12
TÜRK HAVA KURUMU GENEL BAŖKANLIđI	104	CESITLI	3 Ort.	312
THK İSTANBUL HAVA- CILIK KULÜBÜ	1 1	PA.18 PA.21	2 2	2 2
İZMİR MODEL UÇAK VE HAVACILIK KULÜBÜ	1	PA.18	2	2
TOPLAM:				118
				372

EK - 3 : TÜRK HAVA KURUMU HAVA ARAÇLARI DURUMU

HAVA ARACI TİPİ	KULLANIM AMAÇLARI	ADEDİ
PA-42 Cheyenne	Yolcu Taşımacılığı	2
Cessna 402-B	Yolcu Taşımacılığı	1
Cessna TU-206-G	Yolcu Taşımacılığı	2
Cessna U-206-G	Yolcu Taşımacılığı	2
Cessna U-206-B	Yolcu Taşımacılığı	2
Cessna U-206-C	Yolcu Taşımacılığı	1
Cessna U-207	Yolcu Taşımacılığı	1
Slingsby T-67	Eğitim/Sportif	14
Pitts S-1S	Eğitim/Akrobasi	3
Siat 223	Eğitim	3
Cessna U-188-B	İlaçlama	1
Cessna T-188-C	İlaçlama	3
Dromader M-18	İlaçlama/Yangın	11
Wilga PZL-104-35	Nakliye/Yangın	5
Antonov AN-2	Çok Amaçlı	14
RF.S.B.(Motorlu Planör)	Eğitim/Sportif	2
Puchacz Szd. 50-3(Motorsuz Pl.)	Eğitim/Sportif	13
Jantar Szd. 42-2(Motorsuz Pl.)	Eğitim/Sportif	3
Jantar Szd. 48-1(Motorsuz Pl.)	Eğitim/Sportif	4
IS 29 D-2(Motorsuz Pl.)	Eğitim/Sportif	4
Discus-B(Motorsuz Pl.)	Eğitim/Sportif	2
Ventus-C(Motorsuz Pl.)	Eğitim/Sportif	2
Yelken-kanat(Motorlu)	Sportif	2
Yelken-kanat(Motorsuz)	Sportif	13
Cameron(Balon)	Sportif	1
Raven(Balon)	Sportif	1

(Not: Tablo SHGM Kayıtları esas alınarak düzenlenmiş olup, THK'nun PA-18, PA-21 tipi uçakları listeye dahil edilmemiştir.)

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- BAŞBAKANLIK : "Gürültü Kontrol Yönetmeliği", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, (Ankara: UB Yayını, Mayıs 1989).
- BEAVER, Paul : The Encyclopedia of Aviation, (Hong Kong: Octopus Books Limited, 1896).
- BUMİN, Birol : Örgüt Geliştirme, (Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayın No: 125, 1979).
- CAIDIN, Martin and Grace : Man Conquers the Vertical Frontier. (New York: E.P. Outton and Co Inc., 1967).
- CEMALCILAR, İlhan : Pazarlama, Kavramlar-Kararlar (İstanbul:Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş. Ocak 1988).
- CEMALCILAR, İlhan : Pazarlama - Seçme Yazılar, Derleyen: Şan ÖZALP (Eskişehir Anadolu Üniversitesi. Eğitim Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmalar Vakfı Yayınları, No:84, 1990).
- ÇELEBİ : "ÇELEBİ Group of Companies", (İstanbul: Tanıtım Broşürü, 1989).
- DHMI : "DHMI Genel Müdürlüğü Ana Statüsü", RG, T.8.11.1984, S.18569.
- DHMI : DHMI Genel Müdürlüğü İstatistik Yıllığı, 1989, (Ankara : DHMI Yayınları, 1990).
- DHMI : DHMI Genel Müdürlüğü İstatistik Yıllığı, 1990, (Ankara : DHMI Yayınları, 1991).
- DLH : DLH Bülteni, (Ankara : DLH Yayını, Haziran - Ağustos 1991, Yıl.2, Sayı.8).
- DPT : 1989 Yıl İcra Planı, (Ankara : DPT Yayını, No. 2157, 1988).
- DPT : 1990 Yılı İcra Planı, (Ankara : DPT Yayını, No. 2197, 1990).
- DPT : 1991 Yılı İcra Planı, (Ankara : DPT Yayını, No. 2244, 1991).
- DPT : Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990-1994, (Ankara : DPT Yayını, 1989).

- DPT : Havayolu Ulaştırması, (Ankara : DPT Yayını, No:2217 - ÖİK :361, 1990).
- DPT : "Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu" (Ankara : DPT Yayını, No : 2217 - ÖİK : 361, Mayıs 1990).
- DPT : Ulaştırma Ana Planı, 1983 - 1993, (Ankara : DPT Yayını, 1982).
- DPT : "91 Sayılı Yasa ve DPT Özel İhtisas Komisyonları ile Koordinasyon Komisyonlarının Kuruluş ve Çalışmaları Hakkındaki Tüzük Uyarınca Kurulan Ulaştırma Sektöründe Organizasyon Çalışmaları Raporu", (Ankara DPT Yayını, No. 19, 1982).
- EVRENSEL, Ayhan : "Türkiye'de Döner Sermaye İşletmeleri Üzerine Bir Araştırma ve Model Önerisi", (Eskişehir : T.C. Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 1986).
- FAA : "Aircraft Safety and Accident Investigation Course Notes" ,(Washington DC : US Transportation Safety Institute, 1989).
- FCAD : DGCA Organnigrammes, 1990 / Fransız Sivil Havacılık Departmanı Organizasyon Şemaları, 1990,(Paris: Service des Personnel set de la Gestion, 1990).
- FCAD : France Civil Aviation Department, 1988/ Fransız Sivil Havacılık Departmanı 1988 Yılı Raporu, (Paris : Identite Et Communication, 1989).
- FCAD : France Civil Aviation Department, 1989/ Fransız Sivil Havacılık Departmanı, 1989 Yılı Raporu, (Paris: BTH Company, 1990).
- ICAO : A Critical Analysis of the Operational, Technical, Commercial, Financial and Other Organizations Within Turkis Airlines, (Montreal : ICAO Yayını, UNDP/ICAO Project, TUR/86/003, Mart 1989).
- ICAO : ICAO Statistical Yearbook - Civil Aviation Statistics of the World, 1988, (Montreal : ICAO Publication, Foorteenth Edition, 1989).
- ICAO : ICAO Statistical Yearbook - Civil Aviation Statistics of the World, 1989, (Montreal : ICAO Publication, Fifteenth Edition, 1990).

ICAO : ICAO Statistical Yearbook - Civil Aviation Statistics of the World, 1990, (Montreal : ICAO Yayını, 1990).

ICAO : ICAO Training Directory, (Montreal: ICAO Yayını, 1990).

ICAO : International Standarts, "Facilitation", Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation, (Montreal : ICAO Yayını, Ninth Edition July 1990).

ICAO : Information on National Civil Aviation Departments (INCAD), Amd.(Ek):126, (Montreal: ICAO Yayını, 1.2.1982).

ICAO : INCAD, Amd.:127, (Montreal : ICAO Yayını, (1.3.1982)).

ICAO : INCAD, Amd.:176, (Montreal : ICAO Yayını, (1.9.1986)).

ICAO : INCAD, Amd.:177, (Montreal : ICAO Yayını, (1.10.1986)).

ICAO : INCAD, Amd.:182, (Montreal : ICAO Yayını, (1.6.1987)).

ICAO : INCAD, Amd.: 183, (Montreal : ICAO Yayını, (1.8.1987)).

ICAO : INCAD, Amd.:184, (Montreal : ICAO Yayını, (1.9.1987)).

ICAO : INCAD, Amd.:185, (Montreal : ICAO Yayını, (1.10.1987)).

ICAO : INCAD, Amd.:186, (Montreal : ICAO Yayını, (1.11.1987)).

ICAO : INCAD, Amd.:187, (Montreal : ICAO Yayını, (1.12.1987)).

ICAO : INCAD, Amd.:195, (Montreal : ICAO Yayını, (1.9.1988)).

ICAO : INCAD, Amd.:196, (Montreal : ICAO Yayını, (1.2.1989)).

ICAO : INCAD, Amd.:197, (Montreal : ICAO Yayını, (1.3.1989)).

ICAO : INCAD, Amd.:199, (Montreal : ICAO Yayını, (1.4.1989)).

- ICAO : INCAD, Amd.:200, (Montreal : ICAO Yayını, (1.9.1989)).
- ICAO : INCAD, Amd.:201, (Montreal : ICAO Yayını, (1.10.1989)).
- ICAO : INCAD, Amd.:202, (Montreal : ICAO Yayını, (1.11.1989)).
- ICAO : INCAD, Amd.:203, (Montreal : ICAO Yayını, (1.12.1989)).
- ICAO : INCAD, Amd.:205, (Montreal : ICAO Yayını, (1.2.1990)).
- ICAO : INCAD, Amd.:206, (Montreal : ICAO Yayını, (1.4.1990)).
- ICAO : INCAD, Amd.:207, (Montreal : ICAO Yayını, (1.5.1990)).
- ICAO : INCAD, Amd.:208, (Montreal : ICAO Yayını, (1.6.1990)).
- ICAO : INCAD, Amd.:209, (Montreal : ICAO Yayını, (1.7.1990)).
- ICAO : INCAD, Amd.:210, (Montreal : ICAO Yayını, (1.8.1990)).
- ICAO : INCAD, Amd.:211, (Montreal : ICAO Yayını, (1.10.1990)).
- ICAO : INCAD, Amd.:212, (Montreal : ICAO Yayını, (1.11.1990)).
- ICAO : INCAD, Amd.:213, (Montreal : ICAO Yayını, (1.12.1990)).
- ICAO : Memorandum on ICAO, The International Civil Aviation Organization, (Montreal : ICAO Yayını, Ekim 1990).
- ICAO : Review of an Air Transport Study For Development of Domestic Services in Turkey, (Montreal : ICAO Yayını, UNDP/ICAO Project,TUR/86/003, Aralık 1988).
- ICAO : "Scheduled Air Traffic Continued to Grow", içinde: (der.), ICAO Journal; Offical Magazine of International Civil Aviation, (Montreal : July 1990).

- ICAO : Traffic Statistics, Series T-Commercial Air Carriers-1990, (Montreal: ICAO Publication, Advance Copy, 1991).
- İTÜ : "Türkiye Hava Ulaştırması Etüdü", (İstanbul : İTÜ, İşletme Fakültesi, İşletme Mühendisliği Bölümü, Aralık 1988).
- KEYÜSK, Mazlum ve TANMAN, Sıtkı : Türk Havacılık Tarihi, (Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi, 1950).
- KOBÜ, Bülent : Üretim Yönetimi, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, No.2289, İşletme Fakültesi Yayınları, No.67, İşletme İktisadi Enstitüsü Yayınları, No.33, Arzap Matbaası, 1979).
- MAGNAY, Keith ve Kathy Durr : "Home Grown Airline IT", içinde: Aviation Information (der.), (London : Aviation Technology Communications Ltd., July/August 1991).
- MİLLİYET Gazetesi : Ekonomi Ansiklopedisi, (İstanbul: Milliyet Gazetesi Yayınları, 1991).
- ÖZ-ALP, Şan : "Yeni Gelişmeler Karşısında İşletme Yöneticileri ve İşletmecilik Eğitimi ", içinde: Birol BÜMİN, İşletmelerde Organizasyon Geliştirme ve Çalışmanın Önemi, (Ankara: Gazi Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Bizim Büro Basımevi, Mart 1990).
- PAZARCIK, Orhan ve ÇOYGUN, Gültekin : Kamu Bürokrasisinde Organizasyon Sorunları, Verimlilik ve Etkenlik, (Ankara : Milli Prodüktüvite Merkezi Yayınları, No.332, 1985).
- SAVUNMA VE HAVACILIK : "THK ve 66 Yıl" içinde:(der.), Savunma ve Havacılık, (İstanbul, Mönch Yayın Grubu, Hürriyet Ofset A.Ş., Cilt 5, No. 1, Ocak - Şubat 1991).
- SEZGİN, Hasan : Sivil Havacılık Tarihi, (Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu, "Basılmamış Ders Notları, 1991).
- SHAW, Stephan : Airline Marketing Course No.2, Training and Consultancy in Airline Economics, (Oxfordshire: Course Notes, 1986).

- ŞAKIR, Ziya : "Nuri Demirağ", (İstanbul: Kenan Matbaası, 1947).
- TAYLOR, John W.R. : The Lore of Flight, (Hong Kong: Chancellor Press, 1986).
- THK : THY, 32nci Büyük Genel Kurulu, 21-22 Eylül 1991, (Ankara THK Yayını, Eylül 1991).
- THK : "THK Genel Başkanlığı, Havacılık Kulüpleri Destekleme - Tescil Yönetmeliği", (Ankara : THK Yayınları, 1987).
- THY : Düünden Bugüne Türk Hava Yolları, 1953 - 1983 (İstanbul : THY Yayını, Cem Ofset A.Ş., 1983).
- THOMSON, James D. : (çev.: Dr. U. SÖZEN ve T. Uçak), Örgütler Çalışırken Yönetim Teorisinci Toplum Bilimsel Temeli, (Ankara: Kalite Matbaası, 1978).
- TORTOP, Nuri : Yönetim Biliminin Temel İlkeleri, (Ankara: Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayını, Varol Matbaası, 1990).
- UB : "Çok Hafif Hava Araçları İşletme Yönetmeliği", içinde : Türk Sivil havacılık Mevzuatı, (Ankara : UB Yayını, Mayıs 1989).
- UB : "Genel Uçak İşletme Yönetmeliği" içinde : Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, (Ankara: UB Yayını, Mayıs 1989).
- UB : Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği, (Ankara: RG, T.25.1.1991, s. 20766).
- UB : "Heliport Yönetmeliği", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, (Ankara : UB Yayını, Mayıs 1989).
- UB : "Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, (Ankara : UB Yayını, Mayıs 1989).
- UB : "Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği", içinde : Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, (Ankara : UB Yayını, Mayıs 1989).
- UB : "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, (Ankara: UB Yayını, Mayıs 1989).

- UB : "Türk Sivil Havacılık Kanunu", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, (Ankara : UB Yayını, Mayıs 1989).
- UB : Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, (Ankara: UB Yayını, Mayıs 1989).
- UB : Türk Sivil Havacılık Sektörü 1988 Yılı Faaliyet Raporu, (Ankara: SHGM Yayını, 1989).
- UB : Türk Sivil Havacılık Sektörü 1989 Yılı Faaliyet Raporu, (Ankara: SHGM Yayını, 1990).
- UB : "Uçakla Zirai Mücadele İşletme Yönetmeliği", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, (Ankara : UB Yayını, Mayıs 1989).
- UB : "Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun", içinde: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, (Ankara: UB Yayını, Mayıs 1989).
- UB : Ulaştırma ve Haberleşme, 1983-1988 (Ankara: Ünal Offset Matbaacılık Ltd. Şti., 1988).
- UB : Ulaştırma ve Haberleşme, 1983-1990 (Ankara : Ünal Offset Matbaacılık Ltd. Şti., 1991).
- VEREL, Oktay : İstanbul Göklerin - Gökler Bizimdir, (İstanbul: THK Yayınları, Nurettin Uycan Cilt ve Basın Sanayii A.Ş., 1986).