

TÜRKİYE'DEKİ HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN EKONOMİK DÜZENLEMELERİN HAVAYOLU İŞLETMELERİNE ETKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ¹

Yrd. Doç. Dr. Ender GEREDE

Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu

ÖZET

Havayolu işletmeleri ulusal ve uluslararası alanda ekonomik düzenlemelere tabidir. Ekonomik düzenlemeler havayolu işletmelerinin pazara girişlerini, pazara sunacakları kapasiteyi, sunacakları hizmetin fiyatını ve yönetsel işlevlerini etkilemektedir. Bu çalışmada Türkiye iç hat havayolu pazarındaki ekonomik düzenlemeler öncelikle; tarihsel gelişim, pazara giriş, kapasite ve fiyat boyutları açısından incelenmiştir. Ayrıca Türk Havayolu Taşımacılığına özgü ekonomik düzenleme değişimleri de tespit edilerek sunulmuştur. Yapılan incelemelerde en çok havayolu işletmelerinin kuruluşuna yönelik pazara giriş düzenlemelerinin değiştiği görülmüştür. Bu nedenle düzenlemeler ve bunların değişimi pazara giriş güçlüğü açısından tek tek değerlendirilmiştir. Son olarak sözü edilen düzenlemeler ve değişimi havayolu işletmelerinin yönetsel işlevlerine etkisi açısından incelenmiş ve değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Havayolu yönetimi, iç hatlar, ekonomik düzenlemeler, pazara giriş, ekonomik düzenlemelerin havayolu yönetimine etkisi*

THE EVALUATION OF THE IMPACTS OF ECONOMIC REGULATIONS CONCERNING AIRLINES IN TURKEY

ABSTRACT

There are national and international economic regulations around the airlines. These regulations affect market entry, capacity, price of the product and the management functions of airlines. In this study the evolution of economic regulations market entry, capacity and price concerning Turkish domestic airlines market are examined. On the other hand, the economic regulations which are unique to Turkish Airlines Market are also revealed and examined. In this study, it is realized that the most changing item is market entry regulations. Consequently, related regulations and variations of them are analyzed from the point of the existence of high barriers to entry. Finally the effects of the aforementioned regulations and the variations of them are examined from the point of airlines management.

¹ Bu çalışma Anadolu Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Fonu tarafından desteklenen bir proje kapsamında geliştirilmiştir.

Keywords: *Airline management, domestic routes, economic regulations, market entry, impacts of economic regulations on airline management.*

I. GİRİŞ

1970’li yılların sonunda kurulan ve sadece İstanbul Bursa arasında sefer düzenleyen Bursa Havayolu işletmesi istisna tutulursa Türkiye’de havayolu taşımacılığı hizmetini, 1983 yılına kadar, sadece bayrak taşıyıcı konumunda olan THY sunmuştur. THY hem dış hem de iç hatlarda, tek Türk tescilli havayolu işletmesi olarak, pazarı uzun süre tek başına kontrol etmiştir. Özel sektörün pazara girişi engellendiği için iç hatlarda monopol bir yapı oluşmuş, dış hatlarda ise pek çok pazar düopol iken bazı pazarlar da monopol piyasa özellikleri hakim olmuştur.

1983 yılında çıkarılan 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile özel sektörün de sivil havacılık faaliyetlerinde bulunmasına izin verilmiştir. Başka bir deyişle, özel sektörün pazara erişimi sağlanmış, pazara girişin önündeki engel kaldırılmıştır. Serbestleşme olarak adlandırılabilir bu gelişme Türk Havayolu Taşımacılığı Sektöründeki en önemli gelişmedir. Türk Havayolu Taşımacılığı Sektörü bu serbestleşme sayesinde tüm unsurlarıyla birlikte hızla gelişmeye ve büyümeye başlamıştır.

1983 yılında yaşanan devrim niteliğindeki gelişmenin çok önemli ve olumlu sonuçları olduğu kesindir. Fakat sektörü düzenleyen sistem, Türk Havayolu Taşımacılığı Sektörü gelişiminin gerisinde kalarak bazı sorunlar yaratmıştır. Söz konusu sorunların sektörün sağlıklı bir biçimde büyümesini ve sürdürülebilir bir başarıyı engellediği düşünülmektedir.

Avrupa Birliğine (AB) tam üyelik müzakerelerinin başladığı bir dönemde, düzenleyici sisteme ilişkin geçmiş dönemlerde yapılmış hataların tekrarlanmaması gerekir. Ters durumda hataların sonuçları daha olumsuz olabilir. Bu nedenle, Türkiye’deki havayolu taşımacılığına ilişkin ekonomik düzenlemelerin gelişimini ve bu gelişimin havayolu işletmelerine ve havayolu yönetimine etkilerini incelemek önemli bir araştırma problemidir.

Yukarıda özetlenen araştırma problemi kapsamında çalışmanın amaçları aşağıda sıralanmıştır:

1. Türkiye’deki havayolu işletmelerine ilişkin düzenlemelerin tespit edilerek gelişimlerinin incelenmesi.
2. Tespit edilen ekonomik düzenlemelerin havayolu işletmelerine etkilerinin değerlendirilmesi.

Bu amaçlara erişilebilmesi için kullanılan yöntem “betimleme” olarak tespit edilmiştir. Özel sektörün pazara girişine 1983 yılında çıkarılan 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile izin verildiği ve havayolu işletmelerini ilgilendiren yönetmelikler bu Kanuna bağlı olarak çıkartıldığı için 1983 yılı, çalışma için referans noktası kabul edilmiştir. Bu yıldan itibaren havayolu işletmelerini ilgilendiren yönetmelikler tek tek “metin incelemesine” tabi tutulmuş, ayrıca Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

(SHGM) üst düzey yöneticileri ile yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılarak analizlere yardımcı olacak nitel veriler elde edilmiştir.

Çalışmanın hazırlığı sırasında iç hatlardaki ekonomik düzenlemeleri inceleyen başka bir çalışmaya rastlanmamıştır. Çalışmanın bu yönü ile ilgili alan yazına önemli katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Çalışma, iç hat pazarının hangi ekonomik düzenleme boyutlarında ne ölçüde sıkı düzenlendiğini tarihsel bir gelişim içinde incelemektedir. Bu anlamda çalışmanın, düzenlemeleri belirleyen karar vericilere, AB'ye tam üyelik müzakerelerinin yürütüldüğü bir süreçte, nasıl bir düzenleme ortamının daha yararlı olabileceği konusunda değerli veriler sunacağı düşünülmektedir. Diğer yandan havayolu işletmeleri yöneticilerinin, geçmişte pazarın hangi düzenleme ortamlarında ne tür etkilere maruz kalmış olabileceklerini görmelerinin, en çok hangi bileşenin, hangi yönde ve neden değiştirilmiş olduğunu bilmelerinin mevcut pazarı ve rekabeti değerlendirip gelecekle ilgili kararlarını alırlarken onlara faydalı veriler sağlayacağı düşünülmektedir.

II. DEĞERLENDİRME ÖLÇÜTLERİNİN BELİRLENMESİ

Türkiye'deki havayolu taşımacılığına ilişkin ekonomik düzenlemelerin gelişimini ve bu gelişimin havayolu işletmelerine ve havayolu yönetimine etkilerini inceleyebilmek için bir takım değerlendirme araçları, ya da başka bir deyişle değerlendirme ölçütleri geliştirilmelidir. Bu amaçla öncelikle değerlendirmenin kapsayacağı alan tanımlanarak değerlendirmeye konu olacak ekonomik düzenleme boyutları tespit edilmiştir.

A. Değerlendirmenin Kapsamı

Hava taşımacılığı "Havayolu" ve "Genel Havacılık" taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmakta ve zaman zaman bu iki taşımacılık kapsamının birbirine karıştırıldığı görülmektedir (Gerede, 2002:9-12). Havayolu taşımacılığında; kar amacı güdülen, görece büyük, daha fazla yolcu ve yük taşıyabilen, daha uzun mesafeli uçaklarla daha büyük bir ölçekte işletmecilik yapılmaktadır. Oysa genel havacılık taşımacılığı, uçakların yanı sıra genellikle daha küçük olan ve her türlü hava aracının kullanıldığı, kar amacının güdülmeyeceği sportif havacılığın da dahil olduğu görece küçük ölçekli bir taşımacılık türüdür (Gerede, 2006:197-203).

Türkiye'de "hava taşımacılığı" faaliyetlerini düzenleyen SHY-6A ve SHY-6B bu faaliyetleri "ticari amaçlı olanlar" ve "ticari amaçlı olmayanlar" olmak üzere ikiye ayırmıştır. İlk kez 16.06.1984'te yayınlanan "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği SHY-6A"nın amacı "tarifeli veya tarifesiz seferlerle ücret karşılığında yolcu, yük ve posta taşımak üzere kurulacak kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilere ait işletmelerin ticari hava taşımacılığı faaliyetlerini düzenlemek" olarak belirlenmiştir (SHGM, 1992:98). Bu çalışmanın kapsamı havayolu taşımacılığıdır ve bu nedenle çalışmada sadece "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği SHY-6A" değerlendirilecektir.

B. Temel Ekonomik Düzenleme Boyutları

Türkiye'deki havayolu taşımacılığına ilişkin ekonomik düzenlemelerin gelişimini ve bu gelişimin havayolu işletmelerine ve havayolu yönetimine etkilerini inceleyebilmek amacıyla değerlendirme araçlarının geliştirilmesi için ilgili alan yazın incelenmiş ve böylesine bir ölçüm aracında, ekonomik düzenlemeler açısından, ölçüme konu olacak unsurlar araştırılmıştır. Yapılan çalışma sonucunda 3 ayrı unsur tespit edilmiş ve bunlar "ölçüm boyutları" olarak adlandırılmışlardır. Bu boyutlar; pazara giriş, kapasite ve fiyat tarifeleridir (Doganis, 2002:27-30 ; Doganis, 2001 ; ICAO, 2004 ; Graham 1995 ; Hanlon, 1999 ; ICAO, 1999). Türk Havayolu Taşımacılığına ilişkin ekonomik düzenlemeler öncelikle bu temel boyutlar açısından değerlendirilmiştir. Sonrasında ise, ilk kez yürürlüğe girdiği 1984 yılından itibaren, tüm SHY-6A yönetmelikleri ve yönetmeliklerde yapılan değişiklikler incelenerek Türk Havayolu Taşımacılığına özgü diğer ekonomik düzenleme bileşenleri tespit edilmiş, çalışmanın bir sonraki bölümünde de bu bileşenlerin özellikleri ve değişimleri değerlendirilmiştir.

1-Pazara Giriş Boyutu

Yeni kurulan bir havayolu işletmesinin havayolu pazarlarında faaliyet gösterebilmesine ilişkin düzenlemeler "pazara giriş" olarak adlandırılır. Yeni bir havayolu işletmesinin kurulurken sağlaması gereken şartlar da pazara giriş düzenlemeleridir. Havayolu işletmesinin kurulduktan sonra faaliyetlerini sürdürebilmesi için de koruması gereken şartlar olacaktır.

Pazara giriş önemli bir düzenleme boyutudur ve hem ekonomik hem de teknik açıdan düzenlemelere tabi tutulmaktadır. Teknik düzenlemelerin amacı havayolu işletmesinin faaliyetlerinde havacılık emniyetinin sağlanmasını güvence altına almaktır.

2-Kapasite Boyutu

Temel ekonomik düzenleme boyutlarından birisi de kapasitedir. Kapasite düzenlemeleri havayolu işletmesinin pazara ne kadar kapasite arz edebileceğini belirler. Arz edilecek kapasite koltuk sayısı ve sıklık ile belirlenir. Koltuk sayısı uçak tipi ile doğrudan ilgili olduğu için "uçak tipi" de önemli bir kapasite belirleyicisidir. Sıklık ise günlük ve haftalık sefer sayısı ile ölçülür. Kapasite boyutunda daha sıkı ya da daha serbest düzenlemeler aşağıda verilen ölçütlere göre belirlenecektir (ICAO, 1999: 3-1 – 3-8).

- Kapasitenin belirlenmesi: Pazara arz edilecek kapasitenin belirlenmesinde havayolu işletmesinin serbestçe karar verip veremediği ile ilgilidir. Bazı durumlarda sivil havacılık otoriteleri pazara sunulacak kapasiteyi doğrudan kendileri belirleyebilir ya da havayolu işletmesinin kararlarını yönlendirebilir.
- Talebin belirlenmesi: Pazara arz edilecek kapasite belirlenirken pazardaki talep ölçülmeye çalışılır ve kapasitenin bu talebi karşılayacak bir biçimde belirlenmesi istenebilir.

- Kapasitenin zaman içinde talebe göre değiştirilebilmesi: Havayolu işletmelerinin pazara arz edecekleri kapasiteyi talepte ortaya çıkacak dalgalanmalara göre esnek bir şekilde değiştirip değiştiremeyeceği ile ilgilidir. Havayolu işletmesinin kapasiteyi hızlı bir şekilde değiştirmesi etkin kapasite yönetimi ve maliyetlerinin azaltılması için son derece önemlidir.
- Tarifeli ve tarifersiz taşımacılık arasında paylaşım: Bazı durumlarda tarifeli ya da tarifersiz sefer düzenleyecek havayolu işletmelerinin pazara arz edecekleri kapasite birbirlerine göre ayarlanabilir.

3-Fiyat Tarifesi Boyutu

Temel ekonomik düzenleme boyutunun sonuncusu fiyat tarifelerine ilişkin olarak havayolu işletmelerinin yolcu, bagaj ya da kargonun taşınması için talep edeceği bedeli nasıl belirleyeceğine ilişkin düzenlemeleri kapsamaktadır. Fiyat tarifesi boyutunun da kendi içinde bazı bileşenleri vardır. Bunlar tarifenin yürürlüğe girmesi sürecindeki sıraya göre aşağıda verilmiştir (ICAO, 2004: 4.3-6, 4.3-7):

- Fiyatları belirlemede dikkate alınması gereken faktörler: Fiyat tarifeleri belirlenirken kullanılacak faktörler (maliyet+makul kar ya da diğer havayolu işletmelerinin tarifeleri gibi) ile ilgili bir zorunluluk olup olmadığı.
- Tarife belirleme araçları: Tarife belirlenirken, çeşitli birimlerle yapılacak görüş alışverişi gibi araçların kullanılıp kullanılmayacağı.
- Tarife başvuru gerekliliği: Tarifenin yürürlüğe girmesi için başvuru şartının aranıp aranmadığı.
- Tarife başvurusunun yapılacağı süre: Tarifenin yürürlüğe girmesi için bir başvuru şartı aranıyorsa, başvurunun en geç ne kadar süre önce yapılacağı.
- Tarifelerin onaylanmasına ilişkin yöntem: Tarifenin uygulanabilmesi için ilgili bir otorite tarafından onaylanma zorunluluğu olup olmadığı.
- Tarifenin yürürlüğe giriş biçimi: Tarifenin yürürlüğe nasıl gireceği ile ilgili bir düzenlemenin olup olmadığı.

İç hatlar pazarında fiyat tarifesi boyutunu sıkı ya da serbest yapan en önemli bileşenler “fiyatları belirlemede dikkate alınması gereken faktörler” ve “onay yöntemi”dir. Bunlar bir havayolu işletmesinin yönetimini en fazla etkileyen faktörlerdir. Tarifenin onaylanmasına ilişkin yöntem, havayolu işletmelerinin hazırladıkları tarifenin yürürlüğe girmesinde sivil havacılık otoritelerinin etkisini belirler. İlgili otoritenin, tarife üzerindeki değişiklik yapma gücü arttıkça fiyat tarifesi boyutu daha sıkı hale gelir. Tam serbestleşme şartlarının hakim olduğu iç hat pazarında, havayolu işletmeleri fiyatlarını tamamen pazar şartlarında serbest bir biçimde belirleyebilir ve tarife hiçbir kurumdan onay alma gereksinimi olmadan yürürlüğe girebilir.

C. Temel Ekonomik Düzenleme Boyutlarının Türkiye'deki Düzenlemeler Açısından İncelenmesi

Bir önceki bölümde ortaya konan “temel ekonomik düzenleme boyutları” tüm havayolu pazarlarında ortak değerlendirme unsuru olabilecek boyutlardır. Sözü edilen boyutların nasıl düzenlendiğine bakılarak bu pazarın, ekonomik açıdan, sıkı mı yoksa serbest bir biçimde mi düzenlendiği hakkında fikir elde edilebilir. SHY-6A Yönetmeliğinde, öncelikle bu boyutların nasıl düzenlendiğinin incelenmesinde fayda vardır. Bunun için SHY-6A yürürlüğe girdiği 1984'teki ilk halinden 2007 yılındaki son haline kadar incelenmiştir.

1-Pazara Giriş

14/10/1983 tarihinde yürürlüğe giren 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK) ve bu Kanun gereği çıkartılan, 16.06.1984 tarih ve 18433 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) özel sektör işletmelerinin pazara girişine olanak tanımıştır. Bunun anlamı, özel havayolu işletmeleri için tamamen sıkı olan pazara giriş düzenlemesinin serbestleştirilmiş olmasıdır.

TSHK incelendiğinde havayolu pazarlarına giriş ile ilgili bir düzenleme olmadığı görülmektedir. 16.06.1984 tarihinde yürürlüğe giren SHY-6A Yönetmeliğinin 13. Maddesinde ise yeni kurulacak bir havayolu işletmesinde aranacak şartlar sıralanırken havayolu pazarına giriş düzenlemeleri de getirilmiştir. Buna göre, ilk kez kurularak işletim izni alacak olan havayolu işletmeleri; iç-dış hat ve tarifeli-tarifersiz havayolu taşımacılığı biçimini belirleyip uçmak istediği hatlar, başka bir deyişle girmek istediği havayolu pazarları için başvuruda bulunmak zorundadır. Başvuru bir komisyon tarafından incelenmekte ve aşağıda sıralanan faktörler açısından değerlendirilerek karar verilmektedir (Resmi Gazete, 1984):

- Girilmek istenen havayolu pazarlarındaki yolcu ve yük potansiyeli,
- Girilmek istenen havayolu pazarlarında faaliyet gösteren diğer havayolu işletmelerinin imkan ve kapasite durumları,
- İç-dış hat ve tarifeli-tarifersiz havayolu taşımacılığı olarak talep edilen işletmecilik türünün ülkenin ulaştırma, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarına yapacağı katkı derecesi.

Diğer yandan, SHY-6A Yönetmeliği'nin 32. Maddesinde, hali hazırda iç hatlarda faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin girmek istedikleri iç hat havayolu pazarında mevcut yolcu ve yük potansiyelinin, ilgili pazarda başka bir havayolu işletmesinin faaliyet gösterip göstermediğinin, uçakların performans özelliklerinin ve ilgili havaalanlarındaki yer hizmeti kolaylıklarının inceleneceği belirtilmektedir.

Düzenleme incelendiğinde, pazardaki talep ve aynı pazardaki diğer havayolu işletmesinin durumunun nasıl değerlendirileceğine yönelik somut bir ölçüm aracı getirilmediği ve değerlendirmenin nasıl yapılacağıının açıklanmadığı görülmektedir. Sonuç olarak düzenlemelerin yoruma açık oldukları ve istenilen pazara girişi engelleyebileceği düşünülmektedir.

2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanununun getirdiği en önemli değişiklik özel sektörün pazara girişinin önündeki engelleri kaldırmış olmasıdır. Araştırma sırasında SHGM bürokratlarından elde edilen bilgiler bu serbestleşmenin en önemli amacının, rekabet ortamı yaratılarak, ülkenin taşımacılık etkinliği ve verimliliğinin artırılması olduğunu göstermektedir. Bu sayede, turizm gibi, pek çok sektöre girdi sağlayan havayolu taşımacılığı sektörünün geliştirilmesi ve büyütülmesi sağlanacaktır. Bu nedenle serbestleşmenin amaçları dikkate alınarak, rekabet ortamının korunması açısından bakıldığında, düzenlemenin bu hali ile “serbest” olduğu düşünölmektedir. Tersî durumunda 32. Maddenin, somut değerlendirme ölçütleri yokken, pazara girişı engellemek amacıyla kullanılması yeni yasanın esasları ile çelişecektir. Ayrıca, bu düzenlemenin açık bir şekilde pazara girişı kısıtladığını söylemek de mümkün değildir. Sonuç olarak SHTK ve SHY-6A, bir serbestleşme aracı olarak görölmekte ve bunun bir sonucu olarak havayolu pazarına girişin serbestleştirildiği düşünölmektedir. Bunun en önemli göstergesi İstanbul ve Onur Havayollarının 1992-1993 yılları arasında 2 yıl boyunca iç hatlarda tarifeli seferler düzenlemiş olduklarıdır.

Bununla birlikte, 12 Ocak 1996 tarihinde SHGM'nin aldığı bir karar, aslında serbestleştirilmiş olan iç hat havayolu pazarına tekrar sıkı bir düzenleme getirmiştir. Bu düzenlemeye göre, özel havayolu işletmeleri THY'nin hiç uçmadığı hatlara serbestçe girebilecektir. Eğer özel havayolu işletmeleri THY'nin uçtuğu pazarlara girmek isterlerse THY'nin tarifeli seferi olmayan günlerde uçabileceklerdir. Eğer pazara girmek isteyen özel havayolu işletmesi THY'nin uçtuğu günlerde uçmak isterse bu durumda sadece THY mevcut talebi karşılayamıyorsa pazara girişe izin verilecektir. Eğer özel havayolu işletmesi bu kapsamda karlı iç hat pazarlarından birisine (İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Adana ve Trabzon gibi) girme izni alırsa bu hatların yanı sıra, talebin fazla olmadığı diğer pazarlara da girmesi zorunlu tutulmuştur. Göröldüğu gibi, 1986-1987 yıllarında kurulmuş olan özel havayolu işletmelerinin iç hat pazarına girişlerinde önlerine aşılması güç engeller çıkmıştır (Hassu, 2004:60-61 ; İzer 2002:115). Bu engellerin THY'nin lehine, özel havayolu işletmelerinin ise aleyhine olduğu düşünölmektedir. Değişim aslında bir kanun ya da yönetmelikle yapılmamıştır. Fakat uygulamada sıkı bir düzenleme olarak işlev gördüğu kesindir. İç hat pazarına girişî kısıtlayan bu karar, 2003 yılında geri çekilmiştir. Bu sayede, serbestleşmenin en önemli bileşeni olan pazara giriş düzenlemeleri serbest hale getirilmiştir.

Diğer yandan SHY-6A Yönetmeliğinde toplam 13 kez yapılan değişikliklerin hemen hepsi, havayolu işletmelerinin ilk kez kurulurken aranacak özellikleriyle ilgilidir. Havayolu işletmesinin ilk kez kurulması sırasında aranan koşullar “pazara giriş” düzenlemeleridir. Bu nedenle, SHY-6A'da yapılan bu tür değişiklikler ayrı bir bölümde daha ayrıntılı bir şekilde incelenecektir.

2-Kapasite

SHY-6A'da yapılan incelemelerde herhangi bir kapasite düzenlemesinin olmadığı görülmektedir. Fakat araştırma sırasında elde edilen en çarpıcı bulgulardan birisi kapasitenin aslında 14/10/1983 tarihinde yürürlüğe giren 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 25. Maddesine göre düzenlenebilir durumda olduğudur. Kanunun 25. Maddesinde şöyle denilmektedir (Resmi Gazete,1983):

Ruhsat sahibi; kur uygulamaları hariç olmak üzere **uçuş ve ücret tarifelerini**, Ulaştırma Bakanlığı'nın onayını almadan ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmadan yürürlüğe koyamaz.

Uçuş tarifesi havayolu işletmesinin haftanın hangi günlerinde, hangi saatlerde, nereden nereye uçağı bilgisini içerir. Dolayısıyla uçuş tarifesi uçuş sıklığı (frekans) bilgisini barındırır. Daha önce de açıklandığı gibi, arz edilecek kapasitenin hesaplanabilmesi için uçak tipi ve sıklık bilgisine ihtiyaç vardır. Uçak tipi bilinirse yaklaşık olarak koltuk sayısı bulunabilir. Koltuk sayısı sıklık ile çarpılırsa havayolu işletmesinin, günlük ve haftalık olarak, pazara arz edeceği koltuk kapasitesi bulunabilir.

Diğer yandan, eğer kapasite gerçekten sıkı bir düzenleme altına alınmak istenirse onaya sunulacak uçuş tarifesinde uçak tipi bilgisinin de talep edilmesi gerekir. Oysa 25. Maddede böyle bir hüküm yoktur. Dolayısıyla 25. Maddede kapasite hesaplaması, sadece haftalık uçuş sıklığından yola çıkılarak yapılabilir.

25. Maddenin kapasiteye ilişkin diğer kısıtlayıcı bir özelliği olmuştur. 25. Maddede havayolu işletmesinin “uçuş tarifelerini, Ulaştırma Bakanlığı'nın onayını almadan ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmadan yürürlüğe koyamayacağı belirtilmektedir. Son derece dinamik bir sektör olan havayolu taşımacılığında “15 günlük süre” iç hatlarda dinamik kapasite yönetimi için “uzun bir süre” olarak değerlendirilmektedir. Havayolu işletmelerinin kapasitelerini etkin bir biçimde yönetememeleri, ya birim maliyetlerin artmasına ya da artan talebin karşılanamayıp gelir kaybına neden olacaktır (ICAO, 2004:4.2-4.3). Bu nedenle açıklanan süre düzenlemesi, esnekliği azaltarak havayolu yönetimini olumsuz yönde etkileyecek kısıtlayıcı bir düzenleme olmuştur.

Sözü edilen sıkı düzenlemeler 26 Nisan 2001 tarihinde yürürlüğe girmiş olan 4647 Sayılı Kanunda değiştirilen 25. Madde ile serbestleştirilmiştir. Değiştirilmiş maddede şöyle denilmektedir (Resmi Gazete, 2001):

Ruhsat sahibi; ücret tarifeleri ile birlikte uygulama tarihini ticari, mali ve ekonomik koşullara uygun olarak belirler ve yürürlüğe koymadan 3 gün önce üçüncü kişilere duyurur.

Uçuş tarifeleri, ruhsat sahibi tarafından belirlenir ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından onaylandıktan 7 gün sonra yürürlüğe girer.

Maddenin ikinci paragrafında daha önceki kanun maddesinde yer alan “Ulaştırma Bakanlığının onayını almadan ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmadan yürürlüğe koyamaz” hükmünün değiştirildiği görülmektedir. Bu değişiklik, kapasite hükmünün liberalleştirilmesi adına, son derece önemli bir değişimdir. Çünkü bir önceki kapasite hükmü bir “ön belirleme yöntemine” işaret ediyorken, yeni hüküm “Ulaştırma Bakanlığı tarafından onaylandıktan 7 gün sonra yürürlüğe girer” diyerek Bakanlığın uçuş tarifesi hakkında sadece bilgi edinme ihtiyacına yönelik bir düzenleme olduğuna işaret edilmektedir. Eski hükümde Bakanlığın onayı olmadan yeni tarifenin yürürlüğe giremeyeceği kesin (Ulaştırma Bakanlığı'nın onayını almadan... yürürlüğe koyamaz) bir dille vurgulanmıştır.

Ayrıca önceki uçuş tarifesi düzenlemesinde, Bakanlıktan onay alındıktan sonra 15 gün önceden üçüncü taraflara duyurulmadan tarife yürürlüğe giremezken, yeni hükümde uçuş tarifesi 7 gün sonra kendiliğinden yürürlüğe sokulmaktadır. Bu da kapasitenin daha hızlı ve esnek bir biçimde değiştirilebileceği anlamına gelir. Böylece hali hazırda sıkı olmayan kapasiteye ilişkin düzenlemelerin 2001 yılında daha da serbest bir hale getirildiğini söylemek mümkündür.

Yarı yapılandırılmış görüşmelerde elde edilen bilgiler, uçuş tarifelerinin havayolu işletmesi tarafından belirlenip Ulaştırma Bakanlığının onayına sunulmasının amacının havaalanlarına gerçekleştirilecek tarifeli seferlere ilişkin bir çeşit ön bilgilendirme ihtiyacı olduğunu göstermektedir. SHGM arz edilecek kapasiteyi sorgulamaktan öte, kalabalık havaalanlarında Pist-Apron-Taksi Yolları (PAT Sahası) sahasının ya da yolcu terminali kapasitelerinin yeterliliğini sorgulamayı amaçlamıştır. Bu sayede, tarifede kapasite sınırlaması yapmak yerine kapasite problemlerini aşacak şekilde kaydırmalar yapılabilir.

3-Fiyat Tarifeleri

Çalışma sırasında yapılan diğer bir tespit, fiyat tarifelerine ilişkin düzenlemenin çıkarılacak yönetmeliklere bırakılmadan, doğrudan doğruya 14/10/1983 tarihinde yürürlüğe giren TSHK'da düzenlenmiş olduğudur. Kanunun 25. Maddesinde, havayolu işletmesinin ücret tarifelerini Ulaştırma Bakanlığının onayını almadan ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmadan yürürlüğe koyamayacağı hükmü vardır.

TSHK'daki fiyat düzenlemesinde ne fiyatları belirlemede dikkate alınması gereken faktörlere yer verilmiş ne de tarife belirleme araçları tanımlanmıştır. Buna karşın, düzenlemede tarife için başvuru gerekliliği vardır. Başvuru süresi iç hatlar için uzun olarak değerlendirilebilecek bir süredir. Daha önemlisi, fiyat tarifesinin onaylanması gerekmekte ve eğer Ulaştırma Bakanlığının politikalarına uygun değilse değiştirilmesi istenmektedir. Ayrıca fiyat tarifesi, Ulaştırma Bakanlığı tarafından onaylanmadan ve daha sonra üçüncü taraflara 15 gün boyunca duyurulmadan yürürlüğe girememektedir. Geçmişte, devlet sahipliğinde bir havayolu işletmesi olarak, kamunun atadığı

yöneticiler tarafından yönetilmesine rağmen THY'nin bilet fiyatlarını artırma taleplerine Bakanlığın onay vermediği pek çok örnek yaşanmıştır.

Bu düzenleme fiyat tarifelerini açıkça sıkı bir biçimde düzenlemektedir. 14 Ekim 1983'te iç hatlarda pazara giriş serbestleştirilmiş fakat serbestleşmenin en önemli bileşenlerinden olan fiyat tarifeleri serbestleştirilmemiştir. Sonuçta, olumlu bir etki olarak, serbestleşmeden beklenen bilet fiyatlarının düşmesi ve buna bağlı olarak talebin artması mümkün görünmemektedir. İç hatların gelişmemesindeki en önemli etkenin fiyatlarının yüksekliğinden kaynaklandığı düşünülmektedir.

TSHK'daki fiyat tarifelerine ilişkin düzenleme, sözü edilen olumsuzluklar dikkate alınarak, 26 Nisan 2001 tarihinde değiştirilmiştir: Fiyat tarifeleri "*mali ve ekonomik koşullara*" uygun olarak belirlenecek, tarifenin yürürlüğe gireceği tarih belirlenecek ve bu tarihten en geç 3 gün önce duyurularak yürürlüğe konabilecektir.

Yeni düzenlemede en dikkat çekici değişiklik, Bakanlığın tarifeleri inceleme ve onaylama yetkisinin kaldırılmış olmasıdır. Tarifenin onaylanmasına ilişkin düzenleme serbestleştirilmiş, tarifenin belirlenmesi havayolu işletmesine bırakılmıştır. Diğer yandan, ikinci bir değişiklik ile fiyat tarifelerinin serbestleştirilmesi tamamlanmıştır. Buna göre, "*fiyatları belirlemede dikkate alınması gereken faktörler*" tanımlanmış fakat bu tanım serbestleşme yönünde yapılmıştır. Yeni düzenlemede havayolu işletmelerinin fiyatlarını kendilerinin "*serbestçe ve pazar şartlarına göre*" belirleyecekleri vurgulanmıştır. Ayrıca tarifeler, uygulamaya geçilecek günden 3 gün önce duyurulduğunda kendiliğinden yürürlüğe girecektir. Sürenin 15 günden 3 güne indirilmesi havayolu işletmelerinin esnekliğini önemli ölçüde artıracak bir değişimdir.

Diğer yandan, SHY-6A Yönetmeliğinin Haziran 2007'deki değişikliğinde, haksız rekabeti ve havacılık emniyetinin azalmasını engellemek amacıyla; iç veya dış hat tarifeli seferlerde, hat bazında, bir yıllık süre içinde, zarar etmemek ön şartı ile toplam maliyetin altında ücret tespit edilemeyeceği hükme bağlanmıştır. Bu düzenleme, 26 Nisan 2001 tarihinde yürürlüğe giren TSHK'daki değişimle çelişmektedir. Kanun fiyatların havayolu işletmelerinin kendisi tarafından serbestçe belirleneceğini öngörmektedir. Ayrıca, havayolu taşımacılığının emniyetli bir şekilde yapılması zaten bir zorunluluktur. Bilet fiyatlarının nasıl belirlendiği ve miktarı havacılık emniyetini etkilememelidir. Teknik düzenlemelere uyumun sağlanması kontrol edilerek emniyet artırılabilir. Emniyeti tehdit edecek bir teknik uygulama ile karşılaşıldığında gerekli yaptırım uygulanır, gerekirse ruhsat iptal edilebilir.

Bu maddenin iç hatlarda uygulanabilmesi, TSHK ile ortaya çıkan çelişki ve hat bazında tek tek direkt ve endirekt işletim maliyetlerinin hesaplanmasında yaşanacak güçlükler dikkate alındığında mümkün görülmemektedir. Sonuç olarak fiyat tarifesi boyutu serbest olarak değerlendirilmektedir.

D. Türk Havayolu Taşımacılığına Özgü Düzenleme Bileşenlerinin Belirlenmesi

Yukarıda açıklanan düzenleme boyutları dünya genelindeki tüm havayolu pazarlarının ekonomik düzenlemeler açısından özelliklerini belirlemek için kullanılabilir. Bunun yanı sıra, araştırılan pazara özgü olarak, (ülke, bölge, iç ve dış hat pazarları gibi...) ortaya çıkan düzenlemeler de ortaya çıkabilir. Bu nedenle, pazarın mevcut durumunu ve gelişimini değerlendirebilmek için ilgili pazara özgü düzenlemelerin de tespit edilmesi gerekir. Bu amaçla 16/06/1984 yılında ilk kez yayınlanan SHY-6A Yönetmeliği ve sonrasında yapılan 13 değişiklik tek tek incelenmiştir. “Türk Havayolu Taşımacılığına Özgü Düzenleme Bileşenleri” olarak değerlendirilebilecek değişiklikler Tablo-1a ve 1b’de gösterilmektedir.

Tablo 1a: SHY-6A’da Yapılan Değişiklikler

DS	Tarih	RGS	Değişim Açıklaması
0	16.06.1984	18433	SHY-6A Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir.
1	21.03.1985	18071	<Mali Güç, Madde-16>. -Sermayenin tanımı ve miktarı.
2	13.07.1992	21283	<Mali Güç Madde-16>, <Fizibilite Raporu Madde-17>, <Uçak Temin ve Tescil Durumu Madde-18 >, <Kurucu ve Yönetici Üyeler ile Önemli Personel Madde-23>, <Lisanslı Personel Temini Madde-20> değiştirilmiş. -Koltuk kapasitesine göre sınıflandırma -Ödenmiş sermaye miktarı -Filoda bulundurulması gereken uçak sayısı -Sahip olunması gereken uçak sayısı -Uçakların tescil durumu -ICAO’nun gürlütü düzenlemelerine uyum -Üst düzey operasyonel yöneticilerin sahip olmaları gereken özellikler -Yabancı uçuş ekibi ve teknisyen çalıştırılması
3	28.11.1992	21419	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti havayolu işletmelerine ilişkin geçici düzenleme
4	10.06.1994	21956	<Ticari Tescil ve Esas Mukavele Madde-15>, <Mali Güç Madde-16>, <Uçak Temin ve Tescil Durumu Madde-18>, <Lisanslı Personel Temini Madde-20> değiştirilmiş. -İşletmenin faaliyet alanı -Koltuk kapasitesine göre ödenmiş sermaye miktarı -Filoda bulundurulması gereken uçak sayısı -Sahip olunması gereken uçak sayısı -Uçakların tescil durumu -Teminat mektubu miktarları -Yabancı uçuş ekibi ve teknisyen çalıştırılması.

DS	Tarih	RGS	Değişim Açıklaması
5	03.11.1994	22100	10.06.1994'teki düzenleme ile getirilen Geçici Madde-1 değiştirilmiştir. -filoda bulundurulması gereken uçak sayısının sağlanması için verilen sürenin uzatılması -teminat mektubu muafiyeti
66	15.07.1999	23756	<İşletme Ruhsat Talebi Madde-8>, <Organizasyon Madde-14>, <Uçak Temin ve Tescil Durumu Madde-18>, <Uygulama Esasları Madde-24>, <Sefer Cinsleri Madde-36>, <Ambulans Uçuşları Madde-39>, <Yolcu Taşırken Tehlikeli Durum Yaratılması Madde-45>, <Teşkilat Madde-100> değiştirilmiştir, <Turistik Gezi Uçuşları Madde-38> ve <Reklâm Uçuşları Madde-40> yürürlükten kaldırılmış. -Filoda bulundurulması gereken uçak sayısı -Sahip olunması gereken uçak sayısı -Uçakların tescil durumu -Kalite sistemi kurulması
7	04.09.1999	23806	<Uçak Temin ve Tescil Durumu Madde-18>, <Sefer Cinsleri Madde-36> değiştirilmiştir. -Filoda bulundurulması gereken uçak sayısı -Sahip olunması gereken uçak sayısı -Uçakların tescil durumu -Teminat mektubu miktarları

Tablo 1b: SHY-6A'da Yapılan Değişiklikler

8	03.04.2001	24362	<Denetleme Aşaması Madde-7>, <Organizasyon Madde-14>, <Ticari Tescil ve Esas Mukavele Madde-15>, <Mali Güç Madde-16>, <Uçak Temin ve Tescil Durumu Madde-18>, <Denetim Madde-107> değiştirilmiştir. -Koltuk kapasitesi sınıflandırmasına göre ödenmiş sermaye miktarı -Sahip olunması gereken uçak sayısı -Uçakların tescil durumu -Koltuk kapasitesi sınıflandırmasına göre teminat mektubu -Üst düzey yöneticilerin nitelikleri ve sorumlulukları -Kurucu ortakların nama yazılı hisse devir işlemleri
9	06.02.2004	25365	<Lisanslı Personel Temini Madde-20> değiştirilmiştir. -Yabancı uçuş ekibi ve teknisyen çalıştırılması.
10	28.08.2004	25567	<Lisanslı Personel Temini Madde-20> -Yabancı uçuş ekibi ve teknisyen çalıştırılması.

11	05.01.2005	25691	<Organizasyon Madde-14>, <Uçak Temin ve Tescil Durumu Madde-18>, <İşletme Teçhizatı Madde-19>, <Bakım Yönetimi El Kitabı Madde-22>, <Kurucu ve Yönetici Üyeler ile Önemli Personel Madde-23>, <Olayların Rapor Edilmesi Madde-26>, <Uçuş Öncesi Hazırlıkları Madde-52>, <Teşkilat (Bakım Sistemi) Madde-100> -ICAO Ek-8'e göre uygun tip sertifikası alma zorunluluğu -Bakım faaliyetleri süreçlerinin düzenlenmesi
12	23.06.2005	25854	<İşletme Ruhsatı Verilmesi Aşamaları Madde-4>, <Başvuru Öncesi Aşaması Madde-5>, <Resmi Başvuru Aşaması Madde-6>, <Denetleme Aşaması Madde-7>, <Değerlendirme Aşaması Madde-8>, <İşletme Ruhsatı Verilmesi Aşaması Madde-9>. -İşletme ruhsatı verilmesi süreci ile ilgili düzenlemeleri.
13	01.06.2007	26539	-Marka tescilinin yaptırılması -Koltuk kapasitesi yirmi ve daha fazla olan hava araçları ile yapılacak havayolu taşımacılığında Anonim Şirket olarak kurulması -Şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması -Şirket ana sözleşmesine göre çoğunluk hissesinin Türk ortaklarda bulunması zorunludur. -Nama yazılı hissesinin miktarının değişiminde SHGM'den izin alınması -Hisseler İMKB'de halka arz edilmeden önce Genel Müdürlükten izin alınır. -Dolaylı pay sahipliğinin araştırılabilmesi -Şirketler arasındaki birleşme ve satınalmalarda SHGM'den izin alınması -Kurucu ortak, hissedar ya da temsile yetkili yönetici olabilme şartları -Tarifeli ya da tarifersiz seferlere göre teminat mektubu miktarı -Bölgesel hava taşımacılığı tanımının eklenmesi -Ödenmiş sermayenin ödenmiş olma zamanı -Kaza önleme ve uçuş emniyet sisteminin kurulması -Üst düzey yönetici değişikliklerinin önceden bildirilmesi -Üst düzey yöneticilerin niteliklerinin ayrıntılı bir biçimde tanımlanması -Lisanslı personelin niteliklerinin ayrıntılı tanımı -IOSA yetkisi alma zorunluluğu -Haksız rekabet anlaşmaları -Yönetmelikte hüküm bulunmayan hallerde JAR-OPS 1 ve 3'ün uygulanacağı

Kaynak: SHGM, 1992:97-134 ; Önen, 1986: 207-254.

1984 ile 2007 yılları arasındaki 21 yıllık dönemdeki değişimler incelendiğinde en fazla aşağıdaki unsurların değiştiği tespit edilmiştir:

- Sermaye yapısı
- Filoda bulundurulması gereken uçak sayısı
- Sahip olunması gereken uçak sayısı
- Teminat mektupları
- Üst düzey yöneticilerin nitelikleri
- Yabancı uçuş ekibi ve teknisyen çalıştırılması

Sürekli değiştirilen bu unsurlar havayolu işletmelerinin ilk kez kurulup faaliyete başlarken sağlaması gereken şartlarla ilişkindir. Ayrıca Tablo-1a ve Tablo-1b’de verilen değişimler incelendiğinde, diğer değişimlerin pek çoğunun benzer amaçlı olduğu görülmektedir. Değişimlerden bazıları; yeni havayolu işletmelerinin kurulup hemen faaliyete başlayabilmelerini, başka bir deyişle pazara girişlerini güçleştirirken, bazıları da tekrar kolaylaştırmaya yöneliktir. Bu yönden bakıldığında, sözü edilen değişimlerin “pazara giriş düzenlemelerine” ilişkin oldukları ortaya çıkacaktır.

Diğer yandan, üst düzey yöneticilerin niteliklerinin tanımlanmasında olduğu gibi, değişimlerin önemli bir kısmı da havayolu işletmelerinin yönetim işlevleri ile ilgilidir. Çalışmada yapılan bu tespitler düzenlemelerin havayolu işletmelerine etkisini 2 farklı açıdan değerlendirmemizi gerektirmiştir. Bunlar:

- Düzenlemelerin havayolu işletmelerinin pazara giriş gücüğü açısından değerlendirilmesi
- Düzenlemelerin havayolu yönetimine etkisi açısından değerlendirilmesi

Yönetmelik havayolu işletmelerinin pazara girişte mali açıdan güçlü olmalarını ve filolarında belirli bir uçak miktarının bulunmasını sağlamaya çalışmaktadır. Ayrıca uçaklardan bazılarının dönem dönem işletme sahipliğinde olması ve taşımacılığa başlamadan önce Türk Tesciline geçirilmesi istenmektedir.

Düzenlemeler ile ilgili diğer unsurlar ise; insan kaynakları, havayolu işletmelerinin girdi olarak kullanacağı diğer kaynaklar ve örgütlenme ile ilgilidir. Özellikle nitelikli insan kaynağı gereksinimi, havayolu taşımacılığı sektörünün yeni yeni gelişmeye başladığı bir ülkede pazara girişi güçleştiren önemli bir unsur olmuştur. Lisanslı sivil pilot ve hava aracı bakım teknisyeni bulmakta güçlük çekilmiştir (DPT, 1991:IV.2).

Sözü edilen düzenlemeler, hava taşımacılığı faaliyetlerinde emniyetin sağlanması zorunluluğuna dayanmaktadır. Emniyet sağlanamaz ise hava taşımacılığında beklenen faydalar da elde edilemez. Ayrıca hava taşımacılığı faaliyetleri uluslararası özelliklere sahiptir. Bir ülkede yaşanan bir emniyet sorunu başka bir ülkedeki insanların zarar görmesine neden olabilir. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organization – ICAO) gibi uluslararası sivil havacılık örgütleri de bu tür düzenlemeler getirerek uluslararası alanda havacılık emniyetini sağlamaya çalışmaktadır

(Gerede, 2005 ; Gerede, 2006). Bu nedenle pazara girişte, nitelikli insan kaynağı kullanılmasını gerektiren düzenlemelerin getirilmesi son derece doğaldır.

Diğer yandan pazara giriş sürecinde havayolu işletmelerinden, banka teminat mektupları istenmektedir. Teminat mektuplarının miktarı, filodaki uçakların sahiplik durumlarına ve sayılarına göre belirlenmektedir. Bu uygulamanın amacı, teminat mektuplarını pazardan çıkışta kullanarak, havayolu işletmesinin olası borçları yüzünden tur operatörlerinin, yolcuların ve Türk Sivil Havacılık Sisteminin zarar görmesini engellemektir. İflas eden havayolu işletmelerinin EUROCONTROL'e Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne (DHMI) ve gerek yurt dışında gerekse yurt içindeki yer hizmeti işletme ve havaalanlarına borçlu kaldıkları belirtilmektedir. Bu araştırma sırasında görüşlerine başvurulmuş SHGM uzmanları bu borçların ödenmemesinin 90'lı yıllarda Türk Sivil Havacılık ve Turizm Sektörlerine büyük zararlar verdiğini belirtmişlerdir.

III. DÜZENLEMELERİN PAZARA GİRİŞ GÜÇLÜĞÜ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

İlk kez 16/06/1984 yılında yayınlanan SHY-6A Yönetmeliği 23/06/2005 tarihine kadar 12 kez değiştirilmiştir. 1 Haziran 2007'de ise 26539 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği, 16/06/1984 tarihinde yürürlüğe giren ilk yönetmeliği yürürlükten kaldırarak köklü değişimler getirmiştir. 23 yıllık değişim dönemi, hem zaman hem de değişim kapsamı kırımları açısından dört farklı döneme ayrılmış ve bu dönemdeki değişimler pazara giriş güçlüğü açısından tek tek değerlendirilmiştir. Bu dönemler aşağıda verilmiştir:

1. Başlangıç Dönemi Düzenlemeleri: 1984, 1985
2. İlk Değişim Dönemi Düzenlemeleri: 1992, 1994, 1994, 1999, 1999
3. İkinci Değişim Dönemi Düzenlemeleri: 2001, 2004, 2004, 2005, 2005
4. Üçüncü Değişim Dönemi Düzenlemeleri: 2007

A. Başlangıç Dönemi Düzenlemeleri

SHY-6A ilk kez yayınlandığında filoda bulundurulması gereken uçak sayısı ve sahipliği ile ilgili açık ve sıkı bir düzenleme getirilmemiştir. Yönetmeliğin ilk halinde işletmenin mali gücü, ödenmiş sermaye miktarı ile düzenlenmiştir. Bu miktar, mülkiyeti işletmede olan uçakların satın alım bedellerinin %50'sinden az olamamaktadır. Eğer uçaklar kiralık ise, ödenmiş sermaye bir yıllık kira bedelinin %50'sinden az olamamaktadır.

SHY-6A, daha bir yıl dolmadan, 21.03.1985'te değiştirilmiştir. Buna göre ödenmiş sermaye, “*esas mukavelede belirtilmiş sermaye*” olarak tanımlanmaktadır. Bu miktar mülkiyeti işletmede olan uçakların satın alım bedellerinin %50'sinden az olamazken, oran %25'e düşürülmüştür. Uçaklar kiralık ise bu miktar bir yıllık kira bedelinin %50'sinden az olamazken, 1985'te bu oran %25'e düşürülmüştür. Değişikliklere pazara giriş güçlüğü açısından bakıldığında, havayolu işletmelerine bir kolaylık sağlandığı görülmektedir.

1985'te yapılan değişiklikte dikkat çeken diğer bir nokta ise, filoda bulundurulması gereken uçak sayısı ve sahipliğine yeni bir düzenleme getirilmemiş olduğudur. Sonuç olarak, 1992'de yapılacak bir sonraki değişikliğe kadar, havayolu pazarına girişin önünde aşılması güç engeller olduğunu söylemek mümkün değildir. Hatta pazara giriş SHY-6A'nın yayımından 9 ay sonra daha da kolaylaştırılmıştır.

B. İlk Değişim Dönemi Düzenlemeleri

1992 yılına kadar pazara girişi SHY-6A'nın neredeyse ilk hali düzenlemiştir. 1984-1992 döneminde havayolu taşımacılığı sektörü bir bakıma tecrübe edilmiş ve düzenlemeler o dönemde çıkarılan derslere göre değiştirilmiştir. 13 Temmuz 1992'de çok önemli değişimler yapılmış ve pazara giriş güçleştirilmiştir. Diğer yandan 1992'de, bazı değişimlerin etkileri çok çabuk ortaya çıkmış ve bunların yine değiştirilmesi gerekmiştir. 1994'te bu kapsamda değişimler yapılmıştır. Diğerlerindeki değişimler de küçük boyutlu olarak değerlendirilmektedir.

1-13/07/1992'de Yapılan Değişiklik

1992'de SHY-6A'da kapsamlı bir değişiklik yapılmıştır. Değişikliğin getirdiği önemli noktalar; hava araçlarının ilk kez (koltuk kapasitelerine göre) sınıflandırılmaları, filoda bulundurulması gereken uçak sayısı, uçakların sahipliği ve kargo taşımacılığının tanımlanmış olmasıdır.

Dış hatlarda tarifeli ya da tarifersiz olarak faaliyet gösteren ve kapasitesi 50 koltuktan fazla olan hava araçları kullanan havayolu işletmelerine, uçak başına 1 Milyon ABD Doları karşılığında, TL olarak ödenmiş sermayeye sahip olma zorunluluğu getirilmiştir. O dönemde İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarında (İHT) uluslararası pazarlarda pazara giriş hakkını kullanan sadece THY olmuştur. Bu nedenle getirilen düzenleme, temel olarak, dış hatlarda charter taşımacılığına olan yoğun ilgiyi hedef almıştır. Nitekim iç hatlarda tarifeli/tarifersiz ya da hava taksi kapsamında faaliyet gösterecek hava taşımacılığı işletmelerinin ödenmiş sermaye miktarları, bir yıllık işletim giderlerini kapsayacak şekilde düzenlenmiştir. Bu düzenleme dış hatlardaki düzenlemeden farklıdır. Dış ve iç hat taşımacılığı karşılaştırıldığında, dış hatların daha açık ve sıkı bir biçimde düzenlendiği görülmektedir.

Daha önce de vurgulandığı gibi, serbestleşme sayesinde pazara giren havayolu işletmelerinin sayısı çok hızlı bir biçimde artmış ve bu durum, başta sivil havacılık ve turizm sektörü olmak üzere, pek çok sektöre önemli faydalar getirmiştir. Bununla birlikte 1984-1992 yılları arasını kapsayan ilk gelişim dönemi değerlendirildiğinde, serbestleşmenin yeterince başarılı olduğunu söylemek mümkün değildir. Özellikle dış hatlarda pazara giren havayolu işletmesi sayısı, taşınan yolcu sayısı ve özel Türk tescilli havayolu işletmelerinin pazar payları artmış, fakat havayolu işletmelerinin ortalama ömürleri çok kısa olmuştur. İflas eden havayolu işletmeleri yurt içinden ve dışından pek çok kuruluşa borçlu kalmışlardır. Bu durum ise, sisteme zarar vermiştir (Gerede, 2010: 76-87). Bu nedenle SHGM, SHY-6A'yı değiştirerek

yeni kurulacak havayolu işletmelerinin mali açıdan daha güçlü olmalarını sağlamaya çalışmıştır. Bunun sonucunda pazar girişi eskiye göre daha güç gale gelmiştir.

Bu düzenlemenin getirdiği diğer önemli bir nokta, filoda bulundurulması gereken uçak sayısının ve sahipliğinin daha açık ve sıkı bir biçimde düzenlenir hale gelmesidir. Bu kapsamda, dış hat tarifeli ve tarifersiz havayolu taşımacılığı birbirinden ayrılmıştır. Ayrıca yönetmeliğe getirilen değişiklik, kullanılacak uçakların 50'den fazla koltuk kapasitesine sahip olunması gerektiği şeklinde yorumlanabilir. Buna göre, dış hat tarifeli taşımacılık yapacak havayolu işletmesinin filusunda en az beş uçak olmalı ve işletmeler bunlardan en az ikisinin tam mülkiyetine sahip olmalıdır. Dış hat tarifersiz taşımacılık yapacak havayolu işletmeleri ise, filolarında en az üç uçak bulundurmalı ve işletmeler bunlardan en az birisinin tam mülkiyetine sahip olmalıdırlar. Sermayesinin %51'den fazlası kamu kurum ve kuruluşlarına ait olan işletmelerde, sermaye ve hava aracı sahiplik zorunluluğu aranmamaktadır.

Diğer yandan değişiklikte, filoya katılacak uçakların tümünün ICAO Ek-16 Bölüm-3'deki gürültü düzenlemelerine uygun olma zorunluluğu getirilmiştir. Bu eski tip uçakların kullanılmasını engellemektedir. Havayolu işletmeleri, pazara girebilmek için, filolarına daha yeni uçakları ya da modifiye edilmiş olanları katmak zorunda kalmışlardır.

13.07.1992'de yapılan değişiklikte dikkat çeken diğer bir nokta, iç hat taşımacılığı için hava araçlarının koltuk kapasitelerine herhangi bir düzenleme getirilmemiş olmasıdır. Ayrıca iç hat taşımacılığında, tarifeli/tarifesiz ayrımı yapılmadan, filoda en az iki hava aracının bulunması şart koşulmuştur. Fakat hava araçlarında sahiplik aranmamıştır. Bu durum iç hat taşımacılığının, dış hat taşımacılığına göre çok daha serbest bırakılmış olduğu şeklinde değerlendirilmektedir.

Serbest bırakılan diğer bir nokta ise hava kargo taşımacılığıdır. Tamamı sadece yük taşımak amacıyla düzenlenmiş uçaklarla yapılacak kargo taşımacılığı için uçak sahipliği, sayısı ve gürültü düzenlemeleri konusunda herhangi bir şart aranmamıştır. Bu serbestliğin amacı, hava kargo taşımacılığını özendirme ve geliştirmek olarak değerlendirilmektedir.

13.07.1992'de yapılan değişiklikte dikkat çeken son nokta ise, ilk kez yabancı uçuş ekibi çalıştırılmasına izin verilmesidir. Bununla birlikte, havayolu işletmesi faaliyetine başlamadan önce, ekipteki Türk Vatandaşlarının çoğunlukta olmasını sağlamalıdır. Türkiye'de havayolu trafiğinin artış dönemlerinde, yeterli nitelikte ve sayıda uçuş personelinin bulunamaması, pazara girişi her zaman güçleştiren bir unsur olagelmiştir. Bu nedenle yabancı personel çalıştırılmasına izin verilmesi, pazara girişi kolaylaştıran bir düzenleme olarak değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak 1992'deki düzenleme pazara girişi güçleştirmiştir. Buna sebep olan politika havayolu işletmelerinin pazara mali açıdan daha güçlü bir şekilde girmelerini sağlamaktır. Filoda bulunması gereken uçak sayısı ve

sahiplik durumu da pazara girişi güçleştirmiştir. Fakat havayolu işletmelerinin pazara girerken ve girdikten sonra filo yapısı bakımından güçlü olmasında fayda görülmektedir. Çünkü uçaklar bir havayolu işletmesinin en önemli ve en maliyetli varlıklarıdır.

2-10 Haziran ve 3 Kasım 1994'teki Değişimler

Pazara girişle ilgili koşulları değiştiren diğer kapsamlı yönetmelik değişikliği 10.06.1994'te yapılmıştır. Bu değişiklik sonucunda iç hat taşımacılığı; ilk kez kapsamlı, daha açık ve sıkı bir düzenlemeye konu olmuştur. Uçak Temin ve Tescil Durumunu değiştiren bu yönetmeliğin diğer önemli bir yanı ise, filodaki uçaklarda mülkiyet şartının kaldırılmış olmasıdır. Havayolu işletmeleri, bu düzenleme sayesinde, filolarında bulundurmaları gereken uçakların tamamını kiralama yolu ile elde edebilir hale gelmiştir. Havayolu taşımacılığında uçakların satın alım maliyetleri son derece yüksektir ve sahiplik şartı aranması pazara girişi güçleştiren bir unsurdur.

Ayrıca bu değişiklikte, koltuk kapasitesi 50'den fazla uçaklarla tarifeli ya da tarifersiz iç hat taşımacılığı yapan havayolu işletmelerinin ödenmiş sermaye yapısı ilk kez düzenlenmelere konu olmuştur. Koltuk kapasitesi 50'den az olan uçaklarla yapılacak faaliyetlerde ise sermaye yapısı açısından iç/dış hat ve tarifeli/tarifesiz ayrımı yapılmadan ve işletmenin en az bir yıllık işletim giderlerini karşılayacak ödenmiş sermayeye sahip olması yeter şart görülmüştür.

Diğer yandan, bu değişiklikle iç hatlarda koltuk kapasitesi 50'den fazla uçaklar ile faaliyet gösterecek havayolu işletmelerinin filolarında bulundurmaları gereken uçak sayısına ve sahiplik durumuna düzenleme getirilmiştir. Böylece iç hatlar taşımacılığı, hem mali güç hem de filo yapısı açısından düzenlenir hale getirilmiştir.

Koltuk kapasitesi 50'den az hava araçları ile yapılacak taşımacılıkta iç/dış hat ve tarifeli/tarifesiz taşımacılık ayrımı yapılmamaktadır. Bu değişiklik sonucunda öncelikle, hava araçlarının koltuk kapasitesi ve ardından tarifeli/tarifesiz taşımacılık temel belirleyiciler haline getirilmektedir.

10.06.1994'teki değişiklikle havayolu işletmelerinden ilk kez, banka teminat mektupları da istenmeye başlanmıştır. Bu koşul hem pazara girişi hem de çıkışı ilgilendiren bir düzenlemedir. Teminat mektubunun miktarını filoda bulunan uçakların sayısı ve sahiplik durumları belirlemektedir. Teminat mektubu ilk bakışta pazara giriş gücünü artıran bir unsur olarak görülebilir. Bununla birlikte, teminat mektubu istenmesi o dönemde ortalama ömürleri çok kısa olan (Gerede, 2010: 86-87) ve borçlarını ödeyemeyen havayolu işletmelerinin sisteme verdikleri zararın karşılanması açısından son derece olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmektedir.

Diğer yandan bu değişiklikte, lisanslı personel temini açısından, pazara giriş koşulları hafifletilmiştir. 1992'deki değişiklik ile yabancı uçuş ekibi ve teknisyen çalıştırılmasına izin veriyordu. Fakat işletme faaliyete başlamadan önce ve faaliyete başladıktan sonra söz konusu uçaklarda çoğunluğun Türk

Vatandaşı olmasını sağlamakla yükümlüydü. Fakat bu düzenleme, havayolu işletmelerinin yabancı uçuş ekibi ile faaliyete başlayabileceği yönünde değiştirilmiştir. Buna karşın, havayolu işletmelerine (hava kargo ve hava taksi dışındakiler) en geç bir yıl içinde söz konusu uçaklarda çoğunluğun Türk Vatandaşı olmasını sağlama zorunluluğu getirilmiştir. Hava Kargo işletmelerinin pazara girişte bu koşul açısından da serbest bırakılmış olmaları ve desteklenmeleri dikkat çekicidir.

3 Kasım 1994'te çıkarılan yönetmelik geçici değişiklikleri kapsamakta ve 10 Haziran'da çıkarılan Yönetmeliğin Geçici Maddesini değiştirmektedir. Sözü edilen İlk Geçici Madde Madde-16 ve Madde-18'e uyumun en geç 31 Ekim 1994'e kadar sağlanması istemektedir. Geçici Maddedeki değişiklik 18. Madde gereği filoda bulundurulması gereken uçak sayısının sağlanması için verilen süreyi 28 Şubat 1995 tarihine kadar uzatmıştır. Diğer yandan, eğer işletme filodaki uçaklardan en az birisini kendi mülkiyetinde tutuyorsa 18. Madde'deki teminat mektubunu vermekten muaf tutulmuştur. Böylece 1994 yılındaki ikinci düzenleme bir önceki düzenlemeyi biraz daha hafifletmiştir.

3-15.07.1999'daki Değişiklik

Bu değişiklikte işletme ruhsatının talebi ile ilgili süreç, işletme örgütlenmesinin nasıl olması gerektiğini açıklayan hüküm, filoda bulundurulması gereken uçak sayısı ve hava taşımacılığı faaliyetlerinin teknik açıdan nasıl gerçekleştirileceğini açıklayan bölümde yer alan maddelerde değişiklikler yapılmıştır.

1999 değişikliğinde koltuk kapasitesi 50'den fazla olan uçaklar ile yapılacak tarifesiz taşımacılıkta filoda bulundurulması gereken uçak sayısı 3'ten bire indirilerek havayolu işletmelerine pazara girişte önemli bir kolaylık sağlanmıştır. Fakat tek bir uçakla havayolu işletmeciliği yapılabilmesine olanak tanınması da tartışmalıdır.

Dikkat çekici diğer bir nokta ise bu yönetmelikle değiştirilen 18. Maddede "*tamamı sadece yük taşımak amacıyla düzenlenmiş uçaklarla yapılacak kargo taşımacılığına*" ilişkin hiçbir ayrı düzenlemenin yer almamasıdır. Bu durum kargo taşımacılığına sağlanan esneklikleri kaldırmış gibi görünmektedir. Bununla birlikte, hemen 1,5 ay sonra çıkarılan yönetmelikte kargo taşımacılığına sözü edilen esneklik tekrar sağlanmıştır. Bu durum 15 Temmuzdaki değişimde kargo taşımacılığı hükümlerinin unutulmuş olduğunu düşündürmektedir.

4-04.09.1999'daki Düzenleme

Bu değişiklikte filoda bulundurulması gereken uçak sayısını ve tescil durumunu düzenleyen 18. Madde tekrar değiştirilmiştir. Ayrıca 36. Madde değiştirilerek hava taksi taşımacılığının kapsamı sadeleştirilmiştir. Özel kiralama, hasta ve yaralı nakli, turistik gezi ve reklam olarak tanımlanan taşımacılık tanımları bu kapsamdan çıkarılmıştır. 36. Maddenin değişiklikten sonraki halinde "*Hava Taksi İşletmeciliği, belirli bir uçuş tarifesine bağlı kalımsızın iki meydan arasında yapılan yolcu, yük ve posta taşımacılığını*

kapsar” denilmektedir. Turistik gezi ve reklam olarak tanımlanan taşımacılık tanımlarının kapsam dışında bırakılması doğru bir düzenlemedir.

18. Maddenin bir kez daha değişmesi filoda bulunması gereken uçak sayısını tekrar üç uçağa çıkarmıştır. Ayrıca teminat mektuplarının tutarı tekrar düzenlenmiştir. Buna göre, filodaki uçaklardan bazılarının kiralık olması halinde her bir uçak için istenecek teminat mektubu tutarı 400.000 ve 200.000 ABD Dolarını aşmayacak şekilde sınırlandırılmıştır. Bu sınırlandırma pazara girecek havayolu işletmelerinden filosunda çok sayıda uçak bulunduracaklara önemli bir avantaj sağlamaktadır.

Bu düzenlemede diğer olumlu bir gelişme ise hava kargo işletmelerine yöneliktir. 15.07.1999 tarihinde yapılan değişiklikte “tamamı sadece yük taşımak amacıyla düzenlenmiş uçaklarla yapılacak kargo taşımacılığına” ilişkin düzenlemelere yer verilmemiş olması daha önce sağlanan kolaylığın kaldırıldığına işaret etmektedir. Yeni düzenleme sayesinde daha önceki esnek duruma geri dönmüştür. Hava kargo işletmeleri için uçak sahipliği, sayısı ve gürültü düzenlemeleri konusunda herhangi bir şart aranmadığı ve teminat mektubu istenmediği açıkça yönetmelikte yer almıştır.

C. İkinci Değişim Dönemi Düzenlemeleri

Hem düzenleyici otorite hem de havayolu işletmeleri, 1990’lı yıllarda, sektörü tüm yönleri ile tecrübe etmişlerdir. Havayolu taşımacılığı sektörü, Körfez krizinden sonra, 1998 yılına kadar hızla büyümüştür. Fakat 1999 yılından sonra taşınan yolcu sayıları ve uçak trafiği azalmaya başlamıştır.

Hem edinilen tecrübeler hem de sektördeki gerileme 2001 yılında SHY-6A’nın tekrar önemli şekilde değiştirilmesini gündeme getirmiştir. 2004 ve 2005 yıllarında yapılan değişiklikler ise, pazara giriş gücü ve havayolu yönetimine etkiler açısından önemli değişimler getirmemiştir.

1-03.04.2001’deki Değişim

3 Nisan 2001’de yürürlüğe giren yeni düzenleme 1994’ten sonra yapılan en kapsamlı değişikliği içermektedir. Ön izin verilmesi sürecini düzenleyen 7. Madde, işletme örgütlenmesinin nasıl olması gerektiğini açıklayan 14. Madde, ticaret sicili yaptırılmasını ve esas mukavelenin hazırlanıp yayınlanmasını gerektiren 15. Madde, uçak bakımlarının denetlenmesini düzenleyen 107. Madde ile daha önce sıkça değiştirilen 16 ve 18. Maddeler tekrar değiştirilmiştir. İşletmenin mali gücünü ve filoda bulundurulması gereken uçak sayısı ve sahipliğini düzenleyen bu maddelerdeki değişim temel olarak koltuk kapasitesine göre yapılan sınıflandırmada kullanılan 50 koltuk ölçütünün 100 koltuğa çıkartılmış olmasıdır.

2001’de yapılan değişiklikte pazara girişi ilgilendiren farklı bir değişim koltuk kapasitesi yirmi ve daha fazla olan hava araçları ile havayolu taşımacılığı yapacak işletmelerin havacılık ve havacılıkla bağlantılı işler dışında faaliyette bulunamayacak olmalarıdır. Havacılık dışındaki alanlarda faaliyet gösteren işletmelerin havayolu taşımacılığı işine girmeleri, başka bir anlatımla pazara girmeleri engellenmiştir.

2001'deki değişiklik 18. Madde'yi ayrıntılı bir biçimde yapılandırmıştır. Örneğin, hava araçlarının koltuk kapasitesi ölçütlerine iki yeni ölçüt eklenmiştir. Buna göre, koltuk kapasitesi 20 ile 100 arasında olan uçaklar ve koltuk kapasitesi 20'den az olan hava araçları için farklı düzenlemeler getirilmiştir. Bu ayırım, bölgesel havayolu taşımacılığının tanımlanıp destekleyici ve teşvik edici ayrı düzenlemelerin hazırlanabilmesi için ilk adım olmuştur. Bu yönü ile olumlu bir gelişmedir.

Koltuk kapasitesinin tek başına havayolu işletmesinin ölçek ve kapsamını belirleyen bir kıstas olamayacağı düşünülmektedir. Çünkü tek bir havayolu işletmesi filosunda aynı anda 100'den fazla, 20-100 arası ve belki 20'den az koltuğa sahip hava aracı bulundurabilir. Nitekim bu düzenlemeye göre, ilgili uçak tipi ve taşımacılık türünün gerektirdiği şartların sağlanması halinde, işletmenin daha az koltuk kapasitesine sahip hava araçlarını kullanmasına izin verilmektedir. Ancak, getirilen yeni düzenleme her şeye rağmen ölçek ve kapsam farklılıklarını geniş bir ölçekten daha dar bir ölçeğe çekmektedir. Bu gelişme havayolu işletmelerinin daha uygun bir biçimde sınıflandırılması ve bu sayede ölçek ve kapsam farklılıklarına daha uygun olan düzenlemeler getirilebilmesi açısından olumlu olarak değerlendirilmektedir. Gerçektende koltuk kapasitesi 20-100 arası olan uçaklarla yapılacak havayolu taşımacılığı, sadece iç hatlarda tarifeli/tarifesiz taşımacılık olarak tanımlanmaktadır. Koltuk kapasitesi 20'den az olan hava araçları ile yapılacak taşımacılıkta, iç/dış hat ya da tarifeli/tarifesiz sınırlandırması getirilmemektedir. Sözü edilen düzenleme hava taksi taşımacılığına işaret etmektedir. Özel iş jetleri ile ticari amaçlı yapılan taşımacılıkta iç/dış hat ayırımı yapılması zaten doğru değildir.

Diğer yandan 2001'deki yeni düzenleme, iç ya da dış hatlarda yapılacak tarifesiz taşımacılıkta filoda bulundurulması gereken uçak sayısını 3'den 2'ye indirmiştir. SHY-6A'nın 23 yıllık (1984-2007) gelişimi dikkate alındığında tarifesiz taşımacılıkta filoda bulundurulması gereken uçak sayısının en çok değiştirilen konu olduğu görülmektedir. Bu son gelişme, özellikle dış hatlarda, charter tür tarifesiz taşımacılık yapmak üzere kurulacak havayolu işletmelerinin pazara girişlerini kolaylaştıracak bir değişimdir.

Yeni düzenlemede dikkat çeken diğer önemli bir nokta ise tamamı sadece yük taşımak için düzenlenmiş uçaklarla kargo taşımacılığı yapan işletmelerin de filo yapısı düzenlenir hale gelmiştir. Bu tür havayolu işletmelerinin filosunda kiralık ya da satın alınmış en az bir uçağın bulunması şart koşulmuştur. Ayrıca 13 Temmuz 1992'deki değişiklik ile tüm uçaklara ICAO Ek-16 Bölüm-3'de öngörülen gürültü şartlarına uygun olma zorunluluğu getirilmiş fakat kargo uçakları kapsam dışında bırakılmıştır. 3 Nisan 2001'deki yeni düzenleme tamamı sadece yük taşımak için düzenlenmiş uçakları da bu kapsam içine almıştır. Buna karşın, hava kargo işletmesinden banka teminat mektubu istenmemektedir. Bu değişiklikle koltuk kapasitesi sınıflandırmasına göre istenen teminat mektubu tutarları da artırılmıştır.

2-06.02.2004 ve 28.08.2004'teki Değişimler

Havayolu taşımacılığında çalışacak personelin nitelikli olması gerekir. Fakat personelin nitelikli olması da yeterli değildir. Söz konusu personelin yapılacak işin kapsamına ve çalışılacak hava aracına bağlı olarak yetki belgesine (lisans) de sahip olması gerekir.

Hızla büyüyen Türk Sivil Havacılık Sektöründe zaman zaman nitelikli, deneyimli ve yetki belgesi olan personel bulmak çok güç olmuştur. Bu nedenle ilk kez kurulacak havayolu işletmeleri açısından bu gereklilik pazara girişi güçleştirici bir etki yapmıştır. Fakat 06.02.2004'teki düzenleme ile yabancı personel çalıştırılabilmesi 4817 Sayılı Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Kanun ve bu Kanun kapsamında yayımlanan uygulama Yönetmelikleri ile ilişkilendirilmiştir. 28 Ağustosta yapılan değişiklikle bu konuda tekrar bir esneklik sağlanmaya çalışılmıştır. Yabancı personel çalıştırılabilmesi pazara girişi kolaylaştıran bir durum olarak değerlendirilmektedir.

3-2005 Yılında Yapılan Değişimler

2005 yılında yapılan değişikliklerde pazara giriş ve çıkışı ilgilendiren düzenlemeler yoktur. Bu değişikliklerden ilkinde daha çok taşımacılık süreçlerini özellikle de hava aracı bakım faaliyetlerini ilgilendiren değişiklikler yapılmıştır. 2005 yılında yapılan son değişiklik ise işletme ruhsatı verilmesi sürecini ayrıntılı bir biçimde tanımlamak amacıyla getirilen düzenlemeleri içermektedir.

D. Üçüncü Değişim Dönemi Düzenlemeleri

1 Haziran 2007'de 1984 yılında yayınlanan yönetmeliğin yürürlükten kaldırılması önemli bir değişim olmuştur. Yeni yönetmelikte düzenlemeye konu olan daha önceki unsurlar benzerlik gösterse de daha önce düzenlemelere hiç konu olmamış yeni unsurlar da devreye girmiştir. Diğer yandan, bölgesel ve hava taksi taşımacılığında olduğu gibi, yeni tanımlamalar yapılmıştır. Eski düzenlemelerdeki bazı bileşenler ise önemli şekilde değiştirilmiştir. Bu özellikleri ile Türk Havayolu Taşımacılığı sektörünün düzenlenmesinde yeni bir dönem başlamıştır. Yapılan değişiklikler yeni havayolu işletmelerinin kuruluşu anlamında pazara girişi daha ayrıntılı bir şekilde düzenlemektedir. Diğer yandan bu değişimde, havayolu işletmelerinin yönetim işlevlerini etkileyen önemli değişimler mevcuttur.

2007'deki değişimlerden ilki koltuk kapasitesi 20 ve daha fazla uçaklar ile havayolu taşımacılığı yapacak işletmelerin "anonim şirket" olarak kurulması ve faaliyet göstermesi zorunlu tutulmuştur. Bu zorunluluğun pazara girişi güçleştirmedeği düşünülmektedir.

2007'deki en dikkat çekici değişimlerden birisi, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve şirket ana sözleşmesine göre çoğunluk hissesinin Türk ortaklarda bulunması zorunluluğudur. Bu yabancı girişimcilerin ya da yabancıların yönetiminde olan havayolu işletmelerinin pazara girişini tam anlamıyla güçleştiren bir düzenlemedir. Bunun, Türk Havayolu Taşımacılığı sektörünün daha Avrupa

Birliği Müzakereleri sürerken yabancıların eline geçmesini engelleyecek olumlu bir düzenleme olduğu düşünölmektedir. Eğer Türk Havayolu Taşımacılığı Sektörü serbest pazar şartlarında deneyim kazanmış başarılı Türk girişimci ve üst düzey yönetici yetiştiremez ise gelecekte AB'ye tam üyelik gerçekleştiğinde ya da AB ile Türkiye arasındaki havayolu pazarı çok daha liberal hale geldiğinde havayolu işletmeleri yönetimlerinin yabancıların eline geçmesi kaçınılmazdır.

2007 yılında tarifeli ve tarifersiz seferler düzenleyecek işletmelerin filusunda kiralık uçak bulunduranlardan alınacak teminat miktarları yine değiştirilmiştir. Düzenleme 2005 yılındaki düzenleme yapısı ile aynı kalmış fakat teminat miktarları %50 oranında artırılmıştır. Bu değişim pazara girişı güçleştiren bir durum yaratmıştır.

Dikkat çeken diğer bir nokta, tarifeli sefer düzenleyecek havayolu işletmelerinin filolarında bulunması gereken en az uçak sayısı değişmezken tarifersiz havayolu işletmelerinin filolarında bulundurmaları gereken uçak sayısı yine ikiden üçe çıkartılmıştır. Bu anlamda tarifersiz havayolu işletmelerinin pazara girişı yine güçleştirilmiştir.

Sonuç olarak yeni düzenleme, kiralık uçaklarla tarifeli ya da tarifersiz operasyon yapacak havayolu işletmelerinin pazara girişlerini daha güç hale getirmektedir. THY dışındaki havayolu işletmelerinin tümü uçaklarının büyük çoğunluğunu operasyonel kiralama yöntemi ile finanse etmektedir. Bu nedenle değişim, özel havayolu işletmelerinin pazara girişlerini daha fazla etkileyen bir düzenleme olmuştur.

Kargo taşımacılığı, bölgesel havayolu taşımacılığı ve hava taksi taşımacılığının düzenlemelerde resmi olarak tanımlanmış olması 2007'deki en önemli değişimlerden birisidir. Bölgesel havayolu taşımacılığı ile kargo taşımacılığının tanımlanması uçakların koltuk kapasitesine göre yapılmıştır. Koltuk kapasitesi 20 ile 99 olan uçaklar ile yapılan iç/dış, tarifeli/tarifersiz taşımacılık bölgesel havayolu taşımacılığı olarak, en fazla on dokuz koltuk kapasiteli hava araçlarıyla yapılacak ticari hava taşımacılığı ise hava taksi olarak tanımlanmıştır.

Hava taksi işletmelerinin toplam iki milyon ABD Dolarını geçmemek üzere her bir hava aracı için en az iki yüz bin ABD Doları karşılığı tamamı nakit ödenmiş sermayeye sahip olması gerekmektedir. Buna karşın diğer havayolu taşımacılığı türlerinden farklı olarak bu tür işletmeler için teminat mektubu alınmamaktadır. Bu noktada hava taksi işletmesi kurarak pazara girmenin çok daha kolay olduğu görölmektedir.

Filosundaki uçaklardan tamamı sadece yük taşımacılığı yapmak amacıyla düzenlenmiş uçaklarla sadece ticari hava kargo taşımacılığı yapılması ise kargo taşımacılığı olarak tanımlanmıştır. Kargo işletmelerinin de ödenmiş sermaye miktarları, filoda bulundurulması gereken uçak sayısı ve teminat mektupları düzenleme altına alınmıştır. Buna göre kargo işletmelerinin, mülkiyet veya

kiralık olmak üzere, en az iki adet uçağı Türk Sivil Hava Aracı Sicilinde adlarına kaydedilmiş olması gerekmektedir.

Kargo taşımacılığı düzenlemelerinin değerlendirilecek iki özellikleri bulunmaktadır. Birincisi kargo taşımacılığı ilk kez 2007’de ayrı bir taşımacılık türü olarak tanımlanmış ve buna bağlı olarak ilgili düzenlemeler bu tanımın altında toplanmıştır. Diğer konu ise SHY-6A’nın yayınlanmasından itibaren, pazara giriş düzenlemeleri ve diğer faktörler açısından desteklenen kargo taşımacılığı, ilk kez biraz daha sıkı bir şekilde düzenlenmiştir. Bu değişimde Türk Hava Kargo taşımacılığının büyümesinin ve bu nedenle düzenleme altına alınması gerekliliğinin önemli rol oynadığı düşünülmektedir.

IV. DÜZENLEMELERİN HAVAYOLU YÖNETİMİNE ETKİSİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

SHY-6A Yönetmeliği havayolu işletmelerinin kurulabilmesi ve pazara girebilmesi için sağlaması gereken şartları, uçuş faaliyetlerinin nasıl gerçekleştirileceğini, bu sırada kullanacağı bazı kaynakları ve prosedürleri düzenlemektedir. Bunların tamamının bir havayolu işletmesinin yönetim işlevini ilgilendirdiği kaçınılmazdır. Bu çalışmada yönetimin işlevleri temel alınarak bu işlevler kapsamında ele alınabilecek unsurlar değerlendirilmiştir.

A. Başlangıç Dönemi Düzenlemeleri

1984 ve 1985 yıllarındaki SHY-6A Yönetmeliğinde havayolu yönetimine doğrudan etkisi olacak ya da dikkat çekecek bir bileşen görülmemiştir. Sadece “*Organizasyon Madde-14’te*” işletmenin faaliyet alanına uygun bir organizasyon kurması gerektiği belirtilerek bu yeterliliğin Ulaştırma Bakanlığının onayı ile belirleneceği vurgulanmaktadır. Fakat yeterli bir organizasyonun özelliklerinin ne olduğu belirtilmemiştir.

B. İlk Değişim Dönemi Düzenlemeleri

SHY-6A, havayolu işletmelerinin yönetimine etkisi açısından değerlendirildiğinde 13.07.1992’de önemli değişimler olduğu dikkat çekmektedir. Bunlardan ilki, bir havayolu işletmesinde ilk kez yabancı uçuş ekibi çalıştırılmasına izin veriliyor olmasıdır. Buna karşın, havayolu işletmesi faaliyetine başlamadan önce ekipteki çoğunluk Türk Vatandaşlarında olmak zorundadır. Türkiye’de havayolu trafiğinin artış dönemlerinde yeterli nitelik ve nicelikte yetki belgeli personelinin bulunamaması havayolu işletmelerinin yönetimini her zaman zora sokan bir unsur olagelmiştir. Bu nedenle yabancı personel çalıştırılmasına izin verilmesi, hem pazara girişi kolaylaştırmış hem de havayolu yönetiminin örgütleme işlevini olumlu yönde etkilemiştir. Fakat bu çözümün kısa vadeli olduğu, daha kalıcı bir çözüm için ilgili eğitim kurumlarının desteklenmesinin daha akılcı olacağı düşünülmektedir.

Ayrıca bu düzenlemede, işletmedeki uçuş faaliyetlerinden sorumlu üst düzey yöneticinin pilot, hava aracı bakım faaliyetlerinden sorumlu üst düzey yöneticinin ise teknisyen ya da havacılığa ilişkin eğitim almış mühendis olma şartı getirilmektedir. Diğer yandan, sadece mesleklerinin yanı sıra sahip olmaları gereken deneyim de düzenleme altına alınmıştır. Eğer işletme koltuk

kapasitesi 50'den fazla olan uçaklarla faaliyet gösteriyorsa yöneticilere, havacılık ya da ilgili işletmelerde en az 5 yıllık deneyime sahip olma şartı getirilmiştir. Bu değişikliklerin havayolu işletmesinin yönetici belirleme konusunda esnekliğini azalttığı düşünülebilir. Bununla birlikte, uçuş ve hava aracı bakım faaliyet alanları kendine has özellikler taşır ve yönetim bilgi ve becerisi dışında mutlaka mesleki bilgi gerektirir. Bu nedenle, değişikliğin yönetimin etkinliğini artırmış olacağı düşünülmektedir.

10.06.1994'te yapılan değişiklik ile filodaki uçaklarda mülkiyet şartının aranması kaldırılmıştır. Havayolu işletmeleri, bu düzenleme sayesinde, filolarında bulundurmaları gereken uçakların tamamını kiralama yolu ile elde edebilir hale gelmiştir

Havayolu taşımacılığında uçakların satın alım maliyetleri son derece yüksektir ve sahiplik şartı aranması uçak temininde esnekliği ortadan kaldıran bir düzenleme olmuştur. Oysa havayolu sektöründe "finansal ve operasyonel" kiralama adlı finansman yöntemleri sıkça kullanılırlar. Bu yöntemler havayolu işletmelerine önemli bir esneklik sağlar. Operasyonel kiralamada havayolu işletmeleri kısa süreler için uçakları kiralamakta ve sözleşme şartlarının yerine getirilmesi halinde uçakları daha erken teslim edebilmektedir.

Havayolu işletmeleri son derece dinamik ve karmaşık bir çevrede faaliyet gösterirler. Havayolu taşımacılığı talebi, küresel bir ölçekte, siyasi ve ekonomik dalgalanmalara karşı son derece hassastır (Wells, 1999:216-217 ; Dempsey vd, 1997:33, 45). Bu nedenle, uzun dönemli planlama yapmak son derece güçtür. Böylesine bir ortamda faaliyet gösteren işletmelerin, filo yapılarını talep dalgalanmalarına karşı çok hızlı bir biçimde ayarlayabilmeleri gerekir. Tersisi durumda, hâlihazırda çok yüksek olan işletim maliyetleri daha da artacaktır. Bu anlamda uçakların kiralanabilmesi gerekli esnekliği sağlar. Fakat uçakların satın alınması durumunda pazara sunulan kapasiteyi taleple örtüştürmek güçtür. Oysa kapasite, kısa dönemli kiralık uçaklarla operasyon yapıldığında çok daha etkin bir biçimde yönetilebilir. Sonuç olarak, uçaklarda mülkiyet şartının kaldırılmış olması havayolu işletmelerine kaynakların verimli bir biçimde yönetilmesi açısından esneklik sağlayan önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir.

15 Temmuz 1999'da yapılan değişiklikte, havayolu işletmesinin örgütlenmesini düzenleyen 14. Maddesi de değiştirilmiştir. Buna göre, havayolu işletmesinin örgüt içinde bir kalite sistemi kurması istenmektedir. Havayolu işletmelerindeki kalite sisteminin en önemli işlevi hava taşımacılığına ilişkin tüm faaliyetlerin ulusal ve uluslararası düzenlemelere uygun olarak yapıldığının kontrol edilmesi ve yapılmasının güvence altına alınmasıdır. Kalite sistemi sayesinde havacılık emniyeti artırılacak, uçuş operasyon ve hava aracı bakım maliyetleri azalacak buna karşın hizmet kalitesi artırılacaktır. Tüm bu beklentiler gerçekleştiğinde havayolu yönetiminde etkinlik, faaliyetlerde verimlilik artırılacaktır.

C. İkinci Değişim Dönemi Düzenlemeleri

03.04.2001'de yapılan değişimde ise havayolu işletmesi faaliyete geçtikten sonra mali gücünün yeterli seviyede olmasını ve bunun denetlenmesini sağlayacak önemli hükümler getirilmiştir. Artık havayolu işletmesinin finansal yönetimdeki etkinliği kontrol edilir hale getirilmiştir. Buna göre, Ulaştırma Bakanlığı işletmenin mali durumunu kendisi denetleyebilmekte ya da başka bir kuruluşa denettirebilmektedir. Düzeltici uyarılardan sonra düzeltmeleri yapmayan işletmelerin uçuşları geçici ya da devamlı olarak durdurulabilmekte, işletme ruhsatı askıya alınabilmekte, hatta gerekirse iptal edilebilmektedir.

Ayrıca işletmenin kısa vadeli borçları ve dönen varlıkları da düzenlemelere konu olmuştur. Yönetmelik gereği istenen sermayenin öz varlık içerisinde mevcut olması ve kısa vadeli borçların dönen varlıkların değerinden yüksek olmaması şartı getirilmiştir. Koltuk kapasitesi 100 ve daha fazla olan uçakları kullanan işletmeler için her yıl en geç Nisan ayı sonuna kadar herhangi bir Bağımsız Dış Denetim kuruluşuna mali denetim yaptırmak ve raporu Ulaştırma Bakanlığı'na sunmak zorunlu olmuştur.

Bu incelemeler sonucunda işletmenin; uçak kirası, yakıt, personel, bakım, sigorta, yer hizmetleri, havaalanları ve Eurocontrol'e ödenen seyrüsefer gibi işletim giderlerini karşılayamaz duruma düştüğünün anlaşılması halinde işletmeye 3 ay süre verilmektedir. İşletme doğmuş ve doğacak tüm borçlarını ödeyebileceğini belgeleri ile Bakanlığa kanıtlayamazsa verilen süre sonunda işletme ruhsatı 3 ay süre ile askıya alınabilmektedir. Bu süre içerisinde işletim giderleri karşılanmazsa işletme ruhsatı iptal edilmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı havayolu işletmelerini, bu düzenleme sonucunda, mali açıdan sıkı bir takibe almıştır. Diğer sektörlerdeki işletmeler için sık karşılaşılmayan bu durum havayolu taşımacılığının kapsamlı bir şekilde düzenlediğinin önemli bir göstergesidir.

3 Nisan 2001'de yapılan değişiklik havayolu yönetiminin örgütlenme işlevini doğrudan doğruya etkilemiştir. Buna göre işletmecinin; bir genel müdürü (sorumlu müdür – accountable manager), uçuş, yer işletme, hava aracı bakım ve eğitim faaliyetlerinden sorumlu birer yöneticiyi (post holders) görevlendirmesi istenmektedir. Bunlar bir havayolu işletmesinin en önemli işlevleridir. Aslında bu işlevsel alanların genel müdüre bağlı olarak ayrı ayrı örgütlenmesi son derece doğaldır. Düzenlemenin getirdiği dikkat çekici unsur ise genel müdür yardımcılarının Ulaştırma Bakanlığına karşı genel müdürle birlikte sorumlu ve hesap verebilir olmalarıdır. Sıralanan işlevsel alanlar hava taşımacılığı süreçlerinde rol almakta ve bu işlevsel alanlardaki etkinlik havacılık emniyetini doğrudan etkilemektedir. Ulaştırma Bakanlığı bu değişiklik ile havacılık emniyetini artırmayı amaçlamaktadır. Havacılık emniyetini artırmaya yönelik bu değişimin havayolu yönetiminde etkinliği artırmaya yönelik bir etki yarattığı düşünülmektedir.

2001 yılındaki değişim sadece açıklanan faaliyet alanlarını değil aynı zamanda “ticaret” ve “finansman” olarak adlandırılan işlevsel alanlara da Ulaştırma Bakanlığına karşı sorumlu olacak yöneticiler görevlendirilmelerini zorunlu tutmaktadır. “Ticaret” adıyla verilen işlevsel alan aslında bir havayolu işletmesinin “pazarlama” işlevine işaret etmektedir. Bu iki alandaki sorumluluğun havayolu işletmelerinin yönetsel özgürlüğünü kısıtladığı düşünülmektedir.

Havayolu işletmelerinin yönetimini etkileyecek diğer bir değişim ise daha önceki düzenlemelerde kurulması istenen kalite sisteminin başına da sorumlu bir yöneticinin atanması gerekliliğidir. Bir havayolu işletmesinin kalite güvence işlevi, havacılık emniyetinin sağlanması açısından, son derece önemlidir. Bu nedenle kalite sistemi yöneticisinin, Ulaştırma Bakanlığına karşı sorumlu olmalarının doğru bir yaklaşım olduğu düşünülmektedir. Ayrıca kalite güvence işlevinin etkin olması havayolu işletmesinin etkinliğini artıracaktır.

Yabancı personel çalıştırılabilmesi pazara girişi kolaylaştıran bir durum olarak değerlendirilebilir. Özellikle 2003 yılında iç hatların özel sektör havayolu işletmelerine de açılmasıyla birlikte havayolu talebi çok hızlı bir biçimde artmış ve bu hızlı büyüme karşısında hazırlıksız yakalanan Türk Sivil Havacılık Sistemi uçucu personel (pilot, kabin görevlisi ve uçuş teknisyeni) bulmakta büyük güçlük çekmiştir. Bir yandan pazara girişin önü açılırken oluşan yeni durum pazara girişin önüne önemli bir engel çıkartmıştır. Bu nedenle havayolu işletmeleri, yabancı personel çalıştırma yoluna gitmiştir.

Bununla birlikte özellikle uçuş ekibi içinde, tutumları farklı ulusal kültürler tarafından biçimlenmiş kişilerin çalıştırılmasının havacılık emniyetinin sağlanması açısından insan-insan etkileşimini olumsuz yönde etkileyebileceği unutulmamalıdır (Helmreich vd., 1999:5 ; Helmreich ve Merritt, 2001: 53-56). Sivil havacılık otoritelerinin temel işlevi havacılık emniyetinin sağlanmasıdır. Bu nedenle özellikle uçuş ekibinde (pilotlar), yabancı personel çalıştırılmasına dikkatle yaklaşılmasında büyük fayda görülmektedir.

Daha önce yapılan bir değişiklikle, uçuş faaliyetlerinden sorumlu olacak yöneticinin pilot olması zorunlu tutulmuştur. 5 Ocak 2005’te yapılan değişiklik bu pilotun filodaki uçaklardan en az birisinde geçerli bir pilot lisansına sahip olması zorunluluğunu getirmiştir. Bu düzenleme ile yönetici pilotun havayolu işletmesindeki uçuş operasyonuna daha hakim birisi olması sağlanmaya çalışılmıştır. Benzer şekilde, hava aracı bakım faaliyetlerinden sorumlu olan yöneticinin sahip olması gereken tecrübe ve nitelikleri de düzenleme altına alınmaktadır. Bunun amacı bakım faaliyetlerindeki etkinliğin artırılmasıdır.

Kuşkusuz havayolu yönetimini etkileyen en önemli ekonomik düzenleme değişimi 26 Nisan 2001 tarihinde TSHK’da fiyat boyutuna ilişkin yapılan değişimdir. Havayolu işletmeleri, bu değişim sayesinde, fiyatlarını tamamen serbest pazar şartları altında kendileri belirler hale gelmiştir. Sonuç olarak havayolu işletmelerine Poter’ın rekabet stratejilerinden “maliyet liderliği stratejisini” seçme şansı doğmuştur. Fiyat tamamen serbest olmadan bu

stratejinin uygulanması mümkün değildir. 2003 yılı öncesinde sadece charter türü tarifersiz seferler düzenleyen Pegasus Havayolu İşletmesi bu stratejiyi seçerek iç hat pazarına girmiş ve önceden sadece THY tarafından domine edilen pazarda oldukça önemli başarılar elde etmiştir (Özsoy, 2010:141-142).

5 Ocak 2005'te yapılan diğer bir değişim ise havayolu işletmesinin bakım faaliyetlerindeki etkinliğini artırmak amacıyla bir bakım sistemi kurmaları zorunlu tutulmuştur. Bu düzenleme, havayolu işletmesinin bakım faaliyetlerini dış kaynaklardan sağlaması durumunda bile, kendi bünyesindeki bakım yönetim işlevini sürdürmesini amaçlamaktadır. Bu sayede havayolu işletmesinin, bakım faaliyetleri açısından havacılık emniyetinin sağlanmasındaki sorumluluğu devam etmekte, dış kaynak kullanımındaki kontrol etkinliği azalmamaktadır.

D. Üçüncü Değişim Dönemi Düzenlemeleri

2007 yılında yapılan köklü değişiklikte havayolu yönetimini etkileyen önemli değişimler yapılmıştır. Bunlardan ilki, daha önce hiç düzenleme konusu yapılmamış olan, marka ve logo tescilidir. Bu zorunluluğun havayolu işletmelerinin kurumsallaşması açısından olumlu olduğu düşünülmektedir. 2003 yılındaki iç hat serbestleşmesine kadar Türkiye'de özel havayolu işletmeleri genel olarak charter taşımacılığı yapan, müşterisi sadece tur operatörleri olan havayolu işletmeleri konumunda olmuştur. Bu konumlanmanın geçmişte, Türk tescilli özel havayolu işletmelerinin gelişimini yavaşlattığı düşünülmektedir. Fakat 2004 yılından başlayarak, iç ve dış hatlarda tarifeli olarak faaliyet gösteren Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association – IATA) üyesi havayolu işletmelerinin sayısı artmıştır. Stratejik konumlandırmasını değiştiren havayolu işletmelerinin markalaşmaya ve logo tesciline önem vermesi gerektiği düşünülmektedir. Diğer yandan bunun, temel işlevi havacılık emniyetinin sağlanması olan, SHGM tarafından çıkartılmış bir yönetmelikte zorunlu hale getirilmesi sektörde tartışma yaratmıştır.

Havayolu yönetimini ilgilendiren diğer bir bileşen ise koltuk kapasitesi yirmi ve daha fazla olan hava araçları ile ticari faaliyette bulunacak havayolu işletmelerinin (yolcu veya kargo) Anonim Şirket olarak kurulup faaliyet göstermeleri zorunluluğudur.

Son düzenlemede havayolu yönetimini en fazla etkileyecek konulardan birisi hissedarların; nama yazılı hissesinin tamamını veya bir kısmını devretmesi ya da mevcut hisse oranını artırabilmesi için SHGM'den izin alma zorunluluğudur. Bu kapsamda, hisse devrini ön izine bağlayarak sıkı bir düzenleme altına alınan havayolu yönetiminde esnekliği ortadan kaldırdığı düşünülmektedir. Havayolu işletmesinin stratejik yönetimi kapsamında bu tür değişiklikleri rahatlıkla yapılabilmesinde fayda vardır. SHGM'nin bu düzenlemedeki asıl amacının hissedarların kimler olduğunu bilmek ve değişimi takip etmek olduğu düşünülmektedir. Fakat bu amaç için, hissedarların değişmesi durumunda, havayolu işletmelerinin yeni sahiplik durumlarını SHGM'ye bildirmeleri yeterli olacaktır. Diğer yandan yeni SHY-6A

Yönetmeliğinin 10. Maddesi, dolaylı pay sahiplerinin bile tespit edilmesine olanak tanımaktadır.

Hisse devrini düzenleyen 9. Maddenin 1. Fıkrasında havayolu işletmelerinin İstanbul Menkul Kıymetler Borsasında hisselerini halka arz etmeden önce yine SHGM'den izin alınması zorunluluk haline getirilmiştir. Bu düzenleme de havayolu yönetiminde etkinliği azaltacaktır. Stratejik nitelikli olan bu kararı havayolu işletmeleri özgürce verebilmeli ve uygulayabilmelidir. Ayrıca, bu karar Sermaye Piyasası Kanununa göre incelenecektir. Halka arz kararının SHGM'den izin almak yerine sadece bildirilmesinin daha doğru bir yaklaşım olacağı düşünülmektedir.

Yeni SHY-6A Yönetmeliğindeki radikal değişimlerden birisi de havayolu işletmelerinin birleşme, satınalma ve bölünmelerde SHGM'den izin alma zorunluluğudur. Birleşme, satınalma ve bölünmeler havayolu işletmelerinin stratejik yönetim kapsamında alacakları stratejik kararlardır. Bu denli önemli kararların alınmasında pek çok içsel ve dışsal sosyo-ekonomik unsur rol oynamış olabilir. Kapsamlı analizler sonucunda alınacak stratejik bir karar sonrasında SHGM'den izin alma zorunluluğu, havayolu yönetimini ciddi şekilde etkileyecek bir düzenlemedir. Bu kararın Türk Havayolu Taşımacılığı Sektörü ve Türkiye Ekonomisi açısından uygunluğu ancak rekabet yasaları açısından değerlendirilmelidir.

Diğer yandan SHGM'nin, bu stratejik karar karşısında, izin vermek ya da vermemek için hangi ölçütlerle nasıl bir değerlendirme yapacağı hiçbir şekilde tanımlanmamıştır. Bu belirsizlik sözü edilen iznin verilmesinde sübjektif değerlendirmelere yol açabilir. Eğer değerlendirme etkin rekabetin sürdürülebilirliği açısından yapılacaksa SHGM'nin böyle bir yetkisinin, hepsinden öte böyle bir uzmanlığının olduğu tartışmalıdır.

Daha önceki düzenlemelerde havayolu işletmelerinin kuruluşunda; kurucu ortakların, hissedarların, dolaylı ortakların ve temsile yetkili yöneticilerin 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda belirtilen suçlardan hüküm giymemiş olmaları gerektiği belirtilmişti. SHY-6A'nın son halinde bu kapsamdaki düzenlemelere yeni bir boyut eklenmiştir. Buna göre, sözü edilen kişilerin havayolu taşımacılığı faaliyetlerinde bulunurken müflis veya konkordato ilan etmiş olması, işletme ruhsatı iptal edilmiş herhangi bir havayolu şirketinde son iki yılda doğrudan veya dolaylı olarak pay sahibi, yönetim kurulu üyesi olmamaları gerekmektedir. Üst düzey yöneticilerin tekrar havayolu işletmelerinde pay sahibi ya da üst düzey yönetici olmaları bu şekilde sınırlandırılmıştır.

Değişikliğin daha radikal yanı ise işletme ruhsatı iptal edilmiş bir havayolu işletmesinde son bir yıl içinde sorumlu yönetici olanlar da yeni bir havayolu işletmesinin kuruluşunda tekrar görev alamamaktadır. Bu düzenlemenin üst düzey yöneticileri baskı altında bırakacağı düşünülmektedir. Çünkü ruhsatın iptal edilmesine sebep olan yönetim sorunları çok daha önce başlamış olabilir. Bu durumda yeni atanmış bir üst düzey yöneticinin

cezalandırılması doğru olmayacaktır. Diğer yandan bir havayolu işletmesinde; uçuş, hava aracı bakım, yer hizmetleri, eğitim, ticaret, finans ve kalite gibi işlevsel alanlarda sorumlu yöneticiler (post holders) görev yapmaktadır. Bu işlevsel alanların birisinde yaşanan emniyet ihlali nedeniyle ruhsatın iptal edilmiş olması, diğer faaliyet alanlarındaki üst düzey yöneticilerin de cezalandırılmasına sebep olmaktadır.

Yeni düzenlemede havayolu yönetimini daha karmaşık hala getirecek fakat buna karşın havayolu yönetim etkinliğini artıracığı düşünülen yeni düzenlemeler getirilmiştir. Buna göre havayolu işletmelerinin kalite sistemini yönetecek yönetici, havayolu işletmesinin en üstteki icracı sorumlu yöneticisine bağlı olarak görevlendirilecektir. Bu son derece önemli bir gelişmedir. Çünkü havayolu işletmesindeki faaliyetlerin (özellikle uçuş ve bakım faaliyetlerinin) teknik düzenlemelere uygun olarak yapılması işlevini görece kalite yöneticileri, daha önceki uygulamalarda uçuş operasyon ya da bakım yöneticisine bağlı olarak çalışmıştır. Kendi yöneticisinin sorumlu olduğu faaliyetlerin düzenlemelere uygunluğunu araştırarak bir kalite yöneticisinin, baskı altında kalması ve etkinliğinin azalması kaçınılmazdır. Yeni uygulama, kalite-güvence yönetiminin ve buna bağlı olarak havayolu yönetiminin etkinliğini artıracaktır.

Ayrıca havayolu işletmelerinin, bir kaza önleme ve uçuş emniyet sistemi kurmaları istenmektedir. Bir havayolu işletmesindeki kalite güvence sisteminin nihai amacı havacılık emniyetini artırmaktır. Bunu havayolu işletmesinin ilgili işlevsel bölümlerinde yapacağı programlı ve programsız denetimler ile sağlamaya çalışmaktadır. Bu denetimlerin sonucunda elde edilen uygunluk bilgileri hem sorumlu olan bölüm yöneticilerine hem de en üstteki sorumlu icracı yöneticiye bildirilmektedir. Bununla birlikte, kalite güvence sistemi sadece çıktılara odaklanmakta, süreçlerin etkinliği ve havacılık emniyetini nasıl etkileyeceğine bakmamaktadır. Bu da emniyetin artırılması için yeterli bir yönetim uygulaması olamamaktadır. Bu nedenle emniyetin sağlanması amacıyla, süreçlere odaklanarak proaktif bir yaklaşım getiren emniyet yönetim sistemi de kullanılmaya başlanmıştır. Bu sayede faaliyetlerdeki süreçler dikkatlice incelenmekte, emniyet ölçülmekte ve düştüğünde hemen bir önleyici düzeltme yapılmaktadır. Sonuç olarak emniyet daha tehlikeye girmeden sorun anlaşılmakta ve çözülmektedir (Gerede, 2005).

Sonuç olarak kalite-güvence sisteminin kurulması, bu yöneticinin doğrudan en üst yöneticiye karşı sorumlu olarak çalışması ve kaza önleme ve uçuş emniyet yönetim sisteminin oluşturulması, özellikle havayolu yönetim işlevlerinden *kontrol işlevinin* etkinliğini artıracaktır.

Havayolu yönetiminin örgütlenme işlevini ilgilendiren diğer bir değişiklik, uçuş işletme, yer işletme, hava aracı bakım ve uçuş eğitim faaliyetlerinin yanı sıra “güvenlik” faaliyetleri için de bir sorumlu yönetici atanmasının zorunlu hale gelmesidir. Bunun anlamı, havayolu işletmesinde ilk kez havacılık güvenliğine yönelik bir işlevsel bölüm kurulacağıdır. Bu faaliyet alanı aslında,

havayolu işletmelerinin temel işlevi olan emniyetli yolcu, yük ve kargo taşınması faaliyetleri ve öz yetenekler kapsamında geliştirdikleri uzmanlık alanının dışındadır. Güvenliğin yönetilmesi farklı kaynakların kullanılmasını gerektirir. Ayrıca, bu alanda çalışacak insan kaynağının uzmanlık alanı da son derece farklıdır. Dolayısıyla bu işlevin yönetilmesine hiç alışık olmayan havayolu işletmelerinin zorlanacağı düşünülmektedir.

Yeni düzenleme üst düzey yöneticilerin atanmasında, örgütlenme işleminde havayolu işletmesinin rolünü azaltmaktadır. Daha önceki düzenlemelerde havayolu işletmeleri, yukarıda sıralanan sorumlu yöneticilerinin kimlik bilgilerini ve özgeçmişlerini SHGM'ye bildirirken, yeni uygulamada bu yöneticilerin atanabilmesi için SHGM'den onay almak zorundadır. SHGM'nin onay vermediği kişiler yönetici olarak atanamayacaktır. Üst düzey pozisyonlara atanacak kişilerin özellikleri düzenlenebilir, fakat onay yetkisinin düzenleme altına alınması yönetim etkinliğini azaltmakta ve havayolu işletmelerinin önemli atama kararlarında özgürlüklerini ellerinden almaktadır.

Yeni düzenlemenin havayolu yönetiminin örgütlenme işlevine etkisi bu yöneticilerin değiştirilmek istenmesinde de devam etmektedir. Değişikliğin yapılması planlanan tarihten en az on gün önce SHGM'ye bildirilmesi gerekmektedir. Yeni yönetici SHGM tarafından onaylanmadıkça göreve başlayamayacaktır.

Sözü edilen üst düzey yöneticilerde aranacak nitelikler daha önceki yıllara göre önemli değişiklikler göstermemektedir. Daha öncekilere ek olarak bu üst düzey yöneticilerin buldukları faaliyet alanındaki düzenlemelerin anlatıldığı eğitimleri almaları zorunlu hale getirilmiştir. Bu düzenlemenin havayolu yönetimini olumlu yönde etkileyeceği düşünülmektedir.

Diğer yeni bir uygulama, kabin ekibindeki tüm personelin Türk Vatandaşı olma zorunluluğudur. Bu düzenlemenin havacılık emniyetini artırmayı amaçlayan bir düzenleme olduğu düşünülmektedir. Yaşanacak bir tehlikeli durumda yolcuların emniyetinin sağlanması için sözlü iletişim önemli bir rol oynayacaktır. Bununla birlikte hava taşımacılığının uluslararası özellikleri nedeniyle, özellikle dış hat uçuşlarda uçakta yabancıların da olma olasılığı yüksektir. Diğer yandan havayolu işletmeleri, kabin içi hizmetlerde hizmet kalitesini artırmak amacıyla, hedef kitlenin dilini anadili olarak konuşabilen kabin memurları çalıştırabilmektedir. Bu düzenleme havayolu işletmesinin bu tür uygulamalar getirmesine engel olacaktır.

V. SONUÇ VE ÖNERİLER

Havayolu işletmelerinin girdi, süreçleme ve çıktıları ayrıntılı ekonomik düzenlemelere tabidir. Bunların amacı hava taşımacılığı faaliyetlerinin emniyetli ve güvenli bir şekilde gerçekleşmesini sağlamaktır. Havayolu işletmeleri ve havayolu pazarı aynı anda ekonomik düzenlemelerin etkisi altındadır.

1983 yılında özel havayolu işletmelerinin pazara erişimi sağlanmış, iç hat pazarına girişin önündeki engeller kaldırılmıştır. İç hatlar pazarına giriş

1983 yılında serbestleştirilmiş olmasına rağmen, 1996 yılında tekrar daha sıkı düzenlenir hale getirilmiştir. 2003 yılında pazara giriş tekrar serbest bırakılmış ve taşınan yolcu sayısı açısından iç hat taşımacılığında önemli bir büyüme sağlanmıştır. Fiyatlar ise 2001 yılına kadar sıkı bir şekilde düzenlenmiştir. Kapasite haftalık uçuş sıklığı açısından değerlendirilecek şekilde düzenlenmiş, uygulamada ise çoğunlukla serbest bırakılmıştır.

Yapılan incelemelerde, en çok yeni kurulan havayolu işletmelerinin sahip olması gereken özelliklerin değiştiği görülmektedir. Bunlar ilk kez kuruluşa yönelik pazara giriş düzenlemeleridir. Havayolu işletmelerinin yönetsel işlevleri açısından bakıldığında, en çok örgütlenme işlevine yönelik düzenlemelerin değiştirildiği görülmektedir. 16.06.1984 tarihinde yürürlüğe giren SHY-6A Yönetmeliği 2009 Ekim ayına kadar 13 kez değiştirilmiştir. Son derece dinamik olan havayolu taşımacılığı sektöründe düzenlemelerin sıkça değişmesi normal olarak görülebilir. Fakat bazı değişikliklerin hemen bir yıl içinde tekrar ters yönde değiştirildikleri dikkat çekmektedir. Bu durum düzenlemelerin paydaşlara danışılmadan ve ayrıntılı incelemeler yapılmadan yürürlüğe sokulduğunu göstermektedir. Tepki gelince hemen geri adım atılmıştır.

2003 yılından buyana uygulamada iç hatlar pazarının pazara giriş, kapasite ve fiyat açısından son derece serbest olduğunu söylemek mümkündür. Bununla birlikte mevcut mevzuatta havayolu pazarına giriş düzenlemelerinin yoruma açık olduğu düşünülmektedir. AB'ye tam üyelik sürecindeki Türkiye'de iç hatlar pazarının hiçbir yoruma yer vermeyecek şekilde ve açık olarak tamamen serbestleştirilmesi gerekir. Bu sayede Türk Tescilli havayolu işletmeleri rekabet avantajı yaratacak deneyimler kazanabilir.

Çalışma sonunda getirilecek diğer bir öneri ise düzenlemelerin değiştirilmeden önce mutlaka paydaşlara danışılmasını sağlayacak süreçlerin geliştirilmesidir. 2007 yılındaki köklü değişim öncesi havayolu işletmelerinin görüşlerinin alınmadığı konusunda yeni yönetmeliğe ve SHGM'ye yoğun eleştiriler getirilmiştir. Ayrıca değişikliklerin muhtemel etkilerinin önceden bilimsel yöntemlerle araştırılmasında büyük fayda vardır.

KAYNAKLAR

DOGANIS, Rigas (2001), *The Airline Business in the Twenty-first Century*, Routledge, London.

DOGANIS, Rigas (2002), *Flying Off Course: The Economics of International Airlines*, 3. Basım, Routledge, London.

GEREDE, Ender (2002), *Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY AO'da Bir Uygulama*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

GEREDE, Ender (2005), "Havacılık Emniyetinin Artırılmasında Önemli Bir Araç: Emniyet Yönetim Sistemi", *Ulusal Havacılık Sempozyumu ve Çalıştayı adlı Sempozyumda sunulan bildiri*, Temmuz, İstanbul.

GEREDE, Ender (2006a), “Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği Kavramları Arasındaki İlişki ve Farkların Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma”, *İşletme İktisadi Enstitüsü Dergisi Yönetim*, Cilt no 17, Sayı 54:26-37.

GEREDE, Ender (2006b), “Sivil Havacılık Faaliyetlerin Sınıflandırılması ve Türkiye’de Hava Taşımacılığı Faaliyetlerinin Tanımlanmasına İlişkin Sorunlar”, *Kayseri VI. Havacılık Sempozyumunda sunulan bildiri*, 197-203, Mayıs, Kayseri.

GEREDE, Ender (2010), “The Evolution of Turkish Air Transport Industry: Significant Developments and the Impacts of 1983 Liberalization”, *Yönetim ve Ekonomi*, Cilt no 17, Sayı 2:63-91.

GRAHAM, Brian (1995), *Geography and Air Transport*, John Willey&Sons, New York.

HELMREICH Robert L., MERRITT Ashleigh C. ve WILHELM John A., (1999), “The Evolution of Crew Resource Management Training in Commercial Aviation”, *International Journal of Aviation Psychology*, Cilt no 9, Sayı no 1:19-32.

HELMREICH Robert L., MERRITT Ashleigh C., (2001), *Culture at Work in Aviation and Medicine*, Ashgate Publishing Company, Aldershot.

HANLON, Pat (1999), *Global Airlines: Competition in a transnational industry*, 2. Basım, Butterworth Heineman, Oxford.

HASSU, Metin (2004), *Rekabet Hukuku Ve Hava Taşımacılığı Sektörü*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Rekabet Kurumu, Ankara.

ICAO (1999), *Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport*, 2. Basım, ICAO, Doc. 9587.

ICAO (2004), *Manual on the Regulation of International Air Transport*, 2. Basım, ICAO, Doc. 9626.

İZER, Ahmet (2002), *Air Transportation Policy of European Union and Turkey*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü, İstanbul.

ÖNEN, Mesut (1986), *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Uzay Hukuku Kuralları*, Marmara Üniversitesi Yayın No:430, Hukuk Fakültesi Yayın No:3, İstanbul.

ÖZSOY, Gamze (2010), *Türk Havayolu İşletmelerinin 2003 İç Hat Serbestleşmesine Verdikleri Stratejik Tepkiler*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı, Eskişehir.

RESMÎ GAZETE, (1983), Sayı: 18196, Tarih: 19.10.1983.

RESMÎ GAZETE, (1984), Sayı: 18433, Tarih: 16.06.1984.

RESMÎ GAZETE, (2001), Tarih: 26/04/2001, Sayı: 24384.

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ, (1992), *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı*, 2. Baskı, Ankara.

T.C. BAŞBAKANLIK DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI (1991), *DPT-Özel Sektör Ortak Çalışma Komitesi Raporu-Ulaştırma Sektörü*, Ankara.

WELLS, Alexander T. (1999), *Air Transportation A Management Perspective*, 4. Basım, Wadsworth Publishing Company, Belmont.