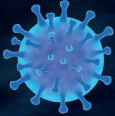


COVID 19 ve HAVACILIK

Virüs tüm dünyada hayatı durma noktasına getirirken havacılık sektörüne de eşi benzeri görülmemiş bir zarar verdi.



14 THY'ye Avrupa'nın "Ekonomi Sınıfı Lideri Ödülü"

36 Güvenilir Tedarikçi Programı

50 Bizden Biri Çağrı Kaya



TÜRKİYE'NİN EMEĞİNİ GURURLA TAŞIYORUZ.

ÜRETTİĞİNİZ NE VARSA DÜNYADA 300'DEN FAZLA NOKTAYA
TAŞIYORUZ. TÜRKİYE'MİZİ HEP BİRLİKTE YÜKSELTİYORUZ.



TURKISH CARGO

turkishcargo.com.tr

Tüm Sivil Havacılar Derneği İktisadi İşletmesi Adına İmtiyaz Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Arif Ali GEZMİŞOĞLU

Yayın Komisyonu Başkanı ve Genel Yayın Yönetmeni

Dr. Muhittin Hasan UNCULAR

Yayın Kurulu

Can AKGÜN

İslam GÜRE

Levent KAYA

Özlem ÇAPAN ÖZEREN

Reklam Rezervasyon

0530 073 44 87

İletişim

TÜSHAD

Tüm Sivil Havacılar Derneği

Yenibosna Merkez Mah. Çınar Caddesi

No:6/1 Bahçelievler-İSTANBUL

Tel: +90 542 388 7423 info@tushad.org

    / tushadorg

Tasarım

W. Beyond Phygital Agency

Uygulama

Erne Medya

0212 486 39 36

Grafik Tasarım

Ümit ATICI

Dergide yayınlanan yazıların sorumluluğu yazarlarına, röportajlardaki görüşler sahiplerine, reklamlar ise reklam verenlere ait olup TÜSHAD.org sorumluluk üstlenmez. Kaynak göstermek şartıyla alıntı yapılabilir. TÜSHAD.org ücretsiz olarak okuyucusuna ulaştırılmaktadır.

Covid 19 Krizi ve Havacılık

Hepimizin çok yakından takip ettiği üzere tüm dünya 2019 senesinin sonlarına doğru kaynağı hala tartışılan "coronavirus" salgınıyla amansız bir mücadeleye girdi. Sosyal hayat kavramının hemen hemen tümünden ülkelerin gündemin-den çıkmak zorunda kaldığı bir dönemde hiç şüphesiz en çok etkilenen sektörlerden birisi havacılık sektörü olmuştur.

Ülkelerin hava sahalarını kapattığı, salgının hızını azaltmak için azami derecede "sosyal-likten uzak" bir dünyanın oluşmaya başladığı dönemde uçuşlar da iptal edildi. Bu süreçte özel birtakım tahliye uçuşlarının ve kargo seferlerinin dışında neredeyse tüm uçuşlar durdurulmuştur. Bu süreçte yolcu uçaklarını da kargo uçaklarına dönüştüren havayolları farklı bir iş modeliyle gelir elde etmeye çalışmışlardır.

Her zamankinden daha çok kenetlenmeye ihtiyaç duyulan bu pandemi sürecinde TÜSHAD olarak sosyal sorumluluk projelerine ve yardım kampanyalarına devam etmeye gayret ettik. 2020 Haziran ayı itibarıyla yavaş yavaş tekrardan başlayan bazı seferlerle kontrollü bir biçimde havayolları operasyonlarına devam etmeye başladı. "Hijyen" kavramı her zamankinden daha büyük önem taşımaya başladı.



Arif Ali GEZMİŞOĞLU

Tüm Sivil Havacılar Derneği Başkanı

Belki de birçoğumuzun hayatının hiçbir aşamasında kullanmadığı maske de hayatın vazgeçilmez bir parçası olmaya başladı.

Bazı havayollarının iflas ettiği ve hiç kuşkusuz tamamına yakın bir bölümünün kan kaybettiği bir havacılık sektörü, havacılık tarihinde hiç görülmemiş olan zorlu bir sürecin içine girmiştir. Sadece havayollarının değil havacılık sektörünün direkt ve dolaylı olarak etkileşim içinde olduğu birçok sektör de bu sıkıntılı süreçte hayatta kalma mücadelesi vermektedir.

Pandemi sürecinde uçuş tedbirlerinin gerek havalimanı bölgesinde gerekse mürettebat, yolcu, kargo ve uçaklarda nasıl olması gerektiğine ilişkin ICAO da güzel bir rehber oluşturdu. “Normalleşme”, “yeni normaller” gibi kavramlar da havacılık sektöründeki etkisini göstermiştir.

Yeni normaller olarak tanımlanan bir dizi tedbir ve uygulamayla yolcuların pandemi şartlarında hijyenik şartların maksimum derecede yerine getirilebilmesiyle birlikte hava yolculuğunun en güvenilir ulaşım şekillerinden biri olduğu gerçeği bir kez daha kendini gösterecektir. Kabindeki havanın üç dakika da tümünden sirkülasyonuna imkân sağlayan

HEPA (Yüksek Verimli Partikül Hava Filtresi) filtrelerinin, 0,3 mikrona kadar havadaki tüm partiküllerin %99,97'sini havadan arındırabilen özel filtreleme sisteminin, önemi bir kez daha anlaşılmıştır.

Temassız self check-in, maske-siperlik kullanımı, hijyen seti dağıtımı, ikram uygulamalarındaki değişiklikleri de pandemi sürecinde havayollarının aldıkları tedbirler arasında sıralamak mümkündür.

Havacılık sektörünü nasıl bir gelecek bekliyor sorusu gerek sektörün içindeki kişi, kurum ve kuruluşları gerekse bu sektöre yeni girme aşamasında olan herkesi yakından ilgilendirmektedir.

Pandemi sürecinde bir süre ara verdiğimiz dergimizin elektronik versiyonun havacılık sektörünün beğenisine sunulacağını bu vesile ile ifade etmek isterim.

Hijyen tedbirlerine ve pandemi kurallarına dikkat ederek tüm dünyada devam eden aşılama çalışmalarının da olumlu etkisiyle havacılık sektörünün tekrar eski parlak günlerine bir an önce kavuşması temennisiyle hepinize sağlık ve esenlik dolu günler dilerim.

Covid 19 Crisis and Aviation

As we all follow very closely, the whole world has entered a relentless struggle with the "coronavirus" epidemic, the origin of which is still discussed, towards the end of 2019. Undoubtedly, one of the most affected sectors has been the aviation industry, at a time when the concept of social life had almost entirely left the agenda of countries.

Flights were also canceled at a time when countries closed their airspaces and a world that was "far from sociable" began to emerge to the maximum in order to reduce the pace of the epidemic. During this period, almost all flights were stopped, except for a number of special evacuation flights and cargo flights. Airlines, which turned passenger planes into cargo planes during this period, tried to generate income with a different business model.

In this pandemic that is in need of interlocking more than ever, we, as TÜSHAD, strived to continue with social responsibility projects and aid campaigns. As of June 2020, airlines started to continue their operations in a controlled manner, with some flights that started gradually again. The concept of "hygiene" has become more important



Arif Ali GEZMİŞOĞLU

Chairman of the Board of the All Civil Aviators Association

than ever. Perhaps the mask that most of us do not use at any stage of our lives has become an indispensable part of life.

An aviation industry, in which some airlines went bankrupt and almost all of them lost their power, has entered a difficult process that has never been seen in aviation history. Not only the airlines but also many sectors with which the aviation industry interacts directly or indirectly, struggle to survive in this troubled period.

During the pandemic process, ICAO has also created a good guide on how flight measures should be in the airport area, as well as crew, passengers, cargo and planes. Concepts such as "normalization" and "new normals" have also shown their effect in the aviation industry.

The fact that air travel is one of the most reliable modes of transport will once again manifest itself, with passengers being able to fulfill the hygienic conditions at the maximum level in pandemic conditions with a series of measures and practices defined as "new normals". HEPA (High Efficiency Particulate Air Filter) filters that allow the complete circulation of the air in

the cabin in three minutes; The importance of the special filtration system, which can remove 99.97% of all particles in the air up to 0.3 microns from the air, is once again understood.

It is possible to list contactless self check-in, use of masks-shields, distribution of hygiene sets, changes in catering practices among the measures taken by airlines during the pandemic process.

The question of what a future awaits the aviation industry is closely related to both individuals, institutions and organizations in the sector and everyone who is at the stage of entering this sector.

Meanwhile, I would like to express that the electronic version of our magazine, which we took a break during the pandemic times, will be presented to the aviation industry.

With the positive impact of the ongoing vaccination studies all over the world, paying attention to hygiene measures and pandemic rules, I wish the aviation industry to regain its old bright days as soon as possible, I wish you all days full of health and well-being.

Nerede kalmıştık?

"Umulmayı ummak, beklenilmeyen durumlara karşı hazırlıklı olmak" için kullanılan sözlerden birisi "expect the unexpected" ifadesidir. Beklenmeyen durumların olma ihtimalleri dâhilinde, ihtimalleri de zorlayan bazı durumlar için kullanılan sözlerden biridir bu. Ne var ki 2019 senesinin sonunda yaşanan pandemi birçoğumuzun aklının ucundan dahi geçiremeyeceği cinsten bir dünya düzenine sebebiyet veren ihtimaller dâhilinde olabilecek birçok sıkıntının öngörülemediği bir duruma sebebiyet vermiştir.

Milyonlarca insanın ölümüne sebebiyet veren bu pandemi tüm dünyada milyonlarca insanı da işinden etmekle kalmamış, devletleri de içinden çıkılmaz zorlu ve belirsiz bir sürecin içine sokmuştur.

2020 senesinin Mart ayında ülkemizde de ilk COVID 19 diye bilinen pandemi vakaları tespit edilmeye başlamış ve bir dizi önlemlerin alınmasını beraberinde getirmiştir.

Kuşkusuz dünya üzerinde milyonlarca insanın eskisi gibi seyahat edemediği, turizmin durma noktasına geldiği bir ortamda ve tüm bu ekonomik buhranlar arasında havacılık sektörü en ağır darbeyi alan sektörlerin başında gelmektedir. Tedarik zincirinin muhafazası için başta Türk Hava Yolları Turkish Cargo olmak üzere dünyada bazı şirketler pandemi sürecinde daha yoğun bir mücadele içine girmiştir. Yeni yeni kargo taşımaları tedarik zincirinin vazgeçilmez bir parçası haline gelmiştir. Maske, aşı, dezenfektan bu dönemde yoğun bir şekilde taşınan malzemeler arasında yer almıştır. El birliği ile zorlukların üstesinden nasıl gelindiğinin en tarihi ve güzel örneklerinden birini hiç kuşkusuz Turkish Cargo vermiştir.

Pandemi sürecinde ICAO nezdinde birtakım yeni normlar ve kurallarla alakalı rehberler yayınlanmış ve her havayolu ve havacılık sektörü paydaşı kendince bu süreçte birtakım tedbir ve uygulamaları hayata geçirmiştir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) Covid-19 pandemi süreciyle alakalı sektörün karşı karşıya kaldığı krize ilişkin Halk Sağlığı Riskini Azaltma Önlemleri ile alakalı dört ana modüle yol gösterici olarak manüeller yayınlamıştır.

Bu modüller; "Havalimanları, Uçaklar, Uçuş Ekipleri, Kargo" ile alakalıdır.

Fiziki mesafeye dikkat ederek yolcuların uçağa kabul edilmesinden tutun, uçuşlarda maske kullanım zorunluluğuna, hijyen ve ikram konseptlerinin tekrar gözden geçirilmesi gibi bir dizi değişiklikler de artık yeni normaller arasında yerini almıştır.

Bu zorlu süreçte birçok ülkede havacılık sektöründe ciddi iş kayıpları söz konusu olmuştur.

Ülkemizde istihdamın devamı için bir dizi tedbirler alınmış ve havacılık sektörünün aldığı ağır darbenin etkileri azaltılmaya çalışılmıştır. Topyekûn bir seferberlik ülkemizde kendini göstermiştir. Zor zamanlarda sabreden ve birbirine kenetlenmeyi bilen bu kadim millet bu pandemi sürecinde de sabır ve sükûnetle bu süreçteki güzel duruşunu ortaya koymuştur.

TÜSHAD olarak pandemi sürecinde sosyal sorumluluk projelerine de devam etmeye gayret ettik. Bu süreçte yayınlarına ara vermiş olan dergimizin online versiyonun sektörün beğenisine



Dr. Muhittin Hasan UNCULAR

TÜSHAD.org Genel Yayın Yönetmeni &
TÜSHAD Yönetim Kurulu Üyesi

tekrardan sunulmaya başlamasından dolayı da ayrıca mutluluğumuzu ifade etmek isterim.

Tüm dünyada başlayan aşılama çalışmalarıyla birlikte ülkeler kademeli olarak normalleşme takvimlerini açıklamaya başlamıştır. Tüm alınan tedbirler ve uygulamalar vesilesiyle havacılık sektörünün tekrardan eski pıriltılı günlerine döneceğine inanıyorum.

Bu vesile ile pandemi sürecinde büyük bir fedakârlıkla çalışan sağlık çalışanlarımıza, tüm sektörlerimizde kamu hizmetinin ve üretimin devamı için mücadele eden herkese, hayatın devamı için mücadele eden tedarik zincirinin tüm fertlerine, tüm havacılık sektörü çalışanlarına, bu zorlu dönemde ülkemizde bir taş üstüne bir taş koyan herkese teşekkürlerimi ifade etmek isterim. Pandemiye hayatını kaybeden herkese Allah'tan rahmet, tedavileri devam edenlere şifalar diliyorum.

Sağlıklı, huzurlu günlerde daha keyifli havacılık gündemleriyle huzurlarınızda olma temennisiyle...

dergi@tushad.org email adresine havacılık dergimizde yayınlanmasını istediğiniz yazılarınızı gönderebilirsiniz.

Where did we leave off?

One of the phrases used to indicate to expect and be prepared for the unexpected situation is "expect the unexpected".

This is one of the phrases used for some situations that also overwhelm the possibilities, in the likelihood of unexpected situations.

However, the pandemic that occurred at the end of 2019 caused a situation that could not be foreseen, with many possible difficulties that gave rise to a world order that many of us could not even imagine.

This pandemic, which caused the death of millions of people, not only dismissed millions of people all over the world, but also put states into an inexhaustible, difficult and uncertain process. In March 2020, the first pandemic cases known as COVID 19 began to be detected in our country and brought along a series of measures.

Undoubtedly, in an environment where millions of people around the world cannot travel as before, tourism has come to a standstill and among all these economic depressions, the aviation sector is one of the sectors that received the heaviest blow. In order to maintain the supply chain, some companies in the world, especially Turkish Airlines, Turkish Cargo, have been engaged in a more intense struggle during the pandemic process.

New cargo shipments have become an indispensable part of the supply chain. Mask, vaccine, disinfectant were among the materials carried intensively during this period. Undoubtedly, Turkish Cargo has given one of the most historical and beautiful examples of how difficulties

have been overcome in cooperation. During the pandemic process, some new norms and guidelines were published by ICAO, and each airline and aviation sector stakeholder implemented some measures and practices in this process.

The International Civil Aviation Organization (ICAO) has published manuals as guiding in four main modules related to the Public Health Risk Mitigation Measures regarding the crisis faced by the sector related to the Covid-19 pandemic process. These modules are; 1) Airports 2) Airplanes 3) Flight Crews 4) Cargo.

A number of changes such as the acceptance of passengers on board by paying attention to physical distance, the obligation to use masks in flights, and the reconsideration of hygiene and catering concepts have now taken their place among the new normals.

In this difficult period, serious job losses have been spoken in the aviation sector in many countries. A series of measures have been taken for the continuation of employment in our country and the effects of the heavy blow taken by the aviation industry have been tried to be reduced.

A total mobilization has manifested itself in our country. This ancient nation, who was patient in difficult times and knew how to interlock with each other, displayed their good stance in this process with patience and calmness. As TÜSHAD, we tried to continue social responsibility projects during the pandemic process. I would also like to express our happiness as the online version of our magazine, which has



Dr. Muhittin Hasan UNCULAR

Board Member of All Civil Aviators Association & Head of Publications Committee and Editor-in-Chief

suspended its publications during this period, has started to be offered to the sector again.

With the vaccination studies that started all over the world, countries have gradually started to announce their normalization calendars. I believe that the aviation industry will return to its glamorous days thanks to all the measures and practices taken. On this occasion, to our healthcare workers who work with great sacrifice during the pandemic process, to everyone who struggles for the continuation of public service and production in all our sectors, to all members of the supply chain fighting for the continuation of life, to all aviation sector employees, to everyone who put a stone on a stone in our country in this difficult period I would like to express my thanks. I wish mercy from God to all those who lost their lives in the pandemic and healing to those whose treatments continue. Hope to be in your presence on healthy and peaceful days with more enjoyable aviation agendas.

.....
**You can send your articles which you want to published in our magazine
dergi@tushad.org.**



BİZDEN BİRİ

50 ÇAĞRI KAYA
Kimdir?

SAĞLIK

44 Ozon Terapisi ve
Havacılık



26 COVID 19 VE HAVACILIK

SEKTÖRE BAKIŞ



36 Güvenilir Tedarikçi
Programı

SEKTÖR



40 Havacılıkta Cinsiyetçi
Paradigma Değişimi

TÜRKİYE

- 12 THY'nin Güvenli Seyahatleri Diamond Statüsüyle Ödüllendirildi
- 14 Türk Hava Yolları "Avrupa'nın Ekonomi Sınıfı Lideri" Ödülünü Aldı



DÜNYA

- 16 Emirates Yeni Premium Ekonomi Deneyimini Hizmete Sunuyor
- 16 Hudson Şirketi "Amazon Just Walk Out" Teknolojisini Kullanacak
- 16 British Airways Hibrid Ekonomi Yemeği Servisi Başlatıyor
- 16 Icelandair Antarktika'ya İniyor



- 18 IATA Sağlık Pasaportu Uygulaması 20 Havayoluyla Kullanıma Sunulacak
- Katar Havayolları, Covid Sonrası Seyahat Endişelerini Gidermek İçin
- 22 TEMASSIZ İFE GİRİŞİMİ SUNUYOR
- NAILA'NIN YOLCULUĞU
- 23 Emirates Kabin Memurluğundan Starbucks Baristasına
- İngiliz Havayolları Patronları Uluslararası Seyahatin Yeniden Açılması İçin Çabalıyor
- 24

YAZMACA

48

**Survivor
Modunda Hayat
ve Korona'nın
Faydaları**





THY'nin Güvenli Seyahatleri Diamond Statüsüyle Ödüllendirildi

Türk Hava Yolları pandemi sürecinin başladığı ilk andan itibaren yolcularının sağlıklı ve güvenli bir şekilde seyahat etmelerini sağlamak amacıyla hijyen standartlarını en üst seviyeye çıkarmıştır.

Yolcularına havalimanında ve uçuş esnasında temassız bir seyahat deneyimi yaşatabilmek amacıyla, ilgili birimlerinin çalışmalarıyla dijitalleştirilmiş temassız check-in ve boarding süreçlerinden, Hijyen Uzmanı kabin ekiplerimize ve tüm yolcularımıza hijyen setlerinin dağıtılmasına kadar birçok önlemi hayata geçiren Türk

Hava Yolları, uygulamakta olduğu detaylı hijyen tedbirleri sonucunda APEX (Airline Passenger Experience Association) SimpliFlying ortaklığı tarafından 10'dan az havayoluna layık görülen en üst seviyedeki Diamond statüsünde ödüllendirilmiş olmanın mutluluğunu yaşıyor.

Bu süreçte büyük bir özveriyle çalışan personele de teşekkür eden THY, yolcuları için almış oldukları önlemlerin detaylı bir şekilde Güvenli Seyahat Standartları sayfalarından incelenebileceğini de ifade etmektedir.

**TURKISH
AIRLINES**

THY Safe Travels Has Been Awarded with Diamond Status

From the very first moment the pandemic began, THY has raised its hygiene standards to the highest level to ensure that its passengers travel in a healthy and safe manner.

In order to provide its passengers a safe travel experience at the airport and during the flight, many measures have been taken by related departments, from digitalized touchless check-in and boarding processes to Hygiene Specialist cabin crews and distribution of hygiene kits to all its passengers.

As a result of the implemented high hygiene measures, THY is happy to be awarded the highest level of Diamond status by APEX (Airline Passenger Experience Association) Health Safety powered by SimpliFlying.

THY thanks its employees for their hard work and great devotion throughout this period. It is possible to reach the safe travel measures taken by THY for its passengers on the Guidelines for Safe Travel page.



Türk Hava Yolları “Avrupa’nın Ekonomi Sınıfı Lideri” Ödülünü Aldı

Türk Hava Yolları World Travel Awards tarafından en iyi ekonomi sınıfı ürünü ödülüne layık görüldü. Türk Hava Yolları 2020 yılında birçok tam servis hizmet veren Avrupa havayolunu geride bırakarak en üst sıraya yerleşti. 1993 yılından bu yana verilmekte olan bu ödül dünyada seyahat şirketleri için verilen en saygın ödüllerden biri olarak değerlendiriliyor.

Turkish Airlines Receives Europe’s Leading Economy Class Award

Turkish Airlines has been recognized for its industry-leading economy class product at the World Travel Awards. The airline has scooped the top spot for 2020, beating competition from a multitude of European full-service airlines. The awards have been running since 1993 and are considered to be one of the most respected award bodies for travel companies in the world.



/tushadorg



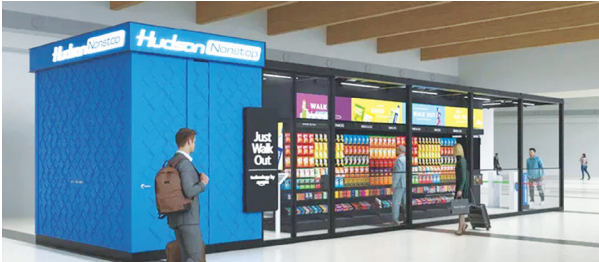


Emirates Yeni Premium Ekonomi Deneyimini Hizmete Sunuyor

Emirates en yeni A380 uçağında yepyeni bir premium ekonomi kabin ürünü ile birlikte tüm kabinlerde iyileştirmeler ve yenilenmiş bir görünüm sunulacağını duyurdu. Yeni kabinde 2-4-2 konfigürasyon ile 56 koltuk bulunuyor. 50 cm koltuk genişliği ve 100 cm'nin üzerinde diz mesafesiyle sunulan premium ekonomi koltuk, krem rengi deri kaplı leke tutmaz kumaşa, business class koltuklarına benzer dikiş detaylarına ve ahşap panel yüzeylere sahip. Her bir koltuk, 6 yönlü baş desteği, ayak ve bacak destekleriyle ideal konfor ve desteği sağlamak üzere tasarlanmıştır.

British Airways Hibrid Ekonomi Yemeği Servisi Başlatıyor

British Airways, Michelin yıldızlı ünlü İngiliz şef Tom Kerridge ile iş birliği yapacağını duyurdu. Ünlü şef, havayolunun kısa menzilli ekonomi sınıfı Avrupa yolcuları için önceden satın alınabilen, içerisinde özel turtalar ve sandviçlerin yer aldığı özel bir gurme serisi tasarladı. Pandemi döneminde basitleştirilmiş ikram sunumuna geri dönüşün iyi karşılandığı açıkça görülüyor. Bu nedenle yolculara yine su ve kahvaltılık bar gibi ücretsiz bir ikram da sunuluyor olacak.



Hudson Şirketi "Amazon Just Walk Out" Teknolojisini Kullanacak

Seyahat perakende firması Hudson, Amazon'un Just Walk Out teknolojisini kullanma girişimi ile dijital dönüşüm yolculuğunun bir sonraki aşamasına geçtiğini duyurmuş oldu. Just Walk Out teknolojisi yolcuların kredi kartlarını kullanarak hızlı bir şekilde Hudson Nonstop mağazasına girmelerine, aradıkları ürünleri almalarına ve sonra da mağazadan çıkmalarına izin vererek müşterilerine yenilikçi bir deneyim sunuyor. Müşterilerden seçtikleri ve aldıkları ürünler için mağazadan çıktıktan sonra ödeme alınıyor. Müşteriler 'Hudson's Traveler's Best' serisindeki seyahat, elektronik ve kişisel koruyucu ekipman ürünleri ile birlikte Grab&Go yiyecek ve içecek ürünlerini de satın alabiliyorlar.



Icelandair Antarktika'ya İniyor

Icelandair, şubat ayı sonunda sosyal medya üzerinden şöyle bir duyuru yapmıştır:

"Genellikle Kuzey Kutup Dairesi yakınında eve daha yakın uçuyoruz, ancak bu uçuş daha da havalıydı. Bugün, bir Icelandair Boeing 767-300, Antarktika'daki Norveç araştırma istasyonu Troll'e indi.

Charter uçuşun amacı, araştırma merkezinin bilim adamlarını alıp Norveç'e götürmektir.

Yolculuk, benzersiz koşullar nedeniyle (ör. Buz üzerinde bir iniş pisti) çok sayıda planlama içeriyor ve 6 pilot, 13 mürettebat ve 1 uçuş mühendisi içeriyor.

Hepsi dünyanın kuzey kesimine geri dönüyorlar ve önümüzdeki hafta Antarktika'daki maceralarını sizinle paylaşmak için sabırsızlanıyoruz; çünkü kar, buz ve rüzgar gerçekten bizim unsurlarımız."

Kaynak: <https://worldairlinenews.com>



Emirates Unveils New Premium Economy Cabin Experience

Emirates has unveiled a brand-new Premium Economy cabin product, as well as enhancements and a refreshed look across all cabins onboard its newest A380 aircraft. The new cabin offers 56 seats in a 2-4-2 cabin layout. With a pitch of up to 40-inches, the premium economy seat is 19.5 inches wide, Covered in cream-coloured anti-stain leather with stitching details and a wood panel finishing similar to Business Class, each seat is designed to provide optimal comfort and support with six-way adjustable headrests, calf rests and footrests.

British Airways Launches Hybrid Onboard Economy Food Service

British Airways has announced that it will be partnering with celebrated, British Michelin-starred chef, Tom Kerridge, who has designed a number of gourmet food items, which include signature pies and sandwiches, to pre-purchase for the airline's Euro Traveller (short haul economy) customers. It's clear to see that the return to a simplified complimentary catering offering during the pandemic was well received, so passengers will still receive complimentary water and a snack, such as a breakfast bar of crisps.



Hudson to Launch "Amazon Just Walk Out" Technology

Travel retail company Hudson has announced the next phase in its digital transformation journey with an agreement to use Amazon's Just Walk Out technology in select travel convenience stores. The Just Walk Out technology allows travellers to quickly enter the Hudson Nonstop store using their credit card, take the products they're looking for, and then walk out of the store, offering shoppers an innovative walk-through experience. After they leave the store, shoppers are charged for the items they selected and walked out of the store with. Customers will be able to purchase Grab & Go food and beverage selections, along with travel convenience essentials, electronics and personal protective equipment under Hudson's Traveler's Best line.

Icelandair lands in Antarctica

Icelandair made this announcement on social media: We usually fly closer to home, near the Arctic Circle, but this flight was even cooler: Today, an Icelandair Boeing 767-300 landed at the Norwegian research station Troll in Antarctica. The charter flight is to pick up the research center's scientists and fly them home to Norway.

The journey has involved a lot of planning due to the unique conditions (e.g. a landing strip on ice), and involves 6 pilots, 13 crew and 1 flight engineer. They're all on their way back to the northern part of the globe, and we look forward to sharing more of their adventures in Antarctica with you next week – because snow, ice and wind are truly our elements.

Kaynak: <https://worldairlinenews.com>

IATA SAĞLIK PASAPORTU UYGULAMASI 20 HAVAYOLUYLA KULLANIMA SUNULACAK

Mart ayından itibaren yaklaşık 20 havayolu, yolcuların Covid-19 aşısını güvenli bir şekilde saklamasına ve paylaşmasına ve uluslararası seyahat etmek için ihtiyaç duydukları test kayıtlarına izin veren bir IATA uygulamasını denemeye başlayacak. Sektör kuruluşu kasım ayında dijital sağlık pasaportunu duyurdu ve bunun hükümetleri sınırlarının kilidini açmaya ikna etmede ve tekrar uçarken "kesintisiz" yolculuklara izin vermede hayati bir araç olacağına inanıyor. Yolcu ve güvenlik ürünleri müdürü Alan Hayden, IATA'nın Travel Pass'i sunmak için "tam kapasite" çalıştığını ve "yolcular için dijital platformunu" benimseme konusunda "30 ila 40" diğer taşıyıcılarla görüşüğünü söyledi. IATA ve World Aviation Festivali'nin ev sahipliğinde 9 Şubat'ta düzenlenen bir web seminerinde, "Önceliğimiz havacılık sistemini tekrar güvenli bir şekilde başlatmak. Bu şekilde hükümetlere seyahat etmenin güvenli olduğunu gösterebiliriz." dedi.

IATA, ürünü doğrudan tüketicilere pazarlamıyor, bunun yerine havayollarını teknolojiyi kendi müşteri uygulamalarına dâhil etmeye teşvik ediyor. Yolcuların çeşitli destinasyonlara gitmeden önce hangi testler, aşılar ve diğer önlemleri almaları gerektiği hakkında bilgi içerecektir; sağlık durumlarını kaydetmenin bir yolu ve daha da önemlisi, bunu havayolu ve göçmenlik yetkililerine ulaştırmanın uluslararası tutarlı ve basit bir şekli.

IATA, bir uygulamanın etkili bir şekilde sağlık pasaportu işlevi olarak kullanımına örnek birkaç girişimciden biridir. Rockefeller Vakfı tarafından desteklenen ve geçen yılın sonlarında Londra'daki Heathrow Havalimanı'nda test edilen CommonPass'ı içermektedir.

Emirates ve Etihad, Travel Pass uygulamasını benimseyeceklerini daha önce onaylayan havayolları arasında yer alıyor. Web semineri panelindeki diğer havayolu yöneticileri potansiyeli konusunda heyecanlıydı. Qatar Airways'in yer hizmetleri kıdemli başkan yardımcısı Brad Moore, IATA ürününün "yolcuların özgürce seyahat etmek için kullanabilecekleri basit bir uygulama" olduğunu ve "bunun ileriye dönük kendileri için bir merkez" olacağını söyledi.

Singapur Hava Yolları'nın Dijital Bölüm Başkan Yardımcısı Hao Yu Dai, "hükümetlerin sınırları, ancak ayarlanmış bir şekilde" açması gerektiğini söyledi. "Talep geri gelir gelmez gecikmeleri önlemek için dünya çapında tanınan bir 'dijital çözüm' gerekiyordu, çünkü yolcuların sağlık durumunun check-in sırasında doğrulanması gerekecekti." diye sözlerine devam etti.



Moore, şu anda kontrollerin havayolu personeli tarafından manuel olarak yapılması gerektiğini kaydetti. İnanılmaz derecede zaman alıyor, dedi. "Yolcular, neyin gerekli olduğu konusunda önceden bilgi sahibi olurlarsa, bilgileri uygulamaya koyup kontuarda açarlar. Çok daha güvenle seyahat edebilirler."

IATA'dan Hayden, havayollarının yolcuların varış noktaları ve herhangi bir geçiş noktası için yolcu seyahat belgesi gereksinimlerini doğrulamak için havayolları ve acenteler tarafından kullanılan Timatic gibi sistemlerle sınır kontrol kurallarına uymasını sağlama deneyimine zaten sahip olduğunu söyledi. Bununla birlikte, dünya çapında sürekli değişen Covid seyahat protokolleri, süreci aşırı yüklemeye tehdi oluşturuyor. Pandemi öncesi IATA, Timatic veri tabanında günde ortalama 70 değişiklik yapıyordu. Bugün, genellikle günlük 200'den fazla güncelleme olduğunu söyledi.

Panelistler, Travel Pass ve diğer dijital sağlık pasaportlarının, havalimanlarında kuyruklardan ve diğer gecikmelerden kaçınarak sözde akıllı yolculuklara geçişi hızlandıracağını umduğunu ifade etti. Hayden, "Uzun vadeli vizyonumuz, yolcuların check-in'den sık uçan yolcu salonlarına erişime ve kendi kendine biniş kapılarına kadar her şeyi yüz tanıma kullanarak yapabilmeleridir" dedi. "Covid'den iyi bir şey çıkarsa, temassız seyahat deneyimine geçmek için altyapı ve zihniyetle baş başa kalacağımızdır." Dai, Singapur Havayolları'nın "yolculu-

ğu daha sorunsuz ve operasyonlarımızı daha verimli hale getirmek için dijital alanındaki çabalarımızı iki katına çıkarma fırsatı olarak görecektir" dedi.

Dai, yolcu bilgilerinin merkezi olarak tutulmaması nedeniyle bu tür uygulamalarla ilgili gizlilik endişelerinin temelsiz olduğunu da belirtti. "Veriler yolcu ile birlikte saklanıyor ve bu verileri seyahat ederken paylaşmayı seçiyorlar" dedi.

Hayden şunları vurguladı: "Bu kesinlikle kritik; biri kimseyi gözetlemiyor. IATA'nın herhangi bir veriye erişimi yoktur. Bu verilerin yolcunun telefonundan aktarılmasını kolaylaştırıyoruz. "Panelistler ayrıca, akıllı telefon kullanmayan müşterilerin dijital pasaportların sıradan veya zorunlu hale gelmesi durumunda ayrımcılığa uğrayacağına dair endişeleri de reddetti.

Panama'daki Copa Havayolları Başkan Yardımcısı ve Baş Bilgi Sorumlusu Julio Toro Silva, teknolojinin "benimsemenin önünde bir engel" olmayacağını, çünkü uluslararası gezginlerin akıllı telefon kullanımının çok yüksek olduğunu söyledi. Dai, sık seyahat edenlerin çoğu havayolu uygulamalarını kullanmakta rahat olsa da, "uygulamamıza sahip olmayan yolcuları gözden kaçırmak istemiyoruz" dedi ve yolcuların% 10-20'si için manuel bir doğrulama sürecine ihtiyaç duyulabileceğini vurguladı.

Kaynak: www.traveldailymedia.com

IATA HEALTH PASSPORT APP TO ROLL OUT WITH 20 AIRLINES

Around 20 airlines will from March begin trialling an IATA app that allows passengers to securely store and share the Covid-19 vaccine and test records they need to travel internationally. Will health apps be crucial to convincing governments to reopen borders? The industry body announced its digital health passport in November and believes it will be a vital tool in convincing governments to unlock their borders and allowing “seamless” journeys as flying picks up again. IATA is working at “full capacity” to roll out the Travel Pass and talking to “30 to 40” other airlines about adopting its “digital platform for passengers”, says head of passenger and security products, Alan Hayden. “Our priority is to start the aviation system again safely,” he told a 9 February webinar hosted by IATA and the World Aviation Festival. “This way we can show governments that it’s safe to travel.”

IATA is not marketing the product directly to consumers, but rather encouraging airlines to incorporate the technology into their own customer apps. It will contain information on what tests, vaccines and other measures passengers require before travel to various destinations; a means of recording their health status; and, importantly, an internationally consistent and simple way of conveying that to airline and immigration officials.

IATA's is one of several similar initiatives where an app effectively serves as a health passport. They include CommonPass, which is backed by the Rockefeller Foundation and was tested at London's Heathrow Airport late last year.

Emirates and Etihad are among the airlines that have earlier confirmed they will adopt the Travel Pass app. Other airline executives on the webinar panel were enthusiastic about its potential.

Brad Moore, senior vice-president of ground services at Qatar Airways, said the IATA product was a "simple app that passengers can use to travel freely" and would be "central to us going forward".

Hao Yu Dai, divisional vice-president digital for Singapore Airlines, said governments needed to "open borders, but in a calibrated way". As soon as demand began to return, a globally-recognised "digital solution" was required to avoid delays because passengers' health status would need to be verified at check-in.

Moore noted that, at present, checks were having to be done



manually by airline staff. "It's incredibly time-consuming," he said. "If passengers have advance notice of what is required, they simply put the information in the app and turn up at the counter. They can travel with a lot more confidence."

IATA's Hayden said airlines already had experience of ensuring that passengers are compliant with border control rules with systems such as Timatic, which is used by airlines and agents to validate passenger travel document requirements for their destination and any transit points.

However, ever-changing COVID-19 travel protocols around the world are threatening to overload the process. Prior to the pandemic, IATA was making an average 70 changes a day to the Timatic database. Today, there are often more than 200 daily updates, he said.

The panellists expressed hope that Travel Pass and other digital health passports could speed up the transition to so-called smart journeys, avoiding queues and other delays at airports.

"Our long-term vision is that passengers can do everything using facial recognition, from check-in to accessing

frequent flyer lounges to self-boarding gates," said Hayden. "If one good thing comes out of COVID-19, it is that we will be left with the infrastructure and the mindset to move to the contactless travel experience."

Dai said Singapore Airlines would "see this as an opportunity to redouble our efforts on digital to make the journey more seamless and our operations more efficient".

Dai also noted that privacy concerns about such apps were unfounded because no passenger information is kept centrally. "The data is stored with the passenger and they choose to share this data when they travel," he said.

Hayden agreed: "This is absolutely critical; there is no big brother. IATA doesn't have access to any data. We simply facilitate the transfer of that data from the passenger's phone."

Panellists also dismissed worries that customers who do not use smartphones will be discriminated against if digital passports became commonplace or mandatory.

Kaynak: www.traveldailymedia.com



Katar Havayolları, Covid sonrası seyahat endişelerini gidermek için TEMASSIZ IFE GİRİŞİMİ SUNUYOR

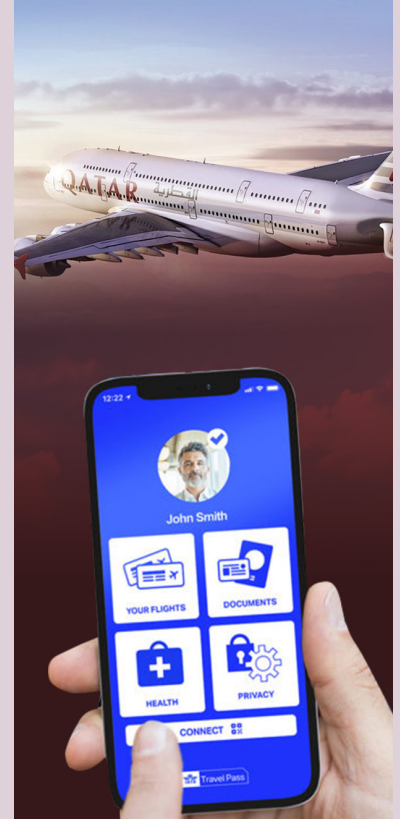
Qatar Airways, havayollarının ürün ve pazarlamalarını müşteri hassasiyetleri ışığında pandemi sonrası ortamda uçmaya nasıl adapte ettiklerine dair bir başka işaret olarak uçağında tam temassız uçuş içi teknoloji sunma yönündeki adımlarını vurguluyor.

Körfez taşıyıcı, yolcuların kişisel elektronik cihazlarını kullanarak Airbus A350 filusunda yerleşik IFE'de gezinmelerini sağlayan teknolojinin yanı sıra, Boeing 787 filosundaki bluetooth teknolojisi aracılığıyla yerleşik içeriğe erişmek için kendi kulaklıklarını kullanma seçeneği de sunuyor.

Qatar Airways CEO'su Akbar Al Baker şunları söylüyor: "En son teknolojiye sahip sıfır dokunuş teknolojisinin getirilmesi ve yolcuların uçağa kişisel bluetooth kulaklıklarını kullanabilmelerinin sağlanması, halihazırda katı Covid-19 önlemlerimizi başka bir seviyeye taşıyarak yolcu yüzey temasını sı-

nırlandırmada ve kabinde herhangi bir olası enfeksiyon yayılmasını önlemede önemli bir adımdır.

Hava yolculuğunun güvenliği için daha fazla güvence sağlamasının yanı sıra, uçaktaki yolculara gökyüzünde mevcut olan en tutarlı şekilde gelişmiş müşteri deneyiminin keyfini çıkardıklarına dair artan güven sunmayı umuyoruz." Körfez taşıyıcısının Thales AVANT IFE sistemi ile ortaklaşa sunulan el değmeden teknoloji, A350 yolcularının kişisel elektronik cihazlarını 'Oryxcomms' Wi-Fi'ye bağlanarak ve bir QR kodunu tarayarak koltuk arkası IFE ekranıyla eşleştirmelerini sağlayacak ekranda görüntüleniyor. Bu, yolcuların yerleşik IFE sisteminde gezinmek için kendi cihazlarını kullanmalarına izin verecektir. Doha merkezli havayolu, Boeing 787-9 filosundaki tüm kabinlerde yolculara kişisel bluetooth kulaklıklarını yerleşik koltuk arkası IFE sistemi ile eşleştirme seçeneği de sunacak.



NAILA'NIN YOLCULUĞU

Emirates kabin memurluğundan Starbucks baristasına

Naila Hüsnü, meslektaşlarının aksine uçuş görevlisi olarak çalışmayı asla hayal etmedi. Pazarlama alanında üniversite diplomasına sahip olan Naila, başlangıçta bir iç tasarım danışmanı olmayı planladı. Ancak, kaderin onu geniş gövdeli ticari jetin koridoruna götürdüğü anlaşılıyor. Bir havayolunun işe alım açık gününü iş bulma niyeti olmadan ziyaret ettikten sonra, Naila sunumdan etkilendi. İki hafta sonra başka bir etkinliğe katıldı, bu sefer işi almaya kararlıydı. "İlk başta uçuş görevlisi olmayı planlamamıştım ama Emirates, yaşadığım şehir olan Paris'te işe alımlara açık bir gün yapıyordu. Daha önce bir uçuş görevlisi olmayı hayal bile edemiyordum, ancak daha sonra bunun benim için ifade edilen bir şey olduğunu anladım." diye hatırlıyor Naila Began. İşe alım gününden birkaç hafta sonra, onu havayoluna katılmaya davet eden ünlü "altın" Emirates çağrısını

almıştır. Ve burada Naila'nın hayatı tamamen değişti. Kısa süre sonra havayolunun Dubai'deki üssüne taşındı ve burada iki yıl boyunca egzotik yerlere sonsuz yolculuklara çıkarak kültürel çeşitliliğin tadını çıkardı. Ancak macera birdenbire sona erdi. "İki yıl Dubai'de yaşadım ve inanılmazdı. İnsanlarla etkileşimden gerçekten keyif aldım. Uçuş ekibi ile yolcular arasındaki bu bağlantı inanılmazdı. Her gün yeni yerler ve yeni kültürler keşfediyordum. Daha önce belirli bir ülkeye gitmiş olsam da, her seferinde bu benim için yeni bir yolculuk ve bu duyguyu özlüyorum. Dünya çapında 20'den fazla farklı destinasyona gittim diyebilirim. Muhteşem bir yaşam deneyimiydi." diyor Naila.

Covid salgını havacılık endüstrisini harap etmeye başladığında, Naila havayolundan işten çıkarıldı ve haberi duyduktan sonra şoke oldu-

ğunu söylüyor. Eski uçuş görevlisi umutsuzca Dubai'deki diğer endüstrilerde iş arıyordu, ancak o sırada artan işsiz insan sayısı nedeniyle tüm girişimleri boşa çıkmıştır.

Eski kabin memuru Naila sözlerine şöyle devam ediyor: "Kariyerimin komik hikâyesi Paris'te başladı ve son uçuşum Paris'e idi. Uçakta çok az kişiyle uçuşu gerçekleştirirken Dubai'ye dönüş yolunda zaten garipti. O zamanki son uçuşum olduğunu fark etmemiştim. İş kaybettikten sonra çok şok oldum! Kendime soruyordum neden ben? Neden başka biri değil? Ben şimdi ne yapacağım? Aynı zamanda her şeyin mantıklı olduğunu anladım. Belki bu şekilde olması gerekiyordu."

Dubai'deki istihdam olanaklarının değişmediğini fark eden uçuş görevlisi, kariyerinde bir değişiklik yapmak zorunda kaldı ve Cenevre'de Starbucks'ta barista olarak bir iş buldu.





DÜNYA

İngiliz havayolları patronları uluslararası seyahatin yeniden açılması için çabalyor

İngiltere'nin havayolları, ülkenin kilitlenmesi hafiflemek üzere olduğu için uluslararası seyahati yavaşça yeniden başlatma planı çağrısında bulunuyor. 18 Şubat 2021'de, British Airways, Easyjet, Virgin Atlantic, Ryanair ve TUI'nin üst düzey yöneticileri, İngiltere Başbakanı Boris Johnson'a, uluslararası seyahatin yeniden başlatılmasına ve pandemi krizini hafifletme planına ikna etmek için bir mektup yazdı. Mektup ayrıca Jet2, Loganair ve havacılık kuruluşu Airlines UK şefleri tarafından imzalandı. Easyjet CEO'su Johan Lundgren, "Başbakan'ın duyurusunda uluslararası seyahat yolunda net bir ifadeye ihtiyacımız var." dedi. Hükümet; konaklama, perakende ve eğlence dâhil diğer tüm sektörlerin 22 Şubat'ta bu sektörler için bir yol

haritası olacağını ve uluslararası seyahatin de dâhil edilmesi gerektiğini önerdi. Şu anda Birleşik Krallık Havayolları, Avrupa'da seyahat kısıtlamaları nedeniyle en çok etkilenen taşıyıcılar arasında bulunmaktadır. 15 Şubat 2021 tarihinden itibaren, "kırmızı liste" ülkesinden gelen yolcuların, uçuştan önce negatif bir COVID-19 testine sahip olmanın yanı sıra, devlet onaylı bir otelde 10 gün karantinaya almaları gerekmektedir.

British Airways'in CEO'su Sean Doyle, "Havacılık endüstrisi, halk sağlığını gündeminin en üst sırasına koyma konusunda Hükümetin yanında duruyor, ancak önümüzdeki aylarda İngiliz ekonomisinin geleceği ve yüz binlerce insanın işi, uluslararası seyahatleri güvenli bir şekilde yeniden başlatmak için

mantıklı ve yapılandırılmış bir plan olmadan risk altında." dedi.

Virgin Atlantic CEO'su Shai Weiss, "Havacılık; insanların ve malların serbest dolaşımı, Birleşik Krallık'ın ekonomik toparlanması ve krizden çıkarken gerçek bir Küresel Britanya'nın ortaya çıkması için çok önemlidir." dedi.

Birleşik Krallık Havayolları, aşının yaygınlaşması hız kazandıkça ve enfeksiyon oranları yavaşladıkça Birleşik Krallık sınırlarını yeniden açma planı çağrısında bulundu.

Böyle bir plan olmadan, havayollarının hükümetten mali destek paketine ihtiyaç duyacakları konusunda uyardı.

Kaynak: www.traveldailymedia.com



WORLD

Bosses of UK airlines push for reopening international travel

Britain's airlines call for a plan to slowly restart international travel as the country's lockdown is about to ease.

On February 18, 2021, chief executives of British Airways, Easyjet, Virgin Atlantic, Ryanair, and TUI wrote to UK's Prime Minister Boris Johnson to include plans for the restart of international travel in a scheme for the easing of lockdown. The letter was also signed by the chiefs of Jet2, Loganair, and aviation body Airlines UK.

"We need a clear statement on the path for international travel in the prime minister's announcement," said easyjet chief executive Johan Lundgren. "The government has suggested that every other sector which includes hospitality,

retail, and leisure, that it will be a roadmap for these sectors out on February 22, and international travel must be included as well."

Currently, UK's airlines are among the hardest-hit carriers by travel restrictions in Europe. Beginning from February 15, 2021, passengers arriving from a "red list" country must quarantine in a state-approved hotel for 10 days, in addition to having proof of a negative COVID-19 test prior to the flight.

"The aviation industry stands with the Government in putting public health at the top of its agenda, but the future of the British economy and the jobs of hundreds of thousands of people are at risk without a sensible and structured plan to safely restart international travel over the coming months,"

said Sean Doyle, the chief executive of British Airways.

"Aviation, and free movement of people and goods, are crucial to the UK's economic recovery and the emergence of a truly Global Britain as it recovers from the crisis," added Virgin Atlantic CEO Shai Weiss.

Airlines UK have previously called for a plan to reopen UK borders as vaccine rollout is gaining momentum and infection rates are slowing down. It warned that without such a plan, the airlines will need a financial support package from the government.

Kaynak: www.traveldailymedia.com

COVID 19 VE HAVACILIK



.....
2019 senesinin sonlarına doğru kaynağıyla alakalı hala tartışmaların devam ettiği bir virüs tüm dünyada hayatı durma noktasına getirirken havacılık sektörüne de eşi benzeri görülmemiş bir zarar vermiştir.

Tüm dünyada hükümetler, havacılık ve sağlık sektörü otoriteleri pandeminin etki ve hızını azaltabilmek için bir dizi önlemler almıştır. Çoğu ülkede, virüsün yayılmasını kısıtlamak için seyahat tavsiyeleri veya doğrudan yasaklar bulunmaktadır.

Seyahat iptalleri ve uluslararası uçuşlarda ülkeye özgü kısıtlamaların bir araya gelmesi sektöre 880 milyar dolara mal olmaktadır. COVID-19 salgınının dünyayı bir çıkış noktasına attığını söylemek abartı değil.

Yeni vakaların sayısı dünyanın bazı bölgelerinde artmaya devam ettikçe, halk sağlığı yetkilileri ve hükümetleri virüsün bulaşmasını düşürebilmek için geceli gündüzlü çalışmaktadır.

Seyahat iptallerinin ve ülkeye özel uluslararası uçuş kısıtlamalarının güçlü kombinasyonunun 880 milyar dolarlık küresel havayolu endüstrisi üzerinde şaşırtıcı bir etkisi oldu. OAG Aviation Worldwide'ın verileri bugünkü tabloyu ortaya koyduğunda 2019 senesi ile aradaki fark bariz bir şekilde görünmektedir.

Neredeyse tüm ülkelerde bir tür seyahat danışmanlığı vardır, birçok kişi Covid-19'un Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından resmen bir salgın olarak kabul edilmeden önce bile zorunlu olmayan seyahatlerden kaçınmaları için cesaretlendirilmektedir.

Bunların en erken etkileri şubat ayında hissedildi, çünkü Çin'deki ve dışındaki uçuş kapasitesi Ay Yeni Yılı etrafında keskin



Region	20 Jan 2020 Flights	23 Mar 2020 Flights	30 Mar 2020 Flights	06 Apr 2020 Flights	% Change (6 Apr vs 30 Mar)
Western Europe	18,606,424	7,595,264	3,840,536	2,476,034	-35.5%
North America	22,644,121	22,236,625	17,221,751	11,658,243	-32.3%
Eastern/Central Europe	3,701,241	1,176,139	1,930,546	1,393,600	-27.8%
Central America	2,444,383	2,040,677	1,548,458	1,135,163	-26.7%
Upper South America	1,737,713	1,011,930	673,016	513,056	-23.8%
Southeast Asia	10,866,623	6,177,093	4,810,945	3,856,977	-19.8%
South Asia	5,160,958	4,245,635	1,538,918	1,371,156	-10.9%
Middle East	4,930,030	2,580,466	1,760,809	1,619,546	-8.0%
Northeast Asia	25,278,594	13,782,879	12,465,267	11,730,667	-5.9%

Source: OAG

bir şekilde düştü. Ayrıca ülkenin en keskin yıllık düşüşü 17 Şubat 2020'de kaydedildi ve uçuşlarda 2019'daki aynı tarihe göre %71 düşüş oldu.

Aylarca süren protestolar nedeniyle seyahat eden kişi sayısının düştüğünü gören Hong Kong'un uçuş kapasitesi düşüşünü sürdürüyor.

2019 yılının verilerine nazaran 16 Mart 2020 tarihinde verilerin %81 oranında düşüşte olduğu görülmektedir.

Bu arada, Avrupa'da, 9 Mart 2020'de ulusal bir kilitlenme duyurusu ile çakışan uçuşlarda %22'lik bir düşüş görüldü. Şimdi bu tablo daha da ağırlaştı, İtalya'ya ve İtalya'dan gelen uçuşlar normal oranlarından %74 oranında düşüş olmuştur. 11 Mart 2020'de ABD, Avrupa'da 26 ülkeden oluşan bir serbest seyahat bölgesi olan Schengen Bölgesi'nden seyahat edenlere 30 günlük bir yasak uyguladı. İngiltere ve İrlanda başlangıçta muaf olmasına rağmen yasak o zamandan

beri her iki ülkeyi de kapsayacak şekilde genişletildi.

Bu arada, 17 Mart'tan itibaren ABD-Kanada sınırı tüm zorunlu olmayan yolculuklara kapalı. Kanada hükümeti daha önce sadece Kanada vatandaşlarına, aile üyelerine, daimî sakinlere, diplomatlara ve Amerikalılara girişi engelleyeceğini açıklamıştı. Genel olarak, dünyadaki ülkeler virüsün yayılmasını sınırlamak ve "eğriyi düzeltmek" için benzer önlemler alıyorlar:

Daha Çalkantılı Zamanlar mı Bekliyor Bizleri?

Hem Covid-19 hem de küresel tepki yayılmaya devam ederken son birkaç hafta içinde farklı bölgelerdeki en büyük uçuş kapasitesi düşüşleri 20 Ocak 2020'deki bir başlangıç çizgisine kıyasla şu şekilde gerçekleşmiştir:

Doğal olarak, hava yolları üzerindeki ekonomik etki çok büyük olmuştur. Bu düşüş trendleri devam ederse dünya çapında birçok hava





.....

ICAO, 2020'nin sonunda programlanan uluslararası yolcu trafiği üzerindeki Covid-19 etkisinin, küresel olarak koltuk kapasitesinin yüzde 71'ine ve 1,5 milyar yolcuya kadar azalmaya ulaşabileceğini tahmin ediyor. Hava yolları ve havaalanları 2020 için sırasıyla 314 milyar ABD doları ve 100 milyar ABD doları tutarında potansiyel bir gelir kaybıyla karşı karşıyadır.

yolu önümüzdeki aylarda iflas tehdidiyle karşı karşıyadır. Salgının bu domino etkilerine karşı korunmak için ABD hava yolları 60 milyar dolardan fazla kurtarma ve hükümetten doğrudan yardım talep ediyor. Covid-19, hava yolu şirketlerinin kaderi de dâhil olmak üzere her şeyi alt üst etmektedir. Bu sıkı seyahat kısıtlamalarının ne zaman kaldırılacağı henüz belli değil ancak hava yolu şirketlerinin bu fırtınaya karşı daha fazla direnemeceği aşikârdır. Pandemiler veya pandemik hastalıklar, bir kıta hatta tüm dünya yüzeyi gibi çok geniş bir alanda yayılan ve etkisini gösteren salgın hastalıklara (epidemilere) verilen genel addir.

WHO (Dünya Sağlık Örgütü) tanımlamasına göre bir pandemik ancak aşağıdaki 3 koşulu sağladığında başlamış sayılır:

- Nüfusun daha önce maruz kalmadığı bir hastalığın ortaya çıkışı,
- Hastalığa sebep olan etmenin insanlara bulaşması ve tehlikeli bir hastalığa yol açması,

- Hastalık etmeninin insanlar arasında kolayca ve devamlı olarak yayılması.

Bir hastalık veya tıbbi durum sadece yaygın olması ve çok sayıda insanın ölümüne yol açması nedeniyle pandemi olarak nitelendirilemez, aynı zamanda bulaşıcı olması gereklidir.

Örneğin kanser, insanlarda çok sayıda ölüme sebep olan bir hastalık olmasına rağmen bulaşıcı olmadığı için pandemi olarak adlandırılmamaktadır (Bazı kanser türlerinin bulaşıcı etmenler tarafından ortaya çıkabildiği unutulmamalıdır).

Koronavirüs hastalığının (Covid-19) pandemisinin küresel hava taşımacılığı üzerindeki etkisi emsalsizdir. Havaalanları, 2020 yılının ilk çeyreğinde küresel yolcu trafiği hacimlerinde yüzde -28,4'lük bir düşüş yaşadı ve bu rakam 612 milyon yolcunun mutlak anlamda azalmasına denk geldi. Bu hacimlerin (iç ve dış trafik) 2020 için 2019 rakamlarına göre bir bütün olarak yüzde -50,4 oranında azalması bekleniyor.

ICAO, 2020'nin sonunda programlanan uluslararası yolcu trafiği üzerindeki Covid-19 etkisinin, küresel olarak koltuk kapasitesinin yüzde 71'ine ve 1,5 milyar yolcuya kadar azalmaya ulaşabileceğini tahmin ediyor. Hava

yolları ve havaalanları 2020 için sırasıyla 314 milyar ABD doları ve 100 milyar ABD doları tutarında potansiyel bir gelir kaybıyla karşı karşıyadır.

ICAO mevcut Covid-19 salgınının küresel havacılık ulaşım sistemi üzerindeki etkisini ele almak için bir çerçeve sunmaktadır.

Bu belgenin ekinde, yolcular ve havacılık çalışanları için halk sağlığı riskini azaltmak ve aynı zamanda seyahat eden halk, küresel tedarik zinciri ve hükümetler arasındaki güveni güçlendirmek için gereken düzenlemeler yer almaktadır. Bu, Covid-19'dan etkilenen önemli ve zorunlu olmayan hava yolculuğu talebinin hızlanmasına yardımcı olacaktır. Sivil havacılık paydaş topluluğunun yardım ve rehberliği ile ICAO, yolcu ve kargo için yüksek hacimli yurt içi ve uluslararası hava yolculuğuna güvenli bir şekilde geri dönüşü sağlamak için aşamalı bir yaklaşım önermektedir. Yaklaşım, hava yolcularını ve havacılık çalışanlarını Covid-19'dan korumak için temel bir havacılık sağlık güvenliği protokolü oluşturmak için temel bir dizi önlem sunmaktadır.





Bu tedbirler, mevcut pandemiden kurtuldukça küresel havacılığın büyümesini sağlayacaktır.

Bununla birlikte ekonomik iyileşmeyi ve büyümeyi desteklemek için ve bu toparlanmanın her aşamasının havacılık sistemine yeni halk sağlığı önlemlerini dâhil etmek için hava yolculuğunu güvenli bir şekilde sağlamak olan ortak hedefi desteklemek için bu önlemlerin yeniden kalibre edilmesi gerektiğini bilmek önemlidir.

ICAO'nun çalışmasında; hava yolları, havaalanları ve diğer havacılık menfaatleri için tüm operasyonel işleyişin devamlılığı hedeflenmekle birlikte halk sağlığına yönelik risklerin azaltılmasının da altı çizilmiştir. Önümüzdeki aşamaların her birinde iyileşmeyi kolaylaştırmak için bu gereklidir.

Hedefler

Covid-19 salgını sonrasında, devlet yöneticileri de dâhil olmak üzere devletler, havacılık ekosisteminin diğer paydaşları arasında havaalanları, hava yolları ve uçak üreticileri, halk sağlığı yetkilileri ile koordineli olarak, hava yolcuları, havacılık çalışanları ve genel halk için sağlık risklerini azaltmaya yönelik bir dizi önlem geliştirdi.

Devletler, havaalanı operatörleri, hava yolları ve hava taşımacılığı sektöründeki diğer kişiler için geçerli olan bu önlemler, tutarlı ve öngörülebilir bir seyahat deneyimi sağlamak üzere tasarlanmıştır. Ayrıca artan sayıda yolcu ve yükün hava yoluyla verimli, güvenli ve sürdürülebilir bir şekilde taşınmasına katkıda bulunacak ve bu gruplar ile halk arasında Covid-19 bulaşma riskini en aza indireceklerdir. Bu önlemlerin uygulanması, Covid-19 pandemisinden küresel iyileşmeyi kolaylaştıracak ve güçlendirecektir.

Yol gösterici hususlar

Birtakım tedbirler geliştirilirken taslağı hazırlayanlar aşağıdaki hususlara dikkat etmelidir:

1. Temel ilkelere odaklanın: güvenlik, güvenlik ve verimlilik...
2. Yolcular, havacılık çalışanları ve genel halk arasında halk sağlığını ve güvenliğini teşvik etmek,
3. Havacılığı ekonomik toparlanmanın itici gücü olarak tanımak,

Bu yol gösterici hususlara dayanarak taslağı hazırlayanlar ayrıca bu önlemleri almalı:

Risk seviyesine orantılıdır ve ha-

vacılık genel anlamda güvenlikten ve havacılık güvenliğinden ödün vermez.

Sektörün uzun yıllara dayanan deneyiminden yararlanabilir ve emniyet ve güvenlik risk yönetimi için kullanılan ilkeleri uygulayabilir.

Buna uyumun izlenmesi, tedbirlerin etkinliğinin düzenli aralıklarla gözden geçirilmesi ve tedbirlerin değişen ihtiyaçlara ve iyileştirilmiş yöntem ve teknolojilere uyarlanması;

- Halkın güvenliğini ve havacılık halk sağlığını güçlendirirken ve geliştirirken olumsuz operasyonel ve verimlilik etkilerini en aza indirmek,
- Bölgesel ve durumsal risk değerlendirmesi ve risk toleransına cevap verecek kadar esnek olmakla birlikte azami ölçüde tutarlı ve uyumludur. Paylaşılan ilkelere ve uluslararası kabul görmüş kriterlere dayalı eş değer önlemlerin kabul edilmesi, hava hizmetlerinin küresel düzeyde geri kazanılmasında temel bir kolaylaştırıcı olacaktır,
- Tıbbi kanıtlarla desteklenmeli ve en iyi sağlık uygulamalarıyla tutarlı olmalıdır;
- Ayrım gözetmeyen, kanıta dayalı ve şeffaf olmalı,
- Maliyet etkin, orantılı ve eşit rekabet fırsatına zarar vermemeli,
- Oldukça görünür ve havacılık camiasının yanı sıra genel kamuoyuna etkili ve açık bir şekilde iletilmiş,
- Havacılık ve halk sağlığı için geçerli olan uluslararası gereklilikler, standartlar ve önerilen uygulamalarla tutarlı olmalı.



Etki azaltma önlemleri için riske dayalı aşamalar:

Daha yüksek hacimli yolcu hava taşımacılığının yeniden başlaması, başta halk sağlığı ajansı yönergeleri (seyahat riski seviyelerine bağlı olarak), resmî seyahat kısıtlamaları ve gereklilikleri, yolcu güveni ve hava taşımacılığı ve havalimanı operasyonel kapasitesi gibi bir dizi faktöre bağlı olacaktır.

Riske dayalı bir yaklaşım, operasyonların yeniden başlatılması aşamaları arasında geçiş yapılmasını ve risk azaltma önlemlerinin riske göre ayarlanmasını sağlarken önceki aşamalara dönmenin gerekli olabileceğini kabul edecektir. Amaç tutarlılığı en üst düzeye çıkarmak ve veri raporlama ve izleme süreçleri için değerlendirme ve bir sonraki aşama(lar)a ilerlemeyi destekleyen kriterler geliştirmektir.

Şu anda bu aşamalar arasında herhangi bir zamanlama özgülüğü sağlamak mümkün değildir. Bu belge yayınlandığı sırada, ticari yolcu havacılığının çoğu Aşama 0 veya Aşama 1'deydi.

Aşama 0:

Seyahat kısıtlamaları ve yolcuların arasında asgari hareket

Büyük iç ve dış havaalanları.

1. Aşama:

Yolcu seyahatinde ilk artış. Bu başlangıç aşaması nispeten düşük yolcu hacimleri, hava yollarının ve havaalanlarının hacme uygun havacılık halk sağlığı uygulamalarını sunmalarını sağlar. Her paydaş topluluğu hem artan talebe hem de risk azaltma ile ilişkili yeni operasyonel zorluklara uyum sağladığı için önemli zorluklar olacaktır. Havalimanlarında seyahat için gerekli sağlık önlemlerinin, en azından diğer yerel ulaşım ve altyapı modlarından alınması gerekir.

2. Aşama:

Sağlık yetkilileri, tanınan tıbbi kriterlere dayalı önlemlerin uygulanabilirliğini gözden geçirirken yolcu hacimleri artmaya devam edecektir. Aşama 0 ve 1'de gerekli olan bazı önlemler kaldırılabilir.

Havalimanlarında seyahat için gerekli sağlık önlemleri, diğer yerel ulaşım ve altyapı modlarından gelenlerle eşleşmelidir.

3. Aşama:

Virüs salgını, sağlık otoriteleri tarafından belirlenen dünya çapındaki kritik noktalarda yeterince yer aldığında meydana gelebilir. Ulusal sağlık uyarısı seviyelerinin azaltılması ve buna bağlı olarak seyahat kısıtlamalarının gevşetilmesi temel tetikleyiciler olacaktır.

Risk azaltma önlemleri bu aşamada azaltılmaya, değiştirilmeye veya durdurulmaya devam edecektir. Aşama 3 sırasında yaygın olarak bulunan etkili farmasötik müdahaleler (örneğin Terapiler veya aşılar) olmayabilir, ancak temas izleme ve test hazır olmasıdır. Spesifik ve etkili farmasötik müdahaleler mevcut olana kadar, devletlerin pandemi boyunca halk sağlığını ve sosyal önlemleri gevşetmeye veya eski hâline getirmeye devam etmesi gerekebilir.

4 Aşama:

Çoğu ülkede spesifik ve etkili farmasötik müdahaleler hazır olduğunda başlar. Bunların da periyodik bir gözden geçirme sürecine tabi tutulması gerekmeyle birlikte korunabilecek bir dizi artık önlem / hafifletme olabilir.

Not: Bu aşamalarda kesin sınırlar yoktur ve aralarındaki geçiş her iki yönde de olabilir.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) Covid-19 pandemi süreciyle alakalı sektörün karşı karşıya kaldığı krize ilişkin Halk Sağlığı Riskini Azaltma Önlemleri ile alakalı dört ana modülde yol gösterici olarak manüeller yayınlamıştır.



Bu modüller, "Havalimanlar, Uçaklar, Ekipler, Kargo" ile alakalıdır.

Peki ya tüm bu tedbirler, aşılama ve normalleşme sürecine bakıldığında COVID 19 sonrası nasıl bir havayolu sektörü olacak sorusuna uzmanlar cevap aramaya çalışmaktadır. İnsanlar tekrar seyahat edecek, ama görünen o ki belirli bir süre bu seyahatler aynı olmayacak. Sınırlar yeniden açılrsa bile seyahat edenler bir uçağa binmenin güvenli olduğuna ve hedef ülkeye girebileceklerine güvenmelidir. Yeni sağlık güvenliği protokolleri ve sistemlerinin mevcut olması gerekmektedir ve bunlar henüz tanımlanmamıştır. Hükümetler ve endüstri bu yeni bağlamda toparlanmayı ve değişen seyahat eden kişi davranışlarına uyum sağlamayı planladıkça dijital kimlik ve biyometri teknolojilerinin kullanımı güveni geri yüklerken kesintisiz bir yolculuk da sağlayabilir. Ancak bu araçlar yalnızca kullanıcılar verilerinin korunduğunu düşünüyorsa etkili olur. Gizlilik, rıza ve şeffaflık veri yönetişimi herhangi bir teknik çözümün merkezinde olmalıdır. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), 2020'de küresel endüstrinin 252 milyar ABD doları kaybedeceğini tahmin ediyor. Birçok hava yolu şirketi, uçuş kapasitelerinin %90'ını kesiyor. 1 Mart'ta ABD'de günde iki milyondan fazla insan uçuyordu. Ardından bir ay içinde bu sayı günde havaalanı güvenliğinden geçen 100.000'den az insana düştü. Bazı iklim aktivistleri, karbon emisyonlarındaki çarpıcı düşüşe işaret ederek boşalan gökyüzünü memnuniyetle karşıladı. Ancak diğerleri, geri tepmenin ve kayıpların bir kısmını geri alma girişimlerinin, temel ve sürekli bir değişim fırsatı kaçırılabilceği anlamına gelmesinden endişe ediyor. ABD'de, bir kısmı hava yolu

işçilerine yönelik nakit hibeleri ve diğer tarafın hava yollarının kredilerini finanse edecek olan 50 milyar dolarlık kurtarma fonu, 14 Nisan'da yapılan revizyonlarla Mart ayında parça parça dağıtıldı. 200'den fazla hava yolu başvurdu. American Airlines 5,8 milyar ABD doları, Delta 5,4 milyar ABD doları ve Southwest 3,2 milyar ABD doları alacak. ABD Başkanı Donald Trump, endüstrinin "iyi bir şekilde" dönmesi için hava yolu kurtarma işlemine ihtiyaç duyulduğunu ve bunun sebebinin "Trump hükümeti" olmadığını belirtmişti. Kargo hava yolları için 4 milyar dolar ve yükleniciler için 3 dolar daha mevcuttu. Birleşik Krallık'ta, başlangıçta endüstri çapında bir kurtarma paketinin teklif edilmeyeceği açıklandı. Bunun yerine, endüstri, izinli çalışanlar için maaşların %80'ini (bir üst sınırın altında) kapsayan daha geniş yardım paketlerine güvenmek zorunda kalacaktı. Ancak daha sonra hükümet hızla easyJet'e 600 milyon £ (740 milyon\$) kredi verdi. Kriz öncesi mali sorunları olan daha küçük bir bölgesel veya "ikincil" hava yolu olan Flybe kurtarılmadı ve çöktü.

Flybe'nin koştuğu birçok para kazanma rotası o zamandan beri başkaları tarafından alındı. Kıta Avrupası daha kötü durumda. İtalya, devlete yeni bir varlık oluşturan ve 600 milyon € (650 milyon \$) yatırım yaparak Alitalia'yı yeniden kamulaştırdı. Fransa, Air France / KLM (Fransa %15 ve Hollandalı %13) kurtarma için gereken her şeyi yapacağını ve 6 milyar €'lık kurtarma paketi (6.5 milyar \$) ile sunacağını belirtmişti.

Bu arada Avustralyalı Qantas'a, 1 milyar A \$ tutarında kredi (660 milyon ABD \$) sağladı. Borç yüklü Virgin Australia'ya, 1,4 milyar A \$'lık bir kredi (880 milyon ABD \$) reddedildi ve daha sonra gönüllü idareye dâhil oldu. Singapur Hava yolları ise 13 milyar dolarlık yardım paketi aldı.

Hava yolu endüstrisi daha önce birçok krizle karşı karşıya kaldı (örneğin 11 Eylül ve 2010 İzlanda yanardağı patlaması).

Ancak bu, hava yollarının şu anda karşı karşıya olduğu ekonomik krizlerin en can yakarıydı. Bazıları soruyor: İyileşebilir mi?





Bu nasıl seyahat ettiğimizi ve yaşadığımızı yeniden şekillendirebilecek ekonomik bir kriz mi? Yoksa her zamanki gibi işe dönmeden önce daha fazla bir duraklama mı olacak? İklim krizi tüm bunlarda nasıl bir rol oynar? İlerideki endüstrinin yeniden başlatılmasında sürdürülebilirlik nasıl olacak? Darren Ellis (Hava Taşımacılığı Yönetimi Öğretim Üyesi) bu soruları endüstrinin yapısına ve tepkisine bakarak ele alıyor. Jorge Guira (Hukuk ve Finans Doçenti) daha sonra kurtarma seçenekleri ve sektör için gelecekteki olası senaryoları araştırıyor. Son olarak, Roger Tyers (Çevre Sosyolojisi Araştırma Görevlisi), endüstrinin iklim değişikliği ile nasıl başa çıktığı konusunda nasıl bir dönüm noktasında olabileceğini değerlendiriyor.

Küresel Bir Sorun

Küresel hava yolu endüstrisinin çoğu şu anda yerde yatmaktadır. Bazı rotalar hâlâ çalışmayı başarıyor ve Çin'de iç hava pazarında kademeli bir toparlanma olduğuna dair kanıtlar olsa da 2020 kesinlikle 2019'un 4,6 milyar yıllık yolcusunu göremeyecek. Her yıl sürekli artan hava yolcu sayılarının uzun vadeli trendi dramatik ve hızlı bir şekilde durma noktasına geldi. Bunun küresel hava yolu endüstrisi için anlamı, terminallerin boş kalması ve uçaklar park alanlarını işgal ettiği için dünyanın dört bir yanında havacılığın vahim durumunun sergilenmesi demektir.

Virüse karşı ağırlıklı olarak ulusal bazlı yanıt verildiği gibi, hava yolu endüstrisi de neredeyse sadece ulusal düzeyde uyarlanmış ve uygulanmış çok çeşitli politika ve uygulamalar görmektedir.

Bu, iyi seçilmiş ulusal politikalar sayesinde bazı hava yollarının



daha iyi ücret alırken diğerlerinin akin edeceği anlamına gelir.

Bunun nedeni, Avrupa'nın çok taraflı tek hava pazarının ötesinde, küresel endüstrinin iki taraflı bir sistem üzerinde sağlam bir şekilde yapılandırılmış hâlde kalmasıdır. Bu ülkeden ülkeye hava hizmeti anlaşmaları (ASA) ağı, temel olarak hükümetlerin her birinin izin vermek istediği hava erişim seviyesini belirlemek için birbirleriyle imzaladığı ticaret anlaşmalarından oluşur.

Avrupa'da bile tek hava pazarı esasen ülke içinde tek bir ulus gibi hareket ederken haricî olarak tek tek Avrupa ülkeleri birçok ülke ile ikili olarak ilgilenmeye devam etmektedir. İkili sistem, hava yolu sahipliği (tipik olarak bir hava yolunun en az %51'i hava yolunun bulunduğu ülkeden insanlar tarafından sahip olunması), ulusal kontrol, tek hava yolu vatandaşlığı ve ev de dâhil olmak üzere bir dizi kural ve kısıtlamaya dayanmaktadır. Bu, hava yollarını tek bir ülkeye veya yetki alanına etkili bir şekilde hapseder.

Bu yapıya rağmen havacılıkta küresel iş birliği, özellikle güvenlik standartizasyonunda güçlü olmakla birlikte ekonomik cephede daha azdır. Bu iş birliğinin çoğu, endüstrinin uzmanlaşmış BM ajansı olan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) aracılığıyla gerçekleşiyor. Bu arada IATA, üye hava yolları adına destek ve lobi yapıyor.

Aynı şekilde, uluslararası birleşmeler ve devralmalar kısmi birleşmelerin Air France / KLM gibi ikili ve çoklu markalar oluşturduğu Avrupa dışında nadirdir. Güney Amerika'daki LATAM Hava Yolları gibi sınır ötesi birleşmelerle tek hava yolu markalarının yaratıldığı yerlerde, ulusal uçak tescili ve diğer kısıtlamalar uygulanmakta, bu nedenle bu açıdan birden fazla hava yolunu yansıtmaktadır.

Sonuç olarak, endüstri mevcut pandemiye yanıt verirken ulusal tepkiler ön ve merkez olacaktır. Tayland ve Singapur gibi tek bir bayrak taşıyıcısının bulunduğu ülkelerde, hükümetlerin havayolu şirketlerinin başarısız olmasına izin vermesi olası değildir.



Birden fazla hava yolunun faaliyet gösterdiği diğer ülkelerde, sonuçlar büyük ölçüde farklılık gösterse bile düz bir yardım ve destek oyun alanı daha olasıdır. Bu, 9/11 ve 2008 küresel mali krizi gibi geçmişin daha V şekilli krizlerinden farklı olarak, tüm havayolu şirketlerinin U şeklinde bir kriz olması muhtemelen hayatta kalacağı anlamına gelmez.

Endüstrinin ulusal yapısı, büyük hava yollarının başarısız olmasının neden nadir olduğunu da vurgulamaktadır. Evet, hava yolları ABD gibi iç hava pazarlarında birleşti ve sonuç olarak bireysel markalar kayboldu, ancak başarısız oldukları için birkaç büyük hava yolu işi bıraktı. 2001'in sonlarında iflas eden Swissair bile kısa süre sonra İsviçre Uluslararası Hava Yolları olarak yeniden ortaya çıktı.

Ve böylece, hava yolu markaları gelip gitse de endüstri onlarca yıldır büyüme yolunda kaldı. Pandemiden kurtulmak zaman alacaktır. Bazı hava yolları başarısız olacak. Ancak endüstrinin yapısında yaygın değişikliklerin meydana gelmesi olası değildir. Tabii ki, insanlar bu pandemi bittiğinde tekrar hava yoluyla seyahat etmek isteyeceklerdir. Hangi hava yolu şirketlerinin hayatta kalması ve hangilerinin gelişmeye devam etmesi büyük ölçüde tek tek ülkelerin ekonomik destek paketlerinin ne kadar başarılı olduğuna bağlı olacaktır.

Kurtarma Şartları

Hukuk ve Finans Doçenti Jorge Guira, krizin küresel sonuçları, ulusal tepkilere sıkı sıkıya bağlı olduğunu ifade etmektedir.

Hava yolu endüstrisi döngüseldir. Zirveler ve Vadiler için kullanılır.



Kurtarma operasyonları hava yolları için defalarca hayati önem taşıyor, bu yüzden birçok ülkede geçmesi gereken bir tür emsal vardır.

Herhangi bir kurtarma işleminde anahtar soru, bunun bir ödeme gücü veya likidite krizi olup olmadığıdır. Ödeme gücü, hava yolunun mali açıdan uygun kalmasının pek olası olmadığı anlamına gelir. Likidite, hava yolu şirketinin nakit akışının tükenme riski yüksek olduğu, ancak desteklenmesi durumunda yakında çözücü olması gerektiği anlamına gelir. Bunu değerlendirmek bazen karmaşıktır.

Nakit hayattır. Maliyet azaltma için süslü bir kelime olan "düzene koyma" yardımcı olabilir. Uçaklar gibi numaralandırılmamış varlıklar satılabilir veya krediler için teminat olarak kullanılabilir.

Ancak birçok uçak genellikle kiralanır, bu yüzden sorunlu olabilir. Mevcut sözleşmeler gözden geçirilmelidir. Yasal olarak bağlayıcı şeyleri belirli bir şekilde yapma (ya da yapmaktan kaçınma) vaatleri olan sözleşmelerin ihlalden feragat edilmesi gerekebilir.

Örneğin uçaklar için kira sözleşmeleri genellikle uçuşların yapılmasını gerektirir ve her zamanki gibi iş şu anda askıya alınır. Diğer anlaşmalar, havaalanlarındaki iniş alanlarını korumak için uçuşları gerektiriyor. Birçoğunun krizde daha önce dehşete düştüğü "hayalet uçaklara" yol açıyor ve bu hâlâ devam ediyor.

Kazançlarla karşılaştırıldığında ne kadar borcun olduğu gibi bazı finansal testler karşılanamayabilir. Bunlar alacaklıları alarma geçirebilir. Bu da tahvilin kredi notlarında bozulmaya ve mali sıkıntıların artmasına neden olabilir. Başka tetikleyiciler de ortaya çıkabilir. Bir finansal sözleşmenin temerrüde düşmesi için genellikle diğer alacaklıların bilgilendirilmesi gerekir. Bu, diğer anlaşmalarda varsayılanları tetikleyerek domino etkisi yaratabilir. Bu nedenle, işletme ve finansal sözleşmeleri yeniden müzakere etmek çok önemlidir. Hava yollarının önce kimin ödeyeceğini seçmesi gerekebilir. Sendikalar mutlu tutulmalı ve diğer paydaşlar iyileşmeye odaklanmalıdır. Bütün bunlar, devlet kurtarma, yardım



ve diğer garantilerin endüstrinin ayakta kalabilmesi için çok önemli olduğu anlamına geliyor. Örneğin ABD'de net işletme zararları ileriye taşınır ve gelirleri korumak ve bunların normale döndüğü zaman bunları vergiden mahsup etmek için kullanılır. Likidite problem ise, asıl mesele zamandır: hava yolu şirketinin ayağa kalkması ve daha normal uçmaya devam etmesi ne kadar sürer? Eğer ödeme gücü sorunsal şirket karşılaştığı talep çöküşünden kurtulamaz. Covid-19 salgını, krizin ne zaman sona ereceğini tahmin etmedeki zorluklar nedeniyle hava yolları için bu kadar dolu bir zamandır. Bu, daha geçici bir likidite krizi mi yoksa daha derin bir ödeme gücü sorunu mu olduğunu belirlemeyi zorlaştırabilir. 11 Eylül'den sonra, hava yolu endüstrisi ABD'de tamamen kapandı. İkiz Kulelerin çöküşünün korkunç sahnelerine tanık olan insanlar bir uçağa binmek için pek istekli değildi. Bu nedenle hükümet güveni yeniden sağlamak için adım atmayı seçti. Ve bunu, hisse senedi düşük ya da düşük fiyatlı bir fiyat-tayken hava yollarına yatırım yapmayı ve tekrar yükselmesini beklemeyi içeren krediler ve kullanılmış varantlar dâhil yardım sunarak başarıyla yaptı. ABD hükümetinin Covid-19 finansal kurtarma paketi bu yaklaşıma paraleldir.

ABD yaklaşımı, büyüklüğü ve ölçeği ve 9/11 davası üzerine inşa edilmiş olması ve mevcut koşullar için değiştirilmiş olması nedeniyle dikkat çekicidir. Bu aynı zamanda, yaklaşımında daha fazla kısıtlanmış olan güçlü serbest piyasa odaklı İngiltere ve Avustralya'nın stratejisine ilginç bir karşı noktadır.

Hava yolu normları, herhangi bir acil durumda gelirlerin% 25'inin

korunması gerektiğini düşündürmektedir, ancak bu yakın zamanda gerçekleşmeme eğilimindedir. Kurumsal kazançlar genellikle yağmurlu bir günde tutulmadı ve şimdi o yağmurlu gün geldi. Bu, klasik bir ahlaki tehlike sorunu yaratır: Birçok hava yolu şirketi başarısız olmak için çok önemliymiş gibi davranır gibi görünür, çünkü sonunda, kurtarılabileceklerine inanırlar. Ve düzenleme aksi hâlde fazlalıkları kontrol altında tutmaz.

Bunu söylemek gerekirse, bazı ABD hava yolları düşük faiz oranları ve çok sayıda kredi kullanılabilirliği nedeniyle son zamanlarda ucuz borç biriktirmektedir. Beş büyük ABD taşıyıcısı, borcunu ödemek yerine, hisse senedi geri alımlarına mevcut paranın %96'sını harcıyor. Birçoğu bu koşullarda hava yollarının kurtarılmasının gerekip gerekmediğini sorguluyor. Temettü ödemeye ilişkin limitler, hisse senedi geri alımı ve diğer şartlar, mart ayında açıklanan daha önceki ABD kurtarma önlemlerinde olduğu gibi burada mantıklı bir şekilde uygulanacaktır.

ABD vakası yararlı bir başlangıç odağı sağlasa da Birleşik Krallık yaklaşımı muhtemelen daha düşük kaynak seviyesi ve daha fazla iklim bilinci seviyesi göz önüne alındığında oldukça etkili olacaktır. Darren'ın daha önce işaret ettiği gibi, bir model herkese uyuyor, ancak bu, ulusal şampiyonları veya millileşmeleri destekleyen diğer yaklaşımlar için yararlı bir karşılaştırmalı çerçeve sunabilir.

İngiltere'nin, British Airways örneğinde olduğu gibi, kısmi kamulaştırılmayı düşündüğü bildiriliyor. British Airways, şimdilik hükümet tarafından desteklenen birçok ödeme paketi ile 35.000 çalışanı istihdam etti. British Airways, li-

kidite için en üst grupta yer aldığı için kiraz anahtar yollara, varlıklara ve şirketlere daha iyi yerleştirilmiş görünmektedir. Virgin Atlantic çökerse boyutu başarısız olamayacak kadar önemli kategorisine girebileceği anlamına gelir. Görünüşe göre kurtarma görüşmeleri devam ediyor, ancak Richard Branson'un açık deniz Birleşik Krallık sakini olarak yaşamı ve Delta'nın %49 hisseye sahip olması potansiyel siyasi bulutları ortaya çıkarıyor. Mevcut kriz koşulları göz önüne alındığında devlet yardımı alması gerekip gerekmediği ile ilgili sorular da ortaya çıkmaktadır.

AB, geçici olarak bir Covid-19 kurallarının gevşetildiğini belirtmesine rağmen bu genellikle yasaktır. Görünüşe göre, eski AB yetkilileri ve diğerlerinin önerdiği gibi hiçbir çevresel bağ eklenmemiş. Sonuç olarak, küresel endüstrinin hayatta kalmayı, sadece hava yollarını ayakta tutmak için değil aynı zamanda daha geniş seyahat ve eğlence ekosistemi için kurtarmalara bağlıdır.

Hava yolu endüstrisinin kilit bir dönüm noktasında olduğu muhakkaktır. Kurtarmaların boyutu ve ölçeği değişecektir. Hükümetin siyasi iradesi ve felsefesi, sermayeye erişim ve endüstrinin kendisinin uygulanabilirliği, bir şirketin tasarruf etmeye değil deşmeyeceğini bildiren anahtar faktörlerdir. Herhangi bir gelecek, iklim riskini azaltırken ekonomik canlılığı koruma öncülüne dayandırılmalıdır. Fakat bütün hükümetler bunu hesaba katmayacak.

Olaylar hızla ilerliyor ve birçok hava yolu yolcularına uçağa binmeden önce Covid-19 testi yaptırıyor. Bu arada easyJet, uçaklardaki sosyal mesafeyi, daha fazla yoldan da olsa daha az yolcu ve daha yük-



sek fiyatla “yoğunlaştırma” politikasının bir parçası olarak görüyor.

Daha uzun vadede, bunun oynaya-bileceği çeşitli yollar vardır. Hepsi krizin süresine ve siyasi, yasal ve ekonomik faktörlerin birleşmesine bağlıdır.

Kurtarma yapısının desteklediği hava yollarının mülkiyeti nispeten istikrarlı kalırken piyasa yapısının değişmeden kalması mümkündür. Her zamanki gibi bu iş senaryosunda, sürdürülebilirlik, daha eski, daha az karbon verimli uçakları emekli olan ve daha iyi olanlarla değiştiren hava yolu şirketleri aracılığıyla kademeli olarak artırı-lacaktır. Ancak bu senaryo muaz-zam bir belirsizliğe tabidir. Ya da artan çevre bilinci, talep kaybı ve yeni yeşil yatırım sayesinde kriz-den sonra sürdürülebilirlik daha

önemli hâle gelebilir. Bu, farklı hızlarda gerçekleşecek ve Avrupa belki de devlet teşvikleri ve ciddi emisyon hedeflemesi yoluyla daha proaktif olacaktır.

ABD geride kalacak, ancak artan paydaş endişeleri nedeniyle bazı ilerlemeler kaydedecek. Bu senar-yoda, talebi karşılamak için seya-hatin bir miktar küçültülmesi söz konusudur ve bu da azaltılmıştır. Artan sürdürülebilir yatırım ortaya çıkar. Kısmi toparlanma nedeniyle yeni bir normal ortaya çıkıyor.

Uzun süreli, ciddi sermaye kıtlığı ve iklim krizi bilincinin varsayım-sal olarak büyük bir değişikliğe yol açması da mümkündür. An-cak hükümetlerin işlerle ilgili endişeleri, çevreyle ilgili endişe-leri ortadan kaldıracaktır. Soldaki ve sağdaki siyasi güçler, araları

düzeltilmeli ve depresyon benze-ri bir senaryoda, sadece yeni bir normalin değil yeni bir dünya-nın da gerekli olduğu konusunda hemfikir olmalıdır. Yaşananlar bir kez daha göstermektedir ki, aynı gemide yaşıyoruz, geminin bir yeri su alırsa hepimiz batırız, benzet-mesinde olduğu gibi tüm dünya olarak “aynı uçakta ve aynı hava-da seyir hâlindeyiz. Havadaki bir “Covid” türbülansı ya da herhangi bir diğer türbülans tüm “dünya uçağını” etkileyecektir.

Pandemisiz, sağlık ve huzur dolu seyahatlerin olacağı, kazasız ve kı-rımsız uçuşların yoğun bir şekilde devam edeceği, havacılık sektö-rünün Boeing ve Airbus gibi uçak üretim devlerinin öngörülerinin de ötesinde tüm dünyada en önemli istihdam kaynaklarından olacağı günler diliyorum.





GÜVENİLİR TEDARİKÇİ PROGRAMI

Günümüzün artan ekonomik talepleri, artan ihracat ve ithalat kalemleri güvenlik için de her geçen gün yeni bir sınav olma-ya devam ediyor. Özellikle havacılığın ve buna bağlı kargo taşımanın artmasıyla, daha verimli bir sistem için yeni uygulamalar gün yüzüne çıkıyor. Bunlardan bir tanesini ele alırsak, güvenilir tedarikçi programı göze çarpıyor.

Bu programın amacı, gerekli teslim sürelerini ve maliyetleri en aza indirerek yatırımcılarının dış ticaret işlemlerini kolaylaştırmaktır. Programlar aynı zamanda uluslararası tedarik zincirinin tüm seviyelerinde en iyi uygulamaları teşvik ederek güvenliği artırmayı amaçlamaktadır. Güvenilir tedarikçi programı, tedarik zincirini güvence altına almak ve ticareti kolaylaştırmak amacıyla şirketler ile gümrük ortaklıkları oluşturmayı da hedefliyor. Bu programlar uluslararası alanda tanınıyor ve dünya gümrük organizasyonu (WCO) standartlarına(SAFE) uyum gösteriyor. Bu program uluslararası alanda tanınır ve dünya gümrük organizasyon standartlarına uyum gösterir ve bu standartları şöyle sıralayabiliriz:

1. Gelişmiş elektronik kargo bilgilerinin uyumu.
2. Bu standartlara(SAFE) katılan her ülke, güvenlik tehditlerini ele almak için tutarlı bir risk yönetimi yaklaşımı uygulamayı taahhüt eder.
3. Kargo üzerindeki bilgilerin eksiksiz olarak içeriği ve bu bilgilerin sistemle tutarlılığı.
4. Çalışanların sistem ile uyumlu çalışması, kargoların düzenlenmesinde hatasız uygulama yapılması.
5. Yetkisiz kişilerin, kargoya müdahale etmesini önleyecek yeterli bir güvenlik katmanı oluşturulması.
6. Yeterli izlenebilir belgelere sahip olmak.
7. Finansal ödeme gücüne sahip olma.

Bu şartları sağlayan operatörden gelen tedarik, daha az incelemeye takılacak veya hiç takılmayacaktır. Bu uygulama bize bazı avantajlar sağlamaktadır. Bu programın en önemli katmanlarından bir tanesi de iç ve dış kalite denetimi ve hesap verilebilirlik olmasıdır. Bu tedarikçiler; kayıtların nasıl tutulduğu, iç kontrol mekanizmaları, kargoların emniyeti ve güvenliği, tesisin güvenliği, personel güvenliği, tedarik zinciri güvenliği gibi birçok alanda soruları yanıtlamak zo-



rundadırlar. Güvenilir tedarikçi; bağlılık, şeffaflık ve iç denetleme gibi konularda gümrük ile mutabık kalırken, gümrük de karşılıklı olarak kolaylaştırma, güven duyma ve hızlandırma gibi kriterlerde tedarikçiye yarar sağlar.

Şirketlere daha düşük teslimat süreleri ve maliyetler sağlayan hakların yanı sıra, güvenilir ticaret ortaklığı statüsü veren programlar, diğer birçok ülkenin benzer programlarının yardımıyla şirketlere uluslararası alanda geniş bir tanınma penceresi sağlar. Bu durum, diğer rekabetler arasında bir pazarlama avantajına neden olur.

Dünyada birçok güvenilir tedarikçi programı bulunmaktadır ve ülkemiz bu ortaklığa bazı anlaşmalarla dâhil olmuştur. Avrupa Birliği ticaret alanı için, Authorized Economic Operator (AEO) ve Amerika Birleşik Devletleri için C-TPAT(Customs-Trade Partnership Against Terrorism) bu standartlar arasında gösterilebilir.

Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT); ABD'nin gümrüklerini denetleyen Customs and Border Protection (CBP) kuruluşunun, tedarikçi firmalarla güvenlik denetimlerini maksimize etmek için oluşturulan bir programdır. Her tedarikçi bu programa dahil olabilmek için, ABD gümrük ve

sınır koruma kurumuyla yakın ilişki içerisinde çalışmak ve bütün koşulları (minimum güvenlik kriterleri) eksiksiz yerine getirmek zorundadır. C-TPAT programına dahil olan tedarikçiler için öncelik verilir ve mümkün olduğunca hızlı işlem yapılır. C-TPAT onaylı tedarikçi, bu onayı alarak şirket kurum itibarını da yükseltmiş olur.

Bu programların avantajlarını şu şekilde sıralayabiliriz:

1. Gümrük denetimlerinde azalma
2. Hızlandırılmış kargo paketleri
3. Transit süresinde azalma
4. Diğer güvenlik öncelikli paketlere odaklanılması
5. Zaman ve maliyet azalması
6. Dünya ticaretinde daha rekabetçi bir konum

Sonuç olarak, güvenilir ticaret programı ülkemize ve tanınan tedarikçi zincirlerine daha verimli bir ticaret sağlamakla birlikte rekabet gücünü de arttırmaktadır. C-TPAT ve AEO, bu anlamda Avrupa Birliği ve ABD için güvenilir tedarikçi programı dahilinde tedarikçi firmalar ile karşılıklı yarar esasına dayanır. Bu programlara tam uyumluluk gösteren firmalar, daha az denetim ve inceleme içerisinde daha güvenli bir ticareti yürütmüş olur, aynı zamanda gümrük kontrol tarafında iş yoğunluğunun azalması beklenir.





TRUSTED TRADER PROGRAMME

Today's increasing economic demands, export and import items continue to be a test in terms of security with each day. Particularly, with the increase of aviation and cargo transportation, various new applications are surfacing for a more efficient system. If we were to select one of these, the most striking system is the trusted trader programme.

The purpose of this programme is to reduce the necessary delivery time and expenses while easing the export procedures for investors. Furthermore, the programmes aim to encourage the best applications at all levels of the international supply chain and thus increase security. The trusted trader programme intends to secure the supply chain and ease trade while forming customs partnerships. These programmes are well recognised in the international arena and are in accordance with the World Customs Organisation (WCO) standards (SAFE). This programme is internationally recognised, is in accordance with the WCO standards and we can list these standards as;

1. The compatibility of developed electronic cargo data

2. Each country that abides by these standards (SAFE) is committed to undertake a viable risk management approach in dealing with security threats.
3. The complete content of data of cargo and its consistency with the system
4. Staff working in complete compatibility with the system and implement all procedures free of errors
5. To form a sufficient security level in the prevention of any unauthorised individuals in dealing with the cargo
6. To acquire sufficient traceability documents
7. To have financial solvency

The supply provided by the operator that is capable of ensuring these conditions will be less likely to be subjected to less screenings or none at all. This application ensures certain advantages to us. One of the most important stages of this programme is the internal and external quality controls and its accountability. These providers are responsible in answering questions in regards to how data is recorded, internal control mechanisms, the security and safety of the cargo, the security of the facility, staff security,



supply chain security and many more areas. While the trusted trader comes to terms with the customs on matters of commitment, transparency and internal control, the customs will be of advantage to the supplier in criterion such as the facilitation, sense of security and speedy process.

As well as ensuring companies of reduced delivery periods and costs, the programmes that provide secure trade partnership status also ensures international recognition to companies with the assistance of various other programmes of different countries. This state leads to an advantage of negotiations between other competitors.

There are numerous trusted trader programmes throughout the world and our country has become included in these partnerships with certain agreements. The Authorised Economic Operator (AEO) for the European Union and C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) for the USA are some of these standards.

The Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) is a programme formed to maximise the security checks of supplier companies of the USA Customs and Border Protection, which inspects the customs of the USA. In order for every supplier to be included within this programme, they are required to work closely with the US Customs and Border

Protection Authority and complete all prerequisites (minimum security criteria) without fail. Those suppliers, who are included in the C-TPAT programme, are given priority and requests are met speedily. The C-TPAT granted supplier also ensures a high standing reputation for the company too.

We can list the advantages of such programmes as follows:

1. A decrease in customs checks
2. Speedy cargo packaging
3. Decrease in transit periods
4. Concentration of other priority security packages
5. Time and cost reductions
6. A more competitive position in the World trade arena

Finally, the trusted trader programme provides our country and recognised supplier chains a more productive trade as well as increasing the competitive powers. Both C-TPAT and AEO, in this regard the EU and USA trusted trader programme, are based on a mutual advantage with the supplier companies. Companies that illustrate a complete accordance with these programmes are able to be subjected to less checks while conducting a safer trading whilst expecting a reduction of workloads on the side of customs controls.





SEKTÖR

Özlem Çapan Özeren

Maltepe Üniversitesi Sivil Hava Ulaştırma Bölüm Başkanı

HAVACILIKTA CİNSİYETÇİ PARADİGMA DEĞİŞİMİ

Sivil Hava Taşımacılığı insanlara ve ticarete yönelik ülkeler arası açık sınır politikasına ihtiyaç duyar. Korumacı ve global ticareti sınırlayan politikalar diğer sektörler gibi sivil havacılık sektörü üzerinde de baskı oluşturmaktadır. Son yıllarda ABD Eski Başkanı Donald Trump'ın Çin'e getirdiği ek gümrük vergileri ve ticari sınırlandırmalar dünya ticareti üzerinde riskler oluşturan bir hal almıştır. ABD'nin getirdiği kısıtlamalara benzer kısıtlamalarla cevap veren Çin Halk Cumhuriyeti'nin yaptırımları ile birlikte her ne kadar Sivil Hava Taşımacılığı bu yaptırımlardan direk olarak etkilenmemiş gözükse de 2019 yılı ve sonraki yıllar için çeşitli riskleri içerisinde barındırmaktadır.



Paradigma kavramı, "belli bir zaman dilimi içinde bir grubun ya da topluluğun düşünme biçimi ve davranışlarını belirleyen bir dünya görüşü, bir yaklaşım biçimi, bir izlenceler bütünü, bir perspektif, bir model" olarak tanımlanıyor. Paradigma kavramını ilk defa kullanıp tanımlayan Thomas Kuhn'a göre, bilimde değişim kesintili ve devrim şeklindedir, belli bir dönem belli bir çalışma alanında egemen olan paradigma (dünya görüşü, model) zamanla gücünü yitirir ve etkisini kaybetmeye başlar, daha sonra bu paradigma yenisiyle yer değiştirir (Kuhn,1970).

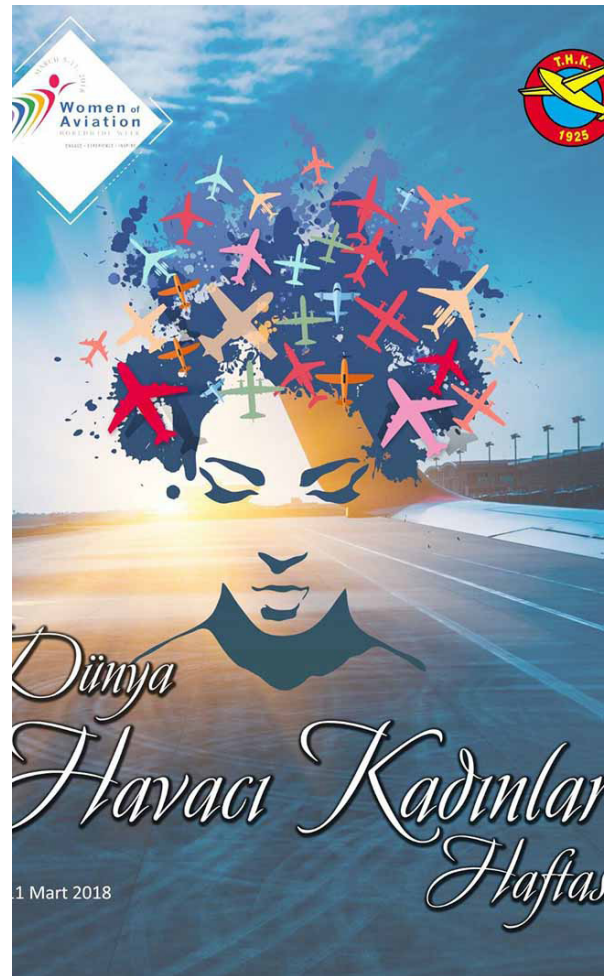
Dünya Havacı Kadınlar Haftası'nın yaklaştığı bugünlerde, havacılıkta cinsiyetçi paradigma değişimine tanıklık ediyoruz. Bu değişim Kuhn'un ifade ettiği gibi hemen gerçekleşmedi ve hala sürüyor. Havacılığın ilk günlerinde birçok insan, kadınlardan iyi pilot olmayacağına inanıyordu. Hatta kadınların uçabilecek kadar cesur veya fiziksel olarak güçlü olmadığı düşünülüyordu. Oysa pilotluk söz konusu olduğunda birçok kadın erkekler kadar hevesli ve yetenekliydi. Havacılık tarihinin başından beri aviatrix olarak adlandırılan bu kadın havacılar, alana önemli katkılarda bulundular. Günümüzde artık etkin uçuş yapmayı belirleyen unsurun cinsiyet değil, uygun performans ve beceriyi gösterebilmek olduğu kabulü geçerli (Çetingüç, 2017). Bununla birlikte kadınların havacılığa katılımını destekleyen paradigma değişimi o kadar kolay değil. Bütün paradigma değişimleri gibi zaman, emek ve mücadele gerektiriyor.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliğinin (IATA)'da bu değişimin en önemli mimarlarından biri olduğunu söylemek yanlış olmaz. 2019 Dünya Hava Taşımacılığı Zirvesi sırasında, Air New Zealand'nın eski CEO'su Christopher Luxon, sektördeki cinsiyet çeşitliliğini artırmak ve havayollarını kadınların karşılaştığı sorunları ele almak konusunda daha fazla sorumluluk üstlenmeye çağırdı. Bu amaçla başlatılan 25by2025, havacılık endüstrisindeki cinsiyet dengesini değiştirmek için küresel bir girişim olarak karşımıza çıkar. 25by2025, IATA üyesi havayolu şirketlerinin 2025 yılına kadar sektördeki kadın temsilini % 25 veya en az % 25'e kadar geliştirmeleri üzerine gönüllü bir kampanyadır. 25by2025 kampanyası, havacılık sektörünü daha cinsiyet dengeli hale getirebilmek için atılan ilk adımdır (IATA,2019).

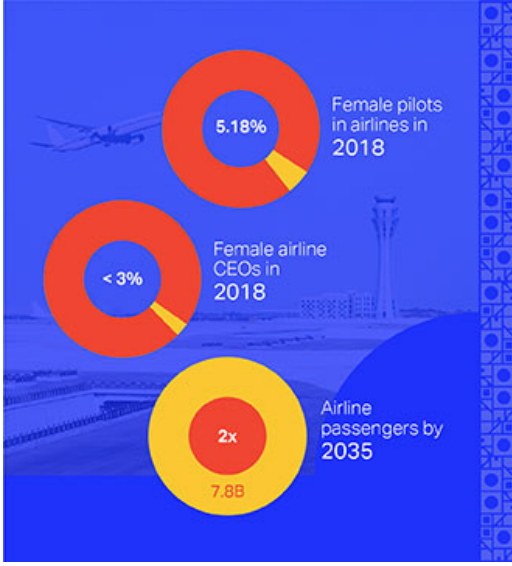
Paradigma değişiminin yönetilebilmesi için öncelikle planlanması ve konulan hedeflerle adım adım yönetilmesi gerekir. Aksi halde sürdürülebilir bir değişimden söz edilemez. Bu amaçla BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinden biri olarak toplumsal cinsiyet eşitliğini sağlamak ve tüm kadınların ve kız çocuklarının güçlendirilmesi olarak belirlendi. 25by2025 Kampanyası da bu kapsamda hazırlanmış genişleyen ve büyüyen havacılık sektörünün ihtiyacı olan

çeşitliliği ve katılımı arttırmayı amaçlıyor. Bu kampanya özünde yapılacak en doğru şey olduğu için değil, endüstrinin gerekliliklerinden biri olduğu için sektördeki cinsiyet çeşitliliğinin iyileştirilmesini hedeflediğini özellikle vurguluyor (IATA,2019). Bununla birlikte eşitlik bugünden yarına sonuçlanacak bir hedef değil. Dünya Ekonomik Forumu (WEF) tarafından yapılan hesaplamalara göre bugünkü koşullar aynı şekilde devam ederse dünyada kadın-erkek ücret eşitliği 217 yıl sonra ancak mümkün olabilecek gibi görünüyor (Şengür,2017).

Kadınlar dünya istihdamında yüzde 39'luk bir payı temsil ederken, 2018'de dünyadaki idari pozisyonların sadece yüzde 27'sinde kadınların yer işgal ettiği görüldü. 2015'te bu oran



yüzde 26 iken sadece % 1'lik küçük bir artış gösterdi. Ayrıca McKinsey "Kadın Meselesi" raporuna göre, "Kadınların yönetim kurulu veya üst yönetim düzeyinde en güçlü şekilde temsil edildiği şirketlerin en iyi performansı gösteren şirketler olduğu görüldü (IATA,2019).



IATA, 2025 yılına kadar sektördeki cinsiyette çeşitlilik ve kapsayıcılık metriklerini %25 veya en az %25'e kadar yükseltmeyi amaçlayan bir kampanya başlattı. Bu gönüllü girişime katılmayı taahhüt eden havayolları, çalışmalarını yıllık olarak IATA'da paylaşacaklar. Dünya Hava Taşımacılığı Zirvesi ve IATA, havayollarının kullanması ve uygulamaların takibi, en iyi uygulama ve fikirlerin paylaşımı için bir forum oluşturacak (IATA,2019).



IATA'nın 25by2025'e bağlı olarak havayolları aşağıdaki konularda taahhütte bulunur:

- Temel çeşitlilik metriklerini yıllık olarak rapor edilmesi
- Kıdemli pozisyonlarda ve az temsil edilen alanlarda kadın sayısını artırmak
- Havayollarından IATA yönetim rolleri için kadın adaylıklarını en az % 25'e çıkarmak
- IATA yönetim rollerine atanan kadın sayısını en az % 25'e çıkarmak için IATA ile birlikte çalışmak.

2025 yılına kadar %25 veya en az %25'e kadar IATA şunları taahhüt eder:

- En iyi uygulamaları paylaşmak için bir forum oluşturmak ve sektör metriklerini yıllık bir güncelleme-de harmanlamak.
- Üst düzey pozisyonlardaki kadın sayısını en az % 25'e çıkarmak
- Etkinliklere, panellere ve konferanslara katılan kadın sayısını en az % 25'e çıkarmak
- IATA yönetim rollerine atanan kadın sayısını en az % 25'e çıkarmak

Cinsiyet eşitliğini istihdam süreçlerine yansıtmak konusunda paradigma değişiminin önemli aktörlerinden olan Türk Hava Yolları (THY), kadın pilot sayısında rekor kırdı. 2006 yılında sadece 6 olan kadın pilot sayısı 2020 itibarıyla 35 kat arttı ve 211 sayısına ulaştı. THY'da görev yapan kadın pilotlar uzun menziller de dahil her uçakta pek çok görevi üstleniyor. THY, eğitimdekiler de dahil 39 kaptan ve 172 de ikinci pilotun bulunduğu dünyada en çok kadın pilotun istihdam edildiği sayılı havayolu şirketlerinden biri haline geldi (Hürriyet,2020).

Ülkemizde havacılık sektöründe çalışanlar arasında cinsiyet dengesinin sağlanması adına mesleklerle erişim, seçim konularında fırsat eşitliği, kadınların eğitime öğretime teşvik edilmesi konularında Sivil Havacılıkta Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme Talimatı(SHT-TCD) yayımlandı(SHGM,2018). Akabinde SHGM kapsamında, Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme Komisyonu (TCDGK) kuruldu. TCDGK, Türk sivil havacılık sektöründe, toplumsal cinsiyet dengesini geliştirmek için toplumsal cinsiyet dengesini izlemek ve gelişimini sağlayacak öneriler geliştirmek, havacılık meslekleri seçiminde cinsler için fırsat eşitliği yaratılmasına yönelik çalışmalar yapmak, özellikle kadınları havacılıkla ilgili alanlarda eğitim ve öğretime teşvik et-



mek üzere kuruldu (SHGM,2018). SHGM tarafından düzenlenmiş ilk ve geniş kapsamlı etkinlik 8 Mart 2018 günü Ankara'da 'Havacılık Alanında Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirilmesi' konulu sempozyum olarak gerçekleşti. 'Dünya Havacı Kadınlar Haftası' ve 8 Mart Dünya Kadınlar Günü kutlamaları için SHGM TCDGK tarafından düzenlenen sempozyum, havacılık sektöründe emek vermiş havacı kadınların katılımıyla 'Kadın Yükselsin!' sloganıyla gerçekleştirildi.

Türk havacılığının 2018 yılı ilk çeyreğinde, kadın çalışan oranı; havayollarında %32 ila %60,4; kargo taşımacılığında %12 ila %15,1; terminal işletmelerinde yaklaşık %25; yer hizmeti kuruluşlarında %19,1 ila %26; ulusal savunma ile destekleyici tasarım/imalat odaklı havacılık kuruluşlarında %8 ila %25 arasındadır. Türk sivil

havacılık kuruluşlarında mesleklerle göre kadın çalışan oranına bakıldığında, kadın personel oranlarının bazı havacılık kuruluşlarında; mühendislerde %30, pilotlarda %3,5, kabin hizmetlerinde %65 ve bakımıcılarda ise %1,7 seviyesindedir. Bu sayılar sivil havacılıkta "Toplumsal Cinsiyet Dengesi" geliştirilmesi konusunda çok daha sistematik bir çaba gerektirdiğini gözler önüne seriyor.

Bununla birlikte ülkemizde bu konu üzerinde son dönemde yapılmış çok sayıda çalışma bulunuyor. Havacılıktaki tüm mesleklerde kadınların katılımını arttırmak üzere özellikle Dünya Havacı Kadınlar Haftası kutlamaları kapsamında SHGM'nin ev sahipliği yaptığı birçok etkinlik yer alıyor. Bunların arasında üniversite öğrencilerinin katılımına yönelik pembe uçak ve hayalle-

rini uçur etkinliklerini sayabiliriz. Maltepe Üniversitesi de bu etkinliklere düzenli olarak katılan üniversitelerden biri. Hatta 08 Mart 2018 tarihinde 300 öğrencinin katılımıyla gerçekleştirilen "Havacılığa Pembe Kat Etkinliği"nin videosu, Maltepe Üniversitesi Meslek Yüksekokulu Pink Paper Plane Yarışması'nda birincilik ödülüne layık görüldü.

Havacılığın kadınların ilgisini çekecek gözde meslekler listesine girmesi için daha fazla etkinlik, daha fazla yazı, daha fazla söylem ve çok daha fazla tanıtım yapılması gerekiyor. Havacılıkta kadınların daha fazla katılımını teşvik eden Hayallerini Uçur gibi etkinlikleri hayata geçirmek için uğraş veren kişi, kurum ve kuruluşlara minnettarız. Bütün havacı kadınların Dünya Havacı Kadınlar Haftası kutlu ve sürdürülebilir olsun.





SAĞLIK

Dr. Rüstem Albayrak

OZON TEDAVİSİ VE HAVACILIK

Ozon gazının ilk keşfedilmesi ve ilgili çalışmaları yaklaşık 1850'li yıllarda Almanlar tarafından olmuştur. O yıllardan sonra ozon gazı ve faydalanma yöntemleri üzerine çalışmalar yoğunlaşarak devam etmiştir. Ozon gazının, güçlü bir dezenfektan olduğu keşfedilmiş ve ilk kullanım amaçları da bu özelliğinden faydalanmak üzerine olmuştur. Birinci Dünya Savaşı yılları zamanında; ilaç, tıbbi yöntem ve imkanlar çok sınırlı olduğundan birçok kişi savaş yaralarından kaybedilmekte idi. Yapılan çalışmalarda ozon gazının, savaş yaralarını iyileştirdiği ve hayatların kaybını önlediği görülmüş ve tıbbi faydalanma yönünde çalışmalara ağırlık verilmiştir.



Bu gelişmeler, teknolojinin ilerlemesi ve bilgi birikimin artması ile bugün Tıbbi Ozon Tedavisi, insan sağlığını koruma ve iyileştirme amacı ile çeşitli uygulama yöntemleri ile birçok durumda kullanılmaktadır. Tıbbi Ozon Tedavisi'nin, insan metabolizması ve vücut fonksiyonlarında ne gibi olumlu etkiler ortaya çıkarttığı bilimsel çalışmalarla ortaya konulmuştur. Bu çalışmalar; ABD, Avrupa Birliği Ülkeleri, Rusya, Çin ve daha birçok ülkede her geçen gün çeşitlenerek artmaktadır. Bugün geldiğimiz noktada gururla söyleyebiliriz ki hekimliğin birçok alanında olduğu gibi ozon tedavisi alanında da araştırma, geliştirme ve uygulama olarak dünyanın birçok ülkesinden daha önde, ilk sıralardadır.

Ozon tedavisi uygulama yolları; kişinin kendi kanıyla yapılan "Majör Oto Hemoterapi, Minör Oto Hemoterapi, Torba uygulamaları, Lokal" uygulamalar şeklindedir.

'Tıbbi Ozon Tedavisi' uygulamalarının, insan vücudundaki etkilerine bakacak olursak temelde iki ana başlık olarak düşünebiliriz:



A Bağışıklık Sistemi Üzerine Olan Etkileri

1. Bağışıklık sistemi (İmmün sistem) üzerine olan uyarıcı etkiyle çok daha güçlü çalışmasını sağlar.
2. Bağışıklık sistemini regüle ederek modülatör etki sağlar. Yani bağışıklık sisteminin düzenli çalışmasını sağlar.

B Vücut Oksijen Sistemi Üzerine Olan Etkileri

Şimdi bu iki ana başlık doğrultusunda konulara biraz daha ayrıntılı değinelim:

Bağışıklık Sistemi Üzerine Olan Etkileri

Bağışıklık sistemi yani immün sistem, her insanın genetik koduyla gelen ve aynen bir bilgisayarın ana kartı gibi düşünülebilecek, değişmeyecek ve yaşam kalitesini belirleyen ana sistemdir. Bahsettiğimiz gibi bağışıklık sistemimizi genetik kodlarımız belirler. Hastalıklara yatkınlığımız, zafiyetlerimiz ya da tam tersi dirençli oluşlarımız ise temelde bağışıklık sistemimize bağlıdır. Bağışıklık sistemimizin getirdiği güçlü yanları ya da zayıf yanları ön plana çıkartan ise genel anlamda çevresel faktörler dediğimiz yaşadığımız hayat tarzıdır. Çevresel faktörler; yetiştiğimiz ailemiz, beslenme ta-



Ozon Tedavisi, vücut bağışıklık sisteminin tüm unsurlarını uyatarak çok daha güçlü çalışmasını ve reüğüasyon fonksiyonu ile de düzenli ve amaca yönelik doğru çalışmasını sağlamaktadır.

zımız ve alışkanlıklarımız, işimiz, yaşadığımız ortam vs gibi birçok faktörden oluşmaktadır. İnsan, anne vücudunda oluşmaya başladığı andan itibaren yaşama adına sürekli mücadele vermektedir. İmmün sistem, yaşama adına her olumsuzluğa karşı direnç göstermekte ve her olumsuzluğu tolere etmeye çalışmaktadır. Fakat bu mücadele sonsuza kadar başarı ile devam edemez. Yani her olumsuzlukla bardak damla damla yavaş yavaş dolar ve günün birinde bir damla bardağı taşırır. Yani sağlık sorunları aşır hale gelir. İmmün sistemin, zaman zaman yetersiz kaldığı, zafiyete düştüğü ya da hedefe uygun olmayan çapraz reaksiyon verdiği durumlarda sağlık sorunları yaşanmaya başlar. Bunlar içerisinde yaşantımızı belirleyen ana unsur, işimiz ve beslenme alışkanlıklarımızdır. Bu nedenle işi, uçmak olan yani hayatını uçarak kazanmak zorunda olanların, beden ve ruhen sağlıkları çok fazlasıyla yük altındadır.

İnsanın günlük yaşamının **Bioritim** adı verilen bir düzeni vardır. Yani vücudun çalışma düzeninde günün 24 saati birbirine eşit değildir. İşte uçucu personelin sağlığını teh-

dit eden en önemli unsur, işin doğası gereği bioritme uygun olmamasıdır. Bu durum, diğer meslek guruplarına göre daha fazla bedenen ve ruhen sürekli ağır travmaya maruz bırakmakta ve yıpranmayı beraberinde getirmektedir. Peki bu duruma karşı ne yapabiliriz? Çözümün, çözüm olabilmesinin en temel özelliği "uygulanabilir" diğeri de "sonuç alınabilir" olmasıdır. Madem ki uçmayı iş olarak yapmanın sağlığımıza getirdiği risklerini biliyoruz o halde korunmak adına tedbirler alarak bunları en aza indirebiliriz. Bunun için de immün sistemimizi mümkün olduğunca güçlü tutmaya çalışmalıyız. İşte Ozon Tedavisi tam da bu amaç için çok önemlidir.

Ozon Tedavisi, vücut bağışıklık sisteminin tüm unsurlarını uyatarak çok daha güçlü çalışmasını ve reüğüasyon fonksiyonu ile de düzenli ve amaca yönelik doğru çalışmasını sağlamaktadır. Uçmanın getirdiği, uyku saati değişiklikleri, yetersiz verimsiz uyuma, yetersiz ve dengesiz beslenme, sürekli farklı basınçlara ve yüksek radyasyona maruz kalma, saatler içinde yaşanan iklim ve saat farklılıkları, çok daha çeşitli enfeksiyon ajanlarına maruz kalma, stabil aile ve yaşam düzeninin olmaması, her zaman farklı insanlardan oluşan çalışma ortamı vb birçok olumsuz faktörün getirdiği ağır yükü en aza indirir.





Oluşabilecek birçok sağlık problemini önler. İmmün sistemin güçlü ve düzenli çalışmasını sağlayarak, kronik hastalıkların oluşmasını ya önler ya da ötelenerek çok daha geç ortaya çıkmasını sağlar. Bu ağır şartlardaki iş temposunun getirdiği bedenen ve ruhen oluşan kronik yorgunluk ve bitkinlik durumunu ortadan kaldırır. Kanın, soluduğumuz her nefesteki oksijeni tutabilme kapasitesini yükseltir. Böylelikle kanımız, çok daha fazla oksijeni tutabilme, dokulara taşıyabilme ve hücresele düzeyde metabolizma sonucu oluşan toksinleri temizleyebilme yeteneğini artırır. Hücresele düzeyde oluşan ve gen kırılmalarına, sağlıksız hücre çoğalmasına neden olan serbest radikalleri yok eder. Bilinen en güçlü anti-oksidanlardan biridir. Yani hücresele düzeydeki bu ve diğer tüm etkileriyle sağlıklı hücre yenilenmesini sağlar. Bu özelliği ile **Anti-aging** özellik gösterir. Kanın akışkanlığını artırır. Bu özelliği gösterirken kanamaya karşı bir savunma mekanizması olan kanama-pıhtılaşma mekanizmasını bozmaz. Böylelikle damar içinde pıhtı oluşmasını engeller. Eğer oluşmuş pıhtı var ise erimesini ve kaybolmasını sağlar. Yani **Anti-trombotiktir**. Kanın, damar duvarına yaptığı basıncı düşürerek, kan basıncının düzenli hale gelmesini ciddi olarak destekler. Pankreas ve insülin metabolizmasını destekleyerek kan şekeri metabolizmasına güçlü olarak destek sağlar. Güçlü bir analjeziktir. Yani ağrı kesici özelliği vardır. Kas-iskelet sistemi, eklem dejenerasyonu oluşmasını engeller. Eğer oluşmuş ise belli oranda geri döndürülmesini ve bu dejenerasyon neticesinde oluşan ağrı, hareket



kısıtlılığı, şişme gibi şikayetlerin giderilmesini sağlar. Hücresele düzeyde etkileri ile vücut enerji metabolizmasının daha verimli çalışmasını sağlar. Sindirim sisteminin çalışmasını düzenler. Sindirim sistemi kaynaklı şikayetlerin (aşırı gaz, şişkinlik, kabızlık, parazit varlığı vb) giderilmesini sağlar. Çok güçlü dezenfektandır. Virüs, bakteri, mantar ve parazitleri yok eder. Damar tıkanmasına ve şeker hastalığına bağlı kapanmayan yaraların tedavisini destekleyen çok güçlü bir unsurdur.

Asıl önemli olan her konuda olduğu gibi özellikle sağlık konusunda, mev-

cudu korumak ve bozulmasını engellemektir. Yoksa bozulduktan sonra tedavi etmek değildir. Korumak, her zaman için en doğal, en kolay, en zahmetsiz, maliyet olarak en ucuz ve en sağlıklı olanıdır. Sağlık bozulduktan sonra tekrar kazanmaya çalışmak en zor, en zahmetli, maliyet olarak en pahalı olanıdır ve genellikle de bozulmamış hali gibi olmaz. İşte, "Ozon Tedavisi"nin de yaptığı tam da budur. Yani vücudun bağışıklık sistemini ve oksijen sistemini hücresele düzeydeki etkileri ile güçlü olarak destekleyerek organ ve fonksiyonların doğru, düzenli ve sağlıklı çalışmasını güçlü olarak destekler.



SURVIVOR MODUNDA HAYAT VE KORONA'NIN FAYDALARI



Dünyamız, İngilizce kısaltmasıyla Co-Vid-19, Türkçemizde ise Korona dediğimiz, yüksek bulaşıcılık özelliği ve ölümcül risk taşıyan virüsle ve de bunun neden olduğu pandemiyle tanışalı bir yılı geçti. Ülkemizde görülmesi veya görüldüğünün resmen duyurulmasının üzerinden de bir yıl geçti. Ama ne uzun bir yıl oldu ve de oluyor, değil mi? Nitekim geçenlerde izlediğim, 2020'nin önemli olaylarını derleyen kısa bir videonun başlığı olarak, çok da isabetli bir şekilde "En Uzun Yıl" seçilmişti. (*)

Pandemi... Yani bulaşıcı hastalık salgını. Bu tıbbi terim de dünyamızda son bir yılın en popüler ve en çok kullanılan kelimelerinden biri olmuştur herhalde. Geçmişte görülen, milyonlarca insanın ölümüne neden olmuş olan veba ve grip salgınları gibi tarihte kaldığı sanılan bir felaketin dehşeti-

ni, dünyamızda yaşayan milyarlarca insana bir kez daha ve çok şiddetli şekilde hissettirdiği bir yıl geçirdik hep birlikte.

Geçirdik diyorum ama henüz geçmiş ve de bitmiş de değil maalesef. Birçok açıdan ve milyarlarca insan gibi bizler için de epeyce zor, kaygı verici ve üzücü gelişme ve haberlerle geçirmekte olduğumuz bu pandemi ve neden olduğu sıkıntılar, kimi tahminlere göre önümüzdeki yazın ortalarına, kimilerine göre de 2022 hatta 2023 yılına kadar sürecek ya da en azından bazı etkilerini azalarak da olsa hissettirmeye devam edecek.

Her ne kadar, başta bu dönemin en popüler simalarından olan Sayın Sağlık Bakanımızın da deyişiyle, aşıların geliştirilmesi ve yaygın şekilde uygulanmaya başlanmasıyla "tünelin ucunda ışık göründü" ise de, çoğumuz artık

pandeminin yol açtığı sıkıntı ve sorunlardan iyice bunalmış durumdayız. Nasıl bunalmayalım ki, yıllardır her türlü konfor, envai çeşit nimet ve sayısız imkanlar içinde sefasını sürmekte olduğumuz o eski "hızlı ve neşeli" hayatlarımız yerini artık neredeyse "survivor modunda" sürdürülen, "ağır çekim" filmler gibi geçen, sıkıntılı ve kasvetli hayatlara bıraktı epeydir. Bazen düşünüyorum da, bugün nadiren de olsa kalabalık bir caddeye çıktığımızda gördüğümüz ve artık kanıksadığımız, hayatın gerçeği haline gelen, herkesin maske ile dolaştığı, tüm mekanların dezenfektan aparatlarıyla dolu hale geldiği, artık çok alışkın olduğumuz görüntüleri, bundan 2 yıl önce bir bilim kurgu filminde görsek, "böyle şeyler ancak filmlerde olur" der, güler geçerdik herhalde...

"Survivor" kelimesini çoğumuz Acun Ilıcalı'nın meşhur TV ya-



rışması ile duymuşuzdur herhalde. İngilizce kökenli ve "survive" (sağ kurtulmak, hayatta kalmak) kelimesinden türetilmiş olan bu kelimenin sözlüklerdeki anlamı; "büyük bir kaza ya da doğal afet gibi, ölüm tehlikesi içeren bir tehlike veya musibeti atlatarak, hayatta kalmayı başaran kimse" olarak veriliyor. Pandemi döneminde hepimiz "survive" edebilmek için mecburen "survivor" moduna geçtik dersek, pek de yanlış olmaz herhalde. Pandemi öncesindeki gibi gezip tozmaları ve eğlenceleri, çok çeşitli sosyal faaliyetleri ve açık hava aktivitelerini bırakın, çok gerekmedikçe evlerimizden dışarı bile adım at-a-maz olduk nitekim.

Halen hepimiz yaşıyoruz benzer sıkıntı ve zorlukları, arife tarif gerekmez de derler ya hani.. Bırakın saatleri ve günleri, bazılarımız için haftalarca ve belki aylarca evden çık-a-madan geçirdiğimiz hayatlarımız oldu. Kendimize ve yakınlarımıza hastalık bulaşma korkusu ve endişesi aklımıza her geldiğinde uyanırken kabus görür gibi olduk neredeyse. Sevdiklerimizi aylarca görememenin üzüntüsü, açık havada bile sürekli maske takmanın verdiği bıkkınlık (ve nefes alma zor-

luğu), bazılarımızın gelirlerindeki yüksek oranlı düşüşler ve bunun yol açtığı ekonomik kaygı, stres ve zorluklar, daha nice sıkıntılar yaşadık ve halen de yaşamaya devam ediyoruz maalesef.

İçimiz karardı, yeter bu kadar mı dediniz? Büyüklerimiz, "Vaki olanda hayır vardır." derler. İnancımızın da bir gereğidir bu aslında. Sabredip, gerekli tedbirleri mümkün olduğunca alıp, kurallara sıkıca uymaya devam edip, gelecekte umudumuzu yitirmeden, sınırsız gücü her şeye yeten Rabbimize (c.c.) dua etmeyi de ihmal etmeyip, bu gaileyi (**) de sağlık ve esenlik içinde atlatacağız inşaallah.

Haa, unutmadan, 'Korona'nın faydaları' demiştik başlıkta değil mi? Espri yapmıyorum inanın. Korona'nın epeyce faydası ve iyilikleri de oldu hepimize diye düşünüyorum samimiyetle. Sağlığın, özgürlüğün, hatta havanın, nefes alabilmenin değerini artık çok daha iyi biliyoruz hepimiz mesela. "Olmaya devlet cihanda bir nefes sıhhat gibi", ne kadar da doğru bir söz imiş yani değil mi? Sevdiklerimizin, ailemizin, dostlarımızın kıymetini de artık çok daha iyi anladık tabii. Çekirdek

ailemiz dışındakileri görüntülü aramalar dışında epeydir pek görmüyorsak da, ne kadar da değerli olduklarını pandemi öncesine göre çok daha iyi anlamadık mı sizce de? Daha somut örnekler vermek gerekirse, örneğin sigara ve nargile gibi tütün mamullerini kullanmayı bırakan çok sayıda tiryaki, diğer muhtelif zararlı alışkanlıklarını ve gereksiz, lüks ve israf denilebilecek harcama ve tüketimlerini sonlandıran belki milyonlarca insan oldu görebildiğim kadarıyla. Bu zararlı alışkanlıkları ve israf boyutunu çoktan geçmiş olan aşırı tüketimi terketmenin ferdi sağlık ve aile ekonomisi açısından faydalarına ilaveten, doğal kaynak ve hammaddelerin azalan tüketimi ve karbon gibi zararlı gaz salınımindaki ciddi düşüşler nedeniyle kendisini biraz olsun toparlayabilen doğa ve bunun olumlu neticeleri de azımsanacak bir kazanım olmasa gerek dünyamız ve biz dünyalılar için, mutabık mıyız?

Üzerinde düşününce çok daha artırılabilir bu fayda ve iyilikleri Korona dostumuzun tabii. Ne dersiniz, sizin aklınıza gelen başkaca bir faydası yok mu mesela?

Afiyet ve esenlik içinde, Korona'sız günlerde en kısa sürede tekrar görüşebilmek temennisiyle...

(*) "En Uzun Yıl: 2020" (Novus Press) videosunun linki:

<https://www.youtube.com/watch?v=GTM5ULM4XRk&feature=-youtu.be>

(**) Gençler için not: Gaile; halledilmesi güç mesele veya zorluk anlamındadır.

İstanbul, 25.03.2021



Ali Yazar *Ali DOĞAN*

ÇAĞRI KAYA

Kimdir?

1 987 yılının Haziran ayında Sivas'ın Kangal ilçesinde dünyaya geldim. Daha henüz 2 yaşında İstanbul'un yolunu tutmuşuz. İlkokulu Ümraniye Hekimbaşı İÖO, ortaokulu Anadolu Hisar İÖO, liseyi Nevzat Ayaz AL'de okudum. Sakarya Üniversitesi Ön Lisans ve Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi Lisans Bölümünü İngilizce hazırlık eğitimi olarak bitirdim. Evliyim ve bir kız çocuğum var. 2009 yılından bu yana Türkiye Futbol Federasyonu'nda (TFF) Faal Futbol Orta (düdük) Hakemi olarak görev yapmaktayım. Bunun yanında amatör futbol lisansım ve plaj futbolu lisansım bulunmaktadır.

Futbola merakımız sokaklardan geliyor, Futbolda futbolcu olamadık ama hakemlik ile sporun bir köşesinden tutmaya devam ediyoruz. Futbol hakemi olunca haliyle hobilerimiz arasında spor yapmak ve koşu büyük yer alıyor. Bunun yanında Türkiye'nin önde gelen çeşitli Sivil Toplum Kuruluşlarında (STK) yardımlaşma ve arama kurtarma alanında yönetim kurulu üyeliğim, mensubiyetim ve gönüllü üyeliklerim bulunmaktadır. 2019'dan bu yana TÜSHAD'da kabin komisyonu yönetim kurulu üyesi olarak Arif Bey önderliğinde Esra Kılıç amirim ile havacılık adına sektöre katkıda bulunmaya ve sektörden bir şeyler öğrenmeye çalışıyoruz. Ayrıca baba mesleği olan ticaretin de ucundan köşesinden bana ihtiyaç duyulduğunda tutmaya çalışıyorum aile işletmemizde.



Eğitim hayatımda Mustafa Kemal Üniversitesinde bir öğrencinin faydalanacağı tüm yurt içi ve yurt dışı programlardan faydalanmaya çalıştım. Sırasıyla 2011 ve 2012 yılları yaz aylarında ABD'de Work and Travel Programı, 2013 yılında İspanya'nın Galiçya Bölgesinde bulunan La Coruña şehrinin Universidad de La Coruña Turismo Bölümünde 6 aylık bir Avrupa tecrübem olacaktı. 6 ay olarak gittiğim Erasmus programım 2 yıl İspanya'da yaşamakla sonuçlandı. Orayı uzunca anlatmak isterim zira insanın hayatında geçirdiği güzel yıllar vardır. İspanya ve orada tanıdıklarım da benim güzel yıllarımdaki güzel insanlardır.

2008 yılında Hatay'da öğrencilik yaparken TFF tarafından her yaştan ve her bölgeden hakem olarak yapılan uygulamaya bir merak ile başvurduk ve olumlu gelen başvuru sonucundan sonra 2 günlük eğitim, yazılı sınav ve atletik teste tabi tutulduk. Burada da başarılı olduktan sonra aday hakem olarak küçük çocukların maçlarında hakemlik yapmaya hak kazandım. İlk maçımı İskenderun'un Karaağaç Mahallesi'nde toprak bir sahada yönettim. Sağ olsun ilk maçım o zaman klasman hakemi olan Harun Kiraz hocamız gelmiş ve bana destek vermişti.



.....

İSPANYA'DA HAKEMLİK YAPAN İLK TÜRK HAKEM olarak kabul edilmiştim. Okula gidiyor, İspanya'yı geziyor, bir yandan kurslara gidiyordum. Burada hakemliğe de başlamıştım. Haftada iki gün idmana gidip 2-3 tane de maç yönetmeye başladım.

Maçın içinde bir sağa bir sola koşuyor, bir hakem ne yapar tam bilmiyordum. Hatta bir ara istemsizce düdük çaldım, çocuklar durdu bana baktılar "Ne oldu hocam?" dediklerinde bir şey yok, devam edelim demiştim. Sonradan öğrendim ki herhangi bir faul veya olay olmadan hakem düdük çalarsa tekrar oyuna hakem atışı ile başlanırmış. Aradan geçen 11 yılın ardından şimdi İstanbul'da en zorlu maçlarda bize verilen görevleri layıkıyla yerine getirmeye, kurullarımızın emeğini boşa çıkartmamaya çalışıyorum.

2013 yılında kazandığım İspanya'da Erasmus programına gelmeden önce Hatay'da futbol hakemliğimin güzel ve yoğun zamanlarıydı. Klasmana terfi etmem gündemdeydi, lakin İspanya'ya gideceğim için hakemliğimi yurt dışı eğitimi sebebiyle dondurmam gerekecekti ve gidersem haliyle klasmanım aynı kalacaktı. Artık sınavları kazanmış ve bu yola girmiştik, İspanya için valizlerimizi topladık. Üniversitemin son yılının son döneminde İspanya'ya üniversiteden üç arkadaşla gittik.

Önce Madrid'de uzun süredir Erasmus öğrencisi olan sınıf arkadaşım olan İbrahim Doğan bizi karşılayacak, sonra bizi şehrimize götürecekti. İspanyolca teşekkür etmekten başka bir şey bilmeden 6 aylık bir eği-

tim-öğretim serüveni başlamıştı bizim için. Valizimi hazırlarken yanıma hakemlik teçhizatlarımı da almak fikrim vardı.

Daha önce yurt dışında hakemlik yapan Türk hakem abilerimizi duyunca gurur duymanın verdiği inançla ben de birçok hakemlik eşyayı yanımda götürdüm. Henüz adımları dahi söyleyemediğim İspanya'da evimizi tutmuş, okulumuza yerleşmiş ve aklımın hep bir ucunda olan La Coruna Futbol Hakemlik Komitesi'nin yolunu tutmuştum. Kendimi ispat etmek için yanımda yardımcı hakem bayraklarımı, düdüklerimi, sarı kırmızı kartlarımı, müsabaka üniformalarımı ve buna benzer eşyalarımı da getirdim.

Ama kabul etmediler. Çünkü ben onlarla İngilizce konuşuyorum, onlar bana yarım yamalak İngilizceleri ile cevap veriyor ve zar zor anlaşıyorduk. "Seni şu an alamayız çünkü müsabakalarda İspanyolca konuşman gerekiyor" demişlerdi. Sanırım haklılar da. Bir cesaret gittiğim komiteden biraz üzgün ayrılışım da Komite Başkanından İspanyolca'yı öğrenirim hakemlik lisansı çıkaracağım sözünü almıştım.

Tabi o günden sonra İspanya maceramda yeni bir sayfa açılmıştı ve günde 1 defa gittiğim İspanyolca kurs sayımı günde 3 kursa çıkartmıştım. Sabah üniversitesinin bize verdiği kurs, öğlen İspanya'da yaşayan Türklerin de yardımıyla kayıt olduğum kurs ve akşam da belediyenin ücretsiz kursu. Bir dönem de belediyenin verdiği kursa hocaya rica etmiştim, "Bir üst seviye kursuna da gelsem derse katılmadan bir köşede sizi dinlesem olur mu diye?" O da kabul etmişti.

Ara ara gidiyor, üst seviyede sadece dinliyordum. İspanya'da hakemlik yapmak kulağa çok hoş geliyordu ve 1 ay sonunda ben tekrar 'Hakemlik Komitesi'ne gittim. Bu sefer onlarla İngilizce değil, giriş seviyesinde İspanyolcam ile konuştum. Komite Başkanı elime bir kâğıtta İBAN uzattı ve "Git buraya para yatır, daha sonra maç üniformalarını almaya geri gel." demişti. Tarifi mümkün olmayan bir şeydi benim için.

İspanya'da hakemlik yapan ilk Türk hakem olarak kabul edilmiştim. Okula gidiyor, İspanya'yı geziyor, bir yandan kurslara gidiyor ve hakemliğe başlamıştım. Haftada iki gün idmana gidip 2-3 tane de maç yönetmeye başladım. Bunun yanında evimi kiraladığım Laura hanıma şakayla karışık "Siz İngilizce bilmiyorsunuz, buraya yurt dışından gelen öğrenciler İspanyolca bilmiyor. Size tercümanlık yapar, hem de kendime harçlık kazanmış olurum. Sizinle çalışmak istiyorum." diye teklifte bulundum ve o da kabul etti. Bunun üzerine sosyal medyada sayfalar açtım. Henüz La Coruna da Erasmus kazanmış öğrenciler ülkelerinden gelmeden önce benim sosyal medyada paylaştığım ev/oda fotoğraflarına bakıyor, benimle irtibata geçiyor, beğenirlerse onları tren istasyonu veya otogardan alıp beğendikleri evlere yerleştiriyordum. Part -time iş gibi bu işleri yapmaya başlamıştım. Bazen sokaklarda arkamda 15-20 kişi ile ev ev dolaşılıyor, öğrenci arkadaşlara yardımcı olmaya çalışıyordum. Tabi bu emlakçılık işi her 6 ayda 1 hafta oluyordu ve öğrenciler dönem başında geliyor, gidiyordu.



.....

Bir dönem de Ayın En Başarılı Hakemi Ödülü almıştım. Bunun yanında İspanya'da hakemlerin La Liga maçlarına ücretsiz giriş yapıp maçları izlesinler diye kart veriyorlardı. Şehirimde olan tüm maçlara gidiyor, İspanyol hakemleri yakından takip ediyordum. Hakemlik hayatımda ve sosyal hayatımda kendimi evimde gibi hissettiren herkese sonsuz teşekkür ediyorum.



Hakemlik, hayatımda büyük yer almaya başlamış ve Hatay'da yükselmediğim klasmana İspanya'da yükselmişim.

Allah bir kapı kapatır bin kapı açar sözünü yaşamıştım. Bir gün sabah uyandığımda bir beyefendi bilmediğim bir numaradan beni arıyor ve Galiçya Bölgesinin çok okunan gazetesinden olduğunu ve benimle rö-

portaj yapmak istediğini söylüyordu. Şaşırdım, sevindim, tabi biraz da korktum. Nasıl yaklaşmam gerektiğini bilmiyordum. En kısa sürede kendisiyle oturdum ve röportajı gerçekleştirdik. Ardından Türkiye'den Milliyet gazetesinden röportaj için görüştük ve orada da röportajım yer aldı. Tabi bunlar gurur verici hatıralardı. Daha çok çalışmam, daha çok idman yapmamı gerektiriyordu.

Bir dönem de Ayın En Başarılı Hakemi Ödülü almıştım. Bunun yanında İspanya'da hakemlerin La Liga maçlarına ücretsiz giriş yapıp maçları izlesinler diye kart veriyorlardı. Şehirimde olan tüm maçlara gidiyor, İspanyol hakemleri yakından takip ediyordum. Hakemlik hayatımda ve sosyal hayatımda kendimi evimde gibi hissettiren herkese sonsuz teşekkür ediyorum.

Havacılık adına henüz bir şey bilmezken Türk Hava Yolları'nın La Coruna'ya çok yakın olan Galiçya'nın başkenti Santiago De Compostela'ya Türk Hava Yolları direkt uçuş başlatmıştı ve havalimanı istasyonunda çalışmak için 2 Türk ihtiyaçları vardı. İspanya'da birçok bölgede restoranı bulunan Mehmet abimizin yönlendirmesi ile görüşmeye iki Türk ile istasyon çalışanı olmaya gittik, lakin işe almadılar. Orada kabin memurluğuna yönlendirildik. Orada da bir iş imkânı olduğu istasyon müdürü tarafından bildirildi. Aklımızın bir köşesinde artık kabin memuru olma fikri vardı. İspanya'da henüz hayatım devam ediyordu, ama bir yandan da memleket sevdası biraz sarmıştı. Aileyi, dostları, yemekleri özlemiştik. 2. yılın sonunda İspanya'da oturum aldıktan sonra ani bir karar ile Türkiye'ye dönmeyi ve kazandığım bu bilgi birikimini ülkemde değerlendirmeyi düşünmüştüm.



Artık dönüş vakti

**İspanya'dan tamamen
ülkeme dönmeye
karar verdiğimde THY,
Santiago - İstanbul
direkt uçuşlarını
kaldırmış ve arada
Bilbao aktarması vardı.
Ülkemizin bayrak
taşıyıcısı firmasını
oralarda reklam
boardlarında görmek
gurur verici bir şeydi.**



İspanya'dan tamamen ülkeme dönmeye karar verdiğimde THY, Santiago - İstanbul direkt uçuşlarını kaldırmış ve arada Bilbao aktarması vardı. Ülkemizin bayrak taşıyıcısı firmasını oralarda reklam boardlarında görmek gurur verici bir şeydi. Artık dönüş vakti geldiğinde herkesle vedalaştım ve 2 yıllık anılar ile valizimi alıp dönüş yaptım. Türkiye Futbol Federasyonu'nda (TFF) yurt dışında hakemlik yapmış Türk hakemler için bir talimatta "Merkez Hakem Kurulunun uygun gördüğü klasmana yerleştirilir." ibaresi bulunmaktaydı. Dilekçe ve evraklarla başvuru yaptım. Gerekli fiziksel, atletik ve görsel testlere girdim. Lakin İspanyolca, İngilizce bilmem ve yurt dışında hakemlik yapmam bir işe yaramamıştı. Klasmanımın bıraktığım yerden devam etmesine karar verilmişti. Bu benim için çok üzücüydü. 2 yıl önce İspanya'ya gitmeden tam üst klasmana terfi edecekken üzerine daha da koyarak geri ülkeme gelmem bir şey ifade etmemiş ve aynı klasmanda kalmam uygun görülüyordu. Belki de eksik bir şeyler vardı.(!) Tabi bu olumsuzluk beni yıldırmadı, aksine daha da hedeflerime odaklandım derken 2015 yılında THY'de kabin memurluğu temel eğitimleri ve ardından uçucu personel olarak işe başlamış-

tım. Artık kabin memuru olarak, bir havacı olarak, şehir şehir ülke ülke gezmeye başladım. 2011 yılında Work and Travel ile okyanus ötesine yolcu olarak gittiğim ilk uçuştaki korku ve heyecanım görevli olarak yurt dışına gittiğim ilk uçuшта yerini sevinç ve mutluluğa bırakmıştı.

Futbol hakemliğinde hafta sonları boş günlerimde bir gün Edirne'de bir gün Ümraniye'de maç yönetirken hafta içi uçuşlara gidiyor, eğitimleri tamamlıyor, hayatıma devam ediyordum. 2016 yılında İstanbul'da en başarılı 21 Hakem olarak İsveç'in Goteborg şehrinde düzenlenen dünyaca ünlü Gothia Cup Kupası'nda hakemlik yapmaya hak kazanmıştım. Gidiş tarihimiz 16 Temmuz 2016 yani 15 Temmuz darbe girişimin hemen ertesi gün olmasından dolayı bu turnuvada yer alamadım. Sanırım hakemlik adına benim için pek olumlu gelişmeler olmuyordu.

İspanya ve Türkiye'de hakemlik farklılıklarından bahsetmek gerekirse İstanbul'daki futbol kalitesi çok yüksek ve dünya çapında yıldız oyuncu ve hakemlerin çıktığı

bir vitrindir İstanbul. İspanya'da bulunduğum şehrin çok büyük olmaması ve futbolda şiddetin çok ön planda olmaması hasebiyle rahat maç yönetmemizi sağlıyordu. Ayrıca İspanya'da maçlara giderken sakal tıraşı olmak ve takım elbise giymek zorunlu değildi. İstanbul'a geldiğimde o rahatlığı bırakmak kolay olmamıştı. Ciddiyet ve disiplin konusunda İstanbul yine öndeydi. Türkiye'de hakemlik FIFA hakemlerimiz ile dünya sahnesinde yerini aldı ve biz genç hakemlere çok güzel bir yol açtı. Şimdi bu açılan yolda çıtaı daha da yükseltilmeye çıkartmak, yeni yabancı diller, fiziksel yeterlilik konusunda kişisel gelişime önem vermemiz gerekiyor.

Havacılık sektörünün dünyada ve Türkiye'de çok hızlı gelişmesi, Türkiye'nin bu platformda ön sıralarsa yer alması çok mutluluk verici. TÜSHAD ailesi olarak ve THY olarak sektöre katkımız gözle görülür şekilde. Salgın TÜSHAD olarak yaptığımız çalışmalarda malesef hızımızı biraz kesti, tuttuğumuz tempoyu biraz bozdu. Eski normale döndüğümüzde daha da güçlü olarak sektöre katkımız büyük olacaktır.



Sivil Havacılar Dergisi Olarak

YENİLENDİK



TUSHAD.org

OLDUK

Tüm Sivil Havacılar Derneği

    / tushadorg