

**AVRUPA BİRLİĞİNE KATILIM SÜRECİNDE
HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİNDE
İNSAN KAYNAKLARININ EĞİTİMİ VE
GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK
STANDARTLARIN ANALİZİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

Osman Nuri SUNAR

Kütahya - 2008

T.C.
DUMLUPINAR ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü
İşletme Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

**AVRUPA BİRLİĞİNE KATILIM SÜRECİNDE
HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİNDE
İNSAN KAYNAKLARININ EĞİTİMİ VE GELİŞTİRİLMESİNE
YÖNELİK STANDARTLARIN ANALİZİ**

Danışman

PROF. DR. AHMET KARAASLAN

Hazırlayan

Osman Nuri SUNAR

200491013119

Kütahya – 2008

Kabul ve Onay

Osman Nuri SUNAR'ın hazırladığı "Avrupa Birliğine Katılım Sürecinde Havayolu ve Havacılık İşletmelerinde İnsan Kaynaklarının Eğitimi ve Geliştirilmesine Yönelik Standartların Analizi" başlıklı Yüksek Lisans tez çalışması, jüri tarafından lisansüstü yönetmeliğin ilgili maddelerine göre değerlendirilip kabul edilmiştir.

.../.../2008

Tez Jürisi

Prof. Dr. Ahmet KARAASLAN (Danışman)

Doç. Dr. Serkan BAYRAKTAROĞLU

Yard. Doç. Dr. M. Kemal DEMİRCİ

Prof. Dr. Ahmet KARAASLAN

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Yemin Metni

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “Avrupa Birliğine Katılım Sürecinde Havayolu ve Havacılık İşletmelerinde İnsan Kaynaklarının Eğitimi ve Geliştirilmesine Yönelik Standartların Analizi” adlı çalışmamın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım kaynakların kaynakçada gösterilenlerden olduğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

23 / 01 / 2008

Osman Nuri SUNAR

ÖZGEÇMİŞ

1975 yılında Tekirdağ'da doğdu. İlk ve Ortaokul eğitimini takiben 1989 yılında Teknik Astsubay Hazırlama Okuluna girdi. 1992 yılında Kara Havacılık Okulu'na girdi ve 1993 yılında Kara Havacı Astsubay olarak mezun oldu. 2003 yılında Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümü'nü bitirdi. Kara Kuvvetleri'nin çeşitli havacılık birliklerinde görev yaptı.

2004 yılı genel atamaları ile Kara Havacılık Okul Komutanlığı, Öğretim Başkanlığı, Teknik Konular Kurulu'na öğretmen olarak atandı ve halen Kara Havacılık Okul Komutanlığı'nda öğretmen olarak görev yapmaktadır.

Evli ve bir çocuk sahibi olup İngilizce bilmektedir.

ÖZET

Havayolu ve havacılık işletmeleri bakım organizasyonlarında yer alan çalışanların, havacılık teknolojisindeki hızlı değişimde yeterliliklerini geliştirme ve farklı hava araçlarının bakım standartlarına uyum sağlamalarında en önemli faktör eğitimidir.

Gerek havacılık sektörünün uluslararası bir nitelik taşıması ve gerekse ülkelerin havacılık alanında yapmış olduğu anlaşmalar gereği uluslararası standartların oluşturulması ve bu standartlara uyum havacılık emniyeti açısından son derece önemli bir konudur.

Ülkemizin AB sürecinde bulunduğu bu dönemde, havayolu ve havacılık işletmeleri bakım organizasyonlarında yer alacak çalışanların, Avrupa Havacılık Standartları çerçevesinde oluşturulmuş bir bakım eğitim organizasyonunda, yine ilgili standartlar çerçevesinde bir eğitim ve gelişim sürecinden geçirilmesi çok yararlı olacaktır.

Bu çalışmanın ilk bölümünde İKY, İKY'nin fonksiyonları ve İKY'de eğitim ve geliştirme ile ilgili kavramlar açıklanarak incelenmiştir.

İkinci bölümde, sivil havacılığın tanımı ve faaliyetleri, sivil havayolu ve havacılık işletmeleri, sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen ulusal ve uluslararası kuruluşlar ile ülkemizde havacılık faaliyetleri hakkında yapılmış yasal düzenlemelerin neler olduğu incelenmiştir.

Çalışmanın üçüncü ve son bölümünde ise; Avrupa Birliğine katılım sürecinde, havayolu ve havacılık işletmelerinde uygulanan hava aracı bakım eğitimi faaliyetlerinin Avrupa Havacılık Standartları'nda uygulanabilmesi için oluşturulması gereken yapı ve süreç incelenerek, değerlendirme ve önerilerde bulunulmuştur.

ABSTRACT

Education is the principal factor for developing technical skills and adapting to various aircrafts' maintenance standards for maintenance department employees of aviation industry in a fast changing technology era.

Both multinational structure of aviation industry and international agreements in aviation area constrain the constitution and realization of aviation standards. These standards are critical in flight safety.

Therefore, education and development of Turkish aviation maintenance workforce will be more effective in maintenance training organizations which utilize European Aviation Standards, in Turkey's process of accession to the European Union.

In this research, we first defined the term of Human Resources Management (HRM), Human Resources Management functions and the terms of Education and Development in Human Resources Management.

In the second part, the definition of Civil Aviation and its operations, civil airways and aviation firms, and national and international aviation regulation institutions and national aviation legalizations are analyzed.

In the third and final part of this study, we proposed a structure and defined the process for aviation maintenance organizations to improve their aircraft maintenance training performance by investigating the European Aviation Standards. The structure and process guide aviation maintenance organizations in appropriating European Aviation Standards which is important in the process of joining European Union.

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar LİSTESİ	xiii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiv
KISALTMALAR	xv
TEZ HAKKINDA	xvii

BİRİNCİ BÖLÜM

İNSAN KAYNAKLARININ EĞİTİMİ VE GELİŞTİRİLMESİ

1.1.İNSAN KAYNAKLARI YÖNETİMİ KAVRAMI.....	2
1.1.1.İnsan Kaynaklarının Tanımı	2
1.1.2.İnsan Kaynakları Yönetimi	3
1.1.3.İnsan Kaynakları Yönetiminin Amaçları, Önemi ve Özellikleri	4
1.2.İNSAN KAYNAKLARI YÖNETİMİNİN FONKSİYONLARI	6
1.2.1.İnsan Kaynakları Yönetiminde Planlama	7
1.2.2.İnsan Kaynakları Yönetiminde Kadrolama	9
1.2.3.İnsan Kaynakları Yönetiminde Endüstri İlişkileri	9
1.2.4.İnsan Kaynakları Yönetiminde Değerlendirme ve Ödüllendirme	10
1.2.5.İnsan Kaynakları Yönetiminde Sağlık ve Sosyal Güvenlik	10
1.2.6.İnsan Kaynakları Yönetiminde Eğitim ve Geliştirme	11
1.3.İNSAN KAYNAKLARI YÖNETİMİNDE EĞİTİM VE GELİŞTİRME.....	12
1.3.1.Eğitim ve Geliştirme.....	12
1.3.1.1.Eğitim.....	14
1.3.1.2.Geliştirme	14
1.3.2.Eğitim ve Geliştirmenin Önemi	15
1.3.3.Eğitim ve Geliştirmenin Amaçları	16
1.3.4.Eğitim ve Geliştirmenin Gerekliliği	17
1.3.5.Eğitim Birimlerinin Örgütsel Yapısı	18

1.3.6.Eğitim ve Geliştirme Süreci.....	19
1.3.6.1.Eğitim ve Geliştirme İhtiyacının Belirlenmesi.....	20
1.3.6.2.Eğitim ve Geliştirmenin Planlanması	20
1.3.6.3.Eğitim ve Geliştirme Programlarının Hazırlanması	21
1.3.6.4.Eğitim ve Geliştirme Bütçesi	22
1.3.6.5.Eğitim ve Geliştirmenin Uygulanması.....	22
1.3.6.5.1.Hizmet Öncesi Eğitim	23
1.3.6.5.2.Hizmet İçi Eğitim.....	24
1.3.6.5.3.İş Başında Eğitim	24
1.3.6.5.4.İş Dışında Eğitim	24
1.3.6.6.Eğitim ve Geliştirme Programlarını Değerlendirme.....	25

İKİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİ İLE SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNİ DÜZENLEYEN KURULUŞLAR

2.1.SİVİL HAVACILIĞIN TANIMI VE FAALİYETLERİ	27
2.2.SİVİL HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİ.....	29
2.2.1.Havayolu İşletmeleri	31
2.2.2.Hava Taksi İşletmeleri.....	35
2.2.3.Genel Havacılık İşletmeleri	38
2.2.4.Uçakla Zirai Mücadele İşletmeleri.....	40
2.2.5.Havacılık Kulüpleri	41
2.3.SİVİL HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİNİN İŞLEVLERİ	41
2.3.1.Yolcu ve Yük Taşımacılığı	42
2.3.2.Zirai İlaçlama ve Yangınla Mücadele	42
2.3.3.Hasta ve Yaralı Nakli	43
2.3.4.Toplumlararası Yakınlaşma	44
2.3.5.Araştırma ve Geliştirme (AR-GE)	44
2.4.SİVİL HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİNİN ÖZELLİKLERİ	45
2.4.1.Hizmet Organizasyonu	45
2.4.2.Açık Sistemler.....	46

2.4.3.Sürekli Hizmet Arzı.....	47
2.4.4.Özellikli Personel ve Sürekli Eğitim Gereksinimi	48
2.5.SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNİ DÜZENLEYEN KURULUŞLAR	49
2.5.1.Ulusal Sivil Havacılık Kuruluşları	49
2.5.1.1.T.C.Ulaştırma Bakanlığı	49
2.5.1.2.Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM).....	50
2.5.1.3.Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)	52
2.5.1.4.Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)	53
2.5.1.5.Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü.....	53
2.5.2.Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşları.....	53
2.5.2.1.Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO).....	54
2.5.2.2.Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (IATA).....	57
2.5.2.3.Federal Havacılık İdaresi (FAA)	58
2.5.2.4.Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC).....	61
2.5.2.5.Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL).....	62
2.5.2.6.Avrupa Havayolları Birliği (AEA)	63
2.5.2.7.Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA)	64
2.5.2.8.Avrupa Havacılık Güvenlik Teşkilatı (EASA)	70
2.6.TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNE YÖNELİK YASAL DÜZENLEMELER	74
2.6.1.Kanunlar	75
2.6.2.Yönetmelikler, Talimatlar ve Genelgeler	75
2.6.3.Taslak Dokümanlar	79

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AVRUPA HAVACILIK KURALLARI ÇERÇEVESİNDE HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİNDE HAVA ARACI BAKIM EĞİTİMİ FAALİYETLERİ

3.1.AVRUPA BİRLİĞİNE KATILIM SÜRECİNDE SİVİL HAVACILIK.....	81
3.1.1.Avrupa Birliğine Katılım Sürecinde Havacılık İnsan Kaynakları	84
3.1.2.Avrupa Birliğine Katılım Sürecinde Havacılıkta Eğitim Standardizasyonu ...	85

3.2.SİVİL HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİNDE BAKIM EĞİTİMİ VE BAKIM EĞİTİMİNE YÖNELİK YASAL DÜZENLEMELER	86
3.2.1.Havayolu ve Havacılık İşletmeleri Açısından Hava Aracı Bakımı	86
3.2.2.Havayolu ve Havacılık İşletmeleri Açısından Hava Aracı Bakım Eğitimi	88
3.2.3.Hava Aracı Bakım Personelinin Lisanslandırılması	89
3.2.4.Hava Aracı Bakım Eğitimi İle İlgili Yasal Düzenlemeler.....	91
3.2.4.1.Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği'nin Düzenlemeleri.....	92
3.2.4.1.1.JAR-147 Approved Maintenance Training/Examinations ..	92
3.2.4.1.2.JAR-66 Certifying Staff Maintenance	93
3.2.4.2.Ulusal Düzenlemeler.....	95
3.2.4.2.1.SHY-147 Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği.....	95
3.2.4.2.2.SHY-66 Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliği.....	96
3.3.AVRUPA HAVACILIK STANDARTLARI (SHY/JAR-147 ve SHY/JAR-66) ÇERÇEVESİNDE HAVA ARACI BAKIM EĞİTİMİ FAALİYETLERİ.....	97
3.3.1.Genel.....	98
3.3.2.Yönetim	99
3.3.2.1.Sorumlu Müdürün Taahhüdü	99
3.3.2.2.Yönetim Personeli	99
3.3.2.2.1.Sorumlu Müdür.....	100
3.3.2.2.2.Üst Düzey Yönetici Personel.....	100
3.3.2.3.Yönetim Personelinin Görevleri ve Sorumlulukları	100
3.3.2.3.1.Sorumlu Müdür.....	100
3.3.2.3.2.Kalite Müdürü.....	101
3.3.2.3.3.Eğitim Müdürü.....	101
3.3.2.3.4.Sınav Koordinatörü	102
3.3.2.3.5.Sınav Sorumluları	102
3.3.2.3.6.Eğitmenler	103
3.3.2.4.Yönetim Personeli Kuruluş Çizelgesi.....	103
3.3.2.5.Eğitmen ve Sınav Görevlileri.....	104
3.3.2.6.Onaylanmış Adresler	104

3.3.2.7.Tesislerin Genel Açıklamaları.....	105
3.3.2.8.Yetkili Otorite Tarafından Onaylanmış Kurslar.....	106
3.3.2.9.Kuruluştaki Değişikliklerin Bildirilmesi.....	106
3.3.2.10.Açıklama ve Birleşik Kullanım Kılavuzlarına Ait Değişiklik Prosedürleri.....	106
3.3.3.Eğitim ve Sınav Standartları.....	106
3.3.3.1.Kursların Organizasyonu.....	107
3.3.3.2.Kurs Materyallerinin Hazırlanması.....	112
3.3.3.3.Sınıfların ve Gereçlerin Hazırlanması.....	113
3.3.3.4.Atölye/Bakım Tesisleri ve Gereçlerinin Hazırlanması.....	113
3.3.3.5.Temel Bilgi ve Pratik Eğitimin Yönetimi.....	114
3.3.3.6.Eğitim Kayıtlarının Tutulması ve Arşivlenmesi.....	114
3.3.3.7.Açıklanmayan Tesislerde Verilen Eğitimlerin Yönetimi.....	114
3.3.3.8.Sınavların Organizasyonu.....	115
3.3.3.9.Sınav Materyallerinin Hazırlanması ve Güvenliği.....	115
3.3.3.10.Sınav Salonlarının Hazırlanması.....	116
3.3.3.11.Sınavların Yönetimi.....	116
3.3.3.12.Temel Pratik Değerlendirmenin Yönetimi.....	116
3.3.3.13.Sınav Kayıtları ve Not Verme.....	117
3.3.3.14.Sınav Kayıtlarının Arşivlenmesi.....	117
3.3.3.15.Açıklanmayan Tesislerde Yapılan Sınavlar.....	117
3.3.3.16.Kurs Sertifikalarının Düzenlenmesi, Kontrolü ve Basılması.....	118
3.3.4.Eğitim Sisteminin Kalite Prosedürleri.....	118
3.3.4.1.Eğitimin Denetlenmesi.....	118
3.3.4.2.Sınavların Denetlenmesi.....	119
3.3.4.3.Sınav Sonuçlarının Analizi.....	119
3.3.4.4.Düzeltilme Faaliyetinin Denetimi ve Analizi.....	120
3.3.4.5.Sorumlu Müdürün Yıllık Denetimi.....	120
3.3.4.6.Eğitmenlerin Niteliği.....	121
3.3.4.7.Sınav Sorumlularının Niteliği.....	121
3.3.4.8.Eğitmenlerin ve Sınav Sorumlularının Kayıtlarının Tutulması.....	122

3.3.5.Eğitim Kuruluşu Ek Dokümanları	122
3.3.5.1.Kullanılan Formların ve Dokümanların Örnekleri	122
3.3.5.2.Her Eğitim Kursunun Müfredatı.....	122
3.3.5.3.Çapraz Referans İndeksi	122
3.3.6.SHY/JAR-147 Bakım Eğitimi Kuruluşu Başvuru Süreci.....	123
3.3.6.1.SHY/JAR-147 Başvurusu	123
3.3.6.2.SHY/JAR-147 Onayma Esas Denetim	123
3.3.6.3.Denetleme Bulguları	124
3.3.6.4.HY/JAR-147 Yetki Belgesinin Düzenlenmesi.....	124
3.3.7.SHY/JAR-147 Onay Geçerliliğinin Devamlılığı.....	125
3.3.8.Onaylanmış Bakım Eğitimi Kuruluşunun İmtiyazları.....	126
SONUÇ VE ÖNERİLER	127
EKLER.....	135
EK-1:Yönetici Personel Onay Formu (JAA Form-4).....	136
EK-2:SHY-147 Kontrol Listesi (EASA Form-22).....	137
EK-3:Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY 66-01).....	143
EK-4:Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-147).....	154
KAYNAKÇA	166
DİZİN	177

TABLolar LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Tablo 1.1.İnsan Kaynakları Yönetimi ve İşlevleri	9
Tablo 1.2.Eğitim ve Gelişimle İlgili Kavramlar.....	15
Tablo 1.3.Yaşam Devrelerinin Her Bir Basamağında Yer Alan Kavramlar.....	15
Tablo 2.1.Türkiye’deki Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Sınıflandırılması	30
Tablo 2.2.Havayolu İşletmeleri	34
Tablo 2.3.Hava Taksi İşletmeleri	37
Tablo 2.4.Genel Havacılık İşletmeleri	40
Tablo 2.5.ICAO Ek (Annex) Dokümanları.....	58
Tablo 2.6.Federal Havacılık Kuralları (FAR)	61
Tablo 2.7.Havacılık Bilgi El Kitabı (AIM)	62
Tablo 3.1.AB Hava Taşımacılığı Düzenlemelerine İlişkin Alt Bölümler	85
Tablo 3.2.SHY/JAR-66 Gereği Kategori ve Alt Kategori Temel Konu Modülleri	109
Tablo 3.3.SHY/JAR-147 Gereği Temel Eğitim Süreleri	110
Tablo 3.4.Modül 8. Temel Aerodinamik	111
Tablo 3.5.Tip Eğitimi Teorik Bilgi İçeriği.....	112

ŞEKİLLER LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 1.1.İnsan Kaynakları Yönetiminin Amaçları	7
Şekil 1.2.İşgücü Planlamasının Sistematiği	10
Şekil 1.3.Eğitim Planlaması Süreci Neye Hedefler?	23
Şekil 2.1.Havacılık Faaliyetlerinin Sınıflandırılması	31
Şekil 2.2.Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Yapısı.....	54
Şekil 2.3.JAA, ECAC, EU ve Eurocontrol Üyesi Ülkeler.....	71
Şekil 2.4.EASA Kurallarının Yapısı.....	75
Şekil 3.1.Önerilen Yönetim Personeli Organizasyon Şeması.....	105

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ACI	Uluslararası Hava Alanları Konseyi (Airports Council International)
AEA	Avrupa Havayolları Birliği (Association of European Airlines)
AIM	Havacılık Bilgi Elkitabı (Aeronautical Information Manual)
AMC	JAA tarafından yayınlanan JAR standartlarını detaylı olarak açıklayan kabul edilebilir uyum halleri(Acceptable Means of Compliance)
AO	Anonim Ortaklık
AŞ	Anonim Şirket
AR-GE	Araştırma Geliştirme
DHMI	Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
DLH	Demiryolu Limanlar ve Hava Meydanları
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
ECAC	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference)
EUROCONTROL	Avrupa Havacılık Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı
FAA	ABD Federal Havacılık İdaresi (Federal Aviation Administration)
FAR	Federal Havacılık Kuralları (Federal Aviation Regulations)
IATA	Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (International Air Transport Association)
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organization)
IEM	JAA tarafından yayınlanan JAR standartlarını detaylı olarak açıklayan açıklayıcı/yorumlayıcı materyal (İnterpretative/Explanatory Material)
İK	İnsan Kaynakları
İKY	İnsan Kaynakları Yönetimi
JAA	Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (Joint Aviation Authorities)
JAR	Ortak Havacılık Kuralları (Joint Aviation Requirements)
MPM	Milli Prodüktivite Merkezi

PY	Personel Yönetimi
s.	Sayfa
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SHT	Sivil Havacılık Talimat
SHY	Sivil Havacılık Yönerge
THK	Türk Hava Kurumu
THY	Türk Hava Yolları

TEZ HAKKINDA

ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ

Günümüzde bilgi bir yandan değer haline gelirken diğer yandan da artan bir hızla değişmekte ve bu değişimde de yeniliklere ayak uydurabilmek gibi önemli bir sorun ortaya çıkmaktadır. Bunun farkında olan işletmeler bünyelerine alacakları veya bünyelerinde buldukları çalışanların niteliklerini geliştirmek çabası içine girmişlerdir. Bu çabada ise ilk yapılacak olan iş, çalışanlara eğitim verilerek, çalışanlarda bilgi, beceri, davranış ve tutumun belirlenen hedefler doğrultusunda geliştirilmesidir.

Her hizmet kendini sürdürme ve düzeyini yükseltme çabası içindedir. Bu çabanın yerine getirilmesinde eğitimin çok önemli bir rolü vardır. Konuya bu açıdan bakıldığında, günümüz işletmelerinin büyük bir çoğunluğunun artık eğitime daha fazla önem verdiği ve bünyelerinde eğitim faaliyetlerini yürütmek için eğitim birimleri kurdukları görülmektedir.

Son yıllarda bilim ve teknolojiye yaşanan önemli gelişme ve yenilikler, havacılık endüstrisini ve işletmelerini önemli ölçüde etkilemiştir. Havacılık alanında yaşanan bu hızlı gelişmeler ile havayolu ulaşımının artması sağlanmış ve Dünya havacılık sayesinde adeta küçülmüştür.

Havacılığın sektör olarak çok özel bir yapıya sahip olması ve doğası gereği uluslararası bir nitelik taşıması, havacılık işletmelerini de kendi amaçları, kültürü ve organizasyon yapılarına uygun, uluslararası kurallar ve standartlar doğrultusunda personel yetiştirmeye zorunlu kılmıştır.

Yukarıdaki açıklamalar bağlamında, ülkemizde havayolu ve havacılık işletmeleri ile diğer havacılık kuruluşlarının hava araçlarına bakım hizmeti sağlayan ünitelerin, insan kaynağı nasıl sağlanmaktadır? Bu insan kaynağının, gerek uçak üretici firmalarının ve gerekse yetkili otoritenin belirlemiş olduğu kurallar doğrultusunda hava araçlarında bakım faaliyetlerini gerçekleştirmeleri için, havayolu ve havacılık işletmeleri bünyesinde nasıl bir eğitim organizasyonu ve nasıl bir eğitim şekli oluşturulmalıdır? Bu eğitim birimleri uluslararası ve Avrupa Havacılık Standartları

açısından nasıl yapılandırılmalıdır? Bu eğitim birimlerinde organizasyon yapılarının ve eğitim şeklinin oluşturulması nasıl bir süreci takip etmelidir?

ARAŞTIRMANIN AMACI

Havacılık işletme ve kuruluşları için; bilgi çağının ağırlığı, havacılığın dinamizmi, değişen teknolojik ve ekonomik koşullar yeni hizmet kavramlarının doğması, bilgilerin çoğalması ve konularda ihtisaslaşmalar; ileri teknoloji ve tekniklere uyum sağlayarak kendini sürekli yenileyen uluslararası standartlarda eğitim almış nitelikli personel ihtiyacını arttırmıştır. Bu da; söz konusu işletmelerin eğitim ihtiyaçlarının artmasına sebep olmuştur.

Bu araştırmada, havayolu ve havacılık işletmelerinin performansında ve uçaklarının emniyetli uçuş yapmasında son derece önemli olduğu düşünülen insan kaynakları eğitim ve geliştirme faaliyetleri ile uygulamalarının incelenmesi. Bu inceleme neticesinde ülkemizde, havayolu ve havacılık işletmeleri uçak bakım organizasyonlarında çalışan personellerin eğitim ve geliştirme süreçlerinin Avrupa Havacılık Standartları'na ulaştırılmasına rehberlik edilmesi amaçlanmaktadır.

ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

Eğitim bir değişim sürecidir. Bu değişim bireylerin bilgi, beceri, yetenek ve davranışlarında görülen gelişimdir. İşletmeler canlı bir organizma gibi sürekli dinamik bir değişim süreci yaşarlar. Bu değişim ekonomik, sosyal, teknolojik ve organizasyonel alanda gerçekleşirken değişime uyarlanmanın en geçerli yolu sürekli ve planlı eğitimidir.

Son yıllarda Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından, havayolu ve havacılık işletmeleri ile uçak bakım organizasyonlarında görev alacak olan onaylayıcı personellerde aranacak nitelikler ve bu personellere verilecek lisanslara ilişkin usul ve esaslar ile ilgili düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır.

Söz konusu düzenlemeler, bu alanda yetiştirilen insan kaynağının uluslararası standartlara uygun biçimde geçişini hedeflemektedir. Bu bağlamda ülkemizde başlatılan düzenlemeleri havacılık alanındaki eğitim faaliyetlerinin uluslararası standartlara ulaşma açısından bir fırsat olarak değerlendirmek zorundayız.

Bu çalışma, Türkiye’de faaliyet gösteren havayolu ve havacılık işletmelerinde etkin bir eğitim yapısının oluşturulması ve işletilmesi açısından oldukça önem taşımaktadır.

Havacılığın uluslararası bir karakter taşıması ve Türkiye’nin Avrupa Birliğine girme sürecinde bulunduğu bu dönemde, Türk Havacılık İşletmelerinin uluslararası standartlara uygun personel yetiştirmesi açısından önemlidir.

Kaynak taraması aşamasında, havayolu ve havacılık işletmelerinde eğitim faaliyetleri ile ilgili çalışma yapılmadığı görülmüştür. Yapılan bu çalışma, literatüre ve sektöre katkı sağlamak açısından önemlidir.

ARAŞTIRMANIN HİPOTEZİ

Geleceğin havayolu ve havacılık işletmeleri, uluslararası havacılık kuralları çerçevesinde oluşturulan yapıları sayesinde, uluslararası bakım standartlarını tam olarak benimseyen ve bu gerekler doğrultusunda gelişen teknolojiye uygun olarak sürekli eğitime tabi tutularak standartlarını her zaman üst seviyede tutan, çalışanlardan oluşacaktır.

Bunu başarabilen işletmeler etkinlik ve verimliliklerini arttırarak, bünyelerinde bulundurdukları hava araçlarına, uluslararası kuralların gerektirdiği standartlarda bakım hizmeti vererek rekabet avantajı sağlayacaklardır.

ARAŞTIRMANIN VARSAYIMI

Her alanda meydana gelen değişimin, havacılık teknolojisi ve endüstrisini de çok derinden etkilediği; Türkiye’nin Avrupa Birliği sürecinde bulunduğu bu dönemde, havacılık alanında faaliyet gösteren işletmelerimizin, çalışanlarını ortak havacılık kuralları çerçevesinde yetiştirmek ve gelişimlerini de bu esaslar doğrultusunda yaparak Avrupa Birliği ülkelerinde uygulanan standartlara uyum sağlamaları gerekecektir.

Türkiye’de havacılık bakımı konusunda istihdam edilen çalışanların; farklı eğitim gereklerine ve standartlarına sahip okul ve alanlardan işe alınarak sektörde çalıştırıldığı varsayılmaktadır.

Havayolu ve havacılık işletmeleri ile kuruluşlarında, Avrupa havacılık gerekleri ile ilgili standartların uygulanması neticesinde ülkemizde havacılık bakım sektöründe çalışanların; bakım gereklilikleri, havacılık emniyeti ve sertifikasyon açısından standart bir hale gelmesi sağlanmış olacaktır.

ARAŞTIRMANIN KAPSAM VE SINIRLILIKLARI

Bu çalışma ile havayolu ve havacılık işletmelerinde uygulanan bakım eğitimi, çeşitli yönlerden incelenmiştir. Bu işletmelerde uygulanan bakım eğitimi, Avrupa havacılık kurallarına uyum ve yeniden yapılandırma çalışmaları kapsamında değerlendirilmesi gereken önemli bir etkidir. Avrupa Havacılık Kuralları'nın Türkiye'de tam olarak uygulanması ile ortaya çıkan değişim sonucu; uçaklara uygulanan bakım kalitesi ve uçuş emniyeti uluslararası standartlara ulaşma açısından önemli bir mesafe kat edecektir.

Bu kapsamda; literatürdeki mevcut kaynak ve çalışmalar incelenerek; Havayolu ve havacılık işletmelerinde uygulanan bakım eğitim faaliyetlerinin, Avrupa havacılık standartlarına ulaştırılması ile ilgili değerlendirme ve öneriler yapılması planlanmaktadır. Ayrıca, organizasyon ve yönetim yapısında yapılması gereken değişikliklerinde incelenerek işletmelere katkı sağlanması hedeflenmektedir.

Çalışmada; Havayolu ve havacılık işletmelerinde uygulanan bakım eğitimi, Avrupa havacılık kuralları açısından ele alınmış olup, bu işletmelerde uygulanan diğer eğitimler araştırmanın kapsamı dışında tutulmuştur.

ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Bu çalışmada; literatür taraması, veri toplama tekniği, kavramsal analiz, karşılaştırmalı analiz tekniği ile çalışanlar ve yöneticilerle yüz yüze görüşme teknikleri kullanılmıştır. Birinci, ikinci ve üçüncü bölümlerde yer alan konularla ilgili verilerin toplanmasında veri toplama tekniği; tanımsal bilgilerin elde edilmesinde kavramsal analiz yöntemi kullanılmıştır. Karşılaştırmalı analizlerde, Uluslararası Havacılık ve Avrupa Havacılık Standartları temel alınmıştır. Literatür taraması esnasında konu ile

ilgili kitap, makale, süreli yayın, tezler, ilgili rapor ve çalışmalar araştırılarak değerlendirilmiştir.

Güvenilir ve ayrıntılı bilgi toplayabilmek amacıyla, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), havayolu ve havacılık işletmelerinin eğitim birimleri ve ülkemizde havacılık eğitimi ile ilgili otorite olan kuruluşların yönetici ve çalışanları ile bire bir görüşmeler yapılmıştır.

Havayolu ve havacılık işletmelerinin bakım eğitimi ile ilgili birimlerinin organizasyon ve yönetim yapısı araştırılarak, sonuçlar ve toplanan veriler incelenmiştir. Bakım eğitim organizasyonlarının mevcut durumunda ne gibi değişiklikler yapılarak Avrupa Havacılık Standartları'na ulaşılacağı değerlendirilmiştir. Bakım eğitim organizasyonlarında, Avrupa Havacılık Kuralları'nın nasıl uygulanması gerektiği incelenmiştir.

Havacılık bakımda hizmet kalitesinin ve uçuş emniyetinin artırılmasının, Avrupa Havacılık Kuralları'na uygun bir eğitim organizasyon yapısının oluşturulmasına bağlı olduğu açıklanmıştır.

TEZ METNİ

BİRİNCİ BÖLÜM

İNSAN KAYNAKLARININ EĞİTİMİ VE GELİŞTİRİLMESİ

1.1.İNSAN KAYNAKLARI YÖNETİMİ KAVRAMI

İşletmeler günümüzün sürekli değişen dünyasında rekabet avantajı elde edebilmek için tüm kaynaklarını mümkün olan en yüksek verimlilikle kullanmak zorundadırlar. Bu bağlamda bir organizasyonun temel girdilerinden biri olan ve diğer girdilerin verimlilik düzeyini de etkileme özelliği bulunan insan kaynağının etkili ve verimli kullanımı büyük önem taşımaktadır (Demir ve diğerleri, 2000, s.7).

İnsan Kaynakları Yönetimi (İKY), örgütün bugün ve uzak gelecekte rekabet üstünlüğü elde etmesini mümkün kılacak insan kaynaklarına sahip olmasını ve insanların, örgütü amaçlarına ulaştıracak şekilde yönetilmesini amaçlar. Bu bağlamda İKY, insan kaynaklarının elde edilmesi, örgütte kalmalarının sağlanması ve performanslarının artırılması için gerekli politikaların, stratejilerin ve programların tasarlanmasını ve yürütülmesini sağlayan bir disiplindir (Bilgin ve diğerleri, 2004, s.1).

1.1.1.İnsan Kaynaklarının Tanımı

Bir örgüt amaçlarına ulaşmak istiyorsa, sadece gerekli kaynaklara sahip olması yetmez, aynı zamanda onları etkin olarak kullanmak zorundadır. Herhangi bir örgütün başarısında kritik role sahip olan İnsan Kaynakları'nın (İK) önemi örgüt içinde ve dışında gün geçtikçe daha da artmaktadır (Şimşek ve Öge, 2004, s.1).

Birçok kaynakta; insan gücü, işgören, işgücü, insan kaynağı gibi farklı sözcüklerin İK anlamında kullanıldığına rastlanılmaktadır (Aldemir, 2001, s.20). İK deyimi, günümüzde organizasyonların mamul ve hizmet üretimi olarak tanımlanan hedeflerine varmak amacıyla kullanmak zorunda oldukları kaynaklardan biri olan insanı ifade etmektedir. İnsan, üretim sürecinin hem olmazsa olmaz nitelikteki bir parçası hem de üretimin aynı zamanda hedefidir. İK terimi bir organizasyonda, en üst yöneticiden en alt kademedeki niteliksiz çalışanlara kadar tüm çalışanları kapsamaktadır. Bu terim organizasyonların bünyesinde bulunan işgücünü kapsadığı gibi organizasyonların dışında bulunan ve potansiyel olarak yararlanılabilecek işgücünü de ifade etmektedir (Kaynak ve diğerleri, 2000, s.15).

İK, işletmenin gereksinim duyduğu diğer kaynaklar ve üretim öğeleri gibi sınırlı yapıda değildir. Sınırsız yetenekleri ve devamlı gelişebilen kapasitesi ile işletmenin amaçlarına ulaşmasında ve kendini değişen çevre koşullarına uyarlamasında önemli bir rol üstlenmektedir (Akyüz, 2001, s.58).

Ayrıca İK, bir organizasyonun işgücünü oluşturan bireylerin bilgi, beceri, yaratıcılık, yetenek, değer, tutum ve davranışlarının tümünü ifade eder. İnsan kaynaklarının nitel ve nicel özellikleri; üretken bireylerin sayısına, yeteneklerine, eğitim ve geliştirme gibi faktörlerle iyileştirilen özelliklerine bağlıdır (Başkan, 2007, s.2).

1.1.2.İnsan Kaynakları Yönetimi

İKY, insan kaynakları ve yönetim terimlerinin birleştirilmesi ile oluşturulmuş bir kavramdır (Sadullah ve Kaynak, 2000, s.15). Yönetim düşüncesi insanlık tarihi kadar eskidir. Tarihi incelediğimizde insanların belirli amaçları gerçekleştirmek amacı ile bir araya gelerek işbirliği yaptığı ortamlarda yönetim konuları hep var olmuştur (Ülgen ve Mirze, 2004, s.21). En basit anlamıyla bir amaca ulaşma yolunda girişilen iş ve eylemlerin toplamı olarak açıklanan (Aşkun ve Tokat, 2003, s.3) yönetim kavramı, başkaları vasıtasıyla işgörme ve önceden belirlenen hedeflere ulaşmanın söz konusu olduğu her durum için kullanılmaktadır (Şimşek, 2005, s.7). Diğer bir yaklaşımla yönetim, organizasyon kaynaklarının etkin ve yeterli biçimde planlanması, örgütlenmesi, koordine edilmesi ve denetlenmesi yoluyla organizasyon amaçlarına erişilmesi olarak da tanımlanabilir (Özalp ve diğerleri, 2000, s.3).

İKY, çoğunlukla bir örgütte işgörenlerin yönetimiyle ilgili olan felsefeyi, politikaları, yöntemleri ve uygulamaları ile genel olarak örgütlerde çalışan bireylerin gereksinimlerinin giderilmesine yönelmiştir. İnsanı temel alan ve onun daha etkin, verimli ve yararlı olması; diğer yandan iş doyumuna sahip ve mutlu olabilmesi için gereken düzenlemelerin tamamını kapsamaktadır (http://www.sosyalbil.selcuk.edu.tr/sos_mak/makaleler.pdf).

İKY, işletmelerin hedeflerine ulaşabilmeleri için gerekli olan işlevleri gerçekleştirecek yeterli sayıda vasıflı elemanın işe alınması, eğitilmesi, geliştirilmesi, motive edilmesi ve değerlendirilmesi işlemlerinin tümünü kapsar (Ylyasov, 2006, s.3).

İKY, örgüt ve çalışanlar arasındaki ilişkileri etkileyen tüm yönetim karar ve hareketleridir. Başka bir tanımda ise; insan kaynakları yönetimi, yönetici ya da operasyonel basamaklarda çalışanların etkinliğinin artırılması için destek faaliyetlerinin düzene sokulmasını amaçlar (Küçük, 2005, s.248).

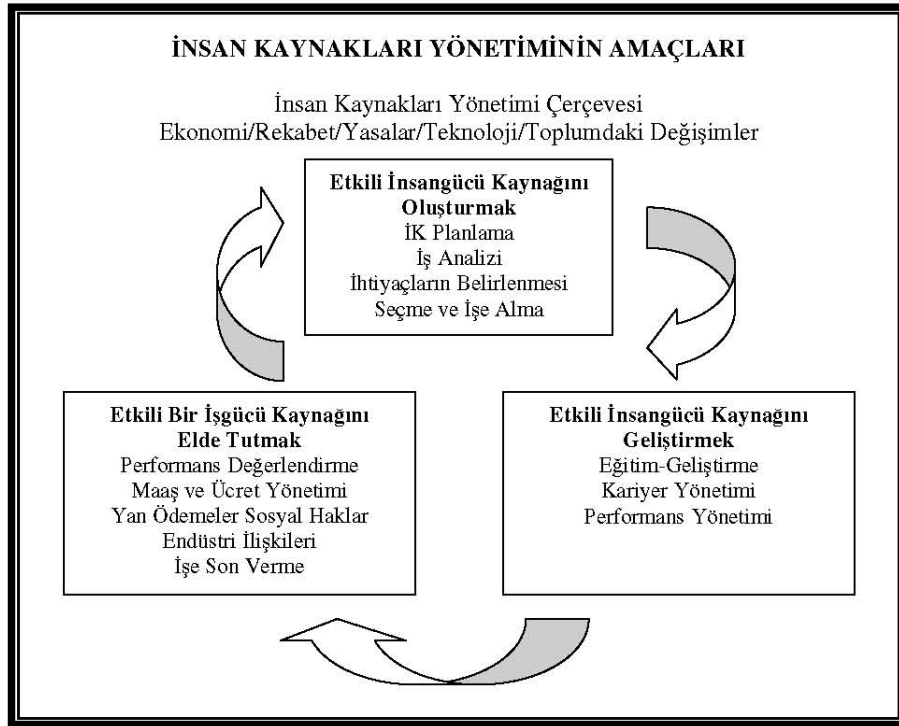
İKY'nin, insana odaklanmış, çalışanların ilişkilerini yönetsel bir yapı içinde ele alan, kurum kültürüne uygun çalışan, politikalarını geliştiren ve bu yönüyle kurum yönetiminde kilit işlev görevi gören bir fonksiyona sahip bulunduğu söylenebilir (Ylyasov, 2006, s.4).

1.1.3.İnsan Kaynakları Yönetiminin Amaçları, Önemi ve Özellikleri

İKY, bugün ve uzak gelecekte rekabet üstünlüğü elde etmesini mümkün kılacak insan kaynaklarına sahip olmasını ve insanların, örgütü amaçlarına ulaştırarak şekilde yönetilmesini amaçlar (Bilgin ve diğerleri, 2004, s.1). İKY de amaçlarına ulaşabilmesi için, tüm İK'nın en doğru, etkin ve verimli bir şekilde kullanılması gerekmektedir (<http://www.canaktan.org/egitim/universite-reform/insan-kaynak.htm>).

Bir işletmede İK'nın yönetilme şekli, o işletmenin amaçlarını etkiler. İşletmelerin süreklilik, rekabetçi üstünlük, karlılık, sosyal sorumluluk ve esneklik gibi temel amaçları vardır. İşletmelerin temel amaçlarına ulaşabilmesi, öncelikle İK'na bağlıdır. İşletmeler amaçlarına ulaşabilmek için İK'nın bilgi, yetenek ve becerilerini akılcı şekilde kullanarak işletmeye olan katkılarını en üst düzeye çıkarır ve insan kaynaklarının işten doyum sağlamalarına katkıda bulunur (Kök, 2006, s.12).

Bir işletmedeki İKY uygulamaları insan sermayesinin oluşmasını ve örgütsel performansın artmasını sağlayan önemli bir etkidir. Böylece İKY, işletme için bir kaldıraç görevi görebilmektedir. Çalışanların etkili bir şekilde yönlendirilmesi ve desteklenmesiyle işletmenin stratejik hedefleriyle uyumlu bir rekabet avantajı elde edilmesi ve bu avantajın korunması sağlanabilmektedir. Stratejik hedefler doğrultusunda iş yapış şekilleri geliştirilerek ve uygulanarak işletmenin değişen koşullara kısa sürede uyması mümkün olabilmektedir. Bunlara ilave olarak etkili İKY ile işletmenin ihtiyaçları karşılanırken çalışanların memnuniyetleri ve yaşam kaliteleri yükseltilebilmektedir (Bilgin ve diğerleri, 2004, s.1).



Şekil 1.1.İnsan Kaynakları Yönetiminin Amaçları

Kaynak: Yağmyr YLYASOV, “Stratejik İnsan Kaynakları Yönetiminin Rekabet Üstünlüğü Sağlamadaki Rolü ve Bir Uygulama”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi SBE, İstanbul, 2006, s.10.

İşletmelerde İK’ya önem verilmesinin en önemli nedenlerinden birisi, organizasyonel değişim için öncü rol üstlenmesidir. İşletme alanında meydana gelen değişimler; toplumsal, kültürel, yasal, eğitimsel ve teknolojiktir. Bu değişimler insan hayatını yakından etkilemektedir. İKY, bahsedilen değişimlerde öncü rol üstlenmeye çalışır. Bazen de bu değişimlerden etkilenir. Bu değişimler, toplumun ve insanın değer yargılarını, beklentilerini, inançlarını etkileyerek onların değişimine neden olur (Sadullah ve Kaynak, 2000, s.17).

İnsan kaynakları yaklaşımı, örgütün insan kaynakları ile, örgütün stratejik planlamasını bütünleştirerek, insan kaynaklarını izole olmuş bir konumdan, entegre olmuş bir konuma getirme özelliği taşımaktadır. Ayrıca, örgütsel ilişkilere bağlı olarak sahip olunan merkezileşmiş yetkileri, hiyerarşik ilişkileri bozmaksızın, ara yönetici konumundaki yöneticilere devrederek, yetki merkeziliğini ortadan kaldıracak bir yönetim anlayışı benimsenmektedir. Bu süreçte personelin inisiyatif kullanılabilmesi için, örgüt içi haberleşmede, doğrudan iletişime imkan veren bir iletişim ağı kurulması hedeflenmekte ve çalışma koşulları, çalışma saatleri, personel değerlendirmesi, iş

planlaması gibi koşullarda gereksiz formaliteleri kaldırarak, katılmalı bir yönetim anlayışını yaygınlaştırmak; her şeyden daha da önemlisi yeteneklerin geliştirilmesi, sürekli eğitim, güdüleme ve işe alma yöntemlerinin belirlenmesi konularını da kapsayacak bir biçimde örgüt kültürünün oluşturulmasında bütün örgüt çalışanlarının katkıda bulunmalarını sağlayacak bir atmosfer oluşturmak, yaklaşımla ilgili olarak vurgulanması gereken en önemli özellikleri arasında sayılmaktadır (Tortop ve diğerleri, 2006, s.14).

1.2.İNSAN KAYNAKLARI YÖNETİMİNİN FONKSİYONLARI

İKY, “herhangi bir örgütsel ve çevresel bir ortamda insan kaynaklarının örgüte, bireye ve çevreye yararlı olacak şekilde, yasalara da uyularak, etkin yönetilmesini sağlayan işlev ve çalışmaların tümü” şeklinde tanımlamıştır (Bayraktaroğlu, 2006, s.5).

İKY'nin iki temel amacı vardır. Bunlar: Verimliliği arttırmak ve iş yaşamının kalitesini yükseltmektir. İKY, bu amaçlara ulaşmak için; İnsan kaynakları planlaması, kadrolama, değerleme ve ödüllendirme, yetiştirme ve geliştirme, endüstri ilişkileri ve koruma gibi fonksiyonları kullanır. Bu fonksiyonlar ve her birinin içinde yer alan çalışmalar Tablo 1.1. deki gibi özetlenebilir (Bayraktaroğlu, 2006, s.5).

Örgütlerde bu fonksiyonları yerine getirme görevi üst yönetimlerin sorumluluğuna bırakılmıştır. Üst yönetimler örgütlerde politikaları ve hedefleri saptayan ve bunları gerçekleştirecek stratejilerin belirlenmesinden sorumlu olan organlardır. Örgüt faaliyetlerinin başarısı bu grubun söz konusu faaliyetlere verdikleri öneme göre değişmektedir. Dolayısıyla üst yönetimin İKY'ne bakışı ve tutumu, bu alanda yerine getirilecek fonksiyonları doğrudan etkileyecektir (Tortop ve diğerleri, 2006, s.22-23).

İşletmelerde İKY'nin temel işlevleri; kurumsal kültürün yerleştirilmesine, çalışanların ilişkilerinde koordinasyon sağlanmasına, işyerinde çalışanların ortak amaçlar etrafında birleşmesine, organizasyonel amaçlar ile bireysel amaçların birlikte irdelenmesine, İK'nın organizasyonel değişime hazır hale getirilmesine, iletişim kanalları aracılığıyla bilgi akışının sağlanmasına, çalışanların en uygun performans düzeyine ulaşmasına, gelecekte organizasyonların gereksinim duyacağı İK'nın hazırlanmasına yardımcı olur (Kök, 2006, s.27-28).

Tablo 1.1. İnsan Kaynakları Yönetimi ve İşlevleri

İnsan Kaynakları Yönetimi ve İşlevleri	
1. Planlama	Planlama ve Programlama İş Analizleri
2. Kadrolama	Personel Sağlama, Seçme ve Yerleştirme, Oryantasyon
3. Değerleme - Ödüllendirme	Değerleme, Temel Ücret ve Maaşlar, Özendirici Sistemler, Yan Ödüller
4. Yetiştirme - Geliştirme	Eğitim ve Yetiştirme, Kariyer Planlaması
5. Endüstri İlişkileri	Toplu Pazarlık, Şikayet Yöntemleri, Örgütlenme
6. Koruma ve Geliştirme	İş Güvenliği, İşgören Sağlığı, İş Yaşamının Kalitesi, Veri Toplama ve Kullanma

Kaynak: Serkan BAYRAKTAROĞLU, **İnsan Kaynakları Yönetimi**, İkinci Baskı, Sakarya Yayıncılık, İstanbul, 2006, s.5.

1.2.1. İnsan Kaynakları Yönetiminde Planlama

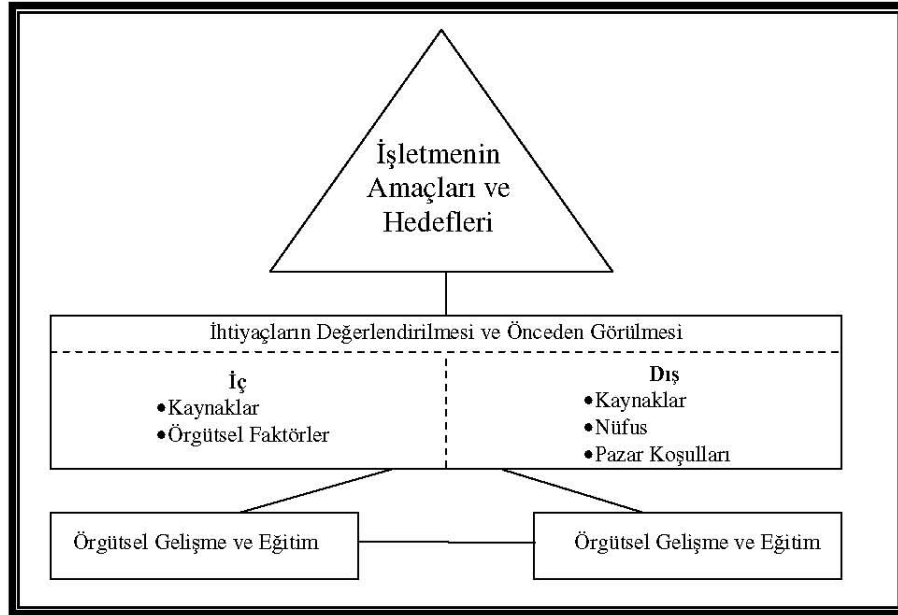
Planlama önceden belirlenmiş bir amacı gerçekleştirmek için en iyi hareket şeklini seçme ve geliştirme niteliği taşıyan bilinçli bir süreçtir (Esen, 1998, s.63). Planlama, günlük kişisel hayattan tüm toplumları ilgilendiren uluslararası etkinliklere kadar her çalışmanın vazgeçilmez bir hareket noktasıdır. İş ve işlemlerin uygulamadan önce zihindeki görüntüsüdür. İşletmelerin temel yönetim işlevlerinden birisi olan ve yönetsel etkinliklerin üzerine bina edildiği altyapıyı oluşturur (Aykaç, 1999, s.93). Planlamayı bir veya birden fazla amaç saptayarak bunlara ulaşmak için gerekli araç ve yolların önceden tayin ve tespiti olarak da tanımlayabiliriz. Planlama, işletme için amaç geliştirme, bu amaçlara ulaşmak için çeşitli alternatiflerin değerlemelerini kapsayan süreçleri içerir (Eren, 2002, s.37).

Planlama, her yönetsel faaliyette olduğu gibi, İKY'de de son derece önemli bir aşamadır. Belirli bir plana uygun olarak yürütülemeyen faaliyetlerin çoğu kez amaca ulaşmaktan uzak olacağı bilinen bir gerçektir. İK planlaması, örgütün amaçlarına ulaşması sürecinde ihtiyaç duyulan niteliklere sahip çalışanların belirlenmesi ile ilgilidir (Şimşek ve Öge, 2004, s.53).

İKY, yönetim etkinliklerinin İK'ya yoğunlaştığı bir süreçtir. Planlama bu sürecin temelini oluşturur. İK'nın planlanması; genel olarak İK'ya ilişkin tahminlerde bulunmak, öngöründe bulunmak, gelen personel gereksiniminin değerlendirilerek gerekli önlemlerin

alınmasını içeren bir hazırlık sürecidir (Fındıkcı, 2000, s.158). Aynı zamanda İK planlaması, çalışanın organizasyona girişini, çıkışını ve organizasyon içi hareketliliğini düzenleyen ve değerlendiren bir süreçtir. İK planlamasının temel amacı, İK'nın etkin kullanımının sağlanmasıdır (Barutçugil, 2004, s.240).

İK planlaması örgütün gelecekte ihtiyaç duyacağı personelin nitelik ve nicelik açısından önceden belirlenmesi ve bu ihtiyacın nasıl ve ne derecede karşılanabileceğinin saptanması faaliyetlerinin tümüdür. İK planlaması örgütün aşırı ya da eksik personelle çalışmasını önler, çevresel değişmelere örgütün uyum sağlayabilmesi için personelle ilgili faaliyetleri yönlendirir (Akmüt ve diğerleri, 2003, s.348).



Şekil 1.2. İşgücü Planlamasının Sistematiği

Kaynak: Nazmiye DEMİR, Dilek BİRBİL, Nevda ATALAY, Şevket YILDIRIM, **İnsan Kaynakları Yönetimi ve Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler**, Milli Produktivite Merkezi (MPM) Yayınları No:635, İkinci Baskı, Ankara, 2000, s.35.

Planlama sürecinde ilk adımı oluşturan işletmenin kısa ve uzun dönemli amaç ve hedeflerin saptanması çok önemlidir. Daha sonra yapılacak planlamada işletme içi kaynakların ve örgütsel faktörlerin analiz edilmesi dış faktörler diyebileceğimiz işgücü piyasasına ilişkin veriler işletmenin yer aldığı sektörün durumu, işgücü temin etmede işletmenin şansı gibi faktörlerin incelenmesi gerekmektedir. Planlamanın temelini

oluşturacak bu bilgilerin sağlıklı ve gerçekçi bir şekilde oluşturulmasından sonra planlama sürecinin esas alanını oluşturan eleman ihtiyacının saptanması, eleman alımı ve organizasyon içinde işgücü performansının yükseltilmesine ilişkin geliştirme programlarının oluşturulması aşaması karşımıza çıkmaktadır. Şekil 1.2.de işgücü planlamasının dinamikleri gösterilmektedir (Demir ve diğerleri, 2000, s.34).

1.2.2.İnsan Kaynakları Yönetiminde Kadrolama

İnsan kaynakları planlaması yapıldıktan sonra, kısaca işletmeye uygun adayların alınması ve yerleştirilmesi süreci olarak ifade edilen İK'nın kadrolanması aşamasına gelinir. İK'nın kadrolanma süreci; personel bulma, seçme, işe yerleştirme ve oryantasyon gibi faaliyetlerden oluşmaktadır. Personel bulma, işe alma sürecinde herhangi bir iş için başvuruların alınmasıdır. Yerleştirme, işe uygun görülen elemanların işe başlatılmasıdır. Personel bulma aşamasında; işletmenin yeni personel gereksinimi belirlenir, hangi pozisyona eleman alınacağı belirlenir, personel bulma kaynakları belirlenir, gerekli ilanlar verilir, duyurularda bulunulur, aranan özellikler belirlenir, ilgili kişilerin başvuruları değerlendirmeye alınır (Fındıkçı, 2000, s.167). Burada amaç, boş pozisyonların ve iş başvurusunda bulunanların en optimal biçimde eşleştirilmesidir (Bayraktaroğlu, 2006, s.10).

1.2.3.İnsan Kaynakları Yönetiminde Endüstri İlişkileri

Endüstri ilişkileri, iş ilişkilerinin içeriği ve düzenlenmesi ile fiziksel kaynakların ve İK'nın kullanımı ve dağılımını etkileyen, işgücünün, işletme ve hükümetlerin stratejik tercihlerine ve kolektif eylemlerine bağlı olan, çatışma, işbirliği ve karşılıklı güç ilişkileri bağlamında incelenmesi gereken bir çalışma alanı olarak tanımlanmaktadır (Başkan, 2007, s.10).

Endüstri ilişkileri üç taraflı (işçi-işveren-devlet) ilişkiler bütünü olup, çalışma hayatı ile ilgili kuralların konulmasında üç taraflı bir güç mücadelesi ve etkileşimi yansıtmaktadır. Endüstri ilişkilerinin konuları arasında kurumsal ilişkiler ağırlık kazanmakla birlikte günümüzde bireyin ön plana çıkmasıyla birlikte çalışma hayatında bireysel ilişki ve bireysel davranışları inceleme alanına alan çalışmalarda yapılmaya başlanmıştır (Başkan, 2007, s.10).

İnsan kaynakları yönetimi ve endüstri ilişkileri, işçi ve işveren arasındaki ilişkinin düzenlenmesinde kendilerine özgü kurum, kural ve prosedürlerden yararlanmaktadır. Bütüncül bir yaklaşıma sahip olan insan kaynakları yönetimi, işletmede içsel işgücü piyasasına yönelik düzenlemeleri; kolektif bir yaklaşıma sahip olan endüstri ilişkileri ise, işletmeye göre dışsal işgücü piyasasına yönelik düzenlemeleri tercih etmektedir (Erdut, 2002, s.99).

1.2.4.İnsan Kaynakları Yönetiminde Değerlendirme ve Ödüllendirme

Başarı değerlendirmesi, personelin kendisinden beklenen görevleri ne derece iyi gerçekleştirdiğini belirlemeye yönelik bir süreçtir. Başarı değerlendirmesinin amaçları genel olarak, değerlendirme ve geliştirme amaçları şeklinde iki ana grupta toplanabilir. Değerlendirme amaçları; ücretlendirme, ödüllendirme, yükseltme, pozisyon düşürümü, işten uzaklaştırma gibi konularla ilgilidir. Geliştirme amaçları ise; yönetici geliştirme, başarının geliştirilmesi, geribildirim gibi süreçlerle ilgilidir (Kök, 2006, s.36).

İK seçiminde ve eğitiminde gösterilen özene karşın, tüm çalışanların aynı performansı göstermesi beklenemez. İnsanların doğuştan gelen yetenekleri, işe karşı gösterdikleri ilgi ve uyum gibi özellikleri çoğu zaman farklılıklar gösterir. İKY; çalışanlar arasındaki bu farklılıkları izlemek, ölçmek ve belirli kriterlere göre değerlendirmek zorundadır. Bu nedenle işletmelerde sağlıklı bir başarı değerlendirmesi yapabilmek için performans değerlendirme yöntemine başvurulabilir (Sabuncuoğlu, 2000, s.159).

Performans değerlendirme, çalışanların kendilerine verilen görevleri ne kadar iyi yaptıklarına ilişkin ölçme ve değerlendirme çalışmalarını kapsamaktadır (Ylyasov, 2006, s.57). Beklenen ya da mükemmel düzeyde performans gösteren personelin bu performans düzeyinin korunması ya da geliştirilmesi gerekir. Bu amaçla personelin yönlendirilmesi, güçlendirilmesi, kariyerinin planlaması, geliştirilmesi ve ödüllendirilmesi gerekir (Bilgin ve diğerleri, 2004, s.155).

1.2.5.İnsan Kaynakları Yönetiminde Sağlık ve Sosyal Güvenlik

21 nci yüzyıla girerken ülkelerin en büyük sermayelerinin yetişmiş insan gücü olduğu gerçeği tartışmasız kabul edilmektedir. Bu nedenle daha nitelikli, daha verimli ve

etkin çalışan, daha eğitimli insan gücü yetiştirebilmek için büyük yatırımlar yapılmaktadır. Ancak gelişen teknoloji ve sanayileşme ile birlikte iş yerlerindeki kötü çalışma koşulları işgören sağlığı ve iş güvenliğini ve buna bağlı olarak da toplum sağlığını tehdit eder hale gelmiştir. İş kazaları ve meslek hastalıkları sonucu çok zor yetişen, büyük emek harcanan verimli ve nitelikli insanlar kaybedilmektedir (Bilgin ve diğerleri, 2004, s.223).

Sağlık ve güvenlik, çalışanların beden ve ruh sağlığını korumak, çalışanın iş akışında meydana gelebilecek durumlara karşı gerekli önlemleri almak, tatil, sigorta, emeklilik, doğum izni, emeklilik yardımı, hastane yardımı gibi yan hakları sağlamaktır (Bayraktaroğlu, 2006, s.12).

Son yıllarda İKY alanında risk ve tehlikelerin azaltılması için işletmelerin çok ciddi çalışmalar yapması dikkat çekicidir. Eğer işletmeler ekonomiklik, verimlilik ve karlılık alanlarında İK'nı mekanik bir araç olarak algılamıyorsa, İK'na değer vermenin bir göstergesi olan işgören sağlığı ve iş güvenliği konularında ciddi önlemler almalıdırlar. İK'nın çalıştığı her ortam, tehlike ve risklerden arındırılmış olmalıdır. (Sabuncuoğlu, 2000, s.261-263).

İnsan kaynaklarının çalışanı koruma ve tutmasının sadece iş çevresiyle kalmadığını aynı zamanda işletme dışında da gereken önlemleri aldığını görüyoruz. Bunun için çalışanın sağlık ve güvenlik gereksinimlerinin yanı sıra kendisine ve ailesine yönelik sosyal hakların da sağlanması İKY tarafından amaçlanır (Bayraktaroğlu, 2006, s.12).

1.2.6.İnsan Kaynakları Yönetiminde Eğitim ve Geliştirme

Küreselleşme süreci ile birlikte ortaya çıkan her alandaki hızlı değişme ve gelişmeler, iş örgütlerinin yoğun rekabet ortamı içerisinde kalmalarına neden olmuştur. Böyle yoğun bir rekabet ortamı içerisinde olan iş örgütlerinin gerek varlıklarını koruyup sürdürebilmeleri, gerekse de rekabet güçlerini koruyup arttırabilmeleri oldukça önemli bir konudur. Tüm bu amaçlara ulaşabilmek ise niteliksiz çalışanlar ile değil, iyi eğitilmiş, örgütü ile bütünleşmiş ve sürekliliği olan insan kaynağının eğitimi ve geliştirilmesiyle mümkün olacaktır. Bu ve benzeri nedenler ile artık günümüzde iş örgütleri, sahibi

oldukları İK'nın bilgi, yetenek ve becerilerini artırma ile geliştirmenin önemini idrak etmiş durumdadırlar. Eğitim ile geliştirme, ulaşılmaması gereken bir sonuç olarak değil, örgütlerin stratejik amaçlarını gerçekleştirmede kullandıkları önemli bir araç olarak dikkate alınmalıdır (Şimşek ve Öge, 2004, s.213).

Çalışanların işletmeye girişinden ayrılıncaya kadar geçen sürede, performanslarının artırılması için yönetimce girişilen çabaların tümü eğitim ve geliştirme işlevinin tanımı içinde yer alır (Bayraktaroğlu, 2006, s.11). Çoğu kez birbirlerinin yerine kullanılabilmesine rağmen eğitim ve geliştirme kavramları arasında bazen bir ayırım yapıldığı da olur. Buna göre eğitim, daha ziyade mevcut iş ve görevler için ihtiyaç duyulan bilgi ile beceriye sahip insan kaynağını elde etmede tasarlanır. Diğer yandan geliştirme, bugünden çok yarını daha uzun vadeli bir dönemi öngörmekte geleceğin iş ile görevlerine dönük öğrenmeyi kapsamaktadır. Kısaca, çalışanları değişen ve büyüyen örgüte ayak uydurmaları konusunda hazırlar. Dolayısıyla birlikte kullandığımız eğitim ve geliştirme; çalışanın işini etkin bir biçimde yapma yeteneğini arttırarak şu anki ve gelecekteki performansını iyileştirme yönündeki herhangi bir girişim ya da eylemdir (Şimşek ve Öge, 2004, s.213).

1.3.İNSAN KAYNAKLARI YÖNETİMİNDE EĞİTİM VE GELİŞTİRME

Günümüzde teknolojinin gelişme hızının artması, makineleşme ve otomasyonun kullanımındaki gelişmeler, eğitimin önemini daha da arttırmıştır. Gelişmekte olan ülkelerde genellikle geleneksel üretim biçimi ile modern teknolojinin yer aldığı üretim biçiminin birlikte görülebilmesi, eğitimi, bu ülkeler için daha da önemli hale getirmiştir. Bu tür ülkelerde personel; gelişmiş ülkelerdeki teknolojiyi aktaracak bilgiye sahip olmak ve kendi teknolojisini oluşturabilecek bilgiyi, yeteneği geliştirebilmek gibi önemli işlevlere sahiptir. Dolayısıyla insan kaynağının eğitimi, bir taraftan çalışanların eski yeteneklerini günün koşullarına uygun duruma getirmeyi diğer taraftan da onlarda yeni beceriler geliştirmeyi hedeflemek zorundadır (Tortop ve diğerleri, 2006, s.137).

1.3.1.Eğitim ve Geliştirme

Bir insanın gelişimini tamamlamasında en önemli etkenlerden birisi eğitimidir. Birey var olan değerlerini, bilgilerini eğitimle en üst noktaya taşımak ister. Bu bireysel

istek artık organizasyonlar içinde geçerlidir. Eğitim bir değişim sürecidir. Bu değişim bireylerin bilgi, düşünce, yetenek ve davranışlarında görülen gelişimdir. İşletmeler canlı bir organizma gibi sürekli dinamik bir değişim süreci yaşarlar. Bu değişim ekonomik, sosyal, teknolojik ve organizasyonel alanda gerçekleşirken değişime uyarlanmanın en geçerli yolu sürekli ve planlı eğitimidir (Bilgin ve diğerleri, 2004, s.97).

Tablo 1.2.Eğitim ve Gelişimle İlgili Kavramlar

Kavram	Maksat	Nerede
Yetiştirme	Hayata hazırlama	Eğitim kurumları, aile ve sosyal çevre
Eğitim	Zihni şekillenme sağlamak	Eğitim kurumları
Öğrenme	Bilgi seviyesini, davranışlarını, hünelerlerini geliştirmek	Her yer
Geliştirme	Kabiliyetleri artırma	Her yer
Çalışanların Eğitimi	Şu anki iş için eğitim	İşbaşı ve iş dışı
Çalışanların Gelişimi	Kariyer için eğitim	İşbaşı ve iş dışı

Kaynak: Oya, Yavuz, "Emplotee Training & Development and Suggestable Practices Based On Research", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul, 2002, s.3. Yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 1.3.Yaşam Devrelerinin Her Bir Basamağında Yer Alan Kavramlar

Yaşam Devreleri	Yetiştirme	Eğitim	Öğrenme	Çalışanların Eğitimi	Çalışanların Gelişimi
Doğum					
Çocukluk Dönemi	X	X	X		
13 ile 19 yaş arası	X	X	X		
Yetişkin	X		X	X	X
İleri Yetişkin	X		X	X	X
Emeklilik	X		X		
Ölüm					

Kaynak: Oya, Yavuz, "Emplotee Training & Development and Suggestable Practices Based On Research", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul, 2002, s.3. Yararlanılarak hazırlanmıştır.

Eğitim, çalışanların gelecekteki iş kariyerlerini geliştirmek için bir temel oluşturur (Yavuz, 2002, s.3). Tablo 1.2. de ve Tablo 1.3. te eğitim ve gelişimle ilgili kavramlar ile bu kavramların yaşam devreleri ile ilişkisi açıklanmıştır.

Günümüzde, konumu ve işi ne olursa olsun tüm kişilerin ve kurumların eğitim ve geliştirme ihtiyaçları giderek artmıştır (Bilgin ve diğerleri, 2004, s.97). Eğitim ve

geliştirme; çalışan açısından iş ile ilgili davranışı öğrenmeyi kolaylaştırmak için örgüt tarafından planlanmış çabadır (Şimşek ve Öge, 2004, s.213).

1.3.1.1.Eğitim

Eğitim, bilgi ve becerinin sonunda meydana gelen bir olgu olup, insan davranışlarını olumlu yönde değiştirme sürecidir (Gedik, 2003, s.4). Diğer bir anlatımla da eğitim, genel anlamda bilgi verme, yetenek ve becerileri geliştirme süreci olarak tanımlanmaktadır (Bayraktaroğlu, 2006, s.77).

Eğitim, bireyin davranışında kendi yaşantısı yoluyla ve kasıtlı olarak istendik değişme meydana getirme sürecidir. Bu tanımın hedefi eğitimle değiştirilecek olan bireyin davranışdır. Davranışın değişmesi ancak bireyin yaşantısı yoluyla olabilir. Bu durumda eğitimin niteliğini oluşturan dört durum ortaya çıkmaktadır (Başbabaoğlu, 1997, s.9):

- Eğitim, eğitilen bireyde istenilen davranışı kazandırma işidir.
- İnsan bir davranışı ancak yaşayarak edinebilir.
- Eğitilen kişide oluşturulacak davranış önceden saptanan hedeflere uygun olmalıdır.
- İnsanda davranışın oluşturulabilmesi, planlanmış bir eğitim sürecinden geçmesine bağlıdır.

Bu bağlamda eğitim, insanoğlunun bugünkü ve yarınki yaşamına bir müdahaledir. Eğitim, bir uyum sürecidir. Davranış değişikliği yaratılmasıdır. Bir toplumun yarınını oluşturan bir süreçtir (Taşkın, 2001, s.18).

1.3.1.2.Geliştirme

Geliştirme, personelin becerilerini, bilgi ve tutumlarını sistematik bir şekilde olumlu yönde değiştirerek şimdiki ve gelecekteki işinde daha başarılı olmasını sağlamaktır. Personelin daha önce eğitimle edindiği bilgilerine yenilerinin katılmasıyla gelişim meydana gelmektedir. Bu durumda eğitim ve geliştirmenin birbirini tamamlayan birer kavram olduklarının göstergesidir. Amaç açısından bakıldığında eğitim, kişiye bir

geçim sağlamak amacıyla değil, onu genel olarak yaşama hazırlamak amacıyla verilirken yetiştirme de mesleki bir amaç vardır (Bayraktaroğlu, 2006, s.77). İnsan kaynaklarının geliştirilmesi, insanların var olan yeteneklerinin, onlara yetişmeleri için yardım ederek ve kendi yeteneklerinden ve becerilerinden daha etkili biçimde yararlanmaları sağlanarak artırılması ve geliştirilmesi ile ilgilidir (Canman, 2000, s.124).

İşgören yeteneklerinin geliştirilmesi; yeni oluşan iş kollarına uyumluluk sağlamak, teknik, ekonomik, ve sosyal gelişmeleri göz önünde bulundurarak şartlanmış iş gereklerini ve işgören yeteneklerini günün modern anlayışına uygun biçimde değiştirmek ve geliştirmek anlamını taşımaktadır. Geliştirme ile daha önce eğitim yoluyla kazanılmış bilgilerin tamamlanması veya gelişmesi öngörülmektedir (Sabuncuoğlu, 2005, 125).

Geliştirme eğitiminde, mesleğinde çalışan işgörenlerin etkinliğinin artırılması, yenilik ve gelişmelere uyum sağlamaları hedeflenmektedir (Alkan ve diğerleri, 1996, s.4) Geliştirme, personelin kuruma girişinden ayrılıncaya kadar geçen sürede performansının artırılması için yönetimce girişilen çabaların tümüdür. Geliştirmenin üç önemli özelliği vardır. Bu özellikler (Ergün, 1999, s.143-144);

- Geliştirme işlevinin örgütteki tüm bireyleri kapsaması,
- Bireyin tüm hayatında kesintisiz sürmesi,
- Çalışanların sadece iş konuları ile ilgili değil her boyutta geliştirilmesin, amaçlamasıdır.

1.3.2.Eğitim ve Geliştirmenin Önemi

Günümüzde, bilgi toplumlarında eğitimin önemi giderek artmış, ekonomik kalkınmanın itici gücünün insan kaynağı olduğu anlaşılmış ve şirketlerin insan sermayesine daha fazla yatırım yapmalarının gerekliliği ortaya çıkmıştır. İnsan sermayesine yapılan her bir ek yatırım, hem çalışanların kazançlarında eğitime yapılan harcamalardan daha yüksek oranlı artış sağlamakta, hem işletmelerin rekabet gücünü arttırmakta ve hem de şirketlerin ekonomik kriz dönemlerim daha az kayıpla kapatmalarını sağlamaktadır (Bedir, 2002, s.58).

İş örgütleri açısından son derece önem arz eden eğitim ve geliştirme, çalışanların belirli bir amaçla bilgi ve beceriler kazanmalarını, ayrıca mevcut bilgi ile becerilerini arttırmalarını sağlayan sistemli bir süreçtir. Her türlü mal ve hizmet piyasasında müşteriler gün geçtikçe daha fazla kalite, daha düşük maliyet ve istedikleri yer ile zamanda ilgili ürün ile hizmetleri talep eder hale gelmişlerdir. Bu beklentiler karşısında iş örgütleri performanslarını arttırarak talep baskılarına yanıt vermek durumundadırlar. Örgütün eğitim ve geliştirme faaliyetleri bu talep baskısına cevap vermede yardımcı olur. Ayrıca örgütün rekabet üstünlüğünün temel anahtarı olan, entelektüel sermayesini temsil eden çalışanları, sürekli bir eğitim ve geliştirme çalışmalarıyla bu önemlerini sürdürürler. Yeni teknolojilerin uygulamada yaygın kullanım alanına sahip olması artık gerek duyulmayan becerilere sahip birçok çalışanın saf dışı kalmasına neden olmaktadır. Bu nitelikteki çalışanların mevcut görevlerinde kalabilmeleri veya bir başka yerde yeni bir iş bulabilmeleri onların yeni yetenek ile becerilere sahip olmalarını gerektirir. Bu neden de yine örgütlerin çalışanlarını kaybetmemek için eğitim ve geliştirme programları düzenlemelerini gerekli kılmaktadır (Şimşek ve Öge, 2004. s.214).

1.3.3.Eğitim ve Geliştirmenin Amaçları

İşletmelerdeki eğitim ve geliştirme faaliyetlerinin amaçlarını şu şekilde sıralayabiliriz (Bayraktaroğlu, 2006, s.78):

- İşgörenlere iş gereklerine uygun beceri, bilgi ve davranış şekillerinin kazandırılması,
- İşletmelerde meydana gelebilecek hataların sayısının azaltılması,
- İşletmelerde iş kazalarının azaltılması ve iş güvenliğini sağlayacak tedbirlerin alınması,
- Ürün ve hizmet kalitesinin artırılması,
- Personel devir oranının azaltılması,
- Personelin yeniliklere uyum sürecinin kısaltılması,
- Personelin moralinin yükseltilmesi, güdülenmesi ve isteklendirilmesi,
- Personelin güven duygusunun gelişmesine katkıda bulunması,
- Örgütsel sadakat duygusunun gelişmesinin sağlanması,

- Örgüt içinde çatışma ve örgütsel yabancılaşma duygusunun ortadan kaldırılmasına katkıda bulunması,

- Personelin kariyer gelişimine imkan tanınması.

İşletmenin tüm faaliyetleri nihai amaca yönelmiş olmalıdır. Bu nedenle işletmedeki tüm personel oynadığı önemli rolün bilinci içinde hareket etmelidir. Psikolojik yönden de personelin işletmeye uyumunun sağlanabilmesi için işine olan ilgi ve bağlılığı arttırılmalıdır. Böylece personel işletmenin hayatına aktif bir katkıda bulunduğu inancına varmalı ve bu yolla tamlama sağlanmalıdır (Bakioğlu, 1991, s.14-15).

1.3.4.Eğitim ve Geliştirmenin Gerekliliği

Yaşadığımız dünyada sürekli değişimlerle karşı karşıyayız. Nasıl ki, tarım toplumundan sanayi devrimi ile sanayi toplumuna geçilmiş ve köklü değişimler yaşanmışsa bilişim teknolojilerindeki gelişmeler nedeniyle de bilgi toplumuna doğru yeni bir devrim yaşamaktayız (Çakmak, 2001, s.20).

Teknolojik, ekonomik ve sosyal gelişmelerin oluşturduğu sorunlar insan hayatını etkilemektedir. İnsanın içinde bulunduğu topluma uyum sağlayabilmesi, rolünü oynayabilmesi için öğretim kurumlarında gerekli bilgi, beceri ve alışkanlıklar kazandırılır. Bilimsel nitelik taşıyan gelişmeler, öğretim kurumlarında yapılan eğitimin ötesinde değişik amaçlı programları gerektirmektedir. Hızla değişen bir toplumun ve mesleğin şartlarını evvelce görmüş oldukları öğrenim ile karşılamakta zorluk çeken personelin hizmet içinde yetiştirilmesinin zorunluluğu gün geçtikçe artmaktadır. Aslında eğitimin amaçlarından biri, eğitimin sürekliliğini sağlamaktır. Bu açıdan bakıldığında işletmelerde uygulanan eğitim ve geliştirme faaliyetlerinin gerekliği aşağıdaki şekilde özetlenebilir (Bakioğlu, 1991, s.27-28):

- Okul eğitimi, bireyin tüm yeteneklerini ortaya çıkartıp, yönlendirmeye yeterli değildir. Bu nedenle birçok insanın işe başladıktan sonra gizli kalan yeteneklerini geliştirdikleri görülür. Bireyin bazı yetenekleri hizmet içinde yetiştirilerek geliştirilebilir.

- Her meslek alanında yalnız okulda kazandırılan bilgiler ile çözümlenemeyecek sorunlarla karşılaşılabilir. Bu gibi durumlarda kurumdaki işine uyum sağlayabilmesi için birey eğitime ihtiyaç duyar.

- Toplumun, kültürel, sosyal ve ekonomik yapısı sürekli olarak değişmekte ve gelişmektedir. İnsanın bu değişmelere uyumu eğitim yolu ile sağlanabilir.

- Bilim ve teknolojik gelişmeler her meslek alanına yeni bilgi, teknik ve araçlar getirmekte, bunlar çalışanları öğrenmeye, yetiştirmeye zorlamaktadır. Bu zorlama eğitimi gerekli kılar.

- Çok pahalı olan makine ve cihazların kullanılmasını gerektiren bir eğitim programı, genellikle devlet okullarında sağlanamaz. Ayrıca üretim veya hizmet alanı tek ya da az olan endüstri ile ilgili bilgi ve beceri isteklerini karşılayacak programlar örgün eğitim sisteminde yer almaz. Bu tür yetiştirme eksiklikleri eğitim ve geliştirme programlarıyla giderilebilir.

Örgün eğitim sırasında bir kimsenin elde ettiği bilgiler, daha sonraki yıllarda unutulabilir veya yararlığı azalabilir. Bu nedenle bireye işin gerektirdiği bilgiyi, beceriyi ve alışkanlığı işletmeye girdikten sonra kazandırma, çalıştığı işte başarımın ilk şartıdır. Okul öğretimi insan eğitiminin ancak bir kısmını sağlar. Fakat kişinin çalıştığı konuda yaptığı eğitim faaliyeti ise bu eğitimin daha küçük fakat önemli bir parçasını oluşturur (Bakioğlu, 1991, s.28).

Bir işletmenin gücünün, çalışanlarının ve yöneticilerinin gücüyle ölçüldüğü düşünüldüğünde, personelin eğitimi ve geliştirilmesine yönelik programların, örgütsel yaşamın vazgeçilmez unsurlarından birisi haline geldiği görülmektedir (Öz, 2005, s.4).

1.3.5.Eğitim Birimlerinin Örgütsel Yapısı

İşletme ve kurumda eğitim sorumluluğu bir eğitim biriminin kurulmasını zorunlu kılar ve bu eğitim biriminin kurulması bir ön çalışmayı da gerektirir. Herhangi bir işletme veya organizasyonda kuruluş öncesi yapılan ön çalışma ve planlamalar o işletmenin bütününe teşkil eden birimler için nasıl ayrı ayrı yapıyorsa, gayeleri ve işbirlikleri nasıl saptanıyorsa, kurulacak bir eğitim şubesinin de aynı ön çalışma ve planlamaya ihtiyacı vardır. Bu ön çalışmalar diğerlerinden daha fazla önem arz ederler (Coşgun, 1994, s.28).

Her işletme kendi yapısına, bulunduğu branşın özelliklerine ve çalışanların eğitim düzeyine göre eğitim alanında değişik biçimde örgütlenmeye gider. Kimi işletmelerde eğitim uğraşları insan kaynakları bölüme bağlı bir alt birim tarafından yürütülürken, belirli boyutları aşan diğer işletmelerde ise bağımsız bir eğitim bölümü kurulur. Bununla birlikte eğitime gerçekten önem veren işletmelerde eğitim birimi, eğitim kurulu ve eğitim uzmanlarından oluşan bir örgütlenmeye gidilebilir (Sabuncuoğlu, 2005, s.131-132). Özellikle küçük ve orta çaplı işletmelerde personel bölümünden bağımsız bir bölüm mevcut değildir (Coşgun, 1994, s.28).

Eğitim kurulu, insan kaynakları, üretim, finansman müdürlükleri veya ilgili diğer müdürlerin de katılımıyla oluşur. Genellikle genel müdür veya yardımcılardan biri kurula başkanlık eder. Eğitim programlarını işletmenin güncel veya gelecekteki genel politikasına sıkı sıkıya bağlı tutmak, eğitim bütçe ve programlarını onaylamak, karşılaşılan güçlükleri giderecek tedbirleri önermek, işgören eğitim yöntemlerini ve tekniklerini belirlemek eğitim kurulunun başlıca görevleri olarak sayılabilir. Bütün bu görevler gerçekte işletmenin eğitim politikasını tanımlar. Eğitim kurulunun almış olduğu kararların uygulama sorumluluğu insan kaynakları bölümüne bağlı olarak faaliyet gösteren eğitim birimine düşer. Bu birim içinde eğitim planlama uzmanları, eğiticiler, kütüphane sorumlusu gibi elemanlar görev alabilir. Eğitim birimi içinde kurum içi eğitim çalışmalarını bizzat yürütmek ve hatta planlamak üzere eğitim uzmanları görevlendirilir. Genellikle eğitim teknikleri, formasyon pedagojik ve insan davranışları konularında eğitilmiş kişilerden seçilen bu uzmanlar kurum içinde düzenlenen eğitimleri büyük ölçüde üstlenirler. Bu uzmanlar eğitim planlamasında, uygulamasında ve özellikle eğitim sonuçlarının ölçme ve değerlendirilmesinde aktif rol alabilirler (Sabuncuoğlu, 2005, s.132-134).

1.3.6.Eğitim ve Geliştirme Süreci

Örgüt içi ve dışı çevrede meydana gelen değişimler örgütte de değişimi zorunlu kılmaktadır. Söz konusu bu değişimi gerçekleştirmede eğitim ve geliştirme önemli bir role sahiptir. Eğitim ve geliştirme bu önemli rolünü bir süreç içerisinde gerçekleştirir (Şimşek ve Öge, 2004, s.219).

1.3.6.1.Eğitim ve Geliştirme İhtiyacının Belirlenmesi

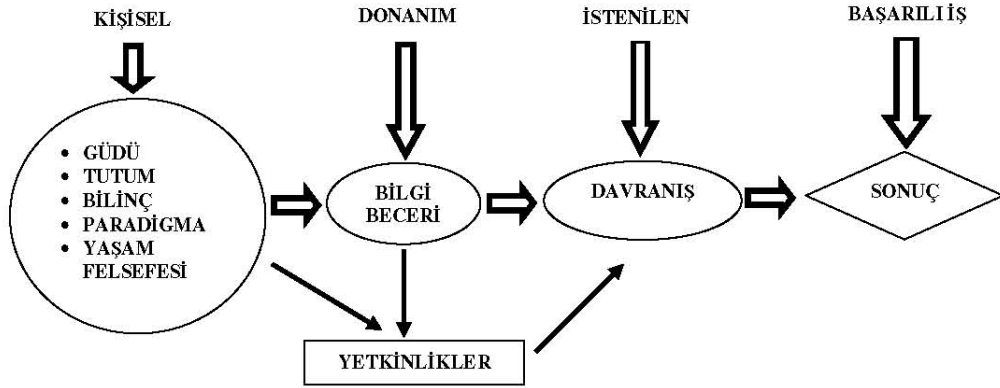
Genel olarak sadece “eğitim ve geliştirme gereklidir” dűřüncesiyle yola çıkıp programlar oluşturulmamalıdır. Öncelikle eğitim ile geliştirmeyi zorunlu kılan temel ihtiyaçların neler oldukları mutlaka ortaya konmalıdır. Bu amaçla da örgütsel ihtiyaçlar analizi ve eğitim açığı analiz çalışmaları yapılmalıdır (şimşek ve Öge, 2004, s.221).

Örgütsel ihtiyaçlar analizi ya da kısaca örgütsel analiz, örgütün amaçları, bu amaçlara ulaşmada kullanılacak kaynakları ve örgütsel çevreyi ayrıntılı biçimde incelemeyi ifade eder. Daha ziyade uzun vadeli eğitim planlarında eğitim ihtiyacının belirlenmesi amacıyla kullanılır. Eğitim açığı analizinde ise eğitim ihtiyacının saptanabilmesi için öncelikle iş analizleri yapılmalı ve elde edilen bilgiler iş tanımları ile iş Őartnamelerinde ortaya konmalıdır. İş analizi ile iş hakkında ayrıntılı bilgilerin toplandığı, derlenerek değerlendirildiği süreci ifade eder. İş analizi ile işin yapılma koşulları ve iş yada işleri yerine getireceklerde bulunması gereken nitelikler ortaya konur. Böylece bir iş yada görevin yerine getirilebilmesi için o iş yada görevi üstlenecek bireyde bulunması gereken bilgi ve beceri düzeyi belirlenmiş olur. Kısaca eğitim ihtiyacının belirlenmesinde insan kaynakları yönetiminin temel araçlarından olan iş analizi tekniğinden yararlanılır (şimşek ve Öge, 2004, s.221-222).

1.3.6.2.Eğitim ve Geliştirmenin Planlanması

Eğitim planlaması, eğitimle ilgili olarak mevcut durumdan gelecekte gerçekteştirilmek istenen amaçlara ulaşmak için izlenecek yolların, kullanılacak kaynakların ve uygulanacak yöntemlerin belirlenmesidir (Bayraktaroğlu, 2006, s.81).

Eđitim planlaması sürecinin amacı ise çalışanların mevcut işlerini ve gelecekte gelebilecekleri yerleri dűřünerek onlara bilgi, beceri kazandırmak ve karakteristik özelliklerini geliştirmek, böylelikle kişilerde davranış değişikliği sağlamaktır (Bayraktarođlu, 2006, s.81).



Şekil 1.3.Eğitim Planlaması Süreci Neyi Hedefler?

Kaynak: Serkan, Bayraktaroğlu, İnsan Kaynakları Yönetimi, İkinci Baskı, Sakarya Yayıncılık, İstanbul, 2006, s.14.

1.3.6.3.Eğitim ve Geliştirme Programlarının Hazırlanması

İşletmede eğitim ihtiyaçları saptandıktan sonra işletmenin eğitim bölümü veya eğitim faaliyetlerini üstlenen insan kaynakları departmanı tarafından eğitim programları oluşturulur. İşletmenin eğitim planı içinde yer alan eğitim programları, planı uygulama aracı olarak tanınır (Bayraktaroğlu, 2006, s.81).

Belirli yöntemlere göre eğitim ihtiyacı saptandıktan sonra ilgili bölüm yetkilileri genellikle yıllık eğitim programları çıkarırlar. Eğitim programları hazırlanırken kararlaştırılması gereken önemli noktalar genel olarak şu şekilde özetlenebilir (Şenkaya, 2002, s.42-43):

- Eğitimin konularının saptanması: Burada izlenen amaç doğrudan doğruya yükselme durumunda olan çalışanın eğitimine dönük olabileceği gibi mevcut görevin daha iyi yapılmasına ya da teknik olarak çalışanın kapasitesini yükseltmeye yönelik olabilir.

- Eğitim organlarının belirlenmesi: Eğitim işletmenin kendi içerisinde eğitim programı gerçekleştirebileceği gibi eğitim konusunda dışarıdan da hizmet alabilir. Dışarıdan eğitim programlarına katılmak maliyetli olmasına karşın dışarıdan işletmeye

getirilecek eğitici uzmanlardan yararlanılabilir. Bu seçeneklerin hangisinin tercih edileceği uygulanan eğitim politikasına bağlıdır.

- Eğitim yönteminin seçimi: İş dışı veya iş başı eğitim yöntemlerinden hangisinin kullanılacağı saptanır.

- Eğitim vereceklerin belirlenmesi: Eğitimin başarıyla yürütülmesinde en önemli faktörlerden biriside bu görevi yüklenenlerin yetenekli kişiler olmasına bağlanmaktadır. Bu nedenle gerekli görüldüğü durumlarda eğitimcilerin eğitimleri de eğitimlerle desteklenmelidir. İyi bir eğitimcinin konuyu iyi bilmesi, eğitim ve öğretim yöntemleri konusunda yeterli olmaları gerekmektedir.

- Eğitilecek kişilerin seçilmesi: Bölümlerden gelen eğitim istekleri ve eğitim ihtiyaç analiz sonuçlarına göre ihtiyaç görülen çalışanların öncelik sıralaması saptanır.

- Eğitim süresinin saptanması: Eğitim programları hazırlanırken dikkat edilmesi gereken konulardan birisi de eğitim programının süresinin belirlenmesidir. Eğitimin hangi süreler içerisinde gerçekleşeceği saptanır.

- Eğitim yerinin belirlenmesi: Eğitim programının nerede uygulanacağı saptanır. İşletme içerisinde sürdürülebileceği gibi işletme dışında da eğitim programları sürdürülebilir.

1.3.6.4.Eğitim ve Geliştirme Bütçesi

Aynı zamanda eğitim, bir yatırım olarak kabul edildiğinden planlanan eğitim programlarına ilişkin bir bütçe hazırlanma gerekliliği vardır (Şenkaya, 2002, s.43). Eğitim için düzenlenen fonksiyonel bütçelerin dışında belirli projeleri gerçekleştirmek için özel bütçeler hazırlanabilir. Örneğin, bir işletme belirli sayıda elemanı bir eğitim örgütü tarafından düzenlenen özel bir eğitim programına göndermek istediğinde bununla ilgili proje bütçesi hazırlamak durumundadır (Sabuncuoğlu, 2005, s.145).

1.3.6.5.Eğitim ve Geliştirmenin Uygulanması

Eğitim, işle ilgili yetkinliklerin personelce öğrenilmesini kolaylaştırmada şirket tarafından planlanmış çabayı ifade eder (Neo, 1999, s.4). Personel eğitimi çalışanların ve onların oluşturdukları grupların işletme içerisinde şu anda sahip oldukları ya da ileride de sahip olacakları görevleri daha etkin bir şekilde yapabilmeleri için onların mesleki

bilgilerini geliştiren, düşünce, rasyonel karar alma, davranış ve tutum, alışkanlık ve anlayışlarına katkılar yapmayı amaçlayan, bilgi ve becerilerini artıran eğitsel faaliyetlerin tümüdür (Bayraktaroğlu, 2006, s.77).

Gelişmiş ve gelişmekte olan toplumlarda eğitim, belli bir kurumsal yapıya oturtulmuş, örgün ve yaygın şekilde devlet eliyle veya özel sektör tarafından verilmektedir (Türkmen ve Ergün, 1997, s.4). Eğitim okulla sınırlı kalmaz. İşveren durumundaki her kurumun öğretmenlik yapması gerekir. Eğitim kurumları ile işletmeler arasında işbirliği kurulmalıdır (Çalık ve Sezgin, 2005, s.64).

İşletmelerdeki eğitim bakımından bazı eğitim tanımları şöyledir (Çağlayan, 2002, s.3):

- Eğitim, insanları kendi sorumluluklarını taşımaları için ihtiyaç duyulan özel tutum, beceri ve bilgiler ile donatma sürecidir.
- Eğitim, kişinin mevcut performans düzeyi ile arzu edilen performans düzeyi arasındaki farkı kapatmaya teşebbüs etme sürecidir.
- Eğitim, kişisel ve örgütsel amaçları bütünleştirme sürecidir.
- Eğitim, kişilerin öğrenme ve gelişmesine yardım etmektir.

Görüldüğü gibi işletmeler açısından eğitim, işletmeye yeni alınan ya da işletmede halen çalışmakta olan elemanlara, işlerini yapmaları için gereksinim duydukları bilgi ve becerileri kazandırma faaliyetlerinin tümünü kapsamaktadır (Çağlayan, 2002, s.4).

1.3.6.5.1.Hizmet Öncesi Eğitim

Hizmet öncesi eğitimi, kurum ve kuruluşların eleman ihtiyaçlarını karşılamak üzere kendi bünyelerinde açtıkları okullarda ve genel öğretim kurumlarında hizmet öncesinde okutulan ve yürütülen faaliyetlerin tümü şeklinde tanımlanmak mümkündür. Bu tanımdan hareketle hizmet öncesi eğitimin kapsamı, işe girmeden önce genel öğretim kurumlarında verilen tüm uygulamalı eğitim etkinlikleri ile birlikte her türlü mesleki ve teknik öğrenim etkinliklerini içermektedir. Eğitim kurumlarında verilen uygulamalı eğitimler, çıraklık eğitimi ve staj eğitimi hizmet öncesi eğitim türleri olarak gösterilebilir (Öz, 2005, s.4-5).

1.3.6.5.2.Hizmet İçi Eğitim

Mesleğe yönelmiş bir kişinin bilgi, beceri ve davranışlarının işinde çalıştığı süreçte olumlu yönde ve görevlerinin gereği doğrultusunda değiştirilmesine yönelik etkinliklerdir (Erol, 2002, s.48).

Hizmet içi eğitim etkinlikleri, personelin eğitim ihtiyacını karşılamak ve kurumun saptanmış olan amaçlarına ulaşmada emek faktöründen beklenen verimliliği elde etmek üzere planlanmakta ve uygulanmaktadır. Kurumlarda hizmet içi eğitim genellikle bireye işiyle ilgili bilgi, beceri ve tutumlar kazandırmak amacı ile yapıldığından mesleki eğitim niteliği taşımaktadır. Eğitimin amacına ulaşabilmesi için kurumun, bireylerin ihtiyaç ve beklentilerini dengeli olarak karşılaması gerekmektedir. Bu nedenle hizmet içi eğitim programlarını düzenleyen kişilerin, programa katılacak personelin eğitim ihtiyaçlarını belirleyerek, programı düzenlemeleri hem personele, hem de kuruma büyük yararlar sağlayacaktır (Uşun ve Cömert, 2003, s.126).

1.3.6.5.3.İş Başında Eğitim

İşbaşında uygulanan eğitim kişiye görevini yerine getirirken verilen eğitimdir (Taşçı, 1995, s.90). İşletmelerde görev başında eğitim uygulaması, personelin yaptığı işi bırakmaksızın “çalışırken eğitilmesi” ilkesine dayanmaktadır (Doğan, 2002, s.83). Kişi bir yandan işini yaparken, bir yandan da öğrenir. Personel sayısının sınırlı olduğu durumlarda işletmeler tarafından en fazla kullanılan metod işbaşında yetiştirme modelidir (Taşçı, 1995, s.90).

1.3.6.5.4.İş Dışında Eğitim

Personeli görev başında geliştirmeyi amaçlayan yöntemlerden başka her zamanki toplumsal ve psikolojik çevrenin dışında “işyerinden ayrı bir yerde” düzenlenen eğitim etkinlikleriyle karşılaşılır. Seminer ve benzeri toplantılar aracılığıyla personelin, kişiliklerini ve çevrelerini geliştirmeleri amaçlanır. Ancak bu eğitim yöntemlerinin uygulanması sonucunda elde edilen bilgilerin ve öğrenilen davranış biçimlerinin tümüyle işletme yaşamına aktarılması gerçekleşmeyebilir (Doğan, 2002, s.90).

Bu yoldan yapılan eğitim, belirli görevlerin özelliklerini odak noktası olarak almayan, tamamlayıcı bir nitelik taşımaktadır. Bu yöntemler kısa süreli kurslardan, yoğun yönetici geliştirme programlarına kadar değişiklik gösterir. Çalışma yaşamında, görev dışında eğitimin genellikle yönetim dalındaki danışmanlık firmaları ya da üniversitelerce yerine getirildiği gözlemlenir. Görev dışındaki eğitimin, görev başındaki eğitim uygulamalarına kıyasla belirgin özellikleri vardır. Bunlardan en önemlisi, eğitilecek personelin eğitim süresince çalışma koşullarından soyutlanarak, ilgisini eğitime verebilmesidir (Doğan, 2002, s.90).

1.3.6.6.Eğitim ve Geliştirme Programlarını Değerlendirme

Bir işletmenin gücünün çalışanlarının ve yöneticilerinin gücüyle ölçüldüğü düşünüldüğünde, personelin eğitimi ve geliştirilmesine yönelik programların örgütsel yaşamın vazgeçilmez unsurlarından birisi haline geldiği görülmektedir. Günümüz koşulları, eğitim faaliyetlerinin, en az maliyetle ve en kısa sürede hedeflere ulaşılacak biçimde yapılandırılmasını gerektirmektedir. En yüksek derecede performans iyileştirmesi amacıyla, eğitimin etkililiği ve iş ortamına aktarılmasını zorlaştıran ve kolaylaştıran faktörler tespit edilmelidir. Bu da ancak eğitim değerlendirme ile mümkün olmaktadır. Eğitim değerlendirme örgütlerin, değişime ayak uydurmak ve bu sayede varoluşlarını devam ettirmek amacıyla, sahip oldukları insan kaynağına, eğitim vasıtasıyla yaptıkları yatırımın ne oranda faydalı ve etkili olduğunun belirlenmesidir. Sistemik bir eğitim değerlendirmesi yapılmadığı takdirde, eğitim programlarının geliştirilmesi için gerekli bilgiyi sağlayacak geribildirimler olmayacaktır (Öz ve Sümer, 2006, s.25).

Her ne kadar ciddi harcamalar yapılarak gerçekleştirilen eğitim ve geliştirme uygulamaları sonucunda örgütün eline geçen kazancın somut ve ölçülebilir olması pek mümkün olmasa da sonuçların değerlendirilmesi yapılmalıdır. Yürütülecek eğitim ve geliştirme faaliyetlerinin hemen sonucunda uygulanacak bir teknik ile eğitimin verimliliği belirli ölçüler içerisinde ortaya çıkarılabilir (Şimşek ve Öge, 2004, s.235).

İKİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİ İLE HAVACILIK FAALİYETLERİNİ DÜZENLEYEN KURULUŞLAR

2.1.SİVİL HAVACILIĞIN TANIMI VE FAALİYETLERİ

Askeri amaçlı havacılık faaliyetleri dışında kalan tüm havacılıkla ilgili faaliyetler sivil havacılık kapsamı içinde değerlendirilmektedir. Uçakların askeri amaçlar doğrultusunda önemli bir silah olarak kullanılmaya başladığı 1. Dünya Savaşı sonrasında sivil ve askeri amaçlı havacılık faaliyetleri birbirinden büyük ölçüde ayrılmış ve farklı başlıklar olarak ele alınmaya başlamışlardır (Baydin, 2000, s.2).

Havayolu ulaştırması diğer ulaşım sistemlerine göre oldukça yeni bir ulaşım sistemidir. Kara ve deniz yolunun ilk çağlardan beri kullanılmasının yanında havayolu ulaşımı ilk yüzyılı henüz tamamlamıştır. Dolayısıyla havayolu sistemi içerisinde sürekli yenilenen, gelişen ileri teknoloji ürünü araçlar özel bir alt yapı, üstün haberleşme sistemleri, çok iyi bir donanım, kalifiye insan gücü, ulusal ve uluslararası yapıya uygun bir mevzuat yer almaktadır (Baysal, 2002, s.40).

Sivil havacılıkla ilgili kaynaklarda, sivil havacılık faaliyetlerinin tanımlanması ve sınıflandırılmasında tam bir açıklık bulunmamaktadır. Bu tanımlama ve sınıflandırmalar ülkelerin yasal düzenlemelerine göre farklılıklar göstermektedir (Gerede, 2002, s.10).

Uluslararası Havacılık Teşkilatı'nın (ICAO) dokümanlarında, sivil havacılık alanındaki faaliyet konuları aşağıdaki gibi sıralanmıştır (Gerede, 2002, s.12):

- Hava araçları imalat, bakım ve onarım faaliyetleri,
- Hava araçları ile işletmecilik faaliyetleri,
- Havaalanları yapım ve işletme faaliyetleri,
- Haberleşme, seyrüsefer ve hava trafik hizmetleri düzenleme ve işletme faaliyetleri,
- Havacılar için meteoroloji faaliyetleri,
- Çevre koruma faaliyetleri.

Türkiye'deki sivil havacılık faaliyetlerinin Tablo 2.1. deki gibi sınıflandırıldığı, bu sınıflandırmanın Türk Sivil Havacılık Mevzuatı'ndaki tanımlamaları yansıttığı ve bu açıdan bakıldığında doğru bir yaklaşım olduğu görülmektedir. Bununla birlikte,

dünyadaki uygulamalar ve tanımlamalar dikkate alındığında Şekil 2.1. deki gibi bir sınıflandırmanın daha uygun olacağı düşünülmektedir (Gerede, 2002, s.12).

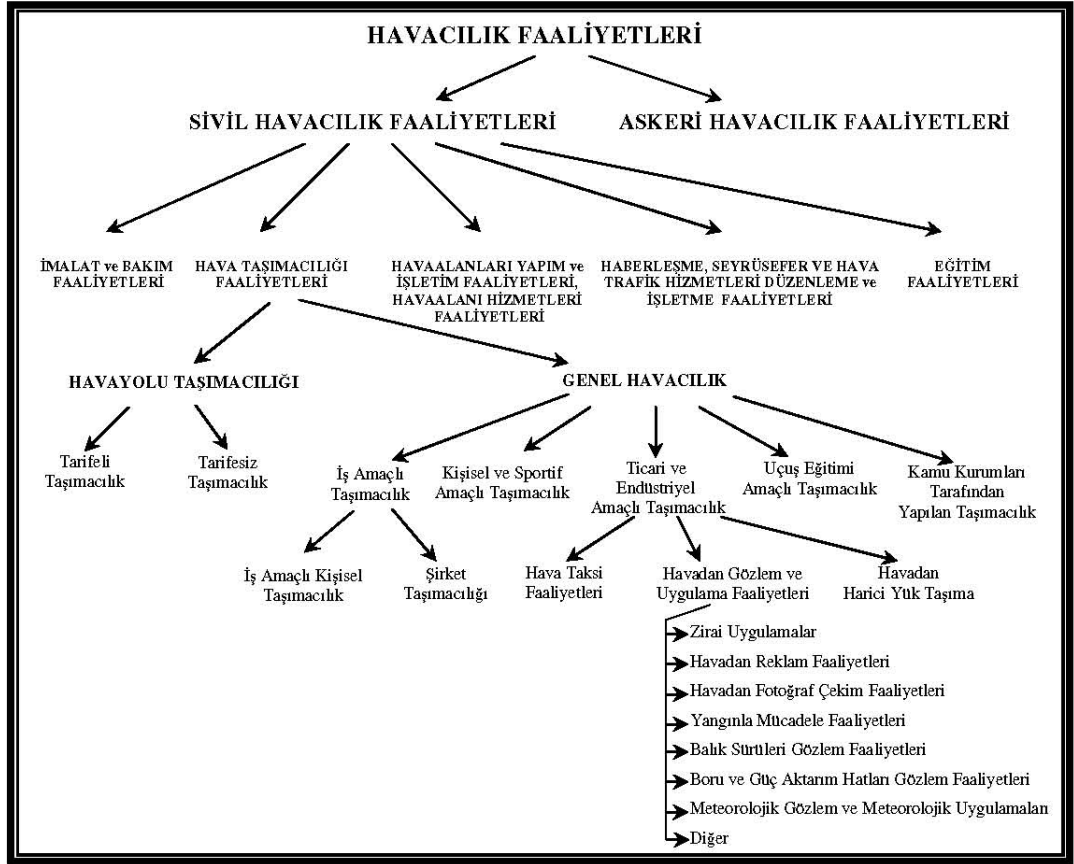
Tablo 2.1. Türkiye’deki Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Sınıflandırılması

Uçuşla İlgili Faaliyetler	İmalat ve Bakımla İlgili Faaliyetler	Destek Faaliyetler
1. Ticari Taşımacılık 2. Genel Havacılık 3. Eğitim 4. Diğer <ul style="list-style-type: none"> • İlaçlama vb. • Hasta Yaralı nakli • Yangınla Mücadele • Reklam vb. 	1. İmalat 2. Bakım-Onarım 3. Servis	1. Havaalanı Seyrüsefer Hizmetleri 2. Havaalanı Hizmetleri 3. Havaalanı Yer Hizmetleri 4. Diğer

Kaynak: Ender, Gerede, “Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri THY AO’da Bir Uygulama” Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 2002, s.13.

Tablo 2.1. de gösterilen sınıflandırma biçiminde ilaçlama ve yangınla mücadele gibi uçuş faaliyetleri “Diğer” başlığı altında yer alırken, dünya uygulamalarında bu tür faaliyetler genel havacılık kapsamında ele alınmaktadır. Tablo 2.1. de dikkat çeken diğer bir nokta ise, eğitim faaliyetleridir. Burada eğitim faaliyetleri sadece uçuşla ilgili gibi görülmektedir. Oysa sivil havacılığın tüm çalışma alanlarının kendine özgü eğitim faaliyetleri bulunmaktadır. Bu nedenle, tüm eğitim faaliyetlerini tek başlık altında toplamak daha doğru bir yaklaşım olarak görülmektedir. Diğer yandan “Uçuşla İlgili Faaliyetler” yerine “Taşımacılık Faaliyetleri” denilmesi daha doğru olacaktır. Çünkü sivil havacılık faaliyetleri kapsamındaki tüm faaliyetlerin uçuşla ilgisi bulunmaktadır (Gerede, 2002, s.12).

Şekil 2.1. de verilen sınıflandırmaya göre dünyadaki sivil havacılık faaliyetleri beş ayrı grupta toplanmıştır.



Şekil 2.1.Havacılık Faaliyetlerinin Sınıflandırılması

Kaynak: Ender, Gerede, “Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri THY AO’da Bir Uygulama” Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 2002, s.14. Yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.2.SİVİL HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİ

7 Aralık 1944 tarihinde Şikago/ABD’de imzalanan “Şikago Konvansiyonu” veya bugünkü yaygın kullanılan adıyla “Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması”nın, 2 nci bölüm 5 ve 6 ncı maddelerinde sivil havacılık işletmeleri çok genel anlamda, tarifeli ve tarifersiz seferler yapan hava taşıyıcıları olarak tanımlanmıştır (Saldıraner, 1991, s.8).

Adı geçen Anlaşma’nın 43 üncü maddesi gereğince kurulmuş bulunan “Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı”nın, Anlaşma’nın 90 ıncı maddesinin verdiği yetkiye dayanarak düzenlemekte ve yayımlamakta olduğu ve Anlaşma’yı tamamlayıcı özellikte olan toplam 18 Ek’inden 6 no lu ekte, sivil havacılık işletmeleri ile ilgili

faaliyetlerin yürütülebilmesi için gerekli standart ve kurallar üç bölüm halinde açıklanmıştır (Saldıraner, 1991, s.9);

- 1.Uluslararası Ticari Hava Taşımacılığı-Uçaklar
- 2.Uluslararası Genel Havacılık-Uçaklar
- 3.Uluslararası Faaliyetler-Helikopterler

Türkiye’de, 14 Ekim 1983 tarih ve 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununu ile sivil havacılık işletmelerinin sınıflandırılması yapılmış ve özel sektöre işletmecilik faaliyetlerinde bulunma olanağı sağlanmıştır. Kanun’un 18-30 ncu maddelerinde ticari hava taşıyıcıları için işletme izni verilmesine esas kurallar açıklanmış 33 ncu madde ile de yabancı hava yolu işletmelerinin, yabancı ülkeler ile Türkiye arasındaki sivil havacılık faaliyetleri düzenlenmiştir (Saldıraner, 1991, s.9-10).

Ticari hava işletmelerini; gerçek ve tüzel kişilerin, hava araçlarıyla, ticari amaçla, belirli hatlar üzerinde, ücret karşılığında yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşımaları ile ticari amaçla diğer faaliyetlerde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığı’ndan, izin ve işletme ruhsatı almak şartı ile faaliyette bulunan işletmeler oluşturmaktadır (<http://www.shgm.gov.tr/doc/2920shk.doc>).

1983 yılında hava taşımacılığı sektörünün serbestleşmesi ile büyük bir büyüme yaşanmış ve bu dönemde toplam 19 havayolu işletmesi kurulmuş ancak bunların 10 tanesi birkaç yıl içerisinde iflas ederek faaliyetlerine son vermişlerdir. Aynı dönemde Türkiye’de genel havacılık faaliyetlerinde de büyük bir gelişme olmuştur. Ancak küresel, ekonomik ve politik krizlerden en fazla etkilenen genel havacılık sektöründe işletme sayıları ve işletmelerin sahip oldukları hava aracı sayılarında zaman zaman değişiklikler yaşanmıştır (Korul ve Küçükönal, 2003, s.30).

Günümüzde, Türkiye’de faaliyet gösteren havayolu işletmesi 19’a yükselmiştir. İki kargo taşımacılık işletmesi olmak üzere 19 havayolu şirketinin bünyesinde, 232 büyük gövdeli, 3 eğitim uçağı ve 24 kargo uçağı olmak üzere toplam 256 hava aracı bulunuyor. Hava taksi, genel havacılık ve zirai mücadele işletmeleri filolarında ise 533 hava aracı yer alıyor (<http://www.digimedya.com/Content/News/141941.aspx>). Türk Havacılık Sektörü, Eurocontrol ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği’nin 2015 yılı

için öngördüğü “50 milyon yolcu trafiği” hedefini geçen yıl itibariyle yakalamıştır. Türk Havacılık İşletmeleri yurt içinde 38, yurt dışında 103 noktaya uçuş gerçekleştirmektedir. Son dönemde sivil havacılık sektörü Dünya’da ortalama %5, Türkiye’de ise %30 büyüme kaydetmiştir (<http://www.milliyet.com.tr/2006/08/28/son/soneko17.asp>).

1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile hava taşımacılığı yapan işletmelerin Ulaştırma Bakanlığı’ndan işletme ruhsatı alması şartı getirilmiş olup, bilahare yayımlanmış olan, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri; Genel Uçak İşletme ve Çok Hafif Hava Araçları İşletme yönetmelikleri ile işletme ruhsatı verilmesine esas usuller detaylandırılmıştır. Ulaştırma Bakanlığı’ndan bu şekilde işletme ruhsatı alarak faaliyette bulunmakta olan havacılık işletmeleri aşağıdaki şekilde sınıflandırılarak incelenmiştir. Son sırada gösterilen havacılık kulüplerine ilişkin işletme ruhsatı düzenlenmeleri henüz yapılmamıştır (Saldıraner, 1991, s.69).

- Havayolu işletmeleri,
- Hava taksi işletmeleri,
- Genel havacılık işletmeleri,
- Uçakla zirai mücadele işletmeleri,
- Havacılık kulüpleri.

2.2.1.Havayolu İşletmeleri

Havayolu işletmelerini; bünyesinde bulunan hava araçlarını, ticari maksatla ücret karşılığında yolcu ve yük taşımak amacıyla kullanan işletmeler olarak tanımlamak mümkündür (Sarılğan, 2001, s.32).

Havayolu işletmelerinin temel işlevleri yolcu, yük ve posta taşımaktır. Bununla birlikte, havayolu işletmeleri bu hizmetlerin verilmesinde doğrudan ya da dolaylı ilişkisi olan diğer iş alanlarında da faaliyet gösterebilmektedirler (Gerede, 2002, s.20).

Havayolu işletmeleri, verdikleri hizmetin düzenli olup olmamasına göre üçe ayrılmaktadır. Bunlar (Gerede, 2002, s.19);

- Tarifeli Havayolu İşletmeleri (Scheduled Air Carriers)

- Tarifersiz Havayolu İşletmeleri (Non-Scheduled Air Carriers)
- Charter İşletmeleri (Charter Carriers)

2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle birlikte serbestleşen pazarda havayolu işletmelerinin sayısında önemli bir artış yaşanmıştır. Ancak bu işletmelerin bir kısmı pazarda faaliyetlerini başarı ile sürdürebilmiş; içlerinde bazı taşıyıcılar çeşitli yönetim aksaklıkları ve sektörde yaşanan dalgalanmalar nedeniyle faaliyetlerine son vermişlerdir (Korul ve Küçükönel, 2003, s.30).

11 Eylül 2001'de ABD'de yaşanan terör eylemleri tüm dünyada sivil havacılığı olumsuz yönde etkileyerek birçok havayolu işletmesinin iflas etmesine ve zarar etmesine neden olmuş, bu etkiler 2002 yılında da devam etmiştir. Bu olumsuz etkiye rağmen Türk Özel Havayolu İşletmeleri 2002 yılında bir önceki yıla oranla taşıdıkları yolcu sayılarını arttırarak faaliyetlerini sürdürmüşlerdir (Korul ve Küçükönel, 2003, s.30).

Ulaştırma Bakanlığı tarafından 15 Temmuz 2006 tarihi itibarıyla işletme ruhsatı verilen havayolu olarak sınıflandırılabilir 19 işletme aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 2.2.Havayolu İşletmeleri

İŞLETME ADI	Hava Aracı			
	Tip	Adet	Koltuk Sayısı/ Kargo Kapasitesi	Toplam Kapasite
TÜRK HAVA YOLLARI A.O	A310-304F	1	38.000 kg	38.000 Kg
	A310	4	210	840
	A310	1	208	208
	A310	1	246	246
	A319	1	50	50
	A319-132	2	144	288
	A320	7	150	1050
	A320	2	156	312
	A320	2	159	318
	A320	3	168	504
	A321	1	181	181
	A321	2	186	372
	A321	2	195	390
	A321	2	202	404
	A330	4	250	1000
	A340	7	271	1897
	B737-400	2	148	296
	B737-400	1	152	152
	B737-400	14	150	2100
	B737-800	4	155	620
B737-800	32	165	5280	
C-172-S	3	3	9	
G-IV	1	17	17	
RJ 100	2	99	198	
TOPLAM	76		16.732	

GÜNEŞ EKSPRES HAVACILIK A.Ş.	B737- 800	6	189	1.134
	B737 - 8CX	2	189	378
	B737 - 86N	1	186	186
	B757 - 2Q8	1	217	217
	B757-200	1	229	229
	B757 - 200	1	219	219
	TOPLAM	12		2.363
PEGASUS HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	B737-400	2	170	340
	B737-82R	1	189	189
	B737-800	5	189	945
	B737-809	1	189	189
	B737-86N	4	189	756
	B737-8S3	1	189	189
	B737-500	2	131	262
TOPLAM	16		2.870	
ONUR HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	A300 - 600R	1	315	315
	A300-B4-203	1	326	326
	A300B4-203	2	317	634
	A300B4-605R	4	315	1260
	A300B4-622R	1	315	315
	A300-B4-203	1	281	281
	A320-212	2	180	360
	A321-131	2	220	440
	A321-131	2	210	420
	A321-200	2	219	438
	A321-231	1	210	210
	A321-231	3	219	657
	MD 83	1	164	164
	MD 83	3	165	495
	MD 88	5	172	860
TOPLAM	31		7.175	
KIBRIS TÜRK HAVA YOLLARI LTD.ŞTİ	A310-203	1	246	246
	A321-211	1	208	208
	A321-211	1	209	209
	A321-211	1	220	220
	B737-86N	1	177	177
	B737-800	2	177	354
	TOPLAM	7		1.414
MNG HAVA YOLLARI VE TAŞIMACILIK A.Ş.	A300-B4-203F	1	44.533	44.533
	A300-B4-203F	1	44.142	44.142
	A300-B4-203F	1	43.308	43.308
	A300-B4-203F	1	43.826	43.826
	A300-B4-203F	1	43.997	43.997
	A300-F4-203	1	44.636	44.636
	A300-F4-203	1	43.727	43.727
	A300-C4-203	1	43.533	43.533
	F27-500	1	6.332	6.332
	F27-500	1	6.181	6.181
	F27-500	1	6.225	6.225
	F27-500	1	6.080	6.080
	F27-500	1	5.617	5.617
	F27-500	1	6.229	6.229
	F27-500	1	5.820	5.820
	F27-500	1	6.492	6.492
	TOPLAM			400.678
	A300-B4-203	1	309	309
	B737-448	1	168	168
CL601-3A	1	9	9	
DC - 9 - 82	2	155	310	
TOPLAM	21		796	

ATLASJET HAVACILIK A.Ş.	B757-200	3	219	657
	B757-200	2	200	400
	A320-200	9	168	1.512
	A319-100	1	144	144
	A319 - 132	1	144	144
	CRJ900	3	90	270
	CRJ700	2	70	140
	TOPLAM	21		3.267
FLY HAVA YOLLARI A.Ş.	A300-B4-200	1	283	283
	A300-B4-2C	1	282	282
	A300-B4-2C	1	283	283
	A300-B2	1	298	298
	A300-B2-K3C	1	282	282
	A300-B2-K3C	1	268	268
	MD83	1	161	161
	TOPLAM	7		1.857
HÜRKUŞ HAVA YOLU TAŞIMACILIK VE TİCARET A.Ş.	A320 - 212	3	180	540
	A321 - 231	2	220	440
	TOPLAM	5		980
INTER EKSPRES HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	A321 - 231	3	195	585
	F 28 MK 0100	1	108	108
	TOPLAM	4		693
SIK-AY HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	B737-400	1	170	170
	B737-400	2	168	336
	B737-4Q8	2	168	336
	B737-4Q8	1	170	170
	B737-85F	1	189	189
	TOPLAM	7		1.201
DÜNYAYA BAKIŞ HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	MD83	3	165	495
	TOPLAM	3		495
KUZU HAVAYOLLARI KARGO TAŞIMACILIK A.Ş.	A300B4 - 203F	4	43.500	174.000
	A300B4 - 103	1	45.000	45.000
	TOPLAM	5		219.000
SAGA HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	A300B2K - 3C	1	298	298
	A310 - 304	1	218	218
	A310 - 304	1	187	187
	TOPLAM	3		703
TURİSTİK HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	B737-300	2	148	296
	B737-4Q8	2	168	336
	TOPLAM	4		632
ACT HAVA YOLLARI A.Ş.	A300	1	42.500	42.500
	A300	1	44.000	44.000
	TOPLAM	2		86.500
İHY İZMİR HAVA YOLLARI A.Ş.	A319-132	3	132	396
	TOPLAM	3		396

TUNCA HAVACILIK A.Ş.	DC-9-82	1	160	160
	TOPLAM	1		160
TARHANKULE HAVAYOLLARI TİCARET A.Ş.	DC-9-82	1	163	163
	TOPLAM	1		163
RUHSAT SAHİBİ HAVA YOLU İŞLETME SAYISI TOPLAMI : 19	TOPLAM HAVA ARACI SAYISI SAYISI	254	Toplam Koltuk Kapasitesi Toplam Kargo Kapasitesi	41.897 Adet 744.178 Kg.

Kaynak: SHGM Resmi İnternet Sitesi, "Havayolu İşletmeleri", 10 Temmuz 2006, <http://www.shgm.gov.tr/doc/hyi.xls> (15 Ağustos 2006) internet sayfasından yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.2.2.Hava Taksi İşletmeleri

Hava Taksi İşletmeciliği, belirli bir uçuş tarifesine bağlı kalınmaksızın iki meydan arasında yapılan yolcu, yük ve posta taşımacılığını kapsar. Aşağıda sıralanan uçuş faaliyetleri; Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'ne göre hava taksi işletmeciliği kapsamında değerlendirilir (<http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy6a.doc>).

- **Özel Kiralama Uçuşları:** Bir şahıs veya grup tarafından uçağın kiralanması ile yurt içinde ve yurt dışında yapılan yolcu seferleridir. Bu uçuşlar uçuş planı ile yapılır. Bu tür uçuşlar için işletmeci kiralayana, kiralama şartlarını da kapsayan bir bilet verir.
- **Turistik Gezi Uçuşları:** (15 Temmuz 1999 tarih ve 23756 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmeliğin 11. maddesi hükmü gereğince yürürlükten kaldırılmıştır.)
- **Ambulans Uçuşları:** (15 Temmuz 1999 tarih ve 23756 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmeliğin 6. maddesi hükmü gereğince yürürlükten kaldırılmıştır.)
- **Reklam Uçuşları:** (15 Temmuz 1999 tarih ve 23756 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmeliğin 11. maddesi hükmü gereğince yürürlükten kaldırılmıştır.)

Tablo 2.3.Hava Taksi İşletmeleri

İŞLETME ADI	Hava Aracı			
	Tip	Adet	Koltuk Sayısı	Toplam Kapasite
EM-AIR HAVACILIK VE TİC. A.Ş.	CESSNA 340 A	1	6	6
	CESSNA 172R	1	6	6
	TOPLAM	2		12

GENEL HAVACILIK A.Ş.	ÇEŞİTLİ	5		
SANCAK HAVAYOLLARI A.Ş.	BELL 206 B - III	1	5	5
	BELL 407	1	7	7
	BELL 206 L-III	1	7	7
	TOPLAM	3		19
NERGİS HAVACILIK A.Ş.	BELL 430	2	18	18
MENEKŞE SİVİL HAVACILIK İTH. LTD. ŞTİ.	ÇEŞİTLİ	3		
DOĞAN HAVACILIK SAN. VE TİC. A.Ş.	FALCON 2000	1	10	10
JETSER HAVACILIK TİC. VE SAN. A.Ş.	ÇEŞİTLİ	4		
AHSEL HAVA TAŞIMA A.Ş.	HAWKER-800XP	1		
SPORTİF HAVACILIK VE TURİZM A.Ş.	ÇEŞİTLİ	9		
URAY HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	AGUSTA A 109A	1		
SANTAY HAVACILIK TİCARET A.Ş.	PİPER PA28 236	1		
SETAIR HAVA TAŞIMACILIK VE HİZMETLERİ A.Ş.	CESSNA 150	1	2	2
	SKORSKY S76C+	1	8	8
	TOPLAM	2		10
MACH HAVACILIK VE TURİZM LTD. ŞTİ.	ÇEŞİTLİ	5		
BON AIR HAVACILIK VE TİC. A.Ş.	C-550	1	9	9
	800-XP	1	11	11
	TOPLAM	2		20
SKY LINE ULAŞIM TİC. A.Ş.	BEECHCRAFT PREMIER-1 390	1		
	BEECHCRAFT KING AIR C90	1		
	TOPLAM	2		
RED STAR HAVACILIK HİZ. A.Ş.	ÇEŞİTLİ	6		
THK HAVA TAKSİ İŞLETMECİLİĞİ	ÇEŞİTLİ	27	54	54
DHMI HAVA TAKSİ İŞLETMESİ	ÇEŞİTLİ	4		
ÜNSPED PAKET SERVİSİ VE TİCARET A.Ş.	MERLİN IV (SA 226 AT)	1	3	3
TARKİM UÇAK BAKIM ONARIM VE HAVACILIK TİC.LTD.ŞTİ.	ÇEŞİTLİ	8		
KALE AIR HAV. SAN.VE TİC. A.Ş.	SKORSKY S76B	1		
FIRAT HAVACILIK TİCARET A.Ş.	BEECHCRAFT B-200	1		
ZORLU AIR HAVACILIK A.Ş.	BELL-430	2	8	16
DUHA HAVACILIK VE EĞİTİM HİZMETLERİ TİC.LTD.ŞTİ.	ÇEŞİTLİ	6	31	31
GÜNEYDOĞU HAVACILIK İŞLETMESİ LTD. ŞTİ.	BE 222	1	6	6
	BE-407	1	7	7
	TOPLAM	2		13

SİNDEL HAVACILIK LTD. ŞTİ.	ÇEŞİTLİ	6	26	26
AK HAVACILIK VE ULAŞTIRMA HİZMETLERİ A.Ş.	FALCON 900-B	1	17	17
ÖZEK HAVACILIK LTD. ŞTİ.	BEECH B 200	1	9	9
ER-AH HAVACILIK TİCARET LTD.ŞTİ.	CESSNA 172 P CESSNA 172RG TOPLAM	1 1 2	4 4 8	4 4 8
ÇUKUROVA HAVACILIK A.Ş.	LEARJET 60 AGUSTA 109 C TOPLAM	2 1 3	6-7 4 17	6-7 4 17
TOPRAK HAVA TAŞIMACILIĞI TİC.A.Ş.	BELL 230(H)	1	7	7
NURUL HAVACILIK A.Ş.	BEECHJET 400 A	1		
SÜPER AIR HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	CESSNA C-650	1	10	10
AYJETANADOLU YILDIZLARI HAVA TAŞIMACILIĞI VE UÇUŞ EĞİTİM HİZMETLERİ LTD. ŞTİ.	ÇEŞİTLİ	7		
ÜNVER HAVA YOLLARI A.Ş.	BELL 407(H)	1	7	7
ARKAS AIR HAVACILIK VE TİCARET A.Ş.	LEARJET 60	1	7	7
EMİ HARİTA BİLGİ İŞLEM İNŞAAT VE TAŞIMACILIK SAN.LTD.ŞTİ.	BEECHCRAFT KING AIR C-90	1	10	10
KOÇ HOLDING A.Ş.	FALCON 2000	1	10	10
BARİŞ UÇAKLA ZİRAİ İLAÇLAMA ORMAN YANGINI SÖNDÜRME UÇAK BAKIM ONARIM HAVACILIK VE TURİZM TİC.LTD.ŞTİ.	CESSNA-A188B	1		
KAAN TURİZM YATÇILIK HAVA KARA TAŞ.VE TİC. LTD.	BELL206L-3 BELL 206	2		
AIRENKA HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	BEECHJET 400A	1		
ANADOLU ÜNİVERSİTESİ SİVİL HAVACILIK YÜKSEK OKULU	BEECHCRAFT C-90 BEECHCRAFT B-200 TOPLAM	2 1 3		
PAN HAVACILIK VE TİCARET A.Ş.	CESSNAT210-M BELLANCA 7GCBC TOPLAM	1 1 2		
ARAS AIR TAŞIMACILIK A.Ş.	ROBINSON-40 (R-40)	1		
PARK HAVACILIK TAŞIMACILIK VE TİCARET A.Ş.	FALCON 2000	1		

RİKSOS TURİZM YATÇILIK HAVACILIK VE TAŞIMACILIK TİCARET VE SANAYİ A.Ş.	LEARJET 60 HAWKER 800XP <i>TOPLAM</i>	1 1 2		
ENDEKS HAVACILIK TAŞIMACILIK TİCARET VE SANAYİ A.Ş.	AS 350	1		
KÜMÜLÜS HAVACILIK VE TURİZM SANAYİ TİC. LTD. ŞTİ.	POLARIS FIB	5		
VEYEN HAVA TAŞIMACILIK TİC. LTD. ŞTİ.	CITATION CJ 2	1		
TAV HAVACILIK A.Ş.	HAWKER 800 XPI	1		
RUHSAT SAHİBİ İŞLETME SAYISI TOPLAMI : 50	TOPLAM HAVA ARACI SAYISI SAYISI	149		

Kaynak: SHGM Resmi İnternet Sitesi, Hava Taksi İşletmeleri, http://www.shgm.gov.tr/doc2/hava_taksi.xls (15 Ağustos 2006) internet sayfasından yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.2.3.Genel Havacılık İşletmeleri

Genel Havacılık İşletmelerini; bünyesinde bulunan hava araçlarını, ticari maksat taşımaksızın kendi özel hizmetlerinde havadan ilaçlamada, sosyal ve eğitim amaçlarında kullanan (<http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy21.doc>) işletmeleri; ticari hava taşımacılığı dışında kalan diğer sivil havacılık faaliyetlerini yürüten işletmeler oluşturmaktadır (<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/>).

Birçok gelişmiş ülkede genel havacılık faaliyetleri için ayrı işletme ruhsatı verilmekte, hava aracının uçuşa elverişli, pilotunda lisansısının uygun ve geçerli olması halinde yürürlükteki havacılık kurallarına uygun şekilde uçuş yapılmasına olanak tanınmaktadır. Türkiye’de ise 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile getirilmiş açık bir hüküm bulunmamasına rağmen, 1984 yılında çıkartılmış bulunan Genel Uçak İşletme Yönetmeliği ile kendi uçağı ile kendisi için uçuşlar yapacak kişi veya kuruluşların da işletme ruhsatı alması zorunlu kılınmıştır (Saldıraner, 1991, s.78). Ulaştırma Bakanlığı’ndan halen 34 işletme genel havacılık için işletme ruhsatı almıştır.

Tablo 2.4.Genel Havacılık İşletmeleri

İŞLETME ADI	Hava Aracı			
	Tip	Adet	Koltuk Sayısı	Toplam Kapasite
TAPU VE KADASTRO GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	ISLANDER BN 2T	1	6	6
	ISLANDER BN 2A-3	1	6	6
	<i>TOPLAM</i>	2		<i>12</i>

İSTANBUL ULAŞIM SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	BELL HELİKOPTER (Tex. 206 B.III)	1		
TUZLA TERSANECİLİK ve TURİZM A.Ş.	BELL 407	1	6(1P+5Y)	6
ADALYA HAVACILIK TUR. İŞLT. SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ.	PIPER PA-28-180	1	4(1P+3Y)	4
LİMAK İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	CESSNA CITATION EXCEL	1	11(2P+9Y)	11
ORMAN GENEL MÜDÜRLÜĞÜ HAVACILIK ŞUBESİ	S 355 F2	3	6(3M+3Y)	18(9M+9Y)
	S 365 N1	2	12(3M+9Y)	24(6M+18Y)
	S 365 N2	1	10(3M+7Y)	10(3M+7Y)
	TOPLAM	6		52
BURSA OTELCİLİK A.Ş.	AGUSTA 109 MK PLUS	1	6(2P+4Y)	6
TÜRK HAVA KURUMU GENEL BAŞKANLIĞI	ÇEŞİTLİ	70	240	240
M.HAKAN OSANMAZ HAVACILIK İŞLETMESİ	MAULE M-6	1	3	3
İSTANBUL HAVACILIK KULÜBÜ DERNEĞİ	ÇEŞİTLİ	18	54	54
AHU HAVACILIK SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.	C 172 R	2	4(1P+3Y)	8(2P+6Y)
	C 172N	1	4(1P+3Y)	4(1P+3Y)
	TOPLAM	3		12
SÖNMEZ HAVA YOLLARI A.Ş.	BELL-230	1	8(2P+6Y)	8
KONURALP MÜTEAHHİTLİK MÜŞAVİRLİK A.Ş.	R 22 BETA	1	2	2
ON AIR TURİZM VE HAVACILIK LTD. ŞTİ.	SOCATA TB 20	1		
	PIPER PA 18 150	1		
	TOPLAM	2		
İZAIR HAV. GÜMRÜKLEME VE SEYAHAT LTD.ŞTİ	CESSNA 172 N	1	4	4
TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞBAKANLIĞI	GULFSTREAM G-IV	2		
BURAK SPOR TİF HAVACILIK KULUBÜ	ÇEŞİTLİ	5	10	10
BEST BİRLEŞİK END. SİS. VE TESİSLER A.Ş.	CESSNA 172	1	4	4
CEYLAN İNŞAAT TAAHHÜT İTH. VE İHR. LTD. ŞTİ.	BELL 206	1	5	5
MESTAŞ ELEKTRONİK VE TURİZM SANAYİ TİCARET A.Ş.	CESSNA 172	1	4	4
BİLFER MADENCİLİK A.Ş.	MAULE MX7	1	3	3
	PA 34220	1	6	6
	CITATION	1	8	8
	TOPLAM	3		17
GENÇ MÜHENDİSLİK OTOMOTİV MAK. İNŞ.HAV. LTD.ŞTİ.	PA-18	1	2	2
ADA HAVACILIK TURİZM SANAYİ VE TİCARET LTD.ŞTİ.	CESSNA 172	1	2	2
TOP SERVİS HAVACILIK SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	ÇEŞİTLİ	7	16	16

TEKFEN HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	BAE 125-800 A HAWKER HS 125-800	1 1	10(2P+8Y)	10
	TOPLAM	2		10
ADANA HAVACILIK KULÜBÜ DERNEĞİ	ÇEŞİTLİ	4	10	10
BİZİNGAZ TİCARET VE SANAYİ A.Ş.	BALON	1	4	4
SAMSUN SPOR TİF HAVACILIK KULÜBÜ DERNEĞİ	ÇEŞİTLİ	10	37	37
MARSHALL BOYA VE VERNİK SANAYİ A.Ş.	CAMERON	1	4	4
BORSAÇ BORU VE SAÇ TURİZM TİCARET SANAYİ A.Ş.	CESSNA 172	2	6	6
İZMİR MODEL UÇAK VE HAVACILIK KULÜBÜ DERNEĞİ	PA 18	1	2	2
ERCİYES ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ	CESSNA 172 N	1	4	4
YALOVA SPOR TİF HAVACILIK DERNEĞİ	CESSNA 172 P BEECHCRAFT B - 60	1 1		
	TOPLAM	2		
DELTA HAVACILIK VE TURİZM LİMİTED ŞİRKETİ	SOCATA TB20	1		
RUHSAT SAHİBİ İŞLETME SAYISI TOPLAMI : 34	TOPLAM HAVA ARACI SAYISI SAYISI	157	Toplam Koltuk Kapasitesi	561 Adet

Kaynak: SHGM Resmi İnternet Sitesi, “Genel Havacılık İşletmeleri”, http://www.shgm.gov.tr/doc2/genel_hava_adres.xls (15 Ağustos 2006) internet sayfasından yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.2.4.Uçakla Zirai Mücadele İşletmeleri

Uçakla Zirai Mücadele İşletmesi; gerek ücret karşılığı ve gerekse işleticinin kendine ait arazilerde aşağıdaki işleri yapmak üzere kurulan işletmedir (<http://www.shgm.gov.tr/doc3/shgm47.doc>).

- Uçakla havadan, Gıda-Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı’na tespit edilen, tarım ilaçlarını (toz, ıslanabilir toz, mayi, granül v.s. olarak) atmak,
- Uçakla havadan gübre atmak, tohumlama yapmak ve toprak ıslahı için gerekli işleri yapmak,
- Gerek tarla ve gerekse bahçe ziraatı ile orman muhafazası için gerekli işleri yapmak.

Uçakla zirai mücadele yapmak isteyen her türlü işletme ilgili yönetmelik hükümlerine göre Ulaştırma Bakanlığı’ndan Zirai Mücadele Uçak İşletme Sertifikası ve

ayrıca; Tarım ve Köyşleri Bakanlığı'ndan da çalışma izni almak zorundadır (<http://www.shgm.gov.tr/doc3/shgm47.doc>).

Türkiye'de, uçakla zirai mücadele faaliyetlerinin yürütülmesi için kurulmuş bulunan 44 ayrı işletmede 106 adet tescilli hava aracı bulunmaktadır. Bu işletmelerden 12 sinin üzerinde hava aracı bulunmamaktadır (http://www.shgm.gov.tr/doc2/zirai_list.xls).

2.2.5.Havacılık Kulüpleri

Türkiye'de havacılık kulüplerinin kurulması için olanak tanıyan ve destek sağlayan kuruluş, Türk Hava Kurumu'dur. Türk Hava Kurumu, 16 Şubat 1925 tarihinde, "Türk Tayyare Cemiyeti" adı altında kurulmuştur (Saldıraner, 1991, s.80). Cemiyet'in kuruluş amacı; Türkiye'de havacılık sanayisini kurmak; havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasal önemini anlatmak; askeri, sivil, sportif ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak; bütün bunlar için gerekli araç ve gereci hazırlamak; personeli yetiştirmek ve uçan bir Türk Gençliği yaratmaktır (<http://www.thk.org.tr/2005/anasayfa.htm>).

Daha sonra 1935 yılında alınan kongre (Genel Kurul) kararıyla Cemiyet'in ismi "Türk Hava Kurumu" (THK) olarak değiştirilmiştir (<http://www.thk.org.tr/2005/anasayfa.htm>). Dernekler Kanunu'nun statüsünde örgütlenen, havacılıktaki gelişmelere bilimsel ve sistematik bir yaklaşımla, ICAO ve FAI kurallarına göre eğitim veren, yurt genelinde yaygınlaşması için havacılık kol ve kulüpleri açan (http://www.gudak.gazi.edu.tr/sempozyum/makale_ozetleri.htm) Türk Hava Kurumu; yine aynı kanuna uygun olarak kurulmuş olan havacılık kulüplerinin denetimi ve onlara desteğini sürdürmektedir (Çevik, 1996, s.40).

2.3.SİVİL HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİNİN İŞLEVLERİ

Sivil havacılık işletmelerinin işlevleri incelenirken esas olarak sivil havacılık sektöründe uçuş faaliyetleriyle ilgili tesis işleten ve hizmet veren işletmeler ile taşımacılık veya hava araçlarıyla çeşitli şekilde diğer faaliyetlerde bulunan işletmelerin işlevleri dikkate alınmıştır (Saldıraner, 1991, s.18).

2.3.1.Yolcu ve Yük Taşımacılığı

Havacılık işletmeciliğinde, faaliyet konusu hizmet arzı olup, en basit anlamıyla iki nokta arasındaki taşımacılıktır. Amaç yolcu ve yükün istenen noktalar arasında taşınmasıdır. Günümüzde hava ulaşımının çok sratlı, rahat ve emniyetli oluşu ve bu sahadaki dünya teknolojisinin hızlı bir gelişim içinde bulunması, diğer ulaşım araçlarına nazaran yolcu ve yük taşımacılığında hava araçlarının önemini daha da artırmış ve dünya sivil havacılığına paralel olarak Türkiye’de de bu sahada kısa sürede büyük gelişmeler kaydedilmiştir (Demir,1997, s.215).

Yolcu ve yük taşımacılığının gerçekleştirilmesinde iki türlü yaklaşım söz konusudur. Bunlardan birincisi, havayolu veya daha geniş ifadeyle havacılık işletmesi tarafından ilan edilen tarifeli veya tarifersiz seferlerle taşımacılık; ikincisi de, müşterinin talebi doğrultusunda yapılan taşımacılıktır (Saldıraner, 1991, s.18).

Türkiye’de iç hat taşımacılığında, gerek hava alanı sayısındaki yetersizlik, gerekse iç hat uçuşlarında verimliliğin sağlanamaması yüzünden, istenen gelişmeye bugüne kadar ulaşılamamıştır. Türkiye standartlarına göre, havayolu taşımacılığı, demiryolu ve karayolu taşımacılığına göre karşılaştırma yapılamayacak derecede pahalıdır. Kargo taşımacılığının da istenen düzeyde olmadığını belirtmek gerekir (Eker, 2005, s.70).

Dış hat taşımacılığı ise Türkiye’de turizm etkinliklerindeki büyük artışlar, dışa açılma politikası, yabancı şirketlerin faaliyetleri nedeniyle her geçen gün daha da artmaktadır. Yurt dışında çalışan işçilerimizin zaman kazanmak amacıyla seyahatlerinde öncelikle havayolunu seçmeleri, büyük bir pazar oluşturmaktadır. Son yıllarda işçi ve turist sayısındaki artış sonucu, pek çok yeni yerli havayolu işletmesi kurulmuştur (Saldıraner, 1991, s.19).

2.3.2.Zirai İlaçlama ve Yangınla Mücadele

Yıllardan beri ekonomisi tarıma dayalı olarak gelişmekte olan Türkiye’de, modern yöntemlerle tarım faaliyetlerinin geçmişi çok eskilere dayanmamaktadır. rnlerin istenen verimlilikte temin edilebilmesi için geniş tarım alanlarının belirli zaman ve sıklıkta ilaçlanması gerekmektedir. Bu durum, ilaçlama işleminin havadan uçakla veya helikopter ile

yapılmasını zorunlu kılmıştır. Bu amaçla Türkiye’de 1957 yılından bu yana uçakla zirai mücadele faaliyetleri kısıtlı da olsa yapılmaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün hava aracı tescil kayıtları incelendiğinde, Türkiye’de zirai mücadele amaçlı uçuşlar için ilk uçağın 1957 yılında, helikopterin ise 1974 yılında ithal edildiği görülmektedir (Demir, 1997, s.216).

Ancak Türkiye’deki uçakla zirai mücadele faaliyetleri, bilinçli tarım işletmeciliğinin tam olarak yerleşmemesi, ilaçlama maliyetinin yüksekliği gibi nedenlerle istenen düzeye ulaşamamıştır (Saldıraner, 1991, s.21).

Çok geniş orman alanlarına sahip Türkiye’de, orman yangınlarını erken tespit etmek ve söndürmek için 1988 yılında Çevre ve Orman Bakanlığına bağlı Orman Genel Müdürlüğü bünyesinde havacılık kısmı oluşturulmuştur. Havacılık Grup Müdürlüğü, halen 3 adedi AS-355F2, 2 adedi AS-365 ve 1 adedi AS-365N2 tipi olmak üzere toplam 6 helikopter ile bu faaliyetlerini sürdürmektedir. Yaz aylarında artan orman yangınlarına zamanında ve seri bir şekilde müdahale edebilmek amacıyla sayısı değişen oranda helikopterler kiralanmakta ve orman yangını riskinin yüksek olduğu bölgelerde dönem boyunca konuşlandırılmaktadır. Ayrıca Türk Hava Kurumu da uçakları ile uzun yıllar orman yangınlarının tespit edilmesi ve söndürülmesi konusunda destek sağlamıştır (Eker, 2005, s.70).

2.3.3.Hasta ve Yaralı Nakli

Özellikle karayolu trafiğinin yoğun olduğu büyük yerleşim bölgelerinde, kaza sonrasında yaralıların hastanelere naklinde helikopterlerin kullanılması, hasta ve yaralıya erken müdahale sağlanması bakımından büyük önem arz etmektedir. Buna ilave olarak, hasta ve yaralıların buldukları sağlık merkezlerinden yurt içinde veya dışında olanakları daha geniş diğer sağlık merkezlerine taşınmalarında, en hızlı taşıma şekli havayolu ile olmaktadır (Eker, 2005, s.69). Türkiye’de de bu konunun önemi ve insan hayatı kurtarmadaki etkisi son yıllarda kendisini göstermiş ve birçok hastanede helikopter iniş ve kalkışma elverişli alanlar yapılmıştır (Saldıraner, 1991, s.22).

Hasta ve yaralı nakli konusunda yeterli ve sürekli talep olmaması nedeniyle ticari açıdan karlı olmayan bu hizmet için özel donanımlı helikopter işletilememektedir. Sağlık

Bakanlığı'nın bir kamu hizmeti olan havadan hasta ve yaralı nakli için az sayıda da olsa başlattığı girişimleri bulunmaktadır. Ambulans helikopteri projesinin hayata geçmesi, sigorta şirketleri, hastaneler ve yetkili otorite olan SHGM arasındaki sıkı işbirliğine ve karşılıklı yardımlaşma anlayışına bağlıdır. Oysa Avrupa'da ve gelişmiş diğer ülkelerdeki sağlık sigortalarının bu tür taşımayı da kapsamayı, hava aracı ile yapılan hasta ve yaralı nakillerini arttırmıştır (Eker, 2005. s.69).

2.3.4.Toplumlararası Yakınlaşma

1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nın, başlangıç bölümünde "Dünya Devletleri ve Milletleri arasında dostluk ve anlayış yaratmak, milletler arası işbirliğini teşvik etmek" ifadeleri yer almakta olup, sivil havacılığın özellikle de taşıma faaliyetlerinin, ülkelerin dostluğunu geliştirmede, yakınlaşmada ve işbirliği kurulmasındaki önemi dile getirilmektedir (Saldıraner, 1991, s.23).

Türkiye ile hava ulaştırma bağlantısı olan diğer ülkeler arasında yapılmış bulunan ikili hava ulaştırma anlaşmalarının giriş bölümlerinin hemen hemen tamamında, "Her iki ülke toplumlarının yakınlaşmasını sağlamak, kültür alış verişlerinde bulunmalarına imkan tanınmak, karşılıklı sosyal ve ticari faaliyetleri geliştirmek ..." gibi ifadeler yer almaktadır (Saldıraner, 1991, s.23-24).

Hava ulaşımı, ülkelerin yakınlaşması, ülkeler arası sosyal, kültürel ve ticari amaçlı faaliyetlerin artmasında büyük bir katkı sağlamaktadır. Bugün için uluslararası ilişkilerde ilk dostluk belirtisi, karşılıklı olarak çok sıkı ulaşım olanaklarının geliştirilmesi olarak gözlenmektedir. Kolay, rahat ve hızlı ulaşım olanağı, sosyal yönlü faaliyetlerin gelişmesine ilave olarak, ticari faaliyetlerin gelişimi için de olanak yaratmaktadır. Anında görüşebilmek ve haber ulaştırabilmek ne kadar önemli ise, insan olarak en kısa sürede ulaşabilmek, herhangi bir yükü gönderebilmek veya alabilmekte o kadar belki de daha fazla önemlidir (Saldıraner, 1991, s.24).

2.3.5.Araştırma ve Geliştirme (AR-GE)

Türkiye AR-GE harcamaları açısından dünya ülkeleri sıralamasında son sıralarda yer almaktadır. AR-GE için ayrılan kaynakları gelişmiş ülkelere göre azdır

(<http://www.netgazete.com/NewsDetail.aspx?nID=705058>). Bu nedenle Bilim ve Teknoloji Tüksek Kurulu tarafından belirlenen “Türk Bilim ve Teknoloji Politikası: 1993-2003” te bilim ve teknoloji göstergeleri açısından ulaşılması gereken öngörülen hedefler arasında AR-GE ile ilgili olarak; AR-GE harcamalarının gayri safi yurtiçi hasıla içindeki payının %0.33 den %1 e çıkarılması ve özel sektörün toplam AR-GE harcamalarında %18 olan payının %30 a çıkarılması olarak saptamıştır (Bedir, 2002, s.61).

Havacılık ve imalat sanayinde; yüksek ileri teknolojilere ve AR-GE çalışmalarına ihtiyaç duyulmaktadır. Çalışmalarda, sektörün kendine özgü yapısının ve uluslararası teknolojik gelişmelerinin dikkate alınması son derece önem arz etmektedir. Disiplinli bir teknoloji gerektiren uzay ve havacılık sanayi için AR-GE çalışmalarının yapılması bir zorunluluktur (<http://www.netgazete.com/NewsDetail.aspx?nID=705058>).

Hava aracı ve sistemleri için yürütülen çok geniş çaplı ve yüksek maliyetli araştırmalar, elektronik sanayideki araştırma ve geliştirmelerle paralel yürütmekte, birçok yeni teknolojinin insanlık hizmetine verilmesi sağlanmaktadır. Halen binlerce kişinin, kamu ve özel araştırma geliştirme merkezleri ile üniversitelerde havacılık için araştırma ve geliştirme faaliyetleri içinde bulunduğu, havacılık teknolojisinin inanılması güç boyutlarda gelişmekte olduğu görülmektedir. Yakın gelecekte pilotsuz yolcu uçaklarının hizmete verilmesi, büyük bir sürpriz olmayacaktır (Saldıraner, 1991, s.25).

2.4.SİVİL HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİNİN ÖZELLİKLERİ

Sivil havacılık işletmelerinin özellikleri incelenirken, hizmet arz eden kamu ve özel sektör kuruluşları ile bu hizmetin yürütülmesinde gerekli olan kuralları koyan ve denetleyen kuruluşlar bir bütün olarak ele alınmış, ortak özellikler genelleştirilerek açıklanmıştır (Eker, 2005, s.62).

2.4.1.Hizmet Organizasyonu

Hava aracı yedek parçası ve yolcular için ikram malzemesi üretenler bir tarafa bırakılırsa, sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren tüm kuruluşlar birer hizmet organizasyonudur. Havacılık işletmeleri açısından arz edilen hizmet, yolcu ve yük

taşımacılığı; hava alanı işleticileri için, hava alanı ve hava seyrüsefer kolaylıkları; sivil havacılık otoritesi için de kural koyma, düzenleme ve denetlemedir (Eker, 2005, s.62).

Ticari havacılık işletmeleri için müşteri kitlesini kendine bağlama çok önemli bir faktördür. Müşteri ihtiyaç ve istekleri en iyi şekilde karşılanmalı, iyi ve düzenli bir hizmet ile ilişkide süreklilik sağlanmalıdır. Müşteri kitlelerine ulaşmak, onları yönlendirmek, kendi işletmesine çekmek, kalıcılığı sağlamak, sürekli bir gelişme ve daha iyi hizmet alanı ortaya koymakla mümkündür (Eker, 2005, s.63).

Diğer taşıma türlerinde olduğu gibi havayolu taşımacılığı da devlet denetimine tabidir. Uçuş ve can emniyeti nedeniyle bu denetim, diğerlerine göre daha sıkı, düzenli ve yaptırımlıdır. Sivil havacılık otoritesinin varlığının temel nedeni de bu hizmetleri sağlamaktır (Saldıraner, 1991, s.29).

Burada, sivil havacılık işletmelerinde önemli bir fonksiyon olan pazarlama faaliyetine değinmekte fayda vardır. Sivil havacılık işletmeleri açısından pazarlama, bir hizmet pazarlamasıdır. Ürün, iki nokta arasında taşımacılık hizmeti sunulmasıdır. Hizmet yolcuya bilet satışı ile başlar, hava aracına alınmasıyla, uçuş sırasındaki hizmetlerle devam eder, uçuş sonrasında tamamlanır. Hizmet, esasında bir hizmetler zinciridir (Eker, 2005, s.63).

2.4.2.Açık Sistemler

“Sistem” sözcüğü günümüzde hemen her türlü alanda çok yaygın olarak kullanılmaktadır. Sistem denildiği zaman, belirli parçalardan oluşan bir bütün anlaşılmaktadır. Sistemde önemli olan bütünü meydana getiren parçaların kendilerine özgü işleyişlerinin bulunması, fakat her birinin etkinliğinin bir diğerine bağlı olmasıdır. İşte sistem yaklaşımı, bütünü oluşturan parçaları ve bunların birbirleri ile olan ilişkilerini bir arada incelemektedir (Şimşek, 2005, s.425). Başka bir ifadeyle sistem, bir veya daha çok amaca veya sonuca ulaşmak üzere aralarında ilişkiler olan fiziksel veya kavramsal, birden çok bileşenin oluşturduğu bütündür (Esen, 1998, s.10).

Kendi dışındaki hiçbir sistem mevcut olmayan veya çevresindeki sistemlerden her ne şekilde olursa olsun etkilenmeyen sistemlere “Kapalı Sistemler” denir. Mutlaka bir

çevresi ve onlarla ilişkileri olan, haberleşen ve birbirlerini değiştiren sistemlere “Açık Sistemler” denir (Esen, 1998, s.15).

Sivil havacılık sektöründe ister kamu ister özel sektör olsun, tüm kuruluşlar çok hızlı gelişim gösteren bir sanayi dalındaki faaliyetleri yakından takip etmek zorundadırlar. Denetim işlevlerini ve alt yapı hizmetlerini organize eden kamu kuruluşları, yeni teknolojik gelişmelere ayak uydurma, yeni önlemler alma ve uygulama, gelişen teknolojiye uygun alt yapı sağlama; üretim ve bakım-onarım kuruluşları, gelişmeler paralelinde kendi bünyelerini uyumlandırma, teçhizat ve sistemlerini yenileme; uçuş hizmeti pazarlayanlar ve satanlar ise pazardaki her türlü değişimi sürekli ve dikkatli izleyerek gelişen durumlara uygun hizmet arzı ve ücret düzenleme çabaları içindedirler (Eker, 2005, s.64).

Son yirmi yılda yaşanan teknolojik gelişme, 2000 yılda yaşanandan daha fazladır. II. Dünya Savaşından sonraki bilgi patlaması, inanılması güç bir hızla devam etmektedir. Son 80 yılda at sırtında yapılan taşımacılıktan, uzay yolculuğuna geçilmiştir. Havacılık alanında her yıl çok büyük paralar, araştırma ve geliştirme faaliyetleri için harcanmaktadır. Mevcut havacılık sektörü, çabuk ve hızlı artan bir eskime içindedir. Bu durumda sektörde faaliyet gösteren tüm kuruluşların, bu hızlı gelişime uyum sağlayacak yapı ve hazırlık içinde olmaları, faaliyetlerinin devamı için gerekli ve kaçınılmazdır (Saldıraner, 1991, s.32).

Dinamik bir yapı içinde olması gereken sivil havacılık örgütleri, değişikliğe ayak uydurmak zorundadır. Değişikliklere ayak uyduramayan örgütler, çok geçmeden çalışmaz duruma gelecektir. Özellikle yöneticiler, değişime karşı direnmemeli, yenilikler karşısında çağın gerisinde kalmamalıdır (Eker, 2005, s.64).

2.4.3.Sürekli Hizmet Arzı

Sivil havacılık faaliyetleri, uluslararası niteliği, hizmetin devamlılığı ve gerekliliği nedeniyle 24 saat süreklilik arz etmektedir. Uluslararası hava alanlarımızın birçoğu 24 saat hizmete açıktır. Sadece iç hat trafiğe açık hava alanlarımız, genellikle gün doğumu-gün batımı saatleri arasında açık olmakla birlikte, acil inişler için gerekli bölümlerin faaliyetleri devam etmektedir. Gerektiğinde belirli bir ücret karşılığında meydan çalışma saatleri uzatılabilmektedir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü personeli de gerektiğinde cumartesi ve

pazar günleri de nöbet sistemi içinde çalışmakta, her an olabilecek kaza ve benzeri olaylar için görev yapabilecek şekilde hazır bulunmaktadır (Eker, 2005, s.65).

Sektörde bulunan kuruluşlardan sürekli faaliyette bulunanların, istihdam etmeleri gerekli personel sayıları artmakta, hizmetlerin özelliği nedeniyle uçuş ekibi, bakım ekibi ve diğer personelin, ilgili ulusal ve uluslararası standartlara göre çalışma saatlerinin planlanması büyük önem taşımaktadır (<http://www.shgm.gov.tr/doc3/sht6a50.doc>).

2.4.4.Özellikli Personel ve Sürekli Eğitim Gereksinimi

Türkiye'nin turizm potansiyelinin her geçen gün daha etkin olarak kullanılması ve yurtiçi hava taşımacılığında sağlanan liberalleşmenin getirdiği kolaylıklar nedeniyle Türk tescilli hava aracı sayısında ciddi bir artış görülmektedir. Yapılan projeksiyonlara göre, bu artış 2010 yılına kadar büyük bir hızla devam edecektir. Son yıllarda, havayolu taşımacılığının artış hızı, özellikle ticari hava taşımacılığında uçak adedindeki artışlar; nitelikli insan kaynağının yetiştirilmesi ve Avrupa Birliği ile uyum süreci gibi sorunları ön plana getirmiştir (<http://www.uted.org/dergi/dergi.htm>).

Nitelikli personelin, ilgili ülkenin sivil havacılık sektöründe görevlerini yapabilmesi ve bunu devam ettirebilmesi için lisans, sertifika gibi belgeleri alması ve bunları öngörülen sürelerde yenilemesi gereklidir (Eker, 2005, s.65).

Pilot, uçuş mühendisi, uçuş hareket uzmanı (dispeçer), hava trafik kontrolörleri ve teknisyenler, Uluslararası standartlara göre belirlenen asgari koşulları kapsayacak şekilde düzenlenmiş ulusal mevzuatımıza göre, öngörülen tecrübe koşullarının karşılanmasını müteakiben gerekli sınavlara girmekte, başarılı oldukları takdirde lisans ve sertifikalarını alabilmektedirler. Lisans türüne göre, sağlık kontrolleri ve yeterliliğin devam ettiğine ilişkin bilgi ve beceri kontrollerinden geçirilmekte, buna göre lisanslar yenilenmektedir (Saldıraner, 1991, s.34).

Uçuş, hava alanı yer hizmetleri, yangın ve kurtarma, bilet, satış ve rezervasyon gibi hizmetlerdeki personel ile uçak bakım ve onarımında doğrudan ve dolaylı görev yapan ancak lisanslı olması gerekmeyen diğer tüm personel, çalıştıkları kuruluşlar tarafından sürekli eğitimden geçirilmektedirler (Eker, 2005, s.66).

Sivil havacılıkla ilgili denetim veya destek hizmeti veren personelin de, gerekli eğitimlerden geçmeleri, düzenli aralıklarla tazeleme eğitimlerine girmeleri, zorunludur. Bu nedenle eğitim harcamaları kuruluşların bütçelerinde önemli bir yer tutmaktadır (Saldıraner, 1991, s.35).

2.5.SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNİ DÜZENLEYEN KURULUŞLAR

Sivil havacılıkla ilgili faaliyetlerin, özellikle 2. Dünya Savaşı'ndan sonra başlaması ve günümüze kadar önemli ölçüde artması ile birlikte, bu faaliyetlerin ulusal ve uluslararası özelliklerinin de göz önünde tutulmasıyla, küresel anlamda sektöre özgü bir takım denetleyici ve düzenleyici kuruluşlar oluşturulmuştur (Baydın, 2000, s.13).

2.5.1.Ulusal Sivil Havacılık Kuruluşları

Türkiye'de sivil havacılık sektörü için ana hizmetler veren kamu kuruluşları aşağıdaki sırayla incelenmiştir (Saldıraner, 1991, s.49).

- T.C.Ulaştırma Bakanlığı
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)
- Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)
- Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü

2.5.1.1.T.C. Ulaştırma Bakanlığı

Cumhuriyetin ilk yıllarında bir bölümü Nafia Vekaleti, bir bölümü de İktisat Vekaleti'ne bağlı olan "ulaştırma ve haberleşme" hizmetleri, 27 Mayıs 1939 tarihinde 3613 sayılı Kanun ile kurulan Ulaştırma Bakanlığı'na verilmiştir. 27 Haziran 1945 tarihinde 4770 sayılı Kuruluş Kanunu ile Ulaştırma Bakanlığı'nın teşkilat ve hizmet alanı genişletilmiş, zamanla ortaya çıkan gereksinimleri karşılamak amacıyla 13 Aralık 1983 tarihinde 182 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve 8 Haziran 1984 tarihinde 211 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Bakanlık, teşkilat ve hizmet alanlarında değişiklikler yapılarak yeniden düzenlenmiştir. 19 Kasım 1986 tarih ve 3322 sayılı Kanun Hükmünde

Kararname ile Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'ndan ayrılarak Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır. Son olarak 9 Nisan 1987 tarihinde 3348 sayılı Kanun ile yapılan değişiklik günümüzdeki görev ve yapısını sağlamıştır (Saldıraner, 1991, s.50).

2.5.1.2.Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM); sektörün düzenli, verimli ve güvenli işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanmasından, koordinasyonundan ve denetiminden sorumludur. Hız ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki her türlü faaliyeti, ulusal çıkarlar ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde düzenlemek ve esaslarını belirlemekle yükümlüdür. Bu bağlamda SHGM, Türkiye'de sivil havacılık alanındaki en sorumlu ve yetkili otorite olmak durumundadır (Devlet Planlama Teşkilatı [DPT], 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.24).

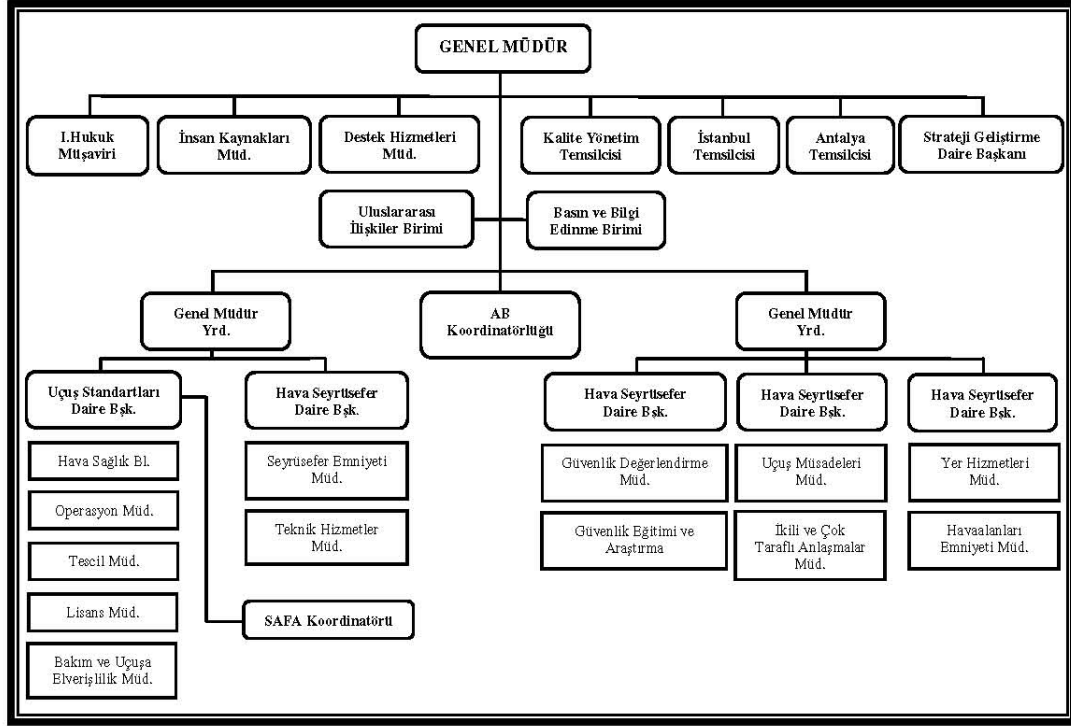
Türkiye'de sivil havacılık faaliyetleri 1910'lu yıllarda başlamış olmasına ve 1933 yılında "Hava Yolları Devlet İşletme Dairesi" kurulmasına rağmen, sivil havacılık hizmetlerinin düzenleme ve denetimi için "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" ancak 1954 yılında 6382 sayılı Kanun ile Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak kurulmuştur. 9 Nisan 1987 tarih ve 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" adını almış ve aynı Kanun'un 12. maddesi ile şu alanlarda görevlendirilmiştir (Çevik, 1996, 31):

- Sivil havacılık faaliyetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal gelişmelere, kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını ve geliştirilmesini sağlayacak esasları tespit etmek, belgelerini tanzim ederek sicillerini tutmak, mürettebat ehliyetlerini mevzuata göre denetlemek,
- Türk Sivil Havacılık sahasında görev alan ihtisası ile gerekli görülen personelin ehliyet şartlarını tayin etmek ve lisanslarını tanzim ederek sicillerini tutmak,
- Yurt içinde ve dışında hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yurt içinde ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen yabancı gerçek ve tüzel kişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlamak, faaliyetlerini desteklemek,

- İlgili kuruluşların görüşlerini almak suretiyle, Türk hava sahasında sivil uçakların seyrüseferini, trafik haberleşmelerini kamu güvenliği bakımından düzenlemek, denetlemek, gerekli tedbirleri almak ve aldirtmak,
- Hava seyrüsefer güvenliği bakımından hava meydanlarının teknik niteliklerini ve işletme esaslarını tayin etmek ve uygulamaları denetlemek,
- Milletlerarası sivil havacılık sahasındaki gelişmeleri takip ederek ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinde bu gelişmelerin uygulanması için tedbirler almak, sivil havacılıkla ilgili planların hazırlanmasını sağlamak ve uygulaması ile ilgili faaliyetlerde diğer milletlerarası kuruluşlarla işbirliği yapmak,
- Türkiye hava sahasında hava arama ve kurtarma hizmetlerinin yapılması hususunda ilgili kuruluşlarla işbirliği yapmak ve sivil havacılık kazalarını tahkik etmek, tahkikat sonuçlarına göre tedbirleri almak,
- Sivil havacılık eğitim müesseselerinin kuruluş ve çalışma esaslarını tayin etmek ve denetlemek,
- Sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili olarak konulmuş mevzuat ve kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişiler hakkında kanuni yollara başvurmak,
- Hava ulaştırması konusunda milletlerarası ikili ve çok taraflı antlaşmaların uygulanmasını takip etmek, bunlarla ilgili çalışmalara katılmak,
- Bakanlıkça verilecek benzer görevleri yapmak.

Ulaştırma Bakanlığına bağlı olup, kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün teşkilat, görev, yetki ve sorumlulukları ile ilgili esasları düzenlemek amacıyla; 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun 10 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir (<http://www.shgm.gov.tr/doc/5431shk.doc>). Fakat EASA'nın işlerlik kazanması ile birlikte, Türkiye'de EASA standartlarına uyulmasını sağlamak amacıyla, SHGM'nin aynı zamanda koordinatörlük işlevini de yerine getirebilecek şekilde yapılanması gerekmektedir. Kasım 2005 tarihinde kabul edilen 5431 sayılı Kanun sektörün hızlı büyümesine ve yeni gelişmelere cevap verebilecek düzeyde değildir (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.25).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün organizasyon yapısı Şekil 2.2. de gösterilmiştir.



Şekil 2.2.Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Organizasyon Yapısı

Kaynak: SHGM Resmi İnternet Sitesi, Kurum Hakkında, "Organizasyon Şeması", <http://www.shgm.gov.tr/shgmorg.htm> (12 Kasım 2007) internet sayfasından yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.5.1.3.Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)

Türkiye havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü'nce yerine getirilmektedir. DHMİ'nin amaç ve faaliyet konuları, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin yerine getirilmesi, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasının sağlanmasıdır (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.25).

DHMİ Genel Müdürlüğü'nün nüvesini 1933 yılında kurulan ve hava meydanları işletmeciliği ile havayolu taşımacılığını birlikte yürüten Hava Meydanları Devlet İşletme İdaresi oluşturmaktadır. 21 Mayıs 1955 tarihinde 6623 sayılı Kanun ile uçak işletmeciliği Türk Hava Yolları AO'na, havaalanı işletmeciliği ve yer hizmetleri ise 28 Şubat 1956 tarihinde 6686 sayılı Kanun ile kurulan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 19 Ekim 1983 tarih, 2929 sayılı Kanun ve 28 Ekim 1983 tarih, 116 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile DHM Genel Müdürlüğü yeni kurulan Devlet Havacılık ve Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bağlı Meydan İşletme Müessesesi olarak teşkilatlandırılmış, ancak 2929 sayılı Kanun'un 8 Haziran 1984 tarih ve 233 sayılı Kanun ile yürürlükten kaldırılması sonucu eski konumuna dönmüştür (Çevik, 1996, s.33).

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

Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü; devletçe yaptırılacak demiryolları, limanlar, barınaklar ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesisler ile hava meydanlarının ve bunlarla ilgili tesislerin, ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak, plan ve programlarını hazırlamak, bunların gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirleri almak ve inşaatları ile bakım ve onarımlarını yapmak veya yaptırmak ile yükümlüdür (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.25).

2.5.1.5. Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü

Başbakanlığa bağlı bir kuruluş olarak görevlerini sürdüren Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'nün amacı, meteoroloji istasyonları açmak ve çalıştırmak, hizmetlerin gerektirdiği rasatları yapmak ve değerlendirmek, çeşitli sektörler için hava tahminleri yapmak ve meteorolojik bilgi desteği sağlamaktır (Özenen, 2003, 22).

2.5.2. Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşları

Sivil havacılık alanında uluslararası ve bölgesel düzeyde düzenlemeler yapan, Türkiye'nin de gerek otorite olarak gerekse havayolu ve havacılık işletmeleri kanalıyla çalışmalar yürüttüğü havacılık kuruluşları aşağıda incelenmiştir.

2.5.2.1.Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO-International Civil Aviation Organization)

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, kısa zamanda gelişen havacılık faaliyetleri, ülkeler arası taşımacılık, taşımaların yapıldığı ülkelerin büyük bir uyum ve işbirliği içinde davranmasını gerektirmiş ve bu faaliyetlerin uluslararası düzeyde örgütlenilerek yürütülmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu şekilde başlayan çalışmalar, 1944'te meyvesini vermiş (<http://ataturkhvml.iem.gov.tr/faydalibilgi/antlasma.htm>) ve hava taşımacılığında meydana gelen politik ve teknik sorunların çözümüne esas genel düzenlemenin yapılması amacıyla (<http://www.shgm.gov.tr/index2.html>), 1 Kasım - 7 Aralık 1944'de Şikago'da yapılan çalışmalar sonucunda; 52 ülke temsilcisi tarafından hazırlanan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması" tüm dünya ülkelerinin kabulüne sunulmuş (http://www.icao.int/icao/en/chicago_conf/index.html), böylece uygulama beraberliğinin sağlanması yolunda büyük bir adım atılmıştır (<http://ataturkhvml.iem.gov.tr/faydalibilgi/antlasma.htm>).

Şikago Sözleşmesi olarak da anılan Anlaşma'nın giriş bölümünde belirtilen amacı; uluslararası sivil havacılığın emin ve düzenli bir şekilde gelişebilmesi ve sivil havacılık hizmetlerinin, eşit imkanlar esası üzerine tesciliyle sağlam ve ekonomik bir şekilde işletilebilmesi için bazı düzenlemeler hususunda mutabık kalınması şeklindedir (<http://www.shgm.gov.tr/index2.html>).

Söz konusu Anlaşmanın 43. maddesi ile yukarıda belirtilen esas amaca ulaşılmasını teminen "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ICAO'nun kurulması öngörülmüş; daimi yapı oluşturulana kadar, PICA0 (Permanent ICAO) adıyla çalışma şekli benimsenmiştir. PICA0'nun 20 ay faaliyeti sonrasında, ICAO 4 Nisan 1947'de resmi olarak faaliyete geçmiş ve Kanada Hükümeti'nin daveti üzerine kuruluş merkezi için Montreal seçilmiştir (<http://www.shgm.gov.tr/index2.html>). ICAO, aynı yılın Ekim ayında BM'nin yasal havacılık organı olarak kabul edilmiştir (http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/hist/history02.htm).

Birleşmiş Milletlerin bir organı olarak, temel amacı uluslararası sivil havacılık sisteminin güvenli, düzenli ve ekonomik bir şekilde yapılması, büyümesi ve idamesini sağlamak olan ICAO, halen dünyanın en geniş kapsamlı ve en üst düzey sivil havacılık örgütüdür. Bu amacıyla paralel olarak kuruluş uluslararası sivil havacılık kurallarını tespit

etmekte ve uygulanmasını sağlamaktadır. ICAO belirlemiş olduğu standartları “Annex” adını verdiği belgelerde toplamakta ve uygulamaktadır (Baysal, 2002, s.48).

Türkiye 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile anılan anlaşmaya taraf olmuştur. Bugün itibariyle ICAO’ya üye olan ülke sayısı 188’e ulaşmıştır (<http://www.shgm.gov.tr/index2.html>). ICAO’nun dünya çapında 7 bölgesel ofisi mevcut olup, Türkiye Paris’te bulunan Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi kapsamında yer almaktadır (<http://www.shgm.gov.tr/index2.html>). Teşkilatın resmi dilleri İngilizce, Fransızca, İspanyolca, ve Rusça’dır (Eker, 2005, s.32)

Uluslararası sivil havacılık sahasındaki tüm faaliyetlerin yürütülmesinde esas alınan Şikago Konvansiyonu’nda yer alan bütün hükümler dünya çapında, daha düzenli ve emniyetli hava taşımacılığının teminine yöneliktir. Ticari hava taşımacılık faaliyetleri ile ilgili olan hükümlerle, ticari faaliyetler genel olarak ülkelerin karşılıklı anlaşmalarına bırakılmıştır (<http://aturkhv1m.iem.gov.tr/faydalibilgi/antlasma.htm>).

Uluslararası taşımacılık faaliyetleri ile ilgili olarak, bu sahada arz edilen tüm hizmetlerde kullanılan sistem ve teçhizatlara ilişkin standart ve kriterler, Şikago Konvansiyonu’nun Ek’lerinde (Annex) yer almıştır. Toplam 18 adet olan bu Ek’ler, 18 ayrı konuda standart ve kriterler ile tavsiye nitelikli kararları içermektedir. Bu standart ve kriterlerin havacılığın hızlı gelişimine paralel olarak değiştirilmeleri ya da yenilenmeleri gerçeği muhakkaktır. Bu nedenle ICAO koordinasyonu altında, üye ülkelerin yetişmiş elemanlarından oluşan çeşitli çalışma grupları, havacılıktaki gelişmeleri takip etmekte, Ek’lerde gereken düzeltme ve yeniliklerin yapılmasını sağlamaktadırlar (<http://aturkhv1m.iem.gov.tr/faydalibilgi/antlasma.htm>).

Havacılık faaliyetlerinin uluslararası nitelik ve devamlılığı, kullanılan tüm sistem ve teçhizatla uyumluluğu ve genelde aynı özellikleri taşımalarını zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle Ek’lerde yer alan standart ve kriterleri, ICAO üyesi tüm ülkelerin uygulaması zorunludur. ICAO’ya üye olmayan diğer ülkelerin büyük bir kısmı da, bu sahada faaliyet verebilmenin doğal bir gereği olarak, bu standart ve kriterleri uygulamaktadırlar. Türkiye’de sözkonusu standart ve kriterlerin uygulanmasında, değişikliklerin takip ve adaptasyonunda gerekli hassasiyeti göstermektedir (<http://aturkhv1m.iem.gov.tr/faydalibilgi/antlasma.htm>).

Tablo 2.5. ICAO Ek (Annex) Dokümanları

EK (Annex) 1	Personel Lisansları
EK (Annex) 2	Havacılık Kuralları
EK (Annex) 3	Uluslararası Hava Seyrüseferi İçin Meteoroloji Hizmetleri
EK (Annex) 4	Havacılık Haritaları
EK (Annex) 5	Hava- Yer Haberleşmesinde Kullanılan Ölçü Birimleri
EK (Annex) 6	Hava Aracı İşletmeciliği
EK (Annex) 7	Hava Aracı Tescil İşareti ve Milliyeti
EK (Annex) 8	Hava Araçları Uçuşa Elverişliliği
EK (Annex) 9	Kolaylıklar
EK (Annex) 10	Havacılık Haberleşmesi
EK (Annex) 11	Hava Trafik Hizmetleri
EK (Annex) 12	Arama ve Kurtarma
EK (Annex) 13	Hava Aracı Kaza İnceleme
EK (Annex) 14	Havaalanları
EK (Annex) 15	Havacılık Bilgi Hizmetleri
EK (Annex) 16	Çevre Koruma ve Çevre Emniyeti
EK (Annex) 17	Güvenlik
EK (Annex) 18	Tehlikeli Maddelerin Havadan Emniyetle Taşınması

Kaynak: Kadir, Baysal, "Sivil Havacılık ve Havayolu İşletmelerindeki Gelişmelerin Türk Turizmine Etkileri (Dalaman Havalimanında Bir Uygulama)", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi SBE, Balıkesir, 2002, s.48.

Türkiye'nin de imzaladığı Şikago Konvansiyonu'nun 44. maddesinde yer alan ICAO'nun amaçları aşağıdaki gibi özetlenmiştir (Eker, 2005, s.31-32):

- Bütün dünyada uluslararası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli bir şekilde gelişmesini sağlamak,
- Hava araçlarının barışsever amaçlar için dizayn edilmesini ve işletilmesini desteklemek,
- Uluslararası sivil havacılık için havayolları, hava alanları ve hava seyrüsefer kolaylıklarının gelişimini desteklemek,
- İnsanların emniyetli ve ekonomik havayolu ulaşımı ihtiyaçlarını karşılamak,
- Makul olmayan rekabetin ekonomik açıdan neden olacağı israfı önlemek,

- Taraf ülke haklarının tam olarak korunması ve ülkelerin her birine uluslararası havayolu işletmeciliği konusunda uygun imkan sağlanması (<http://www.shgm.gov.tr/index2.html>),

- Taraf olan devletler arasında hiçbir fark gözetmemek,
- Uluslararası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini sağlamak,
- Uluslararası sivil havacılığa ait tüm konuların gelişmesine yardımcı olmak.

2.5.2.2.Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (IATA-International Air Transport Association)

Dünya'daki Sivil Havacılık Örgütlerinin en önemlilerinden olan kuruluş 1945 yılında kurulmuştur. Havana'da kurulmasına rağmen merkezi Montreal'dedir. Ticari bir kuruluş olan IATA'nın üyelerini çeşitli ülkelerden tarifeli havayolu taşıyıcıları oluşturmaktadır. IATA üyeliği için öncelikle ICAO üyeliğinin uygun şartlarının taşınması gerekmektedir (Baysal, 2002, s.49).

IATA, Dünya uluslarının çıkarlarına uygun, güvenli, düzenli ve ekonomik hava taşımacılığı sağlamak ve geliştirmek, havacılık endüstrisini teşvik etmek, bunlarla ilgili sorunları incelemek ve havayolları arasındaki koordinasyonu sağlamak ile görevli bir kuruluştur (Saygın, 1999, s.68). IATA'nın çalışma alanları aşağıdaki gibidir (Eker, 2005, s.43):

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

IATA, tarifeli hava işletmeciliği yapan her şirkete açıktır. Uluslararası sefer yapan havayolları aktif üye, yalnız iç hat havayolları tali üye olarak kabul edilir. Ticari amaçlı olarak kurulan örgüte, gönüllü olarak üye olunabilmektedir (Eker, 2005, s.43).

IATA genel müdürlüğü ve buna bağlı teknik, trafik, finansman, hukuki işler komitelerinin oluşturduğu bir yapı ile yönetilmektedir. Türkiye'den THY ve Çelebi AŞ. bu kuruluşa üyedir (Baysal, 2002, s.50).

2.5.2.3.Federal Havacılık İdaresi (FAA-Federal Aviation Administration)

Amerika Birleşik Devletleri'nin sivil havacılık otoritesi olan FAA (Federal Aviation Administration), ABD havacılık sektöründe güvenilirliğin sağlanması ve sivil havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesi amacıyla kurulmuştur (<http://www.faa.gov/about/mission/>). FAA, Amerika Birleşik Devletleri'nde havacılığın gelişimi ve kurallarından sorumludur. (Baydin, 2000, s.15).

1958 yılına kadar bu Sivil Havacılık Otoritesi (CAA) adı altında görev yaparak, bu tarihten sonra Federal Havacılık Dairesi (FAA) adını almıştır. 1966 yılından itibaren de Federal Havacılık İdaresi (FAA) adıyla Ulaştırma Bakanlığı'nın bir kuruluşu olarak çalışmaktadır (Eker, 2005, s.34).

FAA, Amerika Birleşik Devletleri Hava Sahası'ndaki tüm uçucu personelin ve havacılık kuruluşlarının uyması gereken kuralları, Federal Havacılık Kuralları (Federal Aviation Regulations-FAR) ve Havacılık Bilgi Elkitabı (Aeronautical Information Manual-AIM) adı altında yayımlamaktadır. FAR kuralları ve AIM bilgileri, uluslararası yayımlanan ABD Havacılık Bilgi Yayını (AIP) ile paralel bilgiler içermekte olup, düzenli olarak güncellenmektedir. (Baydin, 2000, s.16).

FAA'nın üstlendiği görevler aşağıdaki gibi özetlenebilir (Yılmaz, 1998, s.24):

- Havacılıkla ilgili kurallar, standartlar ve düzenlemeler yayınlamak,
- Araştırma-geliştirme çalışmaları sonucunda ulaşılan sonuçlar, uçak kazaları sonucunda elde edilen tecrübeler ve uçak operatörlerinden alınan bilgiler doğrultusunda çalışmalar yapmak,
- Hava aracı tasarımcılarına, imalatçılarına ve işletmecilerine yönelik bilgiler yayınlamak,
- Sertifikasyonla ilgili işlemleri yapmak,

- Havacılık alanında faaliyet gösteren kuruluşları (işletmeler, bakım merkezleri, uçuş okulları ve diğer) yetkilendirmek ve denetlemek.

Tablo 2.6.Federal Havacılık Kuralları (FAR)

FAR 1	Tanımlar ve Kısaltmalar
FAR 13	Araştırma ve Yürütme
FAR 21	Havacılıkta Kullanılan Ürün ve Parçaların Sertifikasyon Esasları
FAR 25	Nakliye Uçakları Tasarımı ve İmalatı İçin Standartlar
FAR 33	Uçak Motoru Tasarımı ve İmalatı İçin Standartlar
FAR 35	Pervane Tasarımı ve İmalatı İçin Standartlar
FAR 39	Uçuş Emniyet Direktifleri
FAR 43	Bakım, Koruyucu Bakım, Yenileştirme ve Değiştirme Prosedürleri
FAR 61	Pilotlar ve Uçuş Öğretmenlerinin Lisanslandırılması
FAR 63	Pilotlar Dışındaki Uçuş Personelinin Lisanslandırılması
FAR 67	Sağlık Standartları ve Sertifikasyonu
FAR 71	Havayolları, Rotalar ve Kontrollü Hava Sahalarının Düzenlenmesi
FAR 73	Özel Kullanımlı Hava Sahaları
FAR 91	Genel İşletme ve Uçuş Kuralları
FAR 119	Hava Taşıyıcıları ve Ticari İşletmelerin Sertifikasyonu
FAR 133	Harici Yüklü Helikopter Operasyonları
FAR 135	İşletme Gereklilikleri
FAR 141	Pilot Okulları
FAR 142	Eğitim Merkezleri
FAR 145	Bakım İşletme Kuralları (FAA, ABD’de bulunan bir kuruluşun ihtiyaç bildirmesi ve gerekli şartları yerine getirmesi durumunda ABD dışındaki bir bakım organizasyonuna da bakım sertifikası vermektedir)
FAR HMR175	Tehlikeli Maddelerin Havadan Emniyetle Taşınması
FAR NTSB 830	Uçak Kaza ve Olaylarının Bildirilmesi ve Rapor Edilmesi

Kaynak: Erhan, Eker, “Avrupa Birliğine Katılım Sürecinde Ticari Hava Taşımacılığında Helikopter İşletmeciliği ve Bir Model Önerisi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul, 2005, s.35.

Tablo 2.7.Havacılık Bilgi El Kitabı (AIM)

Bölüm 1	Kısım 1 - Hava Seyrüsefer Radyo Kolaylıkları
Seyrüsefer Yardımcıları	Kısım 2 - Radar Hizmetleri ve Prosedürleri
Bölüm 2	Kısım 1 – Hava Alanı Işıklandırma Kolaylıkları
Hava Alanı Işıklandırmaları ve Diğer Görsel Yardımcılar	Kısım 2 - Hava Seyrüsefer ve Engel Işıkları
	Kısım 3 – Hava Alanı İşaretleme Yardımcıları ve Sinyaller
Bölüm 3	Kısım 1 - Genel
Hava Sahası	Kısım 2 - Kontrollü Hava Sahası
	Kısım 3 - G Sınıfı Hava Sahası
	Kısım 4 - Özel Kullanımlı Hava Sahaları
	Kısım 5 - Diğer Hava Sahaları
Bölüm 4	Kısım 1 - Pilotlara Yönelik Hizmetler
Hava Trafik Kontrol	Kısım 2 - Radyo Haberleşme Kalıpları ve Teknikleri
	Kısım 3 – Hava Alanı Operasyonları
	Kısım 4 - Hava Trafik Kontrol Ünitesi Planları ve Ayrımlar
Bölüm 5	Kısım 1 - Uçuş Öncesi
Hava Trafik Prosedürleri	Kısım 2 - Gidiş Usulleri
	Kısım 3 – Havayolu Prosedürleri
	Kısım 4 - Varış Prosedürleri
	Kısım 5 - Pilot/Hava Kontrolörü Roller ve Sorumluluklar
	Kısım 6 - Ulusal Emniyet ve Giriş Prosedürleri
Bölüm 6	Kısım 1 - Genel
Acil Durum (Emergency) Uygulamaları	Kısım 2 - Pilotlara Yönelik Emercensi Hizmetler
	Kısım 3 - Üzücü ve Kaçınılmaz Durumlar
	Kısım 4 - Karşılıklı Radyo Haberleşme Arızası
Bölüm 7	Kısım 1 - Meteoroloji
Uçuş Güvenliği	Kısım 2 - Altimetre Ayar Usulleri
	Kısım 3 - Kuyruk Türbülansı
	Kısım 4 - Kuş Tehlikesi, Park ve Ormanlar Üzerinde Uçuş
	Kısım 5 - Olası Uçuş Kazaları
	Kısım 6 - Güvenlik, Kaza ve Tehlike Raporları
Bölüm 8 Pilotlar İçin Sağlık Faktörleri	
Bölüm 9 Havacılık Haritaları ve İlgili Yayınlar	
Bölüm 10 Helikopter Operasyonları	
Pilot/Hava Kontrolörü Sözlüğü	

Kaynak: Erhan, Eker, “Avrupa Birliğine Katılım Sürecinde Ticari Hava Taşımacılığında Helikopter İşletmeciliği ve Bir Model Önerisi”, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul, 2005, s.36.

Kuralların toplu olarak bulunduğu bu yayınlar, kullanıcılarına gereken her türlü bilgiyi sunmaktadır. Havacılığın en üst düzeyde tutulduğu FAR/AIM kuralları, yakın zamana kadar dünyada rakipsizdi. Ancak JAA kuralları, Amerika Birleşik Devletleri ile havacılık dalında da rakip olan Avrupa Birliği'nin kuralları olarak günümüzde gittikçe daha çok önem kazanmaktadır (Baydin, 2000, s.16).

2.5.2.4. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC-European Civil Aviation Conference)

Türkiye, ICAO'nun yanı sıra, Avrupa Ülkeleri arasındaki havacılık faaliyetlerini düzenleyen Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın da üyesidir. Kısa adı ECAC olan bu kuruluş, ICAO'nun personel desteği altında ayrı bir bütçeyle, bağımsız olarak 1955 yılından beri faaliyetlerini sürdürmekte olup, bu kuruluşa 42 Avrupa ülkesi üyedir (Baysal, 2002, s.51; <http://www.jaa.nl/introduction/JAA%20ECAC%20Member%20States.pdf>).

Bölgesel bir sivil havacılık örgütü olan ECAC'ın merkezi Fransa'nın Strasbourg şehridir. Üye ülkelerin ECAC toplantılarında sivil havacılık genel müdürleri, gerektiğinde de ulaştırma bakanları düzeyinde temsil edilir. ICAO ve Avrupa Konseyi tarafından desteklenen örgütün amacı sürekli gelişme içerisindeki Avrupa Ulaşım Sisteminin desteklenmesidir (Baysal, 2002, s.51).

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

- Avrupa kontrol sahasındaki hava trafik hizmetlerinin yoğunluktan doğan aksamalarının giderilmesine ilişkin stratejik ve entegre çalışmalar yapmak.
- Avrupa hava taşımacılığı sisteminin serbestleşmesine yönelik çalışmalar yapmak ve hava taşıyıcıları ile havaalanı işleticileri arasında denge görevi görmek.
- ECAC üyesi ülkelerde JAA'nin (Joint Aviation Authority) yayınlamış olduğu kuralların standartlaştırarak uygulanmasını desteklemek ve denetlemek.
- Avrupa Topluluğu göçmen yasaları ve topluluk serbest dolaşım hakları doğrultusunda üye ülkelerin havalimanlarında eşgüdüm ve birlik içerisinde hareket etmesi.

- ICAO Annex 17 esas alınarak tüm üye ülkelerde terörist faaliyetlere karşı havacılık sisteminin korunmasını destekleyecek tek tip güvenlik ağının oluşturulmasını sağlamak.

- Üye ülkelerde sivil havacılık faaliyetlerinin çevreye verdiği zararın en asgari seviyeye indirilmesi için çalışmalarda bulunmak.

2.5.2.5. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL-European Organisation for the Safety of Air Navigation)

2. Dünya Savaşı sonrası Batı Avrupa; NATO, Avrupa Parlamentosu ve Ortak Pazar gibi kuruluşlar vasıtasıyla bir Avrupa Birliği düşüncesini gerçekleştirmeye yönelmiş, artan ticari ve genel havacılığı yaygın ve emniyetli bir hale getirmek için hava seyrüsefer alanındaki birliği de sağlamak amacıyla Eurocontrol Teşkilatı'nın alt yapısını oluşturmaya başlamıştır (<http://www.ans.dhmi.gov.tr/TR/ectr/ectesk.html>).

Eurocontrol Belçika'nın Bütüksel şehrinde (Baysal, 2002, s.50), 13 Aralık 1960 tarihinde Almanya, Belçika, Fransa, Lüksemburg, Hollanda, İngiltere'nin imzalarıyla kurulmuştur (<http://www.ans.dhmi.gov.tr/TR/ectr/ectesk.html>).

Türkiye, Eurocontrol Teşkilatı'na, 4 Ocak 1989 tarih ve 20039 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2 Aralık 1988 tarih ve 3504 sayılı Kanun'la 1 Mart 1989'dan geçerli olmak üzere üye olmuştur (<http://www.ans.dhmi.gov.tr/TR/ectr/ectesk.html>). Şu anki üye sayısı 38'dir (http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/org_ourorganisation.html; <http://www.jaa.nl/introduction/JAA%20ECAC%20Member%20States.pdf>).

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

- Tek bir Avrupa Hava Trafik Sistemi oluşturmak yoluyla Avrupa Hava Sahası'ndaki sıkışıklığı önleyerek optimum faydayı sağlamak.

- Kısa ve orta vadeli planlarla Avrupa'daki hava trafik kontrol sisteminin koordinasyonunu arttırmak.

- Avrupa Hava Sahası'nın kapasitesini arttıracak araştırma ve geliştirme faaliyetlerinde bulunmak.

- ECAC nezlinde Avrupa Hava Trafik Kontrol Uyum ve Eşgüdüm Programını yönetmek.

2.5.2.6. Avrupa Havayolları Birliği (AEA-Association of European Airlines)

AEA'nin tarihi 1952'ye Air France, Sabena ve Swissair gibi Avrupa'nın önde gelen havayollarının oluşturduğu ortak çalışma grubuna kadar gider. Daha sonra 1954 Şubat'ında Brüksel'de kalıcı bir hava araştırma bürosu açılır. Bu büro 1973'te "Avrupa Havayolları Araştırma Bürosu" AEA adını alır. 1954'te Strasburg'da düzenlenen "Avrupa'da Ulaşımın Koordinasyonu" konulu konferans ECAC'ın kurulmasıyla sonuçlanır. Bu konferansta katılımcı devletlerin Avrupa havayolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla havayolu firmalarını ortak çalışmalar yürütmeye teşvik etmesi önerilir ve nihayetinde AEA, endüstrinin temsilcisi olarak ECAC'la diyalog kurmakla görevlendirilir. AEA'nın merkezi Brüksel'de bulunmaktadır (http://www.aea.be/AEAWebsite/Presentation_Tier/Pr_AboutUs.aspx#Title3).

AEA, 31 büyük havayolu şirketini bünyesinde birleştirmektedir. Kar amacı gütmeyen tüm üyeleri için çalışan bu birlik aktif olarak AB kurum ve enstitüleri ile havacılık zinciri içinde yer alan diğer uluslararası enstitü ve kurumlar ile işbirliği içindedir. AEA bütün üyeleri ve işbirliği içinde olduğu havacılık alanında çalışan diğer kurumlarla küresel çapta Avrupa havayolu sanayinin sürdürülebilir büyümesini sağlamaya ve havacılık sanayinin geleceğinin şekillenmesine çalışmaktadır (http://www.aea.be/AEAWebsite/Presentation_Tier/Pr_AboutUs.aspx#Title0).

THY, 1967 yılından beri bu kuruluşa üyedir. AEA içinde yer alan komiteler ve kuruluşun ülkemiz sivil havacılığını ilgilendiren faaliyetleri aşağıdadır (Eker, 2005, s.46).

- Hava Politikası Komitesi (Aeropolitical Committe (APC)): Hava Politikası Komitesi, Avrupa Birliği'ne üye ülkeler adına birliğe üye olmayan Avrupa ülkeleri ve ABD ile işbirliğini sağlar, tüzüğü saptar.

- Ticari İşler Komitesi (Commercial Affairs Committe (CAC)): Ticari İşler Komitesinin faaliyetleri arasında pazarlama, rezervasyon hizmetleri, tarifelerin basımı, kredi kartları ve kargo yer almaktadır.

- Araştırma ve Planlama Komitesi (Research and Planning Committee (RPC)): Araştırma ve Planlama Komitesi, ücretler ve finansman, trafik ve kapasite konularını incelemektedir.

- Teknik İşler Komitesi (Technical Affairs Committee (TAC)): Teknik Komite, mühendislik, bakım-onarım, operasyon, çevre konularında faaliyet göstermektedir.

2.5.2.7. Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA-Joint Aviation Authorities)

Birleşik Havacılık Otoriteleri (JAA), emniyet düzenleyici standartlar ve prosedürlerin uygulanması ve geliştirilmesinde işbirliği anlaşmasına varmış belirli bir sayıdaki Avrupa devletinin, sivil havacılık düzenleyici otoritelerinin temsil edildiği, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın (European Civil Aviation Conference-ECAC) bir birleşik yapısıdır (Yurtseven, 2000, s.3).

JAA'nın kuruluş çalışmaları 1970 yılında başlamıştır. Başlangıç aşamasında JAA kısaltmasının ilk açılımı Ortak Uçuşa Elverişlilik Otoriteleri anlamında Joint Airworthiness Authorities'dir. JAA'nın ilk kuruluş amacı yalnızca Airbus gibi büyük uçakların ve motorlarının ortak sertifika kodlarıyla üretilmesinin sağlanmasıdır. Bu amaç Avrupa endüstrisi ve Airbus gibi şirketler birliği tarafından üretilen uçakların sertifikalandırılması için gereklidir. 1987 yılından beri JAA'nın çalışmaları tüm sınıflardaki hava araçlarının faaliyetleri, bakım, lisanslandırma ve tasarımların sertifikalandırılması konularında artan bir yoğunlukla devam etmiştir. 2002 yılında ise daha sonra JAA'nın yerini alacak olan EASA'nın kurulması kararlaştırılmıştır (<http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>).

JAA anlaşması 1990 yılında Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nde imzalanmıştır. Temel kararlarda JAA'nın amaçları ve işlevleri ele alınmıştır (<http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>). Türkiye, JAA'ya 4 Nisan 2001 tarihinde tam üye olmuştur (Açıkel, 2002, s.4).

JAA'nın amaçları (<http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>; Açıkl, 2002, s.2):

- Havacılıkta Emniyet: Üye ülkeler arasında emniyetle ilgili tutarlı ve yüksek standartların oluşturulmasını sağlamak,
- JAA'dan EASA'ya geçilmesi: AB'ye en yüksek katkıyı yapmak için JAA'nın tüm işlev ve etkinliklerinin devredildiği EASA'nın kurulmasını sağlamak ve en kısa süre içinde AB üyesi olmayan ülkeleri de EASA'ya tam üye yapabilmek,
- Etkin bir sivil havacılık endüstrisine katkı sağlamak için maliyet-etkin bir emniyet sisteminin kurulmasını sağlamak,
- Ortak standartların birleştirilmesi: Üye devletler arasında rekabetin centilmence ve eşit rekabet içinde geçmesine katkıda bulunmak için ortak standartların birleştirilmesini sağlamak,
- Dünya çapında havacılık emniyetinin geliştirilmesini sağlamak: Uluslararası anlaşmaların sonuçlarına göre diğer standartları da en az JAA standartlarına yükseltebilmek, emniyet standartlarının dünya çapında uyumlu hale getirilip uygulanmasını sağlamak için sivil havacılıkta önemli rol oynayan diğer bölgesel örgütler ve ülkelerin havacılık otoriteleriyle işbirliğini sağlamak.

JAA'nın işlevleri (<http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>):

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

JAA'nın ana yapılanmasını JAAC (Joint Aviation Authority Committee) ve JAAB (Joint Aviation Authority Board) oluşturmaktadır. Kurul üye ülkelerin sivil havacılık genel müdürlerinden oluşmaktadır. Kurulun görev ve sorumlulukları aşağıdaki gibidir (http://www.jaa.nl/governing/jaa_committee.html):

- Stratejilerin ve JAA Emniyet Politikasının belirlenmesi,
- JAA en üst düzey yöneticisinin (Chief Executive) hazırladığı Bütçe Tasarısı, İş Planı ve Çalışma Programı'nın onaylanması ve komitenin fikrinin alınması,
- Yeni üyelerin onaylanması,
- Üye devletlerin görev ve sorumluluklarını yerine getirip getirmediğinin izlenmesi,
- JAA, üye devletler, AB ve diğer uluslararası örgütlerle olan uluslararası politikanın belirlenmesi,
- Personel politikasında yüksek standartların belirlenmesi,
- JAA en üst düzey yöneticinin atanması,
- Prosedür oluşturma kurallarının belirlenmesi,
- Stratejik konularda ilgili gruplardan danışmanlık alınması.

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

- JAAB'ye İş Planı, Çalışma Programı ve bütçe hakkında danışmanlık yapar,
- JAA en üst düzey yöneticisinin onayıyla alt kademe yöneticileri atar,
- JAA'ya üye ülkelerin JAR standartlarına, teknik kararlara ve tavsiyelere uymasını kontrol eder,
- FAA/JAA Uyum Programı'ndan sorumludur.

JAA tarafından hazırlanan ve JAR olarak isimlendirilen Ortak Havacılık Kuralları ile tüm Avrupa ülkelerinde uygulanabilecek havacılıkta güvenliği sağlayabilecek standart bir yapı ve kalite oluşturulmaya çalışılmıştır (Devlet Planlama Teşkilatı [DPT], 2001, s.90-91). JAR standartları aşağıdaki dokümanlardan meydana gelmektedir (http://www.jaa.nl/publications/status_documents.html):

- JAR-1: Tanım ve Kısaltmalar
- JAR-11: JAA Düzenlemeleri ve İlgili Prosedürler
- JAR-21: Hava aracı ile İlgili Parça ve Ürünlerinin Sertifikalandırma Prosedürleri
- JAR-22: Motorlu ve Motorsuz Planörler
- JAR-23: Normal, Utility, Aerobatic ve Commuter Kategorisi Uçaklar
- JAR-25: Büyük ve Geniş Gövdeli Uçaklar
- JAR-26: Uçuşa Elverişlilik Ek Kuralları
- JAR-27: Küçük Helikopterler
- JAR-29: Büyük Helikopterler
- JAR-34: Hava aracı Eksoz Gazı Emisyonları
- JAR-36: Hava aracı Gürültüsü
- JAR-39: Uçuşa Elverişlilik Direktifleri
- JAR-66: Bakım Personelinin Sertifikalandırılması
- JAR-145: Onaylı Bakım Kuruluşları
- JAR-147: Onaylı Bakım Eğitimi ve Sınav Kuruluşları
- JAR-APU: Yardımcı Güç Üniteleri
- JAR-E: Motorlar
- JAR-P: Pervaneler
- JAR-TSO: Ortak Teknik Standart Emirleri

- JAR-AWO: Tüm Hava Koşullarında Yapılan Uçuş Faaliyetleri
- JAR-VLA: Çok Hafif Uçaklar
- JAR-VLR: Çok Hafif Helikopterler
- JAR-OPS 1: Ticari Hava Taşımacılığı (Uçaklar). Bu standartta ICAO Annex 6

Part 1 temel alınmıştır.

- JAR-OPS 3: Ticari Hava Taşımacılığı (Helikopterler). Bu standartta ICAO Annex 6 Part 3 temel alınmıştır.

- JAR-FCL 1: Uçuş Personelinin Lisanslandırılması (Uçak). Bu standartta ICAO Annex 1 temel alınmıştır.

- JAR-FCL 2: Uçuş Personelinin Lisanslandırılması (Helikopter). Bu standartta ICAO Annex 1 temel alınmıştır.

- JAR-FCL 3: Uçuş Personelinin Lisanslandırılması (Sağlık). Bu standartta ICAO Annex 1 temel alınmıştır.

- JAR-FCL 4: Uçuş Personelinin Lisanslandırılması (Uçuş Mühendisleri). Bu standartta ICAO Annex 1 temel alınmıştır.

- JAR-MMEL/MEL: Temel Minimum Ekipman Listesi MMEL ve Minimum Ekipman Listesi MEL

- JAR-STD 1A: Uçak Uçuş Simülatörleri
- JAR-STD 2A: Uçak Uçuş Eğitim Araç ve Gereçleri
- JAR-STD 3A: Uçuş ve Seyrüsefer Prosedürleri Eğitim Yardımcıları (FNPT: Flight & Navigation Procedures Trainer)

- JAR-STD 4A: Temel Alet Eğitimi Araçları

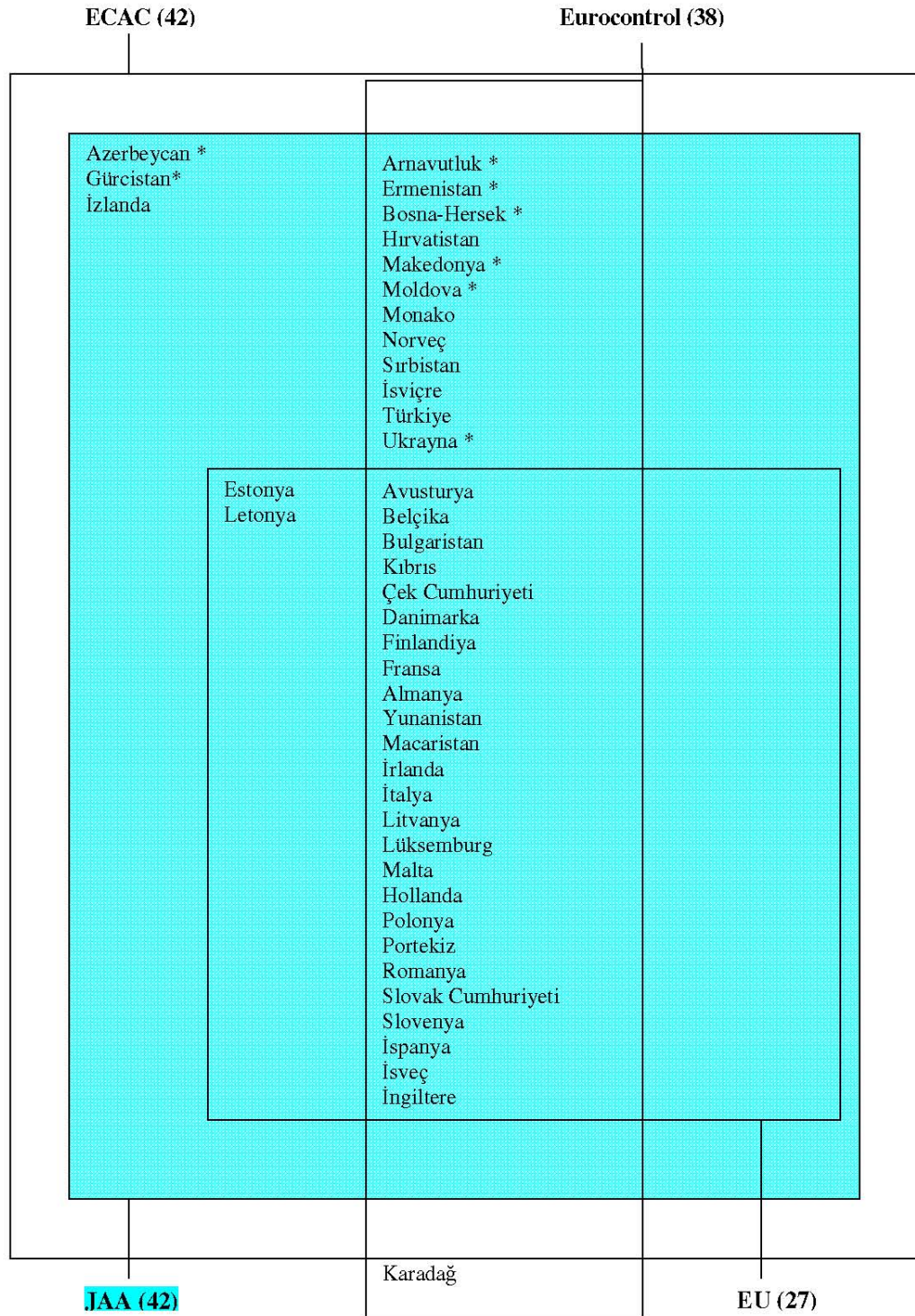
- JAR-STD 1H: Helikopter Uçuş Simülatörleri

- JAR-STD 2H: Helikopter Uçuş Eğitim Araçları

- JAR-STD 3H: Helikopter Uçuş ve Seyrüsefer Prosedürleri Eğitim Yardımcıları (FNPT: Flight&Navigation Procedures Trainer)

- GAI-20: Ortak Rehber Maddeler

JAA, tam ve aday üye statüsünde olmak üzere toplam 42 ülkenin ulusal sivil havacılık teşkilatlarından oluşmaktadır. Tam ve aday üye durumundaki ülkeler, Şekil 2.3.te gösterilmiştir (<http://www.jaa.nl/introduction/JAA%20ECAC%20Member%20States.pdf>).



*=Aday Ülkeler

Şekil 2.3.JAA, ECAC, EU ve Eurocontrol Üyesi Ülkeler

Kaynak: JAA Resmi İnternet Sitesi, About Joint Aviation Authorities, "Membership", 09 Ağustos 2007, <http://www.jaa.nl/introduction/JAA%20ECAC%20Member%20States.pdf> (09 Eylül 2007) internet sayfasından yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.5.2.8. Avrupa Havacılık Güvenlik Teşkilatı (EASA-European Aviation Safety Agency)

Avrupa'da havacılık faaliyetlerinin liberalleşmesi AB'nin ulusal politikalarını ortak bir alanda birleştirme çabası sonucu oluşmuştur. Fakat emniyet ve emniyetin izlenmesi bu politika içinde eksik kalmış veya ulusal politikalara göre değişiklik göstermiştir. JAA emniyet ve standardizasyonun ulusal kanunlara dönüştürülmesinde zorlanmıştır. Bunun nedenleri; JAA standartlarının zorunlu olmaması ve ülkelerin ulusal çıkarlarını ilk plana almasıdır. AB içinde ulusal havacılık otoritelerinin JAA'ya üye olması zorunlu değildir. Bu nedenle Avrupa'da havacılığı koordine edecek, bilgi alışverişini sağlayacak, standartlar hakkında fikir birliği sağlayacak, kanuni bağlayıcılığı olan bir kuruluşun oluşturulması zorunlu hale gelmiştir. Fakat bu süreç çok yavaş gerçekleştirilebilmiştir. AB, JAA içinde bu konuyu 1990'lı yılların sonuna doğru müzakerelere açabilmiştir. JAA, AB'nin bir parçası değildir. Bu sebeple AB içinde tek bir havacılık otoritesi oluşturmak amacıyla EASA kurulmuştur. EASA doğrudan AB'ye bağlı bir kuruluştur. EASA'nın vizyonu AB içinde FAA'ya eşdeğer ve kanuni bağlayıcılığı olan bir havacılık otoritesinin oluşturulabilmesidir (Hessburg, 2000, s.80).

EASA, AB'nin havayolu güvenliği stratejisinde temel taşlardan biridir. Ana amacı sivil havacılık alanında çevreye duyarlı ve güvenliği ön planda tutan en yüksek ortak standartları sağlamaktır (http://www.easa.eu.int/home/aboutus_en.html). EASA hava aracı sertifikasyonundan işletme kurallarına kadar havacılıktaki tüm gereksinimleri karşılamak amacıyla AB Parlamentosu ve Konseyi tarafından, AB'ye bağlı bir kuruluş olarak oluşturulmuştur. (<http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>; http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc/lb_texte_complet_en.pdf). EASA'ya üye olabilmek için AB tam üyeliği gerektirdiğinden dolayı Türkiye EASA üyesi değildir.

EASA, tek tip sertifikasyon yoluyla belirli uçak modellerinin, motorlarının ve uçak parçalarının standartlarını belirlemekle sorumludur. Bunun sonucunda havayolu endüstrisi; ortak bir başvuru noktasına, ekonomik avantaj sağlayan hizmetlere ve ortak standartlara kavuşacaktır (http://www.easa.eu.int/home/aboutus_en.html).

Her ne kadar ulusal organizasyonlar kendi içlerinde havacılık alanında bazı standartları oluşturmuşsalarda EASA Avrupa çapında tüm üyeler için çevreye duyarlı ve

maksimum güvenliğe odaklı ortak standartlar belirleme gayesindedir. Üye ülkelerin var olan standartlarını kontrol etmekle birlikte onlara gerekli teknik destek ve eğitim ile araştırma olanakları vermektedir (http://www.easa.eu.int/home/aboutus_en.html).

Özetle Ajansın ana görevleri şunlardır (http://www.easa.eu.int/home/aboutus_en.html):

- Yasalar Oluşturma; Güvenlik kurallarını belirleme ve Avrupa Komisyonu ile üye devletlere teknik önerilerde bulunma,
- Teftişler, eğitim ve standardizasyon programları yoluyla Avrupa havacılığı güvenlik kurallarının tüm üyelere uygulanması,
- Uçakların, motorların ve parçaların çevresel ve güvenlik sertifikasyonun hazırlanması,
- AB dışında küresel faaliyet gösteren uçak dizayn kuruluşlarının ürünlerinin kontrolü ve onayı,
- Havayolu güvenliğinin geliştirilmesi için gerekli bilgilerin toplanması, analizi ve araştırılması,
- Avrupa topluluğu SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft Programme) programının Avrupa Komisyonu adına yönetilmesi.

Güvenliğin sağlanması amacıyla gerekli düzenlemelerin yapılması için Avrupa Komisyonu, Ajans'ın sorumluluk alanlarını genişletmeyi önermiştir. Bu çerçevede gelecekte Ajans'ın

- Sivil havacılık çalışmalarının prosedürlerinin ve kurallarının belirlenmesi
- Üye ülkelerin mürettebatlarına gerekli lisansların verilmesi
- Üye olmayan ülke havayollarının sertifikasyonlarının onaylanması

gibi ek sorumlulukları olacaktır. Bu çalışmaların 2008'den itibaren Ajans'ın sorumluluk alanına dahil edilmesi beklenmektedir. Uzun vadede havayolu trafiğinin yönetiminde ve havaalanlarının güvenlik kurallarının belirlenmesinde Ajans hayati bir rol oynayacaktır (http://www.easa.eu.int/home/aboutus_en.html).

EASA, aynı alanda çalışmalar yapan uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO), ABD Federal Havacılık Yönetimi (FAA), Kanada, Brezilya, İsrail, Çin ve Rusya'daki Havacılık Otoriteleri gibi küresel kurumlarla yakın ilişkiler içindedir. Bu kuruluşlar ve EASA'nın ortak çalışmalarının amacı havacılıkla ilgili ürünlerin uluslararası standartlarda uyumu sağlamak ve küresel çaplı havacılık güvenliğine ulaşmaktır (http://www.easa.eu.int/home/aboutus_en.html).

EASA, kararları tüm politik yaklaşımlardan uzak, tarafsız ve bağımsız bir organ olarak EASA'nın en üst düzey yöneticisi tarafından yönetilmektedir. EASA'nın ana yapılanmasını "Yönetim Kurulu" ve "Danışmanlık Kurulu" oluşturmaktadır. Aynı zamanda alınan kararlar havacılık alanında tüm AB ülkelerini, işletme ve organizasyonlarını kanuni olarak bağladığı için bir "Temyiz Kurulu" bulunmaktadır. EASA'nın diğer kurum ve ülkelerle olan anlaşmazlıkları bu kurul tarafından çözülmektedir. Temyiz Kurulu'nun diğer görevi EASA en üst düzey yöneticisinin uygulamalarını denetlemektir (http://www.easa.eu.int/home/g_org_main.html).

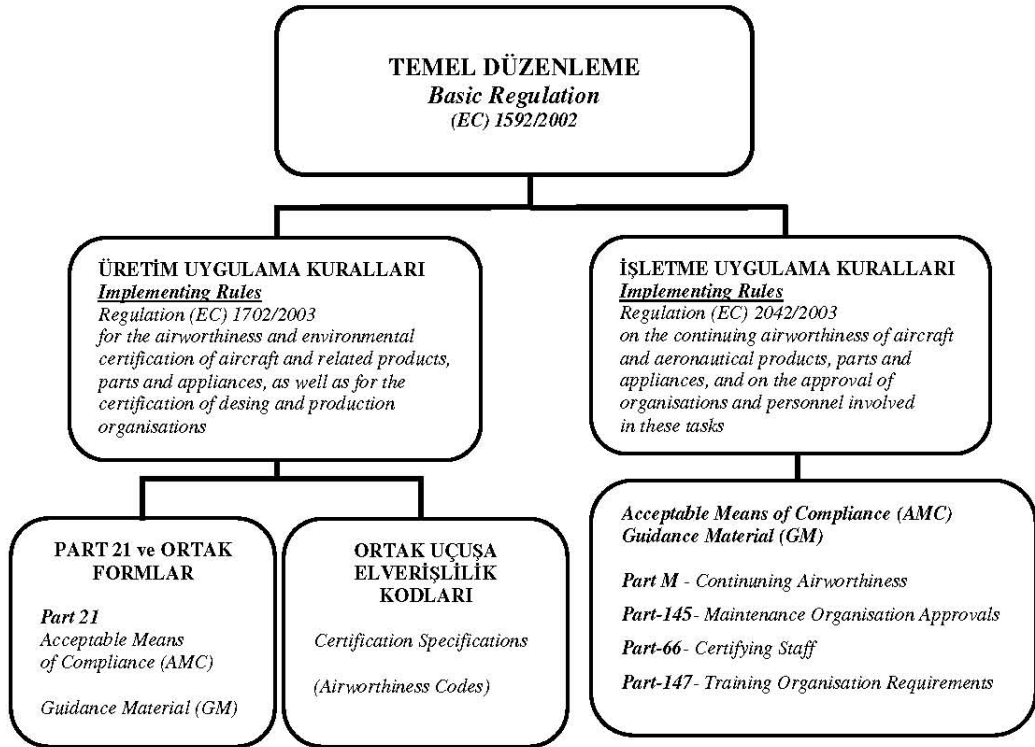
EASA'nın en üst düzey yöneticisi Yönetim Kurulu tarafından atanmaktadır. Yönetim kurulu AB üyesi ülkelerin ve AB Komisyonu'nun temsilcilerinden oluşmaktadır. Ajans'ın yetkilerinin tanımlanması, bütçenin oluşturulması ve faaliyetlerin izlemesinden sorumludur (http://www.easa.eu.int/home/g_org_main.html; http://www.easa.eu.int/home/g_mng_brd_main.html).

Danışmanlık Kurulu Yönetim Kurulu'na ilgili alanlarda fikirlerini sunmakta ve yön göstermektedir. Danışmanlık Kurulu; havacılık personeli, üreticiler, ticari ve genel havacılık işletmeleri, bakım kuruluşları, eğitim organizasyonları ve hava sporları temsilcilerinden oluşmaktadır (http://www.easa.eu.int/home/g_org_main.html).

EASA'nın en üst düzey yöneticisine kural koyma, sertifikasyon, kalite/standardizasyon ve yönetim bölümleri bağlıdır. Bunun yanında İletişim, Emniyet Analizi/Araştırma ve Risk Yönetimi bölümleri de doğrudan EASA'nın en üst düzey yöneticisine bağlıdır (http://www.easa.eu.int/home/org_en.html):

- Kural Koyma Bölümü; çevre koruma, uluslararası işbirliği, uçuş standartları ve ürün emniyetinden,

- Sertifikasyon Bölümü; programlar, ürünler ve kuruluşlardan,
- Kalite ve Standardizasyon Bölümü; standardizasyon, kalite güvence ve teknik eğitimden,
- Yönetim Bölümü; finans, insan kaynakları, hukuk, bilgisayarlı iletişim teknolojileri ve teknik servislerden sorumludur.



Şekil 2.4.EASA Kurallarının Yapısı

Kaynak: EASA Resmi İnternet Sitesi, Regulations, "Regulations Structure", http://www.easa.eu.int/home/regul_en.html (17 Eylül 2007) internet sayfasından yararlanılarak hazırlanmıştır.

EASA tarafından oluşturulan standartlar için JAR standartları temel alınmıştır. Bu nedenle EASA standartları ve JAR standartları arasında büyük benzerlikler bulunmakla birlikte bazı değişiklikler haricinde aynı standartlar kullanılmaktadır.

Temel Düzenleme olarak Şekil 2.4. te görüldüğü gibi, Avrupa Parlamentosunun ve Konsülünün 15 Temmuz 2002'de kabul ettiği (EC) 1592/2002 sayılı düzenlemesi ile sivil havacılık alanındaki ortak kurallar belirlenmiş ve EASA kurulmuştur. Devamında

Avrupa Komisyonu'nun 24 Ekim 2003 tarihli (EC) 1702/2003 sayılı düzenlemesi ile havayolu güvenliği, havacılık ürünleri ve dizayn sertifikaları için gerekli standartlar. Avrupa Komisyonu'nun 24 Kasım 2003 tarihli (EC) 2042/2003 sayılı düzenlemesi ile havayolu ve havacılık ürünlerinin güvenliğinden sorumlu kuruluşlar ile çalıştırılan personelin vasıflarını belirleyen standartlar oluşturulmuştur (http://www.easa.eu.int/home/regul_en.html).

EASA kuralları aşağıdaki standartlardan oluşmaktadır (http://www.easa.eu.int/home/regul_en.html):

- EASA Part 21: Hava aracı ve İlgili Parça ve Ürünlerin Sertifikalandırma Prosedürleri,
- EASA Part M: Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Prosedürleri,
- EASA Part 66: Bakım Personelinin Sertifikalandırılması,
- EASA Part 145: Bakım Kuruluşlarının Onaylanması,
- EASA Part 147: Bakım Eğitim Kuruluşlarının Gereklikleri,
- EASA Formları: EASA sistemi içinde kullanılan ortak formlar,
- Ortak Üretim Kodları: Hava aracı ve ilgili parça ve ürünlerin ortak sertifika kodlarıyla üretilmesini amaçlamaktadır.

2.6.TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNE YÖNELİK YASAL DÜZENLEMELER

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, sivil havacılıkla ilgili her türlü faaliyeti 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve buna bağlı olarak hazırlanan muhtelif sayıda yönetmelik ve daha çok teknik düzeyde olan talimatlar çerçevesinde yürütmektedir (Eker, 2005, s.59).

1983 yılında yayımlanan Türk Sivil Havacılık Kanunu, mevzuatımızdaki büyük bir boşluğu gidermiş ve sivil havacılık faaliyetlerinin milli bir kanun ile yasal düzenlemeye kavuşturulmasını sağlamıştır. Nitekim bu tarihe kadar sivil havacılık faaliyetleri, 5 Nisan 1945 tarih ve 4748 sayılı Kanun ile onaylanmış olan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin gerektirdiği çok sayıda yönetmelik ve talimatlarla düzenlenmekteydi.

Halihazırda Avrupa Birliği uyum yasaları çerçevesinde yeni yönetmelik ve talimat çalışmaları devam etmektedir (Eker, 2005, s.59).

2.6.1.Kanunlar

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunun amacı; devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamaktır. Bu Kanun, kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerinin havacılık sahasındaki faaliyetlerini kapsamaktadır (<http://www.shgm.gov.tr/doc/2920shk.doc>).

Ulaştırma Bakanlığına bağlı olup, kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün teşkilat, görev, yetki ve sorumlulukları ile ilgili esasları düzenlemek amacıyla; 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun 10 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Resmi Gazete, 2005, 25997).

Ayrıca 9 Nisan 1987 tarihli ve 3348 sayılı, Ulaştırma Bakanlığı Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun'un 12 nci maddesi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün görevlerini genel çerçeve olarak düzenlemektedir (<http://www.shgm.gov.tr/doc/3348ubak.doc>).

2.6.2.Yönetmelikler, Talimatlar ve Genelgeler

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından faaliyetlerin yönetilmesiyle ilgili olarak yayımlanan yönetmelikler, talimatlar ve genelgeler aşağıdadır (<http://www.shgm.gov.tr/index2.html>).

Yönetmelikler (Yönetimsel)

- Temsilcilikler Yönetmeliği
- Personel Atama ve Görevde Yükselme Yönetmeliği
- Teknik Denetçiler Yönetmeliği
- Havacılık Uzman Yardımcıları Yönetmeliği

Yönetmelikler (Sektörel)

- SHY 6A: Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği
- Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli Sertifika ve Lisans Yönetmeliği
- SHY 65.01: Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans ve Derecelendirme Yönetmeliği
- SHY 65.02: Hava Trafik Hizmetleri İle Bağlantılı Emniyet Olaylarının rapor Edilmesi ve Değerlendirilmesine Dair Yönetmelik
- Türk ve Yabancı Hava Araçları Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği
- SHY-1: Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliği
- SHY-66: Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliği
- SHY 66-01: Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği
- SHY 6A: Ticari Hava taşıma İşletmeleri Ruhsatı Akış Diyagramı
- SHY 6B: Genel Uçak İşletme Yönetmeliği
- SHY 6C: Çok Hafif Hava Araçları İşletme Yönetmeliği
- SHY 13: Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği
- SHY 14A: Hava Alanı Yapım İşletim ve Sertifikalandırma Yönetmeliği
- SHY 14B: Heliport Yönetmeliği
- SHY 22: Hava Alanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği
- SHY 25: Sivil Havacılık İstatistik Bilgiler Yönetmeliği
- SHY-M: Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği
- SHY 145: Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği
- Gürültü Kontrol Yönetmeliği
- SHD T.34: Sivil Hava Vasıtaları Tescil Yönetmeliği
- Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği
- Sivil Hava Meydanlarında ve Sınır Kapılarında Görevli Kuruluşların Teknik Nitelikteki ve İşletmecilik Bakımından Özellik Arzeden Hizmet ve Görevlerinin Belirlenmesine İlişkin Yönetmelik
- SHD-T-43: Uçuş Teknisyenleri Lisans ve sertifika Yönetmeliği
- SHD-T-44: Uçuş Harekat Uzmanı (Dispeçer) Lisans Yönetmeliği
- SHGM T-47: Uçakla Zirai Mücadele İşletme Yönetmeliği

- Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği

- İlk Yardım Yönetmeliği
- İlk Yardım Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik
- SHY-147: Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği

Talimatlar

- SHD-T-35: Uçak bakım Teknisyeni Lisans Talimatı
- SHT-150.00: Havayolu Kargo Acentelerinin Görev, Yetki ve Sorumlulukları Hakkında Özel Kurallar

- SHT-66.01: SHD-T-35 Hava Aracı Bakım Teknisyeni Lisanslarının SHY 66 Hava Aracı Bakım Lisanslarına Dönüştürülmesi Talimatı

- SHT-1J: Planör Pilotluğu Lisanslandırma Esasları Talimatı

- SHT-14.02: Kontrolsüz Havaalanlarının Yapımı ve İşletilmesinde Uygulanacak Esas ve Usullere İlişkin Talimat

- SHT-14.02: Havaalanı Terminal İşletmeciliği Talimatı

- SHT-SLOT Rev.1: Slot Uygulama Prensipleri Talimatı

- SHT61-103.Rev.3: Pilotların Kaptan Olarak Atanması ve Kaptan Eğitimine İlişkin Esaslar

- SHT6A-50.Rev.04: Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri İle, Uygulama Esasları Talimatı

- Hava Araçlarının Lazer Işımlarının Zararlı Etkilerinden Korunmasına İlişkin Talimat

- SHT 1-F: Teorik Bilgi Sınav Talimatı

- SHT-13: Azaltılmış Dikey Minimumlarında Operasyon Onayına İlişkin Talimat

- SHT J: Hava Aracı Ağırlık ve Denge Talimatı

- SHT-2: Helikopter Pilotu Lisans Talimatı

- SHT-120.95: Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları

- SHT-61.40: Kabin Personeli Eğitimi ve Standardizasyonu

- SHT-6A-10: İnceleme Komisyonu Çalışma Esasları

- SHT-18: Tehlikeli Maddelerin Havayolu İle Taşınması Talimatı

- Uçuşa Elverişlilik Sertifikası Verilme ve/veya Temdit Edilme Kuralları
- SHT-25.253: Jant-Lastik Komponentleri İle İlgili Bakım Yetkisi
- SHT-1H: JAA Üyesi Olmayan Ülkeler Tarafından Tanzim Edilmiş Lisans ve

Yetkilerin Çevrilmesi Talimatı

- SHT-1D: Balonla Taşıma İşletmeciliği Talimatı
- SHT-1E: Balon Pilotluğu Lisanslandırma Talimatı
- SHT-1G: Askeri Pilotların Lisanslandırılması Talimatı
- SHT-1P: Polis Pilotların Lisanslandırılması Talimatı
- SHT-121.500: Özel Uçuş İzni verilmesine İlişkin Kurallar
- SHT 121.23: Sivil Havacılıkta Kalite Yönetim Sistemi ve Standardizasyonu
- Kuzey Atlantik Hava Sahası İçinde Asgari Seyrüsefer Sertifikasyonları

Operasyon Onayına İlişkin Talimat

- Düşük Görüş Operasyon Onayına İlişkin Talimat
- Havacılık Sağlık Talimatı
- Havaalanları Yer Hizmet Türleri ve Detayları
- Pilot Lisanslarının JAR ve ICAO Standartlarında Yeni Formata Dönüştürülmesi

Talimatı

- SHY-66.01: Hava Aracı Bakım Personeli Yönetmeliği Sınav Talimatı

Genelgeler

- Havaalanları Çevresindeki Yapılaşma Kriterleri
- Silah Sistem ve Seyrüsefer Subaylarının Uçuş ve Teorik Bilgi Eğitimlerinin

Kredilendirilmesi

- Slot Uygulamaları Hakkında Genelge
- Filoya Hava Aracı İlave Etme Usul ve Esasları
- Yabancı Kabin Memuru Çalıştırılmasına İlişkin Hususlar
- KUGM-2007/21 Genelge
- Deniz Uçağı Tip İntibak Eğitimi ve Genel Tedbirler Genelgesi

2.6.3.Taslak Dokümanlar

SHGM'nin üzerinde çalışmakta olduğu yeni yönetmelik ve talimatlar, resmi internet sitesinde kullanıcıların görüş ve önerilerine açılmaktadır (<http://www.shgm.gov.tr/index2.html>).

- SHT 1C: Uçuş Kontrol Pilotluğu (Examiner) Talimatı
- SHT 6.20.Rev 01: Uçuş Kayıt Cihazları Talimatı

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AVRUPA HAVACILIK KURALLARI ÇERÇEVESİNDE HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİNDE HAVA ARACI BAKIM EĞİTİMİ FAALİYETLERİ

3.1.AVRUPA BİRLİĞİNE KATILIM SÜRECİNDE SİVİL HAVACILIK

İçinde bulunduğumuz 2000'li yıllarda eğimi gitgide artan küreselleşme bilinci ve teknolojik gelişmeler dünyada ülkeler arasındaki mesafelerin kısalmasına ve sınırların ortadan kalkmasına neden olmuştur. Bunun en iyi örneği Avrupa ülkelerinin bir araya gelerek oluşturdukları Avrupa Birliği'dir. Avrupa Birliği ülkeleri her alanda ortak standartlar belirleyerek kendi içlerinde uyum çalışmalarını başlatmışlardır. Türkiye'de gelişen dünyada yerini alabilmek için Avrupa Birliği'ne tam üyelik için başvuruda bulunmuştur (Açıkel, 2002, s.V).

Günümüzde uzaklık tanımaksızın ülkeler arasında teknik, ekonomik, finansal, ticari, işletmecilik ve kurumsal konularda işbirlikleri gerçekleştirilmiş, insanların veya üretilen bir ürünün güvenli ve konforlu bir şekilde ve en kısa süre içerisinde bir yerden başka bir yere taşınması sağlanmıştır. Bunun gerçekleştirilmesinde havayolu taşımacılığının rolü çok büyüktür. Yerel, bölgesel, ulusal ve uluslar arası boyutta ekonomik ve teknolojik gelişmeleri ivmelendirmesi yanında hava yolu taşımacılığı, farklı kültürel değerlere sahip insanları buluşturarak birbirlerini daha iyi tanıma yönünde önemli sosyal ve kültürel katkılar da sağlamaktadır (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.1).

Avrupa Ekonomik Topluluğu 25 Mart 1957 de imzalanan Roma Antlaşması'nı takiben 1958 yılının başında geçerlilik kazanmıştır. Bu anlaşma ile Avrupa Birliği'nin kuruluş amacı ve bu amacı sağlamak için ortak hedefler ve yeni üyelikler için aranılan şartların temellerinin neler olacağı belirlenmiştir. Türkiye, 31 Temmuz 1959 tarihinde birliğe girmek için başvuruda bulunmuş ve 12 Eylül 1963 tarihinde yapılan Ankara Antlaşması ile de durum resmîyet kazanmıştır (Ercan, 2002, s.105). 1980'e kadar Topluluk ve Türkiye arasındaki ilişkiler karşılıklı yükümlülüklerin yerine getirilmesiyle devam etmiştir. Ancak 12 Eylül 1980 darbesinden sonra 1982'de Topluluk Türkiye ile ilişkilerini dondurma kararı almıştır. 1986 yılında, dondurulmuş olan ilişkilerin canlandırılması süreci olarak ele alınan Ortaklık Konseyi toplantısı gerçekleşmiştir (Öncer, 2001, s.235) 14 Nisan 1987'de Topluluğa tam üyelik başvurusunda bulunulmuş, 6 Mart 1995'te yapılan 36 ncı Ortaklık Konseyi toplantısında alınan Gümrük Birliği kararı 1 Ocak 1996'dan itibaren yürürlüğe girmiştir (Uysal, 2001, s.145-146). 17 Aralık 2004 tarihinde AB Zirvesinde,

Türkiye ile katılım müzakerelerinin 3 Ekim 2005 tarihinde açılacağı ilan edilmiş (http://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/kpk/trabils.htm) ve Türkiye, 3 Ekim 2005'te Lüksemburg'da ve Ankara'da yürütülen yoğun çalışmaların ardından üyelik için adımını atmıştır (http://www.cnnturk.com/OZEL_DOSYALAR/haber_detay.asp?pid=1145&haberid=129898).

Türkiye, Avrupa Birliği'ne aday üye statüsünde ve uyum süreci içerisinde. Avrupa Müktesebatına uyum ile ilgili olarak karşılıklı görüşmeler başlatılmıştır. Bu nedenle diğer müzakere başlıklarında olduğu gibi Ulaştırma konusunda da yeni gelişmeleri ve eğilimleri yakından takip etmek gerekmektedir (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.1).

1944 yılında Chicago'da Türkiye'nin de aralarında bulunduğu 52 ülke temsilcisi tarafından hazırlanan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması"na Türkiye 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile taraf olmuştur. Türkiye, ICAO üyesi olarak uygulamaya konulan ve konulacak tüm düzenlemelere uymakla yükümlüdür (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.22).

Aynı şekilde Türkiye kurucu üyesi olduğu ECAC'a 1955 yılında katılmış olup bugüne kadar 42 devlet bu kuruluşa üye durumundadır. Temel amacı emniyetli, verimli bir Avrupa hava ulaşım sisteminin gelişimini teşvik etmek olan ECAC'ın JAA ve Eurocontrol olmak üzere iki ilgili kuruluşu bulunmaktadır. Bunlardan 1960 yılında kurulan ve 38 üyesi bulunan Eurocontrol'e Türkiye 1 Mart 1989 tarihinde üye olmuştur (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.23; <http://www.jaa.nl/introduction/JAA%20ECAC%20Member%20States.pdf>).

Türkiye'nin 4 Nisan 2001 tarihinde tam üye olduğu Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği JAA, 8'si aday 34'ü tam üye olmak üzere 42 üyesi olan, Avrupa'da uçuş emniyetini en üst düzeye çıkararak, hava aracı kaza sayısını mümkün olan ölçülerde sıfıra indirmek üzere tamamen teknik konularda çalışmalarını yapan uluslararası bir teşkilat konumundadır. Tam üye olduktan sonra Türkiye'de JAA tarafından tanımlanmış ve JAR adı verilen düzenlemeler kabul edilmiş ve bu doğrultuda sivil havacılık faaliyetleri yeniden yapılandırılmaya gidilmiştir (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel

İhtisas Komisyonu Raporu, s.23; <http://www.jaa.nl/introduction/JAA%20ECAC%20Member%20States.pdf>).

Avrupa Birliği'nin bir alt kuruluşu olan EASA, Avrupa Parlamentosu tarafından 15 Temmuz 2002'de kurulmuştur. Geliştirilmekte olan uçakların havacılık emniyeti ve çevre koruma konularında sahip olması gereken kriterleri belirlemekte olan bu kuruluş, geçiş dönemi boyunca işletme ve lisanslama standartlarının sorumluluğu JAA'da olmak üzere, 1 Kasım 2004'den itibaren standartların koordinasyonunu gerçekleştirmektedir. EASA'nın oluşturulmasından önce hava aracı, donanımları gibi konularda her bir JAA üyesi ülke, JAA tarafından sertifikalandırılmakta iken, EASA ile birlikte sertifikalandırılma işlemi tek bir kuruluş, yani EASA tarafından yapılmaktadır. Şu an itibariyle JAA ile koordineli olarak faaliyetlerini sürdürmekte olan EASA, 01 Ocak 2007 tarihinden itibaren JAA'den tüm sorumluluğu alarak tek bir otorite olarak faaliyetlerini sürdürecektir. JAA'ye tam üye olmayan ülkeler, gerekli gördükleri takdirde üyeliklerini 31 Aralık 2006 tarihine kadar yaptırabileceklerdir. Ancak bu tarihten sonraki üyelikler, en geç 31 Aralık 2010'a kadar EASA bünyesinde gerçekleştirilecektir. 01 Ocak 2007 tarihinde sorumluluklarını devredecek olan JAA, Avrupa'da tam bir bütünlük sağlanana kadar (en geç 31 Aralık 2010 olmak üzere), faaliyetlerine devam edecektir (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.23-24).

Tablo 3.1.AB Hava Taşımacılığı Düzenlemelerine İlişkin Alt Bölümler

07. Taşımacılık Politikaları	07.40 Hava Taşımacılığı
07.05 Genel	07.40.10 Rekabet kuralları
07.10 Ulaştırma Altyapısı	07.40.20 Pazardaki faaliyetlere ilişkin düzenlemeler
07.20 Yüzey Taşımacılığı	07.40.20.10 Pazara erişim (Market Access)
07.30 Deniz Taşımacılığı	07.40.20.20 Pazara giriş (Route distribution)
07.40 Hava Taşımacılığı	07.40.20.30 Fiyatlama
	07.40.30 Havacılık emniyetine ilişkin düzenlemeler
	07.40.40 Yapısal harmonizasyon düzenlemeleri
	07.40.50 Uluslararası ilişkiler ile ilgili düzenlemeler
	07.40.50.10 Müzakere (consultation) prosedürleri
	07.40.50.20 Üye olmayan ülkeler ile yapılacak anlaşmalar

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı Resmi İnternet Sitesi, Özel İhtisas Komisyonları, "9. kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu", <http://plan9.dpt.gov.tr/plan9.htm> (07 Eylül 2007).

Hava taşımacılığı ile ilgili düzenlemelerin pek çoğu 20 ana başlık halinde verilen Topluluk Mevzuatı'nın "07 Taşımacılık Politikaları" adlı bölümünde yer almaktadır. "Taşımacılık Politikaları" bölümü 4 alt başlığa ayrılır ve bu bölümdeki son başlık hava taşımacılığı ile ilgili düzenlemeleri kapsar. "07.40 Hava Taşımacılığı" bölümünde yer alan alt başlıklar Tablo 3.1. de görülmektedir (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.32).

3.1.1. Avrupa Birliğine Katılım Sürecinde Havacılık İnsan Kaynakları

Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının halen yürürlükte olan Personel Lisansları ile ilgili ekine (ICAO Annex 1, Personnel Licensing) göre sadece uçuş mürettebatı (pilotlar, seyrüseferciler, uçuş mühendisleri ve radyo operatörleri), uçak bakım personeli, hava trafik kontrolörleri, dispeçerler, istasyon operatörleri ve meteoroloji personeli için lisans alma zorunluluğu bulunmaktadır. Ülkelerin taraf olduğu çeşitli uluslararası kuruluşlar, Annex 1'de öngörülmemesine rağmen, havacılık sektöründe çalışan diğer personelin de lisanslandırılmasına yönelik çalışmalar başlatmışlar ve kararlar almışlardır. Örneğin, Eurocontrol'un ESARR5 uygulamasıyla, hava trafik yönetimi hizmetlerinde emniyeti gerektiren noktalarda görev yapan mühendis ve teknik personel için lisans olmasa da, lisansa yakın nitelikte eğitim ve bilgi şartları getirilmiştir. Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu, kabin görevlilerinin de sertifikasyonu konusunda lobi yapmaktadır. Özellikle teknolojiye meydana gelen ilerlemeler, küreselleşme, insan faktörlerinin öneminin anlaşılması ve terör tehlikesi, önümüzdeki yıllarda tüm havacılık personelinin lisanslandırılmasının gündeme geleceğini işaret etmektedir (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.11).

Türkiye'de bugüne kadar sivil havacılık sektörünün ihtiyaç duyduğu pilot ve teknik personel Türk Silahlı Kuvvetleri bünyesinden karşılanmış ve nitelikli personel yetiştiren sivil eğitim kurumlarına ne devlet ne de özel sektör girişimcileri tarafından gereken önem ve destek yeterince verilmemiştir. Gerçekten de son iki yılda ortaya çıkan hızlı ve plansız büyüme havacılık sektörünün ihtiyacı olan lisanslı personel açığını daha da artırmış, eğitim kurumları da bu hızlı büyüme karşısında ortaya çıkan ihtiyacı

karşılayamamışlardır (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.16-17).

Ülke içerisinde genç nüfusun fazla olması, havayolu ulaştırmasında ortaya çıkan hızlı büyüme doğrultusunda oluşacak insan kaynağı ihtiyacının yurt içinden karşılanmasında önemli bir faktördür (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.27).

3.1.2. Avrupa Birliğine Katılım Sürecinde Havacılıkta Eğitim Standardizasyonu

Gerek Avrupa gerekse Dünya çapında hava taşımacılığı ile ilgili ortaya çıkan yeni düzenlemeler Türkiye'nin de sivil havacılık faaliyetlerini bu düzenlemelere göre yeniden yapılandırma zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Tüm dünyada küreselleşmenin bir sonucu olarak eğitimin standartlaştırılması için yönetmelikler çıkarılmakta ve ülkelerin bu düzenlemelere göre lisanslı personel yetiştirmeleri beklenmektedir (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s. 17-26).

ICAO Annex 1 havacılık personelinin minimum bilgi gereklerini ve diğer asgari şartları ortaya koyan üst düzey kurallar bütünüdür. Bu nedenle, ICAO üyesi devletlerin havacılık personeli eğitimleri temelde Annex 1'e uygun olmakla beraber, ayrıntılarda ve eğitimlerin sürelerinde devletler arasında büyük farklılıklar bulunmaktadır. Ancak, JAA, EASA ve Eurocontrol gibi pek çok ülkeyi bir araya getiren havacılık örgütleri, en azından kendilerine üye devletler arasındaki farklılıkları gidermek ve daha kaliteli havacılık personeli yetiştirebilmek amacıyla daha ayrıntılı standartlar geliştirerek, üye devletleri bu kurallara uymaya zorunlu tutmaktadırlar. JAA tarafından, ICAO Annex 1 ve FAA kuralları baz alınarak geliştirilmiş olan JAR-FCL uçucu pilot, JAR-66 uçak bakım personeli, JAR-147 uçak bakım personeli eğitim merkezleri lisanslandırma kuralları bütün JAA üyesi devletlerde standart haline gelmiştir. Yapılan uyum çalışmaları sonucunda ABD, Kanada, Avrupa, Avustralya ve pek çok diğer devletin bu alanlardaki eğitim standartları arasındaki farklılıklar küçük ayrıntılara indirgenmiştir. Eurocontrol tarafından geliştirilen ESARR 5 kurallarıyla Hava Trafik Kontrolörlerinin eğitimlerinde ve lisanslandırılmalarında Avrupa ülkeleri arasındaki mevcut farklılıklar giderilecektir (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.11-12).

Türkiye’de de sivil havacılık sektöründe eğitimin standart bir yapıya kavuşturulmaması önemli bir sorun olarak bugüne kadar gelmiştir. SHGM’nin Nisan 2001 tarihinde JAA’ya tam üye olmasından sonra eğitim kurumlarının tanımlı standartlara göre eğitim vermeleri gerekmektedir. Bu konuda çalışmalar devam etmekte olup, uygulamada tam olmasa da, yasal düzenlemeler ile ilgili çalışmalar Avrupa Birliği tam üyesi ülkelerdeki uygulamalara paralel olarak sürdürülmektedir (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.17-27).

Türkiye’nin, JAA kurallarını benimseyerek uygulamaya sokması ve JAA’ya üye olması Türkiye’deki havacılık standartlarının yükseltilmesi yönünde bir tercih olmanın ötesinde, Avrupa Birliğine üyeliğin söz konusu olduğu şu günlerde, Birliğin temel koşullarından biri olması nedeniyle ayrı bir önem kazanmıştır. Birliğin havacılık mevzuatını düzenleyen temel dokümanlarından biri olan 3922/91 sayılı Tüzük, JAA’ya üye olunmasını ve JAR’ların ulusal kurallar olarak ilan edilmesini istemektedir (DPT, 2001, s.92-93).

3.2.SİVİL HAVAYOLU VE HAVACILIK İŞLETMELERİNDE BAKIM EĞİTİMİ VE BAKIM EĞİTİMİNE YÖNELİK YASAL DÜZENLEMELER

Havayolu ve havacılık işletmeleri açısından çok büyük öneme haiz olan uçak bakım işlemleri Avrupa’da ve tüm Dünya’da belli kurallar ve standartlar dahilinde yapılmaktadır. Bu kurallar ve standartların uygulanmasında en önemli unsur iyi yetiştirilmiş insan kaynağıdır. Bu insan kaynağının belirtilen standartlarda bakım faaliyetlerini yürütebilmesi için düzenli ve kabul edilebilir standartlarda bir bakım eğitimi gereklidir.

3.2.1.Havayolu ve Havacılık İşletmeleri Açısından Hava Aracı Bakımı

Bakım, bir sistemin kullanım ömrü boyunca bozulabilecek karakteristiklerini daha önceden belirlenmiş nitelik veya nicelik seviyesinde tutmak ya da bu seviyeye getirmek amacıyla yapılan işlerin tümü olarak tanımlanmaktadır (Ergün, 2001, s.79). Hava aracı bakımı; hava aracı ve hava aracı parçalarını yenilemek veya çalışabilir durumda tutmak için servis, onarım, değişiklik, revizyon, kontrol ve durum tespiti yapmak gibi işlemlerden oluşan faaliyetlerdir (Kıran ve Küçükönel, 2004, s.323).

Hava aracı bakım faaliyetlerinin havayolu işletmesi içinde önemli bir yeri bulunmaktadır. Hava aracı bakımı; emniyetli bir uçuş, hava aracının güvenilirliği ve uçuşa hazır olması için en önemli faktördür. Aynı zamanda havayolu işletmesinin toplum üzerindeki saygınlığını etkileyen bir yönü bulunmaktadır (Kıran, 2003, s.1).

Havayolu işletmelerinde uçaklar en önemli duran varlıklardır. Uçakların bakımları belirli zaman dilimleri ve belirli bir iniş-kalkış sayısının (cycle) arkasından yapılmaktadır. Uçak bakımları A, B, C ve D olarak sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflandırma uluslararası otoriteler ve üretici firmaların belirlediği kıstaslar ile belirlenmektedir. Havayolu işletmesi bu bakımları kendi hangarlarında eğer yetkisi varsa yapabilmektedir. Öte yandan başka bir kuruluştan da bu hizmetleri alabilmektedirler (Kolat, 2007, s.39).

Havacılık sektörüne hizmet veren bakım organizasyonları, hava aracı ve/veya hava aracı komponentlerinin planlı bakımları ile arıza giderme işlemlerinin yapıldığı, ihtiyaç duyulan kontrol ve modifikasyonların uygulandığı kuruluşlardır. Ana bakımda, hava araçlarının uzun süreli bakımları, hat bakımda kısa süreli bakımları yapılır. Arıza giderme işlemleri, kontroller ve modifikasyonlar, her iki bakım esnasında yapılabilirler. Komponentler, arıza nedeniyle veya bakım görmek üzere hava aracından sökülür ve ilgili atelyelerde işlem görürler. Tüm işlemlerde, hava aracı/komponent tasarımcılarının ve sivil havacılık otoritelerinin yayımladığı referans dokümanlar esas alınır. Hava aracı ve hava aracı komponentleri, bakım organizasyonunda işlem gördükten sonra, kullanıma hazır olarak servise verilirler. Havayolu şirketleri, hava aracı ve komponent bakımları için kendi bakım organizasyonlarını kurabilirler veya başka organizasyonlardan yararlanabilirler (Yılmaz, 1998, s.31).

Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği JAA'ya tam üye olduktan sonra Türkiye'de JAA tarafından tanımlanmış ve JAR adı verilen düzenlemeler kabul edilmiş ve bu doğrultuda sivil havacılık faaliyetleri yeniden yapılandırılmaya gidilmiştir. Yasal düzenlemelerin devam ettiği günümüzde otorite konumundaki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ilk olarak onaylı bakım kuruluşlarının standartlarını belirleyen JAR-145 konusunda tam yetki almış ve buna paralel olarak bazı havayolu işletmeleri de kendi bünyelerinde bakım merkezleri kurmuştur (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.23).

JAR-145, JAA onaylı bir bakım organizasyonu olabilmek için yerine getirilmesi ve uyulması gereken kuralları içermektedir. Bir bakım organizasyonunun hava aracı veya hava aracı komponentlerine yaptığı bakımın JAA üyelerince kabul edilmesi için, JAR-145 bakım organizasyonu onay sertifikasına sahip olması gereklidir (Yılmaz, 1998, s.31). JAR-145'in amacı; bir bakım kuruluşunun yaptığı bakımın, Avrupa içerisinde yüksek güvenlik standartlarına sahip, ortak bir mevzuatın kullanıldığı, kaliteli bir bakımın yapılmasını sağlamaktır (Özen ve Erdem, 2002, s.385).

Havayollarında bakım giderlerinin toplam maliyetler içerisindeki %15-%30 bir payı bulunmaktadır. Bu oranın azaltılabilmesi havayolu işletmelerinin elde ettiği karı önemli ölçüde arttıracaktır. İşletmelerin karlarını arttırması ülkelerin ve havayolu işletmelerinin uzun vadeli yatırım ve planlarında istikrarın sağlanması için önemlidir (Küçükönel ve Kıran, 2004, s.319).

Türkiye jeopolitik yapısı nedeniyle Balkanlar, Ortadoğu ve Türk Cumhuriyetlerine çok yakındır. Bu durum Türkiye'ye önemli bir avantaj getirmektedir. Balkanlar, Ortadoğu, ve Türk Cumhuriyetleri'nden bir çok hava aracı bakım için Avrupa'ya gitmektedir. Bu hava araçlarının bakımının Türkiye'de yapılması Türkiye için önemli bir pazardır (Küçükönel ve Kıran, 2004, s.320).

Türkiye'de bulunan bakım merkezleri, Türkiye'deki ihtiyacı karşılamaya ve çevre ülkelere bakım hizmeti satmaya başlamıştır. Bakım alanında sağlanan bilgi birikimi ve tecrübe, sektörün Türkiye'de büyümesi ve teknolojik gelişmelere açık genç işgücü potansiyelinin varlığı dikkate alındığında Türkiye'nin hava aracı bakımında önemli bir merkez haline gelebileceği düşünülmektedir (DPT, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.28-29).

3.2.2.Havayolu ve Havacılık İşletmeleri Açısından Hava Aracı Bakım Eğitimi

Günümüzde havacılıkta uluslararası kurallar ve bu kurallara bağımlılık, üretimin çeşitliliği, hızlı teknolojik gelişmeler ve bu yaygın konuların başka eğitim kurumlarında izlenen programlarda yer almaması havacılıkta eğitimini belli bir sistem çerçevesinde ele almayı zorunlu kılmıştır. Sivil havacılık alanında hizmet veren kuruluşlarda ilk, orta, ön lisans, lisans, master, doktora gibi her düzeyde eğitim görmüş kişiler rol almaktadır.

Dünya sivil havacılık sektöründe de aynı çeşitlilik vardır. Burada söz konusu olan kişilere işletmelere katılmadan edindikleri eğitimin dışında, kuruma katıldıktan sonra verilecek eğitimidir. (Torum, 1991, s.124-125).

Uçak bakım bölümlerinin temel taşı nitelikli teknik personel oluşturmaktadır. Bakım organizasyonlarının işlevselliği; kaliteli, tecrübeli iyi eğitilmiş personel ile sağlanabilecektir. Havacılık ve teknik eğitimle donatılmış personelin işletmelere kazandırılması organizasyonlar açısından büyük kolaylıklar sağlayacaktır (Mercan, 1999, s.163).

Hava aracı bakım personeli, bakım kuruluşlarında yetkili kurum tarafından verilmiş lisansı ile yetkisi dahilinde onaylayıcı personel olarak bakım, onarım, montaj ve servis işlerinin yapılmasını gerçekleştirecek personeller olarak tanımlanmaktadır. Hava araçlarında bakım personeli olarak çalışabilmek için, üzerinde çalışacağı hava aracı ile ilgili kategori ve tip eğitimlerinin alınması gerekmektedir. Bu eğitimlerin belli kural ve standartlarda oluşturulmuş eğitim programlarını uygulayan eğitim kurumlarında verilmesi gerekmektedir.

Avrupa Birliği sürecinde bulunduğumuz bu dönemde, JAR-145 standartlarına sahip bakım organizasyonlarında görev alacak hava aracı bakım personellerinin, JAR-147 standartlarına sahip eğitim organizasyonlarında, JAR-66 standartlarında bir eğitimden geçmeleri gerekmektedir.

JAR-147 standartlarına sahip eğitim birimlerinin Türkiye’de oluşturulması sayesinde yeterli sayıda nitelikli personel yetiştirilerek, ilgili alanlarda çalıştırılabilecektir.

3.2.3.Hava Aracı Bakım Personelinin Lisanslandırılması

Hava aracı bakım personeli, Türkiye’nin havacılık alanında yapmış olduğu uluslararası anlaşmalardaki kurallar temel alınarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün yayımlanmış olduğu yönerge ve talimatlar doğrultusunda lisanslandırılmaktadır. Lisanslandırmadaki amaç hava aracı bakım personelinin almış olduğu eğitimler, hava aracı çeşitleri ve tecrübesinin göz önüne alınarak, hava aracı üzerindeki sınırlamalarının

belirlenmesi ve yapacağı işlerle ilgili görevlendirmede onay verilmesinin temelini oluşturmaktır.

Günümüze kadar uygulanan, 9 Haziran 1962 tarih ve 11124 sayılı Resmi Gazete ile yayımlanmış olan Sivil Havacılık Dairesi Uçak Bakım Teknisyeni Lisans Talimatı (SHD-T 35), teknisyenleri çeşitli sınıflara ve kategorilere ayırmıştır. Bu talimata göre uçak bakım teknisyeni ve uçak bakım makinisti olarak sınıflandırma görülmektedir. I inci ve II nci sınıf uçak bakım teknisyenleri ile uçak bakım makinistleri ve uçak bakım makinist adaylarına verilecek lisans, sertifika ve belgeler bu talimatın 7 nci maddesinde aşağıdaki gibi belirtilmiştir (<http://www.uted.org/doc/SHD-T35%20.pdf>):

- Lisanslar
 - I nci Sınıf Uçak Bakım Teknisyeni
 - II nci Sınıf Uçak Bakım Teknisyeni
- Sertifikalar
 - Kategori Sertifikaları: Gövde, motor, teçhizat.
 - Tip Sertifikaları: Her kategorinin tip ve model veya serisini gösteren sertifikadır.

Kategori ve tip sertifikaları lisanslara dahil olup lisans sahibi, bu sertifikalarda gösterilen kategori ve tipten başkası üzerinde lisansın kendisine verdiği imtiyazı kullanamaz. Hava aracı bakımında çalışan teknisyenlerin, I nci ve II nci sınıf uçak bakım teknisyen lisansı alabilmeleri için en az lise veya dengi okul mezunu olmaları; uçak bakım makinisti ve uçak bakım makinist adayı olabilmek için ise en az ortaokul veya dengi okul mezunu olması gerektiğinin şart olduğu, SHD-T 35 Talimatı'nın 17 nci maddesinde belirtilmektedir (<http://www.uted.org/doc/SHD-T35%20.pdf>).

SHD-T 35 Talimatı'na göre bakım işlerinde çalışacak olan hava aracı bakım teknisyenleri aşağıdaki gibi sınıflara ayrılarak her bir sınıfın görev dağılımı buna göre yapılmıştır (<http://www.uted.org/doc/SHD-T35%20.pdf>):

- Uçak Bakım Makinist Adayı

- Uçak Bakım Makinisti
- II nci Sınıf Uçak Bakım Teknisyeni
- I nci Sınıf Uçak Bakım Teknisyeni

JAA ya üyelik süreci ile başlayan hava aracı bakım personelinin JAR 66 esaslarına göre lisanslandırma çalışmaları hali hazırda devam etmektedir. Bu çalışmalar kapsamında Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY 66-01), 16 Mayıs 2007 tarih ve 26524 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Bu yönetmelik hava aracı bakım personelinin, aşağıda görüldüğü gibi çeşitli kategorilere ayırmıştır (Resmi Gazete, 2007, 26524):

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

Kategori A ve B1 lisansı, hava aracının motor yapısına göre aşağıdaki gibi alt kategorilere ayrılarak sınıflandırılmıştır (Resmi Gazete, 2007, 26524):

- A1 ve B1.1 Türbin motorlu uçaklar
- A2 ve B1.2 Piston motorlu uçaklar
- A3 ve B1.3 Türbin motorlu helikopterler
- A4 ve B1.4 Piston motorlu helikopterler

Bu sınıflandırmaya göre her bir kategorinin görev alanları, onay yetkisi doğrultusunda belirlenmiştir. Aynı zamanda bu yönetmeliğin, dördüncü bölüm Madde 16-23'te, SHY 66 lisansına başvurabilmek için başvuru sahibinde aranacak nitelikler açıklanmıştır (Resmi Gazete, 2007, 26524).

3.2.4.Hava Aracı Bakım Eğitimi İle İlgili Yasal Düzenlemeler

Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) tarafından havacılık bakım eğitimi kuruluşları ve bakım personeli hakkında yapılmış olan düzenlemeler havacılık teknik personelinin belirlenmiş standartlar kapsamında yetiştirilmesi açısından son derece

önemli nitelikte dokümanlardır. JAA'nın EASA (Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı) olarak yapısını değiştirmesi ile bu dokümanlarda da ana yapısını korumakla beraber bazı değişiklikler olmuştur. Türkiye'nin de 2001 yılında JAA ya tam üye olunmasından sonra bu kapsamda iki yönetmelik yayımlanmış ve uyum çalışmaları ile ilgili düzenlemeler halihazırda devam etmektedir.

3.2.4.1. Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği'nin Düzenlemeleri

Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) tarafından 3 Nisan 1998 tarihinde JAR-147 (Approved Maintenance Training/Examinations) ve JAR-66 (Certifying Staff Maintenance) olmak üzere iki adet düzenleme yapılarak havacılık bakımında çalışacak olan teknik personeli yetiştirecek eğitim organizasyonlarının yapısı ve personelin nitelikleri ile lisanslandırılmasını belli standartlara bağlamıştır. Daha sonraki süreçte ise JAA'nın yapısını değiştirerek EASA'ya geçilmesi ile bu iki düzenleme bazı değişikliklere uğrayarak tekrar yayımlanmıştır.

3.2.4.1.1. JAR-147 Approved Maintenance Training/Examinations

Avrupa Birleşik Havacılık Otoriteleri (JAA), Onaylı Bakım Eğitimi ve Sınav Kuruluşları (JAR-147) standartları ile ilgili dokümanı 3 Nisan 1998 tarihinde yayımlanmıştır (Açikel, 2002, s.8).

İki ana bölüm halinde yayımlanan JAR-147'nin birinci bölümünde gereksinimler (Requirements); ikinci bölümünde uyum için kabul edilebilir yöntem ve yorumlayıcı/açıklayıcı materyal (Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory Material (AMC & IEM)) ile eklerden (Appendix) oluşmaktadır. JAR-147 Approved Maintenance Training/Examinations dokümanı aşağıdaki kısımlardan meydana gelmiştir (<http://www.nvlt.org/JAR/jar-147.pdf>):

- Section 1 - Requirements
 - Subpart A-The Approved Maintenance Training Organisation
 - Subpart B-The Approved Basic Training Course
 - Subpart C-The Approved Aircraft Type/Task Training
 - Subpart D-Equivalent Safety and Revocation

- Section 2 - Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory Material (AMC & IEM)

- Appendix 1,2,3 and 4

JAA'den EASA'ya geçilmesi sürecinde, Avrupa Komisyonun 24 Kasım 2003 tarihli (EC) 2042/2003 sayılı düzenlemesi ile havayolu ve havacılık ürünlerinin güvenliğinden sorumlu kuruluşlar ile çalıştırılan personelin vasıflarını belirleyen standartlar oluşturulmuş ve JAR-147 Approved Maintenance Training/Examinations; bu düzenlemenin 4 ncü ekinde (Annex IV), Part-147 Training Organisation Requirements olarak yeniden düzenlenmiş ve aşağıdaki şekilde son halini almıştır (http://www.easa.eu.int/home/regul_en.html; http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2003/L_315/L_31520031128en00010165.pdf):

- Section - A

- Subpart A - General
- Subpart B - Organisational Requirements
- Subpart C - The Approved Basic Training Course
- Subpart D - Aircraft Type/Task Training

- Section B - Procedure For Competent Authorities

- Subpart A - General
- Subpart B - Issue of An Approval
- Subpart C - Revocation, Suspension and Limitation of The Maintenance Training Organisation Approval

3.2.4.1.2. JAR-66 Certifying Staff Maintenance

Avrupa Birleşik Havacılık Otoriteleri (JAA), Onaylı Bakım Eğitimi ve Sınav Kuruluşları (JAR-147) standartları ile ilgili dokümanı 3 Nisan 1998 tarihinde yayınladığında aynı tarihte (Certifying Staff Maintenance (JAR-66)) bakım personelinin sertifikalandırması ile ilgili standartlarını da yayınlamıştır (Açıkel, 2002, s.8).

JAR-66'da JAR-147 gibi iki ana bölüm halinde yayınlanmıştır. Birinci bölümünde gereksinimler (Requirements); ikinci bölümünde uyum için kabul edilebilir yöntem ve yorumlayıcı/açıklayıcı materyal (Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory Material (AMC & IEM)) ile eklerden (Appendix) oluşmaktadır. JAR-66 Certifying Staff Maintenance dokümanı aşağıdaki kısımlardan meydana gelmiştir(http://www.jaa.nl/publications/status_documents.html#operationstbl):

- Section 1 - Requirements
- Section 2 - Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory Material (AMC & IEM)
 - Appendix 1 Basic Knowledge – Introduction
 - Appendix 2 Aircraft Maintenance Licence Application Form & Example of Licence Format
 - Appendix 3 The full member Authorities

JAA'den EASA'ya geçilmesi sürecinde, Avrupa Komisyonun 24 Kasım 2003 tarihli (EC) 2042/2003 sayılı düzenlemesinin ile havayolu ve havacılık ürünlerinin güvenliğinden sorumlu kuruluşlar ile çalıştırılan personelin vasıflarını belirleyen standartlar oluşturulmuş ve JAR-66 Certifying Staff Maintenance; bu düzenlemenin 3 üncü ekinde (Annex III), Part-66 Certifying Staff olarak yeniden düzenlenmiş ve aşağıdaki şekilde son halini almıştır (http://www.easa.eu.int/home/regul_en.html; http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2003/l_315/l_31520031128en00010165.pdf):

- Section - A
 - Subpart A - Aircraft Maintenance Licence Aeroplanes and Helicopters
 - Subpart B - Aircraft Other Than Aeroplanes and Helicopters
 - Subpart C - Components
- Section B - Procedure for Competent Authorities
 - Subpart A - General
 - Subpart B - Issue of an Aircraft Maintenance Licence

- Subpart C - Examinations
- Subpart D - Conversion of National Qualifications
- Subpart E - Examination Credits
- Subpart F – Revocation, Suspension or Limitation of The Aircraft Maintenance Licence

- Appendix 1 Basic Knowledge – Introduction
- Appendix 2 Basic Examination Standard
- Appendix 3 Type training and Examination Standard
- Appendix 4 Experience requirements for extending a Part-66 Aircraft Maintenance

Licence

- Appendix 5 Application Form and Example of Licence Format

3.2.4.2.Ulusal Düzenlemeler

Avrupa Birliği katılım sürecinde bulunduğumuz bu dönemde JAA kuralları doğrultusunda Türkiye'nin sivil havacılık otoritesi SHGM tarafından havayolu ve havacılık organizasyonlarına personel yetiştirme ve geliştirme için, iki temel yönetmelik hazırlanmıştır. Bunlardan birincisi eğitim organizasyonlarının oluşturulmasında kullanılan, (SHY-147) Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği; ikincisi ise hava aracı bakımında çalışacak personelin niteliği, standartlarını ve lisanslandırma usullerini belirleyen, (SHY-66) Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliği'dir.

3.2.4.2.1.SHY-147 Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği

Bu yönetmeliğin amacı, hava aracı bakım teknisyeni lisansı alacak personele verilecek eğitimleri ve sınavları gerçekleştirmek üzere yetki talep eden kuruluşların yetkilendirilmeleri ile uymaları gereken usul ve esasları düzenlemektir. Bu Yönetmelik, yönetim teşkilatı Türkiye'de yerleşik olan hava aracı bakım eğitimi kuruluşlarını, ilgili yönetici personel ile geçerli lisans ve/veya sertifika sahibi olan ve bu eğitimleri alacak olan gerçek ve tüzel kişileri kapsamaktadır. (Resmi Gazete, 2006, 26154).

Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-147), aşağıdaki bölümlerden meydana gelmektedir (<http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy-147.pdf>):

- Birinci Bölüm: Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar
- İkinci Bölüm: Genel Esaslar ve Uygulama Esasları
- Üçüncü Bölüm: Onaylı Temel ve Tıp Eğitim Kursu
- Dördüncü Bölüm: Onaylı Temel ve Tıp Eğitim Sınavına İlişkin Uygulama Esasları
- Beşinci Bölüm: Gözetim, Denetim, Sorumluluklar ve İdari Yapıtlar
- Altıncı Bölüm: Çeşitli ve Son Hükümler

Bu Yönetmelik, 14 Ekim 1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa dayanılarak; 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Konvansiyonu'nun personel lisansları konulu bir nolu ekine ve 28 Kasım 2003 tarihli Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşu başlıklı EASA Bölüm 147'ye paralel olarak hazırlanmıştır (Resmi Gazete, 2006, 26154).

3.2.4.2.2.SHY-66 Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliği

16 Haziran 2005 tarih 25847 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan (SHY-66) Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliği'nin amacı, 9 Temmuz 2004 tarih ve 25517 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan (SHY-145) Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği kapsamında yetkilendirilmiş olan bakım kuruluşlarında görev alan onaylayıcı personelde aranacak nitelikler ile bu personele verilecek lisanslara ilişkin usul ve esasları düzenlemektir (<http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy66.doc>).

Bu yönetmelik, 16 Mayıs 2007 tarih ve 26524 sayılı Resmi Gazete'de (SHY 66-01) Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği olarak tekrar düzenlenerek yayımlanmış ve 9 Haziran 1962 tarih 11124 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Uçak Bakım Teknisyeni Lisans Talimatı (SHD-T-35) ile 16 Haziran 2005 tarih 25847 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliği (SHY-66) yürürlükten kaldırılmıştır (<http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy%2066-01.pdf>).

Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY 66-01), aşağıdaki bölümlerden meydana gelmektedir (<http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy%2066-01.pdf>):

- Birinci Bölüm: Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

- İkinci Bölüm: Lisans İşlemleri
- Üçüncü Bölüm: Lisansın İmtiyazları
- Dördüncü Bölüm: Lisans İçin Aranılan Nitelikler
- Beşinci Bölüm: Tip ve Bakım İşlemleri Uygulamaları
- Altıncı Bölüm: Sorumluluklar ve İdari Yaptırımlar
- Yedinci Bölüm: Çeşitli ve Son Hükümler

Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY 66-01), 14 Ekim 1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 95 inci ve 148 inci maddeleri ile 10 Kasım 2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 8 inci maddesine dayanılarak; 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Konvansiyonu'nun personel lisansları konulu bir nolu ekine ve JAA tarafından 28 Kasım 2003 tarihli hava aracı bakım personelinin lisanslandırılması konulu JAR 66'nın değiştirilerek kabulüne esas alınan kararlara paralel olarak hazırlanmıştır (Resmi Gazete, 2007, 26524).

3.3.AVRUPA HAVACILIK STANDARTLARI (SHY/JAR-147 ve SHY/JAR-66) ÇERÇEVESİNDE HAVA ARACI BAKIM EĞİTİMİ FAALİYETLERİ

Türkiye'de hava aracı bakım personelinin yetiştirilmesi alanında faaliyet gösteren, bakım eğitim kuruluşlarının organizasyon yapılarının oluşturulmasından eğitim faaliyetlerinin başlaması aşamasına kadar birçok konuda standart uygulamalara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu standartlara uyum, Avrupa Birliği'ne katılım sürecinde JAA uygulamaları ile iyice artmıştır.

Sivil havacılık otoritesi tarafından onaylanmış bir hava aracı bakım eğitimi organizasyonunun, kuruluş aşamasında, yürürlükte bulunan çok sayıdaki ulusal mevzuat ile JAA kurallarının incelenmesi ve gerekli alt yapının oluşturulması, oldukça uzun süren bir hazırlığı gerektirmektedir. Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği'ne üye tüm ülkeler tarafından kabul edilmiş olan JAA kuralları, uluslar üstü bir niteliğe sahip olup ulusal mevzuatın üstünde yer almaktadır. SHGM tarafından yayımlanmış ve yayımlanacak yönetmelik ve talimatların, bu kurullarla uyumlu olması gerekmektedir.

Türkiye’de, havacılık sektörüne hava aracı bakım personeli olarak insan kaynağı sağlayan çeşitli eğitim düzeylerinde (Üniversite, yüksek okul, lise) birçok okul ve eğitim organizasyonları bulunmasına rağmen, 15 Eylül 2007 tarihi itibarıyla sadece 3 adet (özel ve kamu statüsüne sahip) SHY/JAR-147 yetkisinde Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşu bulunmaktadır. Havayolu havacılık işletmeleri ile kamu kurumu niteliğindeki bakım eğitimi veren organizasyonlarının SHY/JAR-147 gereklerini sağlayarak SHY/JAR-66 niteliklerine sahip hava aracı bakım personelinin yetiştirmeleri ile ulusal ve uluslararası standartlarda bakım personelinin yetiştirilerek, havacılık alanında yüksek bir bakım emniyetinin ve kalitenin oluşturulmasına yardımcı olunacaktır.

Yeni kurulacak olan SHY/JAR-147 yetkisinde Hava Aracı Bakım Eğitimi Organizasyonları için kuruluş sürecini gösteren bir materyalin olmaması, gerekli hazırlık süresinin uzamasına ve hava aracı bakım personelinin ortak bir havacılık gereklerini karşılaması noktasında standart dışı uygulamaların olmasına neden olmaktadır.

Bu çalışma ile SHY/JAR-147 kapsamında yetkilendirilecek Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları için uygulama sürecini gösteren bir materyal oluşturmak ve bu alanda çalışma yapacak kişilerin ihtiyaç duydukları bilgiye düzenli ve kolay bir şekilde ulaşmasını sağlayarak onlara rehberlik etmek amaçlanmaktadır.

Bu çalışma hazırlanırken, halihazırdaki bakım eğitimi ile ilgili ulusal ve uluslararası kanun, yönetmelik ve talimatlar incelenmiş. Bu incelemeler neticesinde bakım eğitimi kuruluşlarında SHY/JAR-147 ve SHY/JAR-66 standartlarının sağlanmasında izlenecek yol ve uygulama usulleri ortaya konulmuştur.

3.3.1.Genel

Bir havayolu havacılık işletmesi veya bakım eğitim kuruluşunun SHY/JAR-147 yetkisini alabilmesi için organizasyon yapısında veya eğitim süreçlerinin oluşturulmasında SHY-147, SHY 66-01 ve Avrupa Havacılık Standartlarından JAR 147, JAR 66, EASA Part 147, EASA Part 66 standartlarına uyum sağlayarak ülkemiz sivil havacılık otoritesi olan Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı SHGM’ye başvuruda bulunmalıdır. Bu başvuru sürecinden önce BEKAD (Bakım Eğitim Kuruluşu Açıklamalar

Dokümanı) hazırlanarak; kuruluşun, SHGM'ye organizasyon yapısını ve eğitim süreci ilgili standartlara nasıl uyum sağladığını açıklaması gerekmektedir.

Çalışmanın devamında standartlara uyum gösterilmesi için, Bakım eğitimi kuruluşunun yapması gereken çalışmalar, BEKAD'da bu standartlara nasıl uyum gösterdiğinin belirtilmesi, SHY/JAR-147 yetkisinin alınması ve devamlılığı ile ilgili hususlar incelenmiştir.

3.3.2.Yönetim

Yönetim teşkilatı Türkiye içerisinde yerleşik bulunan bakım eğitimi kuruluşlarına, SHY-147'de belirtilen usul ve esaslara uygun olmaları durumunda onay verilir. JAA ve/veya EASA tarafından tanınmış başka bir sivil havacılık otoritesi tarafından SHY-147'ye uygun olarak verilmiş olan onaylar, SHGM tarafından da tanınır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 4).

3.3.2.1.Sorumlu Müdürün Taahhüdü

BEKAD ve ilgili diğer dokümanların, kuruluşun SHY-147'de belirtilen gerekliliklere uyumunu tanımladığını; her zaman bu dokümanlara uyulacağını belirten sorumlu yönetici tarafından imzalanmış bir taahhüttür (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 14).

Sorumlu Müdür, bir bakım eğitimi kuruluşunun eğitim konusundaki bütün taahhütlerinin finanse edilmesi ve SHY-147 de belirlenen standartlara uygun olarak yerine getirilmesini sağlayacak yetkiye sahip olan kişidir. Sorumlu müdürün taahhüdü, SHY/JAR-147 onayına temel olan organizasyonu ve prosedürleri tanımlamaktadır. Bu prosedürler, sorumlu müdür tarafından onaylanmış olup, eğitimler SHY/JAR-147 onayına uygun olarak düzenlenirken bu prosedürlere uyum gösterilmelidir.

3.3.2.2.Yönetim Personeli

Bakım eğitimi kuruluşunda yönetici olarak bulunan sorumlu müdür ve ona bağlı diğer yöneticiler bu kapsamda değerlendirilen kişilerdir.

3.3.2.2.1.Sorumlu Müdür

Bakım eğitim kuruluşunca önerilen ve SHGM tarafından JAA Form-4 belgesi onaylanan bir kişi, bakım eğitimi kuruluşunun SHY-147 hükümlerine uymasını sağlamaktan sorumlu yönetici olarak atanmalıdır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 8).

Sorumlu Müdür, eğitim ve sınav taahhütlerini Bakım Eğitim Organizasyonu Açıklamalar Dokümanı'nda (BEKAD) tarif edilen standartlara uygun olarak yürütmek için gerekli personel, tesisler ve bütçe de dahil olmak üzere ilgili organizasyonunun tüm kurumsal yetkisine ve bu suretle sorumluluğuna sahiptir.

3.3.2.2.2.Üst Düzey Yönetici Personel

Bu kişiler, yönetim kademesinin ilgili kısımlarında görevlendirilmiş (kalite yöneticisi, teknik eğitim yöneticisi gibi) olup, sorumlu yöneticiye bağlı olarak görev yapan ve eğitim organizasyonun sunulan BEKAD ile uyumlu olmasını sağlayan yöneticilerdir. SHGM'den JAA Form-4 ile bu kişilerin onaylanması talep edilir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 8).

3.3.2.3.Yönetim Personelinin Görevleri ve Sorumlulukları

Aşağıda bir SHY/JAR-147 Bakım Eğitimi Kuruluşu'nda yer alan personelin belli başlı görev ve sorumlulukları özetlenmiştir.

3.3.2.3.1.Sorumlu Müdür

Sorumlu Müdür, organizasyondaki tüm işlemler ile eğitim faaliyetlerinin finanse edilebilmesini ve otoritenin şart koştuğu standartların işletme ihtiyacına uygun olarak yürütülebilmesini temin için kurumsal yetkiye sahiptir.

SHY/JAR-147 gereklerine uygun bakım eğitimi düzenlenebilmesi için gerekli kaynakları ve tesisleri sağlamaktan sorumludur.

Kalite Güvence Sisteminin uygun biçimde çalışması ve geliştirilmesi ile Eğitim Müdürü ve Kalite Müdürü arasında direkt rapor bağlantılarını sağlar.

3.3.2.3.2.Kalite Müdürü

Kalite Müdürü, kalite sistemini tüm organizasyonda uygulamak üzere atanır. SHY/JAR 147 gereklerine uygun olarak Sorumlu Müdür'e karşı sorumludur. Bakım personelinin etkin biçimde eğitimini sağlamak için gerekli prosedürlerin yeterliliğini ve bunlara uyumluluğu izlemek ile görevlidir.

Kalite Müdürü'nün belli başlı görev ve sorumlulukları şunları kapsamaktadır;

- Kalite Sisteminin uygulanması ve kalite departmanının denetimi,
- Denetlemelerin tanımlı prosedürlere uygun olarak gerçekleştirilmesi,
- Organizasyonun aktiviteleri, onayı, yeri, personeli ile ilgili değişikliklerin yetkili otoriteye bildirilmesi,
- Yönetim gözden geçirme toplantılarının koordinasyonu,
- İlgili departmanlar ile işbirliği içinde, işin kapsamı dahil olmak üzere BEKAD'da düzeltmelerin gözden geçirilmesi ve tamamlanması,
- Sınav Sorumluları ve eğitmenlerin yetki belgeleri ile ilgili işlemlerin yapılması,
- Organizasyonda yetkisi dahilinde olan ve tanımlanan diğer görevlerin yapılması.

3.3.2.3.3.Eğitim Müdürü

Eğitim Müdürü'nün belli başlı görev ve sorumlulukları şunları kapsamaktadır;

- Bakım eğitiminin, SHY/JAR-66 ve SHY/JAR-147 gereklerine uygun olarak gerçekleştirilmesini sağlamak,
- SHY/JAR-147 onaylı eğitimi gerçekleştirmek için yeterli kalifiye personelin, eğitmenin ve sınav sorumlusunun istihdam edilmesi,
- İlgili tüm teknik verilerin erişilebilir ve güncel olmasını sağlamak,
- Tüm sınav sorumlularının, eğitmenlerin SHY/JAR-66, SHY/JAR-147 ve tüm ilgili dokümanları anlamalarını ve uygulamalarını sağlamak,
- Eğitim değerlendirmeleri ve kalite denetimi bulgularına göre kursların yürütülmesi; içeriği, eğitim metotları ve kalitesinde gelişme için gerekli tüm önlemlerin alınması,
- Onaylı eğitim için planlanan ihtiyaca göre eğitimlerin hazırlanması,

- Eğitim personelinin eğitim gereklerini tespit etmek,
- Kalite Güvence Müdürü tarafından talep edilen düzeltici işlemleri gerçekleştirmek,
- Organizasyonda yetkisi dahilinde olan ve tanımlanan diğer görevlerin yapılması.

3.3.2.3.4.Sınav Koordinatörü

Eğitim kapasitesi elli öğrenciden fazla olan kuruluşlarda sınavların organizasyonunu yönetmek üzere atanması gereken bir personeldir (SHY-147, Resmi Gazete, 26154, 2006, Madde 8). Sınav koordinatörünün belli başlı görev ve sorumlulukları şunları kapsamaktadır;

- Sınavların SHY/JAR-66 ve SHY/JAR-147 gereklerine uygun olarak gerçekleştirilmesini sağlamak,
- Sınavları yapacak sınav sorumluları ile ilgili işlemleri gerçekleştirmek,
- Sınav sorumlularının onaylı sınav materyallerini kullanarak sınav yapmalarını sağlamak,
- Sınavlar ile ilgili tüm kayıtları arşivlemek.

3.3.2.3.5.Sınav Sorumluları

Tüm teorik bilgi ve sınav sorumluları için yetki alanları belirtilmelidir. Teorik bilgi ve sınav sorumlularına, yetki alanlarını belirten belgenin bir kopyası eğitim kuruluşu tarafından verilmelidir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 9).

Sınav sorumlularının belli başlı görev ve sorumlulukları şunları kapsamaktadır;

- Bakım eğitimi sınavlarının SHY/JAR-66 ve SHY/JAR-147 gereklerine uygun olarak gerçekleştirilmesini sağlamak,
- Onaylı sınav materyallerini kullanarak kursiyerlerin sınavlarının yapılması,
- Teorik bilgi sınavlarını ve pratik değerlendirmeleri gerçekleştirmek.

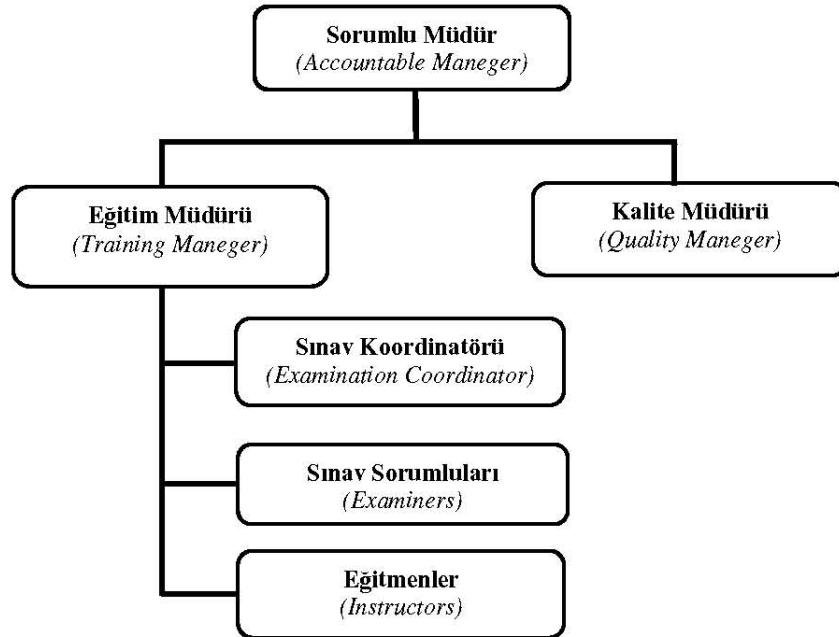
3.3.2.3.6.Eğitmenler

Tüm eğitmenlerin yetki alanları belirtilmelidir. Eğitmenlere, yetki alanlarını belirten belgenin bir kopyası eğitim kuruluşu tarafından verilmelidir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 9).

Eğitmenlerin belli başlı görev ve sorumlulukları şunları kapsamaktadır;

- Bakım eğitiminin SHY/JAR-66 ve SHY/JAR-147 gereklerine uygun olarak gerçekleştirilmesini sağlamak,
- İlgili tüm teknik verilerin erişilebilir ve güncel olmasını sağlamak,
- Onaylı eğitim materyallerini kullanarak kursiyerlerin eğitimi,
- Teorik bilgi ve pratik eğitimi planlayarak gerçekleştirmek.

3.3.2.4.Yönetim Personeli Kuruluş Çizelgesi



Şekil 3.1.Önerilen Yönetim Personeli Organizasyon Şeması

Kaynak: Çeşitli JAR-147 ve EASA Part-147 yetkisinde oluşturulmuş bakım eğitim kuruluşları organizasyon yapıları incelenerek hazırlanmıştır.

SHY/JAR-147 Bakım Eğitim Kuruluşları, havacılık teknik eğitimi için oluşturulmalarından dolayı temelde birbirine benzer organizasyon yapılarına sahiptir.

Eğitim kuruluşunun büyük veya küçük organizasyon yapısına sahip olmasına göre bazı farklılıklar gösterebilirler. Her iki ölçekteki eğitim kuruluşu için uygulanabilir örnek bir organizasyon yapısı Şekil 3.1. de sunulmuştur.

3.3.2.5.Eğitmen ve Sınav Görevlileri

Bakım eğitim kuruluşu, hedeflenen eğitimi asgari düzeyde gerçekleştirmek üzere daimi bir kadroya sahip olmalıdır. Ancak yetkili otorite tarafından süreklilik arz etmediği kabul edilen konular için kısmi zamanlı çalışan eğitimciler ile anlaşma yapılabilir. Pratik eğitim ve uygulamalar için başka bir kuruluştan eğitimciler talep edilmesi durumunda, bu kuruluş ile yapılacak bir anlaşma çerçevesinde pratik eğitim ve değerlendirmeler bu eğitimcilere yaptırılabilir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 8).

Bakım Eğitim Kuruluşunda istihdam edilecek olan eğitimciler ile teorik bilgi ve pratik sınav sorumlularının 3.3.4.6. ve 3.3.4.7.de açıklanan nitelikleri sağlamaları gerekmektedir.

3.3.2.6.Onaylanmış Adresler

Yönetim teşkilatı Türkiye içerisinde yerleşik bulunan bakım eğitim kuruluşlarına, SHY-147’de belirtilen usul ve esaslara uygun olmaları durumunda onay verilir. JAA ve/veya EASA tarafından tanınmış başka bir sivil havacılık otoritesi tarafından SHY-147’ye uygun olarak verilmiş olan onaylar, SHGM tarafından da tanınır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 4).

Bir kuruluşun yurt içindeki tesislerine ek olarak yurt dışındaki tesislerini de bu Yönetmelik kapsamında kullanmak istemesi durumunda; bakım kuruluşu açıklamalar dokümanının bu tesisleri tanımlamış olması, kontrolü için prosedürler içermesi ve söz konusu tesislerin, kuruluşun dahili bir parçası olduğunu ispatlaması gereklidir. Bu durumda yurt dışındaki tesisler de yetki sertifikasına yazılarak onay kapsamına alınır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 4).

3.3.2.7.Tesislerin Genel Açıklamaları

Onaylanmış adreslerin bulunduğu yerlerdeki tesislerin sahip olması gereken asgari standartlar SHY-147’de şu şekilde açıklanmıştır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 7 ve 11):

- Bakım Eğitimi Kuruluşu, planlanan bütün eğitimler ve sınavlar için yeterli ölçüğe sahip ayrıca olumsuz hava koşullarından korunmayı sağlayacak tesislere sahip olmalıdır. Eğitim ve sınav alanları, öğrencilerin rahatını sağlayacak şekilde uygun ışık, gürültü, sıcaklık/nem seviyelerinde olmalıdır.

- Teorik eğitim ve bilgi sınavları için gerektiğinde diğer tesislerden ayrı ve tamamen kapalı bir mekan sağlanmalıdır. Herhangi bir ders esnasında eğitim alan öğrencilerin sayısı en fazla yirmi sekiz; uygulamalı eğitim alan öğrenci sayısı, gözetmen veya değerlendirici başına on beş kişiden fazla olmamalıdır.

- Kuruluş, bünyesindeki eğitmenler, teorik bilgi sınav sorumluları ve uygulama sınav sorumluları için, buldukları veya çalıştıkları ofisi rahat ve konforlu biçimde kullanabilecek imkanlar sağlar.

- SHY-147 Kuruluşu eğitim kayıtları ve sınav evrakları için bir arşiv bulundurmalıdır. Bu dokümantasyon öğrencinin kursu bitirmesini takip eden beş yıl boyunca saklamak zorundadır. Arşiv odası ile ofisler güvenliğin sağlanması kaydıyla birleştirilebilir.

- Eğitim yetki kapsamı ve seviyesine uygun bütün güncel teknik materyali içeren bir kütüphane olmalıdır. Bu kütüphane; bütün JAA ve EASA tarafından konuyla ilgili yayımlanmış uluslararası mevzuat ile ilgili ulusal mevzuatın kopyaları, tipik hava araçlarına ait bakım kitapları ve servis bültenleri, uçuşa elverişlilik direktifleri, hava aracı ve komponent kayıtları, bakım çıkış evrakları, prosedür kitapları ve hava aracı bakım programları, vb. örnekleri ile SHGM tarafından ilgili mevzuat çerçevesinde gerekli görülen diğer dokümanları içermelidir. Aviyonik dokümantasyonu, mevcut bütün teçhizatların özelliklerini içerecek kapasitede olmalıdır. Kütüphanedeki tüm dokümanlar düzenli bir şekilde gözden geçirilmeli, sürekli güncel tutulmalı ve bunlara kolay erişim sağlanmalıdır.

3.3.2.8.Yetkili Otorite Tarafından Onaylanmış Kurslar

Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşu tarafından, SHY-147 Form-12 düzenlenerek yetki talep edilen temel ve tip eğitimleri BEKAD'ın ilgili kısmında sınıflandırmaları yapılarak belirtilmelidir.

3.3.2.9.Kuruluştaki Değişikliklerin Bildirilmesi

SHY/JAR-147 onaylı bir bakım eğitimi kuruluşu, yetkisini etkileyecek herhangi bir değişikliği yetkili otoriteden izin almadan yapamaz. Yetkili otorite, kuruluşun talep ettiği değişikliklerin SHY-147 hükümlerine uygunluğunu, sürekliliğini, faaliyetine devam edebilme şartlarını değerlendirir ve uygun gördüğü takdirde yetki belgesini değiştirebilir. Yapılan değişikliklerin yetkili otoriteye zamanında bildirilmemesi ve onay alınmaması, verilmiş olan yetki belgesinin değişiklik yapıldığı tarih itibari ile askıya alınmasına veya iptaline sebep olabilir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 16).

3.3.2.10.Açıklama ve Birleşik Kullanım Kılavuzlarına Ait Değişiklik Prosedürleri

Açıklama ve birleşik kullanım kılavuzlarına ait değişiklikler ilgili prosedürlere uygun olarak yapılmalıdır. Değişiklikler yetkili otoritenin onayından sonra yürürlüğe girecektir. Değişikliklerin yapıldığı kısımların, dokümanların ilgili bölümlerinde belirtilmesi ve kayıt altına alınması gerekmektedir.

3.3.3.Eğitim ve Sınav Standartları

Bakım eğitimi kuruluşu iyi bir eğitim standardı sağlamak ve SHY-147'de belirtilen bütün gerekliliklere uyabilmek amacıyla, yetkili otorite tarafından kabul edilebilir prosedürler geliştirmekle yükümlüdür. Aşağıda bu prosedürlerle ilgili standartlar belirtilmiştir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 13).

3.3.3.1.Kursların Organizasyonu

Bakım Eğitimi Kuruluşu, SHY-147 Form-12 düzenleyerek yetki talep ettiği temel ve tip eğitim programlarını SHY/JAR-66 gerekleri doğrultusunda oluşturup organize etmelidir.

Tablo 3.2.SHY/JAR-66 Gereği Teorik Bilgi Eğitimi Kategori ve Alt Kategori Temel Konu Modülleri

No	Konu Modülleri	A veya B1 UÇAK		A veya B1 HELİKOPTER		B2
		TÜRBİNLİ MOTOR	PİSTONLU MOTOR	TÜRBİNLİ MOTOR	PİSTONLU MOTOR	AVİYONİK
1	Matematik	X	X	X	X	X
2	Fizik	X	X	X	X	X
3	Temel Elektrik	X	X	X	X	X
4	Temel Elektronik	X	X	X	X	X
5	Dijital Teknikleri / Elektronik Alet Sistemleri	X	X	X	X	X
6	Malzeme ve Donanım	X	X	X	X	X
7	Bakım Uygulamaları	X	X	X	X	X
8	Temel Aerodinamik	X	X	X	X	X
9	İnsan Faktörleri	X	X	X	X	X
10	Havacılık Kanunları	X	X	X	X	X
11	Uçak Aerodinamiği, Yapıları ve Sistemleri	X	X			
12	Helikopter Aerodinamiği, Yapıları ve Sistemleri			X	X	
13	Hava Aracı Aerodinamiği, Yapıları ve Sistemleri					X
14	İtme (Propulsion)					X
15	Gaz Türbinli Motor	X		X		
16	Pistonlu Motor		X		X	
17	Pervane	X	X			

Kaynak: Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliği (SHY-66), Resmi Gazete. 25847; 16 Haziran 2005 ve Training Course Part-66/147 Implementing Rule Acceptable Means Of Compliance Guidance Material, GDS Europe BV, Nieuw Venneep, 2006, s.26.

SHY-147 onaylı temel eğitim kursu, teorik bilgi eğitimi, teorik bilgi sınavı, pratik eğitimi ve pratik değerlendirme konularını kapsar. Teorik bilgi eğitimi, SHY-66 kategorisi veya alt kategorisi A, B1 veya B2 hava aracı bakımı lisansı için SHY-66'da belirlenen konuları içerir. Her lisans kategorisi veya alt kategorisi için konular, bilgi modüllerine veya alt modüllere ayrılabilir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 19). Tablo 3.2. de SHY/JAR-66 gereği teorik bilgi eğitimi kategori ve alt kategori temel konu modülleri tablo halinde görülmektedir.

SHY-66 kategori veya alt kategori ile ilgili eğitim süreleri Tablo 3.3. te gösterilen standartlarında olmalıdır.

Tablo 3.3.SHY/JAR-147 Gereği Temel Eğitim Süreleri

Temel Eğitim Kategorisi	Süre (saat)	Pratik (%)
A1	800	70
A2	650	70
A3	800	70
A4	800	70
B1.1	2400	50
B1.2	2000	50
B1.3	2400	50
B1.4	2400	50
B2	2400	50

Kaynak: Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY 66-01), Resmi Gazete. 26524; 16 Mayıs 2007 ve EASA Resmi İnternet Sitesi, Regulations, Continuing Airworthiness - Implementing Rules, "Commission Regulation (EC) No 2042/2003", 20 Kasım 2003, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2003/l_315/l_31520031128en00010165.pdf (27 Kasım 2007).

Kategori A, B1 ve B2 hava aracı bakım personelinin temel öğrenim bilgi seviyeleri her ilgili modül içerisindeki konuya karşılık (1, 2 veya 3 şeklinde) bilgi seviye göstergeleri ile belirtilmişlerdir. Bu bilgi seviyeleri ile temel bilgi ile ilgili konuların her bir kategori ve alt kategori eğitim programındaki ağırlığı ve kategoriler arasındaki yetki dağılımı ortaya konmaktadır. Öğrenim bilgi seviye göstergeleri aşağıda gösterilen şekilde tanımlanmıştır (Training Course Part-66/147, 2006, s.25-26):

- Seviye 1: Konunun temel elemanlarının genel anlamda öğrenilmesi,
- Seviye 2: Konu hakkında teorik ve pratik yönleriyle genel bilgi sahibi olma ve bu bilgileri uygulayabilme,

• Seviye 3: Konu hakkında teorik ve pratik yönleriyle detaylı bilgi sahibi olma. Bilgilerin değişik birimlerinin mantıklı ve kapsamlı bir şekilde bir araya getirme ve uygulama kapasitesi.

Tablo 3.4. te Kategori A, B1 ve B2 hava aracı bakım personelinin temel öğrenim bilgi seviyeleri için Modül 8. Temel Aerodinamik dersinin kapsamı ve seviyelendirme şekli örnek olarak verilmiştir.

Tablo 3.4.Modül 8. Temel Aerodinamik

	Seviye		
	A	B1	B2
8.1 Atmosfer fiziği •Enternasyonal Standart Atmosfer (ISA), aerodinamiğe uygulanması.	1	2	2
8.2 Aerodinamik •Bir cisim etrafındaki hava akışı; •Sınır tabakası, laminer ve türbülant akışlar, serbest akış hızı, bağlı hava akışı, upwash ve downwash, vortisler, akış durması; •Terimler: kamburluk, veter, ortalama aerodinamik veter, profil 'drag', 'induced drag', basınç merkezi, hücum açısı, wash in ve wash out, pürüzsüzlük oranı, kanat şekli ve aspect oranı; •Çekiş (thrust), Ağırlık, Aerodinamik Bileşke; •Kaldırma (lift) ve Sürüklenme (drag) ın oluşması:Hücum Açısı, kaldırma(lift) Katsayısı, Sürüklenme Katsayısı, Kutupsal eğim, perdövites(Stall); •Airfoil katılımları, buz, kar, don dahil.	1	2	2
8.3 Uçuş Teorisi •Kaldırma, ağırlık, çekiş ve sürüklenme arasındaki ilişkiler; •Süzülme oranı; •Düzenli hal (steady state) uçuşları, performans; •Dönüş teorisi; •Yük faktörünün etkileri: 'stall', uçuş zarfı ve yapısal sınırlamalar; •Kaldırmanın arttırmaları.	1	2	2
8.4 Uçuş Stabilitesi ve Dinamiği •Uzunlamasına, yatay ve doğrusal stabilite (aktif ve pasif).	1	2	2

Kaynak:EASA Resmi İnternet Sitesi, Regulations, Continuing Airworthiness - Implementing Rules, "Commission Regulation (EC) No 2042/2003", 20 Kasım 2003, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2003/L_315/L_31520031128en_00010165.pdf (27 Kasım 2007) ve Training Course Part-66/147 Implementing Rule Acceptable Means Of Compliance Guidance Material, GDS Europe BV, Nieuw Venneep, 2006, s.46.

Onaylı hava aracı tip eğitiminde de, temel eğitimde oluşturulmuş seviyelere benzer bir seviyelendirme standardı bulunmaktadır. Aşağıda belirtilen 3 ayrı seviye eğitim, ilgili eğitimin içeriğini belirlemenin yanında hava aracı bakımındaki yetki kapsamını da belirlemektedir (Training Course Part-66/147, 2006, s.83-84).

- Seviye 1: Genel Tanıtım

Hava aracı bakım manüelinde bulunan sistem tanıtım kısmındaki gibi gövde, sistemler ve motor hakkında genel özetir.

- Seviye 2: Ramp ve transit

Kontroller, göstergeler, başlıca komponentler ile bu komponentlerin yerleri ve amaçları, servise verme ve küçük hataların giderilmesi ile ilgili temel sistem bilgisi. (Genel tanıtım kursunu içine alacak şekilde eğitim verilmelidir.)

- Seviye 3: Hat ve Üs Bakım Eğitimi

Bakım manüeli seviyesinde detaylı inceleme, operasyon, komponent yerleşimi, sökülmesi/takılması ve hata bulma. (Seviye 1 ve seviye 2 eğitimlerinde verilen bilgilere ilave olarak, öğrenci seviye 3 düzeyinde hat ve üs bakım eğitimini verir.)

Tip eğitim standardı teorik ve pratik elementleri içermelidir (Training Course Part-66/147, 2006, s.84). Tablo 3.4. te ilgili kategorilere göre tip eğitimlerinde kullanılması gereken teorik eğitimin içeriği ve seviyeleri verilmiştir.

Tablo 3.5. Tip Eğitimi Teorik Bilgi İçeriği

Konu Kapsamları	Türbinli Uçaklar		Pistonlu Uçaklar		Türbinli Helikopter		Pistonlu Helikopter		Aviyonik
	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
Bladelerin takibi ve titreşim analizi	-	-	-	-	3	1	3	1	
Transmisyonlar	-	-	-	-	3	1	3	1	
Gövde yapısı	-	-	-	-	3	1	3	1	1
Ana rotor	-	-	-	-	3	1	3	1	
Kuyruk rotoru/rotor sürücüsü	-	-	-	-	3	1	3	1	
Rotor uçuş kontrol	-	-	-	-	3	1	3	1	
Gövde yapısı	3	1	3	1	-	-	-	-	1
Gövde kapıları	3	1	3	1	-	-	-	-	-
Gövde	3	1	3	1	-	-	-	-	-

Gövde pencereleri	3	1	3	1	-	-	-	-	-
Kanatlar	3	1	3	1	-	-	-	-	-
Stabilizerler	3	1	3	1	-	-	-	-	-
Uçuş kontrol yüzeyleri	3	1	3	1	-	-	-	-	-
Nacelles/Pylons	3	1	3	1	-	-	-	-	-
Zonal & İstasyon tanımlama sistemleri	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Hava Kaynakları	3	1	3	1	3	1	3	1	1
İklimlendirme	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Basınçlandırma	3	1	-	-	-	-	-	-	1
Emniyet ve Uyarı Cihazları	3	1	-	-	-	-	-	-	1
İnstrument Sistemler	3	1	3	1	3	1	3	1	3
Aviyonik Sistemler	2	1	2	1	2	1	2	1	3
Elektrik Gücü	3	1	3	1	3	1	3	1	3
Ekipmanlar ve Mefruşat	3	1	3	1	3	1	3	1	-
Elektronik	-	1	-	-	-	-	-	-	3
Acil Durum Ekipman gereklilikleri ve Kabin Eğlence Ekipmanları									
Yangın Koruma	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Uçuş Kontrol Sistemleri	3	1	3	1	3	1	3	1	2
Çalışması: Elektrikli/Fly-by-Wire	3	1	-	-	-	-	-	-	3
Yakıt Sistemleri	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Hidrolik Güç	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Buzlanma ve yağmur koruması	3	1	3	1	3	1	3	1	1
İniş Takımı	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Işıklar	3	1	3	1	3	1	3	1	3
Oksijen	3	1	3	1	-	-	-	-	1
Pinomatik /Vakum	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Su / Artıklar	3	1	3	1	-	-	-	-	1
Uçak Üzerindeki Bakım Sistemleri	3	1	3	1	-	-	-	-	3
Türbinli Motorlar:									
Yapısal Düzenlemeler ve Çalışması	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Motor Performansı	3	1	-	-	3	1	-	-	1
Giriş	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Kompresörler	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Yanma Bölümü	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Türbin Bölümü	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Eksoz	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Yataklar ve Segmanlar	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Yağlayıcılar ve Yakıtlar	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Yağlama Sistemleri	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Yakıt Sistemleri	3	1	-	-	3	1	-	-	1
Motor Kontrolleri	3	1	-	-	3	1	-	-	1
FADEC	2	1	-	-	2	1	-	-	3
Hava Sistemleri	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Başlatma ve Ateşleme Sistemleri	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Motor Gösterge Sistemleri	3	1	-	-	3	1	-	-	3
Güç Artırma sistemleri	3	1	-	-	-	-	-	-	-

Turbo-prop Motorlar	3	1	-	-	-	-	-	-	-
Turbo-shaft Motorlar	-	-	-	-	3	1	-	-	-
Yardımcı Güç Ünitesi(APU's)	3	1	-	-	3	1	-	-	1
Güç Ünitesi Takılması	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Yangın Önleme Sistemleri	3	1	-	-	3	1	-	-	1
Motor İzleme ve Yer Operasyonu	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Motor Depolama and Saklanması	3	1	-	-	3	1	-	-	-
Pistonlu Motorlar									
Motor Performansı	-	-	3	1	-	-	3	1	1
Motor Yapısı	-	-	3	1	-	-	3	1	1
Motor Yakıt Sistemleri	-	-	3	1	-	-	3	1	1
Karbüratörler	-	-	3	1	-	-	3	1	-
Yakıt Enjeksiyon Sistemleri	-	-	3	1	-	-	3	1	-
Motor Kontrolleri	3	1	-	-	3	1	-	-	1
FADEC	-	-	2	1	-	-	2	1	3
Başlatma ve Ateşleme Sistemleri	-	-	3	1	-	-	3	1	-
Endüksiyon, Eksoz ve Soğutma Sistemleri	-	-	3	1	-	-	3	1	-
SüperŞarj /TurboŞarj	-	-	3	1	-	-	3	1	-
Yağlayıcılar ve Yakıtlar	-	-	3	1	-	-	3	1	-
Yağlama Sistemleri	-	-	3	1	-	-	3	1	-
Motor Gösterge Sistemleri	-	-	3	1	-	-	3	1	3
Güç Ünitesi Takılması	-	-	3	1	-	-	3	1	-
Motor İzleme ve Yer Çalıştırma	-	-	3	1	-	-	3	1	-
Motor Depolama ve Saklama	-	-	3	1	-	-	3	1	-
Pervaneler									
Pervane-Genel	3	1	3	1	-	-	-	-	1
Pervane Yapısı	3	1	3	1	-	-	-	-	-
Pervane Hatve Kontrolü	3	1	3	1	-	-	-	-	-
Pervane Senkronizesi	3	1	3	1	-	-	-	-	-
Pervane Elektronik Kontrol	2	1	2	1	-	-	-	-	3
Pervane Buzlanmasını Önleme	3	1	3	1	-	-	-	-	-
Pervane Bakımı	3	1	3	1	-	-	-	-	-

Kaynak: Training Course Part-66/147 Implementing Rule Acceptable Means Of Compliance Guidance Material, GDS Europe BV, Nieuw Venneep, 2006, s.86-88.

3.3.3.2.Kurs Materyallerinin Hazırlanması

Bakım eğitimi kursunda kullanılan bakım eğitimi materyalleri, alınmak istenen lisans kategorisi, alt kategorisi veya hava aracı tip eğitimi ile ilişkili olarak, SHY-66'da belirtilen müfredata uygun olmalı ve öğrenciye sunulmalıdır. Eğitim kursunda kullanılan notlar, çizimler ve öteki eğitim amaçlı malzemeler, yayımlandıkları tarih itibari ile eksiksiz ve hatasız olmalı, dokümanların değişiklikleri güncel olarak takip edilmeli ve kütüphanedeki bakım dokümantasyonu ile teknik bilgilere kolay erişim sağlanmalıdır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 11).

3.3.3.3.Sınıfların ve Gereçlerin Hazırlanması

Her sınıfın, sunulan yazı, çizim, diyagram ve şekilleri sınıfın herhangi bir yerinden görülmesini sağlayacak standartta, yeterli sunu teçhizatı olmalıdır. Öğrencilerin verilen konuyu anlamalarını kolaylaştırmak açısından yararlı bulunursa sunu teçhizatı örnek sentetik eğitim cihazlarını da kapsamalıdır. Sentetik eğitim cihazları belirli bir sistemin veya komponentin çalışan modelleri olup, bilgisayar simülasyonlarını içerir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 10).

3.3.3.4.Atölye/Bakım Tesisleri ve Gereçlerinin Hazırlanması

Bakım Eğitimi Kuruluşu'nda uygulamalı eğitimler için planlanan eğitime uygun diğer eğitim sınıflarından ayrı temel eğitim atölyeleri ve/veya bakım tesisleri olmalıdır. Temel eğitim atölyelerinde ve/veya bakım tesislerinde verilecek eğitimin kapsamına göre gerekli alet ve teçhizat bulunmalıdır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 7 ve 10):

- Temel eğitim atölyeleri ve/veya bakım tesisleri, verilecek eğitime uygun seçilmiş hava aracı, hava aracı motorlarına, hava aracı parçalarına ve aviyonik teçhizatına sahip olması zorunludur.
- Eğitim sırasında kullanılacak olan hava aracı parçalarının seçimi, verilmekte olan SHY-66 modül veya alt modülüne uygun olması zorunludur.
- Uygun hava aracı, motor, hava aracı parçası ve aviyonik seçimi de, öğretilmekte olan SHY-66 modülleriyle ilişkili olmalıdır. Aviyonik eğitimi, diğer teçhizatların daha iyi algılanmasını sağlamak amacıyla en azından bir çeşit teçhizatta, hava aracı üzerinde takılı oto-pilot ve uçuş yönlendirme sistemine erişim sağlaması zorunludur.
- Hava aracı tip eğitimi tesisleri, verilen eğitime bağlı, uygun hava aracı tipinden bir örneği bulundurmalıdır. Aynı zamanda yetkili otorite tarafından yeterli eğitim standardının sağlandığının belirlenmesi durumunda, sentetik eğitim cihazları da kullanılabilir.

3.3.3.5. Temel Bilgi ve Pratik Eğitimin Yönetimi

Tablo 3.3. te görüldüğü gibi teorik bilgi eğitimi SHY-66 standartlarındaki sürelerle uymak koşuluyla pratik eğitimle birleştirilebilir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 19; SHY 66-01, Resmi Gazete, 2007, 26524, EK-5).

Pratik eğitim, genel alet ve teçhizatların kullanımı, çeşitli hava aracı parçalarının montaj/demontaj alıştırılmalarını ve öğretilmekte olan konu ile ilgili devam eden bakım faaliyetlerine katılmayı kapsar. Öğrenciye verilen eğitim sırasında, pratik eğitimin en az %30'u gerçek bir bakım ortamında gerçekleştirilmelidir. Eğitim kuruluşu, pratik eğitimi tamamen veya kısmen gerçekleştirmek üzere, başka bir kuruluşla anlaşmış olsa dahi gerekli eğitimin verilmesini sağlamakla sorumludur. Bu eğitim öğrencinin içinde bulunduğu eğitim programı bitmeden verilir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 19).

3.3.3.6. Eğitim Kayıtlarının Tutulması ve Arşivlenmesi

Bakım Eğitimi Kuruluşu, bir öğrenciye ait bütün eğitim kayıtlarını öğrencinin kursu bitirmesini takip eden beş yıl boyunca saklamak zorundadır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 12).

3.3.3.7. Açıklanmayan Tesislerde Verilen Eğitimlerin Yönetimi

Bakım Eğitimi Kuruluşu temel veya tip eğitimleri ve ilgili sınavları veya uygulama eğitimleri için tesis ihtiyacını karşılamak üzere başka bir kuruluşla anlaşma yapabilir. Bu durumda tesisleri sağlayan kuruluşla yazılı şekilde anlaşma yapılır ve anlaşmada söz konusu tesislere erişim ve kullanım kuralları açıkça belirtilir. Söz konusu tesislerin adreslerinin BEKAD'da belirtilmesi zorunlu değildir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 7 ve 15).

Bakım Eğitim Kuruluşu başka bir kuruluşla temel eğitim için SHY-66 müfredatının 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 ve 10 uncu modülleriyle; tip eğitimi için avionik ve güç grubu konularıyla sınırlı olmak kaydıyla anlaşma yapabilir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 15).

3.3.3.8.Sınavların Organizasyonu

SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşu, temel teorik bilgi ve tip eğitim sınavlarını SHGM'den onay alınan konularda yapmak zorundadır.

Bir SHY-66 kategorisi veya alt kategorisini tamamlamak için, gerekli olan bütün eğitim konu modül veya alt modülü temel eğitim teorik bilgi sınavları, söz konusu SHY-66 kategorisi veya alt kategorisi için, ilk eğitim konu modülü veya alt modülü temel sınavını geçtikten sonra beş yıl içinde tamamlanmalıdır. Herhangi bir temel eğitim modül sınavından başarısız olan kişi bu sınava bir aydan önce tekrar giremez (SHY-147, Resmi Gazete, 26154, Madde 22). Bu sınava katılacak olan kişi SHY/JAR-147 yetkisinde bir temel eğitim kuruluşunda eğitim almadıysa bu süre doksan gün olarak uygulanır (SHY 66-01, Resmi Gazete, 2006, 26524, Madde 17).

Hava aracı tip eğitimi vermek üzere onaylanmış bir SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşu, SHGM'nin gözetimi altında, SHY-66'da belirtilen hava aracı tip sınavlarını veya hava aracı iş değerlendirmelerini ilgili kategorinin çizelgelerindeki seviyelere uygun olarak gerçekleştirebilir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 24; SHY 66-01, Resmi Gazete, 2007, 26524, Madde 26).

3.3.3.9.Sınav Materyallerinin Hazırlanması ve Güvenliği

Temel teorik bilgi sınavları, tamamlanan eğitimin bir modülü veya alt modülü içerisindeki SHY-66 konularının örnek bir kesitini kapsamalıdır. Sınavda kullanılacak sorular, SHY-147 veya EASA Bölüm 147 kapsamında yetkili bakım eğitim kuruluşlarınca hazırlanan ve SHGM tarafından onaylanan soru bankasından seçilerek SHGM ve/veya sınav sorumluları tarafından belirlenir ve uygulamaya konulur (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 22).

Sınav sorumluları tüm soruların güvenliğini sağlamak zorundadır. Teorik bilgi sınavı esnasında kopya çektiği tespit edilen veya sınav kağıtları ve izin verilen dokümanlar dışında sınavın konusu ile ilgili materyal bulundurduğu belirlenen öğrencinin sınavı iptal edilir. Öğrencinin olay tarihinden itibaren bir yıl içerisinde hiçbir sınava girmesine izin verilmez. Bu tür bir olayın gerçekleşmesi halinde, otuz gün içerisinde

kuruluş tarafından SHGM'ye rapor verilmek zorundadır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 21).

Teorik bilgi sınavı sırasında veya öncesinde sınava girmiş veya girecek olan öğrencilere, soruların cevaplarını verdiği tespit edilen sınav sorumlusu, derhal bu görevinden alınır ve o sınav geçersiz sayılır. Kuruluş, bu tür durumlarda otuz gün içerisinde SHGM'ye bilgi vermek zorundadır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 21).

3.3.3.10.Sınav Salonlarının Hazırlanması

Sınav için tahsis edilen mekan sınav esnasında herhangi bir öğrencinin bir diğerinin sınav kağıdını veya bilgisayar ekranını okumasını engelleyecek şekilde düzenlenmelidir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 7).

3.3.3.11.Sınavların Yönetimi

Teorik bilgi sınavları çoktan seçmeli ve/veya yazılı sınav şeklinde olur. Bu sınavlar, bilgisayar ortamında ve/veya kağıt üzerinde yapılır. Teorik bilgi sınavları, öğrencilerin eğitim notları kullanmasına izin verilmeden gerçekleştirilir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 21).

3.3.3.12.Temel Pratik Değerlendirmenin Yönetimi

Pratik değerlendirmelerin verilen pratik eğitime uygun olması zorunludur. Bu değerlendirmede, öğrenciler belirtilen kriterlere uygun bir başarı göstermek zorundadır. Öğrenci için geçer not değerlendirici tarafından bu kriterlere uygun olduğu tespit edilmesi durumunda verilir. Öğrencinin ilgili aletleri/teçhizatları/test cihazlarını imalatçıların belirlediği şekilde kullanabilme, hava aracı komponent bakım kitaplarını kullanabilme, gerekli muayene ve testleri, arızaları gözden kaçırmadan gerçekleştirme, komponentlerin yerlerini tanıma ve bunların montaj/demontaj ve ayarlama işlemlerini doğru bir şekilde yapabilme kapasitesini göstermesi gerekir. Aynı zamanda çalışma ortamının temiz tutulmasını sağlama, kendisi ve ürün için emniyet tedbirlerini dikkate alma gerekliliklerini anladığını gösterebilmelidir. Ayrıca, uçuş emniyeti ve hava aracının uçuşa elverişliliği

açısından sorumlu bir tavır sergilemesi gerekir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 23).

Temel pratik değerlendirmeler, tayin edilmiş bir uygulama değerlendiricisi tarafından temel bakım eğitimi kursu boyunca her atölye/bakım tesisi ziyaret periyodu tamamlandığında veya her altı ayda bir yapılmalıdır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 23).

3.3.3.13.Sınav Kayıtları ve Not Verme

Temel teorik bilgi sınavları, çoktan seçmeli ve metin tipi formatında yapılır. Sınavlarda başarılı olabilmek için 100 tam puan üzerinden 75 veya daha yukarı puan alınması şarttır. Temel teorik bilgi sınavlarının süreleri hesaplanırken, çoktan seçmeli sorularda, soru başına 75 saniye; metin tipi sorularda, soru başına yirmi dakika olacak şekilde hesaplanmalıdır. 7, 9 ve 10 modüllerden yapılacak sınavlarda çoktan seçmeli soru formatının yanında metin tipi soruda sorulmalıdır (Training Course Part-66/147, 2006, s.79).

Tip eğitim sınavları çoktan seçmeli formatında yapılmalıdır. Bu sınavlarda da başarılı olabilmek için 100 tam puan üzerinden 75 ve daha yukarı puan alınmalıdır. Sınav sürelerinin tespitinde öğrenim seviye 3 tipi sorularda soru başına 120 saniye; seviye 1 veya 2 sorularında ise soru başına 75 saniye olarak hesaplanmalıdır (Training Course Part-66/147, 2006, s.88-89).

3.3.3.14.Sınav Kayıtlarının Arşivlenmesi

Bakım Eğitimi Kuruluşu, bir öğrenciye ait bütün sınav ve değerlendirme kayıtlarını öğrencinin kursu bitirmesini takip eden beş yıl boyunca saklamak zorundadır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 12).

3.3.3.15.Açıklanmayan Tesislerde Yapılan Sınavlar

Bakım Eğitimi Kuruluşu, pratik eğitiminin tamamının veya bir bölümünün yapılması için başka bir onaylı bakım eğitimi kuruluşu ile sözleşme yapabilir ve aynı zamanda pratik eğitim değerlendirmelerini yapacak olan personeli bu kuruluştan seçebilir (SHY-147, Resmi

Gazete, 2006, 26154, Madde 23). Fakat değerlendirme süreci 3.3.3.12. de açıklandığı şekilde tamamlanmalıdır.

3.3.3.16.Kurs Sertifikalarının Düzenlenmesi, Kontrolü ve Basılması

Kursları başarı ile bitiren kişilere verilecek belge ve sertifikalarda kişilerin görmüş olduğu kurs, kişinin kimlik bilgileri, eğitmen ve diğer yetkililerle ilgili imza ve kayıtlar, belgelerin numaraları bu ve numaralarla ilgili kayıtlar tam olmalıdır. Bu belge ve sertifikaların basım ve muhafaza işlemleri kontrollü bir şekilde yapılmalıdır.

3.3.4.Eğitim Sisteminin Kalite Prosedürleri

Bakım eğitimi kuruluşu iyi bir eğitim standardı sağlamak ve SHY-147'de belirtilen bütün gerekliliklere uyabilmek amacıyla, SHGM tarafından kabul edilebilir prosedürler geliştirmekle yükümlüdür. Ayrıca kuruluş, eğitim standartlarını, teorik bilgi sınavları ve pratik değerlendirmelerin güvenilirliğini, eğitim prosedürlerinin yeterliliğini ve uygulamasını izleyecek bağımsız denetleme prosedürünü içeren bir kalite sistemi kurar. Küçük bir bakım eğitimi kuruluşunda, sadece bağımsız denetleme fonksiyonu, başka bir SHY-147 veya EASA Bölüm 147 kapsamında yetkili kuruluşa veya SHGM tarafından kabul edilen bir personele devredilebilir. Kalite sisteminin yönetimi, bağımsız denetleme sonuçlarının düzeltici işlemlerin yapılmasının sağlanması amacıyla, yönetici kadroya ve sorumlu yöneticiye sunulmasını içermelidir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 13).

3.3.4.1.Eğitimin Denetlenmesi

Eğitimin denetlenmesinin amacı, eğitim standardının temini ve bağımsız denetlemelerle eğitim müdürlüğünün yeterliliğini ve prosedürlere uyumu sağlamaktır. Eğitim denetlemesi, kalite müdürlüğünün sorumluluğudur. Kalite müdürlüğü bağımsız denetleme prosedürleri ile bu görevini yerine getirmelidir.

Eğer bakım eğitimi kuruluşu, SHY-145 yetkili bir bakım kuruluşu veya uluslararası kurallar kapsamında yetkili üretim kuruluşu ile birlikte çalışıyorsa, bağımsız denetleme prosedürü, söz konusu diğer kuruluşların kalite kontrol birimlerince yürütülebilir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 13).

Denetim sisteminin bağımsızlığı, denetimin, kontrol edilen prosedür veya fonksiyondan sorumlu olmayan eğitimli personel tarafından gerçekleştirilmesiyle sağlanmalıdır. Büyük eğitim kuruluşlarında, görevleri sadece denetleme yapmak, rapor hazırlamak ve bulguların düzeltilmesini takip etmek olan bir kalite başkanlığı ve denetim grubu kurulması zorunludur. Eğitim kapasitesi elli öğrenciden az olan küçük ölçekli eğitim kuruluşunun, kalite sisteminin denetleme bölümünü devretmesi durumunda, söz konusu denetlemeler, biri habersiz olmak üzere, yılda en az iki kere tüm faaliyet alanlarını kapsayacak şekilde gerçekleştirilmelidir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 13).

3.3.4.2.Sınavların Denetlenmesi

Sınav denetlemesi, eğitim denetlemesini oluşturan parçalardan birisidir. Denetlemenin yapılmasıyla, soru veritabanı ve/veya veritabanı kullanılarak oluşturulmuş sınavlar, eğitim konusunun kapsamı ve soruların seviyesi ile ilgili gereklere uygunluk açısından gözden geçirilebilir. Denetçiler, ilgili tesisler, materyal, ve/veya sistemler de dahil olmak üzere yapılacak sınav denetlemesi konusunda Eğitim Müdürü'nü bilgilendirir. Denetlemelerde, sınav sorularını ve kağıtlarını hazırlayan ve sınavı yürüten sınav sorumluları ve öğretmenlerin yeterliliği sınavların güvenliği, sınavlarda kullanılan tesislerin yeterliliği, sınav materyali ve sınıflarının hazırlanması, sınavların yürütülmesi, sınavların notlandırılması, sınav kayıtları, sınav kağıtlarının saklanması gibi hususlar kontrol edilmelidir.

3.3.4.3.Sınav Sonuçlarının Analizi

Eğitimin belirlenen standartlara ulaşmış olup olmadığını tespit ederek, eğer eğitim standartlarına ulaşamadıysa geri besleme süreci ile ilgili detayları oluşturabilmek amacıyla kurulması gereken bir sistemdir.

Sınavların genel analizi esnasında, sorularında analizinin yapılması ile hatalı hazırlanmış veya ölçmede yetersiz olan soruların tespiti ile ilgili bilgilerinde oluşturulması faydalı olacaktır. Bu bilgilerle sorunun yeniden hazırlanması veya soru bankasından çıkarılması ile daha sağlıklı bir ölçme değerlendirme süreci oluşturulacaktır.

3.3.4.4.Düzeltilme Faaliyetinin Denetimi ve Analizi

Kalite sistemi bağımsız denetim prosedürü ve yönetim/kontrol ve takip sistemi olmak üzere iki temel unsurdan oluşur (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 13).

Bağımsız denetim prosedürü, eğitim kuruluşunun, bütün eğitim ve sınavları standartlara uygun gerçekleştirebilme kabiliyetinin tüm yönleriyle düzenli olarak kontrolüdür. Bu, tüm eğitim sisteminin gözden geçirilmesini temsil eder. SHY-147 açısından yılda en az bir defa iç denetimini sağlar. Denetleme bir defada yapılabileceği gibi, değişik zamanlarda bölümlere ayrılarak da yapılabilir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 13).

Her denetimden sonra, denetimi yapılan konuları ve tespit edilen olumsuz bulguları içeren bir rapor hazırlanır. Bu rapor düzeltici işlemlerin yapılabilmesi için, son düzeltme tarihlerini de içerecek şekilde ilgili bölümlere gönderilir. Kalite departmanı, raporun üzerindeki tarihlerin onaylanmasından önce ilgili bölümlerle görüşebilir. İlgili bölümler olumsuzlukları gidermek ve kalite departmanına bilgi vermekle yükümlüdür (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 13).

Yönetim, kontrol ve takip sistemi bağımsız kalite sisteminin ikinci kısmıdır ve kuruluş dışından gerçekleştirilemez. Temel fonksiyon, bağımsız denetim sistemi ile ortaya çıkarılan olumsuz bulguların zamanında düzeltilmesi ve sorumlu yöneticinin kurallara uyma durumunu ve emniyeti etkileyecek hususlar hakkında devamlı bilgilendirilmesini sağlamaktır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 13).

3.3.4.5.Sorumlu Müdürün Yıllık Denetimi

Olumsuz bulguların düzeltilmesinden ayrı olarak, sorumlu yönetici ilerlemeleri kontrol etmek için düzenli toplantılar yapar. Büyük kuruluşlarda bu toplantılar, sorumlu yöneticinin yetkili personel ile genel performans hakkında yılda en az bir kez görüşmesi şartıyla, kalite müdürü tarafından düzenlenen günlük toplantılar şeklinde yapılabilir.

3.3.4.6.Eğitmenlerin Niteliği

Daha önce bir eğitim veya eğitimlik deneyimi olmayan personel ancak deneyimli bir eğitimcinin gözetiminde eğitim verebilir. Bu kişiler başka bir deneyimli eğitimcinin tarafından eğitimlikleri yeterli görülene kadar hiçbir şekilde eğitimlik yapamazlar (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 8).

Eğitmenlik koşulları (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 8):

- Mühendislik Fakültesi mezunlarından hava aracı teknik temel veya tip kursu eğitimcinin olabilmeleri için; SHY- 66 Kategori C lisansı ile beraber eğitimlik sertifikası istenir.

- Hava aracı bakım personelinin teknik temel veya tip kursu eğitimcinin olabilmeleri için; SHY-66 Kategori B1/B2 lisanslı personel olarak en az üç yıllık aktif bakım deneyimi ile beraber eğitimlik sertifikası olması zorunludur.

- Havacılık ile ilgili konularda çalıştığına dair en az on yıl deneyimi olduğunu belgeleyen asgari ön Lisans mezunu kişilerin; hava aracı temel kursu eğitimcinin olabilmeleri için; SHGM veya yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından yapılacak yazılı sınavda branşıyla ilgili SHY-66 modülü bilgi seviyesini kanıtlaması gereklidir. Tip kursu eğitimcinin için ise, SHY-66 standartlarında tip eğitimcinin tamamlaması ve eğitimlik sertifikası istenir.

3.3.4.7.Sınav Sorumlularının Niteliği

Bakım eğitimi kuruluşunda personelin teorik bilgi ve/veya uygulama sınav sorumlusu olarak görevlendirilebilmesi için en az bir yıl eğitimlik deneyimi şartı ve aşağıdaki koşullar aranır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 8).

- Teorik bilgi ve uygulama sınav sorumluları, SHY-66'da belirtilen standardı net bir şekilde anladıklarını gösterebilmeli ve sınavların dürüst ve adil olarak gerçekleştirilebilmesi yönünde tutum izlemelidirler.

- Sınav sorumlusu olarak atanan personel için JAA Form-4 düzenlenir ve onaylanmak üzere SHGM'ye gönderilir. JAA Form-4'ü SHGM tarafından onaylanmayan kişiler, eğitim kuruluşunda bu görevi yapamazlar.

3.3.4.8.Eğitmenlerin ve Sınav Sorumlularının Kayıtlarının Tutulması

Bakım eğitimi kuruluşu, bütün eğitmenlerin, teorik bilgi ve sınav sorumlularının kayıtlarını tutmak zorundadır. Tutulan kayıtlar kişilerin deneyimlerini, vasıflarını, eğitim geçmişlerini ve sonradan alınan eğitimleri kapsar. (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 9).

Kuruluşta bulunan eğitmen ve teorik bilgi ve sınav sorumlularının, yeni teknolojiler, insan faktörleri ve en son eğitim teknikleri gibi konulardaki bilgileri, yirmi dört ayda bir defa güncellenmelidir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 8).

3.3.5.Eğitim Kuruluşu Ek Dokümanları

Bakım eğitimi kuruluşu olarak yetkilendirilecek organizasyonun kullanmış olduğu aşağıda sınıflandırılarak açıklanan belge ve dokümanlarının da yetkili otorite tarafından kabul edilebilir standartlara sahip olması gerekmektedir.

3.3.5.1.Kullanılan Formların ve Dokümanların Örnekleri

Bakım eğitimi kuruluşu tarafından kullanılan formların ve dokümanların örnekleri Bakım Eğitimi Kuruluşu Açıklamalar Dokümanı'nın (BEKAD) ekler kısmında bulunması gerekmektedir.

3.3.5.2.Her Eğitim Kursunun Müfredatı

Bakım eğitimi kuruluşu düzenlemiş olduğu temel ve tip eğitim kurslarını SHY/JAR-66 esasları doğrultusunda hazırlamalı ve yetkili otorite tarafından incelenip kabul edilen ve onay alınan kursların müfredatlarını Bakım Eğitimi Kuruluşu Açıklamalar Dokümanı'nın (BEKAD) ekler kısmında bulundurmalıdır.

3.3.5.3.Çapraz Referans İndeksi

Bakım eğitimi kuruluşu düzenlemiş olduğu kurslarını, eğer farklı bir müfredat programı üzerinden yürütüyorsa bu programla, SHY/JAR-66 kapsamını karşılaştıran ve uygulamış olduğu programın SHY/JAR-66 esaslarıyla örtüştüğünü gösteren bir tablo veya çalışmayı hazırlayarak vermiş olduğu kurslarla ilgili onay almalıdır. Bakım Eğitimi

Kuruluşu Açıklamalar Dokümanı'nın (BEKAD) ekler kısmında da bu tablo veya çalışmanın bulundurulması gerekmektedir.

3.3.6.SHY/JAR-147 Bakım Eğitimi Kuruluşu Başvuru Süreci

Yönetim teşkilatı Türkiye'de yerleşik olan Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) Uçuş Standartları Daire Başkanlığı Bakım ve Uçuşa Elverişlilik Müdürlüğü'ne ait, Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliğine (SHY-147) göre yetkilendirilir.

3.3.6.1.SHY/JAR-147 Başvurusu

SHY/JAR-147 bakım eğitimi kuruluşu yetkisi almak isteyen kuruluş, SHGM'ye yazılı olarak başvuruda bulunmak zorundadır. Başvuru ekinde bulunması gereken dokümanlar şunlardır:

a) İşletmenin Bakım Eğitimi Kuruluşu Açıklamalar Dokümanı (BEKAD),

BEKAD, SHY/JAR-147 onayına temel olan organizasyonu ve prosedürleri tanımlamaktadır. Bu prosedürler, sorumlu müdür tarafından onaylanmış olmalıdır.

b) Bakım Eğitimi Kuruluşu Başvuru Formu (SHY-147 Form-12),

Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşu Yetki Belgesi Başvuru Formu (SHY-147 Form-12), yetkiyi talep eden kuruluş tarafından verilecek olan temel ve tip eğitimlerinin sınıflandırmaları yapılarak hazırlanmalıdır.

3.3.6.2.SHY/JAR-147 Onayına Esas Denetim

SHGM Uçuş Standartları Daire Başkanlığı Bünyesinde Bakım ve Uçuşa Elverişlilik Müdürlüğü, Hava Aracı Bakım Eğitimi İşletmelerinin SHY/JAR-147 onayına esas denetlemesini, JAR-147/Part-147 eğitimlerini almış SHGM denetçileri tarafından, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 18 Kasım 2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun 8. maddesinin a ve f bentleri, Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-147) kapsamında değerlendirir. Denetim esnasında kuruluşun aşağıdaki dokümanları incelenir:

- Bakım Eğitimi Kuruluşu Açıklamalar Dokümanı,
- JAA Form-4 Başvuru Formları.

JAA Form-4, Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliğinde (SHY-147) gerekli görülen personel için (sorumlu yönetici, kalite yöneticisi, teknik eğitim yöneticisi, sınav koordinatörü, sınav sorumluları gibi) SHY-147 gerekliliklerine göre incelenerek onaylanmış olmalıdır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 8).

İlk başvuruda, başvuruyu yapan şirketle SHY-147 denetlemesinin zamanına ve denetlemeye hazır olduklarına dair bir görüşme yapılmalıdır.

3.3.6.3.Denetleme Bulguları

SHGM yetkilileri tarafından, SHY/JAR-147 denetlemelerini kayıt altına almak ve bulguları özetlemek için Kontrol Listesi (Checklist) olarak EASA Form-22 kullanılmalıdır.

Denetlemelerde bulunan tüm bulgular EASA Form-22 Part-4'te Part-147.B.130'a göre "1" ve "2" şeklinde seviye verilerek kayıt altına alınır.

İlk başvuru ve yetki değişiklik işlemlerinde yapılan denetleme sonucunda bulgulara seviyelendirme yapılmaz. Yetki yenilemesi ile ilgili denetimlerde bulgulara seviye verilir. Sonuç raporu denetlemeden sonra başvuran kuruluşa gönderilmelidir.

SHGM yetkilileri denetleme sonucunda işletmenin SHY-147 gereklerini sağladığına kanaat getirirse, SHY-147 Form-11 düzenlenir.

3.3.6.4.SHY/JAR-147 Yetki Belgesinin Düzenlenmesi

SHGM tarafından SHY-147 Form-11 düzenlenerek işletmeye SHY/JAR-147 yetkisi verilir. SHGM, yetki belgesinin bir kopyasını işletmeye göndermelidir. Yetki Belgesinde aşağıdaki referanslar yer almalıdır;

- SHGM tarafından işletmeye verilen SHY-147 referansı,

- İşletme tarafından belirlenen ve Bakım Eğitimi Kuruluşu Açıklamalar Dokümanını tanımlayan referans numarası.

SHY/JAR-147 yetki belgesi, verilen yetkinin kapsamını da gösterir. Yetki bir yıllık süreyi ve sorumlu yönetici tarafından yönetilen bütün bakım eğitimi kuruluşunu kapsar.

3.3.7.SHY/JAR-147 Onay Geçerliliğinin Devamlılığı

SHY-147'ye uygun olarak verilmiş olan bakım eğitimi kuruluşu yetki sertifikasının geçerlilik tarihi aşılmadıysa, aşağıdaki şartlara bağlı olarak geçerliliğini korur (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 17):

- Bakım eğitimi kuruluşu, SHY-147'de belirtilen koşulları her zaman muhafaza etmekle yükümlüdür.
- SHGM'nin SHY-147'ye uygunluğu belirleyebilmesi amacıyla, bakım eğitimi kuruluşu tesislerine denetim hakkı saklıdır.

SHGM tarafından yapılan denetlemeler esnasında, SHY-66 standartlarına uymayan sınav işlemleri, eğitim saatleri içinde SHGM tarafından kuruluşun tesislerinin denetlenmesinin engellenmesi, kuruluşun sorumlu yöneticisinin belirlenmemiş olması veya SHGM tarafından JAA Form-4 belgesi onaylanmadan görevine başlaması, eğitim sürecinde SHY-66 standartlarına uyulmaması durumları 1 inci seviye bulgu olarak tespit edilir. Denetleme esnasında 1 inci seviye olarak tanımlananların dışındaki bulgular 2 nci seviye bulgu olarak tanımlanır. Bakım Eğitimi Kuruluşları'nın bulguları gidermesinde 1 inci seviye bulgular için en fazla üç gün; diğer bulgular için en fazla üç ay süre verilir. Bakım Eğitim Kuruluşu bu süreler içinde düzeltici işlemleri gösteren bir plan sunmak ve SHGM tarafından kabul edilebilir düzeltici işlemleri yaptığını kanıtlamak zorundadır (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 18).

3.3.8.Onaylanmış Bakım Eğitimi Kuruluşunun İmtiyazları

SHY/JAR-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşu, aşağıdaki işlemleri onaylı BEKAD'a uygun olarak gerçekleştirebilir (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 15):

- SHY/JAR-66 standartlarına uygun onaylı temel eğitim kursları düzenlemek,
- SHY/JAR-66 standartlarına uygun onaylı tip/bakım işleri eğitimi kursları düzenlemek,
- Onaylı temel veya tip eğitimlerinin başarıyla tamamlanması durumunda sertifikaların düzenlenmesi,
- SHGM tarafından talep edildiği zaman onaylı bakım eğitimi kuruluşu tarafından düzenlenen temel veya hava aracı tip eğitimi kursuna katılmamış öğrencilerin sınavları da dahil olmak üzere SHGM adına sınavların yapılmasıdır.

Bakım Eğitimi Kuruluşu ilgili eğitim olmaksızın sadece sınavlar için yetkilendirilmez (SHY-147, Resmi Gazete, 2006, 26154, Madde 15).

SONUÇ VE ÖNERİLER

İşletmeler günümüzün sürekli değişen dünyasında rekabet avantajı elde edebilmek için tüm kaynaklarını mümkün olan en yüksek verimlilikle kullanmak zorundadırlar. Bu bağlamda bir organizasyonun temel girdilerinden biri olan ve diğer girdilerin verimlilik düzeyini de etkileme özelliği bulunan insan kaynağının etkili ve verimli kullanımı büyük önem taşımaktadır.

Küreselleşme süreci ile birlikte ortaya çıkan her alandaki hızlı değişim ve gelişmeler, iş örgütlerinin yoğun rekabet ortamı içerisinde kalmalarına neden olmuştur. Böyle yoğun bir rekabet ortamı içerisinde olan iş örgütlerinin gerek varlıklarını koruyup sürdürebilmeleri, gerekse de rekabet güçlerini koruyup arttırabilmeleri oldukça önemli bir konudur. Tüm bu amaçlara ulaşabilmek ise niteliksiz çalışanlar ile değil, iyi eğitilmiş, örgütü ile bütünleşmiş insan kaynağının, eğitimi ve geliştirilmesiyle mümkün olacaktır.

Çalışanların işletmeye girişinden ayrılıncaya kadar geçen sürede, performanslarının artırılması için yönetimce girilen çabaların tümü eğitim ve geliştirme işlevinin tanımı içinde yer alır. İş örgütleri açısından son derece önem arz eden eğitim ve geliştirme, çalışanların belirli bir amaçla bilgi ve beceri kazanmalarını, ayrıca mevcut bilgi ile becerilerini arttırmalarını sağlayan sistemli bir süreçtir.

İçinde bulunduğumuz 2000'li yıllarda eğimi gitgide artan küreselleşme bilinci ve teknolojik gelişmeler dünyada ülkeler arasındaki mesafelerin kısalmasına ve sınırların ortadan kalkmasına neden olmuştur. Bunun en iyi örneği Avrupa ülkelerinin bir araya gelerek oluşturdukları Avrupa Birliğidir. Avrupa Birliği ülkeleri her alanda ortak standartlar belirleyerek kendi içlerinde uyum çalışmalarını başlatmışlardır. Türkiye'de gelişen dünyada yerini alabilmek için Avrupa Birliğine tam üyelik başvurusunda bulunmuştur.

Türkiye, Avrupa Birliği'ne aday üye statüsünde ve uyum süreci içerisinde. Avrupa Müktesebatına uyum ile ilgili olarak karşılıklı görüşmeler başlatılmıştır. Bu nedenle birçok müzakere başlıklarında olduğu gibi ulaştırma konusunda da yeni gelişmeleri ve eğilimleri yakından takip etmek gerekmektedir.

Günümüzde ülkeler arasında teknik, ekonomik, finansal, ticari, işletmecilik ve kurumsal konularda işbirlikleri gerçekleştirilmiş, insanların veya üretilen bir ürünün güvenli ve konforlu bir şekilde ve en kısa süre içerisinde bir yerden başka bir yere taşınması sağlanmıştır. Bunun gerçekleştirilmesinde havacılığın ve havayolu taşımacılığının rolü çok büyüktür. Havacılık ve havayolu taşımacılığı, yerel, bölgesel, ulusal ve uluslar arası boyutta ekonomik ve teknolojik gelişmeleri ivmelendirmesi yanında, farklı kültürel değerlere sahip insanları buluşturarak birbirlerini daha iyi tanıma yönünde önemli sosyal ve kültürel katkılar da sağlamaktadır.

Son yıllarda bilim ve teknolojiye yaşanan önemli gelişmeler havacılık endüstrisini de etkilemiş ve havacılık teknolojisinde önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Daha kaliteli hizmet, daha iyi bakım, daha emniyetli uçuş, çalışanların beklentilerindeki değişimler, nitelikli personel ihtiyacının artması gibi faktörler yeni bir personel profili geliştirme konusunu öncelikli olarak ele almayı zorunlu kılmıştır.

1944 yılında Chicago’da Türkiye’nin de aralarında bulunduğu 52 ülke temsilcisi tarafından hazırlanan “Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması”na Türkiye 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile taraf olmuştur. Türkiye, ICAO üyesi olarak uygulamaya konulan ve konulacak tüm düzenlemelere uymakla yükümlüdür.

Aynı şekilde Türkiye kurucu üyesi olduğu ECAC’a 1955 yılında katılmış olup bugüne kadar 42 devlet bu kuruluşa üye durumundadır. Temel amacı emniyetli, verimli bir Avrupa hava ulaşım sisteminin gelişimini teşvik etmek olan ECAC’ın JAA ve Eurocontrol olmak üzere 2 ilgili kuruluşu bulunmaktadır. Bunlardan 1960 yılında kurulan ve 38 üyesi bulunan Eurocontrol’e Türkiye 1 Mart 1989 tarihinde üye olmuştur.

Türkiye’nin 4 Nisan 2001 tarihinde tam üye olduğu Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği JAA, 8’si aday 34’ü tam üye olmak üzere 42 üyesi olan, Avrupa’da uçuş emniyetini en üst düzeye çıkararak, hava aracı kaza sayısını mümkün olan ölçülerde sıfıra indirmek üzere tamamen teknik konularda çalışmalarını yapan uluslararası bir teşkilat konumundadır. Tam üye olduktan sonra Türkiye’de JAA tarafından tanımlanmış ve JAR adı verilen düzenlemeler kabul edilmiş ve bu doğrultuda sivil havacılık faaliyetleri yeniden yapılandırılmaya gidilmiştir.

Avrupa Birliği'nin bir alt kuruluğu olan EASA, Avrupa Parlamentosu tarafından 15 Temmuz 2002'de kurulmuştur. Geliştirilmekte olan uçakların havacılık emniyeti ve çevre koruma konularında sahip olması gereken kriterleri belirlemekte olan bu kuruluş, önümüzdeki dönemde JAA'dan standartlarla ilgili sorumlulukları devralacaktır. EASA, bu geçiş dönemi boyunca işletme ve lisanslama standartlarının sorumluluğu JAA'da olmak üzere, 1 Kasım 2004'ten itibaren standartların koordinasyonunu gerçekleştirmektedir. JAA, Avrupa'da tam bir bütünlük sağlanana kadar (en geç 31 Aralık 2010 olmak üzere), faaliyetlerine devam edecektir. EASA'ya üye olabilmek için AB tam üyeliği gerektirdiğinden Türkiye EASA üyesi değildir. JAA kurallarına uyum ve bu kuralların Türkiye'de tam uygulanması AB ve EASA üyeliği sürecinde fayda sağlayacaktır.

Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının halen yürürlükte olan Personel Lisansları ile ilgili ekine (ICAO Annex 1, Personnel Licensing) göre sadece uçuş mürettebatı (pilotlar, seyrüseferciler, uçuş mühendisleri ve radyo operatörleri), uçak bakım personeli, hava trafik kontrolörleri, dispeçerler, istasyon operatörleri ve meteoroloji personeli için lisans alma zorunluluğu bulunmaktadır. Özellikle teknolojide meydana gelen ilerlemeler, küreselleşme, insan kaynaklarının öneminin anlaşılması ve terör tehlikesi, önümüzdeki yıllarda tüm havacılık personelinin lisanslandırılmasının gündeme geleceğini işaret etmektedir.

Gerek dünya gerekse Avrupa çapında hava taşımacılığı ile ilgili ortaya çıkan yeni düzenlemeler Türkiye'nin de sivil havacılık faaliyetlerini bu düzenlemelere göre yeniden yapılandırma zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Tüm dünyada küreselleşmenin bir sonucu olarak eğitimin standartlaştırılması için yönetmelikler çıkarılmakta ve ülkelerin bu düzenlemelere göre lisanslı personel yetiştirmeleri beklenmektedir.

ICAO Annex 1 havacılık personelinin minimum bilgi gereklerini ve diğer asgari şartları ortaya koyan üst düzey kurallar bütünüdür. Bu nedenle, ICAO üyesi devletlerin havacılık personeli eğitimleri temelde Annex 1'e uygun olmakla beraber, ayrıntılarda ve eğitimlerin sürelerinde devletler arasında büyük farklılıklar bulunmaktadır. Ancak, JAA, EASA ve Eurocontrol gibi pek çok ülkeyi bir araya getiren havacılık örgütleri, en azından kendilerine üye devletler arasındaki farklılıkları gidermek ve daha kaliteli havacılık

personeli yetiştirebilmek amacıyla daha ayrıntılı standartlar geliştirerek, üye devletleri bu kurallara uymaya zorunlu tutmaktadırlar. JAA tarafından, ICAO Annex 1 ve FAA kuralları baz alınarak geliştirilmiş olan JAR-66 uçak bakım personeli, JAR-147 uçak bakım personeli eğitim merkezleri lisanslandırma kuralları bütün JAA üyesi devletlerde standart haline gelmiştir. Türkiye’de de sivil havacılık sektöründe eğitimin standart bir yapıya kavuşturulmaması önemli bir sorun olarak bugüne kadar gelmiştir.

Türkiye’de bugüne kadar sivil havacılık sektörünün ihtiyaç duyduğu pilot ve teknik personel Türk Silahlı Kuvvetleri bünyesinden karşılanmış ve nitelikli personel yetiştiren sivil eğitim kurumlarına ne devlet ne de özel sektör girişimcileri tarafından gereken önem ve destek yeterince verilmemiştir. Son birkaç yılda ortaya çıkan hızlı ve plansız büyüme havacılık sektörünün ihtiyacı olan lisanslı personel açığını daha da artırmış, eğitim kurumları da bu hızlı büyüme karşısında ortaya çıkan ihtiyacı karşılayamamışlardır.

Hava aracı bakımı; hava aracı ve hava aracı parçalarını yenilemek veya çalışabilir durumda tutmak için servis, onarım, değişiklik, revizyon, kontrol ve durum tespiti yapmak gibi işlemlerden oluşan faaliyetlerdir.

Havayolu ve havacılık işletmeleri açısından çok büyük öneme haiz olan uçak bakım işlemleri tüm dünyada belli kurallar ve standartlar dahilinde yapılmaktadır. Bu kurallar ve standartların uygulanmasında en önemli unsur iyi yetiştirilmiş insan kaynağıdır. Bu insan kaynağının belirtilen standartlarda bakım faaliyetlerini yürütebilmesi için düzenli ve kabul edilebilir standartlarda bir bakım eğitimi gereklidir.

Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği JAA’ya tam üye olduktan sonra Türkiye’de JAA tarafından tanımlanmış ve JAR adı verilen düzenlemeler kabul edilmiş ve Türkiye’de yetkili otorite konumundaki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından ilk olarak onaylı bakım kuruluşlarının standartlarını belirleyen JAR-145 konusunda tam yetki alınmış ve buna paralel olarak bazı havayolu işletmeleri de kendi bünyelerinde bakım merkezleri kurmuştur.

JAR-145, JAA onaylı bir bakım organizasyonu olabilmek için yerine getirilmesi ve uyulması gereken kuralları içermektedir. Bir bakım organizasyonunun hava aracı veya

hava aracı komponentlerine yaptığı bakımın. JAA üyelerince kabul edilmesi için, JAR-145 bakım organizasyonu onay sertifikasına sahip olması gereklidir.

Havayollarında bakım giderlerinin toplam maliyetler içerisindeki %15-%30 oranında payı bulunmaktadır. Bu oranın azaltılabilmesi havayolu işletmelerinin elde ettiği karı önemli ölçüde arttıracaktır. İşletmelerin karlarını arttırması ülkelerin ve havayolu işletmelerinin uzun vadeli yatırım ve planlarında istikrarın sağlanması için önemlidir.

Havacılıkta uluslararası kurallar ve bu kurallara bağımlılık, üretimin çeşitliliği, hızlı teknolojik gelişmeler ve bu yaygın konuların başka eğitim kurumlarında izlenen programlarda yer almaması havacılıkta eğitimini belli bir sistem çerçevesinde ele almayı zorunlu kılmıştır. Sivil havacılık alanında hizmet veren kuruluşlarda ilk, orta, ön lisans, lisans, master, doktora gibi her düzeyde eğitim görmüş kişiler rol almaktadır. Dünya sivil havacılık sektöründe de aynı çeşitlilik vardır. Burada söz konusu olan kişilere işletmelere katılmadan edindikleri eğitimin dışında, kuruma katıldıktan sonra verilecek eğitimidir.

Hava aracı bakım personeli, bakım kuruluşlarında yetkili kurum tarafından verilmiş lisansı ile yetkisi dahilinde onaylayıcı personel olarak bakım, onarım, montaj ve servis işlerinin yapılmasını gerçekleştirecek personeller olarak tanımlanmaktadır. Hava araçlarında bakım personeli olarak çalışabilmek için, hava aracı bazında ilgili kategori ve tip eğitimlerinin alınması gerekmektedir. Bu eğitimlerin belli kural ve standartlarda oluşturulmuş eğitim programlarını uygulayan eğitim kuruluşları tarafından verilmesi gerekmektedir.

Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) tarafından havacılık bakım eğitimi kuruluşları ve bakım personeli hakkında yapılmış olan düzenlemeler havacılık teknik personelinin belirlenmiş standartlar kapsamında yetiştirilmesi açısından son derece önemli nitelikte dokümanlardır.

Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) tarafından 3 Nisan 1998 tarihinde JAR-147 (Approved Maintenance Training/Examinations) ve JAR-66 (Certifying Staff Maintenance) olmak üzere iki adet düzenleme yapılarak havacılık bakımında çalışacak olan teknik personeli yetiştirecek eğitim organizasyonlarının yapısı, işleyişi ve personelin nitelikleri ile lisanslandırılmasını belli standartlara bağlamıştır. Daha sonraki süreçte ise

JAA'nın sorumluluğu EASA'ya devretmesi ile bu iki düzenleme Part-66 Certifying Staff ve Part-147 Training Organisation Requirements olmak üzere bazı değişikliklere uğrayarak Avrupa Komisyonun 24 Kasım 2003 tarihli (EC) 2042/2003 sayılı dokümanında (Annex III ve IV) son halini almıştır.

Avrupa Havacılık Otoriteleri tarafından yapılmış olan bu düzenlemeler bağlamında Türkiye'de, eğitim organizasyonlarının oluşturulmasında kullanılan, Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-147) ile hava aracı bakımında çalışacak personelin niteliğini, standartlarını ve lisanslandırma usullerini belirleyen, Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliği (SHY-66) olmak üzere iki adet yönetmelik yayımlanmıştır. Fakat SHY-66 Türkiye'de uygulanmadan SHY 66-01 (Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği) 16 Mayıs 2007 tarih ve 26524 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türkiye'de, havacılık sektörüne hava aracı bakım personeli olarak insan kaynağı sağlayan çeşitli eğitim düzeylerinde (Üniversite, yüksek okul, lise) birçok okul ve eğitim organizasyonları bulunmasına rağmen, 15 Eylül 2007 tarihi itibarıyla sadece 3 adet (özel ve kamu statüsüne sahip) SHY/JAR-147 yetkisinde Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşu bulunmaktadır. Havayolu ve havacılık işletmeleri ile kamu kurumu niteliğindeki bakım eğitimi veren organizasyonların SHY/JAR-147 gereklerini sağlayarak SHY/JAR-66 niteliklerine sahip hava aracı bakım personellerini yetiştirmeleri ile ulusal ve uluslararası standartlarda bakım personelinin yetiştirilerek, havacılık alanında yüksek bir bakım emniyetinin ve kalitesinin oluşturulması sağlanacaktır.

Bu gelişmeler bağlamında değerlendirildiğinde havayolu ve havacılık işletmelerinin bünyesinde bulunan hava aracı bakım organizasyonlarında görev alan personellerin, gerek yetiştirilmelerinde gerekse ortaya çıkan gelişmelere uyum sağlayabilmelerinde en önemli faktör eğitimidir. Bu yüzden, birçok ülkede uygulanan ve havacılık bakım eğitimini düzenleyen uluslararası havacılık kurallarının Türkiye'de de uygulanması son derece yararlı olacaktır. Bu standartların havacılık bakımını olumlu yönde etkileyeceği kaçınılmaz bir gerçektir.

Türkiye'de hava aracı bakım personelinin yetiştirilmesi alanında faaliyet gösteren, bakım eğitim kuruluşlarının organizasyon yapılarının oluşturulmasından eğitim

faaliyetlerinin başlaması ve uygulanması aşamasına kadar birçok konuda standart uygulamalara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu standartlara uyum, Avrupa Birliği'ne katılım sürecinde JAA uygulamaları ile iyice artmıştır.

Aynı zamanda tüm Dünya'da ve Avrupa'da havacılığın benzer organizasyon yapıları ile yönetilmesi, standart bir organizasyon yapısı ve personel ihtiyacı ile standart bir sertifikasyon sisteminin geliştirilmesini de gerekli kılmıştır. Avrupa Birliği katılım sürecinde bahsedilen standartlara uyum ile havacılık bakım sektöründe çalışanların; bakım gereklilikleri ve sertifikasyon açısından standart bir hale gelmesi sağlanmış olacaktır.

JAR-145 standartlarına sahip bakım organizasyonlarında görev alacak hava aracı bakım personellerinin, JAR-147 standartlarına sahip eğitim organizasyonlarında, JAR-66 standartlarında bir eğitimden geçmeleri gerekmektedir. Havayolu ve havacılık işletmelerimizin bünyesinde JAR-147 standartlarına sahip eğitim birimlerinin oluşturulması sayesinde yeterli sayıda nitelikli insan kaynağı yetiştirilecek ve ilgili alanlarında çalıştırılacaklardır. Ülke içerisinde genç nüfusun fazla olması, havayolu ulaştırmasında ortaya çıkan hızlı büyüme doğrultusunda oluşacak insan kaynağı ihtiyacının yurt içinden karşılanmasında önemli bir faktördür.

Türkiye jeopolitik yapısı nedeniyle Balkanlar, Ortadoğu ve Türk Cumhuriyetlerine çok yakındır. Bu durum Türkiye'ye önemli bir avantaj getirmektedir. Balkanlar, Ortadoğu, ve Türk Cumhuriyetleri'nden bir çok hava aracı bakım için Avrupa'ya gitmektedir. Bu hava araçlarının bakımının Türkiye'de yapılması Türkiye için önemli bir pazardır.

Türkiye'de bulunan bakım merkezleri, ihtiyacı karşılamaya ve çevre ülkelere bakım hizmeti satmaya başlamıştır. Bakım alanında sağlanan bilgi birikimi ve tecrübe, sektörün Türkiye'de büyümesi ve teknolojik gelişmelere açık genç işgücü potansiyelinin varlığı dikkate alındığında Türkiye'nin hava aracı bakımında önemli bir merkez haline gelebileceği düşünülmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından Türkiye'de havayolu ve havacılık işletmeleri ile uçak bakım organizasyonlarında görev alacak olan

onaylayıcı personellerde aranacak nitelikler ve bu personellere verilecek lisanslara ilişkin usul ve esaslar ile ilgili yapılan düzenlemeleri, Türkiye’de havacılık insan kaynağının uluslararası standartlara geçişini ve havacılık bakımı alanındaki eğitim faaliyetlerinin uluslararası standartlara ulaşması açısından bir fırsat olarak değerlendirmek önemlidir.

Havayolu ve havacılık işletmelerinde havacılık insan kaynağını oluşturan çalışanların, eğitim ve geliştirme süreçleri okullardaki eğitim sürecinden ve mantığından farklıdır. Bu nedenle işletmelerdeki eğitim ve geliştirme süreçleri, iş için gerekli olan standartlar ve çalışanların niteliklerine göre oluşturulmalıdır.

Türkiye’de havacılık eğitimi veren meslek okulları, yüksek okul ve üniversitelerin, vermekte oldukları havacılık bakım eğitimlerini, uluslararası standartları ve kuralları da göz önünde bulundurarak işletmelerin kuracakları eğitim organizasyonlarına temel oluşturacak biçimde yapılandırmaları sayesinde; Türkiye’de yetiştirilen havacılık bakım personellerinin bahsedilen standartlara ulaşmasında büyük bir aşama kaydedilecek; okul ve işletme işbirliğinin oluşturulması ile havacılık insan kaynağının yetiştirilmesinde optimum kaynak kullanımı sağlanmış olacaktır.

Bu çalışmanın ardından ülkemiz havacılık eğitim sisteminin uluslararası ve Avrupa havacılık standartlarına entegrasyonunu sağlayan ve bunu meslek okulları, yüksek okul ve üniversitelerin ilgili bölümlerine bir model olarak sunan bir çalışmanın Avrupa Birliği’ne katılım sürecinde ülkemiz adına fayda sağlayacağı kaçınılmazdır.

Türkiye’de, Avrupa havacılık kurallarının benimsenerek uygulamaya sokulması, Türkiye’deki havacılık standartlarının yükseltilmesi yönünde bir tercih olmanın yanında, Avrupa Birliği’ne üyeliğin söz konusu olduğu şu günlerde, Birliğin temel koşullarından biri olması nedeniyle ayrı bir önemde sahiptir.

EKLER

EK-1:

YÖNETİCİ PERSONEL ONAY FORMU (FORM-4)

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Directorate General of Civil Aviation



Member of the JOINT AVIATION AUTHORITIES

JAR' da belirlenen kriterlere göre Yönetici personelin gerekliliklerinin detayları

Details of Management Personnel requirements according to criterias mentioned in JAR

1. Şirket Company :

2. Görevi Position :

3. İsim Name :

4. Telefon/Faks/E-mail Phone/Fax/E-mail :

5. Göreviyle ilgili nitelikler Qualifications relevant to the item (2) position :
.....
.....6. Pozisyonuyla ilgili iş deneyimi Work experience relevant to the item (2) position :
.....
.....

Kişisel Adresi İçeren Özgeçmiş See enclosed CV (incl. private address)

 Ek(ler) Attachment(s) :

Başvuru sahibi İmzası Signature of Applicant : Tarih Date :

Genel Müdür İmzası Signature of Accountable Manager : Tarih Date :

Tamamlandıktan sonra lütfen bu formu kapalı halde aşağıda yazılı adresi gönderiniz

After completion, please send this form under confidential cover to :

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Bosna Hersek Cad. 90. Sok No:5 - 06510 Emek ANKARA

Sadece SHGM tarafından doldurulacaktır DGCA use only

Başvuru sahibini kabul eden yetkili SHGM personeline ait isim ve imza :

Name and Signature of authorised DGCA staff member accepting this person :

İmza Signature :

Tarih Date :

İsim Name :

Görevi Position :

EK-2:

<i>PART-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT</i>		<i>EASA FORM 22</i>	
Part 1 : General			
Name of Organisation:			
Approval Reference:			
Requested Approval Rating :			
Other approvals held. (If app.)			
Address of Facility Audited:			
Audit period: From		to:	
Date(s) of Audit:			
Audit reference(s):			
Persons interviewed:			
Competent authority surveyor:		Signature(s):	
Competent authority office:		Date of Form 22 part 1 completion	

PART-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 22				
Part 2: Part-147 Compliance Audit Review;						
The five columns may be labelled & used as necessary to record the approval class &/or product line reviewed. Against each column used of the following PART-147 sub-paragraphs please either tick (✓) the box if satisfied with compliance or cross (X) the box if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding next to the box or enter <i>N/A</i> where an item is not applicable, or <i>N/R</i> when applicable but not reviewed.						
Para :	Subject :					
145.A.100	Facility requirements	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.105	Personnel requirements	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.110	Records of instructors, examiners and assessors	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.115	Instructional equipment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.120	Maintenance Training Material	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.125	Records	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.130	Training procedures and quality system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.135	Examinations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.145	Privileges	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.150	Changes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.200	Approved basic training course	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.205	Basic knowledge examinations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.210	Basic practical assessment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.300	Aircraft type/task training	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.305	Examinations and assessments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Competent authority surveyor(s):		Signature(s):				
Competent authority office:		Date of Form 22 part 2 completion:				

PART-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 22
PART 3: Compliance with 147 Maintenance training organisation exposition (MTOE)		
<i>Please either tick (✓) the box if satisfied with compliance; or if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding; or enter NIA where an item is not applicable; or NIR when applicable but not reviewed.</i>		
Part 1	Management	
1.1	<input type="checkbox"/>	Corporate commitment by the accountable manager.
1.2	<input type="checkbox"/>	Management personnel.
1.3	<input type="checkbox"/>	Duties and responsibilities of the management personnel, instructors, knowledge examiners and practical assessor
1.4	<input type="checkbox"/>	Management personnel Organisation Chart.
1.5	<input type="checkbox"/>	List of instructional and examination staff
1.6	<input type="checkbox"/>	List of approved addresses
1.7	<input type="checkbox"/>	List of subcontractors as per 147.A.145(d)
1.8	<input type="checkbox"/>	General description of facilities of paragraph 1.6 addresses
1.9	<input type="checkbox"/>	Specific list of courses approved by the competent authority
1.10	<input type="checkbox"/>	Notification procedure regarding changes to the
1.11	<input type="checkbox"/>	Exposition and associated manuals amendment procedures.
Part 2	Training and Examination Procedures	
2.1	<input type="checkbox"/>	Organisation of courses
2.2	<input type="checkbox"/>	Preparation of course material
2.3	<input type="checkbox"/>	Preparation of classrooms and equipment
2.4	<input type="checkbox"/>	Preparation of workshops/maintenance facilities and equipment
2.5	<input type="checkbox"/>	Conduct of basic knowledge & practical training
2.6	<input type="checkbox"/>	Records of training carried out
2.7	<input type="checkbox"/>	Storage of training records
2.8	<input type="checkbox"/>	Training at locations not listed in § 1.6
2.9	<input type="checkbox"/>	Organisation of examinations

PART 147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 22
PART 3: Compliance with 147 Maintenance training organisation exposition (MTOE)		
2.10		Security and preparation of examination material
2.11		Preparation of examination rooms
2.12		Conduct of examinations
2.13		Conduct of basic practical assessments
2.14		Marking and record of examinations
2.15		Storage of examination records
2.16		Examinations at location not listed in §1.6
2.17		Preparation , control & issue of basic training course certificates
2.18		Control of sub-contractors
Part 3	Training System Quality Procedures	
3.1		Audit of training
3.2		Audit of examinations
3.3		Analyses of examination results
3.4		Audit and analyses remedial action
3.5		Accountable manager annual review
3.6		Qualifying the instructors
3.6		Qualifying the examiners
3.7		Records of qualified instructors & examiners
Part 4	Appendices	
4.1		Example of Documents and forms.
4.2		Syllabus of each training course
4.3		Cross reference Index – if applicable

PART 147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 22			
Part 4: Findings Part-147 Compliance Status Each level 1 and 2 findings should be recorded whether it has been rectified or not and should be identified by a simple cross reference to the Part 2 requirement. All non-rectified findings should be copied in writing to the organisation for the necessary corrective action.					
Part 2 or 3 ref	Audit reference(s): <u>Findings</u>	Level	Corrective action		
			Date Due	Date Closed	Reference

EK-3:

16 Mayıs 2007 ÇARŞAMBA

Resmî Gazete

Sayı : 26524

YÖNETMELİKUlaştırma Bakanlığından:**HAVA ARACI BAKIM PERSONELİ LİSANS YÖNETMELİĞİ
(SHY 66 - 01)****BİRİNCİ BÖLÜM****Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar****Amaç**

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı, Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilmiş olan bakım kuruluşlarında görev alan bakım personelinde aranacak nitelikler ile bu personele verilecek lisanslara ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik, Genel Müdürlük tarafından onaylı bakım kuruluşlarında hava araçları bakımında görev yapan bakım personelinin kapsar.

Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 95 inci ve 148 inci maddeleri ile 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 8 inci maddesine dayanılarak;

(2) 7/12/1944 tarihli Şikago Konvansiyonunun personel lisansları konulu bir nolu ekine ve JAA tarafından 28/11/2003 tarihli hava aracı bakım personelinin lisanslandırılması konulu JAR 66'nın değiştirilerek kabulüne esas alınan kararlara paralel olarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Yönetmelikte yer alan,

- a) Bakanlık: Ulaştırma Bakanlığı,
- b) Bakım: Birlikte veya ayrı yapılmak üzere hava aracı/hava aracı komponentinin muayenesini, revizyonunu, parça değiştirmesini, onarımını, arıza veya hasar giderimini,
- c) Bakım çıkışı: Bakımı yapılan hava aracı veya parçasının onaylı bakım kuruluşu tarafından yeniden hizmete verilmesini,
- ç) Bakım çıkış sertifikası: Bu Yönetmelik hükümlerine göre lisanslandırılmış hava aracı bakım personeli tarafından bakımlar sonrasında imzalanan ve söz konusu bakımın SHY-145 veya SHY-M hükümlerine uygun olarak tamamlandığını gösteren belgeyi,
- d) BEKAD: Bakım eğitimi kuruluşu açıklamalar dokümanını,
- e) BKEK : Bakım kuruluşu el kitabını,
- f) Devlet hava aracı : Devletin askerlik, güvenlik ve gümrük hizmetlerinde kullandığı hava araçlarını,
- g) JAA : Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğini,
- ğ) JAR-66:JAA tarafından 3/4/1998 tarihli hava aracı bakım personelinin lisanslandırılması konulu yayımlanmış olan kuralları,
- h) Hava aracı bakım lisansı: İçeriğinde belirtilen herhangi bir hava aracı temel kategori ve hava aracı tipi için, bilgi ve bakım deneyimi olarak bu Yönetmeliğin gereksinimlerini karşılayan personelin niteliğini gösteren belgeyi,
- ı) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
- i) Hava aracı: Havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü aracı,
- j) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonunu,
- k) Kalifiye personel: Mekanik, elektrik veya elektronik cihazların imalat, tamir, bakım, servis, kontrol veya revizyonlarını kapsayan ve SHGM tarafından kabul edilen bir eğitim sürecini başarı ile tamamlayan personel,
- l) Modül: SHY-66 lisansına esas sınavlardan sorumlu olunan dersi,
- m) Onaylayıcı personel: Yapılan bakımın SHY-145 veya SHY-M'ye uygun olarak tamamlandığını belgelemek üzere SHY-145 veya SHY-M onaylı bakım kuruluşu tarafından yetkilendirilen personel,
- n) SHGM: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
- o) Temel eğitim kursu: Bu Yönetmelik tarafından gerekli görülen bakım deneyim süresinin azaltılmasını sağlayacak düzeyde eğitim ve deneyim vermek üzere SHY-147 onaylı bakım eğitimi kurum veya kuruluşunda verilen bakım eğitimi kursunu,
- ö) Lisanslı personel: Hava aracı üzerinde bakım yapmak üzere SHGM tarafından yetkilendirilmiş personel,
- p) SHD-T 35: 9/6/1962 tarihli ve 11124 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Uçak Bakım Teknisyeni Lisans Talimatını,
- r) SHD-T 35 lisansı: SHD-T 35 e göre düzenlenmiş her türlü lisansı,
- s) SHY-66: 16/6/2005 tarihli ve 25847 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliğini,
- ş) SHY-66 lisansı: Bu Yönetmeliğe göre düzenlenmiş olan lisansı,

- t) SHY-145: 9/7/2004 tarihli ve 25517 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliğini,
 u) SHY-M: 19/8/2004 tarihli ve 25558 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliğini,
 ii) SHY-147: 30/4/2006 tarihli ve 26154 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliğini,
 v) Yetkilendirme belgesi: SHY-145 veya SHY-M onaylı bakım kuruluşunun SHY-66 lisansı sahibi personeli SHY-145 veya SHY-M hükümlerine uygun olarak hangi hava aracı tipi veya tiplerinde ve hangi bakım işlerinde yetkilendirdiğini gösteren belgeyi ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Lisans İşlemleri

Başvuru

MADDE 5 – (1) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girmesiyle birlikte SHY-66 lisansı almak, lisansında değişiklik yapmak veya geçerlilik süresini uzatmak amacıyla yapılan başvurular için bu Yönetmeliğin EK-1'inde örneği bulunan SHY-66 Lisansı Başvuru Formu kullanılır.

Lisansın düzenlenmesi

MADDE 6 – (1) SHGM, bu Yönetmelik hükümlerini sağlayan personele, bu Yönetmeliğin EK-2'sinde bir örneği bulunan SHY-66 lisansını düzenleyerek teslim eder.

Lisans düzenleme yetkisi

MADDE 7 – (1) SHY-66 hava aracı bakım lisansı, SHGM tarafından verilir. SHGM tarafından uygun görülmesi halinde, lisansın düzenlenmesine yönelik hazırlık işlemleri konusunda SHY-145 kapsamında yetkili kurum veya kuruluşlar yetkilendirilebilir.

Lisansın sürekliliği

MADDE 8 – (1) SHGM tarafından ilk defa düzenlenmiş veya ilave veya değişiklik uygulanmış SHY-66 hava aracı bakım lisansı, sahibi tarafından lisansındaki bilgilerin doğrulukları açısından kontrol edilerek imzalandıktan sonra geçerlilik kazanır.

(2) SHY-66 hava aracı bakım lisansı beş yıl için düzenlenir. SHY-66 hava aracı bakım lisansının sahibi beş yıllık geçerlilik süresinin dolmasına doksan gün kala SHGM'ye lisansını yenilemek için başvurur.

(3) Çeşitli nedenlerden dolayı lisansa ilave veya değişiklik yapılması gerektiğinde, lisansın beş yıllık geçerlilik süresi, değişikliğin yapıldığı tarihten itibaren beş yıl uzatılır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Lisansın İmtiyazları

Lisans kategorileri

MADDE 9 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini sağlayan başvuru sahibi, SHY-66 lisansının kategorilerinden ya da alt kategorilerinden tüm şartlarını sağladığı biri veya birkaçından aşağıda belirtilen lisans ve unvanları almaya hak kazanır:

- a) Kategori A : Hat bakım mekanik teknisyeni.
- b) Kategori B1: Hava aracı bakım teknisyeni (Mekanik).
- c) Kategori B2: Hava aracı bakım teknisyeni (Aviyonik).
- ç) Kategori C : Hava aracı üs bakım mühendisi veya teknisyeni.

Kategori A

MADDE 10 – (1) SHY-66 Kategori A lisansı, sahibine, lisansında ve yetkilendirme belgesinde belirtilen sınırlamalar dahilinde kalmak kaydıyla, sahibinin bizzat yaptığı plânlı küçük hat bakım ve basit arıza giderme işlemleri sonrasında bakım çıkış sertifikası düzenleyebilme yetkisi verir.

(2) Kategori A kapsamındaki basit planlı hat bakımı; hava aracının A/B/C/D bakım programları veya eşdeğer kapsamda olan bakımlar dışındaki, sistemin faal olduğunun kontrolü için gerekli olan ve kokpit personeli tarafından da yapılabilen fonksiyonel testleri içeren, haftalık veya eşdeğer bakımlar dahil olmak üzere yapılan basit kontrollerdir.

(3) Kategori A lisansı, hava aracının motor yapısına göre aşağıdaki şekilde sınıflandırılır:

- a) Alt kategori A1: Türbin motorlu uçaklar.
- b) Alt kategori A2: Piston motorlu uçaklar.
- c) Alt kategori A3: Türbin motorlu helikopterler.
- ç) Alt kategori A4: Piston motorlu helikopterler.

Kategori B1

MADDE 11 – (1) SHY-66 Kategori B1 lisansı, sahibine; hava aracının yapısı, güç ünitesi, mekanik ve elektrik sistemleri üzerinde yapılmış bakım faaliyetlerinin sonrasında bakım çıkış sertifikası düzenleyebilme yetkisi verir. Faal olup olmadığının tespit edilmesi için basit testler gerektiren uçak üzerinden sökülüp takılabilen aviyonik ünitelerin değiştirilmesi de yetkisi dahilindedir.

(2) Kategori B1 yetkisine sahip onaylayıcı personel; aviyonik sistemlerle ilgili, sistemin faal olduğunun kontrolü, hava aracı üzerindeki sistemin donanımının testi dışında basit bir test veya taşınabilir basit bir test ünitesi ile gerçekleştirilebilen işler için de bakım çıkış belgesi düzenleyebilme yetkisine sahiptir. Ancak, aviyonik sistem arızası,

bir test ünitesinin kullanımı sırasında basit bir "hizmete verilebilir veya verilemez" değerlendirmesinin dışında bir karar verme durumunu gerektirecek boyutta ise, Kategori B1 yetkisine sahip onaylayıcı personelin onaylama yetkisi yoktur.

(3) SHY-66 Kategori B1 lisansı, sahibine, doğrudan A kategorisinin imtiyazlarını kullanma yetkisi verir.

(4) Kategori B1 lisansı, hava aracının motor yapısına göre aşağıdaki şekilde sınıflandırılır:

- a) Alt kategori B1.1: Türbin motorlu uçaklar.
- b) Alt kategori B1.2: Piston motorlu uçaklar.
- c) Alt kategori B1.3: Türbin motorlu helikopterler.
- ç) Alt kategori B1.4: Piston motorlu helikopterler.

Kategori B2

MADDE 12 – (1) SHY-66 Kategori B2 lisansı, sahibine; aviyonik ve elektrik sistemleri üzerinde yapılmış bakım faaliyetlerinin sonrasında bakım çıkış sertifikası düzenleyebilme yetkisi verir.

Kategori C

MADDE 13 – (1) SHY-66 Kategori C lisansı, sahibine, hava aracının üs bakım faaliyetlerinin sonrasında bakım çıkış sertifikası düzenleyebilme yetkisi verir. Söz konusu yetki bir SHY-145 onaylı bakım kuruluşunda hava aracının bütün sistemlerini kapsar:

a) Kategori C yetkisi, hava aracının üs bakımlarında ilgili bütün bakım işlemlerinin tamamlanmasından sonra, tek bir bakım çıkış sertifikası düzenleyerek hava aracının bakımının onaylanmasına yetki verir.

b) SHY-66 Kategori C lisanslı hava aracı bakım personelinin esas görevi, gerekli bütün bakım işlemlerinin tamamlanmış olduğunu ve "bakım çıkış sertifikası" düzenlenmeden önce B1 ve B2 kategorisinde lisanslı hava aracı bakım personelinin onaylarının olup olmadığını kontrol etmektir.

c) SHY-66 hava aracı bakım lisansında ve yetkilendirme belgesinde kategori C ile beraber kategori B1 veya B2 yetkileri de var ise, üs bakım sırasında, hava aracı bakım personeli bu yetkilerini de kullanabilir.

Kategori eklenmesi

MADDE 14 – (1) SHY-66 lisansı , tek bir kategori veya alt kategori ile sınırlı değildir. Hava aracı bakım personeli diğer SHY-66 kategori veya alt kategorileri lisansına ekleyebilir. Kategori eklenmesi ile ilgili esaslar SHGM tarafından belirlenir.

(2) Hava aracı bakım personeli, mevcut SHY-66 lisansındaki kategoride veya alt kategoride tam yetkili olması halinde kategori eklenmesi için başvuru yapabilir.

Yetkinin kullanılması

MADDE 15 – (1) Hava aracı bakım lisansı sahibi, aşağıdaki şartlar gerçekleşmedikçe yetkilerini kullanamaz.

a) SHY-M veya SHY-145 kapsamında yetkili kuruluşlarınca gerekli şartları sağlaması.

b) Son iki yıllık sürede en az altı ay süresince bakım yapması veya lisansın kendine verdiği hakları kullanması.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Lisans İçin Aranılan Nitelikler

Gerekli şartlar

MADDE 16 – (1) SHY-66 lisansına başvurabilmek için başvuru sahibinin;

- a) 18 yaşından gün almış olması,
- b) İlgili hava aracı tipinde yayımlanmış olan teknik dokümanların ve SHY-145 veya SHY-M onaylı bakım kuruluşunun bakım çıkış sertifikası düzenlenmesi ile ilgili prosedürlerin yazıldığı dili veya dilleri anlayabilecek seviyede okuyabilmesi, yazabilmesi ve konuşabilmesi,
- c) Başvurusu yapılan lisans kategorisi veya alt kategorisi için bu Yönetmeliğin Ek-3'ünde belirtilen modüllerin sınavlarını başarıyla tamamlamış olması,
- d) Başvurusu yapılan lisans kategorisi veya alt kategorisi için bu Yönetmeliğin Ek-4'ünde belirtilen aktif hava aracı bakım deneyimini tamamlamış olması,

zorunludur.

Temel teorik bilgi sınavları

MADDE 17 – (1) Başvuru sahibi, alacağı lisans kategorisine veya kategorilerine uygun olarak yeterli bilgi seviyesine sahip olduğunu, SHGM veya SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşları tarafından yapılacak olan sınavlarda başarılı olarak kanıtlar.

(2) Adayların çoktan seçmeli veya yazılı sınavda başarılı olabilmeleri için, 100 tam puan üzerinden 75 veya daha yukarı puan almaları şarttır.

(3) Başvuru sahibi, SHY-66 lisansına esas modül sınavlarını beş yıl içerisinde tamamlar.

(4) Adaylara, çoktan seçmeli sınavlarda her bir soru için ortalama yetmişbeş saniye; yazılı sınavlarda soru başına yirmi dakika sınav süresi verilir.

(5) Herhangi bir modül sınavından başarısız olan kişi bu sınava başarısız olduğu sınavın yapıldığı tarihten itibaren doksan günden önce giremez. Ancak, SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşunda ilgili modülden kursa katılmış olması halinde bu süre otuz güne indirilir.

(6) SHY-66 Kategori C lisansı için başvuranlardan bu Yönetmeliğin 18 inci maddesinin birinci fıkrasında belirtilen bölümlerden mezun olanların bu Yönetmeliğin Ek-3'ünde belirtilen modüllerden B1 veya B2 kategorilerinden herhangi biri ile ilgili temel teorik bilgi sınavlarından başarılı olması gerekir.

Temel bilgi denkliği

MADDE 18 – (1) Uçak, uzay, makine, elektrik, elektronik, elektrik-elektronik, mekatronik mühendislikleri ile havacılıkla ilgili teknik bölümlerden mezun olmuş veya bunlara denkliği Yüksek Öğretim Kurulu tarafından

onaylanmış yerli veya yabancı fakülte veya yüksekokullardan mezun olmuş adaylar; almış oldukları ders müfredatının bu Yönetmeliğin Ek-3'ünde belirtilen modüllerin standartlarını sağladığının SHGM tarafından kabul edilmesi halinde ilgili modül sınavlarından muaf tutulur.

(2) Devlet hava araçlarında veya kamu kurum ve kuruluşlarının havacılık bölümlerinde çalışmış veya çalışmakta olanlar, almış oldukları eğitimlerin bu Yönetmeliğin şartlarını sağladığının, SHGM tarafından kabul edilmesi halinde ilgili modül sınavlarından muaf tutulur.

Deneyim şartları

MADDE 19 – (1) Hava aracı bakım personelinin SHY-66 lisansına esas hava aracı bakım deneyimi A, B1 ve B2 kategorileri veya alt kategorileri için bu Yönetmeliğin Ek-4'ünde belirtilen sürelerce hava aracı üzerinde fiilen çalışılmasına göre belirlenir.

(2) Hava aracı bakım personelinin SHY-66 lisansına esas hava aracı bakım deneyimi C kategorisi için bu Yönetmeliğin Ek-4'ünde belirtilen sürelerde; bakım işlerinde planlama, kalite güvence, kayıt tutma, onaylı yedek parça kontrolü ya da SHY-M kapsamındaki mühendislik işlerinde çalışılmasına karşılık gelir.

Bakım deneyiminin tespiti

MADDE 20 – (1) Başvuru sahibinin aktif bakım deneyimini yazılı olarak kanıtlaması gerekir. Bu deneyim için; başvuru sahibinin SHY-145 onaylı bakım kuruluşu tarafından kabul edilebilir ilgili teknik deneyimlerinin bulunduğu teknik kayıt sistemi veya kendisinin tutacağı teknik kayıt defteri esas alınır.

Deneyimlerin geçerliliği

MADDE 21 – (1) Hava aracı bakım deneyimi; SHY-145 veya SHY-M onaylı havayolu ve hava taksi işletmeleri tarafından işletilen hava araçlarının bakım işlemlerinde çalışarak elde edilen deneyimlerdir.

(2) Havacılıkla ilgili eğitim veren öğretim kurumlarından veya SHY-147 onaylı bakım eğitim kuruluşlarında bu Yönetmeliğin Ek-5'inde belirtilen sürelerde edinilen pratik eğitimler bakım deneyimi için yeterli değildir.

(3) SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşlarından eğitim alırken, eğitim süresi dışında SHY-145 ve SHY-M onaylı bir kuruluştaki kazanılacak kayıtlı iş tecrübeleri deneyim süresine dahil edilir.

Güncel deneyim süresi

MADDE 22 – (1) Bütün hava aracı bakım personeli lisans kategorileri için gerekli olan deneyim sürelerinin başvuru tarihi itibarıyla güncel olması zorunludur.

a) İlk defa hava aracı bakım personel lisansı alacaklar için oniki aylık gerekli güncel deneyimlerin en az altı aylık kısmının SHY-66 lisansına başvuru tarihinden önceki oniki ay içerisinde kazanılmış olması gerekir. Geri kalan altı aylık güncel deneyimin, başvuru tarihinden önceki yedi yıl içerisinde kazanılmış olması gerekir.

b) Mevcut lisansına kategori veya altkategori ilavesi yapılacak olan başvuru sahibi için gerekli olan güncel deneyim süresi en az üç aydır. Gerekli olan güncel deneyimlerin en az %50 sinin kategori veya altkategori ilavesi için yapılan başvuru tarihinden önceki oniki aylık süre içerisinde kazanılmış olması gerekir. Geri kalan güncel deneyim süresinin başvuru tarihinden önceki yedi yıl içerisinde kazanılmış olması gerekir.

Deneyimlerin denkliği

MADDE 23 – (1) SHY-145 veya SHY-M onaylı bakım kuruluşunun dışında kazanılan hava aracı bakım deneyimleri, bakımların bu Yönetmeliğin ön gördüğü koşullara denkliği SHGM tarafından yapılan değerlendirme sonucunda kabul edilir.

(2) Devlet hava araçlarının bakımında, hava aracı üzerinde fiilen görev yapmış başvuru sahibinin, Kategori A lisansı için bu Yönetmeliğin EK-4'ünde belirtilen deneyim şartlarına ek olarak altı aylık ek sivil hava aracı bakım deneyimine; Kategori B1 veya B2 lisansı için bu Yönetmeliğin EK-4'ünde belirtilen deneyim şartlarına ek olarak oniki aylık ek sivil hava aracı bakım deneyimine sahip olması zorunludur.

(3) Ancak Devlet hava araçlarının bakımında, hava aracı üzerinde fiilen görev yapmış başvuru sahibinin bu Yönetmeliğin Ek-4'ünde belirtilen şartlara ek olarak SHY-66 Kategori A lisansı için, SHY-145 onaylı bakım kuruluşunda sivil hava aracı bakımında ve hava aracı üzerinde en az altı ay, SHY-66 Kategori B1 veya B2 lisansı için ise en az oniki ay görev yapmış olanlarda ikinci fıkrada belirtilen şartlar aranmaz.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Tip ve Bakım İşlemleri Uygulamaları

Tip ve bakım işlemleri eğitimi

MADDE 24 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerine göre düzenlenmiş SHY-66 Kategori A lisansı sahibinin belirli bir hava aracı tipi üzerinde bakım yapabilmesi ve onaylayabilmesi için SHY-147 veya SHY-145 onaylı bakım kurum veya kuruluşları tarafından verilen ilgili hava aracı tipine ait Kategori A bakım işlemleri eğitimini tamamlamış olması gerekir.

(2) Bu Yönetmelik hükümlerine göre düzenlenmiş SHY-66 Kategori B1 veya B2 lisansı sahibinin belirli bir hava aracı tipi üzerinde bakım yapabilmesi ve onaylayabilmesi için; SHY-147 onaylı bakım eğitimi kurum veya kuruluşları tarafından verilen ilgili hava aracı tipine ait Kategori B1 veya B2 tip eğitimini tamamlamış olması gerekir.

(3) SHY-66 Kategori C lisansı sahibinin belirli bir hava aracı tipi üzerinde yapılan bakımlar sonrasında düzenlenen bakım çıkış sertifikasını onaylayabilmesi için; bu Yönetmeliğin 18 inci maddesinin birinci fıkrasında belirtilen bölümlerden mezun olmuş ve SHY-66 Kategori C lisansı almış kişiler için SHY-147 onaylı kurum veya kuruluşlardan alacakları ilgili hava aracı tipine ait ilk tip eğitimi Kategori B1 veya B2 seviyesinde olmalıdır.

İşbaşı eğitimi

MADDE 25 – (1) SHY-147 ve SHY-145 onaylı kurum veya kuruluşlardan işbaşı eğitimi gereksinimini sağlayan bir İş Başı Eğitimi programı SHGM tarafından uygun görülecek şekilde hazırlanarak BKEK veya BEKAD'da belirtilir.

(2) SHY-66 Kategori A, B1, B2 lisansı için tip veya bakım işlemleri eğitimi sonrasında işbaşı eğitiminin alınması zorunludur. Kategori C lisansı için işbaşı eğitimi bölümünün alınması zorunluluğu yoktur.

(3) İş başı eğitimi; herhangi bir onaylı SHY-145 onaylı bakım kuruluşunda veya hava aracı imalatçısında veya her ikisinde birlikte verilebilir.

Tip eğitimi sınavları

MADDE 26 – (1) Tip eğitiminin başarısı, SHY-145 veya SHY-147 onaylı kuruluş tarafından eğitim sonunda yapılacak bir teorik sınav veya işbaşı eğitimi değerlendirilmesi ile ölçülür.

(2) Bakım işlemi eğitiminin başarısı, SHY-145 veya SHY-147 onaylı kuruluş tarafından eğitim sonunda yapılacak işbaşı eğitimi değerlendirilmesi ile ölçülür.

(3) Kategori B1 veya B2 veya C'ye yönelik hava aracı tip sınavları SHGM veya SHGM tarafından yetkilendirilen SHY-147 kapsamında yetkili bakım eğitimi kuruluşları tarafından yapılır.

(4) Hava aracı tip veya bakım işlemleriyle ilgili eğitimlerin sonundaki sınavlarda % 75 başarı gösterilmesi zorunludur.

Tip ilavesi

MADDE 27 – (1) Hava aracı tip ilavesi için mütacaat edenlerde aşağıdaki şartlar aranır:

a) Hava aracı sistemlerinin çalışmaları ve bakımları hakkında yeterli bilgi sahibi olması ve yapılacak sınavda geçerli not alması,

b) Hat bakımının ve kontrollerin; bakım kitapları ve ilgili uygulama yönetmeliklerine göre rutin işlerin, arıza bulma, tamirler, sökme, takma işlemleri, ayarlar ve gerektiğinde motor çalıştırma gibi hava aracı tipine göre uygun bakım işlemlerinin fonksiyonel kontrollerini, güvenilir ve emniyetli bir şekilde yerine getirip onaylaması,

c) Hava aracı ile ilgili bütün teknik dokümantasyonu doğru olarak kullanması.

(2) Hava aracı bakım personelinin lisansına işlenen hava aracı veya motor tiplerinin listesi, normal olarak SHY-145 onaylı bakım kuruluşunun yetki belgesinde belirtilen ve tip eğitim kurslarında tanındığı şekilde olmalıdır.

(3) Farklı hava aracı tipleri, imalat ve işletme açısından gövde, motor ve aviyonik sistemleri olarak benzer teknolojiye sahip iseler aynı sınıfta değerlendirilir.

ALTINCI BÖLÜM**Sorumluluklar ve İdari Yaptırımlar****Lisansın geçerliliği**

MADDE 28 – (1) SHGM, bu maddenin üçüncü fıkrasında belirtilen sebeplerden dolayı hava aracı bakım personeline düzenlenen SHY-66 hava aracı bakım lisansının feshine, askıya alınmasına veya yenileme başvurusunun reddine karar verebilir.

(2) SHY-66 hava aracı bakım lisansına sahip personel ve çalıştığı bakım kuruluşu, SHGM'ne sunulan şahsi bilgilerin doğruluğundan sorumludur. Yalan beyanın tespit edilmesi halinde SHY-66 hava aracı bakım lisansı ve SHY-145 yetki belgesi geçersiz sayılır.

(3) Aşağıda sayılan eylemlerden bir veya birden fazlasını gerçekleştirmiş veya bunlara karışmış olduğu tespit edilenlerin lisansı iptal edilir:

a) SHY-66 hava aracı bakım lisansını veya SHY-145 onaylama yetkisini belgelerde tahrifat yaparak veya sahte belge ibraz ederek almış olmak.

b) Bakım talep eden kuruluşa yapılması gereken bakımların yapılmadığını yazılı olarak bildirmemek.

c) Şahsi tetkikler sonucu belirlediği hava aracı bakım gerekliliklerini işleme almayıp, bakımın yapılması hususunda yetki alınan kuruluşa rapor etmemek.

ç) İhmalkâr/sorumsuz bakım yapmak.

d) Bakım kayıtlarında tahrifat yapmak.

e) Bakım çıkış sertifikasında belirtilen bakımların yapılmadığını bilerek veya yapıldığını doğrulamadan bakım çıkış sertifikası düzenlemek.

f) Bakım işlemlerini veya bakım çıkış sertifikası düzenlenmesini alkol ve/veya ilaç ve benzeri maddelerin olumsuz etkileri altında uygulamak.

(4) Lisansın tekrar geçerli olabilmesi için güncel hava aracı bakım deneyimi veya bazı sınavların tekrar edilmesi istenebilir.

Denetim ve idari yaptırım

MADDE 29 – (1) Bakım kuruluşlarına periyodik olarak yapılan denetlemelerin dışında SHGM her zaman denetleme ve inceleme yapmaya yetkilidir. Lisans sahibi bakım personeli kendisinden istenmesi halinde, lisansını en geç yirmidört saat içinde SHGM yetkililerine gösterir.

(2) SHY-145 veya SHY-M yetkili bakım kuruluşuna lisans sahibinin onaylama yetkilerini iptal etme veya askıya alma veya sınırlandırma doğrultusunda talimat verebilir.

(3) SHGM tarafından, bu Yönetmelik hükümlerine aykırı bir davranışın tespit edilmesi halinde aşağıdaki yaptırımlar uygulanır:

a) SHGM, SHY-66 hava aracı bakım lisansını iptal etme veya sınırlandırma veya SHY-145 onaylı bakım kuruluşunu bu yönde harekete geçirmeden, ilgili taraf veya taraflara en az 28 gün önceden yazılı bildirimde bulunur. Bu

bildirimde öngörülen görüŖler ve yapılması gerekenler nedenleri ile birlikte belirtilir ve ilgili taraf veya taraflara yazılı olarak açıklama yapmaları için süre verilir.

b) SHGM tarafından hava aracının emniyetli operasyonunu olumsuz yönde etkileyecek bir durum belirlenmiş ise, SHGM bu fıkranın (a) bendindeki uygulamalara ilave olarak SHY-66 hava aracı bakım lisansını şartlı olarak ve önceden uyarı vermeden askıya alır ve bu fıkranın (a) bendinde öngörülen yöntemler tamamlanmaya kadar bu uygulamasını sürdürür.

c) Bu maddenin dışında kalan aykırı davranışlar için; 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda belirtilen idari para cezası uygulanır.

Tıbbi uygunluk

MADDE 30 – (1) Hava aracı bakım personeli aŖağıdaki durumlar ile kendisinde fiziksel veya zihinsel bir yetersizlik olduğunu biliyor veya hissediyor olması durumunda sorumluluğu altındaki onaylama yetkilerini kullanamaz:

a) Personelin kamnda her hangi bir ölçüde alkol ve/veya ilaç ve benzeri maddelerin olması ile karar verme kabiliyetinin etkileneceğinin tıbbi açıdan belgelenmesi.

b) Gerekli olan durumlarda renk ayırma kabiliyetinin kaybolması veya görme yeterliliğinin kaybolduğunun tıbbi açıdan belgelenmesi.

c) Zihinsel olarak işlevsel davranışları veya ilgili kişilik faktörleri açısından psikolojik bütünlük veya uyumluluk sağlanmadığının tıbbi açıdan belgelenmesi.

(2) Hava aracı bakım kuruluşu da çalıştığı teknik personelinin çalıştığı işe engel olmayacak şekilde sağlık yeterliliğini sağlamasından sorumludur.

YEDİNCİ BÖLÜM **Çeşitli ve Son Hükümler**

Teknik düzenlemeler

MADDE 31 – (1) Bu Yönetmelikte yer almayan ve istisnai özellik arz eden teknik konular ile bu Yönetmelikte belirtilen konulara ilişkin açıklamalar ve ICAO ve JAA tarafından bu konulara ilişkin olarak yapılan değışikliklere ilişkin düzenlemeler Genel Müdürlük tarafından düzenlenir.

Yürürlükten kaldırılan yönetmelikler

MADDE 32 – (1) 9/6/1962 tarihli ve 11124 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Uçak Bakım Teknisyeni Lisans Talimatı (SHD-T-35) ile 16/6/2005 tarihli ve 25847 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliğı (SHY-66) yürürlükten kaldırılmıştır.

Mevcut lisanstaki kazanılmış haklar

GEÇİCİ MADDE 1 – (1) SHY-66 Yönetmeliğinin yürürlüğe girdiğı 31/12/2005 tarihinden önce SHD-T-35 lisansının verdiği haklar kategori sertifikası ile sınırlı kalmak kaydıyla saklıdır.

(2) 31/12/2005 tarihinden bu Yönetmeliğın yürürlüğe girdiğı tarihe kadar düzenlenen SHD-T-35 lisansları, 5700 kg altındaki uçaklarda ve tek motorlu helikopterlerde kendi lisans kategorisi ile sınırlı kalmak kaydıyla bakım yapmaya yetkilidir.

(3) Bu maddenin birinci ve ikinci fıkralarında belirtilen niteliklere sahip lisans sahibi için ek bir sınav gerekmeksizin bu Yönetmeliğın üçüncü bölümünde belirtilen kategori veya alt kategorilerde SHY-66 hava aracı bakım lisansı düzenlenir.

(4) Bu Yönetmeliğın yürürlüğe girdiğı tarihe kadar, mevcut lisansına tip ilavesi işlemleri başlamış ancak tamamlanmamış personel için SHD-T-35 hükümlerine göre işlem yapılır.

Fark sınavları

GEÇİCİ MADDE 2 – (1) Hava aracı bakım personelinin bu Yönetmeliğın hükümlerinden dolayı ortaya çıkan yetki farkını ortadan kaldırmak istemesi halinde bu Yönetmeliğın Ek-3'ünde belirtilen modül konularından fark sınavlarına girmesi gerekir.

Lisanslandırma süreci başlamış olanlar

GEÇİCİ MADDE 3 – (1) SHY-66'nın yürürlüğe girdiğı tarihten önce temel eğitimlerini bitirmiş havacılık yüksekokulu mezunu olup lisansa esas sınav süreci başlamış olanlara SHD-T-35 kapsamında işlem yapılır.

Mevcut lisanslı personelin yetki süresi

GEÇİCİ MADDE 4 – (1) Bu Yönetmeliğın yürürlüğe girdiğı tarihte geçerli bir SHD-T-35 lisansına sahip olan kişiler, söz konusu lisanslarının geçerliliğini sağladıkları sürece 1/6/2008 tarihine kadar SHY-145 onaylı bakım kuruluşunda onaylayıcı personel olarak yetkilendirilebilir.

Yürürlük


MADDE 33 – (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.


Yürütme

MADDE 34 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yürütür.


SHY-66 LİSANSI BAŞVURU FORMU

Ek-1

 <p>T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ JAA Üyesi</p>		JAA FORM 19 Sayfa 1			
İLK BAŞVURU / DEĞİŞİKLİK / TEMDİT İÇİN SHY-66 LİSANSI BAŞVURU FORMU					
BAŞVURU SAHİBİNİN: Adı Soyadı:..... Adresi:..... Uyuşu:..... Doğum tarihi ve yeri:.....					
SHY-66 LİSANS BİLGİLERİ (varsa): Lisans No:..... Veriliş tarihi:.....					
İŞYERİ BİLGİLERİ: Adı:..... Adresi:..... SHY-145 Onay Referansı: TR-..... Tel:..... Faks:.....					
BAŞVURU TÜRÜ: (İlgili kutulara X koyunuz.)					
Lisans İlk Başvuru	<input type="checkbox"/>	Lisans Değişiklik	<input type="checkbox"/>	Lisans Temdit	<input type="checkbox"/>
	A	B1	B2	C	
Tip sınıfı	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Türbinli uçak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Pistonlu uçak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Türbinli helikopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Pistonlu helikopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Aviyonik			<input type="checkbox"/>		
Hava aracı				<input type="checkbox"/>	
Talep edilen tip (varsa):					
SHY-66 lisansı (ilk başvuru/değişiklik/temdit) için başvurmak istiyorum. Bu formda verdiğim bilgilerin doğru olduğunu ve vereceğim yanlış bir bilginin SHY-66 lisansı almamı engelleyeceğini kabul ediyorum. Ayrıca, 1. Başka bir JAA üyesi ülke tarafından yayımlanmış JAR-66 lisansına sahip olmadığımı, 2. Başka bir JAA üyesi ülkeye JAR-66 lisansı için başvurmadığımı, 3. Başka bir JAA üyesi ülkesi tarafından yayımlanmış ve iptal edilmiş/askıya alınmış JAR-66 lisansına sahip olmadığımı onaylıyorum.					
İmza:.....		Ad-Soyadı:.....			
Tarih:.....					

	İLK BAŞVURU / DEĞİŞİKLİK / TEMDİT İÇİN SHY-66 LİSANSI BAŞVURU FORMU	JAA FORM 19 Sayfa 2
HAVA ARACI BAKIM DENEYİMİ		Onay İmzası
<p>Aşağıdaki niteliklerin değerlendirilmesini istiyorum(varsa):</p> <p>SHY-147/JAR-147 eğitiminden dolayı deneyim muafiyeti</p> <p>Eşdeğer sınavdan dolayı sınav muafiyeti</p> <p style="text-align: right;">İlgili belgeleri ekleyiniz.</p>		
<p>SHY-145 Onaylı Bakım Kuruluşu tavsiyesi (varsa):</p> <p>Başvuru sahibi SHY-66'nın ilgili bakım bilgisi ve deneyim gereksinimlerini sağlamaktadır. SHGM'nin başvuru sahibine SHY-66 lisansı vermesi veya onaylaması tarafımızdan tavsiye olunur.</p> <p>SHY-145 Onay Referansı: TR-.....</p> <p>İmza:.....Ad-Soyadı:.....</p> <p>Görevi:.....Tarih:.....</p>		

T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
REPUBLIC OF TURKEY
MINISTRY OF TRANSPORT
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION
LGA / Ministry of the TAA



SHY-66/JAR-66
HAVA ARACI BAKIM LİSANSI
AIRCRAFT MAINTENANCE LICENCE

BU LİSANS TÜRK HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜNE AİT BİR ÜLKE VEYA ÜLKELERİN HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜNE AİT BİR ÜLKEDE VERİLMİŞTİR.
THIS LICENSE IS ISSUED BY THE TAA / TAA MEMBERSHIP STATES OF THE JAR.

- JAR FORM 26

1. Lisans Veren Ülke :
(State of Issue)

2. Lisans Sahibinin Tam Adı :
(Full Name of the Holder)

3. Doğum Yeri ve Tarihi :
(Date and Place of Birth)

4. Veriliş Tarihi:
(Issue Date)

5. Geçerlilik Tarihi:
(Valid Until)

6. Lisans No:
(Licence Number)

7. Lisans Sahibinin Üyüğü:
(Membership of Holder)

8. Lisans Sahibinin Adresi:
(Address of Holder)

9. Lisans Sahibinin İmzası:
(Signature of Holder)

10. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Adına :
(Seal and Stamp of Issuing Authority)

11. Tarih ve İmza :
(Date and Signature)

ŞARTLAR (Conditions):

- Bu lisans, sahibi tarafından imzalanmış ve fotoğrafı bir kimlik belgesiyle birlikte ibraz edilir.
(This licence shall be issued by an identity document accompanied by a photograph of the licence holder.)
- SHY-66 (ALT) KATEGORİLER belgesinde yer alan (alt) kategoriler için bu lisans sahibine belginin ilgili belgesi imzalamaya yetkisi vermez.
(Environment of any kind comprises an SHY-66 (ALT) category. This licence grants the holder the right to issue a certificate of release to aircraft for an aircraft.)
- Bu lisansa geçeri bir hava aracı tipi yer aldığı takdirde ICAD Annex 1'in amacı kararlaştırılır.
(This licence when endorsed with an aircraft type, being issued in the context of ICAD Annex 1.)
- Lisansın sahibinin yetkileri, SHY-66'da tanımlanmıştır. SHY-145 gereklilikleriyle sınırlıdır.
(The holder's powers are prescribed by SHY-66 and the applicable requirements of SHY-145.)
- Bu lisans, daha önce askıya alınmış veya iptal edilmiş ise belirli bir süre kadar geçerlidir.
(This licence remains valid until the date specified on the restriction page unless previously suspended or revoked.)
- Lisans sahibi bu lisansın verdiği emriyatları son iki yıl içinde, SHY-66'da tanımlanan şekilde, denetim veya denetimlere bu lisansın verdiği yetkileri kullanamaz. (The privileges of this licence may not be exercised unless done pending two years with the privileges granted by the licence, or until the period for the issue of the appropriate privileges.)

SHY-66 (ALT) KATEGORİLERİ
JAR-66 (SUB) CATEGORIES

	A	B1	B2	C
Turbülinli Uçaklar Aeroplanes/Turbine		NA	NA	NA
Pistonlu Uçaklar Aeroplanes/Piston		NA	NA	NA
Turbülinli Helikopterler Helicopters/Turbine		NA	NA	NA
Pistonlu Helikopterler Helicopters/Piston		NA	NA	NA
Aviyonik Avionics	NA	NA	NA	NA
Hava araçları Aircraft	NA	NA	NA	NA
Rezerve Reserved				
Lisans No: Licence Number				

SHY-66 HAVA ARACI TIP SINIFLARI
JAR-66 AIRCRAFT TYPE RATINGS

Hava Aracı Tipi veya Grubu AC Type or Group	Kategori Category	Tarih ve İmza Date and Stamp
Lisans No: Licence Number		

SHY-66 HAVA ARACI TIP SINIFLARI
JAR-66 AIRCRAFT TYPE RATINGS

Hava Aracı Tipi veya Grubu AC Type or Group	Kategori Category	Tarih ve İmza Date and Stamp
Lisans No: Licence Number		

SHY-66 HAVA ARACI TIP SINIFLARI
JAR-66 AIRCRAFT TYPE RATINGS

Hava Aracı Tipi veya Grubu AC Type or Group	Kategori Category	Tarih ve İmza Date and Stamp
Lisans No: Licence Number		

SHY-66 SINIRLAMALAR
JAR-66 LIMITATIONS

Geçerlilik Tarihi: Valid Until	Lisans No: Licence Number

SHY-66 HAVA ARACI BAKIM LISANSI SINAV MODÜLLERİ

No	Modül	Lisans Kategorileri								
		A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2
1	Matematik	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	Fizik	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	Temel Elektrik	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	Elektronik Devreler	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	Dijital Teknikleri / Elektronik Alet Sistemleri	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	Malzeme ve Donanim	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	Bakim Uygulamaları	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	Temel Aerodinamik	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9	Insan Faktörleri	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10	Havacılık Kanunları	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11.a	Uçak Aerodinamigi, Yapıları ve Sistemleri(Türbin Motorlu)	X		X		X		X		
11.b	Uçak Aerodinamigi, Yapıları ve Sistemleri (Piston Motorlu)		X		X		X		X	
12	Helikopter Aerodinamigi, Yapıları ve Sistemleri			X	X			X	X	X
13	Hava Aracı Aerodinamigi, Yapıları ve Sistemleri									
14	İtme (Propulsion)									X
15	Gaz Türbinli Motor	X		X		X		X		
16	Pistonlu Motor		X		X		X		X	
17	Pervane	X	X			X	X			

SHY-66 LİSANSI İÇİN GEREKLİ HAVA ARACI BAKIM DENEYİMİ SÜRELERİ

LİSANS KATEGORİSİ		TEKNİK EĞİTİM DURUMU	BAKIM DENEYİMİ SÜRESİ (YIL)
A1,A2,A3,A4,B1.2,B1.4		Teknik temel eğitimi yok	3
		*Kalifiye personel	2
		SHY/JAR-147 bakım eğitimini tamamladı.	1
B1.1,B1.3,B2		Teknik temel eğitimi yok	5
		Kalifiye personel	3
		SHY/JAR-147 bakım eğitimini tamamladı,	2
Geniş Çevrede Hava Araçları	C	Kategori B1.1,B1.3 veya B2 lisanslı bakım personeli	5
		Kategori B1.2 veya B1.4 lisanslı bakım personeli	3
Dar Çevrede Hava Araçları	C	B1 veya B2 bakım personeli	3
Yüksek Öğrenim Mezunları	C	Uçak,Uzay, makine, elektrik, elektronik, elektrik-elektronik, mekatronik mühendislikleri ile havacılıkla ilgili teknik bölümlerden mezun olmuş veya bunlara denkliği Yüksek Öğretim Kurulu tarafından onaylanmış yabancı fakülte veya yüksekokullardan mezun olmuş adaylar	3**

* Kalifiye personel: mekanik, elektrik veya elektronik cihazların imalat, tamir, bakım, servis, kontrol veya revizyonlarını kapsayan ve SHGM tarafından kabul edilen bir eğitim sürecini başarı ile tamamlayan personeldir.

** Altı aylık kısmi üs bakım incelemeleri olmak üzere bakım işlerinde planlama, kalite güvence, kayıt tutma,onaylı yedek parça kontrolü ya da SHY-M kapsamındaki mühendislik işlerinde çalışılmasına karşılık gelir.

SHY-147 ONAYLI HAVA ARACI BAKIM EĞİTİMİ KURULUŞLARI TEMEL EĞİTİMİ SÜRELERİ

LİSANS KATEGORİSİ	SÜRE (SAAT)	PRATİK (%)
A1	800	70
A2	650	70
A3	800	70
A4	800	70
B1.1	2400	50
B1.2	2000	50
B1.3	2400	50
B1.4	2400	50
B2	2400	50

EK-4:

YÖNETMELİK

Ulaştırma Bakanlığından:

HAVA ARACI BAKIM EğİTİMİ KURULUŞLARI YÖNETMELİğİ (SHY-147)

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç ve kapsam

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı, hava aracı bakım teknisyeni lisansı alacak personele verilecek eğitimleri ve sınavları gerçekleştirmek üzere yetki talep eden kuruluşların yetkilendirilmeleri ile uymaları gereken usul ve esasları düzenlemektir.

(2) Bu Yönetmelik, yönetim teşkilatı Türkiye’de yerleşik olan Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşlarını, ilgili yönetici personel ile geçerli lisans ve/veya sertifika sahibi olan ve bu eğitimleri alacak olan gerçek ve tüzel kişileri kapsar.

Dayanak

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa dayanılarak; 7/12/1944 tarihli Şikago Konvansiyonunun personel lisansları konulu bir nolu ekine ve 28/11/2003 tarihli Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşu başlıklı EASA Bölüm 147’ye paralel olarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelikte geçen,

a) Bakanlık: Ulaştırma Bakanlığını,

b) Bakım Çıkışı: Bakımı yapılan hava aracı/hava aracı parçasının Onaylı Bakım Kuruluşu tarafından yeniden hizmete verilmesini,

c) BEKAD: İçeriği bu Yönetmeliğin Ek-3 ünde belirtilmiş olan Bakım Eğitimi Kuruluşu Açıklamalar Dokümanını,

ç) EASA: Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı,

d) EASA Bölüm 147: Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı tarafından alınan 28/11/2003 tarihli Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşu başlıklı kararları,

e) Genel Müdür: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü,

f) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü,

g) Hava Aracı: Havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü aracı,

ğ) Hava Aracı Bakım Lisansı: İçeriğinde belirtilen herhangi bir hava aracı temel kategorisi ve hava aracı tipi sınıfı için, bilgi ve deneyim olarak SHY-66’nın gereksinimlerini karşılayan kişinin, onaylanan niteliğinin kanıtı olarak yayımlanmış belgeyi,

h) JAA: Avrupa Sivil Havacılık Otoriteleri Birliğini,

ı) Kuruluş: Tüzel bir kişilik olarak tescil edilmiş olan kuruluşu,

i) Modül: SHY-66 lisansına esas sınavlarda sorumlu olunan ders,

j) Onaylı Temel Eğitim Kursu: SHY-66’da gerekli görölen bakım deneyim süresinin azaltılmasını sağlayacak düzeyde eğitim ve deneyim vermek üzere tasarlanmış bir bakım eğitimi kursunu,

k) Sorumlu Yönetici: Bir bakım eğitimi kuruluşunun eğitim konusundaki bütün taahhütlerinin finanse edilmesi ve bu Yönetmelikte belirlenen standartlara uygun olarak yerine getirilmesini sağlayacak yetkiye sahip olan kişiyi,

l) SHGM: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü,

m) SHY-145: 9/7/2004 tarihli ve 25517 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliğini,

n) SHY-66: 16/6/2005 tarihli ve 25847 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliğini,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Esaslar ve Uygulama Esasları

Yönetim teşkilatı ve karşılıklı tanıma

MADDE 4 – (1) Yönetim teşkilatı Türkiye içerisinde yerleşik bulunan bakım eğitimi kuruluşlarına, bu Yönetmelikte belirtilen usul ve esaslara uygun olmaları durumunda onay verilir.

(2) JAA ve/veya EASA tarafından tanınmış başka bir sivil havacılık otoritesi tarafından bu Yönetmeliğe uygun olarak verilmiş olan onaylar, SHGM tarafından da tanımlar.

(3) Yurt içinde yerleşik bir kuruluşun onaylanması için; bu Yönetmeliğin 8 inci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde belirtilen yönetici personelin Türkiye’de ikamet etme koşulu aranır. Ancak sözü edilen yönetici personel bir başka ülkede ikamet ediyorsa; yetkilendirme, sorumlu yöneticinin ikametgahının bulunduğu ülkenin sivil havacılık

otoritesi tarafından yapılabilir. Eğer bu ülke JAA ve/veya EASA tarafından tanınmamış ise böyle bir yetkilendirme yapılamaz.

(4) Bir kuruluşun yurt içindeki tesislerine ek olarak yurt dışındaki tesislerini de bu Yönetmelik kapsamında kullanmak istemesi durumunda; bakım kuruluşu açıklamalar dokümanının bu tesisleri tanımlamış olması, kontrolü için prosedürler içermesi ve söz konusu tesislerin, kuruluşun dahili bir parçası olduğunu ispatlaması gereklidir. Bu durumda yurt dışındaki tesisler de yetki sertifikasına yazılarak onay kapsamına alınır.

(5) Yurt dışında bulunan bakım eğitimi kuruluşları, SHGM'nin bu tür bir onaya gerek görmesi halinde yetkilendirilir. Bunun için; yetki başvurusunda bulunan yurt dışındaki kuruluşun, yurt içinde bulunan SHY-145 onaylı bir bakım kuruluşu tarafından, söz konusu aday eğitim kuruluşunun tesislerini bakım eğitimi amacıyla kullanmak istediğine dair belge sunması gerekir. Söz konusu kanıt; yurt içindeki kuruluşun ihtiyacın sebeplerini açıkladığı bir yazılı başvuru şeklinde olmalıdır. SHGM bu başvuruyu kabul etmeden önce eğitim kuruluşuna olan ihtiyacın doğruluğunu inceleme hakkını saklı tutar.

Başvuru ve yetkilendirme

MADDE 5 – (1) SHY-147 bakım eğitimi kuruluşu yetkisi almak isteyen veya mevcut SHY-147 bakım eğitimi yetkisinde herhangi bir değişiklik talep eden kuruluş, SHGM'ye başvurusunu BEKAD'ın bir kopyası ve bu Yönetmeliğin Ek-1'inde yer alan EASA Form 12 ile yapar.

(2) Bu Yönetmelik tarafından açıklanmış olan tüm gereklilikleri yerine getiren SHY-147 bakım eğitimi kuruluşu adayı, SHY-147 bakım eğitim kuruluşu olarak onaylanmaya hak kazanır. Yetki belgesi düzenlenmesine karar verilen bakım eğitimi kuruluşları için bu Yönetmeliğin Ek-2'sinde yer alan EASA Form 11, yetki belgesi olarak SHGM tarafından düzenlenir.

Yetkinin kapsamı

MADDE 6 – (1) Yetkinin verilmesi, SHGM tarafından yetki belgesinin düzenlenmesi ile gerçekleşir. Söz konusu yetki belgesi verilen yetkinin kapsamını gösterir. Verilen bu yetki bir yıl süreyle geçerlidir.

(2) Verilen yetki, sorumlu yönetici tarafından yönetilen bütün bakım eğitimi kuruluşunu kapsar.

Tesis standartları

MADDE 7 – (1) SHY-147 bakım eğitimi kuruluşu yetkisi almak isteyen kuruluşun tesis koşulları aşağıda belirtilmiştir:

a) Kuruluş, planlanan bütün eğitimler ve sınavlar için yeterli ölçüde sahip ayrıca olumsuz hava koşullarından korunmayı sağlayacak tesislere sahip olmalıdır.

b) Teorik eğitim ve bilgi sınavları için gerektiğinde diğer tesislerden ayrı ve tamamen kapalı bir mekan sağlanmalıdır. Herhangi bir ders esnasında eğitim alan öğrencilerin sayısı en fazla yirmisekiz kişi olmalıdır. Sınav için tahsis edilen mekan sınav esnasında herhangi bir öğrencinin bir diğerinin sınav kağıdını veya bilgisayar ekranını okumasını engelleyecek şekilde düzenlenir.

c) Eğitim ve sınav alanları, öğrencilerin rahatını sağlayacak şekilde uygun ışık, gürültü, sıcaklık/nem seviyelerinde olmalıdır.

ç) Bir temel eğitim kursunda, uygulamalı eğitimler için planlanan eğitime uygun diğer eğitim sınıflarından ayrı temel eğitim atölyeleri ve/veya bakım tesisleri olması zorunludur. Eğitim kuruluşu söz konusu tesis ihtiyacını karşılamak üzere başka bir kuruluşla anlaşma yapabilir. Bu durumda tesisleri sağlayan kuruluşla yazılı şekilde anlaşma yapılır ve anlaşmada söz konusu tesislere erişim ve kullanım kuralları açıkça belirtilir.

d) Herhangi bir ders esnasında, uygulamalı eğitim alan öğrenci sayısı, gözetmen veya değerlendirici başına onbeş kişiden fazla olmamalıdır.

e) Hava aracı tip ve bakım işlemleri eğitim kursu için bu Yönetmeliğin 10 uncu maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendinde belirtilen hava aracı tipi örneklerini içeren tesisler de SHGM'nin denetimine açık olur.

f) Kuruluş, bünyesindeki eğitmenler, teorik bilgi sınav sorumluları ve uygulama sınav sorumluları için, buldukları veya çalıştıkları ofisi rahat ve konforlu biçimde kullanabilecek imkanlar sağlar.

g) SHY-147 Kuruluşu eğitim kayıtları ve sınav evrakları için bir arşiv bulundurmaktadır. Bu dokümantasyon bu Yönetmeliğin 12 nci maddesinde belirtilen süre boyunca saklanması zorunludur. Arşiv odası ile ofisler güvenliğinin sağlanması kaydıyla birleştirilebilir.

ğ) Eğitim yetki kapsamı ve seviyesine uygun bütün güncel teknik materyali içeren bir kütüphane olmalıdır. Bu kütüphane; bütün JAA ve EASA tarafından konuyla ilgili yayımlanmış uluslararası mevzuat ile ilgili ulusal mevzuatın kopyaları, tipik hava araçlarına ait bakım kitapları ve servis bültenleri, uçuşa elverişlilik direktifleri, hava aracı ve komponent kayıtları, bakım çıkış evrakları, prosedür kitapları ve hava aracı bakım programları, vb. örnekleri ile SHGM tarafından ilgili mevzuat çerçevesinde gerekli görülen diğer dokümanları içermelidir. Aviyonik dokümantasyonu, mevcut bütün teçhizatların özelliklerini içerecek kapasitede olmalıdır. Kütüphanedeki tüm dokümanlar düzenli bir şekilde gözden geçirilmeli ve sürekli güncel tutulur.

Personel gerekleri

MADDE 8 – (1) SHY-147 bakım eğitimi kuruluşu yetkisi almak isteyen kuruluşun çalıştıracağı personel ile ilgili koşullar aşağıda belirtilmiştir:

a) Bakım eğitim kuruluşunca önerilen ve SHGM tarafından örneği SHY-145'te bulunan Form 4 belgesi onaylanan kişi, bakım eğitimi kuruluşunun bu Yönetmelik hükümlerine uymasını sağlamaktan sorumlu yönetici olarak atanmalıdır. Eğitim kapasitesi elli öğrenciden fazla olan kuruluşlarda sınavların organizasyonunu yönetmek üzere ayrıca bir personel atanır. Bu personel yine, SHGM tarafından kabul edilen sorumlu yöneticiye bağlı olmalıdır. Kuruluşun Organizasyonunda doğrudan Sorumlu Yöneticiye bağlı olarak görev yapmak üzere atanacak kalite

yöneticisi, teknik eğitim yöneticisi gibi personel de SHGM tarafından örneği SHY-145'te bulunan Form 4 belgesi onaylamak kaydıyla görev yapar.

b) Bakım eğitimi kuruluşu, yetkisine uygun olarak teorik bilgi ve pratik eğitimi planlayacak, teorik bilgi sınavlarını ve pratik değerlendirmeleri gerçekleştirecek yeterli sayıda eğitici personel istihdam eder. Pratik eğitim ve uygulamalar için başka bir kuruluştan eğitimciler talep edilmesi durumunda, bu kuruluş ile yapılacak bir anlaşma çerçevesinde pratik eğitim ve değerlendirmeler bu eğitimcilere yaptırılabilir. Bu maddenin birinci fıkrasının (c) bendinde belirtilen standartlara uygun olan herhangi bir personel, eğitmenlik, teorik bilgi ve pratik sınav sorumluluğu veya değerlendiricilik görevlerinin bir veya birkaçını üstlenebilir.

1) Bakım eğitimi kuruluşu, hedeflenen eğitimi asgari düzeyde gerçekleştirmek üzere daimi bir kadroya sahip olmalıdır. Ancak SHGM tarafından süreklilik arz etmediği kabul edilen konular için kısmi zamanlı çalışan eğitimciler ile anlaşma yapılabilir.

2) Daimi olarak istihdam edilen personel, eğitim dönemleri haricinde kuruluş içinde başka görevlere atanabilir.

c) İstihdam edilecek olan eğitmenin bu maddenin birinci fıkrasının (ç) ve (d) bendlerindeki; teorik bilgi ve pratik sınav sorumlularının ise (d) bendindeki koşulları sağlaması zorunludur.

1) Daha önce bir eğitim veya eğitmenlik deneyimi olmayan personel ancak deneyimli bir eğitmenin gözetiminde eğitim verebilir. Bu kişiler başka bir deneyimli eğitmen tarafından eğitmenlikleri yeterli görülene kadar hiçbir şekilde eğitmenlik yapamaz.

ç) Eğitmenlik koşulları:

1) Mühendislik Fakültesi mezunlarından hava aracı teknik temel veya tip kursu eğitmeni olabilmeleri için; SHY-66 Kategori C lisansı ile beraber eğitmenlik sertifikası istenir.

2) Hava aracı bakım personelinden teknik temel veya tip kursu eğitmeni olabilmeleri için; SHY-66 Kategori B1/B2 lisanslı personel olarak en az üç yıllık aktif bakım deneyimiyle beraber eğitmenlik sertifikası olması zorunludur.

3) Havacılık ile ilgili konularda çalıştığına dair en az on yıl deneyimi olduğunu belgeleyen asgari ön Lisans mezunu kişilerin; hava aracı temel kursu eğitmeni olabilmeleri için; SHGM veya yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından yapılacak yazılı sınavda bransıyla ilgili SHY-66 modülü bilgi seviyesini kanıtlaması gereklidir. Tip kursu eğitmenliği için ise, SHY-66 standartlarında tip eğitimini tamamlaması ve eğitmenlik sertifikası istenir.

d) Teorik bilgi ve uygulama sınav sorumluları, BEKAD'da yer alan usuller onaylanana kadar SHGM tarafından kabul edilebilir olmalıdır. Onaylanmayan personel, bu Yönetmelik kapsamında görev yapamaz. Bakım eğitimi kuruluşunda personelin teorik bilgi ve/veya uygulama sınav sorumlusu olarak görevlendirilebilmesi için en az bir yıl eğitmenlik deneyimi şartı aranır.

1) Teorik bilgi ve uygulama sınav sorumluları, SHY-66'da belirtilen standardı net bir şekilde anladıklarını gösterebilmeli ve sınavların dürüst ve adil olarak gerçekleşebilmesi yönünde tutum izlemelidirler.

2) Sınav sorumluları olarak atanan personel için örneği SHY-145'te bulunan Form 4 düzenlenir ve onaylamak üzere SHGM'ye gönderilir. Form 4'ü SHGM tarafından onaylanmayan kişiler, eğitim kuruluşunda bu görevi yapamazlar.

e) Kuruluşta bulunacak eğitmen ve teorik bilgi sınav sorumlularının, yeni teknolojiler, insan faktörleri ve en son eğitim teknikleri gibi konulardaki bilgileri, yirmidört ayda bir defa güncellenir. Söz konusu eğitimin içeriği ve süresi BEKAD'da belirtilir ve uygulama öncesi SHGM tarafından onaylanır.

Eğitmen, sınav sorumluları ve kayıtları

MADDE 9 – (1) Bakım eğitimi kuruluşu, bütün eğitmenlerin, teorik bilgi ve uygulamalı sınav sorumlularının kayıtlarını tutmak zorundadır. Tutulan kayıtlar kişilerin deneyimlerini, vasıflarını, eğitim geçmişlerini ve sonradan alınan eğitimleri kapsar.

(2) Tüm eğitmenler ile teorik bilgi ve sınav sorumluları için yetki alanları belirtilmelidir. Kişinin yetki kapsamı ile ilgili herhangi bir kısıtlama bu Yönetmeliğin 8 inci maddesi kapsamındaki personel için açıkça tanımlanır.

(3) Eğitmenlere, teorik bilgi ve sınav sorumlularına yetki alanlarını belirten belgenin bir kopyası eğitim kuruluşu tarafından verilir.

Eğitim teçhizatı

MADDE 10 – (1) SHY-147 bakım eğitimi kuruluşu yetkisi almak isteyen kuruluşun eğitim teçhizatına ilişkin koşullar aşağıda belirtilmiştir;

a) Her sınıfın, sunulan yazı, çizim, diyagram ve şekilleri sınıfın herhangi bir yerinden görülmesini sağlayacak standartta, yeterli sunu teçhizatı olmalıdır. Öğrencilerin verilen konuyu anlamalarını kolaylaştırmak açısından yararlı bulunursa sunu teçhizatı örnek sentetik eğitim cihazlarını da kapsamalıdır. Sentetik eğitim cihazları belirli bir sistemin veya komponentin çalışan modelleri olup, bilgisayar simülasyonlarını içerir.

b) Bu Yönetmeliğin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendinde belirtilen temel eğitim atölyeleri ve/veya bakım tesisleri verilecek eğitimin kapsamına göre bütün gerekli alet ve teçhizata sahip olması zorunludur.

c) Temel eğitim atölyeleri ve/veya bakım tesisleri, verilecek eğitime uygun seçilmiş hava aracı, hava aracı motorlarına, hava aracı parçalarına ve aviyonik teçhizatına sahip olması zorunludur.

1) Eğitim sırasında kullanılacak olan hava aracı parçalarının seçimi, verilmekte olan SHY-66 modül veya alt modüllerine uygun olması zorunludur.

2) Uygun hava aracı, motor, hava aracı parçası ve aviyonik seçimi de, öğretilmekte olan SHY-66 modülleriyle ilişkili olmalıdır. Aviyonik eğitimi, diğer teçhizatların daha iyi algılanmasını sağlamak amacıyla en azından bir çeşit teçhizatla, hava aracı üzerinde takılı oto-pilot ve uçuş yönlendirme sistemine erişim sağlaması zorunludur.

ç) Hava aracı tip eğitimi tesisleri, verilen eğitime bağlı, uygun hava aracı tipinden bir örneği bulundurmalıdır. Aynı zamanda SHGM tarafından yeterli eğitim standardının sağlandığının belirlenmesi durumunda, sentetik eğitim cihazları da kullanılabilir.

Bakım eğitimi materyalleri

MADDE 11 – (1) Bakım eğitimi kursunda kullanılan materyal, alınmak istenen lisans kategorisi veya alt kategorisi veya hava aracı tip eğitimi ile ilişkili olarak, SHY-66'da belirtilen müfredata uygun olmalı ve öğrenciye sunulmalıdır. Eğitim kursunda kullanılan notlar, çizimler ve öteki eğitim amaçlı malzemeler, yayımlandıkları tarih itibari ile eksiksiz ve hatasız olmalı ve dokümanların değişiklikleri güncel olarak takip edilmesi gerekir.

(2) Bu Yönetmeliğin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (g) bendinde belirtilen kütüphanedeki bakım dokümantasyonu ve teknik bilgilere kolay erişim sağlanması zorunludur.

Kayıtlar

MADDE 12 – (1) Bakım eğitimi kuruluşu, bir öğrenciye ait bütün eğitim, sınav ve değerlendirme kayıtlarını öğrencinin kursu bitirmesini takip eden beş yıl boyunca saklamak zorundadır.

Eğitim prosedürleri ve kalite sistemleri

MADDE 13 – (1) Bakım eğitimi kuruluşu iyi bir eğitim standardı sağlamak ve bu Yönetmelikte belirtilen bütün gerekliliklere uyabilmek amacıyla, SHGM tarafından kabul edilebilir prosedürler geliştirmekle yükümlüdür.

(2) Ayrıca kuruluş, eğitim standartlarını, teorik bilgi sınavları ve pratik değerlendirmelerin güvenilirliğini, eğitim prosedürlerinin yeterliliğini ve uygulamasını izleyecek bağımsız denetleme prosedürünü içeren bir kalite sistemi kurar. Küçük bir bakım eğitimi kuruluşunda, sadece bağımsız denetleme fonksiyonu, başka bir SHY-147 veya EASA Bölüm 147 kapsamında yetkili kuruluşa veya SHGM tarafından kabul edilen bir personele devredilebilir. Kalite sisteminin yönetimi, bağımsız denetleme sonuçlarının düzeltici işlemlerin yapılmasının sağlanması amacıyla, yönetici kadroya ve sorumlu yöneticiye sunulmasını içermelidir.

(3) Eğer bakım eğitimi kuruluşu, SHY-145 yetkili bir bakım kuruluşu veya uluslararası kurallar kapsamında yetkili üretim kuruluşu ile birlikte çalışıyorsa, bağımsız denetleme prosedürü, söz konusu diğer kuruluşların kalite kontrol birimlerince yürütülebilir.

(4) Kalite sistemi bağımsız denetim prosedürü ve yönetim/kontrol ve takip sistemi olmak üzere iki temel unsurdan oluşur.

(5) Bağımsız denetim prosedürü, eğitim kuruluşunun, bütün eğitim ve sınavları standartlara uygun gerçekleştirebilme kabiliyetinin tüm yönleriyle düzenli olarak kontrolüdür. Bu, tüm eğitim sisteminin gözden geçirilmesini temsil eder.

(6) Kuruluş, bu Yönetmeliğin 8 inci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde belirtilenlerin dışında, bağımsız denetim prosedürüne göre, bu Yönetmeliğe uygunluğu açısından yılda en az bir defa iç denetimini sağlar. Denetleme bir defada yapılabileceği gibi, değişik zamanlarda bölümlere ayrılarak da yapılabilir.

(7) Eğitim kapasitesi elli öğrenciden az olan küçük ölçekli eğitim kuruluşunun, kalite sisteminin denetleme bölümünü devretmesi durumunda, söz konusu denetlemeler, biri habersiz olmak üzere, yılda en az iki kere tüm faaliyet alanlarını kapsayacak şekilde gerçekleştirilmesi zorunludur.

(8) Her denetimden sonra, denetimi yapılan konuları ve tespit edilen olumsuz bulguları içeren bir rapor hazırlanır. Bu rapor düzeltici işlemlerin yapılabilmesi için, son düzeltme tarihlerini de içerecek şekilde ilgili bölümlere gönderilir. Kalite departmanı, raporun üzerindeki tarihlerin onaylanmasından önce ilgili bölümlerle görüşebilir. İlgili bölümler olumsuzlukları gidermek ve kalite departmanına bilgi vermekle yükümlüdür.

(9) Denetim sisteminin bağımsızlığı, denetimin, kontrol edilen prosedür veya fonksiyondan sorumlu olmayan eğitimli personel tarafından gerçekleştirilmesiyle sağlanmalıdır. Büyük eğitim kuruluşlarında, görevleri sadece denetleme yapmak, rapor hazırlamak ve bulguların düzeltilmesini takip etmek olan bir kalite başkanlığı ve denetim grubu kurulması zorunludur.

(10) Yönetim, kontrol ve takip sistemi bağımsız kalite sisteminin ikinci kısmıdır ve kuruluş dışından gerçekleştirilemez. Temel fonksiyon, bağımsız denetim sistemi ile ortaya çıkarılan olumsuz bulguların zamanında düzeltilmesi ve sorumlu yöneticinin kurallara uyma durumunu ve emniyeti etkileyecek hususlar hakkında devamlı bilgilendirilmesini sağlamaktır. Olumsuz bulguların düzeltilmesinden ayrı olarak, sorumlu yönetici ilerlemeleri kontrol etmek için düzenli toplantılar yapar. Büyük kuruluşlarda bu toplantılar, sorumlu yöneticinin yetkili personel ile genel performans hakkında yılda en az bir kez görüşmesi şartıyla, kalite müdürü tarafından düzenlenen günlük toplantılar şeklinde yapılabilir.

Bakım eğitim kuruluşu açıklamalar dokümanı

MADDE 14 – (1) Bakım eğitimi kuruluşu, kuruluşta kullanılmak üzere bir doküman hazırlamak zorundadır. Hazırlanacak olan açıklamalar dokümanında bulunması gereken hususlar aşağıda belirtilmiştir:

a) BEKAD ve ilgili diğer dokümanların, kuruluşun bu Yönetmelikte belirtilen gerekliliklere uyumunu tanımladığını ve her zaman bu dokümanlara uyulacağını belirten ve sorumlu yönetici tarafından imzalanmış bir taahhüt.

b) SHGM tarafından bu Yönetmeliğin 8 inci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendine göre yönetici olarak atanmış kişi veya kişilerin, isimleri ve unvanları.

c) Bu maddenin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtilen yönetici kişilerin sorumlulukları ve yükümlülükleri ile bakım eğitimi kuruluşu adına SHGM ile doğrudan görüşmeye yetkili oldukları konular.

ç) Bu maddenin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtilen yönetici kişilerin sorumluluk zincirlerini gösteren kuruluş şeması.

d) Eğitimci, teorik bilgi ve sınav sorumlularının listesi.

e) Yetki belgesinde belirtilen adreslerdeki eğitim ve sınav tesisleri ile ilgili, genel açıklamalar ve eğer varsa bu Yönetmeliğin 15 inci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde belirtilen diğer tesisler.

f) Yetki kapsamını oluşturan bakım eğitimi kurslarının listesi.

g) Bakım eğitimi kuruluşu dokümanın değişiklik prosedürü.

ğ) Bu Yönetmeliğin 15 inci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtilen yerlerin dışında, eğitimin gerçekleştirildiği durumlar için, bakım kuruluşu kontrol prosedürleri, SHGM tarafından uygun görülen şekilde oluşturulur.

h) Bu Yönetmeliğin 15 inci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtilen yerlerin listesi.

(2) Bakım eğitimi kuruluşunda ve BEKAD üzerinde zaman içerisinde yapılacak her türlü değişiklik SHGM tarafından onaylanır ve onaylandıktan sonra yürürlüğe girer. BEKAD'ın içeriği ile ilgili ana başlıklar bu Yönetmeliğin Ek-3'ünde belirtilmiştir.

Onaylanmış bakım eğitimi kuruluşunun imtiyazları

MADDE 15 – (1) SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşu, aşağıdaki işlemleri onaylı BEKAD'a uygun olarak gerçekleştirir.

a) SHY-66 Yönetmeliğine uygun onaylı temel eğitim kursları.

b) SHY-66 Yönetmeliğine uygun onaylı uçak tip/bakım işleri eğitimi kursları.

c) SHGM tarafından talep edildiği zaman onaylı bakım eğitimi kuruluşu tarafından düzenlenen temel veya hava aracı tip eğitimi kursuna katılmamış öğrencilerin sınavları da dahil olmak üzere SHGM adına sınavların yapılması.

ç) Onaylı temel veya tip eğitimlerinin başarıyla tamamlanması durumunda sertifikaların düzenlenmesi.

d) Bu maddenin birinci fıkrasının (c) bendinde belirtilen hususlar dışında, eğitim, teorik bilgi sınavları ve pratik değerlendirmeler, SHY-147 yetki belgesinde ve/veya BEKAD'da yazılı olan yerlerde yapılabilir.

(3) SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşu, bu maddenin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtilen yerlerin dışında, teorik eğitim, sınav ve pratik değerlendirmeleri ancak SHGM tarafından uygun görülen kontrol prosedürleri doğrultusunda yapar.

(4) Bakım Eğitim Kuruluşu temel veya tip eğitimleri ve ilgili sınavları veya uygulama eğitimleri için başka bir kuruluşla BEKAD'da belirtilmeyen adreslerde gerçekleştirme konusunda sözleşme yapabilir. Söz konusu tesislerin adreslerinin BEKAD'da belirtilmesi zorunlu değildir.

(5) Bakım Eğitim Kuruluşu başka bir kuruluşla temel eğitim için SHY-66 müfredatının 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 ve 10 uncu modülleriyle; tip eğitimi için avionik ve güç grubu konularıyla sınırlı olmak kaydıyla anlaşma yapabilir.

(6) Bakım Eğitimi Kuruluşu ilgili eğitim olmaksızın yalnız sınavlar için yetkilendirilmez.

Onaylanmış bakım eğitimi kuruluşundaki değişiklikler

MADDE 16 – (1) SHY-147 onaylı bir bakım eğitimi kuruluşu, yetkisini etkileyecek herhangi bir değişikliği SHGM'den izin almadan yapamaz. SHGM, kuruluşun talep ettiği değişikliklerin bu Yönetmelik hükümlerine uygunluğunu, sürekliliğini, faaliyetine devam edebilme şartlarını değerlendirir ve uygun gördüğü takdirde yetki belgesini değiştirir.

(2) Yapılan değişikliklerin SHGM'ye zamanında bildirilmemesi ve onay alınmaması, verilmiş olan yetki belgesinin değişiklik yapıldığı tarih itibari ile askıya alınmasına veya iptaline sebep olabilir.

Onay geçerliliğinin devamlılığı

MADDE 17 – (1) SHY-147'ye uygun olarak verilmiş olan bakım eğitimi kuruluşu yetki sertifikasının geçerlilik tarihi aşılmadıysa, aşağıdaki şartlara bağlı olarak geçerliliğini korur:

a) Bakım eğitimi kuruluşu bu Yönetmelikte belirtilen koşulları her zaman muhafaza etmekle yükümlüdür.

b) SHGM'nin bu Yönetmeliğe uygunluğu belirleyebilmesi amacıyla, bakım eğitimi kuruluşu tesislerine denetim hakkı saklıdır.

Bulgular

MADDE 18 – (1) Yapılan denetlemeler esnasında SHY-66 standartlarına uymayan sınav işlemleri, eğitim saatleri içinde SHGM tarafından kuruluşun tesislerinin denetlenmesinin engellenmesi, kuruluşun sorumlu yöneticisinin belirlenmemiş olması veya SHGM tarafından örneği SHY-145'te bulunan Form 4 belgesi onaylanmadan görevine başlaması, eğitim sürecinde SHY-66 standartlarına uyulmaması durumları 1 inci seviye bulgu olarak tespit edilir.

(2) Denetleme esnasında 1 inci seviye olarak tanımlananların dışındaki bulgular 2 nci seviye olarak tanımlanır.

(3) Bakım eğitim kuruluşlarının SHGM tarafından bu Yönetmelikte aranan koşulları sağlamadıklarının tespit edilmesi halinde 1 inci seviye bulgular için en fazla üç gün, diğer bulgular için en fazla üç ay süre verilir. Bakım eğitim kuruluşu bu süreler içinde düzeltici işlemleri gösteren bir plan sunmak ve SHGM tarafından kabul edilebilir düzeltici işlemleri yaptığını kanıtlamak zorundadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Onaylı Temel ve Tip Eğitim Kursu

Temel eğitim uygulama esasları

MADDE 19 – (1) Temel eğitim kursunun onaylanması için uyulması gereken hususlar aşağıda belirtilmiştir:

a) SHY-147 onaylı temel eğitim kursu, teorik bilgi eğitimi, teorik bilgi sınavı, pratik eğitimi ve pratik değerlendirme konularını kapsar.

b) Teorik bilgi eğitimi, SHY-66 kategorisi veya alt kategorisi A, B1 veya B2 hava aracı bakımı lisansı için SHY-66'da belirlenen konuları içerir. Her lisans kategorisi veya alt kategorisi için konular, bilgi modüllerine veya alt modüllere ayrılabilir. Teorik bilgi eğitimi SHY-66 standartlarındaki sürelerle uymak koşuluyla pratik eğitimle birleştirilebilir.

- c) Teorik bilgi sınavı, bu maddenin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtilen eğitim konularına uygun olmalıdır.
- ç) Pratik eğitim, genel alet ve teçhizatların kullanımı, çeşitli hava aracı parçalarının montaj/demontaj alıştırmalarını ve öğretilmekte olan konu ile ilgili devam eden bakım faaliyetlerine katılmayı kapsar. Öğrenciye verilen eğitim sırasında, pratik eğitimin en az %30'u gerçek bir bakım ortamında gerçekleştirilmelidir. Eğitim kuruluşu, pratik eğitimi tamamen veya kısmen gerçekleştirmek üzere, başka bir kuruluşla anlaşmış olsa dahi gerekli eğitimin verilmesini sağlamakla sorumludur. Bu eğitim öğrencinin içinde bulunduğu eğitim programı bitmeden verilir.
- d) Pratik değerlendirmeler, verilen pratik eğitime uygun olması zorunludur. Öğrencilerin, aletleri ve teçhizatı kullanmakta ve bakım kitapları ile çalışmakta yeterli olup olmadığı ölçülür.
- e) SHY-66 kategori veya alt kategori ile ilgili eğitim süreleri SHY-66 standartlarında olmak zorundadır.
- (2) SHGM, bir SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşu ve öğrencilerini, onaylı temel eğitim kursu müfredatında yer alan bir veya birden fazla konuda teorik bilgi ve/veya pratik eğitim vermekten veya almaktan zorunlu tutabilir.
- (3) Ancak, bu konuların daha önce öğrenciye başka bir kurumda SHY-66 standartlarında verildiğinin ve yukarıda belirtilen eğitim sürelerini orantılı olarak azaltılabileceğinin SHGM'ce yeterli görülmesi hallerinde muaf tutulur.

Onaylı hava aracı tip/bakım işlemleri eğitimi

MADDE 20 – (1) SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşu, SHY-66'da belirtilen standartlara uygun olduğunun tespit edilmesi durumunda, SHGM tarafından SHY-66 hava aracı tip ve bakım işlemleri eğitimlerini gerçekleştirmek üzere yetkilendirilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Onaylı Temel ve Tip Eğitim Sınavına İlişkin Uygulama Esasları

Sınav uygulama esasları

MADDE 21 – (1) SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşu, teorik bilgi sınavlarını SHGM'den onay alınan konularda yapmak zorundadır.

(2) Teorik bilgi sınavları çoktan seçmeli ve/veya yazılı sınav şeklinde olur. Bu sınavlar, bilgisayar ortamında ve/veya kağıt üzerinde yapılır.

(3) Teorik bilgi sınavı esnasında kopya çektiği tespit edilen veya sınav kağıtları ve izin verilen dokümanlar dışında sınavın konusu ile ilgili materyal bulundurduğu belirlenen öğrencinin sınavı iptal edilir ve olay tarihinden itibaren bir yıl içerisinde hiçbir sınava girmesine izin verilmez. Bu tür bir olayın gerçekleşmesi halinde, otuz gün içerisinde detayları ile birlikte kuruluş tarafından SHGM'ye rapor verilmek zorundadır.

(4) Sınav sorumluları tüm soruların güvenliğini sağlamak zorundadır.

(5) Teorik bilgi sınavı sırasında veya öncesinde sınava girmiş veya girecek olan öğrencilere, soruların cevaplarını verdiği tespit edilen sınav sorumlusu, derhal bu görevinden alınır ve o sınav geçersiz sayılır. Kuruluş, bu tür durumlarda otuz gün içerisinde SHGM'ye bilgi vermek zorundadır.

(6) SHGM tarafından yapılan değerlendirme sonucunda kuruluş durumu birlikte değerlendirilerek, söz konusu personelin yeniden göreve atanıp atanmayacağına kararlaşır.

Temel teorik bilgi sınavları

MADDE 22 – (1) Temel teorik bilgi sınavları, SHY-66'da tanımlanan her konu modülü veya alt konu modülü eğitiminin tamamlanması sonucuna göre yapılır.

(2) Temel teorik bilgi sınavları, öğrencilerin eğitim notları kullanılmasına izin verilmeden gerçekleştirilir.

(3) Temel teorik bilgi sınavları, tamamlanan eğitimin bir modülü veya alt modülü içerisindeki SHY-66 konularının örnek bir kesitini kapsamalıdır. Sınavda kullanılacak sorular, SHY-147 veya EASA Bölüm 147 kapsamında yetkili bakım eğitim kuruluşlarıca hazırlanan ve SHGM tarafından onaylanan soru bankasından seçilerek SHGM ve/veya sınav sorumluları tarafından belirlenir ve uygulamaya konulur.

(4) Bir SHY-66 kategorisi veya alt kategorisini tamamlamak için, gerekli olan bütün eğitim konu modül veya alt modülü temel eğitim teorik bilgi sınavları, söz konusu SHY-66 kategorisi veya alt kategorisi için, ilk eğitim konu modülü veya alt modülü temel sınavını geçtikten sonra beş yıl içinde tamamlanmalıdır. Herhangi bir eğitim modülü temel eğitimi sınavından başarısız olan kişi bu sınava bir aydan önce tekrar giremez. SHY-66'da belirlenen her kategori ve alt kategori için yazılı ve çoktan seçmeli soru sayısı bu soruları cevaplamak için verilecek süre ve geçme notu konusundaki standartlar SHGM tarafından belirlenir.

(5) Bir öğrenci belirli konularda daha önceden SHY-66'da belirlenen koşullara uygun olarak düzenlenmiş bir sınavda başarılı olduğu takdirde, SHGM bu öğrenciyi bu konulardan muaf tutabilir.

(6) SHGM, SHY-147 onaylı bakım eğitim kuruluşunun, bu kuruluşta onaylı bir bakım eğitimi kursuna katılmamış öğrencileri sınav yapmasını isteyebilir. SHGM aşağıda belirtilen durumlarda sınav yapılmasını talep edebilir:

- Öğrencinin daha önce onaylı bir eğitim kursuna hiç katılmamış olması,
- Öğrencinin başka bir SHY-147 onaylı kuruluş tarafından belgelenmesi koşuluyla mücbir sebeplerden ötürü sınavları tamamlayamaması,
- Öğrencinin SHGM tarafından tanınmayan bir ülkede teknik personel niteliklerini kazanmış olmasıdır.

Temel pratik değerlendirmeler

MADDE 23 – (1) Temel pratik değerlendirmeler, tayin edilmiş bir uygulama değerlendiricisi tarafından temel bakım eğitimi kursu boyunca her atölye/bakım tesisi ziyaret periyodu tamamlandığında veya her altı ayda bir yapılmalıdır. SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşu, pratik eğitiminin tamamının veya bir bölümünün yapılması için

başka bir onaylı bakım eğitimi kuruluşu ile sözleşme yaparsa ve pratik eğitim değerlendirmelerini yapacak olan personeli bu kuruluştan seçerse, bu değerlendirilmenin yapılıp yapılmadığını tespit eder ve yapılmasını sağlar.

(2) Öğrenci bu Yönetmeliğin 19 uncu maddesinin birinci fıkrasının (d) bendinde belirtilen kriterlere uygun bir başarı göstermek zorundadır. Öğrenci için geçer not değerlendirici tarafından bu kritere uygun olduğu tespit edilmesi durumunda verilir. Öğrencinin ilgili aletleri/teçhizatları/test cihazlarını imalatçıların belirlediği şekilde kullanabilme, hava aracı komponent bakım kitaplarını kullanabilme, gerekli muayene ve testleri, anızaları gözden kaçırmadan gerçekleştirme, komponentlerin yerlerini tanıma ve bunların montaj/demontaj ve ayarlama işlemlerini doğru bir şekilde yapabilme kapasitesini göstermesi gerekir. Öğrenci bu alıştırmaları sadece kabiliyetini göstermesine yetecek oranda yapmak zorundadır. Aynı zamanda çalışma ortamının temiz tutulmasını sağlama, kendisi ve ürün için emniyet tedbirlerini dikkate alma gerekliliklerini anladığını gösterebilmelidir. Ayrıca, uçuş emniyeti ve hava aracının uçuşa elverişliliği açısından sorumlu bir tavır sergilemesi gerekir.

Hava aracı tip sınavları

MADDE 24 – (1) Hava aracı tip eğitimi vermek üzere onaylanmış bir SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşu, SHGM'nin gözetimi altında, SHY-66'da belirtilen hava aracı tip sınavlarını veya hava aracı iş değerlendirmelerini gerçekleştirebilir. SHY-145'e uygun olarak onaylanmış bakım kuruluşu, SHY-66 Kategori A hava aracı iş eğitimini verebilir ve belirtilen değerlendirmeleri yapabilir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Gözetim, Denetim, Sorumluluklar ve İdari Yaptırımlar

Gözetim ve denetim

MADDE 25 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerine uyulmasına yönelik denetim her bir kuruluş için bir yıl içerisinde en az bir kere periyodik olarak yapılır. Bu denetlemelerde BEKAD'da geçmesi gereken tüm kayıtlar dikkate alınır.

(2) Periyodik olarak yapılan denetlemelerin dışında SHGM her zaman denetleme ve inceleme yapmaya yetkilidir.

Sorumluluklar

MADDE 26 – (1) Bu Yönetmelikte belirtilen esas ve sınırlamaların planlanmasından ve uygulanmasından eğitim kuruluşları ve yönetici personel ile kuruluşta görevli personel, Genel Müdürlüğe karşı sorumludur.

İdari yaptırımlar

MADDE 27 – (1) SHGM, 18 inci maddede belirtilen sebeplerden ötürü bakım eğitimi kuruluşuna verilen yetkinin feshine, askıya alınmasına, sınırlandırılmasına veya bakım eğitimi kuruluşu tarafından yapılan yenilenme başvurusunun reddine aşağıdaki hükümlere uygun olarak karar verir:

a) SHGM, bakım eğitimi kuruluşuna verilen yetkinin feshine, askıya alınmasına, sınırlandırılmasına veya bakım eğitimi kuruluşu tarafından yapılan yenilenme başvurusunun reddine karar verirse, bu hususu bakım kuruluşuna bildirir ve yirmisekiz günlük süre verir. Bu süre içinde bakım eğitimi kuruluşu eksikliklerin giderilmesi için bir iş planı hazırlayıp SHGM'ye sunar. SHGM bu planı onaylarsa, bakım eğitimi kuruluşu söz konusu iş planında belirtilen sürelerle göre taahhüt ettiği işlemleri yapar. İş planı SHGM tarafından onaylanmazsa, SHGM'nin bakım eğitimi kuruluşuna bildirdiği husus işleme konulur.

b) SHGM, yetkinin tümünü veya bir kısmının bakım kuruluşunu önceden uyardıktan sonra bu maddenin (a) bendinde anılan işlemler tamamlanmaya kadar askıya alabilir.

ALTINCI BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Mevcut personel hakkında uygulanacak yönetmelik

GEÇİCİ MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihte Bakım Eğitimi Kuruluşlarında görev yapan mevcut personel hakkında bu Yönetmeliğin ilgili hükümleri 31 Aralık 2006 tarihine kadar uygulanmaz.

Yürürlük

MADDE 28 – (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 29 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yürütür.

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
REPUBLIC OF TURKEY MINISTRY OF TRANSPORT
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION
JAA Tam Üyesi
A member of the JAA

EASA FORM 12 Sayfa 1 Page 1	SHY-147 İÇİN BAŞVURU FORMU İLK / YENİLEME / ONAY DEĞİŞİKLİĞİ <i>Application for PART-147 Initial / Change of Approval</i>
<p>Kuruluşun İsmi ve Adresi : <i>Registered name and address of applicant</i></p> <p>Ticari İsmi (Eğer Farklıysa) : <i>Trading name (if different)</i></p> <p>Onay Adresi : <i>Address(es) requiring approval</i></p> <p>Tel No:..... Fax No:..... E-mail:.....</p>	
<p>İlgili SHY-147 onay kapsamı İlk * / Yenileme * / Değişiklik* Başvuru <i>Scope of Part-147 Approval relevant to this initial*/change* application</i> (Kullanılacak eğitim kursu düzenleyicileri için diğer kısma bakınız):</p> <p>Temel Eğitim: <i>Basic training</i></p> <p>Tip Eğitimi: <i>Type training</i></p> <p>Kuruluş, sahip olduğu yetkiyi SHY-21 * / SHY-145 * / SHY-6A * kuralları altında yürütebiliyor mu? <i>Does the organisation hold approval under Part 21* /Part-145* /Part-M*?</i></p> <p>*Eğer yapılamıyor ise işaretleyiniz. <i>If not, specify.</i></p>	
<p>Sorumlu Müdürün Adı ve Durumu : <i>Position and name of the (proposed*) Accountable Manager</i></p> <p>Sorumlu Müdürün İmzası: <i>Signature of the (proposed*) Accountable Manager</i></p> <p>Başvuru Tarihi: <i>Date of application</i></p> <p>Bu formu SHGM'ye gönderiniz. <i>Please send this form to Turkish DGCA.</i></p>	Bu kısım resmi kullanım içindir. <i>Competent authority use only</i>

EASA FORM 12 Sayfa 2 Page 2		SHY-147 İÇİN BAŞVURU FORMU İLK / YENİLEME / ONAY DEĞİŞİKLİĞİ Application for PART-147 Initial / Change of Approval	
MUHETEMEL EĞİTİM SINIFLANDIRMALARI: APPROVAL BEING APPLIED FOR			
SINIF CLASS	KATAGORİ CATEGORY		SINIRLAMALAR LIMITATIONS
TEMEL BASIC	TEKNİSYEN-MEKANİK Technician – Mechanical (B1)	TB1.1 TB1.2 TB1.3 TB1.4 TB1.5	TÜRBİNLİ UÇAK PİSTONLU UÇAK TÜRBİNLİ HELİKOPTER PİSTONLU HELİKOPTER YEDEK
	TEKNİSYEN-AVİYONİK Technician – Avionic (B2)	TB2	AVİYONİKLER
	MEKANİK Mechanic (A)	TA1.1 TA1.2 TA1.3 TA1.4 TA1.5	TÜRBİNLİ UÇAK PİSTONLU UÇAK TÜRBİNLİ HELİKOPTER PİSTONLU HELİKOPTER YEDEK
TİP TYPE	TEKNİSYEN-MEKANİK Technician – Mechanical (B1)	T1	UÇAK TİPİ
	TEKNİSYEN-AVİYONİK Technician – Avionic (B2)	T2	UÇAK TİPİ
	MEKANİK Mechanic (A)	T3	UÇAK TİPİ
	ANA BAKIM MÜHENDİSİ /TEKNİSYEN Base Engineer/Technician	T4	UÇAK TİPİ
<p>TEMEL EĞİTİM İÇİN DÜZENLEYİCİLER TB1.1'DEN TA1.5'E BAŞVURUYA UYGUN OLARAK. REGULATORS OF BASIC TRAINING ARE APPROPRIATE FOR THE APPLICATION TB1.1 TO TA1.5.</p> <p>TİP EĞİTİMİ İÇİN DÜZENLEYİCİLER T1'DEN T4'E HAVA ARACI TİP(LERİ) AYRICA BAŞVURUYA UYGUN OLARAK. REGULATORS OF THE TYPE RATING TRAINING ARE APPROPRIATE FOR THE APPLICATION T1 TO T4.</p>			

HAVA ARACI BAKIM EĞİTİMİ KURULUŞU YETKİ BELGESİ

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
 REPUBLIC OF TURKEY MINISTRY OF TRANSPORT
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
 DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION
JAA Tam Üyesi
 A member of the JAA

YETKİ BELGESİ
 APPROVAL CERTIFICATE

REFERANS: TR-

Halen yürürlükte bulunan milli mevzuata uygun olarak ve aşağıdaki koşullar dahilinde, SHGM onaylar.
 Pursuant to the National Regulations for the time being in force and subject to the conditions specified below, the Turkish DGCA hereby certifies.

KURULUŞUN İSMİ
 NAME OF APPLICANT

KURULUŞUN ADRESİ
 ADDRESS OF APPLICANT

Ek'te yer alan onay planında listelenen eğitim ve sınavları, gerçekleştirmek ve öğrencilere sertifikalarını düzenlemek üzere, onaylanmış bir SHY-147 bakım eğitimi kuruluşu olarak yetkilendirir.
 As a JAR-147 approved maintenance training organisation approved to provide training and conduct examinations listed in the attached approval schedule and issue related certificates of recognition to students.

Koşullar(Conditions):

1. Bu yetki SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşu açıklamalar dokümanının kapsamı kısmında belirtilenlerle sınırlıdır, ve
 This approval is limited to that specified in the scope of approval section of the PART-147 approved maintenance training organisation exposition, and
2. Bu yetki SHY-147 onaylı bakım eğitimi kuruluşu açıklamalar dokümanlarında belirtilen prosedürlere uyulmasını gerekli kılar, ve
 This approval requires compliance with the procedures specified in the PART-147 approved maintenance training organisation exposition, and
3. Yukarıdaki koşullara uyulması şartıyla bu yetki, onayın ertelenmesi, değişiklik yapılması, askıya alınması veya iptal edilmesi gerçekleşmediği sürece aşağıda belirtilen geçerlilik tarihine kadar geçerlidir.
 Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid until any specified date of expiry unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Veriliş Tarihi :.....
 Date of issue

İmza :.....
 Signature

Geçerlilik Tarihi :.....
 Date of expiry

SHGM Adına
 For the Turkish DGCA

EĞİTİM / SINAV ONAY PROGRAMI <i>APPROVAL OF TRAINING/EXAM</i>			
Kuruluşun İsmi :..... <i>Name of Applicant</i>			
Onay Referansı :..... <i>Reference</i>			
SINIF <i>CLASS</i>	KATEGORİ <i>CATEGORY</i>		SINIRLAMALAR <i>LIMITATIONS</i>
TEMEL <i>BASIC</i>	TEKNİSYEN-MEKANİK <i>Technician – Mechanical (B1)</i>	TB1.1 TB1.2 TB1.3 TB1.4 TB1.5	TÜRBİNLİ UÇAK PİSTONLU UÇAK TÜRBİNLİ HELİKOPTER PİSTONLU HELİKOPTER YEDEK
	TEKNİSYEN-AVİYONİK <i>Technician – Avionic (B2)</i>	TB2	AVİYONİKLER
	MEKANİK <i>Mechanic (A)</i>	TA1.1 TA1.2 TA1.3 TA1.4 TA1.5	TÜRBİNLİ UÇAK PİSTONLU UÇAK TÜRBİNLİ HELİKOPTER PİSTONLU HELİKOPTER YEDEK
TİP <i>TYPE</i>	TEKNİSYEN-MEKANİK <i>Technician – Mechanical (B1)</i>	T1	UÇAK TİPİ
	TEKNİSYEN-AVİYONİK <i>Technician – Avionic (B2)</i>	T2	UÇAK TİPİ
	MEKANİK <i>Mechanic (A)</i>	T3	UÇAK TİPİ
	ANA BAKIM MÜHENDİSİ / TEKNİSYEN <i>Base Engineer/Technician</i>	T4	UÇAK TİPİ
Bu eğitim/sınav onay programı SHY-147 onaylı Bakım Eğitimi Kuruluşu Açıklamalar Dokümanına uygun bir çalışma olduğu zaman geçerlidir. <i>This programme requires compliance with the procedures specified in the PART-147 approved maintenance training organisation exposition.</i>			
Eğitim Kuruluşu Açıklamalar Dokümanı :..... <i>Maintenance Training Organization Exposition</i>			
Veriliş Tarihi :..... <i>Date of issue</i>			
İmza :..... <i>Signature</i>			
<i>SHGM Adına</i> <i>For the Turkish DGCA</i>			

SHY-147 BAKIM EĞİTİMİ KURULUŞU AÇIKLAMALAR DOKÜMANI FORMATI**1. BÖLÜM - YÖNETİM**

- 1.1 Sorumlu müdürün taahhüdü
- 1.2 Yönetim personeli
- 1.3 Yönetim personelinin görevleri ve sorumlulukları
- 1.4 Yönetim personeli kuruluş çizelgesi
- 1.5 Eğitmen ve sınav görevlilerinin listesi (Ayrı bir doküman referans olabilir)
- 1.6 Onaylanmış adreslerin listesi
- 1.7 1.6'daki adreslere göre tesislerin genel açıklamaları
- 1.8 SHGM tarafından onaylanmış belirli kursların listesi
- 1.9 Kuruluştaki değişikliklerin bildirilmesi hakkındaki prosedür
- 1.10 Açıklama ve birleşik kullanım kılavuzlarına ait değişiklik prosedürleri

2. BÖLÜM - EĞİTİM VE SINAV PROSEDÜRLERİ

- 2.1 Kursların organizasyonu
- 2.2 Kurs materyallerinin hazırlanması
- 2.3 Sınıfların ve gereçlerin hazırlanması
- 2.4 Atölye/bakım tesisleri ve gereçlerinin hazırlanması
- 2.5 Temel bilgi ve pratik eğitimin yönetimi.
- 2.6 Eğitim kayıtlarının tutulması
- 2.7 Eğitim kayıtlarının arşivlenmesi
- 2.8 1.6' da listelenmeyen tesislerde verilen eğitimlerin yönetimi
- 2.9 Sınavların organizasyonu
- 2.10 Sınav materyallerinin hazırlanması ve güvenliği
- 2.11 Sınav salonlarının hazırlanması
- 2.12 Sınavların yönetimi
- 2.13 Temel pratik değerlendirmenin yönetimi
- 2.14 Sınav kayıtları ve not verme
- 2.15 Sınav kayıtlarının arşivlenmesi
- 2.16 1.6' da listelenmeyen tesislerde yapılan sınavlar
- 2.17 Temel eğitim kurs sertifikalarının düzenlenmesi kontrolü ve basılması

3. BÖLÜM - EĞİTİM SİSTEMİNİN KALİTE PROSEDÜRLERİ

- 3.1 Eğitimin denetlenmesi
- 3.2 Sınavların denetlenmesi
- 3.3 Sınav sonuçlarının analizi
- 3.4 Düzeltme faaliyetinin denetimi ve analizi
- 3.5 Sorumlu müdürün yıllık denetimi
- 3.6 Eğitmenlerin niteliği
- 3.7 Sınav Sorumlularının niteliği
- 3.8 Nitelenmiş eğitmenlerin ve sınav sorumlularının kayıtlarının tutulması

4. BÖLÜM - EKLER

- 4.1 Kullanılan formların ve dokümanların örnekleri
- 4.2 Her eğitim kursunun müfredatı
- 4.3 Çapraz referans indeksi – uygulanıyor ise

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

- AKMUT, Özdemir, AKTAŞ, Ramazan, AYKAÇ, Burhan, DOĞANAY, M. Mete, DURUKAN, Tülin, MÜFTÜOĞLU, M. Taner, YÜKSEL, Öznur, **Girişimciler İçin İşletme Yönetimi**, Gazi Kitabevi, Birinci Baskı, Ankara, 2003.
- AKYÜZ, Ömer Faruk, **Değişim Rüzgarında Stratejik İnsan Kaynakları Planlaması**, Sistem Yayıncılık, Birinci Baskı, İstanbul, 2001.
- ALDEMİR, Ceyhan, ATAOL, Alpay, BUDAK, Gönül, **İnsan Kaynakları Yönetimi**, Barış Yayınları, Dördüncü Baskı, İzmir, 2001.
- ALKAN, Cevat, DOĞAN, Hıfzı, SEZGİN, İlhan, **Mesleki ve Teknik Eğitimin Esasları**, Gazi Büro Kitabevi, Üçüncü Baskı, Ankara, 1996.
- AŞKUN, İnal Cem, TOKAT, Bülent, **İşletmelerde Yönetim ve Örgüt**, Eğitsel Yayın, Birinci Baskı, İstanbul, 2003.
- AYKAÇ, Burhan, **İnsan Kaynakları Yönetimi ve İnsan Kaynaklarının Stratejik Planlaması**, Nobel Yayınları, Birinci Baskı, Ankara, 1999.
- BARUTÇUGİL, İsmet, **Stratejik İnsan Kaynakları Yönetimi**, Kariyer Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul, 2004.
- BAYRAKTAROĞLU, Serkan, **İnsan Kaynakları Yönetimi**, İkinci Baskı, Sakarya Yayıncılık, İstanbul, 2006.
- BİLGİN, Leman, TAŞÇI, Deniz, KAĞNICIOĞLU, Deniz, BENLİGİRAY, Serap, TONUS, H. Zümrüt, **İnsan Kaynakları Yönetimi**, Anadolu Üniversitesi Yayınları No: 1561, Birinci Baskı, Eskişehir, 2004.
- CANMAN, Doğan, **İnsan kaynakları Yönetimi**, Yargı Yayınevi, Ankara, 2000.
- DEMİR, Nazmiye, BİRBİL, Dilek, ATALAY, Nevda, YILDIRIM, Şevket, **İnsan Kaynakları Yönetimi ve Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler**, Milli Produktivite Merkezi (MPM) Yayınları No:635, İkinci Baskı, Ankara, 2000.
- Devlet Planlama Teşkilatı [DPT], Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, Ankara, 2001.
- ERDUT, Tijen, **İnsan Kaynakları Yönetimi ve Endüstri İlişkilerinde Değişim**, TÜHİS Yayınları No:40, İzmir, 2002.

- EREN, Erol, **Stratejik Yönetim ve İşletme Politikası**, Beta Yayınları, Altıncı Baskı, İstanbul, 2002.
- ESEN, H. Öner, **İşletme Yönetiminde Sistem Yaklaşımı**, Alfa Basım Yayın Dağıtım, Üçüncü Baskı, İstanbul, 1998.
- FINDIKÇI, İlhami, **İnsan Kaynakları Yönetimi**, Alfa Yayınları, İkinci Basım, İstanbul, 2000.
- HESSBURG, Jack, **Air Carrier MRO Handbook**, McGraw-Hill, USA, 2000.
- KARAN, Suat, **Hava Hukuku-1 Uluslararası Antlaşmalar**, Anadolu Üniversitesi sivil Havacılık Yüksekokulu Yayını, Eskişehir.
- KAYNAK, Tuğray, ADAL, Zeki, ATAAY, İsmail, UYARGİL, Cavide, SADULLAH, Ömer, ACAR, Ahmet, Cevdet, ÖZÇELİK, Oya, DÜNDAR, Gönen, **İnsan Kaynakları Yönetimi**, Dönence Yayıncılık, İkinci Baskı, İstanbul, 2000.
- NEO, Raymond A., **İnsan Kaynaklarının Eğitim ve Gelişimi**, Birinci Baskı, Çev. Canan Çetin, Beta Yayınları, İstanbul, 1999.
- ÖZALP, İnan, KOPARAL, Celil, BERBEROĞLU, Güneş, **Yönetim ve Organizasyon**, Anadolu Üniversitesi Yayınları No: 951, Üçüncü Baskı, Eskişehir, 2000.
- SABUNCUOĞLU, Zeyyat, **İnsan Kaynakları Yönetimi**, Ezgi Kitapevi Yayınları, Bursa, 2000.
- , Zeyyat, **İnsan Kaynakları Yönetimi**, Alfa Aktüel Basın Yayın, Bursa, 2005.
- SADULLAH, Ömer, KAYNAK, Tuğray, **İnsan Kaynakları Yönetimi**, Dönence Yayınları, İkinci Baskı, İstanbul, 2000.
- ŞİMŞEK, M. Şerif, ÖGE, Serdar, **İnsan Kaynakları Yönetimi**, Yelken Basım-Yayın Dağıtım, Birinci Baskı, Konya, 2004.
- ŞİMŞEK, M. Şerif, **Yönetim ve Organizasyon**, Günay Ofset, Sekizinci Baskı, Konya, 2005.
- TAŞKIN, Erdoğan, **İşletme Yönetiminde Eğitim ve Geliştirme**, Papatya Yayıncılık, Üçüncü Baskı, İstanbul, 2001.
- TORTOP, Nuri, AYKAÇ, Burhan, YAMAN, Hüseyin, ÖZER, M. Akif, **İnsan Kaynakları Yönetimi**, Nobel Yayın Dağıtım Yayın No: 898, Birinci Baskı, Ankara, 2006.
- Training Course Part-66/147 Implementing Rule Acceptable Means Of Compliance Guidance Material, GDS Europe BV, Nieuw Venneep, 2006.

ÜLGEN, Hayri, MİRZE, S. Kadri, **İşletmelerde Stratejik Yönetim**, Literatür Yayınları No:113, Birinci Baskı, İstanbul, 2004.

TEZLER

AÇIKEL, Gürkan, “Hava Aracı Bakım Kuruluşlarında JAR 145 ve ISO 9000/2000 Standartlarına Uygunluk İçin Öz Değerlendirme”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 2002.

BAKIOĞLU, Ayşen, “İşletmelerde Eğitim ve Geliştirme Sisteminin Dizaynı ve Metal Sanayi İşletmelerinde Yapılan Uygulamaların Araştırılması, Öneriler”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul, 1991.

BAŞBABAĞLU, Uğur, “Kamu ve Özel Sektör Kurum ve Kuruluşlarında İnsan Kaynaklarını Geliştirme Aracı Olarak Kullanılan Hizmetçi Eğitim Programlarının Verimliliğe Etkileri ve Bir Model Önerisi (Gaziantep Örneği)”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi SBE, Ankara, 1997.

BAŞKAN, Hande Burcu, “İnsan Kaynakları Yönetiminin İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Açısından Etkileri”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi SBE, İzmir, 2007.

BAYDİN, S.Zafer, “Uluslararası Sivil Havacılık Kuralları ve Türkiye’de Uçuş Eğitimi Organizasyonları”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 2000.

BAYSAL, Kadir, “Sivil Havacılık ve Havayolu İşletmelerindeki Gelişmelerin Türk Turizmine Etkileri (Dalaman Havalimanında Bir Uygulama)”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi SBE, Balıkesir, 2002.

COŞGUN, Cengiz, “İşletmelerde İşgören Eğitimi ve Türk Kamu ve Özel Ticaret Bankalarında Eğitim Faaliyetlerine İlişkin Bir Araştırma”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul, 1994.

ÇAĞLAYAN, Berna, “Eğitim Programlarının Değerlendirilmesi ve Uygulamadan Bir Örnek”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul, 2002.

ÇAKMAK, Zeki “İşletmelerde Personel Eğitimi ve Bir Uygulama”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü SBE, Gebze, 2001.

ÇEVİK, Ufuk, “Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü ve Sivil Havacılık Sektörüne Sağlanan Devlet Desteği”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 1996.

- DEMİR, Nurullah, “Türk Sivil Havayolu Ulaştırmasında Yeniden Yapılanma ve Bölgesel Havayollarının Turizme Etkisi”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul, 1997.
- DOĞAN, Uğurtan, “İşletmelerde Eğitim ve Geliştirme: Bir Holdinge Bağlı Sanayi İşletmelerindeki Uygulamalara Yönelik Bir Araştırma”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Çukurova Üniversitesi SBE, Adana, 2002.
- EKER, Erhan, “Avrupa Birliğine Katılım Sürecinde Ticari Hava Taşımacılığında Helikopter İşletmeciliği ve Bir Model Önerisi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul, 2005.
- ERGÜN, Nalân, “Takım Çalışmasında Liderin Rolü ve Türk Hava Yolları Uçak Bakım Ünitesinde Bir Uygulama”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 2001.
- EROL, Şengül, “Ankara Hazır Giyim İşletmelerindeki Personel Yetiştirme-Geliştirme Eğitimi Faaliyetlerinin İncelenmesi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi SBE, Ankara, 2002.
- GEDİK, Yakup, “Belediyelerde Personel Eğitiminin Etkinliği ve Bir Uygulama”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi SBE, Kütahya, 2003.
- GEREDE, Ender, “Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri THY AO’da Bir Uygulama”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 2002.
- KIRAN, Ahmet, “Havaaracı Bakım Kuruluşlarında Toplam Kalite Yönetiminin Uygulanması”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 2003.
- KOLAT, Selver, “Havayolu İşletmelerinde Tarife Planlama ve Türk Havayolu Taşımacılığı Sisteminde Tarife Planlama Faaliyetlerinin Karşılaştırılması”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 2007.
- KÖK, Bekir, “İnsan Kaynakları Yönetim İşlevlerinin Stratejik Planlaması ve TCDD İşletmesi’ne Yönelik Bir Model Önerisi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi SBE, Kütahya, 2006.
- MERCAN, Ekrem, “Havayolu ve Havacılık İşletmelerinde Uçak Bakım Organizasyonu”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 1999.
- ÖZ, Volkan, “Kara Havacılık Sınıfı Teknisyen Astsubay Temel Eğitiminin Değerlendirilmesi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2005.

- ÖZENEN, Cem Galip, “Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye İçin Öneriler”, DPT Uzmanlık Tezi, Ankara, 2003.
- SALDIRANER, Yıldırım, “Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 1991.
- SARILGAN, Ali Emre, “Havayolu İşletmelerinde Gelir Yönetimi ve Türk Hava Yolları A.O. Uygulaması”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 2001.
- SAYGIN, Barış, “Turkey’s Policy Towards International Civil Aviation”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bilkent Üniversitesi SBE, Ankara, 1999.
- ŞENKAYA, Serap, “Büyük ve Orta Ölçekli Perakende İşletmelerinde İnsan Kaynakları Eğitimi-TANSAŞ A.Ş. Uygulaması”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir, 2002.
- TAŞÇI, Hasan, “İşletmelerde Personel Eğitiminin Verimliliğe Etkisi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul, 1995.
- YAVUZ, Oya, “Employee Training & Development and Suggestable Practices Based On Research”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul, 2002.
- YILMAZ, A. Onur, “Havacılıkta Kalite ve JAR-145 Onaylı Bakım Organizasyonu”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi FBE, İstanbul, 1998.
- YLYASOV, Yağmyr, “Stratejik İnsan Kaynakları Yönetiminin Rekabet Üstünlüğü Sağlamadaki Rolü ve Bir Uygulama”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi SBE, İstanbul, 2006.
- YURTSEVEN, Fatih, “JAR-OPS1”, Yayınlanmamış Lisans Bitirme Tezi, Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu, Eskişehir, 2000.

MAKALELER

- BEDİR, Eyüp, “Yirmibirinci Yüzyılda İstihdamın Artan Önemi ve Eğitim-İstihdam İlişkisi”, **Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi**, Sayı: Özel Sayı, Sayfa: 53-64, Ankara, 2002.
- ÇALIK, Temel, SEZGİN, Ferudun, “Küreselleşme Bilgi Toplumu ve Eğitim”, **Gazi Üniversitesi Kastamonu Eğitim Dergisi**, Cilt: 13, No:1, Sayfa: 55-66, Kastamonu, 2005.

- ERCAN, Metin Kemal, “Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Türkiye, Sermaye Piyasası ve Bankacılık Sektöründeki Gelişmeler”, **Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi**, Sayı: Özel Sayı, Sayfa: 103-113, Ankara, 2002.
- ERGÜN, Muammer, “İlk ve Orta Öğretimdeki Okul Yöneticilerinin Yetiştirilmesi ve Geliştirilmesinde Yeni Bir Model”, **Kastamonu Eğitim Dergisi**, Cilt: 7, No:1, Sayfa: 139-148, Kastamonu, 1999.
- KÜÇÜK, Ferit, “İnsan Kaynakları Açısından Kurumsal İmaj”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt: 15, Sayı:2, Sayfa: 247-266, Elazığ, 2005.
- ÖNCER, Ayla Zehra, “Avrupa Birliğine Giriş Sürecinde Yaşanan Kriz ve Bir Kriz Yönetim Modeli”, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi**, Cilt: 4, Sayı:16, Sayfa: 233-240, İstanbul, 2001.
- ÖZ, Volkan, SÜMER, H. Canan, “Eğitim Değerlendirme Üzerine Bir Çalışma: Kara Havacılık Sınıfı Teknisyen Astsubay Temel Eğitiminin Değerlendirilmesi”, **Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Dergisi**, Cilt:5, Sayı:2, Sayfa: 24-52, Ankara, 2006.
- TÜRKMEN, Bekir, ERGÜN, Muammer, “Türkiye’de Eğitim Planlaması ve Sorunları”, **Gazi Üniversitesi Kastamonu Eğitim Dergisi**, Yıl:3, Sayı:4, Sayfa: 3-14, Kastamonu, 1997.
- UŞUN, Salih, CÖMERT, Dilsiruz, “Okul Öncesi Öğretmenlerin Hizmet İçi Eğitim Gereksinimlerinin Belirlenmesi”, **Gazi Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, Cilt:23, Sayı:2, Sayfa: 125-138, Ankara, 2003.
- UYSAL, Ceren, “Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerinin Tarihsel Süreci ve Son Gelişmeler”, **Akdeniz İİBF Dergisi**, Sayı: 1, Sayfa: 140-153, Antalya, 2001.

BİLDİRİLER

- KIRAN, Ahmet, KÜÇÜKÖNAL, Hatice, “Hava Aracı Bakım Kuruluşlarında Toplam Kalite Yönetimi Uygulamalarının Değerlendirilmesi”, Kayseri V. Havacılık Sempozyumu, Sayfa: 322-326, Kayseri, 2004.
- KÜÇÜKÖNAL, Hatice, KIRAN, Ahmet, “Türkiye’de Hava Aracı Bakımına Genel Bakış”, Kayseri V. Havacılık Sempozyumu, Sayfa: 319-321, Kayseri, 2004.
- ÖZEN, Mustafa, ERDEM, Serkan, “Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu Bakım Merkezi’nde Kalite Güvence Sisteminin Kurulması”, Uluslar Arası Katılımlı Kayseri IV. Havacılık Sempozyumu, Sayfa: 384-386, Kayseri, 2002.
- TORUM, Oya, “Havacılıkta Hizmet İçi Eğitim”, III. Ulusal Havacılık Sempozyumu, Sayfa: 124-129, Eskişehir, 1991.

KANUNLAR

Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-147), **Resmi Gazete**. 26154; 30 Nisan 2006

Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY 66-01), **Resmi Gazete**. 26524; 16 Mayıs 2007.

Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliği (SHY-66), **Resmi Gazete**. 25847; 16 Haziran 2005.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (5431 S.K), **Resmi Gazete**. 25997; 18 Kasım 2005.

İNTERNET KAYNAKLARI

AEA Resmi İnternet Sitesi, “About AEA”, AEA’s Role, http://www.aea.be/AEAWebsite/Presentation_Tier/Pr_AboutUs.aspx#Title0 (7 Ağustos 2007).

AEA Resmi İnternet Sitesi, “About AEA”, History of the AEA, http://www.aea.be/AEAWebsite/Presentation_Tier/Pr_AboutUs.aspx#Title3 (7 Ağustos 2007).

AKTAN, Coşkun Can, “Üniversitelerde İnsan Kaynaklarının Yönetimi”, <http://www.canaktan.org/egitim/universite-reform/insan-kaynak.htm> (25 Haziran 2007).

Atatürk Havalimanı Şube Müdürlüğü Resmi İnternet Sitesi, “Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)”, <http://ataturkhvml.iem.gov.tr/faydalibilgi/antlasma.htm> (6 Haziran 2006).

CNN TÜRK Resmi İnternet Sitesi, Özel Dosyalar, “Türkiye-AB Müzakereleri Başladı”, 4 Ekim 2005, http://www.cnnturk.com/OZEL_DOSYALAR/haber_detay.asp?pid=1145&haberid=129898 (8 Eylül 2007).

ÇİÇEK, Nazmiye, “Türk Hava Kurumu ve Gençliğin Havacılık Sporuna Yönelimi”, Gazi Üniversitesi Doğa Sporları Arama Kurtarma Merkezi, 21 Mayıs 2003, http://www.gudak.gazi.edu.tr/sempozyum/makale_ozetleri.htm (4 Eylül 2006).

Devlet Planlama Teşkilatı [DPT] Müsteşarlığı Resmi İnternet Sitesi, Özel İhtisas Komisyonları, “9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, <http://plan9.dpt.gov.tr/plan9.htm> (7 Eylül 2007).

DHMI Resmi İnternet Sitesi, “Eurocontrol Teşkilatının Kurulması”, <http://www.ans.dhmi.gov.tr/TR/ectr/ectesk.html> (11 Haziran 2006).

- Digimedya İnternet Sitesi, “Türkiye'nin havasından geçilmiyor”, 28 Ağustos 2006, <http://www.digimedya.com/Content/News/141941.aspx> (02 Eylül 2006).
- EASA Resmi İnternet Sitesi, “About EASA”, 10 Mart 2007, http://www.easa.eu.int/home/aboutus_en.html (5 Eylül 2007).
- EASA Resmi İnternet Sitesi, “Regulation Organisational Structure”, 03 Ağustos 2006, http://www.easa.eu.int/home/regul_en.html.(8 Ekim 2006).
- EASA Resmi İnternet Sitesi, About EASA, “Agency Structure”, 21 Kasım 2007, http://www.easa.eu.int/home/g_org_main.html (16 Aralık 2007).
- EASA Resmi İnternet Sitesi, About EASA, “Agency Structure”, 25 Temmuz 2006, http://www.easa.eu.int/home/org_en.html (8 Ekim 2006).
- EASA Resmi İnternet Sitesi, About EASA, Agency Structure, “Management Board”, 21 Kasım 2007, http://www.easa.eu.int/home/g_mng_brd_main.html (16 Aralık 2007).
- EASA Resmi İnternet Sitesi, Regulations, “Regulations Structure”, http://www.easa.eu.int/home/regul_en.html (17 Eylül 2007)
- EASA Resmi İnternet Sitesi, Regulations, Continuing Airworthiness - Implementing Rules, “Commission Regulation (EC) No 2042/2003”, 20 Kasım 2003, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2003/l_315/l_31520031128en00010165.pdf (27 Kasım 2007).
- EUROCONTROL Resmi İnternet Sitesi, “Our Organisation”, http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/org_ourorganisation.html (11 Haziran 2006).
- European Commission Resmi İnternet Sitesi, White Paper European Transport Policy For 2010: Time To Decide, “Maintaining Safety Standards”, 2001, http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc/lb_texte_complet_en.pdf (15 Ağustos 2006).
- FAA Resmi İnternet Sitesi, About FAA “Mission”, <http://www.faa.gov/about/mission/> (20 Eylül 2007).
- ICAO Resmi İnternet Sitesi, About ICAO, History of International Civil Aviation, “International Civil Aviation Conference”, http://www.icao.int/icao/en/chicago_conf/index.html (23 Eylül 2007).
- ICAO Resmi İnternet Sitesi, About ICAO, History of International Civil Aviation, “Foundation of the International Civil Aviation Organization (ICAO)”, http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/hist/history02.htm (23 Eylül 2007).

- JAA Resmi İnternet Sitesi, “JAA Committee Governing Bodies”, http://www.jaa.nl/governing/jaa_committee.html (15 Ağustos 2006).
- JAA Resmi İnternet Sitesi, “Pulications & NPAs”, http://www.jaa.nl/pulications/status_documents.html#operationstbl (20 Haziran 2006).
- JAA Resmi İnternet Sitesi, “Status of JAA Documents Publications & NPAs”, 1 Mart 2006, http://www.jaa.nl/publications/status_documents.html (15 Ağustos 2006).
- JAA Resmi İnternet Sitesi, “The European Joint Aviation Authorities”, 18 Temmuz 2006, <http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html> (15 Ağustos 2006).
- JAA Resmi İnternet Sitesi, About Joint Aviation Authorities, “Membership”, 09 Ağustos 2007, <http://www.jaa.nl/introduction/JAA%20ECAC%20Member%20States.pdf> (9 Eylül 2007).
- KORUL, Vildan, KÜÇÜKÖNAL, Hatice, “Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi”, **Ege Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi**, Ocak-Temmuz 2003, <http://155.223.1.158/edergi/akademikb/c3s12/4.pdf> (15 Ağustos 2006).
- Milliyet İnternet Sitesi, “Türk Havacılığında Yüz Güldüren Gelişmeler”, 28 Ağustos 2006, <http://www.milliyet.com.tr/2006/08/28/son/soneko17.asp> (28 Ağustos 2006).
- Netgazete İnternet Sitesi, “Makina Mühendisleri Odası: Uzay sanayi için, AR-GE’ye ihtiyaç var”, 12 Mayıs 2007, <http://www.netgazete.com/NewsDetail.aspx?nID=705058> (1 Eylül 2007).
- NVLT İnternet Sitesi, Inhoudsopgave, Luchtvaartwetten, “Approved Maintenance Training/Examinations (JAR-147)”, <http://www.nvlt.org/JAR/jar-147.pdf> (26 Kasım 2007).
- ÖĞÜT, Adem, AKGEMCİ, Tahir, DEMİRSEL, M. Tahir, “Stratejik İnsan Kaynakları Yönetimi Bağlamında Örgütlerde İnsan Kaynakları Motivasyonu Süreci”, http://www.sosyalbil.selcuk.edu.tr/sos_mak/makaleler.pdf (18 Haziran 2007).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, “2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu”, 14 Ekim 1983, <http://www.shgm.gov.tr/doc/2920shk.doc> (2 Eylül 2007).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, “Genel Havacılık İşletmeleri”, http://www.shgm.gov.tr/doc2/genel_hava_adres.xls (15 Ağustos 2006).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, “Hava Taksi İşletmeleri”, http://www.shgm.gov.tr/doc2/hava_taksi.xls (15 Ağustos 2006).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, “Havayolu İşletmeleri”, 10 Temmuz 2006 <http://www.shgm.gov.tr/doc/hyi.xls> (15 Ağustos 2006).

- SHGM Resmi İnternet Sitesi, “Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği (SHY-21)”, 15 Nisan 2006, <http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy21.doc> (2 Eylül 2006).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)”, 1 Haziran 2007, <http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy6a.doc> (29 Ağustos 2006).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, “Uçakla Zirai Mücadele İşletme Yönetmeliği (SHGM-T-47)”, 2 Mayıs 1979, <http://www.shgm.gov.tr/doc3/shgm47.doc> (29 Ekim 2007).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, “Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatı (SHT6A-50)”, 7 Haziran 2005 <http://www.shgm.gov.tr/doc3/sht6a50.doc> (1 Eylül 2007).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, “Ulusal Mevzuat”, <http://www.shgm.gov.tr/index2.html> (3 Eylül 2007).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, “Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı-ICAO”, <http://www.shgm.gov.tr/index2.html> (6 Haziran 2006).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, “Zirai Havacılık İşletmeleri”, http://www.shgm.gov.tr/doc2/zirai_list.xls (29 Ağustos 2006).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, Kurum Hakkında, “Organizasyon Şeması”, <http://www.shgm.gov.tr/shgmorg.htm> (12 Kasım 2007).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, Ulusal Mevzuat , “Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY 66-01)”, 16 Mayıs 2007, <http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy%2066-01.pdf> (11 Kasım 2007).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, Ulusal Mevzuat, “Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-147)”, 30 Nisan 2006, <http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy-147.pdf> (29 Ekim 2007).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, Ulusal Mevzuat, “Hava Aracı Onaylayıcı Personel Yönetmeliği (SHY-66)”, 16 Haziran 2005, <http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy66.doc> (29 Ekim 2007).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, Ulusal Mevzuat, “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (5431)”, 10 Kasım 2005, <http://www.shgm.gov.tr/doc/5431shk.doc> (2 Eylül 2007).
- SHGM Resmi İnternet Sitesi, Ulusal Mevzuat, “Ulaştırma Bakanlığı Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun (3348)”, 9 Nisan 1987, <http://www.shgm.gov.tr/doc/3348ubak.doc> (30 Ekim 2007).

- T.C. Adalet Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi, “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teknik Denetçilerin Görev, Yetki ve Sorumlulukları İle Çalışma Usul Ve Esasları Hakkında Yönetmelik”, <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/> (2 Eylül 2006).
- TBMM Resmi İnternet Sitesi, Türkiye - Avrupa Birliği Karma Parlamento Komisyonu (KPK), Türkiye-AB İlişkileri, “Türkiye - AB İlişkilerinde Önemli Tarihler Kronolojisi”,http://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/kpk/trabils.htm (8 Eylül 2007).
- TORUM, Oya, “Türkiye’de Havacılık Sektörüne İnsan Kaynağı Yetiştirmek için Sürdürülebilir Eğitim Modeli”, **UTED Dergisi**, Ağustos 2005, <http://www.uted.org/dergi/dergi.htm> (1 Eylül 2007).
- Türk Hava Kurumu Resmi İnternet Sitesi, Tarihçe, <http://www.thk.org.tr/2005/anasayfa.htm> (3 Eylül 2006).
- UTED İnternet Sitesi, Mevzuat, “Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Uçak Bakım Teknisyeni Lisans Talimatı (SHD-T 35)”, <http://www.uted.org/doc/SHD-T35%20.pdf> (9 Kasım 2007).

DİZİN

-A-

ABD, 30, 33, 60, 61, 62, 67, 69, 76, 90
 AEA, 66, 67, 186
 AIM, 61, 62, 63
 Air France, 66
 Airbus, 67
 Almanya, 65
 AIP, 61
 Alt kategori, 154
 AMC, 98, 99
 Ankara, 9, 86, 180, 181, 182, 183, 184, 185
 Ankara Antlaşması, 86
 Annex, 56, 57, 58, 65, 71, 72, 89, 90, 98, 100, 137, 140
 APC, 67
 Avrupa, 45, 49, 57, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 74, 75, 78, 79, 85, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 97, 98, 99, 101, 103, 104, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 152, 165, 183, 185, 190
 Avrupa Birliği, 49, 62, 63, 64, 65, 67, 79, 85, 86, 87, 89, 90, 91, 94, 101, 103, 135, 137, 141, 143, 183, 185, 190
 Avrupa Parlamentosu, 65, 78, 87, 137
 Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi, 57

-B-

Bakım eğitimi kuruluşu, 105, 106, 110, 113, 125, 129, 130, 133, 152, 167, 168, 169, 170
 Balkanlar, 93, 141
 BEKAD, 104, 105, 106, 107, 112, 121, 129, 130, 131, 133, 152, 156, 165, 166, 167, 169, 170, 172
 Belçika, 65
 Birleşmiş Milletler, 56
 Brezilya, 76
 Bürüksel, 65

-C-

CAA, 60
 CAC, 67
 Chicago, 87, 136

-Ç-

Çevre ve Orman Bakanlığı, 44
 Çin, 76

-D-

DHMI, 37, 51, 54, 187
 DLH, 51, 55
 DPT, 52, 53, 54, 55, 70, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 181, 184, 187

-E-

EASA, 53, 68, 70, 74, 75, 76, 77, 78, 87, 90, 97, 98, 99, 102, 104, 105, 110, 111, 112, 115, 116, 122, 125, 132, 137, 138, 140, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 165, 166, 167, 168, 171, 173, 174, 177, 179, 187
 ECAC, 64, 66, 67, 73, 87, 136
 Eğitim, 7, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 49, 62, 72, 78, 90, 101, 104, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 115, 119, 120, 121, 125, 126, 129, 130, 133, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 173, 178, 179, 181, 182, 183, 185, 186, 190
 Eğitim ve geliştirme, 14, 20
 Eurocontrol, 32, 65, 73, 87, 89, 90, 136, 138, 187
 FAA, 60, 61, 62, 69, 70, 74, 76, 90, 138, 188
 FAR, 61, 62, 63

-F-

Fransa, 64, 65

-G-

Geliştirme, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20,
22, 23, 26, 46, 181, 182, 183
Gümrük Birliği, 86

-H-

Hava aracı bakımı, 91, 92, 95, 138
Havacılık, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 39, 40,
41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50,
51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60,
61, 62, 63, 64, 67, 69, 70, 74, 76, 79,
80, 81, 82, 87, 88, 89, 91, 92, 94, 95,
97, 99, 101, 102, 103, 104, 114, 128,
130, 131, 136, 137, 138, 139, 140,
142, 145, 152, 153, 157, 158, 165,
167, 172, 181, 182, 183, 184, 185,
186, 187, 188, 189, 190, 191
Havacılık işletmeleri, 47
Havana, 59
Havayolu ulaştırması, 28
Hizmet içi eğitim, 25
Hizmet öncesi eğitim, 24
Hollanda, 65, 70

-I-

IATA, 59, 60
ICAO, 28, 43, 55, 56, 57, 58, 59, 64, 65,
71, 72, 76, 83, 87, 89, 90, 136, 137,
152, 158, 187, 188, 190
IEM, 98, 99

-İ-

İK, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12
İKY, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12
İngiltere, 65
İnsan kaynakları, 3, 5, 6, 9, 10, 12, 15,
180
İnsan kaynakları yönetimi, 10
İsrail, 76

-J-

JAA, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72,
73, 74, 82, 87, 90, 91, 92, 93, 96, 97,
98, 99, 101, 103, 105, 106, 111, 112,
129, 131, 133, 136, 137, 138, 139,
140, 141, 145, 152, 158, 159, 160,
165, 166, 167, 173, 176, 188
JAAB, 69, 70
JAAC, 69, 70
JAR, 69, 70, 71, 72, 78, 83, 87, 90, 91,
92, 93, 94, 96, 97, 98, 99, 100, 103,
104, 105, 106, 107, 108, 109, 110,
112, 113, 114, 115, 122, 130, 131,
132, 133, 134, 136, 138, 139, 140,
141, 145, 151, 152, 159, 160, 164,
176, 182, 184, 185, 189
JAR-147, 71, 90, 94, 97, 98, 99, 103,
104, 105, 106, 107, 108, 109, 110,
112, 115, 122, 130, 131, 132, 133,
138, 140, 141, 160, 164, 176, 189
JAR-66, 71, 90, 94, 97, 99, 100, 103,
104, 108, 109, 113, 114, 130, 134,
138, 140, 141, 152, 159
JIP, 70

-K-

Kanada, 56, 76, 90
Kariyer, 7, 14, 180
Kategori, 95, 96, 113, 115, 116, 128,
153, 154, 155, 156, 164, 167, 172
Kıbrıs, 68

-L-

Lüksemburg, 65, 86

-M-

Meteoroloji, 51, 55, 58, 63
Modül, 113, 116, 152, 163, 165
Montreal, 56, 59
MPM, 9, 180

-O-

Organizasyon, 54, 110, 181, 184, 190
Ortadoğu, 93, 141

-P-

Paris, 57
Performans değerlendirme, 11
Planlama, 7, 8, 9, 51, 67, 70, 88, 181,
183, 187
Pratik eğitim, 110, 121, 167, 170

-R-

Roma Antlaşması, 86
RPC, 67
Rusya, 76

-S-

Sabena, 66
SAFA, 75
SHGM, 36, 39, 41, 45, 51, 53, 54, 81,
83, 91, 101, 103, 104, 105, 106, 111,
112, 122, 123, 125, 128, 129, 130,
131, 132, 133, 134, 138, 145, 152,
153, 154, 155, 156, 157, 160, 164,
165, 166, 167, 168, 169, 170, 171,
172, 173, 176, 178, 179, 189, 190
SHY 66-01, 80, 96, 102, 103, 104, 115,
121, 122, 140, 186, 190
SHY-147, 81, 101, 104, 105, 106, 108,
109, 110, 111, 112, 113, 114, 119,
120, 121, 122, 123, 124, 125, 126,
127, 128, 129, 130, 131, 132, 133,

134, 140, 153, 155, 156, 160, 164,
165, 166, 167, 168, 169, 170, 171,
172, 173, 174, 176, 178, 179, 186, 190
SHY-66, 80, 83, 101, 102, 114, 115,
119, 120, 121, 122, 128, 129, 133,
140, 152, 153, 154, 155, 156, 157,
158, 159, 160, 162, 164, 165, 167,
168, 169, 170, 171, 172, 186, 190
Strasbourg, 64
Swissair, 66

-Ş-

Şikago Konvansiyonu, 30, 57, 59, 101,
103, 152, 165

-T-

TAC, 67
Temel eğitim, 120, 153, 168, 170, 179
THK, 37, 42
THY, 29, 30, 60, 67, 183
Tip eğitimi, 156

-U-

Ulaştırma Bakanlığı, 31, 32, 33, 40, 42,
51, 52, 53, 60, 79, 102, 104, 142, 152,
153, 158, 165, 190, 191

-Y-

Yönetim, 3, 76, 77, 82, 105, 106, 107,
109, 110, 111, 127, 130, 166, 169,
179, 180, 181, 182, 184, 185