

T. C.
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI

**HAVACILIK ALANINDA İNSAN KAYNAĞI YETİŞTİRME VE THY
AKADEMİNİN ULUSLARARASI EĞİTİM AKREDİTASYONLARI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MUHİTTİN HASAN UNCULAR

111141127

Danışman Öğretim Üyesi:

Prof. Dr. Şahin KARASAR

İSTANBUL, OCAK 2014

TEZ ONAY SAYFASI

..2014

T.C MALTEPE ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitü Müdürlüğü'ne

Muhittin Hasan UNCULAR'a ait Havacılık Alanında İnsan Kaynağı Yetiştirme ve THY Akademinin Uluslararası Eğitim Akreditasyonları adlı çalışma, jürimiz tarafından İşletme Anabilim Dalı'nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan:

Üye:

Üye:

ÖZET

HAVACILIK ALANINDA İNSAN KAYNAĞI YETİŞTİRME VE THY AKADEMİNİN ULUSLARARASI EĞİTİM AKREDİTASYONLARI

MUHİTTİN HASAN UNCULAR
Danışman: Prof. Dr. Şahin KARASAR

Günümüz havacılık sektörü baş döndürücü bir hızla gelişmekte dünyada artık sınırlar birbirine yaklaşmaktadır. Yüzlerce havayolu, binlerce uçak ve destinasyon havacılık sektörünün faaliyet kapsamının içinde yer almaktadır.

Büyüyen havacılık sektörünün en temel ihtiyaçlarının başında yer alan insan kaynağı yetiştirme doğudan batıya, kuzeyden güneye dünyanın her noktasında havacılık için giderek büyüyen bir ihtiyaç olmaya devam etmektedir.

Kalifiye insan kaynağı yetiştirebilme elbette etkin ve uluslararası arenada itibar gören yüksek kalite standartlarında eğitim politikalarıyla mümkün olabilmektedir.

İnsan Kaynağı yönetim politikalarında en temel prensiplerden biri olan “doğru zamanda, doğru kişi, doğru iş için ve doğru maliyetlerle” ilkesi etkin bir eğitim politikasıyla desteklenmediği sürece istenilen seviyelerde kalifiye insan kaynağına ulaşılamamış olacaktır.

Uluslararası havacılık camiasında eğitimlerde akreditasyonlar büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi de havacılık eğitimlerinde uluslararası akreditasyonlara ayrı bir önem vermektedir. Bu çalışma ile havacılık alanında insan kaynağı yetiştirilmesinin önemi ve Türk Hava Yolları özelinde havacılık eğitimlerinde uluslararası akreditasyonların yeri ele alınacaktır.

Havacılık alanında insan kaynağı yetiştirilmenin yerel/ lokal bir çaba değil, aksine küresel/global bir yatırım, planlama, içerik ve uygulamayı gerektiren bir çaba olduğu için THY Akademisinin uluslararası akreditasyonları bu kapsamda ve bu bağlamda ayrı bir önem taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Havacılık, İnsan Kaynağı, Eğitim, Akreditasyon, THY Akademi
2013, 98 sayfa.

ABSTRACT

TRAINING THE HUMAN RESOURCES IN AVIATION AND INTERNATIONAL ACCREDITATIONS OF THY ACADEMY

MUHİTTİN HASAN UNCULAR
Advisor: Prof. Dr. Şahin KARASAR

The contemporary aviation industry has been developing with an amazing speed and yet the borders have been getting closer to each other. Hundreds of airlines, thousands of aircraft and destinations are in the scope of the activities of aviation industry.

Training the human resources that is one of the basic needs of the growing aviation industry has been going on as a gradually growing need from east to west, from north to south in all the corners of the world .

Training the qualified human resources could of course be possible through the effective and reputable training policies in the international arena with high quality standards.

Unless it is not supported with the effective training policies, as one of the basic principles of the human resources “recruiting the right person at the right time for the right position with the right costs” in the human resources management policies, qualified human resources in the desired level could not be reached.

In the international aviation circle the accreditations in training has great importance. In this content Turkish Airlines Aviation Academy attaches great importance to international accreditations in aviation trainings.

With this study, the importance of training the human resources in aviation and in the sample of Turkish Airlines the place of international accreditations in the aviation trainings are considered. Since the efforts to train human resources in the aviation area is not a local effort but on the contrary it is an effort that requires a global investment, planning, content and implementation, the international accreditations of THY Academy within this context and content has another importance.

Keywords: Aviation, Human Resources, Training, Accreditations, THY Academy
2013, 98 pages.

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
TABLolar.....	vi
ŞEKİLLER.....	vii
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Problem.....	2
1.2. Amaç.....	3
1.3. Önem.....	3
1.4. Kuramsal Çerçeve	4
1.4.1. Araştırma Soruları/ Hipotezler	4
1.4.2. Kavram ve Terimler.....	5
1.5. Yöntem.....	5
1.6. Sınırlılıklar.....	6
1.7. Konu.....	7
2. HAVACILIK	
2.1. Havacılık Sektörü	9
2.2. Havacılık Eğitimleri.....	11
2.3. Havacılıkta Ulusal ve Uluslararası Otoriteler.....	14
2.3.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM).....	15

2.3.2. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA).....	17
2.3.3. Federal Havacılık Otoritesi (FAA)	23
2.3.4. Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (IATA).....	28
2.3.5. Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO).....	32
3. 1933'DEN BU YANA THY	
3.1. THY'nin Tarihsel Gelişimi.....	39
3.2. Mevcut Durum.....	42
3.3. THY Havacılık Akademisi.....	43
4. HAVACILIK EĞİTİMLERİNDE AKREDİTASYONLAR	56
4.1. Dünyada Havacılık Akreditasyonları.....	60
4.2. Türk Hava Yolları Havacılık Akademisinde Akreditasyonlar.....	68
5. SONUÇ:	78
6. KAYNAKÇA.....	95
7. ÖZGEÇMİŞ.....	98

TABLolar

Tablo 2.1. Dünya Geneline Hava Trafik Hacmi.....	11
Tablo 2.2. SHGM Yer Hizmetleri Eğitim Tablosu.....	13
Tablo 2.3. SHGM Organizasyon Şeması.....	17
Tablo 2.4. EASA Kural Koyucu Düzenlemeleri Şeması.....	20
Tablo 3.1. 2012 Senesi THY Akademi IATA Eğitimleri.....	48
Tablo 3.2. THY Akademi Teknik Eğitimler.....	51
Tablo 3.3. THY akademi Ticari ve Yer Hizmetleri Eğitimleri.....	52
Tablo 4.1. Dünya Geneline Hava Trafik Hacmi: 2005-2011.....	57
Tablo 4.2. Dünya Geneline Uçak Kazası Kayıtları: 2005-2011.....	57

ŞEKİLLER

Şekil 5.1. Airbus Ücretli Yolcu Trafiği Projeksiyonu.....	79
Şekil 5.2. Boeing Ücretli Yolcu Trafiği Projeksiyonu.....	79
Şekil 5.3. Bölge Bazlı Uçak Talebi ve Tutarı.....	80
Şekil 5.4. Hava Trafik Kontrolörü Yaş Profili.....	86
Şekil 5.5. Havacılık Yükseköğretim 2011 Yılı Kontenjanları.....	91
Şekil 5.6. Havacılık Yükseköğretim Programlarında 2011 Yılı Kontenjanları.....	93

1. GİRİŞ

1.1. Problem

Kurumlara yaşıyan canlı ve dinamik varlıklardır. Değişen dünyaya adaptasyon şekilleri ve hızları oranında, inavatif yaklaşımlara açık olup olmama durumlarına göre “kurum kalitelerini” ve “kurum sürdürülebilirliklerini” şekillendirmektedirler. Bir kurumun hiç tartışmasız en önemli unsurlarının başında insan gücü ve bu gücün sevk, idare, eğitim ve gelişimleri gelmektedir.

Günümüz dünyasında insan kaynakları açısından en önemli sorunların başında ise kalifiye insan kaynağının istenilen sektörlere çekilmesi ve kuşakların ve sektörlere dahil edildikten sonra orada kalmalarının sağlanması ve eğitim-gelişim süreçlerinin takibi önem arz etmektedir. Doğru kişiyi, doğru zamanda, doğru yerde, doğru şekilde ve doğru maliyetlerle istihdam edebilme sorunu paralelinde eğitim ve gelişim kritik bir rol oynamaktadır.

Wright Kardeşlerden sonra geçen onlarca yıl içinde havacılık sektöründe ciddi gelişmeler ve değişiklikler söz konusu olmuştur. Artık daha modern, konforlu, emniyetli ve hızlı uçaklarla havayolu trafiği ciddi bir ivme kazanmış ve dünya üzerinde en çok tercih edilen ulaşım şekillerinden biri olarak havayolu ulaşımı karşımıza çıkmaktadır.

“Sadece zengin kesin uçağa binebilir” gibi bir düşüncenin de artık ortadan kalkmasında rekabetçi havayolu sektörü ve hızla artan ve genişleyen hizmet yelpazesi önemli rol oynamaktadır.

Böylesine büyük ve önemli bir sektör içinde insan kaynakları ve eğitim departmanları birbirleriyle içi içe çalışmak zorundadır.

İstihdam sürecinin müteakibinde insan kaynağı kalitesinin artırılması ve belirli bir seviyenin üzerinde tutulması kuralları kan ile yazılmış olan bir sektörde en kritik hususların başında gelmektedir.

Hangi eğitimler, hangi seviye ve standartlarda nasıl verilecektir? sorularının cevabını teşkil edecek şekilde uluslararası genel ve geçer uygulamalar hüsnü kabul görmeli ve bu çerçevede gerekli çalışmalar yapılmalıdır.

Bu bağlamda, hizmet verdikleri sektörlerde markalaşmış olan ve kurumsallaşma süreçlerini tamamlayan kuruluşlar eğitime her geçen gün daha da önem vermekte ve yukarıda ifade edilen Hangi eğitimler, hangi seviye ve standartlarda nasıl verilecektir? sorularının cevabını kendilerine dert edinmektedirler. Bu eğitim standartları tüm dünyada önem taşıırken, Türkiye’de de bayrak taşıyıcı havayolu firması olan Türk Hava Yolları’nın Havacılık Akademisi, bu standartlara -yani başka bir deyişle- akreditasyonlara ayrı bir önem vermektedir. Uçtuğu 200’ü aşkın noktayla global bir dev haline gelen Türk Hava Yolları’nın Havacılık Akademisi’nde uluslararası akreditasyonlar ciddi önem taşımaktadır ve farklı otoritelerden alınmış olan akreditasyonlar da bunun bir göstergesidir. Havacılık alanında insan kaynağı yetiştirmenin yerel/ lokal bir çaba değil, aksine küresel/global bir yatırım, planlama, içerik ve uygulamayı gerektiren bir çaba olduğu için THY Akademisinin uluslararası akreditasyonları bu kapsamda ve bu bağlamda ayrı bir önem taşımaktadır.

1.2. Amaç

Bu çalışmanın amacı, kuralları kanla yazmış olan havacılık sektöründe, havacılık eğitimlerinde ve insan kaynağının geliştirilmesinde uluslararası akreditasyonların yerinin sorgulanması ve Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi örneği üzerinden açıklanmaya çalışılmasıdır.

1.3. Önem

Havacılık eğitimlerinin nasıl verilmesi gerektiği nitelik ve nicelik bakımından çokça tartışma konusu olmuştur. Havacılık eğitimleri veren firmaların anlayış ve yaklaşım farklılıklarına ilişkin de zaman zaman tartışmalar ve araştırılan konular arasındadır.

Ancak, özellikle son yıllarda dünya ölçeğinde havacılığın sektöründeki hızlı büyüme ve gelişme çok ciddi bir değişime neden olmuş ve milyonlarca insanın seyahat ettiği bir sektörde eğitim standartlarının, akreditasyonun öneminin göz ardı edilmesi söz konusu olmuştur. Bu da sektörel risk faktörlerinin daha da artmasına yıllarca sebep olmuştur.

Dünya yazınında son yıllarda daha da artan önemde yer tutan uluslararası havacılık akreditasyonları Türkiye’de nadir çalışılan konulardan biridir. Bu çalışma ile Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi üzerinden uluslararası akreditasyonların yeri ve tüm bu akreditasyonların hayata geçmesinde nasıl bir süreç izlendiği araştırılarak bunu kavramsal ve akademik düzeyde kapsamlı bir biçimde ele alacak ilk çalışma olması açısından önem arz etmektedir.

1.4. Kuramsal Çerçeve

Çalışmanın kuramsal çerçevesini havacılık akreditasyonlarının havacılıktaki yeri ve önemi oluşturacaktır. Akreditasyon anlayışının ortaya çıktığı ilk günden bugüne kadar gelen süreçte aldığı şekil ve işlevi ortaya konacak ve çalışmanın temel çerçevesi bu şekilde çizilecektir.

Uluslararası havacılık akreditasyonlarının kalifiye insan kaynağı yetiştirmede etkinliği sorgulanacak ve olası sorular cevaplandırılacaktır.

1.4.1. Araştırma Soruları/Hipotezler

Çalışma boyunca dikkate alınacak ve çalışma sonunda doğrulanmaya çalışılacak olan sorular ve hipotezler şu şekildedir:

- Günümüzde kavramsal çerçevesi çizilmiş olan akreditasyon olgusunun geçirdiği süreçler nelerdir?
- Akredite edilmiş bir eğitim programının önemi nedir?
- Akreditasyonlar havacılık sektörünün günümüz dünyasında yaşamış olduğu büyüme ve gelişme sürecinin bir sonucu doğan ihtiyaçtır.
- Havacılık kurum ve kuruluşları yaşanan tarihsel değişimler sonrasında bünyelerinde bulunan bireylerin niceliklerinden çok niteliklerine önem vermeye başlanmışlardır.
- Havacılık kurum ve kuruluşları için günümüz koşullarında emniyet ve güvenlik kavramların öneminin altını en iyi çizebilecek unsurların başında akredite edilmiş yüksek seviyeli havacılık eğitimleri gelmektedir.
- Günümüzde dünyada havacılık akreditasyonlarında söz sahibi kuruluşlar hangileridir?
- Uluslararası akreditasyonların insan kaynağı gelişiminde etki ve katkıları nelerdir?
- Türkiye’de havacılık akreditasyonlarının yeri nedir?
- Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi’nde uluslararası akreditasyonların yeri nedir?

- Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi uluslararası akreditasyonlar neticesinde ne gibi çıktılara ulaşmayı hedeflemektedir? Hedeflediği çıktılar gerçekleşmeye başlamış mıdır?

1.4.2. Kavram ve Terimler

Çalışmanın kuramsal ve örnekleme bölümünde kullanılacak olan kavramlar “havacılık sektörü”, “havacılıkta uluslararası akreditasyonlar” ve “kalifiye insan kaynağı” olacaktır. Bu kavramların havacılık sektöründeki gelişim ve değişim sürecindeki ve günümüzdeki yeri incelenerek çalışmanın temel çerçevesini oluşturacaktır.

Bu kavramların çalışmaya dahil edilmesinde Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi örneğinde yer alan uluslararası akreditasyonların etkisi vardır. Çalışma havacılıkta akredite programlara ilişkin detaylandırılmaları ve böylece yazında var olan bir boşluğu kapatmayı amaçladığından kapsam dahilinde alınan kavramlar, örneklemin anlaşılmasını kolaylaştırmaya yönelik olarak seçilmiştir.

1.5. Yöntem

Ulaşmak istediği amaç bakımından sosyal bilimlerde sıkça kullanılan tarama yöntemi ile gerçekleştirilecek olan çalışmada, araştırma kapsamında uluslararası havacılık eğitimlerinin ele alınması, günümüzdeki akreditasyon programlarının Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi’ndeki yeri ele alınacaktır.

Uluslararası akredite havacılık programlarının dünyadaki örnekleri ve yeri incelenecek, Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi’nin daha çok hangi programların uygulanmasına gittiği açığa çıkarılacaktır.

Çalışmanın kavramsal çerçevesinde uygulanacak olan tarama yöntemi Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi örneğinde uluslararası akreditasyon programlarının incelenmesinin altyapısını oluşturacaktır.

Analiz edilecek olan Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi uluslararası akreditasyon programlarının insan kaynağı yetiştirme projeksiyonunda yer teşkil etmesi beklenmektedir.

1.6. Sınırlılıklar

Araştırma, Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi'nde uluslararası akredite havacılık programlarının kalifiye insan kaynağı yetiştirme uygulamalarında girdilerini ve çıktılarını tespit etmeyi amaçladığı için bazı sınırlılıklar içermektedir. Bu sınırlılıkları şu şekilde ifade etmek mümkündür:

- Çalışma, uluslararası havacılık akreditasyon programlarının belli başlı önemli bazıları ile sınırlı tutulacaktır.
- Çalışma, uluslararası akreditasyon programlarının tarihsel sürecini ve şekillenmesini kapsarken, kurum ve kuruluşların akreditasyon yetkisini alma süreçlerini kapsam dışı bırakmıştır.
- Dünyada çok farklı alanlarda “eğitim akreditasyonları”na yönelik yetkilendirme organları bulunmakta iken, bu çalışmada uluslararası havacılık akreditasyon programlarına ilişkin yetkilendirme organlarından birkaçı vurgulanacaktır.
- Türkiye’de birçok havacılık firması olmasına rağmen, her birini inceliyor olmak çok daha kapsamlı bir çalışma gerektirdiğinden, bu çalışma hizmet verdiği sektörde başat durumda olan Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi örneği ile sınırlı tutulmuştur.

1.7. Konu

Günümüzde havacılık kurum ve kuruluşları her iş grubuna yönelik çalışanları için belirli bir eğitim programı uygulamak ve insan gücü kalitesini belirli bir seviyenin üzerinde tutabilmek için çaba harcamak zorundadır.

Fakat havacılık denilen sektörün nasıl bir sektör olduğu, havacılık eğitimlerinden kastedilenin ne olduğu, ulusal ve uluslararası havacılık otoritelerine ilişkin bilgilere de vakıf olunması gerekliliğinden hareketle, çalışmanın giriş bölümünden sonra yer alan kısımlarda yukarıda ifade edilen konulara değinilecektir.

Çalışmanın ilerleyen bölümünde, örneklem olarak faydalanılacak olan Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi'nin içinde bulunduğu ana çatı olan Türk Hava Yolları'nın tarihsel gelişimi, mevcut durumu ve Havacılık Akademisi incelenecektir.

Araştırma bölümüne zemin hazırlayacak olan havacılıkta akreditasyonlara yaklaşımın detaylandırılması çalışmanın devam eden bölümünde amaçlanmıştır. Büyük ölçekli ve kurumsal yapılanmalarını tamamlayan havacılık kurum ve kuruluşları için daha ileriye ve daha iyiyi hedefleme adına kalite standartları yüksek insan kaynağı ve bu ideale ulaşma yolunda eğitim ayrı bir önem teşkil etmektedir.

Bu yüzden bu bölümde dünyada havacılık eğitimlerinde akreditasyonlar ve çalışmanın araştırma bölümüne örnek teşkil edecek olan Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi'ndeki durum ele alınacaktır.

Çalışmanın bir sonraki bölümünde varılması beklenen sonuç havacılık sektöründe uluslararası akreditasyonlar ile kalifiye insan kaynağı yetiştirilmesi arasındaki bağlantının değerlendirilmesi olacaktır.

Havacılık alanında insan kaynağı yetiştirmenin yerel/ lokal bir çaba değil, aksine küresel/global bir yatırım, planlama, içerik ve uygulamayı gerektiren bir çaba olduğu için THY Akademinin uluslararası akreditasyonları bu kapsamda ve bu bağlamda ayrı bir önem taşımaktadır.

2. HAVACILIK

9. yüzyılda Cordoba kulesinden uçmayı deneyen Armen Firman'dan 17. yüzyılda kendi geliştirdiği takma kanatlarla Galata kulesinden uçan Hezârfen Ahmed Çelebi'ye, 20. Yüzyılın başında Wright kardeşlerin kendi geliştirdikleri uçaktan günümüzde Airbus 380 ve Boeing Dreamliner 787 uçaklarına değin havacılık tarihinde ciddi gelişmeler ve değişiklikler söz konusu olmuştur. Günümüzde 200'ün üzerinde ülkenin hava sahasında hergün milyonlarca insan hava taşıtlarını kullanarak seyahat etmektedir.

2.1. Havacılık Sektörü

Ülkelerin ekonomik ve sosyal kalkınmasının önemli unsurlarından biri olan sivil havacılık faaliyetleri, yaşanan savaşlar, ekonomik krizler vb. olumsuzluklara rağmen 1980'li yıllar sonrasında sürekli bir büyüme içine girmiş ve yıllık ortalama %4-%5 artışlar yaşanmıştır.

Türkiye'de hava yolu taşımacılığı daha hızlı gelişmekte olup son 10 yılda yıllık %20'lere varan artışlar gerçekleşmiştir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca son on yıldır uygulanan politikalar sonucunda, havayolu şirketlerimizin uçak sayısı %129, koltuk kapasitesi %137, kargo kapasitesi %318 artmış, yurt içi ve dışı uçulan nokta sayısı 241'e ulaşmıştır. Uçak teknolojisi ile sağlanan daha hızlı, daha güvenli, daha konforlu ulaşımın yanı sıra yolcu bilet ücretlerinde gerçekleşen iyileştirmeler, hava yolu ulaşımının diğer ulaşım modları içindeki payını da artırmıştır.

2012 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne yapılan bir çalışma sonucuna göre, 2003 yılında yaklaşık 100 TL olan yurt içi uçak bilet fiyatları, serbestleşme uygulamaları ve oluşan rekabet ortamı sonucunda, mevcut enflasyon değerlerine göre 225 TL'ye çıkması gerekirken 111 TL civarında kalmıştır.

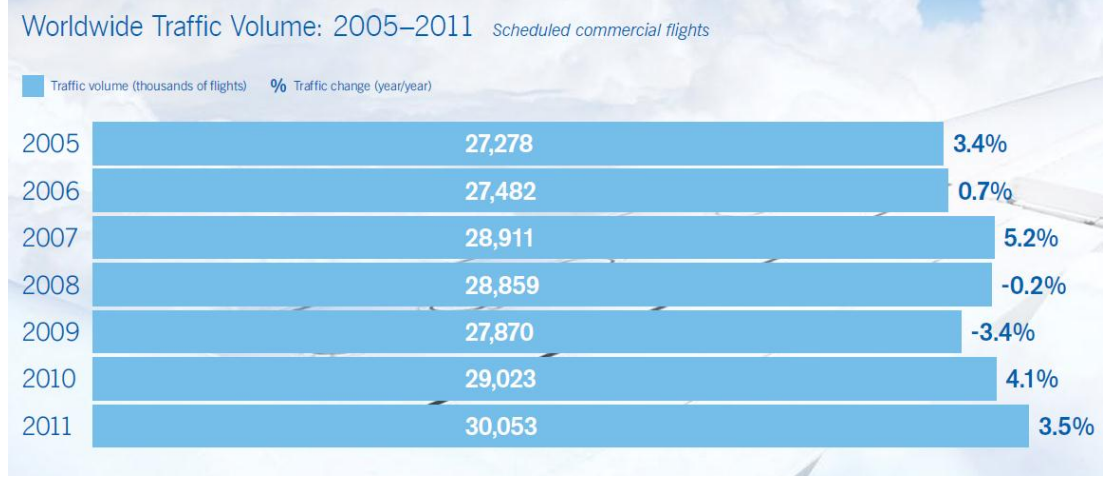
Uluslararası kuruluşlar ve büyük uçak imalatçılarının orta ve uzun dönem tahmin çalışmaları, mevcut büyümenin 2030'lı yıllara kadar süreceği yönündedir. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)'nın ilk verilerine göre 2012 yılında dünyada 5,8 milyar yolcu taşımacılığı gerçekleşmiştir. Ülkemizde ise uçak, yolcu ve kargo taşımacılığında dünya ortalamalarına göre 2012 yılında da önemli artışlar gerçekleşmiştir. 2011 yılında 1.042.369 olan uçak trafiği %4,9 oranında artarak 1.093.047, 118.292.000 olan yolcu trafiği de %10,4 artış ile 131.029.516 olarak gerçekleşmiştir. 31 Aralık 2012 tarihi itibariyle 15 havayolu (3'ü kargo) işletmesi 370 uçak, 55 hava taksi, 44 genel havacılık, 17 balon ve 39 zirai ilaçlama işletmesi ise 786 hava aracı ile faaliyettedir.

Bu şekilde hava aracı sayımız 1156'ya yükselmiştir. Havayolu şirketlerimizin büyümeleri paralelinde, iç hat uçuş ağıımız da 1 ilaveyle 49 noktaya, dış hat uçuş ağıımız da 17 ilaveyle 192 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye toplam uçulan nokta sayısı itibariyle dünyada ilk on ülke içerisinde yer almaktadır. (SHGM Performans Programı , 2013: 27)

Dünyadaki genel havacılık trafiği genel kayması ise batıdan doğuya doğru bir konuma sahip bulunmaktadır. İstanbul ile dünya arasında önemli bir bağlantı ve yakınlaşma söz konusudur. Bugün İstanbul'dan batıya 10 saat uçulduğunda Amerika'ya, doğuya 10 saat uçulduğunda Çin'e ulaşabilmek mümkündür. Aynı zamanda İstanbul'dan gerçekleştirilen 3 saatlik uçuşla 35 ülkeye varmak mümkün olmaktadır.

Tüm bu hava trafiğinde 2005-2011 seneleri arasında tüm dünyadaki trafik hacmi aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 2.1. Dünya Geneline Hava Trafik Hacmi (2005-2011)



Kaynak: (ICAO SGAS Report, 2012)

2.2. Havacılık Eğitimleri

Böylesine hızla gelişen ve büyüyen havacılık sektöründe bu iş yükünü kaldıracak olan insan gücünün yetiştirilmesine ilişkin eğitimler de ayrı bir önem arz etmektedir.

Havayolu, havaalanı, hava seyrüsefer hizmetleri, kargo, sivil havacılık, yer hizmetleri, emniyet, seyahat ve turizm ve daha nice havacılık alanlarında eğitimin kritik bir yeri vardır. Havacılık sektörünün içinde olan herkes için emniyet ve güvenlik kurallarına uygun olarak eğitim zorunluluklarını yerine getirmek herkesin asli görevidir.

Geçtiğimiz yıllarda birçok kaza ve kırımla alakalı yapılan incelemelerde hava emniyet ve hava güvenlik programlarıyla bu yaşanan kaza ve kırımlar arasında çok yakın bir çizgi olduğu ortaya çıkmıştır.

Tüm dünyada uluslararası havacılığın emniyetli ve düzenli bir şekilde gerçekleşmesini sağlamak amacıyla 1944 yılında kurulmuş olan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) tüm dünyada güvenli ve emniyetli bir havacılık sektörünün ayakta kalabilmesi için çok farklı eğitim programları geliştirmektedir. Kuralları kanla yazılmış olan havacılık sektörünün eğitimlerinde de temel prensip emniyet ve güvenlidir. İşte bu yüzden ki; ICAO bu konuyla alakalı olarak standartlar ve kurallar belirlemiştir.

Politika ve standartizasyon, ana emniyet trend ve göstergelerinin incelenmesi, emniyet analizi, emniyet meselelerine ilişkin programların uygulamaya konulması ICAO'nun temel politikalarının yoğunlaşmış olduğu konulardır.

Devlet Emniyet Programları (SSP) ve Emniyet Yönetim Sistemleri (SMS) adlarıyla ICAO'nun geliştirmiş olduğu eğitimler mevcuttur. Yine aynı şekilde Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği de (IATA) emniyet konularına ağırlık verdikleri IATA Operational Safety Audit (IOSA) ve IATA Safety Audit For Ground Operations (ISAGO) eğitimlerini tüm dünyada havacılık emniyetini gerçekleştirmek için geliştirmiştir.

Havacılık Eğitimlerini genel olarak; güvenlik eğitimleri, kargo, DGR, hareket, yolcu hizmetleri, rezervasyon ve bilet satış gibi ana başlıklar altında toplamamız mümkün olabilir.

Türk Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Türkiye'de havacılık sektöründe çalışan yer hizmetleri personeli için yayımlanmış olduğu bir tablo mevcuttur.

Bu örnek tabloda farklı ünvanlarda hangi personelin hangi eğitimleri almaları gerektiğine ilişkin bilgiler yer almaktadır:

Tablo 2.2. SHGM Yer Hizmetleri Eğitim Tablosu

EK-1 YER HİZMETLERİ EĞİTİM TABLOSU-(Rev. 02) (Ünvanlara Göre Alınması Gerekli Minimum Eğitimler) 05/03/2012

HİZMET TÜRÜ/ EĞİTİM ALANI	EĞİTİM KONULARI	Sınav	EĞİTİM SÜRELERİ (Saat)* Min.		YENİLEME PERİYODU (Yıl)	İDARECI	EKİP ŞEFİ	MEMUR	İŞÇİ	SOFÖR	TEKNİSYEN	OPERATÖR
			Temel	Tazeleme								
TEMSİL	Permi İşlemleri		16	6	3	✓	✓	✓				
	Yer Slotu Takibi		4	-	-							
	Temsil Hizmeti İşlemleri		8	4	3	✓	✓	✓				
	Haberleşme		4	-	-		✓	✓				
YOLCU HİZMETLERİ	Haberleşme		4	-	-		✓	✓				
	Yolcu Hizmetleri Eğitimi	✓	40	16	3	✓	✓	✓				
	Kayıp Bagaj / Worldtracer Management Eğitimi	✓	24	8	3		✓	✓				
	Seyahat Dokümanları Eğitimi		8	-	-		✓	✓				
	Tehlikeli Maddeler Bilinci (Kategori 9)	✓	4	4	2	✓	✓	✓	✓			
	Engelli Yolcuların İşlemleri ve Transferi		2	2	3		✓	✓	✓			
YÜK KONTROLÜ VE HABERLEŞME	Haberleşme		4	-	-		✓	✓				
	Yük Kontrolü ve Denge Eğitimi	✓	72	24	3	✓	✓	✓				
	Birim Yükleme Araçlarının Kontrolü	✓	4	4	3		✓	✓				
	Tehlikeli Maddeler Bilinci (Kategori 10)	✓	8	8	2	✓	✓	✓				
RAMP	Tehlikeli Maddeler Bilinci (Kategori 8)	✓	4	4	2	✓	✓	✓	✓	✓		
	Marshalling Eğitimi	✓	8	-	-		✓	✓				
	De -Anti İcing Eğitimi	✓	8	4	1		✓		✓	✓		
	Push Back Eğitimi	✓	8	4	1		✓			✓		
	Ramp Temizlik		4	4	3		✓		✓			
	Ramp Yükleme Boşaltma		4	4	3		✓		✓			
	Ramp Ekipman Operasyon		8	4	1		✓			✓		
	Kargo İçin Operasyon ve Ramp Eğitimi		8	4	3		✓		✓			
	Birim Yükleme Gereçlerinin Kontrolü		2	2	3		✓		✓			
	Ramp Emniyeti ve Apron Kuralları	✓	8	4	1	✓	✓	✓	✓	✓		
	Kargo İşlemleri	✓	40	16	3		✓	✓				
	Tehlikeli Maddeler Kuralları (Kategori 6)	✓	40	40	2		✓	✓				
	Kargo İçin Tehlikeli Maddeler Bilinci (Kategori 7)	✓	8	8	2	✓	✓		✓			

	Engelli Yolcuların İşlemleri ve Transferi		2	2	3		✓	✓	✓	✓		
UÇAK HAT BAKIM	Hat Bakım İşlemleri (*)		24	8	3							✓
UÇUŞ OPERASYON	Slot ve Permi Eğitimi		8	-	-		✓	✓				
	Meteoroloji Eğitimi		8	4	3		✓	✓				
	Uçuş Planı İşlemleri	✓	8	4	3		✓	✓				
	Haberleşme		8	-	-		✓	✓				
ULAŞIM	Yolcu Memnuniyeti ve Stres Yönetimi Eğitimi		8	4	3		✓	✓			✓	
İKRAM SERVİS	Hijyen ve Sanitasyon Eğitimi		8	4	1		✓	✓	✓	✓	✓	
	İkram Yükleme		8	4	3		✓	✓	✓	✓	✓	
	Ramp Emniyeti ve Apron Kuralları	✓	4	4	1		✓	✓	✓	✓	✓	
GÖZETİM VE YÖNETİM	Yolcu Hizmetleri Eğitimi		8	4	3		✓	✓				
	Uçuş Operasyon /Yer Slot/ Permi İşlemleri		8	-	-		✓	✓				
	DCS Eğitimi/API S		4	-	-		✓	✓				
	Kayıp Bagaj / Worldtracer Management Eğitimi		2	2	3		✓	✓				
	Seyahat Dokümanları Eğitimi		2	2	3		✓	✓				
	Tehlikeli Maddeler Bilinci (Kategori 10)	✓	8	8	2		✓	✓				
	Uçağa Yönelik Yer Hizmetleri Eğitimi		8	4	3		✓	✓				
	Haberleşme		4	-	-		✓	✓				
	Yük Kontrolü ve Denge Eğitimi		4	4	3		✓	✓				
	Kargo İçin Operasyon		4	4	3		✓	✓				
Ramp Emniyeti ve Apron Kuralları	✓	4	4	1		✓	✓			✓		
UÇAK ÖZEL GÜVENLİK HİZMET ve DENETİM**	Etkili İletişim, Beden Dili ve Stres Yönetimi		8	4	3		✓	✓	✓			✓
	Tehlikeli Maddeler Bilinci (Kategori 12)	✓	4	4	3		✓	✓			✓	✓
	Haberleşme		4	-	-		✓	✓				
	Seyahat Dokümanları Eğitimi		24	8	3		✓	✓				
	X-Ray Eğitimi		16	6	3		✓	✓				✓
	Patlayıcı Madde İz Detektörü Eğitimi		8	4	3		✓	✓				✓
	Patlayıcı Tespit Sistemi Eğitimi		24	8	3		✓	✓				✓
	Mülakat Teknikleri		24	8	3		✓	✓				

	Terörizm, Sivil Havacılığa Yönelik Tehditler ve Önlemler, Organizasyonlar Eğitimi		8	4	3		✓	✓	✓		✓	✓
	Yolcu Kontrolü ve Fiziki Arama Eğitimi		4	4	3		✓	✓				
	Uçak Arama ve Koruma Eğitimi		8	4	3		✓	✓				
	Kargo, Bagaj Güvenliği Eğitimi		8	4	3		✓	✓				
	Ateşli Silahlar, Patlayıcı Maddeler Eğitimi		4	4	3		✓	✓			✓	
	İkram Güvenliği Eğitimi		4	4	3		✓	✓				
	Uçak Temizlik Nezareti ve Güvenliği Eğitimi		4	4	3		✓	✓				
	Ramp Emniyeti ve Apron Kuralları	✓	4	4	1		✓	✓			✓	

Emniyet Yönetim Sistemi Eğitim Tablosu

Eğitim alması gereken personel	Sınav	Eğitim Süreleri Temel	Tazeleme
Yöneticiler (Kuruluşun genel merkezinde görev alan üst düzey yöneticiler; Genel Müdür, Genel Müdür Yrd. vb.)		16	6
Uygulayıcılar (EYS sorumluları, ilgili istasyon yöneticileri vb.)	✓	40	16
Diğer personel		8	4

Kaynak: web.shgm.gov.tr/doc3/egitimyh.doc (09.09.2013)

2.3. Havacılıkta Ulusal ve Uluslararası Otoriteler

Ülkemizde ve tüm dünyada havacılık sektörü inanılmaz bir hızla gelişmeye ve ilerlemeye devam ederken başta emniyet ve güvenlik olmak üzere tüm havacılık kurum ve kuruluşlarının belli bir kalite ve uygulamalar çerçevesinde hareket edebilmeleri için havacılık otoritelerine ihtiyaç bulunmaktadır. Ülkemizde merkezi Ankara'da bulunan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü havacılıkta otorite makamı ve uluslararası gerekliliklere uygun olarak da kural koyucu makamdır.

Ülkemizde bulunan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne ilavaten uluslararası otoritelerden belli başlı bilinenlerinden Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA), Federal Havacılık Otoritesi (FAA), Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (IATA), Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) bu çalışmada vurgulanılacak olan otoritelerdir.

2.3.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)

Ülkemizde ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Hava Limanının hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydana başlamıştır. Atatürk'ün, ülkenin geleceğine de yol gösteren "İSTİKBAL GÖKLERDEDİR" sözü doğrultusunda 1925 yılında kurulan ve daha sonraki yıllarda Türk Hava Kurumu adını alan Türk Tayyare Cemiyeti ile Türk Sivil Havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır.

İlk Sivil Hava Taşımacılığı ise 1933 yılında 5 uçaklık küçük bir filo ile "Türk Hava Postaları" adı ile başlatılmıştır. Cumhuriyetimizin 10. yılında, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan "Havayolları Devlet İşletme İdaresi" Türkiye'de sivil hava yolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirilmiştir.

Dünya Sivil Havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojide yaşanan büyük ilerleme karşısında, ulusal çıkarlarımızın korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır.

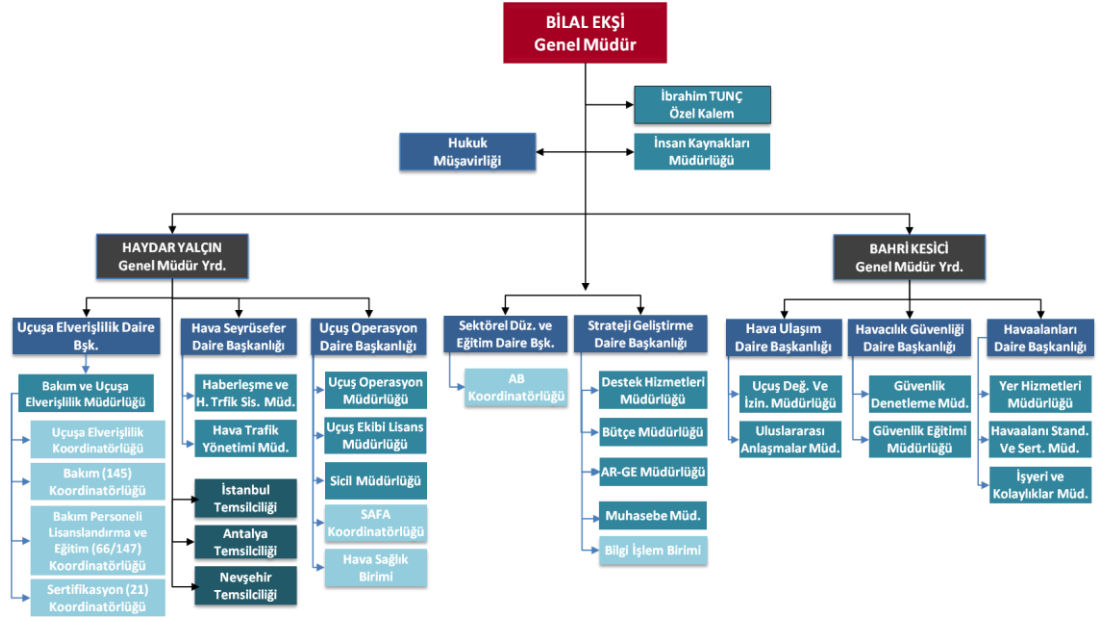
18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale gelmiş ve şu anki yönetim yapısına ulaşmıştır.

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

İleri teknoloji gerektiren ve sınır tanımaz özelliğe sahip havacılık endüstrisinde ülkemiz, uluslararası havacılık gelişmelerini yakından takip etmek ve çağın gereklerini yerine getirmek için çeşitli uluslararası teşkilatlara üye olmuştur.

Uluslararası Sivil Havacılığın temelini oluşturan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması - Şikago Sözleşmesi"ne ülkemiz 1945 yılında taraf olmuş ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı-ICAO kurucu üyeleri arasında yer almıştır. Ayrıca, Avrupa bölgesinde ise Avrupa Sivil Havacılık Konferansı- ECAC'a 1956 yılında kurucu üye olan ülkemiz, Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı EUROCONTROL'e de üye durumdadır. Bunların dışında bölgesel düzeyde çeşitli organizasyonlara da üye olan ülkemiz, Havacılık faaliyetlerini ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak sürdürmektedir.

Tablo 2.3. SHGM Organizasyon Şeması



Kaynak: web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=organizasyonSema (09.09.2013)

2.3.2. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA)

Hava taşımacılığı en güvenli seyahat şekillerindendir ve en hızlı büyüyen seyahat şeklidir. Bu nedenle Avrupa Birliği hava taşımacılığını güvenli ve sürdürülebilir, büyümeye imkan sağlayan ve yüksek emniyetli bir halde muhafaza edebilmek için ortak bir girişimde bulundu ve **Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA)** kurdu.

Bu ajans Avrupa ve tüm dünyada sivil havacılık alanında en yüksek ortak emniyet standartlarını ve çevreyi korumaya yönelik politikaları geliştirmek için çaba sarf eder. Havacılık endüstrisinde ortak bir Avrupa pazarında yeni bir merkezi düzenleme sistemi ortaya koyar. Gonzalez (2011)

EASA'nın önemli başarılarından biri dünyanın en büyük yolcu uçağı olan A380'in 2006 Aralık'ında sertifikasyonunun sağlanmasıydı. EASA'nın sorumlulukları şu şekilde özetlenebilir:

- Avrupa Birliğine yeni yasalarla alakalı uzman olarak katkıda bulunmak;
- Üye devletler içinde emniyet kurallarının uygulanması ve gözetimini sağlamak ve denetimlerde bulunmak;
- Uçak ve komponentlerinin tip sertifikasyonunu ve havacılık ürünlerinin dizaynı, üretimi ve bakımına ilişkin organizasyonların onaylarını gerçekleştirmek;
- Avrupa Birliği üyesi dışında bulunan ülkelerin operatörlerinin yetkilendirilmesini gerçekleştirmek;
- Emniyet analizi ve araştırması yapmak.

EASA'nın sorumlulukları hızla gelişen havacılık sektöründe gittikçe artmaktadır. Birkaç yıl içinde EASA havaalanları ve hava trafik sistemleriyle alakalı emniyet düzenlemelerinden de sorumlu olacak. Köln'de bulunan EASA'da dünyanın dört bir yanından profesyoneller çalışmaktadır.

Avrupa'nın havacılık emniyetinde mükemmellik merkezi olma hedefiyle EASA önümüzdeki yıllarda da yüksek kaliteli uzman ve yöneticileri istihdam edecektir.

EASA'nın vizyonu, Avrupa vatandaşlarının dünyadaki en emniyetli ve çevre dostu sivil havacılık sistemini görebilmesine imkan sağlamaktır.

EASA'nın geliştirmeyi zorunlu kıldığı alanlardan bir tanesi Avrupa vatandaşları için yüksek kaliteli çevre koruma programıdır. Bu sebeptendir ki havacılık endüstrisinin çevreye olumsuz etkilerini ortadan kaldırmaya yönelik olarak EASA'nın genel yapısı, kural ve uygulamaları şekillenmiştir. Uçak ve uçak motorunun ürün tasarım biçimi de dahil olmak üzere EASA havacılığın çevre üzerinde olumsuz etkilerini azaltmaya yönelik çalışmalar içinde bulunur.

Çevre ile alakalı olarak EASA'nın faaliyet gösterdiği alanlardan bazıları şu şekildedir:

- Kural koyucu aktiviteler
- Sertifikasyon çevresel aktiviteler

EASA'nın çevre koruma programı ile alakalı daha geniş bilgilere Avrupa Komisyonu'nun "Tek Avrupa Ulaşım Alanı'na Giden Yol Haritası" çalışmasında ulaşılabilir. White Paper (2011).

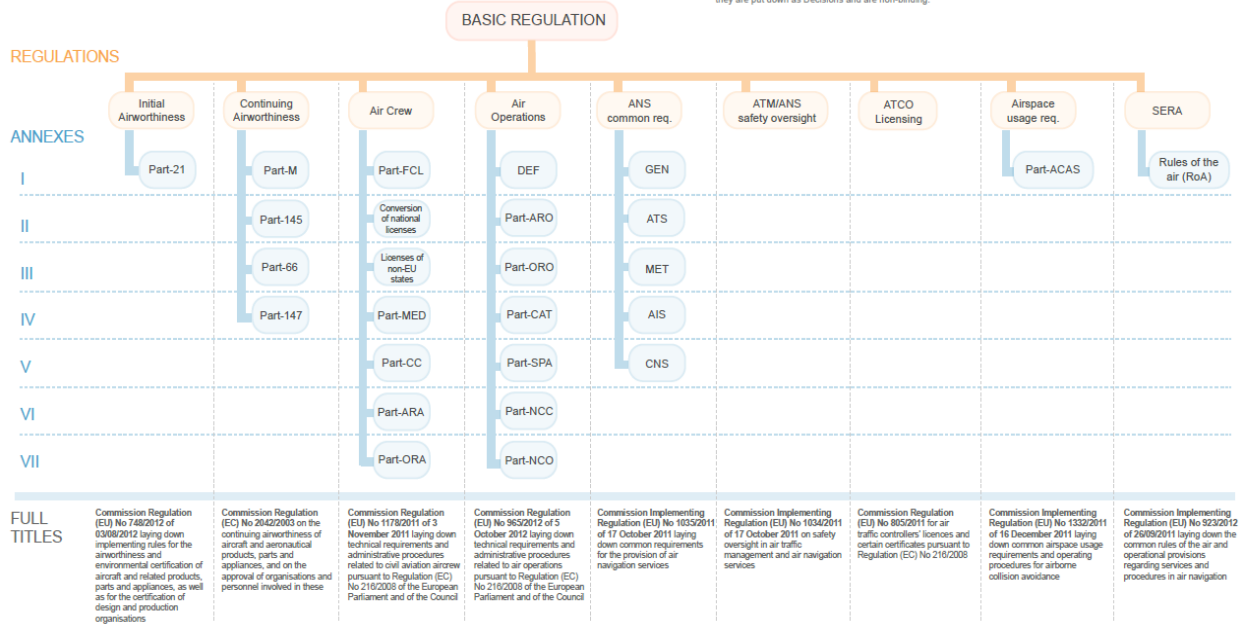
Kural koyucu çevresel aktivitelerle alakalı EASA'nın içerisinde Kural koyucu çevresel koruma birimi bulunmaktadır ve bu birimin çevreyi koruma ile alakalı görevleri üç temel alanda gruplanabilir:

1. Çevresel temel gereklilikleri geliştirmek ve sürdürmek, kuralların uygulanmasını sağlamak, sertifikasyon özellikleri ve rehberlik materyallerini geliştirmek ve sürdürmek,
2. Çevresel sertifikasyon ile alakalı uluslararası işbirliği kurmak ve
3. Avrupa Komisyonu'na teknik destek vermek.

Bu birim faaliyetlerinde Avrupa Komisyonu ve diğer AB ajansları, üye ülkeler, Ulusal Havacılık Otoriteleri, endüstri, ICAO ve diğer ilgili paydaşlarla iletişim içinde olur.

Tablo 2.4. EASA Kural Koyucu Düzenlemeleri Şeması

Rulemaking Regulations Structure



Kaynak: <https://www.easa.europa.eu/regulations/regulations-structure.php>
(09.09.2013)

Çevresel gerekliliklerin geliştirilmesinin ve sürdürülmesinin sağlanabilmesi için Çevresel Koruma Birimi EASA Temel Düzenlemeleri Madde 6'nın temel çevresel gerekliliklerini korumayı sağlamakla sorumludur. EASA'nın kural koyucu süreci vasıtasıyla Madde 6'nın 21. kısmında çevresel sertifikasyon uygulama kuralları, gürültü ile alakalı olan CS-36 diye adlandırılan sertifikasyon özellikleri ve emisyonla alakalı CS-34 diye bilinen özellikleri güncel tutar. Kural koyma sürecinde tariflendiği şekliyle bu birim kural koyma programı ve bunların aşamalarının uygulanmasını sağlar.

ICAO'nun Annex 16'da 1.ve 2.kısımlar çevresel gerekliliklerin temelini oluşturduğu için Çevresel Koruma Birimi aktif bir şekilde ICAO'nun Havacılık Çevre Koruma Komitesi (CAEP) tarafından kurulmuş olan Çalışma ve Görev Grupları ile yakın çalışma içerisinde.

Bu komite özel bazı çalışmalarını üstlenmek için kurulmuştur, hava aşırı gürültüsü ve hava taşıtları gaz emisyonu ile alakalı kontroller üzerinde çalışır.

Birimin bir başka önemli aktivitesi üçüncü ülke havacılık otoriteleri ile çevresel sertifikasyona yönelik olarak teknik işbirliğinin kurulması yer almaktadır. Burada amaç bir ürünün çevresel sertifikasyon özelliklerinin uygunluğunu sağlarken, Avrupa Birliği ile üçüncü ülkeler arasında ürün değiş tokuşunu kolaylaştırmaktır. Bu amaçlara ulaşmada standartizasyon, kalite kontrol ve denetim ön koşullardandır.

Birim aynı zamanda Avrupa Komisyonu'nu teknik danışmanlıkla destekler. Örneğin, ICAO'nun Havacılık Çevre Koruma Komitesinde (CAEP) gözlemci rolünde ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı tarafından kurulmuş olan Hava Taşımacılığı Tarafından Oluşan Zararların Azaltılması Komitesi gibi havacılık çevresel politikalarına yönelik faaliyet gösteren birimlere destek verir. Bu birim aynı zamanda çevresel düzenlemelerin uygulanması ile sorumlu olan ulusal ve sektörel uzmanlara ve EASA'nin diğer başkanlıklarının rehberlik ve destek sağlar.

Sertifikasyon Başkanlığında bulunan Çevresel Koruma Birimi, EASA'nın temel düzenlemelerinin 15. Maddesine uygun olarak çevresel koruma ile alakalı sorumlulukları yerine getirmekle sorumludur.

Temel görevleri şu şekilde sıralanabilir:

- Ürün, parça ve uygulamaların EASA'nın çevre konurması ile alakalı uygulanabilir gerekliliklerine uygun olduğunu sağlamak,
- Çevre ile alakalı uygun sertifikaları yayınlamak.

İlave olarak bu birim; çevre koruma alanında düzenlemelerin ve sertifikasyon özelliklerinin güncellenmesi ve Kuralkoyma Başkanlığı'na düzenlemelerin sürdürülmesi ve güncellenmesi hususunda destek verir. Hem EASA içinde, hem de dışında çevresel koruma ile alakalı konularla ilgili destek verir ve danışmanlık yapar. Bu birimin personelleri arasında havataşıtı gürültüsü ve havataşıtı motor emisyonu konularında uzman kişiler de yer alır.

Çevresel Koruma Birimi'nin en temel ürünlerinden biri Gürültü İçin Tip Sertifikası Veri Kağıdıdır. (TCDSN) Bu belge bir havataşıtı tipinin gürültü sertifikasyonu ve kayıtlarına uygunluğunu EASA tarafından onaylanmış olan gürültü seviyelerine uygun olarak belirtir. EASA aynı zamanda, EASA tarafından onaylanmış olan gürültü seviyelerini de Komisyon Düzenlemeleri No 1702/2003 belgesi altında tanımlamıştır.

Çevresel modellemeye baktığımızda, havacılık sektörünün çevresel etkisini değerlendirmek için modellerin gerekliliği vardır. Bu modellemeler havacılık endüstrisinin farklı senaryolara göre yeni çevre politikalarındaki gelecekteki potansiyel uygulamaları da kapsamaktadır.

Gelecekteki gelişmelere ilişkin öngöründe bulanabilmek araştırma ve geliştirme daireleri ve hava taşıtı ömrü açısından hayati önem taşımaktadır. Bu nedenle EASA, karar vermek için gerekli olan en yüksek kalitede data girdisi ve en son en iyi modelleme rehberlerini birlikte kullanmak için yüksek kaliteli araçların geliştirilmesi ve sürdürülmesinde aktif bir şekilde rol alır. Bu araçlar kural koyma sürecinin bir parçası olarak EASA tarafından oluşturulmuş olan Düzenleyici Etki Değerlendirmeleri (RIAs) sınırları içinde kullanılır. EASA'nın Düzenleyici Etki Değerlendirmelerini geliştirmede rol oynamıştır ve belirtilen bazı modelleme araçlarından faydalanır.

Uçuşa elverişlilik direktifleri EASA tarafından Temel Regülasyonlara bağlı olarak ve regülasyonun 66. Maddesi altında EASA faaliyetlerinde bulunan Avrupa Toplumu adına üye ülkeler ve Avrupa'nın üçüncü ülkeleri adına yayınlanır.

2042/ 2003 Annex I, Part- M.A.301 Komisyon Regülasyonlarına bağı olarak bir hava taşıtının uçuşa elverişlilik devamlılığı uçuşa elverişlilik direktiflerine uygunluğun sağlanması ile söz konusu olacaktır.

EASA tarafından onaylanmış bir tip sertifikası için uçuşa elverişlilik direktifleri uygulanabilir. EASA tarafından karar verilip onaylanan uçuşa elverişlilik direktifleri geçerlilik kazanır.

Hassas Güvenlik Uçuşa Elverişlilik Direktifi (SSAD), EASA tarafından yayınlanan ya da uyarlanan bir uçuşa elverişlilik direktifidir ve güvenlikle alakalı hassas bilgilere ilişkin bazı düzeltici tedbirleri zorunlu kılar.

Hassas Güvenlik Uçuşa Elverişlilik Direktifi (SSAD), EASA tarafından devletler arasında yaygınlaştırılmaktadır. EASA aynı zamanda düzenli olarak emniyet bilgilendirme bültenleri yayınlar.

2.3.3. Federal Havacılık Otoritesi (FAA)

Havacılık camiasının önde gelenleri bir uçağın tam olarak ticari potansiyeline emniyet standartlarının geliştirilmesi ve devam ettirilmesine ilişkin federal bir tedbir alınmadıkça mümkün olmadığına inanıyorlardı. Onların girişimleri ile 1926 yılında Hava Ticaret Yasası kabul edildi. Dönüm noktası olan kanun, Amerikan Ticaret Bakanı'na hava ticareti ile alakalı hava trafik kuralları yayınlamayı, bunlara uymaya zorlamayı, pilotların lisanslanmalarını, uçakların sertifikalanmalarını, havayolu kurmayı, hava seyrüseferi için yardımların sağlanması ve sürdürülmesi konularında yetki veriyordu.

Tüm bu gelişmeler sonrasında Amerikan Ticaret Bakanlığı nezdinde Havacılık Şubesi açıldı ve başına William P. MacCracken getirildi. (http://www.faa.gov/about/history/brief_history/) (10.09.2013)

1934 senesine gelindiğinde Amerikan Ticaret Bakanlığı Havacılık Şubesinin adını, ülkede havacılığı verilen önemin arttığını vurgulamak için Hava Ticaret Bürosu olarak değiştirdi.

İlk kanunlarından biri olarak, Büro, bir grup havayolunu Newark, New Jersey, Cleveland, Ohio, Chicago ve Illinois'de hava trafik kontrol merkezleri kurmaları yönünde cesaretlendirdi. 1936 yılında tüm bu hava trafik kontrol merkezlerini Büro devraldı. Önceleri hava trafik kontrolörleri uçakların pozisyonlarını haritalar ve karatahtada küçük kayıklara benzer ağırlıklarla takip ediyorlardı. Uçakla direkt radyo bağlantıları yoktu ama havayolu dispatchleri, havayolu radyo operatörleri ve havalimanı trafik kontrolleri ile irtibat halinde kalmak için telefon kullanıyorlardı.

Hava trafik kontrolü federal bir sorumluluk haline geldiği halde, yerel devlet otoriteleri havalimanı kulelerini işletmeye devam ediyordu. Ticaret Bakanlığı havacılık emniyetini geliştirmeye çalışırken birkaç tane çok ciddi uçak kazası bakanlığın sorumluluklarının tekrardan sorgulanmasına neden oldu.

Bu kazalardan bir tanesi 1931 senesinde aralarında ünlü Notre Dame Üniversitesi'nin futbol koçu Knute Rockne'nin de bulunduğu kaza idi. 4 yıl sonra da bir DC-2 uçak kazasında Amerika'nın New Mexico senatörü Bronson Cutting öldü. Havacılık emniyetinde federal bir odaklanmayı sağlamak için Amerikan Başkanı Franklin Roosevelt 1938 yılında Sivil Havacılık Kanunu'nu imzaladı. Kanunla kazaların araştırılması ve önlenmelerine ilişkin tavsiyelerde bulunmak üzere üç üyeli Hava Emniyet Kurulu kuruldu. Kanunla aynı zamanda Sivil Havacılık Otoritesine havayolları ücretlerini ve uçuş güzergahlarını belirleme ve yetkisi verilerek devletin sivil havacılıktaki rolü genişletilmiştir. 1940'da Amerikan Başkanı Roosevelt Sivil Havacılık Otoritesini ikiye bölmüş, Sivil Havacılık Yönetimi, ve Sivil Havacılık Kurulu. Sivil Havacılık Yönetimi bölümü tekrardan Ticaret Bakanlığına bağlanmıştır. Sivil Havacılık Yönetimi, hava trafik kontrolörleri, hava personeli ve hava taşıtı sertifikasyon işlemleri, emniyet zorunlulukları ve havayolu gelişimi gibi konularda sorumluluk sahibiyken, Sivil Havacılık Kurulu emniyet kurallarının yapılması, kaza araştırmaları ve havayollarının ekonomik düzenlemelerinden sorumluydu.

Amerika'nın 2. Dünya Savaşına girme arafesinde, savunma amaçlı olarak, Sivil Havacılık Otoritesi, havalimanları kuleleri işletme sistemleri de dahil olmak üzere hava trafik sistemlerini genişletti.

Savaş sonrası dönemde ise ticari jetler boy göstermeye başladı. İngiliz Denizaşırı Hava Taşıtı Şirketi ilk ticari jetleri 1952 yılında tanıttı.

30 Haziran 1956'da Trans World Airlines Super Constellation ve United Air Lines DC-7 Arizona'da Büyük Kanyon üzerinde çarpıştı ve her iki uçakta toplam 128 yolcu öldü. Çarpışma görerek uçuş kurallarının uygulandığı yoğun olmayan bir hava sahasında oldu.

Bu kaza, dramatik bir şekilde II. Dünya Savaşından sonra Amerikan hava trafiği iki kattan fazla artmasına rağmen havada uçakların çarpışmaları ile alakalı çok az şeyin yapıldığını ortaya koydu. Haine (2000).

21 Mayıs 1958 senesinde Senatör A.S "Mike" Monroney, daha emniyetli ve etkin bir ulusal hava sahası kurulması için bağımsız bir Federal Havacılık Ajansı kurulması ile alakalı bir taslak sundu. Yaklaşık iki ay sonra 23 Ağustos 1958'de Amerikan Başkanı Federal Havacılık Kanunu'nu imzaladı.

Böylelikle Sivil Havacılık Otoritesi'nin fonksiyonları ulusal havacılık emniyetinden sorumlu olacak yeni bağımsız bir kurum olarak Federal Havacılık Ajansına (FAA) devroldu. Bu kanunun yürürlüğe girmesinden sonra teknik olarak FAA kurulmasına rağmen, fonksiyonları aşama aşama hayata geçti. Bu kanunun ilgili maddesine göre FAA operasyonlara FAA Yöneticisinin atanmasından 60 gün sonra başlayacaktı. 1 Kasım 1958 senesinde emekli Amerikan Hava Kuvvetleri Generali Elwood "Pete" Quesada FAA'in ilk yöneticisi oldu ve 60 gün sonra 31 Aralık 1958'de FAA fiilen operasyonlara başladı. Hızla büyüyen FAA'in çalışanları için geniş ve düzenli bir ofis ortamı düşünülmemiş ve çalışanlar II. Dünya savaşından kalma bağ evlerinde dahi çalışmalarını sürdürmüştür. 22 Kasım 1963'de FAA, tüm çalışanlarını bir araya toplayabilmesine imkan sağlayacak bir merkez binasına kavuştu. Ancak binaya taşınma sevincini Amerikan Başkanı Kennedy'e Teksas'ta yapılan suikastın haberi gölgelemiş oldu.

Yeni ABD Başkanı Johnson koordineli bir ulaşım sisteminin olmamasından üzüntü duyuyordu.

Başkan Johnson tüm ulaşım sahalarında etkin ulaşım politikaları ve programlarının olması gerektiğine inanıyordu. 1966'da Amerikan Kongresinde büyük Federal ulaşım sorumluluklarını bir çatıda toplayabilmek için kabinde ulaştırma bakanlığını kurdu ve yeni bakanlık 1 Nisan 1967'de tam etkin hale geldi. Aynı gün, Ulaştırma Bakanlığı çatısındaki organizasyonlardan biri olan Federal Havacılık Ajansı, Federal Havacılık Otoritesi adını aldı.

Aynı zamanda Sivil Havacılık Kurulu'nun kaza araştırma görevi, yeni kurulan Ulusal Ulaştırma Emniyet Kurulu'na devredildi.

2000 senesinin Nisan ayında ABD Başkanı Clinton Wendell H. Ford Havacılık Yatırımı ve 21.yüzyıl Reform Yasası'nı imzaladı. Bu yasada baş operasyon yöneticisi atanması zorunluluğu vardı.

Aralık ayında da ABD Başkanının direktifi ile FAA'den sadece etkin bir hava trafik kontrol sisteminin kurulup işletilmesi için performansa dayalı bir birim kurulması istendi. 2003 Haziranında FAA ilk Hava Trafik Organizasyonu baş operasyon yöneticisi olarak Russell Chew'i atadı.

Reorganizasyon sonrası yeniden yapılanan Hava Trafik Organizasyonu operasyonlarına resmi olarak 8 Şubat 2004 tarihinde başladı. Beş temel büyük hizmet biriminden oluşmaktadır ve organizasyonun çalışan seviyelerine göre beş iş grubu vardı: Emniyet, İletişim, Operasyon Planlama, Finans ve Kazanç ve İş Hizmetleri.

Vizyon 100 diye bilinen "Havacılık Tekrardan Yetkilendirme Yüzyılı Kanunu" 2003 Aralık ayında imzalanarak, Gelecek Nesil Hava Taşımacılık Sistemi (NextGen) konseptini onaylamış oldu. Bir sonraki ay Amerikan Ulaştırma Bakanlığı Sekreteryası 2025 senesi ve ötesi için hava taşımacılık sistemi geliştirmek için yeni bir çok yıllık ve çok ajanslı planlar duyurdu.

Hemen sonrasında da FAA'de NextGen entegre planını oluşturup uygulamaya koyabilmek için FAA'den, NASA'dan, Ulaştırma Bakanlığından, Savunma Bakanlığından, Ulusal Güvenlikten, Ticaret Bakanlığından ve Beyaz Saray Bilim ve Teknoloji Politikaları Ofisinden temsilcilerden oluşan Ortak Planlama ve Geliştirme Ofisini (JPDO) kurdular.

15 Aralık 2005'te Amerikan Ulaştırma Bakanlığı, NextGen sistemini oluturmada amaç, hedef ve gereklilikleri yerleştirmek için Gelecek Nesil Hava Taşımacılık Sistemi Entegre Planını açıkladı. (http://www.jpdo.gov/library/ngats_v1_1204r.pdf)

2001-2007 tarihleri arasında havacılık sektöru tarifeli hava taşıyıcıları için en emniyetli periyotlardan birini yaşadı.

11 Eylül 2001 saldırılarını saymazsak 2001 senesinde sadece üç tane ölümcül kaza vardı. 2002 senesinde hiç yoktu, 2003'te iki tane, 2004'te bir tane, 2005'te üç tane, 2006'da iki tane ve 2007'de hiç kaza yoktu.

Ölümcül kazalar 100.000 uçuş saatinde 1 kaza ya da 100.000 kalkışta 0.18 kaza şeklinde çok nadir bir hal aldı. FAA'in çalışmaları vesilesi ile 50 yılı aşkın süredir havacılık Amerika ile dünya arasında işbirliklerinin ve bağlantıların sağlanması adına önemli adımlar atılmıştır.

Havacılığın gelecekteki yerini görebilmek için FAA, 21.yüzyılda değişen iş ve tüketici ihtiyaçlarına tamamen cevap verebilmek için bugün federal ve sektörel ortaklarla esnek hava sahası sistemi geliştirmek için çalışmalar yürütmektedir. NextGen sisteminin gücü tamamen daha az maliyetler, gelişmiş hizmet, daha büyük kapasite ve daha akılcı güvenlik tedbirlerine bağlıdır.

Bu yüzden FAA geleceğe ilişkin vizyonunu ortaya koyarken emniyet, güvenlik, verimlilik ve çevreyle uyumlulukla başarıları entegre edebilmeyi vurgulamaktadır.

2.3.4. Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (IATA)

Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (IATA) dünya havayollarının ticari birliğidir. 240 civarı havayolu üyesi ve tüm hava trafiğinin %84'ünü temsil gücüyle IATA kritik havacılık konuları üzerinde endüstri politikalarını formüle eder ve havacılık faaliyetlerinin birçok alanını destekler. IATA'nın havacılık politikalarında güvenilirlik, emniyetlilik ve sürdürülebilirlik ayrı bir önem taşımaktadır.

Havacılığın faydaları, havalimanı slotları, altyapı sorunları, ücretler ve ekonomik düzenlemeler, vergi, ticari yakıt politikası, çevre politikası, uluslararası anlaşmalar, yolcu hakları, özgürlük konuları IATA'nın temel politika alanları arasında yer almaktadır.

Havacılık istihdam oluşturan ve ekonomik gelişmeye imkan sağlayan bir sektördür. Rekabetçi ortamı ve ilgili olduğu alanlarla devletlerin vergi ve diğer düzenleme politikalarını etkiler.

Geniş kapsamlı maliyetler ve vergiler havacılığın ekonomiye daha büyük oranda getireceği vergileri sınırlandırır bu da sadece 57 milyon işi ve 2.2 trilyon dolarlık bir pazarı etkileyen bir durum değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel değişimi de etkiler. Maliyetlerin ve vergilerin ekonomik olarak makul bir şekilde gerekçeleştirilmeleri gerekmektedir.

IATA ve diğer havacılık paydaşları havacılık endüstrisinin faydalarına ilişkin detaylı ekonomik çalışmalar yaparak küresel anlamda bir girişim ortaya koymaktadır. (<http://www.oxfordeconomics.com/>)

Havacılık sektörünün faydalarının daha geniş bir şekilde tanınması kural koyucularla havacılık sektörünün daha güçlü bir ortaklık içerisinde olmasına imkan sağlayacaktır.

Bu aynı zamanda, tüm dünyada sosyal ve ekonomik faydaların sağlanmasının yanı sıra gelecekte sürdürülebilir ulaşım politikalarının geliştirilmesine de yardımcı olacaktır. Bu bağlamda kapsanan konular şunlardır:

- İŖi KolaylaŖtırma
- Kùltùrleri Birbirine Baēlama
- Fikir PaylaŖma
- Ekonomik GeliŖimi Destekleme
- Acil Aksiyon Saēlama
- Geleceēin Sùrdùrùlebilmesi
- Ekonomik Analizlerin Desteklenmesi

Tùm dũnyada hava taŖıtları belirli bir koordinasyon ve izin dahilinde hava sahaları üzerinden uçuŖlar gerçekleŖtirir. Kısaca hava taŖıtlarının uçuŖ izin zamanlarını gøsteren slot diye adlandıracaēımız izinler tüm dũnya havalimanlarında belirli bir dũzen ve kural dahilinde verilip takip edilmeleri, adil ve ayrıŖtırmalardan uzak bir Ŗekilde planlanmaları gerekmektedir. Bu kapsamda da IATA'nın Dũnya Genelinde Slot Rehber Kılavuzu yayınlanmaktadır.

Tùm dũnyada havalimanlarında uçuŖ izin haklarına iliŖkin uygulamaları ve kuralları bir standart halinde sektøre sunmak için IATA bu kılavuzu yayınlamaktadır.

Yine slot konusuyla alakalı IATA'nın dũzenli konferans ve çalıŖtayları gerçekleŖtirilmektedir. Havayollarının emniyet, yerimlilik ve iŖlevsellik ihtiyaçlarını karŖılayabilmek için IATA'nın lider olarak üstlendiēi önemli rollerden biri de havalimanı ve havasahası ile alakalı pahnalama ve geliŖtirme projelerini yùrùtmektir.

Uyumlu bir Ŗekilde bölgesel geliŖmeye imkan saēlamanın yanı sıra, IATA uzun ve yakın vadeli sorunlara yønelik olarak global bir planın oluŖturulması ve sùrdùrùlebilmesi ile alakalı arayıŖları sùrdürür.

Hava trafiēi yönetimi ile alakalı IATA, tüm dũnyada havayolları ile, diēer organizasyonlarla, havalimanlarıyla, hava seyrùsefer hizmetleri saēlayıcılarıyla ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ile çalıŖmalarına devam edip Hava Trafik Yønetimi alanında daha uygun maliyetli çevre ile alakalı dũzenlemelerin geliŖtirilmesini saēlar. IATA'nın havacılık sektörünün içinde aktif bir rol alması havacılık endùstrisindeki sorumluluklarının bir yansımasıdır.

Havacılık sektöründeki tüm paydaşlarla yakın bir ilişki içerisinde olarak IATA havataşıtı gürültü ve emisyonunu azaltmaya yönelik olarak en iyi uygulamaları da geliştirmiştir.

IATA'nın sorumluluk ve yetki alanlarına giren bir diğerkonu ise havalimanlarıdır.

IATA'ya göre havalimanı planlaması ve altyapı gelişmeleri emniyetli, fonksiyonel, dengeli kapasiteli ve kullanıcı dostu havalimanları oluşturmayı destekleyen hususlardandır.

Havalimanı otoriteleriyle yakın işbirliği içinde olarak IATA uygun maliyetli olarak havayollarının gereksinimlerini karşılamak için esnek hizmetler sağladığından emin olmaya çalışır. Briefinglerle ve dışarıdan alt yapı ile alakalı görüş olarak ekonomik analizlere destek verir.

IATA aynı zamanda havalimanı ve hava trafik kontrol ücretleri ile alakalı üyeleri adına daha maliyetini uygun bir ortamın sağlanması için uzun dönemli gelişmelere de ortam hazırlar. Tüm sektörel paydaşlardan gelecek tam bir bağlılık ve desteğin sağlanması da, sektörde sürdürülebilir bir gelecek anlamına gelmektedir.

Vergi hususunda da IATA'ya düşen sorumluluklar bulunmaktadır.

Bugün havacılık sektörü tüm operasyonlarında ve hizmetlerinde aralarında gelir, mülkiyet, yakıt, teşçisat, sosyal ve ekonomik gelişmeler için, çevre ve turizmin gelişmesi için binlerce vergi ve ücretle karşı karşıyadır. Çoğu kez bu tarz vergilerden elde edilen gelirler düşünölenin de ötesine geçmektedir.

Burada IATA'ya düşen sorumluluk tüm dünyada gereksiz vergi yükünden havacılık sektörünü kurtarmak ve adaletsiz yeni vergilerin uygulamaya konulmasıyla mücadele etmektir.

IATA, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşçilatı (OECD) ile Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) vergi ile alakalı aşağıda belirtilen prensipleri ihlal eden gelir otoritelerine karşı aktif bir kampanya sürdürmektedir.

Söz konusu prensipler şunlardır:

Adaletsiz vergi politikaları ve yasalarının ortadan kaldırılması için öncülük etmek,

IATA üyesi havayollarının menfaatlerini korumaya yönelik stratejiler ve eylem planları geliştirmek,

Bölgesel çalışma gruplarıyla işbirliği içinde spesifik vergi mevzularını hedeflemek ve özel alakalı gruplar vasıtasıyla spesifik vergi tedbirlerine karşı çıkmak,

Hem sektörün içinde, hem de devletler arasında hava taşımacılığında ve turizmde ve sonuç olarak tüm dünyada vergilendirmenin gerçek etkisine odaklanmak,

Amerika'nın Havayolları (daha önceki adıyla hava Taşımacılığı Birliği) tarafından gerçekleştirilen bir ankette havacılıkla alakalı 2004 senesinde Amerika'da ulaşılan vergi toplamı 14 milyar dolardı. Avrupa Birliğinde eşdeğer rakamlara bakıldığında yıllık toplam 7.3 milyar dolara denk geliyor, bu da Avrupa sınırları içerisinde havayollarının yolcu gelirlerinin yaklaşık yüzde 14-15'i anlamına gelmektedir. Diğer ulaşım çeşitleriyle karşılaştırıldığında havacılık sektörü oldukça yüksek vergiler içermektedir.

Fransa'dan ve Fransa'ya, Almanya'dan ve Almanya'ya ve Birleşik Krallık'tan ve Birleşik Krallık'a havayolları yolcuları gerçekleştirdikleri seyahatlerde ortalama 4.6 ile 8.4 avro katkı sağlarken bu rakamlar demir yolu ve hafif raylı sistem kullanıcıları yoğun bir şekilde sübvansiyone edilirken 0.5 avronun altına düşmektedir.

Ticari yakıt politikası hususunda da IATA'ya düşen sorumluluklar bulunmaktadır.

IATA petrolün ticari fiyatına etki edemez ancak tüketilen yakıtın miktarını azaltmak, iş uygulamalarının daha da basitleştirilmesini sağlamak, ücret ve vergilerin indirilmesi için ve jet yakıt kaynaklarının güvenilirliğini artırmak için tedbir alır. IATA'nı jet yakıtları provizyon maliyetlerini indirilmiş fiyatlarla ve marjinlerle azaltmak için aşağıda ifade edilen görevleri yerine getirmeye çalışır:

- Kanundışı ve rekabete aykırı hizmet, ücret ve vergileri yok etmek ya da minimize etmek,
- Dünya çapında havalimanlarında yakıt temininin güvenilirliğini vurgulamak,
- Havayollarının daha iyi bir şekilde yakıt satın alma ve muhafazalarına yardımcı olmak,
- Havayollarına, havalimanlarına ve yakıt detarikçilerine yakıt azlığı ve krizi zamanlarında daha iyi bir yönetim sergileyebilmeleri için yardımcı olmak.

IATA'nın çevre ile alakalı politikalarında ise endüstri paydaşları ve devletlerle ortaklaşa çalışmalar yürütmesi söz konusudur.

IATA, sürdürülebilir ve çevreye duyarlı hava taşımacılığının geliştirilmesine yönelik duyarlı çevresel politikalar yürütür. IATA, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO tarafından geliştirilmiş olan küresel çözümlere havacılık gibi küresel bir sektörün ihtiyaç duyduğunu savunmaktadır.

IATA'nın Çevre Komitesi (ENCOM), çevresel politikalara ilişkin tavsiyelerde bulunur ve ICAO kararlarında ve toplantılarında havayolların görüşlerinin de yer almasını sağlar. Gönüllü girişimcilerin havacılıkta çevresel etkilere ilişkin çalışmalarda bulunmalarını teşvik etmek ve mümkün olduğu yerlerde sektörün en iyi uygulamalarının geliştirilmesine destek vermek IATA'nın görevleri arasındadır.

IATA'nın ayrıca iklim değişikliği, emisyon alışverişi ve karbon dengelemesi, gece uçuş sınırlandırmaları, yolcu hakları, liberalizasyon ve güvenlik alanlarında da sorumlulukları bulunmaktadır.

2.3.5. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)

Havacılık emniyeti Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün (ICAO) en temel hedeflerindedir.

Havacılık emniyeti performansını başarılı bir şekilde geliştirmenin ötesinde verimli bir şekilde bunun devam etmesini hedefleyen örgüt, düzenli bir şekilde gelişiyor ve tüm havacılık sektörü ile yakın bir işbirliği içerisinde hareket ediyor. Tüm bunları şu şekilde gerçekleştiriyor:

1. Küresel Havacılık Emniyet Planı ve Küresel Hava Seyrüsefer Planı çerçevesinde küresel stratejilerin geliştirilmesi,
2. 16 Annex (ek) ve 4 PANS (Procedures for Air Navigation Services- Hava Seyrüsefer Hizmetleri Prosedürleri) içerisinde sivil havacılık aktivitelerine uygulanabilen standartlar, tavsiye edilen uygulanamalar ve prosedürlerin geliştirilmesi. Bu standartlar 50'den fazla manuel ve sirküler tarafından tamamlanmıştır ve bunların uygulanmasına da rehberlik etmektedir.
3. Emniyetle alakalı trend ve göstergeleri gözlemlemek. ICAO, standartlarının, tavsiye edilen uygulamalarının ve prosedürlerinin uygulanıp uygulanmadığını Evrensel Emniyet İzleme Denetim Programı üzerinden gerçekleştirir.

Ayrıca gelişmiş araçlarla emniyetle alakalı çok geniş ölçekli veri toplar ve analiz eder. Bu şekilde mevcut olan ve ortaya çıkması muhtemel riskleri tespit edebilme imkanını elde eder.

4. Hedeflenen emniyet programlarının emniyet ve alt yapı eksikliklerine yönelik olmasının sağlanması,

5. Havacılık sisteminin doğal felaketler, çatışmalar ve diğer sebeplerden kesintiye uğramasına ilişkin etkin bir çalışma ortaya koymak.

Tüm bu yüksek koordinasyon gerektiren emniyet aktivitelerinde ICAO, pratik ve elde edilebilir ölçümlerin uygulanmasının sağlanması ve hava taşımacılık sisteminin tüm sektörlerinde emniyeti ve verimliliği ölçmeyi geliştirmeye çalışır.

Küresel sosyal ve ekonomik önceliklerin desteklenmesinde köklü bir rol oynamasını sağlayan bu yaklaşımla ICAO'nun havacılık sektörünün önemli ölçüde güvenli ve etkin bir hava taşımacılık şebekesinin devamlılığının sağlanmasında önemli bir katkısı vardır.

Hava Seyrüsefer Bürosu, havacılık paydaşlarıyla ortaklık içerisinde ICAO'nun emniyet ve alt yapı stratejilerinin hayata geçmesini sağlar. Bu çalışma aşağıdaki unsurlar çerçevesinde sürdürülür:

1. Politika ve Standardization,
2. Emniyet ve Altyapı Takibi,
3. Emniyet ve Altyapı Analizi
4. Emniyet ve Altyapı Uygulaması.

Hava Süyrüsefer Bürosü ayrıca krizlerle ve beklenmeyen olaylarla alakalı ICAO'nun çalışmalarına öncülük eder.

Politika ve Standardization

ICAO'nun Emniyet ve Altyapı Politika ve Standardizasyon stratejileri altında Hava Seyrüsefer Bürosu, Küresel Havacılık Emniyet Planı ve Küresel Hava Seyrüsefer Planı geliştirir ve takibini yapar.

Tüm bunlar Hava Seyrüsefer Bürosunda yer alan birimler tarafından ve ayrıca ICAO'nun tüm bölgesel ofisleri, tanımlı bir bölge içerisinde devlet ve havacılık ortakları arasında yer alan Bölgesel Havacılık Emniyet Grupları (RASG) ve Bölgesel Planlama ve Uygulama Grupları (PIRG) vasıtasıyla uygulamaya konulur.

Emniyet

Sivil havacılığın uluslararası teknik yasalar alanında bir kilometre taşı ve ICAO'nun kuruluş sözleşmesi olan Şikago Konvansiyonunu tasarlayan kişiler sivil uçakların terörist saldırılarda kullanılmasını, (11 Eylül 2001 senesinde yaşandığı gibi) sabotaj eylemlerini, kanunsuz bir şekilde uçağa el koyma gibi konuların ne kadar önemli olduklarını gözden kaçırmıştır. 1944 senesinde hiç kimse bu şekilde güvenlik tehditlerini ve emniyet önlemlerinin alınmasına olan ihtiyacı görememiştir.

1960'lı yılların sonlarına doğru havacılık güvenliği ciddi bir sorun olarak baş göstermeye başladığında kanunsuz müdahalelere karşı uluslararası bir hukuk çerçevesini çizme ihtiyacı vardı. O yıllarda ICAO bu tarz havacılık güvenlik politikalarının ve tedbirlerinin uluslararası seviyede ele alınmasında bir liderlik rolü oynamıştır ve bugün de Örgüt için küresel havacılık güvenliğinin geliştirilmesi temel aşamalardan biridir.

Uluslararası havacılık güvenliğine ilişkin, Annex 17 olarak bilinen kısımlar 1974 senesinde Şikago Konvansiyone ilave edilmiştir ve o günden bugüne 12 kez değiştirilmiş ve revize edilmiştir.

Annex, 12. Revizyona müteakip 1 Temmuz 2011 tarihi itibarıyla hayata geçirilmiştir.

Annex 17'nin gelişi ile ICAO devletlere uluslararası güvenlik önlemlerinin uygulamaya konması ile alakalı rehber kaynaklar temin etmeye başlamıştır, bu dokümanların ilki Kanuna Aykırı Müdahale Eylemlerine Karşı Koruma Güvenlik Manueli'dir. (ICAO Doc 8973, 2011)

Başlangıçta ICAO'nun güvenlikle alakalı işi Annex 17 için Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar kısmının geliştirilmesi idi.

Yıllar geçtikçe havacılık güvenliği ile alakalı faaliyet alanı gelişmiş ve bugün gelinen noktada üç temel alanda örgüt çalışmalarını sürdürmektedir: politika belirleme, Sözleşme Devletlerinin havacılık güvenlik faaliyetlerindeki kapasitelerini görmelerine yönelik denetimler ve ICAO denetimlerinde işaret edilen ciddi güvenlik eksikliklerini gidermek için devletlere yardım sağlamak.

Havacılık Güvenlik Denetim (ASA) Bölümü tarafından yürütülen Evrensel Güvenlik Denetim Programı altında güvenlik denetimleri gerçekleştirilmektedir. Devletlere kısa vadeli yada acil güvenlikle alakalı yardım, Uygulama Destek ve Geliştirme-Güvenlik Bölümü tarafından idare edilen Uygulama Destek ve Geliştirme (ISD) Programı ile ve uzun dönemli proje yardımı ICAO Teknik İşbirliği Bürosu tarafından sağlanır.

Politika çalışmaları temel olarak Annex 17'nin ve tehtidin doğasını göz önünde bulunduran önemli bir doküman olarak Doc 8973 gibi rehberlik dokümanlarının devamlılığının sağlanmasına odaklanır. Güvenlik politikası, Havacılık Güvenlik ve Kolaylaştırma Politikası Biriminin sorumluluğundadır.

Bu birim, havalimanlarından, havayollarından ve kanun uygulayıcı uzmanların katılımı ile gerçekleştirilen seminerler ve çalıştaylar ve rehber materyaller ile Annex 17'nin uygulanmasının yaygınlaştırılmasını sağlar.

Sivil havacılığa yönelik olarak değişim gösteren tehtidi dile getirirken ICAO Havacılık Güvenlik Paneli (AVSEC) bünyesinde bulunan uzmanların tavsiyelerine dayanır.

1980'li yılların sonlarına doğru kurulmuş olan Havacılık Güvenlik Paneli'nin şu anda 27 üye devleti ve beş endüstri gözlemcisi vardır.

ICAO Sekreterliği ile birlikte Havacılık Güvenlik Paneli aktif bir şekilde ICAO güvenlik politikalarını ve ortaya çıkan tehditlere karşı faaliyetlerde bulunmanın yanı sıra kanun dışı müdahaleleri önlemeye yönelik olarak da strateji geliştirir.

Kurulduğu günden itibaren düzenli olarak dünyanın farklı yerlerinde toplanan Havacılık Güvenlik Panelinin en son toplantısı İstanbul'da Kasım 2013'de gerçekleştirilmiştir.

AVSEC Havacılık Güvenlik Panelinin haricinde ICAO'nun güvenlik ile alakalı konularda kritik rol oynayan Patlayıcıların Tespiti İle Alakalı Uzmanlar Özel Grubu ve Uluslararası Patlayıcılar Teknik Komisyon'u şekliyle özel grupları da bulunmaktadır. Bu uzmanlar 1998 senesinde yürürlüğe girmiş olan Tespit Amaçlı Plastik Patlayıcıların İşaretlenmesi Konvansiyonu Teknik Annex'ini güncel tutmak için yoğunlaşırlar.

Konvansiyonun tarafı olan her devletin işaretlenmemiş plastik patlayıcıların kendi topraklarında üretimini engellemeleri ve yasaklamaları gerekmektedir.

ICAO'nun havacılık güvenliği alanındaki diğer faaliyetleri arasında seyahat dokümanlarının güvenliğinin zenginleştirilmesi ve güvenlik personelinin eğitimlerinin geliştirilmesi yer almaktadır. İlave olarak ICAO, global olarak havacılık güvenliğini güçlendirmek için bölgesel güvenlik girişimlerine destek sağlar.

Seyahat doküman güvenliği Makine Okunabilir Seyahat Dokümanı (MRTD) Programı ile gerçekleştirilir. Bu girişim altında ICAO dünya çapında makinalarca okunabilir pasaport uygulamasına başlamıştır.

Uyumluluk için son tarih olan 1 Nisan 2010 tarihinden itibaren ICAO standartlarına uygun olarak 180'den fazla devlet çapında makinalarca okunabilir pasaport uygulamasına başlamıştır. ICAO ayrıca uluslararası hava taşımacılığının kolaylaştırılması ile de alakalı çalışmalar yapmaktadır. Bu çalışmalar arasında yolcuların, ekiplerin, bagaj, kargo ve postaların uluslararası sınırlarda gereksiz gecikmeler yaşanmadan tasfiye edilmeleri gelmektedir. Güvenlik işlemleriyle yakın alakalı olarak kolaylaştırmaya yönelik hususlar kısaca FAL diye adlandırılan Kolaylaştırma Programı ile gerçekleştirilmektedir.

Güvenlik emniyetlerine bağlı olarak ICAO sivil havacılık yöneticileri ve bölgesel eğitim merkezlerinin kullanımına sunulmak üzere çok geniş bir yelpazede eğitim dokümanları geliştirmektedir. Bu dokümanlar havayolu ve kargo güvenliği ve tabii ki kriz yönetimi gibi konuları kapsamaktadır. Ayrıca ICAO tarafından düzenli aralıklarla eğitim çalıştayları ve seminerler düzenlenmektedir.

Havacılık güvenliği alanında ICAO'nun tüm çalışmaları hem küresel hem de bölgesel olarak tüm üye devletler ve diğer sektörel paydaşlara yöneliktir.

ICAO'nun herşeyin üzerinde yer alan hedefi tüm dünyada standart güvenlik önlemlerini zenginleştirmek ve sonuna kadar hedefinden sapmadan bu ideale hizmet etmektir.

3. 1933'DEN BERİ TÜRK HAVA YOLLARI

Kurulduğu 1933 senesinden itibaren günümüze gelinceye kadar, ulusal bayrak taşıyıcımız olan Türk Hava Yolları'nda çok önemli gelişmeler ve değişiklikler yer almıştır. Bu bölümde bu süreçle alakalı bazı bilgiler yer almaktadır.

3.1. THY'nin Tarihsel Gelişimi

Ülkemizin güzide firmalarından Türk Hava Yolları 20 Mayıs 1933'te Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı "Hava Yolları Devlet İşletmesi" adı altında kuruldu.

İlk Türk havacılarından Fesa Evrensev'in müdürlüğünü yaptığı kuruluşun ilk bütçesi 180 bin liraydı ve yedi pilot, sekiz makinist, sekiz memur, bir de telsizci olmak üzere toplam 24 personel vardı. İlk filoda; 2 adet King Bird (5 koltuklu), 2 adet Junkers F-13 (4 koltuklu) ve 1 adet ATH-9 (10 koltuklu) yer alıyordu. 1934 senesinde Fesa Bey'in yerine emekli pilot subay Aynî Bey genel müdür oldu. 1935 senesine gelindiğinde o zamanki adı Nafia Vekâleti olan Bayındırlık Bakanlığı'na bağlandı.

1936 senesinde ise Şevket Arı genel müdür oldu. Alınan yeni uçaklarla filodaki uçak sayısı sekize, koltuk sayısı 64'e, bütçe ise 1 milyon TL'ye yükseltildi. 1938 yılında "Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü" adı ile Ulaştırma Bakanlığı'na bağlandı. 1945 senesine gelindiğinde 30 adet Douglas DC-3 ve 3 adet C-47 ile filodaki uçak sayısı 52'ye, koltuk kapasitesi ise 845'e yükseldi. Böylece, o güne kadar üç kente yapılan seferler 19 kente kadar yayıldı.

1946 senesinde yolcu sayısı, alınan yeni uçaklarla 37 bine çıktı. Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü, Devlet Hava Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü adını aldı ve genel müdürlüğe Emekli Pilot Albay Osman Nuri Baykal getirildi. 1947 senesi bayrak taşıyıcısı şirketin hayatında önemli bir dönüm noktası oldu. 12 Şubat günü ilk yurtdışı uçuşu olan Ankara-İstanbul-Atina seferi gerçekleştirildi.

Artık yolcu sayısını artırmak için ilan ve tanıtımlara önem verilmeye başlandığı bir süreç başlamış oldu. Yeni açılan hatlara yenileri eklenmeye başlandı. Lefkoşe, Beyrut ve Kahire 1951 senesinde başlayan uçuş noktaları oldu.

Hacca giden vatandaşlar için 1953 senesi bir ilkin başlangıcı oldu. Bu sene ilk hac seferleri başlamış oldu ve yine aynı sene İstanbul Yeşilköy'de tamamlanan uluslararası havaalanı hizmete girdi.

Bugün bildiğimiz adıyla Türk Hava Yolları adının alınması 1955 senesine rastlamaktadır. 21 Mayıs 1955 günü 6623 sayılı kanunla “ Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü” ismi kaldırılmış ve “Türk Hava Yolları” adı artık kullanılmaya başlanmıştı.

1956 senesi Türk Hava Yolları tarihinde ayrı bir önem taşıyordu. Türk Hava Yolları, üyeleri arasında ticari, teknik, işletme ve ekonomik alanlarda işbirliği sağlamak ve haksız rekabeti önlemek üzere kurulan IATA'ya (International Air Transport Association/Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) üye oldu. 1957 senesi ise yabancı sermaye ile buluşma senesi idi. Türk Hava Yolları'na İngiliz havayolları şirketi BOAC (British Overseas Airways Corporation). %6,5 hisseyle ortak oldu.

BOAC Genel Müdürü Sir George Cribbett, Türk Hava Yolları İdare Meclisi üyeliğine getirildi. Havayolu şirketlerine haberleşme hizmetleri sağlayan SITA (Airlines Worldwide Telecommunications and Information Services) adlı uluslararası kuruluşa da yine bu yıl üye olundu.

Markalaşma yolunda atılan bir adım olarak 1961 senesinde düzenlenen kurumsal logo yarışmasında Mesut Manioğlu'nun tasarladığı Yaban Kazı amblemi birinci seçilip kullanılmaya başlandı.

1967 senesinin yerli akaryakıt kullanılmaya geçilmesi açısından ayrı bir önemi vardı. Daha önceden yabancı bir şirket tarafından karşılanan akaryakıt ihtiyacı yeni bir anlaşma yapılarak Petrol Ofisi'nden karşılanmaya başladı.

Kıbrıs Barış Harekati'nin yapıldığı 1974 senesinin Türk hava Yolları için de ayrı bir önemi vardı. 4 Aralık günü Türk Hava Yolları'nın % 50 ortaklığı ile Kıbrıs Türk Hava Yolları kuruldu.

1977 senesi milli sermayeye tekrardan gelişmesi açısından ayrı bir önem taşımaktaydı.

20 yıl önce yabancı sermayeye açılmış olan THY, Maliye Bakanlığı'nın 17.2.1977 tarih ve 53315/6967 sayılı kararı ile tekrardan millileştirildi ve BOAC şirketinin hissesini Maliye Bakanlığı üstlendi.

Kurumsal marka kimliğinin kuvvetlendirilmesi ve pazarlama faaliyetlerinin de bir parçası olarak 1983 senesinde “THY Magazin” adıyla aylık uçuş dergisi yayım hayatına başladı. Kamu iktisadi kuruluşu statüsüne geçiş 1984 senesine rastlamaktadır. 1985 senesine gelindiğinde First Class uygulaması önce Cidde ve Londra hatlarında, ardından da diğer hatlarda uygulamaya kondu ve Atatürk Havalimanı'ndaki Elektronik Bilgi İşlem Merkezi faaliyete geçirildi, tüm rezervasyon ve kayıp bagaj işlemleri elektronik ortamda yürütülmeye başlandı.

Dört kıtaya birden sefer düzenlenmesi 1988 senesinde hayata geçmiştir. 1989 senesi Türk Hava Yolları için yoğun bir sene olmuştur.

Müşteri memnuniyetini artırmak ve hızlı bagaj hizmeti vermek amacıyla Bagaj Handling Sistemi (BAHAMAS) uygulanmaya başlanmıştır. THY Magazin, Skylife adını almış ve Türk Hava Yolları ve Lufthansa'nın eşit oranda hisseye sahip olduğu SunExpress Havayolları kurulmuştur. 1990 senesinde özelleştirme kapsamına alındıktan sonra %1.53'lük bölümü halka açılmış ve Kamu Ortaklığı İdaresi'ne bağlanmıştır.

1993 senesi de hizmet çeşitliliğinin artırıldığı ve filoda farklılıklara gidildiği önemli bir yıldır.

Uçulan nokta sayısı 78'e çıkmakla birlikte uçakların yaş ortalaması 6,2 yıla indirilmiş, A-340-300 ve RJ-100 'ler ve 11 adet Boeing 737 ve 2 adet Airbus 340-300 uçakları filoya katılmıştır. Airbus 340'ların filoya katılımıyla birlikte Tokyo uçuşları direkt ve First Class, Business Class, Ekonomi Class olmak üzere üç ayrı sınıfta hizmet sunulmaya başlanmıştır.

27 Kasım 1994'te 4046 sayılı kanun kapsamına alınarak T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na bağlanarak iktisadi devlet teşekkülü statüsüne geçmiştir.

1996 senesinde www.thy.com sitesi hizmete girmiştir.

İlk havayolları ittifak girişimi 1998 senesinde “The Qualiflyer Group – Özel Kalite Grubu adı altında 5 büyük havayolu ile oluşturulan birliktir. Müşteriye hizmet kalitesinin artırılması amacıyla 2001 senesinde Rezervasyon Çağrı Merkezi (444 0 THY/444 0 849) uygulaması başlamıştır ve 2003 online check in uygulaması başlamıştır.

2004 senesine gelindiğinde önemli bir başarıya imza atılmış ve Aralık ayında Avrupa Havayolları Birliği'nin açıkladığı tüketici raporuna göre; THY'nin, uçakların zamanında kalkışı ve en az kayıp bagaj olayıyla karşılaşılan tüm Avrupa'daki şirketler arasında ikinci olmuştur. Özel yolcu programı Miles&Smiles üyelerine 4 farklı özellikte sunulan kartlar ile avantajlar sağlanmaya 2006 senesinde başlamıştır.

Yine aynı sene Star Alliance’a katılma kararı alınmış ve prensibini "kalite" ve "önce insan" olarak duyuran Türk Hava Yolları, sunumda yaptığı yeniliklere bir yenisini eklemiş ve Do&Co A.Ş. ile yapılan ortaklıkla yeni bir ikram yaklaşımına geçmiştir. 2008 senesinde Türk Hava Yolları üç büyük havayolu ittifakından olan Star Alliance üyesi olmuştur. 13 Eylül 2013 günü yenilenen yüzü ile Türk Hava Yolları kurumsal websitesi www.turkishairlines.com yayına girmiştir.

<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce> (10.09.2013)

3.2. Mevcut Durum

Günümüzde 100’ün üzerinde ülkeye, 200’ün üzerinde şehir ve havalimanına uçuş ağını genişletmiş olan Türk Hava Yolları’nda iştirak şirketlerle beraber holdingleşme sürecine doğru ilerleyen bir organizasyon yapısı bulunmaktadır.

18.500 üzerinde personeli ile dünyanın dört bir yanında hizmetlerini sürdürmekte olan Türk Hava Yolları, son senelerde SKYTRAX diye adlandırılan uluslararası havacılık camiasında prestijli bir yere sahip olan kuruluş tarafından “Avrupa’nın En İyi Havayolu” ödülleri almıştır.

Üyesi olduğu Star Alliance ittifakında da parlayan bir yıldız olarak yeri alan Türk Hava Yolları, bünyesinde bulundurduğu 30’u aşkın başkanlık ile faaliyetlerini gerçekleştirmektedir.

Uçuşla alakalı eğitimlerin verildiği Uçuş Eğitim Akademisi ve uçuş eğitimlerinin dışında kalan eğitimlerin verildiği Havacılık Akademisi ile sadece kendi personeline değil, dünyanın dört bir yanından havacılık sektörünün içinde yer alan ve diğer sektörlerde de fiili olarak görev alan 3.şahıslara yönelik de eğitim hizmeti verilmektedir.

Türk Hava Yolları’nın marka ve iştirakleri olarak Anadolu Jet, Turkish Cargo, THY Teknik, TGS, Sun Express, THY OPET ve HABOM bulunmaktadır.

Marka konumlandırması ve reklam faaliyetleri kapsamında dünyanın dört bir yanında sponsörlükler de önemli yer almaktadır. Spor turnuvaları, uluslararası organizasyonlar ve etkinlikler Türk Hava Yolları’nın sponsörlük alanlarında bulunmaktadır.

3.3. THY Havacılık Akademisi

Havacılık kural ve düzenlemelerinin arkasındaki felsefeyi özetleyen bir deyiş vardır havacılıkta: “Havacılığın kuralları kanla yazılmıştır”. Herhangi bir emniyet ya da güvenlik sıkıntısıyla karşılaşmamak için havacılıkta kalite ve standartlar yüksek tutulmalıdır. Kalifiye çalışanlara sahip olabilmek için bu insanların eğitimlerinin de kaliteli olması ve kesinlikle tüm gereklilikleri yerine getirmesi gerekmektedir. İşte tam burada “tüm gereklilikler nedir?” sorusu ortaya çıkmaktadır.

Bu hayati önem taşıyan sorunun cevabının ulusal ve uluslararası otoriteler ve akreditasyon kurumları gibi en yetkili ağızlardan verilmesi gerekmektedir.

Havacılık tarihinde vuku bulan her kaza ve kırım hadisesi kalite, emniyet ve güvenliğin artması için bir araç olmuştur. İnsan hayatıyla çok pahalı bir bedel ödeme yolu olsa da havacılık sektöründeki gelişime olan etki yadsınmaz.

Tabii ki her havayolu ya da ülke, herhangi bir kuralı ya da uygun insan kaynağı eğitimini kendince yorumlayamaz. Emniyet ve güvenlik sebebiyle Türk Hava Yolları kendi Akademisi ile eğitim standartlarını ve kalitesini yüksek tutmak istemektedir.

Havayolu sektörünün kendine has kural ve düzenlemeleri vardır. Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, alanlarında uzman eğitmenleriyle yılda yaklaşık 35.000 kişiye sınıf eğitimi ve 50.000 uzaktan eğitim vererek havacılık sektöründe öncü bir rol oynamaktadır.

“Türk Hava Yolları personelinin yanı sıra Akademimiz ulusal ve uluslararası havacılık firmalarına, bakım merkezlerine, kargo firmalarına, seyahat acentalarına, üniversitelere, diğer hava yolları çalışanlarına, havaalanı kuruluşlarına, sivil havacılık sektöründeki şirketlere ve diğer bireysel kurum ve kuruluşlara eğitim ve danışmanlık hizmeti vermektedir. Karasar (2012).

Kuruluşa doğru

Türk Hava Yolları, 80 yıllık geçmişi boyunca eğitime hep önem vermiş; daha ilk yıllarından bu yana personelini yurt içinde ve yurt dışında yapılan kurs ve seminerlerle desteklemiştir.

İlk dönemde eğitimler pilot ve makinistlere yönelik olarak gerçekleştirilmiş, geçen zaman içerisinde hava taşımacılığı sektörünün giderek gelişmesiyle, eğitim çalışmalarını daha sistematik yürütecek bir eğitim birimine ihtiyaç duyulmuştur.

Önceleri Teknik Müdürlük bünyesinde Eğitim Şefliği kurulmuş, daha sonraki yıllarda İşletme Müdürlüğü bünyesinde Yer Eğitim Şefliği ve Uçuş Eğitim Şefliği adı altında iki birim daha hizmete girmiştir.

Her geçen gün eğitimin öneminin artmasıyla, İdare Meclisi 1966 yılında aldığı bir kararla Genel Müdür İdari Yardımcılığı'na bağlı bir Eğitim Müdürlüğü kurmuştur.

1972'de İstanbul-Gümüşsuyu'nda bir eğitim merkezi açılarak modern eğitim uygulamasına başlanmıştır. Bu müdürlük, 1979'da İstanbul-Yeşilköy'e nakledilmiştir.

Yeşilköy'de bir hangarda verilen eğitim, uçuş eğitimi ve yer eğitimi olarak iki ayrı kısımdan oluşmaktaydı. Eğitimciler; Türk Hava Yolları bünyesinde çalışan pilotlar, baş hostes ve kontrol hostesleri, meteoroloji uzmanları ve lisan hocalarıydı.

Ve yıl 1982

İşte bu birim, 1982 yılında Eğitim Başkanlığı'na dönüştürülmüş ve böylece şu anki diğer adıyla Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi'nin kuruluşu gerçekleşmiştir. Bu sayede idari, ticari ve teknik eğitimlerin yanı sıra yabancı dil ve işbaşı eğitimleri de verilmeye başlanmıştır.

Akademi'nin tırmanışı

1984'te Atatürk Havalimanı B Kapısı yanında bulunan şimdiki binasına taşınan Eğitim Başkanlığı, faaliyetlerini Eğitim Başkanlığı ve Uçuş Eğitim Başkanlığı şeklinde iki ayrı koldan yürütmeye başlamıştır.

Uçuş Eğitim Başkanlığı'nın 1998'de şu an hâlen faaliyetlerini sürdürdüğü İstanbul-Florya'daki binasına geçmesiyle ise Eğitim Başkanlığı, o zamandan bu yana çalışmalarına ayrı olarak devam etmekte, 2008 yılından bu yana da Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi ismiyle anılmaktadır.

1982'den bu yana, tam 30 yıldır Türk Hava Yolları'nın eğitim hizmetlerini yürüten Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, 2005 yılında, verdiği uçak bakım eğitimlerini uluslararası alanda sertifikalandırmasına olanak sağlayan EASA Part-147 belgesini alarak dünya çapında bir müşteri ağına ulaşma şansı yakalamıştır.

2011 yılında uluslararası düzeyde önemli bir hamle yapan Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, IATA'nın Bölgesel Eğitim Ortağı (*Regional Training Partner / RTP*) olmuş ve ayrıca IATA Onaylı Eğitim Merkezi (*Authorized Training Center / ATC*) hâline gelmiştir. Bayrak (2012).

Bu sayede IATA'nın Türkiye'deki ilk ve tek stratejik ortağı olan Akademi, Türkiye'den ve bölge ülkelerinden sektörün mevcut ya da müstakbel çalışanları için İstanbul'da eğitim olanağı sağlamış durumdadır.

Küreselleşen havacılık sektöründe eğitimin taşıdığı önemin bilincinde olarak, ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemleri prensipleri ile çalışan Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi'nde uzman eğitmenler tarafından yılda ortalama 2 bin kurs ve seminer düzenlenmekte ve bunlara yaklaşık 35 bin kişi katılmakta ve yine yılda ortalama 50 bin kişiye de uzaktan eğitim sağlanmaktadır.

Hizmet alanları

Akademi, havacılık sektöründe uluslararası düzeyde bilgi üreten bir eğitim yuvası olarak, Türk Hava Yolları A.O. başta olmak üzere, yurt içi ve yurt dışı havacılık firmalarına, bakım merkezlerine, kargo firmalarına, seyahat acentelerine, üniversitelere, diğer hava yolu çalışanlarına, havalimanı işletmelerine, sivil havacılık sektöründeki firmalar ile diğer kişi, kurum ve kuruluşlara eğitim ve danışmanlık hizmeti vermektedir.

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi Vizyon ve Misyonu

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi'nin vizyonu; havacılık sektöründe evrensel kriterlere göre bilgi üreten, yenilikçi ve çığır açan, ikliminde huzur ve güvenin hâkim olduğu lider bir eğitim ve danışmanlık merkezi olmaktır.

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, Türk Hava Yolları A.O. başta olmak üzere sivil havacılık sektöründeki firmalar ile diğer kişi, kurum ve kuruluşlara eğitim ve danışmanlık hizmeti verme ve global bir sivil havacılık eğitim merkezi olma misyonuna sahiptir.

Ulusal ve Uluslararası Onaylar ve Ortaklıklar

- IATA Bölgesel Eğitim Ortağı ve Yetkili Eğitim Merkezi
- EASA Part 66-147 Bakım Eğitimleri ve Sınav Merkezi Onayı
- SHGM Tehlikeli Maddeler Yetki Belgesi
- SHY / JAR 147 Yetki Belgesi
- Tüm ticari eğitimler için ICAO Onayı
- TS-EN-ISO 9001: 2008 Kalite Yönetim Sistemi Belgesi
- EAMTC (*European Air Maintenance Training Committee*) Üyesi

Eğitim Tesisi

Eğitim Başkanlığı binası ve Teknik Eğitim Müdürlüğü yeni hangar binası olmak üzere iki ayrı binada bulunan toplam 28 derslik, 125 koltuk kapasiteli 1 konferans salonu, 2 adet simülâtör sınıfı ve 1 sınav salonu ile, eş zamanlı olarak 800 kişiye eğitim hizmeti verilebilmektedir.

Eğitimler

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, tecrübeli ve alanında uzman 60'a yakın eğitmeniyle yurt içinde ve yurt dışında, aşağıda belirtilen alanlarda eğitim hizmeti sağlamaktadır:

- Teknik eğitimler
- Rezervasyon eğitimleri
- Bilet satış eğitimleri
- Kargo operasyon eğitimleri
- Yolcu hizmetleri eğitimleri
- Yer harekât eğitimleri
- Yönetim ve kişisel gelişim eğitimleri
- IATA eğitimleri
- İngilizce dil eğitimleri
- Bilgisayar eğitimleri

- Diğer eğitimler

IATA Eğitimleri

IATA'nın Bölgesel Eğitim Ortağı ve Yetkili Eğitim Merkezi olan Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi bir dünya merkezi konumundaki İstanbul'da bulunan binasında tecrübeli IATA eğitmenleri tarafından verilen IATA eğitimleri, yurt içinden ve bölge ülkelerinden yoğun talep görmektedir.

2012 yılında Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi'nde verilen IATA eğitimleri şu şekildedir:

Tablo 3.1. 2012 Senesi THY Akademi IATA Eğitimleri

Advanced Airport Commercial Management	Dangerous Goods Regulations (DGR) Instructor Refresher
Advanced Passenger Fares and Ticketing	Documentation Control & Passenger Assessment
Advanced Project Management (30PDUs)	Human Factors in Aviation
Advanced Train the Trainer	Human Resources Management
Air Cargo Management	Instructional Techniques
Aircraft Weight and Balance	International Air Cargo Law
Airline Finance and Accounting Management	Introduction to e-freight Implementation
Airline Passenger Services	Organization Development & Restructure
Airport Certification and Standards	Passenger Interline Accounting and Control
Airport Slots & Scheduling	Passenger Tariff Workshop
Card Payment Policies and Fraud Prevention	Professional Skills for DGR Instructors
Cargo Revenue Management	Revenue Management for Practitioners - Adv
Cargo Security	SMS for Airlines
Dangerous Goods Awareness - Ramp and Warehouse Personnel	Station / Ground Handling Management
Dangerous Goods Regulations - Recurrent	

İngilizce Dil Eğitimleri

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, nörobilimsel temelli tek dil eğitim sistemi olan DynEd ile İngilizce Dil Eğitim Ortaklığı başlatmıştır. DynEd, havacılık İngilizcesi ve genel İngilizce olmak üzere iki farklı kategoride hizmet vermektedir. FAA, NASA ve DynEd işbirliği ile yapılandırılan, İngilizce seviyesini ICAO Level 4 ve üzerine çıkaran Havacılık İngilizcesi programı, pilotlar, pilot adayları ve hava trafik kontrolörleri için tasarlanmıştır. Genel İngilizce programında ise hedef kitlesi; teknisyenler, muhasebeciler, yolcu hizmetleri çalışanları ve kabin personeli başta olmak üzere tüm personel ve personelin öğrenci olan veya diğer yakınlarıdır. Erdun (2012).

Uçuş Korkusunu Yenme Programı

2007'den beri Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi'nin kabiliyetinde yer alan program, uçuş korkusu olan kişilerin bu korkularını yenmelerini sağlamak üzere tasarlanmıştır. Uçuş Korkusunu Yenme Programı, programa başvuran adayların tıbbi ve psikolojik açıdan değerlendirilmesinin ardından gerçekleştirilmektedir. Teknik Teorik Süreç ve Psiko-Teorik Süreç şeklinde iki bölümden oluşan sınıf uygulamasının ardından katılımcılar sanal uçuşa ve son olarak da gerçek uçuşa alınmaktadır.

Yeni Eğitimler

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, kurumsal gelişimini sağlamaya ve sektörel gereksinimleri karşılamaya yönelik olarak, eğitim hizmeti verdiği alanlara yenilerini eklemektedir.

Bunlar arasında en önemlilerinden biri, **heliport eğitimleridir**. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından onaylı olarak, sağlık müdürlükleri, hastaneler, büyük şirketler, il belediyeleri, turizm işletmeleri ve otellere yönelik heliport yönetici eğitimi ve heliport işletme hizmetleri eğitimi, yıl sonuna kadar verilmeye başlanacaktır.

Ayrıca kısa bir süre önce, gittikçe büyüyen bir kurum olan Türk Hava Yolları'na her kademedeki yöneticiler yetiştirmek ve hâlihazırda yöneticilik yapan kişilerin yöneticilik kabiliyetlerini geliştirmek üzere **Yönetici Yetiştirme ve Geliştirme Programı** hayata geçirilmiştir. Akademi tarafından uzun bir hazırlık sürecinin ardından oluşturulan eğitim programı, son derece profesyonel bir içeriğe sahiptir.

Akademi'yi oluşturan müdürlükler

Akademi bünyesinde faaliyet gösteren altı müdürlük bulunmaktadır:

1. Teknik Eğitim Müdürlüğü
2. Ticari ve Yer Hizmetleri Eğitim Müdürlüğü
3. Yönetim ve Kişisel Gelişim Eğitimleri Müdürlüğü
4. Uzaktan Eğitim ve Bilgi Sistemleri Eğitim Müdürlüğü
5. Eğitim Hizmetleri Pazarlama ve Satış Müdürlüğü
6. Mali ve İdari İşler Müdürlüğü

Teknik Eğitim Müdürlüğü

Havacılık sektöründe Türkiye'deki lider teknik eğitim merkezlerinden biri olan Teknik Eğitim Müdürlüğü; Türk Hava Yolları başta olmak üzere sivil hava yolu işletmelerine ve bakım kuruluşlarına, uçak bakım ve tip eğitimleri ile temel ve özel teknik eğitimleri sağlamaktadır.

Havacılıkta uluslararası standartlarda teknik eğitim veren, yeni uygulamalara açık, gelişmiş eğitim teknolojilerini kullanan, uçuş emniyet ve güvenliği kültürünün gelişmesine katkı sağlayan bir teknik eğitim merkezi olmak için belirlediği hedefler doğrultusunda çalışmaktadır.

Müdürlük bünyesinde verilen teknik eğitimler; sınıf ortamında verilen teorik eğitimler ve uçak üzerinde pratik eğitimler şeklinde iki farklı kategoride verilmektedir. Pratik eğitimlerin bir kısmı bakım simülatörü sınıflarında yürütülmektedir. Kose (2011).

Teknik eğitim alanında faaliyet gösteren birçok firmanın omurgasını oluşturan eğitimlerin yetiştiği yer olan Teknik Eğitim Müdürlüğü'nün verdiği eğitimler şu şekilde sıralanabilir:

Tablo 3.2. THY Akademi Teknik Eğitimler

İstihdama Yönelik Uçak Bakım Temel Eğitimleri (Cat. A, B1, B2)	
EASA Part-147 Onaylı Uçak Bakım Tip Eğitimleri (A - B1 - B2 - C)	<ul style="list-style-type: none"> - Airbus A310, A318 / A319 / A320 / A321, A330, A340 - Boeing B737CL, B737NG, B777 - Ramp & Transit Eğitimleri (Cat. A)
Lisans Sınavları (SHGM Onaylı)	
Özel Eğitimler	<ul style="list-style-type: none"> - Engine Run-Up - Borescope - ETOPS - ESD & ATA Spec 300 - Aircraft Fuel Tank Safety - Equipment & Furnishing - Airbus Airman - Human Factors - Towing & Push Back - De-icing & Anti-icing - EWIS (Electrical Wiring Interconnect System) Eğitimleri - EASA / SHY Part 66-147 Eğitimleri

Teknik Eğitim Müdürlüğü ayrıca, Hava Kuvvetleri'nin almış olduğu Erken Uyarı Uçaklarının teknik eğitimlerinin ve uçuş eğitimlerinin verilmesi ve bunlara teknik destek sağlanması alanlarında faaliyetlerin gösterildiği Barış Kartalı Projesi ile Teknisyen Yetiştirme Projesi'ni yürütmektedir.

Bunun yanı sıra, Airbus standartlarında eğitim veren bir kuruluş olmak için akredite olma ve Airbus ve Boeing firmalarıyla birlikte, eğitmenlerin geliştirilmesine yönelik programlar uygulama gibi çalışmaları da yürütmektedir.

Ticari ve Yer Hizmetleri Eğitim Müdürlüğü

Ticari ve Yer Hizmetleri Eğitim Müdürlüğü; Türk Hava Yolları'nın, yüklenici firmaların ve başka hava yollarının personeline, ilgili operasyonlarını güncel ve etkin şekilde yürütmelerini sağlamak üzere, uluslararası standartlara uygun olarak, ticari eğitimler ile yer hizmetleri eğitimlerini vermektedir. Müdürlük, gerek Eğitim Başkanlığı'ndaki sınıflarda gerek yurt içi ve yurt dışındaki farklı lokasyonlarda yılda ortalama 1.000 adet kurs gerçekleştirerek yaklaşık 16 bin kişinin eğitim almasını sağlamaktadır.

Müdürlük bünyesinde, Rezervasyon ve Satış, Kargo ve Tehlikeli Maddeler, Harekât, Kayıp Eşya ve Ramp Hizmetleri, Yolcu Hizmetleri, Troya Check-in, Quick Check-in, Troya Editing and Close-out, Seyahat Dokümanları gibi çok sayıda eğitim ve ilgili eğitimlerin tazeleme eğitimleri verilmektedir. Eğitimler şu ana başlıklar altında sunulmaktadır:

Tablo 3.3. THY akademi Ticari ve Yer Hizmetleri Eğitimleri

Yolcu Satış Temel Eğitimleri
Kalkış Kontrol Sistemi Eğitimleri (Check-in)
Quickres Rezervasyon ve Ücretlendirme Eğitimi
Quickres Biletleme ve Satış Raporları Kursu

Troya Rezervasyon ve Ücretlendirme Kursu
Troya Biletleme ve Satış Raporları Eğitimleri
Acente Kargo Temel Satış Eğitimleri
Tehlikeli Maddeler Kuralları Eğitimleri
Tehlikeli Maddeler Bilinci Eğitimleri
Yolcu Hizmetleri Eğitimleri
Troya Editing and Close Out Kursu
WorldtracerWeb Management Kursu
Yük Kontrol ve Denge Eğitimleri
Kargo İşlemleri Kursu
Kabin İçi Temizlik İşlemleri Kursu
Prorasyon Kursu
Tactic - Acas Tanıtım Semineri
Star Alliance Satış Stratejisi ve Ürünleri Semineri
Seyahat Dokümanları Kursu
CRO (Complaint Resolution Official)
Engelli Yolcuların Check-in İşlemleri, Transferi ve Yönlendirilmesi
Star Alliance Airport Handling Prosedürleri Semineri

Yönetim ve Kişisel Gelişim Eğitimleri Müdürlüğü

Yönetim ve Kişisel Gelişim Eğitimleri Müdürlüğü, Türk Hava Yolları'nın kişisel gelişim, sosyal beceriler ve yönetim ile ilgili eğitimlerinin başlıca hizmet sağlayıcısıdır. Müdürlük; her kademedeki personelin, sektörün gereklerine uygun olarak kişisel gelişim, sosyal beceriler ve yönetim konulu eğitimlerle desteklenmesine yönelik çalışmalarda bulunmaktadır.

Müdürlük ayrıca, Türk Hava Yolları'nın organizasyonel gelişimine ve personelin bilgi ve becerilerinin arttırılmasına katkı sağlayacak eğitimleri temin etmek amacıyla, eğitim ihtiyacı analizleri yapmakta ve araştırma ve geliştirme faaliyetleri yürütmektedir. Usta (2012).

Uzaktan Eğitim ve Bilgi Sistemleri Müdürlüğü

Müdürlük; uzaktan eğitimlerin hazırlanması, verilmesi, yönetilmesi ve Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi'nde eğitim bilgi sistemlerinin oluşturulması ve geliştirilmesi süreçlerini yönetmektedir. Müdürlükçe oluşturulan uzaktan eğitim kataloğunda, şu an itibarıyla özelde Akademi'nin ve genelde Türk Hava Yolları A.O'nun eğitim politikasına olumlu katkılar sağlayan 30'a yakın uzaktan eğitim mevcuttur. Ayrıca eğitim dokümanlarının basılması, sınıf eğitimleri için teknik donanımın sağlanması ve gerekli teknik desteğin verilmesi görevlerini yürütmektedir. Müdürlük bünyesinde, Türk Hava Yolları personeline bilgisayar eğitimleri de verilmektedir.

Eğitim Hizmetleri Pazarlama ve Satış Müdürlüğü

Akademi'nin portföyünde yer alan eğitimlerin ve görev alanı içerisindeki faaliyet ve hizmetlerin pazarlama, satış, müşteri ilişkileri, reklam ve tanıtım faaliyetlerini yürütmektedir. Ayrıca Akademi tarafından gerçekleştirilen tüm eğitimlerin planlanması çalışmalarını yerine getirmektedir.

Mali ve İdari İşler Müdürlüğü

Akademi'nin gelir ve gider kayıtlarının, yasal mevzuata ve Türk Hava Yolları A.O. mevzuatına uygun olarak tutulmasını, bütçe-gerçekleşen kıyaslaması yaparak, belirlenen hedeflerden sapmaların tespit edilmesini ve mali raporların ve tabloların zamanında oluşturulmasını sağlamaktadır.

4. HAVACILIK EĞİTİMLERİNDE AKREDİTASYONLAR

Havayolları, havalimanları, hava seyrüsefer hizmetleri, kargo, sivil havacılık, yer hizmetleri, emniyet, turizm ve daha nice kritik sektörlerde havacılık eğitimlerinin hayati önemi vardır. Havacılık sektörü içinde yer alan herkesin kendi görev alanına uygun olarak emniyet ve güvenlik kurallarına uygun bir şekilde eğitim gerekliliklerini yerine getirmesi gerekmektedir. Son yıllarda araştırmalar sonucunda bir çok havacılık kaza- kırım olayının Hava Emniyet ve Hava Güvenlik Programlarıyla ilintili olduğu gerçeğini ortaya koymaktadır.

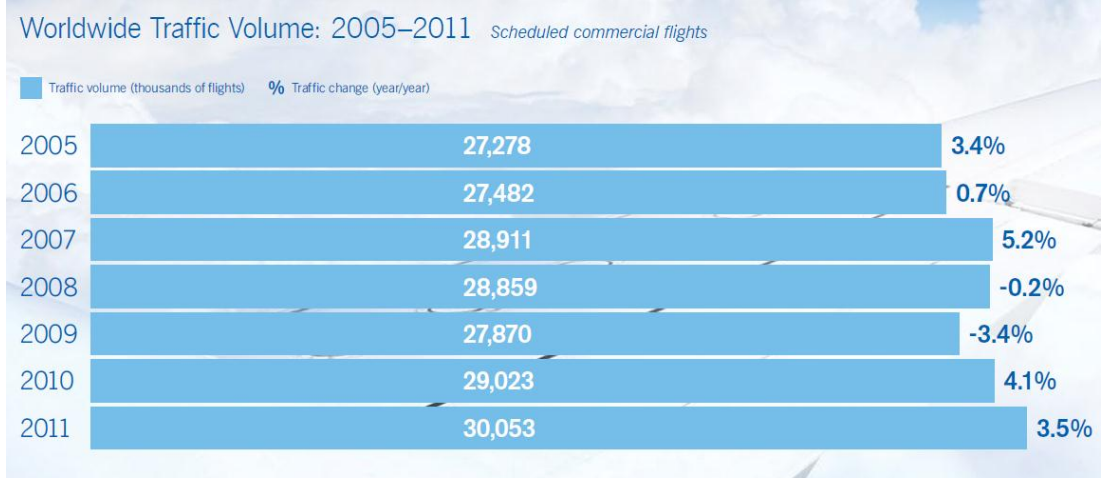
Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) global ölçekte global havacılık emniyetini geliştirmeye yönelik olarak çalışmalarına ve program geliştirmeye devam etmektedir.

2011 senesinde yayınlanan “ICAO State of Global Aviation Safety” özel raporunda 2011 senesindeki kazalar ve bunlarla alakalı anahtar risk faktörleri yer almaktadır. (<http://skybrary.aero/bookshelf/books/1723.pdf>)

Tarifeli ticari uçuşlarda 2011 senesinde kazaların sayısının 2010 senesiyle karşılaştırıldığında 121’den 126’ya çıktığı görünmektedir.

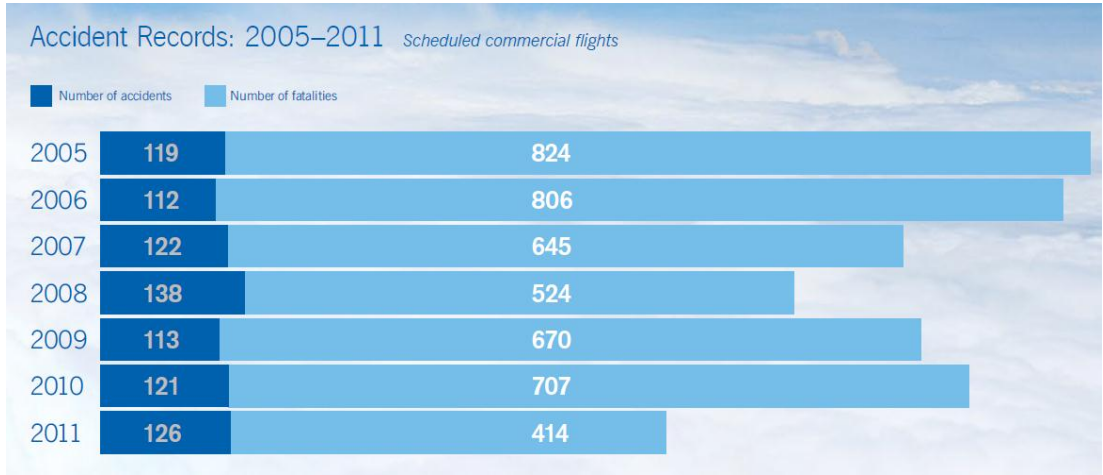
ICAO SGAS 2012 raporundan alınan aşağıdaki tablolarda 2005-2012 seneleri arasında tarifeli ticari uçuşların trafik hacmi ve yaşanan kazalara ilişkin bilgiler yer almaktadır.

Tablo 4.1. Dünya Geneline Hava Trafik Hacmi: 2005-2011



Kaynak: (ICAO SGAS Report, 2012)

Tablo 4.2. Dünya Geneline Uçak Kazası Kayıtları: 2005-2011



Kaynak: (ICAO SGAS Report, 2012)

Tabii ki bu kaza artışın sebeplerinden biri önemli ölçüde büyüyen havacılık sektörü ve artan hava trafiğidir.

Tüm bu bilgiler ışığında daha da önem arz eden hususların belki de başında özellikle emniyet ve güvenlik alanlarında yüksek kalite standartlarında eğitim hizmetlerinin verilmesi gelmektedir.

Uluslararası havacılık eğitimlerinde tüm dünyada kalite standartlarının belirli bir seviyenin üzerinde tutulmasına en önemli etkenlerden birinin akreditasyonlar olduğunun altını havacılık sektörünün önde gelen uzmanları çizmektedir.

Daha geniş kapsamlı olarak “havacılık eğitimlerinde akreditasyonun önemi nedir?” sorusunun cevabı burada ayrı bir önem taşımaktadır.

Sonuç odaklı bir çerçevede akreditasyon, havacılık profesyonellerinin hizmet etmiş oldukları endüstrinin gerekliliklerini sahip oldukları yeterliliklerle karşılaşmasını sağlamak üzere vardır. Akreditasyon süreci ayrıca gerekli yeterlilik, yargı ve bilginin havacılık sisteminde profesyonel performansı zenginleştirmesine de imkan sağlar.

Akredite edilmiş bir program minimum eğitim kalite standartlarını biçimsel bir hale getirmiş, kredibilitesi artmış, bütünselliği yüksek ve havacılık camiası içerisindeki saygın yerini almış olmaktadır.

Yine akreditasyonlar vesilesi ile havacılık programlarının kontrol edilmesi, onaylanması ve aşağıda ifade edilen hususlara haiz olunması sağlanmaktadır:

- Verinin analiz edilmesi ve yorumlanması kabiliyeti,
- Çoklu disiplinlerden oluşan ekipler ile çalışabilme kabiliyeti,
- Profesyonel ve etik sorumluluk anlayışı,
- Yazılı ve sözlü iletişim becerilerinin etkin bir şekilde oluşturulabilmesi kabiliyeti,
- Güncel mevzulara ilişkin bilgi sağlanması,

- Profesyonel uygulamalara yönelik olarak gerekli teknik, beceri ve modern teknolojinin kullanılma kabiliyeti,
- Ulusal ve uluslararası havacılık çevresinin kullanılma anlayışı,
- Problemlerin tanımlanmasında ve çözülmesinde alakalı bilgiden faydalanabilme kabiliyeti,
- Havacılık sektöründeki iş sürdürülebilirliğinin idrak edilmesini sağlamak
- Bu tezde vurgulanan havacılık eğitimlerinde akreditasyonlarla alakalı bazı otoritelerin üzerinde durulacaktır.

Akreditasyon, eğitim çıktılarına bağlı bir ortamın havacılık profesyonellerinin hizmet ettikleri sektördeki gereklilikleri yerine getirmeleri için oluşturulmasını sağlamaktadır.

Akreditasyonlar;

- Neyin öğretildiğinden çok, neyin öğrenildiğinin önemli olduğunu ifade eder. Eğitimci ve endüstri çalışanları arasında yakın bir işbirliği sağlar.
- Eğitim hazırlıklarında temel nokta kalitedir, sınıf ya da laboratuvar ortamlarında harcanan saatlerin fazlalığı değildir.

Bu süreç ayrıca, mezunların havacılık sistemi içerisinde profesyonel performans bilgi, muhakeme ve yargılarının zenginleştirilmesini sağlar. Mezunların profesyonel kariyerlerinin inşa edilmesinde katkı sağlar.

Akreditasyonlar vesilesi ile genç ve parlak yetenekler farklı disiplinlerden havacılık sektörüne girmektedir. Yine bu öğrencilerin motive edilmeleri ve bağlılıklarının sağlanmasında ilgi çekici ve ilginç müfredat içeriği önemli rol oynar. Akredite edilmiş bir programı bitirmek başka türlü elde edilmesi zor olan kişisel sorumluluk, sosyal bakış açısı, liderlik, çevre ve iş dünyası ile alakalı bakış açısı kazandırır. Teknik yetkinlik gelecek kuşak havacılık profesyonellerinin niteliklerinden biridir.

Dünya havacılık toplumlarının karşılaştığı sorun ve sıkıntılarla alakalı pratik çözümler üretebilme noktasında eğitim ve bilginin ayrı bir yeri vardır.

Bu nedendir ki; akredite edilmiş, yüksek kaliteli programlar ayrı bir önem taşımaktadır. Aynı zamanda akreditasyon süreci sadece uygulayıcılar değil, liderlik edecek kişilerin de yetiştirilmesi ve desteklenmesi açısından önem arz etmektedir.

4.1. Dünyada Havacılık Akreditasyonları

Havacılıkta uluslararası akreditasyon merkezleri havacılık alanında belirli bir yüksek kalite ve seviyenin sağlanabilmesi, emniyetli ve güvenli bir sektörün vücut bulması ve bu durumun sürdürülebilmesi alanında faaliyetlerde bulunur. Bu çalışmada önemli bazı akreditasyon kurumları vurgulanacaktır.

Bu süreç ayrıca, mezunların havacılık sistemi içerisinde profesyonel performans bilgi, muhakeme ve yargılarının zenginleştirilmesini sağlar. Mezunların profesyonel kariyerlerinin inşa edilmesinde katkı sağlar.

Akreditasyonlar vesilesi ile genç ve parlak yetenekler farklı disiplinlerden havacılık sektörüne girmektedir.

Yine bu öğrencilerin motive edilmeleri ve bağlılıklarının sağlanmasında ilgi çekici ve ilginç müfredat içeriği önemli rol oynar. Akredite edilmiş bir programı bitirmek başka türlü elde edilmesi zor olan kişisel sorumluluk, sosyal bakış açısı, liderlik, çevre ve iş dünyası ile alakalı bakış açısı kazandırır. Teknik yetkinlik gelecek kuşak havacılık profesyonellerinin niteliklerinden biridir. Dünya havacılık toplumlarının karşılaştığı sorun ve sıkıntılarla alakalı pratik çözümler üretebilme noktasında eğitim ve bilginin ayrı bir yeri vardır. Bu nedendir ki akredite edilmiş, yüksek kaliteli programlar ayrı bir önem taşımaktadır.

Aynı zamanda akreditasyon süreci sadece uygulayıcılar değil, liderlik edecek kişilerin de yetiştirilmesi ve desteklenmesi açısından önem arz etmektedir.

Havacılıkta uluslararası akreditasyon merkezleri havacılık alanında belirli bir yüksek kalite ve seviyenin sağlanabilmesi, emniyetli ve güvenli bir sektörün vücut

bulması ve bu durumun sürdürülebilmesi alanında faaliyetlerde bulunur.
Bu çalışmada önemli bazı akreditasyon kurumları vurgulanacaktır.

Söz konusu akreditasyon kurumlarının en önemlilerinden birisi Uluslararası Havacılık Akreditasyon Kurumu (AABI)'dır.

1974 senesine gittiğimizde Üniversite Havacılık Birliği (UAA)'da Akademik Standartlar Komitesi havacılık programlarına ilişkin standartları belirlemenin öneminden hareketle çalışmalara başlamıştır. Daha sonraları iki alt komiteye ayrılan komitenin bir bölümü standartlar ve yönergelerle ilgili çalışırken diğer bölümü de akreditasyonlarla çalışmıştır.

<http://www.aabi.aero/historys.html>

1974'te Akreditasyon Alt Komitesi, müfredat akreditasyonu potansiyel ihtiyacını ve okullarda mevcut havacılık akreditasyon programlarını tanımlamak için okullarda bir anket düzenlemeye yetkilendirildi. 1975 senesinin Nisan ayında komite tarafından bununla alakalı bir rapor hazırlandı ve farklı havacılık kurumlarının katılımı ile Akademik Standartlar Elkitabı geliştirilmesi için bir görev gücü kuruldu.

Ekim 1976'da bu görev gücü Wichita Kansas'ta bir araya gelerek "Kolej Havacılık Akreditasyonu Esasları" elkitabını geliştirdi.

Bu elkitabı havacılık akreditasyonlarında tüm lisans ve ön lisans programları için ilk standart el kitabı olma özelliğini taşımaktadır.

Bu el kitabı havacılık müfredatı ile birlikte kolej ve üniversitelere basılıp dağıtılmıştır.

Havacılık müfredatlarında tavsiye edilen standartlar olarak kabul edilen yeni esaslara ilişkin bir çok enstitü bu programların değerlendirilmesi için gönüllü

olmuştur.

Bir diğerk büyük adım 1981 senesinde Federal Havacılık Akademisinin hava trafik kontrolörlerinin greve gitmesi ile atılmıştır.

Üniversite Havacılık Birliğı FAA'e kolej mezunu öğrencilerin teknik pozisyonlarda değerlendirilmeleri ile alakalı yardım teklifinde bulundu.

Bu, beş özel FAA meslek türü için özel bir müfredatın oluşturulması için görev gücü kurulmasına vesile olmuştur.

Müfredat geliştirildiğinde FAA, Üniversite Havacılık Birliğı ile 1983 senesinde anlaşma yaparak FAA Havayolu Bilim Programı kapsamında üniversitelerden gelen tanınma taleplerini değerlendirmeye başlamıştır.

Bu daha sonradan Üniversite Havacılık Birliğı hizmetlerinin 1985 senesinde daha da artmasına vesile olmuştur.

Bu hizmetler, FAA Havayolu Bilim programının tanınması için başvuruda bulunan kurumların kampus aktivite alanlarının incelenmesi, yönetim ve fakülte değerlendirmelerini de kapsıyordu.

Tüm bunlar, hem müfredatları gözden geçiren hem de yerinde saha incelemeleri yapan Üniversite Havacılık Birliğı Bilim Müfredat Komitesindeki profesyonel eğitimciler tarafından yürütülmüştür.

1983 ile 1988 seneleri arasında Üniversite Havacılık Birliğı tüm Amerika'da yaklaşık 30 tane havacılık programını ve müfredatı gözden geçirerek çok büyük bir tecrübe elde etmiş oldu. 1987 Eylülünde Üniversite Havacılık Birliğı resmi havacılık program akreditasyonlarının fizibilitesini yapabilmek için Akreditasyon Görev Gücü şekliyle bir birim kurdu.

1988 baharında Üniversite Havacılık Birliğı üyelerine yapılmış bir anket havacılık

programları için resmi bir akreditasyon kurumunun kurulmasına yönelik büyük bir destek olduğunu gösterdi.

Görev Gücü, bu anketle alakalı genel talep ve mutabakatı duyurarak, mühendislik harici özel havacılık programları için özel akreditasyonlara olan ihtiyacı ve bu amaca yönelik hiçbir kurumun olmadığını altını çizdi.

1988 Temmuzunda bu görev gücü Kolej Havacılık Akreditasyonu Esaslarını daha da geliştirerek akreditasyonun amacı, felsefesi, havacılık profesyoneli tanımı, standart el kitabında yer alması gereken konuların da vurgulandığı, akreditasyon standartlarının temelini oluşturacak bir çalışma yaptı.

Bu gelişmenin temel amacı, akreditasyon konseyinin kurulmasında daha akılcı kararlar verebilmeleri için Üniversite Havacılık Birliği Mütevelli Heyetine yeterince bilginin sağlanması idi.

Uluslararası Havacılık Akreditasyon Kurumu tüm dünyada akreditasyon ve liderlik ile kaliteli havacılık eğitimlerinin ilerlemesi için çalışır.

Bu misyon çerçevesinde AABI, havacılık akreditasyonlarında dünyada lider konumda olarak ilerleme ve gelişimlere imza atmaktadır.

Bu çalışmada vurgulanacak bir diğer uluslararası akreditasyon kuruluşu Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'dir. (IATA)

1945 senesinde Havana, Küba'da kurulan IATA dünyanın dört bir yanında insanlara emniyetli, güvenilir ve ekonomik havacılık hizmetleri sunma misyonuyla hareket etmektedir. 1945 senesinde kurulduğu zamandan bu yana uluslararası tarifeli hava taşımacılık sektörü 100 kattan daha genişlemiştir.

IATA'nın standartları, uygulamaları ve prosedürleri olmazsa sektörde büyüme dinamizminde bu kadar uyum olamazdı. Kurulduğunda çoğu Avrupa ve Kuzey Amerika'dan olmak üzere 31 farklı ülkeden 57 üyesi olan IATA'nın bugün dünyanın her köşesinden 118 ulustan 240 civarı

üyesi bulunmaktadır. Günümüzdeki modern IATA, 1919 senesinde kurulmuş olan Uluslararası Hava Trafik Birliği'nin halefidir. 1919 senesinde dünyanın ilk tarifeli havacılık hizmetleri verilmeye başlanmıştır.

IATA'nın merkez binası Montreal'de, idari binası ise Cenevre'de bulunmaktadır. Dünyanın dört bir yanında IATA'nın bölgesel ofisleri vardır.

<http://www.iata.org/about/Pages/offices.aspx> (07.09.2013)

IATA Eğitim ve Gelişim Enstitüsü (ITDI), IATA'nın uluslararası eğitim ve profesyonel gelişim hizmetleriyle alakalı havayolları, havalimanları, havacılık güvenliği, hava seyrüsefer hizmetleri, kargo, sivil havacılık, seyahat ve turizm gibi ulaşım endüstrisinin tüm alanlarında faaliyetlerde bulunmaktadır.

Uluslararası kabul görmüş gerek IATA, gerekse üye organizasyonların uzman uygulayıcıları ve uzmanlarıyla ITDI, önde gelen uluslararası tanınan sertifika ve diploma programlarını geniş bir portfolyoda seyahat endüstrisi eğitimleri, profesyonel gelişim programları ve havacılık alanındaki tüm eğitimlerle birleştirmektedir ve her yıl binlerce kişiye hizmet vermektedir.

<http://www.iata.org/training/Pages/index.aspx>

IATA diploma ve sertifikaları dünyadaki havayolları ve endüstri kuruluşları arasında yüksek kaliteli ve kabul gören akredite programlar olarak kabul edilir.

Profesyonel yeterliliklerini geliştirmek isteyen havacılık profesyonelleri ya da seyahat, kargo ve havacılık endüstrisinde bir kariyere başlamak isteyen herkes için bu eğitimlerin önemli katkıları vardır. ITDI'nın eğitim faaliyetleri arasında beş tane büyük uzaktan eğitim programları vardır.

Bunlar: Seyahat Acentaları Birliği Birleşik Federasyonu (UFTAA) ile ortaklaşa sunulan IATA Uluslararası Seyahat ve Turizm Eğitim Programı, IATA Uluslararası

Kargo Eğitim Programı, IATA Uluslararası Havacılık Eğitimi Programı, Harvard Business Publishing School ile ortaklaşa sunulan IATA Liderlik ve Yönetim Eğitim Programı ve Stanford ile yürütülen IATA Havacılık Yönetimi Eğitim Programı'dır.

IATA bu eğitimlerin kendi ofislerinin yanı sıra dünyanın dört bir yanında akredite ettiği ve yetkilendirdiği eğitim merkezlerinde verilmelerini sağlar, havacılık paydaşlarından, kurum ve kuruluşlardan gelen akreditasyon ve yetkilendirme taleplerini inceler ve değerlendirir.

Kendi eğitim merkezlerine ilaveten, daha geniş bir coğrafyada daha çok eğitim verebilmek için IATA dört çeşit iş modeli ile hareket etmektedir. Burada bu iş modelinden ana hatlarıyla bahsedeceğim. Bu dört çeşit iş modelinden ilki kısaca RTP (Regional Training Partnership) diye adlandırılan bölgesel eğitim ortaklığıdır.

Bu modele göre IATA'nın tüm eğitimlerinin yine IATA eğitmenleri ile ama söz konusu merkezde verilmesi esaslı söz konusudur.

Şöyle ki; IATA bölgesel ortağı olmak isteyen bir kuruluş IATA'nın öngördüğü birtakım standartları sağladıktan sonra IATA'nın bölgesel ortağı olarak faaliyet göstermeye hak kazanır. Bu win-win usulü düşünülen bir iş modeli olup, eğitimler IATA hocalarının direkt IATA'dan gönderilmesi ve söz konusu merkezin sınıflarında, IATA ders dokümanları ve IATA sertifikası ile gerçekleştirilmektedir. 2013 Eylül ayı verilerine göre, IATA'nın tüm dünyada yer alan on adet eğitim merkezine ilaveten 450 adet iş ortağı ile yaklaşık 92000 öğrenciye yıllık eğitim verilmektedir.

İkinci iş model ise, ATC (Authorised Training Center) diye adlandırılan IATA Onaylı Eğitim Merkezi modelidir.

Bu modele göre yine bir dizi kriterlerin yerine getirilmesi sonucunda IATA'nın yetkilendirmesi ile bir merkez kendi eğitmenleri ve IATA standartlarına uygun

olarak hazırlayacağı ders dokümanları ile IATA adına eğitim, IATA sertifikası ile eğitim verebilme hakkına sahip olmaktadır. RTP modelinde daha profesyonel seviyede bir katılımcı kitlesi hedef kitle iken, bu çeşit iş modelinde havacılık sektörüne yeni girmiş kişiler hedeflenmektedir.

Üçüncü iş modeli ise daha da spesifik bir alana hizmet vermek için sadece DGR dediğimiz tehlikeli madde düzenlemelerine ilişkin bir iş modeli olan ATS (Authorised Training School)'dur. Burada da aynı şekilde birtakım ön koşulların sağlanmasına müteakip, IATA tarafından başvuruda bulunan kuruluşa genel olarak DGR eğitimleri verebilme, ama özelde ise DGR kategori 6 diye adlandırdığımız eğitimleri verebilme yetkisi söz konusudur.

Kurum yine burada IATA'dan onay sürecinden geçmiş olan eğitmenlerle yine IATA'nın ders standartlarına uygun olarak oluşturulacak dokümanlarla kendi lokasyonunda, IATA sertifikası ile eğitim verebilme imkanını elde etmektedir.

Son olarak da, geçtiğimiz günlerde yeni gündeme giren ve tanıtımı IATA tarafından yeni yeni yapılmaya başlayan iş modeli ise ATC Plus diye adlandırılan bir iş modelidir. Bu kapsamda IATA, IATA Onaylı Eğitim Merkezi olarak daha önce bahsetmiş olduğum iş modelinin yetki kapsamını genişleterek, sadece yetkili merkezin kendi lokasyonunda değil, uluslararası olarak da IATA'nın onaylamış olduğu eğitimleri verebilme hakkını elde edebilmesidir. Burada yine söz konusu yetkili merkezin eğitmenleri ile eğitimler gerçekleştirilebilmektedir.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) da dünyanın dört bir yanında havacılık programlarına ilişkin eğitim faaliyetlerini sürdürmektedir ve akredite programlar sunarak yüksek kaliteli bir seviye oluşturmaktadır.

ICAO havacılık eğitimlerinde yüksek kaliteden ödün vermemek adına akredite program başvurularını değerlendirmektedir.

“ICAO Trainair Plus Programı” hava taşımacılığının emniyetli, güvenli sürdürülebilir bir şekilde gelişebilmesi için tüm dünyada ayrı bir önem taşımaktadır. ICAO eğitim standartlarını tanımlar ve ülkelerin eğitim programlarını buna uyumlu bir şekilde geliştirmeleri ve personellerinin kapasitelerini mümkün olan en yüksek seviyeye getirebilmeleri noktasında destek verir.

TRAINAIR *PLUS* Programının temel amacı hava taşımacılığını daha emniyetli ve etkin bir hale getirmek için bakım ve kuruluş esaslarında yüksek bir standart sağlanması, yüksek eğitim standartlarının da kontrol edilmesi ve dünya çapında havacılık personelinin yetkinliğinin uygun maliyetlerle sağlanabilmesidir. TRAINAIR *PLUS* Programının özel hedefleri ise:

- havacılık eğitiminde karşılanabilir yetkinlik bazlı yaklaşımın uygulanmasının sağlanması,
- Standart Eğitim Paketlerinde (STPs) kullanılan TRAINAIR *PLUS* metodolojisinin gelişmesi, daha kolay uygulanabilmesi ve daha verimli bir hale getirilebilmesi;
- Eğitim Geliştiricileri Kurslarını (TDCs) koordine edip teknik destek sağlamak;
- Standart Eğitim Paketleri geliştirme süreçlerinde kalite kontrol sağlamak;
- Uluslararası bir Standart Eğitim Paket paylaşım sisteminin ve ortak çalışabilen bir eğitim ağının işletilmesi.

TRAINAIR *PLUS* Programı üç tane birbiriyle bağlantılı araçtan oluşur:

- a) standartlaşmış eğitim materyallerinin geliştirilmesi, b) eğitim kursları için uluslararası bir havuzun oluşturulması, c) resmi ve özel Sivil Havacılık Eğitim Merkezlerinin (CATCs) uluslararası bir paylaşım sisteminin oluşturulmasının sağlanması.

TRAINAIR *PLUS* Programı, yeni projelerin uygulanmaya koyulması için gerekli olan tüm temel teşhisat ve sistemlerin eğitimlerinden, yeni mezun sivil havacılık

profesyonellerinin seviyelerine uygun olacak şekilde tüm sivil havacılık faaliyet alanlarına hitap eder.

Tüm üye devletler, uluslararası ve bölgesel organizasyonlar, havayolları, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, üreticiler, eğitim kurumları ve gelişim kuruluşlarının ICAO TRAINAIR PLUS Programlarına aktif bir şekilde katılmaları ve destek vermeleri teşvik edilir.

ICAO TRAINAIR PLUS Programına ilişkin tanıtım el kitabına aşağıdaki linkten ulaşmak mümkündür.

<http://www.icao.int/safety/TrainairPlus/Documents/TRAINAIR%20PLUS%20TPOM%20Final.pdf>

4.2. THY Havacılık Akademisi Akreditasyonlar

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, havacılık alanındaki gelişmelere paralel olarak, sektörün profesyonel nitelikli insan gücü ihtiyacına yanıt verebilmek amacıyla, çalışmalarını global bazda sürdürmeye devam etmektedir.

Bu itibarla, verdiği eğitim ve danışmanlık hizmetlerinin mümkün olduğunca verimli ve yüksek kalite standartları çerçevesinde hedef kitle ile buluşturulmasını öncelikli hedefleri arasında saymaktadır. Bunun için Akademi, ulusal ve uluslararası mecralardan gerekli onay ve yetkileri almıştır ve almaya devam etmektedir.

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, ulusal sivil havacılık otoritesi niteliğinde olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve ayrıca Millî Eğitim Bakanlığı'nın yanı sıra, önemli uluslararası havacılık organizasyonları ve eğitim alanındaki önde gelen uluslararası kuruluşların çeşitli yetki ve onaylarına sahiptir.

EASA 147 onaylı eğitim kurumu olan Akademi, 2011 yılında IATA'nın

bölgesel eğitim ortağı ve IATA onaylı eğitim merkezi olarak dünya havacılık eğitimleri alanında örnek gösterilen bir modeli ortaya koymuştur. Akademi bu bağlamda Türkiye’de tek olmasının yanı sıra, özellikle Balkanlar, Körfez ülkeleri ve Türki Cumhuriyetlerin bulunduğu coğrafyada da önemli başarılarla imza atmış durumdadır.

Akademi’nin geçtiğimiz aylarda, IATA tarafından 2012 kursları ve kursiyer sayıları da göz önünde tutularak verilen “IATA’nın En İyi Bölgesel Eğitim Ortağı Ödülü”nü almaya hak kazanması ise başarısının dünya genelinde bir yansıması niteliğindedir.

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, IATA onaylı eğitimlerinin yanı sıra, 2012 yılı içerisinde ICAO Trainair Plus Programı’na “associate member” statüsünde üye olmuştur ve 2013 Haziran’ında İstanbul’da ev sahipliğini yaptığı ICAO Kongresi’nde tam üyelik (full membership) almıştır. Son olarak EDEXCEL tarafından akredite edilen Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, aldığı onay ve akreditasyonlara yenilerini ekleyerek eğitimlerinin verim ve kalitesini artırmayı hedeflemektedir.

SHGM onayı; kuruluşundan beri...

Akademi, havacılık eğitimlerinde ülkemizde bilgi ve deneyimin öncüsü

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi’nin aldığı onaylardan en önemlilerinden biri, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) onayıdır.

Akademi, kuruluşundan bu yana eğitimlerini bu onayın şart koştuğu kurallar çerçevesinde öncelikle personeline, ikinci olarak müşterilerine sunmaktadır.

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, SHGM onaylı olarak, ulusal alanda belirlenmiş şart ve kurallara uyum çerçevesinde verdiği eğitimlerle başarı ve performansını arttırmaktadır.

Akademi, Airbus ve Boeing serisinde verdiği tüm uçak bakım teknik eğitimlerini SHGM onaylı olarak sertifikalandırma kabiliyetine sahiptir.

Aynı zamanda Tehlikeli Maddeler Kuralları Eğitimleri başta olmak üzere, kargo, yer hizmetleri ve yolcu hizmetleri alanında verdiği tüm eğitimler de SHGM tarafından onaylıdır. Çeşitli kategorilerdeki kataloglarına her geçen gün yeni eğitimler ekleyen Akademi, bu yeni eğitimler için de SHGM başta olmak üzere, gerekli onay ve akreditasyonları almayı ihmal etmemektedir.

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi; 30 yılı aşkın tecrübesi, uluslararası kimliği, bünyesine eklemeye devam ettiği onay ve akreditasyonları, aynı zamanda çok kültürlü alanlarda sergilediği kaliteli hizmet anlayışı ile, ihtiyaç duyulan nitelikli insan gücünü ulusal ve uluslararası havacılık sektörünün hizmetine sunmaktadır. Bunun temellerinin oluşumuna en büyük destek de SHGM onayından gelmektedir.

MEB onayı; 2011'den beri...

Tehlikeli Maddeler Eğitimleri, Millî Eğitim Bakanlığı'ndan onaylı

Uçuş güvenliği ve emniyetini maksimum düzeye taşımak üzere, yer hizmetlerinden teknik servise, kargodan yolcu hizmetlerine kadar hemen her alanda görev ifa eden havacılık çalışanlarını eğitmeyi varlık sebebi kabul eden Akademi, Millî Eğitim Bakanlığı (MEB) tarafından Özel Öğretim Kurumu olarak yetkilendirilmiştir.

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi bünyesindeki Tehlikeli Maddeler Kuralları Eğitimleri MEB tarafından akredite edilmiş olup, diğer birtakım eğitimler için de MEB onayı başvurusu yapılmaktadır.

EASA Part 66/147 ve SHY 147 onayı; 2005'ten beri...

EASA Part 66/147 ve SHY 147 onaylı eğitim yelpazesi genişliyor

Akademi, Türk Hava Yolları A.O. ve iştirakleri başta olmak üzere, yurt içi ve yurt dışında faaliyet gösteren hava yolu firmaları, uçak bakım ve onarım merkezleri gibi birçok organizasyonun uçak bakım eğitimleri ihtiyacını, EASA Part66/147 ve SHY 147 onayı kapsamında verdiği teknik eğitimlerle karşılamaktadır.

Başlangıçta Türk Hava Yolları A.O. personelinin her alandaki eğitim ihtiyacını karşılama misyonu ile kurulan ve bu doğrultuda faaliyetlerini yürüten Akademi, 2005 yılında aldığı EASA Part 66/147 belgesi ile hizmet kalitesini uluslararası standartlara taşımıştır. Böylece bir yandan Türk Hava Yolları'nın uçak bakımı alanındaki hizmet ağını genişletirken, bir yandan da müşterilerine uluslararası alanda geçerliliği olan EASA Part 66/147 Certificate of Recognition sertifikasına sahip olmayı olanaklı kılmıştır.

Uçak Bakım Tip Eğitimlerinin sınıf ortamında gerçekleştirilen teorik kısmını EASA Part 66/147 ve SHY 147sertifikası ile müşterilerine sağlayan Akademi, pratik eğitim yetkisi almak üzere de çalışmalar yürütmektedir ve kısa sürede bu yetkiye de sahip olacaktır. Bu sayede, uçak bakım teknisyenlerinin lisanslarına işletmeleri için yeterli olan teorikeğitimler ve arkasından gerçekleştirilecek pratik eğitimler, kombine şekilde tek bir sertifika ile hak sahibine sunulacaktır.

2013 yılında tamamlanması öngörülen aynı kategorideki bir diğer proje ise, EASA Part 66/147 ve SHY 147 onaylı eğitimler listesine Uçak Bakım Temel Eğitimlerinin de ilave edilmesidir. Bu projenin hayata geçirilmesi ile birçok havaaracı bakım kurumu tarafından duyulan lisanslı teknisyen ihtiyacının karşılanması hedeflenmektedir.

Türkiye'nin lider havacılık eğitim merkezi konumundaki Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, EASA Part 66/147ve SHY 147 yetki belgesi verdiği

eğitimlerle, hizmet ve paralelinde müşteri yelpazesini günden güne genişleterekdünyanın önde gelen havacılık eğitim merkezlerinden biri olma yolunda hızlı adımlarla ilerlemektedir.

IATA akreditasyonu; 2011'den beri...

IATA eğitimlerinde 2012 yılında dünya birinciliği

Başlangıçta Türk Hava Yolları personelinin gerekli eğitim ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla tasarlanan bu eğitimler, zamanla eğitimlerin gerekli onaylara sahip olması, ayrıca ulusal ve uluslararası havacılık otoritelerince belirlenmiş standartlarla entegrasyonun sağlanması, müşterilere hizmeti deolanaklı hâle getirmiştir.

Bu sayede Akademi bünyesindeki eğitimler; diğer hava yolu firmaları, acenteler, üniversiteler gibi çok çeşitli yurt içi ve yurt dışı lokasyonlu müşterilerin ihtiyaçlarına cevap verir düzeye yükselmiştir. Ayrıca gelişen sektörün gereksinimleri ile paralel olarak, alanında uzun yıllarbilfiil görev yapmış olan uzman eğitimlerce verilen derslerin içerikleri ve anlatım formatları da geliştirilmiştir.

Bu gelişmeler özellikle yurt içinde Akademi'yi önemli ölçüde ayırtırken, IATA onayının alınması ise eğitimlere bambaşka bir boyut kazandırmıştır.

Özellikle son birkaç yılda meydana gelen teknolojik gelişmeler ve havacılığın baş döndürücü bir ivme kazanması neticesinde küresel sektörde varlık göstermeyi ve

mümkün olan en kaliteli hizmeti verebilmeyi temel hedeflerinden biri hâline getiren Akademi, 2011 yılı sonunda IATA'nın Bölgesel Eğitim Ortağı ve IATA Onaylı Eğitim Merkezi olmuştur.

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, 2012 yılı süresince aralıksız olarak verdiği IATA onaylı eğitimlerle, dünyanın dört bir yanından gelen havacılık profesyonellerini İstanbul'daki eğitim merkezinde buluşturmuştur.

Akademi, bu alanda sergilediği üstün performans neticesinde yıl içerisinde düzenlediği eğitim sayısı ile fark yaratmış ve "2012 Yılı Dünyanın En İyi IATA Bölgesel Eğitim Ortağı Ödülü"nü almaya hak kazanmıştır.

Akademi, IATA'nın kabiliyeti dâhilindeki tüm uzaktan eğitimleri ve sınıf eğitimlerini İstanbul'daki eğitim merkezinde Türkiye ve komşuları başta olmak üzere, tüm dünyaya sağlamaktadır.

TRAINAIR PLUS üyeliği; 2012'den beri...

Akademi, Ağustos 2012'den bu yana ICAO TRAINAIR PLUS üyesi

ICAO tarafından oluşturulan TRAINAIR PLUS Programı, sektörün önde gelen havacılık eğitim merkezlerini bünyesinde barındırarak bir çatı altında buluşturan, eğitim standartlarını belirleyici misyonuyla dikkat çeken bir programdır.

İlk olarak 1992 yılında TRAINAIR Programme adıyla lanse edilen program daha sonra güncellenerek, TRAINAIR PLUS adını almıştır.

ICAO, TRAINAIR PLUS Programı ile, havacılık eğitim merkezleri tarafından kullanılan kurs materyallerinin ortak bir platformda geliştirilmesini olanaklı hâle getirmeyi amaçlamaktadır. TRAINAIR PLUS, standart eğitim paketlerinin paylaşıldığı kütüphanesi ve kendi kendini idame ettirebilen bütçe mekanizmasıyla havacılık eğitimine yeni bir yaklaşım getirmiştir.

Programda yapılan değişiklikler, yeni yürürlüğe giren ICAO eğitim politikası ve NGAP (Next Generation of Aviation Professionals) açılımlarıyla örtüşmektedir.

Hükümetler ve eğitim kuruluşları, bu yeni yaklaşımın yüksek kalitede eğitim verilmesi ve havacılık eğitimi sektörüne fayda sağlayacağı konusunda hemfikirdirler. Nisan 2012’de üyelik için hazırlıklarını tamamlayan Akademi, 25-28 Eylül 2012 tarihleri arasında Singapur’da düzenlenen ilk ICAO TRAINAIR PLUS Global Sempozyumu’nda gerçekleştirilen ödül töreninde üyelik plaketini almıştır.

Akademi, ICAO’nun TRAINAIR PLUS akreditasyonu ile birlikte uzman eğitim kadrosunun yetkinliklerini daha da arttıracak ve uluslararası platformda standardize edilmiş eğitim paylaşım sisteminin ve havacılık eğitimleri üzerinde uzmanlaşmış kooperatif bir networkün önemli bir parçası hâline gelecektir.

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, TRAINAIR PLUS akreditasyonu ile, global olarak standardize edilmiş eğitim dokümanlarına erişebilmekte, eğitimlerini ortak bir platformda yapılan paylaşımlarla geliştirebilme imkânına sahip olmakta, eğitmen kadrosunun yetkinliklerinin artmasını sağlamak ve diğer havacılık eğitim merkezleri ile paylaşımlarda bulunabilmektedir.

Edexcel akreditasyonu; 2013...

Edexcel akreditasyonu ile, eğitimde daha iyiye

Dünyanın en önemli eğitim markalarını bir araya getirerek her tür öğrenme şekli için başarısı kanıtlanmış, ihtiyaca yönelik eğitim çözümleri sunan bir eğitim şirketi olan Pearson; içerik, ölçme-değerlendirme ve teknolojiyi birleştiren eğitim çözümleriyle tüm öğrenenlerin bu amaçlara ulaşmalarına katkıda bulunmaktadır. Pearson tarafından, akreditasyon ile mesleki eğitim alanında ürün, hizmet ve çözümler Edexcel aracılığıyla sunulmaktadır.

1922 yılında kurulan ve Pearson şirketinin bir parçası olan Edexcel, İngiltere'nin en büyük derecelendirme kuruluşudur. Edexcel, 100 ülkede 5 bin 500'ün üzerinde merkeziyle istihdama yönelik pratik ve uygulanabilir programlar sunmaktadır. Türkiye'de de aktif şekilde çalışmalarını yürüten Edexcel, sektör ve seviyelere göre iş dünyasının eğitimden beklentilerini esas alarak hazırladığı müfredatıyla mesleki eğitim fırsatlarını genişletmektedir.

Akademik ilerlemeye de şans tanıyan Edexcel, uluslararası tanınırlığı bulunan sertifikaları sayesinde katılımcılara Türkiye'de ve yurt dışında üniversite programlarına devam etme olanağı tanımaktadır.

Ocak 2013'te gerçekleşen kalite denetimi ve uygulama eğitimi sonucunda Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, Edexcel onaylı bir kuruluş olmuştur. Söz konusu akreditasyon, Akademi'nin sunmakta olduğu eğitim programlarının uluslararası kalite standartları ile uyumlu olduğunu belgelerken, programa katılan kişilerin de iş dünyası ve üniversiteler tarafından tanınan sertifikalar almalarını sağlamaktadır. Edexcel tarafından sağlanan akreditasyon ile, Akademi eğitimleri "Edexcel Assured" statüsüne ulaşmıştır. Akademi aynı zamanda, Edexcel kapsamında yer alan "Level 3 Certificate in Aviation Operations on the Ground" başlıklı programı sunma yetkisini de kazanmıştır. Avrupa Yeterlilik Çerçevesi ile uyumlu krediler kazandıran bu program, hem sektörde hem de üniversitelerde ilerleme şansı tanımaktadır. Havacılık sektöründe yer hizmetlerine ilişkin birçok alanı kapsayan söz konusu program dâhilinde, sağlık ve güvenlik, kargo taşımacılığı ve uçuş operasyonları gibi konular mevcuttur. Bu sertifika programını tamamlayan kişiler, uluslararası geçerliliği bulunan mesleki yeterliliklere sahip olmaktadır.

Mesleki yeterliliği ifade eden seviye ve krediler, Avrupa Yeterlilik Çerçevesi ile uyumlu olduğu için hem Türkiye'de hem de yurt dışında kariyer olanakları

sağlamaktadır.

Edexcel mesleki eğitim programları, beceri temelli ve pratik bir yaklaşımla, kişilerin yaparak öğrendikleri bir sisteme dayanmaktadır.

Ezberci ve sınava dayalı bir yaklaşım yerine yenilikçi ve uygulamaya dönük bir oluşum benimsenmektedir.

Eğitim dünyasında kalite standartlarını belirleyen ve kurumları uluslararası kriterlere göre değerlendiren Edexcel tarafından sunulan akreditasyon, Akademi'de gerçekleştirilen faaliyetlerin üst düzey bir kaliteye sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

Edexcel ile Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi arasında kurulan işbirliği, söz konusu kalite güvencesinin sürdürülebilir bir şekilde uzun yıllar hayatta tutulmasını hedeflemektedir. Öte yandan, programlara katılacak kişilere uluslararası geçerliliği bulunan mesleki yeterlilikler ve sertifikalar verilmesi yoluyla, öğrenenlerin mesleki ve akademik ilerleme olanakları da arttırılacaktır.

Günümüzde daha da rekabetçi hâle gelen havacılık sektöründe bir adım öne çıkmak isteyen çalışanlar ve bu alana yeni girecek kişiler için Edexcel programları çok büyük avantajlar sağlamaktadır.

İstihdam edilebilirliğin arttırılması ve kaliteli bir eğitim sunulması, öğrenenler ve çalışanlar için büyük önem taşımaktadır. Bu bakımdan, Akademi'nin Edexcel onaylı bir merkez olması, sektör çalışanları ve sektöre yeni adım atacak kişiler adına ciddi olanaklar sağlayacaktır. Uyanık, & Vural (2013).

DynEd; 2012'den beri...

Daha iyi bir İngilizce için DynEd ile işbirliği

Akademi, İngilizce dil becerisini geliştirmek isteyenlere destek sağlamak amacıyla, 21. yüzyılın nöro-bilimsel temelli tek dil eğitim sistemi olan DynEd ile eğitim ortaklığı başlatmıştır.

DynEd'in Türkiye Temsilcisi FuturePrints ile Mart 2012'de yapılan işbirliği çerçevesinde, pilotlar için özel olarak yapılandırılmış "Havacılık İngilizcesi Dil Eğitim Sistemi" ile tüm pilotlara İngilizce dil seviyesini ICAO Level 4 ve üzerine çıkarma olanağı sunmaktadır.

"Genel İngilizce Dil Eğitim Sistemi" ise; uçak bakım teknisyenleri, kabin personeli, kargo ünitesi personeli, yer ve yolcu hizmetleri personeli gibi havacılığın tüm alanlarında çalışanlar dâhil olmak üzere, İngilizce dil becerisini geliştirmek isteyen her meslekten kişiler için tasarlanmıştır.

İngilizceye hâkim olma ve etkin bir şekilde iletişim kurabilme becerisi kazandırma özelliğindeki dünyanın en iyi bilgisayar destekli dil eğitim programı olan DynEd; bünyesinde barındırdığı yapay zekâ sayesinde, derslerin zorluk derecesini kişinin öğrenme davranışları doğrultusunda sürekli olarak yapılandıran ve bilinçaltı öğrenme becerilerini kullanarak kalıcı öğrenmeyi sağlayan bir sistemdir.

Sistem ayrıca, kullanıcılarına, zaman ve mekâna bağımlı olmadan, istenilen yerde ve zamanda kişiye özel çizilecek rotanın takibi ile, verimli ve keyifli bir çalışma ortamı sunmaktadır.

5. SONUÇ

Tüm bu baş döndürücü hızla gelişen dünya havacılık trafiği, uçak ve yolcu sayılarına bakıldığında ve yeni açılan hatlarla dünyanın daha da her köşesiyle birbirleriyle daha yoğun bir iletişim içinde bulunan bir havacılık camiasının olduğu gerçeği bir kez daha gözler önünde sergilenmektedir.

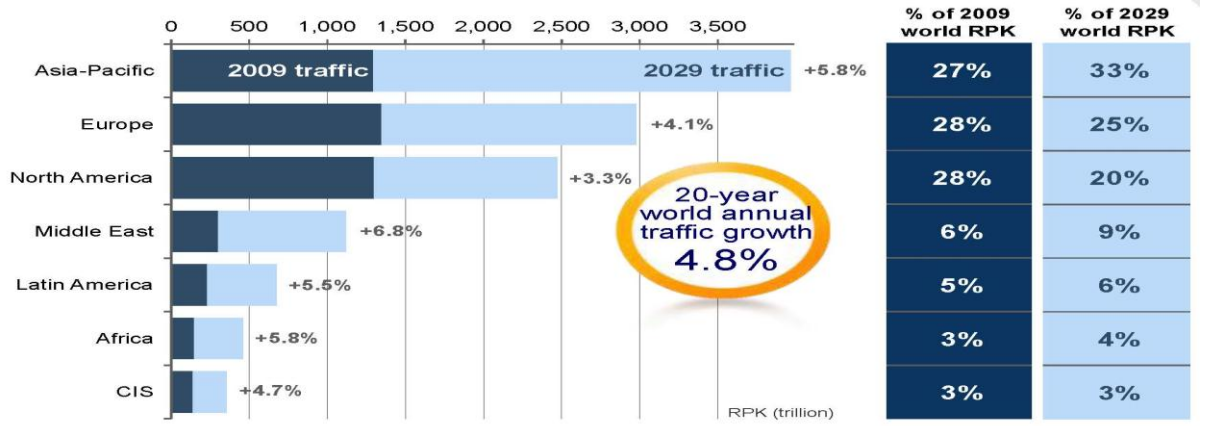
Havacılık alanında insan kaynağı yetiştirmek yerel/local bir çaba değil, aksine küresel/global bir yatırım, planlama, içerik ve uygulamayı gerektirdiği için THY Akademisinin uluslararası akreditasyonları bu tezde, bu kapsamda ve bu bağlamda önemli hale gelmektedir.

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi Başkanlarından Prof. Dr. Şahin KARASAR'ın başkanlığında Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, 19 Mayıs Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Kapadokya Meslek Yüksekokulu, MNG, SHGM, TOSHİD ve THY'nin katkılarıyla hazırlanan "*Türkiye'de Havacılık Endüstrisi 2023 Vizyonu*" raporunda Türkiye'deki havacılık endüstrisinin gelecekteki büyümesine yönelik çarpıcı bilgiler yer almaktadır. Ekonomik krizlere, bölgesel savaflara ve terör olayları gibi sebeplerle zaman zaman yaşanan duraklamalara rağmen, dünya ticaret hacmindeki ve turizm sektöründeki büyümeler, küreselleşme, ayrıca insanların daha hızlı ve daha konforlu yolculuk tercihleri gibi sebepler, tüm dünyada havayolu taşımacılığının diğer taşımacılıklara göre daha hızlı gelişmesini sağladığının belirtildiği raporda uluslararası kurum ve firmalarca yapılan tahminler, havayolu taşımacılığındaki bu gelişmenin süreceğini gösterdiği de vurgulanmaktadır.

Küresel büyümenin havacılık sektörüne olabilecek yansımasıyla alakalı da filo büyümesinde yıllık ortalama %3.6, uçak yolcusu büyümesinde %4.2, yolcu trafiği büyümesinde %5.1 ve kargo trafiği büyümesinde ise %5.6 olacağının öngörüldüğünün de altı çizilmektedir.

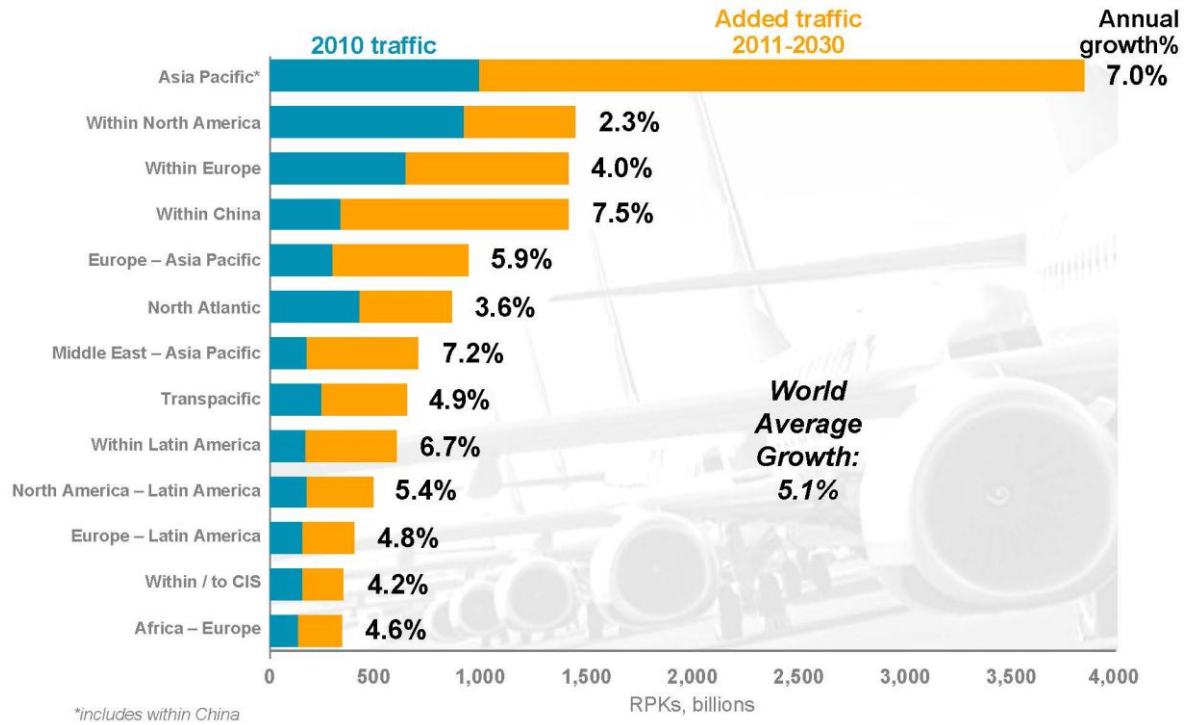
Boeing ve Airbus firmalarının 20 yıllık büyüme projeksiyonlarına ilişkin aşağıda yer alan iki grafik de yine aynı raporda ücretli yolcu-kilometre (revenue passenger-kilometer RPK) büyümesini göstermektedir.

Şekil 5.1. Airbus Ücretli Yolcu Trafiği Projeksiyonu



Kaynak : Airbus Global Market Forecast 2010 – 2029

Şekil 5.2. Boeing Ücretli Yolcu Trafiği Projeksiyonu



Kaynak : Boeing 2011 Current Market Outlook Sunumu

Yolcu trafik artışına bağlı olarak yeni uçak teslimatına ilişkin bilgilerin de yer aldığı raporda Airbus ve Boeing firmalarının 20 yıllık süre zarfında dünyada yolcu trafiği artışında yaklaşık %5 gibi bir büyümenin öngörüldüğü vurgulanırken, bunun bir sonucu olarak da dünya havayolu firmalarının bu artan talepleri karşılamak oranda filolarını büyötmek zorunda kalacakları belirtilmektedir. Boeing firmasının yaptığı projeksiyonda 20 yıl içinde dünyada 33.500 yeni uçağa talep duyulacağı ve yolcu artışına paralel yeni uçak alım ve teslimlerinde en büyük payı Asya Pasifik bölgesinin alacağı ve bu bölgeyi sırasıyla Avrupa ve Kuzey Amerika'nın izleyeceği belirtilmektedir.

Airbus tarafından hazırlanan rapora işaret edilen endüstri raporlarında dünyada her yıl yaklaşık 1.300 yeni uçak talebinin olacağı ve 20 yıllık bir plan içinde toplamda 3.2 trilyon dolar değerinde 25.800 adet uçak ihtiyacı olacağını öngörülmektedir. Boeing'in ise 20 yıllık sürede bu ihtiyacı 33.500 adet uçak olarak öngördüğü ve değer olarak bunun yaklaşık 4 trilyon dolar olduğunu vurgulamaktadır.

Şekil 5.3. Bölge Bazlı Uçak Talebi ve Tutarı



Kaynak : Boeing, Current Outlook 2011 to 2030

Havacılık endüstrisindeki tüm bu büyümeye bağlı olarak tüm dünyada personel ihtiyacı da inanılmaz oranda artmakta ve havacılık sektörünün en temel sorunlarından bir olmaktadır. Yine söz konusu raporda bununla alakalı da çarpıcı bilgilere yer almaktadır.

Mevcutta kullanımda olan ve gelecek 20 yılda büyümeye ve ihtiyaca paralel alınacak uçakların sayısının 39.000’ni aşacağı öngörüldüğünde, havayolu işletmelerinin bu büyümeleri karşılayacak, operasyonları sürdürecekle ve emekliye ayrılacak mevcut personel sayısını karşılayacak oranda pilot ve teknisyene ihtiyacı olacağı, uçak üreticisi olarak Boeing’in önümüzdeki 20 senede pilot ihtiyacının 460.000, teknisyen ihtiyacının ise 650.000 olarak öngördüğü belirtilmektedir. (Boeing; “Current Outlook - 2011 to 2030”; Endüstriyel Tahmin Raporu; 2011.)

ICAO havayolu şirketlerinin mevcut 17.000 uçak sayısına ek olarak 25.000 yeni uçak alıma ihtiyacı olduğunu çizerek, bu sektördeki personel ihtiyacının 350.000 pilot, 480.000 teknisyen olacağını öngörmektedir. (ICAO; “ICAO Addresses Shortage of Skilled Aviation Professionals”) Bu bağlamda, ICAO, havacılık endüstrisinde önümüzdeki dönemlerde emekliye ayrılacak personel ve beraberinde sektör profesyonellerine olacak talebin mevcut arzı aşacağını çizmektedir. Bu konuya destek olarak ICAO, sektörde önümüzdeki yakın dönemlerde yaşanacak emeklilik oranlarını, havacılık sektörü çalışanlarının bazıları için geçerli olan sağlık gereklilikleri, örneğin pilotlar için, ve en önemlilerinden birisi olarak mevcut eğitim imkan ve olanaklarını göstermektedir. İşte bu doğrultuda ICAO, yaptığı araştırmalarda yıllık 8.000 civarında pilot açığı ile birlikte en muhtemel senaryoya göre yıllık pilot ihtiyacını 52.000 dolayında belirlemiştir. Dolayısıyla, tüm dünya çapındaki eğitim firmalarının havacılık endüstrisinin ihtiyaçlarını karşılamak için bugün eğitebildiğinden 8.000 daha fazla pilot eğitmesi gerektiğini göstermektedir. Bakım personeli açısından ise ICAO, raporunda global olarak yıllık 70.000 dolayında yeni teknisyen eğitilmesini öngörmekle beraber, mevcut kapasiteyle 18.000 kişi dolayında eğitim açığı belirtmektedir.

Hava trafik kontrolörü açısından ise ICAO, 2010 yılı rakamlarıyla tüm dünyada 67.000 personel olduğunu ve 2030 yılında bu rakamın 140.000 dolayında olacağını öngörmektedir.

Dolayısıyla, 1.900 kişi dolayında eğitim açığı ile beraber yeni personel ihtiyacının yıllık 8.000 civarında olacağını raporunda belirtmiştir. (ICAO, Journal, Issue 4, 2011)

“*Türkiye’de Havacılık Endüstrisi 2023 Vizyonu*” raporunda personel ihtiyacının Türkiye’ye yansımalarına ilişkin de yer verilmiş olup, ülkemizde hava taşıma işletmesi kategorisinde 3 kargo şirketi olmak üzere 16 havayolu işletmesi, bakım ve eğitim işletmesi kategorisinde bakım organizasyonu olarak 34, uçuş eğitim organizasyonu olarak 16, tip eğitim organizasyonu olarak 14 kuruluş bulunduğu belirtilmiştir.

Gelir ve refah düzeyindeki artışlar, sektörde izlenen politikalar ve yaratılan rekabet neticesinde Türkiye’de 2002 yılında toplam 532.531 olan havayolu trafiği, 2010 yılına kadar %127,8 büyüyerek 1.213.125’e ulaşmıştır. (SHGM; “2010 Yılı Faaliyet Raporu”, s.35.)

Günümüzden 10 yıl önce havayolu işletmelerine ait büyük gövdeli uçak sayısı 110 iken, içinde bulunduğumuz yılda Türk sivil havacılık sektöründe ticari hava taşımacılığı yapan 16 havayolu işletmesine ait 26 adet kargo uçağı, 306 adet yolcu uçağı olmak üzere toplam 332 adet büyük gövdeli hava aracı bulunmaktadır. Bu 10 yıllık büyüme %202’lik bir artışa işaret etmektedir. Son 4 yılda ise havacılık sektörümüz istikrarlı bir büyüme ile %8 ile %11 arasında bir büyüme göstermiştir. (SHGM; “2010 Yılı Faaliyet Raporu”, s.33.) Bu artış oranlarıyla 2023 yılında ülkemizin 750 uçaklık bir filoya sahip olacağı öngörülmektedir. (SHGM; “Sivil Havacılığın En Güçlü Halkasıyız”; 2010; http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1402)

Ülkemizde bu büyümeleri destekleyecek ve operasyonların sürdürülebilirliğini sağlayacak sayıda personele ihtiyacın duyulacağını vurgulandığı “*Türkiye’de Havacılık Endüstrisi 2023 Vizyonu*” raporunda ülkemizdeki uçak filosundaki artışa paralel olarak 10 yıl önce 2002 yılında 1.372 olan pilot sayısının 2011 yılı sonu itibarıyla 8.000 civarında olduğu vurgulanmaktadır.

Ülkemizde yılda ortalama 40 adet ticari uçağın filolara katıldığı varsayıldığında ve her uçağa sefer vermek için ortalama 10 pilotun düştüğü hesaplandığında yılda ortalama 400 pilot ihtiyacının ortaya çıktığının belirtildiği raporda ileriye dönük 2023 projeksiyonunda 4.000 civarında yeni pilota ihtiyaç duyulacağına işaret edilmektedir.

Bakım personeli ihtiyacına ilişkin olarak da öngörülere yer veren raporda Uçak bakım, onarım ve yenileme sektörü de havacılık sektörü gereği insan emeğine en çok ihtiyaç duyan ve bundan en fazla etkilenen sahalardan biri olduğu ve Önümüzdeki 10 yıl içinde 750 uçaklık bir filoya sahip olacağımızı öngördüğümüz ülkemizde, filo artış hızına paralel olarak hava araçlarının üretici firmalar tarafından belirlenen periyotlarda gerekli bakım işlerini yerine getirecek oranda bakım personeli insan kaynağına ihtiyacımız doğacağı belirtilmektedir. EASA Part 66&147’de belirtilen dört kategori için, önümüzdeki 10 yılda 750 uçak filosuna ulaşması öngörülen ülkemizde 9.600 ile 12.000 yeni teknisyene ihtiyaç duyulacağı ön görülmektedir. Sektörde ilerleyen yıllarda yaşanacak emeklilikleri de eklediğimizde daha da fazla sayıda teknisyene ihtiyaç duyulacağına da altı çizilirken, sektörel ihtiyaçlara binaen kurulacak yeni bakım onarım şirketleri için de personel ihtiyacının söz konusu olacağı da vurgulanmaktadır.

Tüm bu bilgiler ışığında havacılıkta emniyetin önem göstermesi gereken en önemli konuların başında gelmesinin, bu konuda eğitimin öneminin ortaya çıktığı vurgulanmaktadır. Bu sektörde çalışacak nitelikli eleman ancak bu eğitimlerin gerekliliklerini yerine getirebilecek eğitim kurumları ile yerine gerçekleştirilebilir. Kavsaoğlu (2012).

Bu bağlamda, uçak bakım sektöründe çalışacak personelin çalışma hayatına başlamadan önce alacakları eğitimin kalitesinin önem arz ettiğini göz önüne alarak, mevcut itibariyle ülkemizde bakım sektörüne yönelik olarak lisans ve önlisans düzeyinde 7 devlet üniversitesi ve 3 vakıf üniversitesi veya meslek yüksek okulunda, orta öğretim düzeyinde ise 5 teknik ve endüstri meslek lisesinde eğitim verilmektedir. Bu kapsamda, bakım onarım faaliyetlerine yönelik örgün akademik öğretimin güncel dağılımı;

- Lisans (1+4 yıl veya 4 yıl) seviyesinde;
“Mühendislik” alanında toplam 175 öğrenci/yıl
Bakım ilişkili;
“Uçak Elektrik-Elektronik” alanında 185 öğrenci/yıl
“Uçak Gövde-Motor Bakım” alanında 205 öğrenci/yıl
olmak üzere toplam 565 öğrenci yıllık kontenjanı,
- Önlisans (1+2 yıl veya 2 yıl) seviyesinde;
Bakım ilişkili “Uçak Teknolojisi” alanında 330 öğrenci/yıl
kontenjanı,
- Orta Öğretim seviyesinde
“Uçak Bakım” alanında 94 öğrenci/yıl
“Uçak Elektroniği” alanında 58 öğrenci/yıl
“Uçak Gövde-Motor” alanında 158 öğrenci/yıl
olmak üzere toplam 310 öğrenci yıllık kontenjanı mevcuttur.

Özetleyecek olursak, Lisans seviyesinde 175 mühendislik ve 390 lisans öğrencisi kontenjanı, Ön Lisans seviyesinde 330 öğrenci kontenjanı, Orta Öğretim seviyesinde 310 öğrenci kontenjanı kapasitesi mevcuttur. Bu mevcut arz kapasitesinin yıllık toplamı mühendislik hariç 1.030 öğrenci kontenjanı yapmaktadır. Erel (2012).

Bakım onarım pazarında 2010 yılındaki 42 milyar dolarlık iş hacminin 2020 yılında 65-70 milyar dolar seviyelerine ulaşacağı tahmin edildiğinde (Türk Hava Yolları Teknik A.Ş.; “2010 Yılı Faaliyet Raporu”; s.10.) ve büyümeye bağlı insan kaynağı ihtiyacı olacağına karşın, bir başka görüşe göre, uçak dizayn ve üretim tekniklerindeki sürekli gelişmeler, her bir yeni jenerasyon uçağın bir önceki jenerasyona göre daha az bakıma ihtiyaç olduğunu ortaya koymaktadır.

(The Airport Regions Conference; “STRAIR Aircraft Maintenance Repair and Overhaul Market Study”; <http://www.airportregions.org/download/18.563dea7a1259bc9aa0f80003634/Aircraft+MRO+Market+Study+Glasgow+2007.pdf>). Nitekim bu trendi bir bakıma yüksek yakıt fiyatları ortaya çıkarmaktadır.

Bir uçağın mevcut ortalama yaşının 25 yıl olmasına karşın, daha yeni teknolojilere sahip uçakların daha fazla yakıt tasarrufuna sahip olmasından ötürü eski teknolojilere sahip uçaklar gelecekte daha erkenden emekli edileceklerdir. Şimdiden bile emekliye ayrılma yaşının düştüğüne dair işaretlerin bulunduğunu ve ortalama kullanım sürelerinin 20 yıla veya 15 yıla bile düşmesi muhtemeldir. Dolayısıyla, bu gelişmelerin uçak üreticileri için iyi, ancak bakım onarım merkezleri için çok iyi bir haber olmadığı söylenebilir. (The Airport Regions Conference; “STRAIR Aircraft Maintenance Repair and Overhaul Market Study”; <http://www.airportregions.org/download/18.563dea7a1259bc9aa0f80003634/Aircraft+MRO+Market+Study+Glasgow+2007.pdf>) Buradan çıkaracağımız sonuçla, ülkemizdeki uçak filo artış hızına paralel olarak yeni hat teknisyeni ihtiyacında daha fazla artış gözlenebileceği, buna karşın ise hangar bakımında görev alacak teknisyen sayısında aynı artış hızında bir ihtiyaç oluşmayabileceği yorumunu yapabiliriz.

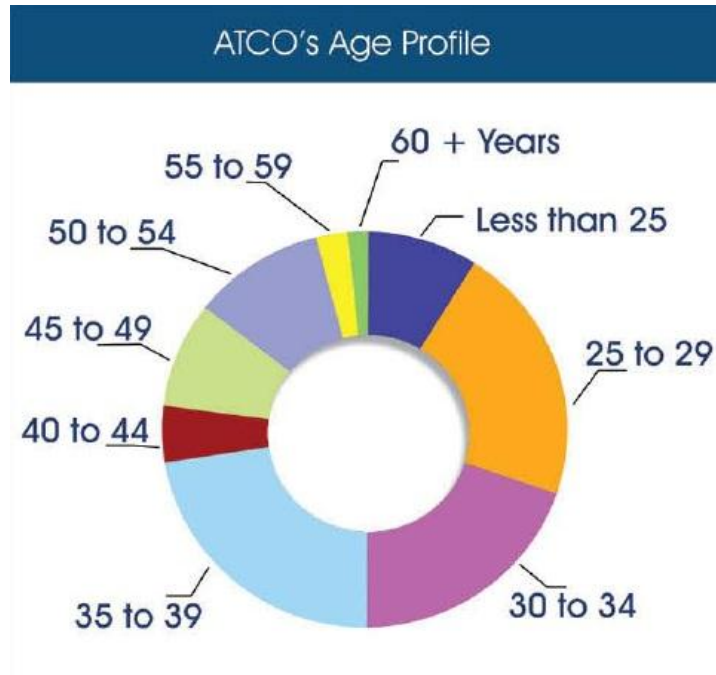
Hava Trafik Kontrolör İhtiyacı

Türkiye hava sahası ve toprakları üzerinde 982.286 km²'lik hava sahası ve 56.661 km²'lik uçuş yolu vardır. Mevcut olarak 40 sivil havaalanı ve 27 askeri-sivil havaalanı olmak üzere toplam 67 havaalanı bulunmakta olup bunların 46'sı aktif yolcu taşımada kullanılmaktadır. (SHGM; “2010 Yılı Faaliyet Raporu”, s.38.) Hava trafiğinin düzenlenmesi ve hava araçlarının hava alanlarımıza güvenli bir şekilde iniş kalkış yapabilmesi ve hava sahasından transit uçuş yapabilmelerini sağlamak amacıyla 2 saha kontrol merkezi (ACC), 16 yaklaşma kontrol ünitesi (APP) ve 37 meydan kontrol ünitesi (TWR) mevcuttur. (DHMI; “Annual Report 2010”; s.10-11.) DHMI'nin bu havaalanlarında çalışan hava trafik kontrolörü sayısı 2010 yılı sonu itibariyle 982'dir. (DHMI; “Annual Report 2010”; s.18.)

Meydan kontrol hizmetleri bakımından, DHMİ 2011 yılı itibariyle 15 uluslararası, 22 iç hat havalimanında hava trafik kontrol hizmeti vermektedir. (DHMI; “Annual Report 2010”; s.11.) 15 uluslararası havaalanında 4 ekip çalışma düzeniyle ve her ekipte en az 6 kontrolörle hizmet verileceği düşünüldüğünde toplam 360 kontrolör yapmaktadır. 22 iç hat havaalanının için ise yine 4 ekip çalışma düzeniyle ve her ekipte en az 3 kontrolörle hizmet verileceği düşünüldüğünde toplam 264 kontrolör yapmaktadır. Kavsaoğlu (2012).

Buradan çıkan sonuca göre meydan kontrol merkezlerinde çalışacak kontrolörlerin sayısı 624 yapmaktadır. Geçtiğimiz senlerdeki havacılık büyümemizin aynı hızla artacağını varsaydığımızda, önümüzdeki 11 sene içerisinde emekli olacak personeli de hesaba katarak bu rakamdan daha fazlasına ihtiyacımız olacağını düşünebiliriz.

Şekil 5.4. Hava Trafik Kontrolörü Yaş Profili



Kaynak : DHMİ, “Annual Report 2010”

Sn. Prof. Dr. Mehmet Şerif Kavsaoglu'nun hazırlamış olduğu “Türkiye'nin Havacılık Sektöründe 2023 Projeksiyonu için Yapılması Gerekenler” adlı çalışmasında, saha kontrol ve yaklaşma hizmetlerindeki kontrolör ihtiyacı konusundaki tespitlerine göre, mevcut 50 yaklaşma sektörün hepsinin açık olması durumunda ve en az 3 kontrolör ile faaliyet gösterdiğinde 150 kontrolörün aynı anda aktif olması gerektiği vurgulanmıştır.

Sn. Kavsaoglu, sektörlerde 2 saatlik vardiyalar yapılacağı zaman ise bu rakamın 300'e ulaşacağını, 4'lü ekip kurulması durumunda ise bu sayının 1.200 olacağını belirtmiştir. Sonuç olarak, Sn. Kavsaoglu yaklaşma kontrol ünitelerinde 1.300 civarında kontrolörün çalışıyor olması gerektiğini, toplamda ise günümüzde yaklaşık 2.000 kontrolörün aktif olarak çalışıyor olması gerektiğini bu çalışmasında belirtmiştir.

Ülkemizde hava trafik kontrol personeli ihtiyacı iki yolla temin edilmektedir. Bunlardan ilki, Türkiye'de lisans düzeyinde hava trafik kontrol eğitimi veren ilk ve tek bölüm olan Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu'nda Hava Trafik Kontrol bölümünününden mezun olmak.

Bu bölümün yıllık öğrenci kontenjan sayısı 15'dir. Erel (2012). Ancak, şartlar dahilinde bu bölümün yılda yaklaşık 10-15 arası öğrenciyi mezun edebildiğinden, ülkemizin bu konudaki nitelikli eleman kaynağı tam anlamıyla karşılayamamaktadır. Bu sebeple, ihtiyaçtan ötürü bu alanda insan kaynağı yaratmak için ikinci yol olarak devlet memuriyet sınavını kazanarak, DHMİ'nin istediği şartları karşılayarak DHMİ'de Eurocontrol müfredatına uygun kapsamlı bir eğitim almak ve eğitimin bitiminde yapılan sınavlarda başarılı olmaktır. (Sabah Gazetesi; “Hava Trafiki Onlardan Soruluyor”; Aralık 2012; <http://www.sabah.com.tr/Egitim/2011/12/28/hava-trafigi-onlardan-soruluyor>) Ancak, her iki durumda da bu alanda çalışacak personelin Devlet Personel Başkanlığının onayı ile ÖSYM tarafından atamaların yapılarak aday hava trafik kontrolörü olarak istihdam edilebilmektedir. (DHMİ; <http://www.ssd.dhmi.gov.tr/sayfa.aspx?mn=80>)

Havacılık sektöründeki olumlu gelişmeler neticesinde 2010 yılı sonu itibariyle ülkemizde toplam uçak trafiği 1.213.125 olmuştur.

2002 yılında 532.531 olan havayolu trafiğinin %128 artışla 1.213.125 olduğu 2010 yılı sonunda, ülkemizde uçak trafiği sayısı her yıl ortalama %16 büyümüştür. (SHGM; “2010 Yılı Faaliyet Raporu”, s.27.)

Bu nedenle, günlük 3.500 hava aracının geçtiği hava sahamızda, ve her geçen gün artan trafiğe karşın TBMM'nin ilgili komisyonunca hazırlanıp kayıda alınan tutanakta “artan hava trafiğinin sevk ve idaresi için yeni ve modern sevk ve idare sistemlerine ihtiyaç duyulduğunu ve bu kapsamda DHMİ'nin 2007 yılında yapımına başlanan SMART Projesi kapsamında modernize edilen sistemlerde yeni sektörlerin açılacak olması ve yeni kontrolör çalışma pozisyonlarının eklenmesi nedeniyle, yeni hava trafik kontrolörlerine ihtiyacı bulunmaktadır.

Bu ihtiyacı karşılayabilmek amacıyla hava trafik kontrol ünitelerimiz için yılda en az 80 yeni kontrolör adayının işe alınması ve mevcut hava trafik kontrolör personel sayısının, orta vadede SMART Projesi kapsamında ihtiyaç duyulan 1.165 kontrolör sayısına ulaştırılması hedeflenmekte olup, mevcut yöntemle personel alımının devamı halinde bu sayıya ulaşmak mümkün olamayacaktır” (TBMM; Tutanaklar; 23. Dönem; 1 Ekim 2009; <http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d23/c049/b001/tbmm230490011146.pdf>) görüşü yer almaktadır.

Yer Hizmetleri Personel İhtiyacı

Yer Hizmetleri Kuruluşları hizmet verdikleri havalanlarında A, B, C tipi ruhsat tiplerine göre temsil, yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, Ramp (Ramp, kargo ve posta, uçak temizlik, birim yükleme gereçlerinin kontrolü), uçak hat bakım (uçak hat bakım, yakıt ve yağ), uçuş operasyon, ulaşım, ikram servis, gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi hizmetlerini sunarlar.

SHGM'nin 2010 yılı faaliyet raporunda belirtildiği üzere ülkemizde yer hizmetleri türlerinde faaliyet gösteren 3 tanesi A, 12 tanesi B ve 27 tanesi C grubu çalışma ruhsatına sahip ve 1 tane de yetkilendirme olmak üzere toplam 43 adet kuruluş bulunmaktadır.

Artan uçak ve yolcu trafiğine paralel olarak ülkemizdeki tüm havaalanlarında yer hizmetlerinin yaygınlaştırılması amacıyla yapılan çalışmalar sonunda yer hizmetleri verilen havaalanı sayısı 44'e ulaşmıştır.

(SHGM; “Yer Hizmetleri Sektöründe Büyük Sıçrama”; http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1527; (erişim tarihi 23.03.2012))

Bu sektörde istihdamın en büyük olduğu A tipi ruhsatlı şirketlerin her birinde ortalama 3.000 veya biraz üzeri personel çalıştığını varsayarsak, ve bu şirketler için endüstrideki büyümeye paralel her sene %5 civarı bir personel artışı öngörürsek 10 yılda toplamda 5.210 civarı yeni personele ihtiyaç olacaktır diyebiliriz.

Kabin Memuru Personel İhtiyacı

Ülkemizdeki filo artışına bağlı olarak uçucu ekip sayısında da orantılı bir artış olması kaçınılmaz olduğundan, kabin hizmetleri sektöründe de önümüzdeki senelerde düzenli artışlar olacağı açıktır.

Havacılık sektörümüzde yolcu taşımacılığı yapan 6 şirket vardır. (SHGM; “2010 Yılı Faaliyet Raporu”, s.44.) Bu 6 şirkette yaklaşık 8.000 kabin memuru istihdam edilmektedir. 6 şirket içinde en büyüğü olan Türk Hava Yolları’nda kabin memuru sayısı Eylül 2011 tarihi itibarıyla 5.621’dir. Diğer 5 şirketin herbiri için ortalama kabin memuru sayısı 500’ler civarındadır.

Bir uçuşta ortalama 1 ekipte 6 ile 10 arası kabin memurunun hizmet verdiğini varsaydığımızda ve önümüzdeki 11 senede mevcut filomuzda 350 yeni uçaklık bir artış olacağını öngörürsek, sefer sayılarını hesaba katmaksızın basit hesapla 2.100 ile 3.500 arası yeni kabin memuruna ihtiyacımız olacağını düşünebiliriz. Ancak, ortalama ekip personel sayısını (6-10 kişi) 350 yeni uçak için 3 ekiple çarpacak olursak 6.300 ile 10.500 arası yeni kabin memuru istihdamına ihtiyaç duyacağımızı öngörebiliriz.

İnsan Kaynağı Bakımından Ulusal Sivil Havacılık Endüstrimize Yönelik Mevcut Akademik Öğretim Programları

Ülkemizde son 10 yılda yaşanan hava ve yolcu trafiği sayılarında sırasıyla %128'lik ve %204'lük çok göze çarpıcı artışlar ve uçak filomuzun 350'lere varan rakamlara ulaşması, beraberinde ciddi personel ihtiyacını getirmektedir. Ülkemizde her yıl havacılık sektörümüzün ortalama %5 ile 10 dolaylarında büyüyeceğini varsaydığımızda, bu büyümeyi destekleyecek sayıda yeni nitelikli personele ihtiyacımız doğacaktır. Tabii büyümenin gerektirdiği personel ihtiyacın yanında aynı zamanda bu sektörden istifa, vefat veya yıllar itibariyle emeklilik gibi çeşitli sebeplerden dolayı ayrılacak personelin de dikkate alınması gerekmektedir.

Havacılık sektörümüzde, aldıkları teorik temel ve pratik eğitimleri sonrası işbaşı yaparak yerinde tecrübe kazanıp yetişmek üzere ülkemizde her sene birçok yükseköğretim ve ortaöğretim kurumlarından öğrenciler mezun olmaktadır.

Yükseköğretim kurumlarında 2011 yılı itibariyle doğrudan havacılık endüstrisine yönelik olarak Yükseköğretim Kurulu tarafından onaylanmış öğretim programları 15 adet devlet üniversitesinde ve 10 adet özel üniversite/vakıf üniversitesi veya meslek yüksekokulunda toplam 25 adet yükseköğretim kurumunda yıllık 2.768 öğrenci kontenjanı ile verilmektedir. (C. EREL; "Türkiye'de Havacılık Endüstrisine Yönelik Örgün Öğretim Programlarının Değerlendirmesi"; MSİ Dergisi Makalesi; Ocak 2012; İstanbul.)

Havacılık endüstrisine yönelik olarak eğitim veren devlet üniversiteleri;

- Akdeniz Üniversitesi
- Anadolu Üniversitesi
- Atatürk Üniversitesi
- Ege Üniversitesi
- Erciyes Üniversitesi
- Erzincan Üniversitesi
- Gümüşhane Üniversitesi
- İstanbul Teknik Üniversitesi
- İstanbul Üniversitesi

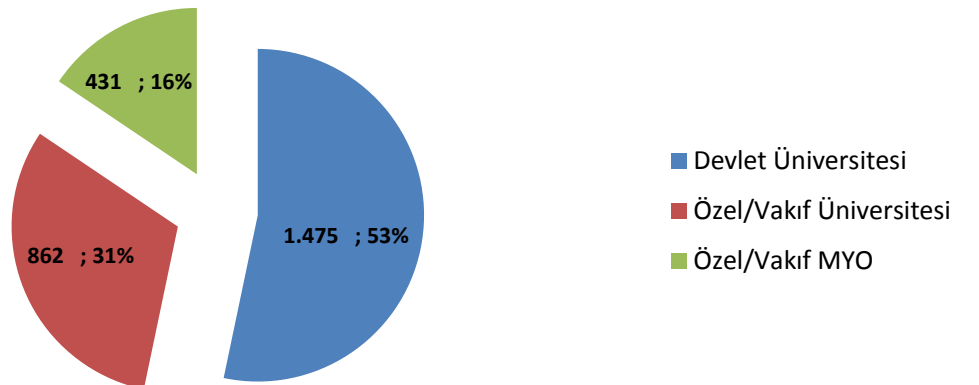
- Kırklareli Üniversitesi
- Kocaeli Üniversitesi
- Muğla Üniversitesi
- Ondokuz Mayıs Üniversitesi
- Orta Doğu Teknik Üniversitesi

10 adet vakıf üniversitesi veya meslek yüksekokulunun isimleri ise;

- Engin Fikirler Eğitim ve Kültür Vakfı – Nişantaşı Meslek Yüksekokulu
- Gelişim, Eğitim, Kültür, Sağlık ve Sosyal Hizmet Vakfı – İstanbul Gelişim Üniversitesi
- Girne Amerikan Üniversitesi
- Hüsnü M. Özyeğin Vakfı – Özyeğin Üniversitesi
- İlke Eğitim ve Sağlık Vakfı – Kapadokya Meslek Yüksekokulu
- İstanbul Ticaret Odası Eğitim ve Sosyal Hizmetler Vakfı – İstanbul Ticaret Odası Üniversitesi
- Okan Kültür, Eğitim ve Spor Vakfı – Okan Üniversitesi
- Türk Hava Kurumu Havacılık Vakfı – Türk Hava Kurumu Üniversitesi
- Türkiye Lojistik Araştırmaları ve Eğitim Vakfı – Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu

Doğrudan havacılık alanında eğitim veren ve yukarıda isimlerini belirttiğimiz bu üniversitelerde öğrenci kontenjanı dağılımı aşağıdaki grafikde özetlenmiştir.

Şekil 5.5. Havacılık Yükseköğretim 2011 Yılı Kontenjanları



Ortaöğretim kurumlarında ise 2011 yılı itibariyle doğrudan havacılık endüstrisine yönelik olarak Milli Eğitim Bakanlığı Erkek Teknik Eğitim Genel Müdürlüğü tarafından onaylanmış öğretim programları 5 adet teknik ve meslek Havacılık yüksekokulunda yıllık 310 öğrenci kontenjanı ile verilmektedir. Bu yüksekokullar ise şöyledir;

- Bursa Hürriyet Teknik ve Meslek Yüksekokulu
- Eskişehir Sabiha Gökçen Teknik ve Meslek Yüksekokulu
- İstanbul Bağcılar Teknik ve Meslek Yüksekokulu
- İstanbul Sabiha Gökçen Teknik ve Meslek Yüksekokulu
- Kayseri Teknik ve Meslek Yüksekokulu

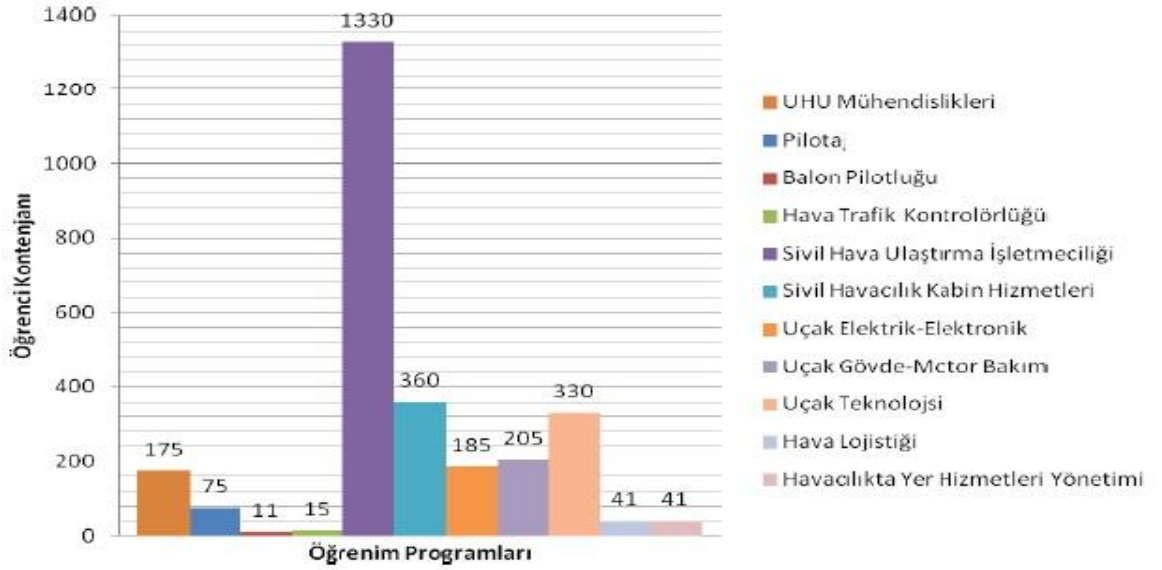
Bu kapsamda ülkemizde Yükseköğretim ve Ortaöğretim düzeyinde doğrudan havacılık endüstrisine yönelik olarak Yükseköğretimde yıllık 2.768 öğrenci kontenjanı, Ortaöğretimde yıllık 310 öğrenci kontenjanı ile toplam yıllık 3.078 öğrenci kontenjanı ile eğitim imkanı mevcuttur. Mevcut eğitim programlarının lisans, önlisans ve ortaöğretim olarak alt dağılımları aşağıda listelenmiştir (Bkz. Grafik 5).

- Lisans (1+4 yıl veya 4 yıl) seviyesinde;
 - “Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendislik” alanında 175 öğrenci/yıl
 - “Pilotaj” alanında 75 öğrenci/yıl
 - “Hava Trafik Kontrolörlüğü” alanında 15 öğrenci/yıl
 - “Uçak Elektrik-Elektronik” alanında 185 öğrenci/yıl
 - “Uçak Gövde-Motor Bakım” alanında 205 öğrenci/yılolmak üzere toplam yıllık 655 öğrenci kontenjanı,
- Önlisans (1+2 yıl veya 2 yıl) seviyesinde;
 - “Balon Pilotluğu” alanında 11 öğrenci/yıl kontenjanı,
 - “Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri” alanında 360 öğrenci/yıl
 - “Uçak Teknolojisi” alanında 330 öğrenci/yıl
 - “Hava Lojistiği” alanında 41 öğrenci/yıl

“Havacılıkta Yer Hizmetleri Yönetimi” alanında 41 öğrenci/yıl olmak üzere toplam yıllık 783 öğrenci kontenjanı,

- Hem Lisans (1+4 yıl veya 4 yıl) ve hem de ön lisans seviyesinde;
“Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği” alanında toplam 1.330 öğrenci/yıl
- Orta Öğretim seviyesinde;
“Uçak Bakım” alanında 94 öğrenci/yıl
“Uçak Elektroniği” alanında 58 öğrenci/yıl
“Uçak Gövde-Motor” alanında 158 öğrenci/yıl
olmak üzere toplam yıllık 310 öğrenci kontenjanı mevcuttur.

Şekil 5.6. Havacılık Yükseköğretim Programlarında 2011 Yılı Kontenjanları



Kaynak : C. Erel “Türkiye’de Havacılık Endüstrisine Yönelik Örgün Öğretim Programlarının Değerlendirmesi”

Sonuç olarak hava taşımacılığının son yıllarda diğer ulaşım türlerine göre daha hızlı bir gelişim eğilimi gösterdiğinden, ülkeler bu hizmet sektörüne daha fazla yatırım yapma ihtiyacında bulunmaktadır. Teknolojik ve altyapı yatırımlarının yanısıra, sürekli gelişen ve büyüyen sivil havacılık sektöründeki faaliyetlere paralel olarak ortaya çıkan nitelikli personel ihtiyacının da bu kapsamda karşılanması gerekmektedir.

Boeing firmasının hazırladığı 2011-2030 endüstri raporunda belirttiği üzere, nitelikli personel ihtiyacı büyüyen küresel filo ve yolcu trafiğine doğru orantıda artacaktır. 2030 yılına kadar dünya çapında 460.000, Avrupa bölgesinde ise 92.500 civarında pilot ihtiyacı olacağı belirtilen bu raporda, teknisyen ihtiyacı olarak dünyada ve Avrupa’da sırasıyla 650.000 ve 129.600 eğitimli yeni teknisyene ihtiyaç duyulacağı belirtilmiştir.

Hava trafik kontrolörü ihtiyacı bakımından ise ICAO raporunda bu ihtiyacın 2030 senesine kadar dünyada 139.796, Avrupa’da ise 32.153 kişi olacağı yönünde tahminde bulunmuştur.

Son sekiz yılda hava taşımacılığındaki talebin yıllık %16’dan fazla bir artış gösterdiği ülkemizde, sivil havacılığın, Türkiye’nin ticari faaliyetlerinde önemli bir rol oynadığının ve global bağlamda en hızlı gelişen pazarlar arasında yer aldığının bir göstergesidir. Bu büyümeyi sürdürülebilir kılmak, ve her geçen gün artan taleplere karşılık verebilmek için altyapımızı günümüz ihtiyaçlarına uygun şekilde geliştirmeye, mevcut filo sayımızı arttırmaya ve bu gelişmelerin beraberinde getirdiği ve gelecekte de getireceği nitelikli personel ihtiyacımızı önümüzdeki 11 yıllık hedefimize uygun olarak emeklilik, vefat ve istifalar hariç yaklaşık 4.000 pilot, 10.000 teknisyen, 1.100 hava trafik kontrolörü, 10.000 kabin memuru istihdam edilebilir şekilde öngörebiliriz.

Bu bağlamda ifade edilen tüm bu konular ve ortaya konulan sayısal veriler ve öngörüler de göz önünde bulundurulduğunda THY Akademisinin yolunun ne kadar doğru olduğu ve Türkiye’nin 2023 havacılık sektörel vizyonu açısından önemli bir görevi yerine getirdiği görülmüş olmaktadır.

6. KAYNAKÇA

Haine, A. *Disaster in the Air*. New York: Cornwall Books, 2000, 191.

(http://www.faa.gov/about/history/brief_history/)

US Department of Transportation. (2004). *Next Generation Air Transportation System*, (5), 15-22

<http://www.aabi.aero/historys.html>

(SHGM Performans Programı , 2013: 27)

(<http://www.oxfordeconomics.com/>)

Gonzalez, R. (2011), Aviation safety special edition. *2011 State of Global Aviation Safety*.(1), 22-24

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

web.shgm.gov.tr/doc3/egitimyh.doc

web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=organizasyonSema

<https://www.easa.europa.eu/regulations/regulations-structure.php>

(http://www.jpdo.gov/library/ngats_v1_1204r.pdf)

<http://www.iata.org/about/offices>

ICAO Doc 8973, 2011

<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce>

(<http://www.iata.org/training/Pages/index.aspx>)

(<http://www.icao.int/safety/TrainairPlus/Documents/TRAINAIR%20PLUS%20TPOM%20Final.pdf>)

Doc 0000, TRAINAIR PLUS Operations Manual (TPOM)

Karasar, S.(2012). The Academy is 30 years old. Turkish Aviation Academy, (4), 4.

Bayrak, Z.(2012). The File. Turkish Aviation Academy, (4), 5.

Kose, M.(2011). Unsung heroes who keeps the plane in the air. Turkish Aviation Academy, (1), 24-27.

Erdun, H. (2012). The services of TAA. Turkish Aviation Academy, (3), 9-10.

Uyanik, O. , & Vural, A. (2013). Authorizations, accreditations and partnerships of Turkish Aviation Academy. Turkish Aviation Academy, (6), 6-7.

Usta, S.(2012). Major support on training campaign. Turkish Aviation Academy, (3), 24-25.

(<http://skybrary.aero/bookshelf/books/1723.pdf>)

Airbus Global Market Forecast 2010 – 2029

Boeing 2011 Current Market Outlook Sunumu

Boeing, Current Outlook 2011 to 2030

Boeing; “Current Outlook - 2011 to 2030”; Endüstriyel Tahmin Raporu; 2011.

ICAO; “ICAO Addresses Shortage of Skilled Aviation Professionals”

ICAO, Journal, Issue 4, 2011

SHGM; “2010 Yılı Faaliyet Raporu”, s.35.

SHGM; “2010 Yılı Faaliyet Raporu”, s.33.

SHGM; “Sivil Havacılığın En Güçlü Halkasıyız”; 2010;
http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1402

M.Ş. KAVSAOĞLU; “Türkiye’nin Havacılık Sektöründe 2023 Projeksiyonu için Yapılması Gerekenler”; Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu; Mart 2012

C. EREL; “Türkiye’de Hava Aracı Bakım, Onarım ve Yenileme Alanına Yönelik Örgün Öğretim Programlarının Değerlendirmesi”; MSİ Dergisi Makalesi; Şubat 2012; İstanbul.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş.; “2010 Yılı Faaliyet Raporu”; s.10.

The Airport Regions Conference; “STRAIR Aircraft Maintenance Repair and Overhaul Market Study”;
<http://www.airportregions.org/download/18.563dea7a1259bc9aa0f80003634/Aircraft+MRO+Market+Study+Glasgow+2007.pdf>.

The Airport Regions Conference; “STRAIR Aircraft Maintenance Repair and Overhaul Market Study”;
<http://www.airportregions.org/download/18.563dea7a1259bc9aa0f80003634/Aircraft+MRO+Market+Study+Glasgow+2007.pdf>

SHGM; “2010 Yılı Faaliyet Raporu”, s.38.

DHMI; “Annual Report 2010”; s.18.

DHMI; “Annual Report 2010”; s.11.

M.Ş. KAVSAOĞLU; “Türkiye’nin Havacılık Sektöründe 2023 Projeksiyonu için Yapılması Gerekenler”; Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu; Mart 2012.

C. EREL; “Türkiye’de Havacılık Endüstrisine Yönelik Örgün Öğretim Programları Değerlendirmesi”; MSİ Dergisi Makalesi; Ocak 2012; İstanbul.

Sabah Gazetesi; “Hava Trafiği Onlardan Soruluyor”; Aralık 2012; <http://www.sabah.com.tr/Egitim/2011/12/28/hava-trafigi-onlardan-soruluyor>

DHMI; <http://www.ssd.dhmi.gov.tr/sayfa.aspx?mn=80>

SHGM; “2010 Yılı Faaliyet Raporu”, s.27.

TBMM; Tutanaklar; 23. Dönem; 1 Ekim 2009; <http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d23/c049/b001/tbmm230490011146.pdf>

SHGM; “Yer Hizmetleri Sektöründe Büyük Sıçrama”; http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1527;

(SHGM; “2010 Yılı Faaliyet Raporu”, s.44.)

C. Erel “Türkiye’de Havacılık Endüstrisine Yönelik Örgün Öğretim Programlarının Değerlendirmesi”

7. ÖZGEÇMİŞ