

GÜMÜŞHANE ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**SİVİL HAVACILIK ÖĞRENCİLERİNİN MESLEĞE BAKIŞ AÇILARI:
ERZİNCAN BİNALİ YILDIRIM ÜNİVERSİTESİ' NDE BİR ALAN
ARAŞTIRMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tuncay ŞAHİN

NİSAN – 2021

GÜMÜŞHANE



GÜMÜŞHANE ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**SİVİL HAVACILIK ÖĞRENCİLERİNİN MESLEĞE BAKIŞ AÇILARI:
ERZİNCAN BİNALİ YILDIRIM ÜNİVERSİTESİ' NDE BİR ALAN
ARAŞTIRMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tuncay ŞAHİN

NİSAN – 2021

GÜMÜŞHANE



GÜMÜŞHANE ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**SİVİL HAVACILIK ÖĞRENCİLERİNİN MESLEĞE BAKIŞ AÇILARI:
ERZİNCAN BİNALİ YILDIRIM ÜNİVERSİTESİ' NDE BİR ALAN
ARAŞTIRMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tuncay ŞAHİN

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Ahmet Burhan ÇAKICI

NİSAN – 2021

GÜMÜŞHANE

BİLDİRİM

Yüksek Lisans Tezi olarak hazırlamış olduğum “Sivil Havacılık Öğrencilerinin Mesleğe Bakış Açıları: Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi’ nde Bir Alan Araştırması” isimli bu çalışmanın, tamamen kendi çalışmam olduğunu, her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve alıntı yaptığım tüm çalışmaların kaynakçada yer aldığını taahhüt eder, tezimin kâğıt ve elektronik kopyalarının Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde saklanmasına izin verdiğimi onaylarım.

Lisansüstü Eğitim-Öğretim yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca gereğinin yapılmasını arz ederim.

01 / 04 / 2021

.....
Tuncay ŞAHİN

ÖN SÖZ

Sivil havacılık sektörü gün geçtikçe büyümeye ve gelişmeye devam etmektedir. Gelişen bu sektör için en önemli ihtiyaç ise yetişmiş eleman ve değişime ayak uydurmanın olduğu düşünülmektedir. Bu doğrultuda; YÖK VE SHGM iş birliği ile üniversitelerden kabin içi ve operasyonel anlamda eğitilmiş elemanlar tedarik edilmektedir. Dünyada da havayolları tarafından taşınan yolcu sayısı hızla artması ile havayollarının eğitilmiş elemanlara ihtiyacın olduğu görülmektedir. Bu çerçevede ilgili tez çalışmada, sivil havacılık öğrencilerinin mesleğe bakış açılarını ölçmek amacıyla bir anket formu hazırlanmış ve 241 öğrenciye bu form uygulanmıştır. Anket verileri SPSS Statistics programında analiz edilerek sonuçlar yorumlanmıştır. Ayrıca sivil havacılıkta öğrenim gören öğrencilere uygulanan bu anket ile öğrencilerin meslekleri ile ilgili ne kadar bilgi sahibi oldukları ve bu mesleğe ne kadar ilgili olduklarına yönelik genel algıları tespit edilmiş ve bunlar değerlendirilmiştir.

Bu çalışmada değerli bilgi ve birikimlerini benimle paylaşan, bana sürekli yol gösteren tez danışmanım Doç. Dr. Ahmet Burhan ÇAKICI 'ya, hayatımın her döneminde manevi desteğini benden esirgemeyen değerli eşim Sema ŞAHİN'e ve aileme sonsuz teşekkür ederim.

Gümüşhane – 2021

Tuncay ŞAHİN

ÖZET

ŞAHİN, Tuncay. Sivil Havacılık Öğrencilerinin Mesleğe Bakış Açıları: Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi' nde Bir Alan Araştırması, Yüksek Lisans Tezi, 2021, (XIV + 78)

Bireysel taşımacılık işlemleri açısından önemli bir yeri bulunan sivil havacılık sektörü, her geçen gün gelişmekte ve büyümektedir. Dolayısıyla her zamankinden daha çok, bu alanda nitelikli eğitime ve personellere ihtiyaç duyulmaktadır. Ancak bu alanda eğitim gören bireylerin mesleğe bakış açılarının ne yönde olduğu, mesleklerinden ne derece memnun oldukları ve geleceklerine dair ne düşündükleri bilinmemektedir. Bu sektöre yönelik daha kaliteli bir eğitim verilmesi ve alanın daha ileriye götürülmesi için bu konu, kritik önem arz etmektedir.

İlgili konuya yönelik bilimsel araştırmaların literatürde sınırlı sayıda bulunması sebebiyle, bu araştırmada; Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Meslek Yüksekokulu' nun sivil havacılık programlarında eğitim gören öğrencilerin mesleğe bakış açıları ele alınmıştır. Yapılan literatür taramasıyla belirlenen bir ölçek kullanılarak, bir anket formu hazırlanmıştır. Düzenlenen anket formu kullanılarak, ilgili üniversitenin Kabin Hizmetleri, Uçak Teknolojisi ve Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği programlarında eğitim gören 241 öğrenciden veri toplanmıştır. Elde edilen veriler, bir istatistiksel paket programda analiz edilerek, çeşitli bulgulara ulaşılmıştır.

Katılımcıların cinsiyetleri, sınıfları ve eğitim gördükleri programa göre mesleğe bakış açılarında anlamlı bir farklılık olup olmadığına dair önemli sonuçların ortaya çıktığı düşünülmektedir. Bu bağlamda literatürde yer alan diğer çalışmalarla karşılaştırma yapılarak, sonuçlar tartışılmış ve yorumlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sivil Havacılık Sektörü, Sivil Havacılık Öğrencileri, Mesleğe Bakış Açısı

ABSTRACT

SAHIN, Tuncay. Profession Perspectives of Civil Aviation Students: A Field Study in Erzincan Binali Yıldırım University, Master Thesis, 2021, (XIV + 78)

Civil aviation sector, which has an important place in terms of individual transportation operations, develops and grows day by day. Therefore, more than ever, qualified training and personnel are needed in this field. However, it is not known what the perspective of the individuals studying in this field towards the profession is, to what extent they are satisfied with their profession and what they think about their future. This issue has critical importance in order to provide a better-quality education for this sector and to take the field further.

Due to the limited number of scientific studies on the subject in the literature, the perspectives of students studying in the civil aviation programs of Erzincan Binali Yıldırım University Vocational School have been discussed in this research. A questionnaire was prepared using a scale determined via the literature review. Data were collected from 241 students studying in the relevant university's Cabin Services, Aircraft Technology and Civil Air Transport Management programs by using the prepared questionnaire form. Various findings were reached by analyzing the data obtained in a statistical package program.

It is thought that important results have emerged regarding whether there is a significant difference in the perspective of the participants on the profession according to their gender, class and the program they studied. In this context, the results were discussed and interpreted by making a comparison with other studies in the literature.

Keywords: Civil Aviation Sector, Civil Aviation Students, Profession Perspective

İÇİNDEKİLER

DIŞ KAPAK

İÇ KAPAK

KABUL VE ONAY III

BİLDİRİM IV

ÖN SÖZ V

ÖZET VI

ABSTRACT VII

İÇİNDEKİLER VIII

TABLolar LİSTESİ XI

ŞEKİLLER LİSTESİ XII

KISALTMALAR LİSTESİ XIII

GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM

1. SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜ VE ÖNEMİ4-23

1.1. Sivil Havacılık4

1.2. Sivil Havacılığın Dünyadaki Gelişimi6

1.3. Uluslararası Sivil Havacılık Kuralları ve Anlaşmaları8

1.3.1. Paris Sözleşmesi10

1.3.2. Madrid Sözleşmesi11

1.3.3. Havana Sözleşmesi12

1.3.4. Varşova Sözleşmesi12

1.3.5. Roma Sözleşmesi13

1.3.6. Chicago Sözleşmesi14

1.4. Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonları	14
1.4.1. ICAO	14
1.4.2. IATA	15
1.4.3. ECAC	16
1.4.3.1. EUROCONTROL	17
1.4.3.2. EASA.....	18
1.5. Sivil Havacılığın Önemi	18
1.6. Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü.....	20
1.6.1. SHGM	22
1.6.2. DHMİ	23

İKİNCİ BÖLÜM

2. EBYÜ’DE BULUNAN SİVİL HAVACILIKLA İLGİLİ BÖLÜMLER	24-44
2.1. Kabin Hizmetleri Programı	24
2.1.1. Programın Tanımı	25
2.1.2. Programın Yetkilendirilmesine İlişkin Esaslar	26
2.1.3. Programda Verilen Eğitim	28
2.1.4. Programın İstihdam Olanakları	32
2.2. Uçak Teknolojisi Programı	32
2.2.1. Programın Tanımı	32
2.2.2. Programın Yetkilendirilmesine İlişkin Esaslar	34
2.2.3. Programda Verilen Eğitim	35
2.2.4. Programın İstihdam Olanakları	37
2.3. Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Programı	38
2.3.1. Programın Tanımı	39
2.3.2. Programın Yetkilendirilmesine İlişkin Esaslar	39
2.3.3. Programda Verilen Eğitim	40
2.3.4. Programın İstihdam Olanakları	44

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. LİTERATÜR DEĞERLENDİRMESİ.....	45-49
3.1. Sivil Havacılık Üzerine Yapılan Çalışmalar	45
3.2. Sivil Havacılık Öğrencilerinin Mesleğe Bakış Açıları	46

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ.....	50-63
4.1. Araştırmanın Önemi ve Amacı.....	50
4.2. Araştırmanın Yöntemi	50
4.3. Demografik Bilgiler	51
4.4. Güvenilirlik Analizi.....	53
4.5. Keşfedici Faktör Analizi	55
4.6. Demografik Bilgilere Göre Mesleğe Bakış Açıları	58
4.7. Hipotezlerin Değerlendirilmesi	63

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	64
-------------------------------------	-----------

KAYNAKÇA	67
-----------------------	-----------

EKLER.....	75
-------------------	-----------

EK 1. Anket Formu	76
--------------------------------	-----------

ÖZ GEÇMİŞ.....	78
-----------------------	-----------

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. ECAC'ın Üyeleri	16
Tablo 2. EBYÜ MYO Kabin Hizmetler Programı Ders Listesi	28
Tablo 3. SHY-66 Hava Aracı Bakım Lisansı Modül Gereklilikleri	35
Tablo 4. EBYÜ MYO Uçak Teknolojisi Programı Ders Listesi	36
Tablo 5. SHGM Eğitim Talimatında yer Hizmetleri Alanında Verilmesi Gereken Bazı Eğitim Listesi	42
Tablo 6. EBYÜ MYO Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Programı Ders Listesi	42
Tablo 7. Güvenilirlik Analizi Sonuçları	55
Tablo 8. KMO ve Barlett Testlerine İlişkin Bulgular	55
Tablo 9. Ölçeğin Döndürülmüş Bileşenler Matrisi	56
Tablo 10. Keşfedici Faktör Analizinin Sonuçları	57
Tablo 11. Bağımsız Örneklem T Testi Analizi Sonuçları.....	58
Tablo 12. Levene İstatistik Testi Analizi Sonuçları.....	60
Tablo 13. Tek Yönlü ANOVA Testi Analizi Sonuçları.....	60
Tablo 14. Tukey Testi Analizi Sonuçları	61
Tablo 15. Öğrencilerin Mesleğe Bakış Açılarına İlişkin Genel İstatistikler.....	62
Tablo 16. Hipotezlerin Değerlendirilmesi.....	63

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Kabin Mock-Up Eğitim Simülatörü-Suya İniş Eğitimi	31
Şekil 2. Kabin Mock-Up Eğitim Simülatörü-Karaya İniş Eğitimi.....	31
Şekil 3. Tamir İşlemi İçin Hava Aracı Bakım Teknisyeninin Uçak Üzerinden Sökmüş Olduğu İstikamet Dümeninin Görüntüsü	33
Şekil 4. Katılımcıların Cinsiyet Bilgileri	51
Şekil 5. Katılımcıların Yaş Dağılımı.....	52
Şekil 6. Katılımcıların Öğrenim Gördüğü Program.....	52
Şekil 7. Katılımcıların Öğrenim Gördüğü Sınıf.....	53

KISALTMALAR LİSTESİ

TÜRKÇE		İNGİLİZCE	
AB	Avrupa Birliği	EU	European Union
ABD	Amerika Birleşik Devletleri	USA	United States of America
ACI	Uluslararası Havalimanları Konseyi	ACI	Airport Council International
AIAA	Amerikan Havacılık ve Uzay Bilimleri Enstitüsü	AIAA	American Institute of Aeronautics and Astronautics
AKTS	Avrupa Kredi Transfer Sistemi	ECTS	European Credit Transfer and Accumulation System
ANC	Hava Seyrüsefer Komisyonu	ANC	Air Navigation Commission
AR-GE	Araştırma-Geliştirme	R&D	Research and Development
CRM	Ekip Kaynak Yönetimi	CRM	Crew Resource Management
DHMI	Devlet Hava Meydanları İşletmesi	SAM	State Airfield Management
EASA	Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı	EASA	European Union Aviation Safety Agency
EBYÜ	Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi	EBYU	Erzincan Binali Yıldırım University
ECAC	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı	ECAC	European Civil Aviation Conference
EUROCONTROL	Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü	EUROCONTROL	European Organisation for the Safety of Air Navigation
IATA	Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği	IATA	International Air Transportation Association
ICAN	Uluslararası Hava Seyrüsefer	ICAN	International Commission for Air

	Komisyonu		Navigation
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü	ICAO	International Civil Aviation Organization
JAA	Müşterek Havacılık Otoriteleri	JAA	Joint Aviation Authority
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı	MNE	Ministry of Education
MFA	Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı	MFA	Republic of Turkey Ministry of Foreign Affairs
MYO	Meslek Yüksekokulu	VC	Vocational College
ÖSYM	Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi	SSPC	Student Selection and Placement Center
SDR	Özel Çekme Hakkı	SDR	Special Drawing Right
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	GDCC	General Directorate of Civil Aviation
SHT	Sivil Havacılık Talimatı	SHT	Civil Aviation Instruction
THK	Türk Hava Kurumu	THK	Turkish Air Association
TYT	Temel Yeterlilik Testi	BPT	Basic Proficiency Test
WIR	Dünya Yatırım Raporu	WIR	World Investment Report
USD	Birleşik Devletler Doları	USD	United States Dollar
YÖK	Yüksek Öğretim Kurulu	CHE	Council of Higher Education

GİRİŞ

Geçmişten günümüze kadar gerçekleşen çeşitli yenilikler ve gelişimlerle birlikte havayolu taşımacılığı; giderek popülerliği yükselen bir alan olan karşımıza çıkmakta, bireysel tüketiciler ve işletmeler tarafından tercih edilebilirlik seviyesi de günden güne artmaktadır. Kullanıcılarına hızlı ve güvenilir bir seyahati taahhüt eden havayolu taşımacılığının; operasyonel faydalarının yanı sıra, ülke ekonomileri ve uluslararası rekabet açısından da stratejik bir önemi bulunmaktadır (Gökırmak, 2014: 2).

Endüstriyel işletmelerin mal ve hizmetlerini, müşterilerini ulaştırma faaliyetlerinde kilit bir görev gören havayolu ulaştırma modu; aynı zamanda insanların farklı lokasyonlar arasında hızlı bir şekilde seyahat edebilmelerini sağlamakta, bu doğrultuda turizm ve finans gibi çeşitli sektörlerde nakit akışının ve kullanım kapasitesinin yükselmesini sağlamaktadır. Bu yönüyle bir aracılık görevi üstlenen havayolu taşımacılığında; organizasyonların ve bireysel tüketicilerin beklenti, istek ve taleplerinin iyi değerlendirilmesi gerekmektedir (Bahar, 2018: 26).

Her iki kullanıcı tipinin (işletme ve bireysel müşteri) farklı özelliklere sahip olması, farklı istek ve beklentilerinin bulunmasından dolayı, aynı yaklaşımlarla değerlendirilmesi mümkün olmamaktadır. Bu bağlamda ortaya çıkan bir alan olan sivil havacılık sektörü, küresel boyutta ciddi bir ivme yakalayarak gelişim göstermiştir. Yatırımcıların, ülkelerin ve havayolu şirketlerinin dikkatini çeken bu endüstrinin, gelecek vadeden bir yapısının olacağı ön görülmektedir (Akan, 2017: 13).

Yolcu taşımacılığı alanında giderek daha fazla tercih edilmeye başlanan sivil havacılık sektörü; birbirleriyle rekabet içerisinde bulunan birçok havayolu şirketi, ilgili alanda istihdam edilecek bireyleri yetiştiren eğitim kurum ve kuruluşları, endüstrinin işleyişine yönelik yönergeler ve kurallar koyan çeşitli organizasyonlarla birlikte ayrı bir boyuta geçiş yapmıştır.

Özellikle bir taşımacılık hizmeti sunan ve tüketicileri, çeşitli imkân ve olanaklarla ikna etmeyi hedefleyen havayolu şirketleri için eğitimin ayrı bir seviyede öneminin olduğunu belirtmek gerekmektedir. Çünkü ilgili alanda kaliteli hizmeti sunabilecek, gerekli işlemleri etkili bir şekilde yürütebilecek ve sektörü daha iyi

noktalara taşıyabilecek nitelikli personellere ihtiyaç bulunmaktadır. Bu bağlamda sivil havacılık alanındaki eğitim kurum ve kuruluşlarına, büyük yatırımlar yapılmış ve özellikle dünya standartlarında operasyonel, teknik ve pratik eğitimin verilmesi için çeşitli faaliyetler düzenlenmiştir (Çevik, 1996: 23-24).

Bu bağlamda ilgili endüstrinin personel ihtiyacını karşılamak için üniversitelerde Sivil Havacılık ile alakalı eğitim programları oluşturulmuş, Yüksek Öğretim Kurulu (YÖK) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) birlikte koordineli çalışarak, çeşitli komisyonlarla nitelikli eğitimin verilmesi için çalışmalar yürütmüştür. Sektörün nitelikli personel ihtiyacının günden güne artması, çalışma koşulları ve özlük haklarının diğer endüstrilerdeki mesleklere göre nispeten daha cezbedici olması gibi sebeplerden ötürü, toplumdaki bireylerin bu alana olan ilgileri giderek artmıştır (Işıkçı, 2018: 12-13).

İlgili çerçevede Sivil Havacılık alanı, birçok araştırmacının ilgisini çekmiş ve çeşitli multidisipliner çalışmalar yapılmıştır. Ancak bu çalışmalarda Sivil Havacılık konusunun eğitim boyutunu ele alan ve değerlendiren çalışmaların sınırlı sayıda bulunduğu tespit edilmiştir. Literatürde fark edilen bu eksiklikten yola çıkılarak bu tez çalışmasında; Sivil Havacılık eğitimi alan öğrencilerin mesleğe bakış açılarının değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

Tez araştırması ana başlıklar olarak bakıldığında, dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; sivil havacılık sektörü ile ilgili tarihsel gelişim, uluslararası anlaşmalar, kurallar ve organizasyonlar, ulusal ölçekte sivil havacılık sektörü ele alınmıştır. İlişkili organizasyonlar, kurallar ve anlaşmaların kapsamı yorumlanmış, sivil havacılık gelişimi ve günümüzdeki durumu incelenerek alanın önemi ortaya konmaya çalışılmıştır.

Araştırmanın ikinci bölümünde; saha çalışmasının evrenini oluşturan Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi (EBYÜ)' nin sivil havacılık bölümleri hakkında bilgiler verilmiştir. İlgili programlarda eğitim gören öğrencileri kapsayan bu çalışmada; program tanımları, yetkili bir program olmasına ilişkin esaslar, programlarda verilen dersler ile alınan sertifika ve eğitimlere yönelik bilgiler verilmiştir.

Literatür değerlendirmesinin yapıldığı, araştırmanın üçüncü bölümünde; sivil havacılık alanı üzerine yapılmış olan ve erişilen çalışmalar ele alınmıştır. İlgili

araştırmalar; konu, kapsam, boyut ve bulguları açısından değerlendirilerek, öğrencilerin mesleğe bakış açılarını hedef alan araştırmaların önemi vurgulanmıştır.

Dördüncü bölümde; gerçekleştirilen alan araştırmasına izlenilen metodoloji, araştırmanın amacı ve önemi, veri toplama yöntemi, kullanılan istatistiksel analizler ve ortaya çıkarılan bulgular ele alınmıştır. Saha çalışmasında evren, EBY Meslek Yüksekokulu (MYO)' nda bulunan sivil havacılık programı öğrencileri olarak seçilmiştir. Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği, Kabin Hizmetleri ve Uçak Teknolojisi programlarında eğitim gören, 250 adet ğrenci örneklem olarak belirlenmiştir. İlgili örneklemden elde edilen ve kullanılabilir olan 241 anket çalışmaya dâhil edilmiştir. Literatürden elde edilen bilgiler ışığında; bazı hipotezler oluşturulmuş ve bu veriler çeşitli yöntemlerle analiz edilerek, bulguları paylaşılmıştır.

Çalışmanın son kısmı olan "Sonuç ve Değerlendirme" başlığı altında; elde edilen bulgular, yorumlanmıştır. Literatürdeki araştırmalarla benzeşen ve/veya farklılaşan yönleri ortaya konulmuştur. Bu yönlere dair, çeşitli değerlendirmeler ve tartışmalar gerçekleştirilmiştir. Ayrıca bu araştırmanın sınırlılıkları ve ilgili konuya yönelik çalışmayı düşünen veya çalışan araştırmacılara öneriler sunulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜ VE ÖNEMİ

1.1. Sivil Havacılık

Havacılık, genel bir tanımı olmamasına rağmen, üretilen hava araçlarının tasarımı ve / veya bakımı anlamına gelir. Havacılık terimi genel anlamda sivil havacılık ile karıştırılmaktadır. Ancak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'ne göre sivil havacılık, temelde genel havacılığın bir alt dalıdır (ICAO, 2009: 4).

Sivil havacılık; kendi içinde havacılık hizmetleri, üreticiler, hava taşımacılığı, havaalanları ve diğer hizmetler olarak beş kategoriye ayrılmaktadır. Bu çalışmada hava taşımacılığının odaklandığı başlıklar; genel havacılık, ticari havacılık ve hava işleri olmak üzere üç kategoriye ayrılmıştır (ICAO, 2009: 4).

- *Ticari Havacılık:* Belirli bir ücret karşılığında yolcu, kargo veya posta taşımacılığıdır.
- *Havadan Çalışma:* Özel amaçlı hava taşımacılığı gibi işleri, fotoğraf, film çekimi, tarım, gözlem vb. bu kapsamda değerlendirilmektedir.
- *Genel Havacılık:* Genel havacılık, ticari havacılık ve hava işi kapsamına girmeyen her türlü faaliyetten oluşur.

ICAO (2012: 3), sivil havacılık faaliyetlerini değerlendirirken; geleneksel sınıflandırmaların yanı sıra doğrudan ve dolaylı tüm havacılık faaliyetlerini ele almaktadır. Bunların arasında askeri havacılık ile ticari havacılık ayrımının yapıldığı da görülmektedir.

Weisbrod (1990: 134) bu ayrımı, sivil havacılığın faydalarını açıklamada kullanarak, “kullanıcı açısından” ve “ekonomik” yararlarını ele almıştır. Genel olarak sivil havacılık faaliyetlerinin, “gezinler açısından kısa zamanlı seyahat ve güvenlik” yönünden avantajlarını olduğunu belirtmiştir. Ayrıca ekonomik açıdan; “ilgili alanda işlerin ve şirketlerin çoğalması, büyümesi ve yeni istihdam olanakları ortaya çıkarması” şeklinde faydalarının olduğunu ifade etmiştir.

Ülke ekonomisi ve seyahat eden insanlar açısından önemli olarak görülen bir sektör olan sivil havacılık, alandaki araştırmacılar ve ilgili organizasyonlar tarafından çeşitli şekillerde ele alınmıştır.

Örnek olarak ICAO (2009: 9)' nun sivil havacılık sektörünü; “ülkeler arasındaki ilişkilere ve bünyelerindeki firmaların etkinliklerine” bağlı olarak gelişen ve büyüyen dinamik bir endüstri olarak ele aldığı görülmektedir.

Bakır ve arkadaşları (2017: 155) sivil havacılık sektörünü, “ileri teknolojilerin kullanıldığı bir endüstri” olarak ifade etmişlerdir. Burada global ölçekte ve ülke seviyesinde çeşitli havacılık firmalarının ortaya çıkışıyla beraber, sektörde rekabetin yoğunlaştığını ve ulusların ekonomik karakteristiklerine yüksek derecede etki eden bir sektör olduğunu belirtmişlerdir.

Türkiye açısından bakıldığında; 1983 yılında kabul edilen Sivil Havacılık Kanunu'nun da yürürlüğe girmesiyle sivil havacılık alanı, birçok yeni gelişmelere şahit olmuştur. Sektörün ekonomik getirisi ve sağladığı diğer faydalar; hem kamu kurum ve kuruluşlarının, hem de özel şirketlerin dikkatini çekmiştir. Bu doğrultuda, ilgili zamandan itibaren yeni altyapı ve şirket yatırımları gerçekleşmiştir. Ancak ülkenin diğer endüstrilerine göre nispeten yeni bir sektör olarak görülen sivil havacılık alanında; sermaye sıkıntısı, bakım-onarım olanaklarının yetersizliği, nitelikli personel alımında yaşanan güçlükler gibi hususların, hâlen daha belirli seviyede sürdüğü ifade edilmektedir (Korul ve Küçükönel, 2003: 25-26).

Hava taşımacılığının serbestleşmesi adına önemli bir tarih olan 1983 yılından itibaren özel işletmeler; filolarını genişletme yoluna gitmiş, finansal açıdan daha avantajlı olan yurtdışı uçuşları için yeni çalışmalar yürütmüş ve yerel yönetimlerin katkılarıyla oluşturulan, ülke içerisindeki yeni havalimanlarına uçuşlar gerçekleştirmişlerdir. 2003 yılındaki “Bölgesel Havacılık Politikası” çerçevesinde “Her Türk vatandaşı, hayatında en az bir kez uçağa binecektir.” amacı doğrultusunda yürütülen projeler, Türkiye'nin hem yerel ölçekte, hem de uluslararası ölçekte sivil havacılık işlemlerinin yürütülmesinde kolaylık sağlamıştır. Günümüzde sosyo-ekonomik açıdan ülkeler arası ilişkilerin iyileştirilmesine fırsat sağlayan bu alanda; Türkiye dünya tarafından takip edilen, sektörün önemli temsilcilerinden biri hâline gelmiştir (Gökırmak, 2014: 3-4).

1.2. Sivil Havacılığın Dünyadaki Gelişimi

Dünya havacılık tarihi, kanatlı uçuş girişimleriyle başlayıp balon uçuşlarıyla gelişmiş, kontrollü ve motorlu uçuş deneyleriyle de devam etmiştir. Tarihsel kayıtlara göre uçuşla ilgili ilk bilimsel araştırma, Roger Bacon ve Leonardo da Vinci tarafından yapılmıştır (Wikipedia, 2020b).

1488'de Leonardo da Vinci tarafından kanatların iç kısımlarının sabitlendiği ve uçlara doğru bazı kontrol yüzeylerinin sağlandığı bir tasarım çizilmiştir (kuşlarda süzülüşte olduğu gibi). Çizimlere bakıldığında çalışma uçmaya hazır görülse de Leonardo da Vinci uçuş yapmamıştır. 20. yüzyılın sonlarında, kabataslak tasarımına ve onun için lazım olabilecek malzemeler kullanılarak ancak modern aerodinamik ilkeler bilgisiyle yorumlanabilen bir prototip inşa edilmiştir. 1496'da bir test uçuşu için hazırlanan modelde dört kişilik vidalı helikopterin tasarımında ciddi kusurlar bulunduğu için bu model uçuşu gerçekleştirilememiştir (Nicholl, 2005: 24).

Avrupa'da yapılan bilimsel araştırmalar sırasında ikinci önemli ve başarılı test uçuşu, İstanbul'da Hazerfen Ahmet Çelebi tarafından gerçekleştirildi. Hazerfen Ahmet Çelebi, 1630'lu yıllarda kendi yaptığı kanatlarla Boğaz'ın üzerinden hareket ederek Galata Kulesi'nden Üsküdar'a kadar ulaşmayı başardı (<http://www.princeton.edu>, 2020).

17. yüzyılda bir Osmanlı havacısı olan Lagari Hasan Çelebi, kendini bir roketle havaya fırlatmayı başarmıştır. Roket, üstü barutla doldurulmuş büyük bir kafesten yapılmış olup roket uçuşunun yaklaşık yirmi saniye sürdüğü ve yüksekliği yaklaşık 300 metreye ulaştığı bilinmektedir. Bu uçuş, Sultan 4. Murat'ın kızının doğum günü kutlamalarında yapılmıştır. Sultan tarafından, Hasan Çelebi Osmanlı ordusunda askeri bir pozisyonla ödüllendirilmiştir. (Wikipedia, 2020a).

Joseph-Michel Montgolfier ve Jacques-Etienne Montgolfier, 18. yüzyılda Montgolfiere tarzı sıcak hava balonu olan küre Aerostatique'in mucitleridir. Kardeşler, Etienne'i gökyüzüne taşıyarak ilk insanlı tırmanışı başlatmayı başarmışlardır. Daha sonra, Aralık 1783'te, başarılarının duyulmasıyla, babaları Pierre, Fransa Kralı 16. Louis tarafından Montgolfier'in asaletine ve kalıtsal unvanına layık görülmüştür (Crouch, 2009: 28).

Aradan geçen yılların ardından 1903 yılında Wright kardeşler; pilotlara üç eksenli kontrole izin veren ve ilk metal hava aracı olma özelliği taşıyan uçağı icat etmişlerdir. Gerçekleştirilen bu inovasyonla birlikte, hava yolu taşımacılığı farklı bir

boyuta geçiş yapmıştır. Burada kullanılan kontrol sistemi mantığı, günümüz modern hava yolu taşımacılığına kadar taşınmıştır (Jex ve Culick, 1985: 1804).

1919 yılında Alman uçak üreticisi Junkers, ilk kapalı kabinli uçağı üretmiştir. Böylece tarifeli uçuşlar gerçekleştirilmeye başlanmış ve zamanla uçuş güvenliğı için kritik görölen kabin görevlisi istihdamları giderek artmıştır. Farklı bir alanda ise William E. Boeing, Kanada'dan Amerika'ya ilk hava kargo taşımacılığını gerçekleştirmiştir (AIAA, 2020).

Yine 1919 yılında gerçekleşen Paris Konferansı'yla birlikte havacılık sektörü, başka bir boyuta geçiş yapmıştır. Yoğunlukla havayolu taşımacılığını üzerine ilkeler ve kuralları içeren Paris Sözleşmesi'nin ele alındığı bu konferansta; uluslararası havacılık faaliyetleri ve askeri uçuşlarla ilgili önemli değerlendirmelerde bulunulmuştur (Bowen, 1944: 308).

Nitekim Paris Konferansı'ndan dört yıl sonra, uçaklar savaş alanında hava hâkimiyeti avantajı sağlayarak uçakların gelişimine önemli katkı da bulunmuştur. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla havacılık teknolojileri askeri alana kaymıştır. Yani savaşta kazanan tarafın belirlenmesi açısından havacılık teknolojileri oldukça önemlidir. Böylelikle uçağın geliştirilmesine yönelik ilk adımlar askeri yatırımlarla başlamıştır. Sadece askeri yatırımlar modern uçakların başlangıç noktası değil, aynı zamanda modern ordular için yeni bir dönemin başlangıç noktasıdır. Ülkeler, daha güçlü askeri ordular oluşturmak adına askeri uçaklara daha fazla fon sağlamaya başlamıştır. Dolayısıyla tüm bu yatırımlar uçak sektöründeki gelişmeleri hızlandırmıştır (Gök, 2012: 16).

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra askeri teknoloji sivil havacılığa aktarılmış ve modern havacılık endüstrisinin temeli 1944'te düzenlenen Chicago Konferansı ile atılmıştır. Chicago Konvansiyonu olarak da bilinen Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu, Uluslararası Sivil Havacılığın kurulmasını sağlamıştır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), uluslararası hava seyahatini koordine etmek ve düzenlemekle yükümlü bir Birleşmiş Milletler 'in uzman ajansıdır. Sözleşme, hava sahası, uçak tescili ve emniyet kurallarını belirler ve imzacıların hava yolculuğı ile ilgili haklarını detaylandırır. Sözleşme ayrıca hava yakıtlarını vergiden muaf tutmaktadır. Belge, 7 Aralık 1944'te Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nin Chicago kentinde 52 imzacı devlet tarafından imzalanmıştır. Gerekli onayı 5 Mart 1947'de almış ve ICAO'nun

kurulduğu tarih olan 4 Nisan 1947'de yürürlüğe girmiştir. Türkiye 5 Haziran 1945'te sözleşmeyi imzalamıştır. Chicago Konvansiyonu'nda, 44. maddesinde açıkça ekonomik alanda ICAO için üç temel amaç ve hedef belirlenmiştir (Ruwantissa, 2013: 27):

- Güvenli, düzenli, verimli ve ekonomik hava taşımacılığı için insanların ihtiyaçlarının karşılanması.
- Haksız rekabetin neden olduğu ekonomik israfın önlenmesi.
- Sözleşmeye mensup devletlerin haklarına tam olarak saygı gösterildiğinden ve sözleşmeye mensup her devletin uluslararası havayollarını işletmek için adil bir fırsata sahip olduğundan emin olunması.

1.3. Uluslararası Sivil Havacılık Kuralları ve Anlaşmaları

Hava teknolojilerinde, yolcu ve kargo hava taşımacılığında yaşanan hızlı gelişme, ülkelerin kendi başlarına çözemedikleri uluslararası sorunları da beraberinde getirmiştir. Güvenli ve emniyetli hava ulaşımını sağlamak için; havaalanları, navigasyon sistemleri, hava haritalama ve raporlama sistemlerinin kurulması zorunludur. Bunun dışında hava sahasının kullanımıyla ilgili zorluklar sözleşmelerle çözülmüştür. Bu faaliyetlerin sorunsuz bir şekilde işlenmesi, bu faaliyetlere ilişkin belirli standartların oluşturulmasıyla mümkün görülmüştür.

Hava sahası, hava trafik kontrol faaliyetleri, personel ruhsatlandırması, havalimanlarının kurulması, uçakların tasarımı gibi emniyetli ve emniyetli hava taşımacılığına yönelik gereklilikler hakkında konulacak tüm kural ve standartlar diğer tüm önemli unsurlara yalnızca ulusal bir girişimle değil aynı zamanda uluslararası bir girişimle de ulaşılabilir. İhtiyaçlar doğrultusunda bütün milletler bir araya gelmenin ve birlikte hareket etmenin gerekliliğini anlamıştır. Bu nedenle önce karşılıklı anlaşmalar yapıp daha sonra da taraflı uluslararası anlaşmalar yapılmıştır (Ruwantissa, 2013: 37).

1919 yılındaki Paris Sözleşmesi, havacılık alanındaki kurallar ve anlaşmalar için başlangıç noktası olarak gösterilmektedir (Bowen, 1944: 308). Bununla beraber ICAO (2020b), uluslararası sivil havacılık kuralları ve anlaşmalarının tarihsel gelişimindeki bazı dönüm noktalarının aşağıdaki şekilde olduğunu belirtmiştir:

- 1916 yılında Pan-Amerikan Havacılık Konferansı'nın gerçekleşmesi (havacılıkla ilgili ortak bir kural bütünlüğüne ihtiyaç duyulduğu, ilk olarak dile getirilmiştir.)
- 1919 yılında Paris Konferansı'nın gerçekleşmesi (Danimarka, Almanya, Büyük Britanya, Norveç ve İsveç' teki beş havayolu taşımacılığı şirketinin temsilcilerinin yer aldığı konferansta; Uluslararası Havayolu Taşımacılığı Birliği (IATA)' ni oluşturan anlaşma imzalanmıştır.)
- 1925 yılında ilk Özel Hava Taşımacılığı Hukuku Uluslararası Konferansı'nın gerçekleştirilmesi (özel hava taşımacılığının hukuki boyutları ele alınarak, havayolu şirketlerinin üzerine düşen sorumluluklar değerlendirilmiştir.)
- 1926 yılında Viyana'da Uluslararası Yük Taşımacıları Dernekleri Federasyonu'nun kurulması
- 1927 yılında Hague'de ilk Uluslararası Hava Kargo Kongresi'nin gerçekleşmesi
- 1928 yılında Havana Sözleşmesi'nin imzalanması
- 1929 yılında Varşova' da Uluslararası Hava Taşımacılığı'yla İlişkili Kesin Kuralların Birleştirilmesine Yönelik Sözleşme'nin imzalanması
- 1933 yılında Hague'de Hava Seyrüseferi için Uluslararası Sağlık Sözleşmesi'nin imzalanması
- 1937 yılındaki Pan-Amerikan Konferansı'nda Daimî Amerikan Havacılık Komisyonu'nun kurulması için planların yapılması
- 1944 yılında Chicago Sözleşmesi'nin imzalanması
- 1948 yılında "Personel Lisansı", "Hava Kuralları", "Meteorolojik Kodlar", "Havacılık Haritaları" ve "Hava-Yer İletişimi için Boyutsal Birimler" konularında ICAO'nun standartları ve önerilen uygulamaları paylaşması
- 1955 yılında Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)'nın gerçekleşmesi
- 1960 yılında Brüksel'de Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü (EUROCONTROL) üzerine sözleşme imzalanması

- 1981 yılında Montreal’de ICAO Küresel İletişim Konferansı’nın gerçekleştirilmesi
- 2001 yılında 11 Eylül 2001 olaylarına istinaden Havacılık Güvenliği Konulu Üst Düzey Bakanlar Konferansı’nın gerçekleştirilmesi

Yukarıda belirtilen dönüm noktalarından, günümüzdeki sivil havacılık kuralları ve yönergeleri açısından önemli oldukları düşünülenler, ilerleyen aşamalarda ele alınmıştır.

1.3.1. Paris Sözleşmesi

13 Eylül 1919’da 27 ülke tarafından imzalanan ve 11 Temmuz 1922’de yürürlüğe giren Paris Sözleşmesi, hava taşımacılığı tarihindeki en eski uluslararası anlaşma olması nedeniyle özeldir (Gürbüz-Güngör, 2017: 296). Paris’te düzenlenen barış konferansı kapsamında alınan kararlardan biri de Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu’nun (ICAN) kurulmasıdır. Daha sonra ICAO adını almıştır (Mackenzie, 2010: 15). Daha önce ICAO bünyesinde çalışan kuruluş, 1922-1946 yılları arasında aşağıdaki 8 eki geliştirmiştir (Başol, 2020):

- Ek A - Uçağın Sınıflandırılması ve Tanımlar; Uçağın İşaretleri, Uçağın Tescili; Çağrı İşaretleri
- Ek B - Uçuşa Elverişlilik Sertifikaları / Seyir Defteri
- Ek C - Işıklar ve Sinyaller ile İlgili Kurallar; Hava Trafiği Kuralları
- Ek D - Operasyon Ekibi,
- Ek E - Havacılık Haritaları ve Yer İşaretleri
- Ek F - Meteorolojik Bilgilerin Toplanması ve Yayılması
- Ek G - Gümrük

Paris Sözleşmesinde belirlenen uluslararası havacılığının ana kuralları aşağıdaki gibidir (Huang, 2009: 10-11):

- Her ülke kendi hava sahasında bağımsızlık hakkına sahiptir.
- Barış zamanlarında anlaşmayı imzalayan her ülke anlaşmayı da imzalayan başka bir ülkenin uçaklarına hiçbir şekilde zarar vermeyecektir. Bu verilen haklar temelinde her ülkeye eşit davranmak esas alınmıştır.

- Anlaşmayı imzalayan her ülke, askeri veya kamu güvenliği nedenleriyle diğer ülkelerin topraklarının belirli kısımlarının üzerinde uçuşlarını yasaklama hakkına sahiptir.

Bunun dışında uçakların uçuş izni alabilmesi için uçakların kayıtlı olması, pilotların ve diğer personelin ruhsatlandırılmış olması gerekmektedir. Askeri uçakların fotoğraf aleti, patlayıcı ve silah taşıması yasaklanmıştır (Milde, 2008: 12).

Paris Sözleşmesi, uluslararası hava taşımacılığı açısından önemli bir dönüm noktası olma özelliğini taşımaktadır (İnan, 2019: 170). Türkiye ise 1923 yılında imzalanan Lozan Barış Antlaşması'yla birlikte, Paris Sözleşmesi'ne katılmayı kabul etmiştir. Bu bağlamda ilerleyen yıllarda yapılan 1925 tarihli Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesinde de Paris Sözleşmesi'nde kabul gören hükümler yer almıştır (Yıldırım ve Erol, 2017: 8-9).

1.3.2. Madrid Sözleşmesi

Paris Sözleşmesi'ni imzalamayı reddeden İspanya, Portekiz ve diğer 19 Latin Amerika ülkesi Madrid Sözleşmesi'ni imzalayarak burada alınan kararları tekrarlamıştır. Ancak, Madrid Konvansiyonu uluslararası bir nitelik taşımamaktadır. Ayrıca, Chicago Konvansiyonunda geçersiz ilan edilmiştir. Madrid Sözleşmesi genel olarak Paris Antlaşması'na benzese de Madrid Sözleşmesi'nin başarılı olmasını engelleyen başlıca nedenler şu şekilde sıralanabilir (Milde, 2008: 12):

- Dönemin uçakları, İberya ile Latin Amerika'yı birbirine bağlayacak kadar gelişmemiştir,
- İspanya'nın o dönemdeki siyasi ortamı çok huzursuzdu ve İspanya iç Savaşa doğru ilerlemiştir;
- Madrid Konvansiyonu'ndan birkaç yıl sonra, Latin Amerika enerji kaynakları için İberya'dan uzakta bulunan Kuzey Amerika ülkelerine odaklanmıştır.

Küresel ölçekte sivil havacılık kurallarının genel olarak geç kalındığını düşünen ilgili alan araştırmacıları, havacılık sektöründe rekabet ortamının oluşmasının da geciktiğini ifade etmişlerdir. Madrid Konvansiyonu herhangi bir uluslararası nitelik taşımamasına rağmen, Türkiye'de sivil havacılık sektörünün gelişimi ve yönergelerin ortaya konulması açısından önemi yüksek olarak görülmektedir. İlgili rekabet ortamının

sağlanması, güzergâh seçeneklerinin artırılması gibi birçok konuda; taraf olunan bu sözleşme, ön ayak olmuştur (Keskin, 2012: 88).

1.3.3. Havana Sözleşmesi

Havana Konvansiyonu, 1928 yılında birçok Amerikan eyaleti tarafından imzalanmıştır. Devletlerin hava sahasındaki hegemonyası kabul edilmiş ve Havana Konvansiyonu sonucunda karşılıklı veya çok taraflı anlaşmalara dayalı olarak uluslararası havacılık faaliyetleri düzenlenmiştir. Havana Konvansiyonu, devlet uçakları için değil yalnızca özel uçaklar için geçerli olacaktır. Bu nedenle komplikasyonlar yaşanmıştır (Huang, 2009: 15).

Şartların uygulanmasında, Paris Sözleşmesi ile Havana Sözleşmesi arasında farklılıklar olduğu için, her iki anlaşma da Chicago Sözleşmesi sırasında kaldırılmıştır (Başol, 2020).

Sivil havacılık ve diğer sektörlerde küresel yatırım yönergelerinin oluşturulmasına ilişkin önemli bir girişim olan Havana Sözleşmesi; II. Dünya Savaşı sonrası ekonomik ilişkilerin dengesizliği gibi çeşitli sebeplerden ötürü, amacına ulaşamamıştır. Bu bağlamda ülkeler, karşılıklı yatırım anlaşmaları yolunu tercih etmişlerdir. Dolayısıyla Havana Sözleşmesi, sivil havacılık sektöründe bu tarz anlaşmaların gerçekleşmesi adına, önemli bir adım olarak görülmektedir (WIR, 2003: 88).

1.3.4. Varşova Sözleşmesi

13 Şubat'ta imzalanan Varşova Konvansiyonu, kişilerin mal ve bagajlarının uluslararası taşınmasına ilişkin kuralları düzenleyen uluslararası bir sözleşmedir. Sözleşmeye göre yolcuların her türlü yaralanma ve ölümünden, yolcu eşyalarının taşınması sırasında meydana gelebilecek her türlü zarar ve ziyandan ve nihayetinde gecikme durumunda oluşabilecek komplikasyonlardan havayolu şirketi sorumlu tutulacaktır (Mackenzie, 2010: 208-209).

Konvansiyon ayrıca yolcu biletleri, hava yolu faturası ve hava taşımacılığı ile ilgili diğer belgeler hakkında bazı standartlar belirlemektedir (Milde, 2008: 265-266):

- Taşıyıcıların yolcu bileti düzenlemesini emreder,

- Taşıyıcıların kontrol edilen bagaj için bagaj kontrolü düzenlemesini gerektirir,
- Bir hak talebinde bulunulması için 2 yıllık bir zaman aşımı süresi oluşturur,
- Kişisel yaralanma için bir taşıyıcının sorumluluğunu en fazla 250.000 Frank veya 16.600 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlandırır,
- Kontrol edilen bagaj ve kargonun kilogramı başına 17 SDR olarak değiştirilmiş, Montreal Protokollerini imzalamayanlar için kilogram başına 20 ABD Doları (USD) olacak şekilde karar alınmıştır. Bir yolcunun el bagajı için ödeyeceği tutar ise 5.000 Frank veya 332 SDR' dir.

Varşova Konvansiyonu, o zamana kadar imzalanan en kapsamlı ve kabul görmüş antlaşma olması nedeniyle özel hukukta önemli bir yeri vardır. 1999'da imzalanan Montreal Konvansiyonu, Varşova Konvansiyonu sisteminin yerini almıştır (Huang, 2009: 12).

1.3.5. Roma Sözleşmesi

29 Mayıs 1933 tarihinde imzalanan Roma Konvansiyonu, yabancı bir uçağın karadaki insanlara, teçhizata ve binalara, yani üçüncü kişilere zarar vermesi durumunda uygulanacak cezalara ilişkin düzenlemeleri ele almıştır (Plender ve Wilderspin, 2001: 130).

İlgili hasarlara ilişkin minimum ve maksimum değerler belirlenmiş ve bu değerler anlaşmanın 8. maddesinde buna göre belirtilmiştir (Başol, 2020).

- İşletici, uçağın ağırlığının her kilogramı için 250 frank oranında belirlenen bir miktara kadar her olaydan sorumludur. Uçağın ağırlığı ile, uçuşa elverişlilik sertifikasında veya diğer herhangi bir resmî belgede belirtilen toplam maksimum yük ile ağırlığı kastedilmektedir.
- Bununla birlikte, işletmecinin yükümlülüğünün limiti 600.000 Frank'tan az veya 2.000.000 Frank'tan fazla olmayacaktır.
- Bu şekilde belirlenen azami sorumluluk miktarının üçte biri mülke verilen zararın tazmini için, diğer üçte ikisi ise kişilere verilen zararın tazmini için tahsis edilecektir; ikinci durumda ödenecek tazminat yaralanan her kişi için 200.000 Franktır.

1.3.6. Chicago Sözleşmesi

II. Dünya Savaşı'ndan sonra havacılık endüstrisi bir büyüme trendine geçmiştir. Uçak endüstrisindeki teknolojik gelişmeler sayesinde uluslararası taşımacılık büyük ölçüde ve hızla gelişmiştir. Ancak bu büyüme birçok teknik, hukuki ve ekonomik sorunu beraberinde getirmiştir (İnan, 2019: 168). ICAO, 17 Aralık 1944'te Chicago'da gerçekleşen kongre sırasında kurulmuştur. Bu konvansiyonda iki önemli anlaşma imzalanmıştır. Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Anlaşması ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Anlaşması'dır (Milde, 2008: 18).

Uluslararası Hava Taşımacılığı Anlaşması, sivil uçaklara, diğer ülkelerin hava sahalarında düzenli veya tesadüfen uçuş, kendi bölgelerine inme, alacakları bir yolcu, kargo veya postayı taşıma hakkı verme fikrine dayanmaktadır. Herhangi bir ülke için bir yer ve diğer ülkelerde de aynı operasyonları yürütme hakkı vardır (Huang, 2009: 31-32).

Chicago Sözleşmesi'nin şartlarında anlaşılan ülkeler, Chicago Sözleşmesi'nin bir parçası olarak kabul edilen Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesinin 1 ve 2. trafik haklarından faydalanmıştır (Mackenzie, 2010: 101-102).

1.4. Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonları

Uluslararası sivil havacılık organizasyonlarının listesi aşağıdaki gibidir:

- ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)
- IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)
- ECAC (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı)

1.4.1. ICAO

ICAO, 1944 yılında Chicago Konvansiyonu tarafından, navigasyon yardımcıları ve teknikleri, hava durumu raporlaması, ekipman ve mürettebat sertifikaları gibi sivil havacılıkta teknik ve operasyonel standartlar olarak belirtilen koordineli bir doğrulama misyonuyla oluşturulmuştur (SHGM, 2018: 1). ICAO aşağıdaki nedenlerle oluşturulmuştur (SHGM, 2018: 2):

- Uluslararası sivil havacılığın güvenli büyümesini sağlamak,

- Uçak tasarımının ve yönetiminin sivil amaçlarla kullanılmasını teşvik etmek,
- Sivil havacılığa yönelik havayolları, havaalanları ve hava izleme tesislerinin geliştirilmesine destek olmak,
- Güvenli, düzenli, verimli ve ekonomik bir hava taşımacılığı ihtiyacını karşılamaktır.

Chicago Konvansiyonu ve ekleri sivil havacılığın anayasası olarak kabul edilmektedir. İki ülkenin birbiriyle karşılıklı anlaşmalar yapmasına izin verilir, ancak anlaşma ICAO tarafından tescil ettirilmelidir. Sivil havacılıkta tüm emniyet ve güvenlik düzenlemeleri ICAO tarafından belirlenir ve organizasyon tarafından oluşturulan mekanizmalarla izlenir. ICAO üyeleri bu düzenlemelere kesinlikle uymalıdır. Bu düzenlemelerin bir ülke tarafından ihlal edilmesi, o ülkeye yapılan her türlü uluslararası uçuşun iptal edilmesiyle sonuçlanabilir (ICAO, 2020a; SHGM, 2018: 2).

ICAO ile Türkiye arasındaki ilişkiye bakıldığında Türkiye, örgütün kurucu üyelerinden biri olmasına rağmen, Türkiye'nin ICAO'da bir gözlemevi konumuna sahip olduğu görülmektedir. Bu pozisyon çerçevesinde Türkiye, konsey ve komite toplantılarını izleme hakkına sahiptir ancak oy hakkı bulunmamaktadır. Türkiye karar alma mekanizmasının bir parçasıdır ve aynı zamanda görüş bildirme hakkına sahiptir. ICAO'nun bir parçası olan Hava Seyrüsefer Komisyonu'nda (ANC) Türkiye, gözlemevi konumunda olup toplantılara katılma hakkına sahiptir ancak siyasi nedenlerden dolayı oy hakkına sahip değildir (ICAO, 2020a; SHGM, 2018: 2).

ICAO, faaliyetleri etkin bir şekilde yürütebilmek adına sınıflandırma yoluna gitmiştir. “Ticari hava taşımacılığı hizmetleri”, “genel havacılık”, “havaalanı hizmetleri”, “hava seyrüsefer hizmetleri”, “sivil havacılık alanında üretim”, “havacılık eğitimi”, “bakım ve kontrol”, “düzenleyici işlevler” ve “diğer faaliyetler” olmak üzere dokuz alanda aktivitelerini planlamakta ve yürütmektedir (ICAO, 2009).

1.4.2. IATA

IATA, dünya ülkeleri yararına güvenli, organize ve ekonomik hava taşımacılığı sağlamak, havacılık sektörünü teşvik etmek, sektördeki sorunlara çözüm bulmak, havayolları ve havayolları arasındaki koordinasyonu sağlamak amacıyla oluşturulmuş bir organizasyondur.

IATA'nın amaçları (SHGM, 2018: 6):

- Dünyanın her yerinde faaliyetlerde bulunmak, organize ve / veya ekonomik bir hava taşımacılığını yaygınlaştırmak, hava ticaretini geliştirmek ve sektörün sorunlarına çözüm bulmak,
- Firmalar arası uluslararası hava taşımacılığı ile ilgili karşılıklı anlaşmalara doğrudan veya dolaylı olarak ortam hazırlamak,
- ICAO ve diğer uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapmak, hava taşımacılığı ile ilgili toplantılar düzenlemek ve tavsiye niteliğinde kriterler belirlemek ve bunları kitap olarak yayınlamak şeklinde ifade edilmiştir.

IATA'nın tüm üyeleri havayolu şirketidir ve bir şirketin üye olabilmesi için hem IATA hem de yerel ülke hükümetinin onayına ihtiyacı vardır (SHGM, 2018: 6).

Aynı zamanda ülkelerin havayolu taşımacılığı performanslarını da ortaya koyan raporlar paylaşan IATA'ya göre, 2020 yılı itibariyle Türkiye'de havayolu taşımacılığı sektöründe yaklaşık bir milyon çalışan bulunmaktadır. Ekonomik açıdan bakıldığında; ülkenin gayrisafi yurtiçi hasılasının %5,2'si, havayolu taşımacılığı kullanan yabancı turistlerden sağlanmaktadır (IATA, 2020).

1.4.3. ECAC

ECAC'ın misyonu; güvenli, verimli ve sürdürülebilir bir Avrupa hava taşımacılığı sisteminin sürekli gelişimini teşvik etmektir. Bunu gerçekleştirirken (SHGM, 2018: 3);

- Üye devletler arasında sivil havacılık politika ve uygulamalarını uyumlu hale getirmek,
- Üye devletleri ve dünyanın diğer bölgeleri arasındaki politika konularının anlaşılmasını teşvik etmek gibi işlemler de bulunmaktadır.

Aşağıdaki Tablo 1'de gösterildiği gibi ECAC'ın 44 Avrupalı üyesi vardır:

Tablo 1. ECAC'ın Üyeleri

Arnavutluk	Almanya	Polonya
Ermenistan	Yunanistan	Portekiz
Avusturya	Macaristan	Romanya
Azerbaycan	İzlanda	San Marino
Belçika	İrlanda	Sırbistan
Bosna-Hersek	İtalya	Slovakya

Tablo 1. (Devamı)

Bulgaristan	Letonya	Slovenya
Hırvatistan	Litvanya	İspanya
Kıbrıs	Lüksemburg	İsveç
Çek Cumhuriyeti	Malta	Eski Makedonya Yugoslav Cumhuriyeti
Danimarka	Moldova	Türkiye
Estonya	Monako	Ukrayna
Finlandiya	Karadağ	Birleşik Krallık
Fransa	Hollanda	İsviçre
Gürcistan	Norveç	

Kaynak: SHGM, 2018: 3-4

ECAC'ın amacı, sürekli gelişen, güvenli ve etkili bir Avrupa hava taşımacılığı sisteminin büyümesini desteklemektir. Bu bağlamda ECAC, üyeleri adına sivil havacılık politika ve uygulamalarının standartlarını belirler. ECAC'a tabi kuruluşlar şunlardır:

- Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü (EUROCONTROL)
- Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı (EASA)

1.4.3.1. EUROCONTROL

1960 yılında Batı Avrupa'daki 6 ülke (Belçika, Fransa, Lüksemburg, Almanya, Birleşik Krallık (İngiltere) ve Hollanda) bu organizasyonu oluşturmak için antlaşmayı imzalamıştır. EUROCONTROL, 1963 yılında faaliyete geçmiştir. Türkiye, 02.12.1988 tarihli ve 24 3504 sayılı kanuna göre 1 Mart 1989 tarihinde 10'uncu üye olarak örgüte katılmıştır. Organizasyonun ana hedefi, tüm havacılık katılımcılarını koordine ederek bir Avrupa Hava Trafik Yönetim Sistemi geliştirmektir. En önemli hedefi ise birleşik bir hava sahası yaratmaktır (SHGM, 2018: 4-5).

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı (MFA)'nın verdiği bilgilere göre ECAC'ın ana faaliyetleri şunlardır (MFA, 2020):

- Hava trafik yönetim ağı oluşturmak ve geliştirmek,
- Avrupada sivil havacılık yönetmeliklerinin hazırlanmasını ve düzenlenmesini sağlamak,
- Hava trafiğinin gelecekteki ihtiyaçlarını analiz etmek ve bu ihtiyaçları karşılayacak çözümler üretmek,
- Yeni hava seyrüsefer sistemlerinin geliştirilmesini sağlamak,

- Hava trafik hizmet personelinin gerekli eğitimini vermek,
- Hava seferleri ile ilgili operasyon ve deneyler yapmak ve üye ülkelerin operasyonlarının sonuçlarını analiz etmek,
- Orta Avrupa'da hava trafik kontrol hizmeti vermek,
- Üye ülkeler adına hava seyrüsefer ücretlerini tahsil etmektir.

1.4.3.2. EASA

ECAC'a tabi olan ikinci organizasyon EASA'dır. EASA, sivil havacılık güvenliği çerçevesinde Avrupa Birliği (AB) tarafından oluşturulmuştur. 2010 yılı itibari ile Müşterek Havacılık Otoritelerinin (JAA) yerini almıştır. Temmuz 2002'de faaliyete geçen Avrupa hava sahasından sorumlu bir güvenlik teşkilatıdır (SHGM, 2018: 5).

EASA'da sivil havacılık yapan, ve 20'den fazla koltuğu olan ve ağırlığı 20 tonun üzerinde olan uçakların işletilmesinden sorumlu olan uçak, işletmecileri için güvenlik konuları ve kuralları içeren düzenlemeler vardır. Bunlar, uygulama yöntemleri, eğitim, asgari ekipman listesi, uçuş güvenliği, kalite, operasyonlardan sorumlu genel bölüm, yönetici sertifikaları, operasyonel prosedürler, uçuş operasyonları (hava koşulları, operasyonel uçuş planları), performans, kargo ve denge, araçlar, ekipmanlar, iletişim yöntemleri, seyrüsefer, uçak bakımı, hava hizmeti personelinin eğitimi, kılavuzların ve kayıt defterlerinin hazırlanması ve zararlı maddelerin taşınması gibi prosedürleri kesinlikle takip etmelidir. (SHGM, 2018: 5).

1.5. Sivil Havacılığın Önemi

Geçtiğimiz yüzyıl içerisinde hava yolu taşımacılığı; yolcu ve yük ulaştırması için esneklik, hız ve istatistiksel olarak emniyet açısından popüler bir ulaştırma alanı olmuştur. Bu alanda etkin olabilmek adına ülkeler; uluslararası ticaret ve turizm faaliyetlerini daha verimli yürütebilmek için gerekli altyapı yatırımlarını sağlayarak, ön plana çıkmayı istemişlerdir (Wensveen, 2016: 6-7).

Yolcu taşımacılığı açısından bakıldığında; ülkelerin ve o ülkelerde yer alan şirketlerin hava yolu taşımacılığına yönelik sundukları hizmetlerin kalitesinin, tüketici davranışlarını etkilediği, tercih edilme sebepleri üzerinde etkili olduğu ve ülke ekonomisine büyük katkılar sunduğu, araştırmacılar tarafından dile getirilmektedir (Mackenzie, 2010: 384-386).

Dolayısıyla, gelişen teknolojiler ve ilgili pazardaki rekabetin artmasıyla birlikte, hava yolu taşımacılığı hizmetlerinin performansını geliştirmeye yönelik uygulamalar ve stratejiler önem kazanmıştır. Bu bağlamda belirtilen alana yönelik nitelikli profesyonelleri yetiştirmek ve kullanılan yöntemleri geliştirmek; uluslararası piyasalardaki rekabete karşı çevik olmak açısından kritik bir faktör olarak görülmektedir (Janic, 2000: 43-44).

Bulunduğu stratejik konum itibariyle bölgenin bir lojistik üssü olan Türkiye için de benzer durumların geçerli olduğu belirtilmektedir. Diğer ülkelere benzer şekilde Türkiye; sivil havacılık sektörüne, ilgili alana yönelik eğitime büyük yatırımlar yapmakta ve bu alana yönelik özel işletmeleri hibe, teşvik, devlet yardımı gibi çeşitli yollarla desteklemektedir (İşyapan ve Sözen, 2016: 39-40).

Geçmişten günümüze Türkiye'nin sivil havacılık üzerine izlediği yollar ele alındığında (Alqheiw, 2020: 25);

- İlk havacılık operasyonlarının 1912 yılında başladığı,
- 1925 yılında ortaya koyulan “İstikbal göklerde” anlayışıyla beraber atılımlarının arttığı,
- Ardından hava yolu kargo taşımacılığına yönelik işlemlerin arttığı,
- 1944 yılında Türkiye'nin Chicago Konvansiyonu içerisinde yer alması,
- Ardından ICAO'ya üye olması,
- 1955 yılında “Havayolları Devlet İşletme İdaresi” kuruluşunun “Türk Havayolları” olarak değiştirilmesi,
- Devamında Sivil Havacılık ile ilgili çalışmaların yürütülmesi,
- 1987 yılında yine isim yenilenmesi ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) adının verilmesi

gibi aşamaların olduğu belirtilmektedir. Bu aşamaların; Türkiye açısından sivil havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesinin, ne derecede önemli olduğu da ifade edilmektedir.

İlgili alana yönelik çalışmaların etkin bir şekilde yürütülmesi için kurulan SHGM; temel politikaları ve hedefleri doğrultusunda, sivil havacılık üzerine eğitimi, her zaman ön planda tutmaktadır. Sektörel analizler, uluslararası ilişkiler, denetim faaliyetleri, mevzuat çalışmaları, sertifikasyon işlemleri gibi çalışmaların yanı sıra eğitim faaliyetlerinin verimli bir şekilde yürütülebilmesi için eğitim kurum ve

kuruluşlarına yetki vermekte, konferans ve toplantılarla bir bilinç yaratmaya çalışmaktadır. Aynı zamanda yürütülen faaliyetleri, yıllık ve aylık raporlar hâlinde kamuya paylaşılarak, güncel durumun takip edilmesini sağlamaktadır (SHGM, 2017: 24-26).

Sivil havacılık alanında nitelikli personel ihtiyacına dikkat çeken SHGM (2017: 76); bu alana yönelik eğitim veren organizasyonların güncel bilgileri, mevzuatı ve yönergeleri takip edip etmediklerine yönelik denetlemekte, kurum ve kuruluşların sundukları eğitimin kalitesi ve öğrencilerin motivasyon seviyesinin artırılması için çeşitli destekler (etkinlikler, programlar vb.) sağlamaktadır.

Bu bağlamda; ülke ekonomisi ve sosyal hayatı açısından kritik bir yapı taşı olan sivil havacılık alanına yönelik çalışmaların artması, yetiştirilen personellerin niteliklerinin ve mesleğe yönelik görüşlerinin iyi analiz edilmesi gerektiği düşünülmektedir.

1.6. Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü

Modern ulaştırma bilimlerinden biri olarak sivil havacılık alanı, dünyanın çoğu ülkesinde olduğu gibi, Türkiye’de de çok köklü bir geçmişe sahip olduğu belirtilmemektedir. 19. yüzyılın sonlarına doğru yaşanan havacılık alanında gelişmeler, yeni teknolojiler ve yöntemler taşımacılık alanındaki hız ve kalite olgularına vurgu yapsa da, hava yolu taşımacılığının askeri veya ticari etiketlerinden kurtulması ve sivil ulaştırmaya geçişi zaman almıştır (İnan, 2020: 57-58).

Nitekim Çevik (1996: 21-22), yapmış olduğu çalışmada;

- ilk Türk balonunun uçuşunun 5 Ağustos 1913’te gerçekleşmesi,
- ilk Türk hava posta taşımasının 8 Şubat 1914’te olması,
- 16 Şubat 1925’te Türk Tayyare Cemiyeti’nin kurulması,
- 1933 yılında toplam 320 uçaktan oluşan bir filoya sahip olunması,
- 20 Mayıs 1933’te Havayolları Devlet İşletme İdaresi’nin kurulması,
- 1935 yılında Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü adını alması,
- ilgili kurumun 1939 yılında Ulaştırma Bakanlığı’na bağlanması,

gibi olayların sivil havacılık sektörünün önünü açtığına dikkat çekmektedir.

1935 ile 1940’lı yıllara gelindiğinde, kamudan farklı olarak özel işletmelerin de sivil havacılık alanına yönelik ilgilerinin arttığı ifade edilmektedir. 1935’te “Uçak

Fabrikası”, “Uçak ve Motor Fabrikası” ile “Gök Okulu” gibi tesislerin açılışları gerçekleşmiştir. Bu yapıları kuran Nuri Demirağ, tamamen yerli çalışanlardan oluşan bir ekiple, ilk Türk tipi yolcu uçağının üretimini gerçekleştirmiştir. Öyle ki bu uçak, 1938 yılında “Avrupa A Klası” yolcu uçakları kategorisinde birinci sırada yer almıştır (Saldıraner, 1992: 33).

Ardından 20 Şubat 1956’da, Devlet Hava Yolları Genel Müdürlüğü kaldırılarak, Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı kurulmuştur. IATA’ya 78. üye olarak katılan bu oluşum, 1933 ile 1973 yılları arasındaki dönemde; personel sayısını 24’ten, 4.437’ye, uçuş yapılan mesafe miktarını 59.000 kilometreden, 23.354.997 kilometreye yükseltmiştir. Yine aynı dönem içerisinde; hizmet verdiği yolcu sayısını 460 kişiden, 2.535.861 kişiye çıkarmıştır (Sezgin, 1991: 33).

19 Ekim 1983 tarihinde “Türk Sivil Havacılık Kanunu” mevzuatının yürürlüğe girmesiyle birlikte, yasal düzenleme eksikliği de giderilmiştir. Belirtilen düzenlemeyle ilgili alanda faaliyet gösteren kurum ve kuruluşların aktivitelerinin resmî çerçeveleri de çizilmiştir (Sözer, 1984: 63-64).

1987 yılında Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı’nın, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) adını alması ve yeniden yapılandırılmasıyla birlikte sivil havacılık alanı, yeni bir döneme geçiş yapmıştır. 2005 yılına kadar Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı bir birim olarak faaliyetlerini sürdüren SHGM, ilgili tarihte özelleştirilmiştir. Türkiye’nin sivil havacılık alanında küresel düzeydeki saygınlığını artırmayı, ilgili alana yönelik tedbir ve politika üretmeyi, üst düzeyde uçuş emniyetinin ve kurumsallaşmanın sağlanması amaçlarını güden SHGM, ülkenin sivil havacılık alanı için önemli bir organizasyon olarak görülmektedir (SHGM, 2020g).

2009 ile 2019 yılları yeni açılan bağlantı noktaları ve seferler ile toplamda 126 ülkede 328 noktaya hava yolu bağlantısı olan bir ülke konumuna gelen Türkiye, Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI)’nin raporuna göre Avrupa ülkeleri arasında 5. sırada yer almıştır. Dünyada yolcuların hava yolu taşıtlarına erişilebilirlik oranı %74,41 iken, Türkiye’de bu oran %91,34 olmuştur. Toplam yolcu sayısı son 17 yıl içerisinde %507 artarak yaklaşık 209 milyona, toplam yük miktarı %256 artarak 3.436.423 tona ve uçak trafiği %284 artarak 2.030.291’e yükselmiştir (SHGM, 2019: 37-41).

Yaşanan bu olumlu gelişmeler beraberinde nitelikli personel ihtiyacını da öne çıkarmıştır. 2003 yılı itibariyle ilgili sektöre yaklaşık olarak 65.000 kişi istihdam edilirken, 2018 yılında 209.049 kişi istihdam edilmiştir. 2019 yılına yönelik tahminlerde bu değerin, 225.000 kişi olacağı düşünülmektedir (SHGM, 2019: 42).

Türkiye’de sivil havacılık sektörüyle ilgili SHGM, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) gibi kurum ve kuruluşlar, ilerleyen başlıklarda altında ele alınmıştır.

1.6.1. SHGM

SHGM, Türkiye’deki sivil havacılık sektörü açısından önemli olan kurumların başında gelmektedir. İlgili endüstride işlemlerin düzenli ve etkin bir şekilde yürütülmesi, koordinasyonun sağlanması ve denetiminin gerçekleştirilmesinde sorumlu olarak görev yapmaktadır. Bu bağlamda SHGM; sivil havacılık endüstrisinde yaşanan küresel gelişmeleri yakından takip ederek, ulusal fayda ve diğer ülkelerle ilişkiler hususu göz önünde bulundurarak faaliyetlerini yürütmektedir (Korul ve Küçükönel, 2003: 27).

1933 yılında kurulan “Havayolları Devlet İşletme İdaresi”, Türkiye’deki ilk sivil havacılık kurumu olma özelliğini taşımaktadır. Sivil havacılık alanında yeni güzergahların oluşturulması ve taşımacılık işlemlerinin yürütülmesi adına yetkili olan bu kurum; sivil havacılıkla ilgili görev ve yetkilerini 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı altında kurulan “Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı” organizasyonuna devretmiştir. 1987 yılında ise “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü” olarak yeniden yapılandırılmıştır. 2005 yılında yürürlüğe giren yeni kanunla, özerk hâle getirilmiştir (SHGM, 2020g).

SHGM, genel olarak faaliyetlerini aşağıdaki konular üzerinden yürütmektedir (SHGM, 2019):

- Sektörle ilgili mali denetim işlemlerinin yapılması ve organizasyonun finansal işlemlerinin planlanması
- Sivil havacılık alanındaki uygulama, proje ve yatırımlarda; finansör ve/veya denetçi rol üstlenmesi
- Yurtiçi ve yurtdışı uçuşlarla ilgili mevzuat düzenleme ve uçuş izinleri gibi konularda denetleme işlemlerini yürütmesi
- Sivil havacılık alanındaki kurum ve kuruluşlara gerekli ruhsatların çeşitli aşamalardan sonra sağlanması

- Eğitim kurum ve kuruluşlarına sınav yapma, eğitim verme ve yetkili organizasyon olma konularında yetkilendirme yapması
- İlişkili uluslararası organizasyonlarla ortak çalışmalar, etkinlikler ve projeler yürütmesi
- Sivil havacılığa yönelik çeşitli konularda eğitim, konferans ve toplantılar düzenlenmesi
- Sektörel ve kurumsal bazda projelere destek sağlanması ve/veya onları yürütmesi
- Çeşitli bilgi işlem ve sertifikasyon faaliyetlerini yürütmesi

1.6.2. DHMİ

DHMİ, SHGM gibi 1933 yılından itibaren, Türkiye’de sivil havacılık üzerine faaliyetlerini yürütmektedir. Yıllar içerisinde farklı isimler ve statülerde bu görevi sürdürse de, genel amacı ve işlem konuları çok farklılık göstermemektedir. Sorumluluğu sermayesi sınırlı olan ve faaliyetlerinde özerk statüsü devam eden DHMİ; havalimanlarının işletilmesi, hava kontrol hizmetlerinin yürütülmesi, navigasyon sistemlerinin kurulması/işletilmesi, diğer sistemlerin kurulması ve işletilmesi üzerine faaliyetlerini yürütmektedir. Türk sivil havacılık sektörü altyapısı ve olanaklarını, modern havacılık seviyelerine çıkarma hedefi doğrultusunda çalışmaktadır (DHMİ, 2020b).

Bunların yanı sıra DHMİ’nin, havalimanlarında işletme, yer hizmetleri, çevre birim, elektrik/elektronik birim, acil durum, eğitim, satın alma ve ikmal faaliyetlerinden sorumluluğu devam etmektedir. Sivil havacılıkla ilgili altyapı yatırımları, projeler ve eğitimler konularında da SHGM ile faaliyetlerini yürütmektedir. Ayrıca sivil havacılık alanıyla ilgili istatistikleri ve teknik dokümanları da kamuoyuyla paylaşmaktadır (DHMİ, 2020a).

İKİNCİ BÖLÜM

2. EBYÜ'DE BULUNAN SİVİL HAVACILIKLA İLGİLİ BÖLÜMLER

2.1. Kabin Hizmetleri Programı

Kabin hizmetleri programı, son yıllarda sivil havacılığın büyümesiyle birlikte rağbet görmeye başlamıştır. Üniversitelerde bu sektör için kalifiyeli eleman yetiştirmek amacıyla eğitim verilmektedir. Üniversitelerin dışında ise özel hava yolu şirketlerinde kabin memurluğu eğitimi ile mock-up (kabin hizmetleri eğitim simülatörü) eğitimleri verilmektedir.

Sivil havacılık sektörünün etkilediği alanın dünya üzerinde giderek büyümesi ile sivil havacılık sektör anlayışı da buna bağlı olarak çalışan profilinde değişikliğe uğramıştır. Bunun yanı sıra sivil havacılık sektörü kendi bünyesinde birim bazında farklılaşırken faaliyetler ise daha nitelikli hale gelmiştir. Böylece, çok daha nitelikli, tecrübeli, bilgili ve daha etkin özellikleri olan çalışanların istihdamı ortaya çıkmıştır. Kabin Hizmetleri programı için genel bir değerlendirme yapacak olursak Sivil havacılık sektörü içerisinde, uçuş operasyonlarının gerçekleştirilmesi aşamasında, uçuşun başlaması ile kabin memuru ve diğer kabin ekibi üyelerinin yolculara sundukları ve onları bu uçuştan memnun edecek her türlü yöntem ve uygulamalarının tamamını kapsamaktadır (Gülbüz ve Sözen, 2016: 47-48).

Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri Havayolu şirketlerinin namına bir fark edindirme fonksiyonuna sahip olması ile uçuş içerisindeki tüm aşamaların yüksek kalitede olması odaklı faaliyetlerinin bütününe ifade etmektedir. Bu faaliyetlerin tümünün, kabin ekibi üyelerinin yolculara vermiş oldukları hizmetlerin yeterli düzeyde olup olmadığı, konu ile ilgili büyük bir önem arz etmektedir (Görkem ve Yağcı, 2016: 432-433).

Sivil Havacılık sektöründe kalite düzeyini ölçmenin kriteri havayolu şirketinin yolcularına sağlamış olduğu hizmetler ve yolcuların güvenli bir şekilde uçuşunu tamamlamasıdır. Bunun yanı sıra Kabin hizmetlerinin kendisi ile muadil turizm vb. şirket gruplarını etkileme gücü bulunmaktadır. Havayolu taşımacılığı yapan şirketlerin

vermiş oldukları performans ve hizmet karşılığında bununla paralel ilerleyen tüm turizm ve muadili sektörlere dair tercih edilebilmek konusunda yolcuların düşünceleri etki altına alınmaktadır (König ve Strauss, 2000: 366).

Kabin Hizmetleri programına Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi'nce (ÖSYM) yapılan Temel Yeterlilik Testi (TYT) ile seçilmektedir. Eğitimi başarı ile tamamlayan öğrencilere “Ön Lisans” diploması verilmektedir.

2.1.1. Programın Tanımı

Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri programının ilk temel amacı; yolcuların bir noktadan diğer bir noktaya emniyetli, güvenli ve konforlu bir şekilde zamanında ulaşılmasını sağlamak için gerekli olan teknik, sosyal ve kültürel eğitimlere hâkim olmak, başka bir deyişle mesleğin gerektirdiği çeşitli niteliklere sahip profesyonel kabin memurları ve kabin amirleri yetiştirmektir. (Gülbüz ve Sözen, 2016: 47).

Kabin Amiri:

Uçuşu gerçekleştirecek kabin personelinin başında bulunan kişiye kabin amiri adı verilmektedir. Kabin içerisindeki tüm personelden ve bu ekibin yönetilmesinden sorumlu kişidir. Ayrıca kabin amiri uçağın kalkıştan önce ve inişten sonra yolcuların kabini terk edene kadar tüm faaliyetlerden ve koordinasyondan sorumlu olan kişidir. Kabin amirinin sorumlu olduğu görevleri kısaca şöyle sıralayabiliriz (Gençoğlu, 2012: 66-67):

- Uçuş güvenliği,
- Uçuş emniyeti,
- Sağlık /İlk yardım,
- Ekip koordinasyonu,
- Yolcu hizmet ve memnuniyeti,
- Kaptan ve yardımcı pilotun emirlerine uymak,
- Uçuş öncesi ve sonrası brifinge katılmak.

Kabin Memuru:

Kabin memuru, bağlı bulunduğu havayolunun kalite ve uçuş emniyeti standartlarına uygun olan çalışma talimatları doğrultusunda, ulusal ve uluslararası sivil havacılık talepleri ile uçuş emniyet tedbirlerini yerine getirerek yolcu emniyeti,

güvenliği ve konforunu sağlamakla yükümlü olan nitelikli kişidir. Kısaca görevleri şunlardır:

- Uçuş güvenliği,
- Uçuş emniyeti,
- Sağlık /İlkyardım,
- Ekip koordinasyonu,
- Yolcu hizmet ve memnuniyeti,
- Kaptan, yardımcı pilotun ve kabin amirinin emirlerine uymak,
- Uçuş öncesi ve sonrası brifinge katılmak,
- Malzeme listesi kontrolüdür.

2.1.2. Programın Yetkilendirilmesine İlişkin Esaslar

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 22.03.2012 tarih ve B.11.1.SHG.0.14.03.26/697-3898 sayılı Kabin Memuru Temel Emniyet Eğitimi Verilmesine İlişkin Genelge'nin üçüncü ekinde yer 24 alan "YÖK Tarafından Yükseköğretim Programı Kapsamında Açılması Uygun Görülen Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri Programlarının Yetkilendirilmesine İlişkin Şartlar" doğrultusunda; Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri Programlarının "Temel Emniyet Eğitim Yetkisi" alabilmesi konusunda gerekli koşullar aşağıda verilen başlıklar altında belirtilmiştir (SHGM, 2012):

- Eğitimcilerin nitelikleri,
- Program ve dokümantasyon hazırlığı,
- Mock-up eğitim anlaşmasıdır.

Genelgenin üçüncü ekinin üçüncü maddesinde eğitim vermek üzere onaylanacak olan eğitimcilerin eğitimini vereceği konularda geçerliliği olan sertifika veya katılım belgelerinin olması, eğitim vereceği konuyla ilgili olarak havacılık kuruluşunda veya havacılıkla ilgili eğitim kurumunda en az üç yıl çalışmış olması, doktora yapmayanlarda; üniversitelerin eğitim bölümlerinden mezun olması veya formasyon eğitimi alması veya eğitimcinin eğitimi sertifikasına sahip olması gerekmektedir (SHGM, 2020a).

Yetki belgesine sahip olma noktasında eğitmenlerin ekip kaynak yönetimi için ekip kaynak yönetimi eğitmen sertifikasının olması gerekmektedir. Tehlikeli madde için

tehlikeli madde eğitmen belgesinin olması, havacılık güvenliği için Sivil Havacılık Talimatı (SHT) 17.2 talimatına göre SHGM’ den akredite olması, ilk yardım için Sağlık Bakanlığınca yetkilendirilmiş olması gerekmektedir (SHGM, 2020b). SHT OPS1 talimatı gereğince program ve dokümantasyonun hazırlık süreci ile ilgili olarak ise aşağıda belirtilen hususların yapılması gerekmektedir (SHGM, 2020b):

- “Temel Emniyet Eğitimi” konularını içeren programın oluşturulması
“Temel Emniyet Eğitimi” konuları Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı’ nın (SHT OPS1) 40 numaralı ekinde yer almaktadır. Bu ekte belirtilen Yangın ve Duman Eğitimi; Suda Hayatta Kalma Eğitimi, Hayatta Kalma Eğitimi; Tıbbi Konular ve İlk Yardım, Yolcu Yönetimi; İletişim; Disiplin ve Sorumluluklar; Ekip Kaynak Yönetimi konularının ders adı veya ders içeriği olarak programda yer alması beklenmektedir.
- “Temel Emniyet Eğitimi El Kitabı”nın hazırlanması ve yetkilendirilmesi için programda yer alması gereken Normal Emniyet Kuralları, Tehlikeli Madde Eğitimi, Havaalanı ve Uçuş Güvenliği, Acil Durum ve Emniyet Kuralları, İlk Yardım, Ekip Kaynak Yönetimi derslerinin detaylı içeriğinin yer aldığı “Temel Emniyet Eğitimi El Kitabı” hazırlanmalıdır. El Kitabı ulusal mevzuat ile uluslararası standartlara yönelik teorik ve uygulama eğitim konularını içeren ve SHT OPS1 Talimatı ve ICAO Doc 7192-AN/857 Part E-1 Eğitim Dokümanı kapsamında hazırlanmalıdır.
- Eğitim dokümanı, görsel sunum ve ders notlarının hazırlanması eğitim programı kapsamında verilecek olan Havacılık Terminolojisi, Organizasyon ve Sorumluluklar, Genel Uçak Bilgisi, Normal Emniyet Kuralları, Diksiyon, Temel Meteoroloji, Tehlikeli Madde Eğitimi, Servis/İkram, Havaalanı ve Uçuş Güvenliği, Yolcu İletişimi, Acil durum ve Emniyet Kuralları, İlk Yardım, Yolcu Emniyeti ve Memnuniyeti, Genel Uçak Tipleri, Ekip Kaynak Yönetimi dersleri için eğitim dokümanı, görsel sunumlar ve ders notlarının hazırlanması gerekmektedir.
- Eğitimcilerin değerlendirmesi ve program ve dokümantasyon hazırlığı dışında gerekli olan bir diğer unsur da üniversitenin bir özel sektör kuruluşu ile yapacağı mock-up anlaşmasıdır (Karaağaoğlu, 2015: 25).

2.1.3. Programda Verilen Eğitim

Kabin Hizmetleri Programı öğrencileri toplamda 4 yarıyıl olmak üzere 120 Avrupa Kredi Transfer Sistemi (AKTS) puanı tamamlaması zorunludur. Kabin Hizmetleri Programı öğrencilerinin alması gereken zorunlu ve seçmeli dersler ve bu derslerin AKTS'leri ile Tablo 2'de gösterilmektedir (myo.ebyu.edu.tr, 2020).

Tablo 2. EBYÜ MYO Kabin Hizmetler Programı Ders Listesi

1. YARIYIL					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
9.100.010.001	ATATÜRK İLKELERİ VE İNK. TARİHİ I	2	0	0	2 2
9.100.010.003	TÜRK DİLİ I	2	0	0	2 2
9.100.010.005	YABANCI DİL I	2	0	0	2 2
4.311.020.123	SİVİL HAVACILIK TERMİNOLOJİSİ	2	0	0	2 3
4.311.020.125	METEOROLOJİ	2	0	0	2 3
1. YARIYIL					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4.311.020.127	ORGANİZASYON & SORUMLULUKLAR	2	0	0	2 4
4.311.020.129	İKİNCİ YABANCI DİL	4	0	0	4 5
4.311.020.131	DÜNYA KÜLTÜR & DESTİNASYONLARI I	2	0	0	2 4
4.311.020.133	TEMEL İNGİLİZCE	4	0	0	4 5
TOPLAM		22	0	0	22 30
2. YARIYIL					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
9.100.010.002	ATATÜRK İLKELERİ VE İNK. TARİHİ 2	2	0	0	2 2
9.100.010.004	TÜRK DİLİ 2	2	0	0	2 2
9.100.010.006	YABANCI DİL 2	2	0	0	2 2
4.311.020.214	EKİP KAYNAK YÖNETİMİ	2	0	0	2 3
4.311.020.216	NORMAL EMNİYET KURALLARI	2	0	0	2 3
4.311.020.218	YOLCU HİZMETLERİ	2	0	0	2 4
4.311.020.220	TEHLİKELİ MADDELER EĞİTİMİ	2	0	0	2 4
4.311.020.222	DÜNYA KÜLTÜR & DESTİNASYONLARI II	2	0	0	2 4
4.311.030.216	BÖLÜM SEÇMELİ I				6
TOPLAM		16	0	0	16 30
BÖLÜM SEÇMELİ I					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4311.030216.5	YÜZME	1	1	0	2 3
4311.030216.6	OFİS UYGULAMALARI	2	0	0	2 3
4311.030216.7	BİLGİ VE İLETİŞİM TEKNOLOJİSİ	2	0	0	2 3
4311.030216.8	SİVİL HAVACILIĞA GİRİŞ	2	0	0	2 3
4311.030216.9	DİKSİYON VE GÜZEL KONUŞMA	2	0	0	2 3
4311.030216.10	YÖNETİM VE ORGANİZASYON	2	0	0	2 3
4311.030216.11	İNGİLİZCE KONUŞMA & DİNLEME TEKNİKLERİ-I	2	0	0	2 3
4311.030216.12	İNGİLİZCE OKUMA & YAZMA BECERİLERİ-I	2	0	0	2 3
4311.030216.13	İKİNCİ YABANCI DİL II	2	0	0	2 3
3. YARIYIL					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4.311.020.301	ACİL DURUM EMNİYET KURALLARI	2	0	0	2 4
4.311.020.303	SAĞLIK BİLGİSİ & KABİNDE İLK YARDIM	4	0	0	4 5
4.311.020.305	TEMEL UÇAK BİLGİSİ	2	0	0	2 3
4.311.020.307	K.E. KİŞİSEL PERFORMANS YÖNETİMİ I	2	0	0	2 3
4.311.020.309	HİJYEN VE SANİTASYON	2	0	0	2 3
4.311.030.311	BÖLÜM SEÇMELİ 2				9
4.300.040.001	YÜKSEKOKUL SEÇMELİ I				3
TOPLAM		12	0	0	12 30

Tablo 2. (Devamı)

BÖLÜM SEÇMELİ 2					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4311.030311.1	HAVAYOLU PAZARLAMASI	2	0	0	2 3
4311.030311.2	TAKIM ÇALIŞMASI VE MOTİVASYON	2	0	0	2 3
4311.030311.3	KURUM KÜLTÜRÜ VE MARKA	2	0	0	2 3
4311.030311.4	DÜNYA KÜLTÜR VE DESTİNASYONLARI 3	2	0	0	2 3
4311.030311.5	İLETİŞİM BECERİLERİ	2	0	0	2 3
4311.030311.6	GÜZEL SANATLARI	2	0	0	2 3
4311.030311.7	DAVRANIŞ BİLİMLERİ	2	0	0	2 3
4311.030311.8	İNGİLİZCE KONUŞMA & DİNLEME TEKNİKLERİ-II	2	0	0	2 3
4311.030311.9	İNGİLİZCE OKUMA & YAZMA BECERİLERİ-II	2	0	0	2 3
4311.030311.10	İNGİLİZCE KELİME BİLGİSİ	2	0	0	2 3
4311.030311.11	İKİNCİ YABANCI DİL III	2	0	0	2 3
4311.030311.12	UÇUŞ PSİKOLOJİSİ & FİZYOLOJİSİ	2	0	0	2 3
YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 1					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4300.040001.1	YENİ EKONOMİ VE E-TİCARET	2	0	0	2 3
4300.040001.2	ETKİLİ SUNUM BECERİLERİ	2	0	0	2 3
4300.040001.3	KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE LİDERLER	2	0	0	2 3
YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 1					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4300.040001.4	HAVACILIK HUKUKU	2	0	0	2 3
4300.040001.5	KARİYER DANIŞMANLIĞI VE MESLEKLER	2	0	0	2 3
4300.040001.6	MEDYA OKURYAZARLIĞI	2	0	0	2 3
4300.040001.7	MAKET RÖLYEF VE FİLOGRAFİ	2	0	0	2 3
4300.040001.8	İNSANSIZ HAVA VE KARA ARAÇLARI	2	0	0	2 3
4300.040001.9	PROJE PLANLAMASI	2	0	0	2 3
4300.040001.10	ÇEVRE KORUMA	2	0	0	2 3
4300.040001.11	ENERJİ TASARRUFU	2	0	0	2 3
4300.040001.12	AKSESUAR TASARIMI	2	0	0	2 3
4300.040001.13	CİNSELLİK VE ÜREME SAĞLIĞI	2	0	0	2 3
4. YARIYIL					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4.311.020.402	UÇUŞ GÜVENLİĞİ	2	0	0	2 4
4.311.020.404	İKRAM VE SERVİS HİZMETLERİ	2	0	0	2 4
4.311.020.406	MESLEKİ İNGİLİZCE	4	0	0	4 5
4.311.020.408	K.E. KİŞİSEL PERFORMANS YÖNETİMİ II	2	0	0	2 3
4.311.020.412	STAJ				8
4.311.030.414	BÖLÜM SEÇMELİ 3				3
4.300.040.002	YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 2				3
TOPLAM		10	0	0	10 30
BÖLÜM SEÇMELİ 3					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4311.030414.1	KALİTE YÖNETİMİ	2	0	0	2 3
4311.030414.2	İŞARET DİLİ	2	0	0	2 3
4311.030414.3	BİLET SATIŞ	2	0	0	2 3
4311.030414.4	DÜNYA KÜLTÜR & DESTİNASYONLARI IV	2	0	0	2 3
4311.030414.5	İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ	2	0	0	2 3
4311.030414.6	İNGİLİZCE KONUŞMA & DİNLEME TEKNİKLERİ-III	2	0	0	2 3
4311.030414.7	İNGİLİZCE OKUMA & YAZMA BECERİLERİ-III	2	0	0	2 3
4311.030414.8	İKİNCİ YABANCI DİL IV	2	0	0	2 3
YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 2					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4308.040002.1	PROJE DÖNGÜSÜ EĞİTİMİ	2	0	0	2 3
4308.040002.2	KRİZ VE STRES YÖNETİMİ	2	0	0	2 3
4308.040002.3	FOTOĞRAFÇILIK	2	0	0	2 3
4308.040002.4	BİLİM VE TEKNOLOJİ UYGULAMALARI	2	0	0	2 3
4308.040002.5	KRİTİK VE ANALİTİK DÜŞÜNME	2	0	0	2 3
4308.040002.6	PROTOKOL VE SOSYAL DAVRANIŞLAR KURAMI	2	0	0	2 3

Tablo 2. (Devamı)

4308.040002.7	PNÖMATİK SİSTEMLER	2	0	0	2	3
4308.040002.8	GNSS KULLANIM ALANLARI	2	0	0	2	3
4308.040002.9	DİKSİYON	2	0	0	2	3
4308.040002.10	ENERJİ EKONOMİSİ	2	0	0	2	3
4308.040002.11	ENERJİ VE ÇEVRE	2	0	0	2	3
4308.040002.12	TASARIM İLKELERİ	2	0	0	2	3
4308.040002.13	İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ	2	0	0	2	3

Kaynak: myo.ebyu.edu.tr, 2020

Kabin Hizmetleri programında aynı zamanda Mock-up eğitimi verilmektedir. Mock-up bugünün teknolojisi ve eğitim ihtiyaçlarını doğrultusunda gerçeği ile bire bir hazırlanan, güvenilir ve yüksek beklentilere cevap verebilecek donanımına sahip bir eğitim simülatörüdür. Simülatör içerisinde ana kapı ve kabin pencerelerinde yer alan farklı görsel senaryolar ve ses efektleri; galley (mutfak), baş üstü dolabı ve tuvalet bölgelerinde uygulanabilen yangın senaryoları kabin içi haberleşme ve anons sisteminin bire bir simüle edilmiş olması uçak tipinin tüm çıkışlarının normal ve emergency (acil) modlar da açılabilmesi ve Slide'den tahliye yapılabilmesi ve bu simülatör eğitime katılanlarda gerçeklik hissi yaşatarak durumsal farkındalıklarının artırılmasını ve böylece Ekip Kaynak Yönetimi (CRM) ve insan faktörleri kavramının yaşanarak eğitimlerin daha verimli geçmesi amaçlanmaktadır.

Simülatör içerisinde ayrıca gerçek yangın söndürme eğitimi, uçak içerisinde dumanlı ortamda oluşabilecek tuvalet yangını, baş üstü dolabı yangını, koltuk yangını, fırın yangını, elektronik cihaz yangını ve uçak dışında apronda oluşabilecek açık alan yangın eğitimleri uygulanmaktadır.

Simülatörden bağımsız olarak havuz içerisinde acil suya iniş prosedürleri vücut ısının korunabilmesi için su içerisinde alınacak pozisyonlar yüzemeyen kişiler için yardım ve kurtarma usulleri can yeleği kullanma eğitimleri verilir.

Bunun yanı sıra eğitim içerisinde uçak içerisinde bulunan tüm ekipmanlarının tanıtımı bunların hangi durumlarda kullanılacağı ayrıca basınç kaybı durumu eğitimi ve hayatta kalma eğitimi verilmektedir.

Şekil 1. Kabin Mock-Up Eğitim Simülatörü-Suya İniş Eğitimi



Kaynak: www.airporthaber.com, 2020

Şekil 2. Kabin Mock-Up Eğitim Simülatörü-Karaya İniş Eğitimi



Kaynak: www.airporthaber.com, 2020

2.1.4. Programın İstihdam Olanakları

Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri öğrencileri, mezun olduktan sonra çeşitli alanlarda iş imkânı bulabileceklerdir. Bu alanlardan bazıları şunlardır (myo.ebyu.edu.tr, 2020):

- Ulusal ve uluslararası havayolu şirketleri,
- Özel havayolu şirketleri,
- Sivil havacılık sektörünün değişik faaliyet alanlarında,
- Havayolu sektörüyle ilişkili olan çeşitli işletmelerde çalışabileceklerdir.

2.2. Uçak Teknolojisi Programı

Günümüzde hava araçlarının yapısal kısımları, elektrik sistemleri, mekanik sistemleri ve hava aracı motorlarının en üst düzey güvenliğe ve aynı zamanda en düşük ağırlığa sahip hava araçları üretilmektedir. Bu yüksek özelliğe sahip günümüzde var olan her türlü hava araçlarının her türlü bakım, onarım, modifikasyon, arıza giderme ve servis işlemlerinin emniyetli bir şekilde ve kuralına uygun şekilde yapılabilmesidir (TMMOB, 2020).

Uçak Teknolojisi programına Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi'nce (ÖSYM) yapılan Temel Yeterlilik Testi (TYT) ile seçilmektedir. Eğitimi başarı ile tamamlayan öğrencilere “Ön Lisans” diploması verilmektedir.

2.2.1. Programın Tanımı

Programın amacı, sivil havacılık sektörünün “uçak teknisyeni” ihtiyacını karşılayacak teknik elemanlar yetiştirmektir. Program süresince öğrencilerin tüm teorik eğitimleri uygulamalı eğitimler ile zenginleştirilmiş olup öğrendiklerini kapsamlı bir şekilde uygulayabilecekleri staj gibi olanaklar da öğrenciye sağlanmaktadır. Bununla birlikte öğrencilerin mesleki hayatlarında ihtiyaç duyacakları bilgisayar programları ve mesleki yabancı dil bilgisini en gelişmiş teknoloji ve alanında uzman eğitim kadrosu tarafından verilmektedir.

Uçak Teknolojisi Programından mezun olan öğrenciler, kazandıkları yeterlikler doğrultusunda; havacılık sektöründe hizmet veren işletmelerde imalat, bakım-onarım, proje, planlama, makine resim ve konstrüksiyonla ilgili bölümlerde görev yapabilirler (ebys.ege.edu.tr, 2019).

Diğer hava araçları ve uçaklar için her türlü bakım ve onarımı, montaj ve servis işlemlerinin yapılabilmesi aşamasında görev alan kişilerdir. Bir uçak bakım teknisyenin görevi aşağıda sıralanmaktadır:

- Uçak motor bölümünün kontrolünü yapar,
- Uçak motor bölümünün bakımını ve onarımını yapar,
- Emniyet faktörü dâhilinde her zaman ekonomik davranarak arızaya sahip olan parçaların yeniden kullanılabilmesi için ya da servis dışı edilmesi işlemlerini yapar,
- Genel olarak hava araçlarının yapısal, elektrik, aviyonik, motor ve mekanik tüm aksamalarının bakım, onarım, arıza giderme ve tüm servis işlemlerinden sorumludur.

Şekil 3. Tamir İşlemi İçin Hava Aracı Bakım Teknisyeninin Uçak Üzerinden Sökmüş Olduğu İstikamet Dümeninin Görüntüsü



Kaynak: Ercümen, 2018: 71

2.2.2. Programın Yetkilendirilmesine İlişkin Esaslar

SHGM, Sivil Havacılık Yönetmeliğine göre 147 onay izni olmayan fakat SHY-66 talimatı temel gerekliliklerine uygun müfredat içeren:

- Millî Eğitim Bakanlığı (MEB) Mesleki ve Teknik Eğitim Genel Müdürlüğüne bağlı uçak bakım alanında havacılık eğitimleri verilmek üzere faaliyette bulunan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi kapsamına giren kamu ve özel okullar.
- YÖK kanunu kapsamında hava aracı bakımı alanı için havacılık eğitiminin verilebilmesi üzerine faaliyette bulunan yüksekokullar, fakülteler ve meslek yüksekokulları.

Yukarıda bahsedilen eğitim kurumları, yapılacak denetim ve değerlendirme sonrasında olumlu olarak değerlendirilirse “Tanınan Okul” statüsüne hak kazanabileceklerdir. Uçak teknolojisi programında uyumluluğun sağlanması “Tanınan Okul” statüsü alındığı durumda mümkün olmaktadır.

11.07.2014 tarihinde yayınlanan genelgeye göre bu statüden mezuniyetini gerçekleştirecek öğrenciler kendi kategorisine uygun olarak modül sınavlarından muafiyet sağlayacak ve bunun yanında iş deneyim süreleri aşağıda belirtilen ölçüde olacaktır.

- B1.1 B1.3 ve B2 bu kategoriler için 3 yıl,
- Geri kalan diğer kategoriler için (A, B3, B1.2 ve B1.4) bu süre 2 yıl.

Tanınmış okul statüsünü almak için eğitim kurumlarından istenenler aşağıda belirtilmektedir:

- Verilecek eğitim SHT-66 talimatı EK-1.C SHT 66 temel bilgi gerekliliklerini karşılamalıdır.
- Öğrencilerin bilgi ve el becerilerinin artırılması amacıyla pratik eğitim gerektiren modüller (B1.1 için 7,11,15,17 numaralı modüller, B2 için 7,13,14 numaralı modüller) ilgili gereklilikler sağlanmalıdır.
- Geçme notunun 100 puan üzerinden minimum 75 puan olarak belirlenmesi gerekmektedir.
- Teorik sınıf ortamı için 28, pratik eğitim için 15 kişilik kapasite esas olmakla beraber bu sayının teorik sınıf ortamı için 35’i pratik eğitim için 20’yi geçmemesi gerekmektedir.

Yukarıdaki bölümde açıkça belirtilmiş olan şartları sağlayan eğitim kurumlarına “Tanınan Okul” sertifikası verilmektedir. “Tanınmış Okul” sertifikasının geçerlilik süresi 5 yıl ile sınırlıdır (SHGM, 2018).

Tablo 3. SHY-66 Hava Aracı Bakım Lisansı Modül Gereklilikleri

MODÜL NO	MODÜL İSİMLERİ	A ve B1		A ve B1		B2	B3
		Türbin Motorlu Uçaklar	Piston Motorlu Uçaklar	Türbin Motorlu Helikopter	Piston Motorlu Helikopter	Aviyonik	
1	Matematik	X	X	X	X	X	X
2	Fizik	X	X	X	X	X	X
3	Temel Elektrik	X	X	X	X	X	X
4	Temel Elektronik	X	X	X	X	X	X
5	Dijital Teknik/Elektronik Alet Sistemleri	X	X	X	X	X	X
6	Malzeme ve Donanım	X	X	X	X	X	X
7A	Bakım Uygulamaları	X	X	X	X	X	
7B	Bakım Uygulamaları						X
8	Temel Aerodinamik	X	X	X	X	X	X
9A	İnsan Faktörleri	X	X	X	X	X	
9B	İnsan Faktörleri						X
10	Havacılık Kuralları	X	X	X	X	X	X
11A	Türbin Motorlu Uçak Aerodinamiği, Yapı ve Sistemleri	X					
11B	Piston Motorlu Uçak Aerodinamiği, Yapı ve Sistemleri		X				
11C	Piston Motorlu Uçak Aerodinamiği, Yapı ve Sistemleri						X
12	Helikopter Aerodinamiği, Yapı ve Sistemleri			X	X		
13	Hava Aracı Aerodinamiği, Yapı ve Sistemleri					X	
14	İtki					X	
15	Gaz Türbinli Motorlar	X		X			
16	Pistonlu Motorlar		X		X		X
17A	Pervane	X	X				
17B	Pervane						X

Kaynak: web.shgm.gov.tr, 2018

2.2.3. Programda Verilen Eğitim

Uçak Teknolojisi Programı öğrencileri toplamda 4 yarıyıl olmak üzere 120 AKTS tamamlaması zorunludur. Uçak teknolojisi programı öğrencilerinin alması gereken zorunlu ve seçmeli dersler ve bu derslerin AKTS’leri ile gösterilmektedir (myo.ebyu.edu.tr, 2020).

Tablo 4. EBYÜ MYO Uçak Teknolojisi Programı Ders Listesi

1. YARIYIL					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
9.100.010.001	ATATÜRK İLKELERİ VE İNK. TARİHİ 1	2	0	0	2 2
9.100.010.003	TÜRK DİLİ 1	2	0	0	2 2
9.100.010.005	YABANCI DİL 1	2	0	0	2 2
4.313.020.105	TEMEL HAVACILIK BİLGİSİ VE TERMİNOLOJİSİ	3	1	0	4 5
4.313.020.107	MATEMATİK	4	0	0	4 5
4.313.020.119	TEMEL UÇAK FİZİK BİLGİSİ	2	0	0	2 2
4.313.020.121	ELEKTRİKSEL ESASLAR	3	1	0	4 5
4.313.020.123	TEMEL İNGİLİZCE 1	4	0	0	4 4
4.313.020.125	İNSAN FAKTÖRLERİ	2	0	0	2 3
TOPLAM		24	2	0	26 30
2. YARIYIL					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
9.100.010.002	ATATÜRK İLKELERİ VE İNK. TARİHİ 2	2	0	0	2 2
9.100.010.004	TÜRK DİLİ 2	2	0	0	2 2
9.100.010.006	YABANCI DİL 2	2	0	0	2 2
4.313.020.218	HAVA ARACI AERODİNAMİĞİ VE YAPI SİSTEMLERİ	2	0	0	2 2
4.313.020.222	ELEKTRONİK ESASLAR	3	1	0	4 5
4.313.020.224	HAVACILIK KANUNLARI	2	0	0	2 3
4.313.020.226	TEMEL İNGİLİZCE 2	4	0	0	4 4
4313.030218BS1	BÖLÜM SEÇMELİ 1				10
TOPLAM		17	1	0	18 30
BÖLÜM SEÇMELİ 1					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4313.030218.1	MALZEME VE DONANIM	1	1	0	2 2
4313.030218.2	ELEKTRİK MAKİNELERİ	3	1	0	4 4
4313.030218.3	TAHRİBATSIZ MUAYENE	1	1	0	2 2
4313.030218.4	KÜLTÜREL ETKİNLİKLER	2	0	0	2 2
4313.030218.5	PROGRAMLAMA TEMELLERİ	1	1	0	2 2
4313.030218.6	KOMPOZİT MALZEMELER VE DONANIM	2	0	0	2 3
4313.030218.7	PERVANE SİSTEMİ	2	0	0	2 3
4313.030218.8	UÇAK MALZEMELERİ HASAR TESPİT YÖNETİMİ	2	0	0	2 3
3. YARIYIL					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4.313.020.301	HAVACILIKTA İŞ GÜVENLİĞİ VE İŞÇİ SAĞLIĞI	2	0	0	2 2
4.313.020.303	ELEKTRONİK ALET SİSTEMLERİ	2	0	0	2 3
4.313.020.305	BAKIM UYGULAMALARI 1	2	1	0	3 4
4.313.020.307	ELEKTRONİK GÜÇ KONTROL SİSTEMLERİ	2	0	0	2 3
4.313.020.309	UÇAK AVİYONİK SİSTEMLERİ 1	2	0	0	2 3
4.313.020.311	UÇAKLARDA HİDROLİK VE PİNOMATİK SİSTEMİ	2	0	0	2 2
4313.030311BS2	BÖLÜM SEÇMELİ 2				10
4300.040001YS1	YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 1				3
TOPLAM		10	1	0	13 30
YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 1					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4300.040001.1	YENİ EKONOMİ VE E-TİCARET	2	0	0	2 3
4300.040001.2	ETKİLİ SUNUM BECERİLERİ	2	0	0	2 3
YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 1					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4300.040001.3	KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE LİDERLİK	2	0	0	2 3
4300.040001.4	HAVACILIK HUKUKU	2	0	0	2 3
4300.040001.5	KARİYER DANIŞMANLIĞI VE MESLEKİ REHBERLİK	2	0	0	2 3
4300.040001.6	MEDYA OKURYAZARLIĞI	2	0	0	2 3
4300.040001.7	MAKET RÖLYEF VE FİLOGRAFİ	2	0	0	2 3
4300.040001.8	İNSANSIZ HAVA VE KARA ARAÇLARI	2	0	0	2 3
4300.040001.9	PROJE PLANLAMASI	2	0	0	2 3
4300.040001.10	ÇEVRE KORUMA	2	0	0	2 3
4300.040001.11	ENERJİ TASARRUFU	2	0	0	2 3

Tablo 4. (Devamı)

4300.040001.12	AKSESUAR TASARIMI	2	0	0	2	3
4300.040001.13	CİNSELLİK VE ÜREME SAĞLIĞI	2	0	0	2	3
4. YARIYIL						
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS</i>	<i>AKTS</i>
4.313.020.402	BAKIM UYGULAMALARI 2	1	1	0	2	2
4.313.020.404	SAYISAL ELEKTRONİK GÖSTERGE SİSTEMİ	2	0	0	2	2
4.313.020.406	GAZ TÜRBİNLİ MOTORLAR VE YAKIT SİSTEMİ	3	1	0	4	4
4.313.020.408	UÇAK AVİYONİK SİSTEMLERİ 2	2	0	0	2	3
4.313.020.410	STAJ					8
4313.030414BS3	BÖLÜM SEÇMELİ 3					8
4300.040002YS2	YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 2					3
TOPLAM		8	2	0	10	30
BÖLÜM SEÇMELİ 3						
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS</i>	<i>AKTS</i>
4313.030414.1	TOPLUMA HİZMET UYGULAMASI	2	0	0	2	2
4313.030414.2	KABLO DONANIMI TASARIM VE ÜRETİMİ	2	0	0	2	2
4313.030414.3	HAVA ARACI MONTAJ TEKNİKLERİ	2	0	0	2	2
4313.030414.4	İLERİ İNGİLİZCE 2	6	0	0	6	6
4313.030414.5	ÖLÇME TEKNİĞİ VE BİLGİSİ	1	1	0	2	2
4313.030414.6	UÇAK TEKNİK RESMİ	1	1	0	2	2
4313.030414.7	GİRİŞİMCİLİK 2	2	0	0	2	2
YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 2						
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS</i>	<i>AKTS</i>
4300.040002.1	PROJE DÖNGÜSÜ EĞİTİMİ	2	0	0	2	3
4300.040002.2	KRİZ VE STRES YÖNETİMİ	2	0	0	2	3
4300.040002.3	FOTOĞRAFÇILIK	2	0	0	2	3
4300.040002.4	BİLİM VE TEKNOLOJİ UYGULAMALARI	2	0	0	2	3
4300.040002.5	KRİTİK VE ANALİTİK DÜŞÜNME	2	0	0	2	3
4300.040002.6	PROTOKOL VE SOSYAL DAVRANIŞLAR KURAMI	2	0	0	2	3
4300.040002.7	PNÖMATİK SİSTEMLER	2	0	0	2	3
4300.040002.8	GNSS KULLANIM ALANLARI	2	0	0	2	3
4300.040002.9	DİKSİYON	2	0	0	2	3
4300.040002.10	ENERJİ EKONOMİSİ	2	0	0	2	3
4300.040002.11	ENERJİ VE ÇEVRE	2	0	0	2	3
4300.040002.12	TASARIM İLKELERİ	2	0	0	2	3
4300.040002.13	İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ	2	0	0	2	3

Kaynak: myo.ebyu.edu.tr, 2020

2.2.4. Programın İstihdam Olanakları

Uçak Teknolojisi Programı mezunları; havacılık alanında faaliyet gösteren resmi kurum ve kuruluşlar ile özel sektörde hava yolları, havaalanları ve diğer havacılık işletmelerinde çalışabilmektedir. Genellikle “Uçak Teknisyeni” mesleğinde istihdam edilmektedirler. Programın içerdiği eğitimler sayesinde, kaynakları, varlıkları, zamanı ve iş gücünü yönetmek konusunda bir iş yerine bağlı olarak yönetime katkı vererek rol üstlenen veya kendi iş yerinde yönetim fonksiyonlarını icra eden meslek elemanı olarak kendi alanlarının dışına da çıkabilecek ve havacılık sektörü dışındaki diğer şirketlerde de çalışabilme avantajına sahip olacaklardır (myo.ebyu.edu.tr, 2020).

2.3. Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Programı

Hava alanları, hava yolu ve handling işletmelerinde uçağın ulusal ve uluslararası emniyet standartları çerçevesinde operasyonel işletimini uygun değer ve zaman kısıtları içerisinde gerçekleştirebilecek, gerekli havacılık ve işletme bilgisiyle donanmış nitelikli ara insan gücünü yetiştirmeyi amaçlayan bir yükseköğretim programıdır. Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği programına Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi'nce (ÖSYM) yapılan Temel Yeterlilik Testi (TYT) ile seçilmektedir. Eğitimi başarı ile tamamlayan öğrencilere “Ön Lisans” diploması verilmektedir.

Ülkemizde yer işletme veya hava ulaştırma işletmeciliği Sivil Havacılık sektöründe yaşanan gelişmeler ve yapılan düzenlemeler, giderek daha çok sayıda havayolu şirketinin sivil havacılık sektörüne katılmasını teşvik etmektedir. Bu gelişmelere paralel olarak havayolu ile yolcu taşımacılığı; yurt içi, uluslararası uçuşlar ve uçuş noktaları hızla artmaktadır.

Sektördeki firmalara yönelik olarak ihtiyaç duyulan yetişmiş personel talebini karşılamak için Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Programları açılmıştır. Bu ihtiyaca uygun havacılık sisteminin yapısını ve diğer sektörler ile ilişkilerini analiz edebilen, havacılık sektörü ile ilgili ulusal/uluslararası düzenlemelere ve uygulamalara hâkim, yönetici pozisyonunun gerektirdiği yönetim/işletme bilgisinin yanı sıra havacılık altyapısı ile tam donanımlı, liderlik, yaratıcılık, iletişim, grup çalışması ve problem çözme becerileri gelişmiş elemanlar yetiştirmeyi amaçlamaktadır.

Aynı zamanda ilgili sektör kuruluşları ile öğrenimi esnasında sürekli etkileşim halinde bulunarak iş dünyasını yakından tanıma olanağına sahip, bilgi teknolojilerini en iyi düzeyde kullanabilen, yaşam boyu öğrenmeye açık ve kendilerini sürekli yenileyen elemanlar yetiştirilmesi hedeflenmektedir. Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Programı öğrencilerinin eğitim süresince elde edinebilecek kazanımlar şu şekilde sıralanabilir (myo.ebyu.edu.tr, 2020):

- Hava taşımacılığı ve işletmecilik ile ilgili temel konularda yeterli hukuksal bilgi birikimine sahip olma,
- Havacılık alanı ile ilgili temel kavram ve ilkeler konusunda en az bir yabancı dilde ileri düzeyde bilgiye sahip olma,

- Havacılık alanı ile ilgili edindiği teorik ve uygulama bilgilerini sivil havacılık kuruluşlarında, havayolu taşımacılığı işletmelerinde ve yer hizmeti işletmelerinde kullanabilme,
- Havacılık alanıyla ilgili mevcut verileri yorumlayabilmek, değerlendirmek, sorunları tespit etmek ve çözüm önerileri sunabilme,
- Havacılık alanındaki çalışmalarda; sorunların çözümünde, projelerin yürütülmesinde ve sorumluluğu altında çalışanların gelişimlerine yönelik etkinliklerin planlanması ve yönetiminde liderlik yapabilme,
- Hava taşımacılığı veya havaalanı hizmetleri alanlarında ihtiyaç duyabileceği bilgi, beceri ve yeterlikleri değerlendirerek öğrenme gereksinimlerini belirleme,
- Sivil hava ulaştırma hizmetleri açısından ulusal ve uluslararası yenilik ve gelişmeleri takip edebilmek için öğrenmenin sürekliliğine inanma ve yaşam boyu öğrenme konusunda olumlu bir tutum geliştirme,
- Disiplinler arası bir bilim dalı olan havacılık alanında etkili bir ekonomik analiz ve fizibilite neticesinde projeler üretme ve bu projeleri yönetebilme,
- Girişimcilik ve yenilikçilik konularının farkında olma.

2.3.1. Programın Tanımı

Hava alanları, hava yolu ve handling işletmelerinde uçağın ulusal ve uluslararası emniyet standartları çerçevesinde operasyonel işletimini uygun değer ve zaman kısıtları içerisinde gerçekleştirebilecek, gerekli havacılık ve işletme bilgisiyle donanmış nitelikli ara insan gücünü yetiştirmeyi amaçlayan dört yarıyılık bir yükseköğretim programıdır (myo.ebyu.edu.tr, 2020).

2.3.2. Programın Yetkilendirilmesine İlişkin Esaslar

Ülkemizde yer işletme veya hava ulaştırma işletmeciliği eğitimi veren üniversitelerin yetkilendirilmesi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 01.09.2009 tarihinde yürürlüğe konulan SHT 17.2 Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatında belirlenen kurallar çerçevesinde yapılmaktadır. Talimatın beşinci maddesine göre yer işletme eğitimi vermekte olan eğitim kurumu gerekli tesis gerekliliklerine ve eğitim teçhizatına sahip olmalıdır.

Talimatta, eğitim veren kuruluşun güncel ve doğru eğitim kayıtlarını tutmakla sorumlu olduğu adı geçen eğitimcilerin nitelikleri ve yetkilendirilmeleri konularına detaylı olarak yer verilmiştir. Eğitimcilerin yetkisi onaylanmış bir eğitim kuruluşundan veya uluslararası bir kuruluştan alınmış, eğitim verebilecek vasıflara sahip olduğuna dair yetki belgesi olmalıdır.

Ayrıca, yer ve uçuş güvenliği, hava aracı güvenlik kontrolleri, havacılık güvenliği alanındaki ulusal ve uluslararası mevzuat, güvenlik sistemleri ve giriş kontrol, tehlikeli yasaklı ve maddeler, biniş öncesi taramalar, kargo ve bagaj güvenliği, güvenlik bilincini artıracak düşünülen diğer konular ve önlemler hakkında bilgi sahibi olduğuna dair belgeye sahip olunmalıdır. Tüm bu bilgi ve becerilerin güncel tutulabilmesi için de dönemsel olarak tazeleme eğitimlerinin verilmesi gereklidir (SHGM, 2020c).

SHGM, yer işletme eğitimi veren tüm eğitim kurum ve kuruluşlarını uluslararası standartlar doğrultusunda hazırlanan talimat, yönerge ve yönetmeliklerle yetkilendirmektedir. Yer işletme eğitimi alanında yetkilendirilen üniversiteler; Kapadokya MYO, Türk Hava Kurumu (THK) Üniversitesi Ankara MYO, İstanbul Arel Üniversitesi ve Maltepe Üniversitesi Meslek Yüksekokuludur (SHGM, 2020d).

SHGM tarafından yetkilendirilmiş çok az sayıda üniversite bulunmaktadır. Bu durum, yönetmelik ve talimatların uygulanmasının mecburiyetinin yanı sıra, alanda kalifiye öğretim elemanı bulmanın zorluğu, tesis gerekliliklerinin tam anlamıyla sağlanamaması ve üniversitelerin yetkilendirme konusunda kendilerini mecburi hissetmemeleri, bu konudaki istek ve arzularının yeterli olmaması gibi nedenlerden kaynaklanmaktadır.

Yükseköğretim Kurulu, yer işletme eğitimi alanında eğitim veren üniversitelerin bu programlarının kontenjan verilmesi veya açılışı esnasında yetkilendirilme şartlarının bir bölümünü ön şart olarak getirdiği durumda sayının artması mümkün olabilecektir (Karaağaoğlu, 2015: 57).

2.3.3. Programda Verilen Eğitim

Havacılık alanında faaliyetlerini sürdüren tüm kuruluşlar, aynı zamanda kendi faaliyetleri alanında eğitim veren bir eğitim kuruluşu olmuştur. Havacılık, bütün dünyada ulusal ve uluslararası kurallar çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Bu bağlayıcı kuralların başında da eğitim gelmektedir. Bütün kuruluşlar bünyesinde

bulundurduğu personele görev yaptığı departmanla ilgili belirlenmiş olan eğitimleri vermek ya da verdirmek zorundadır.

Havacılık alanında faaliyet gösteren yeterli sayıda eğitim kurumunun olmaması havacılık sektöründe faaliyetlerini yapan birçok kuruluşu kendi ana faaliyetleri dışında kalan hizmet içi eğitim faaliyetlerini gerçekleştirmesine sebep olmaktadır. Havacılık alanında çalışan bir personel sektöre girmeden önce işi ile ilgili birçok eğitimi almış olabilir fakat almış olduğu bu eğitimler çalıştığı departmanda iş yapabilmesi için yeterli değildir. Bu yüzden ulusal ve uluslararası kurallara göre belirlenmiş olan teorik ve pratik eğitimleri almak mecburiyetindedir.

Bütün havacılık sektöründe olduğu gibi yer hizmetleri sektöründe de ulusal ve uluslararası havacılık kuruluşları tarafından belirlenmiş eğitimler bulunmaktadır. Ülkemizde yer hizmeti kuruluşlarının bünyesinde çalıştırmış olduğu personeline vermesi gereken eğitimler Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanıp yürürlüğe koyulan Havaalanları Dairesi Eğitim Talimatında detaylı olarak yer almaktadır.

Havaalanları Dairesi Eğitim Talimatında her operasyonel departman için verilmesi gerekli olan eğitimlerin kaç saat verilmesi gerektiği, eğitimlerin başlıkları ve içerikleri detaylı bir şekilde belirtilmiştir. Her operasyonel departman için personele iş başı eğitimi ve tazeleme eğitimi verilmektedir. İş başı eğitimleri personelin işe başlamadan önce alması zorunlu olan ve çalışanın oryantasyonundan başlayarak yapacağı işlerin detaylı bir şekilde anlatıldığı eğitimlerdir.

Personeller aldıkları eğitimlerden sonra sınava girmekte ve başarılı olan personele sertifika verilmektedir. Sertifika almaya hak kazanan personel eğitimini aldığı iş dalında çalışabilir demektir. İşe yeni başlayanlara verilen sertifikaların geçerlilik süresi bir ile üç yıl arasında değişmektedir. Bu yüzden çalışanlar sertifikalarının süresi dolmaya yakın tekrar daha kısa süreli olan ve eğitim talimatında ayrıntıları belirtilmiş olan tazeleme eğitimlerini almak zorundadır.

Aşağıdaki tabloda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Eğitim Talimatında yer hizmetleri alanında verilmesi gereken bazı eğitim başlıkları bulunmaktadır (SHGM, 2020e).

Tablo 5. SHGM Eğitim Talimatında yer Hizmetleri Alanında Verilmesi Gereken Bazı Eğitim Listesi

EĞİTİM ANA BAŞLIĞI	EĞİTİM ADI	SÜRE (SAAT)
YÜK KONTROLÜ VE HABERLEŞME	Yük Kontrolü ve Denge	72
	Haberleşme	4
	Birim Yükleme Gereçlerinin Kontrolü	4
UÇUŞ OPERASYON	Meteoroloji	8
	Uçuş Planı İşlemleri	8
	Slot ve Permi İşlemleri	8
	Haberleşme	8
	Yer Slotu Takibi	8
RAMP	Marshalling	40
	Ramp Emniyeti ve Apron Kuralları	8
	Ramp Ekipman Operasyon	8
	Ramp Yükleme Boşaltma	4
YOLCU HİZMETLERİ	Kargo İşlemleri	8
	Yolcu Hizmetleri	40
	Haberleşme	4
	Engelli Yolcu İşlemleri ve Transferi	2
	Kayıp Eşya	2

Kaynak: <http://web.shgm.gov.tr>, 2020f

Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği programı öğrencileri toplamda 4 yarıyıl olmak üzere 120 AKTS tamamlaması zorunludur. Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Programı öğrencilerinin alması gereken zorunlu ve seçmeli dersler ve bu derslerin AKTS'leri ile gösterilmektedir (myo.ebyu.edu.tr, 2020).

Tablo 6. EBYÜ MYO Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Programı Ders Listesi

1. YARIYIL						
DERS KODU	DERSİN ADI	T	U	L	DS	AKTS
9.100.010.001	ATATÜRK İLKELERİ VE İNK. TARİHİ 1	2	0	0	2	2
9.100.010.003	TÜRK DİLİ 1	2	0	0	2	2
9.100.010.005	YABANCI DİL 1	2	0	0	2	2
4.320.020.107	GENEL MATEMATİK	2	0	0	2	3
4.320.020.109	İNGİLİZCE 1	4	0	0	4	5
4.320.020.111	İŞLETMEYE GİRİŞ	3	0	0	3	4
4.320.020.113	SİVİL HAVACILIĞA GİRİŞ	3	0	0	3	4
4.320.020.115	UÇUŞ TEORİSİ VE TEMEL UÇAK BİLGİSİ	3	0	0	3	4
4.320.020.117	BİLGİ VE İLETİŞİM TEKNOLOJİSİ	2	0	0	2	4
TOPLAM		23	0	0	23	30
2. YARIYIL						
DERS KODU	DERSİN ADI	T	U	L	DS	AKTS
9.100.010.002	ATATÜRK İLKELERİ VE İNK. TARİHİ 2	2	0	0	2	2
9.100.010.004	TÜRK DİLİ 2	2	0	0	2	2
9.100.010.006	YABANCI DİL 2	2	0	0	2	2
4.320.020.208	İNGİLİZCE 2	4	0	0	4	5
4.320.020.210	YÖNETİM VE ORGANİZASYON	2	0	0	2	3
4.320.020.212	YOLCU HİZMETLERİ	3	0	0	3	5
4.320.020.214	TEMEL HAREKAT HİZMETLERİ VE RAMP	3	0	0	3	5
4.308.020.216	BÖLÜM SEÇMELİ 1					6
TOPLAM		18	0	0	18	30

Tablo 6. (Devamı)

BÖLÜM SEÇMELİ 1					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4320.030216.1	HAVACILIK KURALLARI	2	0	0	2 3
4320.030216.2	HAVA KARGO VE TEHLİKELİ MADDELER	2	0	0	2 3
BÖLÜM SEÇMELİ 1					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4320.030216.3	TEMEL HUKUK	2	0	0	2 3
4320.030216.4	LOJİSTİK YÖNETİMİ	2	0	0	2 3
4320.030216.5	İŞARET DİLİ	2	0	0	2 3
4320.030216.6	KİŞİLERARASI İLETİŞİM	2	0	0	2 3
4320.030216.7	SALON DANSLARI	2	0	0	2 3
4320.030216.8	HALK DANSLARI	2	0	0	2 3
3. YARIYIL					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4.320.020.301	HAVACILIK İNGİLİZCESİ 1	3	0	0	3 4
4.320.020.303	HAVA TAŞIMACILIĞI	3	0	0	3 4
4.320.020.305	HAVAALANI DONANIM VE FAALİYETLERİ	2	0	0	2 4
4.320.020.307	HAVAAARACI BAKIM YÖNETİMİ	2	0	0	2 3
4.320.030.309	BÖLÜM SEÇMELİ 2				12
4.308.040.001	YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 1				3
TOPLAM		10	0	0	10 30
BÖLÜM SEÇMELİ 2					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4320.030309.1	METEOROLOJİ	2	0	0	2 4
4320.030309.2	İLK YARDIM	2	0	0	2 4
4320.030309.3	GENEL MUASEBE	2	0	0	2 4
4320.030309.4	İŞ VE SOSYAL GÜVENLİK HUKUKU	2	0	0	2 4
4320.030309.5	HAVAYOLU FİLO PLANLAMA	2	0	0	2 4
4320.030309.6	BİLET SATIŞ	2	0	0	2 4
4320.030309.7	HAVA TRAFİK KURALLARI VE HİZMETLERİ	2	0	0	2 4
4320.030309.8	İŞLETME İSTATİSLİĞİ	2	0	0	2 4
YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 1					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4300.040001.1	YENİ EKONOMİ VE E-TİCARET	2	0	0	2 3
4300.040001.2	ETKİLİ SUNUM BECERİLERİ	2	0	0	2 3
4300.040001.3	KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE LİDERLER	2	0	0	2 3
4300.040001.4	HAVACILIK HUKUKU	2	0	0	2 3
4300.040001.5	KARİYER DANIŞMANLIĞI VE MESLEKLER	2	0	0	2 3
4300.040001.6	MEDYA OKURYAZARLIĞI	2	0	0	2 3
4300.040001.7	MAKET RÖLYEF VE FİLOGRAFI	2	0	0	2 3
4300.040001.8	İNSANSIZ HAVA VE KARA ARAÇLARI	2	0	0	2 3
4300.040001.9	PROJE PLANLAMASI	2	0	0	2 3
4300.040001.10	ÇEVRE KORUMA	2	0	0	2 3
4300.040001.11	ENERJİ TASARRUFU	2	0	0	2 3
4300.040001.12	AKSESUAR TASARIMI	2	0	0	2 3
4300.040001.13	CİNSELLİK VE ÜREME SAĞLIĞI	2	0	0	2 3
4. YARIYIL					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4.320.020.402	HAVACILIK İNGİLİZCESİ 2	3	0	0	3 4
4.320.020.404	HABERLEŞME VE SEYRÜSEFER YARDIMCILIKLARI	2	0	0	2 3
4.320.020.406	UÇUŞ OPERASYON	2	0	0	2 3
4.320.020.408	HAVACILIK EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ	2	0	0	2 3
4.320.020.410	STAJ				8
4.320.030.412	BÖLÜM SEÇMELİ 3				6
4.308.040.002	YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 2				3
TOPLAM		9	0	0	9 30
BÖLÜM SEÇMELİ 3					
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS AKTS</i>
4320.030412.1	HAVACILIK YÖNETİMİ	2	0	0	2 3

Tablo 6. (Devamı)

4320.030412.2	İŞ GÜVENLİĞİ VE İŞÇİ SAĞLIĞI	2	0	0	2	3
4320.030412.3	YER HİZMETLERİ YÖNETİMİ	2	0	0	2	3
4320.030412.4	HAVAYOLU PAZARLAMASI	2	0	0	2	3
4320.030412.5	İKTİSADA GİRİŞ	2	0	0	2	3
BÖLÜM SEÇMELİ 3						
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS</i>	<i>AKTS</i>
4320.030412.6	MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ YÖNETİMİ	2	0	0	2	3
4320.030412.7	DAVRANIŞ BİLİMLERİNE GİRİŞ	2	0	0	2	3
4320.030412.8	MODEL UÇAK YAPIMI	2	0	0	2	3
YÜKSEKOKUL SEÇMELİ 2						
<i>DERS KODU</i>	<i>DERSİN ADI</i>	<i>T</i>	<i>U</i>	<i>L</i>	<i>DS</i>	<i>AKTS</i>
4300.040002.1	PROJE DÖNGÜSÜ EĞİTİMİ	2	0	0	2	3
4300.040002.2	KRİZ VE STRES YÖNETİMİ	2	0	0	2	3
4300.040002.3	FOTOĞRAFÇILIK	2	0	0	2	3
4300.040002.4	BİLİM VE TEKNOLOJİ UYGULAMALARI	2	0	0	2	3
4300.040002.5	KRİTİK VE ANALİTİK DÜŞÜNME	2	0	0	2	3
4300.040002.6	PROTOKOL VE SOSYAL DAVRANIŞLAR KURAMI	2	0	0	2	3
4300.040002.7	PNÖMATİK SİSTEMLER	2	0	0	2	3
4300.040002.8	GNSS KULLANIM ALANLARI	2	0	0	2	3
4300.040002.9	DİKSİYON	2	0	0	2	3
4300.040002.10	ENERJİ EKONOMİSİ	2	0	0	2	3
4300.040002.11	ENERJİ VE ÇEVRE	2	0	0	2	3
4300.040002.12	TASARIM İLKELERİ	2	0	0	2	3
4300.040002.13	İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ	2	0	0	2	3

Kaynak: myo.ebyu.edu.tr, 2020

2.3.4. Programın İstihdam Olanakları

Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Programı mezunları; havacılık alanında faaliyet gösteren resmi kurum ve kuruluşlar ile özel sektörde hava yolları, havaalanları ve diğer havacılık işletmelerinde çalışabilmektedir. Programın içerdiği eğitimler sayesinde, kaynakları, varlıkları, zamanı ve iş gücünü yönetmek konusunda bir iş yerine bağlı olarak yönetime katkı vererek rol üstlenen veya kendi iş yerinde yönetim fonksiyonlarını icra eden meslek elemanı olarak kendi alanlarının dışına da çıkabilecek ve havacılık sektörü dışındaki diğer şirketlerde de çalışabilme avantajına sahip olacaklardır (myo.ebyu.edu.tr, 2020).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. LİTERATÜR DEĞERLENDİRMESİ

3.1. Sivil Havacılık Üzerine Yapılan Çalışmalar

Sivil havacılık alanına yönelik yapılan bilimsel çalışmalar, son yıllarda giderek artmaktadır. Yapılan çalışmalarda araştırmacıların ve uygulayıcıların, sivil havacılık teması altında mevzuat, yönerge, hukuksal işlemler, lojistik operasyonlar ve diğer disiplinlerle ilişkisi gibi farklı şekillerde konuyu ele aldıkları görülmektedir. Bu durum, sivil havacılık bilim alanının multidisipliner bir alan olarak ön plana çıktığını göstermektedir (Yeşilay ve Yavaş, 2017: 146-147).

Çok yönlü bir alan olmasından ötürü, sivil havacılık alanındaki çalışmalar; araştırmacıların ele aldıkları bilim alanlarına göre, değişkenlik gösterdiği gözlemlenmektedir. İlerleyen paragraflarda erişilen çalışmaların kapsamaları, kullanılan yöntemler ve bulguları verilmiştir.

Korul ve Küçükönel (2003) yapmış oldukları çalışmada; Türk Sivil Havacılık sistemini ele almışlardır. Bu sistemin tarihsel gelişimini inceleyerek, verilen güncel hizmetleri ve karşılaşılan sorunları değerlendirmişlerdir. İlgili alanda plansızlık, yasal çerçevenin etkin olmayışı ve eğitim almış profesyonellere olan ihtiyaca dikkat çekmişlerdir.

Benzer şekilde Oktal ve Küçükönel (2007); ABD ve Avrupa’ daki bölgesel hava taşımacılığını ele alarak, Türkiye’ deki mevcut durumu analiz etmişlerdir. Türkiye’ de bölgesel hava taşımacılığının etkin bir şekilde uygulanabilmesi için önerilerde bulunmuşlardır. Bu önerilerin arasında, özellikle yolcu taşımacılığı için aktarmasız uçuşların ve kapasitenin artırılması hususu ön plana çıkmaktadır.

Öte yandan Yüksek (2014); Türkiye ve dünyada sivil havacılığın gelişimini ele alarak, küreselleşme sürecine olan katkılarını incelemiştir. İlgili alandaki verileri değerlendirerek, çeşitli yorumlamalarda ve geleceğe yönelik değerlendirmelerde bulunmuştur. Küreselleşme süreci ve sivil havacılık alanının daha iyi noktalara taşınması için eğitimin gerekliliğine vurgu yapmıştır.

Diğer çalışmalardan farklı olarak, sivil havacılık finansı alanındaki çalışmaları ele alan Kiracı ve Ustaömer (2015), literatür değerlendirmesi ve içerik analizi yolunu izlemişlerdir. İlgili konuya yönelik yapılan araştırma makalelerini ve tezleri, yöntem ve alanlarına göre sınıflandırmışlardır. Genel olarak sivil havacılık finansı alanında; makalelerde performans ve finans analizi çalışmalarının yoğunlukla yapıldığını, tezlerde ise eğitim kurumlarında konunun giderek popülerliğinin artmaya başladığını ifade etmişlerdir.

Bununla beraber, havayolu endüstrisinin gelişimini ele alan çalışmalardan birini gerçekleştiren Bahar (2018); havayolu işletmeleri, yolcu ve uçuş trafiği bilgilerini içeren verileri kullanarak, değerlendirmelerde bulunmuştur. Yapmış olduğu değerlendirmelerde; bakım-onarım-yenileme hizmetleri, ikram hizmetleri, tasarım-üretim ve eğitim konularında sürekli bir gelişimin sağlandığını ifade etmiştir. Bu yönüyle çalışmanın ikinci bölümünde yer alan; sivil hava ulaştırma işletmeciliği, kabin hizmetleri ve uçak teknolojisi programları mezunlarının iş alanlarında, günden güne iyileştirmelerin olduğu anlaşılmaktadır.

Öte yandan Zio ve arkadaşları (2019); modern sivil havacılık endüstrisinde, güvenilir teknolojilerin kullanımına dikkat çekmişlerdir. Tasarımından kullanımına kadar karmaşık süreçlerin ve uygulamaların yer aldığı bu teknolojilerin kullanımında, nitelikli profesyonellerin işe el atması gerektiğinin altını çizmişlerdir.

Bu bağlamda sivil havacılık alanında verilen eğitime yönelik yapılan değerlendirmelerin, istihdam ve kariyer olanaklarına ilişkin durumları etkilediği belirtilmektedir. Dolayısıyla, hem yükseköğretim düzeyinde hem de lise seviyesindeki öğrencilerin, alandaki mesleklere ilişkin bakış açılarının ve motivasyonlarının değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir. Bu değerlendirmeler doğrultusunda sivil havacılık alanında yapılacak planlamaların, alana nitelikli eleman sağlama ve gerekli yetkinliklere sahip olmaları için verilen eğitimi geliştirme adına kritik olacağı ön görülmektedir (Somuncu, 2019: 82-83).

3.2. Sivil Havacılık Öğrencilerinin Mesleğe Bakış Açıları

Belirtilen öngörüden yola çıkılarak yapılan literatür değerlendirmesinin ardından, sivil havacılık bölümleri öğrencilerinin mesleğe bakış açılarını değerlendiren bir araştırmaya rastlanılmamıştır. Yapılan çalışmaların genellikle ilgili ön lisans ve

lisans mezunu öğrencilerin istihdam, kariyer, girişimcilik niyeti gibi durumları ele aldıkları tespit edilmiştir (Kiracı ve Bayrak, 2014: 67-68).

Bununla beraber, yükseköğretim kurumları altında sivil havacılık bölümlerinden farklı alanlarda eğitim gören öğrencilerin mesleğe bakış açılarını veya motivasyon düzeylerini değerlendiren bazı araştırmalar bulunmuştur. İlgili çalışmalarda yer alan yöntem, kapsam ve bulguların değerlendirilmesi, ilerleyen paragraflarda yer almaktadır.

Öncelikle Alper ve Özdemir (2004)'in yapmış olduğu çalışma, yapılan yazın taramasında ilk sıralarda yer almaktadır. Bu araştırmanın Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesinde eğitim görmeye hak kazanan öğrenciler üzerinden gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Öğrencilerin sosyo-demografik özelliklerinin ve mesleğe bakış açılarının belirlenmesi için yaptıkları alan araştırmasının analizi sonucunda; öğrencilerin tıp fakültesini tercih etmekten dolayı memnun oldukları, meslekte hızlı bir şekilde yükselmeyi diledikleri ve seçtikleri mesleğin manevi yönüne daha ağırlık verdikleri için daha yüksek motivasyona sahip oldukları bulguları ortaya çıkmıştır.

Benzer şekilde Toker ve Çınar (2019)'ın yaptıkları çalışmada; araştırma evrenini, üç vakıf üniversitesinde öğrenim gören sağlık yönetimi bölümü öğrencilerinden oluşturdukları belirtilmektedir. İlgili evren üzerinden 213 öğrenciden oluşan bir örnekleme ele aldıkları ve bu mesleğe yönelik imaj algılarını değerlendirdikleri görülmektedir. Yapılan analizler neticesinde; öğrencilerin mesleğe bakış açılarının ortalama düzeyde olduğu, genellikle yakın çevrelerinin tavsiyesi üzerine bölümü tercih ettikleri ve meslek statüsü olarak diğer alanlara göre daha düşük bir seviyede algıladıklarını tespit etmişlerdir.

İlgili çalışmalardan farklı olarak Beydağ ve arkadaşları (2008), sağlık yüksekokulu öğrencileri üzerinden bir araştırma gerçekleştirmişlerdir. Denizli Sağlık Yüksekokulu öğrencilerinden 155 kişinin ankete katılım gerçekleştirmesiyle gerekli verileri toplamışlardır. Yapılan analizlerin sonucunda; öğrencilerin %40'ının sınav sisteminin bir sonucu olarak bölümü tercih ettikleri, %38,1'inin bölümde verilen derslerin diğer alanlara göre nispeten daha zor olduğunu belirttikleri, %60,6'sının mezuniyet sonrasında ilgili alanda mesleğe devam etmeyi planladıkları ve %61,3'ünün ise iş bulma konusunda kaygılandıkları tespit edilmiştir.

Öte yandan Aksoylu ve diğerleri (2018), muhasebe ve finans eğitimi alan öğrencilerin muhasebe mesleğine bakış açılarını ele almışlardır. Erciyes Üniversitesi

Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu Muhasebe ve Finans Yönetimi Bölümü öğrencilerinin anket doldurarak katılım gerçekleştirmeleriyle ilgili verileri elde etmişlerdir. Gerçekleştirilen analizlerin sonucunda; öğrencilerin demografik özelliklerine göre mesleğe bakış açıları arasında anlamlı farklılıkların olduğu, katılımcıların ilgili alanda çalışma istek ve motivasyonlarının yüksek düzeyde olduğunu ve verilen eğitimin bu düşünceler ile algıları değiştirebileceğini belirtmişlerdir.

Aynı şekilde Albez ve Bilici (2012)'nin gerçekleştirmiş oldukları araştırmada, öğrencilerin Muhasebe mesleğine bakış açıları ele alınmıştır. Atatürk Üniversitesi bünyesindeki MYO'larda muhasebe ve vergi eğitimi alan 481 adet öğrenci üzerinden gerçekleştirilen saha çalışmasının verilerinin analizi sonucunda; katılımcıların %66'sının meslek elamanı olmayı tercih ettiği, %60'ının lisans eğitimine tamamlamayı düşündükleri ve ilgili alana yönelik yapılan yasal düzenlemelerin öğrencilerin meslek elamanı olmaya yönelik isteklerini azaltmadığı belirlenmiştir.

Yine öne çıkan alanlardan biri olan turizm üzerine bir araştırma gerçekleştiren Çetin ve arkadaşları (2019), turizm eğitimi alan önlisans öğrencilerinin meslek algılarını ele almıştır. Pamukkale Üniversitesi kapsamında değerlendirdikleri bu çalışmada; Denizli Sosyal Bilimler MYO'da Turizm eğitimi alan öğrencilerin yer aldığı örneklemden, anket ile veri toplanmıştır. Yapılan analizlerin neticesinde; öğrencilerin demografik özellikleri ile mesleğe bakış açıları arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir.

Bununla beraber Atasoy ve Ermin (2016)'in araştırmasında, ilgi çeken bulguların ön plana çıktığı düşünülmektedir. Belirtilen çalışmada bir devlet üniversitesinin sağlık yüksekokulu biriminde hemşirelik ve ebelik bölümünde öğrenim gören öğrencilerden anketler ile veri toplanmıştır. Yapılan analizlerin sonuçları; öğrencilerin bölümleri ve sınıfları ile mesleğe bakış açıları arasında anlamlı farklar bulunduğunu, öğrencilerin eğitim dönemlerinin ilerleyen yıllarında mesleğe bakış açılarının olumlu yönde etkilendiği gibi bulgulara işaret etmiştir.

Benzer şekilde Kızılcık-Özkan ve arkadaşlarının (2017) çalışmasında, hemşirelik bölümü öğrencilerinin mesleğe yönelik imaj algıları ele alınmıştır. Bir üniversitenin sağlık bilimleri fakültesinde hemşirelik bölümünde okuyan öğrenciler üzerinden yürütülen saha çalışmasında, anket ile veri toplama yöntemi kullanılmıştır.

Yapılan analizlerin sonucunda, katılımcıların demografik özellikleri ile mesleğe bakış açıları arasında anlamlı bir farklılığın olmadığı tespit edilmiştir.

Son olarak Bulut ve Doğar (2006)'ın farklı alanlarda eğitimlerine devam eden öğretmenleri ele aldıkları çalışmada, mesleğe bakış açıları değerlendirilmiştir. 865 adet öğretmen adayı üzerinden yürüttükleri araştırmanın sonucunda; devam edilen program ve sınıf ile mesleğe bakış açısı arasında anlamlı farkların bulunduğunu, cinsiyet ile mesleğe bakış açısı arasında ise istatistiksel olarak anlamlı bir farkın bulunmadığını belirlemişlerdir. İlgili çalışmada yararlanılan ölçeğin; uyarlanabilirlik seviyesinin yüksek olması, bulguların diğer çalışmalara göre nispeten daha anlamlı sonuçlar vermesi ve araştırma amacına uygun nitelikte olması sebebiyle bu araştırmanın saha çalışmasında, gerekli noktalarda ilgili araştırmadan faydalanılmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ

4.1. Araştırmanın Önemi ve Amacı

Bu çalışma, sivil havacılık bölümlerinden Kabin Hizmetleri, Uçak Teknolojisi, Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği programlarında öğrenim gören öğrencilerin; ilgili bölümlerde eğitim ve mesleğe genel bakışa yönelik algılarını ölçmek ve değerlendirmek amacıyla yapılmıştır.

Belirtilen alana yönelik profesyonel ve nitelikli eleman ihtiyacının yüksek düzeyde olması, kişilerin mesleki tercihlerinden ve aldıkları eğitimden memnun olma düzeylerinin iş tatminleri ve performansları üzerinde yüksek bir etkisi olması nedeniyle, yapılan bu araştırmanın önemli olduğu düşünülmektedir.

İlgili çalışmalarda araştırmacıların ve uygulayıcıların, konuyu farklı değişkenlerle ele aldıkları ve çeşitli yorumlar getirdikleri görülmektedir. Ancak konuyu sivil havacılık bölümlerinde eğitim alan öğrencilerin genel algıları üzerine yapılan bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Bu yönüyle araştırmanın özgünlüğünün sağlandığı düşünülmektedir.

4.2. Araştırmanın Yöntemi

Araştırmanın amacına uygun bir şekilde gerekli işlemlerin gerçekleştirilebilmesi için ilk önce, alandaki diğer araştırmacıların çalışmaları incelenmiş ve genellikle anket çalışması şeklinde bir yöntem izledikleri tespit edilmiştir.

Bu çalışmada, benzer bir yöntem ile ilerlemenin doğru ve etkili olacağı düşünülmüştür. Bu doğrultuda; Bulut ve Doğan (2006)'ın öğretmenlik mesleğine yönelik algıyı, motivasyon düzeylerini ve sorunları ölçmeye yönelik uyarladıkları anket formundan faydalanılmıştır.

İlgili çalışma, sivil havacılık ile yönetim ve organizasyon alanındaki uzmanların yardımıyla, sivil havacılık bölümleri öğrencilerine sorulmasının gerçekleştirilmesi üzerine ölçeklerin uyarlanması sağlanmıştır. Hazırlanan anket formu, 30 kişilik bir

örneklem üzerinde ön test yapılarak soruların anlaşılabilirliği, ifadelerin geçerliliği ve yorumlanabilirliği açısından değerlendirilmiş ve gerekli düzeltmeler yapılmıştır.

Nihai hâli verilen anket formu, iki bölümden oluşmaktadır. Birinci kısımda, ankete katılım gerçekleştirenlerin demografik bilgilerini öğrenmeye yönelik sorular yer almaktadır.

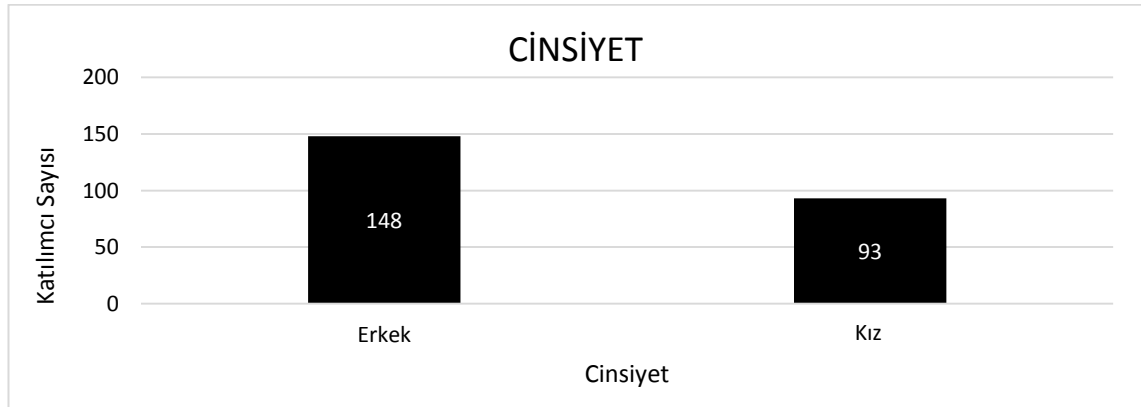
İkinci kısımda; ilgili programlarda öğrenim gören katılımcıların, mesleğe yönelik bakış açılarının değerlendirildiği önermeler bulunmaktadır. Bu önermelerin değerlendirilmesinde “1: Kesinlikle Katılmıyorum”, “3: Kararsızım” ve “5: Kesinlikle Katılıyorum” şeklinde ifade edildiği 5’li Likert ölçeğinden yararlanılmıştır.

Düzenlenen anket formu, EBYÜ MYO’nun Kabin Hizmetleri, Uçak Teknolojisi, Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Programlarında öğrenim gören öğrencilere uygulanmıştır. Anketin yapıldığı dönemde, aktif olarak kayıtlı 310 adet öğrenci bulunmaktadır. Bunlardan 241 tanesi anketi doldurmak için gönüllü katılım gerçekleştirerek, çalışma evrenindeki örneklem katılım oranının yaklaşık %78 düzeyinde olmasını sağlamıştır.

4.3. Demografik Bilgiler

Anketin ilk bölümünde yer alan ve katılımcıların demografik bilgilerini ölçmeye yarayan sorulara verilen cevaplar toplanmış ve analiz edilmiştir. Yapılan analizler sonucunda elde edilen demografik bilgiler aşağıdaki şekillerde, yorumlarıyla birlikte verilmektedir.

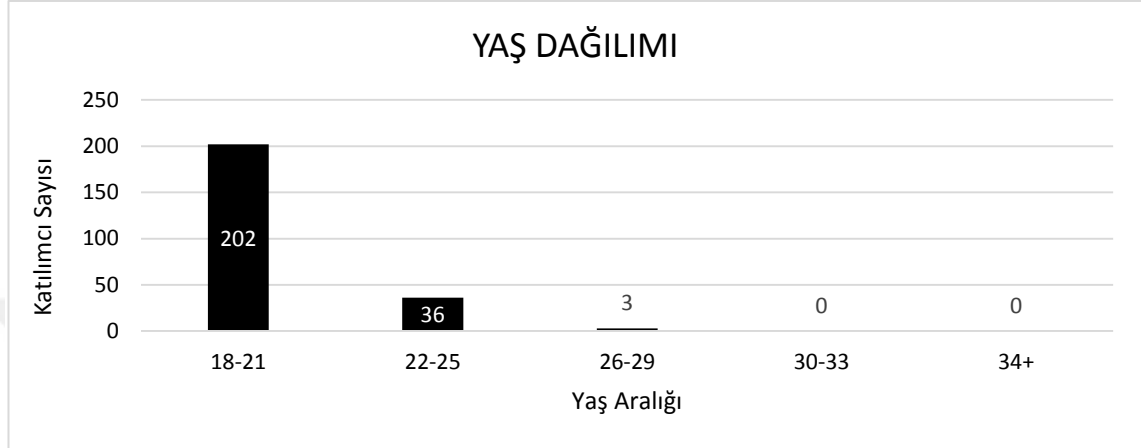
Şekil 4. Katılımcıların Cinsiyet Bilgileri



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Ankete katılım gerçekleştiren 241 adet öğrencinin; 148'inin erkek ve 93'ünün kız olduğu şekil 4.'te görülmektedir. Yaklaşık olarak katılımcıların %39'unun kız ve %61'inin erkek olduğu anlaşılmaktadır.

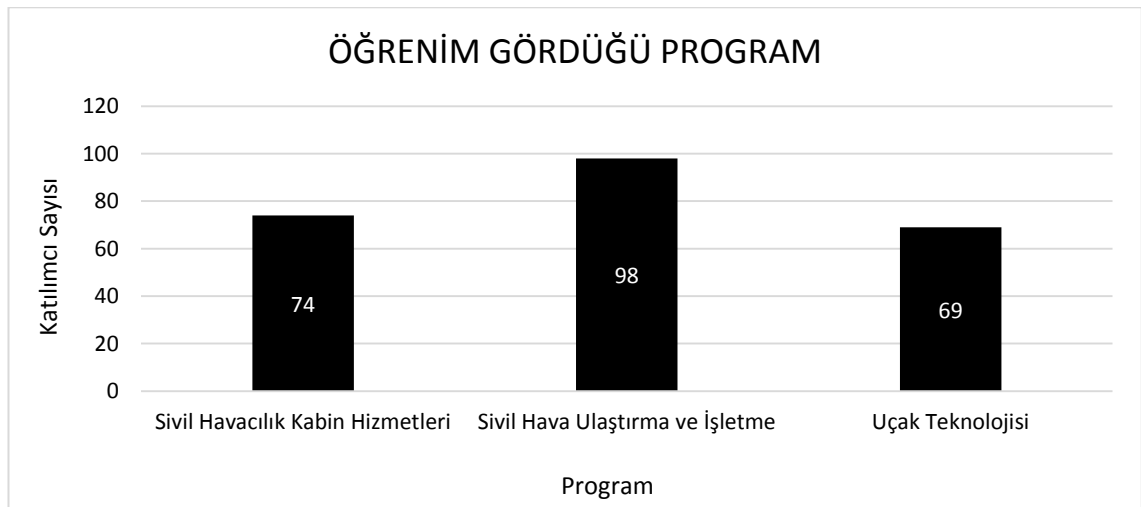
Şekil 5. Katılımcıların Yaş Dağılımı



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Şekil 5'te gösterildiği üzere ankete katılan 241 öğrencinin büyük çoğunluğunu, %84 ile 18-21 yaş aralığındaki öğrenciler oluşturmaktadır. Bu yaş aralığını %15'lik oran ile 22-25 yaş aralığı takip etmektedir. 26-29 yaş aralığının ise %1'lik orana sahip olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca ankete katılan öğrencilerden 30 yaş ve üzeri katılımcının bulunmadığı görülmektedir.

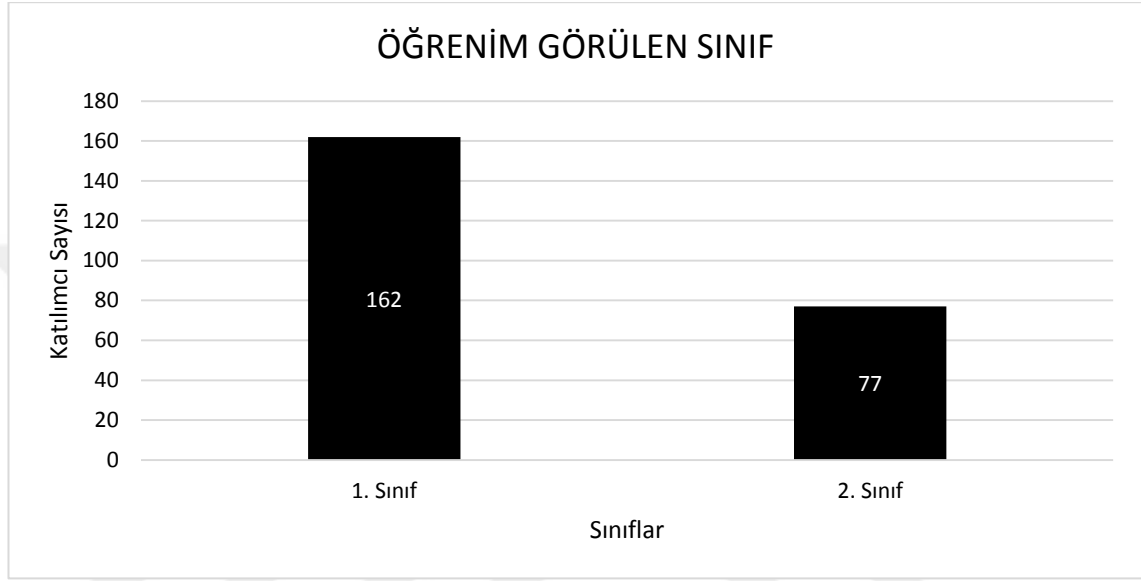
Şekil 6. Katılımcıların Öğrenim Gördüğü Program



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Şekil 6’ da görüldüğü üzere; katılımcıların %41’i Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Programında okuyan öğrencilerden oluşmakta olup %31’lik kısım ise Kabin Hizmetleri Programında okuyan öğrencileri kapsamaktadır. En son olarak kalan %28’lik kısım ise Uçak Teknolojisi Programı öğrencilerinden oluşmaktadır.

Şekil 7. Katılımcıların Öğrenim Gördüğü Sınıf



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Şekil 7’de ankete katılan 241 öğrencinin öğrenim gördüğü sınıf ile ilgili dağılım gösterilmektedir. Öğrencilerin 162’si 1.sınıfta öğrenim görmekte olup 77’si ise 2.sınıfta öğrenim görmektedir.

4.4. Güvenilirlik Analizi

Cronbach’s Alpha, bir testin veya ölçeğin iç tutarlılığının bir ölçüsünü sağlamak için 1951’de Lee Cronbach tarafından geliştirilmiştir; 0 ile 1 arasında bir sayı olarak ifade edilmektedir. İç tutarlılık, bir testteki tüm öğelerin aynı kavramı veya kurguyu ne ölçüde ölçtüğünü ve dolayısıyla test içindeki öğelerin birbiriyle ilişkili olma derecesini tanımlamaktadır. Geçerliliği sağlamak için bir test araştırma veya inceleme amacıyla kullanılmadan önce iç tutarlılığın belirlenmesi gerekmektedir. Ek olarak, güvenilirlik tahminleri bir testteki ölçüm hatası miktarını göstermektedir. Basitçe ifade etmek gerekirse bu güvenilirlik yorumu, testin kendisiyle olan ilişkisini ortaya koymaktadır.

Bu korelasyonun karesinin alınması ve 1.00'den çıkarılması, ölçüm hatası indeksini üretmektedir (Tavakol ve Dennick, 2011: 54).

Bu nedenle, Alpha (α) değerleri:

- Mükemmel (0,93-0,94),
- Güçlü (0,91-0,93),
- Güvenilir (0,84-0,90),
- Sağlam (0,81),
- Oldukça Yüksek (0,76-0,95),
- Yüksek (0,73-0,95),
- İyi (0,71–0,91),
- Nispeten Yüksek (0,70– 0,77),
- Biraz Düşük (0,68),
- Makul (0,67–0,87),
- Yeterli (0,64–0,85),
- Orta (0,61– 0,65),
- Tatmin Edici (0,58–0,97),
- Kabul Edilebilir (0,45 –0.98),
- Yeterli (0.45–0.96),
- Tatmin Edici Değil (0.4–0.55),
- Düşük (0.11).

şeklinde değerlendirilmektedir (Taber, 2018: 1278).

Bir testteki öğeler birbiriyle ilişkilendirilirse α değeri artmaktadır. Bununla birlikte, yüksek katsayılı α her zaman yüksek derecede iç tutarlılık anlamına gelmemektedir. Bunun nedeni, α 'nın testin uzunluğundan da etkilenmesinden kaynaklanmaktadır. Test uzunluğu çok kısaysa α değeri azaltılması gerekmektedir. Bu nedenle α 'yı artırmak için aynı kavramı test eden daha fazla ilgili öge teste eklenmesinin gerektiği düşünülmektedir. α 'nın, belirli bir teste örneğinden alınan bir testteki puanların bir özelliği olduğuna dikkat etmek de önemli bir husus olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle, araştırmacılar tarafından yayınlanmış α tahminlerine güvenilmemeli ve test her uygulandığında yeniden α ölçülmesi gerektiği önerilmektedir (Tavakol ve Dennick, 2011: 55).

Sivil Havacılık Programlarında öğrenim gören öğrencilerin mesleğe bakış açılarını belirlemek amacıyla yapılan anketteki önermelerden elde edilen veriler üzerinden yapılan güvenilirlik analizi sonucu tablo 7’de yer almaktadır.

Tablo 7. Güvenilirlik Analizi Sonuçları

ÖNERME SAYISI	CRONBACH’S α DEĞERİ	STANDARTLAŞTIRILMIŞ α DEĞERİ
22	0,927	0,931

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Tablo 7’de de belirtildiği üzere α değerinin, 22 adet önermeden oluşan ölçek değerlendirildiğinde 0,927 olduğu anlaşılmaktadır. Standartlaştırılmış α değerinin ise 0,931 şeklinde hesaplandığı görülmektedir. Daha önceki verilen bilgilerden hareketle, α değerinin belirttiği güvenilirlik düzeyinin “Mükemmel” bir seviyede olduğu ve ankette yer alan önermelerin istenilen olguyu ölçmeye yönelik yeterli seviyede bilgi sağladığı düşünülmektedir.

4.5. Keşfedici Faktör Analizi

Araştırmanın amacına uygun bir şekilde kullanılması için yararlanılan Bulut ve Doğan (2006)’ın çalışmasındaki ölçeğin uyarlanmasıyla oluşturulan önermelerin; hedeflenen ilişkileri ortaya çıkarması açısından gerekli toplam varyansı açıklayıp açıklamadığı, önermelerin hangi faktörler altında yer alıp almadığının belirlenmesi ve bu faktörler üzerinden yorumların daha geniş bir kapsamda çerçevelendirilmesi için “Keşfedici Faktör Analizi” uygulanmıştır.

Bu ölçeğin yapısal geçerliliğini belirlemek adına ilk önce KMO ve Barlett testleri uygulanmıştır. İlgili sonuçlar tablo 8’de yer almaktadır.

Tablo 8. KMO ve Barlett Testlerine İlişkin Bulgular

KMO ÖRNEKLEM YETERLİLİĞİ ÖLÇÜTÜ		,920
	Yaklaşık ki-kare	2260,080
BARTLETT KÜRESELLİK TESTİ	sd	171
	Sig.	,000

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Tablo 8’de sonuçlara göre, verilerin faktör analizi gerçekleştirmek için uygun olduğu ($KMO>0,60$; $p<0,01$) ve yapısal geçerliliğin sağlandığı (toplam varyansın %59’unun açıklanabildiği) gözlemlenmiştir. Bu doğrultuda gerçekleştirilen Döndürülmüş Bileşenler Matrisi’ne ilişkin bulgular tablo 9’da belirtilmektedir.

Tablo 9. Ölçeğin Döndürülmüş Bileşenler Matrisi

ÖNERMELER	BİLEŞENLER		
	1	2	3
S15			0,402
S13			0,412
S17			0,437
S4			0,441
S22			0,525
S21			0,751
S18			0,835
S16			0,9
S5	0,491		
S6		0,754	
S7		0,739	
S8		0,643	
S9		0,543	
S10	0,823		
S11	0,754		
S12	0,878		
S13	0,652		
S19	0,731		
S20		0,479	

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Kaiser normalizasyonu ile “Oblimin” döndürme metodunun kullanıldığı döndürülmüş bileşenler matrisi Tablo 9’da yer almaktadır. Tablo 9’a göre S1, S2 ve S3 önermeleri; herhangi bir faktör altında yer almadığı görülmüş ve analiz kapsamı dışına çıkarılmıştır.

Çıkarılan önermelerin dışında kalan diğer ölçek araçlarının istatistikleri ölçümlenmiştir. Bu bağlamda önermelerin, hangi olguyu ölçtüklerine yönelik bir değerlendirme yapılmıştır. Gerçekleştirilen değerlendirmeye göre, önermelerin üç faktör altında yer altında yer aldıkları tespit edilmiştir. Buna göre oluşan sonuçlar, tablo 10’da yer almaktadır.

Tablo 10. Keşfedici Faktör Analizinin Sonuçları

ÖNERMELER	FAKTÖR
S5 Mesleğim ile ilgili bilgi ve becerileri öğrenmek bir yetenek ve deneyim işidir.	MESLEĞE YÖNELİK MOTİVASYON
S10 Mesleğim ile ilgili bilgi ve becerileri öğrenmede işini severek yapan ve beni motive edebilecek bir kişi ile çalışmam istekliliğimi artırır.	
S11 Birlikte eğitim aldığım grubun istekliliği beni etkiler.	
S12 Beklentilerim doğrultusunda gerçekleşecek bir eğitim öğretim süreci öğrenme konusundaki istekliliğimi artırır.	
S13 Öğrendiğim bilgi ve becerileri mesleğimde kullanacağımı bilmek beni daha da motive ediyor.	
S19 Mesleğim sorumluluk gerektiren bir meslektir.	MESLEĞİN GELECEĞİ
S6 Aldığım sivil havacılık eğitimi gelecekte çok daha kolay iş bulmamı sağlayacak.	
S7 Aldığım sivil havacılık eğitimi sayesinde ilgi alanlarıma ilişkin yazılı kaynaklara çok daha kolay ulaşacağım.	
S8 Aldığım sivil havacılık eğitimi kariyerim açısından yükselmemi sağlayacak.	
S9 Mesleğim ile ilgili kazandığım beceriler arkadaşlarım arasında bana prestij kazandırıyor.	
S20 Bu meslek yapmak istediğim en son iştir.	MESLEĞE YÖNELİK ALGILANAN MEMNUNİYET
S15 Gelecekte sivil havacılık mesleğinin vazgeçilmez bir meslek olarak yerini alacağına inanıyorum.	
S13 Mesleğimin yaşam kalitemi artıracığına inanıyorum.	
S17 Mesleğim saygın bir meslektir.	
S4 Mesleğim toplumda kabul görmemi sağlayacak.	
S22 Mesleğimle ilgili alacağım ücret beni tatmin eder.	MESLEĞE YÖNELİK ALGILANAN MEMNUNİYET
S21 Mesleğim ile ilgili kitap, dergi vb. okurum.	
S18 Bu mesleği seçtiğim için memnunum.	
S16 Mesleğim, idealimdeki meslektir.	

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Tablo 10’da belirtildiği üzere önermeler; “Mesleğe Yönelik Motivasyon”, “Mesleğin Geleceği” ve “Mesleğe Yönelik Algılanan Memnuniyet” olarak üç faktör altında sınıflandırılmıştır.

İlgili analizden ve literatürden elde edilen bilgiler doğrultusunda, araştırmanın amacına uygun bir şekilde aşağıdaki hipotezler oluşturulmuştur:

H_{1a}: Öğrencilerin cinsiyetleri ile mesleğe yönelik motivasyonları arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.

H_{1b}: Öğrencilerin cinsiyetleri ile mesleğin geleceğine dair görüşleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.

H_{1c}: Öğrencilerin cinsiyetleri ile mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.

H_{2a}: Öğrencilerin sınıfları ile mesleğe yönelik motivasyonları arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.

H_{2b}: Öğrencilerin sınıfları ile mesleğin geleceğine dair görüşleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.

H_{2c}: Öğrencilerin sınıfları ile mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.

H_{3a}: Öğrencilerin eğitim gördükleri programlar ile mesleğe yönelik motivasyonları arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.

H_{3b}: Öğrencilerin eğitim gördükleri programlar ile mesleğin geleceğine dair görüşleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.

H_{3c}: Öğrencilerin eğitim gördükleri programlar ile mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.

4.6. Demografik Bilgilere Göre Mesleğe Bakış Açıları

Yazından esinlenerek hazırlanan hipotezlerde belirtilen varsayımların değerlendirilebilmesi için “Bağımsız Örneklem T testi” ve “Tek Yönlü ANOVA Testi” uygulanmıştır. Katılımcıların cinsiyetleri ve sınıfları ile mesleğe karşı tutumları arasında bir farklılık olup olmadığını belirlemek için yapılan Bağımsız Örneklem T testi analizinin bulguları tablo 11’de yer almaktadır.

Tablo 11. Bağımsız Örneklem T Testi Analizi Sonuçları

FAKTÖR	CİNSİYET	N	ORT. S.S.	S.D.	t	Sig.
Mesleğe Yönelik Motivasyon	Kız	92	4,030 0,909	233,000	0,869	0,098
	Erkek	143	4,129 0,807			
Mesleğin Geleceği	Kız	90	3,468 0,786	233,000	-0,248	0,804
	Erkek	145	3,444 0,714			
Mesleğe Yönelik Algılanan Memnuniyet	Kız	89	3,841 0,828	166,972	-0,113	0,910
	Erkek	145	3,829 0,721			
FAKTÖR	SINIF	N	ORT. S.S.	S.D.	t	Sig.
Mesleğe Yönelik Motivasyon	1. Sınıf	158	4,178 0,808	231,000	2,164	0,031*
	2. Sınıf	75	3,922 0,914			

Tablo 11. (Devamı)

FAKTÖR	SINIF	N	ORT.	S.S.	S.D.	t	Sig.
Mesleğin Geleceği	1. Sınıf	157	3,517	0,703	231,000	2,087	0,038**
	2. Sınıf	76	3,302	0,798			
Mesleğe Yönelik Algılanan Memnuniyet	1. Sınıf	159	3,898	0,757	230,000	1,812	0,071
	2. Sınıf	73	3,703	0,767			

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Tablo 11’deki Bağımsız Örneklem T Testi analizi sonuçlarında belirtildiği üzere; katılımcıların cinsiyetlerine göre mesleğe yönelik motivasyonları ($t_{(233,000)} = 0,869$; $p > 0,05$), mesleğin geleceğine dair görüşleri ($t_{(233,000)} = -0,248$; $p > 0,05$) ve mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri ($t_{(166,972)} = -0,113$; $p > 0,05$) arasında herhangi bir anlamlı farklılık bulunamamıştır.

Bununla beraber katılımcıların sınıflarına göre mesleğe yönelik motivasyonları ($t_{(231,000)} = 2,164$; $p < 0,05$) ve mesleğin geleceğine dair görüşleri ($t_{(231,000)} = 2,087$; $p < 0,05$) arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmuştur. Ancak öğrencilerin sınıfları ile mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri ($t_{(230,000)} = 1,812$; $p > 0,05$) arasında anlamlı bir farklılık tespit edilememiştir.

Alan araştırmasında yüz yüze yapılan görüşmelerde; katılımcıların sosyal çevrelerinden ve genel konjonktürden etkilendikleri, piyasadaki iş imkanları ve nispeten yüksek maaş ortalamalarından ötürü, sivil havacılık alanında bir program tercih ettikleri ifade edilmiştir. 1. sınıf öğrencilerinin ilgili programlarda öğrenime yeni başlamaları, 2. sınıf öğrencileri kadar mesleğin gerektirdiği nitelik, teknik beceriler ve zorluklara henüz vakıf olmamaları nedeniyle; “Mesleğe Yönelik Motivasyon” ve “Mesleğin Geleceği” boyutlarına ilişkin algılarının, anlamlı bir şekilde 2. sınıf öğrencilerinden farklılaşarak daha yüksek olduğu düşünülmektedir. Ayrıca 2. sınıf öğrencilerinin teorik dersleri tamamlamış ve mezun olmaya aday oldukları düşünüldüğünde; piyasadaki istihdam durumlarının dinamik yapısı, gerekli sertifika ve yetki belgesi ihtiyaçları ile mezun olmadan önceki kısıtlı zamanları ve finansal kaynakları; mesleğe dair motivasyonlarının ve gelecek algılarının, 1. sınıf öğrencilerine göre daha düşük olmasındaki sebepler olduğuna inanılmaktadır.

Bununla beraber “Mesleğe Yönelik Algılanan Memnuniyet” boyutunda, istatistiksel olarak herhangi bir anlamlı farklılık bulunamamıştır. Öğrencilerin genel itibarıyla mesleğin gerekliliklerini, yetkinliklerini, istihdam durumlarını ve özlük

haklarını bilerek tercih ettikleri sahada yapılan görüşmelerde öğrenilmiştir. Bundan dolayı genel olarak sınıflara göre mesleğe yönelik algılanan memnuniyetlerinde herhangi bir farklılığın ortaya çıkmadığı düşünülmektedir.

Öte yandan katılımcıların öğrenim gördükleri programlara göre mesleğe yönelik bakış açıları arasında bir değişiklik olup olmadığını belirlemek adına Levene İstatistik, Tukey ve Tek Yönlü ANOVA testleri uygulanmıştır. Levene İstatistik testinin sonuçları tablo 12’de yer almaktadır.

Tablo 12. Levene İstatistik Testi Analizi Sonuçları

FAKTÖR	LEvene İSTATİSTİĞİ	S.D.1	S.D.2	Sig.
Mesleğe Yönelik Motivasyon	0,954	2	232	0,387*
Mesleğin Geleceği	0,986	2	232	0,375*
Mesleğe Yönelik Algılanan Memnuniyet	0,927	2	231	0,397*

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Tablo 12’de görüldüğü üzere, tüm faktörler için $p > 0,05$ sonucu ortaya çıkmıştır. Bu değer, %95 güven düzeyinde grupların varyanslarının homojen olarak dağıldığını ifade etmektedir. Bu bağlamda yapılan Tek Yönlü ANOVA analizinin sonuçları tablo 13’te yer almaktadır.

Tablo 13. Tek Yönlü ANOVA Testi Analizi Sonuçları

FAKTÖR	PROGRAM	N	ORT.	S.S.	λ	F	Sig.
Mesleğe Yönelik Motivasyon	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	94	3,925	0,936	0,954	3,409	0,035*
	Kabin Hizmetleri	73	4,260	0,783			
	Uçak Teknolojisi	68	4,137	0,751			
Mesleğin Geleceği	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	92	3,365	0,797	0,986	2,287	0,104
	Kabin Hizmetleri	74	3,602	0,676			
	Uçak Teknolojisi	69	3,411	0,715			
Mesleğe Yönelik Algılanan Memnuniyet	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	94	3,611	0,771	0,927	9,469	0,000**
	Kabin Hizmetleri	72	4,112	0,748			
	Uçak Teknolojisi	68	3,845	0,668			

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Tablo 13’te belirtilen Tek Yönlü ANOVA testi analizi sonuçlarına göre; öğrencilerin eğitim gördükleri programlar ile mesleğe yönelik motivasyonları ($\lambda = 0,954$; $F = 3,409$; $p < 0,05$) ve mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri ($\lambda = 0,927$; $F = 9,469$;

$p < 0,05$) arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmuştur. Bununla beraber, katılımcıların öğrenim gördükleri programlar ile mesleğin geleceğine dair görüşleri ($\lambda = 0,986$; $F = 2,287$; $p > 0,05$) arasında anlamlı bir farklılık bulunamamıştır.

Alan araştırmasındaki katılımcıların ilgili faktörlere yönelik algılarının daha net incelenebilmesi ve karşılaştırma gerçekleştirilmesi için “Tukey Testi Analizi” yapılmıştır. Belirtilen analizin sonuçları tablo 14’te yer almaktadır.

Tablo 14. Tukey Testi Analizi Sonuçları

FAKTÖR	PROGRAM	PROGRAM	ORT. FARKI	Sig.
Mesleğe Yönelik Motivasyon	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	Kabin Hizmetleri	-0,335*	0,030
		Uçak Teknolojisi	-0,212	0,255
Mesleğe Yönelik Motivasyon	Kabin Hizmetleri	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	0,335*	0,030
		Uçak Teknolojisi	0,123	0,660
Mesleğe Yönelik Motivasyon	Uçak Teknolojisi	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	0,212	0,255
		Kabin Hizmetleri	-0,123	0,660
Mesleğin Geleceği	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	Kabin Hizmetleri	-0,237	0,100
		Uçak Teknolojisi	-0,046	0,918
Mesleğin Geleceği	Kabin Hizmetleri	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	0,237	0,100
		Uçak Teknolojisi	0,191	0,270
Mesleğin Geleceği	Uçak Teknolojisi	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	0,046	0,918
		Kabin Hizmetleri	-0,191	0,270
Mesleğe Yönelik Algılanan Memnuniyet	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	Kabin Hizmetleri	-0,501*	0,000
		Uçak Teknolojisi	-0,234	0,115
Mesleğe Yönelik Algılanan Memnuniyet	Kabin Hizmetleri	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	0,501*	0,000
		Uçak Teknolojisi	0,267	0,083
Mesleğe Yönelik Algılanan Memnuniyet	Uçak Teknolojisi	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	0,234	0,115
		Kabin Hizmetleri	-0,267	0,083

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Tablo 14’teki analiz sonuçlarına göre kabin hizmetleri programında öğrenim gören öğrencilerin; “Mesleğe Yönelik Motivasyon” ve “Mesleğe Yönelik Algılanan Memnuniyet” algıları, sivil hava ulaştırma işletmeciliği programındaki öğrencilere göre daha yüksek çıkmıştır. Uçak teknolojisi programıyla yapılan karşılaştırmalarda ise %95 güven düzeyinde anlamlı bir sonuç bulunamamıştır.

Alan araştırmasında yüz yüze yapılan görüşmelerde; katılımcılar, kabin hizmetleri programının öğretim planındaki derslerin, Sivil hava ulaştırma işletmeciliği

programının öğretim planındaki derslere göre nispeten daha kolay olduğunu belirtmişlerdir. Ayrıca kabin hizmetleri öğrencilerinin demografik özelliklerinin, sosyal yaşam ve statülerinin sivil hava taşıtırma İşletmeciliği programındaki öğrencilere nazaran daha farklı olduğu bilinmektedir. Bu durum, ilgili programlardaki öğrencilerin belirttikleri üzere geniş bir sosyal çevreye, imkanlara ve mesleğin ön ayak olduğu daha iyi ekonomik şartlara ulaşmalarının diğer meslek gruplarına göre daha rahat olduğunu düşünmelerine sebep olmaktadır. Daha hareketli bir mesleki yaşamı olan kabin hizmetleri program mezunlarının, hava yolu taşımacılığının bir bileşeni olarak farklı destinasyonları görme imkanlarının olması, diğer mesleklere göre daha az sorumluluk ve teknik bilgi içermesi gibi sebeplerden ötürü; böyle bir farklılığın ortaya çıktığı düşünülmektedir.

Bununla beraber, “Mesleğin Geleceği” boyutuna ilişkin yapılan değerlendirmede, programlara göre herhangi bir anlamlı farklılık bulunamamıştır. Bu durumun, alan araştırmasında elde edilen bilgiler doğrultusunda; mesleğin geleceğine dair umut düzeylerinin yüksek olması ve gerekliliklerini sağladıkları takdirde daha iyi bir kariyere sahip olabileceklerini bilmelerinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Bu yönüyle ilgili programlardaki öğrencilerin mesleğin geleceğine dair algılarında farklılaşmanın olmadığı anlaşılmaktadır.

Sivil havacılık bölümlerinden kabin hizmetleri, uçak teknolojisi, sivil hava taşıtırma işletmeciliği programlarında öğrenim gören öğrencilerin; ilgili bölümlerde eğitim ve mesleğe genel bakışa yönelik algılarını ölçmek için uyarlanan anket önermelerine verdiği cevaplar tablo 15’te yer almaktadır.

Tablo 15. Öğrencilerin Mesleğe Bakış Açıklarına İlişkin Genel İstatistikler

FAKTÖRLER	ORTALAMA	STANDART SAPMA
Mesleğe Yönelik Motivasyon	4,09	0,849
Mesleğin Geleceği	3,45	0,741
Mesleğe Yönelik Algılanan Memnuniyet	3,83	0,762

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Tablo 15’te görüldüğü üzere öğrencilerin mesleğe yönelik motivasyonları 4,09 ortalamayla ilk sırada , mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri 3,83 ortalamayla ikinci sırada ve mesleğin geleceğine yönelik algıları 3,45 ortalamayla üçüncü sırada yer almaktadır.

Bu yönüyle değerlendirildiğinde; öğrencilerin mesleğe yönelik motivasyonları yüksek olmasından ötürü, mesleğe dair “sorumluluk”, “farkındalık” ve “isteklilik” algılarının yüksek düzeyde olduğu yorumu yapılabilmektedir. Ayrıca mesleğe yönelik algılanan memnuniyetlerinin ve mesleğin geleceğine dair algılarının da ortalamanın (3,00) üzerinde olduğu görülmektedir.

4.7. Hipotezlerin Değerlendirilmesi

Gerçekleştirilen alan araştırmasından elde edilen veriler, ilk önce güvenilirlik, KMO Testi, Barlett Testi ve Keşfedici Faktör Analizi'ne tabi tutulmuştur. Ardından ankette yer alan önermelerin hangi faktörler altında yer aldığı tespit edilmiştir. Literatürden ve analizlerden elde edilen bilgiler doğrultusunda oluşturulan hipotezler, Bağımsız örneklem T Testi ve Tek Yönlü ANOVA Testi analizleriyle değerlendirilmiştir. Yapılan değerlendirmeler sonucunda elde edilen sonuç tablosu aşağıda yer almaktadır.

Tablo 16. Hipotezlerin Değerlendirilmesi

HİPOTEZ	DEĞERLENDİRME
<i>H_{1a}: Öğrencilerin cinsiyetleri ile mesleğe yönelik motivasyonları arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.</i>	Reddedildi
<i>H_{1b}: Öğrencilerin cinsiyetleri ile mesleğin geleceğine dair görüşleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.</i>	Reddedildi
<i>H_{1c}: Öğrencilerin cinsiyetleri ile mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.</i>	Reddedildi
<i>H_{2a}: Öğrencilerin sınıfları ile mesleğe yönelik motivasyonları arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.</i>	Kabul Edildi
<i>H_{2b}: Öğrencilerin sınıfları ile mesleğin geleceğine dair görüşleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.</i>	Kabul Edildi
<i>H_{2c}: Öğrencilerin sınıfları ile mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.</i>	Reddedildi
<i>H_{3a}: Öğrencilerin eğitim gördükleri programlar ile mesleğe yönelik motivasyonları arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.</i>	Kabul Edildi
<i>H_{3b}: Öğrencilerin eğitim gördükleri programlar ile mesleğin geleceğine dair görüşleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.</i>	Reddedildi
<i>H_{3c}: Öğrencilerin eğitim gördükleri programlar ile mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.</i>	Kabul Edildi

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Yapılan analizlerin sonuçlarına göre H_{1a}, H_{1b}, H_{1c}, H_{2c} ve H_{3b} hipotezleri reddedilmiştir. Bununla beraber H_{2a}, H_{2b}, H_{3a} ve H_{3c} hipotezleri ise kabul edilmiştir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Son yıllarda yükseköğretimde eğitim gören öğrencilerin mesleğe bakış açılarını konu alan çalışmalar, araştırmacıların ve uygulayıcıların dikkatini çekmekte ve bu alana yönelik yapılan araştırmaların sayısı giderek artmaktadır. Ancak sivil havacılık bölümü programlarından kabin hizmetleri, uçak teknolojisi ve sivil hava ulaştırma işletmeciliği programlarında eğitim gören öğrencilerin mesleğe dair bakış açılarını belirlemeyi amaçlayan çalışmaların sosyal bilimler yazınında çok yer almadığı görülmüştür.

Literatürdeki bu eksiklikten yola çıkılarak yapılan bu araştırmada; Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Meslek Yüksekokulu birimi altında eğitim verilen kabin hizmetleri, uçak teknolojisi ve sivil hava ulaştırma işletmeciliği programlarında öğrenim gören öğrencilerin mesleğe bakış açıları ve motivasyon düzeylerinin, anket ile veri toplama yöntemiyle ölçülmesi ve analizinin gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır.

Bu amaçla literatürde yapılan diğer çalışmalar incelenerek veri toplamada kullanılacak ölçeğin seçimi ve ilgili evrene uyarlanması sağlanmıştır. Ardından uyarlanan anketin, gerekli geçerlilikleri sağlanarak sahada katılımcıların doldurmasıyla verilerin toplanma işlemi tamamlanmıştır.

Elde edilen veriler analiz edildiğinde, örnekleme ilgili programlara aktif olarak devam eden öğrencilerin büyük bir kısmının “Erkek” olduğu, “18-21” yaş aralığında bulundukları ve “Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği” programına kayıtlı oldukları görülmüştür. Ayrıca katılım gerçekleştiren öğrencilerin çoğunluğunun 1. sınıf’ta eğitim gördükleri tespit edilmiştir.

Ölçek önermeleri üzerinden yapılan güvenilirlik, KMO Testi, Barlett Testi ve Keşfedici Faktör Analizi sonuçlarına göre üç faktör altında önermelerin toplandığı belirlenmiştir. Bu faktörler; “Mesleğe Yönelik Motivasyon”, “Mesleğin Geleceği” ve “Mesleğe Yönelik Algılanan Memnuniyet” diye sınıflandırılmıştır.

Katılımcıların demografik özelliklerine göre bu faktörlere yönelik algılarında anlamlı bir farklılık olup olmadığını tespit etmek amacıyla Bağımsız Örneklem T Testi ve Tek Yönlü ANOVA Testi analizleri yapılmıştır. Ortaya çıkan sonuçların

bazılarının ilgili yazındaki diğer araştırmacıların yapmış oldukları çalışmalardaki bulgularla benzeştiği ve farklılaştığı görülmüştür.

Katılımcıların öğrenim gördükleri programa göre mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farka rastlanılmış olması, Alper ve Özdemir (2004)'in araştırmasındaki bulgularına benzer sonuçlar göstermektedir. Ancak Toker ve Çınar (2019)'ın çalışmasındaki bulgulardan farklı olarak öğrencilerin eğitim gördükleri sınıflar ve programlara göre mesleğe yönelik motivasyonları arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. Öte yandan bu bulgular; Beydağ ve arkadaşlarının (2008), Aksoylu ve diğerlerinin (2018), Çetin ve diğerlerinin (2019), Atasoy ve Ermin (2016)'in yapmış oldukları çalışmalarda elde ettikleri sonuçlar ile benzeşmektedir. Ayrıca herhangi bir istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmayan ilişkilerde ise Kızılcık-Özkan ve arkadaşlarının (2017) yapmış olduğu çalışmadaki bulgulara benzer sonuçlar ortaya çıkması dikkat çekmektedir.

Katılımcıların cinsiyetlerine göre mesleğe yönelik motivasyonları, mesleğin geleceğine dair görüşleri ve mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri arasında anlamlı bir farklılık bulunamamıştır. Ancak kız öğrencilerin mesleğin geleceğine dair görüşleri ve mesleğe yönelik algılanan memnuniyetlerinin, erkek öğrencilere göre biraz daha yüksek olduğu görülmüştür. Erkeklerin ise mesleğe yönelik motivasyonu baz alan önermelere verdikleri yanıtların, kızlara göre daha yüksek olduğu tespit edilmiştir.

Bununla beraber, katılımcıların eğitim gördükleri sınıflara göre mesleğe yönelik motivasyonları ve mesleğin geleceğine dair görüşleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmuştur. 1. sınıf öğrencilerinin tüm önermelerde, 2. sınıf öğrencilerine göre daha yüksek yanıtlar verdikleri ortaya çıkarılmıştır.

Özellikle üniversite hayatına yeni başlamış 1. sınıf öğrencilerinin bu istek ve gayreti gösterir nitelikte yanıtlar vermesinin, çok olağan dışı bir durum olarak nitelendirilmemesi gerektiği düşünülmektedir. Çünkü ilerleyen zamanlarda mesleğe dair bakış açılarının ve motivasyonlarının değişebileceği gibi bir durum da söz konusu olabilmektedir.

Öte yandan katılımcıların öğrenim gördükleri programlara göre mesleğe yönelik motivasyonları ve mesleğe yönelik algılanan memnuniyetleri arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. Ancak öğrencilerin eğitim gördükleri programlar ile mesleğin geleceğine dair görüşleri arasında herhangi bir anlamlı farklılık bulunamamıştır. Burada

kabin hizmetleri programında okuyan öğrencilerin mesleğe dair görüşlerinin diğer programlardaki öğrencilere göre daha yüksek olduğu bulgusu ön plana çıkmaktadır. Ardından uçak teknolojisi programındaki öğrencilerin, Sivil Hava Ulaştırma işletmeciliğindeki öğrencilere göre daha yüksek yanıtlar verdikleri görülmektedir.

Ölçek önermelerine verilen genel yanıtlar incelendiğinde; katılımcıların daha önce yapılan araştırmalarda belirtilen bir mesleğe bakış açılarını ortaya koyan sorumluluk, motivasyon, isteklilik, bilgi ve beceri gibi konularda algılarının yüksek düzeyde olduğu ve mesleğe dair gerekli öz yetenekleri sağlamak, nitelikli bir profesyonel olma hususunda gerekenleri yapmak için yeterli oldukları düşünülmektedir.

Sahada yapılan görüşmelerde, ilgili programlarda eğitim veren akademisyenlerin ve diğer personellerin, öğrencilerin performanslarına ve motivasyonlarına olumlu bir etkisinin olduğunu söylemek de mümkün olmaktadır. Belirtilen programlarda eğitim alan öğrencilerin isteklilikleri ve mesleğe dair olumlu bakış açıları, öğretim üyeleri/elemanları ve idari personeller üzerinde bir kamçı etkisi yaratmakta ve optimum nitelikte bir eğitim ortamının sağlanması yolunda hareketlendirici bir güç olmaktadır.

Bununla beraber, gerçekleştirilen bu araştırmanın belirli sınırlılıkları bulunmaktadır. Öncelikle ilgili araştırma sadece Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Meslek Yüksekokulu birimine bağlı belirtilen programlarda yürütüldüğü için sadece o birimdeki programlarda eğitim gören öğrencilerin algılarını yansıtmaktadır. Dolayısıyla bu bulgular üzerinden bir genelleme yapmanın doğru olmayacağı düşünülmektedir. Ayrıca katılımcıların anket formunda yer alan sorulara ve önermelere içtenlikle, gerçek durumu yansıtır bir şekilde cevap verdikleri varsayılmaktadır.

Bu çerçevede benzer konulara yönelik çalışma yapmayı düşünen araştırmacılara; daha büyük bir araştırma evrenini içerisine alan çalışmalar yapmaları, ilgili konuyu farklı yöntemlerle ele almaları ve bu doğrultuda yeni bir endeks veya ölçek geliştirmeleri önerilmektedir.

KAYNAKÇA

- Akan, S. (2017). Sivil Havacılık Sektöründe Kabin Memurluğu Eğitimi ve Bireylerin Mesleki Tercihlerine Etkisi. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Ulusal Tez Merkezi. (471727)
- Aksoylu, S., Boztosun, D., Baraz, E. H. ve Altınışik F. (2018). Muhasebe ve Finans Eğitimi Alan Öğrencilerin Muhasebe Mesleğine Bakış Açıları. Business and Organization Research, 12-14 Eylül 2018, Karabük.
- Albez, A. ve Bilici, N. (2012). Meslek Yüksekokulları Muhasebe Öğrencilerinin Mesleğe Bakışları: Atatürk Üniversitesi'nde Bir Araştırma. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 16(3), 383-398.
- Alper, Z. ve Özdemir, H. (2004). Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesini Tercih Eden Öğrencilerin Kimi Sosyo-Demografik Özellikleri ve Mesleğe Bakış Açıları. Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi, 30(2), 93-96.
- Alqheiw, R. (2020). The Impact of Relationship Marketing on Customer Loyalty in Civil Aviation Industry. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Ulusal Tez Merkezi. (615627)
- Amerikan Havacılık ve Uzay Bilimleri Enstitüsü (AIAA). (2020). Aerospace History Timeline, 20 Nisan 2020 tarihinde <https://www.aiaa.org/about/History-and-Heritage/History-Timeline> adresinden erişildi.
- Atasoy, I. ve Ermin C. (2016). Hemşirelik ve Ebelik Öğrencilerinin Mesleklerine Bakış Açısının İncelenmesi. Düzce Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 6(2), 83-91.
- Bahar, E. (2018). Türkiye'de Havayolu İşletmeciliğinin Gelişimi. İstanbul Arel Üniversitesi İİBF Ekonomi, Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, 3(1), 25-36.
- Bakır, M., Bal, H. T., ve Şahap, A. K. A. N. (2017). Türk sivil havacılık sektörünün değerlendirilmesinde bütünleşik SWOT-AHS yaklaşımı. Journal of Aviation, 1(2), 154-169.

- Başol, S. (2020). ICAO Kuruluş ve Türkiye, 10 Ocak 2020 tarihinde http://www.servetbasol.com/Articles/icao_story.pdf adresinden erişildi.
- Beydağ, K. D., Gündüz, A. ve Gök F. Ö. (2008). Sağlık Yüksekokulu Öğrencilerinin Eğitimlerine ve Mesleklerine Bakış Açıları, Meslekten Beklentileri. Pamukkale Tıp Dergisi, 1(3), 137-142.
- Bowen, H. A. (1944). Chicago International Civil Aviation Conference. Geo. Wash. L. Rev., 13, 308.
- Bulut, H. ve Doğan, Ç. (2006). Öğretmen Adaylarının Öğretmenlik Mesleğine Karşı Tutumlarının İncelenmesi. Erzincan Eğitim Fakültesi Dergisi, 8(2), 13-27.
- Crouch, T. D. (2009). Lighter Than Air. Maryland: The Johns Hopkins University Press.
- Çetin, A., Ceylan, S. ve Özdiçiner, N. S. (2019). Turizm Eğitimi Alan Önlisans Öğrencilerinin Sektöre Yönelik Meslek Algıları: Pamukkale Üniversitesi Örneği. Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi, 9(11), 1970-1995.
- Çevik, U. (1996). Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü ve Sivil Havacılık Sektörüne Sağlanan Devlet Desteği. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Ulusal Tez Merkezi. (51351)
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI). (2020a). Faaliyet Raporu. Ankara: DHMI Yayınları.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI). (2020b). Hakkımızda, 20 Aralık 2020 tarihinde <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Hakkimizda.aspx> adresinden erişildi
- Dışişleri Bakanlığı (MFA). (2020). Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL), 05 Ekim 2020 tarihinde <http://www.mfa.gov.tr/eurocontrol.tr.mfa> adresinden erişildi.
- Dünya Yatırım Raporu (WIR). (2003). Foreign Policies for Development: National and International Perspectives. United Nations: UNCTAD.
- Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Meslek Yüksekokulu (EBYÜ MYO). (2020). Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri, 04 Şubat 2020 tarihinde http://myo.ebyu.edu.tr/?page_id=836&lang=tr adresinden erişildi.
- Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Meslek Yüksekokulu (EBYÜ MYO). (2020). Uçak Teknolojisi Programı: Önlisans Programı (Yeni), 30 Aralık 2019 tarihinde http://myo.ebyu.edu.tr/?page_id=3699&lang=tr adresinden erişildi.

- Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Meslek Yüksekokulu (EBYÜ MYO). (2020). Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği, 20 Nisan 2020 tarihinde http://myo.ebyu.edu.tr/?page_id=4073&lang=tr adresinden erişildi.
- Ege Üniversitesi Havacılık Meslek Yüksekokulu. (2019). Tercih Edecek Öğrenciler, 30 Aralık 2019 tarihinde https://havacilikmyo.ege.edu.tr/tr-3159/tercih_edecek_ogrenciler.html adresinden erişildi.
- Ercümen, K. M. (2018). Balpeteği Kompozit Yapılarda Termografi Metoduyla Su Tespiti. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Ulusal Tez Merkezi. (517614)
- Gençoğlu, N. (2012). Ekip Çalışmasında Çatışma Yönetimi ve Havayolu İşletmeciliğinde Kabin Ekipleri Üzerine Bir Araştırma. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Ulusal Tez Merkezi. (319926)
- Gök, U. (2012). Evaluating Turkish Airports Efficiencies Using Data Envelopment Analysis. (Yüksek Lisans Tezi). 20 Nisan 2020 tarihinde <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.996.1005&rep=rep1&type=pdf> adresinden erişildi.
- Gökırmak, H. (2014). Türk Hava Yolları'nın Havacılık Sektöründeki Konumu. Siyaset Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi, 2(4), 1-29.
- Görkem, O. ve Yağcı, K. (2016). Evaluation of Airline Passangers' Perceptions of In-Cabin Services: Turkish Airlines Example. İşletme Araştırmaları Dergisi, 8(1), 432-435.
- Gürbüz-Güngör, E. (2017). Paris Sözleşmesi Kapsamında Tanınmış Markaların Sınai Mülkiyet Kanunu'na Göre Korunması. Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, 293-310.
- Haber, Airport. (2015). Pegasus Yeni Simülatörünü Tanıttı, 06 Ekim 2020 tarihinde <https://www.airporthaber.com/pegasus-haberleri/pegasus-yeni-simulatorunu-tanitti.html> adresinden erişildi.
- Huang, J. (2009). Aviation Safety through the Rule of Law: ICAO's Mechanisms and Practices. Herenhof: Wolters Kluwer Law & Business.
- International Air Transportation Association (IATA). (2020). The Importance of Air Transport to Turkey, 09 Ekim 2020 tarihinde <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/turkey--value-of-aviation/> adresinden erişildi.

- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2009). Tenth Session of the Statistic Division. Montreal: International Civil Aviation Organization.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2012). Manual of Civil Aviation Medicine. Montreal: International Civil Aviation Organization.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2020a). International Civil Aviation Organization: About ICAO, 20 Mayıs 2020 tarihinde <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> adresinden erişildi.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2020b). International Civil Aviation Organization: About ICAO, 20 Mayıs 2020 tarihinde <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx> adresinden erişildi.
- Işıkcı, Ş.O. (2018). Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri Eğitimi Alan Bireylerin Sektörel Anlamdaki Örgütsel Çekicilik Algısı. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Ulusal Tez Merkezi. (526659)
- İnan, T. T. (2019). Chicago Konvansiyonu Doğrultusunda Gelişen Sivil Havacılık Sektöründe Havayollarında Uygulanan Filo Planlama Stratejileri. *Kapadokya Akademik Bakış Dergisi*, 2(2), 167-177.
- İnan, T. T. (2020). Sivil havacılıkta güncel konular: Sivil Havacılık Tarihi ve Değişen Trendler. İstanbul: Hiperyayın.
- İşyapan, T. G. ve Sözen, İ. (2016). Kabin Ekiplerinin Duygusal Zekâ Yeteneklerinin Problem Çözme Becerilerine Etkisi Üzerine Bir Çalışma. *Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), 39-60.
- Janic, M. (2000). An Assessment of Risk and Safety in Civil Aviation. *Journal of Air Transportation Management*, 6(2000), 43-50.
- Jex, H. ve Culick, F. (1985). Flight control dynamics of the 1903 Wright Flyer. 12. Atmosferik Uçuş Mekaniği Konferansı, 19-21 Ağustos 1985, Snowmass.
- Karaağaoğlu, N. (2015). Sivil Havacılık Alanındaki Sektör Beklentileri ve İstihdam Taleplerinin Akademik Programların Oluşturulmasında Etkisi: YÖK-SHGM Sivil Havacılık Eğitim Komisyonu Çalışmaları. (Yüksek Lisans Tezi). YÖK Ulusal Tez Merkezi. (399791)
- Keskin, M. H. (2012). Tek Avrupa Hava Sahası İnisiyatifinin Türkiye'nin AB Üyeliğine Etkisi. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 8(16), 85-114.

- Kızılcık-Özkan, Z., Ünver, S., Avcıbaşı, İ. M., Semerci, R. ve Yıldız-Fındık, Ü. (2017). Bir Grup Hemşirelik Öğrencisinin Mesleğe Yönelik İmaj Algısı. *Hemşirelikte Araştırma Geliştirme Dergisi*, 19(1), 38-47.
- Kiracı, K. ve Bayrak, Ü. (2014). Sivil Havacılık Lisans Mezunlarının İstihdam ve Kariyer Durumları Üzerine Bir Araştırma. *E-International Journal of Educational Research*, 5(2), 67-88.
- Kiracı, K. ve Ustaömer, T. C. (2015). A Study on Development of Academic Literature of Aviation Finance in Turkey. 1. Uluslararası Ekonomi ve İşletme Kongresi, 10-14 Haziran 2015, Gostivar.
- Korul, V. ve Küçükönel, H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi. *Ege Academic Review*, 3(1), 24-38.
- König, J. ve Strauss, C. (2000). Information and Communication Technologies in Tourism 2000: Supplements in Airline Cabin Service. Springer Nature, 365-374.
- Mackenzie, D. (2010). ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization. Toronto: University of Toronto Press,
- Milde, M. (2008). International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing.
- Nicholl, C. (2005). Leonardo da Vinci: The Flights of the Mind, Londra: Penguin.
- Oktal, H. ve Küçükönel, H. (2007). Dünyada Bölgesel Hava Taşımacılığı ve Türkiye’de Uygulanabilirliği. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(2), 383-394.
- Plender, R. ve Wilderspin, M. (2001). The European Contracts Convention: The Rome Convention on the Choice of Law for Contracts. Londra: Sweet & Maxwell.
- Princeton Üniversitesi. (2020). Hezarfen Ahmet Çelebi, 01 Ekim 2020 tarihinde http://www.princeton.edu/~achaney/tmve/wiki100k/docs/Hez%C3%A2rfen_Ahmed_%C3%87elebi.html adresinden erişildi.
- Resmi Gazete. (2013). Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY-66), 25 Aralık 2019 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/doc5/shy66-2014.pdf> adresinden erişildi.
- Ruwantissa, A. (2013). Regulation of Air transport: The Slumbering Sentinels, Cham: Springer Nature.

- Saldıraner, Y. (1992). Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi için Organizasyon Yapısı ve Önerisi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu Yayınları.
- Sezgin, H. (1991). Geçmişten Günümüze Türk Sivil Havacılığı. A.Ü. Sivil Havacılık Bülteni, Sayı: 5.
- Sözer, B. (1984). Türk Sivil Havacılık Kanunu'na İlişkin Bazı Görüşler ve Değerlendirmeler. Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 12(2-3), 63-92.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2012). Kabin Memuru Temel Emniyet Eğitimine İlişkin Genelge, 30 Nisan 2020 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/kabin_memuru_temel_emniyet_egitimi_verilmesine_iliskin_genelge.pdf adresinden erişildi.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2014a). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: Yolcu Hizmetleri, 25 Nisan 2020 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/yolcu_hizmetleri_06.02.2014.pdf adresinden erişildi.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2014b). Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı SHGM: SHY-147 Kapsamında Tanınan Okul Statüsü Genelgesi, 20 Aralık 2019 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/Onayli_Genelge-Kalifiye_Personel_Kredilendirme.pdf adresinden erişildi.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2017). Faaliyet Raporu. Ankara: SHGM Yayınları.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2018). Uçuş İzinlerine İlişkin El Kitabı. Ankara: SHGM Yayınları.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2019). Faaliyet Raporu. Ankara: SHGM Yayınları.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2020a). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: Eğitim Kuruluşları, 25 Nisan 2020 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2067-yetkili-havacilik-egitim-kuruluslari> adresinden erişildi.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2020b). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: Hava Ulaştırma İşletmeleri, 25 Nisan 2020 tarihinde

<http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2063-hava-tasima-isletmeleri> adresinden erişildi.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2020c). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: Kabin Memuru, 25 Nisan 2020 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-personeli/2138-kabin-memuru> adresinde erişildi.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2020d). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: Uçuş Harekât Uzmanı, 25 Nisan 2020 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-personeli/2133-ucus-harekat-uzmani-dispecer>, adresinden erişildi.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2020e). Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı (SHT 17.2), 25 Nisan 2020 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2018/SHT17.2.pdf> adresinden erişildi.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2020f). Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği: Operasyon Usul ve Esasları Talimatı (SHT OPS1), 25 Nisan 2020 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/doc5/shtopsrev1.pdf> adresinden erişildi.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2020g). Tarihçe, 25 Nisan 2020 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce> adresinden erişildi.

Somuncu, A. (2019). Mesleki ve Teknik Liselerde Yeni Oluşturulan Sivil Havacılık Yer Hizmetleri Alan Eğitiminin Değerlendirilmesi. *Turizm Fakültesi Dergisi*, 22(1), 81-108.

Taber. K.S. (2018). The Use of Cronbach's Alpha When Developing and Reporting Research Instruments in Science Education. *Research in Science Education*, 2018(48), 1273-1296.

Tavakol, M. ve Dennick, R. (2011). Making Sense of Cronbach's Alpha. *International Journal of Medical Education*, 2011(2), 53-55.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB). (2004). Makale - Uçak Motoru ve Elektrojen Gruplarındaki Gaz Türbini Teknolojisindeki İlerlemeler, Malzeme, Yüzey Teknolojileri ve İmalat Süreçlerindeki Gelişmeler (Bölüm - 1), 04 Şubat 2020 tarihinde <https://www.mmo.org.tr/ocak-2004/makale/makale-ucak-motoru-ve-elektrojen-gruplarindaki-gaz-turbini-teknolojisindeki> adresinden erişildi.

- Toker, K. ve Çınar, F. (2019). Sağlık Yönetimi Bölümü Öğrencilerinin Mesleki İmaj Algılarının Ölçülmesi. *Kocaeli Med Journal*, 8(3), 109-117.
- Weisbrod, G. (1990). Economic impacts of improving general aviation airports. *Transportation Research Record*, 1274, 134-141.
- Wensveen, J. (2016). *Air Transportation: A Management Perspective*. New York: Routledge.
- Wikipedia. (2020a). Hezarfen Ahmet Çelebi, 07 Ekim 2020 tarihinde http://en.wikipedia.org/wiki/Lag%C3%A2ri_Hasan_%C3%87elebi adresinden erişildi.
- Wikipedia. (2020b). Leonardo Da Vinci, 01 Ekim 2020 tarihinde http://simple.wikipedia.org/wiki/Leonardo_da_Vinci adresinden erişildi.
- Yeşilay, R. B. ve Yavaş, V. (2017). Öğrencilerin Girişimcilik Niyetinin Planlanmış Davranış Teorisi Çerçevesinde İncelenmesi: Sivil Havacılık Alanında Öğrenim Gören Önlisans Öğrencileri Üzerine Bir Araştırma. *Girişimcilik ve İnovasyon Yönetimi Dergisi*, 6(1), 145-172.
- Yıldırım, T., ve Erol, Ö. F. (2017). Yasal Düzenlemeler Işığında Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi ve İlk Türk Hava Hukuku Metni. *İstanbul Medipol Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 4(1), 5-16.
- Yüksel, H. (2014). Sivil Havacılığın Gelişimi ve Küreselleşme Sürecine Katkıları: Türkiye Örneği. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 5(11), 1-20.
- Zio, E., Fan, M., Zeng, Z. ve Kang, R. (2019). Application of Reliability Technologies in Civil Aviation: Lessons Learnt and Perspectives. *Chinese Journal of Aeronautics*, 32(1), 143-158.



EKLER

Ek 1. ANKET FORMU

Sayın Katılımcı;

Bu anket formu “Sivil Havacılık Öğrencilerinin Mesleğe Bakış Açıları: Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi’ nde Bir Alan Araştırması” başlıklı çalışmada veri toplama aracı olarak kullanılmak üzere sizlere sunulmuştur. Elde edilen sonuçlar araştırmanın çıktılarına yardımcı olacaktır.

Araştırma sırasında sizden alınan bilgiler araştırmacıda gizli kalacak ve toplanan veriler yalnızca bilimsel amaçla kullanılacaktır. Ankette bulunan sorulara vereceğiniz yanıtların doğruluğu, araştırmanın niteliği açısından oldukça önemlidir. Bu nedenle ankette bulunan sorulara doğru yanıt vermenizi rica eder, katkılarınız için teşekkür ederiz.

Tuncay ŞAHİN
Gümüşhane Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
İşletme A.B.D.
Tezli Yüksek Lisans Programı

KATILIMCI BİLGİLERİ

1) Cinsiyetiniz:

() Kız () Erkek

2) Yaşınız:

() 18-21 () 22-25 () 26-29 () 30-33 () 34 veya daha büyük

3) Okumakta Olduğunuz Program:

() Sivil Havacılık Ulaştırma ve İşletme
() Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri
() Uçak Teknolojisi

4) Kaçıncı Sınıfta Öğrenim Görmektesiniz:

() 1.Sınıf () 2.Sınıf

ÖNERMELER		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
S1	Mesleğimi ilgi duyduğum için seçtim.					
S2	Mesleğim ile ilgili bilgileri öğrenmeyi içtenlikle isteyerek yapıyorum.					
S3	Kendimi mesleği ile ilgili bilgi ve becerileri öğrenecek yeterlilikte hissediyorum.					
S4	Mesleğim toplumda kabul görmemi sağlayacak.					
S5	Mesleğim ile ilgili bilgi ve becerileri öğrenmek bir yetenek ve deneyim işidir.					
S6	Aldığım sivil havacılık eğitimi gelecekte çok daha kolay iş bulmamı sağlayacak					
S7	Aldığım sivil havacılık eğitimi sayesinde ilgi alanlarıma ilişkin yazılı kaynaklara çok daha kolay ulaşacağım.					
S8	Aldığım sivil havacılık eğitimi kariyerim açısından yükselmemi sağlayacak.					
S9	Mesleğim ile ilgili kazandığım beceriler arkadaşlarım arasında bana prestij kazandırıyor.					
S10	Mesleğim ile ilgili bilgi ve becerileri öğrenmede işini severek yapan ve beni motive edebilecek bir kişi ile çalışmam istekliliğimi artırır.					
S11	Birlikte eğitim aldığım grubun istekliliği beni etkiler.					
S12	Beklentilerim doğrultusunda gerçekleşecek bir eğitim öğretim süreci öğrenme konusundaki istekliliğimi artırır.					
S13	Öğrendiğim bilgi ve becerileri mesleğimde kullanacağımı bilmek beni daha da motive ediyor.					
S14	Mesleğimin yaşam kalitemi artıracığına inanıyorum.					
S15	Gelecekte sivil havacılık mesleğinin vazgeçilmez bir meslek olarak yerini alacağına inanıyorum.					
S16	Mesleğim, idealimdeki meslektir.					
S17	Mesleğim saygın bir meslektir.					
S18	Bu mesleği seçtiğim için memnunum.					
S19	Mesleğim sorumluluk gerektiren bir meslektir.					
S20	Bu meslek yapmak istediğim en son iştir.					
S21	Mesleğim ile ilgili kitap, dergi vb. okurum.					
S22	Mesleğimle ilgili alacağım ücret beni tatmin eder.					

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Tuncay ŞAHİN

Doğum Yeri ve Tarihi :

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Anadolu Üniversitesi
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
İşletme Bölümü

Yüksek Lisans Öğrenimi : Gümüşhane Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
İşletme Ana Bilim Dalı
Tezli Yüksek Programı

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

İş Deneyimi

Çalıştığı Kurumlar : Pegasus Havayolları
Şekerbank
Denizbank
Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi (Devam)

Tarih : 01 / 04 / 2021