

Sivil Havacılık Eğitimi

Servet BAŞOL*
EGE Üniversitesi / İZMİR

ÖZET

“Planın; Bir senelik ise, mısır dik;

On’larca senelik ise, ağaç dik;

Yaşam içinse, insanları eğit ve öğret.” Guanzi (c. 645BC)

Bilgi tabanlı bir topluma geçişte, ekonomik ve sosyal değişimlerde meydana gelmekte olan fırsat ve risklerin iletişim, seyahat ve işgücü ile doğrudan ilişkisi, sosyal ve ekonomik eşitliği bozma eğilimindedir. Toplumların bir arada yaşamasının çimentosu ise bu aralığın en aza indirilmesindeki rolü ile eğitim ve öğretimdir. Bilgi ve işgücü, birbirinden ayrılmayan ve ayrılması olanaksız görülen (şimdilik) eğitim ve öğretimin önemini her şekilde arttırmakta ve bu birlikteliği sağlamak için yeni eğitim ve öğretim stratejileri oluşturulmaktadır.

Bir insanın sivil, sosyal ve iş ve/veya işsizlik ile ilgili bakış açısını değiştirecek olan yaşam boyu eğitimindeki amaç, bilgisini, beceri ve yetilerini kişisel olarak geliştirmeye yöneliktir.

Artık okul öncesi eğitimden emekliliğe kadar geçecek olan sürenin, yaşam boyu eğitim olarak adlandırılması ve böyle bir hedefin esas alınması, eğitim ve eğiticiler ile eğitim kurumlarının da yeniden yapılanmaları ve yeni eğitim ve öğretim tekniklerini devreye sokmalarını zorunlu kılmaktadır. Artık yeni Eğitim ve Öğretim stratejisi olarak okullarda, meslek okulları ve yüksek eğitimde “Modernleşme” çağı başlamıştır ve hedef, işgücü ihtiyacına yönelik vasıflı personel yetiştirmek olarak benimsenmiştir.

Türk Sivil Havacılığı, bu ve buna benzer sıkıntıları geçmişte yaşamış ve ne yazık ki, hala da yaşamaktadır. Eğitim ve öğretim, Sivil Havacılık gerekleri ile bütünleşmemiş ve eğitim ve öğretim bütünlüğü ile böyle bir eğitim ve öğrenimin ilkeleri oluşturulmamış, belirgin bir strateji ortaya konulamamıştır.

* Öğretim Görevlisi. ePosta: servetbasol@servetbasol.com

GİRİŞ

Eğitimde birlik kavramı, çok eskilere dayanır. Genelde ulusal bir kavram olarak görülse de, uluslar arası ilişkilerde de gerekli olduğu, ticaretin gelişmesi ile birlikte ortaya çıkmıştır. Ticaretin getirdiği bir başka olmazsa olmaz ise dil'dir. Dil ise kavram demektir. Kavramların evrenselliği ise dil konuşabilme yeteneği ile orantılıdır. Pilot sözcüğü bile ne kadar eğitilmiş olursak olalım, hep yolcu uçağı uçuran biri olarak yer etmiştir aklımızda. Resmi tanım ise öyle demez.

Çıkardığımız Türkçe yasa, talimat ve yönetmeliklerde bile kavramları tek düze tanımlayamamış olmamız (bir resmi tanım için on değişik belgede on değişik tanım; bkz. VocaTürk 3². baskı- PIC), yetişecek nesilleri bir amaç altında birleştirmekten çok zıtlığa götürecektir ve gelişme sağlanamamış olacaktır. Çeviri yapmak ancak konusunda yetkilendirilmişlerin yapması gereken bir özellik olması gerekirken, yetkilendirilenlerin "Eğitimde Birlik" ten uzak yetiştirilmiş olmaları, konuyu daha da içinden çıkılmaz hale getirmektedir. Havacılık dilini bilmeden çeviriler ile havacılık eğitimi vermenin güçlüğü yanı sıra, yeti ve yeteneklerine göre seçilmesi gerekenlerin hala önce İngilizce sınavında başarılı olmaları şartı yoktur.

Eğitimde Birlik, seçme ve seçilmede de birliği sağlayacak olan çok önemli bir olgudur ve Sivil Havacılığın uluslar arası eğitim standartları çerçevesinde zaten yasalarca zorunlu kılınmıştır. Akademik eğitim ise yine amaca göre adlandırılır ve çeşitlenir. Üniversite ve Yüksekokul. Üniversite, kendi içerisinde Fakülteler ile kollara ayrılır. Yüksek Okul ise, doğrudan mesleğe yönelik eğitim verilen kurum. Bunları Almanlar "Universität" ve "Hochschule", ABD'de ise eğitimciler "University" ve "Professional School" diye adlandırıyorlar. Bu iki eğitim kurumu arasındaki fark ise araştırma. Üniversite elemanlarından doğal olarak en az öğretim etkinlikleri kadar beklenen bu etkinlik, yüksekokul elemanlarından aynı çapta beklenmeyebilir; hatta bu kurumlardaki elemanların doğrudan meslek ya da sanat icra ediyor olmaları (bu ciddî bir oranda mühendislik ile işletme, hukuk ve iletişim gibi üniversite dalı sayılmakta olan disiplinlerde de ve hatta edebiyat ve sanat bölümlerinde de) tercih edilmelidir. Zaten Üniversite kavramı araştırma ile eş kavramdır. Hem üniversite hem de Yüksekokul eğitiminde araştırma, işbaşı eğitimi olmadan mümkün değildir. Bunun nedeni ise Meslek kavramında gizlidir. Havacılığın hiç bir kolu meslek kapsamına alınmadığı için meslek kavramı yoktur. Meslek kavramı olmadığı için meslektaş kavramı da yoktur. Meslektaş kavramı olmayınca uzman da olmayacaktır. Uzman kavramı ise mesleğine katkı yapan, mesleğini geliştirebilenlere verilen bir sıfattır. İster Üniversite ister Yüksekokul olsun havacılıkta bilgi, deneyim ile birleşip gelişmeden araştırma başlatılamaz ve uygulama yöntemleri bilinmeden yeni yöntem arayışına girilemez. Bu nedenle Uzman sözcüğü tanımlanmadan yapılacak araştırmalar hep akademik kalacak ve mesleğe katkı sağlamaktan uzak olacaktır.

TC Hukuku havacılıkta bunu şu şekilde ifade eder. "TSHK-2920

Madde 13 – (Değişik: 23/1/2008-5728/428 md.) Ulaştırma Bakanlığı, havacılık alanında uzmanlığı kabul edilmiş kişilerden seçilecek bir kurulu, kazanın sebeplerini araştırması için görevlendirir".

² VocaTürk-3 - Servet BASOL (<http://www.servetbasol.com/Kitaplar/vocaturk/130913-VocaTurk-3.htm>)

Meslek ve Uzmanlık kavramları halen hukukumuzda görecelidir. Bu sorunu bir tanımla çözebilmenin tek yolu, Eğitim Birliği sağlamak ile başlatılacak olan yoldur. Bu sayede tanım ve kavramlar birleşecek, paradokslar ortadan kalkacak, aynı hedefe değişik yollardan ama aynı tanım ve kavramlar ile gidebilmenin yolu açılacaktır. Halen Havacılık Hukukunda bir resmi tanım yaratabilmiş değiliz ve her Yasa, Yönetmelik ve Talimatlardaki *Tanımlar* bölümünü, "... ve ülkemizin üyesi bulunduğu uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan dokümanlarda belirtilen tanımlar geçerlidir." cümlesi ile bitiriş nedenimiz budur.

ALTYAPI

ICAO sözleşmesini ilk kanunlaştıran³ ülkeler arasındayız. Bu sözleşme gereği, 18 Ek (Annex⁴), Belge (Documents) olarak da 33 Uzlaşma ve İlgili Yasalar, 6 Anlaşma ve Düzenlemeler, 14 ICAO yordam kuralları ve İdari usuller, 5 Hava Ulaşım Yordamları, 29 Toplantı raporları, 23 Konsey Danışma Kurulu Raporları, 117 Havagezin kuralları, 27 Hava Taşıma Kuralları, 18 Hukuksal Kurallar, çeşitli genelgeler ve çeşitli konularda yayınlanmış belgeler, yüzlerce Eurocontrol ve ECAC belgeleri, Ülkeler ile imzalanmış ikili ve çoklu anlaşmalar, Türkiye Cumhuriyeti olarak yayınlanmış olan 3 Kanun, 4 Kurumsal Yönetmelik ile SHGM tarafından yayınlanan, 28 Sektörel Yönetmelik, 61 Talimat, 33 Genelge, 4 Hizmet Standardı Talimatı, 12 ilgili yasa ve DHMI için yayınlanmış kanunlar ve yine DHMI tarafından yayınlanmış onlarca İş Akış talimatları, yönetmelik, kılavuz, el kitabı, çeviri metinleri, yönerge ve usul ile ilgili belgeler bizim havacılık uygulamalarımıza yön vermektedir. Tüm bu hukuksal belgelerin hepsi, sözleşmelerle tarafımızdan kanun olarak kabul edilmiş ve uygulamaya konmuştur. Burada gözden kaçan tek nokta, ülkelerin ve ülke içerisinde yetkilendirilmiş kurum ve kuruluşların bu yürürlükteki kanunlar doğrultusunda kendi uygulamalarını yazma ve yayınlama zorunluluğunun bulunmasıdır. Ülke Yasa, Yönetmelik ve Talimatları ile işleticilerin uygulamalarını yazma zorunda oldukları her türlü El Kitabı, kendi yöntemini anlatan hukuksal birer belgedir ve ülkelerin sözleşme gereği var ise kabul etmediği ya da uygulamadaki değişikliği bildirme zorunluluğu, nerede ise kullanılmamaktadır. Örnek olarak yürürlükteki 18 Ek (Annex) içerisinden 16 adedi, aykırılıkların bildirildiği bölümleri kapsar. Türkiye Cumhuriyeti olarak bizler sadece bu zorunluluğu, Ek 12 için 13 Haziran 2004 ve Ek 10 için de 05 Haziran 2005 tarihinde "Hiçbir değişiklik olmadığını", diğer Ek'ler olan 1-9, 11 ve 13-18 için ise hiçbir bildirimde bulunmayarak geçiştirmiş bulunmaktayız. Böyle bir araştırma ya da inceleme yapacak bir sisteme de sahip değiliz.

Ülkemizde bir tek konusuna sahip çıkan DHMI, yayınlamakta olduğu AIP içerisinde ülke aykırılıklarını GEN.1.7'de dört sayfa olarak listeleyebilmiştir.

THY'nin de Cargo taşımacılığı üzerine uyguladığı ayrıcalıkları, ilgili belgelerinde mevcuttur.

Elimizde çok sayıda Akademisyen ve işinin ehli yetişmiş personel mevcuttur ama konularında araştırma yapanlar, uygulamacılardan çıkmaktadır.

³ Bir ICAO Hikayesi – Servet BAŞOL : http://www.servetbasol.com/Articles/icao_story.pdf

⁴ ICAO Sözleşmesi Ek'leri - <http://www.icao.int>

YÖNTEM

Eğitimde birliği sağlamak ve içinde yaşadığımız ortama ayak uydurmayı gerçekleştirmek için şu altı temel stratejiyi yaşama geçirmeliyiz;

1. Eğitim ve Öğretimde bütünlüğü sağlamak

Ortaöğretim, bir yandan yükseköğretime anlayış (bilgi değil, kavramsal) olarak hazırlarken bir yandan da evrensel ve ulusal kültürle zenginleştirilerek altyapı olarak hazırlanmalı, kaynak kitap sorununa çare bulunmalı, özgün Türkçe dili öğretilirken yabancı dil olarak Havacılık İngilizcesi için gerekli altyapı sağlayacak olan kitaplar ile temel eğitim başlatılmalı. Tüm bu eğitime esas olacak olan "Sözlük", en uygun biçimde hazırlanmalı ve tüm orta ve yüksek eğitim ile eğitim sonrası kullanılacak olan tek ve ortak "Havacılık Sözlüğü" olarak her yerde esas alınacak hale getirilmelidir. Artık dünyanın gelişmiş ülkelerinde kullanılmaya başlayan "Yaşam Boyu Eğitim" kavramını, sözce ve kavram birliği yaratmadan başaramayız. Bu nedenle Meslek Liseleri, eğitimin ilk ayağı ve İngilizce ağırlıklı yabancı dil öğretir olmaları, ileride Lisans için gerekli şartları karşılaması açısından önemlidir. Bu tür liselerin iki temel bölümü Teknik ve Sivil Hava Ulaştırma olabilir. Halen mevcut teknik liselerin bazılarının bu kapsamda eğitime geçişleri daha kolay görünmektedir. Sivil Hava Ulaştırma Liseleri ise henüz bir ortak programa sahip değildirler, çünkü ortak bir hedef belirlenmemiştir.

Üniversite ve/veya Yüksekokul, henüz hedefe yönelik bölümlerden uzaktır. Havacılığın olmazsa olmazı "Kalite", genel kalite gibi algılanıp, sadece ders olarak işlenmekte ama hiçbir bölümde uygulaması yapılmamaktadır. Sivil Havacılıkta "kalite" uygulaması olmayan bir tek işlem dahi yoktur. Henüz böyle bir uygulamanın Üniversitelerde olmayışının tek nedeni, öğreticilerin Lisan ve/veya Lisans sahibi olmamalarından kaynaklanmaktadır. Lisans sahibi olabilmek için yasa da belirlenmiş süre boyunca aralıksız çalışıyor olma şartı vardır.

Sadece bu nedenden bile;

- Kalite Güvence Yöntemlerini eğitimin her döneminde yaşama geçirmeli,
- Kalite Güvence'nin eğitimim ayrılmaz bir parçası olarak kurum ve kuruluşlarında da yapılandırılmalı,
- İlgili kurum ve kuruluşların programlarını ve kalite güvence sistemlerini dışarıdan denetleyerek bu yapının içselleştirilmesi sağlanmalı;
- Kalite güvence denetimi yapacak kurum ve kuruluşları sık sık denetlemeye tabi tutmalı,
- Kalite güvence sisteminin kaynak, veri, işlem ve çıktı yönleri yanı sıra öğrenme düzeyini de ölçen yöntemler içermesi sağlanmalı;
- Kalite güvence sistem ve denetimi sonuçlarından hedefe yönelik yarar sağlayacak yeni gelişmeler ile düzenlemelerin çalışmalarını yapacak araştırmalar geliştirmeli,
- Geri besleme verilerinin, gelişimi yansıtacak şekilde kurum ve kuruluşlarla paylaşarak ulusal bütünlük sağlanmalı.

2. Eğitim ve Öğrenimde verimliliği arttırmak

Eğitim ve Öğrenimde verimliliği arttırmak, parasal değil düşünsel bir gerçektir. Eğitim ve Öğretimdeki bütünlüğün yansıtılması için gerekli yapılanmanın eğitim ve öğretim/öğrenime aktarımı düzgün ve doğru ortak bir program ile gerçekleşecektir. Hala Eğitim yatırımı diye bir konu gündemde değildir. En bariz olanı ise onlarca eğitim veren Üniversite ve/veya Yüksekokul'un henüz Uluslar arası Havalimanı yakınında bile olmamalarını örnek gösterebiliriz. Adı ve öğretisi ne olursa olsun, usta-çırak ilişkisi olmadan hiçbir eğitim amacına ulaşmayacaktır. Usta ise çalışmakta ve yetiştireceği öğrencilere ihtiyaç duymaktadır. Öğrendiklerini uygulayan, uygularken "kalite" kavramını içselleştiren öğrenciden alacağınız verim, OJT (On Job Training) ile elde edilir. OST (On Site Training) ise ancak OJT'in yardımcı basamağı olabilir eğer güzel bir donanım ve eğitim sistemi mevcut ise.

3. Yaşam Boyu Eğitim felsefesini gerçekleştirmek

Havacılığın birçok kolunda olduğu gibi diğer iş kollarında da, yaşamın içerisinde de "yetenek" çok önemli bir yer tutmaktadır. Yetenek temelli olduğu kişinin kadar "yapısal özellikleri" de iş kolu seçiminde önemlidir. Eli yatkın olmak, kan tutmak gibi deyimler sizin seçiminizi etkileyecektir. Sizi kan tutuyor ise doktor ya da ilgili diğer bir iş kolunda, eliniz yatkın değilse de el becerisi gerektiren her konuda başarı şansınız olmayacaktır. Meslek liselerine girerken yapılacak olan "yetenek" araştırması geleceğin başarılı elemanlarını yaratmanın ilk adımı olacaktır. Şimdilik sadece ATCo için yapılmakta olan "yetenek" sınavı, lise öncesinde yapılmalı ve yetkin eğitim kolları öğrencinin seçimine sunulmalıdır. ICAO zaten 2010 yılında NGAP (Next Generation of Aviation Professionals) sistemini tanıttı ve ülkelerin bu sisteme hazırlanması için 5 sene süre verdi. 2015 senesinde ise NGAP uygulamaya başlanacak ve 2020 senesinde yürürlüğe girecek.

İşin özü yetkin ve işe yatkın yatkın personel yetiştirmek.

Baş döndürücü bir hızla gelişen havacılık sanayinde bazı iş kollarının yok olması ve yerine yenilerinin katılması yanı sıra, mevcutlarda olan değişimlere ayak uydurmak zorunda olan bizler, zaten dört lisans arasında üçü için her sene eğitim görerek yetkilerimizi kullanmaya devam edebiliyoruz. Teknik Lisans sahipleri için başka zorunluluklar mevcut. Yaşam boyu eğitim kavramı bu anlamda bir kavram değil ama havacılıkta zaten mevcut olan bir durum ve bize (lisans sahiplerine) doğal gelmekte. Lisans kapsamında olmayan eğitimler için ise şöyle bir gerçeklik söz konusu.

Yaşam boyu eğitim sadece rekabet, iş bulma ve ekonomik zenginlik için anahtar olmakla kalmıyor, sosyal yaşamda, aidiyet kavramında ve kişisel gereksinimlerin karşılandığı bilgi bazlı günümüz ekonomisinde de olumlu etkilerini gösteriyor. Bilgi ve yeti güncellemesi, gerekli ara eğitimleri yapacak, temel eğitimin verdiği/vereceği okuma ve anlama ile araştırma yapabilecek kişilerin başarılı olmalarını sağlayacak olan "yetenek" bazlı iş kolu seçimini yapmış adaylar için ancak geçerli olacaktır.

4. Genç nesilleri yetilerine göre seçmek

Havacılığın bölgesel olmaktan çıkıp küreselleştiği günümüzde NGAP ile tanımlanmış olan yetenek bazlı öğrenci seçimi ve yetiştirilmesi kavramı bizi hazırlıksız yakaladı demek yanlış olmaz. Halen ülkemizde yüzün üzerinde yabancı uyruklu Pilot ve bir o kadar da Teknisyen bulunmakta. Avrupa Birliği'nin 2000 yılında Lizbon'da yaptığı toplantı kararları, ICAO'nun NGAP kararı ile eşzamanlı. Artık kim yeteneğine göre öğrenci seçip, küresel anlamda bir program ile öğrenci yetiştirirse ülke ekonomisine katkısı iki şekilde yapmış olacak. Hem ülke ekonomisine vasıflı eleman yetiştirmiş hem de ihtiyaç fazlasını yüksek ücretlerle dış ülkelere göndererek işsizliği önlemiş olacak.

Artık günümüz eğitimi, ülke kavramından küresel boyuta gelmiş durumdadır. Böyle bir eğitimde temel yetenek seçimleri için dil bilgisi, matematik, fen bilimleri, sosyal davranış, öğrenme yeteneği, öğretme yeteneği ve dil öğrenme yeteneği ölçümlerinin esas alınması gerekmektedir. Bu sayede Yetenek bazlı eğitimi tanıtip geliştirerek, tüm dünyadaki eğitimlere uyumlu ve endüstriye çekici gelecek yol ve yöntemleri uygulayarak havacılıktaki iş kolu çekiciliğini de arttırabiliriz.

5. Üniversite ve Yüksekokullardaki eğitimi modernleştirmek,

Okullardaki eğitimi modernleştirmenin tek yolu, modern eğitim ile öğrenci yetiştirmektir. Eğitimi modernleştirmek aynı zamanda okulun kendi eğitim modelini gözden geçirmesi, idari yapısını gözden geçirmesi ve hepsinden önemlisi eğitim görevlilerinin yetiştirecekleri öğrenciler gibi yetenek sınavından geçmiş olmaları gibi hassas konuları da kapsamalıdır. Eğiticinin ders verdiği konuda daha önce benzer hiçbir çalışmaya katılmamış ve hatta "stajyer" olarak dahi bulunmadığı bir ortam üzerine ders vermesi, bazı gerçeklerle yüzleşilmesi gereken bir sorundur. Böyle bir durum, eğitim kalitesini kaçınılmaz bir biçimde etkileyecektir. Tüm bunların yanı sıra, eğitim ve öğretimde bütünlüğün sağlanması amacıyla yönelik okulların yapısı ile öğretim ve idari sistemleri yeniden düzenlenmelidir.

Yüksek Öğretim Kurumunun (YÖK) havacılık gibi evrensel özel şart ile evrensel özel hukuka sahip ve sürekli kendi kendini yenileyen bir sanayi için öğrenci yetiştiriyor gibi olması, kendi kurallarını kendi içerisinde yetiştirmiş vasıflı çalışanlar tarafından yapıldığını bilmemesinden, bu sanayi içerisindeki bölüm ve uygulamalardan habersiz ve hatta uzak oluşundan kaynaklanmaktadır denilebilir. Bu nedenle YÖK'ün verdiği hiçbir diploma, SHGM tarafından onaylanmamakta, bu diplomaya sahip kişiler, başka yerlerde eğitim almışlarla birlikte SHGM tarafından yeterlilik sınavlarına alınmakta, bazı mühendislik bölümleri için de üç ila beş sene konularında çalışıyor olma şartı aranmaktadır. SHGM denetim ve yönetiminde YÖK ile birlikte yaratılacak bir sistemin aynı zamanda "Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (Yayın No: DPT:2577-ÖİK:590) Nitelikli insan gücü Meslek Standartları Düzeni Ve Sosyal Sermaye Birikimi Özel ihtisas Komisyonu Raporu"nda tespit edilen ve hedeflenen şartlar doğrultusunda gerekli ortam ve bu ortamın üreteceği yeti ve yeteneğe sahip "Gelecek Nesil Havacılık Profesyonelleri – NGAP New Generation of Aviation Professionals" yetiştirmeliyiz.

“ - Artık sadece teknolojiyi alıp kullanabilen insan değil, teknolojiyi üreten, bilgiyi bilgiye tatbik ederek dünyayı yeniliklere taşıyan insan tipine ihtiyaç vardır, insan gücü niteliklerinde gözlenen bu değişim iki yönlü bir etkileşime yol açmıştır. Bir yandan kaydedilen gelişmeler ve teknolojik ilerlemeler yeni bir insan tipini gerekli kılarken öte yandan, bu insan tipi yeni bir çağın ve teknolojik gelişmelerin yaratıcısı üreticisi durumundadır.”

Bu doğrultuda,

- 1- SHGM önderliğinde bölüm için oluşturulacak kurul ile yetkinlik sınavı yapılarak öğrenci seçimine başlanmalı,
- 2- Bu seçimi kazananlar Lisan sınavına alınmalı (eğitim süresince önce İngilizce dersleri mesleki kitaplar üzerinden verilmeli, sonra İngilizce yeterlilik sınavına geçilmeli, birkaç sene sonra da İngilizce barajı konmalı)
- 3- Bölüm dersleri, mutlaka bir Uluslararası Havalimanı içerisinde ya da çok yakınında verilmeli,
- 4- SHGM ile bölüm için oluşturulacak kurul önderliğinde ders programları hazırlanmalı ve meslek derslerine Lisanslı / Sertifikalı öğretici zorunluluğu getirilmeli,
- 5- OJT (On Job Training) ve OST (On Site Training), tüm eğitim boyunca gerçekleştirilmeli, staj ise her öğrenci için zorunlu olmalı,
- 6- SHGM ve YÖK, tek bir Lisans / Sertifika verme konusunda uygun bir yapılanmaya gitmeli, mevcut DHMI gibi özellikli okulların Ön Lisans, Lisans ve Sertifika ile YÖK tarafından verilen Yüksek Öğrenim diplomaları eşitlenmeli. (Böylece kimyager, jeolog, filolog, mühendis vs. olarak havacılığın bölümlerinde çalışabilmek için boşuna dört yıl okumuş olma şartı / lüksünden ve boşa harcanmış eğitim yıllarının israfından kurtulmalıyız).

6. İş sahaları yaratmak.

Bu gün mezun ettiğimiz öğrencilerimizin çoğu, vasıfsız işçi kapsamındadırlar. Hangi iş kolunda işe başlasalar, eğitilmek, kurs görmek ve ondan sonra Sertifika ve/veya Lisans sahibi olabilmektedirler. Hele Türk İş Kurumu, öğrencilerimizin okudukları sürenin nerede ise yarısından az bir sürede eğiterek kendilerine Lisans verebileceğini ilan etmiş durumdadır. Hedefe yönelik eğitimde, yasal zorunluluk sağlanırsa havacılık sanayinde, endüstride, yan sanayide vasıflı eleman açığı büyük oranda kapanacak ve üniversitelerin işbirliği sonucu amaca göre öğrenci yetiştirilip vasıflı personel sayısı artacak, bu da beraberinde yeni işkollarının açılmasına ve öğrencilerin bu sahalarda çalışmalarına olanak sağlayacaktır.

Son yirmi yılda olmayan işkolları, şu günlerde vasıflı eleman sıkıntısı çekmektedir. Birçok işkolunun da artık gündemde olmadığını hatırlatmakta yarar var. Teknoloji, insan olmadan hiçbir işe yaramamaktadır. Şimdilerde teknolojiyi kullanacak olan müşterilerin bile gerekli eğitimi almadan satın aldıkları ürünlerin özelliklerinden çok az yararlandıklarını bilmekteyiz. Hukuksal destek planlı bir geçiş ile yerli sanayimizi de kalkındıracağız.

SONUÇ

Günü yakalamak istiyorsak, yasa ile bu atılımlar desteklenmeli ve eğitim, öğrenim ile birlikte ölçülebilir bir yapıya kavuşmalıdır. Lisans sahibi olanların havacılık yasalarını yapma, yürütme ve denetleme hakkı olduğu bilinci ile temel prensipler çerçevesinde lisans dışı yetki ve sorumlulukların (sertifika) da kontrol altına alınıp bir bütün içerisinde eğitim ve öğretimlerinin gerçekleştirilmesini sağlamak, ülke geleceği açısından önemlidir. Planlarını yaşam için yapanlar, eğitim ve öğretime önem verenlerdir. Bu nedenle Öğrenme Kültürünü yaratmalı ve geliştirmeliyiz. Bunun için;

- Resmi, yaygın ya da geleneksel eğitimlerin tümünü samimiyetle desteklemeli ve tanımalıyız. Okumaya yabancı olanların imrenmeleri, ancak okuyanlara değer verildiğinde sağlanır.
- Okumanın getirisini, çok küçük yaşlardan itibaren vurgulamalı ve geleceğin anahtarı olarak sunmalıyız. “Öğrenmenin Yaşı Yok” sloganı yaşam boyu hep karşımızda olmalı ve önce imrendirilmelidir. Havacılığın içerisinde bunun bir slogan değil, bir zorunluluk olduğu hep vurgulanmalı, örneklenmeli ve desteklenmelidir.
- Eğitim kollarında daima hedef gösterilmeli ve hedefe yönelik yatırımların kişisel getirilere dönüşebileceği vurgulanmalı, potansiyel öğrenci kitlesi yaratılmalı. Şu an için birçok üniversite zaten bu şekilde çalışmaktadır.
- Yeteneğe göre öğrenci seçimi için danışma merkezleri kurulmalı, iş kolu ile ilgili bilgiler herkesin ulaşabileceği şekilde yaygınlaştırılmalı, dernek, sendika, sivil toplum örgütleri ile doğrudan işbirliğine gidilerek mevcut ve yeni işkollarının tanıtımı sağlanmalı, bu işkollarının kişisel, sosyal ve ekonomik çıkarları için adaylar cesaretlendirilmeli, ister resmi, ister yaygın ya da geleneksel eğitim olsun, hepsinin de öğrenilmesi için gerekli çaba verilmelidir.
- İlgili kuruluşlar, bünyelerindeki personellerin eğitimi için bütçe ve süre yatırımı yapmalı, personel eğitiminin kendilerine ve sonra da ülkeye sağlayacağı verimden doğacak karlılık hakkında bilinçlendirilmeli ve bu yatırımı yapan şirketlere yatırım teşviki uygulanmalı,
- Öğrenme Kültürü yaratılırken engelliler için de programlar yapılmalı, gönüllü kurum ve kuruluşlar desteklenmeli, hedefe yönelik öğrenmenin çeşitlendirilmesi ve yaygınlaştırılması için yasal zeminler hazırlanmalı.

Tüm bu tespit ve önerilerin bir plan çerçevesinde ele alınması, işkolu sahipleri ile düzenleyici otoritenin birlikte kararlaştırmaları, ilgili kurum ve kuruluşların ihtiyaçlarına göre yönlendirilmesi için yasal zorunluluk gerekmektedir.

Bu nedenle, TSHK 2920 Md.99 için şu değişikliği öneriyorum;

Madde 99: Sivil Havacılık Personeli Yetiştirilmesi

(1) Sivil Havacılık personeli yetiştirmek amacıyla T.C Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı ile işbirliği içerisinde Sivil Havacılık Okulları açılmasını ya da açılmış olan akademik birimlerin YÖK onayı ile SHGM denetiminde Sivil Havacılık eğitiminin güncelleşmesini ve gelişmesini sağlar.

- (2) Her türlü Özel Eğitim Kurumları, T.C Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın onay ve denetimi ile eğitim verecek, açılmış olan Akademik birimler de en geç bir sene içerisinde bu onay ve denetime uygun yapılanmalarını tamamlamış olacaklardır.
- (3) T.C Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, SHGM'nün Lisans verme yetkisine sahip olduğu konularda verilecek olan Akademik eğitimlerin isimlendirilmesi, sınıflandırılması, yapılması, NGAP kapsamında öğrenci seçimi, ders programlarının tespiti, onaylanması, eğitimcilerin vasıflarının belirlenmesi, eğitimlerin denetimi, verilmiş onayların yenilenmesi, askıya alınması, iptali, eğitimde kullanılan araç ve gereçlerin yeterliliği, ilgili yayınlar kütüphanesinin oluşumu, fakültenin vasıflarının yeterliliği, lisanslama işlemleri için gerekli her çeşit harç ile idari harçların toplanması ile ilgili gerekli yasal düzenlemeleri oluşturmak üzere, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nü yetkilendirir.
- (4) SHGM, Fakültelerin oluşturacağı sertifika düzeyinde verilecek eğitimler için de bu maddenin (3) paragraf gereklerinin yerine getirilmesini ister.
- (5) Mevcut kurum ve kuruluşlar tarafından "Kurs" adı altında açılmış olan tüm eğitimlerin sona ermesinden sonra Akademik olmayan kursların açılmasına müsaade edilmeyecektir.

Nitelikli Personel yetiştirilmesi için, bu öğrencilerin yasal anlamda korunması ve NGAP kapsamında Ulusal Kurullarını oluşturularak en kısa zamanda yaşama geçirilmesi kaçınılmazdır.

Kaynaklar

ICAO 2014, NGAP, <http://www.icao.int/safety/ngap/Pages/default.aspx>

ICAO 2014, Trainair Plus, <http://www.icao.int/safety/TrainairPlus/Pages/default.aspx>

23 - 25 April 2013 NGAP/TRAINAIR PLUS Regional Symposium- Asia Pacific, Bali/Indonesia

17 – 19 Jun 2013 NGAP and TRAINAIR PLUS Regional Symposium İstanbul/Türkiye

10 to 12 December 2013 NGAP/TRAINAIR PLUS Regional Symposium- Johannesburg - South Africa Africa

ICAO 2014, Operations Manual, http://www.icao.int/safety/TrainairPlus/Documents/TPOM_V2_September2013_FINAL.pdf