



Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi

The Journal of International Social Research

Cilt: 7 Sayı: 29 Volume: 7 Issue: 29

www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

## SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİNDE EĞİTİM STANDARDİZASYONU STANDARDIZATION OF TRAINING FOR AVIATION SECURITY

Nalan ERGÜN\*

### Öz

Bu çalışmanın temel amacı, havacılık güvenlik hizmetlerinin etkinliğinde önemli bir rol üstlenen güvenlik görevlilerine yönelik eğitimin, ulusal ve uluslararası düzenlemeler ile standartlaştırılmasının analiz edilmesidir. Bu amaç doğrultusunda çalışmada, öncelikle güvenlik görevlilerinin kilit önemine vurgu yapılmaktadır. Mevcut düzenlemeler doğrultusunda havacılık sektörünün çeşitli alanlarında görev yapan personelin, eğitim standardizasyonunun sağlanması amacı ile kullanılan sertifika ve lisans kavramları arasındaki farklılıklar, ilgili dokümanlar ele alınarak incelenmektedir. İnceleme sonucunda güvenlik hizmetlerinin uluslararası yapısı göz önüne alınarak, güvenlik görevlilerinin eğitim standardizasyonunun lisanslandırma yoluyla yapılmasına ilişkin öneri getirilmektedir.

### Anahtar Kelimeler:

Sivil Havacılık Güvenliği, İnsan Faktörü, Eğitim, Uluslararası ve Ulusal Düzenlemeler, Sertifikalandırma, Lisanslandırma.

### Abstract

The primary aim of this study is to analyze the standardization of the training via the national and international regulations for aviation security personnel who play a significant role in the implementation of aviation security services. In line with this purpose, first of all, the study emphasizes the key importance of security personnel. The differences between the concepts of certificate and license that are used to provide standardization of training for the personnel working in different departments in aviation sector are researched by discussing the related documents. As a result, taking into consideration the international structure of security services, it is suggested that standardization of training for aviation security personnel should be done through licensing.

**Keywords:** Civil Aviation Security, Human Factors, Training, International and National Regulations, Certification, Licensing.

### 1. Giriş

Sivil Havacılık Güvenliği 1930'lu yılların başında gerçekleşen ilk uçak kaçırma eyleminden bu yana yüzlerce yasadışı eylemle karşı karşıya kalmıştır. 1969 yılına kadar uluslararası düzeyde yaptırımı olan bir düzenlemenin olmayışının da etkisiyle, özellikle 1968 ile 1972 yılları arasında dünya genelinde yaklaşık 365 uçak kaçırma eylemi yaşanmıştır (Yoo ve Choi, 2006:135). Tokyo Konvansiyonu'nun 1969 yılında kabulü ve sonrasındaki uluslararası hukuksal düzenlemeler ile yargı sistemine işlerlik kazandırılmıştır. Bununla birlikte 1974 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO: International CivilAviationOrganization) sivil havacılık güvenliği alanındaki düzenleyici dokümanı Ek-

\*Yrd.Doç.Dr., Anadolu Üniversitesi, Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Bölümü.

17'nin (ICAO, Annex 17: Security) yayınlanması ile güvenlik uygulamalarının uluslararası boyutlarda standartlaştırılması çalışmalarına başlanmıştır. Ancak tüm çabalara karşın havacılık sektöründe yasa dışı olaylar gözlenmeye devam etmiştir ve etmektedir. Çünkü havacılık güvenliğinin artırılmasına yönelik oluşturulan tüm düzenlemelerin ve geliştirilen teknolojilerin etkinliği, uluslararası geçerliliği olan eğitim ile standartlaştırılmış insan faktörüne dayanmaktadır. Öte yandan özellikle havacılık güvenliğinde dönüm noktası olan 11 Eylül olayları sonrasında, temelde kullanıcıların konforlu, emniyetli ve zamanında seyahatlerini amaçlayan bir dizi hizmetin parçası durumundaki havacılık güvenliği, yolcusundan personeline tüm havaalanı kullanıcıları tarafından zorlayıcı, bireyleri sıkıntıya sokan hizmetler olarak algılanmaya başlamıştır. Güvenlik görevlileri açısından tüm yolcular potansiyel bir tehdit iken, yolcular açısından güvenlik görevlileri ise sıkıntılı süreçlerin başrol oyuncusudur (Kirschenbaum, 2013:40).

Güvenlik hizmetlerinin sunumundaki tüm bu çelişiklere karşın havacılık, bölgesel olarak farklılık göstermekle birlikte dünya genelinde gelişimini sürdürmekte olan taşımacılık sektörlerinden birini oluşturmaktadır. Yoğun değişim ortamında, hız ve konforun artan önemiyle birlikte havacılık sektörüne olan talep de artmaktadır. İstanbul Atatürk Havalimanı 2012 yılındaki iç-dış hat toplam yolcu sayısı, 2007 yılına oranla %94,4'lük bir artış göstermiştir (<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>2013).Havacılık sektörü dünya genelinde de benzer bir yapı sergilemektedir.Havacılık sektörünün gelişimi adına birçok çalışma yapan IATA'nın (International Air Transport Association, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) son tahminlerine göre dünya genelinde,2009 yılında 2,5 milyar olan havayolu yolcusunun, 2014 yılında 3,3 milyar olacağı öngörülmektedir (Lange, 2013:153). Artan talebe karşın zamanla yarışan sektörde, havacılığın kendine has özelliklerinden hız ve konfordan ödün verilmemesi için,güvenlik süreçlerinin teknoloji ile desteklenmesi gerekmektedir. Teknoloji desteğinin getirdiği maliyetlerin yanı sıra yaşanan olaylar sonrasında uluslararası düzenleyicilerin zorunlu hale getirdiği uygulamalar, güvenlik hizmetlerinin maliyetlerini ciddi boyutlarda arttırmıştır.Bu maliyetler kapsamında güvenlik görevlilerinin alması gereken eğitimler de önemli bir maliyet kalemi olarak yer almaktadır. Artan yakıt fiyatları, çevresel duyarlılık ve genel ekonomik sorunlar bu maliyetlere katlanılmasını daha da sıkıntılı hale getirmektedir. Öte yandan havacılık sektörü, 11 Eylül saldırısı sonucunda da çok büyük maliyetlere katlanmak zorunda kalmıştır (Karimbocus,2009). Saldırının Amerika Birleşik Devletleri'ne derhal yansıyan maliyeti 48-51 milyar dolar civarındadır (Terger, 2001,12). Bununla birlikte saldırı, maliyeti hiçbir şekilde ölçülemeyecek 2819 masum insanın hayatını kaybetmesine neden olmuştur (Falkenrath, 2004/2005:170).

Bu çalışmanın amacı yukarıda ele alınan unsurlar ışığında ciddi bir maliyet unsuru olanve havacılık sektörünün kendine has özelliklerinden hız ve konforun ön plana çıkmasında önemli bir yere sahip olan güvenlik hizmetlerinde,güvenlik görevlisi eğitiminin standartlaştırılması sürecinin analiz edilerek öneri getirilmesi oluşturmaktadır. Bu kapsamda çalışma beş bölümden oluşmaktadır. İlk olarak havacılık güvenliğinin önemi belirtilmektedir. Daha sonra havacılık güvenlik hizmetlerinin bileşenleri olan teknoloji ve insan faktörü ele alınmaktadır. Üçüncü bölümde güvenlik görevlisi eğitiminin standartlaştırma gerekliliğine değinilerek bu alandaki ulusal ve uluslararası düzenlemeler incelenmektedir. Dördüncü bölümde mevcut durumun analizi yapılarak sonuç bölümünde öneri getirilmektedir.

## **2. Sivil Havacılık Güvenlik Hizmetlerinin Bileşenleri**

Sivil havacılık güvenliği, ICAO Ek 17'de "Sivil havacılığın yasa dışı müdahalelere karşın insan ve ekipman bileşimi ile korunmasına yönelik alınan önlemler bütünü" olarak tanımlanmaktadır (ICAO, Annex 17: Security, 2011:1-3). Bu tanımdan da anlaşılacağı gibi sivil havacılık güvenliğinin temel bileşenlerini kullanılan teknoloji ile insan faktörü oluşturmaktadır.

### **2.1. Teknoloji**

ICAO Ek 17'ye göre üye devletler yolcu, uçucu personel, yer personeli ve halkın yasadışı müdahalelere karşın korunmasından sorumlu tutulmaktadır. Yine Ek 17'ye göre üye her

devlet güvenlik süreçlerindeki uygulamaların havacılık sektörünü diğer taşıma sistemlerinden ayıran hız ve konforuna engel teşkil etmeyecek şekilde düzenlemekle sorumludur (ICAO, Annex 17: Security, 2011:2-1).

Bu sorumluluğun yerine getirilmesi için her havameydanında, uçağa yasadışı girişimde bulunabilecek bireylerin ya da madde, malzemenin girişini engellemek adına, meydanın faaliyet alanı ya da kapasitesine bağlı olarak çeşitli yöntemler kullanılmaktadır. Bunlardan birisi elle yolcu ve/veya beraberindeki eşya/bagajın aranmasıdır. Ancak bu yöntem hız ve konfor açısından olumsuzlukları da beraberinde getirebilmektedir. Dolayısıyla teknolojik teçhizatın kullanımı gerekli hale gelmektedir.

Havacılık sektörüne ilişkin tehditleri belirlemek için pek çok araç ve teknoloji kullanılmaktadır. Güvenlik teknolojisi, havacılıkta üç unsurun taranması amacı ile kullanılmaktadır. Bunlar: yolcular, yolcu kabininde taşınan kabin bagajı ve kargo kabininde taşınan hold bagajıdır (McLay ve diğerleri, 2007:74). Yolcu ya da kargo kabininde taşınabilecek madde/malzemeler farklılaştığından, sıvı kısıtlaması uygulamasında olduğu gibi, tarama süreçleri de farklılaşabilmektedir.

Bagaj taramasında yaygın olarak kullanılan teknolojik araçların başında X-Ray gelmektedir. X-Ray teknolojisi konvansiyonel ya da bilgisayar tabanlı olmak üzere iki şekilde güvenlik hizmetlerinde kullanılmaktadır. Bilgisayar tabanlı (Computeraided-smart- X-Ray) X-Ray, potansiyel tehdit unsurunu ve muhtemel bulunma alanını belirleyerek güvenlik görevlisine uyarı vermektedir. Cihaz, tehdit unsurunu ekranda daire içine alarak, güvenlik görevlisini değerlendirilmeye yöneltmektedir (Shanks, 2004,10). Bagaj taraması için Patlayıcı Tespit (EDS: ExplosiveDedetectionSystem) ya da İz Detektörünün (ETD: ExplosiveTraceDedetection) de kullanımı yaygındır. EDS tehdit oluşturabilecek materyallerin (patlayıcıların) tespitini kolaylaştıracak tomograficihazı eşliğinde çalışmaktadır. Tomografi cihazı, bagajın iç görüntüsünü kesitlerine ayırarak tehdit unsurunun tespitini kolaylaştırmaktadır. Bilgisayar tabanlı X-Ray cihazına benzer ve güvenlik görevlisini yönlendirici uyarı sistemi, tomografi destekli EDS sisteminde de söz konusudur. İz detektörü ise kimyasal analiz yöntem ile bagajda patlayıcının olup olmadığının tespitine yönelik olarak kullanılmaktadır. Yolcu taramasında ise kapı ve el tipi metal arama detektörleri kullanılmaktadır. Yolcu bagaj eşleştirmesi yöntemiyle, yolcunun kendi bagajı ile seyahat etmesi; eğitilmiş köpeklerin patlayıcı ya da uyuşturucu tespitinde kullanılması gibi alternatif yöntemler de mevcuttur. Her geçen gün kullanılan teknolojiye yenileri eklenmektedir. Ancak tüm bu teknolojik yöntemlerin işlerlik kazanabilmesi etkin insan gücüyle mümkün olabilmektedir (Kraemer ve diğerleri, 2009:34).

## 2.2. Süreçlerin Merkezindeki İnsan

Sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasında doğrudan ya da dolaylı olarak havacılık sisteminde yer alan birçok çalışan bulunmaktadır. Ancak güvenlik süreçlerinde doğrudan doğruya yer alan güvenlik personeli hem güvenlik süreçlerinin etkinliğinde hem de yolcu algısının şekillenmesinde ayrı bir öneme sahiptir (Kirschenbaum, 2013:40). Havacılık sektörünün özellikle gelişmekte olan ülkeler başta olmak üzere, hızlı bir büyüme içerisinde olması ve uçağın potansiyel tehditlere karşı korunması görevinin getirdiği sorumluluk yükü ve yoğunluk bu önemi daha da artırmaktadır (Leoneve diğerleri, 2011:62). İstanbul Atatürk Havalimanı kullanan (iç-dış hat) toplam yolcu sayısı 2012 yılında 45 milyonun üzerinde gerçekleşmiştir. Her yolcunun beraberinde en az bir bagaj taşıdığı düşünüldüğünde ki bu oldukça iyimser bir yaklaşımdır, Atatürk Havalimanı'ndaki güvenlik görevlileri 2012 yılı içinde 45 milyondan fazla yolcu ve bagaj taramıştır (<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>. 2013). Havacılığın merkezi durumundaki Amerika Birleşik Devletleri'ndeki 450'yi aşkın havaalanında ise 7000'i aşkın tarama alanında her gün milyonlarca yolcu ve bagaj taramadan geçirilmektedir (Bullock ve diğerleri, 2013:154).

Havacılık sektörünün içinde bulunduğu bu durum, güvenlik hizmetlerinde teknolojilerin kullanımını kaçınılmaz hale getirmektedir. Ancak kullanılan teknolojinin niteliği

ne olursa olsun, tüm süreçlerin merkezinde insan vazgeçilmez bir unsurdur. Yolcu ya da bagaj taraması konusunda getirilen tüm standartlara ya da geliştirilen teknolojiye karşın, güvenlik hizmetlerinde insanın önemi azalmak yerine artmaktadır. Havacılık güvenliğinin sağlanması konusunda yeterli bilgiye sahip olmayan bireyler için insan faktörünün artan önemini anlaşılması zor olabilir. Ancak güvenliğin sağlanmasında teknolojik cihazların kullanımı, insanın karar vermesine dayanmaktadır. Her bir aktivite karar sürecine dayanmaktadır ki bu durum insan faktörünün vazgeçilmezliğini ortaya koymaktadır. Tüm bunların yanı sıra emniyet ve güvenlikle ilişkili süreçlerde nihai sorumluluk insana aittir. Bu nedenle teknolojinin, sadece doğru eğitim almış doğru insanla kullanıldığı sürece fayda yaratıcı bir unsur olarak ele alınması gerekmektedir (Karimbocus, 2009).

Güvenlik görevlileri yüksek beceri gerekliliğinin yanı sıra polis, gümrük gibi diğer hizmet sağlayıcılar ile uyumlu olma zorunluluğu gibi unsurlar ya da yerel otoritelerin belirlediği kıstaslar altında iş yapmanın getirdiği birçok sorunla karşı karşıya kalmaktadır. Ancak bu sorunlardan en önemlisini çalışma ortamı oluşturmaktadır. Güvenlik görevlileri kanuni yaptırımların yanı sıra kalabalık ve gürültülü bir ortamda; gerek süreçlerin gerekse uçuş tedirginliğinin getirdiği gerginlik içindeki bireylere hizmet sunmaktadır. Sekiz saatlik vardiya sürecinde bir güvenlik görevlisi, yüzlerce yolcunun yaklaşık bin ile bin beş yüz bagajını taramadan geçirmektedir. Güvenlik görevlileri uçakların tehlikeli ya da yasa dışı müdahaleye imkân tanıyacak maddelerden korunması amacıyla, birçok imaj arasından doğru karar verme sorumluluğu ile stres altında çalışmaktadır. Güvenlik görevlileri her geçen gün karmaşıklaşan süreçlerde kritik kararlar vermek durumundadır (Eldar, 2010:36-37). Alınan bu kararların yanlışlığından çok farklı milletler, havayolları ya da bireyler zarar görebilmektedir.

### **3. İnsan Faktörünü Standartlaştırma Gerekliliği**

Güvenliğin sağlanmasına ilişkin gelişmelere ve getirilen düzenlemelere karşın, temelde güvenlik görevlisi eğitiminin uluslararası standardizasyonunun olmayışının da etkilediği, insan hatası kaynaklı birçok yasa dışı olay yaşanmıştır. Havacılık sektörünün uluslararası yapısı nedeniyle bir uçağa; yolcu, yük ve kargosuna verilen güvenlik hizmetleri, uçağın uçuş güzergâhına bağlı olarak, çeşitli ülkelerin güvenlik görevlileri tarafından verilebilmektedir. Bu durum bir ülkede verilen güvenlik hizmetleri nedeni ile bir başka ülkenin sıkıntı yaşamasına yol açabilmektedir. Süreçlerin merkezindeki insan başlığı altında ele alınan birçok faktör güvenlik süreçlerinin etkinliğinde rol oynayabilir. Ancak uluslararası anlamda kabul gören eğitim ile bireylerin yetkinliklerinin artırılması yoluyla hem çalışma koşulları kaynaklı sıkıntıların hem de hataların en aza indirilmesi mümkün olabilecektir.

Bir uçağa farklı uluslarca güvenlik hizmetlerinin verilmesinden kaynaklanan birçok olay yaşanmıştır. 28 Kasım 1987 yılında Kore Havayollarına ait Bağdat-Abu Dabi-Bangkok seferini gerçekleştiren uçak, Abu Dabi'den havalandıktan sonra Bangkok'a varışına kırk beş dakika kala Andaman denizi üzerinde infilak etmiştir. Yirmisi mürettebat olmak üzere uçaktaki toplam yüz on beş kişi hayatını kaybetmiştir. Araştırma sonucunda patlamaya Bağdat'tan, Bangkok yolcusu olarak uçağa binen iki yolcunun neden olduğu saptanmıştır (<http://library.thinkquest.org/28386/koreanwar/entrance/eng/int7/int7-2.htm>). Yirmi altı yaşındaki kadın ve yetmiş yaşındaki bir erkek tarafından gerçekleştirildiği tespit edilen olayda, taşınabilir kasetçalar ve likör şişesi içine gizlenmiş zaman ayarlı bir patlayıcı kullanılmıştır. Bağdat'ta güvenlik önlemlerinin zayıf olduğunu belirleyen saldırganlar, patlayıcıyı Bağdat'tan uçağa sokmuşlardır. Bu olaya kadar transit yolcu-bagaj eşleştirmesi uygulaması olmadığından, yolcular çok rahat bir biçimde bagajlarını bırakarak Abu Dabi'de uçağı terk etmişlerdir (Abeyratne, 1998:108).

Sivil havacılık sektöründeki güvenlik hizmetlerinin uluslararası niteliği nedeniyle yaşanmış bu ve buna benzer birçok olay bulunmaktadır. Kendi içinde hiçbir sorunla karşı karşıya kalma ihtimalinin olmaması, o ülkede sunulan sivil havacılık hizmetlerinin başka bir ülke sorunu nedeniyle kötü amaçla kullanılmasına engel oluşturmamaktadır. Dolayısıyla risk seviyesi en düşük ülkelerin dahi bu bilinç ile güvenlik hizmetlerini sunmaları gerekmektedir.

Bu nedenle havacılık sektöründeki güvenlik hizmetlerinin uluslararası niteliklere sahip bireylerce uygulanması kaçınılmaz bir gerekliliktir.

### 3.1 Uluslararası Düzenlemeler

Küresel anlamda, sivil havacılık güvenliği alanında düzenleyici kuruluş olarak, ICAO yer almaktadır. Türkiye, aynı zamanda üyesi durumunda olduğu, bölgesel düzenleyici konumundaki ECAC düzenlemelerini de uygulamalarında dikkate almak durumundadır. Ancak çalışmanın bu kısmında, kapsam gereği, sadece küresel düzenleyici durumundaki ICAO dokümanları ele alınmaktadır. Uluslararası boyutta güvenlik hizmetlerinin standartlaştırılması adına, ICAO Ek 17’de personel seçim ve eğitimi ile ilgili düzenlemelere gidilmiştir. Dokümanın üçüncü bölümüne göre her üye devlet, Ulusal Sivil Havacılık Güvenlik Programı’nın oluşturulmasından ve uygulanmasından sorumlu tutulmaktadır. Yine aynı bölümde her üye devlet, sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasında yer alacak bireylere yönelik olarak, ulusal eğitim programı hazırlamak ve uygulamakla sorumlu kılınmıştır. ICAO üyesi her devlet 1 Temmuz 2013 yılına kadar ulusal eğitim programı hazırlamak ve yetkili otorite ve/veya yetkilendirilmiş kuruluşlarca verilecek sertifikasyon sistemini oluşturmakla sorumludur (ICAO, Annex 17: Security, 2011:3-1). Ancak güvenlik ile ilişkili çeşitli konularda uluslararası standartlar getirmekte olan ICAO dokümanlarında, personel gereklilikleri ve eğitimi konusunda temel gereklilikler başlıklar halinde verilmekle yetinilmekte, kapsamı detaylandırılmamaktadır. Eğitim programının, her devletin kendi ulusal güvenlik programına uyumlu olması şartını getirilmektedir. Dolayısıyla uluslararası bir standarttan, personel gerekliliklerinde elde edilmesi güçleşmektedir.

### 3.2. Ulusal Düzenlemeler

Türkiye’de güvenlik hizmetlerinin insan faktörü çerçevesinde standartlaştırılabilmesi adına 1 Eylül 2009 yılında ICAO Ek-17 temel alınarak hazırlanan “Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı” (SHT 17-2) yürürlüğe konmuştur. Talimatın amacı talimatın 1. maddesinde “Havacılık güvenliği konularında personel seçim ve eğitim gereklilikleri ile sorumluluklarını belirleyerek, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı’nın etkinliğini ve uluslararası standartlara uygun olarak yapılmasını sağlamaktır.” şeklinde ortaya konmaktadır. Bu talimat ile gerek güvenlik personelinin gerekse güvenlik harici personelin seçim ve eğitim gereklilikleri belirlenmektedir. Talimatta eğitim gereklilikleri 20 ayrı modül olarak, her bireyin çalışma alanına uygun olacak biçimde 13 kurs başlığı altında yapılandırılmıştır.

Talimata göre güvenlik personeline, görevini belirli bir standartta yapmasına imkân sağlayacak başlangıç ve tazeleme eğitimlerinin verilmesi gerekmektedir. Güvenlik harici personel ise çalışma alanlarına bağlı olarak belirlenmiş eğitim modülleri kapsamındaki kursları başlangıç ve tazeleme olmak üzere almakla zorunlu kılınmıştır (Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı, 2009:2;15;17). Bueğitimin sonucunda yeterli bulunan bireylere, Türkiye’nin sivil havacılık otoritesi durumunda olan, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün (SHGM) yetkilendirmiş olduğu eğitim kuruluşlarınca sertifika düzenlenmektedir.

### 4. Standardizasyonda Lisanslandırma ve Sertifikalandırma

ICAO Ek-17’ye göre üye her devlet, 1 Temmuz 2013 yılına kadar eğitim programını oluşturarak, güvenlik görevlilerinin yetkinliğini belirlemek adına sertifikasyon sistemini oluşturmakla sorumlu kılınmıştır. Ancak sivil havacılık sektöründe yer alan personelin yetkinliklerinin belirlenmesi adına “sertifikasyon” ve “lisans” olmak üzere iki ayrı kavram yer almaktadır. ICAO sözlüğü olan Doc 9713’de (International Civil Aviation Vocabulary, 2007:1-157) sertifikasyon kavramı Ek-17’ye atıfta bulunularak tanımlanmaktadır. Aynı tanımlama SHT 17-2’nin tanımlar kısmında da yer almaktadır. Anılan dokümanlarda sertifikasyon “Bir kişinin kendisine verilmiş görevleri yetkili otorite tarafından belirlenmiş kabul edilebilir bir seviyede yerine getirebilecek yeterlikte olduğunun, yetkili otorite tarafından veya yetkili otorite adına değerlendirilmesi ve onaylanmasıdır” (Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon

Talimatı, 2009:3) şeklinde tanımlanmaktadır. Kısaca sertifikasyon iş yapabilme yeterliliğini belgelemektedir.

Lisans kavramı ise ICAO Doc 9713'de (International Civil Aviation Vocabulary, 2007:1-355)ICAO'nun personel gerekliliklerine ilişkin düzenlemelere yer verdiği Ek-1 Personel Lisanslandırma (ICAO, Annex 1:PersonnelLicensing, 2011) dokümanına atıfta bulunularak, aşağıda sıralanan ve üye devletlerin sorumluluğunda olan kriterlerin sağlanması sonucu belirlenen yeterlilikteki bireylere verilen belge olarak tanımlanmaktadır.

ICAO Ek-1, bölüm 1, sayfa 4'de ICAO'nun üye devletlere lisanslandırma konusunda getirdiği sorumluluklar aşağıdaki gibidir (ICAO, Annex 1:PersonnelLicensing, 2011:1-4) :

- Yeterlilik başvurusu lisans ya da derece (rate) düzeyinde değerlendirilmelidir.
- Lisans ya da derecelendirmeler kayıt altına alınarak onaylanmalıdır.
- Onaylanmış bireylerin yetkilendirilmesi yapılmalıdır.
- Eğitim kursları onaylanmalıdır.
- Lisanslandırma ya da rate için gerekli simülasyon ya da beceri gerekliliklerinin yerine getirilmesini sağlamalı ve onaylamalıdır.
- Diğer üye devletlerce kabulü sağlanacak standartlarda lisanslandırma yapılmalıdır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yönetmelik ya da talimatlarında, lisansın tanımına yönelik genel bir bilgi bulunmamaktadır. Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği'nde hava aracı bakım lisansı "İçeriğinde belirtilen herhangi bir hava aracı temel kategori ve hava aracı tipi için, bilgi ve bakım deneyimi olarak bu Yönetmeliğin gereksinimlerini karşılayan personelin niteliğini gösteren belge" (Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği, 2007:1) şeklinde tanımlanmaktadır. Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans ve Derecelendirme Yönetmeliğinde ise hava trafik kontrolör lisansı "ICAO Ek-1'de belirtilen gerekli sağlık şartlarına sahip, hizmet sağlayıcı kuruluşun ünite eğitim ve değerlendirme çalışmalarını başarıyla tamamlayarak derece almaya hak kazanmış asistan hava trafik kontrolörlerine verilen belge" olarak yer almaktadır (Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans ve Derecelendirme Yönetmeliği, 2007:2).

Yukarıda yer verilen tanımlardan açık bir biçimde lisans ile sertifika arasındaki farklılığı belirlemek oldukça güçtür. Genel anlamda sertifikanın, lisans gibi bireylerin iş yapabilme yeterliliğini belgelediği söylenebilir. Ancak bireylerin iş yapabilme yeterliliklerinin lisanslandırma yoluyla belirlenmesinde getirilen standartların, mutlaka diğer üye devletlerce kabulü kriteri, yani eğitimin uluslararası olma gerekliliğine yapılan vurgu, sertifikalandırma ile lisanslandırma arasındaki temel farklılığı ortaya koymaktadır.

### **Sonuç**

Havacılık sektöründe bireylerin yetkinliklerini belirlemek amacı ile lisanslandırma ya da sertifikalandırma yoluna gidilmektedir. Ancak bu alandaki düzenleyici dokümanlarda lisans ile sertifika arasındaki farklılığı kesin bir biçimde ortaya konulmadığı belirlenmiştir. Bu nedenle özellikle ICAO Doc 9713'de personel yetkinliğinin belirleyicisi durumunda olan lisans ve sertifika kavramlarının farklılıklarının ortaya koyacak bir biçimde tanımlanmasında fayda görülmektedir. Ancak yapılan inceleme sonucunda sertifikasyon ile lisans arasındaki temel farklılığın, lisansa bağlı yeterliliğin, ICAO üyesi diğer devletlerce de kabulünü sağlayıcı eğitim programı çerçevesinde verilmesi şeklinde tanımlanması mümkündür. Bu bağlamda ülke otoritelerinde yayımlanan yönetmelik ya da talimatlar ile bireylerin üye diğer ülke otoritelerinin onayıyla almış oldukları lisansların dönüşümüne imkân tanınabilmektedir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yayımlanmış olduğu Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliği (SHY-1) bu savı destekler niteliktedir. Yönetmeliğin 7. ve 172. maddeleri, uçak pilotu lisanslarının çevrilmesine ilişkin esasları düzenlemektedir (Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliği (SHY-1), 2006:5;49)

Bu bağlamda ICAO Ek-1'de uçuş süreçlerinde yer alan pilot ya da uçuş mühendislerinin; hava trafik hizmetlerinde yer alan hava trafik kontrolörlerin ya da bakım süreçlerindeki uçak teknisyenlerinin lisanslandırılmasına ilişkin düzenlemelere yer verilerek, uluslararası niteliklere sahip bireylerin, uluslararası standartlarda hizmet sunması ya da iş yapması sağlanmaktadır. Benzer şekilde güvenlik süreçlerinde doğrudan doğruya yer alan güvenlik görevlilerinin de seçim ve eğitim kriterlerinin, ICAO Ek-1'de yer alması ve gerektiğinde lisanslı bireylerin ihraç ya da ithalinin mümkün kılınması, süreçlerin uluslararası standartlarda yerine getirilmesine büyük ölçüde imkân sağlayacaktır. Uluslararası standartlarda güvenlik hizmetlerinin sunumu ise havacılık sektörünün son yıllarda karşı karşıya kaldığı sorunların çözümüne katkı sağlayacaktır. Çünkü güvenliğin sağlanması adına yerine getirilen süreçler, başta yolcu olmak üzere, süreçte yer alan tüm tarafların sıkıntı yaşamamasına neden olabilmektedir. Öte yandan güvenliğin etkin bir biçimde sağlanamaması, ölçülmesi mümkün olmayan insan hayatı da dâhil olmak üzere, ciddi maliyetlere neden olabilmektedir. Dolayısıyla uluslararası kabulü sağlanabilecek eğitim standardizasyonunun sağlanabilmesi, her iki açıdan da maliyetlerin daha etkin bir şekilde kontrol altına alınmasını olanaklı kılacaktır.

#### KAYNAKÇA

- ABEYRATNE, R.I.R. (1998). *Aviation Security*, Brookfield USA: Ashgate Publishing Limited.
- BULLOCK, Jane; George Haddow, Damon Coppola, (2013). *Homeland Security*, The Boulevard, Langford Lane, Kidlington, Oxford, OX5 1GB, UK.
- ELDAR, Z.(October-December 2010). "The Human Factor in Aviation Security", *Airport Management*, Vol.5, No. 1, s.34-38.
- FALKENRATH R.A., (Winter, 2004/2005). "The 9/11 Commission Report" *International Security*, Vol.29, No.3, pp.170-190.
- ICAO Annex 1 "Personnel Licensing" (July 2011). Eleventh Edition.
- ICAO Annex 17 "Security" (March 2011). Ninth Edition
- ICAO Doc 9713 "International Civil Aviation Vocabulary" (2007). Third Edition.
- Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY 66-01) <http://web.shgm.gov.tr/doc3/shy%2066-01.pdf> erişim adresli web sayfası, 20.11.2013.
- Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans ve Derecelendirme Yönetmeliği (SHY 65-01) <http://web.shgm.gov.tr/doc3/shy65-01.docerişim> adresli web sayfası, 20.11.2013.
- KARİMBOCUS, M. (2009). "CompetencyRequirementsforAviation Security", *Security Technology*, 43. Yıllık Uluslararası Carnahan Konferansı.
- Kirschenbaum, Alan (2013)."The Cost of Airport Security: The Passenger Dilemma", *Journal of Air Transport Management*, S. 30, s. 39-45
- Kraemer S.;Carayon P.;Sanquist T.F. (2009). "Human and Organizational Factor in Security Screening and Inspection Systems: Conceptual Framework and Key Research Needs" *Cognition, Technology &Work*, Vol.11, Iss.1, pp.29-41.
- LANGE, Robert; Ilya Samoilovich, Bo van der Rhee (2013). "Virtual Queuing at Airport Security Lanes" *EuropeanJournal of OperationalResearch*, S. 225, s. 153-165
- LEONE, Kelly; Rongfang (Rachel) Liu (2011). "Improving airport security screening checkpoint operations in the US via paced system design", *Journal of Air Transport Management*. S. 17, s.s. 62-67.
- MCLAY, Laura A., Sheldon H. Jacobson and John E. Kobza (2007). "Integer programming models and analysis for a multilevel passenger screening problem" *IIE Transactions* V.39, p.p. 73-81.
- Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı (SHY 17-2) <http://web.shgm.gov.tr/doc3/sht17-2.pdf>erişim adresli web sayfası, 20.11.2013.
- SHANKS, N.E.L.; Bradley A.L.W. (2004). "Handbook of Checked Baggage Screening" *Professional Engineering Publishing Limited*, Wiltshire UK, s.10.
- TERGER, D. B. (Fall 2001). "The Economic Costs of 9/11 on the U.S.", *Phi Kappa Phi Forum*, Vol. 91, Iss. 3, pp.12-13.
- UÇAK Pilotu Lisans Yönetmeliği (SHY-1) <http://web.shgm.gov.tr/doc3/shy1.docerişim> adresli web sayfası, 20.11.2013.
- YOO, Kwang Eui; YounChulChoi (2006).. "AnalyticHierarchyProcessApproachforIdentifyingRelativeImportance of FactorstoImprovePassenger Security Checks at Airports" *Journal of Air Transport Management*,S.12,s. 135-142. <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspxerişim> adresli web sayfası, 20.11.2013. <http://library.thinkquest.org/28386/koreanwar/entrance/eng/int7/int7-2.htm>erişim adresli web sayfası, 20.11.2013.