

T.C
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
PSİKOLOJİ ANABİLİM DALI

HAVACILIK SEKTÖRÜNDE VARDİYALI VE NORMAL MESAİLİ
ÇALIŞANLARIN BAZI DEMOGRAFİK DEĞİŞKENLERE GÖRE
SCL 90 AÇISINDAN İNCELENMESİ

TEZİ YAZAN
ağlar YILMAZ

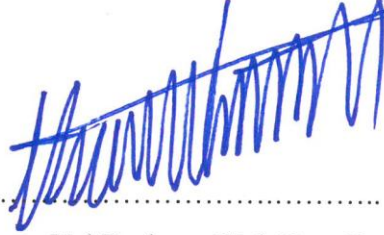
TEZ DANIŞMANI
Yrd. Doç. Dr. İbrahim İNAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MERSİN, EYLÜL 2016

T.C
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ' NE

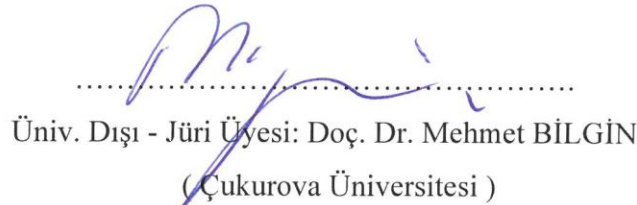
“201410022” numaralı öğrencimiz olan “Çağlar YILMAZ” tarafından hazırlanan “Havacılık Sektöründe Vardiyalı ve Normal Mesaili Çalışanların Bazı Demografik Değişkenlere Göre SCL90 Açısından İncelenmesi” başlıklı bu tez çalışması jürilerimiz tarafından oy birliği ile Psikoloji Anabilim Dalında **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.



Üniv. İçi - Tez Danışmanı - Jüri Başkanı: Yrd. Doç. Dr. İbrahim İNAN



Üniv. İçi - Jüri Üyesi: Prof. Dr. Şükrü UĞUZ



Üniv. Dışı - Jüri Üyesi: Doç. Dr. Mehmet BİLGİN
(Çukurova Üniversitesi)

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduklarını onaylarım.



26. / 09 / 2016

Yrd. Doç. Dr. Murat KOÇ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'ndaki hükümlere tabidir.

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın her aşamasında bilgi ve önerileriyle beni yönlendiren değerli danışman hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Sektörün yoğun iş programına rağmen, eğitim ve araştırma sürecimdeki ilgi ve desteklerinden dolayı şirketim “HAVAŞ” nezdinde, kıymetli yöneticilerim Sn. Sedat ALSAN, Sn. Hakan ERSOY’a ve değerli mesai arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım.

Son olarak, her zaman yanımda olan ve beni içtenlikle destekleyen aileme de en derin saygı, sevgi ve teşekkürlerimi sunuyorum.

09.08.2016

Çağlar YILMAZ

ÖZET

HAVACILIK SEKTÖRÜNDE VARDİYALI VE NORMAL MESAILİ ÇALIŞANLARIN BAZI DEMOGRAFİK DEĞİŞKENLERE GÖRE SCL 90 AÇISINDAN İNCELENMESİ

Çağlar YILMAZ

Yüksek Lisans Tezi, Psikoloji Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. İbrahim İNAN

Eylül 2016, 74 sayfa

Havacılık sektörü günümüzün en hızlı büyüyen sektörlerinden biridir. Aynı zamanda sektör, vardiyalı çalışmanın en yoğun olduğu sektörlerden biridir. Bu bağlamda çalışmamız, Türkiye’de havacılık sektöründe vardiyalı çalışanlar ve normal mesaili çalışanların bazı demografik değişkenlere göre SCL90 açısından incelenmesini amaçlamaktadır.

Araştırma örneklemi, 62 normal mesaili ve 90 vardiyalı olmak üzere toplam 152 havacılık sektörü çalışanıdır. Örneklem, Adana, Ankara, Antalya, Batman, Bodrum, Muğla, Elazığ, Gaziantep, İstanbul, İzmir, Kayseri, Konya, Nevşehir, Sivas, Trabzon illerinde çalışan personellerden seçkisiz örnekleme yöntemi ile seçilmiştir. Araştırmaya katılan personellerin kişisel bilgileri, araştırmacı tarafından hazırlanmış “Kişisel Bilgi Formu” ile, psikolojik belirtilerine ilişkin veriler ise SCL 90 belirti tarama ölçeği kullanılarak elde edilmiştir. Elde edilen verilerin analizinde SPSS 20.0 programı aracılığı ile t-test ve korelasyon analizleri kullanılmıştır.

Katılımcıların psikolojik belirtileri üzerinde, vardiyalı çalışanlar ile normal mesaili çalışanlar arasında SCL90’ın belli alt boyutlarında (somatizasyon, depresyon, kişiler arası duyarlılık, fobik anksiyete) anlamlı farklılıklar tespit edilirken, diğer alt boyutlarda anlamlı farklılık tespit edilememiştir. Cinsiyet değişkeni incelendiğinde ise “Somatizasyon” alt boyutu haricinde anlamlı bir farklılık saptanmamıştır.

Korelasyon analizi sonucunda, SCL90’ın “Anksiyete”, “Obsesyon” ve “Depresyon” alt boyut indekslerinin çalışma yılı (kıdem) değişkeni ile yüksek korelasyon gösterdiği bulgusuna ulaşılmıştır. Yaş değişkeni incelendiğinde ise

“Anksiyete”, “Obsesyon” ve “Depresyon” alt boyut indeksleri ile birlikte “Kişiler Arası Duyarlılık” alt boyut indeskinin de yüksek korelasyon gösterdiği bulgusu elde edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Çalışma, İşgücü, Vardiyalı çalışma, Gece çalışması, Havacılık sektörü, Havacılık tarihi, Endüstriyel gelişim, SCL90.



ABSTRACT

AN INVESTIGATION ON THE SHIFT WORKERS AND DAY WORKERS IN AVIATION INDUSTRY, ACCORDING TO SOME DEMOGRAFIC VARIABLES, BY “SCL90” SYMPTOM CHECK LIST

Çağlar YILMAZ

Master Thesis, Department of Psychology

Supervisor: Ass. Prof. Dr. İbrahim İNAN

September 2016, 74 pages

Aviation industry is one of the fastest growing industry nowadays. Also, shift work is most widely seen in the aviation industry. Therefore, the major aim of this study is to investigate the shift workers and day workers in aviation industry according to some demographic variables, by “SCL90” symptom check list.

The data was gathered from aviation industry employees in Adana, Ankara, Antalya, Batman, Bodrum, Muğla, Elazığ, Gaziantep, İstanbul, İzmir, Kayseri, Konya, Nevşehir, Sivas, Trabzon, by simple random sampling method. Symptom check list was fulfilled by 152 current employees (90 shift worker and 62 day worker).

Personal information of the subject group were obtained by “Personal Information Form” prepared by researcher and the psychological symptoms index data were obtained by using a symptom check list, “SCL90”. t-test and correlation analysis were used for the analysis of the collected data.

It was determined that, in some subscales of SCL90 (somatisation, depression, interpersonal sensitivity, phobic anxiety), there are statistically significant psychologic differences between shift workers and day workers. Additionally, gender variable has significant difference only in “Somatisation” subscale.

It was also determined that, “Anxiety”, “Obsession”, “Depression” subscale indexes have positive correlation with increase of “Seniority” variable.

Lastly, it was found that, “Anxiety”, “Obsession”, “Depression” and “Interpersonal Sensitivity” subscale indexes have positive correlation with “Age” variable.

Key Words: Work, Labor, Shift work, Night work, Aviation industry, Aviation history, Industrial development, SCL90.



TABLO LİSTESİ

Tablo 1. Ticari Yolcu Uçağı Fiyatları Tablosu.....	3
Tablo 2. Sanayi Devrimi, Dünya Nüfusu İlişkisi (McAfee, 2014).....	11
Tablo 3. Türkiye’de İşsizlik Oranı ve Dünya ile Karşılaştırılması (Web 5).....	14
Tablo 4. Yıllık Toplam Çalışma Saatleri Karşılaştırması (Web7).....	16
Tablo 5. OECD Raporlarına Göre Haftalık Çalışma Saatleri Karşılaştırması (Web8)...	17
Tablo 6. Scl90 Belirti Tarama Sonuçları (Selvi, 2010)	31
Tablo 7. Scl90 Belirti Tarama Sonuçları (Kara, 2016).....	32
Tablo 8. Çalışma Düzeni Frekans Tablosu	33
Tablo 9. Cinsiyet Frekans Tablosu	34
Tablo 10. Katılımcı Yaş Bilgileri Tablosu.....	34
Tablo 11. Katılımcı Kıdem Bilgileri Tablosu	34
Tablo 12. SCL-90 Güvenilirlik Çalışması	39
Tablo 13. Normal Mesaili ve Vardiyalı Çalışanların Scl90 Alt Boyut Gruplarına Göre Karşılaştırılması	42
Tablo 14. Cinsiyet Değişkeninin Scl90 Alt Boyut Gruplarına Göre Karşılaştırması	43
Tablo 15. Sektördeki Çalışma Yılıının Scl90 Alt Boyutları İle Korelasyon Analizi.....	44
Tablo 16. Yaş Değişkeninin Scl90 Alt Boyutları İle Korelasyon Analizi.....	45

RESİM LİSTESİ

Resim 1. Wright Kardeşler Tarafından Yapılan İlk Profesyonel Uçuş 1903 (Web22) ..	21
Resim 2. Pfalz E.I.Single seat Monoplane Fighter 1915 (Web11).....	22
Resim 3. Beechcraft XA-38 Grizzly 1944 (Web12).....	23
Resim 4. F102 Delta Dagger 1953 (Web13)	24
Resim 5. Boeing 707 1957 (Web14)	25
Resim 6. Boeing 787 2009 (Web15)	26



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. Türkiye’de Kadın ve Erkek Nüfusun Üretime Katılım Oranları (Web6).....	15
Şekil 2. Yolcu Trafiğinin ve Yolcu Kapasitesinin, Yıllara Göre Değişimi (Web 18)....	28
Şekil 3. Havacılık Sektörü Gelirleri (Web 18)	28



KISALTMALAR LİSTESİ

CMI	: Cornell Medical Index
FAI	: Fédération Aéronautique Internationale
HSCL	: Hopkins Symptom Checklist
IATA	: International Air Transportation Association
ICAO	: International Civil Aviation Organisation
ILO	: International Labor Organisation
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development
SCL 90	: Symptom Check List 90

İÇİNDEKİLER

KAPAK.....	i
TEZ İMZA SİRKÜLERİ	ii
ÖNSÖZ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	vi
TABLO LİSTESİ.....	viii
RESİM LİSTESİ.....	ix
ŞEKİL LİSTESİ.....	x
KISALTMALAR LİSTESİ	xi
İÇİNDEKİLER	xii

BİRİNCİ BÖLÜM

1. GİRİŞ	1
1.1. Problem	1
1.2. Araştırmanın Amacı	2
1.2.1. Alt Amaçlar	2
1.3. Araştırmanın Gerekçesi ve Önemi	3
1.4. Araştırmanın Sayıltıları	4
1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları	4

İKİNCİ BÖLÜM

2. ÇALIŞMA KAVRAMI VE HAVACILIK ENDÜSTRİSİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	5
2.1. Tarih Öncesi Dönemde Çalışma Kavramı	5
2.2. Feodal Sistemde Çalışma Kavramı	6
2.3. Feodal Sistemden Monarşi'ye Geçiş ve Çalışma Kavramı Üzerinde Etkisi.....	7
2.4. Sanayi Devrimi ve 18. Yüzyıldaki Gelişmeler	8

2.4.1. Sanayi Devriminin Başlangıcı	8
2.4.2. Sanayi Devriminin Çalışma Kültürüne Etkisi	10
2.5. Uluslararası Çalışma Örgütü	12
2.5.1. Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) Kuruluşu	12
2.5.2. Uluslararası Çalışma Örgütü'nün Amacı.....	13
2.6. Havacılık Sektöründe Çalışma Sistemleri.....	15
2.6.1. Normal Mesaili Çalışma	15
2.6.2. Vardiyalı Çalışma	17
2.6.2.1. Vardiyalı Çalışma Kavramı ve Gelişimi.....	17
2.6.2.2. Vardiyalı Çalışma Sistemleri	18
2.6.2.2.1. Sabit Vardiya Sistemi.....	18
2.6.2.2.2. Dönüşümlü Vardiya Sistemi	19
2.7. Havacılığın Tarihsel Gelişimi	20
2.7.1. Sivil Havacılığın Gelişimi	24
2.7.1.1. Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO)	27
2.7.1.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)	27
2.8. Konuyla İlgili Yapılmış Araştırmalar	29
2.8.1. Yabancı Araştırmalar	29
2.8.2. Türkiye’de Yapılan Araştırmalar.....	30

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ.....	33
3.1. Araştırmanın Gereçleri ve Modeli	33
3.2. Çalışma Evreni ve Örneklem	33
3.3. Veri Toplama Araçları ve Uygulama.....	34
3.3.1. SCL-90 Belirti Tarama Testi	35
3.3.2. SCL-90 Belirti Tarama Testinin Alt Boyutları.....	36

3.3.2.1. Somatizasyon (12 Madde) :	36
3.3.2.2. Depresyon (13 Madde) :	37
3.3.2.3. Obsesyon (10 Madde) :	37
3.3.2.4. Kişiler arası Duyarlılık (9 Madde):	37
3.3.2.5. Anksiyete (10 Madde)	37
3.3.2.6. Öfke (6 Madde).....	37
3.3.2.7. Fobik Reaksiyon (7 Madde)	37
3.3.2.8. Paranoid Düşünce (6 Madde)	38
3.3.2.9. Psikotizm (10 Madde)	38
3.3.2.10. Ek Ölçek (7 Madde).....	38
3.4. Verilerin Toplanması ve Yapılan Analizler	40
4. BULGULAR VE YORUM.....	41
4.2 Cinsiyete Değişkenine Göre, SCL90 Altboyutları Açısından Anlamlı Bir Farklılık Var Mıdır?	42
4.3. SCL 90 Alt Boyut İndeks Puanları, Kıdem Değişkeni ile Korelasyon Göstermekte midir?	44
4.4. SCL 90 Alt Boyut İndeks Puanları, Yaş Değişkeni ile Korelasyon Göstermekte midir?	45
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	48
6. KAYNAKÇA.....	50
7. EKLER	57
7.1. Ek-1: SCL90 kullanım izni	57
7.2. EK-2: SCL90 Belirti Tarama Testi Anketi	58
7.3. EK-3: Kişisel Bilgi Formu	59
8. ÖZGEÇMİŞ	60

BİRİNCİ BÖLÜM

1. GİRİŞ

1.1. Problem

İnsanın yeryüzünde varlık bulduğu andan itibaren, hayatını idame ettirebilmesi için gerekli olan çabasının başlaması ile çalışma kavramı da ortaya çıkmıştır. Zamanla, çalışma kavramı ihtiyacı karşılamamanın ötesinde kar elde etme yolu haline gelmiş ve endüstriyel çalışma kavramı dünya literatüründe kendine yer bulmuştur. İnsanlar öncelikle çalışmanın kendisinin, çalışma stillerinin, çalışma ortamının ve hatta mesai sistemlerinin hizmet ya da ürün ortaya koyma sürecine etkisini incelemişlerdir. Burada yapılan geliştirme ve düzenlemeler çıktılara direkt etki etmiş ve endüstriyel kurumlar birer otomasyon sistemi kurgular gibi sistem kurgulamaları yapmışlardır.

Fakat günümüzde, yani artık önlenemez bir hızla Globalleşen dünyada, ekipmanlar, üretim girdileri, iletişim kanalları ve birçok insan dışı değişken eskisine nispeten çok daha hızlı değişmektedir. Değişmeyen tek şey işletmelerin bir parçası olarak, insanın varlığıdır. 1. Sanayi devrimine bakıldığında, artık nispeten çok az sektör emek yoğun çalışmakta ve otomasyon sistemleri üretime katılan insan gücünü gitgide daha az ihtiyaç duyulur hale getirmektedir. İşte bu durum, çalışma kavramının değişmez bir parçası olan insanın bu kavrama çok daha değişik bir şekilde bakması ve kavramın bambaşka bir parçası haline dönüşmesi sonucunu da beraberinde getirmiştir.

Drucker'ın verimlilik kavramını ifade ederken bahsettiği gibi, Nissan'ın Midland'daki fabrikasında 1 işçi yılda 24 araba üretirken, Ford'un İngiltere'deki fabrikasında 1 işçi yılda sadece 6 araba üretmekte ise, çalışma sistemlerinin sürekli daha iyiye gidecek şekilde yeniden tasarlanması, geliştirilmesi ve dönüştürülmesi kaçınılmazdır (Drucker,1993:147).

Bu gelişim ve dönüşüm sürecinin, insan psikolojisini de etkilediği açıktır. Artık daha küçük ofislerde, daha büyük şantiyelerde çalışılmakta, daha yüksek dağlarda mermer ve çok daha derin madenlerde cevher çıkarılmaktadır. 1. Sanayi devriminin üzerinden sadece 200 yıl kadar geçmişken, 2., 3. hatta 4. Sanayi devrimlerinin gerçekleştiğinden bahsedilmektedir.

Alvin Toffler'a göre, 1. dalga olan Tarım toplumu, önce 2. Dalga olan Sanayi toplumuna dönüşmüş ve artık 3. Dalga olan Bilgi toplumuna geçiş başlamıştır

(Toffler,1996). Her ne kadar, dünyanın her yerinde bu dönüşüm aynı hız ve şekilde gelişmiyor olsa da Toffler'in anlatmaya çalıştığı değişimi Dünya'nın birçok yerinde görebiliriz.

Çalışmamızda, günümüzde insanın 24 saat hizmet ve ürün talebi doğrultusunda ve yine kendisi için kurgulanmış olan, vardiyalı çalışma sistemi ve normal mesaili çalışma sisteminin çalışanlara olan etkisi bazı demografik özelliklere göre SCL90 açısından incelenmiştir. Bu noktada çalışmamız, vardiyalı çalışmanın ve 7/24 hizmet talebinin olduğu havacılık sektörü çalışanları ile yapılmıştır.

Çalışanların ruhsal durumlarıyla ilgili bir araştırma için, havacılık sektörünün hem sektörel gelişim ve dönüşüm hızı hem de hizmet arz ve talebinin sürekliliği açısından uygun olduğu değerlendirilmiştir.

1.2. Araştırmanın Amacı

Havacılık sektörü, günümüzde 7 gün 24 saat hiç durmadan çalışan, özel tatilleri ya da durmak için belli nedenleri olmayan, sürekli çalışan ender sektörlerdendir. Bu sektör, son 50 yıllık dönem içerisinde hem uçuş kapasitesi anlamında hem de yapısal anlamda katlanarak büyümeye devam etmektedir. Bu nedenle Havacılık sektörü için vardiyalı çalışma bir vazgeçilmezdir.

Bu çalışmanın amacı, normal mesaili çalışanlar ile vardiyalı çalışanların bazı demografik özelliklere göre SCL90 açısından incelenmesi olup, bu iki grup arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olup olmadığı eğer varsa bu farkların hangi başlıklarda değerlendirilebileceğini araştırmaktır.

1.2.1. Alt Amaçlar

1) Cinsiyet açısından, vardiyalı çalışanlar ile normal mesaili çalışanlar arasında, SCL 90 alt boyut indekslerinden aldıkları puana göre anlamlı bir fark var mıdır?

2) Yaş açısından, vardiyalı çalışanlar ile normal mesaili çalışanların, SCL 90 alt boyut indeks puanları korelasyon göstermekte midir?

3) Kıdem açısından, vardiyalı çalışanlar ile normal mesaili çalışanların, SCL 90 alt boyut indeks puanları korelasyon göstermekte midir?

1.3. Araştırmanın Gerekçesi ve Önemi

Havacılık sektörü, mali büyüklüğü açısından çok az sektörle karşılaştırılabilecek bir sektördür. Dünyada en fazla ticari uçak üreten şirketlere bakıldığında iki şirketin isminin öne çıktığı görülmektedir. Bu şirketler Boeing ve Airbus'tır. Bu iki şirketin öncelikle küçük gövdeli ve büyük gövdeli en popüler uçaklarını karşılaştırmak gerekirse, rakamların birbirine çok yakın ve yüksek oldukları da görülecektir. (Web 19, 20)

Tablo 1. Ticari Yolcu Uçağı Fiyatları Tablosu

Küçük Gövde Yolcu Uçakları			
Marka	Model	Açıklama	USD Fiyat (Milyon)
Boeing	737-8	Kısa-Orta Menzil, Tek Koridor	96,0
Airbus	A320	Kısa-Orta Menzil, Tek Koridor	98,0
Büyük Gövde Yolcu Uçakları			
Marka	Model	Açıklama	USD Fiyat (Milyon)
Boeing	747-8	Uzun Menzil, (Kargo,Yolcu)	378,5
Airbus	A330-2	Uzun Menzil, Çift Koridor	231,5
Boeing	777-9	Uzun Menzil, Çift Koridor	400,0
Airbus	380	Uzun Menzil, İki Katlı	432,6

Havacılık sektörünün ticari büyüklüğünün sadece uçak fiyatları ile değerlendirilemeyeceği açıktır. Örneğin havalimanlarının yapım maliyetlerini incelemek de bu açıdan fikir verebilir. İstanbul'a yapılmakta olan 3. Havalimanı ihalesinin kazanıldığı rakam, kazanan şirketin basın bildirimine göre "22 milyar 152 milyon Euro" olarak gerçekleşmiştir. Bu rakam, yaklaşık olarak "70 milyar 886 milyon 400 bin" Türk Lirasına tekabül etmektedir (1Euro = 3,20 TL olarak hesaplanmıştır) (Web21).

Yukarıdaki örnekler, sektörün genel büyüklüğünü anlamak açısından uygun olacaktır. Sistemde oluşabilecek aksaklıklar, sadece yapısal maliyetler dışında ulaşım zincirinin kırılması anlamına da geleceğinden, havacılık sektöründe yer, uçuş ve havalimanı işletme noktasında "Know-How" en önemli sermayedir. Bununla beraber bu

büyükölükteki bir sektörde çalışan insan gücünün, yetişmiş, eğitimli ve farkındalığı yüksek kişilerden oluşması gerektiği açıktır.

Bu kadar büyük ve aynı zamanda da büyümeye devam eden bir sektörün çalışanlarının, bu sektörün gerekliliklerini yerine getirirken, maruz kaldıkları çalışma sistemlerinin (vardiyalı ve normal çalışma) psikolojik durumlarına ne gibi etkileri bulunduğunun değerlendirilmesi, önem arz etmektedir.

1.4. Araştırmanın Sayıtları

Araştırmada kullanılan örneklem ana kütleyi temsil etmek için yeterlidir. Araştırmada kullanılan “SCL-90” semptom kontrol listesi, tüm dünyada ruhsal durumun tespiti için kullanılmakta olup, araştırmanın kapsamı açısından doğru bir araçtır. Bu çalışmaya dahil olan tüm katılımcılar, kişisel bilgi formunu okuyarak ve doldurarak araştırmaya gönüllü olarak iştirak etmişlerdir. Anketteki tüm sorulara, okuyarak, anlayarak ve samimi şekilde cevap verdikleri değerlendirilmektedir. Katılımcıların düşüncelerinin başkalarından etkilenmemesi için, toplu uygulama yapılmamış, araç (üzerinde isim belirtisi olmadan) özel zarf içinde ve şahsi olarak teslim edilmiştir. Bu anlamda katılımcıların cevapları, kendi kişisel deneyimleri doğrultusunda yanıtlamış ve ilgili maddeler hakkındaki hissettiklerini objektif şekilde yansıtmışlardır.

1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları

Bu çalışma sadece havalimanı ve yer işletme çalışanlarını temsil etmektedir. Bu çalışmada, Adana, Ankara, Antalya, Batman, Bodrum, Muğla, Elazığ, Gaziantep, İstanbul, İzmir, Kayseri, Konya, Nevşehir, Sivas, Trabzon illerinde çalışan personellerden elde edilen veriler ile hazırlanmıştır. Havayollarının uçucu ekiplerinin de dahil olacağı bir uygulama yapmak, hem zaman hem de maliyet anlamında çok zor olacaktır. Bununla beraber, havacılık sektöründe normal mesaili çalışan sayısının, vardiyalı çalışan sayısına oranla çok az olması da kontrol grubu katılımını kısıtlamaktadır.

Çalışmada, katılımcıların kendi düşünceleri istendiğinden, sübjektif bir sonuçla dönölmesi ihtimali bulunmaktadır. Anketler her ne kadar, çalışanın özel ortamında doldurulmuş olsa da, bir hastane ortamında doldurulmamıştır. Bu anlamda, uygulama hakkında bir klinisyen görüşü bulunmamaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

2. ÇALIŞMA KAVRAMI VE HAVACILIK ENDÜSTRİSİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

2.1. Tarih Öncesi Dönemde Çalışma Kavramı

Çalışma kavramını incelemeye, kelimenin etimolojisi ile başlamak uygun olacaktır. Tabii bu noktada bize en çok yardımcı olacak dokümanlar insanlık tarihinin en eski yazılı kayıtları sayabileceğimiz Roma ve Yunan mitolojisi kaynaklarıdır.

Bu noktada, Labour (labor) kelime kökenine bakıldığında zahmet, yorgunluk, acı ızdırıp (çalışmak bir tür ceza) olarak görülmektedir (Bozkurt,2005:49). Bu kültürde tarım, askerlik, felsefe ve sanat gibi meslekler soylu olarak tanımlanmaktayken, diğer tüm sınıflar bunlara gerekli kaynakları sağlamak için çalışan ve toplumsal olarak aşağı görülen işleri yapmaktaydı.

Mitolojik kaynaklarda, tanrı figürleri insan suretinde betimlenmiştir. Fakat insandan farklı şekilde tanrılar, Olympos dağının doruğundaki saraylarında konforlu ve elbette ki sonsuz bir yaşam sürmekte iken, insanlar ise emekleri ile onların bu lüks içindeki yaşamlarını desteklemektedirler. (Bayladı,2007:14) Bahsedilen zahmet, acı ve yorgunluk elbette ki onların kaderidir ve tanrılar insanlara zaman zaman verdikleri ödülleri bu acıların karşılığını ödemektedirler.

Bu açıdan bakıldığında çalışma ve karşılığında alınan ödül yani ücret kavramının tahmin ettiğimizden çok çok eski zamanlara dayandığını görebiliriz. Yani insanlar ve tanrılar arasındaki bu ilişki, insanların kendi aralarındaki ilişki ve hiyerarşinin de temelini oluşturmuştur.

Bu yazılı kaynaklardan daha da geriye gittiğimizde ortada bir ücret olmadan çalışmanın, insanların genel ihtiyaçlarının karşılanması ile birebir ilgili olduğu görülmektedir. Hayvanlar, bulundukları ortama uyum sağlayarak ve uyum sağlayamadıkları durumlarda bu ortamdan göç ederek yaşamlarını sürdürürken, insan ise yaşadığı çevreyi kendine uydurmayı başarmış, ihtiyaçlarını bu şekilde karşılamıştır.

İnsan, bunu organları yerine geçebilecek, değişebilen ve gelişebilen yapay aletlerle başarmıştır. Bu sayede çok eski zamanlardan bu yana tüm dünyaya yayılabilmektedir. Bunu başaramayan hayvan türleri ise, yayılım gösterememiş olup, yaşam alanları çoğunlukla belli coğrafi bölgelerle kısıtlı kalmıştır (Ayas, 1982:79).

Bu noktadan yapılacak bir çıkarımla, çalışmanın tanımının ya da farklı bir anlatımla, ne yapılırsa bunun “çalışma” sayılacağına tespiti, yaşanan çağın toplumsal özellikleri ile birebir alakalıdır.

Grint’e göre, belli bir hareketin, çalışma, boş zaman, ikisi birden ya da hiç biri olarak yapılması, var olan zamansal, mekânsal ve kültürel koşullarla sıkı sıkıya ilişkilidir (Grint 1998:10).

Her ne kadar modern dünyada çalışma ile kastedilen “ücretli çalışma” olsa da, tanımı sadece bu şekilde algılasak pre-modern dönemlerdeki çalışma kavramını inceleyemeyip sadece sanayi toplumundaki çalışma kavramına odaklanmış oluruz. Bireylerin sadece ihtiyaçlarını karşılayacak kadar değil, arz fazlası yaratacak kadar üretim alet ve sistemlerini geliştirmeye başlamalarından itibaren, bu yaratılan fazla ürünlerin akıbeti ile ilgili yeni fikirler ve toplumsal sınıflar oluşmaya başlamıştır. Böylece ticaret ve kar imkânlarının arttığı görülmüş, bu anlayış ise insanlık tarihinde bin yıllar süren bir kölelik anlayışını beraberinde getirmiştir. Köleler sadece insani ve asgari ihtiyaçlarını karşılayacak imkânlar verilerek (karın tokluğuna) çalıştırılmıştır.

2.2. Feodal Sistemde Çalışma Kavramı

Ortaçağın, 5. ve 9. yüzyıllar arası olarak değerlendirebileceğimiz erken dönemlerinde, feodal sistem ortaya çıkmıştır. Feodal düzen, yine üretim temelli bir sistem olup, ilkel kölelikten farklı olarak, kendine has bir toplum tipine ve değerlere sahiptir. Feodal düzen, ortaya çıkışı itibariyle evrensel değil, İngiltere başta olmak üzere, batı toplumlarına özgü kabul edilmektedir. Bu bağlamda, bu dönem genel olarak değerlendirildiğinde, köleliğin son bulmasından çok, egemenlik anlayışı açısından farklı bir biçimde yeniden şekillendirilmesi olarak nitelendirilebilir. (Ülgen, 2010:10)

Bu egemenlik, asıl olarak üretim teçhizatlarını elinde bulunduran derebeyiler ile üretimin fiziksel kısmını üstlenen köylüler arasındaki yeni bir düzeni işaret etmektedir. Bu dönemde kölelik anlam değiştirmiş ve sınırlı bir mülkiyet hakkını da beraberinde getirmiştir. Aynı zamanda, köleler artık bireysel olarak satılamadıkları gibi aileleri ile birlikte yaşayıp, gerektiğinde üzerinde yaşadıkları ve çalıştıkları toprak ile birlikte el değiştirmeye başlamışlardır.

Birçok farklı medeniyette bu gibi politik sistemler, gerek toplumun teknolojik gelişimine gerek iklim ve coğrafyanın tipine, gerek de kültüre göre farklı şekillerde

ortaya çıkmışlardır. Doğuda Padişahlar hüküm sürerken, Batıda Krallar hükmetmiştir. İsimleri prens, raca ya da şehzade de olsa, yöneticinin ve yönetilenin kısacası yönetimin temel ilkeleri bellidir ve birkaç detay haricinde şaşılacak derecede birbirlerine benzemektedirler.

Zaman ilerledikçe, coğrafi keşiflerle işlenebilir toprak miktarı giderek artmış olsa da bu artışın hızı, toprak işleme yöntemlerinin gelişimi ile yan yana koyulduğunda sistemin devamı için yeterli değildir. Hem tarım teknolojilerinin hem de nüfusun ciddi oranda artışı nedeniyle kölelik sisteminde çözümler oluşmuştur. Üretime yönlendirilemeyecek seviyede hızlı nüfus artışı, farklı sınıfların (örneğin askerler) da kalabalıklaşması sonucunu doğurmuştur. Hatta bir sonraki adımda özellikle Avrupa’da toprak sahibi olamamış şövalyelerin sayısındaki büyük artış, devamında Avrupa’nın genişlemesi için kaçınılmaz olan Haçlı Seferleri’nin politik altyapısını hazırlamıştır.

Dönemin Papa’sı 2. Urbanus, Piacenza konsilinden sonra Fransa’yı dolaşmaya başlamıştı. Bu sırada, Fransa ve çevre ülkelerdeki psikoposlara ve başlıca din adamlarına mektuplar yazarak onları 1095 Kasım’ında Clermont’ta toplanacak olan konsile davet etti. Böylece Haçlı seferlerinin ilk adımı atılmıştır. (Başat, 2015:1)

Müslüman nüfusun Portekiz ve İspanya dışına çıkarılması için başlatılan Reconquista (yeniden fetih) hareketi ve sonucunda Haçlı Seferleri, 15. yüzyılın sonlarına kadar sürmüştür (Callaghan,2003:19).

Bununla birlikte, Haçlı seferlerinin başlamasına fikir babalığı yapan, Papa 2. Urbanus, 1881 yılında, ölüm günü olan 29 Temmuz’da, Papa 13. Leo tarafından “Aziz” ilan edilmiştir (Web1).

2.3. Feodal Sistemden Monarşi’ye Geçiş ve Çalışma Kavramı Üzerinde Etkisi

Ateşli silahların ve topların savaşlarda kullanılmaya başlaması ile derebeylerin ve hüküm sürdükleri kalelerin fiziksel üstünlüğü sona ermiştir. Bu avantajlarını yitiren feodal beyler, güçlü krallara bağlanmak durumunda kalmışlardır.

Aynı zamanda, sistem olarak güçlü hükümetlerin olmaması nedeniyle ortaya çıkan Feodalizm, güçlü krallıkların ortaya çıkması ve yönetsel anlamda da yeniçağın ihtiyaçlarını artık karşılayamaması nedeniyle sona ermiş ve yerini güçlü ve mutlakiyetçi monarşilere bırakmıştır. Krallıklar ve imparatorlukların güçlü bir şekilde hüküm

sürdüğü sonraki dönemde de üreticilerin, çalışma karşılığı sınırlı mülkiyet hakları kısmen artarak devam etmiştir.

Özellikle 1150 ve 1300 yılları arasında feodal sistem çerçevesinde genişleyen nüfus ve ticaret sistemi, 1300 – 1450 yıllarından itibaren ağır bir ekonomik krize girerek durmuştur. (Wallerstein, 1976:229)

Burada dikkat edilmesi gereken husus, hem çalışma kavramının hem de kölelik, serflik, vassallık gibi kavramların kıta Avrupa'sında devam ettiği zaman diliminde, dünyanın başka yerlerinde, farklı adlarla da olsa benzer sistemlerin hüküm sürmekte olduğudur. Aynen ekonomik sistemlerde de olduğu gibi Dünya'nın farklı kıtalardaki yerleşkelerinin, aynı zaman diliminde aynı süreçleri yaşaması beklenmemelidir.

Fakat bu sistemler, 1768 yılına gelindiğinde, James Watt adındaki İskoç bir mühendisin, “Buhar Makinesi” ni icad etmesiyle daha önce görülmemiş bir yapısal değişikliğe uğramıştır.

2.4. Sanayi Devrimi ve 18. Yüzyıldaki Gelişmeler

2.4.1. Sanayi Devriminin Başlangıcı

Bir devrimin ne gibi ekonomik, sosyal ve politik değişimler ortaya koyabileceğini anlamak için önce devrim kelimesinin anlamını incelemek doğru olacaktır. TDK, devrimi “Belli bir alanda, hızlı, köklü ve nitelikli değişiklik” olarak tanımlar (Web2).

Devrimin birçok Hint-Avrupa dilindeki karşılığı olan kelime (revolution) orijinal anlamında gök cisimlerinin dönüş hareketlerini ifade eden bir astronomi terimidir (Sakman 1993:219). Buradan bir alt-üst olma anlamı da çıkarılabilir. Aynı zamanda devrimin Türkçe anlamına da bakıldığında bir devrilme, yıkılma söz konusu olduğundan belli alanlarda mevcut sistemin yıkılarak yerine yeni bir sistemin ortaya çıkması anlamı doğmaktadır.

Sanayi devrimi söz konusu olduğunda bu değişim, artık insan ve hayvan gücüne dayalı üretim teknolojilerinin, yerini makine gücüne bırakması olarak görülebilir. Bu makine gücüne geçişin başlangıcı da James Watt ekibi tarafından 18. yüzyılın ikinci yarısında geliştirilen buhar makinesi olmuştur.

Bu tarihten önce geliştirilmiş olan buhar makineleri ya da benzeri makineler mevcut olsa da, düşük verimlilik, bir devrim niteliğinde üretim artışı sağlamaktan çok

uzaktı. Watt ve arkadaşlarının geliştirdiği buhar makinesi çağının çok ilerisinde ve emsallerinden ortalama 3 kat daha verimliydi.

Sanayi devriminin geneline bakıldığında bu dönemi sadece buhar motorunun bulunması ile kısıtlamak doğru olmayacaktır. Fakat değişimi başlatan itici gücün, üretim hızını daha önce görülmemiş şekilde artıran buhar motoru olduğu da açıktır. Buhar motoru, kas gücünün sınırlarını aşarak daha büyük bir enerji üretebilmenin yolunu açmıştır. Bu enerjinin, istenilen zamanda hatta ara vermeden üretilebilir hale gelmesi, insanlık tarihinin en büyük değişimine ön ayak olmuş ve ilk makine çağını başlatmıştır (McAfee, 2014:15).

Her ne kadar sanayi devrimi ve endüstri devrimi tanımları birbirini karşılıyor olsa da gerek iktisat tarihçileri gerekse de bilim adamları dünya tarihinde şu ana kadar kaç sanayi devrimi olduğu konusunda kararsızdılar. Ana düşünce, artık dijital çağın başlaması ile insanların ikinci makine çağına girmiş olduğu olsa da bunun gelecekte bu şekilde adlandırılıp adlandırılmayacağına yine tarihçiler tarafından karar verileceği açıktır.

Bir dizi buluşun öncelikle üretim gücünü artırarak, tekstil, demir ve çelik endüstrileri ile taşımacılığını etkilediği, sonucunda ise Büyük Britanya'nın üretim karakterinin değiştiği, 18. yüzyılın sonu ile 19. yüzyılın başı olarak ele alabileceğimiz bu periyod, "Endüstri Devrimi" olarak tanımlanmıştır (Hanson 1986:214).

Sanayi devriminin İngiltere'de başlamış olması, (Watt'ın buluşunu İngiltere'de gerçekleştirmesi) 20. yüzyılın başlarına kadar, İngiltere'yi dünyanın en verimli üretim merkezi ve buna bağlı olarak da en ileri sanayi merkezi haline getirmiştir. Sanayi devriminin başlangıcı itibariyle öncelikli olarak gelişen sektörleri toplumun arz-talep dengesi belirlemiştir. Sanayi devriminin en kolay ve çabuk büyüyen başat sektörü "tekstil" olmuştur.

Sonrasında, demiryollarının döşenmesi ve insanların hızlı seyahat talebinin artması ile hammadde ve dolayısıyla maden endüstrisi hız kazanmıştır. İnsanlar çalışmak için köylerden kasaba ve kentlere göç etmeye başlamıştır.

Nasıl ki 1450 yılında Gutenberg'in modern matbaa makinesini bulmasının, sadece kültürel değişimi beraberinde getirdiği söylenemezse, Watt'ın buhar makinesini ve verimli motoru icadının da sadece üretim merkezli değişikliklere yol açtığını söylemek doğru olmayacaktır.

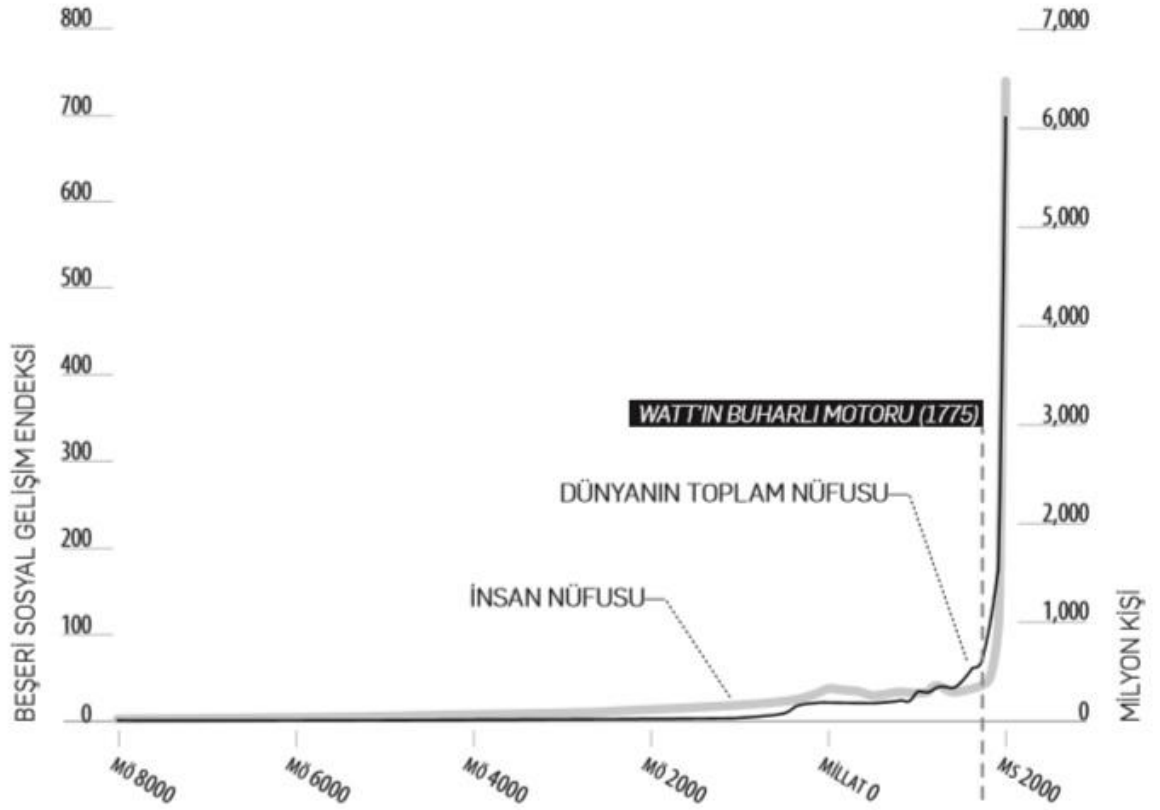
Sanayi devrimi sadece ekonomik anlamda para, banka ve ticaret kavramlarının kökten değişmesini sağlamakla kalmamış, insanların düşünsel, sosyal ve kültürel bakışlarını da keskin bir şekilde değiştirmiştir. Değişimin başında, büyüyen kentlerin işçi açığının, artık tarım sektöründe üretim fazlası nedeniyle çalışamayan köylülerden sağlandığı düşünülürse, kültürel değişimin köyden kente göç dalgası ile nasıl büyük boyutlara ulaştığı görülebilir.

2.4.2. Sanayi Devriminin Çalışma Kültürüne Etkisi

Çalışma kültürü açısından bakılacak olursa, üretimin ve ticaretin arttığı kültürel çeşitlilik ve değişimlerin yaşandığı bu dönemde çok ciddi sorunlar yaşandığını da görülmektedir. Öncelikle, farklı sınıflar doğmuş, eski kavramlar yeni toplumsal farklılıkları ifade etmeye yetmemeye başlamıştır. İnsanların değer yargılarının değişmesi ve ihtiyaç fazlası üretimle kar elde etmenin başlıca hedef olması, insan yaşamını etkilemesi açısından birçok olumsuzluğu da beraberinde getirmiştir.

Özellikle, karı artırmanın tek yolu olarak üretimi artırmak görüldüğünden, üretim yapan kesim üzerinde ciddi bir baskı görmek mümkündür. Bununla beraber, demiryollarının ve dolayısıyla ulaşım imkânlarının çoğalması pazarların da çok hızlı gelişmesi ve talebin sürekli artması sonucunu doğurmuştur. İnovasyon, bilgi sermayesi ve Know-how gibi kavramların ancak günümüzde önem kazandığı göz önüne alındığında bu sürecin henüz başlangıcında neden sadece üretim odaklı olduğu daha net anlaşılabılır. Genel anlamda bakıldığında ise, sanayi devrimi üretimin, talebin ve nüfusun birbirini besleyerek muazzam derecede arttığı yegâne dönemdir.

Tablo 2. Sanayi Devrimi, Dünya Nüfusu İlişkisi (McAfee, 2014)



Sanayi devrimi ile üretim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler çalışan aleyhine işlemiştir. Sermayenin ve zenginliğin artışı için yapılan işin ve çalışan işçinin sömürsü, bu dönemde açıkça görülebilir. Henüz çalışma şartları ve süreleri ile ilgili hiçbir düzenlemenin olmaması hatta bu düzenlemeleri yapabilecek bir kurumun da mevcut olmaması nedeniyle, işçiler düşük ücretle çalışmak ve yarı aç yarı tok yaşamak durumunda kalmışlardır. (Ayas, 1982:86)

Bu durum toplumun, burjuvazi ve proleterya olarak iki ana sınıfa ayrılmasına neden olmuştur. Burjuvazi sınıfı, üretim araçlarına sahip ve bunları kontrol eden sınıfkken, proleterya ise yaşamak için emeğini burjuvaziye satmaktadır. Bu noktada, sanayi devriminin başlangıcı itibariyle proleterya sınıfının ağır şartlarda çalışması, bu iki grup arasındaki çatışmalara zemin yaratmıştır.

Bu durum 20. yüzyılın başlarına kadar devam etmiş, üretim teknolojilerinin ilerlemesi ve pazarların sürekli genişlemesi ile işgören ve işveren arasındaki çatışmanın giderilerek, bu ilişkinin belli düzenlemeler çerçevesinde kurulması korunması ve

geliştirilmesi ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyaç, ilk dünya savaşının sonunda birçok harita yeniden şekillenirken, kendini ortaya koyacak mecra bulmuş ve sonucunda “Uluslararası Çalışma Örgütü” kurulmuştur.

2.5. Uluslararası Çalışma Örgütü

2.5.1. Uluslararası Çalışma Örgütü’nün (ILO) Kuruluşu

James Watt ve arkadaşları, 18. Yüzyılın ikinci yarısında “Buhar Makinesinin” icadı için çalışırken, Avrupa’nın bir başka merkezinde yani Fransa’da, dünyanın gidişatını etkileyecek bambaşka bir değişim yaşanmıştır. Bu değişim, daha önce de etimolojisinden bahsettiğimiz, “devrim”lerden bir tanesidir. “Fransız devrimi”, tüm dünyada milliyetçilik akımının kuvvetlenmesi ile başlayıp, “Ulus-Devlet” lerin ortaya çıkması ile sonuçlanacak bir sürecin başlangıcına imzasını attığında, artık 1789 yılına gelinmişti.

Fransız devrimi, Alman - Fransız anlaşmazlıklarının ve 1. Dünya Savaşı’nın temel nedenlerinden bir tanesidir. Bu savaş, gelişmiş dünya milletlerinin topyekûn girdikleri ilk savaştır ve dünya tarihi açısından çok önemli sonuçları olmuştur. Bu sonuçlar sadece jeopolitik ve ticari sonuçlar olmayıp, belli fikri hareketlerin de filizlenmesine ortam sağlamıştır.

Bu sonuçlardan bir tanesi de “ILO”, Uluslararası Çalışma Örgütü’nün kurulmasıdır. ILO 1919 yılında, Birinci Dünya savaşına son veren Versay anlaşması kapsamında, evrensel ve kalıcı bir barışın ancak sosyal adalet temelinde inşa edilebileceği inancından hareketle kurulmuştur (Web3). Birinci Dünya Savaşı’nın bir çıktısı olarak görüldüğünde ILO’nun kuruluşu, sanayi devriminin getirdiği işçi hakları ve işgörenin işveren tarafından sömürülmeye müsait olması gibi kavramların, geniş bir taban tarafından kabul edildiğinin görüldüğü ilk harekettir.

Bir yandan da, sanayi devrimi neticesinde üretim konusunda büyük ilerleme sağlayan sanayi devletleri, işçilerin haklarında belli iyileştirmeler ve düzenlemelere giderken, aynı zamanda rekabette de geri kalmamak için, tüm çalışanların farklı ülkelerde de olsa hemen hemen aynı koşullarda çalışmalarını sağlayacak bir noktada birleşmek durumunda kalmışlardır. Böylece, Versay anlaşması, birçok devletin bir araya gelerek imza attığı bir sözleşme olarak, sanayi devletlerine kendi aralarına oluşabilecek muhtemel bir haksız rekabeti önleyecek imkânı vermiş gibi görünmektedir.

2.5.2. Uluslararası Çalışma Örgütü'nün Amacı

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün kuruluş amacı, işverenler ve iş görenler arasında sosyal adaletin tesis edilmesine katkı sağlamaktır. Bu sosyal adaletin tesisi, evrensel barışın inşasında ve devamının sağlanmasında kritik öneme sahiptir.

Buna rağmen, ILO anayasasının, “iyileşme sağlanması gereken alanlar” olarak belirlediği alanlara göz atarsak 1919’dan bu yana pek de değişiklik göstermemiş olduğunu görebiliriz.

Bunlar;

- Günlük ve haftalık azami çalışma sürelerinin belirlenmesi dâhil olmak üzere, çalışma saatlerinin düzene bağlanması;
- İş gücü arzının düzenlenmesi, işsizliğin önlenmesi ve yaşam için yeterli ücret sağlanması
- İşçinin, işi dolayısıyla ortaya çıkabilecek sağlık sorunlarından, hastalıklardan ve kazalardan korunması
- Eşit değerde işe eşit ücret ilkesinin tanınması
- Sendikalaşma özgürlüğü ilkesinin tanınması olarak sayılabilir (Web4).

Görüldüğü gibi çağımızda da halen benzer konuların iyileştirilmesi için ILO temel faaliyetlerini sürdürmeye devam etmektedir.

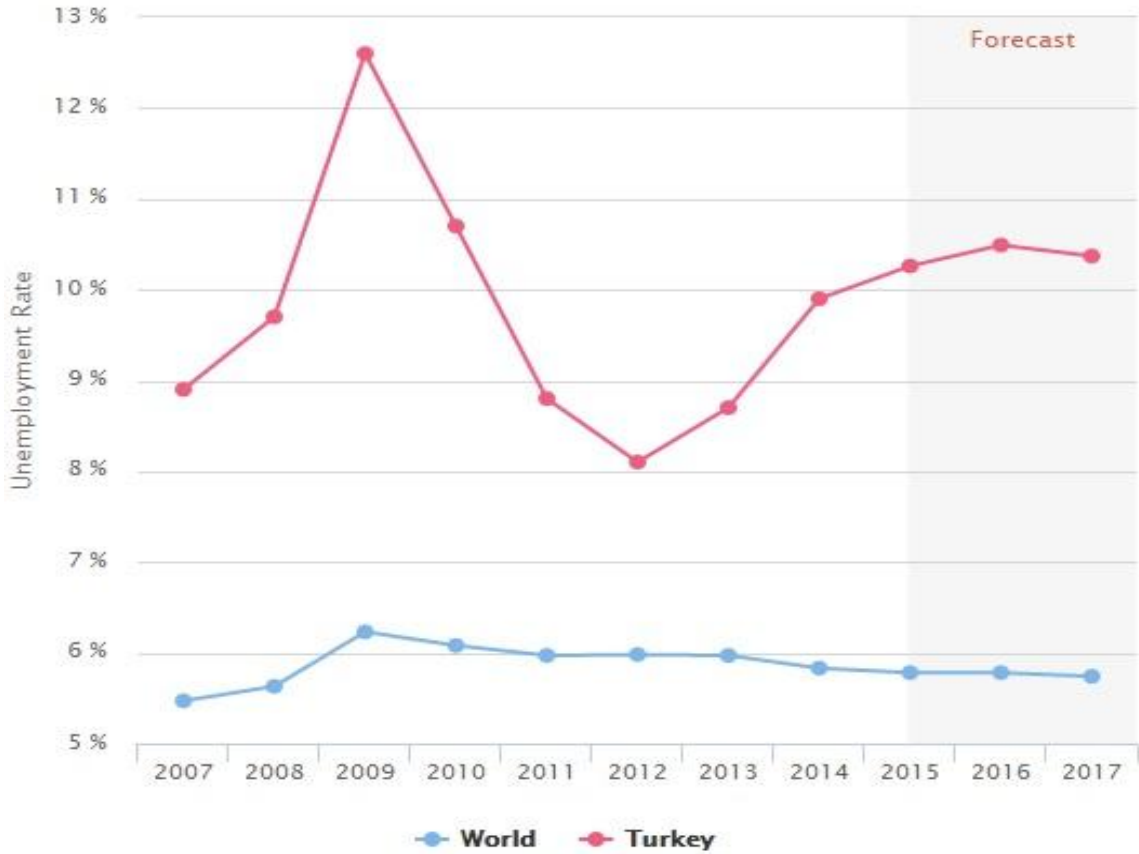
Uluslararası Çalışma Örgütü'nün günümüzdeki politika alanları başlıklar halinde incelendiğinde, bunların;

- Çocuk İşçiliği
- Kadın İstihdamı
- Genç İstihdamı
- Sosyal Diyalog ve Kayıt Dışı İstihdam
- İş Sağlığı ve Güvenliği, olduğu görülebilir.

Bununla beraber, Türkiye Cumhuriyeti 1932 yılında Uluslararası Çalışma Örgütü'ne üye olmuştur. Günümüzde, Türkiye'deki işsizlik oranı ILO'nun istatistik çalışmalarına göre %10 - %11 arasındadır. 2007'den sonrası incelendiğinde grafiğin inişli çıkışlı bir yapıda olduğu görülmektedir. Aynı çalışmada, dünya ortalamasının %5

ile %6 arasında olduğu gör÷lmekte olup, ÷lkemiz dünya ortalamasının hayli üzerinde yer almaktadır (Web5).

Tablo 3. Türkiye’de İşsizlik Oranı ve Dünya ile Karşılaştırılması (Web 5)



Uluslararası Çalışma Örgütü’nün bir başka çalışma başlığı olarak “Kadın İstihdamı” da incelendiğinde, ÷lkemizde kadın nüfusun işgücüne yönlendirilmesi noktasında erkek nüfusa göre bir hayli geride kalındığı gör÷lmektedir (Web6).



Şekil 1. Türkiye’de Kadın ve Erkek Nüfusun Üretime Katılım Oranları (Web6)

2.6. Havacılık Sektöründe Çalışma Sistemleri

2.6.1. Normal Mesaili Çalışma

Normal mesaili çalışma sistemi dünyanın birçok yerinde halen en çok kullanılan çalışma sistemidir. Gece çalışması yoktur. Mesai, günün belli saatlerine eşit ve sabit olarak yayılmıştır. Ülkeler arasında haftalık çalışma süresi farklı saatler ile sınırlandırılmıştır.

Havacılık sektöründe, hizmet arz ve talebinin 7/24 eşzamanlı olarak devam etmesi nedeniyle, sektörün normal mesaili çalışma ile devamının sağlanması mümkün görünmemektedir.

OECD raporları göz önüne alındığında, ülkeler arası çalışma saatlerinin yıllık ortalamalarının değişkenliği daha iyi gözlenmektedir. Aşağıdaki tabloda 2010-2013 yılları arasında, yıllık toplam çalışma saatlerinin ülkelere göre karşılaştırması yer almaktadır. Bu rapora göre ülkemizdeki yıllık toplam çalışma saatlerinin Avrupa, A.B.D. ve OECD ülkelerine nispeten ortalamanın biraz üzerinde kaldığı değerlendirilebilir (Web7).

Tablo 4. Yıllık Toplam Çalışma Saatleri Karşılaştırması (Web7)

Ortalama Yıllık Toplam Çalışma Saatleri							
Frekans		Yıl Bazında					
Birim		Saat					
Yıl		2010	2011	2012	2013		
Ülkeler							
Avusturalya		1.692	1.699	1.678	1.663		
Finlandiya		1.668	1.662	1.650	1.643		
Fransa		1.494	1.496	1.490	1.474		
Almanya		1.390	1.393	1.374	1.363		
Japonya		1.733	1.728	1.745	1.734		
Türkiye		1.877	1.864	1.855	1.832		
A.B.D.		1.777	1.786	1.789	1.788		
OECD ülkeleri		1.776	1.773	1.773	1.770		

İş kanunumuza göre haftalık maksimum çalışma saati, 45 saattir. Bu sınırın üzerinde kalan kısım fazla mesaiye girmektedir. Çalışanın fazla mesaiyeri gerek izin gerekse fazla mesai ödemesi olarak çalışana ödenmektedir. Yine, 4557 sayılı iş kanunumuza göre, maksimum günlük kesintisiz çalışma, 11 saat ile sınırlandırılmıştır.

İş kanununa ilişkin, fazla çalışma ve fazla sürelerle çalışma yönetmeliği şöyledir;

“Madde 5 —Fazla çalışma süresinin toplamı bir yılda iki yüz yetmiş saatten fazla olamaz. Bu süre sınırı, işyerlerine veya yürütülen işlere değil, işçilerin şahıslarına ilişkindir. Fazla çalışma veya fazla sürelerle çalışma sürelerinin hesabında yarım saatten az olan süreler yarım saat, yarım saati aşan süreler ise bir saat sayılır (Resmi Gazete: 25425)”.

Farklı ülkeleri de değerlendirdiğimizde, genel olarak gelişmekte olan ülkelerde haftalık çalışma saatlerinin, gelişmiş ülkelere nispeten daha yüksek olduğu görülebilir. Ülkemizde de 2000’li yılların başlarından bu yana haftalık çalışma saatlerinde düşüş gözlenmekte olmasına rağmen, yine de genel çalışma saati ortalaması gelişmiş ülkelerin hayli üzerindedir.

Tablo 5. OECD Raporlarına Göre Haftalık Çalışma Saatleri Karşılaştırması
(Web8)

Haftalık Ortalama Çalışma Saatleri										
Yıl	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Ülkeler										
Türkiye	52,3	51,0	50,5	49,4	49,3	48,9	48,4	47,9	47,7	
Kore	48,5	47,7	46,6	46,6	45,9	44,6	45,3	43,8	44,5	
Yunanistan	42,7	42,4	42,4	42,4	42,2	42,1	42,0	42,0	41,9	
Avrupa Ülkeleri	39,0	38,8	38,7	38,5	38,5	38,4	38,3	38,1	38,1	
Fransa	38,1	38,1	38,1	38,0	38,0	38,0	37,9	37,5	37,3	
OECD ülkeleri	38,1	37,9	37,8	37,5	37,8	37,7	37,6	37,5	37,6	
Avusturalya	36,7	36,9	36,8	36,4	36,3	36,3	36,4	36,2	36,0	
Almanya	35,6	35,5	35,6	35,7	35,7	35,5	35,5	35,3	35,3	
G7 ülkeleri	35,5	35,4	35,4	35,0	35,0	34,9	34,9	34,9	34,9	
Danimarka	35,3	34,4	34,1	33,7	33,6	33,7	33,6	33,6	33,5	

2.6.2. Vardiyalı Çalışma

2.6.2.1. Vardiyalı Çalışma Kavramı ve Gelişimi

Vardiyalı çalışma kavramını anlamlandırabilmek için, çağımızın modern insanını ve bu insanın taleplerini anlamak gereklidir. Yaklaşık 20 yıl arayla 2 dünya savaşı yaşanması, çıktıları açısından teknolojinin, bilimin ve dolayısıyla endüstriyel anlamda üretimin büyük bir ivme kazanması sonucunu doğurmuştur. Bu sonuç, beraberinde insanın üretim ve hizmet arzı ile talebini artırmış, arzın sürekli artışı talep yaratan pazarların arayışını da beraberinde getirmiştir.

Küreselleşen dünyanın en büyük gerçeklerinden bir tanesi de uluslararası rekabettir. Özellikle iletişim metotlarının teknolojik ilerlemelere paralel olarak çok hızlı gelişmesi sonucunda artık dünyanın tümü bir pazar ve bir üretim ortamı olarak değerlendirilmektedir.

Bu talep ve arzın sadece bölgesel artışları değil, gün içine yayılan zaman anlamında artışı da söz konusudur. Artık insanlar ihtiyaçlarına 7/24 cevap almak istemektedirler. İster istemez gerek dünya çapındaki gerek bölgesel şirketler de iş yapış şekillerini, oluşan yeni talep dengesini gözeterek yeniden kurgulamak durumundadırlar. Vardiyalı çalışma sistemi, işte bu uluslararası rekabetin ve insan taleplerindeki değişimlerin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

1960'lı yıllardan bu yana, özellikle gelişmiş ve endüstrileşmiş ülkelerde vardiyalı çalışan sayısı muazzam derecede artmıştır. Aynı zamanda gelişmekte olan

lkeler de bu olguyu tecrübe etmeye başlamışlardır. Özellikle “gece çalışması” öncelikle gelişmiş ülkelerde başlamış, daha sonra gelişmekte olan ülkelere sıçramıştır. (Kogi,1985:170)

Örneğin Büyük Britanya’da üretim sektöründe vardiyalı çalışan miktarı 1954 yılında %12,5 iken, 1968 yılında %25’e yükselmiştir. 70’li yıllarda Hollanda ve Fransa’da vardiyalı çalışan oranı sırasıyla %19 ve %21 olmuştur. 2000’li yıllara gelindiğinde ise Kanada’daki 8,5 milyon kayıtlı tam zamanlı çalışan içinde, vardiyalı çalışanların sayısı 2 milyona yükselmiştir. Bu sayı toplam çalışanların %23’n oluşturmaktadır. (Pati,2001:33)

Uluslararası alışma rgt’ne göre vardiyalı çalışmanın hem iş gören hem de işveren açısından bazı avantajları ve dezavantajları vardır. Avantajların başlıcaları, iş gören için ücretin artması ve belli durumlarda ücretli izin imkânının artması iken, dezavantajı ise işyerindeki iş sağlığı ve güvenliğine negatif etki etmesi olarak sayılabilir. İşveren açısından bakacak olursak, operasyon ve satış saatlerinin uzaması ile kısa zamanda üretilen ve tüketimi gereken (rneğin yiyecek-içecek) rnlerin operasyonlarının daha verimli olması avantaj olarak sayılabilir. Dezavantajları ise, yönetim ve çalışan maliyetlerinin yükselmesi ile özellikle gece vardiyasının iş sağlığı ve güvenliğine negatif etki etmesi sayılabilir (Web9).

2.6.2.2. Vardiyalı alışma Sistemleri

En az iki ekiple yürütülebilecek olan vardiyalı çalışmanın da kendi içerisinde bazı eşitleri mevcuttur. Örneğin 2’li vardiya, 3’l vardiya, 4’l vardiya gibi, günün tümünün zaman açısından bazı parçalara bölündüğü vardiya sistemleri varken aynı zamanda sistemin sabit vardiya ve değişken vardiya olarak çalışmanın hangi saatler arası yapılacağı ile ilgili düzenlemeleri de mevcuttur.

2.6.2.2.1. Sabit Vardiya Sistemi

Sabit vardiya sisteminde, belli ekipler hep günün aynı saatlerinde çalışırlar.

Örneğin: 3 ekipli bir vardiya sisteminde her ekip 8 saat çalışmakta iken;

1. Ekip 00-08 saatleri arasında,
2. Ekip 08-16 saatleri arasında,
3. Ekip 16-00 saatleri arasında çalışmaktadır.

Bu örnekten yola çıkarsak, 1. ekibin sürekli gece vardiyasında çalışmak durumunda olduğu söylenebilir.

Sosyal hukuk kavramının, iş hukukunda daha da belirginleşerek ortaya çıkmasını müteakip; sürekli olarak gece çalışmasının; çalışanlara fiziki ve psikolojik yönden olumsuz etkide bulunması nedeniyle bu vardiya sisteminin, günümüz uygulamasında yeri azalmıştır (Korkusuz,2005:3).

Aynı zamanda, 4857 sayılı İş Kanunu'nun 69. Maddesi şöyle der;

“Gece ve gündüz işletilen ve nöbetleşe işçi postaları kullanılan işlerde, bir çalışma haftası gece çalıştırılan işçilerin, ondan sonra gelen ikinci çalışma haftası gündüz çalıştırılmaları suretiyle postalar sıraya konur. Gece ve gündüz postalarında iki haftalık nöbetleşme esası da uygulanabilir (Resmi gazete: 25134).”

Bu nedenle ülkemizde sabit vardiya sisteminin uygulanması ancak iş kanunun çizdiği sınırlar çerçevesinde, belli şartlarda mümkündür. Yine aynı kanunun aynı maddesi uyarınca gece çalışmasının 7,5 saati geçmesi mümkün olmadığından 2 vardiyalı sistemin de uygulanması mümkün görünmemektedir.

2.6.2.2.2. Dönüşümlü Vardiya Sistemi

Dönüşümlü vardiya, ekiplerin çalışma planlamalarının belli bir döngüye bağlı olarak yapıldığı vardiya sistemidir. Üçlü vardiya sisteminde ekipler dönüşümlü ve önceden planlanmış olarak kimi zaman sabah, kimi zaman akşam, kimi zaman gece vardiyasında çalışırlar. Dönüşümlü vardiya sistemi içerisinde ekipler, belirli bir zamansal program içerisinde dönüşümlü olarak, gündüz, öğleden sonra ve gece vardiyası şeklindeki bir çalışma esasına göre düzenlenmektedir (İncir, 1998: 25).

Dönüşümlü vardiya sistemlerinin de kendi içinde belli ayrımları mevcuttur. Bu ayrımlar, organizasyonun 24 saat esasına göre çalışıp çalışmadığı, organizasyonun resmi ve haftalık tatil günlerinde çalışıp çalışmadığı gibi belli niteliklere göre belirlenir.

Havacılık sektörü, dönüşümlü vardiyada sürekli sistem adı verilen çalışma şeklini esas alır. Bu çalışma sistemine göre işletme, resmi tatiller ve bayram tatilleri dâhil olmak üzere 7 gün ve 24 saat çalışmaya devam etmektedir. Bu noktada, özellikle (milli bayram, dini bayram vs.) tatil dönemleri, ulaşım sektörünün tümünde (hava, kara ve deniz) talep artışı yaratmaktadır.

Bununla beraber, özellikle havacılık sektöründe operasyonel pik olarak adlandırılan ve gün içinde uçuşların muazzam derecede arttığı zamanlar da bulunduğundan, çalışmayı sadece 3 vardiyadan oluşan bir sistemle devam ettirmek mümkün değildir. Bu nedenle, gün içinde planlanan vardiya sayısını zamansal anlamda birbirinin içinde geçecek şekilde artırmak ve destek vardiyaları oluşturulmak kaçınılmazdır.

2.7. Havacılığın Tarihsel Gelişimi

Uçmak, bin yıllardır insanın en büyük hayallerinden biri olmuştur. Gerek Dünya tarihi gerekse Türk tarihi incelendiğinde görülecektir ki tarih, uçma denemeleri, planları, projeleri ve buna dair teorilerle doludur.

Roma mitolojisinde Ikarus ve Daedalus ve çok sonrasında Leonardo Da Vinci'nin çizimlerinde devam ettiği görülen bu süreç, kendi tarihimizde Lagari Hasan Paşa ve Hezarfen Ahmet Çelebi ile belirginleşmiştir.

Wright kardeşlerin 1903 yılında gerçekleştirdikleri, profesyonel sayılabilecek ilk uçuşla birlikte uçma kavramı insan için, daha modern bir platforma oturmuştur.

Smithsonian Enstitüsü ve Uluslararası Havacılık Federasyonu FAI'ya göre, havadan ağır bir hava aracı ile ilk motorlu, sürekli ve kontrollü, insanlı uçuş 17 Aralık 1903 tarihinde Kuzey Carolina'nın 4 mil güneyindeki Devil Hills'te, Wright kardeşler tarafından gerçekleştirilmiştir (Wright:1903).

1903 yılında gerçekleşen ilk uçuştan sonra 1914-1918 yıllarında Birinci dünya savaşı ile hızla gelişen uçuş teknolojileri, 1939-1945 yılları arası yaşanan ikinci dünya savaşıyla aynı gelişimi devam ettirmiştir. Fransa, İngiltere, Almanya ve İtalya savaşta görev alan avcı uçaklarının ilk üreticileri olmuşlardır (Web 10).

Savaşlar ve gökyüzüne hâkim olma düşüncesi her zaman güçlü ve hâkim olma kavramları ile yan yana olmuştur. Ülkemizin inkılap tarihi de göz önüne alındığında Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün, "İstikbal Göklerdedir" sözü havacılığın ne kadar önemli olduğunu gözler önüne sermektedir.

Dünyada birçok bilim dalının da olduğu gibi havacılık teknolojisi de savaş dönemlerinde askeri amaçlar için kullanılmak gayesi ile diğer zamanlara nazaran çok daha hızlı gelişmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nın 11 yıl kadar öncesinde 17 Aralık 1903 yılında ve Dünya Savaşı'na nispeten daha uzak bir coğrafyada, profesyonel sayılabilecek ilk uçuş, Wright kardeşler tarafından gerçekleştirilmiştir. Daha da önemli olan nokta, bu icadın sadece 8 yıl sonrasında 1911 yılında, dünyada ilk kez bir savaş uçağının düşürülmesidir.

Bu olay Amerika'dan binlerce kilometre ötede Afrika'da yaşanmıştır. Afrika'daki hava gücünün tarihi, 1911 yılında Libya'da yaşanan Türk – İtalyan savaşına kadar gitmektedir. Aslında bu savaş, bir dizi şüpheli havacılık ilkinde de içinde barındırmaktadır. Bunlar; ilk keşif fotoğraflama uçuşları, ilk hava bombardıman saldırısı, ilk havadan yere ateş ve düşürülen ilk savaş uçağı olarak sıralanabilir (Killingray 1984:429).

Böylece, dünyada savaş uçağı düşen ilk devlet “İtalya” ve ilk kez bir savaş uçağı düşüren devlette “Osmanlı Devleti” olmuştur.

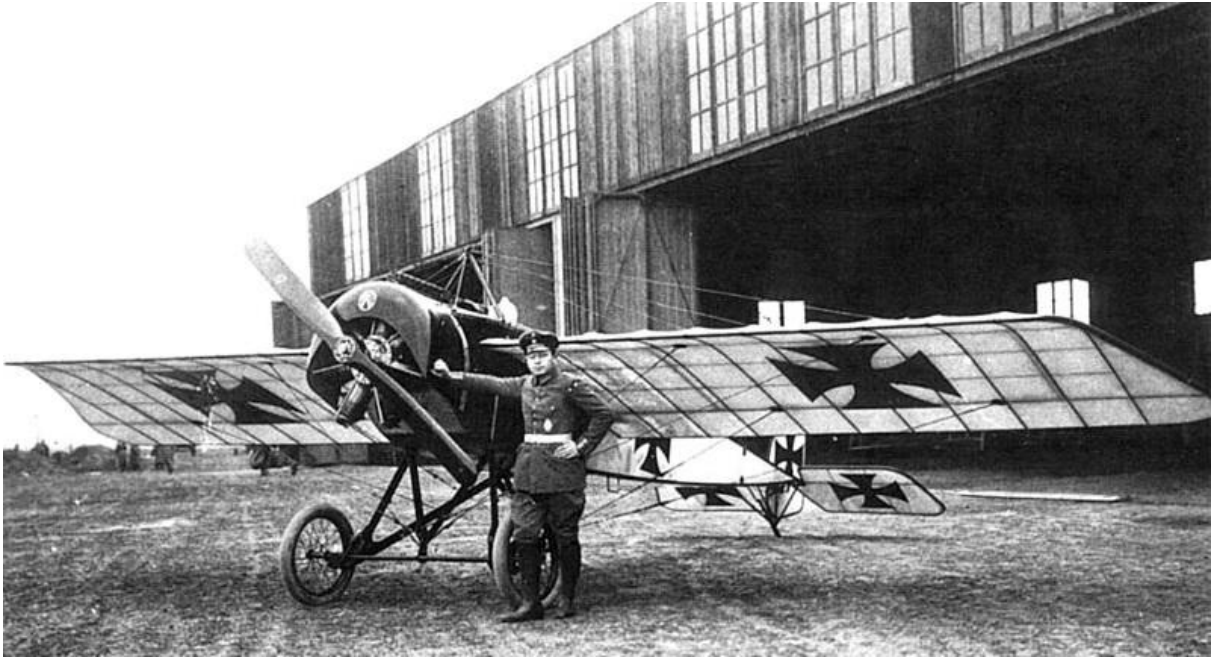


Resim 1. Wright Kardeşler Tarafından Yapılan İlk Profesyonel Uçuş 1903 (Web 22)

Profesyonel bir uçuş aracının geliştirilmesinden çok kısa bir süre sonra, savaşlarda kullanılabilecek seviyeye gelmesi havacılık sektörünün ne hızla geliştiğı konusunda bir fikir vermesi açısından önemlidir. Bu durum, aynı zamanda havacılığın

ve hava araçlarının gerek savaş gerek genel amaçlarla kullanımının ne kadar acil ve önemli olduğunu göstermektedir.

Bu noktada ilk profesyonel uçuş sayılan 1903 tarihli uçuştan sadece 11 yıl sonra (birinci dünya savaşı) uçaklar askeri amaçlarla kullanılmaya başlanmıştır. Bunlardan bir tanesi de, “Pfalz E.I.” tek koltuklu avcı uçağıdır. Uçağın üretim tarihinin 1915 olması, Alman İmparatorluğu’nun daha 1. Dünya Savaşı yıllarından itibaren havacılık teknolojisi konusuna verdiği önemi göstermektedir (Web 11).



Resim 2. Pfalz E.I.Single seat Monoplane Fighter 1915 (Web11)

Dünya’nın tecrübe ettiği en büyük savaş olan, İkinci Dünya Savaşı, 1939 – 1945 yılları arasında yaşanmıştır. İkinci dünya savaşında kullanılan savaş uçakları aradaki 20 yıllık sürede havacılığın ne kadar geliştiği konusunda fikir vermektedir. İkinci Dünya savaşı döneminde kullanılan uçaklardan Amerikan yapımı olan “Beechcraft XA-38 Grizzly” döneminin en modern uçaklarından biri olmakla beraber havacılık teknolojilerinin gelişimini gözler önüne sermek açısından önemli bir örnektir (Web 12).



Resim 3. Beechcraft XA-38 Grizzly 1944 (Web12)

İkinci dünya savaşı aynı zamanda insanlığı jet uçak teknolojisi ile de tanıştırmıştır. 1953 yılında yani İkinci dünya savaşının bitişinin sadece 8 yıl sonrasında, F102 Deltadagger uçağı ile Amerika Birleşik devletleri, avcı jetleri askeri amaçlar ile kullanmaya başlamıştır (Web 13).

Jet teknolojisi insanlığa, daha uzağa, daha yüksek hızla ve daha az yakıtla ulaşım sağlayabilme imkânı sağlamıştır. Böylece gelecekteki yıllarda kıtalar arası uçabilen yolcu uçaklarının temeli de atılmıştır. İkinci dünya savaşının bitişiyile birlikte sivil havacılık teknoloji ve piyasasının gelişimi için gerekli barış ortamı sağlanmış, özellikle Avrupa'daki belirsizliğin ortadan kalkması, havacılık endüstrisinin hızla gelişmesi sonucunu doğurmuştur.



Resim 4. F102 Delta Dagger 1953 (Web13)

Bu noktada, sivil havacılık sektörünün gelişiminin öncelikli olarak savaş teknolojilerinin gelişimini takip ettiği söylenebilir. Savaşlar nedeniyle mühendislik becerilerini tüm ulaşım araçları konusunda artıran devletler, İkinci dünya savaşı sonunda bu teknolojileri sivil kullanıma açarak ticari amaçla kullanma yoluna gideceklerdir.

2.7.1. Sivil Havacılığın Gelişimi

Havacılık teknolojilerinin inanılmaz bir hızla gelişmesi sonucunda, endüstrinin ticari imkânları da fark edilmiştir. Böylece ticari uçuşlar için gereken daha büyük gövdeli, daha hızlı, daha konforlu ve daha uzun menzilli uçaklar geliştirilmiştir. Uzun süre boyunca, sektörün maliyetlerinden dolayı, uçaklar ancak toplumun zengin kesimlerinin tercihi konumunda kalmıştır. Havacılık teknolojilerinin ve teknik imkânların gelişmesi ve havacılığa talebin artması ile maliyetler azalmaya başlamıştır. Aynı zamanda geleceğin ulaşım metotları arasında havacılığın giderek büyüyen bir yer kapladığının görülmesinden sonra artık devletler de havalimanlarına gerek yapım gerek işletim anlamında destek vermeye başlamışlardır.

Günümüzde yolcu uçağı üreten birçok firma bulunmaktadır.

Bunlardan bazıları;

- Airbus “Fransız – Alman ortaklığında 1969 yılında kurulmuştur.”
- Boeing “William Boeing tarafından 1910 yılında Amerika’da kurulmuştur.”
- Embraer “1969 yılında Brezilya’da kurulmuştur.”
- Fokker “1912 yılında Hollanda’da kurulmuştur.”

Sivil havacılık teknolojilerinin gelişimini anlamak açısından, ilk uçuşunu 1957 yılında yapan bir Boeing 707 tipi uçak ile aynı şirketin ilk uçuşunu 2009 yılında yapan Boeing 787 tipi uçağını karşılaştırmak yeterli olacaktır. Bu iki tip uçakta, yapısal malzemelerden, güvenlik unsurlarına, konfor sağlayan ekipmanlardan, yakıt tasarrufuna kadar birçok farklılık olduğu görülmektedir (Web 14).



Resim 5. Boeing 707 1957 (Web14)

Bununla beraber, temel görsel öğeler birbirini tutsa da uçakların görsel değişiklikleri de göze çarpmaktadır. Günümüze gelindiğinde artık ulaşım teknolojileri insanları bir yerden bir yere götürmenin çok ötesinde hızlı, güvenli ve konforlu ulaşım sağlamak durumundadır (Web 15).

Yolcuların talepleri arttıkça, havacılık teknolojileri gelişmeye ve değişmeye devam etmektedir. Bu gelişim, her gün envantere katılan yeni uçuş araçları ve mevcut araçların sürekli güncellenmesi ile kendisini göstermektedir. İnsanoğlunun uçuş konusunda sınırının olmadığı artık sadece gökyüzü değil uzay uçuşlarının da geldiği nokta değerlendirildiğinde, daha açık görülebilir.



Resim 6. Boeing 787 2009 (Web15)

Bu gelişimin başına yeniden dönersek, İkinci dünya savaşı sonrasında artan ulusal ve uluslararası uçuş trafiği, hem hukuki anlamda hem de uçuş güvenliği açısından bazı kriterler oluşturulması gereğini doğurmuştur. Bu nedenle, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Şikago Konvansiyonu olarak da bilinir) 52 ülke tarafından 7 Aralık 1944 yılında imzalanmıştır (Web 16).

Anlaşmanın temeli aşağıdaki şekilde oluşmuştur.

“Uluslararası sivil havacılığın gelecekteki gelişimi, dünya halkları arasındaki dostluk ve anlayışın oluşmasına ve korunmasına büyük bir yardımda bulunabileceği gibi kötüye kullanımı da genel güvenlik için bir tehdit haline gelebilir. Arzu edilen ise, dünya barışının bağlı olduğu halklar ve insanlar arasındaki anlaşmazlıkları önlemek ve işbirliğini geliştirmektir.

“Bu nedenle, aşağıda imzası bulunan hükümetler, uluslararası sivil havacılığın düzenli ve güvenli bir şekilde gelişimi ve uluslararası hava taşımacılığı hizmetlerinin fırsat eşitliği temelinde, sağlıklı ve ekonomik şekilde gerçekleştirilebilmesi için anlaşmaya vararak bu anlaşmayı karara bağlamışlardır (Şikago Konvansiyonu, 1944).”

İkinci dünya savaşının sonlanması ile havacılık, askeri anlamda olduğu kadar sivil havacılık alanında da hızlı mesafe kat etmiştir. Bu gelişim, beraberinde sektörel anlamda belli standartların ve kriterlerin oluşturulması ve uygulanması gereğini doğurmuştur. Bu anlamda, havacılığın temel taşlarından sayılabilecek en önemli iki

kurum, Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu” (ICAO) ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)’dır.

2.7.1.1. Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO)

ICAO, 1944 yılında yapılan Şikago Konvansiyonu’nu takiben 1947 yılında Kanada – Montreal’de kurulmuştur. Üyeleri devletlerdir. ICAO, sivil havacılığın tüm süreçlerine ilişkin kurallar koyar, standartlar belirler ve bu standartların uygulanmasını sağlar. Bunlar, örneğin güvenlik kriterleri (hava alanı güvenliği, pasaport, vize) olabildiği gibi ticari kriterler de olabilir ve havacılık sektörünün hemen her kısmında çok geniş bir alanı kapsar. (Web 16)

Türkiye ICAO’nun kurucu üyeleri arasında yer alır. 1947 yılındaki genel kurulda 3 yıllığına “Konsey üyesi ülke” olarak seçilmiştir. Sonraki dönemlerde yeniden aday olursa da konsey üyeliğine seçilememiştir. Türkiye’nin ICAO Konsey üyeliği için 2016 yılında da adaylığı mevcuttur. Aynı zamanda Türkiye’nin, Montreal kentinde ICAO daimi temsilciliği de bulunmaktadır.

2.7.1.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)

IATA, 1945 Nisan’ında Havana, Küba’da kurulmuştur. IATA’nın üyeleri havayollarıdır. Güvenilir, emniyetli ve ekonomik hava servisleri sağlanması açısından, havayolları arasındaki işbirliğini, tüm dünya tüketicileri yararına olacak şekilde destekleyen en önemli kurumdur. Havacılık endüstrisi bugün, 1945’te olduğunun 100 katı büyüklüktedir. Bu büyüme hızına ve dinamizme çok az sektör yetişebilir. Bu nedenle IATA’nın belli prosedürler standartlar ve kriterler belirlemesi kaçınılmaz hale gelmiştir. Kurulduğunda, çoğu Avrupa ve Kuzey Amerika’dan olmak üzere 31 farklı milletten toplam 56 üyesi varken, şu an bu sayı dünyanın hemen hemen her yerini kapsayacak şekilde 117 milletten yaklaşık 256 üyeye yükselmiştir. (Web 17)

Genel anlamda IATA’nın Dünya havacılığının ekonomik ve ticari kısmı ile ilgilendiği söylenebilir. Bu nedenle tehlikeli madde yüklemeinden, canlı hayvan yüklemesine, gecikmelerde oluşan yolcu haklarına kadar birçok kriterin minimumlarını IATA belirler. Bu noktada üye havayolları IATA’nın belirlediği limitlerin altına inemezler fakat yeni ve daha yüksek limitler belirlemek kendi inisiyatiflerindedir.

Bununla beraber IATA dünya havacılığının ekonomik gidişatını takip eder ve bununla ilgili belli istatistik çalışmaları yapar.

Buna göre 2010 – 2016 yılları arasında havacılık sektöründe yolcu trafiği ve yolcu kapasitesi eşzamanlı bir artış trendi izlemiştir.

Traffic Results

System-wide global commercial airlines	Passenger traffic (RPK) % change over year							Passenger capacity (ASK) % change over year						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016F	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016F
Global	8.0	6.3	5.3	5.2	5.7	7.4	6.2	4.6	6.6	4.0	4.8	5.5	6.7	6.8
Regions														
North America	4.5	2.9	1.0	2.3	2.7	5.3	4.0	2.3	2.8	0.0	2.0	2.5	5.0	4.3
Europe	4.3	8.4	4.6	3.9	5.7	6.0	4.9	1.7	8.9	2.6	2.7	5.1	4.8	5.8
Asia-Pacific	11.8	6.6	6.1	7.2	6.9	10.1	8.5	6.3	7.0	5.3	7.1	7.4	8.4	9.1
Middle East	17.6	10.0	14.7	11.6	12.1	10.4	11.2	13.3	9.8	12.0	12.3	10.9	12.9	12.2
Latin America	12.4	11.3	9.4	6.3	7.0	7.6	4.2	6.8	9.3	7.3	4.5	4.7	6.9	3.7
Africa	12.3	1.6	7.5	4.6	0.3	0.0	4.5	9.3	3.2	6.3	4.0	2.5	-0.2	5.3

Data sources: Historical data to 2015 from IATA Statistics. IATA Economics forecasts for 2016. Note: Includes domestic and international traffic.

Şekil 2. Yolcu Trafiğinin ve Yolcu Kapasitesinin, Yıllara Göre Değişimi (Web 18)

Yolcu trafiğinin artışı beraberinde havacılıktan elde edilen geliri de artırmıştır. Yine IATA verilerine bakarak son 6 yıllık dönemde havacılık gelirlerinin durumunu inceleyebiliriz. Bu noktada yıllık havacılık faaliyet gelirlerinin önümüzdeki 10 yılda, yıllık ortalama 1 trilyon dolar seviyesine çıkmasını öngörülebilir.

Worldwide airline industry	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015F	2016F
REVENUES, \$ billion	379	413	465	510	570	476	564	642	706	720	751	718	709
% change	17.7	9.1	12.6	9.6	11.7	-16.5	18.4	14.0	9.8	2.1	4.3	-4.4	-1.3
Passenger, \$ billion	294	323	365	399	444	374	445	512	531	539	539	518	511
Cargo, \$ billion	46.6	47.9	53.2	58.8	62.6	48.4	66.1	66.9	63.5	60.7	62.5	52.8	49.6
Traffic volumes													
Passenger growth, rpk, %	14.8	8.9	6.9	7.9	2.4	-1.2	8.0	6.3	5.3	5.2	5.7	7.4	6.2
Sched passenger numbers, millions	1,997	2,139	2,258	2,456	2,493	2,483	2,700	2,864	2,999	3,152	3,328	3,568	3,783
Cargo growth, ftk+mtk, %	11.6	2.3	6.3	4.7	-0.7	-8.8	19.4	0.4	-0.9	0.6	5.0	2.3	2.1
Freight tonnes, millions	39.8	40.8	43.4	45.4	45.1	41.1	49.1	49.3	48.8	49.5	51.5	52.2	53.2
World economic growth, %	4.0	3.5	4.0	4.0	1.5	-2.0	4.1	2.9	2.4	2.5	2.6	2.4	2.3
Passenger yield, %	2.8	1.0	6.6	1.7	8.3	-13.7	9.5	7.5	-1.4	-3.9	-5.5	-10.7	-7.0
Cargo yield %	3.9	0.5	4.4	5.6	7.0	-15.2	14.4	0.8	-4.2	-4.9	-2.0	-17.4	-8.0

Şekil 3. Havacılık Sektörü Gelirleri (Web 18)

Havacılık sektörünün ticari ve yapısal anlamda büyümesi, belirlenen standartların ve kriterlerin sürekli güncel tutulmasını gerektirdiği gibi, yetişmiş ve eğitilmiş personel ihtiyacını da artırmaktadır. Bununla beraber, havacılık endüstrisinin

lojistik hizmet verdiği birçok endüstri için de lokomotif görevi gördüğü değerlendirilebilir.

2.8. Konuyla İlgili Yapılmış Araştırmalar

Vardiyalı çalışmanın insanlar üzerindeki etkilerini inceleyen birçok araştırma bulunmaktadır. Bu araştırmalar sonucunda vardiyalı ve özellikle içinde gece çalışmasını da barındıran vardiyalarla çalışan insanların fiziksel ve psikolojik olarak etkilendikleri ve bu etkinin, normal mesaili çalışanlarla aralarında anlamlı bir fark oluşturduğu tespit edilmiştir.

2.8.1. Yabancı Araştırmalar

Birkaç önemli başlık altında toplanabilecek olumsuz etkilere göz atıldığında en önemli farkı yaratan etkinin insanın biyolojik saatine uymayan şekilde dinlenme ve uyumasının geldiği görülecektir. Uyku, vardiyalı çalışmanın kesintiye uğrattığı en önemli insan fonksiyonudur. Tansiyon, kalp atış hızı, vücut sıcaklığı gibi birçok vücut işlevi, gece saatlerinde en düşük seviyesindedir. Bu anlamda, gece çalışan insanların kendilerini iyi hissetmediklerini söylediklerini duymak, çok da şaşırtıcı olmayacaktır. Aynı zamanda gündüz saatlerinde uyumak zorunda kalan vardiyalı çalışanlar da uykuya geçmede zorluk ya da uyandıktan sonra hala uykulu kalmak gibi sıkıntılar da yaşamaktadırlar. Gündüz uyumak insanın vücut saati ile çelişir. Sonuç olarak vardiyalı çalışanların hem uyku miktarı hem de uyku kalitesi düşüktür. (Costa, 1996:9-16)

Uyku kalitesinin düşüklüğü beraberinde yorgunluğu da getirir. Bu uyku bozukluğunun şiddetinin artması, kronik yorgunluğa, anksiyeteye, sinirlilik (öfke) haline ve depresyona neden olmaktadır. (Costa, 2000:581-589) Bu noktada, ilgili başlıkların SCL-90'ın ilgili alt boyutları ile (anksiyete, öfke, depresyon) neredeyse birebir örtüştüğü görülmektedir.

Vardiyalı çalışanlar üzerinde yapılan araştırmalar, vardiyalı çalışmanın duygusal ve psikolojik sıkıntılara da ortam hazırladığı görüşünü desteklemektedir. Özellikle sosyal hayatlarında da ağır rolleri olan çalışanlar (örneğin çalışan anneler), uyku bozukluğu ve sonrasında yorgunluktan kaynaklanan sorunlar yaşamaya daha yatkındırlar (Smith, 2003).

Gece çalışmasını da kapsayan, vardiyalı çalışma düzeninin gastro-intestinal rahatsızlıkların oluşmasına yol açtığı da tespit edilmiştir. 98000 çalışandan ortalama 50 yıllık bir süreçte toplanan bilgiler ışığında yapılmış 36 ayrı epidemolojik çalışma, dönüşümlü vardiya sistemi ile 7/24 çalışan insanların, vardiyalı sistemle çalışmayan insanlara oranla 2 ile 5 kat arasında daha fazla sindirim problemi yaşadıklarını ortaya çıkarmıştır. Aynı şekilde, Knuttson, Akerstedt, Jonsson ve Orth-Gomer'in (1986) yaklaşık 15 yıl süren çalışmalarında vardiyalı çalışanların kardiyovasküler rahatsızlık oranının yükseldiği tespit edilmiştir (Folkard, 2003:168-169). Fiziksel rahatsızlıklar, SCL-90'nın, somatizasyon alt boyutunda incelenmektedir.

Uzun ve düzensiz saatlerde çalışmak strese neden olmakta ve psikofizyolojik fonksiyonlara ve sosyal hayata negatif etki etmektedir (Harrington, 2001:68). Havacılık sektöründe çalışanların, büyük bir oranının sektörün gereklilikleri doğrultusunda vardiyalı ve gece çalışanlardan oluştuğu düşünüldüğünde yukarıda sayılan etkilerin çoğunu yaşamış ya da hâlihazırda yaşıyor olmaları beklenmektedir.

Belli bağımsız değişkenler göz önüne alındığında, kadınların ev işleri ve çocuk bakımı gibi nedenlerle, uyuma periyodlarının daha kısa ve kesintiye maruz kalmaya daha uygun olduğu, bu nedenle vardiyalı sistemde çalışmanın yarattığı sıkıntılarla baş etmelerinin daha zor olduğunu bildiren çalışmalar olduğu gibi, (Dekker, 1990:82) cinsiyetin anlamlı bir etkisinin olmadığına dair bulgulara ulaşan çalışmalar da mevcuttur (Harma 1993:101).

2.8.2. Türkiye’de Yapılan Araştırmalar

Türkiye’de de vardiyalı çalışmanın insanların psikolojik ve fizyolojik durumlarına olan etkileri ile ilgili çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmaların aralarında ölçü aracı olarak SCL-90 kullanılanlar da mevcuttur. Selvi ve ark. tarafından 2010 yılında Van ilinde çalışmakta olan sağlık personelleri ile yapılan araştırmada, vardiyalı çalışanlar ve normal mesaili çalışanlar karşılaştırıldığında, SCL-90 alt boyutlarından, somatizasyon, obsesif-kompulsif, kişiler arası duyarlılık, anksiyete ve paranoid düşünce indekslerinin anlamlı şekilde farklılaştığı görülürken, depresyon, öfke, fobi ve psikotizm alt boyutlarında anlamlı bir fark görülemedi (Selvi, 2010).

Tablo 6. Scl90 Belirti Tarama Sonuçları (Selvi, 2010)

SCL-90 Alt Boyutları	Gündüz Grubu	Vardiya Grubu	t	p*
Somatizasyon	0.68 ± 0.47	0.97 ± 0.65	-2.283	0.025*
Obsesif Kompulsif	0.76 ± 0.65	1.07 ± 0.58	-2.318	0.023*
Kişiler arası duyarlılık	0.80 ± 0.59	1.09 ± 0.66	-2.146	0.035*
Depresyon	0.73 ± 0.51	0.94 ± 0.60	-1.729	0.088
Kaygı	0.69 ± 0.55	0.98 ± 0.71	-2.384	0.019*
Hostilite	0.70 ± 0.71	0.99 ± 0.76	-1.801	0.075
Fobi	0.43 ± 0.48	0.51 ± 0.53	-0.682	0.497
Paranoid Düşünce	0.73 ± 0.67	1.11 ± 0.76	-2.457	0.016*
Psikotizm	0.55 ± 0.62	0.62 ± 0.58	-0.499	0.619
Genel Belirti İndeksi	0.69 ± 0.49	0.93 ± 0.47	-2.352	0.021*

2016 yılında yapılan benzer bir SCL-90 belirti tarama çalışmasında, Ankara ili sınırları içerisinde vardiyalı çalışan gazete kuryelerinin psikolojik durumlarının incelenmesi sonucunda vardiyalı çalışanların belirti indekslerinin, normal mesai ile çalışan kontrol grubu ile sadece somatizasyon alt boyutunda anlamlı derecede farklı olduğu tespit edilmiştir. Bunun dışındaki başlıklarda anlamlı farklılık tespit edilememiştir. Aynı çalışmada, vardiyalı çalışan gazete kuryelerinin uyku sürelerinin, kontrol grubu olan normal mesai çalışanların uyku süreleri ile eşit olduğunun tespit edildiğine dikkat çekilmiştir (Kara, 2016).

Tablo 7. Scl90 Belirti Tarama Sonuçları (Kara, 2016)

SCL-90 Alt Boyutları	Gazete Kuryeleri	Kontrol Grubu	t	p*
Somatizasyon	0.88 ± 0.53	0.59 ± 0.50	2.355	0.021*
Obsesif Kompulsif	0.97 ± 0.66	0.82 ± 0.62	0.972	0.335
Kişiler arası duyarlılık	0.81 ± 0.68	0.78 ± 0.64	0.231	0.818
Depresyon	0.75 ± 0.68	0.67 ± 0.60	0.515	0.608
Kaygı	0.62 ± 0.51	0.47 ± 0.46	1.259	0.212
Hostilite	0.65 ± 0.62	0.67 ± 0.71	-0.119	0.906
Fobi	0.36 ± 0.47	0.23 ± 0.31	1.377	0.173
Paranoid Düşünce	0.83 ± 0.66	0.74 ± 0.70	0.558	0.579
Psikotisizm	0.54 ± 0.52	0.37 ± 0.44	1.475	0.145
Ek Maddeler	0.81 ± 0.69	0.64 ± 0.61	1.059	0.293
Genel Belirti İndeksi	0.72 ± 0.50	0.61 ± 0.47	0.945	0.348

Bu noktada, gerek yerli gerek yabancı çalışmalarda, vardiyalı çalışanların psikofizyolojik durumlarının normal mesaili çalışanlardan belli noktalarda farklılaştığı görülmektedir. Çalışmamız, Türkiye’de havacılık sektöründe çalışan vardiyalı çalışanlar ile normal mesaili çalışanların psikolojik durumlarının anlamlı şekilde farklılaşıp farklılaşmadığını, eğer bir farklılaşma söz konusu ise bunun belli başlıklarda toplanıp toplanmadığını incelemeyi amaçlamaktadır. Buna ek olarak, katılımcılardan sağlanan yaş, cinsiyet, sektörde çalışma süresi gibi farklı bağımsız değişkenlerin sonuca etkisi de Türkiye kapsamında incelenmiş olacaktır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

3.1. Araştırmanın Gereçleri ve Modeli

Araştırma, bir öz bildirim anketi olan SCL-90 R kullanılarak yapılmış ve kullanım için gerekli izin, anketin Türkçe standardizasyonunu yapan, Hacettepe Üniversitesi Prof. Dr. DAĞ'dan (1991) alınmıştır. Sonrasında, katılımcıların kendilerine verilen ölçeği doldurması sağlanmıştır.

Bu araştırma, havacılık sektörü çalışanlarının, bazı demografik özellikler açısından SCL90 alt boyut indeklerinde anlamlı şekilde farklılaşma olup olmadığını incelemeye yönelik ilişkisel tarama modelinde betimsel bir çalışmadır.

3.2. Çalışma Evreni ve Örneklem

Araştırmanın anakütlesini, havalimanı ve yer işletme çalışanları oluşturmuştur. Katılımcı sayısı, hâlihazırda Türkiye'de ve havacılık sektöründe çalışan, 90 vardiyalı ve 62 normal mesaili çalışandan oluşmuş olup örneklem hacmi (n) 152 kişidir. Tablo 8'de, 152 katılımcının %59,2'sini vardiyalı çalışan, %40,8'ini normal mesaili çalışanların oluşturduğu görülmektedir.

Tablo 8. Çalışma Düzeni Frekans Tablosu

		Frekans	Yüzde
Çalışma Şekli	Vardiyalı	90	59,2
	Normal Mesaili	62	40,8
	Toplam	152	100,0

Ayrıca, tablo 9'de görüldüğü üzere, bu katılımcıların, 64'ü kadın (%42,1), 88'i erkektir (%57,9).

Tablo 9. Cinsiyet Frekans Tablosu

		Frekans	Yüzde
Cinsiyet	Kadın	64	42,1
	Erkek	88	57,9
	Toplam	152	100,0

Katılımcıların yaş ortalamaları $29,91 \pm 6,74$ olarak bulunmuştur. Yaş aralığının ise 19–49 olduğu Tablo 10’da görülmektedir.

Tablo 10. Katılımcı Yaş Bilgileri Tablosu

	N	Minimum	Maximum	Ortalama	Std. Sapma
Yaşınız nedir?	152	19	49	29,91	6,746
Geçerli Katılımcı	152				

Bununla beraber tablo 11’de de ifade edildiği gibi, katılımcıların çalıştıkları şirketlerdeki kıdem yıl ortalamalarının $7,70 \pm 5,84$ ve çalışma yıl aralıklarının da 1 – 31 yıl olduğu saptanmıştır.

Tablo 11. Katılımcı Kıdem Bilgileri Tablosu

	N	Minimum	Maximum	Ortalama	Std. Sapma
Sektörde kaç yıldır çalışıyorsunuz?	152	1	31	7,70	5,842
Geçerli Katılımcı	152				

Örneklem, Adana, Adıyaman, Ankara, Antalya, Batman, Bodrum, Muğla, Elazığ, Gaziantep, İstanbul, İzmir, Kayseri, Konya, Nevşehir, Sivas, Trabzon illerinde çalışan personellerden oluşmuştur. Örneklem seçiminde, seçkisiz örnekleme yöntemi kullanılmış olup bu anlamda tanımlanan evrende ulaşılan 152 örneklemin evreni temsil etmek için yeterli olduğu değerlendirilmektedir.

3.3. Veri Toplama Araçları ve Uygulama

Bu çalışmada, veri toplama aracı, SCL-90 belirti tarama testidir. Bu test, 90 sorudan oluşan bir öz bildirim anketi niteliğindedir. Dokümanın orijinalinde olduğu

gibi, Türkçe versiyonunda da bu sorular, Likert tipi ölçekle değerlendirilecek bir ölçek olarak düzenlenmiştir.

Bu cevaplar;

- 0 = Katılımcının ilgili belirtiyi hiç yaşamadığını düşünmesi,
 - 1 = Katılımcının ilgili belirtiyi çok az yaşadığını düşünmesi,
 - 2 = Katılımcının ilgili belirtiyi orta derecede yaşadığını düşünmesi,
 - 3 = Katılımcının ilgili belirtiyi oldukça fazla yaşadığını düşünmesi,
 - 4 = Katılımcının ilgili belirtiyi ileri derecede yaşadığını düşünmesi,
- durumlarını ifade etmektedir.

Orijinal dokümanın tasarımına uygun olarak hazırlanmış olan anket formu, ekte yer almaktadır. Kontrol grubu, havacılık sektöründe, normal mesai çalışma şartlarında sahip olan personel arasından seçilmiştir. Anket, tüm personellere ayrı ayrı özel zarflarda dağıtılmıştır. Kendi kendilerine doldurulabilecek nitelikte olan anket, katılımcıların doldurmasından sonra yine aynı şekilde kapalı zarfta teslim alınmıştır.

Bu çalışmada kullanılan ölçek olan SCL-90 ve alt boyutları hakkındaki bilgiler aşağıdaki gibidir.

3.3.1. SCL-90 Belirti Tarama Testi

SCL-90, ayakta tedavi gören psikiyatri hastalarının, semptomatik davranışlarına yönelik bir öz bildirim anketi olarak ortaya çıkmıştır. Başlangıçta “psikoterapötik maddelerin nisbi etkinliğini” ölçebilmek için ilaç denemelerinde kullanılmıştır (Derogatis 1973:13). SCL-90, ruhsal semptomların yoğunluklarını 9 ayrı alt boyutta ölçmeye yönelik hazırlanmıştır. Anket, toplam 90 sorudan oluşmakta olup, semptomların belirtilen zaman aralığında ne sıklıkta oluştuğunu belirten, Likert tipi ölçekle hesaplanır. Anket sonucunda elde edilen “Genel Belirti Seviyesi” bütün maddelerin ortalama değerini vermektedir. Hesaplanan herhangi bir alt boyutun 1.00 değerinin üzerinde olması o alt boyut ile ilgili belirtilerin yüksek olduğu şeklinde değerlendirilir. Bununla beraber, aynı şekilde genel belirti seviyesinin de 1.00’in üzerinde olması yüksek belirti olarak değerlendirilir.

SCL-90’ın son haline gelmesi uzun bir gelişim süreci gerektirmiştir. Bu sürecin Cornell Medical Index ile başladığı söylenebilir. Cornell Medical Index, 2. Dünya

Savaşı sırasında askerlerin psikolojik durumlarını takip etmek için geliştirilmiş ve hem doktorların zamandan tasarruf etmesini sağlamış hem de klinik tanılamamanın doğruluk seviyesini artırmıştır (Wider 1948).

Bu gelişim sürecindeki bir diğer çalışma olan “Rahatsızlık indexi” başlangıçta psikiyatri çalışmaları için süreç iyileştirme çalışmaları çerçevesinde geliştirilmiş, CMI’nın kapsadığı bir dizi semptomu içermekte olup, farklı bir ölçekten de maddelerle desteklenmiştir (Parloff, 1954:343).

Bir diğer basamak olan Hopkins Symptom Check List’i oluşturmak için ise bir çok araştırmacı katkıda bulunmuştur. HSCL psikotropik ilaç denemelerinde kriter ölçütü olarak kullanılan ilk anket formdur (Derogatis, 1974). HSCL’nin birçok minor varyasyonu bulunmaktadır. Bununla beraber 58 soruluk versiyonu ise, ölçütün gelişimi açısından kilometre taşı olmuştur.

Zamanla HSCL’nin bazı maddelerinin, ölçeğin beş ana boyutun hiç birini ölçemediği, bazı maddelerin ise aynı anda birden çok boyuta dahil olduğu anlaşılmıştır. Yine Derogatis’e göre, sistematik bir psikometrik gelişme programı sırasında HSCL’nin beş ana belirti boyutundaki belli öğeler çıkarılmış ve dört yeni belirti boyutu altında toplanan 45 yeni öğe, SCL-90 oluşturmak için ilave edilmiştir (Derogatis, 1983).

Sonradan eklenen bu 4 boyut,

- Öfke – Düşmanlık
- Fobik Reaksiyon
- Paranoid Düşünce
- Psikotizm, olarak sıralanmaktadır.

3.3.2. SCL-90 Belirti Tarama Testinin Alt Boyutları

3.3.2.1. Somatizasyon (12 Madde) :

Bedensel disfonksiyon algılarından kaynaklanan sıkıntıları yansıtır. Şikâyetler kardiyovasküler, gastrointestinal, solunum, nörolojik ve diğer sistemlere odaklanmaktadır. Ağrı, kas rahatsızlıkları ve anksiyetenin diğer somatik eşdeğerleri de somatizasyonun olası bileşenlerindendir.

3.3.2.2. Depresyon (13 Madde) :

Depresyon boyutu, klinik depresyon bulgularının, temsili ranjını yansıtır ve disforik duygudurum, yaşama karşı ilginin azalması, motivasyon kaybı ve yaşam enerjisinin azalması gibi semptomları barındırır. Umutsuzluk hissi, intihar düşüncesi ve klinik depresyonla ilgili diğer bilişsel ve somatik öğeler bu boyuta dâhildir.

3.3.2.3. Obsesyon (10 Madde) :

Bu ölçek, yabancı ve istenmeyen yapıda, karşı koyulamayan ve aralıksız devam eden düşünce, dürtü ve eylemler üzerinde durmaktadır.

3.3.2.4. Kişiler arası Duyarlılık (9 Madde):

Kişilerarası Duyarlılık Ölçütü, özellikle diğer insanlara kıyasla, yetersizlik ve aşağılık duyguları üzerinde durmaktadır. Kişilerarası etkileşimler sırasında belirgin bir şekilde rahatsızlık hissetme ve kendinden şüphe etme bu sendromun karakteristik bulgularıdır. Kişilerarası ilişkiler hakkında olumsuz beklentiler ve rahatsızlık durumu, kişiler arası duyarlılık ölçütünün ayırtedici özelliklerindendir.

3.3.2.5. Anksiyete (10 Madde)

Sinirlilik, gerginlik, titreme gibi, anksiyetenin temel işaretleri, endişe, korku, terör ve panik duyguları adı altında genel tanımlamaya dâhil edilmiştir.

3.3.2.6. Öfke (6 Madde)

Öfke boyutunun semptomları, öfkenin negatif karakteristikleri olan tüm duygu, düşünce ve davranışları içerir. Bu ölçüt, duygu düşünce ve davranışların kızgınlık, sinirlilik, saldırganlık, düşmanlık gibi niteliklerini yansıtır.

3.3.2.7. Fobik Reaksiyon (7 Madde)

Fobik anksiyete boyutu, gerçek bir tehdit oluşturmayan belirli bir kişi, yer, obje veya durum karşısında orantısız korku tepkisi verme ve bunun sonucu olarak kaçınma veya kaçış davranışı oluşturma sendromunu tanımlar. Bu ölçüt DSM IV, agorafobi sendromu ile büyük oranda uyushmaktadır.

3.3.2.8. Paranoid Düşünce (6 Madde)

Paranoid düşünme boyutu, bir düşünme biçimi bozukluğu olarak paranoid düşünceyi temsil eder. Paranoid düşünme boyutunun içerdiği başlıklar, projektif düşünme, düşmanlık, büyüklenme, şüphecilik ve kontrol kaybı olarak tanımlanabilir.

3.3.2.9. Psikotizm (10 Madde)

Psikotizm, bir tarafta çekinik izole yaşam tarzından diğer tarafta baskın psikotik davranışa kadar tüm boyutu temsil etmek için tasarlanmıştır. Bu ölçütte, hafif toplumsal yabancılaşmadan başlayarak, birincil semptomlarına kadar psikozun bütünlüğü derece derece yansıtılmaya çalışılmaktadır.

3.3.2.10. Ek Ölçek (7 Madde)

Ölçekte yer alan 90 maddenin 7'si ek ölçek olarak adlandırılmıştır. Bu ek ölçek, diğer psikolojik semptomlar olarak adlandırılabilir. Bu diğer semptomlar, yemek yeme, uyku bozuklukları ve suçluluk duygusu gibi belirtileri içermektedir (Kılıç, 1991:46).

Bu noktada, tüm alt boyutların ortalama değerini içeren, genel belirti ölçeği, katılımcının ruhsal durumu hakkında, tek bir numerik değer halinde genel bilgi sağlamaktadır. Boyutsal ölçek ise katılımcının ruhsal durumu hakkında spesifik boyut bilgisi sağlamakta ve katılımcının mevcut ruhsal durumuna bağlı olarak bir profil sunmaktadır. Her bir maddeye ilişkin maddesel ölçek, katılımcının halihazırda yaşıyor olduğu spesifik sorunlar ile ilgili ayrıntıları sağlamaktadır.

Ölçeğin orijinali ile ilgili geçerlilik ve güvenilirliği ile ilgili olarak, Derogatis ve ekibi tarafından birçok çalışma yapılmıştır. Bu çalışmalarda, ölçeğin orijinalinin, çeşitli alt ölçekler için iç tutarlılık değerinin .77 ile .90 arası değişmekte olduğu görülmüştür (Dağ, 1991:7).

Aşağıdaki tabloda bilgileri yer alan çalışmada, 337 hasta olmayan (community) ve 249 hasta (patient) katılımı ile, SCL-90'ın tüm alt boyutları incelenmiştir. 1973 yılında Derogatis ve ekibi tarafından yapılan bu çalışmada da Cronbach Alpha değerinin 0.77 ile 0.90 arasında değiştiği görülebilir. (Holi, 2003:44)

Tablo 12. SCL-90 Güvenilirlik Çalışması

Altboyut	Hasta Olmayan (n=337)		Hasta (n=249)	
	Mean (SD)	Cronbach Alpha	Mean (SD)	CronbachAlpha
Somatik	0.67 (0.55)	0.87	1.39 (0.77)	0.90
Obsesyon	0.82 (0.57)	0.86	1.91 (0.85)	0.86
Kişilerarası Duyarlılık	0.74 (0.55)	0.83	1.60 (0.84)	0.84
Depresyon	0.73 (0.55)	0.88	2.17 (0.87)	0.90
Anksiyete	0.53 (0.49)	0.86	1.59 (0.80)	0.79
Öfke	0.58 (0.53)	0.79	1.13 (0.72)	0.77
Fobik	0.24 (0.39)	0.79	1.05 (0.85)	0.83
Paranoid	0.53 (0.58)	0.82	1.18 (0.82)	0.82
Psikotik	0.31 (0.40)	0.81	0.94 (0.65)	0.79
Genel Belirti İndeksi	0.60 (0.44)	0.97	1.56 (0.61)	0.97

Bununla beraber, bir hafta arayla alınan test-tekrar test güvenilirliği ise .78 ile .90 arasında değişmektedir. Bu nedenle testin, ölçmek istediği boyutları tutarlı bir şekilde ölçebildiği değerlendirilmiştir (Dağ, 1991:7).

Aynı zamanda, “Genel Belirti İndeksi” dâhil olmak üzere bütün alt boyutların, hasta ve hasta olmayan örnekleri başarılı bir şekilde ayırabildiği görülmüştür. Yapılan t-test analizi, tüm alt boyutlara ait ortalama değerlerin kendi aralarında anlamlı olarak farklılaştığını göstermiştir. 9 alt boyutun diskriminant fonksiyon analizi ise hasta olmayan örneklemin %93,1, hasta örnekleminin ise %77,9 oranında doğru belirlendiğini ve ortalama isabet yüzdesinin ise %86,4 olarak oluştuğunu göstermektedir. Alt boyutlar arası korelasyon, hasta olmayan örneklem için 0.67 (Ranj 0.44-0.81 SD 0.09) ve hasta örneklemini için 0.57 (Ranj 0.33–0.74 SD 0.12) olarak tespit edilmiştir (Holi, 2003:46).

Çalışmamızda kullanılan ölçeğin Türkçe standardizasyonu, Hacettepe Üniversitesi, Prof. Dr. DAĞ (1991) tarafından yapılmıştır. Güvenilirlik çalışması ise, Türkiye’de 1985-1986 yılı bahar döneminde, Hacettepe Üniversitesi Sağlık İdaresi Yüksek Okulunda eğitim gören 1, 2 ,3 ,4 sınıf öğrencileri ile yapılmış, araştırmaya 72 Erkek, 50 Kız öğrenci katılmıştır. SCL-90, bu öğrencilere test-tekrar test uygulaması ile 15 gün arayla iki kere uygulanmıştır. (Kılıç, 1991:48)

Bu çalışmanın sonucunda güvenilirlik katsayıları şöyle hesaplanmıştır;

- Somatizasyon için,	.82
- Obsesyon için,	.84
- Kişilerarası Duyarlılık için,	.79
- Depresyon için,	.78
- Anksiyete için,	.73
- Öfke için,	.79
- Fobik Reaksiyon için,	.78
- Paranoid Düşünce için,	.63
- Psikotizm için,	.73
- Ek ölçek için,	.77

Araştırma bulguları, ilgili kaynaklarda daha önce yapılmış çalışmaları desteklediğinden, ölçeğin güvenilir bir ölçüm yaptığı değerlendirilmiştir. Aynı zamanda test-tekrar test sonuçları arasındaki korelasyon da yüksektir. Böylece, ölçeğin, tüm alt boyutları da dahil olmak üzere tutarlı ölçüm yaptığı görülmektedir (Dağ, 1991:10).

3.4. Verilerin Toplanması ve Yapılan Analizler

Araştırma için örneklem belirlenmesinin ardından, ilgili katılımcılara, “Kişisel Bilgi Formu” ve “SCL 90” ölçeği verilmiştir. Ölçekler hakkında gerekli bilgi, hem kişisel bilgi formuna eklenmiş, hem de sözlü olarak yapılmıştır.

Dokümanların, katılımcılardan toplanmasının ardından, likert tipi ölçeklerin MS Excell 2011 programına girişi yapılmıştır. Veri girişi hata ve eksikleri (eksik ve özensiz formlar) bu aşamada incelenmiş, kişisel bilgiler ve tarama verilerinde mantıksal hata olan testler elenmiştir. Analize temel oluşturacak tarama verilerinin alt boyut belirti değerleri, MS Excell 2011 programı ile hesaplanmıştır.

Elde edilen bu alt boyut belirti değerleri ve kişisel bilgiler, SPSS 20.0 programına girilmiş ve korelasyon analizleri ile t-test analizleri yapılmıştır. Ölçekleri yanıtlama süresi 10-15 dakika arasında sürmüştür.

4. BULGULAR VE YORUM

Araştırma verilerine göre, T-test analizleri, hem çalışma düzeni, hem de cinsiyet değişkenleri için yapılmış olup, çalışanların psikolojik durum değişikliklerinin istatistiksel olarak anlamlı olup olmadığı incelenmiştir.

4.1. Vardiyalı ve Normal Mesaili Çalışanlar Arasında SCL90 Alt Boyut İndeks Değerleri Açısından Anlamlı Bir Farklılık Var mıdır?

Toplam 152 katılımcının, SCL90 alt boyutları T-test sonuçları incelendiğinde, Tablo 13'te, vardiyalı çalışanların alt boyut belirti indekslerinin “anksiyete” boyutu haricinde normal vardiyalı çalışanlardan yüksek olduğu görülecektir.

Anksiyete boyutunda ise ortalamalar birbirine neredeyse eşittir (vardiyalı 0,68, normal 0,69). İki grup arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı ($p<0,05$) olduğu başlıkların, “Somatizasyon” ($t=2,99$, $p=0,003$), “Depresyon” ($t=2,466$, $p=0,01$), “Kişiler Arası Duyarlılık” ($t=2,288$, $p=0,024$), “Fobik” ($t=1,836$, $p=0,047$) ve “Genel Belirti İndeksi” ($t=2,375$, $p=0,019$) olduğu saptanmıştır.

Diğer alt boyutlar açısından bakıldığında, vardiyalı çalışanların ve normal mesaili çalışanların aralarında istatistiksel olarak anlamlı bir farkın bulunmadığı söylenebilir ($p>0,05$).

Tablo 13. Normal Mesaili ve Vardiyalı Çalışanların Sc190 Alt Boyut Gruplarına Göre Karşılaştırılması

		n	$\bar{x}$	sd	t	p
Somatizasyon	Vardiyalı	90	0,81	0,61	2,99	0,003*
	Normal	62	0,56	0,38		
Anksiyete	Vardiyalı	90	0,68	0,49	-0,159	0,874
	Normal	62	0,69	0,48		
Obsesyon	Vardiyalı	90	1,02	0,59	1,73	0,086
	Normal	62	0,88	0,44		
Depresyon	Vardiyalı	90	0,95	0,52	2,466	0,015*
	Normal	62	0,75	0,48		
Kişiler Arası Duyarlılık	Vardiyalı	90	0,78	0,62	2,288	0,024*
	Normal	62	0,58	0,47		
Psikotizizm	Vardiyalı	90	0,39	0,42	1,43	0,155
	Normal	62	0,30	0,32		
Paranoid	Vardiyalı	90	0,85	0,61	1,885	0,061
	Normal	62	0,66	0,61		
Öfke	Vardiyalı	90	0,69	0,69	1,46	0,146
	Normal	62	0,53	0,54		
Fobik	Vardiyalı	90	0,48	0,57	2,006	0,047*
	Normal	62	0,33	0,37		
Ek	Vardiyalı	90	0,85	0,64	1,836	0,068
	Normal	62	0,67	0,45		
Genel Belirti İndeksi	Vardiyalı	90	0,75	0,45	2,375	0,019*
	Normal	62	0,59	0,33		

4.2 Cinsiyete Değişkenine Göre, SCL90 Altboyutları Açısından Anlamlı Bir Farklılık Var mıdır?

Aynı katılımcılardan, SCL90 tarama listesi yardımıyla edinilen veriler doğrultusunda “Cinsiyet” değişkeninin, anlamlı bir fark yaratıp yaratmadığı ($p < 0,005$)

da ayrıca incelenmiştir. Bu doğrultuda yapılan çalışma sonunda alınan veriler, sadece “Somatizasyon” alt boyutunda cinsiyet değişkeninin istatistiksel açıdan anlamlı bir etkisi bulunduğunu göstermiştir ($p=0,047$). Tablo 14’te de görüldüğü üzere, kadınların “Somatizasyon” indeksleri erkeklerin indekslerinden anlamlı derecede yüksektir.

Tablo 14. Cinsiyet Değişkeninin Scl90 Alt Boyut Gruplarına Göre Karşılaştırması

		n	$\bar{x}$	sd	t	p
Somatizasyon	Kadın	64	0,81	0,50	2,001	0,047*
	Erkek	88	0,63	0,56		
Anksiyete	Kadın	64	0,66	0,46	-0,497	0,62
	Erkek	88	0,70	0,50		
Obsesyon	Kadın	64	0,93	0,53	-0,683	0,495
	Erkek	88	0,99	0,54		
Depresyon	Kadın	64	0,89	0,51	0,434	0,665
	Erkek	88	0,85	0,52		
Kişiler Arası Duyarlılık	Kadın	64	0,66	0,51	-0,614	0,54
	Erkek	88	0,72	0,62		
Psikotisizm	Kadın	64	0,29	0,32	-1,805	0,73
	Erkek	88	0,40	0,42		
Paranoid	Kadın	64	0,68	0,58	-1,631	0,105
	Erkek	88	0,84	0,63		
Öfke	Kadın	64	0,56	0,53	-1,029	0,305
	Erkek	88	0,67	0,70		
Fobik	Kadın	64	0,39	0,40	-0,75	0,454
	Erkek	88	0,45	0,57		
Ek	Kadın	64	0,69	0,44	-1,707	0,09
	Erkek	88	0,84	0,65		
Genel Belirti İndeksi	Kadın	64	0,65	0,35	-0,757	0,432
	Erkek	88	0,71	0,46		

4.3. SCL 90 Alt Boyut İndeks Puanları, Kıdem Değişkeni ile Korelasyon Göstermekte midir?

Araştırmaya katılan 152 çalışanın kıdem (sektördeki çalışma yılı) verileri toplanmıştır. Bu veriler ışığında korelasyon analizi yapılmış ve kıdem değişkeninin SCL90 alt boyutları ile pozitif ya da negatif korelasyon gösterip göstermediği incelenmiştir.

Sektördeki çalışma yılı ile SCL90 alt boyut indekslerinin korelasyon değerleri tablo 15’te gösterilmiştir. Korelasyon analizi sonuçları incelendiğinde, SCL 90 alt boyutlarından, “Anksiyete” ($r=0,726$), “Obsesyon” ($r=0,710$), “Depresyon” ($r=0,680$) ve “Genel Belirti İndeksi” ($r=0,661$) başlıklarında sektörde çalışma yılındaki artışla pozitif olarak yüksek korelasyon gösterdikleri tespit edilmiştir. Bununla beraber, “Kişiler Arası Duyarlılık” alt boyutunda da orta derecede pozitif korelasyon görülmektedir ($r=0,518$). Bunun dışındaki alt boyutlarda daha zayıf derecelerde pozitif korelasyon gözlenmektedir.

Tablo 15. Sektördeki Çalışma Yılıının Scl90 Alt Boyutları İle Korelasyon Analizi

		Sektörde çalışma yılı
Sektörde çalışma yılı	Pearson (r)	1
Somatizasyon	Pearson (r)	,442
Anksiyete**	Pearson (r)	,726**
Obsesyon**	Pearson (r)	,710**
Depresyon**	Pearson (r)	,680**
Kişiler Arası Duyarlılık**	Pearson (r)	,518**
Psikotik	Pearson (r)	,423
Paranoid	Pearson (r)	,385
Öfke	Pearson (r)	,411
Fobik	Pearson (r)	,438
Ek	Pearson (r)	,395
Genel**	Pearson (r)	,661**

4.4. SCL 90 Alt Boyut İndeks Puanları, Yaş Değişkeni ile Korelasyon Göstermekte midir?

Tablo 16’da ise yaş değişkeninin, SCL90 alt boyutları ile korelasyonu incelenmiştir. İnceleme sonucunda “Anksiyete” ($r=0,683$), “Obsesyon” ($r=0,685$), “Depresyon” ($r=0,663$) ve “Genel Belirti İndeksi” ($r=0,610$), başlıklarında orta-yüksek dereceli pozitif korelasyon saptanmıştır. Aynı zamanda , “Kişiler Arası Duyarlılık” alt boyutunda da zayıf-orta derecede pozitif korelasyon görülmektedir ($r=0,498$).

Tablo 16. Yaş Değişkeninin Scl90 Alt Boyutları İle Korelasyon Analizi

		Yaşınız nedir?
Yaşınız nedir?	Pearson (r)	1
Somatizasyon	Pearson (r)	,392
Anksiyete**	Pearson (r)	,683**
Obsesyon**	Pearson (r)	,685**
Depresyon**	Pearson (r)	,663**
K.A.Duyarlilik	Pearson (r)	,498
Psikotik	Pearson (r)	,375
Paranoid	Pearson (r)	,344
Ofke	Pearson (r)	,373
Fobik	Pearson (r)	,381
Ek	Pearson (r)	,333
Genel**	Pearson (r)	,610**

Çalışma kavramının tarihi yapısına baktığımızda, ismen ve hukuki açıdan henüz tanımlanmadığı tarihlerde de vardiyalı çalışma ve gece çalışmasının mevcut olduğu görülecektir. İş gereği olarak gece ya da gündüz ayırt etmeyen gemicilik, güvenlik (askerlik) gibi iş alanları ile sağlık sektörü gibi günün hangi zamanında ihtiyaç doğacağının öngörülemediği iş alanları, tarihin çok eski zamanlarından bu yana var olmuşlardır. Bu nedenle vardiyalı çalışma her zaman insan hayatının içinde yer almıştır.

Ancak 20. yüzyıl’a gelindiğinde 1950’li yıllarla beraber genel çalışma sisteminde vardiyalı çalışmanın yeri artmış ve ilgili istatistiki çalışmalar yapılmaya başlamıştır. Bunun sonucunda vardiyalı çalışmanın insana, gerek fiziksel gerekse psikolojik etkileri incelenmeye başlamıştır. Bu araştırmalara öncülük eden başlıca kurum ILO’dur. ILO’nun kuruluşunun, çalışma ile ilgili araştırmaların yapılmasını

desteklediği ve bu çalışmalara taban oluşturduğu öngörülmektedir. Ülkemizde de vardiyalı çalışma, çalışma hayatının bir gerçeğidir ve bu etkilere ülkemiz çalışanlarının da maruz kaldığı muhakkaktır.

SCL90, psikolojik belirtileri tespit edebilmek konusunda dünya çapında geçerliliği ispatlanmış bir tarama testidir. Bir tanı koyma aracı olmayan bu test, kişilerin genel psikolojik durumları ile önemli fikirler vermektedir. Bu noktada yurtdışı ve yurt içi birçok çalışmada SCL90 belirti tarama testi kullanılmıştır.

Bu alanda SCL 90 kullanılarak yurtdışında yapılan araştırmalar, vardiyalı çalışmanın insanın biyolojik saatine ve uyku ritmine uymadığını göstermiştir. Bunun sonucunda başta uyku düzensizliği ve yorgunluk nedenli olarak, birçok fiziksel ve psikolojik etkiler tespit edilmiştir. Costa'nın (2000) yaptığı araştırmalarda, vardiyalı çalışmanın kronik yorgunluk, depresyon, anksiyete ve sinirliliğe neden olduğu ortaya çıkmıştır. Bu durumun kişilerin sosyal hayatlarına negatif etki etmesi de kaçınılmaz bir sonuçtur.

Ülkemizde yapılan çalışmalarda da benzer sonuçlar alınmıştır. Selvi'nin (2010) çalışmasında, vardiyalı çalışanların SCL90 alt boyutlarından, "Depresyon", "Kişiler Arası Duyarlılık", "Kaygı", "Paranoid Düşünce" ve dolayısıyla "Genel Belirti İndekslerinin" normal mesai çalışanlara oranla anlamlı derecede artış gösterdiği belirlenmiştir. Bu noktada, çalışmamız sonuçları da belli oranlarda paralellik göstermektedir. Çalışmamızda, anlamlı farklılık gösteren başlıklar, Obsesyon, Kişiler Arası Duyarlılık, Fobik Reaksiyon ve Genel Belirti İndeksi olarak yer almıştır. Bu anlamda Türkiye'de havacılık sektörü çalışanlarının psikolojik belirti analizlerinin hem Selvi'nin (2010) hem de Costa'nın (2000) çalışmalarıyla örtüştüğü söylenebilir.

Bunun yanında, Knuttson ve diğerlerinin (1986) araştırmalarında vardiyalı çalışmanın, kardiyovasküler hastalık riskini artırdığı ayrıca gastrointestinal hastalık riskinin de normal vardiyalılarına göre arttığı saptanmıştır. Çalışmamızda da, SCL90'ın, "Somatizasyon" alt boyutu sonuçları incelendiğinde vardiyalı çalışanlar ile normal mesai çalışanlar arasında anlamlı fark ortaya çıkmaktadır. Bu sonuçlar da 1986'da yapılan ilgili çalışmayı desteklemektedir. Bu noktada, araştırmamızın sonuçları, hipotezimizi desteklemektedir.

Araştırmamızın cinsiyet değişkenini temel alan kısmında ise sadece “Somatizasyon” alt boyut indeksinin, kadın çalışanlarda anlamlı derecede yüksek olduğu tespit edilmiştir. Bu sonuç, aynı zamanda Dekker’in (1990), kadınların uyku düzenlerinin bozulmaya daha açık olduğu ve bu nedenle somatik belirti indekslerinin yüksek olmasının şaşırtıcı olmayacağı ile ilgili çalışmasını desteklerken, genel belirti indeksinin anlamlı bir fark oluşturmaması açısından, Harma’nın (1993) cinsiyetler arası farkın olmadığını işaret eden çalışması ile de paralellik sergilemektedir.

Yapılan analizler, Türkiye’de havacılık sektöründe çalışanların psikolojik durum indekslerinin, dünya çapında yapılan çalışmalarla paralel sonuçlar verdiğini göstermiştir. Farklı sektörlerde yapılan çalışmaların da benzer sonuçlar vermiş olması, vardiyalı çalışmanın her insanı aynı oranda olmasa da mutlaka etkilediğini göstermesi açısından önemli bulunmaktadır.

Kıdem, yani sektörde çalışma süresi de bir başka araştırma konumuzu oluşturmuştur. Bu anlamda, maruz kalma süresinin, psikolojik belirtilerin artması ile ilişkisi olup olmadığı konusunda yaptığımız araştırmada, çalışma süresinin artışının, belirti indekslerinin artışı ile pozitif korelasyon gösterdiği tespit edilmiştir. Alt boyutlar açısından incelendiğinde bu ilişkinin “Anksiyete”, “Obsesyon” ve “Depresyon” başlıklarında güçlü olduğu görülmüştür. Bu sonuç aynı zamanda, maruz kalma süresinin, belirtilerin artışıdaki etkisine de işaret etmektedir.

Aynı ilişki, yaş değişkeni üzerinden de incelenmiştir. Öncelikle yaş artmasının, kıdemin de belli paralelde artmasını beraberinde getirdiği düşünüldüğünde, sonuçların kıdem ilişkisinin sonuçları ile örtüşmesi beklenmiştir. Bu sonuçlara göre ise, “Anksiyete”, “Obsesyon” ve “Depresyon” ’a ek olarak “Kişiler Arası Duyarlılık” indeksinin de orta dereceli korelasyona sahip olduğu tespit edilmiştir. İki değişken için de, sonuçların birbirini tutarlı şekilde desteklemesi ve “Genel Belirti İndeksinin” de benzer korelasyona sahip olması, yaş ile birlikte maruz kalma süresinin de alt boyutlara olan etkisi konusunda fikir vermektedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Vardiyalı çalışmanın, dünyanın neresinde olursa olsun, çalışanları kişisel özelliklerine göre psikolojik açıdan, az ya da çok etkilediği ve bu etkinin, normal mesaili çalışanlar ile anlamlı bir fark yaratabilecek güçte olduğu görülmektedir. Söz konusu insan olduğunda, biyolojik ritim ya da sirkadyen ritim de denilen günlük ritimin en belirleyici noktası uyku, uyanıklık döngüsüdür (Çalıyurt,2001:209-214). Birçok araştırmanın da desteklediği gibi, vardiyalı çalışanlarda sirkadyen döngünün bozulmasının psikofizyolojik etkileri olduğu çalışmamızda da görülmektedir.

Araştırmamız sonucunda, vardiyalı çalışanlar ile normal mesaili çalışanların, SCL90 altboyutsal indeksleri incelenmiş, vardiyalı çalışanların alt boyutsal indekslerinin daha yüksek olduğu görülmüştür. Bu noktada bulgularımız, vardiyalı çalışma sisteminin, vardiyalı çalışanlar ile normal mesaili çalışanlar arasında, bazı demografik özellikler açısından anlamlı şekilde fark yaratacağını öngören hipotezimizi desteklemektedir.

Aynı zamanda yaş ve kıdem değişkenlerinin yani maruz kalma süresinin de bu değişikliğin oluşmasını desteklediği açıktır. Cinsiyetin çok güçlü değişiklikler yaratmasa dahi fiziksel yakınmalar anlamında fark oluşturduğu da saptanmıştır.

Bu çalışmanın çerçevesi, birkaç yapısal seçeneğin de dâhil edilmesi ile genişletilebilir. Temel parametreler göz önüne alındığında, önceki birçok çalışmanın, katılımcı ulaşılabilirliğinin daha kolay olması açısından hizmet sektöründe yapıldığı görülmektedir. Bu nedenle, “Üretim Sektöründe” vardiyalı çalışanlarla yapılacak bir çalışmanın, literatüre katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Ulaşım sektörü, kara, hava ve deniz ulaşımı olarak birbirinden ayrılmaz bir bütündür. Her ne kadar temel faydalanım amaçları birbirinden farklı olsa da ulaşım sektörünün operasyonel sistematığı birbirine büyük oranda benzemektedir. Böyle bir çalışmanın tüm ulaşım sektörünü kapsayacak şekilde genişletilmesinin de literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Uçucu ekipler sadece vardiyalı çalışmayıp, aynı zamanda şirketlerinin belirlediği base noktalarda (şehirlerde) yaşamak durumunda ve bununla birlikte özellikle mesai planlamalarına göre sık sık yaşadıkları kentlerin haricinde yurtiçi ya da yurtdışı farklı noktalarda konaklamaktadırlar. Bu noktada, aileleri ile geçirdikleri sürenin kısılmasının

ve yakınları ile paylaşımlarının azalmasının farklı sonuçları olabileceği düşünölmektedir. Havacılık sektörü ile ilgili başka bir çalışmada, uçucu ekipleride kapsayacak bir araştırmanın yapılmasının sonuçlar üzerinde ciddi etkileri olacağı ve literatüre katkı sağlayacağı düşünölmektedir.



6. KAYNAKÇA

- AYAS, MR, 1982, “*Çalışma Kavramı Hakkında*”, Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, sayı 5, s.79., Ankara.
- BOZKURT, V, 2005, “Endüstriyel ve post-endüstriyel dönüşüm: bilgi, ekonomi ve kültür”, Aktüel Yayınları, Bursa.
- BAYLADI, D, 2007, “*Tanrıların Öyküsü*”, İstanbul, Say Yayınları.
- BAŞAT, U, 2015, “*Birinci Haçlı Seferi, Yakındoğu Türk Tarihi Araştırmaları*”, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, s.1, İzmir.
- COSTA, G. 1996. “*The impact of shift and night work on health*”, in Applied Ergonomics, Vol. 27, No. 1, pp. 9-16.
- COSTA, G., FOLKARD S, & HARRINGTON, JM, 2000, “*Shiftwork and extended hours of work*”, In P. Baxter, PH Adams, A. Cockcroft, & JM Harrington, “*Hunters diseases of occupations*”, 9th ed : 581-589, Arnold Press, London
- ÇALIYURT, O. (2001). “*Duygudurum bozuklukları ve biyolojik ritm.*”, Duygudurum Dizisi, 5, 209-214.
- DAĞ, I. 1991, “*Belirti Tarama Listesi (Scl-90-R)'nin Üniversite Öğrencileri için güvenilirliği ve geçerliliği*”, Türk Psikiyatri Dergisi, Sayı 2, Cilt 1, Sayfa 5-11
- DEKKER, D. K., & TEPAS, D. I. (1990). “*Gender differences in permanent shiftworker sleep behavior*”, Studies in Industrial Organizational Psychology, 10, 77-82.
- DEROGATIS LR, LIPMAN RS, COVI L, 1973, “*SCL-90: an outpatient psychiatric rating scale - preliminary report*”, Psychopharmacol Bull 1973;9:13

- DEROGATIS LR, LIPMAN RS, RICKELS K, UHLENHUTH EH, COVI L, 1974, "*The Hopkins Symptom Checklist (HSCL) : A measure of Primary Symptom Dimensions*", In: Pichot P, ed. *Psychological Measurements in Psychopharmacology*. Basel, Karger, 1974.
- DEROGATIS LR, 1983, "*SCL-90-R Administration, Scoring & Procedures Manual-II*", Towson, MD: Clinical Psychometric Research 1983:14
- DRUCKER, PF, 1993, "*Gelecek İçin Yönetim*", çev. Fikret Üçcan, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- GRINT, K, 1998, "*Çalışma Sosyolojisi*", çev. Veysel Bozkurt, Alfa Yayınları, İstanbul.
- HANSON, JL, 1986, "*A dictionary of Economics and Commerce*", Long Acre, London
- HÄRMÄ, M. (1993). "*Individual differences in tolerance to shiftwork: a review*" *Ergonomics*, 36(1-3), 101-109.
- HARRINGTON, J.M. 2001. "*Health effects of shift work and extended hours of work*", in *Occupational and Environmental Medicine*, Vol. 58, No. 1, pp. 68-72
- HOLI, M, 2003, "*Assessment of psychiatric symptoms using the SCL-90 (Unpublished doctoral dissertation)*". Department of Psychiatry, Helsinki University, s.44 ,Finland.
- İNCİR, G, 1998, "*Çoklu Vardiya Çalışmasının Ergonomik Tasarımı*", Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları, No: 624, Ankara
- KARA N, "*Gazete Kuryelerinde Uyku Kalitesinin Ruhsal Belirtiler ve Yaşam Kalitesi Üzerine Etkisi.*" *Arch Neuropsychiatr* 2016; 53: 102-107 (2016).

- KILIÇ, M, 1991, “*Belirti Tarama Listesi (SCL-90-R) 'nin Geçerlilik ve Güvenilirliği*”, Türk Psikolojik Danışma ve Rehberlik Dergisi, 1(2), 45-52.
- KILLINGRAY, D, 1984, “*A swift agent of government: air power in British colonial Africa, 1916–1939*”, The Journal of African History, Cambridge Üniversite Yayınları, Sayı 25, s. 429
- KOGI, Folkard, S, & MONK, TH, 1985, “*Hours of work: Temporal factors in work scheduling (Vol. 1)*”, John Wiley & Sons. p.170 (Chapter 14 Kogi K. Introduction to the Problems of Shift Work)
- KORKUSUZ, R, 2005, “*Vardiyalı çalışma ve Türk İş Hukuku'ndaki düzenlemesi*”, Gazi üniversitesi Hukuk fakültesi dergisi, Cilt 9, Sayı 1-2, s.3 (Haziran-Aralık 2005)
- MCAFEE, A, BRYNJOLFSSON, E, 2014, “*The Second Machine Age. Work, Progress and Prosperity in a Time of Brilliant Technologies*”, çev. Levent Göktem, THY yayınları, İstanbul. s.15
- O'CALLAGHAN, JF, 2003, “*Reconquest and Crusade in Medieval Spain*”, Philadelphia: University of Pennsylvania Press. s. 19
- PARLOFF, MB, & Kelman, HC, & Frank, JD, 1954, “*Comfort, effectiveness, and self-awareness as criteria of improvement in psychotherapy*” American Journal of Psychiatry, 111(5), 343-352.
- PATI, AK, & CHANDRAWANSHI, A, & REINBERG, A, 2001, “*Shift work: consequences and management*” Current Science, 81(1), s.33.
- Resmi gazete, 6 Nisan 2004, sayı 25425, “*İş Kanununa İlişkin Fazla Çalışma ve Fazla Sürelerle Çalışma Yönetmeliği*”, madde 5.

- SELVİ, Y., ÖZDEMİR, P. G., ÖZDEMİR, O., AYDIN, A., & BEŞİROĞLU, L. (2010). “Sağlık çalışanlarında vardiyalı çalışma sisteminin sebep olduğu genel ruhsal belirtiler ve yaşam kalitesi üzerine etkisi”. *Düşünen Adam Psikiyatri ve Nörolojik Bilimler Dergisi*, 23(4), 238-43.
- SAKMAN, S, 1993, “*İnkılap ve İnkılapçı Üzerine, Sosyal Siyasal Teori Seçme Yazılar*”, Siyasal Kitabevi, Ankara
- SMITH, C.S.; FOLKARD, S.; FULLER, J.A. 2003. “*Shiftwork and working hours*”, in J.C. Quick and L.E. Tetrick (eds): *Handbook of Occupational Health Psychology* (Washington, DC, American Psychological Association).
- ŞENGÖNÜL, T, 2008, “*Sosyal Sınıf Kökeni, eğitimsel Kazanım ve Dikey Sosyal Hareketlilik İlişkisi*”, Hacettepe Üniversitesi Sosyolojik Araştırmalar e-dergisi, 02 Haziran 2008, 16.05.2016 tarihinde, “<https://scholar.google.com.tr/scholar?hl=tr&q=proleterya+nedir&btnG=&lr=>” adresinden erişilmiştir.
- ŞİKAGO KONVANSİYONU, 1944, Telegram from Orville Wright in Kitty Hawk, North Carolina, to His Father Announcing Four Successful Flights, 1903 December 17". *World Digital Library*. 1903-12-17. Retrieved 2013-07-21.
- TOFFLER, A, 1996, “*Üçüncü Dalga*”, çev. Ali Seden, Altın Kitaplar Yayınevi, İstanbul.
- TUCKER, P., & FOLKARD, S. (2012). *Working time, health and safety: A research synthesis paper*. ILO.
- ÜLGİN, P, 2010, “*Ortaçağ Avrupa’sında Feodal Sistem Genel Bir Bakış*”, Artuklu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 1, Mardin.

WALLERSTEIN, I, 1976, “*The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*”, Akademik Basım, New York, pp. 229-233.

Web1: http://www.catholic.org/saints/saint.php?saint_id=829
adresinden 29.06.2016 tarihinde erişildi.

Web2: http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5762aa8be777b4.31645001
adresinden 01.05.2016 tarihinde erişildi.

Web3: http://www.ilo.org/ankara/about-us/WCMS_372874/lang--tr/index.htm
adresinden 03.07.2016 tarihinde erişildi.

Web4: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-ankara/documents/publication/wcms_412382.pdf
adresinden 03.07.2016 tarihinde erişildi.

Web5: http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/multimedia/maps-and-charts/WCMS_443536/lang--en/index.htm
adresinden 03.07.2016 tarihinde erişildi.

Web6: http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/multimedia/maps-and-charts/enhanced/WCMS_458201/lang--en/index.htm
adresinden 03.07.2016 tarihinde erişildi.

Web7: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=ANHRS#>
adresinden 15.06.2016 tarihinde erişildi.

Web8: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=ANHRS#>
adresinden 15.06.2016 tarihinde erişildi.

Web9: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@travail/documents/publication/wcms_161734.pdf
adresinden 03.07.2016 tarihinde erişildi.

Web10: <http://www.theaerodrome.com/aircraft/statistics.php>
adresinden 29.06.2016 tarihinde erişildi.

Web11: http://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.asp?aircraft_id=1609
adresinden 10.07.2016 tarihinde erişildi.

Web12: http://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.asp?aircraft_id=706
adresinden 10.07.2016 tarihinde erişildi.

Web13: <https://theaviationist.com/2014/08/17/pilots-explain-how-the-convair-f-102-delta-dagger-intercepted-soviet-bombers-in-the-1950s/>
adresinden 01.07.2016 tarihinde erişildi.

Web14: <http://www.boeing.com/history/products/707.page>
adresinden 01.07.2016 tarihinde erişildi.

Web15: <http://www.boeing.com/history/products/787.page>
adresinden 01.07.2016 tarihinde erişildi.

Web16: <http://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/history.aspx>
adresinden 29.06.2016 tarihinde erişildi.

Web17: <http://www.iata.org/about/Pages/history.aspx>
adresinden 25.05.2016 tarihinde erişildi.

Web18: www.iata.org/economics | 2016 Mid-year report
adresinden 25.05.2016 tarihinde erişildi.

Web19: <http://www.boeing.com/company/about-bca/#/prices>
adresinden 01.07.2016 tarihinde erişildi.

Web20: <http://www.airbus.com/presscentre/pressreleases/press-release-detail/detail/new-airbus-aircraft-list-prices-for-2016/>
adresinden 01.07.2016 tarihinde erişildi.

Web21: <http://www.limak.com.tr/basin-odasi/basinda-limak/2013/3-havalimanina-22-milyar-152-milyon-euro>
adresinden 22.07.2016 tarihinde erişildi.

Web22: <https://global.britannica.com/biography/Wright-brothers/images-videos/Orville-Wright-beginning-the-first-successful-controlled-flight-in-history/3789>
adresinden 22.06.2016 tarihinde erişildi.

WIDER, A, 1948, *“The cornell medical index”*, Psychological Corporation, New York, 76-83.

4857 sayılı İş Kanunu, [“https://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k4857.html”](https://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k4857.html) (resmi gazete 10 Haziran 2003 Sayı: 25134)

7. EKLER

7.1. Ek-1: SCL90 kullanım izni

RE: SCL 90-R kullanımı hk.

İhsan Dağ

13.6.2016 (Pzt) 10:41

Kime:'caglar yilmaz';

3 ekin (1 MB)

Dağ 1991 SCL 90 R Geçerlik Güvenirlik.pdf; SCL 90 R.doc; SCL90R alt ölçek maddeleri.doc;

Sayın Yılmaz,

Tez çalışmanızda uyarlamasını yaptığım Belirti Tarama Listesini (SCL-90-R) kullanabilirsiniz.

Ölçek ve makalem ektedir.

Başarılar,

Prof. Dr. İhsan DAĞ

Bölüm Başkanı

Hacettepe Üniversitesi

Edebiyat Fakültesi

Psikoloji Bölümü

Beytepe Kampüsü

06800 – Ankara

312 297 83 25-26

7.2. EK-2: SCL90 Belirti Tarama Testi Anketi

Aşağıda zaman zaman herkeste olabilecek yakınma ve sorunların bir listesi vardır. Lütfen her birini dikkatlice okuyunuz. Sonra her bir durumun, bugün de dahil olmak üzere son onbeş gün içinde sizi ne ölçüde huzursuz ve tedirgin ettiğini göz önüne alarak, cevap kağıdında belirtilen tanımlamalardan uygun olanı seçerek işaretleyiniz.

Eğer ifadedeki durumu;

Hiç yaşamadığınızı düşünüyorsanız = 0

Çok az yaşadığınızı düşünüyorsanız = 1

Orta derecede yaşadığınızı düşünüyorsanız = 2

Oldukça fazla yaşadığınızı düşünüyorsanız = 3

İleri derecede yaşadığınızı düşünüyorsanız = 4 numaralı seçeneği işaretleyiniz.

Sorular		Hiç Yok	Çok Az	Orta Derecede	Oldukça Fazla	İleri Derece
1.	Baş ağrısı	0	1	2	3	4
2.	Sinirlilik ya da içinin titremesi	0	1	2	3	4
3.	Zihinden atamadığınız, yineleyici, hoş gitmeyen düşünceler	0	1	2	3	4
4.	Baygınlık veya baş dönmesi	0	1	2	3	4
5.	Cinsel arzu ve ilginin kaybı	0	1	2	3	4
6.	Başkaları tarafından eleştirilme duygusu	0	1	2	3	4
7.	Herhangi bir kimsenin düşüncelerinizi kontrol edebileceği fikri	0	1	2	3	4
8.	Sorunlarınızdan pek çoğu için başkalarının suçlanması gerektiği duygusu	0	1	2	3	4
9.	Olayları anımsamada güçlük	0	1	2	3	4
10.	Dikkatsizlik veya sakarlıkla ilgili endişeler	0	1	2	3	4
11.	Kolayca gücenme, rahatsız olma hissi	0	1	2	3	4
12.	Göğüs veya kalp bölgesinde ağrılar	0	1	2	3	4
13.	Caddelerde veya açık alanlarda korku hissi	0	1	2	3	4
14.	Enerjinizde azalma veya yavaşlama hali	0	1	2	3	4
15.	Yaşamınızın sonlanması düşünceleri	0	1	2	3	4
16.	Başka kişilerin duymadıkları sesleri duyma	0	1	2	3	4
17.	Titreme	0	1	2	3	4
18.	Çoğu kişiye güvenilmemesi gerektiği hissi	0	1	2	3	4
19.	İştah azalması	0	1	2	3	4
20.	Kolayca ağlama	0	1	2	3	4
21.	Karşı cinsten kişilerle utangaçlık ve rahatsızlık hissi	0	1	2	3	4
22.	Tuzağa düşürülmüş veya yakalanmış olma hissi	0	1	2	3	4
23.	Bir neden olmaksızın aniden korkuya kapılma	0	1	2	3	4
24.	Kontrol edilemeyen öfke patlamaları	0	1	2	3	4
25.	Evden dışarı yalnız çıkma korkusu	0	1	2	3	4
26.	Olanlar için kendini suçlama	0	1	2	3	4
27.	Belin alt kısmında ağrılar	0	1	2	3	4
28.	İşlerin yapılmasında erteleme duygusu	0	1	2	3	4
29.	Yalnızlık hissi	0	1	2	3	4
30.	Karamsarlık hissi	0	1	2	3	4
31.	Herşey için çok fazla endişe duyma	0	1	2	3	4

7.3. EK-3: Kişisel Bilgi Formu

Sayın Yöneticilerim,
Kıymetli Çalışma Arkadaşlarım,

Ekteki anket tarafınızla, Psikoloji Yüksek Lisans Programında yürüttüğüm tez çalışmamın bir parçası olarak yararlanılmak üzere paylaşılmıştır. Ortalama 15 dakikanızı alacak bu ankette yer alan soruların hepsini cevaplamanız, araştırmanın sonuçları açısından kritik önem taşımaktadır.

Sonuçlar, toplam veri üzerinden değerlendirileceğinden, kimliğinizi ortaya koyacak bir bilgi (ad-soyad, unvan vs.) gerekmemektedir. Bu metnin hemen altındaki bilgiler, araştırmanın devamı açısından yeterli olacaktır.

Vereceğiniz yanıtlar, çalışma dünyası ile ilgili yapılan bilimsel araştırmamız için gerekli veriyi sağlamak üzere kullanılacak olup, kesinlikle bir tanı koyma amacı taşımamaktadır.

Konuyla ilgili değerli yardımlarınızı bekliyor, çalışmama verdiğiniz destekten ötürü teşekkürlerimi sunuyorum.

Saygılarımla.

Çağlar Yılmaz

Yaşınız :

Cinsiyetiniz : ☐ Kadın / ☐ Erkek

Medeni Durumunuz : ☐ Evli / ☐ Bekâr

(Varsa) Çocuk Sayınız :

Yaşam Düzeniniz : ☐ Yalnız yaşıyorum / ☐ Yalnız
yaşamıyorum (aile, arkadaş)

Çalışma Düzeniniz : ☐ Normal Mesai / ☐ Vardiyalı

Çalışma Yılınız : yıl

8. ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler :

Doğum Tarihi ve Yeri: 01.11.1981 -Adana

Medeni Hali : Evli

Eğitim durumu :

- 2016 Çağ Üniversitesi Psikoloji Yüksek Lisans
- 2004 Niğde Üniversitesi İşletme Fakültesi
- 1999 Adana Ticaret Odası Anadolu Lisesi

Yabancı Dil (ler) ve Düzeyi

- İngilizce – İleri
- Almanca – Temel

İş Deneyimi

- 2012-2016 Havaş Harekat Şefi
- 2009-2012 Havaş Harekat Memuru

Yetkinlikler

- 2015 ICAO Training Instructor
- 2014 IATA DGR Training Instructor
- 2012 Operasyonel Eğitimci – Havaş
- 2012 Eğitimci Eğitimi - İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi