



**HAVAALANI GÜVENLİĞİNİN KENT GÜVENLİĞİNE  
ETKİSİ**

**Mert KÜRKCÜ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi**

**Ana Bilim Dalı**

**Prof. Dr. Hayriye ŞENGÜN**

**2025**

**(Her Hakkı Saklıdır)**

**T.C.**  
**BAYBURT ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**  
**SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI**  
**SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**HAVAALANI GÜVENLİĞİNİN KENT GÜVENLİĞİNE ETKİSİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Mert KÜRKCÜ**

**Danışman: Prof. Dr. Hayriye ŞENGÜN**

**BAYBURT - 2025**

## KABUL VE ONAY

Prof. Dr. Hayriye ŞENGÜN danışmanlığında, Mert KÜRKCÜ tarafından hazırlanan “Havaalanı Güvenliğinin Kent Güvenliğine Etkisi” başlıklı bu çalışma, 24.07.2025 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oy birliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Dr. Öğr. Üyesi Abdulgazi YIKICI .....

Üye : Prof. Dr. Hayriye ŞENGÜN .....

Üye : Doç. Dr. Sinan YAZICI .....

Bu tezin kabulü Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun ...../...../2025 tarih ve 2025./.....-..... sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Doç. Dr. Bünyamin ALIM  
Enstitü Müdürü

## BEYANNAME

Bayburt Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre Prof. Dr. Hayriye ŞENGÜN danışmanlığında hazırlamış olduğum “Havaalanı Güvenliğinin Kent Güvenliğine Etkisi” başlıklı yüksek lisans tezimin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımını kabul edeceğimi beyan ederim.

24.07.2025

Mert KÜRKÇÜ



## ÖN SÖZ

Çalışmamın her aşamasında bana ilham veren, azim ve kararlılık kazandıran pek çok kişi ve değer olduğu kadar özellikle Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'e derin bir teşekkür borçluyum. Onun ilke ve inkılapları, bilime, akla ve çağdaşlığa olan sarsılmaz inancı, bu çalışmayı gerçekleştirirken bana rehber olmuş, hedeflerime ulaşma yolunda kararlılığımı güçlendirmiştir. Atatürk'ün "Hayatta en hakiki mürşit ilimdir, fendir" sözü, hayatımın ve akademik yolculuğumun temel taşı olmuştur.

Ayrıca, tez sürecinde bana destek olan sayın hocam Prof. Dr. Hayriye ŞENGÜN'e akademik birikimini ve rehberliğini esirgemeyen hocalarıma, her zaman yanımda olan ailem ve arkadaşlarım ile bu çalışmanın her bir satırında emeği geçen herkese teşekkür ederim. Bu tez, yalnızca bir akademik çalışma değil, aynı zamanda Atatürk'ün Türk milletine mirasına duyduğum saygının ve ülkeme katkıda bulunma arzusunun bir yansımasıdır.

Mert KÜRKÇÜ

## ÖZET

### YÜKSEK LİSANS TEZİ

#### HAVAALANI GÜVENLİĞİNİN KENT GÜVENLİĞİNE ETKİSİ

Mert KÜRKCÜ

Bayburt Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hayriye ŞENGÜN

Bayburt-2025, Sayfa: 70

Havaalanlarının, kentlerde meydana gelen organize suçlar ve terörizm gibi olaylarla karşılıklı etkileşim içinde olduğu açıktır; bu nedenle havaalanı güvenliği, kent güvenliği açısından belirleyici bir rol oynamaktadır. Özellikle günümüzde hava yolu taşımacılığının sağlamış olduğu avantajlar göz önünde bulundurulduğunda yolcu güvenliğinin, havaalanı güvenliğinin, havacılık güvenliğinin ve kent güvenliğinin birbirleriyle bağlantısı bir bütün olarak değerlendirilmelidir. 11 Eylül 2001 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nde gerçekleşen saldırıların ardından, özellikle sivil havacılık alanında güvenlik prosedürleri hem devletler hem de özel şirketler tarafından yeniden gözden geçirilmiş ve uygulanmaya başlanmıştır. Bu durum, yalnızca havaalanlarının değil, aynı zamanda kentlerin genel güvenliğini; dolayısıyla da kentte yaşayan vatandaşların, yolcuların ve havaalanı çalışanlarının güvenliğini doğrudan etkilemektedir. Buna bağlı olarak ayrıca ICAO gibi uluslararası örgütler ve yerel havacılık otoriteleri tarafından alınan güvenlik tedbirlerinin iş birliği doğrultusunda tüm dünyada teknik şekilde uygulanabilir hale getirilmesi doğrultusunda çalışmalar yapılması aynı zamanda uluslararası güvenliğin sağlanmasında da önem arz etmektedir.

Bu çalışmada, 11 Eylül, Madrid Barajas Havaalanı ve Atatürk Havalimanı'nda meydana gelen saldırılar örnek alınarak, bu tür olayların kent güvenliği üzerindeki etkileri incelenmiş literatürdeki konuyla ilgili dokümanlar incelenerek, kent güvenliği ve havaalanı güvenliği ilişkisinin ortaya konulması amaçlanmaktadır. Bu amaçla konuya dair akademik kaynakların derinlemesine taranması ve değerlendirilmesiyle anlamlı sonuçlara ulaşılması hedeflenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Havalimanı, havaalanı güvenliği, kent, kent güvenliği

## **ABSTRACT**

### **M. SC. THESIS**

## **THE EFFECT OF AIRPORT SECURITY ON CITY SECURITY**

**Mert KÜRKÇÜ**

**Bayburt University**

**Institute of Graduate Studies**

**Department of Political Science and Public Administration**

**Thesis Advisor: Prof. Dr. Hayriye ŞENGÜN**

**Bayburt-2025, Pages: 70**

It is evident that airports interact with incidents such as organized crime and terrorism occurring in cities; therefore, airport security plays a crucial role in ensuring urban safety. Especially today, considering the advantages offered by air transportation, passenger safety, airport security, aviation security, and urban security should be evaluated as interconnected components of a whole. Following the attacks that took place in the United States on September 11, 2001, security procedures—particularly in the field of civil aviation—have been reviewed and implemented by both governments and private companies. This situation directly affects not only the security of airports but also the overall security of cities and, consequently, the safety of citizens, passengers, and airport staff. Accordingly, efforts have been made to ensure that security measures adopted by international organizations such as ICAO and local aviation authorities can be implemented technically and cooperatively across the globe, which is also essential for maintaining international security.

In this study, the effects of such incidents on urban security are examined by taking as examples the attacks that occurred on September 11, at Madrid Barajas Airport, and Atatürk Airport. By reviewing relevant literature and documents, the aim is to reveal the relationship between urban security and airport security. To this end, the study seeks to reach meaningful conclusions through an in-depth review and evaluation of academic sources on the subject.

**Keywords:** Airport, airport security, city, city security

## İÇİNDEKİLER

<b>KABUL VE ONAY</b> .....	<b>II</b>
<b>BEYANNAME</b> .....	<b>III</b>
<b>ÖN SÖZ</b> .....	<b>IV</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>V</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>VI</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>VII</b>
<b>TABLOLAR</b> .....	<b>IX</b>
<b>ŞEKİLLER</b> .....	<b>X</b>
<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>XI</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
Araştırmanın Konusu ve Problemi .....	2
Araştırmanın Amacı .....	3
Araştırmanın Önemi ve Gerekçesi .....	3
Araştırmanın Varsayımları ve Sınırlılıkları.....	4
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b> .....	<b>5</b>
<b>1. KAVRAMSAL ÇERÇEVE VE KENT KAVRAMI</b> .....	<b>5</b>
1.1. GÜVENLİK KAVRAMI VE ÇEŞİTLERİ .....	6
1.1.1. Kişisel Güvenlik .....	8
1.1.2. Ulusal Güvenlik .....	9
1.1.3. Uluslararası Güvenlik .....	11
1.2. KENT VE GÜVENLİK KAVRAMI .....	12
1.2.1. Kent Güvenliği.....	12
1.2.2. Güvenli Kent Yaklaşımı .....	16
1.3. KENT GÜVENLİĞİNİ ETKİLEYEN UNSURLAR .....	21
<b>İKİNCİ BÖLÜM</b> .....	<b>23</b>
<b>2. KENTTE VE HAVACILIKTA GÜVENLİK İLİŞKİSİ</b> .....	<b>23</b>
2.1. HAVACILIKTA GÜVENLİK .....	26
2.1.1. 1944 Chicago Sözleşmesi .....	30
2.1.2. 28 Mayıs 1999 Montreal Sözleşmesi.....	32
2.1.3. 16 Aralık 1970 La Haye Sözleşmesi.....	34
2.1.4. 10 Eylül 2010 Pekin Sözleşmesi.....	34
2.2. HAVACILIK GÜVENLİĞİNDE DEVLET ROLÜ .....	35
2.3. HAVAALANI GÜVENLİĞİ .....	39
2.3.1. Havaalanı Çevre Güvenliği.....	41
2.3.2. Terminal Binası Güvenliği.....	42
2.3.3. Diğer Güvenlik Alanları .....	44
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM</b> .....	<b>46</b>
<b>3. HAVAALANI GÜVENLİĞİNİN KENT GÜVENLİĞİNE ETKİSİNİN</b> <b>ÖRNEKLERLE İNCELENMESİ</b> .....	<b>46</b>
3.1. 28 HAZİRAN 2016 ATATÜRK HAVALİMANI SALDIRISI.....	47
3.1.1. Saldırı Öncesi Süreç.....	48
3.1.2. Saldırı Süreci 28 Haziran 2016.....	48
3.1.3. Saldırı Sonrası Gelişmeler .....	50



3.2. 30 ARALIK 2006 İSPANYA BARAJAS HAVAALANI SALDIRISI.....	51
3.2.1. Saldırı Öncesi Süreç.....	52
3.2.2. Havaalanı Saldırısı.....	52
3.2.3. Saldırı Sonrası Gelişmeler .....	53
3.3. 11 Eylül 2001 AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ HAVA SALDIRISI .....	53
3.3.1. Saldırı Öncesi Süreç.....	54
3.3.2. 11 Eylül Saldırıları.....	54
3.3.3. Saldırı Sonrası Gelişmeler .....	55
<b>SONUÇ .....</b>	<b>59</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>63</b>
<b>ÖZ GEÇMİŞ .....</b>	<b>70</b>



## TABLÖLAR

<b>Tablo 1:</b> Güvenli Şehir Dizin Tablosu .....	<b>15</b>
<b>Tablo 2:</b> Karşılaştırmalı Veriler .....	<b>47</b>



## ŞEKİLLER

<b>Şekil 1:</b> Havacılık Güvenliği Tehdit, Taktikleri ve Hedefleri.....	<b>25</b>
<b>Şekil 2:</b> Havacılık Saldırılarının Evrimi: 1960-2016 .....	<b>30</b>
<b>Şekil 3:</b> Havaalanlarına Saldırı Araçları. ....	<b>41</b>
<b>Şekil 4:</b> Havaalanı Kontrollerinde Ek Tarama İçin Yönlenebilir Yolcu Tarama Uygulamaları .....	<b>43</b>
<b>Şekil 5:</b> İstanbul Atatürk Havalimanı Krokisi.....	<b>49</b>



## KISALTMALAR

<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>BM</b>	: Birleşmiş Milletler
<b>CPTED</b>	: Çevresel Tasarım Yoluyla Suç Önlenme
<b>DEAŞ</b>	: Ad Dawlah Al-Islamiyah Fil Iraq wa Ash-Sham
<b>ETA</b>	: Euskadi Ta Askatasuna
<b>FAA</b>	: Federal Aviation Administration
<b>ICAO</b>	: International Civil Aviation Organization
<b>ICPO-INTERPOL</b>	: The International Criminal Police Organization
<b>IATA</b>	: International Air Transport Association
<b>MC99</b>	: 1999 Montreal Sözleşmesi
<b>NATO</b>	: North Atlantic Treaty Organization
<b>SARP</b>	: Standards and Recommended Practice
<b>SHGM</b>	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
<b>SDR</b>	: Special Drawing Rights

## GİRİŞ

Kent, kentli bireylerin bir arada yaşadığı, içinde yerleşik bir kültürü ve toplumsal örgütlenmeyi barındıran, uygarlığın temel referans noktalarını içeren bir yerleşim birimidir. Tarımsal üretim dışındaki ekonomik faaliyetlerin denetlendiği, aynı zamanda dağıtım ve koordinasyon süreçlerinin organize edildiği bir merkez işlevi görür. Bu bağlamda kent, yalnızca fiziksel bir mekân değil, aynı zamanda sosyal, ekonomik ve kültürel etkileşimlerin yoğunlaştığı bir yapıdır (Yılmaz & Çiççi, 2011, s. 255). Başka bir deyişle kent, genellikle büyük bir yerleşim bölgesini ifade eden bir terimdir. Kent, genel itibarıyla medeniyetle birlikte aynı anlamda kullanılarak medeniyetin kentleşmeyle birlikte faaliyette olduğunu ve yaşadığı anlamı içermektedir (Ulusoy & Vural, 2001, s. 8). Yönetimsel ölçütlerle tanımlandığında, bir yönetim biriminin sınırları içinde kalan alanları ifade eden kent, genellikle belediye sınırlarını içerir. Ekonomik ölçütlerle ele alındığında ise, mal ve hizmet üretiminden tüketime kadar olan süreçteki nitelikleri değerlendirilerek, nüfusun endüstriyel ve ticari faaliyetlere yönelik olarak yoğunlaştığı alanlar olarak tanımlanabilir. Bu ekonomik ölçütlerle yapılan kent tanımında, köylerin genellikle tarım ve hayvancılık faaliyetlerinin öne çıktığı, kentlerin ise endüstriyel ve ticari sahaların ön planda olduğu bir ayrım gözetilmektedir. Özellikle kentsel çevrenin evrimi kapsamında kent kimliğinin güçlendirilmesine, kavramın yaşamış olduğu değişimin anlaşılması hususunda yer duygusunun oluşturulması büyük önem taşımaktadır (Oktay, 2011, s. 11).

İnsanların kırsaldan kent hayatına geçişi, nüfus artışları, göç, kentleşme sorunlarının karmaşıklığı gibi hususlar kent güvenliği kavramının önemini artırmıştır. Kent güvenliği, kentte ortaya çıkan güvenlik ihtiyaçlarını ve buna yönelik stratejileri ve uygulamaları anlatmaktadır. Kırsal hayat ile kent hayatı arasındaki farklılıklar, güvenlik hizmetlerinin de farklılaştırmaktadır. Genellikle daha düşük nüfus yoğunluğu ve farklı sosyal dinamikler sebebiyle güvenlik hizmetlerinin gereksinimleri farklılık göstermektedir. Kent hayatının devamı ve bireylerin temel hak ve özgürlüklerini en verimli şekilde kullanabilmesi için güvenli kentlerin önemi büyüktür. Bu, sadece fiziksel güvenlik önlemleri değil, aynı zamanda sosyal huzur, adalet, ulaşım güvenliği ve diğer çeşitli unsurları içeren kapsamlı bir yaklaşım gerektirir. Güvenli kentler, sakinlerine yaşam kalitesini artırma ve potansiyellerini tam olarak gerçekleştirme fırsatı sunar.

Kentlerin artan nüfusu ve genişleyen fiziksel ölçekleri, heterojen yapılarıyla birleşerek karmaşık bir bütünlük oluşturmaktadır. Bu çok katmanlı kent yapıları, güvenlik ve terörizm gibi sorunların daha farklı boyutlarda ele alınmasını zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda, söz

konusu sorunlara yönelik geliştirilen yeni yöntem ve çözüm arayışları, özellikle akıllı kent uygulamaları gibi yenilikçi yaklaşımlar, bu tür güvenlik sorunlarının giderilmesinde önemli bir rol oynamaktadır (Bulut & Aslan, 2021, s. 718).

Havalimanları ise, yalnızca ulaşım altyapısının bir parçası olmanın ötesinde, ülkenin küresel ölçekteki prestijini artıran ve ekonomik kalkınmaya doğrudan katkı sağlayan stratejik noktalarıdır. Bu yapılar, turizm ve ticaretin ötesinde, ülkelerin uluslararası imajı ve dış ilişkiler açısından da belirleyici etkilere sahiptir. Ancak bu olumlu etkilerin sürdürülebilirliği, havalimanlarında güvenliğin etkin bir biçimde sağlanmasına bağlıdır. Yüksek yolcu kapasitesi, yoğun hava trafiği ve çok yönlü hizmet alanlarıyla havalimanları, son derece karmaşık sistemlerdir. Bu nedenle, güvenlik hizmetlerinin etkinliği, hem yerel hem de uluslararası düzeyde seyahat eden bireylerin güvenliği ve konforu açısından kritik bir öneme sahiptir.

Güvenlik önlemleri, terörizm tehditleri ve kaçakçılık gibi sorunlara karşı koruyucu tedbirler içermelidir. Ayrıca, güvenli bir havalimanı, yolcuların ve uçak mürettebatının güvenliği kadar, kritik altyapıların ve hava taşımacılığına bağlı ekonomik faaliyetlerin devamlılığını da sağlar. Bu nedenle, havalimanlarında güvenlik, teknolojik yeniliklerin etkili kullanımı, nitelikli güvenlik personeli ve uluslararası standartlara uygun protokollerin uygulanmasıyla güçlendirilmelidir. Söz konusu durum aynı zamanda güvenlikte en önemli unsurun teknoloji ve insan olduğunu da ortaya çıkarmaktadır (Kaya & Kartal, 2021, s. 299).

Sonuç itibarıyla, kentlerin güvenliği ile havaalanlarının güvenliği bir bütün olarak ele alındığında, aralarında güçlü bir ilişki ve etkileşim olduğu açıktır. Organize suç örgütlerinden, terörizm olaylarına kadar şehirde yaşanan tüm güvenlik tehditleri havalimanı güvenliğini de etkilemekte; bu durum aynı zamanda uluslararası düzeyde de sorun yaratmaktadır. Uçak kaçırma olaylarından diğer suç unsurlarına kadar durumun tespiti için yapılacak çalışmalarda kentler hem bir planlama merkezi hem de saklanma alanı olarak kullanılabilir. Hava araçlarının bir silah olarak kullanılması durumunda ise kentteki sosyoekonomik yapı, eğitim, sağlık, turizm, ulaşım gibi pek çok alan doğrudan etkilenmekte; bu da havaalanı-kent güvenliği etkileşiminin ne denli yoğun ve kritik olduğunu açık bir şekilde göstermektedir.

### **Araştırmanın Konusu ve Problemi**

Bu çalışmanın konusu, havaalanı ve havacılık güvenliği ile kent güvenliği arasındaki karşılıklı ilişkiyi, geçmişte yaşanmış büyük çaplı terör saldırıları üzerinden incelemektir. Özellikle 28 Haziran 2016 tarihinde İstanbul Atatürk Havalimanı'nda, 30 Aralık 2006'da İspanya'nın Madrid kentindeki Barajas Havaalanı'nda ve 11 Eylül 2001'de Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) yaşanan terör saldırıları, havaalanlarının yalnızca bir ulaşım noktası

değil; aynı zamanda kentlerin güvenlik mimarisinde kritik öneme sahip alanlar olduğunu göstermektedir.

Bu bağlamda temel problem, havaalanlarında meydana gelen güvenlik zafiyetlerinin sadece havacılık sektörüyle sınırlı kalmayıp, doğrudan kent güvenliğini de tehdit etmesidir. Havaalanları, kentlerin dış dünya ile bağlantısını sağlayan en önemli ulaşım ağları arasında yer almakta ve aynı zamanda yüksek yoğunluklu sivil nüfusu barındırmaları nedeniyle potansiyel hedefler olarak öne çıkmaktadır. Dolayısıyla, havaalanı güvenliği ile kent güvenliği arasındaki sınırlar giderek daha geçirgen hale gelmekte ve güvenlik politikalarının entegrasyonu bir zorunluluk haline almaktadır.

Bu çalışmada cevap aranan temel soru “Havaalanı güvenliği ile kent güvenliği arasında nasıl bir karşılıklı etkileşim bulunmaktadır?”

### **Araştırmanın Amacı**

Havaalanı ile kent güvenliği arasındaki karşılıklı ilişkiyi, terör saldırıları üzerinden inceleyerek, bu güvenlik alanları arasında giderek artan etkileşimin dinamiklerini ortaya koymaktır. İncelenen üç örnek olay çerçevesinde, havaalanlarının sadece ulaşım altyapısının bir parçası değil, aynı zamanda kentsel güvenlik stratejilerinde kritik öneme sahip mekânlar olduğunu göstermektedir. Bu kapsamda çalışmanın temel amacı, havaalanı ile kent güvenliği arasındaki ilişkiyi anlamak, mevcut güvenlik yapılarının bütüncül bir perspektifle yeniden ele alınması gerektiğini vurgulamak ve gelecekte benzer saldırıların önlenmesi için alınabilecek stratejik önlemlere yardımcı olmaktır.

### **Araştırmanın Önemi ve Gerekçesi**

Bu çalışma, havaalanı ile kent güvenliği arasındaki etkileşimin, günümüz güvenlik ortamında ne denli kritik bir rol oynadığını ortaya koyması açısından önem arz etmektedir. Havaalanları, şehirlerin giriş ve çıkış kapıları olarak hem güvenlik açısından zafiyet yaratabilecek alanlar hem de etkin güvenlik önlemleriyle şehirdeki suçun önlenmesine katkı sağlayabilecek merkezlerdir. Atatürk, Barajas ve 11 Eylül saldırıları gibi örnekler güvenlik tehditlerinin çok katmanlı ve karşılıklı ilişkiler içinde ele alınması gerektiğini göstermektedir. Bu bağlamda çalışma, kent ve havaalanı gibi farklı güvenlik alanlarının entegre edilmesinin neden gerekli olduğunu açıklayarak, gelecekte benzer tehditlerin bertaraf edilmesine yönelik bütüncül bir güvenlik anlayışının geliştirilmesine katkıda bulunacaktır.

## **Araştırmanın Varsayımları ve Sınırlılıkları**

Havaalanları, yalnızca ulaşım altyapısının birer unsuru olmaktan öte, terör saldırıları açısından hem sembolik hem de stratejik hedefler olarak öne çıkmaktadır. Bu durum, gerçekleştirilen saldırıların etkilerinin havaalanı sınırlarının ötesine geçerek doğrudan kentsel güvenliği tehdit etmesine neden olmaktadır. Terör saldırıları, havaalanı güvenliği ile kent güvenliği arasındaki alanın ayrı ayrı değil, bütüncül ve entegre bir güvenlik çerçevesi içinde ele alınması gerekmektedir. Mevcut güvenlik protokollerinin, havaalanı ve kent güvenliğini eşgüdümlü bir biçimde değerlendirme konusunda yetersiz kaldığı gözlemlenmekte olup bu yetersizlik, büyük ölçüde kurumlar arası iş birliğinin zayıflığı ile uzun vadeli ve kapsamlı stratejik planlamaların eksikliğinden kaynaklanmaktadır.

Çalışma Atatürk Havalimanı, Barajas Havalimanı ve 11 Eylül saldırıları özelinde yapılmış olup, bulgular başka şehirler veya ülkeler için genellenemez. Güvenlik teknolojileri ve tehditler hızla değiştiği için sonuçlar uzun vadede geçerliliğini yitirebilir. Güvenlik ile ilgili bazı veriler gizli veya sınırlı erişime sahip olduğundan çalışmada kullanılan veriler, kamuya açık kaynaklarla sınırlıdır. Havaalanı güvenliğinin kent güvenliğine olan etkileri her zaman doğrudan ve ölçülebilir olmayabilir. Güvenlik alanındaki bilgilerin genellikle devlet kontrolünde olması ve bu durumun detaylı verilere ulaşılmasını zorlaştırması doğal olarak analiz derinliğini ve kapsamını sınırlandırmaktadır.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1. KAVRAMSAL ÇERÇEVE VE KENT KAVRAMI

Kentler fiziki yapıları, kapasiteleri, etkileşimleri vb. özellikleri ile tarih boyunca önemli bir çeşitlilik göstermiştir. Kent hem somut hem de soyut araçlarla yani sosyolojik olarak soyut, sosyal yapı, yerleşim gibi olgularla da somut değerlendirildiğinde asıl anlamı ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda kent kavramı belirtildiği gibi sadece fiziksel bir yapı değil onunla birlikte zamanla şekillenen, evrilen ve mekânla bağışık olan bir olgudur. Kentin işlevselliği, bu soyut ve somut unsurların bir araya gelmesiyle ortaya çıkmakta, bu da kenti dar bir perspektiften ziyade geniş bir zaman ve mekânsal bağlamda düşünme ihtiyacını beraberinde getirmektedir (Yıldırım, 2004, s. 8).

İnsanlar arası ilişkide fiziksel bir yansıma olan kent, yerleşim biçimi, mahallelerin, mekânların farklı tarzlarda meydana gelmeleri, ayrıca demografik ve ekonomik biçimleri ile de birbirinden ayrılan yerleşim yerleridir. Bu durum da kenti, sürekli değişen fiziki yapı ve ekonomik durumla sınırlandırılmayacak olup insan davranışları ve düşüncelerine de etki eden sosyal bir düzen olarak da belirtir (Sezal, 1992, s. 23).

Kent bilimcilerin bakış açısından kentler, kırsal alanlardan farklı olarak belirli avantajları içerisinde barındırmakta; belirli bir nüfus yoğunluğuna sahip ve tarım dışı faaliyetlerin baskın olduğu yerleşim alanları olarak tanımlanmaktadır. Ancak, tarih boyunca tarımın kentsel yaşamın temelini oluşturduğunu düşünmek önemlidir. Tarım, özellikle hayvanların beslenmesi ihtiyacıyla ortaya çıkmış ve kentsel hayatın bir parçası haline gelmiştir. Tarım ürünlerinin çeşitlenmesi ve ulaşımın gelişmesiyle birlikte, kentlerin gıda temini, depolama, değış-tokuş ve mal taşıma gibi ihtiyaçları için yeni örgütlenme yapıları oluşturulmuştur. Gittikçe artan tarım ürünleri, kentlerde çeşitlilik yaratmış ve ticaretin gelişmesine olanak sağlamıştır. Bu durum, kentlerin sadece yaşam alanları değil, aynı zamanda ekonomik ve ticari merkezler olarak da evrimleşmelerine aracılık etmiştir. Bu bağlamda, kentlerin sosyal, ekonomik ve kültürel yapısının zaman içinde nasıl değıştiği ve evrildiği anlaşılabilir (Değerliyurt, 2014, s. 169).

Kentler, yalnızca insanların yaşamını idame ettirdiği fiziksel alanlar değil; aynı zamanda karmaşık bir ekosistem olarak da değerlendirilmektedir. Milyonlarca canlının bir arada yaşadığı ve etkileşim içinde bulunduğu kentler, çevreyle ilgili topluluklara dönüşmektedir. Bu topluluk içinde insanlar, bitki örtüsü, hayvanlar ve diğer organizmalar, kendi aralarında ve çevreleriyle olan ilişkileriyle bir çevre dengesi oluşturmaktadırlar. Kentlerin ekosistem olarak düşünülmesi, planlama ve yönetim süreçlerinde sadece insan ihtiyaçları değil, aynı zamanda çeşitli canlı türlerinin yaşam alanlarının korunması ve sürdürülebilir bir çevrenin

oluşturulması gibi önemli çevreyle ilgili faktörleri de dikkate almayı gerektirmektedir (Albayrak, 2018, s. 3).

Gıda temini, değiş-tokuş ve mal taşıma gibi süreçlerin yönetimi için kentlerde yeni örgütlenme yapıları oluşturulmuştur. Bu nedenle, tarımın evrimi ve kentler arasındaki etkileşim, kentleşme sürecini anlamak için önemli bir bağlam sunar. Nitekim kentleşme, tarımın gelişimi ve kentsel hayatın karmaşıklaşması arasındaki dinamik ilişkilerin bir sonucudur (Ulusoy & Vural, 2001, s. 8).

Asıl olarak kent kavramını kentleşme kavramıyla birlikte değerlendirmek hem kentleri kentleşmeyle ayrılmaz bir bütün olduğunun anlaşılmasına hem de kent kavramını tam manasıyla algılanmasına yardımcı olmaktadır. Kent Bilim Terimleri Sözlüğünde kentleşme, “sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplumda artan oranda örgütlemeye, uzmanlaşmaya ve insanlar arası ilişkilerde kentlere özgü değişikliklere yol açan nüfus birikimi süreci” olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1998, s. 80).

Kent, yalnızca tarımsal üretimin değil; aynı zamanda sanayi, hizmet gibi tarım dışı üretim biçimlerinin de denetimini sağlandığı, dağıtımının organize edildiği ve ekonomik faaliyetlerin koordinasyonunun gerçekleştirildiği bir yerleşim modeli olarak tanımlanmaktadır. Bu bağlamda kent, tarım dışı ekonomik yapıların teknolojik gelişmeler doğrultusunda örgütlediği, uzmanlaştığı ve iş bölümünün en üst düzeye ulaştığı bir mekânsal yapıyı temsil eder. Kentleşme süreciyle birlikte ortaya çıkan bu örgütlenme, uzmanlaşma ve iş bölümüne bağlı olarak artan mekânsal ve toplumsal hareketlilik, kenti heterojen bir sosyal yapıya sahip, yüksek entegrasyon kapasitesine sahip bir yaşam alanı hâline getirmektedir. Bu yönüyle kent, ekonomik ve toplumsal süreçlerin iç içe geçtiği, dinamik ve çok boyutlu bir insan yerleşimi olarak konumlanmaktadır (Çezik, 1982, s. 17).

## **1.1. GÜVENLİK KAVRAMI VE ÇEŞİTLERİ**

Psikolog Maslow’un 1943’te yayınladığı ihtiyaçlar hiyerarşisinde güvenlik ihtiyacının beslenme ve barınma gibi temel ihtiyaçların hemen ardından ikinci sırada yer alması, insanların yaşamlarını sürdürebilmeleri için güvenli bir çevrenin ne kadar önemli olduğunu vurgulamaktadır. Bu ihtiyaçlar hiyerarşisi, bireylerin öncelikli olarak fiziksel güvenliği ve ardından duygusal güvenlik ihtiyacını karşılamalarının gerekliliğini öne sürer (Kula & Çakar, 2015, s. 195).

Güvenlik, genellikle bireylerin, toplulukların, devletlerin veya organizasyonların, iç ve dış tehditlere karşı korunma ve savunma amacıyla aldıkları önlemleri ifade eden bir kavramdır. Güvenlik kavramı geniş bir perspektife sahiptir ve farklı bağlamlarda farklı anlamlar içerebilir.

Güvenlik, bireylerin yaşamlarını devam ettirebilmeleri ve mevcudiyetlerini sağlayabilmeleri için temel bir ihtiyaçtır. Bireyler, güvenlik duygusunun sağlanamadığı durumlarda diğer temel ihtiyaçlarını karşılamakta güçlük yaşayabilirler. Bu nedenle güvenli bir yaşam ortamı, bireylerin fiziksel ve psikolojik olarak sağlıklı, mutlu ve üretken bir yaşam sürdürebilmeleri açısından hayati bir öneme sahiptir. Tarihsel süreç boyunca çeşitli topluluklar, devlet yapıları ve medeniyetler, bu temel ihtiyacı karşılamak amacıyla farklı güvenlik mekanizmaları geliştirmiş ve uygulamaya koymuştur. Eski Yunan ve Roma devletlerinde görülen toprak sahipleri ve tüccarların kent güvenliğini sağlamak amacıyla surlar inşa etmeleri ve kaleler yapmaları, insanların yaşamlarını sürdürebilmeleri için güvenli bir çevrenin önemini vurgulamaktadır. Antik dönemlerde, surlar ve kaleler yalnızca fiziksel güvenliğini sağlamakla kalmaz, aynı zamanda toplumun birlik ve dayanışma içinde olmasını desteklemekteydi. Bu yapılar, dış tehditlere karşı koruma sağlarken, içerde de düzeni ve güveni tesis etmeye yardımcı olmaktadır. Bu, güvenli bir ortamın bireylerin ve toplumun diğer temel ihtiyaçlarını karşılamak için önemli bir temel olduğunu göstermektedir (Es & Ateş, 2010, s. 206).

Güvenlik, belirli bir hiyerarşik sıralamaya tabi tutulsa da, gerek birey gerek devlet gerekse uluslararası sistem düzeyinde ele alındığında, vazgeçilmez ve varoluşsal bir öneme sahiptir. Literatürde güvenlik kavramı; nesnel, öznel ve bilgi temelli olmak üzere üç temel kategoride incelenmektedir. Ancak tüm bu kuramsal yaklaşımlara rağmen, güvenlik, özellikle devletin egemenliğini ve varlığını sürdürme çabası çerçevesinde, bir tercih meselesi değil, zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Güvenlik kavramı hem somut bir tehditten hem de psikolojik bir olgu kapsamında tehdit algısından kaçınmak ve uzak kalma olarak değerlendirilebilir. Çünkü maddi bir tehdidin varlığının yanı sıra tehdit olarak algılanan olasılık durumunda da güvensizlik söz konusudur. Bu durum da onu küçükten büyüğe yani bireyden sisteme kadar mutlak ve zorunlu bir hayati durum haline getirir (Demirci & Şahin, 2023, s. 2-3).

İnsanın varoluşuyla birlikte her ne kadar başlangıçta canın ve malın korunması olarak belirlenmiş olsa da sonrasında yasal düzenlemelerle korunmanın yanı sıra siyasal ve sosyal haklar kavramlarının güvence altına alınması yönünde genişlemiştir. Dünya düzeni içerisinde yaşanan değişimler neticesinde ise gelişerek dinamik bir çerçevede birey, topluluklar ve devletler dâhilinde değişimler gerçekleşmektedir. Bu da günümüzde dünyadaki diğer değişimlerle birlikte güvenlik kavramının da genişleme ve gelişme göstermesine, “terör”, “göç”, “hava kirliliği”, “çevreyle ilgili değişimler”, “eğitim”, “sağlık” ve “insan hakları” gibi birçok konuda hem bireyin hem de toplumun güvenlik anlayışı kapsamında yerini almasını meydana getirmiştir (Baktır, 2020, s. 4-5).

Günümüzde ise artık güvenlik kavramı geleneksel tehditler kapsamında çıkıp savaştan korunma ve savaşı engelleme sınırlarından ziyade doğal afetler, mülteci akın, terör eylemleri, etnik milliyetçiliğin yükselmesi gibi gelişmelerden etkilenir hâle gelmiştir (Gemici & Yılmaz, 2019, s. 18).

### **1.1.1. Kişisel Güvenlik**

Güvenlik kavramı birey düzeyinde değerlendirildiğinde, genellikle psikolojik bir güven duygusuyla ilişkilendirilir. Bu bağlamda güvenlik, bireyin diğer insanlar ya da çevresel faktörler tarafından gelebilecek olası zarar veya tehditlerden uzak olma hâli olarak tanımlanabilir. Birey, bu tür tehditlerden korunmak amacıyla çeşitli kaçınma stratejileri geliştirir. Günümüz literatüründe güvenlik yalnızca fiziksel tehditlerle sınırlı kalmamakta; sosyal, politik, ekonomik ve psikolojik birçok boyutu da içermektedir. Bu alanlardan herhangi birinde ortaya çıkan tehdit unsuru, bireyin psikolojik durumunu olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Ayrıca güvenlik kavramı; bireyin yaşadığı coğrafyaya, içinde bulunduğu toplumsal ve kültürel yapıya, hatta kişisel geçmişine bağlı olarak değişkenlik gösterebilmektedir. Bu farklılığın ise iki temeli vardır. Birincisi kişinin tehdit olarak değerlendirmesinde dünya görüşü, inancı, eğilim ve tecrübeleri gibi öznel ve daha çok kişiye ait hususlar, ikincisi ise kişinin yaşadığı coğrafya, arkadaş ve aile gibi çevresinin neden olduğu daha çok nesnel nitelikteki özellikleri barındıran güvende olmaya çalışma hâlidir.

Kişisel güvenlik, genel olarak fiziksel, maddi, sosyal ilişkiler, kültürel, kurumsal ve çevresel boyutlar çerçevesinde çok boyutlu bir şekilde değerlendirilmektedir. Bu kapsamda fiziksel güvenlik, genellikle bireyin bedenine doğrudan temas yoluyla zarar verilmesi ihtimaliyle ilişkilendirilse de, yalnızca fiziksel temasla sınırlı değildir. Bireyin özel alanı ya da mahremiyet alanı olarak tanımlanan kişisel sınırlarının ihlali de fiziksel bir tehdit algısı yaratabilmektedir. Temas gerçekleşmese bile, bireyin kendini güvensiz hissetmesine neden olabilecek şekilde kişisel mesafesinin ihlali, fiziksel güvenliğin ihlali kapsamında değerlendirilmelidir. Bu durum, fiziksel güvenliğin yalnızca somut zarar riskinden değil, aynı zamanda algısal ve psikolojik unsurlardan da etkilendiğini ortaya koymaktadır. Maddi güvenlik kişinin hem geleceği hem de o anı için gerekli olan mali durumunu kontrol altında tutabilmesi ve geleceğini garanti altına alabilmesi açısından oldukça önemlidir. Yukarıda da Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisinde belirtilen fizyolojik ağırlıklı gereksinimler yaşamın devamlılığı için önemli unsur olup bu kapsamda parasal ve ekonomik güven bu ihtiyaçların karşılanabilmesi kapsamında önemli bir yer almaktadır.

Sosyal ilişki güvenliği, bireyin mevcut sosyal ağı içerisinde hissettiği güven duygusuyla doğrudan ilişkilidir ve iki temel boyutta ele alınmaktadır: İlki, bireyin sosyal çevresinden özellikle aile ve arkadaşlarından duyduğu güven; ikincisi ise bu çevreden beklediği ve kabul ettiği güven düzeyidir. Bu güven duygusu, bireyin psikolojik açıdan kendini daha güvende hissetmesini sağlarken, potansiyel tehdit algılarının da ertelenmesine veya hafiflemesine katkıda bulunmaktadır. Kültürel güvenlik ise bireyin din, dil, ırk, etnik kimlik, cinsiyet ve benzeri kimlik unsurlarını özgürce ifade edebilmesiyle doğrudan ilişkilidir. Bireyin herhangi bir sosyal yargılamaya veya ayrımcılığa maruz kalmaksızın kendi kültürel kimliğini yaşatabilmesi, içinde bulunduğu coğrafyada kendini güvende hissetmesinin temel koşullarından biridir. Kurumsal güvenlik ise kişinin yaşamış olduğu ve mensubu olduğu kurumca veya kamusal alanca korunması olarak tarif edilmektedir. Şöyle ki hem polis, hem de asker olarak kişinin gerek yaşadığı alanın, gerekse aidiyet bağı olduğu sınırların korunması kurumsal güvenliği sağlayabileceği gibi bunun haricinde daha dar açıdan kişinin eğitim öğretim gördüğü kurumun güvenliğinden, uluslararası bir problem hâline gelmiş göç olgusu bile kurumsal nitelikteki güvenlik algısını şekillendirebilmektedir. Kişinin çevresel güvenliği ise kişinin yaşamış olduğu, bina, mahalleden kentin tamamına kadar yayılmaktadır. Suç oranlarıyla ilişkili olan güvenlik kavramı, aynı zamanda kamusal alanda yaşayan ve mevcut kültüre, dini yapıya veya diğer çevresel etmenlere uyum sağlayamamış kişilerce işlenen suçların yarattığı güvensizlikle de doğrudan alakalıdır. Bu kapsamda yapılacak olan bölgesel analizlerle özellikle toplum destekli polislik çerçevesinde güvenliğin sağlanması proaktif bir yaklaşımla suç işlenmeden önce gerçekleştirilebilir (Irak, 2020, s. 8-24).

### **1.1.2. Ulusal Güvenlik**

Mevcut devletlerin varlıkları neticesinde vatandaşlarının içeriden ve dışarıdan etkilenebilecekleri tehditler karşısında korumaya yönelik olarak yapmış veya yapmak için belirlemiş olduğu politikalar olarak değerlendirilen ulusal güvenlik, çağın vermiş olduğu yeni tehditler ile ekonomik, sosyal, çevresel, teknolojik vb. birçok boyutu ilgilendirmektedir.

Ulusal devletler nezdinde bahse konu devletlerin güvenliklerini sağlamak amacıyla kendilerine zarar getirebilecek olay/olgu ve endişeleri ifade ederek devlet için yararlı ve zararlı unsurlar değerlendirilerek güvenlik ile ilişkilendirilir (Erhan, 2001, s. 78). Yine bunun haricinde neredeyse her ülkenin hem ortak hem de birbirinden çevresel, kültürel, dinsel vb. birçok farklılıktan kaynaklı karakteristik ulusal güvenlik tanımı mevcuttur. Bunlar içerisinde; Türkiye'nin ulusal güvenlik anlayışı, devletlerin siyasi ve askeri yapılarını; ayrıca bölgesel ve küresel ortamları analiz ederek, ortaya çıkan tehditler ve fırsatlar doğrultusunda farklı yaklaşımlar içererek şekillenmektedir. Türkiye'de Milli Güvenlik Kurulu ve Milli Güvenlik

Genel Sekreterliği ulusal güvenliği “Devletin anayasal dzeninin, milli varlığının, bütünlüğünün, milletlerarası alanda siyasi, sosyal, kültürel ve ekonomik dahil bütün menfaatlerinin ve ahdi hukukunun her türlü iç ve dış tehditlere karşı korunması ve kollanması” (2945 Sayılı Kanun, 1983) şeklinde tanımlanmaktadır.

Ulusal güvenliğin tesisi kapsamında iç tehditler için Türkiye’de emniyet ve jandarma birimleri görevlendirilmiştir. Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliğinde jandarma teşkilatına,

- Mülki görevler: Emniyet ve asayiş ile kamu düzenini sağlamak, korumak ve kollamak, kaçakçılığı men, takip ve tahkik etmek, suç işlenmesini önlemek için gerekli tedbirleri almak ve uygulamak, ceza infaz kurumlarının dış korumalarını sağlamak, trafik hizmetlerini yürütmek, arama kurtarma görevlerini yapmak, hassas ve kritik öneme sahip tesislerin korunmasına ilişkin önlemleri ilgili kuruluşlarla işbirliği içinde sağlamak, bu fıkranın (b) ve (c) bentlerinde belirtilen görevler dışında kalan ve mevzuat hükümlerinin icrası ile bunlara dayalı emir ve kararlarla jandarmaya verilen görevleri yapmak,
- Adli görevler: İşlenmiş suçlarla ilgili olarak kanunlarda belirtilen işlemleri yapmak ve bunlara ilişkin adli hizmetleri yerine getirmek,
- Askeri görevler: Seferberlik ve savaş hallerinde Bakanlar Kurulunun uygun gördüğü bölümleriyle kuvvet komutanlıkları emrinde görev icra etmek ile Genelkurmay Başkanının talebi üzerine Bakanın, illerde ise garnizon komutanının talebi ve valinin onayıyla verilen askeri görevleri icra etmek (Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği, 2016, md.8) görevi atfedilirken emniyet birimleri için Polis Vazife ve Salahiyeti Kanununda “Polis, asayiş amme, şahıs, tasarruf emniyetini ve mesken masuniyetini korur. Halkın ırz, can ve malını muhafaza ve ammenin istirahatini temin eder. Yardım isteyenlerle yardıma muhtaç olan çocuk, alil ve acizlere muavenet eder. Kanun, Cumhurbaşkanlığı kararnameleri ve ilgili mevzuatın kendisine verdiği vazifeleri yapar.” (Polis Vazife ve Salâhiyet Kanunu, 1934, md. 1) şeklinde görev verilmiştir.

Yine ulusal güvenlik kapsamında ABD Adalet Bakanlığı (Justice Manual) ulusal güvenliği “ulusal savunma, istihbarat ve karşı istihbarat, uluslararası ve iç güvenlik ve dış ilişkiler gibi şemsiye bir terimdir. Terörle mücadele, casuslukla mücadele ve ekonomik casusluğu da içerir.” şeklinde tanımlamıştır (U.S. Department of Justice, 2016). Hong Kong Kamu Hizmeti Departmanı ulusal güvenliği, “Devletin rejiminin, egemenliğinin, birliğinin ve toprak bütünlüğünün, halkın refahının, sürdürülebilir ekonomik ve sosyal kalkınmasının ve

diğer temel çıkarlarının nispeten herhangi bir tehlikeyle karşı karşıya olmadığı ve iç veya dış tehdit altında olmadığı bir durum.” olarak belirtmektedir (Hong Kong Correctional Services Department, 2023).

Finlandiya İçişleri Bakanlığı ise ulusal güvenliği genellikle ona yönelik tehditler üzerinden tanımlar. Bunlar, terörizm, casusluk ve yabancı bir devletin zararlı eylemleri gibi Finlandiya toplumunu bir bütün olarak etkileyen tehditlerdir. Hibrit faaliyetler, siber tehditler ve kritik altyapının korunması yoluyla nüfuz kullanma da ulusal güvenlikle bağlantılıdır. Kısaca ulusal güvenlik, bir ülkenin egemenliğinin, toplumsal ve demokrasi işleyişinin ciddi tehditlere karşı korunması durumu olarak tanımlanabilir (Ministry of the Interior, Finland, n.d.).

Terörizm ile uluslararası göç arasında doğal bir bağlantı olduğunun onaylanması mümkün olmasa da, sınırda veya insan hareketinin sınırları aşmadan önce kontrol edilmesi ile terörist faaliyetlerin izlenmesine ve önlenmesine yardımcı olabilecek kontrollerin ve denetimlerin yapılması son derece önemlidir. 11 Eylül’ü takip eden dönemde, özellikle batıda, yani ABD ve Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde terörizmle mücadele stratejisinin bir parçası olarak göç kontrol politikaları ve araçları giderek daha fazla geliştirilip uygulanmıştır (Cinoğlu & Altun, 2013, s. 104).

### **1.1.3. Uluslararası Güvenlik**

Uluslararası güvenlik küreselleşme ile dünyadaki diğer yakın ilişkiler neticesinde oldukça önemli bir hâl almıştır. Ekonomik, sosyal, siyasi vb. devletler arası ilişkiler artarken güvenliklerinin tesisi için de iş birliğine girme eğilimine girmişlerdir. Özellikle terörizm bu kapsamda uluslararası güvenliğin devletler arasındaki yükünü arttırmaktadır. Ulusal düzeyin dışında meydana gelen olaylarda devletler yapmış oldukları iş birliği neticesinde yerel alanlarda kısıtlanmayacak olguları çözüme kavuşturmaya çalışmak için ortak hareket etmektedir (Kırış, 2018, s. 26).

Özellikle Soğuk Savaş sonrasında küresel güvenlik, uluslararası gündemde önemli bir yer edinmeye başlamıştır. Küresel güvenlik, tüm ülkeleri ilgilendiren ortak bir mesele olarak ele alınmakta; bir devletin güvenliğinin, diğerlerinin güvenliğiyle doğrudan ilişkili olduğu anlayışı giderek daha fazla kabul görmektedir. Bu yaklaşıma göre, herhangi bir ülkede ortaya çıkan bir tehdit veya güvenlik zafiyeti, yalnızca o ülkeyi değil, uluslararası sistemi de etkileyebilecek potansiyele sahiptir. Bu nedenle, devletler arası düzeyde güvenliğin sağlanması, yalnızca ulusal değil, aynı zamanda kolektif bir sorumluluk olarak değerlendirilmelidir. Devletlerin kendi güvenliklerini sağlamak amacıyla ulusal düzeyde silahlı kuvvetler oluşturmaları, hem iç güvenliğin korunması hem de dış tehditlere karşı caydırıcılığın sağlanması açısından kritik bir rol oynamaktadır.

Uluslararası güvenliğin korunması ve sürekliliğinin sağlanması amacıyla, “dünya tektir ya da hiçtir” anlayışı çerçevesinde hareket edilmesi gerektiği yönündeki yaklaşım giderek daha fazla kabul görmektedir. Bu anlayış, uluslararası sistemde devletlerin yalnızca kendi güvenliklerini değil, aynı zamanda küresel güvenlik mimarisini de gözetmeleri gerektiğini ifade etmektedir. Bu doğrultuda, uluslararası hukuk temelli mekanizmalara özellikle uluslararası mahkemelere yönelme, güven tesisine yönelik çok taraflı çabaların artırılması ve kapsayıcı bir küresel yönetim sisteminin inşa edilmesi önem arz etmektedir. Uluslararası güvenliğin sağlanmasında önemli bir rol oynayan kolektif güvenlik, devletlerin güvenliğini ortak bir zeminde koruma amacını taşıyan ve çoğunlukla Birleşmiş Milletler (BM) gibi küresel kuruluşlar tarafından yürütülen bir yaklaşımdır. Bu kavram, sadece askeri iş birliğini değil, aynı zamanda uluslararası hukuk, insani yardım mekanizmaları ve küresel yönetim ilkelerini de içermektedir. Ancak bu güvenlik sistemi her ne kadar Milletler Cemiyeti ve BM gibi uluslararası kurumlar tarafından yönetilse de gerek bölgesel gerekse küresel nitelikte güçlü ülkeler askerî ve ekonomik anlamda kendilerine ayrıca yetki atfetmektedirler. Sonuç itibarıyla uluslararası güvenliğin tesisi için güç dengesi sistemi ve kolektif güvenlik sistemi faaliyette olmalıdır (Idan, 2020, s. 18-19).

## **1.2. KENT VE GÜVENLİK KAVRAMI**

Kentler, modern toplumların ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi faaliyetlerinin merkezi konumundadır. Ancak, artan nüfus, karmaşık altyapılar ve çeşitlenen tehditler nedeniyle kent güvenliği, en kritik meselelerinden biri konumundadır. Kent güvenliği, bireylerin fiziksel, sosyal ve ekonomik olarak kendilerini güvende hissetmelerini sağlamak amacıyla kent yaşamını tehdit eden risklerin (suç, terörizm, doğal afetler, siber saldırılar vb.) önlenmesi, azaltılması ve yönetilmesini kapsayan bir olgudur.

### **1.2.1. Kent Güvenliği**

Kentler, ihtiyaçlarını karşılamak üzere planlanan ve oluşturulan yaşam alanlarıdır. Kentlerin temel amacı, sakinlerine emniyet, zarar görmeme ve suçla karşılaşmama hakkını sunarak huzurlu bir yaşam sağlamaktır. Bu, kentlerin kuruluş amaçlarından biridir ve güvenlik, kent planlaması ve yönetimi açısından temel bir öncelik olarak kabul edilmektedir. Bireylerin buna bağlı olarak güven içinde yaşayabilecekleri, toplumda birlik ve dayanışma hissiyatının güçlendiği bir çevre oluşturulması hedeflenmektedir.

Kent güvenliği, kentte yaşayanları etkileyecek potansiyel tehditlere ve risklere karşı gerekli korumanın sağlanmasını ifade eder. Genellikle, kentlerde işlenen suçların önlenmesi ve bu suçlara karşı etkili müdahalelerin gerçekleştirilmesi, kent güvenliğinin temel iki unsuru



olarak kabul edilir. Bu çerçevede, kent güvenliğini sağlamak için iki temel strateji belirlenebilir. İlk olarak, kent sakinlerinin bireysel güvenliği, artan suç eğilimleri ve kriminal yapı dikkate alınarak korunmalıdır. İkinci olarak ise kentlerin genel güvenliği, toplu olarak düşünülerek sağlanmalı ve kentlerin bütününe güvenli bir ortam haline getirilmesine odaklanılmalıdır (Kaya Erdoğan, 2023, s. 3545).

Hayatını devam ettirme amacıyla her canlı kendini koruma, güven içinde yaşamının sürekliliğini sağlamak ister ve geçmişten günümüze, kale duvarlarından, nükleer ve konvansiyonel silahlara kadar tüm bu hususları güvenlik içgüdüleriyle dizayn eder ve faaliyet geçirir. Tabii ki bu içgüdüsel eğilim kişinin tüm yakınlarını ve çevresini de kapsayacak şekilde bir çaba sarf edecek düzeyde tüm tarih boyunca kendini göstermiştir (Kızır, 2017, s. 16).

Sanayileşmeyle birlikte kentleşme sürecinin hızlanması neticesinde suçların çeşitlenmesi ve maruz kalınan suç oranlarının artması kent güvenliği kavramını da ön plana çıkarmıştır. Her dönemin kendince oluşturduğu tehditler neticesinde insanlar kendilerini koruma içgüdüleri içerisinde olup bu tehditleri iklimsel durumlar, yırtıcı hayvanlar, ekonomik çıkarlar ve terör saldırıları şeklinde çeşitlendirilebilir. Kent güvenliği kentleşme sonucu meydana gelen kırsaldan ayrılan bir yapıyla, suçtan korunma gereksiniminden doğan bir yapı olup günümüz kent güvenliğinin şekillenmesini sağlayan modernleşme ve sanayileşme süreciyle ilgili bir kavramdır. Kent güvenliğini sağlama çabaları tarihsel olarak, ilk aşamada feodal beylerin kendi topraklarını koruma, feodal yapının devamlılığını sağlama, kentlere yönelik dış saldırıları ve yağmalamaları önleme, ayrıca kent içindeki toplumsal huzursuzlukları bastırma amacını taşımaktaydı. Ancak küreselleşme süreciyle birlikte kent güvenliği kavramı yeni boyutlar kazanmış; geleneksel tehditlerin yerini, organize suç örgütlerinin faaliyetleri, insan kaçakçılığı, yasadışı göç ve kontrolsüz uluslararası göç hareketleri gibi daha karmaşık, sınır aşan güvenlik sorunları almıştır. Bu dönüşüm, kent güvenliğinin yalnızca yerel bir mesele değil, aynı zamanda küresel güvenlik politikalarıyla doğrudan ilişkili bir alan hâline gelmesine neden olmuştur (Gökulu, 2010, s. 210-211).

2000’li yıllara gelene kadar kentlerin güvenliği, genellikle asayişin sağlanması açısından uygulamaların icrasını ifade ederken, 2000’li yıllardan sonra güvenli kent kavramı, politik çalışmaların ve ülkelerin yönetim stratejilerinin odak noktasına yerleşmiştir. Özellikle 11 Eylül 2001 tarihinde New York’ta meydana gelen terör saldırıları, dünya genelinde güvenlik anlayışında ciddi bir değişime yol açmıştır. Söz konusu saldırılar, pek çok ülkenin ulusal güvenlik politikalarını yeniden değerlendirmesine ve bu doğrultuda savunma harcamalarında kayda değer artışlara gitmesine neden olmuştur. Özellikle ABD, 11 Eylül saldırılarından sonra savunma bütçesinde ciddi bir artışa gitmiş ve dış politika ile iç güvenlik stratejilerinde önemli

değişikliklere yönelmiştir. Bu dönemde, terörle mücadele, ulusal güvenlik ve savunma politikalarına ayrılan bütçelerde belirgin bir yükselme yaşanmıştır. Örneğin, ABD'nin bu alanlara ayırdığı bütçede 18 milyar dolarlık bir artış gözlemlenmiştir. Hatta Amerikan Savunma Bakanlığı haricindeki diğer bakanlıklar ve kurumlara 11 Eylül saldırıları mağdurlarına yardım etmek ve dünya genelinde savunma birimi olmayan tesislerde havacılık güvenliğini iyileştirmek için fon ayrılmıştır. Bu tarihten itibaren güvenli kent kavramının yalnızca yerel düzeyde değil, aynı zamanda ulusal ve uluslararası düzeyde politika oluşturulmasında önemli bir rol oynadığı üzerinde uzlaşmıştır. Bunun yanı sıra kent güvenliği anlayışının yalnızca yerel düzeyde değil, aynı zamanda küresel güvenlik bağlamında da ele alınmasının gerekliliği vurgulanmıştır (Kosiak, 2003, s. 7).

Bununla birlikte ayrıca akıllı şehir altyapılarında acil durumların yönetimi ve çeşitli operasyonel süreçler, büyük ölçüde Nesnelerin İnterneti (IoT) tabanlı sensör ağları aracılığıyla yürütülmektedir. Bu tür sistemlerin siber güvenlik açıklarına maruz kalması durumunda, ciddi toplumsal ve yönetsel sonuçlar doğurabilecek sahte acil durum senaryoları üretilebilir. Örneğin, kötü niyetli aktörler tarafından oluşturulan yapay sel, deprem, nükleer sızıntı ya da terör saldırısı alarmları, şehir sakinleri arasında kitlesel panik ve toplumsal huzursuzluk yaratabilir. Bu tür dezenformasyon girişimleri yalnızca halk üzerinde psikolojik etki yaratmakla kalmaz; aynı zamanda belediye, emniyet ve diğer kriz müdahale birimlerinin kaynaklarının yanlış yönlendirilmesine neden olarak, şehir genelindeki güvenlik seviyesinin zayıflamasına ve ikincil tehditlere karşı kırılganlığın artmasına yol açabilir. Bu bağlamda, akıllı şehir sistemlerinin siber saldırılara karşı dayanıklılığının artırılması, kent güvenliğinin sürdürülebilirliği açısından kritik bir öneme sahiptir (Şengün vd., 2019, s. 8).

Uluslararası Standartlar Örgütü tarafından kentlerin daha sürdürülebilir bir güvenliğinin olması kapsamında politikaların üretilmesi, kentin güvenlik sorunları ve yaşayabileceği tehditler doğrultusunda iyileştirmelerin ve geliştirmelerin sağlanabilmesi adına göstergeler ele almaktadır (Bulut & Aslan, 2021, s. 719). Bu doğrultuda 2021 yılında Dünyanın En Güvenli Kentleri listesi yayımlanarak kamuoyuna duyurulmuştur. Alınan tüm veriler 0 ile 100 arasından bir ölçeğe göre sıralanmış olup en iyi puan 100 olarak belirlenmiştir. Bu durumda dijital güvenlik, sağlık güvenliği, altyapı güvenliği, kişisel güvenlik ve çevresel güvenlik temelinde yapılan sıralamalarda en yüksek puanı alan 10 şehir ile en düşük puanı alan son 10 şehir sıralanmıştır.

**Tablo 1:** Güvenli Şehir Dizin Tablosu, (The Economist Impact, 2021).

<b>Toplam</b>		<b>Dijital Güvenlik</b>		<b>Sağlık Güvenliği</b>	
1. Kopenhag	82.4	1. Sidney	83,2	1. Tokyo	87.7
2. Toronto	82.2	2. Singapur	82.8	2. Singapur	84.1
3. Singapur	80.7	3. Kopenhag	82.2	3. Hong Kong	84.0
4. Sidney	80.1	4. Los Angeles	82.0	4. Melbourn	81.9
San					
5. Tokyo	80.0	4. Francisco	82.0	5. Osaka	81.8
6. Amsterdam	79.3	6. New York	81.6	6. Seoul	81.1
7. Wellington	79.0	7. Amsterdam	79.3	7. Toronto	80.0
8. Hong Kong	78.6	8. Melbourn	78.3	8. London	78.8
8. Melbourn	78.6	9. Wellington	77.3	9. Barselona	78.1
Şikago ve					
10. Stockholm	78.0	10. Frankfurt	76.7	10. Sidney	77.7
50. Mumbai	54.4	50. Lagos	46.4	50. Meksika	57.4
Ho Chi Minh					
51. Manila	52.5	51. Kenti	46.2	51. Kazablanka	51.4
52. Bakü	49.8	52. Kito	45.7	52. Dakka	50.9
53. Kuveyt Şehri	49.4	53. Mumbai	45.4	53. Rio de Janeiro	50.7
54. Dakka	48.9	54. Kahire	43.6	54. Manila	49.9
55. Kazablanka	48.2	54. Kuveyt Şehri	43.6	55. Karaçi	48.4
56. Lagos	45.0	56. Dakka	39.0	56. Bakü	47.3
57. Kahire	43.7	57. Karaçi	38.5	57. Kahire	45.6
58. Karakas	40.5	58. Cakarta	38.0	58. Yangon	44.6
59. Karaçi	39.7	59. Karakas	37.4	59. Lagos	43.7
60. Yangon	39.5	60. Yangon	28.1	60. Karakas	39.0
<b>Altyapı Güvenliği</b>		<b>Kişisel Güvenlik</b>		<b>Çevresel Güvenlik</b>	
1. Hong Kong	93.4	1. Kopenhag	86.4	1. Wellington	91.7
2. Singapur	92.1	2. Amsterdam	80.5	2. Toronto	90.3
Washington,					
3. Kopenhag	89.0	3. Frankfurt	80.3	3. DC	87.6
4. Toronto	88.6	4. Stockholm	79.7	4. Bogota	85.5
5. Tokyo	87.7	5. Brüksel	79.2	5. Milan	84.9
6. Stockholm	87.3	6. Paris	79.0	6. Kopenhag	84.5
7. Osaka	86.6	7. Wellington	78.3	7. Stockholm	83.7
Washington,					
8. DC	86.5	8. Toronto	77.2	8. Rio de Janeiro	83.3
9. Şikago	84.5	9. Lisbon	76.9	9. Zürih	82.3
9. Sidney	84.5	10. Madrid	76.6	10. Kuala Lumpur	81.0
50. Riyad	55.2	50. Mumbai	48.2	50. Santiago	54.3
51. Kuveyt Şehri	53.4	51. Kahire	48.1	51. Abu Dabi	46.7

52. Manila	52.9	52. Cakarta	47.6	51. Bakü	46.7
53. Kazablanka	52.2	53. Bakü	47.3	51. Riyad	46.7
54. Johannesburg	49.8	54. Dakka	46.6	54. Yangon	45.3
55. Dakka	49.6	55. Bangkok	46.4	55. Karakas	41.9
56. Kahire	47.2	55. Manila	46.4	56. Dubai	37.7
57. Karaçi	43.0	57. Karakas	46.1	57. Karaçi	35.4
58. Yangon	40.5	58. Yangon	39.2	58. Kazablanka	35.1
59. Karakas	38.0	59. Lagos	33.7	59. Kahire	33.8
60. Lagos	32.4	60. Karaçi	33.3	60. Kuveyt Şehri	22.0

Tablonun incelenmesi sonucunda, genel güvenlik bakımından Kopenhag, Toronto ve Singapur'un üst sıralarda yer aldığı görülmektedir. Buna karşılık, Yangon, Karaçi ve Karakas gibi kentler listenin alt sıralarındadır. Dijital güvenlik kategorisinde Sidney, Singapur ve Kopenhag öne çıkan şehirler arasında yer alırken; Yangon, Karakas ve Cakarta, bu alanda en düşük puanları alan kentlerdir. Sağlık güvenliği açısından değerlendirildiğinde, Tokyo, Singapur ve Hong Kong ön plana çıkmaktadır. Özellikle Tokyo'nun 87,7 puan ile bu kategoride lider konumda bulunması, kentin gelişmiş sağlık altyapısı ve kriz yönetimi kapasitesinin bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Öte yandan, Karakas, Lagos ve Yangon sağlık güvenliği bakımından en düşük performansı sergileyen şehirler arasında yer almaktadır. Altyapı güvenliği bağlamında Hong Kong, Singapur ve Kopenhag en yüksek puanlara sahip kentler olarak öne çıkarken; Lagos, Karakas ve Yangon, bu kategoride en düşük puanları almıştır. Kişisel güvenlik düzeyinde Kopenhag, Amsterdam ve Frankfurt ilk sıralarda yer almakta; Karaçi, Lagos ve Yangon ise bu kategoride en düşük performansı sergileyen şehirler olarak dikkat çekmektedir. Çevresel güvenlik açısından ise Wellington, Toronto ve Washington D.C. yüksek puanlarla öne çıkarken; Kuveyt şehri, Kahire ve Kazablanka, çevresel güvenlik endeksinde listenin alt sıralarında yer almaktadır.

### 1.2.2. Güvenli Kent Yaklaşımı

Güvenli kent yaklaşımı, kentlerde yaşayan insanların fiziksel, sosyal, ekonomik ve psikolojik güvenliğini sağlamayı hedefleyen çok boyutlu bir planlama ve yönetim olup kentlerin sadece altyapı durumlarını değil, aynı zamanda sosyal adaleti, çevresel sürdürülebilirliği ve toplumsal refahı da artırmayı amaçlamaktadır. Sanayi Devrimi sonrasında hızla artan nüfus ve bunun sonucunda meydana gelen yoğun kentleşme, şehirlerin belirli bölgelerinde çarpık yapılaşmanın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu durum, özellikle afet riskleriyle birleştiğinde, kent güvenliği açısından ciddi tehditler oluşturmakta ve hem fiziksel altyapının hem de toplumsal yapının kırılganlığını artırmaktadır.

Bu kapsamda güvenli kent yaklaşımı, yalnızca suç oluştuğundan sonra faillerin ceza birimlerine teslim edilmesi ya da suç oluşmadan önce alınan tedbirlerle sınırlı kalmamakta; suçun oluşumunu engellemenin yanı sıra, şehrin altyapısı, trafik düzeni, şehir planlaması ile toplumda rahatsızlık yaratan olguların ortadan kaldırılması gibi sosyal ve ekonomik koşulları da kapsamaktadır. Kolluk faaliyetlerine paralel olarak yaşam kalitesinin artırılması için gerçekleştirilen bu uygulamalar güvenli kentin meydana gelmesini sağlamaktadır (Karaman, 2019, s. 31-32; Alacadağlı, 2020, s. 156-159).

Sanayi devrimi sonrasında yaşanan gelişmelerle temel hak ve özgürlükleri ile yaşam kaliteleri artan insanlar güvenliğin temini kapsamında da suçların oluşmadığı ve şehrin tüm bölgelerinde aynı hassasiyetin taşındığı, günün her saatinde ve her yerinde güvende hissedebildikleri yerleri ister hâle gelmişlerdir. Bu kapsamda artık suç oluştuğundan sonra ceza birimlerine teslim eden bir kolluk anlayışından güvenli kent olgusuna evirildiğini ifade eden proaktif bir yaklaşım olan suçun önlenmesi kavramı meydana gelmiştir. Bunun haricinde suçlarda, kentlerde ve teknolojik gelişmelerle birlikte değişen sistem kapsamında güvenli kent kavramına katkı sunan unsurlar;

- Suçla mücadelede yöntem değişikliklerinin yaşanması,
- Kentlerin maruz kaldığı güvenlik tehditlerinde meydana gelen değişimler,
- Kentin mimarisi, tasarım ve inşasıdır (Ak, 2024, s. 1010).

Kent güvenliği kapsamında yürütülen çalışmalar arasında; mevcut nüfusun kentleşme ilkelerine uygun şekilde planlanan yerleşim alanlarında yaşamasının ve güvenli konutlarda barındırılmasının sağlanması; park, bahçe gibi açık ve yeşil alanlar ile sportif faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği mekânların oluşturulması ve kente özgü tarihi ve kültürel dokunun korunması yer almalıdır.

Güvenli kentin bileşenleri kentsel mekân kapsamında;

- Yaşanılan mekândan memnuniyet duyulması,
- Yaşanılan mekânın yaşam kalitesinin düşük olarak nitelendirilen seviyede olmaması,
- Yaşanılan mekâna sosyal, ekonomik yatırımların gerçekleştirilmesi,
- İnsanların transit geçişlerde kentin güzergâhını kullanmayı tercih etmesi,
- Yaşanılan mekânla ilgili olarak insanlardaki olumlu algı,
- Yaşanılan mekânda kullanılmayan, terk edilmiş alan veya metruk evlerin bulunmaması,
- Yaşanılan mekânda karmaşa ve çok fazla hareketliliğin olmaması,
- Yaşanılan mekânda kenar mahalle, arka sokak, çöküntülü alanlar tasvirine uyan yerlerin olmaması,

- Suçluları o mekâna çeken ve o suçun mekânda oluşması için fırsat veren yerlerin olmaması,
- Yaşanılan mekânda yeterli aydınlatmanın olması,
- Yaşanılan mekânın az göç alması ve işsizlik oranının düşük az olması,
- Yaşanılan mekânda görüş alanından uzak ve savunulamayan alanlar olan kör noktaların az olması şeklinde sıralanabilir (Çalı, 2012, s. 18).

Avrupa Kentsel Şartı'ndaki kentsel haklardan birisi de güvenlik hakkıdır. Kentli, mümkün olduğunca suç, şiddet ve yasa dışı olaylardan arındırılmış emin ve güvenli bir kentte yaşama hakkına sahiptir (Fırat, 2008, s. 204). AB kapsamında bakıldığında kentli haklarının uluslararası düzeyde tanınma süreci, 1980'li yıllara kadar uzanmasına rağmen, bu haklar ancak Avrupa Kentsel Şartında resmî bir yer bulabilmiştir. Avrupa Kentsel Şartı, kent sakinlerinin kente dair haklarını belirleyen en önemli uluslararası hukuki metinlerden biridir. Bu şart, Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu'nu içeren 20 madde ve Avrupa Kentsel Şartı Prensiplerini içeren 13 maddeden oluşmaktadır. Söz konusu şart ve deklarasyon Avrupa Konseyi tarafından 1992 yılında kabul edilmiştir. Avrupa Kentsel Şartı, Türkiye'nin de üye olduğu Avrupa Konseyi'ne bağlı olarak faaliyet gösteren Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansı tarafından 17-19 Mart 1992 tarihinde Strazburg'da düzenlenen olağan toplantının 18 Mart 1992 tarihli 27. oturumunda onaylanmıştır. Bu şart, önceki birçok uluslararası belgeden farklı olarak, hükümetlerin değil, yerel yönetimlerin imzalayabileceği bir metin olarak sunulmuştur (Tuğaç, 2019, s. 101).

Avrupa Konseyi (Council of Europe), II. Dünya Savaşı sonrasında Avrupa'da demokrasi, hukukun üstünlüğü ve insan haklarını güçlendirmek amacıyla 5 Mayıs 1949 tarihinde kurulmuş uluslararası bir organizasyondur. Türkiye, Konsey'in ilk üyelerinden biri olarak 9 Ağustos 1949'da katılım sağlamıştır. Avrupa Konseyi'ne bağlı Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi (Congress of Local and Regional Authorities), kent politikalarına yönelik kapsamlı bir bildirge olan Avrupa Kentsel Şartı'nı (European Urban Charter) hazırlamıştır. Bu bildiri, 1980-1982 yılları arasında yürütülen "Kentsel Rönesans İçin Avrupa Kampanyası" (European Campaign for Urban Renaissance) kapsamında geliştirilmiştir. Avrupa Kentsel Şartı, kentli haklarını ele alan en kapsamlı metinlerden biri olarak kabul edilmektedir. Şart, ideal kenti, kentli haklarının korunduğu, yaşam koşullarının iyileştirildiği ve çeşitli sektörlerin kullanıcı geri bildirimleri doğrultusunda uyum içinde bir arada bulunduğu bir yaşam alanı olarak tanımlamaktadır. Bu tanım, kent planlaması ve yönetimi süreçlerinde katılımı, sürdürülebilirliği ve yaşam kalitesini merkeze almaktadır (Dikmen Tıpy, 2011, s. 841).

Avrupa Kentsel Şartı, kentlerde yaşayan insanların temel haklarını ve özgürlüklerini korumayı amaçlayan bir uluslararası belgedir. Şart, 1992 yılında Avrupa Konseyi tarafından kabul edilmiştir ve 22 Avrupa ülkesi tarafından imzalanmıştır. Şartın 1. bölümünde, kentlerde yaşayan herkesin, suç ve şiddet korkusu olmadan, özgür ve güvenli bir ortamda yaşama hakkı vardır şeklinde ifade edilen güvenli bir kentte yaşama hakkı yer almaktadır. Bu hak, kentsel güvenlik kavramının temelini oluşturmaktadır. Avrupa Kentsel Şartı'nda güvenli bir kent, "olabildiğince suç, yasa dışı olay ve şiddetten arınmış, emin ve güvenli bir kent" olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımlama, güvenli bir kentin, yalnızca suç ve şiddetin olmadığı bir kent değil, aynı zamanda insanların kendilerini güvende ve huzurlu hissettiği bir kent olduğu anlamına gelmektedir. Güvenli bir kentin oluşturulması için, yerel yönetimlerin yanı sıra, merkezi yönetimlerin, sivil toplum kuruluşlarının ve vatandaşların da işbirliği içinde çalışması gerekmektedir. Bu işbirliğinin sağlanabilmesi için, güvenli bir kentin temel unsurlarının belirlenmesi ve bu unsurların hayata geçirilmesi için ortak bir eylem planının hazırlanması gerekmektedir. Avrupa Kentsel Şartı'nda güvenli bir kent için önerilen temel unsurlar şunlardır (Güler, 2011, s. 61; Gönüllü, 2014, s. 41).

Etkili bir güvenlik sistemi, suç ve şiddet olaylarını engelleyerek toplumun genel güvenliğini sağlamak amacıyla tasarlanır. Bu sistemin temel öğeleri arasında polis, jandarma, itfaiye ve diğer güvenlik birimleri yer alır. Bu güçlerin koordineli bir şekilde çalışması, şehirdeki genel güvenlik düzeyini artırır. Polis teşkilatı, şehirdeki suçları önleme, suçluları tespit etme ve toplumla etkileşimde bulunma gibi görevleri üstlenir. Jandarma, genellikle kırsal ve banliyö alanlarda faaliyet göstererek genel güvenlik, trafik denetimi ve asayiş görevlerini yerine getirir. İtfaiye teşkilatı ise yangın söndürme, kurtarma operasyonları ve acil durum müdahaleleri konusunda uzmanlaşmıştır. Buna ek olarak, özel güvenlik şirketleri, trafik polisi, çevre güvenliği ve diğer özel birimler de genel güvenlik sistemini tamamlayan unsurlar arasında yer alır.

Teknolojik çözümler, güvenlik kameraları, akıllı şehir teknolojileri ve suç analitiği gibi araçlar da güvenlik sistemine katkı sağlar. Bu sistemin başarısı, güvenlik birimlerinin koordinasyonu, sürekli eğitim, teknolojik yenilikler ve toplumun aktif katılımına dayanmaktadır. Toplumun güvenlik konularına duyarlı olması, olayları bildirmesi ve yerel güvenlik güçleriyle işbirliği yapması, suç önleme ve mücadelede etkili bir strateji oluşturur. Kentsel suçun işlenmesini engellemek ve kontrol altında tutulabilmesi için genel olarak kabul edilen iki yaklaşım bulunmaktadır. Bunlardan birincisi suçun ve suç korkusunun aslında sayıca fazla olan suçludan ve cezalandırma sistemindeki yetersizlik kavramından olduğu, ikincisi ise düzenli olarak gerçekleştirilen dezavantajlı oluş, ihmal ve ayrımcılık gibi durumların varlığıdır.

Sonuç itibarıyla etkili bir güvenlik sistemi, suç oranlarını düşürerek, acil durum müdahale kapasitesini artırarak ve genel olarak toplumun yaşam kalitesini iyileştirerek şehirde güvenli bir ortam sağlamayı hedefler (Ömürgönülşen vd., 2010, s. 66).

Güvenli bir kent planlaması, kentsel alanların suç ve şiddet olaylarından korunmasına odaklanan stratejileri içermelidir. Bu kapsamda, kentsel mekânların tasarımı önemli bir rol oynar. Açık, aydınlık ve gözetleme imkânlarına sahip mekânlar, suç riskini azaltabilir. Ayrıca, yolların ve kamusal alanların düzenli bakımı, temizliği ve düzenlenmesi, suçluların kamusal alanlarda saklanmasını engelleyebilir. Ulaşım sistemlerinin güvenliği de planlama sürecinde dikkate alınmalıdır. Işıklı ve güvenli yollar, toplu taşıma sistemlerinde etkin güvenlik önlemleri ve trafik düzenlemeleri, kentin genel güvenliğine katkı sağlar. Yeşil alanların stratejik konumlandırılması ve kamusal parkların düzenlenmesi, toplumun bir araya gelmesini teşvik ederken gözetim açısından avantajlı olmalıdır. Toplumun güvenlik konularına duyarlılığını artırmak için yerel halkın katılımı teşvik edilmeli ve kentsel gözetim teknolojileri gibi modern araçlar da kullanılmalıdır. Bu faktörlerin bir araya gelmesi, güvenli bir kent planlaması oluşturarak toplumun genel refahını artırabilir (Karakurt, 2006, s. 17).

Yine kent güvenliğinin tesisi kapsamında özellikle terörle mücadele doğrultusunda Birleşik Krallık bünyesinde Action Counters Terrorism isimli uygulama kullanılmakta olup, uygulama doğrultusunda şüpheli durumların bildirilmesi önleyici bir faaliyet yürütme ve bu tür olaylara karşı bilinç kazanma konusunda yardımcı olmaktadır. Kentin güvenliği doğrultusunda doğru müdahalenin gerçekleşebilmesi için gerekli bilgilerin temini noktasında büyük önem taşımaktadır. Türkiye’de de terörizm doğrultusunda Alo 140 hattı yine bu amaçla kurulmuş olup uygulamadan ziyade doğrudan telefon hattı üzerinden ihbar oluşturma mantığı ile çalışmaktadır (Bulut & Aslan, 2021, s. 721; T.C. İçişleri Bakanlığı, 2025).

Sonuç itibarıyla güvenli kent yaklaşımı, bütüncül bir yönetim anlayışını temel alarak, kapsamlı, çok disiplinli ve önleyici politikaları içeren bir çerçeve sunmakta olup sadece kentsel güvenliğe odaklanmak yerine, önleyici davranış biçimlerini ve kentsel tasarımı ön plana çıkarmaktadır. Özellikle Çevresel Tasarım Yoluyla Suçun Önlenmesi (CPTED) ilkesi ekseninde şekillenen bu uygulamalar, hukuki, yönetsel, imar ve kentsel tasarım düzeylerinde çeşitli müdahale mekanizmalarını zorunlu kılmaktadır. Güvenli kent yaklaşımı, yönetim tabanlı bir yapı sunmakla birlikte, sivil toplumun aktif rolünü, bireysel farkındalığı ve katılımı tüm süreçlerin merkezine koyarak demokratik bir siyasal kültürün gelişimine katkı sağlamaktadır (Alacadağlı, 2020, s. 157).



### 1.3. KENT GÜVENLİĞİNİ ETKİLEYEN UNSURLAR

Kent güvenliği, özellikle modern bir yapıya kavuşmuş şehirler için hayatın sürdürülebilir olması ve kaliteli bir şekilde devam edebilmesi açısından önemlidir. Bu güvenlik yukarıda da bahsedildiği üzere belli başlı alanlarda tehditleri kaldırılarak riskleri en düşük seviyeye getirerek tesis edilebilir. İnsanlar sosyo-ekonomik durumlar, yaşadıkları ve ilişkili oldukları mekânlar ve çevreler, şehrin korunması, yönetilmesi ve kurumsal faktörler, kültürel ve psikolojik etkiler ile teknolojik unsurların kendilerine sunduğu güvenle sürdürülebilir ve yaşanabilir bir kent olgusunu taşıyabilir.

Sosyoekonomik unsur olarak kentler sayısal olarak hem kendilerinin hem de nüfusun artması sonucunda kentleşme sürecinde bu büyümeye bağlı olarak yetersizlik ve dengesizlik sorunlarıyla karşı karşıya kalmaktadır. Homojen yapının bozulmasıyla birlikte eğitim, kültür, gelir düzeyi gibi alanlarda meydana gelen farklılıklar kentlerde suçun artmasına ve çeşitlenmesine neden olmaktadır (Alacadağlı, 2020, s. 155). Sosyoekonomik açıdan ve gelir düzeyi bakımından diğer bireylere nazaran daha dezavantajlı konumda bulunan kişilerin yaşadıkları bölgelerde suça karışma olasılığı daha yüksek ve bu bölgelerde sunulan güvenlik hizmetlerinin kalitesi ve yeterliliği de genellikle daha düşük bir profile sahiptir.

Fiziksel ve çevresel unsur olarak şehirlerin aydınlatılması ve yeşil alan kapasitesinin genişletilmesi güvenle alakalı olarak o kentin yaşanabilir hâle gelmesine katkı sağlayacaktır. Otomobil kullanımının artmasıyla birlikte genişleyen sokak ve caddeler mahalleler arasındaki uzaklığı artırmış; bu durum da daha sonrasında güvenlik ve suç önleme açısından çevrenin ne kadar önemli olduğunu ortaya çıkarmıştır. Yine CPTED yaklaşımı kapsamında birinci aşamada mimari açıdan fiziksel mekânlar önemliken ikinci aşamada insanların sosyal ortamları vasıtasıyla yaşadıkları yeri benimsemeye teşvik etme, üçüncü olarak ise teknolojik ve ekolojik konularla bir bütünlük önem taşımaktadır (Koca & Çolpan Erkan, 2021, s. 165).

Gerek yerel yönetimler gerekse merkezi yönetim, hem kolluk kuvvetleri aracılığıyla sunulan güvenlik hizmetleri hem de şehirlerin farklı bölgelerinde sağlanan altyapı ve üstyapı hizmetleri sayesinde, suçun oluşumunun önlenmesinde ve suç gerçekleştikten sonra adli süreçlerin etkin bir şekilde yürütülmesinde önemli bir rol üstlenmektedir. Polisiye tedbirler kapsamında benimsenen proaktif yaklaşım, suç henüz meydana gelmeden önce bilgilendirici ve önleyici nitelikte faaliyetlerin yürütülmesini sağlayarak olası tehdit ve risklerin ortaya çıkmasını engellemektedir. Yönetimsel açıdan ise şeffaflık ve hesap verebilirlik ilkeleri çerçevesinde gerçekleştirilen uygulamalar, kamuoyunun güvenlik algısını olumlu yönde etkilemekte ve toplumsal güven duygusunu pekiştirmektedir.

Teknolojik unsur olarak kent güvenliğinin sağlanmasında teknoloji günümüzde oldukça önemli bir hal almaya başlamıştır. Akıllı kent uygulamaları çerçevesinde, kentsel yaşama dair temel veriler çeşitli yazılım sistemleri aracılığıyla yönetilmektedir. Bu yazılımların sürdürülebilirliğinin sağlanması, yalnızca teknik bir gereklilik olarak değil, aynı zamanda kritik bir güvenlik meselesi olarak değerlendirilmelidir. Örneğin, akıllı ulaşım sistemlerine yönelik dijital müdahaleler, trafik düzeninin bütününe sekteye uğratabilecek potansiyel riskler barındırmaktadır. Benzer biçimde, akıllı enerji sistemlerine yapılabilecek olası müdahaleler, enerji altyapısının işleyişini ciddi biçimde aksatabilir. Bu tür senaryolar, akıllı kent altyapılarının güvenlik açıklarına karşı korunmasının ne denli hayati bir önem taşıdığını açıkça ortaya koymaktadır (Şengün vd., 2019, s. 5). Kameralar ve yüz tanıma sistemleri, kent güvenliği ve yönetim sistemlerine suçun önlenmesinde kameranın varlığıyla oluşan caydırıcılık ile yine suçun işlenmesinden sonra suçluların tespiti kapsamında önemli bir yer tutmaktadır (Örselli & Akbay, 2019, s. 232). Her ne kadar teknolojik unsurlarla güvenlik tedbiri alınırken mahremiyet ilkesi kapsamında ölçülü hareket edilmesi insanların daha güvende hissetmesini de sağlayacaktır.

Kültürel ve psikolojik unsur olarak şehirlere gelen göçlerle birlikte yaşanan kültürel çeşitlilik aynı zamanda çatışmayı da doğurmaktadır. Yaşanan bu farklılık yeri geldiğinde güvenlik açısından her an risk oluşturabilecek bir tehlikedir. Özellikle medya kuruluşları tarafından yalan haberin veya gerçek dışı bilgilerin sunulması toplumda güvensizliğe ve kaosa sebebiyet verebilir. Yaşanan farklılık yine bu tür araçlarla toplumda güvensizlik algısı oluşturmaya neden olabilir (Zengin vd., 2023, s. 17).

Sonuç itibarıyla yukarıda sayılan unsurların hepsi kentin güvenliğini etkileyen ve bölgeden bölgeye önem derecesi farklılık gösteren hususlardır. İnsanların güvenlik algısında risk ve tehditlerin en aza indirilmesi açısından, bu unsurların bütüncül bir yaklaşımla ele alınarak güvenlik politikalarının hazırlanması ve uygulanması büyük önem taşımaktadır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. KENTTE VE HAVACILIKTA GÜVENLİK İLİŞKİSİ

Kent ve havaalanı biriyle güvenlik, ticaret, ekonomik, nüfus vb. birçok yönden ayrılmaz bir bütündür. Söz konusu iki alanda da insanların daha rahat şekilde yaşamlarını sürdürebilmeleri için birinci bölümde vurgulanan risk faktörlerini en aza indirmek gerekmektedir. Kent meydana gelen güvenliğini tehdit etme potansiyeli taşıyan suç, afet, dini, kültürel, ahlaki, toplumsal vb. her türlü olgu aynı zamanda havaalanını ve dolayısıyla da havacılığı etkilemektedir. Özellikle büyük şehirlerde ve metropollerde nüfus hareketliliğine bağlı olarak yaşanan karmaşıklığı kontrol altında tutabilmek adına kentin güvenlik sistemleriyle donatılması havacılık güvenliğini de bir o kadar olumlu yönde etkilemektedir. Güvenlik olgusu havacılık ve kentlerde birbirini tamamlayan unsurdur. Havaalanına sahip kent aslında küresel bakımdan ilişkili olduğu diğer şehirlerin güvenliğini de doğrudan etkilemektedir. Çünkü kentte meydana gelen terörizm, afet, organize suçlar ve siber saldırılar gibi hususlar diğer kente sıçramakla birlikte aynı zamanda hava kontrol sistemlerinden, havaalanlarında kullanılan biyometrik sistemlere kadar, birçok alanda güvenlik tehdidi doğurmaktadır.

Güvenli kent kavramı, yalnızca suç oluşmadan önce veya suç sonrası ceza sistemi çerçevesinde yürütülen kolluk temelli müdahaleleri değil; artık kentin tamamını kapsayan, günün her saatinde kent sakinlerine güven hissi veren yaşam alanlarının oluşturulmasını ifade etmektedir (Barbak, 2019, s. 169-173).

Kent planlaması işlemi sırasında yerel yönetimler ve kolluk birimleriyle birlikte görev yapılması, kentte yaşayanların konforlarında artışın gerçekleşmesine ve yaşam kalitelerinin artarak suça karışma oranlarının düşmesine uygun bir zemin hazırlamaktadır. Özellikle uluslararası sorun hâline gelen terörizm ve organize suç örgütleri, şehrin bu sorunlara karşı hususi planlanması neticesinde düşüş eğilimi göstereceği bilinmektedir. Küreselleşme ile artan uluslararası iletişim ve yolcu/kargo transfer ağı beraberinde suç oranlarında mekânsal güvenliğin de önemini giderek arttırmaktadır. Kara, hava ve demir yolu ulaşım faaliyetlerinin yürütüldüğü alanların ise güvenli alanlar şeklinde oluşturulması elzemdir. Özellikle havaalanı gibi ekonomik, kültürel ve günlük yaşamın yoğun olarak gerçekleştiği alanlarda, önleyici ve adli kolluk faaliyetlerinin yanı sıra teknolojik izleme, takip ve gözetim sistemlerinin etkin bir şekilde kullanılması, suç unsurlarını tespit etmeye yönelik sistemlerin geliştirilmesiyle suç oranlarının minimize edilmesi mümkün olacaktır. Böyle kritik öneme haiz alanların kamu

güvenliği kapsamında veri analizi, tanıma, algılama ve izleme faaliyetleri için fiziksel güvenlik teknolojilerinden faydalanılarak güvenli hâle getirilmesi esastır (Ak, 2024, s. 1018-1020).

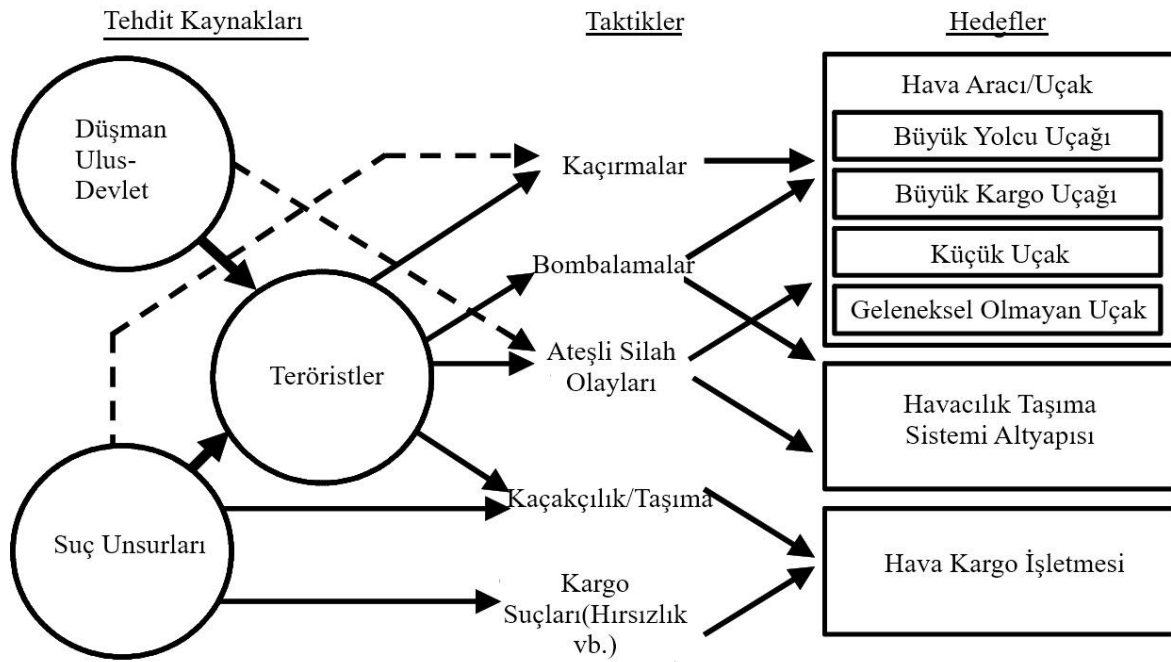
Havacılık güvenliğinde standartların uygulanması, her ne kadar öncelikle tek bir devletin güvenliğini sağlamaya yönelik olsa da, aynı zamanda küresel havacılık faaliyetleri çerçevesinde gerçekleştirilen tüm etkinlikleri ve uluslararası güvenliği de doğrudan etkileyen bir unsurdur. Bu standartlar SARP'ların (Standards and Recommended Practice) ve diğer uluslararası Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), Chicago Konvansiyonu gibi oluşumların madde ve eklerinde de tanımlanmaktadır. Hava taşımacılığı kapsamında Ek 17, ICAO ve Chicago Konvansiyonu madde 37 ile belirlenen SARP'lar güvenliğin sağlanması hususunda önem arz etmektedir. 193 ülkenin temsilcilerinden oluşan ve her 3 yılda bir kez toplanan ICAO asamblesi üye olmayan diğer ülkeleri de teşvik etmeye çalışmaktadır. Yine Konsolide Beyan anlaşmaya bağlı devletler sivil havacılığın güvenliği kapsamında gözetim ve koruma tedbirlerini geliştirerek havaalanlarının ve araçlarının yaşayabileceği muhtemel eylemleri tespit ederek gerekli önemleri alma yönünde teşvik edicidir. 11 Eylül saldırılarının ardından, A33-1 Asamble kararı alınmış ve küresel güvenlik stratejisi Ek 17 ile birlikte yeniden gözden geçirilmiştir. Bu süreçte, ortaya çıkabilecek yeni tehditlere karşı denetim mekanizmaları ve takip planları geliştirilmiş, böylece Havacılık Güvenliği Hareket Planı oluşturulmuştur. Bu plan Montreal'de 19 - 20 Şubat 2002 tarihlerinde Havacılık Güvenliği Yüksek Düzeyli Bakanlar Konferansı düzenlenerek üye devletlerde havacılık güvenliğinin değerlendirilmesini sağlayacak düzenli, zorunlu, sistematik ve uyumlaştırılmış denetimleri içeren bir yapıdadır (SHGM, 2010, s. 7-8).

Sivil havacılık hızlı ve güvenli seyahati sunması kapsamında ülkelerin ekonomik ve sosyo-kültürel, toplumsal vb. tüm değerlerini geliştiren bir alandır. Buradan hareketle havacılık güvenliğinin farklı yönlerden irdelenmesi gereken bir konu niteliğine sahip olduğu söylenebilir. Çünkü güvenliği tehlikeye düşüren olgular doğrudan veya dolaylı olarak havacılık faaliyetinin kapsamına girmektedir. Tehditler gerek 11 Eylül saldırılarında olduğu gibi saldırganların pilotaj eğitimi alarak doğrudan hava araçlarına müdahalesi gerekse taşımacılığın yapıldığı tesisin altyapı unsurlarına yönelik farklı tür ve şekillerde meydana gelebilir. Sabotajlar, terör saldırıları, organize suç örgütlerince gerçekleştirilen eylemler vb. türdeki suçlardan da anlaşılacağı üzere havacılık güvenliği sadece hava araçlarına yönelik bir tanımdan ziyade aynı zamanda yolcu ve diğer görevli personeli de kapsayan bir kavramdır (Gerede, 2006, s. 27-31).

Özellikle uçak kaçırma eylemleri kapsamında değerlendirildiğinde ise söz konusu tehdit unsuru 1967 yılında Arap-İsrail Savaşlarından sonra yaşanmıştır. 1968 yılında 13 Lübnan uçağının İsrail tarafından tahrip edilmesi sonrasında uçak kaçırma eylemleri artarak bir savaş

silahlı hâline dönüşmüştür. 1970 yılında Lahey’de imzalanan La Haye sözleşmesi olarak da adlandırılan uçakların kanun dışı yollarla ele geçirilmesinin önlenmesi sözleşmesi ile söz konusu kaçırma eylemlerin işleyen kişilerin cezalandırılması kararına varılmıştır. Daha sonrasında ise Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Girişilen Yasa Dışı Eylemleri Önleme Sözleşmesi olarak adlandırılan ve 1971 yılında imzalanan sözleşmeyle sivil havacılıkta yaşanan uçaklara ve havaalanlarına yönelik eylemlere karşı ortak mutabakata varılmıştır. Sivil havacılıkta sabotaj ve terör eylemleri gibi saldırılara karşı geliştirilen bu sözleşme ile uçak kaçırma olaylarının farklı ve daha karmaşık bir boyut kazandığı da dikkate alınmaktadır (Ünlü, 2009, s. 59-60).

Havacılık güvenliği özellikle The Internatioanal Air Transportt Association (IATA) tarafından bir temel yapı taşı olarak kabul edilmiştir. Ayrıca, 11 Eylül saldırıları sonrası belirlenen potansiyel tehditler, saldırı kaynakları ve bu tehditlere karşı geliştirilen taktikler Şekil 1’de sunulmaktadır.



**Şekil 1:** Havacılık Güvenliği Tehdit, Taktikleri ve Hedefleri, (Elias, 2009, s. 7).

Şekil 1’den de anlaşılacağı üzere tehdit kaynakları olarak değerlendirilen düşman uluslar veya devletler, teröristler ve diğer suç unsurları teröristler vasıtasıyla kaçırma eylemi, tesisi ve çevresini bombalama, ateşli silah saldırıları ve kaçırma eylemi gibi taktikler kullanabilmektedirler. Yine düşman uluslar veya devletler doğrudan ateşli silah olaylarına karışabilirler. Taktiksel olarak yapılan eylemler ise gerek hava araçlarına gerekse taşıma ve sistem altyapılarına yönelik hedefler içerebilmektedir. Kargo hırsızlığı, kaçakçılık gibi daha kısıtlı suçlar sadece operasyonun gerçekleştiği yer ile şirketleri/şahısları etkileyebilecek kısıtlı

bir potansiyele sahipken, silahlı saldırılar gibi büyük taktikler hem söz konusu tesisi hem bulunduğu kenti hem de ulaşım ağı kapsamında irtibatlı olduğu diğer tüm havaalanlarını etkilemektedir.

Havacılıkla ilgili güvenliğin tesisi için kolluk güçlerine de çeşitli görevler ayrıca verilmektedir. Bu görevlerin bazıları şehir alanı bazıları ise havaalanı özelinde tüm şehri etkilemektedir. Kolluk kuvvetlerine havacılık faaliyetinin yürütüldüğü tesisin terminal alanları ve çevre güvenliğinin devriye yöntemiyle kontrolü, yine tesise giren kişilere yönelik şahsı ve eşyalarını tarama ve izleme işlemi, sivil havacılıkta yaşanabilecek suçların tespiti ve önlenmesi, sivil havacılık tesislerine yönelik gerçekleştirilebilecek, sabotaj, kaçırma, bombalı saldırı, rehine pazarlığı, patlayıcıların imhası, vb. eylemler neticesinde acil durum planlarının hazırlanması gibi görev ve sorumluluklar tayin edilmiştir (SHGM, 2010, s. 15). Bu kapsamda havacılık sektöründe yaşanabilecek bir olumsuzluk bulunduğu şehirdeki tüm birimleri, diğer irtibat sağlanan havaalanlarını ve mevcut buldukları şehirleri etkilemektedir.

## **2.1. HAVACILIKTA GÜVENLİK**

Havacılık güvenliği, yalnızca yolcuların emniyetini sağlamakla sınırlı kalmayıp; kargo taşımacılığı, hava trafik ve radar sistemleri ile havaalanlarının çevresel güvenliğine kadar uzanan çok boyutlu bir alanı içermektedir. Bu çok yönlü yapı, sektördeki sürdürülebilirliği temin etmek ve olası tehditleri en aza indirerek riskleri ortadan kaldırmak amacıyla, bütüncül bir güvenlik yaklaşımını zorunlu kılmaktadır. Yasadışı müdahalelerden terör saldırılarına, sabotaj eylemlerinden uçak kaçırma olaylarına kadar; yolcu veya kargoya yönelik gerçekleştirilecek her türlü tehdide karşı koymak, havacılık sisteminin temel güvenlik önceliklerinden biridir.

Bu bağlamda havacılık güvenliği, yalnızca bulunduğu ülke ya da bölgenin sınırlarıyla sınırlı bir koruma alanı sunmamakta; aynı zamanda uluslararası bilgi paylaşımı, iş birliği mekanizmaları ve ortak güvenlik protokolleri aracılığıyla küresel havacılık sisteminin korunmasına da katkı sağlamaktadır. Ulusal ve uluslararası düzeyde yürütülen koordineli güvenlik uygulamaları, sektördeki tehditlerin sınır ötesi niteliği nedeniyle hayati önem taşımaktadır.

Terörist eylemler, hem yöntem hem de hedef açısından oldukça çeşitli ve dinamik bir yapı sergilemektedir. Sivil havacılığı hedef alan saldırılar; uçak kaçırma girişimlerinden, havaalanlarında sivillere yönelik silahlı saldırılara, uçaklara veya kalabalık terminal tesislerine yönelik bombalı saldırılara kadar geniş bir spektrumda ortaya çıkabilmektedir. Bu çerçevede, hava taşımacılığı sistemleri, yüksek görünürlükleri, ekonomik etkileri ve sembolik değerleri

nedeniyle terör örgütleri açısından öncelikli ve stratejik hedefler arasında yer almaktadır. Ticari havacılığın güvenlik açısından taşıdığı zafiyetler, bu alanı teröristler için cazip kılan çeşitli unsurlarla ilişkilidir. Bunlar arasında şunlar öne çıkmaktadır:

- Havacılık sektörünün güçlü bir sembolik değere sahip olması;
- Gerçekleştirilen eylemlerin uluslararası düzeyde dikkat çekmesi ve geniş bir izleyici kitlesine ulaşması;
- Küresel medya tarafından yüksek düzeyde görünürlük sağlanması;
- Göreli olarak kolay erişilebilir bir hedef olması;
- Güvenlik ihlalinin, hem havayolu şirketleri hem de ilgili devletler açısından ağır sonuçlar doğurması;
- Hedef alınan devlet açısından siyasi prestij kaybına ve kamuoyunda utanca yol açma potansiyeli taşıması;
- Terör örgütleri açısından intikam alma aracı olarak kullanılması;
- Taleplerin kabul edilmesini sağlama konusunda etkili bir yöntem olarak işlev görmesidir.

Bu unsurlara ek olarak, araştırmacılar teröristlerin sivil havacılığı hedef almasının başka gerekçelerini de vurgulamaktadır. Bu gerekçeler arasında:

- Sivil havacılığın küresel erişim kapasitesine sahip olması ve bir uçağın adeta yönlendirilebilir bir füze gibi kullanılabilmesi;
- Bu tür saldırıların yüksek oranda can kaybına yol açma potansiyeli taşıması ve çok uluslu etki alanına sahip olması;
- Herhangi bir saldırının uluslararası hava bağlantılarını sekteye uğratma ve küresel hava taşımacılığı sisteminde ciddi aksamalar yaratma riski yer almaktadır. (Rodriguez, 2020, s. 79)

Havacılık sektöründe güvenlik, özellikle 1968-1972 yılları arasında gerçekleştirilen 300'den fazla uçak kaçırma olayıyla daha da ön plana çıkmıştır. Bu dönem, sivil havacılığın güvenliğine yönelik ciddi tehditlerin farkına varılmasına aracılık etmiştir. Söz konusu kaçırma olayları, uluslararası toplumun hava yolculuğundaki güvenliği sağlamak amacıyla ortak bir çaba sarf etmesini zorunlu kılmıştır. Bu olayları önlemek için bir dizi uluslararası ve ulusal düzenleme yapılmıştır. Ülkeler, havalimanlarında güvenlik tedbirlerini artırmak ve havayolu

seyahatlerini daha güvenli hâle getirmek için çeşitli önlemler almışlardır. Bu önlemler arasında en önemli uygulamalardan biri, uçağa biniş öncesinde yolcuların ve bagajlarının titiz bir şekilde aranmasıdır. Bu güvenlik tedbiri, potansiyel tehditleri erken aşamada tespit etmek ve önlemek amacıyla uygulanmaktadır. Yolcuların ve bagajların detaylı bir güvenlik kontrolünden geçirilmesi, hava taşımacılığına yönelik riskleri azaltmak ve havaalanlarını daha güvenli hâle getirmek için kritik bir adımdır. Ayrıca, bu süreç, havayolu şirketlerinin, havalimanlarının ve sivil havacılık otoritelerinin koordineli bir şekilde çalışmasını gerektirmektedir (Ateş, 2022, s. 114).

Genellikle birbirleriyle karıştırılan emniyet ve güvenlik kavramlarının doğru bir şekilde tanımlanması ve bu iki terimin farkının bilinmesi büyük önem arz etmektedir. Özellikle havacılık faaliyetlerinde, planlanan emniyet ve güvenlik seviyelerinin korunabilmesinde, insan faktörü belirleyici bir rol oynar. Havaalanlarında güvenlik zafiyetlerinin yaşanmaması için ilk olarak güvenlik personelinin eğitim sürekliliğinin sağlanması, hataların en aza indirilmesi açısından hayati öneme sahiptir. Güvenlik personelinin etkili bir şekilde eğitilmesi, havaalanlarındaki güvenlik standartlarının eksiksiz bir biçimde uygulanmasına katkı sağlar. Aynı zamanda, uygun teknolojilerin kullanımı da güvenlik önlemlerini artırabilir. Havaalanlarının karakteristik özelliklerini dikkate alarak tasarlanan süreç standartları, güvenlik açısından daha etkili bir sistem oluşturmanın anahtarıdır. Havacılık sektöründe emniyet ve güvenlik, sadece düzenlemelere uyum değil, aynı zamanda insan faktörünün doğru yönetimi, teknolojinin etkin kullanımı ve özelleştirilmiş süreç standartlarıyla da yakından ilişkilidir. Bu unsurların bir araya gelmesi, havaalanlarında güvenlik seviyelerinin yüksek tutulmasını ve emniyetin sürdürülebilir bir şekilde sağlanmasını mümkün kılmaktadır. Emniyet kavramı havacılık terminolojisi içerisinde gerçekleşmesi muhtemel bilinen tüm risklere karşı önlemler alınmasını ve olumsuzluk yaratan ve tehdit unsuru niteliği taşıyan hususların ortadan kaldırılmasını ifade etmektedir. Yani burada temel alınan risk kavramının varlığı, insan ve sistem kaynaklı riskin olabilme ihtimali ve bu ihtimale karşı alınan tedbirleri belirtmektedir. Havacılık güvenliği (aviation safety) ise havacılık minvalinde gerçekleşmesi muhtemel daha çok toplumun yaşamıyla ilgili konuları içeren kanunsuz olaylara karşılık gelen bir kavramdır. Terör, sabotaj, organize suçlar, siber suçlar, vb. olayları engellemeye çalışan faaliyettir (Gerede, 2006, s. 32).

Emniyet ve güvenlik kavramları genellikle insan veya sistem kaynaklı hatalar nedeniyle tehlikeye girebilmektedir. Emniyet, genellikle düzenlemelere uyum ve hatalardan, ihlallerden, kazalardan ve tehlikelerden uzak durma olayı olarak tanımlanmaktadır. Bu, kurallara titizlikle uyulması ve olumsuz sonuçları önleme çabalarını içerir. Öte yandan, güvenlik daha geniş bir



kapsama sahiptir ve yasadışı eylemlerle ve bu eylemlerin sonuçlarıyla ilgilidir. Güvenlik, toplum yaşamında yasal düzenin sorunsuz bir şekilde işlemesi ve bireylerin korkusuzca yaşayabilmesi durumunu ifade eder. Bu, suçların önlenmesi, adaletin sağlanması ve genel toplum düzeninin korunmasıyla ilgilidir. Emniyetin sağlanması, güvenlikle örtüşen bir unsurdur, ancak sadece kurallara uyumu değil, aynı zamanda suçları önleme ve toplumun genel refahını artırma amacını da içermektedir (Gemici & Yılmaz, 2019, s. 16).

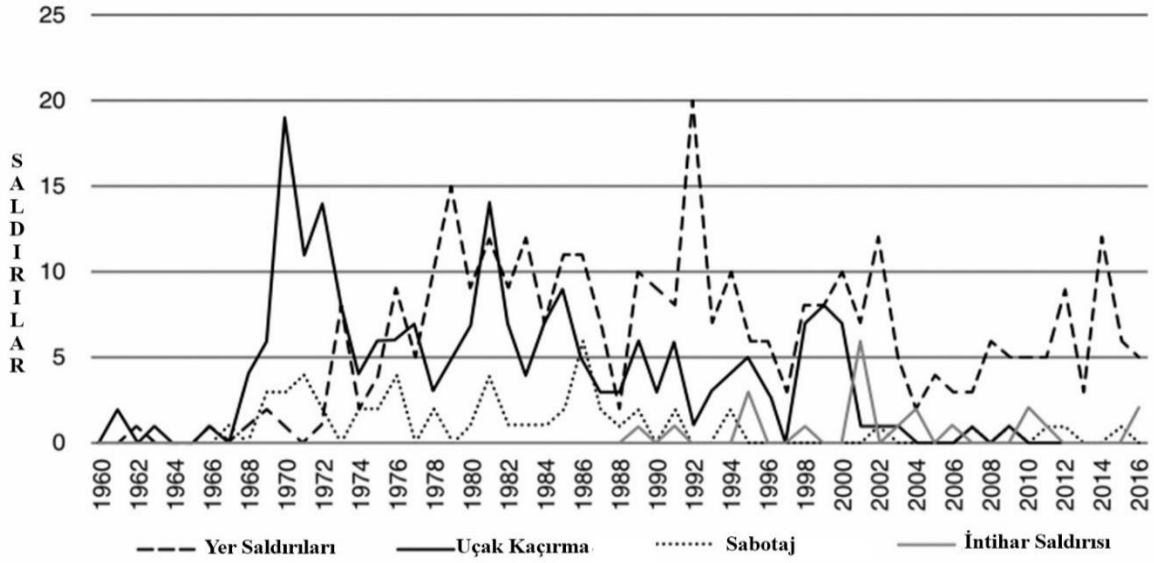
ICAO, havacılık sektöründe uluslararası standartları belirleyen ve üye devletler arasında işbirliği sağlayan bir kuruluştur. ICAO, sivil havacılık alanındaki küresel düzenlemeleri koordine eder ve bu çerçevede üye devletlere belirli sorumluluklar yüklemektedir.

Özellikle 11 Eylül saldırılarından sonra hava taşımacılığındaki mevcut ve potansiyel güvenlik açıklarının tespitine yönelik bazı adımlar atılmış olup güvenlik önlemleri arttırılmıştır. Uçuş öncesi ve sonrasında güvenlik kontrolleri yapılarak bagajlar, eşyalar ve yolcular x-ray cihazları vasıtasıyla kontrol edilmeye başlanmış, el bagajlarının sayısı ve boyutu sınırlandırılarak kontroller sırasında kullanılan cihazların hassasiyeti arttırmıştır.

Uluslararası işbirliği ile yapılan anlaşmalar neticesinde yolcu bilgileri paylaşarak tehdit unsuru olabilecek yolcular tespit edilebilmektedir. Yine 11 Eylül olaylarında yaşanan uçak kaçırma vakalarındaki kokpit bölümüne girişler hususunda kokpit kapılarına ek güvenlik önlemleri alınarak bu kapıların iki kişinin bir arada bulunarak açılması sağlanmıştır. Yine biyometrik teknolojiler hususunda yüz tanıma sistemi ve parmak izi okuyucuları vasıtasıyla uçuş öncesi güvenlik kontrolleri sağlanmakta olup havaalanı ve hava araçlarının güvenliğinin sağlanmaktadır. Ayrıca kimlik ve pasaport kontrolleri sırasında yaşanan yoğunluğun bir risk unsuru oluşturduğu göz önünde bulundurulduğunda, otomatik pasaport kontrol sistemleri kullanan ülkelerde bu kontroller sayesinde işlem süreleri kısaltılmış ve dolayısıyla oluşabilecek riskler minimize edilmiştir. Yine kokpit ve kabin güvenliği kapsamında ekip personellerinin seçimi uluslararası mutabakata uygun olarak daha katı şartlara bağlanmıştır. Yapılan incelemelerde adaylardan tıbbi geçmişleri, suç kayıtları ve diğer önemli bilgilere incelenip psikolojik ve zihinsel durumları gözünün önünde bulundurularak ekip personeli içinde risk potansiyeli taşıyabilecek kişilerin olması engellenmiştir. Ayrıca adaylarına yeterli eğitim ve deneyime sahip olması konusuna önem verilirken kokpit ve kabin ekibinin uygulaması gereken prosedür ve talimatlar yeniden şekillendirilmiş ve özellikle kokpit kapısı şifrelenmiştir (Şahin, 2023, s. 52-54).

Tüm bu hususlar doğrultusunda aşağıdaki şekilde ise 1960-2016 yılları arasında havacılık sektörüne yönelik gerçekleştirilen dört temel terör saldırısı türünü (yer saldırıları,

uçak kaçırma, sabotaj ve intihar saldırıları) dönemsel olarak incelemektedir. Grafik verileri, bu saldırı türlerinin zaman içindeki yoğunluk ve dağılımlarındaki değişimleri ortaya koymaktadır.



**Şekil 2:** Havacılık Saldırılarının Evrimi: 1960-2016, (Rodriguez, 2020, s. 82)

Uçak kaçırma olayları, özellikle 1970’li yıllarda yoğunlaşmış ve zirveye ulaşmıştır. Yer saldırıları ise en uzun süreli ve düzenli olarak görülen saldırı türü olup özellikle 1980’li ve 1990’lı yıllarda yoğunlaşmıştır.

Sabotaj eylemleri düşük bir sıklıkta gerçekleşmiş olsa da, bu tür eylemlerin tespitinin güçlüğü, kayıtlara geçen vaka sayısının da sınırlı olmasına neden olmuş olabilir. Öte yandan, intihar saldırılarının özellikle 2000 sonrası dönemde yoğunlaştığı gözlemlenmektedir. Bu bağlamda, 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleşen saldırılar, söz konusu kategoriye olan dikkat ve duyarlılığı artırmış; özellikle havacılık güvenliği alanında kapsamlı ve yapısal dönüşümlerin gerçekleşmesine zemin hazırlamıştır.

Genel olarak, saldırı biçimleri zamanla daha az sayıda fakat daha yıkıcı hale gelmiştir. Bu da güvenlik politikalarının yalnızca sıklığa değil, saldırı türlerinin niteliklerine göre de şekillendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

### 2.1.1. 1944 Chicago Sözleşmesi

Chicago Sözleşmesi, havacılık sektöründeki uluslararası düzenlemeleri belirleyen temel bir belgedir. Bu sözleşme, ICAO tarafından 1944 yılında Chicago’da düzenlenen konferansta kabul edilmiştir. Konvansiyon, tüm akit devletlerin haklarını ve yükümlülüklerini düzenler ve hava seyrüseferinin emniyetini, düzenliliğini ve etkinliğini sağlamak amacıyla bir dizi standart ve öneriyi içerir. Temel ilke olarak; Chicago Konvansiyonu, her devletin kendi bölgesindeki

hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu belirtir. Bu, her devletin kendi hava sahasını kontrol etme, düzenleme ve denetleme hakkına sahip olduğu anlamına gelir. Ancak, konvansiyon aynı zamanda uluslararası hava seyrüseferinin düzenlenmesi ve dünya genelinde etkin bir şekilde yönetilmesi için işbirliği yapma gerekliliğini de vurgulamaktadır (Çoban & Sultan, 2020, s. 96-97). Chicago Sözleşmesi toplamda dört ayrı sözleşmeden meydana gelmektedir. Söz konusu sözleşmeler Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması (Interim Agreement on International Civil Aviation), Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Chicago Sözleşmesi), Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması ve Uluslararası Hava Ulaşımı Anlaşmasından ibarettir (Özkanlısoy, 2020, s. 225).

ICAO, Chicago Sözleşmesinin uygulanması ve konvansiyonun belirlediği standartların takibi konusunda dünya genelinde üye devletlerarasında bir platform olarak görev yapar. Konvansiyon, havacılık sektöründeki güvenlik, verimlilik, emniyet ve düzenlemenin uluslararası bir çerçevede standartlaştırılmasına katkıda bulunarak küresel havacılık sisteminin uyumlu ve etkili bir şekilde işlemlerini sağlamayı amaçlamaktadır.

Sözleşmenin 4. maddesi, her akit devletlerin, sivil havacılığı Konvansiyonun amaçlarına uygun olmayan herhangi bir hedefle kullanmamayı kabul etmesini belirtmektedir. Madde 4'ün temelinde yatan niyet, konvansiyonun temel hedeflerinden olan sivil havacılığı barışçıl amaçlar doğrultusunda kullanılmasını teşvik etmek ve sivil havacılığın güvenli, etkili ve düzenli bir şekilde işlemlerini sağlamaktır. Bu hüküm, sivil havacılığın sadece ticaret, turizm ve diğer barışçıl amaçlarla kullanılmasını öngörerek, havacılık sektörünün uluslararası güvenlik ve işbirliği bağlamında bir araç olarak kullanılmasını hedeflemektedir. 4. madde, devletlerin sivil havacılığı terör saldırıları, yasadışı eylemler veya diğer güvenlik tehditleri için kullanmamayı taahhüt etmelerini ayrıca huzur, işbirliği ve küresel bağlantıları arttırarak kullanılmasını sağlamak adına önemlidir. Bu kapsamda, devletlerin sivil havacılığı Konvansiyonun amaçlarına uygun bir şekilde kullanmaları, uluslararası havacılık sisteminin bütünlüğü ve güvenliği için önemli bir adımdır.

Chicago Sözleşmesinin 37. maddesi, tek biçimliliğin hava seyrüseferini kolaylaştırması ve iyileştirmesi amacıyla ICAO, hava araçları, personel, havayolları ve yardımcı hizmetlerle ilgili olarak mevzuatlarda, standartlarda, prosedürlerde ve organizasyonda mümkün olan en yüksek tek biçimlilik derecesinin sağlanması için üye devletler arasında işbirliği yapma yükümlülüğünü belirler. Bu madde, uluslararası havacılık operasyonlarının çeşitli yönlerini kapsayan ve tek biçimliliği arttırmayı amaçlayan Standart ve Önerilen Uygulama Yöntemlerini (SARP) benimsemeyi vurgular. 38. madde de ise üye ülkelerin kendi iç hukukları kapsamında bir farklılık yaşamaları durumunda ise ICAO'ya bildirmek kaydıyla uygulamadan uzak

durabilecekleri ifade edilmiştir. Ayrıca bu maddede prosedürlere uymayı veya kendi mevzuatlarını, uygulamalarını değiştirmeyi uygun bulmayan veya uluslararası standart tarafından belirlenenlerden farklı mevzuatların veya uygulamaların benimsenmesini gerektiren durumlarda, bu farklılıkları derhal 60 gün içinde Konsey'e bildirmesi öngörülmektedir. Devlet, belirlenen uluslararası standartlara uymada veya kendi mevzuatını uluslararası standartlarla tam uyumlu hâle getirmede bir zorluk veya tercih yaşarsa, 38. madde, bu farklılıkları ICAO'ya bildirme yükümlülüğünü getirir. Bu bildirimler, ICAO'nun, havacılık sektöründe birbirine uyumlu bir standart setini korumasına ve havacılık operasyonlarının dünya genelinde güvenli, etkili ve düzenli bir şekilde işlemesine olanak tanır. Yine aynı madde, uluslararası işbirliği ve koordinasyonu güçlendirmek amacıyla üye devletlerarasında şeffaf bir iletişim ve bilgi paylaşımını sağlamayı hedefler (Sirmen & Asar, 2017, s. 298).

Ayrıca Chicago Konvansiyonu'nun ek (annex) olarak ifade edilen ve ICAO tarafından belirlenen dokümanlarında genel sivil havacılık hakkında toplamda 19 madde sunmuştur. Söz konusu annexten 17. ek Security Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference (Güvenlik Kanunsuz Girişimlere Karşı Uluslararası Sivil Havacılığın Korunması) olarak belirlenmiştir. Ekte havaalanları, hava araçları, yer istasyonları ve yerleşke ile ilgili gerekli güvenlik önlemleri detaylandırılmaktadır. Havacılık güvenliği kapsamında sivil havacılığın güvenliğinin en üst seviyede olabilesini sağlamak amacıyla temel bir güvenlik standardı oluşturan annex 17 tüm akit devletler için güvenlik temelinde çerçeve sunmaktadır (Karabulak, 2016, s. 7).

### **2.1.2. 28 Mayıs 1999 Montreal Sözleşmesi**

28 Mayıs 1999 tarihinde Uluslararası Hava Hukuku Konferansı'na katılan devletler tarafından imzalanmış olup havacılıkta yolcuların ölümlü veya yaralanmalı bir kazayla karşılaşmaları durumunda ayrıca bagaj ve kargolarının gecikmesi ile hasar görmesi veya kaybolması kapsamında yaşanan mağduriyetlerde ödenecek tazminatlara ilişkin hükümleri içeren anlaşma olarak ortaya çıkmıştır. 1929 yılında imzalanan Varşova Sözleşmesi neticesinde uluslararası hava taşımacılığını sağlamış olduğu haklar zamanla yaşanan gelişmeler kapsamında yetersiz kalmış olup özellikle yolcu tazminatları konusunda eleştiri alarak limitlerinin düşük olduğu dile getirilmiştir.

Varşova Sözleşmesinin yerini alan ve yeni sorumluluklar ile modernizasyon kapsamında yapılan değişiklikler yükleyen Montreal Sözleşmesi havacılık endüstrisindeki teknolojik gelişmeler, küreselleşme ve artan hassasiyetleri barındırmaktadır. Söz konusu sözleşme kapsamında ICAO üyesi devletlerden 137'si sözleşme tarafı olup 54 devlet dâhil

değildir. 2016 yılından itibaren ICAO'nun 39. genel kurulu A39-9 kararı kapsamında söz konusu sözleşmeyi onaylamayan ülkelerin en kısa sürede onaylamaları konusunda davet etmektedir. Varşova Sözleşmesinin yolcu taşımacılığı kapsamında yetersiz kalması sonucu yapılan eleştiriler ile doğan Montreal Sözleşmesi (MC99) özetle yolcu haklarının korunmasına katkı sağlamaktadır. 26 Mart 2011 tarihinde Türkiye'nin de yürürlüğe koyduğu sözleşme hem yurt içi hem de uluslararası bir niteliğe sahip olup yaşanabilecek herhangi bir ölümlü, yaralanmalı veya bagaj kaybı ve hasarı gibi durumlarda devreye girmektedir. Bagaj ve kargo taşımacılığına ilişkin sorumluluk da benzer şekilde belirlenmiştir. Kaybolan, hasar gören veya geciken bagaj ve kargolar için taşıyıcının sorumluluğu yine Özel Çekme Hakları (SDR) cinsinden yani özel çekme hakkı olarak uluslararası bir rezerv para birimi olarak belirlenmiş limitlerle sınırlandırılmıştır (Şahin, 2023, s. 18; International Air Transport Association, 1999).

Sorumluluk limitleri, Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanan bir hesap birimi olan SDR belirlenmiş olup gösterge kapsamında 1 SDR, 18 Ekim 2024 tarihinde 1,33318 ABD Doları'na karşılık gelmektedir.

- Yolcunun ölüm veya yaralanma sınırı 128.821 SDR'den 151.880 SDR'ye (yaklaşık 202.500 ABD Doları) (başlangıçta 2003'te 100.000 SDR),
- Yolcu taşımacılığında gecikme sınırı 5.346 SDR'den 6.303 SDR'ye (yaklaşık 8.400 ABD Doları) (başlangıçta 2003'te 4.150 SDR),
- Bagajın tahrip olması, kaybolması, hasar görmesi veya gecikmesi limiti 1.288 SDR'den 1.519 SDR'ye (yaklaşık 2.000 ABD Doları) (başlangıçta 2003'te 1.000 SDR),
- Kargonun imhası, kaybı, hasarı veya gecikmesi limiti kilogram başına 22 SDR'den 26 SDR'ye (yaklaşık 35 ABD Doları) yükselecektir (başlangıçta 2003'te 17 SDR), ayrıca ICAO, MC99'a Taraf Devletleri "28 Aralık 2024 tarihinden itibaren revize edilmiş sınırlara tam olarak yürürlüğe girecek şekilde iç hukuk gerekliliklerine uygun olarak gerekli hükümleri koymaya" davet etmiştir (International Civil Aviation Organization, 2024).

Uluslararası hava taşımacılığı kapsamında hukuksal bir dönüm noktası olarak yolcuların yaşadıkları sorunlara karşı eksikliklerinin giderilmesi ile buna bağlı olarak havayolu şirketlerinin sorumluluklarının belirlenmesi önem arz etmekte olup 1999 yılında imzalanan Montreal Sözleşmesi uluslararası bir nitelikte standart yakalayarak bu zararların tespit ve giderilmesini sağlamıştır.

La Haye ve Montreal Sözleşmeleri, uçak kaçırma eylemlerini ağır şekilde cezalandırılması gereken suçlar olarak tanımlamakta ve bu konuda devletlere önemli

sorumluluklar yüklemektedir. Ancak her iki sözleşme de uygulanacak ceza süreleri konusunda takdiri devletlere bırakmış; ayrıca yargılama ve cezai işlemlerin yerine getirilmemesi durumunda ortaya çıkabilecek aksaklıklara ilişkin herhangi bir öngöründe bulunmamıştır. Bununla birlikte, uçak kaçırma ve sivil havacılığa yönelik saldırılar, uluslararası literatürde suç olarak tanımlanmış ve devletler tarafından cezalandırılması gereken ciddi eylemler olarak kabul görmüştür (Ünlü, 2009, s. 74).

### **2.1.3. 16 Aralık 1970 La Haye Sözleşmesi**

16 Aralık 1970 tarihinde Lahey’de kabul edilen sözleşme, sivil havacılığa yönelik terör eylemlerine karşı uluslararası iş birliğini güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Sözleşmenin temel hedefi, özellikle uçak kaçırma eylemlerinin önlenmesi ve bu tür suçların cezasız kalmasının engellenmesidir. Sözleşmenin uygulanabilirliği bakımından belirleyici olan unsur ise, suç teşkil eden eylemin, bir hava taşıtı üzerinde ve fiilen bir uçuş faaliyeti sırasında gerçekleştirilmiş olmasıdır.

La Haye Sözleşmesi, tıpkı Tokyo Sözleşmesi’nde olduğu gibi, yalnızca fiilen uçuş gerçekleştiren hava araçlarında işlenen suçları kapsamaktadır. Artan uçak kaçırma vakalarına karşı bir tepki olarak ortaya çıkan bu sözleşme, esasen hava taşıtlarının hukuka aykırı yollarla ele geçirilmesinin önlenmesini amaçlamaktadır. Bu bağlamda sözleşme, yalnızca uçuş halindeki hava araçlarında meydana gelen eylemleri kapsam alanına almakta; uçağın kalkış öncesi hazırlıkları ya da iniş sonrası süreçlerinde meydana gelebilecek fiilleri sözleşme hükümleri dışında bırakmaktadır.

Uçak kaçırma ile ilgili suçların unsurları eylemin yasa dışı olması, zor kullanma veya zor kullanma durumunu gerektirecek tehdidin bulunması, söz konusu eylemin uçakta gerçekleşmiş olması, eylemin uçuş durumunda bulunan uçakta gerçekleşmesi, eylemin herhangi bir biçimde uçağı veya uçağın denetimine hâkim olmaya yönelik olmasıdır (Ünlü, 2009, s. 81-83). Söz konusu sözleşme sadece sivil havacılık kapsamında faaliyet yürüten uçakların kaçırılmaları konusunda faaliyet yürütürken gümrük, kolluk veya askerî uçakların yaşayabileceği veya yaşamış olduğu tehditleri kapsamaz.

### **2.1.4. 10 Eylül 2010 Pekin Sözleşmesi**

Pekin Sözleşmesi yani Uluslararası Sivil Havacılığa Yönelik Hukuka Aykırı Eylemlerin Bastırılmasına Yönelik Sözleşme 10 Eylül 2010 tarihinde yine sivil havacılığa karşı işlenen suçların engellenmesi ve yaşanabilecek tehditlerin önlenmesi amacıyla Pekin’de imzalanmıştır. Sözleşme özellikle Hava araçlarının bir silah olarak kullanılması, biyolojik, kimyasal ve

nükleer silah veya materyallerin söz konusu taşıma işlemleri sırasında sızıntı veya serpinti olasılığına karşılık çözüm üretme çalışmaları kapsamında mevcut hukuki boşlukların giderilebilmesi amaçlanarak kabul edilmiş. Aynı zamanda Pekin anlaşması siber saldırılara karşı da uygulanabilir bir sistematik getirmesi kapsamında önemlidir. Anlaşmada yapılan eylemin uçuş hâlinde bulunan bir uçağa yönelik olması gerektiği de ayrıca belirtilmiş olup uçuştan bağımsız diğer siber saldırıların dikkate alınmadığı görülmektedir (Şahin, 2023, s. 29; Akkutay, 2017, s. 157).

## **2.2. HAVACILIK GÜVENLİĞİNDE DEVLET ROLÜ**

Sivil havacılık sektöründe uçuşların güvenli, düzenli ve etkili bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamaya odaklanan bir kavram olan havacılık güvenliği, uçakların, yolcuların ve personelinin güvenliğini artırmayı amaçlar ve bu alanda bir dizi standart, yönetmelik ve prosedürlerle desteklenmektedir. Havacılık güvenliği, devletlerin uluslararası düzeyde bir taahhüt ve sorumluluk üstlendiği kritik bir konudur. Devletler, sivil havacılığın emniyetini, güvenliğini ve düzenli gelişimini sağlamak amacıyla bir dizi taahhütte bulunmuşlardır. Bu taahhütler genellikle uluslararası anlaşmalar, konvansiyonlar ve standartlar üzerinde şekillenmektedir. Chicago Konvansiyonu da devletlerin sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde geliştirilmesi için belirli standartlara uymayı kabul etmelerini uluslararası hukuki bir dayanak olarak içermektedir (Ateş, 2021, s. 23).

Konvansiyon, hava araçlarının kullanımı, hava sahası kullanımı, havacılık güvenliği standartları ve uçuş emniyeti gibi bir dizi konuda ortak bir anlayış ve düzenin oluşturulmasını amaçlar. ICAO, devletleri sivil havacılık güvenliği konusunda ortak çabalar göstermeye ve belirlenen standartlara uymaya teşvik eden bir rol oynamaktadır. ICAO'nun havacılık güvenliği konusundaki SARP'ları bir rehber olarak kabul edilir ve bu standartların uygun bir şekilde uygulanması için devletlerarasında işbirliğini sağlar. Devletler, sivil havacılık güvenliğine ilişkin taahhütlerini yerine getirmek adına ulusal mevzuatlarını düzenler ve günceller. Havacılık güvenliği, genellikle ülkeler arası anlaşmazlıkların çözümü, ulusal hava sahası yönetimi, havaalanı güvenliği önlemleri ve uluslararası havacılık kurallarına uyum konularını içerir. Ayrıca devletlerin güvenlik ve emniyet görevleri ile ilgili sınırlandırmaları kapsamında liberal görüşü doğrultusunda da arz ve talebin karşılıklı etkileşimi önem arz etmektedir. Güvenliğin sağlanması hususunda maliyetlerin daha da artması sivil havacılık dâhilinde maliyetlere oldukça arttırmaktadır. Daha etkin bir havacılık faaliyetinin yürütülebilmesi amacıyla, serbest piyasa kuralları çerçevesinde işleyen bir sistemin benimsenmesi hedeflenmekte; bu doğrultuda,

devletlerin rolü güvenlik ve kamu düzeninin sağlanmasıyla sınırlandırılmış bir yapının oluşturulması amaçlanmaktadır (Akar vd., 2019, s. 1162).

Bir devletin sivil havacılık güvenlik yönetim sistemi, genel itibarıyla ülkelerin iç meselelerine aittir ve devlet, havacılık güvenliği politikasının idaresinden sorumlu olan otoritenin, devlet organizasyonu içinde havacılık politikasının genel yönetiminden de sorumlu olmasını istemektedir. Bu sorumluluk çoğu devlet için genellikle ulusal sivil havacılık otoritesi, ulaştırma bakanlığı veya ilgili devlet daireleri tarafından ifa edilmektedir. Ancak, havacılık güvenliği otoritesi aynı zamanda Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı uygulamalarının sorumluluğunu belirleme ve koordinasyonunu sağlama görevini de üstlenmekte olup, bu bağlamda havacılık güvenliğinin kapsamı, tek bir otoritenin yönetebileceğinden daha geniş ve karmaşık bir yapıya sahiptir. Örneğin, gümrük, göçmen, icra, istihbarat veya ulusal silahlı kuvvetler gibi havacılıkla ilgili güvenlik rollerine sahip diğer devlet otoriteleri de bulunabilir. Bu nedenle, havacılık güvenliğiyle ilgili sorumlulukların tamamının tek bir otorite tarafından üstlenilmeye çalışılmaması ve diğer ilgili devlet kurumlarının sürece dahil edilmesi önem arz etmektedir. Söz konusu yaklaşım, havacılık güvenliğinin geniş kapsamını dikkate alarak etkin iş birliği ve koordinasyonun sağlanmasına olanak tanımaktadır (SHGM, 2010, s. 17).

Zaman içinde havacılık sektöründeki gelişmeleri yansıtmak ve güvenliği artırmak adına çeşitli ek protokoller ve değişikliklerle güncellenmiştir. Chicago Konvansiyonu, uluslararası sivil havacılığın temel prensiplerini belirleyerek, hava taşımacılığına yönelik standartları ve prosedürleri belirlemekte ve uyum sağlanmasını teşvik etmekte olup bu çerçevede, konvansiyon, devletlerin havacılık güvenliği konusundaki taahhütlerini güçlendirmek ve ortak bir havacılık güvenliği standartlarını sürdürmek amacıyla bir araya gelmelerini öngörmektedir. Yasadışı müdahalelere karşı mücadelede, devletlerin birbirleriyle işbirliği yapması ve ortak çözümler bulması, Chicago Konvansiyonu'nun dayandığı önemli prensiplerden biridir. Uluslararası sivil havacılığın güvenliğini artırmak ve herhangi bir tehdide karşı etkili bir şekilde hareket etmek için birlikte çalışmanın önemini vurgulamaktadır (SHGM, 2010, s. 19).

Devletlerin, Ek 17 Sivil Havacılık Güvenliği SARP hükümlerine uygun olarak etkili ve sürdürülebilir bir sivil havacılık güvenliği gözetim sistemi uygulamaları; havacılık güvenliği ile ilgili uluslararası konvansiyonlara taraf olmaları ve uygun durumlarda bu konvansiyonların hükümlerini eksiksiz şekilde yerine getirebilmeleri, küresel havacılık güvenliğinin sağlanması açısından büyük önem arz etmektedir.

Sivil havacılığa yönelik tehditlerin çeşitlenmesi ve karmaşıklığının artması, ICAO tarafından yürütülen Hava Güvenliği Denetim Programı kapsamında belirlenen ciddi güvenlik



açıklarını da gün yüzüne çıkarmaktadır. Bu kapsamda, hava araçlarının silah olarak kullanılması, hem havada hem de yerde gerçekleştirilen intihar saldırıları, elektronik ve siber saldırılar, kimyasal ve biyolojik ajanlarla yapılan tehditler, nükleer veya diğer radyoaktif maddelerin kötüye kullanımı ve insan tarafından taşınabilir hava savunma sistemleri (MANPADS) ile gerçekleştirilen saldırılar gibi yeni ve gelişen tehdit türleri, sivil havacılık güvenliği açısından giderek daha acil müdahale gerektiren konular haline gelmiştir (SHGM, 2010, s. 20).

Bu faktörler, devletleri, uluslararası düzeyde birbirleriyle işbirliği yapmaya ve standartları uygulamaya yönlendirir. Ek 17 SARP'ları, ICAO'nun belirlediği standartlardan biridir ve bu standartlar, sivil havacılık güvenliğini artırmak, tehditlere karşı etkili bir şekilde önlem almak ve uluslararası düzeyde uyum içinde hareket etmek amacıyla oluşturulmuştur. Devletler, bu standartlara uygunluklarını göstermek ve havacılık güvenliği konusunda işbirliği yaparak uluslararası havacılık topluluğuna katkıda bulunmak için çeşitli tedbirleri uygularlar. ICAO'nun Havacılık Güvenliği Hareket Planını yürürlüğe koymasının yanı sıra, ICAO Asamblesi, Konsolide Beyan'ında şu noktalara vurgu yapmaktadır;

- Henüz Havacılık Güvenliği Hareket Planını yürürlüğe koymayan akit devletleri taraf olmaya teşvik edilmekte ve bu belgelere taraf olmada zorluklarla karşılaşan devletlerin Genel Sekreterinden istenilen yardımı sağlamaları konusunda yönlendirmek,
- Havacılık güvenliğinin, ICAO ve akit devletleri tarafından en yüksek öncelikli bir mesele olarak ele alınmaya devam etmesi gerektiği teyit edilmekte ve tüm devletler, yasadışı müdahale eylemlerini bastırmak ve bu tür eylemleri gerçekleştirenleri cezalandırmak üzere, bireysel olarak ve birbirleriyle işbirliği yaparak en etkili güvenlik önlemlerini uygulayarak ICAO'nun politikasına kararlı desteklerini teyit etmeye çağrılmak,
- İmkânı olan tüm devletler, yardıma ihtiyacı olan ülkelere teknik, mali ve maddi yardımı artırmaya ve havacılık güvenliğini iki taraflı ve çok taraflı çabalarla geliştirmeye teşvik edilerek, havacılık güvenliğine müşterek bir yaklaşımın önemine vurgu yapmaktadır. Koordine edilmiş bu yardım, sivil havacılığa karşı yasadışı müdahale eylemlerini önlemeye yönelik küresel kaynakların etkin kullanımını maksimize etme konusundaki ICAO ve akit devletlerinin yenilenmiş taahhüdünü ortaya koymaktadır.

Devletlerarasında güvenin sağlanması ve havacılık güvenliğinin artırılması, ortak çıkarlara sahip ülkelerin işbirliği yapmalarını gerektirir. Bu işbirliği, ulusal yasaların ve havaalanı güvenlik sistemlerinin birbirine uyumlu hâle getirilmesi, benzer cezaların faillere

uygulanması amacıyla karşılıklı anlaşmalara varılması gibi bir dizi önlemi içermelidir. Uluslararası Kriminal Polis Teşkilatı (ICPO-INTERPOL) gibi uluslararası kuruluşlar ve diğer ilgili organizasyonlar, devletler arası istihbarat paylaşımını kolaylaştırarak ortak güvenlik tehditlerine karşı daha etkili bir mücadele sağlamak için önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca, tutarlı uygulamalar ve prosedürlerin benimsenmesi, havacılık güvenliğini artırmak ve seyahat eden halkın güvenliğe olan güvenini yükseltmek adına kritik bir öneme sahiptir. Bu, operatörlerin güvenlik standartlarına uyum sağlamasına yardımcı olurken, aynı zamanda uluslararası seyahatlerde güvenlik algısını iyileştirir. Sonuç olarak, havacılık güvenliğinde uluslararası işbirliği ve bilgi paylaşımının teşvik edilmesi, sivil havacılığı potansiyel tehditlere karşı daha dirençli hâle getirmekte ve uluslararası seyahat güvenliğini güçlendirmektedir (SHGM, 2010, s. 20).

ICAO EK-17'ye göre sözleşmeye taraf devletler;

- Uçuşların düzenliliğini sağlayacak şekilde havacılık faaliyetinin emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesinin tesisi kapsamında yasa dışı eylemlere karşı koruma amacıyla havacılık güvenliği programı hazırlanmalı,
- Ülkede gerçekleştirilecek ulusal sivil havacılık programını uygulanmasında ve sürdürülebilmesinde yetkili kurum ve kuruluşların ICAO'ya bildirilmeli,
- Yine aynı şekilde Ulusal sivil havacılık güvenliği doğrultusunda havaalanlarının korunması ve güvenliğinin sağlanması ile sürdürülebilmesi için güvenlik programının oluşturulmalı,
- Sivil Havacılığın gerçekleştirildiği havaalanları ile ilgili güvenlik kontrollerinden sorumlu bir otoritenin var edilmeli,
- Yine söz konusu otoriteye havaalanının güvenliğine uygulanacak olan prosedürlerle ilgili yardımcı olması amacıyla koordine edici komiteler kurulmalı,
- Ülke sınırları kapsamında sivil havacılık faaliyetlerini tehdit edebilecek değerlendirmeleri yapmak ve ulusal yapılan risk değerlendirmelerine uyumlu hale gelebilecek politikalar ve prosedürler oluşturularak uygulanmalı,
- Ülke çevresindeki sivil havacılık güvenlik programlarının daha etkin bir şekilde yürütülebilmesi kapsamında eğitim programlarıyla desteklenmeli,
- Taşıma ya da bulundurma izni olmayan silahların patlayıcıların ve diğer tehlikeli maddelerin Sivil havacılık faaliyetlerinde kullanılan hava araçlarına girmesini önleyecek tedbirler almalıdır (Kayhan, 2015, s. 9-10).

### 2.3. HAVAALANI GÜVENLİĞİ

Havaalanları, geçmişten günümüzde sadece ulaşım noktaları olmayıp, aynı zamanda güvenlik açısından yüksek öncelikli alan niteliği taşımaktadır. Özellikle büyük şehirlerde yer alan havaalanları, hem ulusal hem de yerel güvenlik stratejilerinin merkezinde bulunmaktadır. Havaalanında yaşanacak herhangi bir risk, tehdit, güvenlik zafiyeti, sadece yolcuları değil aynı zamanda kentin bütününe ekonomik, sosyal, altyapı ve hatta psikolojik düzeyde etkileyebilir. Bu nedenle havaalanı güvenliği, kent güvenliğiyle doğrudan bağlantılı olup karşılıklı etkileşim içerisinde olan bir unsurdur.

ICAO kapsamında gerçekleştirilen Chicago Konferansı Ek 17. maddesi doğrultusunda havaalanı yönetimi havaalanının güvenliği için güvenlik prosedürlerin uygulanması doğrultusunda koordinasyonu sağlamak ve güvenlik kontrollerinin uygulanmasında sorumlu otorite olarak detaylı önlemler hazırlama yükümlülüğü bulunmaktadır. Söz konusu yönetim havaalanında gerçekleştirilen tüm trafik işlemleri dâhil olmak üzere kargolama, bagaj, hizmet faaliyetleri, yolcu arama ve kabin içi eşyalar gibi hususların güvenlik prosedürlerine ilişkin uyumlu olup olmadıklarına yönelik gerekli ekipmanların temininden de ayrıca sorumludur. Havaalanında görevli güvenlik personeli ve diğer personeller arasında koordinasyonu sağlayarak sürekli bilgi paylaşımının gerçekleştirilmesi, yaşanabilecek tehditlere karşı güvenlik bilincinin orada bulunanlarca oluşturulması, her an teyakkuzda olunması gibi hususlar ile tehditlere ve güvenlik riski oluşturabilecek faaliyetleri engellenebilmesi kabiliyetini geliştirip bunları çalışanlara aktarılması hususunda ve uygulanabilirliğin sağlanması için havaalanı acil durum planı geliştirilerek test edilmesini sağlanması gerekmektedir (Işılar, 2022, s. 78-79).

Havacılık ülkelerin ekonomik ve küresel gelişmeleri ile ilgili çok ciddi bir ekonomik faaliyet olarak görülmektedir. Burada yaşanabilecek terör saldırısı gibi güvenliği tehdit edecek olaylar ekonomik kapsamda felaket doğurabilir. Havacılık faaliyetinin karmaşıklığı dolayısıyla güvenliğin sağlanması oldukça zor bir hâl alıp güvenliği düşürebilecek uluslararası suç örgütleri ve teröristler havaalanlarının bu karmaşık yapısından faydalanarak eylemler gerçekleştirilebilmektedir. Havaalanı ve havacılık güvenliği, ülkeler açısından sembolik bir öneme sahip olmakla birlikte, özellikle 11 Eylül saldırılarından sonra hayati bir nitelik kazanmıştır. Söz konusu saldırılarda, uçaklar ilk defa terör saldırılarında birer silah olarak kullanılmıştır (Kalfoglou, 2018, s. 4).

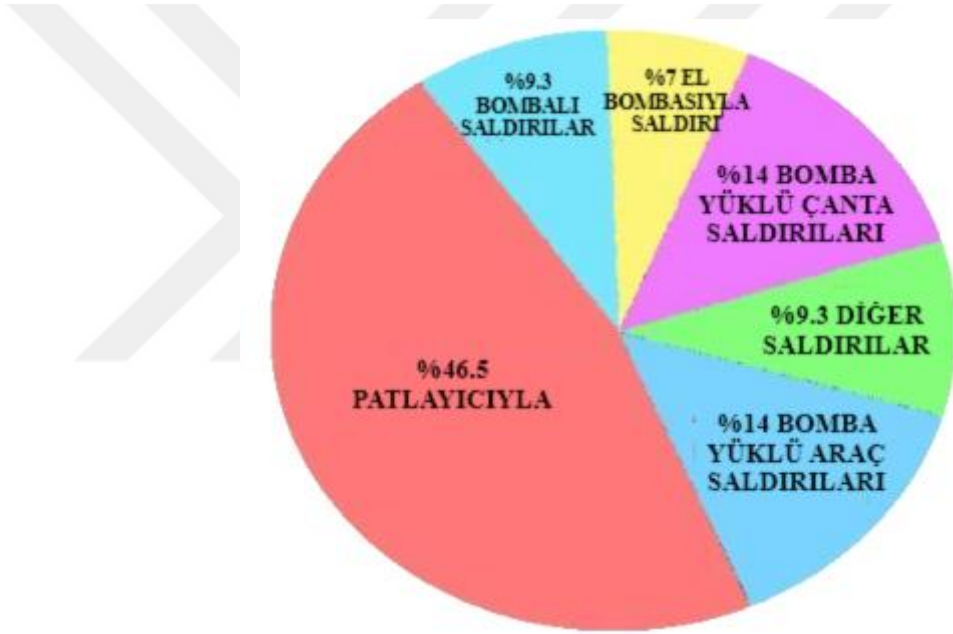
Havaalanı güvenliği bütüncül bir yapıda olan tesiste havaalanı çevresi, yolcu terminal binası, kargo terminal binası, personel kapıları, araç park alanı, apron ve uçak güvenliği gibi birçok farklı alana ayrılmaktadır. Uçuşların güvenli bir şekilde sağlanması personelin ve

yolcuların gerçekleştirebilecek tehditlere karşı korunması kapsamında havaalanı çevrelerinde pist ve terminal binası gibi kritik önemi haiz bölümlerde güvenlik personeli ve kolluk görevlileri bulunmaktadır. Milli Sivil Havacılık Programı kapsamında ülkemizde söz konusu havaalanı güvenliği için İçişleri Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sorumlu tutulmuş olup 5442 sayılı İl İdaresi Kanununa göre ise “vali hava meydanlarında güvenliğin sağlanması, giriş ve çıkışlarla ilgili görev ve hizmetlerin düzenli ve etkili bir biçimde yürütülmesi görevli kuruluşlar arasında iş birliği ve koordinasyonun gerçekleştirilmesi için gerekli önlemleri almaya ve uygulamaya, kuruluşların çalışmaları denetlemeye yetkilidir” (5442 İl İdare Kanunu, Bölüm 4) hükmü kapsamında mülki idare amirleri sorumlu tutulmuştur.

Ayrıca, Ticaret Bakanlığı da havacılık güvenliğinin sağlanması kapsamında yetkilendirilmiştir. Çevre koruma bölümlerinde yer alan nizamiyelerde, özel güvenlik görevlileri ile birlikte İçişleri Bakanlığı’na bağlı Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı personeli tarafından ilgili güvenlik prosedürleri uygulanmaktadır. Benzer şekilde, terminal ve kargo binalarında da bu tedbirler doğrultusunda çevre güvenliği sağlanmaktadır. Yolcuların belgelerinin incelenmesi ve beraberinde getirdikleri kargolarının incelenmesi ile de söz konusu program uygulanmaktadır. Havaalanlarında x-ray, tomografi cihazı, patlayıcı izleme dedektörü ve yine yardımcı köpekler vasıtasıyla taramalar gerçekleştirilerek ve uçuşun çevresel faktörlerden etkilenmesini engelleyerek güvenli bir şekilde yapılması sağlanmaktadır. Uluslararası yolcu ve kargo taşımacılığında ise gümrük muhafaza personelleri tarafından gerek istihbari gerekse kaçakçılık konuları üzerinde gerçekleştirilen incelemeler ile ayrıca yapılan koordinasyon çalışmaları hava araçları ve havaalanları yolcu ve kargo taşımacılığında ulusal ve uluslararası güvenliğin sağlanmasında önemli rol oynamaktadır.

11 Eylül saldırılarından sonra ise uluslararası iş birliği hem uluslararası hava taşımacılığının güvenliği hem de havacılık güvenliği açısından oldukça önem arz eden bir hale gelmiş olup ICAO, bu kapsamda bir çok ülke ve şirketle iş birliği içerisinde. Bu iş birliği dâhilinde ICAO tarafından şirketlerin güvenlik protokolleri ve havaalanı güvenlik standartları denetlenerek bunların artırılması için çalışmakta yine havacılık güvenliği doğrultusunda birçok ülke ABD ile ortak çalışma hususunda uçuşların engellenmesi veya yaşanabilecek tehditlerin önceden tespiti için “no fly” listeleri meydana getirerek uygulamaktadır. Yine teknolojik yenilikler çerçevesinde gelişmiş güvenlik tarama cihazları ve biyometrik kimlik doğrulama sistemleri, güvenlik derecesini arttırabilir konumda olup hâlen kullanılmakta olan x-ray, patlayıcı madde tespit cihazı ve dedektörler de personel eğitimleri ile birlikte paralel bir oranda güvenliğin güçlenmesini sağlamaktadır (Şahin, 2023, s. 51-52).

Tüm hususlar kapsamında yetkilendirilen ve görevlendirilen kurumlara ve teknolojik imkânlarla rağmen havaalanlarına saldırılar gerçekleştirilmektedir. Bu tür saldırıların gerçekleştirilmesinde başta terörizm faaliyetleri olmak üzere organize suç çeteleri ve kaçakçılık örgütleri risk oluşturmaktadır. Nitekim terörist saldırılar kapsamında 2002 yılında Los Angeles, 2006 yılında Madrid, 2007 yılında İskoçya, 2009 yılında Kolombo, 2014 yılında Karaçi, 2015 yılında Türkiye Sabiha Gökçen, 2016 yılında Brüksel ve aynı yıl Atatürk Havalimanı saldırıları gerçekleştirilmiştir. Havalimanlarına gerçekleştirilen saldırılarının büyük bir çoğunluğu havayolu çalışanlarına veya personelden ziyade yolculara yönelik terör saldırıları niteliğinde olup saldırıların büyük bir kısmı patlayıcı ve bombalı saldırılardır. Gerçekleştirilen bu saldırıların ise %14 lük payı bomba yüklü araçlar, diğer %14 kısmı bomba yüklü çantalar, %9,3 kısmı diğer bomba türleri ile %7 oranla el bombalarıyla saldırı şeklinde meydana gelmektedir (Yıldız vd., 2023, s. 4-5). Bu açıklamalara ilişkin dağılım, Şekil 3'te görselleştirilmektedir.



**Şekil 3:** Havaalanlarına Saldırı Araçları, (Yıldız vd., 2023, s. 5).

### 2.3.1. Havaalanı Çevre Güvenliği

Havaalanları çevre güvenliği sahip oldukları kritik önem neticesinde ulusal ve uluslararası kapsamda kritik bir konumdadır. Havaalanlarına karşı yapılabilecek sabotaj, terör eylemi, kaçakçılık vb. tehditlerin yanı sıra havacılığın güvenli bir şekilde gerçekleşmesini engelleyebilecek her türlü çevresel faktör de göz önünde bulundurulmalıdır. Buna bağlı olarak çevre güvenliği her ne kadar çit, kamera, hareket sensörü ve devriye ekipler gibi fiziki koşullarla sağlanmış olsa da ayrıca teknolojinin ilerlemesi ile birlikte havaalanı çevresinde veya mevcut güvenlik sistemlerine müdahil olabilecek diğer etmenlere karşı da tedbirli olmayı

gerektirmektedir. Nitekim drone saldırıları veya yapay zekâ destekli algoritmalar ile havaalanına karşı saldırı düzenlenmesi muhtemeldir.

Diğer yandan, uçuş güvenliğini tehdit edebilecek yabancı hayvanlar da göz önünde bulundurularak, havaalanı çevresinde ve uçaklara yönelik saldırıları önlemek amacıyla çevre güvenliği kapsamında çeşitli tedbirler alınmakta ve bu tehditlerin bertaraf edilmesi hedeflenmektedir. Havaalanına gerçekleştirilebilecek olan bombalı araç, roket saldırısı, uzun namlulu silahlar ve intihar eylemleri gibi yıkıcı nitelikte olabileceği gibi havaalanına ulaşmayı sağlayan köprü ve yollara, tünellere ve enerji santrallerine sabotaj eylemlerine gerçekleştirilebilir. Ayrıca büyük ölçekli protestolar ile havaalanlarındaki operasyonel havacılık işlemlerini engellenebilir. Bunun yanı sıra, havaalanına giden yollarda oluşabilecek trafik de benzer şekilde havacılık faaliyetlerinin aksamasına neden olabilmektedir. Kamera, kule, dedektör, devriye vb. fiziksel önlemlerin yanı sıra ayrıca koordineli biçimde diğer kurumlardan alınabilecek istihbari mahiyetteki bilgilerle de ilgili dış güvenlik tedbiri sağlanmış olacaktır. Yine kamera sistemleri, biyometrik veri analizi, yapay zekâ destekli tehdit tanıma sistemleri gibi teknolojik altyapılarla sistemler bütünleştirilerek ve kentteki güvenlik merkezleriyle ortak çalışma sağlanarak hem terminal hem de yakın çevre için bütüncül bir savunma hattı oluşturulabilir. Ancak gözetim teknolojilerinin mahremiyet boyutuna dikkat edilmesi gerekmektedir.

Bu kapsamda tel örgülerle çevrili ve nöbet kuleleri ile donatılmış havaalanı tesisinin özellikle ana giriş bölmesinde yapılan kontroller ile tehlike olarak nitelendirilen olguların caydırıcılığı için ayrıca bariyer ve kapılarla donatılması tüm bu hususların yine ilgili birimlerle koordineli hâle getirilerek sürdürülmesi önemlidir (Kayhan, 2015, s. 48).

### **2.3.2. Terminal Binası Güvenliği**

Havaalanlarında, güvenlik açısından odaklanılması gereken birden fazla kritik alan bulunmaktadır ve bu alanlar çeşitli tehditlere açık durumdadır. Yolcu terminal binaları havacılık faaliyetinin gerçekleştiği en kritik yerlerden biridir. Yolcu güvenliği, ulusal güvenlik gibi önemli hususları taşıyan tesis tehditlere oldukça açıktır. Binanın giriş-çıkış noktalarından dijital altyapı ve hatta iklimlendirme sistemlerini de içeren bir alana sahip olan tesis hem biyolojik, hem siber hem de fiziksel saldırılara maruz kalabilir. Tesis binasının kalabalık olması terör saldırılarına elverişli olmasına zemin hazırlarken yasa dışı maddelerin de taşınmasında ciddi bir güvenlik açığı yaratmaktadır.

Yine dijital altyapısı siber saldırılara maruz kalmasında hedef konumdayken COVID-19 gibi küresel nitelikli biyolojik risklerle de karşı karşıyadır. Personellerin bu tür tehditlere

karşı eğitilmesi ve kriz yönetimi konusunda sürekli olarak tetikte olması kendilerine yardımcı olarak faaliyeti yürüten yüz tanıma, parmak izi tanıma, yapay zekâ ile anormal davranışları tespit eden kamera, termal kameralar ve benzeri teknolojik güvenlik sistemleri ile koordineli biçimde söz konusu tehditlerin bertaraf edilmesinde önemlidir.

Özellikle bagajların ve kargoların yolculardan daha ayrıntılı şekilde incelenmesi, yolcuların güvenlik değerlendirmesinin arka planda kalmasına neden olabilmektedir. Diğer yandan, uçağın zamanında kalkışını sağlamak amacıyla bazı durumlarda yolcuların çantaları yeterli incelemeye tabi tutulmadan uçağa alınabilmekte, bu da gerçek tehditlerin tespit edilmesinde zafiyet oluşturabilmektedir. Bu tür güvenlik açıklarının giderilebilmesi için, şüpheli bölgelerden gelen yolculara yönelik detaylı risk analizlerinin yapılması, havaalanlarında ortak bir güvenlik protokolünün oluşturulması, yolcu bagajlarının ve el çantalarının x-ray cihazlarıyla titizlikle kontrol edilmesi gibi önlemler gereklidir. Gerekli durumlarda uçuşun ertelenmesi dahi, güvenliğin sağlanması adına bir seçenek olarak değerlendirilmelidir (Kalfoglou, 2018, s. 4-5).

Gerek uçağa yerleştirilecek olan bagajlarda gerekse yolcunun kendisi tarafından gerçekleştirilebilecek her türlü tehdidin engellenebilmesi için kolluk kuvvetleri ve bahsi geçen teknolojik her türlü cihazla taranarak kontrol altında tutulması gerekmektedir (Kayhan, 2015, s. 32-34).

Yolcuların hava aracına ve havaalanının steril olarak kabul edilen bölümlerine getirebilecekleri yasaklı eşyaları engellemek ve önleme amacıyla havaalanı kontrol noktalarında metal dedektör, x-ray cihaz taraması, el dedektörü, patlayıcı iş tespit taraması ve köpekler aracılığıyla kontrol edilmektedir. Bu kapsamda terminal binası güvenlik işlemlerinin aşama olarak nasıl çalıştığını gösterir rapor aşağıda sunulmuştur.



**Şekil 4:** Havaalanı Kontrollerinde Ek Tarama için Yönlenmelere Sebep Olabilecek Yolcu Tarama Uygulamaları (U.S. Government Accountability Office, 2022, s.7).

Birinci bölüm köpek destekli arama olarak nitelendirilmekte olup yolcu kontrol noktasına yaklaştığında patlayıcı madde taşıdığına yönelik bir şüphe oluşması durumunda köpek ve eğitici gerekli incelemeleri yapmak üzere yönlendirilmektedir. İkinci bölüm risk analiz faaliyeti olarak değerlendirilen davranış tespit faaliyetleridir. Burada davranış tespitinde görevlendirilen süzme personeli yolcularla ilgili gerektiğinde soru sormak için etkileşim kurabilir. Şahsın gösterecek olduğu yutkunma, nefes alma gibi fiziksel özellikler terörist saldırı gibi hususların terminal binasına girmeden önce anlaşılmasını sağlamaktadır. Üçüncü bölüm ise kimlik ve seyahat belgelerinin doğrulanarak şahıs ile uygunluğunun teyidi amacını taşımaktadır. Şahısların sunmuş oldukları kimlik ve pasaport bilgilerindeki fotoğraf ile diğer eşleşmesi gereken verilerinin uygunluğu kontrol edilerek tarama noktasına girilmelerine izin verilmektedir.

Dördüncü aşamada dedektörle arama söz konusu olup fiziksel temas gerçekleşmeden giysilerin altında gizlenmiş olabilecek potansiyel metalik veya metalik olmayan diğer unsurların silah veya patlayıcı gibi materyallerin tespiti sağlanmaya çalışılmaktadır. Yine yolcuların cinsiyet durumlarına karşılık olarak makine harici ayrıca el dedektörü ile de tarama yapılır. Beşinci aşamada yolcuların seyahatlerinde beraberinde getirdikleri el bagajları ve diğer kişisel eşyalarının x-ray cihazı vasıtasıyla taranarak uçuşta tehdit oluşturabilecek veya yasaklı maddelerin tespiti ile yine silah ve patlayıcı gibi unsurların bulunup bulunmadığı kontrol edilmektedir. Son olarak ise seçme usulü ile rastgele tarama yöntemi kullanılarak yolcular arasında rastgele seçilen kişiler el taraması veya yine yanlarında bulundurdukları eşyaların aranarak risk analizinin yapılması ile gerçekleştirilir (U.S. Government Accountability Office, 2022, s. 7-10).

### **2.3.3. Diğer Güvenlik Alanları**

Teknoloji, havalimanı güvenliği açısından hayati bir öneme sahiptir. Ancak, bu teknolojinin etkin bir şekilde kullanılabilmesi için nitelikli güvenlik personeli de kritik bir faktördür. Çünkü havaalanı güvenlik hizmetinde genellikle karar verici konumda olan güvenlik personeli, ses ve görüntü analizi yapabilen yapay zekâ destekli kamera, avuç içi tarama cihazı vb. teknolojik araçları kullanarak alınacak kararlara yardımcı olan unsurlardır. Bu nedenle, havaalanı güvenliğinin en üst seviyede sağlanabilmesi için kara verebilme yetisine sahip ayrıca söz konusu cihazları kullanım koşullarına haiz nitelikli insan gücüne olan ihtiyaç duyulmaktadır.

Güvenlik personelinin teknolojiyi etkili bir şekilde kullanabilmesi için uzmanlaşmış eğitimlere sahip olması gerekmektedir. Bu eğitimlerin amacı, güvenlik teknolojilerini doğru



şekilde anlama ve kullanma becerilerinin yanı sıra, ortaya çıkan olaylara hızlı ve etkili müdahale yetkinliklerinin geliştirilmesidir. Ayrıca, güvenlik personeli teknolojik sistemlerin yanı sıra güvenlik protokollerini de doğru bir şekilde uygulama yeteneğine sahip olmalıdır. Teknolojinin, güvenlik personelinin yetenekleriyle birleştiği noktada, havaalanı güvenliği daha etkili bir şekilde sağlanabilir. Bu, güvenlik personelinin teknolojiyi doğru bir şekilde yorumlayabilmesi, gelişmiş tehditleri tanıyabilmesi ve güvenlik sistemlerini etkili bir şekilde yönetebilmesiyle mümkündür. Dolayısıyla, havaalanı güvenliğinde teknolojiyle donatılmış ve nitelikli bir güvenlik personeli bir araya geldiğinde, geniş kapsamlı ve yüksek standartlarda bir güvenlik hizmeti sunulabilir.

Trafik kontrol sistemlerinin yönetildiği kule ile yeni havaalanının içerisindeki diğer teknolojik altyapının sağlandığı alanların siber saldırılara maruz kaldığı, 2013 yılında Atatürk ve Sabiha Gökçen Havaalanı'nda bulunan Emniyet Genel Müdürlüğü'ne ait bilgisayara yapılan siber saldırılar neticesinde pasaport kontrollerinin yapılamaması ile 2011 yılında İran tarafından Keşmar kenti yakınlarında ele geçirilen ABD'nin insansız hava aracının siber birlik birimi tarafından komuta edilerek el ele geçirilmesi olaylarından anlaşılmaktadır (Şahin, 2019, s. 75; Kurnaz & Karatepe, 2019, s. 124). Buna bağlı olarak yine havaalanları otoparklarında yaşanan bombalı araç saldırılarının engellenmesi, bu doğrultuda olası saldırıları önlemek amacıyla araç altı tarama cihazları ile kontrollerin gerçekleştirilerek köpekler vasıtasıyla ilgili kontrollerin yapılması havaalanı güvenliği doğrultusunda önem arz etmektedir. Havaalanı otoparkları, potansiyel güvenlik risklerini bertaraf etmek amacıyla kesintisiz gözetim ve denetim altında tutulmaktadır. Bu stratejik uygulamanın önemi, geçmişte yaşanan olaylarla daha belirgin hale gelmiştir. Bu örneklerden biri, 2006 yılında İspanya'daki Madrid Barajas Havalimanı'nda meydana gelen olaydır. Terminalin otoparkına yerleştirilen bomba yüklü bir aracın patlaması, ciddi bir güvenlik ihlali ve zafiyeti olarak kayıtlara geçmiştir. Türkiye'de ise benzer bir tehdit, erken tespit sayesinde önlenmiştir. 25 Temmuz 2004 tarihinde Atatürk Havalimanı'nda devriye gezen bir güvenlik görevlisi, şüpheli bir yedek lastiğin içerisinde patlayıcı düzeneği fark ederek olası bir terör saldırısını engellemiştir. Bu vakalar, havaalanı otopark alanlarının sürekli izlenmesinin, sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasında hayati bir rol oynadığını net bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu tür güvenlik önlemleri, hem yolcuların hem de tesislerin korunması açısından kritik öneme sahiptir (Baktır, 2020, s. 52-53). Yasa dışı eylemlerde kullanılmak üzere gönderilen kargoların da tespiti amacıyla x-ray cihazı, ETD, bomba imha köpekleri gibi unsurlarla gerçekleştirilmesi muhtemel eylemlere karşı tedbir alınabilir (Kayhan, 2015, s. 38-39).

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. HAVAALANI GÜVENLİĞİNİN KENT GÜVENLİĞİNE ETKİSİNİN ÖRNEKLERLE İNCELENMESİ

Havaalanlarının kent güvenliğiyle olan ilişkisini çok boyutlu biçimde değerlendirebilmek amacıyla, bu çalışma kapsamında 28 Haziran 2016 tarihli İstanbul Atatürk Havalimanı saldırısı, 30 Aralık 2006 tarihli İspanya Madrid Barajas Havalimanı saldırısı ve 11 Eylül 2001 tarihli Amerika Birleşik Devletleri'nde gerçekleştirilen hava saldırıları örnek olarak seçilmiştir. Bu vakalar, hem saldırıların gerçekleştirilme biçimleri açısından gösterdikleri yönetsel çeşitlilik hem de küresel ölçekte yarattıkları etkiler bakımından, kent güvenliği analizi açısından önem arz etmektedir. Ayrıca, söz konusu olayların havaalanı güvenliği açısından taşıdığı önem ile bu saldırıların kent düzeyinde oluşturduğu güvenlik tehditleri birlikte değerlendirildiğinde, seçilen örnek olayların çalışmanın amacına uygun analiz zemini sunduğu görülmektedir.

Türkiye'nin en yoğun yolcu trafiğine sahip havalimanlarından biri olan İstanbul Atatürk Havalimanı, 28 Haziran 2016 tarihinde gerçekleştirilen ve hem uluslararası güvenliği hem de kent güvenliğini doğrudan hedef alan bir terör saldırısına maruz kalmıştır. Saldırının eşzamanlı ve çok aktörlü biçimde organize edilmesi, havaalanlarının yalnızca ulaşım ve transit geçiş noktaları değil; aynı zamanda kent yaşamını ve kamu güvenliğini doğrudan etkileyen stratejik mekânlar haline geldiğini açıkça ortaya koymaktadır. Yine saldırı doğrudan terminal binası giriş noktasındaki x-ray noktasına ulaşmadan önce bulunan kalabalığı hedef alarak gerçekleşmiş olması saldırının iç güvenlik zafiyetinden ziyade dış çemberin hedef alındığını göstermekte ve güvenlik kontrollerinin sivil alandaki yeterliliğini sorgulatmıştır. Aynı zamanda Türkiye'nin en yoğun havalimanlarından birinde bu saldırının olması nedeniyle, ulusal güvenlik kadar kent içi güvenlik politikalarını da doğrudan etkilemiştir.

30 Aralık 2006 Madrid Barajas Havalimanı saldırısı, Avrupa ölçeğinde terörle mücadele politikalarının evrimini yansıtan bir örnek olması açısından önem arz etmektedir. ETA tarafından gerçekleştirilen bu saldırı, havaalanlarının yalnızca uluslararası tehditlere değil, aynı zamanda bölgesel ve siyasi temelli terör eylemlerine de açık olduğunu göstermiştir. Bu bağlamda Barajas örneği, havaalanı güvenliği ile şehir içi politik güvenlik riskleri arasındaki ilişkiye ışık tutmaktadır.

11 Eylül 2001 saldırısı, hava taşımacılığını küresel güvenlik paradigmasının merkezine yerleştirmiş, havaalanlarının yalnızca ulaşım altyapıları değil, aynı zamanda stratejik güvenlik alanları olduğunu tüm dünyaya göstermiştir. Modern havacılık tarihinde bir dönüm noktası

teşkil eden bu saldırılar yalnızca havacılık güvenliğine dair küresel politikaların yeniden şekillenmesine neden olmakla kalmamış, aynı zamanda kent güvenliğinin ulusal güvenlik boyutuyla nasıl iç içe geçtiğini açık bir biçimde ortaya koymuştur. Hava aracı kaçırma eyleminin kullanıldığı bu saldırı, kent merkezlerini hedef alarak havaalanı güvenliği ile metropol güvenliği arasındaki bağlantının stratejik önemini ortaya çıkarmıştır. Söz konusu saldırı, uluslararası güvenlik politikalarında köklü değişimlere neden olmuş ve havaalanı güvenliği konusunda yeni standartların oluşturulmasına zemin hazırlamıştır.

Bu üç olay, farklı coğrafi, politik ve güvenlik bağlamlarında gerçekleşmiş olmalarına rağmen, havaalanlarının kent güvenliği açısından ne derece kritik yapılar olduğunu ortaya koymaktadır. Bu nedenle, çalışmada bu saldırıların seçilmesi, hem tarihsel hem de coğrafi ve sistematik açıdan analiz yapma imkânı sunmakta ve kent güvenliği bağlamında havaalanlarının rolünü çok boyutlu biçimde değerlendirmeye olanak sağlamaktadır.

**Tablo 2:** Karşılaştırmalı Veriler

<b>Saldırılar ve Kriterleri</b>	<b>28 Haziran 2016 Atatürk Havalimanı Saldırısı</b>	<b>30 Aralık 2006 İspanya Barajas Havalimanı Saldırısı</b>	<b>11 Eylül 2001 Amerika Birleşik Devletleri Hava Saldırısı</b>
<b>Kapsamı</b>	Bölgesel/Küresel	Bölgesel	Küresel
<b>Yöntemi</b>	Silahlı ve Bombalı Saldırı	Bombalı Araçla Saldırı	Uçak Kaçırma
<b>Terör Örgütü</b>	DEAŞ	ETA	El-Kaide
<b>Güvenlik Etkisi</b>	Bölgesel Güvenlik Önlemleri	İspanya İçi Güvenlik Önlemleri	Küresel Güvenlik Önlemleri
<b>Hedefi</b>	Havalimanı Terminal Binası	Havalimanı Otoparkı	Sembolik Yapılar(İkiz Kuleler vb.)

### 3.1. 28 HAZİRAN 2016 ATATÜRK HAVALİMANI SALDIRISI

Atatürk Havalimanı, günümüzde İstanbul Yeşilköy’de bulunan ve 1912 yılında açılmış olan bir havalimanıdır. Dünya savaşları döneminin sona ermesi ile birlikte gelişen sivil havacılık neticesinde 1953 yılında modernize edilen İstanbul Yeşilköy Havalimanı,1985 yılında nihai ismi olan Atatürk Havalimanı olarak 2019 yılına kadar faaliyetini sürdürmüştür. Bu tesis, yıllık yaklaşık 60 milyon yolcu kapasitesi ile döneminde Avrupa’nın en yoğun havalimanlarından biriydi.

Havalimanı bulunduğu konum itibarıyla İstanbul'daki ticaret ve lojistik hacmini arttırarak özellikle havalimanı çevresindeki lojistik depoları ve dağıtım merkezleri aracılığıyla bir lojistik üstü niteliğindedir. Yine aynı şekilde uluslararası geniş uçuş ağı sayesinde turizm kapsamında da kentin giriş noktası konumundaydı. Bununla birlikte söz konusu hususlar dolayısıyla havalimanı, kentin özellikle güvenliği bağlamında bir risk unsuru oluşturmaktaydı. Havalimanı çevresindeki yerleşim alanları ticari ve ekonomik yapılar ayrıca stratejik öneme sahip hangarlar, yakıt depoları, kontrol kuleleri gibi yerler havalimanını olduğu kadar çevresini ve İstanbul geneline de risk altında bırakmaktaydı. Nitelim DEAŞ (Irak ve Şam İslam Devleti) tarafından 28 Haziran 2016 tarihinde gerçekleştirilen saldırılarda 45 kişi hayatını kaybetmiş, 239 kişi ise yaralanmıştır (Türten, 2017, s. 69).

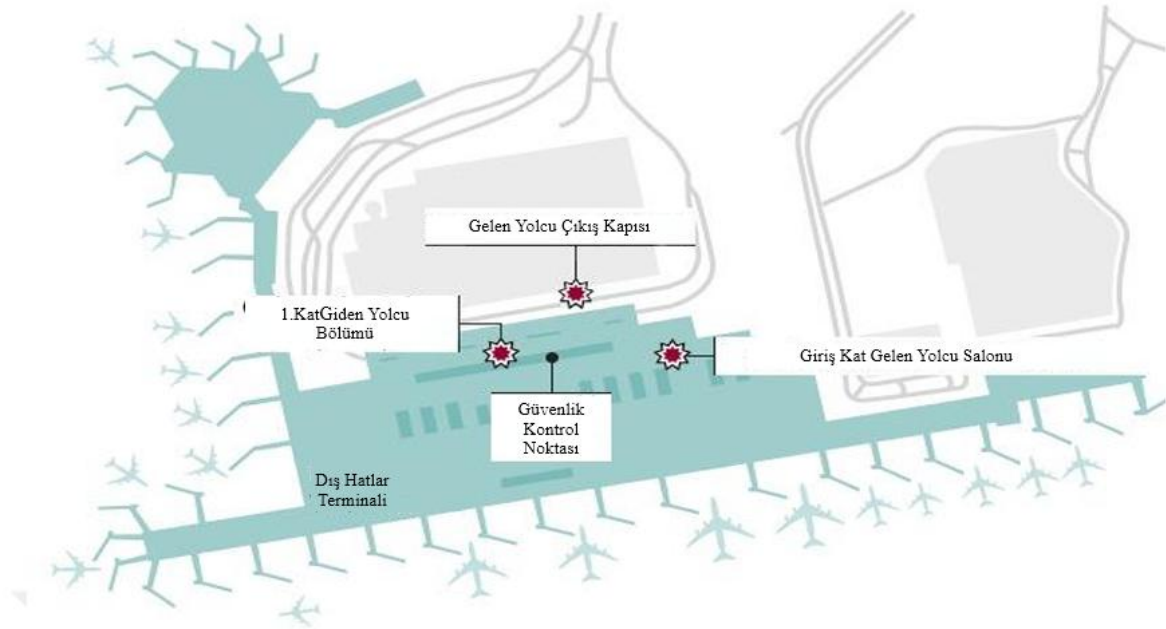
### **3.1.1. Saldırı Öncesi Süreç**

Türkiye'nin çevre ülkelerinde yaşanan iç savaşlar ile eşzamanlı olarak İstanbul genelinde 12 Ocak 2016'da Sultanahmet Meydanı'nda, 19 Mart 2016 tarihinde İstiklal Caddesi'nde, 7 Haziran 2016'da ise İstanbul Fatih ilçesi Vezneciler semtinde terör saldırıları meydana gelmiştir. Söz konusu saldırılar her ne kadar farklı terör örgütleri tarafından gerçekleştirilse de İstanbul'un ticari, ekonomik, turizm vb. uluslararası alanda sahip olduğu konumu ve prestiji bu kentin saldırılara hedef olmasına zemin hazırlamıştır. Atatürk Havalimanı da 2019 yılına kadar İstanbul Bakırköy ilçesinde uluslararası yoğun bir trafiğe sahip, önemli bir hava meydanı olarak kullanıldı. Atatürk Havalimanı dış hatlar ve iç hatlar olmak üzere iki ulaşım bölümüne sahip olup bu terminaller karayolu ve metro gibi ulaşım ağlarıyla yolcu ve kargo taşımacılığını beslenmekteydi. Bunun haricinde personel ve kargo girişi, metro ve otopark bağlantı noktaları, terminal ana yolcu giriş kapısı gibi bir çok farklı giriş noktasına sahipti. Söz konusu giriş noktaları x-ray ve dedektör gibi cihazlar ve özel güvenlik ile polis gibi güvenlik güçleri ayrıca gelişmiş kamera sistemleri gibi sistemler ile korunmaktaydı. Bunun yanında giriş bölümünde ayrıca polis noktaları bulunmakta olup pist etrafında da yerleştirilmiş kulelerle çevre güvenliği tesis edilmekteydi. Saldırı öncesinde teröristler 3, 8 ve 23 Haziran 2016 tarihlerinde toplamda 3 kez keşif yaptıkları ve yine havaalanından farklı olarak kentin Zeytinburnu, Sultanahmet, Eminönü, Taksim gibi bölgelerini de koordinat olarak işaretledikleri tespit edilmiştir (Demirören Haber Ajansı, 2017).

### **3.1.2. Saldırı Süreci 28 Haziran 2016**

Üç yabancı uyruklu DEAŞ mensubu terörist tarafından gerçekleştirilen saldırı taksi aracılığıyla dış hatlar terminaline intikal edilmesiyle başlamıştır. Saldırı gerçekleşmeden önce iki terörist dış hatlar terminalinde bulunurken diğer terörist ise havaalanı otoparkını yönelmiştir.

Yaz mevsimi olmasına rağmen mont giymeleri, teröristlerin günlük yaşamın olağan koşullarına aykırı davranışları olarak şüphe uyandırmış ve bu durum, öncelikle hırsızlık şüphesiyle polisler tarafından takibe alınmalarına neden olmuştur. Daha sonra kimlik tespiti amacıyla durdurulan şahıs, polis ekiplerine silahla ateş açmıştır. Ardından terörist dış hatlar kapısına kaçarak üzerindeki bombayı patlatmıştır. Diğer iki terörist ise dış hatlar gelen yolcu terminali çıkış kapısına doğru yönelerek burada bulunan kontrol noktasındaki insanların üzerine uzun namlulu silahlarla ateş açmıştır. Teröristlerden birinin vurulması üzerine, bulunduğu yerde üzerindeki bomba düzeneğini patlatmıştır. Son terörist ise dış hatlar ikinci kattaki yürüyen merdivenler vasıtasıyla dış hatlar gelen yolcu salonuna giderek kendisini patlatmıştır (Demirören Haber Ajansı, 2017; Kayhan, 2021, s. 33-34).



**Şekil 5:** İstanbul Atatürk Havalimanı Krokisi, (Kayhan, 2021, s. 37).

Olay sonrasında özellikle yakın yerlerdeki kolluk birimlerinden ve sağlık ekiplerinden oluşan birimler havalimanına sevk edilmiştir. Saldırı her ne kadar havaalanında gerçekleşmiş olsa da, Başbakanlık bünyesinde kriz masası oluşturulmuş; bilgi akışı ve koordinasyonun sağlanması, yaralılara ve olay yerine acil müdahalenin gerçekleştirilmesi, güvenlik tedbirlerinin alınması, saldırıyla ilgili yanlış bilgilerin yayılmasının önlenmesi amacıyla yayın yasağı uygulanması ve adli soruşturma sürecinin etkili ve koordineli bir şekilde yürütülmesi hedeflenerek faaliyetler yürütülmüştür.

### 3.1.3. Saldırı Sonrası Gelişmeler

Saldırı sonrasında Atatürk Havalimanı'na gerçekleştirilecek olan yurtiçi ve yurt dışı tüm uçuşlar yaklaşık 5 saat süreyle çevredeki diğer havalimanlarına yönlendirilmiştir. Yine ABD ve İran gibi ülkelerden Türkiye'ye yönelik yapılacak olan tüm uçuşlar güvenlik gerekçesiyle iptal edilmiştir. Aynı zamanda saldırılarla ilgili RTÜK tarafından medyaya yayın yasağı getirilmiş, Bilgi Teknoloji ve İletişim Kurumu tarafından da kamuoyunda infial yaratacak paylaşımda bulunanlar hakkında suç duyurusunda bulunacağı belirtilerek Twitter (X), Facebook ve YouTube gibi sosyal medya platformlarına erişim internet trafiği kapsamında geniş ölçekli olarak kısıtlanmıştır (Pelegrin, 2016). Başbakanlık bünyesinde kriz masası oluşturularak toplantılar düzenlenmiş ve saldırı sonrası yapılan incelemeler neticesinde uçuşlara kapatılan havalimanı 03.00 itibarıyla tekrardan uçuş trafiğine açılmıştır (Elmas & Yılmaz, 2019, s. 1744).

Brezilya Dışişleri Bakanlığı; Brezilya Hükümeti, Türkiye'nin İstanbul kentindeki Atatürk Havalimanı'nda ölü ve yaralılar arasında onlarca kişinin ölümüne neden olan saldırıları kesin olarak kınadığını ifade eder. Brezilya, kurbanların ailelerine en içten taziyelerini iletmekte, Türkiye halkı ve hükümetiyle dayanışma içinde olduğunu ifade etmekte ve her türlü terörizmi kesin olarak kınadığını yinelemektedir (Ministry of Foreign Affairs of Brazil, 2016),

Hindistan Cumhurbaşkanı Shri Pranab Mukherjee; Dün İstanbul'daki Atatürk Uluslararası Havalimanı'na düzenlenen terör saldırısını şiddetle kınıyorum. Hindistan, bu zor saatte Türkiye halkıyla dayanışmasını yinelemektedir. Kalbimiz ve dualarımız yaşlı ailelerin yanı sıra saldırılarda yaralananlarla birlikte. Dünya toplumu, terörizmin kötü güçlerine karşı mücadele etme kararlılığında birlik içinde kalmalıdır (President of India, 2016),

Çek Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı; İstanbul Atatürk Havalimanı'nda 28 Haziran akşam saatlerinde meydana gelen terörist saldırıyı en güçlü şekilde kınamaktadır. Bu vahşi saldırı sonucu hayatını kaybeden ve yaralanan çok sayıda sivil vatandaş ve güvenlik görevlileri için derin üzüntü duyduk. Hayatını kaybeden ve yaralananların ailelerine başsağlığı diliyoruz. Çek Cumhuriyeti terörle mücadele hususunda Türkiye Cumhuriyeti'ni bütünüyle desteklemektedir (Çek Cumhuriyet Başkonsolosluğu İstanbul, 2016)

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyince; Güvenlik Konseyi üyeleri, 28 Haziran 2016 tarihinde İstanbul'daki Atatürk Uluslararası Havalimanı'nda meydana gelen ve en az 42 kişinin öldüğü ve 238 kişinin yaralandığı menfur ve korkakça terör saldırısını en güçlü şekilde kınadılar. Kurbanların ailelerine ve Türkiye Hükümeti'ne en derin taziyelerini ve taziyelerini ifade etmişler ve yaralananlara hızlı ve tam şifalar dilemişlerdir (United Nations, 2016),

North Atlantic Treaty Organization tarafından; "NATO Genel Sekreteri İstanbul Atatürk Havalimanı'nda meydana gelen korkunç saldırıları şiddetle kınıyorum. Düşüncelerim kurbanların aileleri, yaralananlar ve Türkiye halkıyla birlikte. Terörün hiçbir haklı gerekçesi olamaz. NATO müttefikleri, terörizmin her türlüyle mücadele etme kararlılığımızda

birleşmiş olan Türkiye ile dayanışma içindedir.” (NATO, 2016) şeklinde yayımlanan uluslararası bildirimlerle saldırı kınanmıştır.

Saldırı sonrasında yapılan adli çalışmalar neticesinde saldırının planlanması ve gerçekleştirilmesinde rol oynadığı değerlendirilen şahıslara yönelik İstanbul Başakşehir, Pendik ve Sultanbeyli ilçelerinde yapılan operasyonlarda toplamda 13 kişi gözaltına alınmış ve silahlı terör örgütüne üye olma ve tasarlayarak adam öldürmeye yardım etme suçlarından tutuklanmışlardır (Gallenkuş & Demir, 2016). Yargılamalar neticesinde ise 6 sanığa toplamda 46 kez ağırlaştırılmış müebbet ve 2604 yıl hapis cezası verilmiştir. Yine terör örgütüne üye olmamakla birlikte yardım etme, tasarlayarak adam öldürmeye teşebbüs, mala zarar verme, anayasayı ihlal gibi birçok suçtan da ayrıca yargılamalar gerçekleştirilmiştir (Akbulut Yazar & Gallenkuş, 2022).

Söz konusu saldırının aynı zamanda uluslararası nitelikte olmasına istinaden yapılan istihbari çalışmalar neticesinde saldırının gerçekleştirilmesine yönelik planlayıcı olduğu belirtilen şahıs Gürcistan’da ABD ile yürütülen ortak operasyon neticesinde etkisiz hâle getirilmiştir (Kachkachishvili, 2017). Atatürk havalimanı saldırısı sonrasında yapılan araştırmalarda turistlerin saldırı ile ilgili olarak duygularının 11 Eylül 2001’de gerçekleşen ikiz kuleler saldırıları sonrasında yaşanan terörizmin birleştirici etkisi kapsamında olduğu görülmüştür. Aynı zamanda turistlerin kendi ülkelerinden gelen risk uyarılarını dikkate alarak ziyaretlerini gerçekleştirdiği, kimilerinin ise bu tür saldırıları şehri ziyaret konusunda engel görmedikleri gözlemlenmiştir. Turistlerin yapmış oldukları seyahat planlarında terör olaylarından ziyade adli suçlardan daha fazla endişe duyduklarını görülmektedir. Polislerin ve diğer kolluk kuvvetlerinin görünürlüğü ise, turistlere hem kişisel güvenlik açısından bir güven duygusu sağlamakta hem de olası terör ve adli suçlar açısından caydırıcı bir etki yaratmaktadır (Kaya, 2018, s. 2248-2250).

Saldırı sonrasında kontrol noktaları güçlendirilerek özellikle dış hatlar terminalin bulunduğu yere beton bariyerler yerleştirilerek güvenlik tedbirleri artırılmıştır. Aynı zamanda çevik kuvvet ve bölge polis merkezi amirliklerinden resmî, terörle mücadele, asayiş gibi birimlerden de sivil kolluk birimleri sayısı artırılarak saldırı sonrasında güvenlik tedbirleri ayrıca artırılmıştır.

### **3.2. 30 ARALIK 2006 İSPANYA BARAJAS HAVAALANI SALDIRISI**

Adolfo Suarez Madrid Barajas Havalimanı İspanya’nın Madrid şehrinde bulunan uluslararası nitelikteki havalimanıdır. 1928 yılında açılan havalimanı metro, tren, otobüs, karayolu vb. birçok ulaşım imkanıyla erişilebilir bir yapıdadır. Madrid’e yaklaşık 20 km

mesafede bulunan havalimanı İspanyol Ulusal Polisi, İspanyol Hava Seyrüsefer Kurumu (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea - AENA) gibi kurumların görevlendirdikleri personellerle hem hava trafiği hem havaalanı 24 saat esasına göre korumaktadır. Yine x-ray, metal dedektörü, patlayıcı detektörü gibi araçlar vasıtasıyla aynı zamanda havaalanı çevresinde ve içerisinde gerçekleştirilen devriye faaliyetleri gerçekleştirilmektedir.

### **3.2.1. Saldırı Öncesi Süreç**

22 Mart 2006 yılında ETA terör örgütü Euskal Herria (Bask Dilinin konuşulduğu topraklar) için demokratik bir süreci teşvik etmek Bask halklarının tüm haklarını tanıyan ve ayrıca bu kapsamda yeni bir çerçeve inşa edilebileceğine yönelik kalıcı bir ateşkes bildirisini yayınlamıştır. Yine 29 Haziran 2006 tarihinde de dönemin İspanya Devleti Başbakanı Jose Luis Rodriguez Zapatero ETA'nın bildirisini sonrasında diyalog sürecinin başlatılacağını parlamentoya bildirmiş ve Halk Partisi dışındaki diğer tüm partiler tarafından bu süreç onaylanmıştır.

Saldırıdan üç gün önce Fransa'nın Luz Ardiden kasabasında saldırıda kullanılacak olan araç çalınarak araç sahibi saldırının gerçekleştirileceği 30 Aralık 2006 gününe kadar rehin alınmıştır (ABC Espana, 2008).

29 Aralık 2006 tarihinde yani saldırıdan bir gün önce Zapatero 2006 yılının sonunda hükümetin başarılarının özetleyen bir basın toplantısı gerçekleştirerek terörizme atıfta bulunmuş ve iyimser bir açıklama ile bir yıl öncesinden daha iyiyiz bir yıl içinde bugünden daha iyi olacağız şeklinde açıklama yapmıştır (Canel & Gurrionero, 2016, s. 140).

### **3.2.2. Havaalanı Saldırısı**

29 – 30 Aralık 2006 gecesi, ETA komando grubu “Elurra” tarafından yerleştirilen 200 kg patlayıcı yüklü minibüs 30 Aralık 2006 günü saat sabah 09.00 sıralarında Barajas Havalimanı'nın dördüncü terminalinde patlatılmış, ETA bu saldırının sorumluluğunu üstlenmiştir. Saldırı sonrasında 2 Ekvator vatandaşı hayatını kaybetmiştir. (Canel & Gurrionero, 2016, s. 140) Bombalı araç 29 Aralık 2006 günü saat 18.51 sıralarında kapalı otoparka çekilmişti. Terör saldırısı sonrasında terminal binasının bulunduğu otopark belirli bir kısma kadar göçmüş ölen iki insanın cenazesine yaklaşık beş gün sonra ulaşılabilmektedir. Bombalı saldırı öncesinde ETA mensupları 112'yi arayarak bombalı saldırı yapacaklarını ve aracın şu anda havalimanı dört numaralı terminalde D otoparkında olduğunu belirtmişlerdir (Lavanguardia.com, 2010).



### 3.2.3. Saldırı Sonrası Gelişmeler

ETA tarafından organize edilen ve gerçekleştirilen aynı zamanda can kaybı ve yaralanmalara neden olan saldırı sonrasında İspanyol hükümeti üzerinde baskı kurmak ve destekçilerine örgütün kuruluş amaçlarına bağlılıklarını göstermek amacıyla yüksek sayıda, düşük yoğunluklu saldırı gerçekleştirmeye çalışmışlardır (Europol, 2007, s. 31). Olaydan hemen sonra patlamanın gerçekleştiği dördüncü terminal uçuşa kapatılmıştır.

Saldırı sonrası yakalanan örgüt üyelerinin yargılanmaları aşamasında hazırlanan 60 sayfalık iddianameye göre , saldırıda ölen 2 Ekvatorlu göçmenin ailesine 500.000 Euro ve 700.000 Euro tazmin ödemeleri ayrıca, Terör Mağdurlarına Yardım Genel Müdürlüğü tarafından hâlihazırda ödenen 1.169.002 Euro tutarında ve Sigorta Tazminatı Konsorsiyumu'na 41,6 milyon Euro tutarında Devlete tazminat ödenmesine karar verilmiştir. Yine saldırının planlayıcısı konumundaki Txeroki kod isimli şahıs ve “Elurra” grubu üyelerine 2011 yılında 1.040 yıl hapis cezası verilmiştir (RTVE, 2010).

### 3.3. 11 EYLÜL 2001 AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ HAVA SALDIRISI

El Kaide terör örgütü tarafından kaçırılan ve silah niteliğinde kullanılan yolcu uçakları ulusal ve uluslararası ekonomi, turizm gibi birçok farklı sektörün var olduğu Dünya Ticaret Merkezi ve diğer stratejik noktaları hedef alması havacılık için yeni önlemlerin alınmasında bir başlangıç olmuştur. Daha önce saldırı tehdidi ile karşı karşıya kalan Dünya Ticaret Merkezi havacılık sektöründeki bazı eksiklikler ve koordinasyonsuzluklar sonucu kaçırılan uçaklarla saldırıya uğramıştır. Nitekim 11 Eylül saldırılarında Dünya Ticaret Merkezi'nde 2600'den fazla; Pentagon'da 125; dört uçakta 256 kişi hayatını kaybetti (National Commission on Terrorist Attacks upon the United States, 2004, s. 2).

11 Eylül 2001'de gerçekleşen terör saldırıları, failleri ve güdülerini üzerine süregelen tartışmalara rağmen, geleneksel terör eylemlerinden niteliksel olarak farklı bir kategoriye aittir. Bu saldırıların kapsamı, senkronizasyon düzeyi ve stratejik planlama gereksinimi, eylemlerin tesadüfi olmaktan ziyade, sistemli bir örgütlenmenin ürünü olduğuna işaret etmektedir. Bu bağlamda, saldırılar sonrasında uluslararası ilişkilerin stratejilerinde değişimin meydana geldiği ileri sürülebilir. Asimetrik savaş yöntemlerinin, uluslararası terörizm bağlamında da incelenmesi, bu yöntemlerin önemli bir strateji haline gelmiş olduğunu göstermektedir. Söz konusu savaş yöntemi, savaşan tarafların siyah ve beyaz gibi net sınırlarla ayrılmasının mümkün olmaması nedeniyle “gri savaş” olarak adlandırılmaktadır (Temizel, 2014, s. 331-332).

### 3.3.1. Saldırı Öncesi Süreç

1993 yılında Dünya Ticaret Merkezi'nin El Kaide tarafından bombalanması ABD'yi terörün yeni bir tehdit olarak algılanmasında refleks göstermeye itmiştir. Her ne kadar 11 Eylül saldırısı kadar büyük ve nitelikli bir saldırı olmasa da ülkenin iç güvenlik kapsamında yeterliliği de söz konusu değildi. Yine ABD Soğuk Savaş ve İkinci Dünya Savaşı sonrasında düşmanın meşru bir devlet olduğunu değerlendirerek kendisi için yapılan saldırıyı bir güvenlik sorunu olarak görmekteydi (Varol, 2020, s. 4).

11 Eylül saldırıları öncesinde havacılık güvenliği olarak değerlendirilen hususlar genel itibarıyla uçakların bombalanması, havaalanı tarafından yasaklanmış bölümlere gizlice giren şahıslara engelleme veya uçakların kaçırılmasını planlayan kişilerin engellenmesine yönelik sınırlı bir anlam taşımaktayken, yolcuların kimlik kontrolü, bagajlarının kontrol edilmesi, havayolu firmalarında veya havaalanlarında çalışan kişilerin özgeçmişlerinin kontrolünün yapılmaması bu alanda zaafın olduğunu göstermiştir. Yine ABD Sayıştay ve Ulaştırma Bakanlığı müfettişlerince hazırlanan raporlarda da hava yolu denetim performanslarındaki düşüklük ile bagaj denetimlerindeki eksiklik belirtilerek federal havacılık kurumu güvenlik teknolojileri kapsamında sağlamış olduğu başarının yanı sıra güvenlik sistemlerinin bütünleştirilmesinde söz konusu başarılı performansın gerçekleştiremediği belirtilmiştir. Aynı zamanda sahipsiz bagajların kontrolsüz biçimde uçağa alınması ile yolcuların kimliklerinin kontrol edilmeden seyahat ettirilmesi gibi hususlar diğer bir zafiyetler olarak ifade edilmiştir.

### 3.3.2. 11 Eylül Saldırıları

11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleştirilen ve El Kaide tarafından üstlenilen saldırılarda toplam dört uçak kullanılmış olup bunların iki tanesi Boston Logan Uluslararası Havalimanı, bir tanesi New Jersey'de bulunan Newark Libery Uluslararası Havalimanı diğeri ise Washington Dulles Uluslararası Havalimanından havalandı. Boston'dan kalkan iki uçak Los Angeles'a doğru giderken değiştirmiş oldukları rota ile beraber New York'ta bulunan Dünya Ticaret Merkezine doğru yönelmiştir. Washington'dan kalkan uçak ise Virginia'daki ABD Savunma Bakanlığının batı bölümüne Pentagon'a çarpmış, San Francisco'ya gitmek üzere New Jersey'dan kalkan diğeri uçak ise Pensilvanya eyaletinde boş bir araziye düşmüştür. Saldırılarda 90 farklı ülke vatandaşı olan toplam 2977 kişi hayatını kaybetmiştir (BBC Türkçe, 2024).

Saldırının ilk aşaması, yerel saatle 08:44'te, American Airlines'a ait Uçuş 11'in New York'taki Dünya Ticaret Merkezi'nin (WTC) Kuzey Kulesi'ne çarpmasıyla başlamıştır. Başlangıçta bu olay, bir hava kazası olarak yorumlansa da, 18 dakika sonra, saat 09:03'te, United Airlines'a ait Uçuş 175'in WTC'nin Güney Kulesi'ne çarpması, olayın kasıtlı bir saldırı

olduğunu kanıtlamıştır. Bu ikinci çarpışma, saldırının tesadüfi olmadığını ve organize bir eylem olduğunu net bir şekilde ortaya koymuştur. Her iki kule de çarpma sonucunda ciddi yapısal hasar görmüş, büyük patlamalar ve yoğun duman oluşumu gözlenmiştir. Dünya Ticaret Merkezi saldırılarının ardından, yerel saatle 09:37’de, American Airlines’a ait Uçuş 77 adlı uçak, ABD’nin savunma merkezi olan Pentagon binasına çarpmış ve büyük bir patlamaya yol açmıştır. Bu saldırı serisi, ulusal güvenliği tehdit eden ciddi bir kriz yaratmıştır. Olayların ardından, ABD Federal Havacılık İdaresi (FAA), hava sahasını tüm sivil uçuşlara kapatarak havadaki tüm uçakların en yakın havalimanına indirilmesini zorunlu kılmıştır. Dördüncü uçak olan United Airlines Flight 93, yolcuların saldırganlara karşı gösterdiği direniş sonucu hedefine ulaşamamıştır. Uçaktaki yolcuların kontrolü ele geçirmeye çalıştıkları sırada, hava aracı Pennsylvania eyaletine düşmüştür. Saldırının en yıkıcı anlarından biri, WTC kulelerinin çöküşüdür. İkinci kule (güney kulesi), saat 09:59’da büyük bir enkaz ve duman bulutuyla birlikte tamamen çökmüştür. Bu çöküşü takiben, birinci kule (kuzey kulesi) yaklaşık saat 10:30’de yıkılmıştır. Her iki yapının da yıkılmasıyla birlikte, New York’un Manhattan bölgesi yoğun bir toz, duman ve enkaz bulutuyla kaplanmıştır. Bu durum, çevredeki binalarda ve sokaklarda büyük bir kargaşa yaratmış ve bölge halkı arasında paniğe yol açmıştır. Kulelerin çökmesi, saldırının boyutunu ve yarattığı yıkımı gözler önüne sermiştir (Miu, 2020, s. 64-65)

### **3.3.3. Saldırı Sonrası Gelişmeler**

Saldırılar sonrasında ABD hava trafiği 13 Eylül’e kadar tüm ülkede kapatılmış sonrasında ise kısmi olarak açılmıştır. Yine aynı şekilde Dünya Ticaret Merkezi’nin altından geçen metro istasyonu rayların zarar görmesi ve çökme tehlikesine karşılık Manhattan’a giden köprü ve tüneller ise her iki yönde kapatılmıştır. Buna bağlı olarak Columbia, New York, Fordham ve Pace dâhil olmak üzere şehirdeki okul ve üniversiteler eğitime ara vermiş; Columbia bölgesinde olağanüstü hal ilan edilmiştir. NASA saldırı sonrasında kendi birimlerini kapatarak tedbirleri aldı, ayrıca Boston’da eyaletteki tüm federal ve eyalet binaları boşaltılarak kapatıldı. Saldırılar sonrasında özellikle Dünya Ticaret Merkezi’nin bulunmuş olduğu alan ile çevresinde ve altyapı sistemlerinde büyük hasar meydana gelmiş, bununla birlikte küresel bir ekonomik durgunluk yaşanarak 17 Eylül’e kadar Amerikan NYSE ve NASDAQ borsası faaliyetlerini durdurmuşlardır (CNN, 2001).

11 Eylül saldırılarının yaşanmasından sonra özellikle ABD kongresi 19 Kasım 2001 tarihinde havacılık güvenliğinin daha da arttırılmasını kapsayacak bir yasa tasarısı kabul ederek havacılık ve ulaştırma güvenliği yasasını belirlemiştir. Bu yasa ile beraber havayolu güvenliği kapsamında yeni prosedürler uygulanmaya başlanarak yolcu kontrolleri, uçuş güvenliği, bagaj

güvenliği gibi prosedürler sıkı bir biçimde kontrol edilir hâle gelmiştir. Ayrıca yolcu profillerinin de belirlenerek risk analizinin oluşturulması ABD’de yolcuların uçuş öncesi kimlik kontrollerinin daha sıkı hâle getirilmesi ile sağlanmaya çalışılmıştır. Yine bununla birlikte kabin içlerine ve el bagajlarına alınacak olan sıvı miktarı da sınırlandırılarak sıvı kontrolleri konusunda önlem alınmış olup yine uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla uçaklarda bir hava güvenlik personelinin bulundurulması zorunlu kılınmıştır. Söz konusu seçilen personel uçuş sırasında yaşanabilecek bir problemde müdahale etme yetkisine sahip olup yukarıda sayılan tüm bu tedbirlerle beraber havacılık daha güvenli bir hâle gelmiştir. Yine aynı şekilde BM ve NATO gibi kuruluşlar yaşanan bu terör olayı neticesinde terörle mücadele konusunda işbirliği yapma doğrultusunda yeni protokoller yayınlamış, uluslararası düzeyde ise ICAO öncülüğünde protokol ve anlaşmalar düzenlenmiştir. Yapılan protokoller ile havaalanlarının güvenlik düzeyinin daha da artırılması sağlanarak kontrollerin sıklaştırılması ve yeni teknolojilerin kullanılması ile personellerin eğitimini içerir bir dizi sorumluluklar oluşturulmuştur (Şahin, 2023, s. 48-50).

Söz konusu saldırılar neticesinde 90 farklı ülkeden ölen insanların bulunması saldırıya uluslararası nitelikte bir boyut katarak aynı zamanda turizmde de güvensizliğe neden olmuştur. Yaşanan terör eylemleri sonrasında turizm belirli noktalar için tercih değişikliğini hatta yapılan planların iptaline kadar bir tepki doğurduğu görülmüştür. Bunun yanında yine havayolu firmaları da söz konusu saldırı neticesinde yolcu kaybederek ekonomik olarak etkilenmişlerdir. Hava yolu güvenliğinin düşmesi ile endüstriyel alanda da işletmeler benzer ekonomik ve idari sorunlarla karşı karşıya kalmıştır (Mutlu & Akbaş, 2016, s. 5-6).

Yine güvenlik anlamında 11 Eylül saldırılarından önce Amerika’da iç güvenlikle ilgili farklı kurumların dağınık yapılanmaları sebebiyle koordinasyon konusunda sorunlar meydana gelmekteydi. Yaşanan terör eylemi sonrasında ise tüm bu verimsizliğin ve koordinasyonsuzluğun çözümü için İç Güvenlik Bakanlığı (Department of Homeland Security) adı altında bir örgütlenmeye gidilmiştir (Yılmaz, 2011, s. 364-365).

Saldırıları sonrasında ABD Başkanı Bush, 14 Eylül 2001 tarihinde yapmış olduğu açıklamada; ABD’nin Ulusal Güvenlik Stratejisi Belgesi’ni yayınlamış terörizme karşı savaş ilan etmiş, Soğuk Savaş ve İkinci Dünya Savaşı’ndan kalma politikaların artık revize edildiği ve önleyici meşru müdafaa stratejisi kapsamında kendisini tehdit olarak algıladığı hususlarda fiili saldırının gerçekleşmesinden önce müdahale edileceğini belirtmiştir. Buna önleyici meşru müdafaa doktrini yani Bush Doktrini denmektedir (Varol, 2020, s. 6).

Amerikan Federal Havacılık İdaresi (FAA) tarafından kokpit ve kabin ekiplerinin seçilmesi konusunda daha sıkı tedbirler uygulanarak yürürlüğe konulan Amerikan Ulaştırma Güvenliği Yasası ile her havayolu şirketi kabin ve kokpit personelinin önceki iş deneyimlerini incelemek durumunda kalmıştır. Ayrıca yapılan kontroller sadece ABD ile kısıtlı kalmayıp tüm dünyayı kapsar şekilde uygulanarak personelin daha sıkı bir seçim sürecine tabi tutulması sağlanmış ve bu sayede, oluşabilecek riskler önlenmeye çalışılmıştır. Bu uygulama ile yolcuların 11 Eylül saldırısının yaratmış olduğu etkiden kurtulmalarına ve hava yolu seferlerinde güvende hissetmelerine yardımcı olarak uçuş güvenliği artırılmıştır. Yine potansiyel riskler kapsamında önlemler alınarak yaşanabilecek saldırıların önüne geçilmiştir (Şahin, 2023, s. 56).

ABD hükümeti, 2001 yılının sonunda “3 P” olarak adlandırılan (Prevent, Protect, Prepare - Önleme, Koruma, Hazırlama) uygulamayı faaliyete geçirmeye karar verdi. İlk olarak, göçmenlik otoriteleri havaalanları, enerji santralleri ve benzeri hassas tesislerin güvenliği kapsamında kontrolün yoğunluğunu arttırdı. İkincisi, hükümet terörizmle bağlantılı olma olasılığı yüksek yabancıların tespit edilmesine büyük çaba harcayarak bu kişilerin ABD’den sınır dışı edilmesini sağladı. Son olarak ise özellikle müslüman ülkelerden gelen öğrencileri ve ziyaretçileri izlemek için yabancı takip sisteminin uygulamaya sokmuştur (Cinoğlu & Altun, 2013, s. 104).

11 Eylül terör saldırılarının ardından, devlet dışı aktörlerin şiddetli güç kullanımı, meşru müdafaa hakkının bu aktörlere karşı uygulanıp uygulanamayacağı hususunda önemli tartışmalara yol açmıştır. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi’nin 1368 ve 1373 sayılı kararlarında, herhangi bir devletin uluslararası terör eylemlerine karşı Birleşmiş Milletler Şartı çerçevesinde meşru müdafaa hakkı olduğu kabul edilmiştir (Çakan, 2019, s. 210).

11 Eylül terör saldırıları ABD hava yolu endüstrisinde dramatik bir etki yaratmıştır. 11 Eylül’ün hemen ardından yaşanan ilk panik ve uçuş korkusunun bir kısmı azalmış olsa da, daha sıkı güvenlik kontrolleri ve yolcuların uçuşa dair risk algıları, özellikle ABD’de hava yolculuğu talebini ve deneyimi değiştirmiştir. 11 Eylül ve sonrasındaki gelişmelerin havacılık sektöründe bir kargaşaya yol açtığına dair çok az şüphe olsa da, 11 Eylül’ün havayolu endüstrisi üzerindeki uzun vadeli etkisi konusunda tartışmalar söz konusudur.

Bu tartışmaların temelinde zayıf ekonomik koşulların 11 Eylül 2001’den önce var olması ve bu koşulların sonrasında da devam etmesi yatmaktadır. 11 Eylül’ün hem %30’dan fazla geçici, negatif bir talep şokuna hem de döngüsel, mevsimsel veya diğer faktörlerle açıklanamayan yaklaşık %7,4 oranında devam eden bir negatif talep kaymasına yol açtığı

görülmektedir. Dahası, bu yapısal talep şokunun, 11 Eylül öncesindeki zirve seviyelere kıyasla iç hat havayolu talebindeki mevcut zayıflığın %90'ından fazlasını oluşturduğunu göstermektedir (Ito & Lee, 2004, s. 22).

Sonuç itibarıyla bu saldırıda asıl konu temelinde güvenlik önlemlerinden çok uygulamada yaşanan eksiklikler görülse de sivil havacılık güvenlik sistemi kapsamında bir güvenlik stratejisinin olmayışı da önemli bir faktör olup ABD içerisinde geniş anlamda havacılıkla ilgili her türlü faaliyeti yürüten Ulaştırma Bakanlığına bağlı Federal Havacılık Kurulu (FAA) suçlu ilan edilmiştir (Ünlü, 2009, s. 81-83).



## SONUÇ

Devletler arasında güven ortamının tesis edilmesi, kent ve havacılık güvenliğinin artırılması açısından kritik bir gereklilik olup, ortak çıkarlara sahip ülkeler arasında iş birliğini zorunlu kılmaktadır. Bu iş birliği, ulusal yasaların ve havaalanı güvenlik sistemlerinin birbirleriyle uyumlu hâle getirilmesini, benzer suçlara benzer yaptırımların uygulanmasını ve taraf devletler arasında karşılıklı anlaşmaların yapılmasını içeren bir dizi düzenleyici önlemi kapsamaktadır. Bu süreçte, Uluslararası Kriminal Polis Teşkilatı (ICPO-INTERPOL) gibi uluslararası kuruluşlar ile diğer ilgili organizasyonlar, devletler arası veri akışı ve istihbarat paylaşımını kolaylaştırarak ortak güvenlik tehditlerine karşı daha etkin bir mücadele ortamı yaratılmasına katkı sağlamaktadır.

Ayrıca, güvenlik alanında tutarlı uygulamalar ve standart prosedürlerin benimsenmesi, hem kent hem de havacılık güvenliğini güçlendirme açısından önem arz etmektedir. Bu durum, yolcuların güvenlik sistemlerine duyduğu güvenin artırılmasını sağlarken; havaalanı operatörlerinin uluslararası güvenlik standartlarına uyumunu kolaylaştırmakta ve uluslararası seyahat güvenliğine ilişkin olumlu bir algı oluşturmaktadır.

Benzer şekilde, IATA da havalimanlarının kara tarafında oluşabilecek yoğunluklara bağlı güvenlik risklerini azaltmak amacıyla çeşitli girişimlerde bulunmaktadır. Havacılık güvenliği, yalnızca havacılık faaliyetlerinden doğrudan faydalanan bireylerin değil, aynı zamanda dolaylı olarak ilişkili olan tüm paydaşların güvenliğini teminat altına alma amacını taşımaktadır. Bu kapsamda, uluslararası iş birliğinin ve bilgi paylaşımının teşvik edilmesi, sivil havacılık sektörünün potansiyel tehditlere karşı daha dirençli hâle gelmesine katkı sağlamakta ve uluslararası seyahat güvenliğini güçlendirirken, aynı zamanda kentlerin güvenilirliğini de muhafaza etmektedir (Gemici & Yılmaz, 2019, s. 19).

ABD, Birleşik Krallık, Hollanda ve Kanada gibi ülkeler, iris incelemesi, yüz ve el geometrisi ile parmak izi kontrolleri gibi yöntemler üzerinde deneysel kontroller gerçekleştirmektedir. Bu yöntemlerin her birinin avantajları ve dezavantajları vardır. Yüz geometrisi, ABD'deki Kaliforniya eyaletine bağlı Fresno şehrindeki havaalanında denenmiş ancak daha sonra yanlış belirlemeleri nedeniyle iptal edilmiştir. İris kontrolleri ise hızlı ve doğru belirleme sunmasına rağmen, parmak izi kontrollerinden daha pahalı bir sistemdir. Parmak izi kontrolleri, farklı ülkelerde ise daha yaygın olarak kullanılmakta olup özellikle Birleşik Krallık'ta ülkedeki tüm sığınmacıların parmak izleri alınmakta ve bu durum genel göç kontrolünü de arttırarak kolaylaştırmaktadır. İsviçre, Almanya ve Hollanda gibi ülkeler, yabancılar için ikamet izinlerinde ve pasaportlarda parmak izi kontrolleri kullanmayı

planlanmaktadır. AB'deki EURODAC (European Dactyloscopy - Avrupa Daktiloskopi) sistemi de, tüm sığınmacılar ve yasadışı göçmenlerden parmak izi alınmasını sağlamakta ve mülteci veya vatandaşlık statüsü verildiğinde bu izleri sistemden silmektedir (Cinoğlu & Altun, 2013, s. 104-105). Bu tür işlemler ülkeye ve şehre gelen yabancıların irtibat ve iltisaklarıyla ilgili takip süreçlerini kolaylaştırmaktadır.

Havalimanı güvenliği, yalnızca hava ulaşımının güvenliğini sağlamaya yönelik bir unsur olmanın ötesinde, bir kentin genel güvenlik dinamiklerini doğrudan etkileyen stratejik bir bileşen olarak değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda, kentsel güvenlik planlamaları yapılırken havalimanlarının güvenlik altyapısı göz ardı edilmemelidir; bunun yerine, bütünlük ve çok katmanlı bir güvenlik yaklaşımı benimsenmelidir.

28 Haziran 2016'da İstanbul Atatürk Havalimanı'nda, 30 Aralık 2006'da Madrid Barajas Havalimanı'nda ve 11 Eylül 2001'de ABD'de gerçekleştirilen terör saldırılarının ardından hayata geçirilen acil müdahale önlemleri, kentlerin kriz anlarında nasıl tepki verdiğini ve bu tür olağanüstü durumlara karşı geliştirdikleri kurumsal refleksleri açıkça ortaya koymaktadır. Bu çerçevede; ulaşım sistemlerinin geçici süreyle askıya alınması, kamuya açık alanlar ile eğitim kurumlarının kapatılması, şehir genelinde güvenlik seviyesinin üst düzeye çıkarılması, ulusal hava sahasının tamamen kapatılması, köprüler, tüneller, barajlar ve nükleer tesisler gibi kritik altyapıların güvenlik çemberine alınması ve kentsel giriş-çıkış noktalarında kontrol mekanizmalarının sıkılaştırılması gibi uygulamalar, bu reflekslerin somut yansımaları olarak değerlendirilebilir.

Söz konusu tedbirler yalnızca saldırıya verilen ani tepkiler değil, aynı zamanda kamu düzeninin yeniden tesisi, kitlesel panik duygusunun kontrol altına alınması ve muhtemel ikincil tehditlerin önlenmesine yönelik kapsamlı bir kriz yönetimi stratejisinin de parçalarıdır. Bu durum, terör saldırılarının etkilerinin yalnızca hedef alınan havalimanlarıyla sınırlı kalmadığını; tüm şehir genelini, ulusal düzeyde yönetim süreçlerini ve hatta uluslararası ilişkileri etkileyen çok katmanlı sonuçlar doğurduğunu ortaya koymaktadır.

Havalimanları çevresinde konumlandırılan ileri düzey güvenlik sistemlerinin biyometrik geçiş sistemleri, yüksek çözünürlüklü kamera izleme ağları, yapay zekâ tabanlı tehdit algılama teknolojileri gibi kent genelinde uygulanan güvenlik altyapılarıyla senkronize biçimde çalışması, güvenliğin sürdürülebilirliğini sağlamada kritik öneme sahiptir. Bu tür bütüncül güvenlik stratejileri, hem havalimanını hem de kenti muhtemel tehdit ve risk unsurlarına karşı daha dirençli hâle getirmektedir. Ayrıca, kriz yönetimi protokolleri, acil durum tatbikatları ve istihbarat paylaşımı gibi uygulamalar, havalimanı güvenliği ile kent güvenliği arasındaki yapısal ilişkinin ne derece yaşamsal olduğunu ortaya koymaktadır. Bu



çerçevede geliştirilecek güvenlik politikalarının, yalnızca terminal içi tehditleri değil; aynı zamanda kentsel ölçekte ortaya çıkabilecek potansiyel tehdit unsurlarını da kapsayacak biçimde yapılandırılması gerekmektedir. Böylelikle şehirler hem güvenlik açısından daha sürdürülebilir hâle gelir hem de uluslararası güvenlik standartlarıyla daha uyumlu bir yapıya kavuşur.

Her ne kadar havalimanlarında meydana gelen saldırıların yalnızca havalimanı ölçeğinde sınırlı etkiler doğurduğu izlenimi oluşsa da, bu tür olaylar tüm kenti, hatta kimi durumlarda ülke genelini ve uluslararası güvenlik iş birliği ağlarını ilgilendiren bir boyutta olduğu görülmektedir. Saldırganların yakalanması, iş birlikçilerinin tespiti ve operasyonel güvenlik süreçlerinin yürütülmesi gibi adımlar, çok aktörlü güvenlik koordinasyonunu gerektirmektedir.

Tarihsel örnekler, bu ilişkinin çok boyutluluğunu açık biçimde ortaya koymaktadır. Söz konusu havalimanı saldırıları havalimanlarının güvenliğinin yalnızca teknolojik önlemlerle değil, aynı zamanda insan faktörü ve kent güvenlik sistemleriyle entegrasyon yoluyla sağlanabileceğini göstermiştir.

11 Eylül saldırıları, küresel havacılık güvenliği standartlarında köklü değişimlere yol açarken; Atatürk ve Barajas örnekleri, yerel düzeyde güvenlik açıklarını, koordinasyon eksikliklerini ve insan kaynağı kapasitesinin önemini ortaya koymuştur. Özellikle Atatürk Havalimanı saldırısında görevli polislerin dikkatli gözlemleri, insan faktörünün teknolojiyle birlikte nasıl etkili olabileceğini göstermiştir. Ancak bu tür başarıların sürdürülebilirliği, yalnızca bireysel dikkate değil; sistematik eğitim, toplumsal farkındalık ve güçlü kurumsal koordinasyona dayanmaktadır.

Bu bağlamda, havalimanı ve kent güvenliğini eş zamanlı güçlendirmek için; yapay zekâ ve biyometrik teknolojilerin maliyet-etkin kullanımına yönelik uluslararası iş birlikleri kurulmalı, güvenlik personelinin sürekli mesleki gelişimi sağlanmalı, senaryo temelli kriz yönetimi tatbikatları yaygınlaştırılmalı ve toplumsal farkındalığı artıracak eğitim programları gerçekleştirilmelidir. Tüm bu süreçler yürütülürken, bireysel hak ve özgürlükleri ihlal etmeyecek etik teknoloji politikaları da ön planda tutulmalıdır. Böylece teknoloji temelli ve insan odaklı yaklaşımlar bir araya getirilerek, havalimanı ve kent güvenliği arasında bütüncül bir güvenlik ekosistemi inşa edilebilir.

Sonuç olarak, havalimanlarının yalnızca ulaşım altyapısı değil, aynı zamanda şehirlerin stratejik güvenlik noktaları olduğu gerçeği göz önünde bulundurulmalıdır. Atatürk Havalimanı, Barajas Havalimanı ve 11 Eylül örnekleri üzerinden yapılan analizler, bu altyapıların kentsel güvenlik sistemleriyle çok yönlü bir etkileşim içinde olduğunu ortaya koymaktadır. Havalimanı

güvenlik politikalarının; risk analizi, teknolojik altyapının geliştirilmesi, nitelikli insan kaynağı temini ve çok paydaşlı yönetim mekanizmaları ile desteklenmesi, kent güvenliği açısından belirleyici bir rol üstlenmektedir. Ancak bu süreçte, alınan önlemlerin ekonomik maliyetleri, toplumsal etkileri ve bireysel özgürlükler üzerindeki yansımaları da dikkate alınarak dengeli bir güvenlik mimarisi kurulmalıdır. Bu bağlamda, havalimanı güvenliği, çağdaş kent güvenliği stratejilerinin ayrılmaz bir bileşeni olarak ele alınmalı ve bu iki alan arasındaki entegrasyon güçlendirilmelidir.



## KAYNAKÇA

- 2559 Sayılı Polis Vazife ve Salâhiyet Kanunu. (1934). *T.C. Resmi Gazete*, 2751, 4 Temmuz 1934.
- 2945 Sayılı Millî Güvenlik Kurulu ve Millî Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği Kanunu. (1983). *T.C. Resmî Gazete*, 18218, 11 Kasım 1983 [www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18218.pdf](http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18218.pdf) adresinden edinilmiştir.
- 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu. (1949). *T.C. Resmi Gazete*, 7236, 18 Haziran 1949 <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.5442.pdf> adresinden edinilmiştir.
- ABC Espana, (2008, Kasım 25). *Así ordenó «Txeroki» volar la T-4*. Retrieved from [https://www.abc.es/espana/abci-ordeno-txeroki-volar-200811250300-911484112818\\_noticia.html](https://www.abc.es/espana/abci-ordeno-txeroki-volar-200811250300-911484112818_noticia.html)
- Ak, T. (2024). Kentlerde suç ve akıllı kentler yaklaşımı ekseninde Türkiye’de kentleşme ve kent. *Kent Akademisi Dergisi*, 17(3), 1005–1029. <https://doi.org/10.35674/kent.1433975>
- Akar, P. G., Manga, M., & Bal, H. (2019). Havayolu taşımacılığında liberalizasyon ve ekonomik büyüme arasında nedensellik ilişkisi: Türkiye örneği. *Gaziantep University Journal Of Social Sciences*, 18(3), 1160-1174.
- Akbulut Yazar, B., & Gallenkuş, M. (2022, Haziran 28). Atatürk Havalimanı’ndaki terör saldırısının üzerinden 6 yıl geçti. *Anadolu Ajansı*. <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/aturk-havalimanindaki-teror-saldirisinin-uzerinden-6-yil-gecti/2624288> adresinden edinilmiştir.
- Akkutay, A. İ. (2017). Sivil havacılığa yönelik gerçekleştirilen siber saldırılar; uygulanacak uluslararası hukuk kuralları, yetki ve sorumluluk. *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Sayı (32), 151-196.
- Alacadağlı, E. (2020). Güvenli kent ve kent güvenliği üzerine bir irdeleme. *Giresun Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 6(2), 152-167.
- Albayrak, S. (2018). *Mudanya’da kentleşme süreci ve kentsel gelişimi etkileyen faktörler* (Yüksek lisans tezi)Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi’nden edinilmiştir. (Tez No. 524209)
- Ateş, A. (2021). Uluslararası hukuk ve havacılık güvenliği bağlamında zorla indirme: Belarus vakası. *International Journal of Aeronautics and Astronautics*, 2(2), 22-27.
- Ateş, A. (2022). Havacılık güvenliği ve insan hakları bağlamında hak-güvenlik paradoksu. *International Journal of Aeronautics and Astronautics*, 3(3), 110-119. <https://doi.org/10.55212/ijaa.1191700>
- Baktır, K. N. (2020). *Havaalanı güvenliği: özel güvenlik çalışanlarının yolcularla yaşadıkları sorunlara ilişkin nitel bir araştırma* (Yüksek lisans tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi’nden edinilmiştir. (Tez No. 648206)
- Barbak, A. (2019). Analyzing security gaps at urban areas: conceptual framework for “urban security divide”. *Assam Uluslararası Hakemli Dergi*, 13.Uluslararası Kamu Yönetimi Sempozyumu Bildiri Özel Sayısı, 169-179. İzmir Katip Çelebi Üniversitesi.
- BBC Türkçe. (2024, 9 Eylül). *11 Eylül 2001 saldırıları: Nasıl düzenlendi, kaç kişi öldü, sonrasında ne oldu?* <https://www.bbc.com/turkce/articles/cze5901geppo?ysclid=mbnxu13r51353002778> adresinden edinilmiştir.

- Bulut, Y., & Aslan, M. M. (2021). Kent güvenliğinin sağlanması ve terörle mücadelede akıllı kent uygulamalarının rolü, *Kamu Yönetimi Forumu*, 716-724. İnönü Üniversitesi.
- Canel, M., & Gurrionero, M. (2016). Framing analysis, dramatism and terrorism coverage. politician and press responses to the madrid airport bombing. *Communication & Society*, 29(4), 133-149.
- Cinoğlu, H., & Altun, N. (2013). Terrorism, international migration and border control, *European Scientific Journal July Edition*, 9(20), 100-114.
- CNN. (2001, 12 Eylül). *Attacks prompt widespread closings*. Retrieved from <https://web.archive.org/web/20170912014337/http://edition.cnn.com/2001/US/09/11/att.ack.closings/index.html>
- Çakan, S. (2019). Uluslararası hukuk bağlamında silahlı insansız hava araçları ve hukuki düzenlemeleri. *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi* (37), 203-225.
- Çalı, H. H. (2012). Avrupa kentsel şartları çerçevesinde güvenli kent ve yerel yönetimler. *Türk İdare Dergisi*, 475, 9-32.
- Çek Cumhuriyet Başkonsolosluğu İstanbul, (2016, Haziran 29). *İstanbul Atatürk Havalimanı'nda gerçekleşen saldırı ile ilgili Çek Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın açıklaması*. Çek Cumhuriyeti Başkonsolosluğu İstanbul. [https://mzv.gov.cz/istanbul/tr/haberler\\_ve\\_olaylar/istanbul\\_ataturk\\_havaliman\\_nda.html](https://mzv.gov.cz/istanbul/tr/haberler_ve_olaylar/istanbul_ataturk_havaliman_nda.html) adresinden edinilmiştir.
- Çezik, A. (1982). *Kentleşme Yerleşme Sektör Raporu*, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Sosyal Planlama Dairesi Yayını.
- Çoban, R., & Sultan, İ. (2020). Sivil havacılık sektöründe uçuş güvenlik görevlisi uygulamaları üzerine kavramsal bir araştırma. *Journal of Aviation*, 4(1), 89-102.
- Değerliyurt, M. (2014). Kentlerde mekânın kullanımını etkileyen faktörler. A. Keçeli & Ş.Çelikoğlu (Ed.), *Kent çalışmaları I* (ss.167-205). Detay Yayıncılık.
- Demirci, H., & Şahin, G. (2023). Uluslararası güvenlik literatüründe eleştirel bir yaklaşım. Ontolojik güvenlik teorisi. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 19(44), 1-33.
- Demirören Haber Ajansı. (2017, Şubat 22). *Atatürk Havalimanı saldırısına ilişkin iddianamenin detayları belli oldu*. Haberler.com. <https://www.haberler.com/guncel/dha-istanbul-ataturk-havalimani-saldirisina-9291679-haberi/> adresinden edinilmiştir.
- Dikmen Tıpı, Ç. B., (2011). Avrupa kentsel şartı ulaşım ve dolaşım ilkeleri kapsamında engellilerin kentsel alan ve yapılara erişebilirliklerinin sorgulanması: Yozgat örneği. *Engineering Sciences*, 6(4), 838-858. <https://doi.org/10.12739/nwsaes.v6i4.5000066904>
- Elias, B. (2009). *National aviation security policy, strategy and mode-specific plans. Background and considerations for congress*, Congressional Research Service, 7-5700, RL34302
- Elmas, B., & Yılmaz, Y. (2019). Türkiye'de 2016 yılında gerçekleştirilen bazı terör saldırılarının hisse getirileri üzerindeki etkisi. Bıst'te bir uygulama. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 23(4), 1737-1749.
- Erhan, Ç. (2001). ABD'nin ulusal güvenlik anlayışı, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 56(4), 78-93.
- Es, M., & Ateş, H. (2010). Kent yönetimi, kentleşme ve göç: Sorunlar ve çözüm önerileri. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, 48, 205-248.

- Europol. (2007), EU Terrorism Situation and Trend Report, Te-Sat, Retrieved from <https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/documents/tesat2007.pdf>
- Fırat, A. S. (2008). Yoksulluk, kentlerde suç artışı ve kent merkezlerinde özel güvenlik hizmetleri verilmesi. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 10(3), 201–228.
- Gallenkuş, M., & Demir, H. (2016, 4 Temmuz). Atatürk Havalimanı'ndaki saldırıyla ilgili 13 kişi tutuklandı. *Anadolu Ajansı*. <https://www.aa.com.tr/tr/gunun-basliklari/aturk-havalimanindaki-saldiriyla-ilgili-13-kisi-tutuklandi/602256> adresinden edinilmiştir.
- Gemici, E., & Yılmaz, H. (2019). Güvenlik stratejileri ve yönetimi açısından havacılık güvenliği, *Journal of Aviation*, 3(1), 15-27.
- Gerede, E. (2006). Havacılık emniyeti ve havacılık güvenliği kavramları arasındaki ilişki ve farkların belirlenmesine yönelik bir araştırma. *Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu*, 17(54), 26-37.
- Gökulu, G. (2010). Kent güvenliği kentleşme ve suç ilişkisi, *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 1(24), 209-226.
- Gönüllü, G. (2014). Çevresel-kentsel hakların gelişimi: Dünyada ve Türkiye'de kentsel haklar. *İnsan Hakları Yıllığı*, 32, 31-52.
- Güler, M. (2011). Kentsel haklar, kapitalizm ve katılım. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 66(01), 49-71.
- Hong Kong Correctional Services Department. (2023). Meaning of National Security, Retrieved from [https://www.csd.gov.hk/emuseum/en/what\\_national\\_security.html](https://www.csd.gov.hk/emuseum/en/what_national_security.html)
- İdan, A. M. (2020). *Ulusal ve uluslararası güvenliğin bileşeni olarak siber güvenlik: Irak örneği* (Doktora tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi'nden edinilmiştir. (Tez No. 662447)
- International Air Transport Association (IATA). (1999). *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention of 1999)*. Retrieved from <https://www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf>
- International Civil Aviation Organization. (2024, October 18). *International air travel liability limits set to increase, enhancing customer compensation*. ICAO Newsroom. Retrieved from <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ES/International-air-travel-liability-limits-set-to-increase,-enhancing-customer-compensation--.aspx>
- Irak, G. (2020). *Daha iyi yaşam indeksi açısından izlenen kişisel güvenlik politikaları. Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada ülkeleri örnekleri* (Yüksek lisans tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi'nden edinilmiştir. (Tez No. 647293)
- İşilar, H. B. (2022). *Havacılıkta güvenlik kültürü: Türk havacılık sektörü üzerine bir uygulama*, (Yüksek lisans tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi'nden edinilmiştir. (Tez No. 751612)
- Ito, H., & Lee, D. (2004). *Assessing the impact of the September 11 terrorist attacks on U.S. airline demand*. Department of Economics, Brown University. Retrieved from <https://core.ac.uk/download/pdf/7080583.pdf>
- Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği. (2016). *T.C. Resmi Gazete*, 29995, 21 Ocak 2017

- Kachkachishvili, D. (2017, 1 Aralık). Atatürk Havalimanı saldırısını planlayan Ahmet Çatayev öldürüldü. *Anadolu Ajansı* <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/ataturk-havalimani-saldirisini-planlayan-ahmet-catayev-olduruldu/987117> adresinden edinilmiştir.
- Kalfoglou, S. (2018). Aviation security: illusion of safety or reality?. *Department of Forensic Medicine*, 3(1), 1-8.
- Karabulak, S. (2016). *Türkiye’de havacılık sektöründeki rekabet stratejilerinin geleneksel havayolu ve düşük maliyetli havayolu işletmeleri bağlamında karşılaştırması* (Yüksek lisans tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi’nden edinilmiştir. (Tez No. 447930)
- Karakurt, E. (2006). Kentsel mekanı düzenleme önerileri: Modern kent planlama anlayışı ve postmodern kent planlama anlayışı. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (26), 1–25.
- Karaman, Z. T. (2019). Güvenliği sağlayıcı idari uygulamalar: Etkin dağ yönetimi. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 33(46), 31-53.
- Kaya Erdoğan, E. (2023). Kentsel ayrışmanın bir aracı olarak güvenlik ve yeni güvenlik algısı. *International Journal of Social Humanities and Administrative Sciences*, 9(68), 3539-3547. doi: /10.29228/JOSH AS.72550
- Kaya, A., & Kartal, M. (2021). Havalimanı güvenlik yönetiminde teknoloji ve insan. *Journal of Aviation*, 5(2), 298-309.
- Kaya, O. (2018). Turistlerin terörist saldırılara ilk tepkileri: Atatürk havalimanı saldırısı örneği, *Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi-International Journal of Society Researches*, 9(16), 2232-2257. doi: 10.30518/jav.1005849
- Kayhan, S. (2015). *Türkiye’deki sivil havaalanlarında güvenlik hizmetlerinin yönetsel başarısını etkileyen sorunların belirlenmesine yönelik bir araştırma* (Yüksek lisans tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi’nden edinilmiştir. (Tez No. 415895)
- Kayhan, S. (2021). *Havacılık güvenliğinde kriz yönetimi ve kültür ilişkisi. Hofstede’in kültürel boyutlar kuramı bağlamında Atatürk havalimanı saldırısının incelenmesi* (Doktora tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi’nden edinilmiştir. (Tez No. 677968)
- Keleş, R. (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: İmge Yayınları.
- Kırış, R. (2018). *Uluslararası güvenlik sisteminde değişen güvenlik algısı ve Türk dış politikası* (Yüksek lisans tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi’nden edinilmiştir. (Tez No. 512931)
- Kızır, Z. (2017). *Kent güvenliğinin sağlanmasında güvenlik yönetişiminin etkinliği sorunu; Muğla örneği* (Yüksek lisans tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi’nden edinilmiştir. (Tez No. 453033)
- Koca, T., & Çolpan Erkan, N. (2021). Kentsel güvenliğin sağlanmasında tasarım rehberleri. *Planlama*, 32(1), 162–173. doi: 10.14744/planlama.2021.36036
- Kosiak, S. M. (2003). Funding for defense, homeland security and combating terrorism since 9/11: Where has all the money gone? In *Security after 9/11: Strategy choices and budget tradeoffs: A briefing book* (s. 7–12). Center for Defense Information.
- Kula, S., & Çakar, B. (2015). Maslow ihtiyaçlar hiyerarşisi bağlamında toplumda bireylerin güvenlik algısı ve yaşam doyumu arasındaki ilişki. *Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 6(12), 191–210.

- Kurnaz, S., & Karatepe, S. (2019). Kritik alt yapıların güvenliği kapsamında Türkiye'deki hava alanlarının siber güvenliği. *Assam Uluslararası Hakemlik Dergi* 13. *Uluslararası Kamu Yönetimi Sempozyumu Bildirileri*, 119-129.
- Lavanguardia.com, (2010, 5 Mayıs). *Igor Portu fue el que avisó del atentado de la T-4 del aeropuerto de Barajas, Madrid: ETA-DYA Diego AR*. La Vanguardia. Retrieved from <https://archive.md/20130213163437/http://www.lavanguardia.es/politica/noticias/20100505/53921678153/igor-portu-fue-el-que-aviso-del-atentado-de-la-t-4-del-aeropuerto-de-barajas-madrid-eta-dya-diego-ar.html>
- Ministry of Foreign Affairs of Brazil. (2016, June 28). *Explosions at Ataturk Airport (Istanbul) Ministério das Relações Exteriores*. Retrieved from <https://www.gov.br/mre/en/contact-us/press-area/press-releases/explosions-at-ataturk-airport-istanbul-3>
- Ministry of the Interior, Finland. (n.d.). *What is national security?*. Retrieved from <https://intermin.fi/en/national-security/what-is-national-security>
- Miu, P. (2020). 9/11: An Analysis of the Event that Changed the Entire World. IXR Assessment Center, Timișoara, Romania.
- Mutlu, Ç., & Akbaş, Z. (2016). 11 Eylül saldırıları üzerinden uluslararası terörün turizme etkisi: Türkiye örneği, *Düzce Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(2), 1-14.
- National Commission on Terrorist Attacks upon the United States. (2004). *The 9/11 Commission Report: Executive Summary*. U.S. Government Printing Office. Retrieved from [https://www.9-11commission.gov/report/911Report\\_Exec.pdf](https://www.9-11commission.gov/report/911Report_Exec.pdf)
- NATO. (2016, 28 Haziran). NATO takes steps to improve financial transparency. *NATO*. Retrieved from [https://www.nato.int/cps/en/natohq/news\\_132868.htm?selectedlocale=en](https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_132868.htm?selectedlocale=en)
- Oktay, D. (2011). Kent kimliğine bütüncül bir bakış. *İdealkent*, 2(3), 8-19.
- Ömürgönülşen, U., Öktem, M. K., & Yüceyılmaz, A. A. (2010). Kentsel suçla mücadeleyi yeniden düşünmek: Güvenli bir kent yaşamı sağlama aracı olarak komşuluk alanı gözetim sistemi. *Toplum ve Sosyal Hizmet*, 21(2), 63-76.
- Örselli, E., & Akbay, C. (2019) Teknoloji ve kent yaşamında dönüşüm: Akıllı kentler, *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 2(1), 228-241.
- Özkanlısoy, Ö. (2020), Uluslararası sivil havacılık anlaşması'nın temel düzenlemeleri: Uluslararası ticaret açısından bir değerlendirme, *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7(13), 220-241.
- Pelegrin, W. (2016, June 29). *Facebook, Twitter block access to users in Turkey amid Istanbul airport attack*. Digital Trends. Retrieved from <https://www.digitaltrends.com/social-media/facebook-twitter-turkey-airport-attack/>
- President of India. (2016, June 29). *President of India condemns terrorist attack on Atatürk International Airport in Istanbul, Turkey*. Retrieved from [https://presidentofindia.nic.in/pranab-mukherjee/press\\_releases/president-india-condemns-terrorist-attack-ataturk-international](https://presidentofindia.nic.in/pranab-mukherjee/press_releases/president-india-condemns-terrorist-attack-ataturk-international)
- Rodriguez, M. F. Z. (2020). Munich 1972: Lessons of aviation security for Latin America. *Revista da UNIFA* 33(1). 78-87.
- RTVE. (2010, May 21). *Condenados a 1.040 años de cárcel cada uno de los tres etarras acusados del atentado de la T4*. RTVE. Retrieved from <https://www.rtve.es/noticias/20100521/condenados-a-1040-anos-carcel-cada-uno-tres-etarras-acusados-del-atentado-t4/332208.shtml>

- Sezal, İ. (1992). *Şehirleşme*. İstanbul: Ağaç Yayınları.
- Sirmen, K. S., & Erson Asar, B. (2017). Şikago Konvansiyonu'nun 83 bıs maddesinin uluslararası ve Türk havacılık hukukuna etkileri, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 8(1), 287-318.
- SHGM. (2010, Nisan). *Havacılık güvenlik sistemi*, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, Yayın No. Hgd/G-1
- Şahin, E. (2019). Göklerdeki egemenliğe bilgisayar sistemlerinin yansımalarının incelenmesi, *Akademik Sosyal Araştırmalar*. 7, 71-78. doi. 10.31455/Asya.537197
- Şahin, H. G. (2023). *Havacılık alanında meydana gelen terör saldırıları ve alınan güvenlik önlemlerinin analizi* (Yüksek lisans tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi'nden edinilmiştir. (Tez No. 848078)
- Şengün, H., Koçan, A., & Meydan Yıldız, S. G. (2019). *Akıllı kentler ve dijital (siber) güvenlik*, ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi 13. Uluslararası Kamu Yönetimi Sempozyumu Bildirileri Özel Sayısı, Gaziantep.
- T.C. İçişleri Bakanlığı. (2025). *Terörde arananlar*. <https://terorarananlar.pol.tr> adresinden edinilmiştir.
- Temizel, M. (2014). Terörizmde yeni milad: 11 Eylül 2001. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 14(1-2), 311-348.
- The Economist Impact. (2021). *Safe cities index 2021*. Retrieved from <https://impact.economist.com/projects/safe-cities/safe-cities-2021-whitepaper/>
- Tuğaç, Ç. (2019). *Türkiye'de kentsel iklim değişikliği için eko-kompakt kentler*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ernst Reuter İskân ve Şehircilik Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayınları.
- Türten, E. (2017). 2016 yılında yaşanan terör olaylarının mizah dergilerine yansıması. *Marmara İletişim Dergisi*, (28), 61-88.
- U.S. Department of Justice. (2016). *National Security*. Retrieved from <https://www.justice.gov/jm/jm-9-90000-national-security>
- U.S. Government Accountability Office. (2022, November). *Aviation security: TSA should assess potential for discrimination and better inform passengers of the complaint process* (Report No. GAO-23-105201). Retrieved from <https://www.gao.gov/products/gao-23-105201>
- Ulusoy, A., & Vural, T. (2001). Kentleşmenin sosyo ekonomik etkileri. *Belediye Dergisi*, 7(12), 8-14.
- United Nations. (2016, Şubat 26). *Security Council endorses Syria cessation of hostilities accord, unanimously adopting resolution 2268*. Retrieved from <https://press.un.org/en/2016/sc12430.doc.html>
- Ünlü, S. (2009). *11 Eylül olaylarının uluslararası sivil havacılık güvenliğine etkileri*, (Yüksek lisans tezi). Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi'nden edinilmiştir. (Tez No. 249687)
- Varol, H. (2020, Eylül). 11 Eylül sonrası ABD'nin değişen güvenlik algısı, *Diplomasi ve Strateji Dergisi*, 1-16.
- Yıldırım A. (2004). *Kentleşme ve kentleşme sürecinde göçün suç olgusu üzerindeki etkileri*, (Yayımlanmamış Yüksek lisans tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.



- Yıldız, A., Sarıcioğlu, P., & Soyluk, A. (2023). Havalimanlarındaki terör saldırılarına karşı alınabilecek önlemlerin mimari açıdan değeriendirilmesi, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 16(99), 1-14.
- Yılmaz, E., & Çitçi, S. (2011). Kentlerin ortaya çıkışı ve sosyo-politik açıdan Türkiye’de kentleşme dönemleri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(35), 252-257.
- Yılmaz, S. (2011). 11 Eylül sonrasında ABD ve Türkiye’deki iç güvenlik yeniden yapılanmalarının karşılaştırması, *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20(3), 361-380.
- Zengin, N. Ü., Biçen Gören, B. K., & Beşgöl, B. (2023). *Medya ve güvenlik*, (Rapor No.85). Polis Akademisi Yayınları.



## ÖZ GEÇMİŞ

2011 yılında Karabük Vakıfbank Zübeyde Hanım Anadolu Lisesi'nden mezun olup aynı yıl Ondokuz Mayıs Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi bölümüne yerleştim ve bu bölümden 2015 yılında,

Eskişehir Anadolu Üniversitesi Adalet bölümünden 2020 yılında,

Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Güvenlik Yönetimi Bölümü Tezsiz Yüksek Lisans Programından 2020 yılında,

Eskişehir Anadolu Üniversitesi Havacılık Yönetimi bölümünden 2025 yılında, mezun oldum.

Şanlı Türk Polis Teşkilatı'nda ilk derece amiri olarak görev yapmaktayım.