

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME YÖNETİM ANABİLİM DALI
İŞLETME BİLİM DALI

SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİ
(Yüksek Lisans Tezi)

Tezi Hazırlayan:
Sezen Melih KÖYLÜ

İstanbul, 2017

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME YÖNETİM ANABİLİM DALI
İŞLETME BİLİM DALI

SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİ
(Yüksek Lisans Tezi)

Tezi Hazırlayan:
Sezen Melih KÖYLÜ
Öğrenci No:
130703038

Danışman:
Doç. Dr. Özlem Arzu AZER

İstanbul, 2017

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Sivil Havacılık Güvenlik Yönetim Sistemi” başlıklı bu çalışmanın bilimsel ahlak ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmanın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım. 19/12/2017

Aday: Sezen Melih KÖYLÜ



T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ,
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ
TEZLİ YÜKSEK LİSANS SINAV TUTANAĞI

22.12.2017

Enstitümüz *İşletme Yönetimi* Anabilim Dalı *İşletme* Programı yüksek lisans öğrencilerinden **130703038** numaralı **Sezen Melih KÖYLÜ'nün** "*Beykent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim – Öğretim Yönetmeliği*"nin ilgili maddesine göre hazırlayarak, Enstitümüze teslim ettiği "*Sivil Havacılık Güvenlik Yönetim Sistemi*" konulu tezini, Yönetim Kurulumuzun 21.11.2017 tarih ve 2017/45 sayılı toplantısında seçilen ve Taksim Yerleşkesinde toplanan biz jüri üyeleri huzurunda, ilgili yönetmeliğin (c) bendi gereğince (66) dakika süre ile aday tarafından savunulmuş ve sonuçta adayın tezi hakkında ~~oyçokluğu/oybirliği~~ ile ~~Kabul/Red veya Düzeltme~~ kararı verilmiştir.

İşbu tutanak, 4 nüsha olarak hazırlanmış ve Enstitü Müdürlüğü'ne sunulmak üzere tarafımızdan düzenlenmiştir.



DANIŞMAN
Doç. Dr. Özlem Arzu AZER
(İstanbul Esenyurt Üniversitesi)

ÜYE

Doç. Dr. Erkut ALTINDAĞ
(Beykent Üniversitesi)

ÜYE

Yrd. Doç. Dr. Talat FIRLAR
(Beykent Üniversitesi)



Adı ve Soyadı : Sezen Melih KÖYLÜ
Danışmanı : Doç. Dr. Özlem Arzu AZER
Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans, 2017
Alanı : İşletme
Anahtar Kelimeler : Havacılık Güvenliği, Güvenlik Yönetim Sistemi,
Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı,

ÖZ

SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİ

Bir ülkenin güvenliği ve ekonomik refahı, havacılık sisteminin güvenli bir şekilde çalışmasına bağlıdır. Sivil havacılığa yönelik ortaya çıkan yeni tehditleri ve bu tehditlerin etkileyeceği potansiyel alanları saptamak, olabilecek muhtemel etkilerini ortaya çıkarmak, düzeltici önlemleri almak ve elde mevcut kaynakları daha verimli kullanmak için yeni teknik ve prosedürlerin geliştirilmesine sürekli bir ihtiyaç vardır. Bu ihtiyacı karşılayacak yöntemin adı Güvenlik Yönetim Sistemi (GYS) dir. GYS, ülkelerin sivil havacılığa yönelik güvenlik risklerini tutarlı ve proaktif bir şekilde tanımlamasına ve yönetmesine olanak tanımaktadır.

Bu tez çalışmamda ülkemizdeki havacılık sektörü incelenerek, uluslararası düzeyde kabul görmüş standartlara, prosedürlere ve uygulamalara göre nasıl bir GYS'ye sahip olması gerektiği üzerinde durulmuştur. Bu kapsam dâhilinde; öncelikle sektörü tanımak için sivil havacılığın önemi ve tarihsel gelişimi, sektörel gelişmeler ve beklentiler, son yıllarda sivil havacılığa yönelik meydana gelen tehditler ve etkileri, bu yönde ulusal ve uluslararası kuruluşların almış oldukları önlemler ve GYS hakkında yapmış oldukları çalışmalar, havacılık güvenliğinin başlıca bileşenlerinden biri olan Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programı (MSHGP) ve ülkemizdeki uygulamaları incelenmiştir. Sonuç olarak ülkemizde sivil havacılığa yönelik tehditlerin önlenmesinde etkin bir rol oynayacak olan GYS'nin kurulması ve devam ettirilmesi için yapılması gereken hususlar maddeler halinde ortaya konulmuştur.

Name and Surname : Sezen Melih KÖYLÜ
Supervisor : Assoc. Dr. Özlem Arzu AZER
Degree and Date : Master, 2017
Major : Business
Key Words : Aviation Security, Security Management System,
National Civil Aviation Security Program.

ABSTRACT

CIVIL AVIATION SECURITY MANAGEMENT SYSTEM

The security and economic well-being of a country depends on the safe operation of the aviation system. There is a continuing need to identify new threats to civil aviation and the potential areas that these threats will affect, to develop new techniques and procedures to uncover potential impacts, take corrective action, and use existing resources more efficiently. The name of the method to meet this requirement is the Security Management System (SeMS). SeMS allows countries to identify and manage the security risks to civil aviation consistently and proactively.

In studying this thesis, the aviation sector in our country is examined and it is emphasized how internationally accepted standards, procedures and applications should have a SeMS. Within this scope; the importance and the historical development of civil aviation, the sectoral developments and expectations, the threats and effects of civil aviation in recent years, the measures taken by national and international organizations and the studies they have done about SeMS in this field, The National Civil Aviation Safety Program (NCAPS) and its practices in our country have been examined. As a result, the necessary things to be done in order to establish and maintain SeMS, which will play an effective role in preventing threats to civil aviation in our country have been put forward.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No:

ÖZ	İ
ABSTRACT.....	İİ
RESİMLER LİSTESİ	İX
TABLOLAR LİSTESİ	X
GRAFİKLER LİSTESİ.....	Xİ
ŞEKİLLER LİSTESİ	Xİİ
KISALTMALAR	Xİİİ
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK VE HAVA GÜVENLİĞİ

1. SİVİL HAVACILIĞIN ÖNEMİ VE TARİHSEL GELİŞİMİ.....	7
2. SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİ VE ÖNEMİ.....	14
3. SİVİL HAVACILIĞA YÖNELİK TERÖRİST EYLEMLER.....	19
4. YENİ TEHDİTLER IŞIĞINDA HAVAALANLARINDA ALINAN GÜVENLİK ÖNLEMLERİ VE TEKNOLOJİK GELİŞMELER	28
4.1. Yeni Güvenlik Yaklaşımları	28
4.2. Havaalanı Güvenlik Hizmetleri	37
4.3. Havaalanı Güvenlik Sistem ve Teknolojileri.....	39
4.4. Yenilikçi Güvenlik Teknolojileri.....	41
5. SİVİL HAVACILIĞA YÖNELİK SİBER SALDIRILAR.....	55
4.1. Siber Saldırı Kaynaklı Tehditler	55
4.2. Siber Güvenlik Tehditlerini Tespit Etmeye Yönelik Çalışmalar.....	58
4.2.1. ICAO Tarafından Yürütülen Çalışmalar:	58

4.2.2. Diğer Kuruluşlar Tarafından Yürütülen Çalışmalar	60
4.3. Ülkemizde Siber Saldırlara Karşı Alınan Önlemler	63

İKİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK İLE İLGİLİ ULUSLARARASI/ULUSAL HUKUKİ DÜZENLEMELER VE KURULUŞLAR

1. ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER	65
1.1. 07.12.1944 Tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Şikago Sözleşmesi)	65
1.2. 1963 Tarihli Hava Taşımalarında Bazı Suç ve Diğer Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (Tokyo Sözleşmesi)	66
1.3. 1970 Tarihli Uçakların Yasa dışı Olarak Ele Geçirilmesinin Ortadan Kaldırılmasına İlişkin Sözleşme (Lahey Sözleşmesi)	68
1.4. 1971 Tarihli Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi)	69
1.5. Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havalimanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine ilişkin Protokol (24.02.1988 Montreal Ek'i)	71
2. ULUSLARARASI MEVZUAT	72
2.1. ICAO Ek-17 Güvenlik	72
2.2. ICAO DOC-8973 Gayri Kanuni Eylemlere Karşı Sivil Havacılığı Koruma ve Güvenlik Talimatı	74
2.3. ICAO Ek-9 Kolaylıklar	74
2.4. ICAO Ek-14 Hava Meydanları Yapısal Güvenlik Unsurları	75
2.5. ECAC Dok. 30	75
2.6. (EC) 2320/2002 Sayılı Tüzük	76
3. ULUSLARARASI KURULUŞLAR	77
3.1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO)	77
3.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport	

Association-IATA)	79
3.3. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference-ECAC)	80
3.4. Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı (European Organisation for the Safety of Air Navigation –EUROCONTROL)	81
3.5. Uluslararası Hava Meydanları Konseyi (Airports Council International-ACI)	82
3.6. Federal Havacılık Dairesi (Federal Aviation Administration-FAA)	84
3.7. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (The European Aviation Safety Agency-EASA)	85
3.8. Müşterek Havacılık Otoriteleri- Eğitim Organizasyonu (Joint Aviation Authorities Training Office – JAA TO)	89
4. ULUSAL SİVİL HAVACILIK KURULUŞLARI.....	89
4.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)	89
4.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)	90
4.3. Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü	91
4.4. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü	91
4.5. Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü (DMİ)	91

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK YÖNETİMİ SİSTEMİ

1. HAVACILIK GÜVENLİK YÖNETİMİ.....	93
2. GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİ (GYS)	94
3. GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİ’NİN AMACI VE YARARLARI	96
4. GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİ’NİN İLKELERİ VE TEMEL ELEMANLARI.....	98
4.1. Yönetim Taahhüdü	100
4.2. Tehdit ve Risk Yönetimi.....	102
4.3. Hesap Verebilirlik ve Sorumluluklar.....	107

4.4. Kaynaklar.....	108
4.5. Performans İzleme, Değerlendirme ve Raporlaşma	109
4.6. Olaylara Tepki	112
4.7. Değişim Yönetimi.....	112
4.8. Sürekli Gelişme	113
4.9. Eğitim ve Öğretim	115
4.10.İletişim	116
5. BİR GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİ'NİN ANLAŞILMASI VE UYGULANMASI.....	117
5.1. GYS'nin Oluşturulması	117
5.1.1. Performans Güvencesi	119
5.1.2. Risk Güvencesi	120
5.1.3. Yönetim Sistemi	121
5.2. Bir GYS Uygulama Rehberi.....	122
5.2.1. Yönetim Taahhüdü	123
5.2.2. Boşluk Analizi	123
5.2.3. İlk Performans Ölçütlerinin Oluşturulması	123
5.2.4. Projeyi Planlayın.....	124
5.2.5. Proje Planının Yürütülmesi	124
5.2.6. Düzenleyici Reform.....	125

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMI VE KALİTE KONTROL

1. MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMI'NA GENEL BAKIŞ VE ÇERÇEVE.....	126
1.1. Temel Havacılık Güvenlik Roller ve Sorumlulukları.....	128

1.2. Yönlendiriciler ve Çıkarılan Dersler	131
1.2.1. Risk Odaklı Yaklaşımlar Daha Etkili Güvenlik Sağlar	132
1.2.2. Havacılık Sektörü Etkin Bir Güvenlik Ortağıdır	133
1.2.3. Reçete Kurallar Her Zaman En İyi Çözüm Değildir	134
1.2.4. Etkileyici Sektör, Daha Etkili ve Verimli Güvenlik Sağlıyor	134
1.3. Stratejik Hedefler ve Rehber İlkeler	135
1.3.1 Stratejik Hedefler	135
1.3.2.Rehber ilkeler	136
1.3.2.2. Güvenlik İçin Bütünsel Yaklaşım	137
1.3.2.3. Esneklik ve Sürekli İyileştirme	138
1.3.2.4. Uluslararası Uyumluluk	139
1.4. Uygulama İlkeleri	141
1.4.1. Havacılık Güvenlik Önceliklerinin Belirlenmesi	141
1.4.2. Risk Yönetimi ve Bilgiyi Paylaşma.....	142
1.4.3. Havacılık Güvenliği Politikası Geliştirme.....	144
1.4.4. Yöntem Seçiminde Yaklaşım	146
1.4.5 Havacılık Güvenliği Gözetimi	148
1.4.6. Havacılık Güvenliği Denetimlerini Yapmak	149
1.4.7. Zorlayıcı Önlemler:	150
1.4.8 Acil Durumlara Hazırlık ve Müdahale	151
2. ÜLKEMİZDE UYGULANAN MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMI.....	153
2.1. Havacılık Güvenliği Programı ve Düzenlemelerinin Yasal Dayanağı	153
2.2. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nın Genel Çerçevesi.....	155
2.3. Yetkili Otorite ve Organizasyon	158
2.3.1.Yetkili Otorite	158

2.3.2.Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu	160
2.3.3.Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK)	162
2.4. Kalite Kontrol Yükümlülükleri	163
3. GÜVENLİK SORUNLARININ ÇÖZÜMLENMESİ	170
SONUÇ	174
KAYNAKÇA.....	185



RESİMLER LİSTESİ

Sayfa No:

Resim 1. M. Kemal Atatürk'ün "İstikbal Göklerdedir" Direktifi.....	7
Resim 2. Uçak Atölyeleri.....	8
Resim 3. Sivil Hava Taşımacılığının İlk Yılları	8
Resim 4. Terörist Saldırıların Sivil Havacılığa Etkileri.....	15
Resim 5. ABD 11 Eylül 2001 Terörist Saldırısı	21
Resim 6. İstanbul Atatürk Havalimanı Terör Saldırısı	26
Resim 7. Brüksel Zaventum Havalimanı'nda Oluşan Hasar	28
Resim 8. Havalimanında Saldırıya Açık Yolcu Kuyrukları	34
Resim 9. Havaalanlarında Alınan Elektronik Güvenlik Önlemleri	39
Resim 10. Havaalanlarındaki Yenilikçi Güvenlik Önlemleri	41
Resim 11. Geleceğin Kontrol Noktası	44
Resim 12. Termal Yalan Tespiti	44
Resim 13. Bluetooth Yolcu İzleme	45
Resim 14. Kopyalanmış Süper Sniffer Köpekleri	46
Resim 15. Uçmayı Sağlamayan Liste (No-Fly List).....	49
Resim 16. Yeni Patlayıcı Tespit Sistemi	50
Resim 17. İris Tanıma Cihazları	51
Resim 18. Yüz Tanıma Teknolojisi	52
Resim 19. Siber Saldırı Kaynaklı Tehditler	55
Resim 20. Siber Terörist Saldırıları	57
Resim 21. Siber Güvenlik Tehditleri	58

TABLÖLAR LİSTESİ

Sayfa No:

Tablo 1. Yönetim Sistemi'nin Temel Elemanları	99
Tablo 2. Güvenlik Yönetim Sistemi Çerçevesi	119



GRAFİKLER LİSTESİ

Sayfa No:

Grafik 1. Yolcu Trafiği	11
Grafik 2. Uçak Trafiği	11
Grafik 3. Taşınan Yük (Kargo, Posta ve Bagaj) (Ton).....	12
Grafik 4. Koltuk Kapasitesi	13
Grafik 5. Kargo Kapasitesi	13



ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa No:

Şekil 1. Brüksel Zaventum Havalimanı Terörist Saldırısı.....	29
Şekil 2. İstanbul Atatürk Havalimanı Krokisi (Kaynak: atv.com)	30
Şekil 3. Yönetim Sistemi'nin Temel Elemanları	100
Şekil 4. Güvenlik Çözümleri	103
Şekil 5. Tehdit Değerlendirmesi	105
Şekil 6. GYS. Projesinin Önemli Adımları.....	123
Şekil 7. Entegre Güvenlik Programı	131
Şekil 8. Stratejik Hedefler ve Rehber İlkeler	136
Şekil 9. Sivil havacılık Güvenliğinde Sorumlu Makamlar	176
Şekil 10. Güvenlik Daire Başkanlığının Görevleri.....	177
Şekil 11. GYS Rehberinin Amacı.....	183

KISALTMALAR

AB	:	Avrupa Birliği
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
ACI	:	Uluslararası Hava Meydanları Konseyi (Airports Council International)
AD	:	Uçuşa Elverişlilik Yönergeleri (Airworthiness Directive)
ANS	:	Hava Seyrüsefer Sistemi (Air Navigation System)
API	:	Gelişmiş Yolcu Bilgileri (Advance Passenger Information)
ATC	:	Hava Trafik Kontrol Hizmeti (Air Traffic Control)
AVSEC	:	Havacılık Güvenliği (Aviation Security)
AVM	:	Alış Veriş Merkezi
BT	:	Bilgisayar Tabanlı
CANSO	:	Sivil Hava Seyrüsefer Hizmetleri Organizasyonu (Civil Air Navigation Services Organisation)
CAPPS	:	Bilgisayar Destekli Yolcu Ön Kontrol Sistemi (Computer-Assisted Passenger Prescreening System)
CCTV	:	Kapalı Devre Televizyon (Close Circuit TeleVision)
CEO	:	Genel Müdür (Chief Executive Officer)
DEAŞ	:	Irak ve Şam İslam Devleti
DHMI	:	Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
DMI	:	Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü
EADUK	:	Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu
EASA	:	Avrupa Havacılık Güvenliği Kurumu (European Aviation Safety Agency)
ECAC	:	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference)

EGM	:	Emniyet Genel Müdürlüğü
EUROCONTROL	:	Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı (The European Organisation for the Safety of Air Navigation)
EYS	:	Emniyet Yönetim Sistemi
FAA	:	ABD Federal Havacılık Otoritesi (Federal Aviation Authority)
FHKC	:	Filistin Halk Kurtuluş Cephesi
GSYY	:	Güvenlikten Sorumlu Yetkili Yönetici
GYS	:	Güvenlik Yönetim Sistemi (Security Management Systems-SeMS)
GTA	:	Güvenlik Tahditli Alan
HGP	:	Havaalanı Güvenlik Planı
IBAC	:	Uluslararası İş Havacılık Konseyi (International Business Aviation Council)
IFALPA	:	Uluslararası Hava Yolları Pilotlar Birliği Federasyonu (The International Federation of Airline Pilots Association)
IED	:	Geliştirilmiş Patlayıcı Cihaz (Improvised Explosive Device)
IATA	:	Uluslararası Hava Taşıyıcılar Birliği (The International Air Transport Association)
ICAO	:	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization)
ICCAIA	:	Havacılık ve Uzay Sanayii Dernekleri Uluslararası Koordinasyon Konseyi (International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations)
IMO	:	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
IAOPA	:	Uluslararası Uçak Sahibi ve Pilot Birliği (International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations)

IFATCA	:	Uluslararası Hava Trafik Kontrolörleri Dernekleri Federasyonu (International Federation of Air Traffic Controllers' Associations)
IP	:	İnternet Protokol
ITU	:	Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (International Telecommunication Union)
JAR	:	Birleşik Havacılık Şartları (Joint Aviation Requirements)
JAA TO	:	Müşterek Havacılık Otoriteleri- Eğitim Organizasyonu (Joint Aviation Authorities Training Office)
KBRN	:	Kimyasal Biyolojik Radyasyon ve Nükleer tehlikeli maddeler
KHGP	:	Küresel Havacılık Güvenlik Planı (Global Aviation Security Plan-GASep)
MSHGP	:	Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programı
MSHGK	:	Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu
MSHGEP	:	Milli Sivil Havacılık Güvenlik Eğitim Programı
MSHGKKP	:	Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kalite Kontrol Programı
MANPADS	:	Portatif/Elle Taşınabilir Hava Savunma Sistemi (Man-Portable Air-Defense Systems)
PETN	:	Pentaeritritol Tetranitra
PNR	:	Yolcu İsim Kaydı (Passenger Name Record)
SARP	:	Standartlar ve Önerilen Uygulamaları (Standards and Recommended Practices)
SHGM	:	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SOME	:	Sektörel Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi
TBMM	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TNT	:	Trinitrotoluen
TSA	:	Ulaşım Güvenlik Ajansı (Transportation Security

Administration)

TSC	:	Terörist Tarama Merkezi (Terrorist Screening Centre)
UDHB	:	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UNWTO	:	Dünya Turizm Örgütü (United Nations World Tourism Organization)
UPU	:	Evrensel Posta Birliği (Universal Postal Union)
USOM	:	Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi
WHO	:	Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization)
WMO	:	Dünya Meteoroloji Örgütü (World Meteorological Organization)

GİRİŞ

Türkiye'nin içinde bulunduğu coğrafya, ülkeler arası çatışmaların kesintisiz sürdüğü, emperyalist ülkelerin menfaatlerinin çatıştığı, içinden üç kıtayı birleştiren stratejik ulaşım yollarının geçtiği ve zengin doğal kaynakların bulunduğu bir bölge olması nedeniyle birçok sorunu da beraberinde barındırmaktadır. Bu sorunların başında da son yıllarda hızla artan terör sorunu gelmektedir.

Kitle imha silahlarının yaygınlaşması ve küresel bir olgu olarak terörün ortaya çıkması, sivil havacılığa yönelik tehditlerin çoğalmasına, yayılmasına ve potansiyel etkinin artmasına neden olmuştur. Bu nedenle, Türkiye'nin bu sorunu çözecek ulusal güvenlik sisteminin sürekli yeniden düşünülmesi ve yenilenmesi gerekmektedir.

Güvenlik sisteminin en önemli unsurlarından birisi de sivil havacılık güvenliğidir. Çünkü sivil havacılığa yönelik bir saldırının amacına ulaşması, yalnızca yolcular, personel ve halk arasında bir korku ortamı yaratmakla kalmamakta, aynı zamanda havacılık sektörü ve ülke ekonomisi üzerinde telafisi güç sonuçlara neden olmaktadır.

Sivil havacılık, geniş bir alanı kapsayan altyapısı ve tüm dünyaya yayılan ulaşım noktaları nedeniyle dünya çapında bir şirket olarak kabul edilmektedir. Bu çapta büyük bir sektörün tahrip edildiğinde ve güvenilirliğini kaybettiğinde ülke ekonomisi üzerinde yaratacağı olumsuz tesirler de büyük olacaktır.

Sivil havacılığa yönelik terörist saldırılardan ülkemiz de nasibini almış ve bugüne kadar Türkiye'de havalimanlarımıza¹ yönelik 10 saldırı gerçekleşmiştir. Bunlar İstanbul Atatürk Havalimanı (6 saldırı), Sabiha Gökçen Havalimanı, Diyarbakır Havalimanı, Esenboğa Havalimanı ve Batman Havalimanıdır. Bu saldırılar sonucunda 61 kişi yaşamını yitirmiş, 358 kişi de yaralanmıştır. Saldırıları en çok ülkemizin göz bebeği ve tüm dünya tarafından bilinen Atatürk Havalimanına yönelik olduğu görülmektedir. Saldırı yöntemleri ve yapanlar incelendiğinde tek bir örgüt olmadığı anlaşılmaktadır. Saldırganların farklı siyasal amaçları olan örgütler

¹ Uluslararası hava trafiği, geliş ve gidişlerine hizmet vermek amacıyla tesis edilmiş olup, gümrük, göçmenlik, halk sağlığı, hayvan ve bitki karantina işlemleri ve benzeri işlemlerin bünyesinde vakit kaybedilmeksizin yürütüldüğü havaalanıdır. SHGM APK Daire Başkanlığı, Havacılık Terimleri Sözlüğü, 2011, ss.63

olduğu, ideolojileri ne olursa olsun arzuladıkları amaca ulaşmak için ortak hedef olarak havalimanlarını seçtikleri görülmektedir. Bu saldırıların yıllara göre dağılımı incelendiğinde son on saldırının 40 yıl içerisinde gerçekleştiği, bu saldırıların dört tanesinin ise son 12 ayda gerçekleştiği görülmektedir. Bu dört saldırı genel oran içerisinde % 40'a tekabül etmektedir. Bu veri sivil havacılığa yönelik saldırıların son yıllarda önemli ölçüde arttığını göstermektedir.²

Dünyada ve ülkemizde meydana gelen saldırılar analiz edildiğinde, teröristlerin havacılık varlıklarını tahrip etmek, yolcu ve personele zarar vermek için yeni yöntemler tasarlayıp uyguladıkları görülmektedir. Teröristler, güvenlik açıklarımızı kollamakta, güvenlik önlemlerinde yapılan yeniliklere kısa sürede uyum sağlamakta ve teknolojiyen de istifade ederek alışılmadık saldırı yöntemlerini kullanarak bu saldırılarını gerçekleştirmektedirler.

Türkiye, hayati derecede önemli milli çıkarları nedeniyle havacılık sektörüne yönelik bu kanun dışı eylemlere karşı gerekli tedbirleri almak zorundadır. Sivil havacılığın faaliyet gösterdiği dinamik tehdit ortamı, havacılık sektörü için güvenlik endişeleri yaratmaktadır. Havacılık sektörü kendisine yönelik bu tehditleri en iyi şekilde durdurmak ve gerekli karşı cevabı vermek için en son saldırıları gözden geçirerek analiz etmek ve anlamak zorundadır. Amaç, 'onlar eyleme geçsin, biz tepki veririz' döngüsünü kırmak olmalıdır.

Ülkemizde yetkili otorite, sorumlu kurum ve kuruluşlar ve havacılık sektörü paydaşları ile birlikte son yıllarda yürütülen çalışmalarla havacılık sektörünün güvenliği önemli derecede güçlenmiştir. Bu yeterli midir? Asla. Çünkü havacılık güvenliğinin temelinde yatan sorun, güçlendirme derecesinin yeterliğinin ölçülememesidir. Ancak, sivil havacılık güvenlik düzenlemelerinde en iyi uygulamayı yansıtmak için, mevcut sistemin sonuç odaklı ve riske dayalı bir yaklaşımla sürekli gözden geçirilerek bir modernleşmeye ihtiyaç vardır. Derinlemesine, aktif ve aşılması zor katmanlardan oluşan bir savunma sistemi oluşturmak için tüm havacılık paydaşları birlikte yenilikçi girişimler ve mevcut yeteneklerden yararlanarak geniş bir yelpazede güvenlik önlemlerinin alınmasına

² Onur Zeyrek, Türkiye'de Havalimanlarına Yönelik Saldırıları, 23.11.2016, <http://www.havacilikguvenligi.com/>, Erişim Tarihi: 28.12.2016,

çalışılmalıdır.

Günümüzün küresel ve birbirine bağlı ekonomisinde, insanların ve ürünlerin açık gökyüzünde güvenli bir şekilde hareket etmesi ve serbest ticaretin teşvik edilmesi ülke refahının geliştirilmesinde çok önemli bir faktördür. Havacılık sektörüne yönelik tehditleri tespit etmek, gerekli önlemleri almak, engellemek veya etkilerini en aza indirmek, güvenlik konusunda ortak bir anlayışı ve koordine edilmiş bir çabayı gerektirir.

Üç önemli prensip, strateji, onun hedefleri ve eylemleri üzerinde kapsamlı bir rehberlik sağlar. İlk olarak; devlet, halkına, çıkarlarına ve havacılık sektörüne yönelik terörist eylemleri harekete geçmeden önlemek için tüm varlıklarını ve yeteneklerini kullanmalıdır. İkincisi; devlet, hava sahasının güvenli ve verimli kullanılmasını sağlamalıdır. Üçüncüsü; devlet, seyahat ve ticareti kolaylaştırmaya devam etmelidir.³ Bu rehber ilkeler, küresel istikrar ve ekonomik büyüme açısından kritik önem taşır ve ülkemizin milli çıkarları için hayati derecede önemlidir.

“Devlet, halkına, çıkarlarına ve havacılık sektörüne yönelik terörist eylemleri harekete geçmeden önlemek için tüm varlıklarını ve yeteneklerini kullanmalıdır.” şeklindeki ilk prensibin uygulanmasını sağlayacak yöntemin adı, Güvenlik Yönetim Sistemi (GYS)’dir. GYS, güvenlik bilincini bütün organizasyona entegre ederek ve kalite güvencesi ile bu uyumluluğu doğrulayarak, mümkün olan en üst düzeyde mevzuata uyumluluğu sağlamada önemli bir güçtür. Bir GYS içindeki belirli güvenlik uygulamaları, eğitim ve denetim işlevleri, uygulanabilir ulusal havacılık güvenlik programlarına uyumu sağlamak için oluşturulmalıdır.

Sivil havacılığın karşılaştığı temel zorluklardan biri, riski azaltmak için alınan güvenlik tedbirlerinin gerekli güvenlik seviyesini sağladığına dair mevcut ve sürekli bir güvenceye sahip olmamamızdır. Havacılık işletmeleri⁴, kendi güvenlik yeteneklerinin etkinliğini ölçmek ve güvenlik önlemlerinin performansını güvence altına almak için sadece düzenli denetime güvenemezler. Güvenlik yönetiminin etkili

³ National Strategy for Aviation Security, 2007, ss. 7, <https://www.dhs.gov/publication/national-strategy-aviation-security>, Erişim Tarihi: 13.2.2017

⁴ Bir hava aracı işletmesiyle (etkinliği) uğraşan ya da uğraşmayı kabul eden kişi, örgüt ya da ticari kuruluş. Ticari amaçla ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu ve yük taşıyan gerçek ve tüzel kişilerdir. Havacılık Terimleri Sözlüğü, ss. 61

olabilmesi için bir tehdit ve saldırıya açıklık değerlendirmesi, riskin tanımlanması, tespiti, analizi, risk azaltma planlarının oluşturulması ve sürekli gözden geçirilmesi de dâhil olmak üzere sürekli bir döngü olmalıdır.

Sivil havacılıkta faaliyet gösteren işletmelerin genel yönetim faaliyetleri içerisinde önemli bir yer teşkil eden Güvenlik Yönetimi, faaliyetlerin güvenli bir şekilde gerçekleşmesine katkı sağlayacak usul ve uygulamaları içerir. GYS gibi standart bir yapı, havacılık sektörünün genelinde daha iyi ve daha düzgün güvenlik standartları sağlar. GYS'nin uygulanmasıyla etkili ve tehdit odaklı bir değerlendirmeye, güvenlik uygulamaları daha geleneksel reaktif prosedürlere dayandırmak yerine proaktif hale getirilebilir.

Ülkemiz, kendi havacılık sektörüne yönelik kanun dışı eylemleri harekete geçmeden veya bizi zora sokmadan durdurma kapasitesine sahip olmalıdır. Bu amaçları başarmak için devletimizin havacılık güvenliğinden sorumlu yetkili otoritesi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) başta olmak üzere, tüm kamu ve özel kuruluşları, yerel idareler ve özel sektör güçlendirilmiş istihbarat toplama, analiz ve uygun dağıtımından tam olarak yararlanmalıdır. Etkin bir güvenlik sistemi için teknolojik gelişmeler ve diğer havacılık kaynaklarının paylaşımının artırılması, havacılık güvenliği önlemlerinin geliştirilmesine devam edilmesi, güvenlik personelinin kullanımında verimliliğin artırılması ve yenilikler yapılması, kamu ve özel sektörün koordineli olarak birlikte çalışması ve diğer uluslar ve kuruluşlarla işbirliğinin güçlendirilmesi büyük önem taşımaktadır.

Bu tez çalışmamın amacı, ülkemizde sivil havacılığa yönelik tehditleri önlemek için uluslararası düzeyde kabul görmüş standartlara, prosedürlere ve uygulamalara göre nasıl bir GYS'nin kurulması gerektiğini ortaya koymaktır. Araştırmamın ana kütesini, GYS'yi uygulamaktan sorumlu Türk Sivil Havacılık Sistemi'nde faaliyet gösteren havacılık işletmeleri oluşturmaktadır. Bu kapsamda, genel problem sahalarını tespit etmek amacıyla havacılık sektöründe çalışan personel ve havacılık işletmelerinin güvenlikten sorumlu yöneticileri ile yüz yüze görüşme yapılarak Sivil Havacılık Güvenlik Yönetimine ilişkin görüş ve önerileri alınmıştır. Havacılık işletmelerinin yönetim ve organizasyon yapısı ele alınarak güvenlik yönetimi kapsamında teşkilatı, görev ve sorumlulukları incelenmiş ve karşılaşılan

sorunlar tespit edilmiştir. Problemin çözümü için gerekli veriler toplamak amacıyla dünyada ve ülkemizde havacılık sektöründe yaşanan gelişmeler araştırılmıştır. Bu kapsamda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve havacılık sektörünün yayımladığı çalışmalar, seminer sonuç raporları ve istatistikler incelenmiştir.

Tez çalışmamı dört ana bölümde ele aldım. *Sivil Havacılık ve Hava Güvenliği* başlıklı ilk bölümde havacılık sektörünün yapısı ve işleyişi hakkında bilgi birikimi elde etmek amacıyla öncelikle sivil havacılığın önemi ve tarihsel gelişimi ele alınmıştır. Daha sonra kavramsal bir altyapı oluşturmak, havacılık güvenliğine verilen önemi ve bu önemi ortaya çıkaran hususları ortaya çıkarmak için sivil havacılık güvenliği ve önemi üzerinde durulmuştur. Terörist eylemler sonucu oluşan durumu anlamlandırmak amacıyla sivil havacılığa yönelik terörist eylemler ve gelişimi, yeni tehditler ışığında havaalanlarında alınan güvenlik önlemleri, teknolojik gelişmeler ve siber saldırılar üzerinde durulmuştur.

Sivil Havacılık ve Uluslararası/Ulusal Hukuki Düzenlemeler ve Kuruluşlar başlıklı ikinci bölümde havacılık güvenliğinden sorumlu ulusal ve uluslararası kuruluşlar belirlenerek, görevleri ve son yıllarda yapmış oldukları çalışmalar araştırılmıştır. Sivil havacılık güvenliğini sağlamak amacıyla uluslararası alanda yapılan çalışmalar ve düzenlemeler, tarihi süreç içerisinde oluşturulan ulusal ve uluslararası başlıca havacılık kuruluşları ve yasal çerçeve incelenmiştir.

Sivil Havacılık Güvenlik Yönetim Sistemi başlıklı üçüncü bölümde hem GYS öğrenmek ve kavramsal bir alt yapı oluşturmak hem de en son gelişmeleri öğrenmek amacıyla uluslararası ICAO, IATA ve ECAC gibi başlıca kuruluşlar ile ABD, Kanada ve AB üyesi ülkelerin yapmış oldukları çalışmalar ele alınmış, GYS'nin amacı, yararları, genel ilkeleri ve elemanları üzerinde durulmuştur. Ayrıca GYS'nin uygulanması için nasıl bir yol izlenmesi gerektiği ortaya konulmuştur.

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (MSHGP) ve Kalite Kontrol başlıklı dördüncü bölümde GYS'nin çıktısı olan Milli Sivil Havacılık Güvenlik programı (MSHGP)'nin genel çerçevesine bir bakış yapılmış, temel güvenlik rolleri ve ülkelere düşen sorumluluklar, çıkarılan dersler, stratejik hedefler ve uygulama ilkeleri ele alınmıştır. Daha sonra ülkemizde uygulanan MSHGP ve güvenlik

sorunlarının çözümlenmesi için neler yapılması gerektiği üzerinde durulmuştur.

Sonuç bölümünde ülkemizde GYS'nin kurulması ve devam ettirilmesi için yapılması gereken hususlar maddeler halinde ortaya konulmuştur.



BİRİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK VE HAVA GÜVENLİĞİ

1. SİVİL HAVACILIĞIN ÖNEMİ VE TARİHSEL GELİŞİMİ

Ülkemizin sivil havacılık macerası 1912 yılında başlamıştır. Bu tarihte şimdiki İstanbul Atatürk Havalimanı'nın bulunduğu bölgede inşa edilen hangarlar ve uçakların iniş-kalkışı için kurulan havalimanı ile sivil havacılığın temeli atılmıştır.⁵ Bu tarih dünyada sivil havacılığın başlangıç tarihinin ilk yıllarına denk gelmektedir. Bu tarih göz önüne alındığında, bu yarışta geç kaldığımız asla söylenemez. Dünyayı küçültecek ve küresel ekonominin can damarı olacak bu yarışta geri kalmamak için sivil havacılık faaliyetleri Mustafa Kemal Atatürk tarafından “İstikbal Göklerdedir” düşüncesi ile Cumhuriyetin ilk yıllarında başlatılmıştır.⁶



Resim 1. M. Kemal Atatürk'ün “İstikbal Göklerdedir” direktifi
(Kaynak: aviationcenter.tr)

Bu düşünce doğrultusunda sivil havacılık konusunda ülkemizde önemli atılımlar yapılmıştır. Özel sektör girişimiyle uçak üretimi yapılmış ve kısa sürede yapılan yasal düzenlemelerle ülkemiz Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün kurucu üyeleri arasına girmiştir. Ne yazık ki Cumhuriyetin ilk yıllarında başlatılan ve hız kazanan sivil havacılık gelişmeleri bu başarısını daha sonraki yıllarda

⁵ Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2015-2019 Stratejik Plan, ss. 20

⁶ Ender GEREDİ, Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği Kavramları Arasındaki İlişki ve Farkların Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Yönetim, Yıl: 17, Sayı: 54, 2006, ss. 27

sürdürememiş, açılan uçak fabrikaları yanlış politikalar sonucu kapatılmış, sadece uçakların tamir ve tadilatını yapan atölyelere dönüştürülmüştür.⁷



Resim 2. Uçak Atölyeleri
(Kaynak: muhendisbeyinler.net)

Ülkemizde Sivil Hava Taşımacılığı ilk faaliyetlerine 1933 yılında “Türk Hava Postaları” adı altında 5 uçaklık küçük bir filo ile başlamıştır. Hava Yolları Devlet İşletmesi 20 Mayıs 1933 tarihinde Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulmuştur. Bugünkü Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğünün de başlangıcını oluşturan Havayolları Devlet İşletmesi havayolları ve havaalanları kurmak ve hava taşımacılığı yapmakla görevlendirilmiştir.



Resim 3. Sivil Hava Taşımacılığının İlk Yılları
(Kaynak: kokpit.aero)

⁷ Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu, Araştırma ve İnceleme Raporu, (Tarihi: 08/06/2011, Sayısı: 2011/2), Ankara, 2011, ss. 364

Bu dönemde askeri amaçlı bazı uçaklar modifiye ederek hava ulaşımı ile İstanbul-Eskişehir-Ankara gibi merkezlere yolcu ve yük taşımacılığı yapmıştır.

Havayolları Devlet İşletmesi, havalimanlarının sivil havacılıkta oynadığı önemli rol gereğince 3 Haziran 1938 tarihinde Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü olarak yeniden yapılandırılmış ve Bayındırlık Bakanlığına bağlanmıştır. Sivil havacılık faaliyetlerinin bir merkezden yönetilme ihtiyacı sonucunda 21 Temmuz 1943 tarihinde de Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır. 1944 tarihinde Şikago'da imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması ile sıkı kurallara bağlanan sivil havacılık faaliyetlerinde ülkemizin kısa sürede başarılar sağlamıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında uçak sanayisinde sağlanan teknolojik gelişmeler ile büyük gövdeli uçakların üretilmesi ve bu doğrultuda tarifeli ticari yolcu ve yük taşımacılığının gelişmesi sonucunda sivil havacılık faaliyetleri ülkemizde hız kazanmıştır.⁸

Sivil havacılığın bu baş döndürücü gelişmesi karşısında ülke menfaatlerimizi korumak, dış ilişkilerimizi düzenli bir şekilde sürdürmek, sivil havacılık faaliyetlerinin istenilen seviyede gelişimi ve denetimini sağlamak için 1954 yılında Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. Ülkemiz yapmış olduğu teşkilat değişikliği yanında, sürekli ve hızlı bir şekilde gelişen, havacılık sektöründe en son teknolojiyi kullanan, sivil havacılığa duyulan güvenin ana unsurlarını oluşturan hız ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ülke menfaatlerimize en uygun bir şekilde yürütülmesini sağlamak için 1983 yılında 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu çıkarılmıştır.⁹ Bu Kanunun çıkarılmasıyla birlikte özel sivil havacılık işletmelerinin kurulmasına imkân tanınmış ve ülkemiz hava taşımacılığı sektöründe yeniden bir ivme kazanmıştır. Bununla birlikte, havacılık sektöründe tüm dünyada önemli gelişmeler ve değişimler meydana gelmiştir. Tüm dünyayı etkileyen uzun süreli bölgesel savaşlar, ekonomik krizler ve benzeri olumsuzluklara karşın sivil havacılık faaliyetleri 1980'li yıllar sonrasında sürekli büyümüş ve yıllık ortalama % 4 - % 5 oranında artışlar yaşanmıştır. Dünyadaki bu

⁸ Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2015-2019 Stratejik Plan, ss. 20

⁹ Türkiye Odalar Birliği Başkanlığı, Türkiye Sivil Havacılık Sektör Raporu, TOBB Yayın No : 2014/229, Ankara, 2014, ss. 13

gelişmelere paralel olarak ülkemiz hava trafiğinde de çok hızlı bir artış kaydedilmiştir.¹⁰

Bu gelişmeler karşısında 1987 yılında da yeni doğan ihtiyaçlar sonucunda Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı yeniden teşkilatlandırılarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne dönüştürülmüş ve görevleri yeniden belirlenmiştir.

18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığı'nın Ana Hizmet Birimi olarak görevine devam Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile şu anki özel bütçeli yönetim yapısına kavuşmuş ve görevleri geniş kapsamlı olarak yeniden düzenlenmiştir.¹¹

Havacılık sektörü, ülkemizde 2003 yılından itibaren yakalanan istikrar, alınan tedbirler ve serbestleşme politikası ile yılda ortalama %15 büyümüş ve bu büyüme, ülkemizin ekonomik gelişim ile zenginliğinde önemli bir aktör olmuştur. Hava ulaşımının geliştirilmesiyle mal ve hizmetlerin istenilen yere istenilen hız ve miktarda sevk edilmesi kolaylaşmış, bunun sonucunda uluslararası ticaret genişlemiştir. İnsanların daha hızlı, ucuz ve kolay seyahat etmesi kolaylaşmış, bu da iç ve dış turizmin gelişmesini sağlamıştır.¹²

Sivil havacılık alanında yapılan düzenlemeler ile sektörün önü açılmış ve havacılık sektörü hızla büyümüştür. Türk Sivil Havacılığımız, uluslararası tahmin kuruluşlarının beklentilerinin üzerinde bir gelişme göstermiştir.¹³ Uluslararası kuruluşlar ve büyük uçak imalatçılarının orta ve uzun dönem tahmin çalışmaları, mevcut büyümenin 2030'lı yıllara kadar süreceği yönündedir.

Ülkemiz son yıllarda sivil havacılık alanında kazandığı başarıları 2016 yılında gösterememiştir. Bunun nedenleri arasında 2016 yılı içinde Türkiye'nin

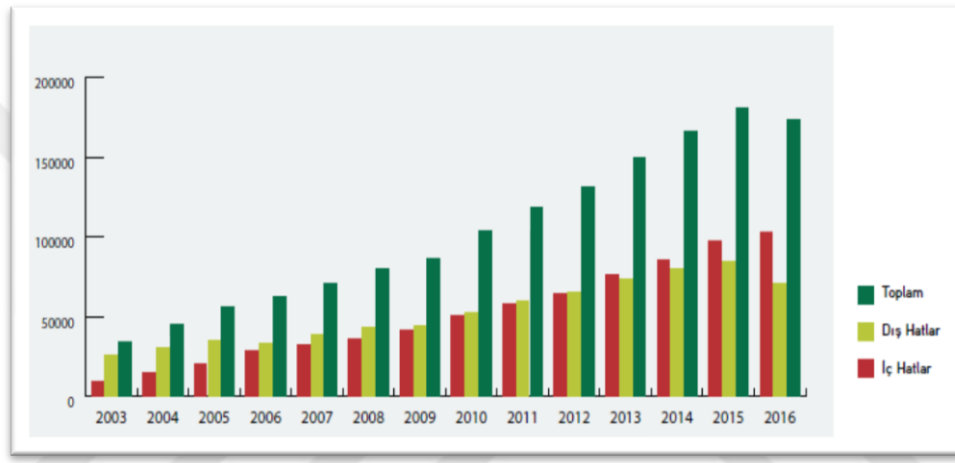
¹⁰ Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu, Araştırma ve İnceleme Raporu, (Tarihi: 08/06/2011, Sayısı: 2011/2), Ankara, 2011, ss. 364

¹¹ Türkiye Odalar Birliği Başkanlığı, Türkiye Sivil Havacılık Sektör Raporu, TOBB Yayın No : 2014/229, Ankara, 2014, ss. 13

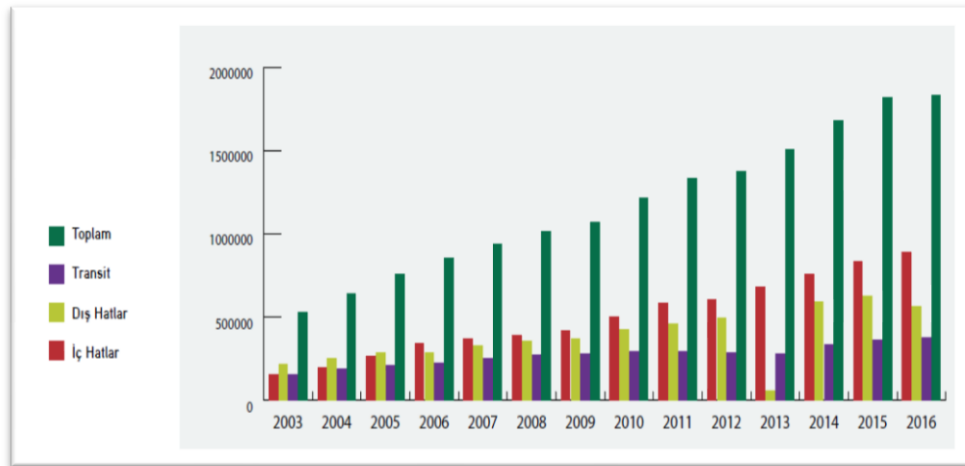
¹² Devlet Hava Meydanları İşletilmesi Genel Müdürlüğü, Havayolu Sektör Raporu, 2015, ss.3

¹³ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2016 Faaliyet Raporu, <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2016.pdf>, Erişim Tarihi: 27.11.2017

güneydoğusunda meydana gelen istikrarsızlık sonucu oluşan jeopolitik ortamı, artan terör olaylarını ve Rusya ile yaşanan uçak düşürme olaylarını sayabiliriz. 2015 yılında yaşanan terör olayları ve Rusya ile yaşanan sorunlar turizmi olumsuz etkilemiştir. Uluslararası yolcu trafiği ilk 11 ayda % 17 düşüş yaşamıştır.¹⁴ Bunların sonucunda ortaya çıkan güvenlik kaygısıyla özellikle Türkiye’de ve Avrupa’da havayolu yolcu trafiği olumsuz yönde etkilenmiştir. Toplam yolcu sayısı, bir önceki yıla göre % 4 azalarak 174 milyon, uçak trafiği %1 artarak 1.829.028 ve toplam yük miktarı % 4 azalarak 2.942.784 ton olarak gerçekleşmiştir.¹⁵



Grafik 1. Yolcu Trafiği (Kaynak: SHGM)



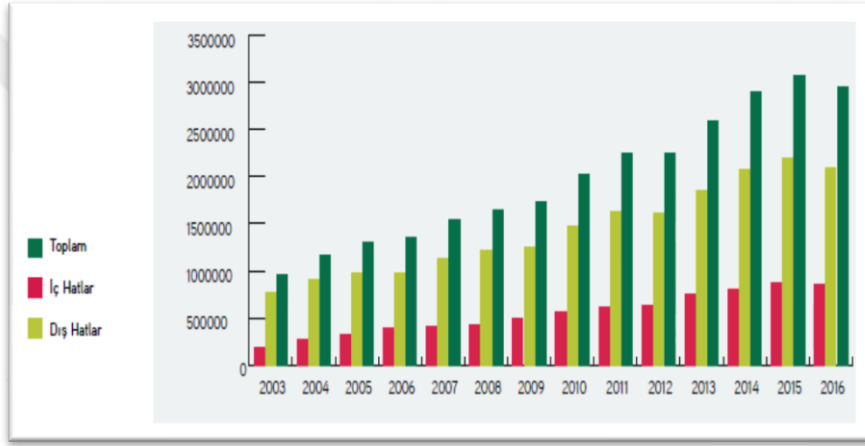
Grafik 2. Uçak Trafiği (Kaynak: SHGM)

¹⁴ Ekonominin 7 ayağı 2016'yı nasıl geçirdi?, <http://www.businessht.com.tr/ekonomi/haber/1341665-ekonominin-7-ayagi-2016yi-nasil-gecirdi>, Erişim Tarihi: 11.12.2016

¹⁵ A.g.e., ss. 25

Ulaşılabilirlik ve hız günümüz dünyasının vazgeçilmez iki unsurudur. Bu iki unsur aynı zamanda havacılık sektörünün en önemli özelliğidir. Ülkemiz, havacılığa gerekli önemi vererek onu öncelikli politikalardan biri haline getirmiştir. Sektörün rekabete açılmasıyla önemli gelişmeler yaşanmış ve ülkemiz dünyanın pek çok noktasına hava yoluyla hızlı bir şekilde ulaşma imkânına sahip bir ülke konumuna gelmiştir.

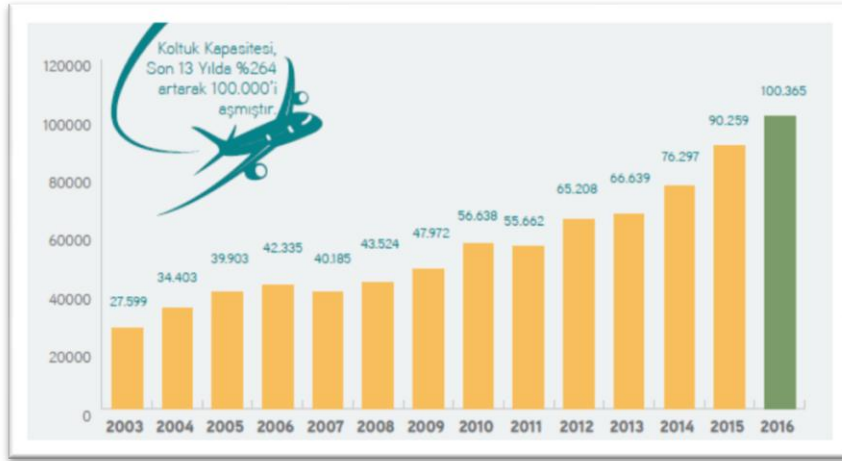
Ülkemiz yolcu ve uçak trafiğindeki artış oranları bakımından Avrupa’da ilk sıralarda yer almıştır. Dünya genelinde uçuş ağı en büyük ülkelerden biri haline gelmiştir.



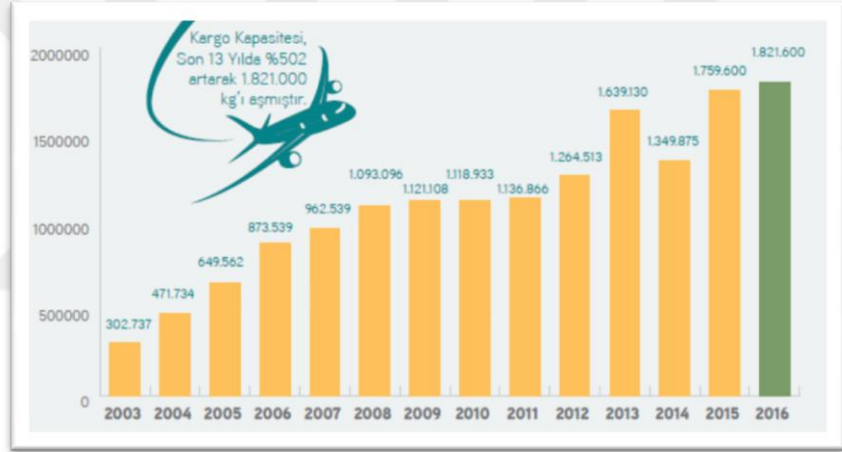
Grafik 3. Taşınan Yük (Kargo, Posta ve Bagaj) (Ton)
(Kaynak: SHGM)

Sivil havacılık sektöründe, kargo veya yük taşımacılığı yapan 13 havayolu şirketi vardır. Bu şirketlerinin 2015 yılında 489 olan uçak sayısı, 2016 yılında %10 artışla 540’a yükselmiştir. Bu uçakların 515’i yolcu, 25’i kargo uçağıdır. Havayolu filomuzun toplam koltuk kapasitesi 100.365, kargo uçaklarının toplam yük kapasitesi de 1.821.600 kg’dır.

2003 yılından bugüne uygulanan politikalar sonucunda, havayolu şirketlerimizin uçak sayısı %233, koltuk kapasitesi %264, kargo kapasitesi %502 artmış, yurt içinde ve yurt dışında uçulan nokta sayısı 341’e ulaşmıştır.



Grafik 4. Koltuk Kapasitesi (Kaynak: SHGM)



Grafik 5. Kargo Kapasitesi (Kaynak: SHGM)

2015 yılı sonunda faaliyet gösteren sivil havacılık işletmeleri bünyesinde, 489 adet uçak, 219 adet hava taksi, 241 adet balon, 336 adet genel havacılık işletmelerinde kullanılan ve 62 adet zirai ilaçlama işletmelerinde kullanılan toplam 1.347 hava aracı bulunuyorken, 2016 yılı sonunda 540 adet uçak, 231 adet hava taksi, 237 adet balon, 347 adet genel havacılık işletmelerinde kullanılan ve 62 adet zirai ilaçlama işletmelerinde kullanılan toplam 1.417 hava aracı bulunmaktadır.¹⁶

Ülke ekonomisi içerisinde çok önemli bir yere sahip olan ulaştırma sektörü son 5 yıl içinde ülke gayrisafi yurt içi hâsılasına ortalama % 14 oranında bir katkıda

¹⁶ A.g.e., ss.31

bulunurken, talep yaklaşık % 8 gibi önemli bir oranda artmıştır. Bu büyümenin içinde talep yıllık, karayolu için % 7,6, demiryolu için % 2, denizyolu için % 5 artış gösterirken, havayolu taşımacılığında % 16'dan fazla bir artış göstermiştir. Bu yükseliş, öncelikli olarak ülkemizin ekonomik faaliyetleri arasında sivil havacılığın önemli bir rol oynadığının ve dünya çapında en hızlı gelişen pazarlar arasında kendisine bir yer edindiğinin bir göstergesidir.¹⁷

Bu hızlı büyümenin sürdürülebilir olması için emniyet ve güvenliğe bir havacılık kültürü olarak önem verilmiş; havacılık faaliyetlerimiz, sadece niceliksel değil niteliksel olarak da daha üst standartlara yükselmiştir. Böylelikle Türk Sivil Havacılığı; havayolu şirketleri, havaalanı¹⁸ işleticileri, hava taksi, genel havacılık bakım kuruluşları, uçuş eğitim okulları, havaalanı yer hizmetleri, havaalanı ve uçuş emniyeti gibi alanların tümünü kapsayacak şekilde bütün olarak sürdürülebilir bir gelişim çizgisi yakalamıştır.¹⁹ Son yıllarda uçak teknolojisinde meydana gelen gelişmeler sonucunda ulaşılan daha hızlı, daha güvenli, daha konforlu ulaşımın yanı sıra bilet ücretlerindeki iyileştirmeler, havayolu ulaşımının diğer ulaşım türleri içindeki payını da yükseltmiştir.

2. SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİ VE ÖNEMİ

Modern terörün ortaya çıkışından bu yana, ulaştırma sektörü teröristlerin en sık saldırdığı hedefler arasında yer almıştır. Havacılık taşımacılığının kilit unsurlarını teşkil eden uçaklar ve havalimanlarının ideal hedef olmasının nedeni, tahrip edildiklerinde kitlesel zayıt, ekonomik bozulma, dünyanın her yerinde atılan manşetler ve geniş halk kitleleri arasında psikolojik endişe ve korkuya sebep olmalarıdır. Ayrıca onları ideal hedef haline getiren tek neden, yolcu ve mal akışını kesintiye uğratmadan kolayca korunamamalarıdır. Havacılık sektörünün savunması oldukça güçtür, çünkü çok sayıda insan her gün istediklere yere en kısa sürede ve güvenle ulaşmak için havaalanlarını kullanmaktadırlar.

¹⁷ Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, ss. 82

¹⁸ Havaalanı: Bütünü ya da bir bölümü içinde hava araçların; iniş, kalkış ve yer hareketlerini gerçekleştirebilmeleri için karada veya suda oluşturulmuş, (bina, tesis ve teçhizatla donatılmış) tanımlanmış saha. Havacılık Terimleri Sözlüğü, ss. 58

¹⁹ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Performans Programı (Sivil Havacılık Genel Müdürü Bilal EKŞİ'nin Önsözü), Ankara, 2016

Tatil ve özel günlerde havalimanlarını kullanan yolcuların sayısının katlanarak artması, tehdit seviyesinin yükselmesine sebep olmaktadır. Taktiksel düzeyde, havalimanlarında belirli bir yerde bulunan bilet gişeleri, güvenlik kontrol noktalarında meydana gelen yığılmalar, büyük uçaklardaki yolcu yoğunluğu ve bunların tahrip edilmeleri halinde ortaya çıkacak yüksek ölüm oranı hava taşımacılığını cazip hedef haline getirmektedir. Ayrıca bu uçakların kaçırılarak yeryüzündeki önemli fiziksel yapılara çarpması sonucu felaket hasarlara ve ölümlere sebep olması, onu ölümcül bir silah haline getirmektedir.



Resim 4. Terörist Saldırıların Sivil Havacılığa Etkileri
(Kaynak: worldatlas.com)

Bir ülkenin güvenliği ve ekonomik refahı, havacılık sisteminin güvenli bir şekilde çalışmasına ve dünya hava sahasının o ülke ve uluslararası ortakları tarafından verimli bir şekilde kullanımına önemli ölçüde bağlıdır. Aksi durumda oluşacak zayıf bir güvenlik ortamı, emniyetini tehdit edecek ve ülkelerin ekonomik can damarlarını olumsuz etkileyecektir.

Sivil havacılık, teröristler tarafından uzun zamandan beri saldırı ve istismar için hedef olarak görülmektedir. Dünya çapında artan terörist saldırılar, ülkelerin vatandaşlarını, ülke sınırlarını ve kritik varlıklarını güvenceye almak ve korumak konusundaki görüşlerini değiştirmiştir; gelecek saldırıları olasılığını ve etkisini azaltmak için acil önlemler alınması gereğini gözler önüne sermiştir.

Sivil havacılığın ana unsuru olan bir havaalanındaki başarılı saldırılar kitlemel

ölümlere ve ciddi ekonomik zarara sebebiyet vermekte ve modern ulaşım sistemi üzerindeki önemli etkisi nedeniyle dünya kamuoyunun dikkatini çekmektedir. Sonuç olarak, havaalanları üzerindeki tehditler daha olası hale gelmekte ve etkileri artmaktadır. Sicil havacılığın can damarı olan havaalanları, uluslararası ve ulusal teröristler, eylemciler, baskı grupları, fanatikler, direnişçiler, hoşnutsuz çalışanlar, ya da suçlular, siber korsanlar olsun yeni ve sıra dışı rakiplerle karşı karşıyadır. Bu rakipler, bomba yüklü araçlar, taşınabilir hava savunma sistemleri (MANPADS), gelişmiş patlayıcı cihazlar (IED) ve İnsansız Hava Araçları (Dronlar) gibi farklı saldırı araçları kullanmaktadırlar. Tuzak, uçak kaçırma, adam kaçırma veya esir alma, silahlı ve bombalı intihar saldırıları, siber saldırılar ve bilgi savaşı gibi yöntemlerle sürekli sivil havacılığın güvenlik boşluklarını kollamaktadırlar.²⁰

11 Eylül 2001 terör saldırılarından bu yana, havacılık alanında gerçekleştirilen terör saldırıları, ülkelerin havacılık güvenlik sistemlerinde bir takım değişikliklere neden olmuştur. ABD ve Avrupa Birliği'ne üye birçok ülke havacılık güvenlik sorununun ele alınması için bir strateji oluşturmuşlar ve güvenlik güçleri arasındaki işbirliğini geliştirmek için yeni tedbirler ve yasal mevzuatlar uygulamaya koymuşlardır. Bu korkunç saldırı karşısında, ülkeler havacılık sektörlerini gelecekte aynı tür ve benzeri saldırılardan korunmak amacıyla arayışlar içerisine girmişler, önlemek için yeni teknikler ve yöntemler geliştirmişlerdir. Bu olaydan sonra ülkeler ve teröristler arasında kıyasıya bir mücadele başlamıştır. Bu mücadelede, El Kaide ve yan kuruluşları gibi terörist gruplar sürekli olarak saldırmak için sektörün boşluklarını ararken, ülkeler havacılık güvenliğini yükseltmek ve açıklarını kapatmak için yeni teknoloji ve yöntemler geliştirmeye çalışmıştır. Bu mücadele sonsuz bir "kedi fare" oyununa dönüşmüş ve 11 Eylül'den bu yana devam etmektedir.

Ulaşım güvenliği kavramı içerisinde her tür aracın sadece seyahat sırasındaki güvenliği değil, yolcuların seyahat öncesi ve sonrasındaki güvenliklerini de kapsamaktadır. Özellikle büyük öneme sahip olan havaalanlarının terminal binalarında, güvenlik prosedürleri nedeniyle uzayan kuyruklar nedeniyle topluca bulunan yolculara karşı yapılan bir terörist saldırı, tüm dünyada büyük bir ses

²⁰ Airport Infrastructure Security Towards Global Security, <https://www.thalesgroup.com/en/managed-security-services>, Erişim Tarihi: 25.01.2017

getirmektedir. Etkileri meydana geldiği ülkeye zarar vermekte ve uçuşları da etkilediğinden büyük ekonomik zararlara sebep olmaktadır. Bu olumsuz sonuçlar, teröristler için yolcu terminal binasına yönelik bir saldırı, bir uçağa ulaşip uçağı kaçırmaktan veya bir uçağa sabotaj eylemi yapmaktan daha kolay ve dünyada daha çok ses getiren bir yöntem olarak kabul görmesine neden olmaktadır.²¹

Yaşanan teknolojik gelişmelere paralel olarak ticari faaliyetler de gelişmiş tüm dünyada bir küreselleşme sürecini başlatmıştır. Dünya da adeta gittikçe küçülmüş, mal ve hizmetlerin bir noktadan diğerine ulaşmasında zaman çok kıymetli hale gelmiş, bunun sonucunda sürat faktörü ön plana çıkmıştır. Dolayısıyla insanlar sürat avantajı nedeniyle hava ulaşımını tercih etmeye başlamış ve önemli bir ticari sektör olan turizm % 90'lara varan oranlarda havayolu ile yapılmaya başlamıştır. Konforun ve hızın avantajlarını kullanmak isteyen turizm, ancak güvenli bölgelerde yapılmaktadır. Hiçbir turist az da olsa hayati tehlikenin olduğu bölgeye gitmek istememektedir. Havalimanları ticari faaliyetlerinin yanında ülkelerin tanıtım faaliyetlerinin başlangıç ve bitiş noktası haline gelmiştir. Bu özellikleri nedeniyle havalimanları öncelikle korunması gereken hassas tesislerdir. Bu tesislerin güvenliğinde oluşabilecek herhangi bir zafiyet, ülke güvenliği, ülke ekonomisi, ülke turizmi ve benzeri birçok alanda zincirleme olumsuzluklara neden olabilecektir. Bu nedenlerle havacılık güvenliği ulusal ve uluslararası anlamda büyük önem taşımaktadır.²²

Uçak kaçırma olayları başlangıçta devletler tarafından çok fazla önemsenmese de olayın giderek daha çok insanı da etkiler hale gelmesi ve ekonomik sebepler nedeniyle bu soruna çözüm bulma arayışları başlamıştır. Devletler öncelikle kendi başlarına ulusal düzeyde önlemler alarak bir sonuca ulaşmaya çalışmışlardır. Ancak olayların önlenmesinde yaşanan güçlükler nedeniyle uluslararası sivil havacılığa yönelik yasa dışı eylemlerin ancak uluslararası alanda alınacak önlemlerle ve çabalarla önlenebileceğini kabul etmek zorunda kalmışlardır. Öncelikle uluslararası kuruluşlar tarafından başlatılan ortak çalışmalar sonucunda yapılan hukuksal

²¹ Ahmet Kenan Sayın, "Sivil Havacılık Güvenliğinde Özel Güvenlik Hizmetlerinin Etkinliğinin İncelenmesi, Esenboğa Havalimanı Örneği" Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2011, ss. 90

²² Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Havacılık Güvenliği Eğitim El Kitabı, ss.1, www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=2&dosyaID=239, Erişim Tarihi: 28.12.2016

düzenlemeler ve ardından alınan teknolojik önlemler, sonraki yıllarda yaşanan olayların sayısının azalmasını sağlamıştır. Ancak, 11 Eylül 2001 saldırılarının meydana getirdiği korkunç sonuçlar herkesi güvenlik uykusundan uyandırmış, sivil havacılık güvenliğini bambaşka bir boyuta taşımıştır. Uçaklara karşı düzenlenen kanun dışı eylemler bu olayla birlikte artık terörist eylemler olarak kabul edilmiş ve ülkeleri daha sıkı tedbirleri almaya sevk etmiştir. Sivil havacılık güvenliğine yönelik bir saldırı uçaklara karşı düzenlenen kanun dışı eylemler olmaktan çıkmış, bir ülkenin ulusal savunmasına yönelik saldırılar kapsamına girmiştir.²³

11 Eylül olaylarını takip eden haftalarda talebin azalması sonucu havayolu şirketleri filolarının % 10'nu uçuştan çekmek zorunda kalmıştır. Bunun sonucunda çalışanlarının %10'nu işten çıkarılmış, uçuş rotalarının bazıları iptal edilmiş ve bazı hizmetleri kesilmiştir. Dünyanın büyük havayolu işletmeleri iflas etmiş ve havayolu sektöründe çalışan 200.000'den fazla kişi işini kaybetmiştir. Havayolu sektörünün karşılaştığı tüm bu olumsuzluklar uluslararası havacılık kuruluşlarının, hükümetlerin, havayolu işletmelerinin ve havaalanlarının havacılık güvenliği konusunda bir kez daha ciddi olarak düşünmelerine ve bu tür yasa dışı eylemlerin tekrarlanmasını engellemek için yeni tedbirler almasını gündeme getirmiştir.²⁴ Bu gündem halen güncelliğini korumaktadır.

ICAO Genel Sekreteri Fang Liu, 22 Eylül 2016 günü Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nde yaptığı konuşmada, havacılığın güvenliği için, özellikle terörist gruplardan kaynaklanan, gün geçtikçe gelişen ve yeni ortaya çıkan tehditleri ortadan kaldırmak maksadıyla, dünya hükümetlerinin çabalarına devam etmeleri gerektiğine dikkat çekmiştir. Bu yılın ilk aylarında Brüksel ve İstanbul havaalanlarına yapılan saldırıların, kamu alanlarının güvenliğini sağlamak için karşı karşıya olunan zorlukların ne kadar büyük olduğunun, havacılık güvenliği ile ulusal güvenliğin ayrılamayacağının ve terörizmin ekonomik ve sosyal sonuçlarının trajik bir etkisi olduğuna dikkat çeken Liu, güvenlik durumunu hem umut verici, hem de

²³ Sinem Ünlü, 11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Konya. 2009, ss. xvii

²⁴ Hatice KÜÇÜKÖNAL , Havacılık Endüstrisinin Gelişiminde Güvenliğin Önemi ve Yeni Güvenlik Uygulamaları, <http://www.aktifbir.com/f42/guvenligin-onemi-ve-yeni-guvenlik-uygulamaları-10295/> Erişim Tarihi: 28.12.2016

zorluklarla dolu olarak tanımlamıştır. Liu verdiği brifingte, bagaj ve kargo içlerine gizlenen El Yapımı Patlayıcılar, İnsansız Hava Araçları (dronlar), siber güvenlik ve havaalanı çalışanlarından gelen tehditlerin, öncelikle ele alınması gereken güvenlik problemleri olduğunu vurgulamıştır. Bu tehditlerin, ICAO Güvenlik Standartlarının etkili bir şekilde uygulanması ve ulusal ve çok yönlü organizasyonlar arasında sıkı bir işbirliği ile azaltılabileceğini belirten Liu konuşmasına “Gereken koordinasyon karmaşık ve bazen çok zor olabilir” şeklinde devam ederek, zorlukların temel nedeninin, devlet koordinasyon mekanizmaları arasındaki çeşitlilik olduğunu ve ulusal ajanslar arasında daha fazla koordinasyona ihtiyaç olduğuna dikkat çekmiştir.²⁵

3. SİVİL HAVACILIĞA YÖNELİK TERÖRİST EYLEMLER

Sivil havacılık faaliyetlerine yönelik terörist eylemlerin tümü İngilizce kaynaklarda kısaca “havacılık terörizmi” olarak geçmektedir. Ancak Türk doktrininde bu tür terör eylemleri için tek bir tanım kullanılmamaktadır. Genelde sivil havacılığın her hangi bir alanına yönelik terörist saldırılar duruma göre “uçak kaçırma” ya da “hava korsanlığı”, “havaalanı baskını”, “hava aracına bomba yerleştirme” gibi her bir somut olaya özgü olarak ayrı ayrı tanımlanmaktadır. Her ne kadar havaalanı baskınları ve uçak bombalama olayları neredeyse sadece terör örgütleri tarafından gerçekleştirilecek saldırılar olsa da, hava korsanlığı ya da diğer bir ifadeyle uçak kaçırma olarak tabir edilen ve genel olarak ‘bir hava aracını yasa dışı güç, baskı veya tehdit kullanarak ele geçirme, rotasını değiştirme ya da uçuş faaliyetini aksatma’ olarak tanımlayabileceğimiz eylemler terör örgütleriyle bağlantısı olmayan kişiler tarafından ideolojik olmayan maksatlarla da azımsanamayacak yoğunlukta gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda dilimizde her ne kadar yerleşmemiş olsa da, ‘havacılık terörizmi’ terimi sivil havacılığa yönelik her türlü terörist eylemi kapsadığı için tercih edilebilir.²⁶

Havacılık sektörünü olumsuz etkileyecek, onun güvenirliliğini yok edecek

²⁵ ICAO Stresses Global Cooperation to Oust Aviation Security Threats, <http://www.aviationtoday.com/2016/09/23/icao-stresses-global-cooperation-to-oust-aviation-security-threats>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

²⁶ Mehmet Sertaç Ünal, Sivil Havacılık ve Uluslararası Hukuk, Yüksek Lisans Tezi, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, Konya. 2009, ss. 33-34

kanundışı eylemlere bir anlamda terörist eylemler de denilmektedir. Bu terörist eylemlerin neler olabileceğini, dünyada meydana gelen terörist eylemlere bakarak sınıflandırmak mümkündür. Bunlar genel olarak suikast, çeşitli bombalama eylemleri, insan kaçırma, uçak kaçırma, soygun ve ateş açma gibi olaylardır.

Ülkeden ülkeye farklılık gösteren terörist eylemlerin bu farklılığın sebepleri arasında birçok faktörü sıralayabiliriz. Bu faktörlerden en önemlisi, devletlerin bu tehditlere karşı duruşu, yani aldığı idari ve teknolojik önlemlerdir, buna terörle kendisine yönelik bu tehdit karşısında duruşudur da diyebiliriz. Bir yerde buna mücadele arzu ve eylemi de diyebiliriz. Bu husus, teröre karşı o ülkenin neler yaptığıyla ilgilidir. Havacılık güvenliği, bir anlamda alınan önlemler ve tehditlerin karşılıklı mücadelesidir. Ülkeler tehditleri tespit ederek karşı önlemleri alırlar. Terörist guruplar ise bu önlemleri aşarak hedeflerine ulaşmaya çalışırlar.

Havacılık sektörüne yönelik terör saldırıları bugünlere has yeni bir olay değildir. Gerçek manada havacılık sektörüne yönelik saldırıların başlangıcı, Filistinlilerin başlattığı 1960'lı yıllara kadar gitmektedir. 1960'ların sonlarına doğru Filistin Halk Kurtuluş Ordusu mensupları İsrail Havayolları El-Al'ın uçaklarına eylem yapmaya başlamışlardır. Bu saldırılar arasında tek başarılı olan saldırı 1969 yılında El-Al'ın Roma seferi yapan bir uçağının Cezayir'e kaçırılmasıydı. Kırk gün süren pazarlıklar sonucu Filistinliler amaçlarına ulaşmış ve cezaevinde bulunan arkadaşlarını serbest bıraktırmışlardır. Bu olaydan sonra güvenlik tedbiri olarak, İsrail El-Al uçaklarına silahlı güvenlik görevlisi yerleştirilmiştir. El-Al'ın Cezayir'e kaçırılmasından sonra Filistin Halk Kurtuluş Cephesi'nin (FHKC) kurucusu ve eski Genel Sekreteri George Habash'ın 1960'lı yıllarda Alman Gazetesi Der Stern'e verdiği röportajda "bir uçağı kaçırdığımızda yüz İsrailliye savaşta öldürdüğümüzden daha önemli bir etkisi var" şeklindeki ünlü açıklaması hala geçerliliğini korumaktadır. Bu açıklama, terörist örgütlerin havacılık sektörüne yaptığı terör saldırılarının psikolojik ve medya etkisine atfettiği önemi daha o zaman vurgulamıştır.²⁷

Özellikle 1970'li ve 1980'li yıllarda uçak kaçırma olayları teröristlerin

²⁷ Between Two Septembers: From the bargaining chip of Sept. 1970 to a strategic agent of Sept. 2001, <https://www.ict.org.il/Article/948/between-two-septembers>, Erişim Tarihi: 13.02.2017

başvurduğu yaygın bir yöntemdi. Bu yıllarda terörist örgütler, tutukluları serbest bırakırmak, siyasi taleplerini kabul ettirmek veya zorla fidye almak için müzakereci bir taktik olarak uçakları kaçırmaya başlamışlardı. Bununla birlikte havacılık terör tehdidini ve olası hasarını uluslararası arenada ön plana çıkaran 11 Eylül terör saldırıları olmuştur. O gün hiç kimsenin aklına gelmeyecek şekilde teröristler saldırı taktiklerini yenilemiş olarak sahneye çıkmışlardır.



Resim 5. ABD 11 Eylül 2001 Terörist Saldırısı (Kaynak:time.com)

Teröristler bu saldırılarda uçağı sadece hedef olarak kullanmakla kalmamışlar, aynı zamanda uçağı bir platform olarak kullanmışlardır. Havacılık sektörüne yönelik en büyük felaket saldırı olan 11 Eylül 2001 saldırılarını ve sebep olduğu sonuçları incelemek havacılık güvenliğinin önemini anlamamıza yetecektir. Bu tarihte dört havayolu şirketinin uçağı El Kaide üyeleri tarafından koordineli, eş zamanlı ve aynı amaç doğrultusunda kaçırılmışlar, önceden belirlenen hedeflere yönlendirilmişlerdir. İki uçak, ABD'nin ekonomik gücünün sembolü olan New York'taki Dünya Ticaret Kuleleri'ne, üçüncü uçak ABD'nin askeri gücünün sembolü olan Pentagon'a kasıtlı olarak çarptırılmıştır. Dördüncü uçak ise ABD'nin siyasi gücünün sembolü olan Washington DC' deki Kongre veya Beyaz Saray'ı hedef olarak seçmiş, ancak yolcuların müdahalesi sonucu hedefine ulaşmadan düşmüştür. Bu saldırılar sırasında uçağı kaçıran teröristler de dâhil olmak üzere yolcularla birlikte yaklaşık 3000 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu eşgüdümlü saldırılar, ABD hükümetinin ve dünyanın dört bir yanındaki ülkelerin o zamana kadar güvendikleri havacılık güvenlik sistemindeki açıklarını ortaya çıkarmıştır.

11 Eylül 2001 saldırılarının tüm dünyada meydana getirdiği şok ve akıllara gelmeyecek şaşırtıcı başarısı birçok terörist için ilham kaynağı olmuştur. Bu başarıyı tekrarlamak isteyen terörist örgütler özellikle patlayıcı madde alanında yenilikler yaratmaya başlamışlardır. Bu saldırıları ve yarattığı sonuçları kısaca incelemek, her saldırının havacılık güvenliğinde ne tür bir etki yarattığını ve konunun önemini anlamamız açısından yararlı olacaktır.

11 Eylül 2001 saldırılarından yaklaşık iki ay sonra, İngiliz vatandaşı ve El Kaide üyesi Richard Reid 22 Aralık 2001'de Paris'ten Miami'ye uçan 63 numaralı American Airlines uçağına binerek patlayıcı yerleştirilmiş ayakkabısını patlatmaya çalışmış, başarısız olmuş ve tutuklanmıştır.²⁸ Bu saldırı havacılık güvenliği tarihine Ayakkabı Bombacısı Olayı olarak geçmiştir. Bu saldırıdan sonra yolculardan ayakkabılarını çıkararak tarama cihazlarından geçmesi uygulaması başlatılmış ve X-Ray cihazları geliştirilmiştir.

2006 yılında El-Kaide'nin Kanada ve Amerikan uçaklarına 17 eşzamanlı saldırı düzenlemeyi planladığı bir olay meydana gelmiştir. Teröristlerin, Londra'dan Amerika'ya giderken sıvı patlayıcı madde dolu soda şişelerini gizlice uçağına sokmaya çalıştıkları keşfedilmiştir. Yeni bir 11 Eylül olayı olarak adlandırılan bu saldırıda, uçakların el bagajıyla taşınan bombalarla uçuşu sırasında infilak ettirilmesi ve önemli sayıda can kaybına yol açılması hedeflenmiştir. Büyük bir terörist planı olan bu saldırı amacına ulaşmadan istihbarata dayalı polisin terörle mücadele birimi ve güvenlik servislerinin ortak operasyonu ile önlenmiştir. Terör uzmanları bu büyüklükte eşgüdümlü saldırıları planlama niyeti ve yeteneğine sadece El Kaide ve onun ideolojisinden etkilenen terör hücrelerin olabileceğini değerlendirmiştir.²⁹ Kısaca bu yaşananlarda görüleceği üzere sivil havacılığa yönelik her saldırıda olduğu gibi bu olayda da dünya çapında kaos yaşanmıştır. Yöntem, “olay olduğunda gerekli önlemlerin alınması şeklinde” aynı kalmıştır. Bu saldırıdan sonra yolcuların sıvı taşımaya yeni kısıtlamalar ve yasaklar getirilmiştir.

Detroit'teki ABD yolcu uçağına yapılan 25 Aralık 2009 tarihindeki terörist

²⁸ Richard Colvin Reid, <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,203478,00.html>, Erişim Tarihi: 21.06.2017

²⁹ İngiliz polisi, yeni bir 11 Eylül'ü önledi, <http://www.yenisafak.com/arsiv/2006/agustos/10/11233.html>, Erişim Tarihi: 02.01.2017

saldırı, Arap Yarımadasında El Kaide'nin yenilikçi doğaçlama patlayıcı cihazlar tasarlayabileceğini göstermiştir. Olay büyük olasılıkla bir konsept girişimiydi ve işe yaramamıştı. Başarılı olsaydı benzer cihazlarla muhtemelen daha başka saldırılar düzenlenecekti. 23 yaşında Nijeryalı Ömer Faruk Abdülmütalib 25 Aralık'ta Amsterdam'dan Detroit'e uçan Kuzeybatı/Delta Airlines uçuşunda doğaçlama patlayıcıyı (IED) patlatmaya çalışmıştır. Uçak Detroit'e yaklaşırken saldırgan tuvalette uzun süre kalarak iç çamaşırlarına sakladığı patlayıcı maddeyi çıkarmış ve daha sonra uçağın yakıt depoları olan kanat yanındaki koltuğuna oturmuştur. Cihaz amaçlandığı gibi çalışmamış, patlamak yerine tutuşarak Abdülmütalib'i ağır bir şekilde yaralamış ve vücudunda yanıklar oluşmuştur. Yolcular ve mürettebat alevleri söndürmüş ve uçağın Detroit'e güvenli bir şekilde inmesini sağlamışlardır. Tutuklanan Ömer Faruk Abdülmütalib Arap Yarımadası'ndaki El Kaide tarafından eğitildiğini ve bu görev için gönderildiğini ifade etmiştir.³⁰

Ekim 2010'da İngiltere ve Dubai'de ABD'ye gönderilmek üzere kargoya verilen iki pakette patlayıcı madde bulunmuştur. Uzmanlar İngiltere'de bulunan patlayıcı madde içeren paketteki düzeneğin uçak havadayken patlayabileceğini belirtmiştir. Dubai polisi de ABD'ye gönderilmekte olan bir pakette patlayıcı madde bulunduğunu ve girişimin El Kaide'nin izlerini taşıdığını açıklamıştır. Olaylarla ilgili yapılan soruşturmada özellikle güçlü olan PETN³¹ patlayıcı maddenin mürekkep kartuşlarının içine gizlendiği tespit edilmiştir. Patlayıcı madde ve ateşleme düzeneği bir bilgisayar kartuşunun içine yerleştirilmiştir. Söz konusu paketler UPS ve FedEx kargo uçaklarında bulunmuştur. Olay üzerine ABD, İngiltere ve Orta Doğu'da havaalanları alarma geçirilmiştir. ABD havaalanlarında Yemen kaynaklı başka paketlerin de bulunduğu düşünülen havaalanlarında aramalar yapılmıştır. Beyaz Saray'dan yapılan bir açıklamaya göre paketler Suudi Arabistan'dan elde edilen istihbarat üzerine bulunmuştur.³² Bu olay havacılık sektörüne yönelik saldırıları önlemeye yönelik milyonlarca dolarlık teknolojik tedbirlere karşılık, teröristlerin çok

³⁰ 2009 Noel Günü saldırısı, <https://terortakvimi.wordpress.com/2009/12/25/2009noel-gunu-saldirisi/>, Erişim Tarihi: 02.01.2017

³¹ İçeriğinde patlayıcı olarak **pentaeritrol tetranitrat (PETN)** bulunan sentetik iplikle örülü, dışı su geçirmez PVC kaplı bir ateşleme elemanıdır. Bu özelliği nedeniyle çevre koşullarından etkilenmez ve uzun süre depolanır.

³² ABD'ye Saldırı Girişimi El Kaide'den mi?, <http://kirilmanoktasi.com.tr/Detay.aspx?c=6&i=1950>, Erişim Tarihi: 12. 02.2017

az maliyetli yöntemler geliştirerek amaçlarına ulaşmaya çalıştıklarını göstermiştir.

Yukarıdaki olaylar, terör örgütlerinin başarısızlıklarından yılmadıklarını, aksine bu tür saldırıları gerçekleştirmek için yeni teknikleri geliştirmeye yönelik sürekli bir arayış içerisinde olduklarını ve son başarılı saldırılarla motivasyonlarını güçlendirdiklerini göstermektedir. Yaşanan olayların bize verdiği en önemli ders şu dur: “Havacılık güvenliğinde kapatılan her güvenlik kapısı, teröristleri başka açık bir kapıya yönlendirir.” Açık kapı arayan teröristler, sonunda uçaklara yapılan saldırılara karşı alınan önlemler sonucunda, havalimanlarını hedefleri arasına dâhil etmişlerdir. Son iki yıl içerisinde dünya genelinde sivil havacılık sektörüne yönelik toplum üzerinde hem ekonomik hem de psikolojik etkilere neden olan büyük terörist saldırılar meydana gelmiştir. Havaalanlarına ve sivil havacılık şirketlerine yönelik bu saldırılar, teröristlerin büyük bir korku yaratmak ve felaketlere sebep olmak için ulaştırma sektörünü hedef olarak tercih ettiğini göstermektedir.

Saldırı türleri çok kapsamlı olduğu için sektörün önlem olarak alabileceği tedbirlerin çeşit, biçim ve yönteminde yenilikler için çok az seçenek bulunmaktadır. Bununla birlikte dünyadaki havaalanlarında potansiyel tüm saldırıları aynı anda engellemek için alınan önlemler büyük ölçüde farklılık göstermektedir. Ülkeler arasında ve aynı devlet içindeki bölgesel ve ana havaalanları arasında ciddi güvenlik uyumsuzlukları bulunmaktadır.

Teröristler stadyum, havaalanı, AVM, metro istasyonu ve eğlence merkezi gibi insanların yoğun olarak bulunduğu yumuşak hedeflere karşı saldırı başlatmak için ihtiyaç duydukları kaynakları elde ettikten sonra, hiçbir güvenlik önlemi tüm yaşam kaybının azaltılmasını garanti edememektedir. Bu nedenle yürütülecek güvenlik çabaları, yalnızca terörist tehditleri diğer daha az korumalı hedeflere yönlendirecek sınırlı eylemler yerine, tüm ulaşım türlerini kapsayacak genel bir güvenlik yenilemesinin parçası olmalıdır. Sivil havacılık güvenliği, spesifik tehditler konusunda artan bir istihbarat, azaltma, önleme, hazırlık, müdahale ve iyileştirme ile ilgili genel kriz yönetim döngüsünün iyileştirilmesi yoluyla artırılabilir.³³

³³ Terrorism and Civil Aviation Security, <https://www.hozint.com/2016/10/terrorism-and-civil-aviation-security/>, Erişim Tarihi: 20.06.2017

2015 ve 2016 yılları içerisinde sivil havacılığa yönelik tehditler incelendiğinde tehditlerin niteliğinin büyük bir değişim geçirdiği görülmektedir. Bu saldırılar sırasıyla şunlardır:

- 31 Ekim 2015'te Rusya'ya ait Airbus A321 uçağı Sina Yarımadası'ndan Saint Petersburg'a uçarken koltuklarından birinin altına yerleştirilen bir bombanın patlaması sonucu düşmüş ve terör örgütü DEAŞ saldırının sorumluluğunu üstlenmiştir. Bu olay, Mısır'ın Sina Yarımadası'ndaki Şarm El-Şeyh uluslararası havaalanında bir güvenlik ihlalinin olduğunu göstermiştir. Bir içecek kutusunda uçağa gizlice yerleştirilen patlayıcının gücünün bir kilogram TNT patlayıcıya eşdeğer olduğu belirtilmektedir. Rusya'nın Suriye'deki savaşa karışmasına tepki olarak yapılan bu saldırı sonucu 224 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu kaza Mısır tarihinin en ölümcül uçak olayı olarak tarihe geçmiştir.³⁴

- 23 Aralık 2015 tarihinde Sabiha Gökçen Havalimanı'na sorumluluk sahası dışından gece havan topu saldırısı yapılmıştır. Bir yolcu uçağında temizlik yapan ve patlamada kafasından ağır yaralanan bir temizlik personeli hayatını kaybetmiş, bir diğer temizlik görevlisi ise elinden yaralanmıştır. Beş uçakta küçük çaplı hasar oluşmuştur. Bu uçaklar hangara alınarak gerekli müdahaleler yapılmıştır. Havalimanının faaliyetlerinde ve hava trafiğinde herhangi bir aksama yaşanmamıştır. Yapılan incelemede havalimanına 4 havan mermisi atıldığı, mermilerden üçünün birbirine yakın, birinin daha uzak bir alana düştüğü saptanmıştır. Saldırıyı üstlenen 'Kürdistan Özgürlük Şahinleri' adlı terör örgütü üç gün sonra internet sitesinde yaptığı açıklamada, "Havan toplarıyla yapılan bu saldırı aynı zamanda yeni dönem eylemselliğimizin de başlangıcı olacaktır" açıklamasını yapmıştır.³⁵

- 2 Şubat 2016 tarihinde Somali'nin Aden Adde Uluslararası Havalimanı'ndan Cibuti'nin Ambouli Uluslararası Havalimanı'na hareket etmekte olan Daallo Airlines 159 sefer sayılı uçakta kalkıştan 15 dakika sonra patlama meydana gelmiştir. Meydana gelen patlama sonucu uçak gövdesinde açılan delikten

³⁴ Metrojet Flight 9268, <http://www.cbc.ca/news/world/russia-kremlin-metrojet-bomb-1.3322272>, Erişim Tarihi: 20.06.2017

³⁵ Sabiha Gökçen Patlamasında Ne Oldu, Havan Topu Mu Atıldı, 7 Ocak 2016, <http://www.hurriyet.com.tr/sabiha-gokcen-patlamasinda-ne-oldu-havan-topu-mu-atildi-40037320>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

bombacı olduğu tahmin edilen kişi düşerek ölmüştür. Bombalı saldırıyı radikal islamcı örgüt El-Şebab üstlenmiştir.³⁶

- 22 Mart 2016'da Brüksel Zaventum Havalimanı'na yapılan saldırılar, benzer terörist saldırıların dünyanın herhangi bir uluslararası havalimanına kolaylıkla yapılabileceğini göstermiştir. O gün üç kişi havaalanı içerisindeki intihar yeleklerini patlatarak 16 kişiye öldürmüş ve 250 kişinin yaralanmasına sebep olmuştur. Saldırıları Irak ve Şam İslam Devleti (DEAŞ) üstlenmiştir.³⁷

- 28 Mayıs 2016 tarihinde Suriye'nin DEAŞ bölgesinden atılan 2 roketatar mermisinden biri Gaziantep Havalimanı Lojmanları'nın bahçesine, diğeri ise boş araziye isabet etmiştir. Korku ve paniğe neden olan olayda ölen veya yaralanan olmamıştır.³⁸



Resim 6. İstanbul Atatürk Havalimanı Terör Saldırısı (Kaynak: onedio.com)

- 28 Haziran 2016 tarihinde DEAŞ mensubu olduğu belirtilen üç saldırgan, İstanbul Atatürk Havalimanı dış hatlar terminalinde bir saldırı düzenlemiştir. Bu saldırı sonucu 45 kişi hayatını kaybetmiş, 236 kişi yaralanmıştır.³⁹

³⁶ Daallo Airlines Flight 159, <http://avherald.com/h?article=4934dec0> , Erişim Tarihi: 20.06.2017

³⁷ 2016 Brussels Bombings, <https://www.thesun.co.uk/news/3147591/what-was-the-2016-brussels-terror-attack-where-did-the-bombings-take-place-and-how-many-people-were-killed/>
Erişim Tarihi: 20.06.2017

³⁸ Suriye'den Gaziantep'e 2 roket atıldı, http://www.dha.com.tr/gaziantep-2-roket-mermisi-dustu_1239427.html, Erişim Tarihi: 18.12.2016

³⁹ Atatürk Havalimanı saldırısı: Tam olarak ne oldu?, 30 Haziran 2016, http://www.bbc.com/turkce/haberler/2016/06/160629_ataturk_havalimani_saldiri_ne_biliyoruz,

- 10 Ekim 2016 tarihinde Alman polisi Leipzig’de Berlin'deki bir havaalanına ve tren istasyonuna karşı terörist bir saldırı planlayan Suriyeli bir erkeği tutuklamıştır.⁴⁰

Yukarıdaki saldırılar analiz edildiğinde sivil havacılığa yönelik güvenlik tehditlerinin on yıl öncekilerden farklılık gösterdiği görülmektedir. Bu farklılıkları şu şekilde sıralanabilir:⁴¹

- Ateşli silahlarla ve/veya patlayıcı ile teçhiz edilmiş intihar yeleği giymiş bir grup terörist tarafından havaalanlarına doğrudan baskın tarzında bir saldırı düzenlenebilir.

- Havaalanının güvenlik tahditli bir bölümüne ya da bir uçağa bir yolcu ya da havaalanında görevli bir personel vasıtasıyla gizlice patlayıcı bir madde sokulabilir. (Ayakkabı bombası, iç çamaşırı bombası, sıvı bomba, dizüstü bilgisayar bombası, mürekkep kartuşu bombası gibi).

- Havan topu ya da omuzdan atılan kısa menzilli tank füzesi ile havalimanı güvenlik sınırları dışından kritik tesislere ve yolcu dolu uçaklara ateş edilebilir.

- Patlayıcı veya yanıcı madde yüklü bir araç ile güvenlik duvarları ve çiti aşılacak suretiyle bir saldırı düzenlenebilir.

- 11 Eylül saldırılarında olduğu gibi bir uçak kaçırılarak politik taleplerde bulunmak için hedeflere çarpmak üzere bir füze olarak kullanılabilir.

- Bomba yüklü veya yüksüz İnsansız Hava Aracı (Dronlar) kullanılarak havalimanına iniş ya da kalkış yapan uçaklara çarpmak suretiyle saldırı düzenlenebilir.

- Havalimanı dışından bir uçak füzesi (omuzdan ateşlenen veya diğer yöntemlerle) kullanılarak iniş ve kalkış halindeki uçaklar vurulabilir.

Erişim Tarihi: 28.12.2016

⁴⁰ Leipzig’te Gözaltına Alınan Şüpheli Berlin’de Havalimanına Saldıracaktı, <http://avrupaforum.org/leipzigte-gozaltina-alinan-supheli-berlinde-havalimanina-saldiracakti/> Erişim Tarihi: 13.01.2017

⁴¹ Horizon Intelligence, Global Risk & Travel Security Monitoring, Terrorism and Civil Aviation Security, 2016, <http://www.hozint.com/>, Erişim Tarihi: 03.02.2017

- Sivil havacılığa yönelik siber saldırılar büyük tehdit oluşturmaktadır. Bu konu içeriği ve önemi nedeniyle ayrı bir başlık halinde ele alınacaktır.

Son dönemde yapılan bu saldırılar terör örgütlerinin çekici bir hedef olan havacılık sektörüne karşı saldırı düzenlemek yönündeki motivasyonlarını muhafaza ettiklerini ve yeteneklerini durmadan geliştirdiklerini göstermektedir. Bu listeye korkarım önümüzdeki yıllarda daha değişik saldırı türleri eklenecektir.

4. YENİ TEHDİTLER IŞIĞINDA HAVAALANLARINDA ALINAN GÜVENLİK ÖNLEMLERİ VE TEKNOLOJİK GELİŞMELER

4.1. Yeni Güvenlik Yaklaşımları

Terörist gruplar için uçak kaçırma ve bombalama eyleminin bir yöntem haline geldiği 1970'lerden bugüne kadar terörizm, havaalanları ve yolcular için dünya genelinde yıkıcı bir eylem haline gelmiştir. Havaalanlarında güvenlik önlemlerinin çok sıkı olduğunun düşünüldüğü bir anda, 11 Eylül 2001 saldırıları ile tüm dünya adeta güvenlik uykusundan uyanmış ve güvenliğin yeterince sıkı olmadığına farkına varılmıştır. O gün, basit kesicilerle silahlanmış teröristler, ele geçirdikleri dört yolcu uçağını uçan bombalar olarak kullanmışlardır.⁴² O günden beri havaalanı güvenliği değişti mi? Sorusunu kendimize sorabiliriz.

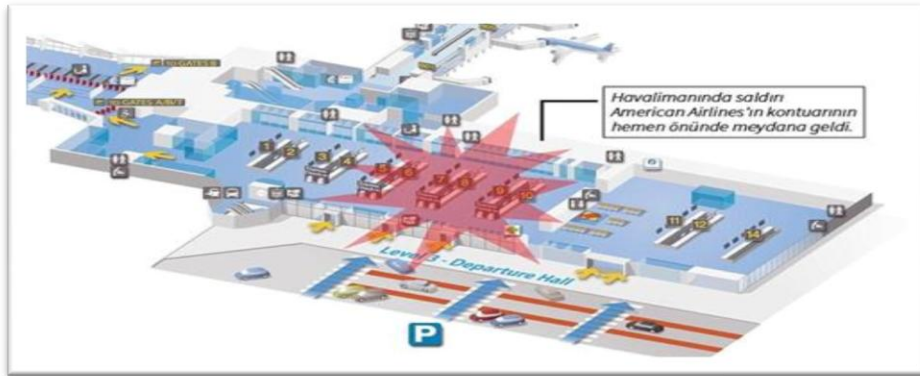


Resim 7. Brüksel Zaventem Havalimanı'nda Oluşan Hasar
(Kaynak: ntv.com)

⁴² The Future of Airport Security Is CT Scans and Smarter Lines, <https://skift.com/2016/10/30/the-future-of-airport-security-is-ct-scans-and-smarter-lines/>, Erişim Tarihi: 23.12.2017

Yeni güvenlik ihtiyaçları karşısında teknolojik gelişmeler durmadan devam etmektedir. Buna paralel olarak havaalanlarına yönelik tehditler de şekil değiştirmekte, yeni yöntemlerle devam etmekte ve havacılık sektörü için yeni sorunları da beraberinde getirmektedir. Bugün teröristler basit kesiciler yerine, plastik patlayıcıyı ince bir tabaka haline dönüştürerek dizüstü bilgisayarının içine gizleyerek tespit edilmesi zor bir bomba düzeneğine dönüştürebilmektedir. Bu rnek teröristlerin silahları gizlemede ve zayıf noktaları belirlemede ne kadar yenilikçi olduklarını göstermektedir. Bu yeni tehditler göz önüne alındığında ülkeler havacılık güvenliği konusunda etkili bir yöntem değişikliğine gitmek, hatta nde koşmak zorundadır.

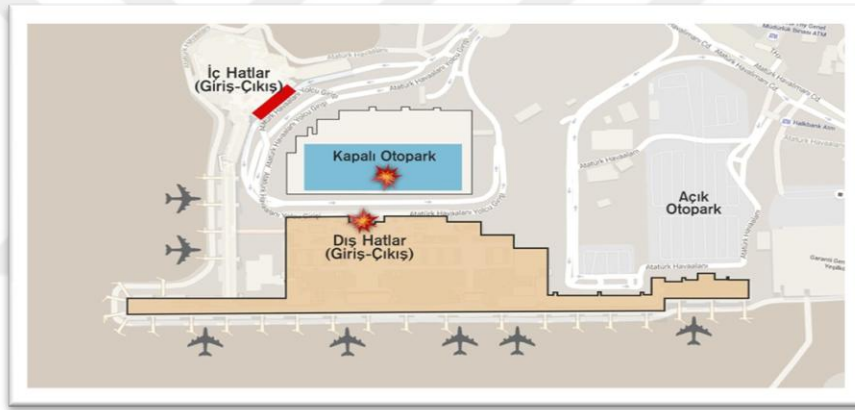
İstanbul ve Brüksel’de havalimanlarına yönelik son saldırılar incelendiğinde, İstanbul Atatürk Havalimanı’na yönelik terörist saldırı, havaalanının girişindeki güvenlik tarama kontrol noktasından önce havaalanının hemen dışında gerçekleşmiştir. Zaventum Havalimanı’na yönelik saldırı ise havaalanı merkezindeki genel kamusal alanda meydana gelmiştir. Sabiha Gökçen Havalimanı’na yapılan saldırı ise havalimanı güvenlik sınırları dışında yapılmıştır. Bu çeşitli saldırı türleri, geniş bir alanı kapsayan havaalanı güvenliğinin sağlanmasıdaki fiziki ve ekonomik zorlukları göstermektedir. Bu nedenle, güvenlik konusundaki yetkili ulusal ve uluslararası kuruluşlar ve uzmanlar tarafından kontrol noktalarının nerelere yerleştirileceği, kontrollerin ne kadar sıklıkla yapılacağı ve mevcut güvenlik kontrol noktalarının hangi amaca hizmet edeceği gibi sorular sıklıkla gündeme getirilmektedir.



şekil 1. Brüksel Zaventum Havalimanı Terörist Saldırısı
(Kaynak: ntv.com)

Saldırıların niteliği incelendiğinde, Brüksel Zaventum Havalimanı'ndaki geniş kamusal alana intihar bombacısının mevcut birçok yolcuyla karışarak zorluk yaşamadan terminal binasına girdiğini göstermektedir.

İstanbul Atatürk Havalimanı saldırısında göze çarpan en önemli husus ise, teröristlerin bu yıkıcı bir saldırıyı gerçekleştirmek için yapmış oldukları planlamanın detayı ve seviyesidir. Bu saldırı, acil müdahale ekiplerinin dikkatini başka yöne çekerek kontrol noktasında güvenliği azalmak için yanıltıcı bir bomba saldırısıyla otoparkta başlatılmış, ardından güvenlik kontrollerinin yapılması için birçok yolcunun beklediği terminal giriş kontrol noktasında ikinci bir bomba patlatılmıştır. Her iki patlama sonucunda ortaya çıkan tahrip ve karışıklık, terminal binasında üçüncü bir intihar saldırısının yapılmasına imkân vermiştir.



Şekil 2. İstanbul Atatürk Havalimanı Krokisi (Kaynak: atv.com)

Yetkili uluslararası kuruluşlar tarafından Brüksel Zaventum saldırılarından sonra, kamu erişim alanlarına erişim izni vermeden önce yolcuların güvenlik taramasının güçlendirilmesi çağrıları yapılmıştır. Bununla birlikte Avrupa'nın hava alanlarının ortak çıkarını destekleyen ACI Avrupa, havaalanının ortak alanlarına giren kişilere yönelik yapılacak ilave kontrollerin güvenliğe zarar verebileceği ve hedefin güvence altına alınması yerine yeni güvenlik açıkları ortaya çıkarabileceği konusunda uyarıda bulunmuştur.⁴³ İstanbul Atatürk Havalimanı saldırıları, ACI Avrupa'nın uyarılarının kehanet niteliği taşıdığını göstermektedir. Çünkü ölüm ve

⁴³ What you need to know about the Turkey airport attack, <http://edition.cnn.com/2016/06/29/europe/turkey-attack-up-to-speed/index.html>, Erişim Tarihi: 02.01.2017,

yaralanmaların çoğu kontrol noktasındaki ikinci saldırıdan kaynaklanmıştır. Terminalin girişindeki kontrol noktası, taksi ve diğer araçların yolcuları bırakmaları nedeniyle oluşan trafik akışının yoğunluğu ve bekleyen kalabalık nedeniyle teröristler için kolay bir hedef anlamına geliyordu. Kısacası, bu denetim noktası güvenlik taraması için tasarlanmamış bir bölgede kurulmuştu ve terminal binasına girmek isteyen insanlar için kritik bir nokta haline gelmişti. Sonuç olarak, terminal binası girişindeki kontrol noktası havalimanının kendisini büyük ölçüde korumuştur, çünkü saldırılar terminalin kamusal alanı dışında tutulmuştur. Brüksel Zaventum Havaalanı ise intihar bombacısını durdurmak için herhangi bir kontrol noktasına sahip olmadığından havaalanının kendisine büyük zarar vermiştir.

Bu saldırılardan sonra havaalanı yöneticileri kontrol noktalarına yönelik saldırıları önlemek için ellerinde gümüş mermi olmadığının farkına varmışlardır. Bu güvenlik kontrol noktalarının içerideki işbirlikçiler veya çeşitli yönlendirici taktiklerle teröristler tarafından geçilebileceği ortaya çıkmıştır.

Stratejik olarak yerleştirilmiş ve etkili bir şekilde kullanılmış olan kontrol noktaları, teröristlerin hassas bir bölgeye girmesini önleyebilir. Bu terör saldırılarından sonra, havaalanı yetkilileri ilave kontrol noktaları kurmaktan kaynaklanabilecek riskleri ve faydaları dikkatli bir şekilde analiz etmelidirler. Bir kontrol noktası yerleştirirken ve ayarlarken, bireysel güvenlik ihtiyaçları ve oluşacak insan trafiği akışını dikkatle düşünülmelidir. Ziyaretçilerin havalimanına giriş kolaylığı, güvenlik masrafları ve ek tarama için kullanılan alanların uygunluğu gibi hususlara daha fazla ağırlık verilmelidir. Kontrol noktaları, teröristlere karşı güvenceli bir güvenlik yanılması gösterebilir, ancak havalimanlarında asıl dikkate alınması gereken husus yolcuların güvenliği ve havalimanındaki operasyonların sürekliliğidir.⁴⁴

Kasım 2015'te Paris'te düzenlenen terör saldırısından sonraki günlerde Avrupa Parlamentosu, havacılık sektöründe Birliğe yönelik terör tehditlerine odaklanan risk değerlendirmeleri yapmaya başlamıştır. Risk değerlendirmesi çerçevesinde gündeme

⁴⁴ Turkey attacks raise familiar question on airport security, <https://apnews.com/46c111d645c944cbbdd11b68f2443155/turkey-attacks-raise-familiar-question-airport-security>, Erişim Tarihi: 02.01.2017

getirilen konular arasında kargo uçakları ve ticari uçuşlara yönelik terör tehdidi, silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı, çatışma bölgelerinden gelen uçuşlar ve çatışma bölgelerine uçan ticari uçuşlar yer almıştır. Bununla birlikte, halka açık ve profesyonel söylemde tartışılan bir dizi konu da gündeme gelmiştir. Örneğin, AB sınır geçişleri ve Schengen Anlaşması, anlaşmaya taraf ülkeler arasındaki serbest dolaşıma olanak tanımaktadır. Paris'teki Kasım 2015 terör saldırıları hakkında yapılan bir araştırma, Belçika'da doğan teröristlerden en az birinin AB ülkeleri arasındaki sınır geçişlerinde yapılan denetimler ve güvenlik kurumları tarafından tespit edilmekten kaçınan başka bir terörist mülteciyi sahte belgeler kullanarak Avrupa'ya sızdırmayı başardığını ve teröristlerin bu eksikliği istismar ettiğini ortaya çıkarmıştır. Sonuç olarak, Belçika sınır denetimlerini artırmaya karar vermiş ve Brüksel Havalimanı güvenlik önlemlerini Schengen bölgesi dışından gelen AB vatandaşlarının kimliğini otomatik olarak denetleyecek 18 otomatik sınır kontrol kapısını açarak güçlendirmiştir. Belçika De Morden Gazetesi, yeni elektronik kapıların günlük 46.000'den fazla yolcuyu otomatik olarak kontrol etmeye yardımcı olacağını belirtmiştir. Gazete, sınır denetiminin güçlendirilmesinin önemli bir önlem olduğunu, bunun da özellikle havalimanlarının güvenliğinin "düşük" olduğunu öne süren Avrupa Komisyonu'nun son raporuna göre kaydedildiğini belirtmiştir. Teknolojik güvenlik önlemlerinin etkinliği de yeniden değerlendirilmektedir. Elle yapılan güvenlik kontrollerinden ziyade yeni teknolojik sistemlerin kullanımı artırılmaya çalışılmakta ve patlayıcı tespiti için en modern tarama cihazlarının kullanılması planlanmaktadır.⁴⁵

Havalimanlarında ileri teknoloji sistemlerin kullanılmasına rağmen, uzmanlar güvenlik sistemlerinin sahte bir patlayıcı cihazı tespit etme ve gerçeğinden ayırma imkânının olmadığını ortaya çıkarmıştır. Örneğin, Aralık 2015'te Mauritius'tan Paris'e yapılan bir Air France seferinde uçaktaki bir bomba korkusu nedeniyle acil iniş yapılmak zorunda kalınmıştır.⁴⁶ Olayla ilgili yapılan bir soruşturma sonucunda uçakta sahte bir bomba bulunduğu tespit edilmiştir. Gerçek bir terörist saldırı

⁴⁵ "Brussels Airport Tightens Security, Opens 18 Automated Border Control Gates". Sputnik News. January 14, 2016, <http://sputniknews.com/europe/20160114/1033143474/airport-security-gates-terrorism.html>, Erişim Tarihi: 02.02.2017

⁴⁶ Colin Freeman. "Airline security 'cannot screen for hoax bombs', experts warn". The Telegraph. December 21, 2015, <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/france/12062123/Airline-security-cannot-screen-for-hoax-bombs-experts-warn.html>, Erişim Tarihi: 05.02.2017

yapılmadığı halde, bu olay yolcuların güvenlik duygularını zedelemiş ve ulaşımda gecikmelere neden olmuştur. Dolaylı olarak tüm havacılık sektörünü etkileyen yeni bir saldırı türü daha ortaya çıkmıştır.

Mart 2016'da Brüksel Havalimanı ve Haziran 2016'da İstanbul Atatürk Havalimanı'ndaki terör saldırıları, radikal İslamcı terörist örgütlerin Batı'ya karşı yürüttüğü savaşlarda bir başka adımı oluşturarak hem psikolojik hem de ekonomik bir etkiye sebep olmuşlardır. Brüksel Havalimanı, giriş alanı tamamen hasar gördüğünden ekonomik bir darbe almış ve havalimanı uzun süre tam kapasite ile çalışabilme kabiliyetini kaybetmiştir. Bu terör saldırıları, güvenlik kontrolleri aşamasından önce güvenlik sistemlerini iyileştirme ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Giriş koridoru ve park alanları gibi havalimanı boyunca ek lokasyonlarda güvenlik tedbirleri geliştirilmiştir. Bu tür saldırılar, saldırıya uğrayan ülkelerin sınırlarını da aşarak çevre ülkeleri de etkilemektedir. Belçika'nın komşuları da dâhil olmak üzere birçok ülke saldırıdan hemen sonra Brüksel'e yaptığı uçuşları durdurmuştur. Bu durum kentin felç olmasına neden olmuştur. Hava trafiği, Brüksel'deki havaalanları olmak üzere Avrupa ve Belçika'daki diğer havaalanlarına yönlendirilmiş ve uyarı seviyesi Avrupa'daki birçok havaalanında artırılmıştır.⁴⁷

İstanbul Atatürk Havalimanı'na yönelik canlı bomba eyleminden sonra Emniyet Genel Müdürlüğü öncelikle uluslararası havaalanlarında olmak üzere bir dizi yeni güvenlik önlemlerini uygulamaya koymuş ve bunları genelgeyle yayımlamıştır. Alınan bu güvenlik önlemleri çerçevesinde araçlar ve yolcular İsrail'de olduğu gibi havaalanı girişinde aranmaktadır. Şüpheli görülenlerin kimlik kontrolleri yapılmakta, gerek duyulursa detaylı kontrole tabi tutulmaktadırlar. Bu uygulamada gecikme yaşanmaması için yolcuların her zamankinden yaklaşık bir saat daha önce havaalanına gelmeleri gerekmektedir. Genelgeyle, tüm havalimanlarının güvenlik önlemlerinin yeniden gözden geçirilmesi, yeni tehditler ışığında güvenlik yönünden boşluk olup olmadığının incelenmesi talep edilmiştir. Daha iyi bir güvenlik sisteminin kurulması için, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü uzmanlarıyla havalimanları mülki amirleri ve emniyet yetkilileri birlikte çalışma yürüteceklerdir.

⁴⁷ ICT. "The Brussels Attacks - 22/03/2016 What do we know? & Insights from ICT Experts", <https://www.ict.org.il/Article/1645/The-Brussels-Attacks>, Erişim Tarihi: 03.02.2017

Bu genelgede İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Dalaman, Bodrum gibi yoğun havalimanlarında alınacak önlemler sıralanmıştır: Havalimanı girişinde araçların durdurulup aranması için ‘cepler’ oluşturulacak ve buralarda özel güvenlikçiler ile birlikte polis güçleri de bulunacaktır. Şüpheli araçlar durdurularak bagaj araması yapılacak ve yolcular indirilerek kısa sorguya çekileceklerdir. Özellikle şüphelenilen yabancı uyruklu kişilere ne amaçla geldikleri, nereye gitmek istedikleri gibi sorular yöneltilecektir. İlave olarak iç ve dış hatlarda giriş kapısı çevresinde özel tim polisleri, yolcu salonunda sivil polisler bulunacak ve bunlar şüpheli gördükleri kişileri yakın takip altında tutacaklardır. Ayrıca havalimanı çevresinde çalışan taksi şoförlerinin eğitilmesi de planlanmaktadır.⁴⁸



Resim 8. Havalimanında Saldırıya Açık Yolcu Kuyrukları
(Kaynak:sözcü.com)

Bu bağlamda AB için en önemli derslerden biri, AB tarafından öngörülen güvenlik standartlarının uygulanmasına ilişkin düzenlemeleri tekrar gözden geçirmek ve artırmak olmuştur. Özel bir AB komitesinin Brüksel saldırısından aylar önce bir rapor yayınladığı ve raporda Brüksel Havalimanı'nda güvenlik boşluklarının varlığını belirttiği, ancak bunları düzeltmek için herhangi bir adım atılmadığı ortaya çıkmıştır. Bunun sonucunda Belçika'nın Ulaştırma Bakanı Jacqueline Galant'a karşı daha sonra şiddetli halk eleştirileri yapılmış ve sonunda bakan istifa etmek zorunda kalmıştır.⁴⁹

⁴⁸Havalimanlarında Yeni Koruma Önlemleri,

http://duzgunhaber.com.tr/havalimanlarinda_yeni_koruma_onlemleri-45558,

12.01.2017

Erişim

Tarihi:

⁴⁹ Andrew Burnyeat and, M. T., & Vogel, B. (2016). "Reforms underpin European security strategy". Jane's Airport Review. Aktaran: Keren Daniel, Trends in the Aviation Terrorism Threat, August 2016, <https://www.ict.org.il/UserFiles/ICT-trends-aviation-terror-aug-16.pdf>, Erişim Tarihi: 13.02.2017

Buna ek olarak, kısa bir süre önce Avrupa Havacılık Emniyeti Kurumu (EASA) tarafından yapılan bir incelemede, Almanya'daki havaalanlarının sonuncu sırada yer aldığı ve havaalanı güvenliğine ilişkin 18 ciddi güvenlik açığı tespit edildiği ortaya çıkmıştır.⁵⁰

Yakın zamanda meydana gelen terör saldırıları incelendiğinde, terörist örgütlerin alınan güvenlik duvarlarını aşmak, silahları güvenli bölgelere transfer etmek ve saldırılarını gerçekleştirmek için havacılık sektöründe çalışan personeli işe aldıkları ve kullandıkları görülmektedir. Kasım 2015'te Fransız basınındaki manşetlerde bu tür bir haber yer almış ve havaalanı çalışanlarının güvenlik taranmasından geçirildiği belirtilmiştir. Paris'teki Charles de Gaulle Havaalanı'ndaki işçileri istihdam eden birkaç özel şirket Fransız kolluk kuvvetleri tarafından gözetim altına alınmış, havaalanındaki hassas bölgelere erişimi olan bu çalışanlar ulusal güvenlik için ciddi bir tehdidin göstergesi olan "Fiches-S"⁵¹ olarak adlandırılan katalog kriterlerine göre değerlendirilmişlerdir.⁵² Aralık 2015'te havaalanının hassas bölgelerinde çalışan 70'in üzerindeki çalışanın güvenlik izni Paris'te radikalleşme sürecine girdikleri şüphesiyle iptal edilmiştir.

Fransa ve Belçika'daki son terör saldırılarından bu yana havaalanı çalışanları iyice ve titizlikle kontrol edilmektedirler. Yetkililer, Charles de Gaulle Havaalanı'nda ve Paris'teki Orly Havaalanı'ndaki 4000'den fazla personel için güvenlik araştırması yapmıştır. Buna ek olarak Brüksel havaalanı polisi havaalanında bagaj bırakıcıları, temizleyicileri ve yiyecek servisi personeli olan ve bazılarının uçaklara doğrudan erişim imkânı tanıyan giriş kartı taşıdığı tespit edilen en az 50 DEAŞ destekçisinin kimliklerinin polis tarafından ilgili şirketlere bildirildiği, ancak bu konuda hiçbir şey

⁵⁰ Daniel Michaels and Robert Wall. "Germany Trails European Peers in Enforcing Air-Safety Rules, Report Says". Wall Street Journal. April 24, 2016, <http://www.wsj.com/articles/germany-trails-european-peers-in-enforcing-air-safety-rules-report-says-1461532124>, Erişim Tarihi: 13.02.2017

⁵¹ Fransa'da güvenlik yönünden tehlikeli bulunan kişilerin yer aldığı listelerdir. S harfi güvenliği temsil etmektedir. S1 ve S16 arasında şahıslar kategoriye ayrılmaktadır. Bu listelerde gangster, hapisane kaçakları, anarşistleri, radikal İslami grup üyeleri, ekolojistler ve anti-nükleer karşıtları dahi yer almaktadır. 1969 yılından bu yana 400.000 kişinin bu listelerde yer aldığı söylenmektedir. http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2015/08/31/terrorisme-peut-on-sanctionner-les-personnes-faisant-l-objet-d-une-fiche-s_4741574_4355770.html, Erişim Tarihi: 19.06.2017

⁵² "Report: 57 Islamists under surveillance by authorities work at the Paris airport". Ynet. December 1, 2015, <http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-4733248,00.html>, Erişim Tarihi: 03.02.2017, Aktaran: Keren Daniel, Trends in the Aviation Terrorism Threat, August 2016, <https://www.ict.org.il/UserFiles/ICT-trends-aviation-terror-aug-16.pdf>

yapılmadığı ortaya çıkmıştır.

2015 yılında Uluslararası Terörizmle Mücadele Enstitüsü (ICT- International Institute for Counter-Terrorism) tarafından yürütülen bir araştırmada, Avrupa'daki havaalanlarında çalışan bir kısım personelin Facebook profilleri incelendiğinde İslami radikal örgütleri destekleyen içerikleri paylaştıkları tespit edilmiştir. Bu çalışanların güvenli ve ticarete açık uçuş alanlarına grime yetkilerinin bulunduğu ortaya çıkmıştır. Havaalanlarının sıkı güvenlik politikasına rağmen, istihdam sürecinde eksikliklerin bulunduğu, hata yapılan olayların sayısında artış olduğu ortaya çıkmıştır. Örneğin, Mısır'daki güvenlik güçleri, Ekim 2015'te Sina Yarımadası'ndaki bir Rus uçağının düşürülmesi sonrasında bombanın uçağa sokulması olayını incelemek amacıyla Şarm El-Şeyh Havaalanı'ndaki çalışanları kapsamlı bir incelemeye tabi tutmuşlardır. 13 Ocak 2016 tarihinin sonunda Şarm El-Şeyh Havaalanı'ndaki bagaj yüklemede görevli bir nakliye işçisinin ve iki polis memurunun saldırıya karıştığından şüphelenilerek tutuklandığı bildirilmiştir. Sina'da düzenlenen saldırı sonucu ve bir havaalanı çalışanının bu olaya karışma ihtimalinin ortaya çıkmasının ardından, ABD güvenlik kurumları DEAŞ ile bağlantısı olan 69 havaalanı çalışanını tespit etmiştir.⁵³

Etkili güvenlik önlemlerini artırmanın amacı, saldırıları teröristler için daha zor hale getirmek, tehdit algılama yeteneğini artırmak, kayıpları ve ulaşım kesintilerini en aza indirmektir. Bunlar yapılırken diğer yandan halk arasında panik ve endişeyi azaltmak, havacılık sektörünün emniyetli ve güvenli olduğunu yolculara göstermek de amaçlanmaktadır. Bununla birlikte yöntemlerinde yaratıcı ve inatçı olan terörist girişimlerin önlenmesinde yüzde yüz etkili olan tek bir savunma önlemi veya teknolojinin olmadığı yönünde kesin dersler çıkarılmıştır. Havacılık güvenlik önlemlerinin etkili olabilmesi için, kullanılan güvenlik rejiminin birbirinin açıklarını kapatacak şekilde çok katmanlı olması gerektiği ortaya çıkmıştır. Bu güvenlik katmanı, sırasıyla terörizmi önlemek için bir tehditle ilişkisi olabilecek kişiler hakkında bilgiler içeren "İzleme Listeleri" veritabanları ile operasyonel seviyeden başlayarak havalimanları ve uçakları güvence altına almaya yönelik önlem ve

⁵³ Joshua Sinai, Airport & Aviation Security, <https://www.ict.org.il/Article/1092/Airport%20%20Aviation%20Security>, Erişim Tarihi: 15.02.2017

teknolojileri, havaalanı terminallerinde güvenlik sağlamak için konuşlandırılan silahlı muhafızlar, vücut tarayıcılar, patlayıcı izleme ve algılama sistemleri ile olası şüpheli niyeti tespit etmek için yolcu davranışlarını profil haline getiren taktik seviyeye kadar uzanmaktadır.

Sonuç olarak herhangi bir güvenlik sisteminin % 100 hava geçirmez olması mümkün değildir. Havaalanı güvenlik yöneticileri için geniş kabul gören güvenlik yöntemi, kaynak dağılımında risk yönetim ilkelerini benimseyen güvenlik yönetim sistemidir. Bu yöntem sayesinde, güçlü gözlemci operasyon merkezlerine yatırım yapılması, havaalanı kontrol noktalarında tarama yapan güvenlik yetkililerine daha fazla esneklik sağlanması, potansiyel teröristleri tespit etmek için rastgele güvenlik prosedürleri uygulanması, sürekli gelişmekte olan terörist tehdidinin yeniden değerlendirilmesi ve potansiyel olarak şüpheli yolcuların davranışsal profillerinin incelenmesi sağlanmaktadır.

4.2. Havaalanı Güvenlik Hizmetleri

Uçakla yolculuk yapmak için havaalanı terminaline girdiğimizde görünüşte hiç bitmeyecekmiş gibi bir yolcu kuyruğuyla karşılaşırız. Tarama cihazlarında sıraya girerek, cüzdanımızı, cebimizdeki her şeyi, ayakkabıları ve kemerleri telaşla önümüze uzatılan tepsilere doldururuz. Güvenlik görevlerinin, "sıvı içeren her şeyi, iPad'leri veya dizüstü bilgisayarları çıkartın" sürekli uyarılarıyla karşılanırız. Aslında bunun dışında görmediğimiz birçok güvenlik faaliyeti havalananın her bölümünde durmadan devam etmektedir.

Bugünün hava yolculuğunun çok işlevli olması, önemli güvenlik zorluklarını da beraberinde getirmektedir. Bu zorluklar arasında; yolcuların ve çalışanların korunması, terörizmin önlenmesi, personel ve seyahat trafiğinin verimli bir şekilde hareket etmesini sağlamak, çeşitli alt sistemleri entegre etmek ve çok çeşitli erişim yetkilerini yönetmek gibi hususlar yer almaktadır. Güvenlik görevini etkin bir şekilde yerine getirmek için çevre alanlarının, terminallerin, park yerlerinin, peronların, bagajların, yüklerin, mağazaların ve diğer yolcu tesislerinin izlenmesini de

zorunludur.⁵⁴ Havaalanı güvenliğini sağlamak için birbiriyle bağlantılı ve iç içe geçmiş güvenlik önlemleri alınmakta, en gelişmiş teknolojik güvenlik sistemleri insan kabiliyetleriyle birleştirilmektedir. Bu anlamda havaalanı güvenlik kontrol noktalarındaki güvenlik teknolojisi ve güvenlik personeli güvenlik hizmetinin en önemli unsurlarını oluşturmaktadırlar. Havaalanlarındaki önemli güvenlik hizmetlerinden bazılarını şunlardır: ⁵⁵

- Terminal giriş kontrol noktalarında yolcu ve bagaj taraması,
- Arındırılmış sahaya giriş kontrol noktalarında yolcu ve kabin bagajlarının taranması,
- Terminal otopark ve otopark giriş ve çıkış güvenliğinin sağlanması,
- Terminal giriş ve çıkış kapılarının güvenliğinin sağlanması,
- Bagaj ayırma alanında, bagajların taranması,
- Apronda park halinde bekleyen uçağın dışarıdan gelebilecek saldırılara karşı güvenliğinin sağlanması,
- Müsaadeli silahların uçaktan silah teslim noktasına, silah teslim noktasından uçağa götürülmesi,
- Para veya değerli eşyaların uçaktan havalimanında belirlenen teslim noktasına veya teslim noktasından uçağa kadar götürülmesi (nakli),
- Yolcuların ve kabin bagajlarının uçağa yüklenmesine kadar olan süreçte ilave güvenlik taraması ve kontrollerin yapılması,
- Yolcuların uçağa binerken profil çıkarma ve seyahat dokümanların kontrollerinin yapılması,

⁵⁴ Security Systems for Airports and Airlines, Leveraging today's smart, connected technologies, https://www.maxxesssystems.com/site_assets/content/case_studies/White_Paper_Security_Systems_for_Aviation_Security_2015.pdf, Erişim Tarihi: 21.12.2017

⁵⁵ Osman Öztürk, CSG City Security Group, Türkiye'deki Havaalanı Güvenlik Hizmetleri, <http://www.csgsecurity.com.tr/icerik.php?do=makale&link=turkiye-deki-havaalani-guvenlik-hizmetleri>, Erişim Tarihi: 21.12.2017

- Uçak arama ve kontrol hizmeti,
- Kargo binalarının güvenliğini sağlanması,
- Uçağa yüklenecek kargoların kontrolü.

4.3. Havaalanı Güvenlik Sistem ve Teknolojileri

Havaalanlarına yönelik tehditleri önlemek için bir yasadışı müdahale eyleminde kullanılabilecek taşıma veya bulundurma izni olmayan silahların, patlayıcıların veya başka her türlü tehlikeli cihaz ve maddelerin, yetkisiz kişilerin herhangi bir yolla hassas tesislere⁵⁶ sokulmasını ve girmesini önleyecek tedbirlerin alınması gerekmektedir. Bu amaçla alınacak güvenlik tedbirlerinde iki yaklaşım ön plana çıkmaktadır. Birincisi, çevre kontrolü ve korunan alana girişlerde yapılacak fiziki güvenlik tedbirleri, ikincisi ise bina girişlerinde yapılacak şahıs ve bagaj kontrolü kapsayan elektronik güvenlik tedbirleridir.⁵⁷



Resim 9. Havaalanlarında Alınan Elektronik Güvenlik Önlemleri
(Kaynak: TonyV3112/Shutterstock)

Fiziki güvenlik tedbirleri, hassas tesislere istenmeyen kişi, eşya, araç girişi ile soygun ve sabotajların engellenmesi için oluşturulan maddi önlemlerdir. Bu

⁵⁶ Hasar gördüğünde havaalanı fonksiyonlarının ciddi şekilde aksamasına yol açacak olan ve havaalanı içinde veya havaalanına direkt bağlantılı bulunan tesis ve yerler, Havacılık Terimler Sözlüğü, SHGM APG Daire Başkanlığı, 2011

⁵⁷ Eğitim/Güvenlik Sistem ve Cihazları,
<http://www.tunaguvenlik.com/TUNA-GUVENLIK/egitim/guvenlik-sistem-ve-cihazlari-egitimi.pdf>,
Erişim Tarihi: 23.12..2017

kapsamda uygulanan yöntemler şunlardır:

- Hassas tesisin yerin çevresine yapılan duvarlar ve beton engeller.
- Hassas tesisin sınırını belirlemek, arazi içine insan veya hayvan girişini önlemek ve eylemde bulunan kişilerin kaçmasını önlemek amacıyla açık arazideki bölgelerde kullanılan tel örgüler.
- Hassas tesisin giriş-çıkışı denetlemek için yapılan bariyerler.
- Karanlık saatlerde de güvenliğin etkin bir şekilde sürdürülmesini sağlamak için kurulan aydınlatma sistemleri.
- Girişe engel olmak ve en azından geciktirmek için kullanılan anahtarlı ve manyetik kilit sistemleri.
- Hassas tesise yetkisiz kişilerin girmesi ve uyulması gereken kuralları belirlemek için kullanılan ikaz levhaları.
- Hassas tesise tek yönlü girişi sağlamak için yapılan sabit veya hareketli taşıt kapanları.

Elektronik güvenlik tedbirleri ise, kontrol noktasındaki güvenilirliği ve çabukluğu sağlamak için kullanılan araçlardır. Çeşitleri şunlardır;

- Çevre Güvenliği Erken Algılama ve Uyarı Sistemleri: Tel örgü veya tesis edilen fiziki engeller aşıldığında veya aşılmaya çalışıldığında tehdidi algılayan, kontrol merkezine haber veren elektronik sistemlerdir. Fiziki engellerin üzerine monte edilebildiği gibi toprak altına, basınç, titreşim gibi verilere duyarlı, fiziki engel gerisine yerleştirilen mikro dalga veya infrared ışıklı olanları da vardır.
- Kartlı Giriş-Çıkış Kontrol Sistemleri: Hassas tesisin kapı girişine yerleştirilir. Doğru kart ve şifre kapıyı açar. İçeri girişten sonra kilitlenir. Güvenlik ve yetkililere kartlar verilir ve tanımlanır. Görev bölgesi dışına geçilmemesi sağlanmalıdır. Bu sistem geliştirilirse bazı bölgelere sadece yetkili kişilerin giriş çıkışı sağlanabilir.

- Turnike Geçiş Kontrol Sistemleri: Sadece izin verilen kişilerin geçişini sağlayan elektromekanik sistemlerdir. Diğer güvenlik sistemlerine bağlanarak uyumlu çalışabilir. Tehlike anında elle açılabilir ve CCTV (kapalı devre tv) ile uyum sağlanarak kamera çekimi yaptırılabilir.
- Metal Detektörler: Metalin varlığına duyarlıdır, uyarır. Sesli veya ışıklı uyarı yapabilir. Kapı ve el tipleri vardır.
- X-Ray Cihazı: Kişilerin el çantalarının ve bagajlarının içinde tehlikeli madde olup olmadığını tespit eden, düşük radyasyonla çalışan cihazlardır.
- Patlayıcı Detektörleri: Patlayıcı maddelerin yaydıkları kokuya duyarlı detektörlerdir. Bütün patlayıcıları tespit eden detektörler henüz mevcut değildir. Bunlar uzman personel tarafından kullanılır. Günümüzde patlayıcıları tespit etmek için kullanılan sistemler şunlardır: X-Ray, Metal Dedektörler, Biyolojik Sistemler, Termal Isı Aktivitesi, Nükleer Manyetik Yansıtıcı, Buhar Dedektörleri.

4.4. Yenilikçi Güvenlik Teknolojileri



Resim 10. Havaalanlarındaki Yenilikçi Güvenlik Önlemleri

(Kaynak: ibtimes.co.uk)

Havacılık güvenliği, günümüze kadar havaalanındaki her bir yolcunun aksi belirtilmedikçe potansiyel bir terörist olduğu varsayımına dayanmaktaydı. Bu yaklaşımla, tüm yolcular güvenlik kontrol noktalarını geçtikçe aynı derecede taramaya tabi olmakta ve buna özen gösterilmekteydi. Bu uygulamanın sonucu, ne

yazık ki hava yolculuğunun acı bir gerçeği olan uzun kuyruklar ve gecikmeler olmuştur. Bu nedenle son yıllarda riske dayalı havacılık güvenlik tercih edilmektedir. Risk temelli bir güvenlik sisteminde yolcular risk kategorilerine ayrılmakta, böylece düşük riskli olarak sınıflandırılanlar havaalanında daha az zaman kaybettirici ve daha az zaman alan tarama işlemine tabi tutulmaktadırlar.

AB'nin "geri yansıyan" X-Ray cisim tarayıcılarını yasaklayacağını duyurmasının ardından, havaalanı otoriteleri alternatif güvenlik önlemlerine daha bir önem vermeye ve araştırmaya başladı. Bluetooth izinden, termal yalancı detektör kameralarına, havalimanı güvenliği şekillendiren yeni teknolojik arayılar içine girildi.⁵⁸ Bunlar arasında yer alan önemli yöntem ve teknolojilerden bazıları şunlardır:

- *Akıllı Güvenlik:* Günümüz havaalanları hava yolcularının taleplerini karşılarken onların havaalanı üzerinden transit geçişini engellemeyen, ancak onları güvende tutmak için tehditleri tespit eden bir güvenlik sistemini zorunlu kılmaktadır. Bugünün yolcu ve kabin bagaj güvenliği tarama işlemleri, hem havacılık sektörüne ve otoritelere hem de yolculara büyük maliyetlere sebep olmaktadır. Havayolu kapasitesindeki tahmini büyüme göz önüne alındığında, sürekli gelişmekte olan tehditler ve yolcuların memnun olmadığı uzun kuyruklar ve yetkililerin aldığı müdahaleci tedbirler bugünün modelinin artık sürdürülemez olduğunu ortaya koymaktadır.⁵⁹

Bu sorunu çözmek için ACI ve IATA, güvenlik kaynaklarının risk temelinde dağıtıldığı ve havaalanı tesislerinin en iyi duruma getirildiği, yolcuların sağlanan güvenlik ortamında en az rahatsızlık duyarak ilerleyeceği bir gelecek tanımlamak için güçlerini birleştirmişlerdir. Bu hedefe, risk temelli güvenlik kavramlarının, gelişmiş tarama teknolojilerinin ve süreçlerde yapılacak yeniliklerin tanıtılması ve entegrasyonu ile ulaşılabileceği açıklanmıştır. Bu unsurları bir araya getirecek sistem

⁵⁸ The future of airport security, <http://edition.cnn.com/2011/11/25/tech/innovation/future-airport-security/index.html>, 20.12.2017

⁵⁹ Looking to the future of airport security, by Willis Towers Watson, February 21, 2017, <https://blog.willis.com/2017/02/looking-to-the-future-of-airport-security/>, Erişim Tarihi: 23.12.2017

“Akıllı Güvenlik- Smart Security” olarak isimlendirilmektedir.⁶⁰

Akıllı Güvenlik’in başarılı olması için güvenlik etkinliği çok önemlidir. Akıllı Güvenlik, yeni teknolojileri ve süreçleri uygulayarak, proje kontrol noktasının tespit yeteneklerini ve insan kaynaklarının etkinliğini arttırmaya çalışmaktadır. Böylece yolcular, daha hızlı, daha rahat ve daha az müdahaleci güvenlik taramasından yararlanmaktadır. Kalkış gecikmelerinin yaşanmaması nedeniyle havayolları ve havaalanları yolcuların müşteri memnuniyetini artırmaktadırlar.

Havaalanları ve tarama otoriteleri, kaynaklarını daha etkin ve verimli kullandıklarından maliyetler düşmekte ve öncelikli hedeflere yöneltilerek daha çok fayda sağlanmaktadır. Havaalanları, etkin tarama süreci ile bekleme sürelerinin azalması sayesinde hem artan gelir fırsatlarından yararlanabilmekte hem de daha düşük bağlantı süreleri sunabilmektedirler.

Akıllı Güvenlik programı uzun vadede bir vizyon oluştursa da, günümüzde birçok Akıllı Güvenlik konsepti ve çözümü mevcuttur. Bunlar son yıllarda hükümetler, havalimanları, havayolları, havacılık endüstrisi ve diğer paydaşlarla birlikte test edilmiş ve değerlendirilmiştir. Cenevre, Londra Heathrow, Amsterdam Schiphol, Londra Gatwick ve Melbourne havalimanları bunlar içerisinde önde gelenler arasındadır ve daha birçoğu Akıllı Güvenlik konseptlerinin operasyonlarını nasıl eklenebileceğini araştırmaktadırlar.

- *Geleceğin Kontrol Noktası*: 2011 yılının başlarında, Uluslararası Havayolu Taşımacılığı Birliği (IATA), her biri bir dizi göz tarayıcı, X-Ray makinesi, metal ve sıvı detektörleri ile donatılmış bir dizi neon ışıklı tünel "gelecekteki kontrol noktası" için vizyonunu ortaya koymuştur. Birlik, yolculara bir "seyahat profili" tahsis edileceğini ve buna göre üç koridorun birine yönlendirildiğini belirtiyor. Örneğin; bilinen yolcular yani hükümet yetkilileri tarafından güvenlik araştırması yapılan ve tehdit teşkil etmeyenler sadece kimlik kontrolüne tabi tutularak açık mavi güvenlik koridorundan kısa sürede geçmektedirler. Diğer yolcular ise sarı "Gelişmiş" koridora yönlendirilmekte ve koridor boyunca bir dizi iris taramasına ve

⁶⁰ Smart Security, <http://www.iata.org/whatwedo/security/Pages/smart-security.aspx>, Erişim Tarihi: 23.12..2017

hassas kaçak detektörlerine tabi tutulmaktadırlar. IATA, hala konsept ispat aşamasında olmasına rağmen, önümüzdeki yıllarda bu renkli kontrol noktalarının havaalanlarına yerleştirilmesini umuyor.⁶¹



Resim 11. Geleceğin Kontrol Noktası (Kaynak: trendhunter.com)

- *Termal Yalan Tespiti*: Suçlu hissetmek? Saklanacak bir şey var mı? İngiltere merkezli araştırmacılardan oluşan bir ekip, yanan bir vicdani otomatik olarak bulabilen bir termal yalan saptama kamerası geliştirdiğini açıkladı.



Resim 12. Termal Yalan Tespiti (Kaynak: edition.cnn.com)

Sistem, gümrük mülakatlarında ve pasaport kontrolünde ülkeye giren insanların kendileri hakkında gerçekleri söyleyip söylemediğini kontrol etmek için kullanılabilir. Termal görüntüleme kamerası, sorgulamaya tepki olarak yüz sıcaklığında değişiklikleri yakalıyor. Araştırmayı yöneten yetkililer, birisinin olay

⁶¹ The future of airport security, A.g.e.

yerinde bir şey yaptığında, beyin aktivitesinin genellikle değiştiğini ve bunun termal kamera ile tespit edilebileceğini belirtiyor. Şu anda sistem geliştirilmeye çalışılmakta, ancak test edilen havaalanının adı açıklanmamaktadır.⁶²

- *Bluetooth Yolcu İzleme:* Finlandiya'nın en büyük havalimanı Helsinki-Vantaa'da, çoğu yolcu tarafından hâlihazırda taşınan cep telefonlarının izleme potansiyelinden yararlanılmaktadır. Yeni sistem, terminalin etrafındaki yolcu hareketini incelemek için Bluetooth sinyallerini izlemekte ve güvenlik kapısının önündeki bekleme zamanlarını tahmin etmek için bu bilgiyi kullanmaktadır. Şimdilik teknoloji, yoğun operasyonlarda havaalanı operatörlerine kalabalık yönetiminde yardımcı olmakta, uçuş bilgilerini ve doğru bekleme süresi tahminlerini önlerinde aydınlatılmış görüntüleme ekranlarında yolculara sunmaktadır. Teknolojiyi geliştiren İskoçya'nın en büyük bağımsız iş teknolojisi şirketi olan Amor Group, havalimanı hattının ötesinde, sistemin herhangi bir yolcu otoparka veya otobüs istasyonuna girer girmez izleyebileceğini ve zamanla "yolcu profilleri" yaratmak için kullanılabileceğini belirtmektedir.⁶³



Resim 13. Bluetooth Yolcu İzleme (Kaynak: blog.willis.com)

- *Kopyalanmış Süper Sniffer Köpekleri:* Dünyadaki ilk kopyalanmış köpek ile ün yapan Profesör Byeong Chun Lee⁶⁴, 2005 yılında Güney Kore'nin Incheon Havaalanı'nda kullanılan yeni bir süper koku alan köpek türünü geliştirmiştir. Sıradan bir altın Labrador Retriever cinsi gibi görünen bu köpekler, genetik olarak efsanevi

⁶² The future of airport security, A.g.e.

⁶³ A.g.e.

⁶⁴ Byeong-Chun Lee, Güney Korede somatik hücre nükleer aktarım tekniğinden sonra geliştirilen ilk klonlanmış köpek olan SNUPPY'yi üreten ekibin lideridir.

burnuyla Güney Kore Incheon Havalimanı'nın uyuşturucu tespit sıralamasında en üst sıralarında yer alan ve 2007'de emekli olan "Chase" isimli köpekle aynı özellikleri taşımaktadır. Ortalama olarak, havaalanı güvenlik görevlileri tarafından seçici olarak eğitilmiş ve yetiştirilmiş on avcı köpekten sadece üçünde böyle burun delikleri bulunmaktadır. Ancak bu süper ırktan korkması gerekenler sadece kaçakçılar değildir, Lee'nin bir sonraki kopyalama türünün, insanlarda mevcut bulaşıcı hastalıkların varlığının tespiti için gelişmiş yüksek performansa sahip bir "karantina köpeği" olacağı yönündedir.⁶⁵



Resim 14. Kopyalanmış Süper Sniffer Köpekleri (Kaynak: blog.willis.com)

- Yolcu İsim Kaydı: Gündemde olan bir diğer konu da havayolları ve havaalanlarındaki yolcuları kapsayacak şekilde bir Yolcu İsim Kaydı (PNR-Passenger Name Record) uygulanmasının öneminin artmasıdır. Son yıllarda özellikle artmakta olan tehditler, terörizm ve organize suçlar nedeniyle kolluk kuvvetleri Yolcu İsim Kaydı verilerini daha sık ve etkinlikle kullanmaya başlamışlardır.⁶⁶ Bu tür veri tabanları, uçuş tarihleri ve rotaları, iletişim bilgileri, seyahat acentesi, ödeme bilgileri, koltuk numarası ve yolcu bagajıyla ilgili bilgiler içermektedir. Yolcu İsim Kaydı uygulamasının kişisel verilerin gizliliğini ihlal edeceği yönündeki kaygılar ve veri koruma yasaları nedeniyle ortak Avrupa Yolcu İsim Kaydı uygulaması üzerinde daha erken bir uzlaşma sağlanamamıştır. Ancak Avrupa Birliği, 2015 Paris saldırılarının hemen ardından terörle mücadele yöntemlerini ve güvenlik stratejilerini gözden geçirmeye başlamıştır. Havayolu ile seyahat edenlerin kişisel bilgilerinin

⁶⁵ The future of airport security, A.g.e.

⁶⁶ European Agenda on Security - State of Play. European Commission. November 17, 2015, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-6115_en.htm, Akataran: Keren Daniel, Trends in the Aviation Terrorism Threat, August 2016, <https://www.ict.org.il/UserFiles/ICT-trends-aviation-terror-aug-16.pdf>, Erişim Tarihi: 03.02.2017

düzenlenmesine ilişkin yasal düzenlemelere hız verilmiştir. Yeni düzenleme, AB ülkeleri arasındaki uçuşlarda yolcuların bagaj bilgilerinden bilet ücretini ödeme şekline kadar pek çok kişisel verinin depolanmasını ve üye ülkelerin yetkilileri ile paylaşılmasını öngörmektedir. Çoğu Avrupa ülkesinde Yolcu İsim Kaydı uygulaması bağımsız olarak halen uygulanmaktadır.⁶⁷

- *Davranış Tespit Görevlileri:* Amerika Birleşik Devletleri'nde, Ulaştırma Güvenliği İdaresi (TSA), güvenlik konusunda dâhice veya yenilikçi bir ürün olan elektronik cihazlara ve genetik olarak güçlendirilmiş burun delikli köpeklerle güvenmekle kalmamakta, eski moda insan içgüdüsüne de başvurmaktadır. TSA'ya göre, pilot program, insanların keşfedilmesinden korktukları zaman gösterdikleri "istemeden yapılan fizyolojik ve fizyolojik reaksiyonları" teşvik etmeyi amaçlıyor. Davranış Tespit Görevlileri, günlük konuşmalara katılarak şüpheli davranışları ayıklayacak şekilde eğitmektedirler.⁶⁸

Havaalanında bu konuda eğitim almış güvenlik görevlileri yolcularla yapmış oldukları kısa mülakatlarda yolcuların davranışlarından ya da mülakat soruları için verilen cevaplardan şüphelendiklerinde yolcuları daha sıkı bir tarama işlemine tabi tutmaktadırlar. 2011 yılında Ulaştırma Güvenlik Ajansı (TSA), davranışsal profillerin etkililiğini ölçmek için Birleşik Devletler'de 878 milyon dolarlık pilot uygulama programını başlatmıştır. Uygulama, vücut dili veya davranışsal göstergeler nedeniyle ek tarama için yolcuları seçmeyi içermektedir. Deneme programının bir parçası olarak, Boston Logan Havalimanı A Terminali'nden geçen her yolcu yaklaşık 20 saniyelik davranış algılama prosedürüne tabi tutulmuşlar ve sadece "Bugün nereye gidiyorsun?" veya "Kasabada ne kadar zaman kalacaksın?" gibi basit sorular sorulmuştur. Analistlerin amacı, sorulara cevap aramak olmamış, bunun yerine sadece yolcuların tepkilerini ölçmüşlerdir. Şüphelenilen yolcular gerek görüldüğü takdirde ileriki aşama taramalar için kenara çekilmişlerdir.

- *Gerçek Zamanlı İstihbarat ve Bilgi:* İstihbaratın bir diğer kaynağı da Bilgisayar Destekli Yolcu Ön Kontrol Sistemi (CAPPS- Computer-Assisted

⁶⁷ AB'den Yolcu İsim Kaydı (PNR) düzenlemesinde bir adım daha, <http://tr.euronews.com/2015/12/05/ab-den-yolcu-isim-kaydi-pnr-duzenlemesinde-bir-adim-daha>, Erişim Tarihi: 03.02.2017

⁶⁸ The future of airport security, A.g.e.

Passenger Prescreening System) dir. Bu sistem sayesinde istihbarat yetkilileri bir kişinin risk durumundaki değişiklikler hakkında bilgi temin etmekte ve bu bilgiyi havaalanı güvenlik personeline zamanında iletmektedir Bir bilet satın alındığında CAPPS, kredi geçmişi, varış yeri, yol arkadaşı, ödeme şekli, uçuş saati ve seyahat amacı gibi kırk karakteristik özellikleri kullanarak yolcu riskini değerlendirmektedir. Ardından yüksek risk olarak tanımlananları taramak için algoritmalar kullanılmaktadır. Bir seyahatte doğal olarak bir havaalanıyla (bilet rezervasyonu, araba park etme, bagaj, check-in) birçok irtibat noktası olduğu için, bireysel yolcuların bilinçli istihbarat görüntüsünü oluşturmak ve tehdit değerlendirmeleri yapmak için birçok fırsat bulunmaktadır. Gelecekte her temas noktası bu istihbarata eklenecek, araç kayıt, CAPPS puanı, davranış profilleri, imzaları ve hatta yüz tanıma ile ilgili tüm bilgiler tek bir kaynaktan birleştirilecek ve güvenlik görevlileri tarafından kolaylıkla erişilebilecek ve yolcuların seyahatlerinin tamamı havaalanı boyunca izlenecektir. Bu unsurların birleşik etkileri, bekleme sürelerini ve yolcuların gecikmelerini azaltırken, güvenlik seviyelerini korumak veya artırmak imkânı sunmaktadır.⁶⁹

- *Uçmayı Sağlamayan Liste (No-Fly List):* Uçmayı Sağlamayan Liste, hükümetin bilinen veya şüphelenilen terörist olarak belirlediği ve Birleşik Devletler ile ABD hava sahasında uçuşu yasaklanana kişilerin bir izleme listesidir. Bu, FBI Terör Tarama Merkezi tarafından işletilen Terörist Tarama Veritabanı adlı daha büyük bir izleme listesinin alt kümesidir.⁷⁰ Bu liste havacılık güvenliğinde en iyi savunma hatlarından birisi olarak kabul edilmektedir. Dünyadaki hemen hemen tüm hükümetler şüpheli gördüğü kişiler hakkında bu tür veritabanları oluşturmaktadırlar. Bu sistemde hava yolcuları bir uçak bileti satın alır almaz, havayolları yolcuların adlarını ve doğum tarihlerini içeren listeleri ilgili devlet ulaşım güvenlik merkezlerine bildirmektedirler.

Listedeki insanların sayısı, tehdit ve istihbarat raporları sonuçlarına göre yükselip azalmaktadır. 2011 yılında listede yer alan isimlerin sayısı 10.000'e, 2012

⁶⁹ Homeland Security Advisory System: Possible Issues for Congressional Oversight, <http://www.dtic.mil/docs/citations/ADA453588>, Erişim Tarihi: 18.06.2017

⁷⁰ Know Your Rights: What To Do If You Think You're On A No-Fly List, <https://www.aclu.org/know-your-rights/what-do-if-you-think-youre-no-fly-list>, Erişim Tarihi: 19.06.2017

yılında 21.000'e ve 2013 yılında 47.000 kişiye yükselmiştir. Liste, 2001 yılının 11 Eylül saldırılarının ardından oluşturulmuştur. Uçmayı Sağlamayan Liste, Seçilmiş Kişiler Listesi ve Terör İzleme Listesi George W. Bush yönetimi tarafından oluşturulmuş ve Barack Obama'nın ve şu anki Başkan Donald Trump'ın döneminde de kullanılmaya devam etmektedir. Eski ABD Senatosu İstihbarat Komitesi Başkanı Dianne Feinstein Mayıs 2010'da "Uçmayı Sağlamayan Listesi'nin kendisi bizim en iyi savunma hattımızdan birisidir." demiştir. Bununla birlikte liste etnik, dini, ekonomik, politik veya ırk profillemesi ve ayrımcılık potansiyelinin bir parçası olması nedeniyle eleştirilmektedir. Uçmayı Sağlamayan Liste, terörizmle bir şekilde ilgilendiklerinden şüphelenilen çok daha uzun bir liste olan Terörist İzleme Listesi'nden farklıdır. Haziran 2016 itibarıyla, Terörist İzleme Listesi'nde 1,877,133 bireysel kimlik olmak üzere 2,484,442'den fazla kayıt bulunduğu tahmin edilmektedir.⁷¹



Resim 15. Uçmayı Sağlamayan Liste (No-Fly List) (Kaynak:outsidethebeltway)

- *Yeni Patlayıcı Tespit Sistemi:* ABD Ulaşım Güvenliği İdaresi (TSA-Transportation Security Administration) ve American Airlines ortak bir girişimle ülke çapında seçkin American Airlines merkezlerinde otomatik güvenlik tarama şeritleri ve bilgisayarlı tomografi (BT) tarayıcıları da içeren yeni tarama teknolojisi kurmayı planlamaktadır.

Otomatikleştirilmiş tarama şeritleri olarak adlandırılan bu yeni sistem, güvenlik etkinliğini arttıran tarama istasyonu ve teknoloji değişiklikle yolcuların güvenlik

⁷¹ No Fly List, <http://www.financialexpress.com/india-news/india-might-devise-its-own-no-fly-list-to-ensure-safer-air-travel-experience/418904/>, Erişim Tarihi: 19.06.2017

taramasında geçen süreyi yaklaşık yüzde 30 oranında azaltmaktadır. Bu sistem hali hazırda bir ABD havaalanında kullanılmaktadır. TSA ve American Airlines bu hatların Şikago (O'Hare), Dallas / Fort Worth, Los Angeles ve Miami'ye yayılmasını öngörmektedir.⁷²



Resim 16. Yeni Patlayıcı Tespit Sistemi (Kaynak: Kishor Subramanian)

TSA, önceliklerinin seyahat eden halkın güvenliği olduğunu belirtmiş ve oluşan bir tehdit ortamında en kısa sürede müdahaleyi sağlamak için en yeni teknolojileri test etmeye ve uygulamaya devam edeceklerini açıklamıştır. American Airlines ile olan bu işbirliğinin etkili güvenlik sağlamakla birlikte seyahat deneyimini geliştirmede önemli bir adım olduğunu belirtmiştir.

Yolcuların taranmasını iyileştirmek için tasarlanmış otomatikleştirilmiş tarama şeritlerindeki gelişmiş teknolojik donanım, şu anda elle yapılan birçok fonksiyonu otomatikleştirerek yolcuların kontrol noktalarından daha hızlı geçmesini sağlayacak bir dizi benzersiz özellikler sunmaktadır. Bu yenilikler şunları içermektedir: X-ışını makinelerine bagaj çeken otomatik kemerler tarama işleminin tamamlanmasından sonra bagajları kuyruğa geri döndürmektedir. Olası bir tehdidi olan bagajlar, arkadaki bagajların kesintisiz olarak sistem üzerinde devam etmesine izin vermek için ayrı bir alana yönlendirilmektedir. Sistem boyunca transit geçtikten sonra bagajlar ek hesap verebilirlik için elektronik olarak etiketlenilmektedirler. Bagajların dış fotoğraflarını çeken kameralar, bagajın iç röntgen görüntüsüyle

⁷² Kishor Subramanian, Airport Security Technologies. Is it improved after terrorism?, 2015, <https://www.linkedin.com/pulse/airport-security-technologies-improved-after-kishor-subramanian>, Erişim Tarihi: 23.12.2017

irtibatlandırılmaktadır. Şu anda sadece ABD havalimanlarında kontrol edilen bagajları taramak için kullanılan BT teknolojisi, Phoenix'deki tarama sürecine eklendiğinde üretilen işi önemli ölçüde iyileştirmesi beklenmektedir. 3D boyutlu BT teknolojisi, her zaman yolcuların sıvılarını, jellerini ve aerosollerini ve dizüstü bilgisayarlarını kendi bagajlarında bırakmalarını mümkün kılmaktadır. Pilot test başarılı olursa, TSA, BT teknolojisini ülke çapındaki diğer kontrol noktalarına dağıtmayı planlamaktadır.⁷³

- *İris Tanıma Cihazları* üzerindeki yüksek çözünürlüklü yapıya sahip sensörlerle gözün iris tabakası üzerindeki farklılıkları algılamaya yönelik olarak tarama yapmakta ve her insanda farklılık gösteren bu yapıya dayalı olarak tanımlama yapılarak gözün yapısı hafızaya alınmaktadır. Sonraki aşamada kullanıcı gözünü tarattığında daha önceden tanımlanmış cihaz hafızasındaki kayıtlarla eşleştirilmekte ve tanımlama süreci gerçekleştirilmektedir. İris tarayıcıları havaalanı teknolojilerinde yaygın olarak kullanılmaktadır, çünkü herkesin irisi eşsizdir. İris tarayıcı, güvenlik kontrolleri için veritabanında saklanan biyolojik karakteristik özelliklerini kullanmaktadır. Schiphol, Heathrow ve Dubai Havalimanları gibi bazı havalimanları zaten iris tarayıcılarını kurmuş durumdadır.⁷⁴



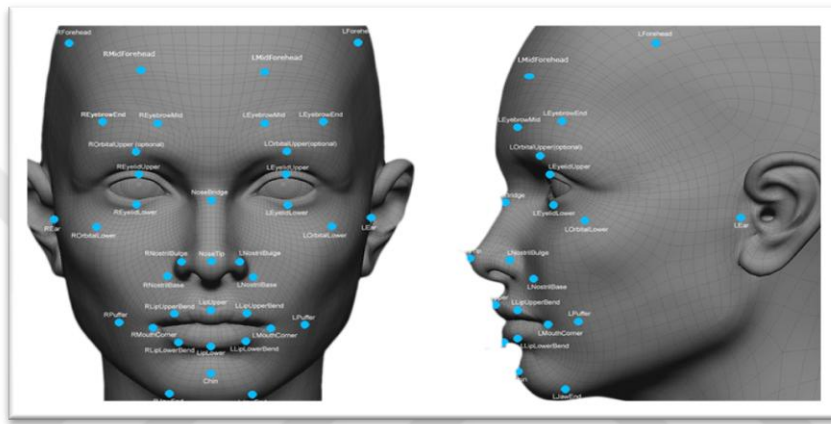
Resim 17. İris Tanıma Cihazları (Kaynak: hurriyet.com.tr)

- *Yüz Tanıma Teknolojisi* dünyadaki havalimanları tarafından kabul gören önemli teknolojilerden biridir. Yüz tanıma sistemleri günümüzde personel takip

⁷³ TSA, American Airlines jointly testing innovative airport security technology, <https://www.tsa.gov/news/releases/2016/07/05/tsa-american-airlines-jointly-testing-innovative-airport-security>, Erişim Tarihi: 18.01.2017

⁷⁴ A.g.e.

sistemi ve kapı geçiş kontrol sistemleri kullanımının artmasıyla daha da talep görmeye başlamıştır. Denemeler İngiltere'nin bazı havaalanlarında devam etmekle birlikte yüz tanıma teknolojisi, göz yuvaları, burun, çene, yanaklar gibi ona yakın yüz özelliğini yakalamak için 3D yakalama sensörlerini kullanmaktadır. Boston Logan havaalanı gönüllüleri kullanarak güvenlik engelleri üzerinde yüz tanıma sistemlerine ilişkin iki deneme gerçekleştirmiştir. Elektronik gizlilik bilgi merkezine göre yüzde 61,4 oranında bir doğruluk elde edilmiştir.⁷⁵ Sistemin daha da geliştirilmesi beklenmektedir.



Resim 18. Yüz Tanıma Teknolojisi (Kaynak: bilgice.net)

- *İsrail Ben Gurion Havalimanı'nda Alınan Güvenlik Önlemleri:*

Yukarıdaki yenilikler de göz önüne alındığında, havaalanı güvenliği denilince akla ilk İsrail gelmekte ve ilgililer gözlerini bu ülkeye çevirmektedir. Dünyanın en güvenilir havaalanı olarak kabul edilen Ben Gurion Havalimanı her yıl yaklaşık 16 milyon yolcu ağırlamaktadır. Uğradığı terörist saldırılardan en çok ders çıkaran ülke olan İsrail aldığı havacılık güvenliği önlemleriyle diğer ülkelere örnek oluşturmaktadır.

1972 yılında Ben Gurion Havalimanı'nda 26 kişi hayatını kaybettiği saldırının ardından güvenlik planı son teknoloji ve yeni tedbirlerle birleştirilerek yenilenmiştir. Bu sayede Ben Gurion'da bir daha hiçbir terör olayı meydana gelmemiştir. Yetkililer, havalimanını yolcuların güvenliğini sağlamak için ortasında uçak bulunan

⁷⁵ A.g.e.

ve bir dizi katmanlardan oluşan çember olarak düşünmüştür. Yolcular uçağa yaklaştıkça çeşitli safhalardan oluşan işlemlerden geçmektedir. Avrupa ve Türkiye’deki uygulamadan farklı olarak Ben Gurion Havalimanı’nda güvenlik tedbirleri havalimanına araç girişinden başlatılmaktadır. Havalimanına yaklaşan araçlar otoyol gişelerini andıran bölümden geçerken sırasıyla otomatik plaka tarayıcıları, ağırlık ölçen sensörler ve x-ray tarama cihazıyla kontrol edilmektedir. Bu esnada görevliler, isterlerse araçları durdurmakta ve içerisindekilerin hareketlerini gözlemleyerek küçük çaplı bir testten bile geçirmektedirler. Terminal binasına ulaşmadan başlayan bu güvenlik önlemleri nedeniyle yolcular en az 3 saat önce havaalanına gelmeleri yönünde uyarılmaktadır. Ben Gurion’da araç kontrollerinin yapılmaya başladığı ana kapı ile terminaller arasındaki 11 kilometre mesafede tam teçhizatlı güvenlik görevlilerinin yanı sıra, sivil polisler de görev yapmakta olan gizli ve Kapalı Devre TV (CCTV) kameralarla her an izlenmektedir. Görevliler çok sıkı bir eğitimden geçirilmektedir. Güvenlik faaliyetleri kamu görevlileri tarafından tek merkezden yönetilmekte asla özel güvenlik şirketleri ve taşeron firmalarla çalışılmamaktadır. Terminale giren yolcular havayolu şirketlerine göre A-B-C-D-F bilet ve bagaj işlemlerinizi yapıldığı gişeler önünde sıraya girmekte ve güvenlik görevlileriyle birebir “sorgu” prosedüründen geçmektedirler. Bu süre, yolcunun yaşı, dini ırkı ve gideceği yere göre artıp azalabilmektedir. Görevliler birebir görüşmelerde basit sorular yönelterek yolcuların yalan söyleyip söylemediğini ölçmeye çalışmaktadırlar. Tecrübeyle alınan cevaplar doğrultusunda yolcular 1’den 6’ya kadar olan bir dereceyle değerlendirilmektedir. Bu derecelendirme yolcuların tehlike durumlarını göstermekte ve pasaporta barkot olarak işaretlenmektedir. Örneğin 6 numarayla işaretlenenler, “şüpheli” kategorisinde yer almakta ve havaalanında tüm işlemleri güvenlik görevlisi eşliğinde tamamlanmaktadır. 5 numarayla işaretli yolcular, farklı güvenlik kapılarına yönlendirilerek ayakkabılarından diğer kişisel eşyalarını kadar hassas bir tarama işleminden geçirilmektedirler. Check-in işlemi tamamlandıktan sonra yolcu bagajları x-ray cihazından taramadan geçirildikten sonra, pasaporta işaretlenen numaralara göre ayrı bir odada video kameralarla kontrolden geçirilmektedir.⁷⁶

⁷⁶ En güvenli havaalanı nasıl korunuyor?

<http://www.milliyet.com.tr/en-guvenli-havaalani-nasil-gundem-2270979/>, Erişim Tarihi: 18.01.2017

Gerçekte havaalanı gibi kritik ulusal altyapının savunması söz konusu olduğunda alınan önlemler tam güvence vermemektedir. Amaç, hedefi daha az çekici hale getirerek ve güvenliği öngörülebilir kılarak, savunmasızlığı en aza indirmektir. Çünkü o zaman teröristler, uygulanabilir bir operasyonel plan oluşturmakta zorlanacaklardır. Havaalanının güvenliğini artırmak için kaynakların, havaalanı güvenlik sistemlerini daha akıllıca ve daha esnek hale getirmeye odaklanmış olması gerektiği açıktır. İyi güvenlik, kuyruklardaki uzun süre beklemek zorunda olmak anlamına gelmemelidir. Bu konulara ilişkin uzmanlarca sunulan bazı öneriler şunlardır:⁷⁷

- Güvenlik, terminal binasından daha uzakta, otopark dâhil erişim noktalarından başlatılmalıdır.
- Kamera gözetim operatörleri ve gelişmiş analizlerin desteklediği, üniformalı personel, köpek ekipleri ve terminalin içinde ve çevresinde sade kıyafetli görevli karışımı seçilmelidir.
- Terminal girişleri, güvenlik ve pasaport kontrolü gibi hassas noktalardaki ortam iyileştirilmelidir.
- Her yolcu temas noktasında şüpheli yolcuların profillerinin tespiti için havaalanı çalışanlarına eğitim verilmelidir.
- İyi seçilmiş, eğitilmiş, motive olmuş ve uygun görevleri yerine getiren, performans ölçümleri ve geri bildirimi sürekli devam eden güvenlik ekipleri oluşturulmalıdır.
- Muhtemel tehditleri tanımlamak ve karşılamak için hızla ulaşılabilecek bütünleşmiş teknolojiler ve veritabanları oluşturulmalıdır.
- Olası saldırılar ve tehlike senaryolarında uygun istihbarat sürekli olarak güvenlik ekiplerine dağıtılmalıdır.

⁷⁷ How can Airport Security be Improved?, Submitted by admin on 13th May 2016, <https://www.amba-defence.com/defence-blog/how-can-airport-security-be-improved>, Erişim Tarihi: 21.01.2017

5. SİVİL HAVACILIĞA YÖNELİK SİBER SALDIRILAR

4.1. Siber Saldırı Kaynaklı Tehditler

Devletler ve paydaşlar tarafından birçok yeni güvenlik önlemi uygulanmasına rağmen, teröristler sivil havacılık faaliyetlerine karşı amaçlarına ulaşmak için yeni yollar aramaya devam etmişlerdir. Yeni ve ortaya çıkan havacılık güvenliği tehditlerine karşı mücadele etmek için yapılan tüm çabalar arasında, siber saldırılar sivil havacılık topluluğunun hızla dikkatini vermesi gereken önemli bir güvenlik sorunu haline gelmiştir. Bu nedenle sivil havacılığa yönelik siber saldırılar konunun önemi nedeniyle tez çalışmamda ayrı bir başlık altında ele alınmıştır.⁷⁸



Resim 19. Siber Saldırı Kaynaklı Tehditler (Kaynak: defensesystems.com)

Sivil havacılık faaliyetlerine yönelik siber saldırılardan kaynaklanan tehditler yeni değildir. Sivil havacılık faaliyetlerinin hemen her alanında bilgisayar tabanlı sistemlerin kullanılması uzun yıllar devam etmektedir. Bunlar arasında hava seyrüsefer sistemleri, uçak kontrol ve haberleşme sistemleri, uçuş bilgileri ve güvenlik taraması dâhil havaalanı yer hizmetleri yer almaktadır. Benzer şekilde, bilgisayar virüsü ve bilgisayar korsanlarının ve diğer düşmanların bilgisayar sistemlerine yönelik daha kötü niyetli saldırıları gibi siber tehditler yeni ortaya çıkmamıştır. Küresel sivil havacılık sektörü sürekli büyümekte, hava yolunu tercih eden yolcuların sayısı artmakta, daha büyük ve daha modern yeni havaalanları inşa

⁷⁸ Bernard Lim, Journal of Aviation Management, Emerging Threats from Cyber Security in Aviation – Challenges and Mitigations, Ministry of Transport, Singapore, 2014. , http://www.saa.com.sg/saaWeb2011/export/sites/saa/en/Publication/downloads/SAA_Journal_2014.pdf, Erişim Tarihi: 21.12.2016

edilmekte, daha yeni ve modern uçaklar kullanılmaya başlamaktadır. Tüm bunlarla birlikte sivil havacılık faaliyetlerinin her alanında ileri teknolojiye sahip bilgisayarlara dayalı sistemlerin yanı sıra bilişim teknolojisinin daha büyük bir kullanımı söz konusu olmaktadır. Ayrıca, paydaşlar arasında koordinasyonu artırmak, maliyetleri düşürmek, daha fazla etkinliğe ulaşmak, işgücü kullanımını azaltmak için bilgi teknolojilerini daha fazla kullanma yönündeki çabalar da artmaktadır. Birçok havaalanı ve havayolu şirketi, elektronik bilet, check-in ve göçmenlik izni için mobil cihazlar kullanmak gibi yolculara daha kolay hizmetler sunmak için daha etkili yollar aramaktadır.⁷⁹

Bu yenilikçi önlemler, giderek artan sayıda yolcu ve havaalanı kullanıcısı için hava yolları ve havaalanı sistemleri arasındaki dijital ara yüzü büyük ölçüde genişletmektedir. Bugün, bir devletin sivil havacılık sisteminin tüm mimarisinde bilgisayar tabanlı ve bilişim sistemlerine muazzam bir bağımlılık vardır ve bu bağımlılık büyümeye devam edecektir. Siber güvenlik ihlalleri veya tehditleri, sivil havacılık faaliyetlerini kesintiye uğratabilecek, hatta masum yolcuların, mürettebatın ve yer personelinin hayatını tehdit edebilecek, bir sivil havacılık hizmeti sağlayıcısı veya kuruluşunun faaliyetlerini aksatabilecek boyutta olabilir. Saldırganlar, bilişim sistemlerini kullanan personel tarafından yapılan masum hataları istismar eden fırsatçılardan, müdahaleden ve kurumlara rahatsızlık vermenin heyecanını arayan kötü niyetlilere kadar çeşitlilik gösterebilir. Teröristlerin bilgisayar tabanlı ve bilişim sistemlerini kullanımı ile siber güvenlik, sivil havacılık faaliyetlerine yönelik tehdit ve zorlukların bir üst sınırını oluşturmaktadır.

Son yıllarda siber saldırılara atfedilen ve sivil havacılık sisteminde güvenlik tehditlerine karşı kesinlikle güvenlik açıklarının mevcut olduğunu ve acilen ele alınması gerektiğini ortaya koyan bir dizi olaylar yaşanmıştır:⁸⁰

- 2006 yılında ABD Federal Havacılık İdaresi (FAA) tarafından Alaska'daki Hava Trafik Kontrol (ATC) sistemlerinin bazılarını kapatmaya zorlayan internet saldırısı meydana gelmiştir.

⁷⁹ A.g.e.,ss. 83

⁸⁰ A.g.e.,ss.84

- 20 Ağustos 2008'de İspanyol Havayollarına ait Mc Donnell Douglas MD82 tipi 5022 numaralı uçağın Madrid-Barajas Havaalanı'ndaki kalkıştan hemen sonra düşmesi sonucu meydana gelen kazada 154 kişi ölmüştür. İspanya Sivil Havacılık Kaza ve Olay Soruşturma Komisyonu, uçaktaki teknik problemlerin izlenmesi için kullanılan merkezi bilgisayar sisteminin malware virüsü ile enfekte olması sonucu kazanın meydana geldiğini açıklamıştır.



Resim 20. Siber Terörist Saldırıları (Kaynak: studyin-uk)

- Şubat 2009'da bilgisayar korsanları ABD Federal Havacılık İdaresi'ne ait bir bilgisayara saldırarak 48.000 çalışanın geçmiş ve şimdiki kişisel bilgilerini ele geçirmiştir.
- Temmuz 2013'te İstanbul Atatürk ve Sabiha Gökçen havalimanlarında kalkış terminallerinde pasaport kontrol sistemlerinin kapatılmasına ve birçok uçuşun gecikmesine neden olan bir siber saldırı meydana gelmiştir.
- 2013'te ABD'deki 75 havalimanına yönelik kötü niyetli korsanlık ve kimlik avını içeren büyük bir siber saldırı meydana gelmiştir.

Bu saldırılar, sivil havacılık faaliyetlerine karşı bilinçli olarak yöneltile siber saldırılara örnek bazı olaylardır. Kritik sivil havacılık sistemlerini ve altyapıları hedef alanlar da dâhil olmak üzere, kontrol edilmeden bırakıldığında felaket sonuçlara yol açabilecek olanlar da dâhil olmak üzere çok daha fazlası vardır.

4.2. Siber Güvenlik Tehditlerini Tespit Etmeye Yönelik Çalışmalar⁸¹

Siber saldırılardan kaynaklanan ciddi tehditler, sivil havacılık camiasındaki birçok paydaş tarafından kesinlikle iyi bilinmektedir. Yetkili otoriteler, havayolu şirketleri, havalimanları, hava aracı üreticileri, hava trafik hizmeti sağlayıcıları, kuruluşları ve ICAO tarafından bu endişeleri gidermek için birçok çaba harcanmakta ve daha fazlası araştırılmaktadır.



Resim 21. Siber Güvenlik Tehditleri (Kaynak:sybersecurity-insiders.com)

4.2.1. ICAO Tarafından Yürütülen Çalışmalar:⁸²

Uluslararası sivil havacılığı düzenleyen Birleşmiş Milletler uzmanlık ajansı olan ICAO, sivil havacılık operasyonları için siber güvenlik tehditlerinin yarattığı ciddi zorlukların farkındadır. ICAO, Havacılık Güvenliği Yüksek Düzey Konferansı'nda yer alan delegelerden, 2012 yılının Eylül ayında ICAO'nun siber tehditler de dahil olmak üzere ortaya çıkan havacılık güvenliği sorunlarını daha da ileri götürmesini talep etmiştir. Bunu takiben, Ekim 2012'de, 12 nci ICAO Hava Seyrüsefer Konferansı'nda, siber güvenlik konusu tartışılmış ve büyük bir endişe kaynağı olarak kabul edilen bu sorunun boyutunu değerlendirmek ve sektörün katkılarını da içerecek şekilde bu soruna yönelik küresel bir siber güvenlik mimarisi oluşturmak üzere siber güvenlik görev gücü kurulmuştur. Aynı yıl, ICAO, Sözleşmeli Devletlerin uyması gereken güvenlik Standartlar ve Önerilen Uygulamaları (SARP- Standards and Recommended Practices) belirleyen

⁸¹ A.g.e.,ss.84

⁸² A.g.e., ss. 84

Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonunun Ek-17 (Güvenlik), hava trafik hizmetleri sağlayıcılarının, güvenlik önlemlerini alması ve yerine getirmesi için güvenlik hükümleri yerine getirmesini talep etmiştir. ICAO tarafından Ek-17'de (ICAO, 2013) "Her Taraf Devletin sivil havacılık için kullanılan bilgi ve iletişim teknolojisi sistemlerini sivilin güvenliğini tehlikeye atabilecek girişimlerden korumak için önlemler geliştirmesi gerektiğini" belirten yeni bir Tavsiye Edilen Uygulama getirilmiştir. Bu yeni Standartlar ve Önerilen Uygulamaları (SARP) desteklemek için yeni rehberlik malzemeleri geliştirilmektedir.

Havacılık güvenliği tehdit ve sorunlarına bakmak için, ICAO Konseyi tarafından görevlendirilmiş bir grup uzmanlardan oluşan ICAO Havacılık Güvenliği Paneli'nde (AVSEC Paneli) Konsey için havacılık güvenlik politikaları, Standartlar ve Önerilen Uygulamalar ve diğer konular üzerinde yeni yaklaşımlar düşünülmesi, siber güvenlik tehditleri üzerinde de aktif olarak durularak tavsiyeler geliştirilmesi talep edilmiştir. Buna müteakip Mart 2014'teki ICAO AVSEC Paneli 25. toplantısında siber güvenlik tehditlerine ilişkin bir dizi konuyu görüşmüştür. Bunlar arasında şunlar bulunur:

- Bilgisayar Tabanlı (BT) ve Hava Trafik Yönetimi (ATM) sistemlerine karşı siber saldırıların oluşturduğu risk üzerine bir değerlendirme yapılması ve diğer paydaşlarla işbirliği içinde konuyla ilgili daha fazla çalışma yapılması teşvik edilerek tehdidin gelişen doğasına değinilmesi,
- Sivil Hava Seyrüsefer Hizmetleri Organizasyonu gibi diğer ilgili kuruluşlarla havaalanı operasyon sistemleri, havaalanı güvenlik sistemleri, havayolu sistemleri, hava seyrüsefer sistemleri ve diğerlerini içeren siber güvenlik zorlukları üzerine bir tartışma yapılması,
- Sivil havacılık otoritesi, havalimanı işletmecisi, havayolları, hava trafiği hizmetleri sağlayıcıları, yer hizmetleri acenteleri, güvenlik şirketleri ve sivil havacılık operasyonlarında yer alan diğer kuruluşları kapsayacak şekilde devletlerin Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programında (MSHGP) havacılık güvenliği için siber güvenlik yönetimi sorumluluklarını tanımlama hususundaki esaslarına ilişkin bir tartışma yapılması,

- Devletlerin bir havacılık güvenliği siber güvenlik yönetimi planı geliştirmelerini teşvik edilmesi: Bu tür planlar, sivil havacılık operasyonlarında yasa dışı müdahale eylemlerine neden olabilecek siber güvenlik tehditleri ve saldırılarına yönelik önlemleri, mümkün olduğunca politikaları, yaklaşımları içermelidir. Plan aynı zamanda olay yönetimi ve iş devamlılığını da içermelidir.

- Siber saldırılara karşı havacılığı korumak için en iyi uygulamaları ve rehberliği geliştirmek için, bu standartların yetkilileri ve havacılık ve uçak sanayi gibi diğer ilgili ICAO panelleri, dış uzman organları ile birlikte çalışma yapılması.

4.2.2. Diğer Kuruluşlar Tarafından Yürütülen Çalışmalar⁸³

ICAO, sivil havacılık operasyonlarına yönelik siber güvenlik tehditlerini ele almak için standartlar, yaklaşımlar ve önlemler geliştirmeye aktif olarak bakan tek organ değildir. Birçok devlet, kritik sivil havacılık sistemlerini siber saldırılardan korumak için siber güvenlik koruma ve azaltma planları üzerinde de çalışmaktadır. Birçok havaalanı ve havayolu şirketi BT sistemlerini ve altyapısını siber saldırılardan korumak için önlemler de uygulamakta ve işlemlerinde operasyonel verimliliği artırmak için yeni ve daha ileri teknoloji getirilerek önlemlerini almaya devam etmektedir.

Havayolu şirketlerinin çabalarını destekleyen Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), siber güvenliğin dünya genelindeki havayolu operasyonları için yarattığı tehdide son derece önem vermektedir. IATA, "Havayollarına güçlü bir siber güvenlik stratejisi geliştirmede yardımcı olmak ve sivil havacılığa yönelik siber tehditleri çözmek için küresel çabaların eşgüdümünü sağlamak" vizyonuna uygun olarak, siber güvenlik tehdidine karşı üçlü bir strateji geliştirmiştir.⁸⁴ Bu strateji "siber saldırı tehditlerini ve riskini anlamak, tanımlamak ve değerlendirmek, uygun düzenleme ve sektörler arası ve hükümetler arası artan işbirliğine yönelik mekanizmaları savunmak için çalışmayı içerir". Bu çabayı daha da artırmak için havayollarına, siber güvenlik tehditlerinin risklerini daha iyi anlamak ve tanımlamak için yardımcı olması için bir araç setinin ilk bir sürümü 2013 yılında geliştirilmiştir.

⁸³ A.g.e., ss. 86

⁸⁴ Aviation Cyber Security Toolkit, <http://www.iata.org/publications/store/Pages/aviation-cyber-security-toolkit.aspx>, Erişim Tarihi: 13.01.2017

Bu araç seti, diğerlerinin yanı sıra havayollarının risk değerlendirmesine yardımcı olacak bir siber güvenlik yönetim sistemidir.

Uluslararası Havayolları Pilotlar Birliği Federasyonu (The International Federation of Airline Pilots Association-IFALPA) Haziran 2013'te sivil havacılık operasyonlarını destekleyen uçak, yer ve diğer kritik tesislere ve altyapıya yönelik siber güvenlik saldırıları tehdidini ortaya koyan bir bildiri yayınlamıştır.⁸⁵ Bildiri aynı zamanda bu tür tehditleri ele almanın çeşitli yollarını da önermektedir. Bunlar, veri koruma, erişim kontrolü, hassas sistemlerin fiziksel olarak ayrılması, uçuş mürettebatının eğitimi, yönetim ve kontrol, hava trafiği hizmetlerinin ve uçak tasarımının ve işletiminin korunması ve birimin bilgisayar yazılımının ve donanımının güvenliğini arttırmak için alınabilecek tedbirleri içermektedir.

Uçak üreticileri, olası uçak saldırısı ve sızıntısından uçakta bulunan bilgisayar, seyrüsefer ve diğer sistemleri de korumak için yoğun bir şekilde çalışmaktadırlar. Bu sistemleri korumak için kullanılan güvenlik özelliklerinin yanı sıra, siber güvenlik kaygılarının giderilmesi için uçak sertifikası yetkilileri ile de yakın işbirliği içinde çalışmaktadırlar. Örneğin, Kasım 2013'te FAA, Boeing'e B777-200, B777-300 ve B777-300ER serisi uçaklar için güvenlik özellikleri konusunda özel şartlar koymuştur.⁸⁶ FAA ayrıca A350-900 uçaklarının uçağın elektronik sistem güvenliği izolasyonunu veya yetkisiz dahili erişimden korunmasını içeren özel şartlar kümesi üzerinde Airbus'la birlikte çalışmaktadır.⁸⁷

Bir dizi mesleki organizasyon, akademik ve araştırma enstitüsü ve diğerleri, paydaşlara siber güvenlik zorluklarını nasıl çözebilecekleri konusunda faydalı öneriler sağlayacak kapsamlı çalışmalar ve belgeler geliştirmiştir.

Havalimanları ve havayolu sistemleri bilgi teknolojilerine sıkı sıkıya bağlı ve

⁸⁵ Cyber threats: who controls your aircraft?, 5 June 2013, <http://www.ifalpa.org/store/14POS03%20-%20Cyber%20threats.pdf>, Erişim Tarihi: 13.01.2017

⁸⁶ Special Conditions: Boeing Model 777-200, -300, and -300ER Series Airplanes; Aircraft Electronic System Security Protection From Unauthorized Internal Access, <https://www.federalregister.gov/documents/2013/11/18/2013-27343/special-conditions-boeing-model-777-200--300-and--300er-series-airplanes-aircraft-electronic-system>, Erişim Tarihi: 16.01.2017

⁸⁷ Special Conditions: Series Airplane; Isolation or Protection of the Aircraft Electronic System Security from Unauthorized Internal Access, <https://www.regulations.gov/document?D=FAA-2013-0910-0001>, Erişim Tarihi: 21.01.2017

bağımlı sistemlerden oluşmaktadır. ABD’de bu konu ulaşım güvenliği başlığı altında özellikle anayurt güvenliği teması altında düzenlenmektedir. Tüm sistemin teknolojiye bırakıldığı bir alan düşünün, X-Ray makinelerinden metal detektörlerine, dalga tarayıcılarından, otomasyon sistemlerine kadar kritik bir altyapı ağı, bu alt yapılar her ne kadar çok karmaşık görünse de temelinde standart bir yazılım üzerine kurulan ek yazılımlardan oluşmaktadır. 2014 yılında yapılan bir araştırmaya göre bu yazılımlara ve cihazlara ilişkin özellikle büyük yazılım firmalarının artık güncelleme göndermediğini görmekteyiz. Bununla birlikte bu cihazlar birbirlerine sıklıkla hacklenen Ethernet ve Wifi ağları ile bağlıdır, hal böyle olunca sistemlere saldırı teşebbüsleri yaygın hal almaktadır. Örneğin bir X-Ray cihazının içerisine bir virüs bulaştırıldığında ve içerisine rootkit yerleştirildiğinde, X-Ray cihazına konulan objenin ekranda farklı şekilde görünmesini sağlamak mümkün olabilmektedir. Özetle, havaalanı ve havayolunda siber güvenlik riski henüz biz uçmadan başlamaktadır.

Siber saldırılar kendi başına bir zararlı faaliyet amacına sahip olabileceği gibi, geleneksel bir saldırıyı da desteklemek üzere kullanılabilir. Havaalanı dış güvenliğinden başlayarak yolcunun uçağa binişi, bagaj operasyonları, yanaşma sistemleri dâhil olmak üzere hepsinin yönetildiği bütünleşmiş sistemlere zararlı yazılım enjekte ederek, bu sistemlerde belirli bir zamanda sabotaj saldırısı gerçekleştirilerek hem uçuş hem de yer operasyonlarının aksamasına sebep olunabilir. Bir diğer yandan, bu saldırılar sadece sabotaj amacıyla değil, daha yüksek zarar potansiyeline sahip bir terör faaliyetinin destekleyici amacıyla kullanılabilir. Güvenlik kameralarının IP tabanlı olduğu veya analog dahi olsa kayıt ve izleme sistemlerinin IP erişimlerinin bulunduğu varsayılırsa, havaalanı güvenlik kontrol merkezinin kör hale getirilmesi mümkün olabilir. X-Ray sistemlerinin hatalı değerler üretmesi, plaka tanıma sisteminin çalışmaması, bagaj ve biniş kontrol sistemlerinin hizmet dışı bırakılması kendi başına büyük bir maddi kayba sebep olacağı gibi, oluşan karmaşa hali ve görevlilerin koordinasyon enstrümanlarının işlemez hale getirilmesi sebebiyle terörist bir saldırının oluşturacağı zayıatı en üst düzeye çıkartacak belki de saldırganların teşhis dahi edilememesine sebep olacaktır.⁸⁸

⁸⁸ Siber Saldırılar Havacılığı Tehdit Ediyor, 02 Ocak 2017, <http://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/siber-saldirilar-havaciligi-tehdit-ediyor.html> , Erişim Tarihi: 11.01.2017

4.3. Ülkemizde Siber Saldırlara Karşı Alınan Önlemler

Sivil havacılığa yönelik siber saldırıların oluşturduğu tehlikeler karşısında uluslararası kuruluşlara paralel olarak ülkemizde de önemli adımlar atılmıştır. Ülkemizde yapılacak çalışmalara yön vermek amacıyla Bakanlar Kurulu tarafından 20 Ekim 2012 tarihinde “Ulusal Siber Güvenlik Çalışmalarının Yürütülmesi ve Koordinasyonuna İlişkin Karar” yayımlanmıştır. Bu karara müteakip ülkemizde siber güvenliğinin sağlanması konusunda idari, teknik ve hukuki yapıların oluşturulmasına başlanmıştır. İlk önce bu çalışmaların merkezinde yer alan en önemli kuruluş olan “Siber Güvenlik Kurulu” oluşturulmuştur. Bu Kurulun ana amacı, siber güvenliği ilişkin program, rapor, usul, esas ve standartları onaylamak ve bunların uygulanmasını ve koordinasyonunu sağlamaktır.⁸⁹

Siber Güvenlik Kurulu tarafından belirlenen ve onaylanan kritik altyapılardan birisi de ulaştırma sektörüdür. Havacılık sektörü de ulaşımın alt sektörü olmasından ve kritik altyapıya sahip olmasından dolayı bünyesinde Sektörel Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi (SOME) kurulması öngörülmüştür. Sektörel SOME’ler sektörlerine bağlı kuruluşlarına doğrudan ya da dolaylı olarak yapılan veya yapılması muhtemel siber saldırılara karşı gerekli önlemleri aldırma, bu tür olaylara karşı müdahale edebilecek mekanizmayı ve olay kayıt sistemini kurdurma, işletmelerin siber güvenliğini sağlamaya yönelik çalışmalar yaptırmakla ve denetlemekle yükümlüdürler. Bu nedenle sektörde faaliyet gösteren kamu kurum ve kuruluşları ile özel işletmeler bünyesinde Kurumsal SOME’lerin oluşturulması ile bilgi teknolojilerinin havacılık sektöründe kullanımının artması sonucu oluşan güvenlik risklerinin azaltılması ve sektördeki koordinasyonun sağlanması gerekli görülmüştür.

⁹⁰ Kurum ve kuruluşların bilgi ve iletişim sistemlerinde bulunan güvenlik zafiyetleri, bu sistemlerin hizmet dışı kalmasına veya kötüye kullanılmasına, kişisel bilgilerin ifşasına, can kaybına, büyük ölçekli ekonomik zarara, kamu düzeninin bozulmasına ve/veya ulusal güvenliğin ihlaline neden olabileceğinden sektör kuruluşlarının siber

⁸⁹ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Haberleşme Müdürlüğü, Kurumsal SOME Kurulum ve Yönetim Rehberi, 2014,

http://www.udhb.gov.tr/doc/siberg/Kurumsal_SOME_Reh_V1.pdf, Erişim Tarihi: 11.01.2017

⁹⁰ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün, “Kurumsal Siber Olaylara Müdahale Merkezi” Konulu Genelgesi, 31.12. 2015, <http://web.shgm.gov.tr/tr/genel-duyurular/5048-kurumsal-siber-olaylara-mudahale-merkezi-hakkinda-genelge-yayimlanmistir>, Erişim Tarihi: 27.12.2016

güvenlik açıklarının azaltılması amacıyla bir dizi önlemler alınmıştır.

Siber Güvenlik Kurulu yapmış olduğu ilk toplantısında “Ulusal Siber Güvenlik Stratejisi ve 2013-2014 Eylem Planı” kabul edilmiştir. Eylem planı 29 ana eylem ve 95 alt eylem maddesinden oluşmaktadır. Eylem planında, her eylem kapsamındaki çalışmaları yürütecek kurum ve kuruluşlar belirlenmiştir. Bunlar arasındaki en önemli kuruluş, 27 Mayıs 2013 tarihinde kurularak faaliyetlerine başlayan Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi (USOM) dir. USOM’un temel görevi koordinasyon ve işbirliğini sağlamaktır. Diğer önemli kuruluş ise kamu kurum ve kuruluşları bünyesinde kurulması öngörülen Siber Olaylara Müdahale Ekipleri (Kurumsal SOME, Sektörel SOME) dir. “Siber Olaylara Müdahale Ekiplerinin Kuruluş, Görev ve Çalışmalarına Dair Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ” Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. Kurumsal SOME kurmaktan sorumlu olan kurumların faydalanması için “Kurumsal SOME Kurulum ve Yönetim Rehberi” dokümanı hazırlanarak yayımlanmıştır. Rehber yapılması gereken çalışmalara ışık tutmaktadır. Rehber, Kurumsal SOME’lerin kurum organizasyonu içerisindeki yerini açıklamakta, kapasite planlamasını ortaya koymakta, personelin niteliklerini (eğitim düzeyi ve tecrübe) ve alması gereken eğitimleri belirtmekte, bu personelin siber olay öncesi, esnası ve sonrasında yapması gereken çalışmaları ortaya koymakta, kurum içi/kurum dışı paydaşlarla iletişim esaslarını düzenlemekte, Kurumsal SOME’lerin kurulması için gereken kuruluş süreleri ve esasları ile bu süreçte kullanılacak olan ekleri, şekilleri ve tabloları içermektedir.

Bu rehber çerçevesinde, bünyesinde müstakil bir bilgi işlem birimi bulunduran tüm kamu kurum ve kuruluşları ile kritik altyapı işleten özel sektör kuruluşlarında bu yapının oluşturulması gerekmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK İLE İLGİLİ ULUSLARARASI/ULUSAL HUKUKİ DÜZENLEMELER VE KURULUŞLAR

1. ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

1.1. 07.12.1944 Tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Şikago Sözleşmesi)

İkinci Dünya Savaşı esnasında uçağın teknik gelişimi hız kazanmış ve bu dönemde geniş bir yolcu ve yük taşıma ağı kurulmuştur. Ancak yeni sivil amaçlar için bu tesisleri ve ulaşım ağlarını geliştirmenin önünde hem politik ve hem de teknik pek çok engel bulunuyordu. Bu engelleri aşmak için başta Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere olmak üzere müttefik devletler önderliğinde yürütülen istişareler sonucunda uluslararası sivil havacılık faaliyetlerini yürütmek amacıyla Milletler Cemiyeti teşkilatına benzer bir örgütün kurulması fikri ortaya atıldı. Bunun sonucunda ABD hükümeti 1944 yılında Şikago şehrinde yapılacak Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı'na katılmaları için 55 ülkeye davetiye göndermiştir. Bu Konferansa Türkiye dâhil 52 ülkeden 700'ün üzerinde delege katılmıştır. Bu delegeler, temsil ettikleri ülkelerin birçoğu hâlâ işgal altındayken, insanlık tarihinin en karanlık döneminde bir araya gelerek ve şahsi olarak büyük bir risk alarak Şikago'ya gitmişlerdir. Sonuçta, davet edilen 55 Devletin 54'ü Şikago Konferansına katılmıştır. 7 Aralık 1944 tarihinde 52 devletin imzasıyla uluslararası sivil havacılığın esaslarını ve hava hukukunun kurallarını düzenleyen temel bir metin olan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ya da bilinen adıyla Şikago Sözleşmesi kabul edilmiştir.⁹¹

Şikago Sözleşmesi'nde, uluslararası sivil havacılığın "emniyetli ve düzgün bir şekilde" geliştirilmesi birinci hedef olarak belirlenmiştir. Hava taşımacılığı faaliyetlerinin "fırsat eşitliği temelinde ve sağlıklı bir şekilde yürütüleceği" şeklinde bir karar alınan bu anlaşma ile barışçıl küresel havacılık için standartların ve prosedürlerin temeli atılmıştır.

⁹¹ The History of ICAO and the Chicago Convention, <http://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx>, Erişim Tarihi: 19.12.2016

Hava seyrüseferi, hava araçlarının tabiiyeti ve tescili, lisans ve sertifikaları, hava seyrüseferini kolaylaştırıcı tedbirler, kazaların tahkiki gibi genel ve gayri ticari konularda önemli düzenlemeler yapılmıştır. Bu sözleşmenin 43'üncü Maddesinde öngörülen Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO- International Aviation Organization) resmi olarak 4 Nisan 1947 tarihinde faaliyetlerine başlamıştır.

44'üncü Maddesinde ICAO'nun amaç ve hedefleri şu şekilde belirtilmiştir: Uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde gelişmesini sağlamak; barışçıl amaçlar için hava araçları gelişimi ve işletilmesini desteklemek; taraf ülke haklarının tam olarak korunması ve ülkelerin her birine uluslararası havayolu işletmeciliği konusunda uygun imkân sağlamak; makul olmayan rekabetin ekonomik bakımdan vereceği israfı önlemek; uluslararası kamuoyunun güvenli, düzenli, verimli ve ekonomik bakımdan sebep vereceği israfı önlemek; uluslararası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini garanti altına almak.

Konvansiyonun 37'inci Maddesi gereği, taraf her ülke her konuda hava seyrüseferini kolaylaştıracağını ve iyileştireceğini; hava araçları, personel, havayolları ve yardımcı servisler ile ilgili mevzuatlarda, standartlarda, prosedürlerde ve organizasyonda uygulanabilir en yüksek etkinliği ve verimliliği elde etmede birlikte çalışacağını taahhüt etmiştir.⁹²

1.2. 1963 Tarihli Hava Taşımlarında Bazı Suç ve Diğer Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (Tokyo Sözleşmesi)

Uluslararası topluluk tarafından terörizm faaliyetlerinin ciddi bir tehdit olarak görülmeye başlaması, sivil havacılığın gelişmesiyle paralellik göstermiştir. 1960 yılından önce uluslararası terörle mücadele amaçlı toplu eylemlerin çoğu Birleşmiş Milletler ya da onun öncülü olan Milletler Cemiyeti tarafından üstlenilmiştir. Uluslararası Hukuk Cemiyeti, 1937'de Uluslararası Terörizmle Mücadele Konvansiyonu hazırlayarak uluslararası terörizm eylemleriyle başa çıkmak amacıyla uluslararası bir ceza mahkemesi kurulması için çaba sarf etse de sadece 13 devlet tarafından imzalanan ve yalnızca biri tarafından onaylanan bu Sözleşme yürürlüğe

⁹² Convention On International Civil Aviation Done At Chicago On The 7th Day Of December 1944, http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/en/icao-ca/trt_icao_ca_001en.pdf, Erişim Tarihi: 20.12.2016

konulamamıştır.

Uluslararası topluluk tarafından uçakta meydana gelen yasaya aykırı fiiller ile mücadele için yapılan ilk çalışma, Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Fiiller Hakkında Tokyo Konvansiyonu⁹³ dur. Bu Sözleşme’de uçakların hukuki statüsüyle ilgili hususlar ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Özellikle de uçaklarda işlenecek suç ve eylemler, bu suçlarla ilgili yargılama ve yargılama sorunlarının çözülmesiyle ilgili önemli konulara değinilmiştir. ICAO Hukuk Komitesi tarafından, 20 Ağustos - 14 Eylül 1963 tarihleri arasında Tokyo’da toplanan diplomatik konferansta ICAO Konseyi’ne sunulmak ve nihai taslağın imzalanmasını sağlamak amacıyla yıllar boyunca Sözleşme’nin çeşitli tasarıları gözden geçirilmiştir. Konferansta 61 devlet ve beş uluslararası örgüt temsil edilmiştir.

Tokyo Konvansiyonu bugünkü şekliyle 14 Eylül 1963’te ortaya çıkmış ve böylece ICAO’nun 1950’den bu yana uçakta meydana gelen suçlar konusundaki çabaları pekiştirilmiştir. Sözleşme altı yıl sonra 4 Aralık 1969’da yürürlüğe girebilmiştir. Bu yavaş onay sürecinin arkasındaki mantığın temel nedeni, çoğu devlet tarafından acele edilmesi nedeniyle Sözleşme’nin 1960’ların sonlarında düzenlenen uçak kaçırma serisinden önce taslak haline getirilmesidir. Sözleşme’nin kabulü sırasında birçok devletin karşılaştığı karmaşık yasal ve politik konular geç uygulanmasının bir başka nedenidir. Her ne kadar devletlerin Sözleşme’ye onay vermesi ya da katılması yavaş olsa da söz konusu dönemde meydana gelen kaçırma olaylarına tepki olarak 80 ülke bir yıl içinde (1969-1970) Sözleşme’yi onaylamıştır. Sözleşme, uçaklara emniyet sağlamayı, uçakta yaşam ve mülkiyetin korunmasını ve genellikle sivil havacılığın güvenliğini teşvik etmeyi amaçlamıştır.⁹⁴ Uçaktan sorumlu kişiye, mürettebatına ve yolcuların üyelerine uçakta daha iyi düzen ve disiplini koruma gücü verilmiş, gerekli tüm önleyici tedbirleri veya tutuklama önlemlerini almak için geniş yetkiler verilmiş ve bu amaçla uluslararası standart oluşturulmuştur.

⁹³ Convention On Offences And Certain Other Acts Committed On Board Aircraft, Signed At Tokyo, On 14 September 1963 (Tokyo Convention),

<https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/TokyoConvention.pdf>, Erişim Tarihi: 21.12.2016

⁹⁴ Diana M. Stancu, AVSEC Conventions: Beyond Chicago until Beijing, Aviation Security International, The Global Journal of Airport and Airline Security, October 2010, Volume 16, Issue 5, ss. 11-13

Bu Sözleşme kapsamında, uçak içerisinde işlenen suçlar, uçak ve içindeki yolcu ve malları tehlikeye atar nitelikte ya da uçak içindeki düzen ve disiplini bozma eğilimi gösteren diğer bir takım eylemler ve suçlar ele alınmıştır. Ancak Tokyo Sözleşmesi, sözleşmecı devletlere yukarıda sayılan eylemleri suç olarak düzenleme zorunluluğu getirmemiştir. Sözleşme'de sadece uçağın iadesi, ülkesine inilen devletin yetkileri, uçak kaçırma filini işleyen kimsenin tabi tutulacağı muameleye ilişkin hükümler ele alınmıştır. Sözleşmecı devletlerin yetki ve görevlerini belirleyen 5'inci Bölüm Madde 13 uyarınca, ilgili devlet suç işleyen ve veya sözleşmede sayılan diğer bazı eylemleri gerçekleştiren kişileri engellemek, gözaltına almak ve ayrıca hava aracını kumandanına geri iade etmekle yükümlüdür. Uçak kumandanının yetkilerini düzenleyen 3'üncü Bölüm, Madde 5/1 ise uçak kumandanına Sözleşme'de sayılan eylemleri gerçekleştiren ya da gerçekleştirme ihtimali olan kişiler için kısıtlama dâhil gerekli gördüğü önlemleri alma yetkisi tanımaktadır.⁹⁵

1.3. 1970 Tarihli Uçakların Yasa dışı Olarak Ele Geçirilmesinin Ortadan Kaldırılmasına İlişkin Sözleşme (Lahey Sözleşmesi)

Tokyo Konvansiyonu'nun yetersizliği ve uçak kaçırma olaylarının sayısının artması sonucu uçak kaçırma eyleminin tanımlanması, uluslararası bir suç olarak kabul edilmesi ve bu suçla başa çıkma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyaç, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Konseyi'nin konuyla ilgili bir kararı kabul etmesine ve uygun bir yasal çerçeve aramasına yol açmıştır. ICAO Hukuk Komisyonu bünyesinde hava nakil vasıtalarının yasa dışı olarak ele geçirilmesiyle ilgili kurulan bir alt komisyon Şubat 1969 tarihli toplantısında yeni hazırladığı uluslararası anlaşma taslağını açıklamıştır. 1 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de 77 Devletin katıldığı bir ICAO konferansına bir taslak Sözleşme sunulmuştur. Bu tasarı, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de kabul edilen Hava Araçlarının Yasa dışı Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi'nin temelini oluşturmuştur.⁹⁶ Bu Sözleşme, uluslararası toplumun yasa dışı uçaklara el koymasını engelleme ve uluslararası sivil

⁹⁵ Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme (1963 Tokyo Sözleşmesi), http://www.kdgm.gov.tr/snetix/solutions/KDGM/resources/uploads/UCAKLARD_A ISLENEN SUC LAR.pdf, Erişim Tarihi: 21.12.2016

⁹⁶ Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair 16 Aralık 1970 Tarihli La Haye Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun, https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc056/kanuntbmmc056/kanuntbmmc05601634.pdf, Erişim Tarihi: 22.12.2016

havacılığa neden olan tehdidi ortadan kaldırma çabasına önemli katkılarda bulunmuştur. Bu Sözleşme'nin getirdiği asıl yenilik, giderek artan terör temelli uçak kaçırma olaylarının önüne geçebilmek ve bu eylemleri uluslararası toplum nezdinde cezalandırmak ve gerçek bir caydırıcılık sağlamak amacıyla, 1'inci Maddede "Yasa dışı olarak, güç veya tehdit kullanarak ya da her hangi bir şekilde gözdağı vererek bir hava aracını ele geçirir ya da kendi kontrolü altına alırsa ya da benzeri başka bir eylemde bulunursa veya benzeri eylemleri gerçekleştiren ya da gerçekleştirmeye teşebbüs eden kişiye iştirak ederse "suç" işlemiş olur" hükmü getirilmiştir. Ayrıca, 2'nci Maddede de sözleşmeciler devletlerin bu suçları sert yaptırımlarla cezalandırması şart koşulmuştur. Sözleşme'de devletlerin hangi şartlar altında hangi önlemleri alması gerektiği ve yargı yetkisi konuları ayrıntılı olarak düzenlenerek devletlerarasında ceza sorgulaması ve yargılaması alanında ortaya çıkabilecek olası uyuşmazlıkların önlenmesi amaçlanmıştır. 12'nci Maddede sözleşmeciler taraflar arasında sözleşmenin yorumlanmasında meydana gelebilecek uyuşmazlıkların çözümü için tahkim yolu açılmıştır. 10'uncu Maddede ise devletlerin ceza soruşturması alanında birbirlerine yardım etmeleri zorunluluğu düzenlenmiştir.

Sözleşme bazı alanlardaki etkinliğinin yanında bir dizi zayıf noktaya da sahipti. Sözleşme, "uçuş halindeki" bir uçakta bir kişi tarafından işlenen suçları düzenliyor, ancak uçakta olmayan kişiler tarafından işlenen suçları kapsamıyordu. Sözleşme, uçakları biniş bittikten sonra tüm dış kapıların kapatıldığı andan itibaren iniş için kapılardan birinin açılmasına kadar geçen zamanı "uçuş halinde" sayıyordu. Bu nedenle uçağa binişten sonra veya kapılar açılıştan sonra kapının kapatılmasından önce başlatılan veya denenen herhangi bir kaçırma Sözleşme kapsamına girmiyordu. Dahası havalimanları, hava trafik kontrolü ve radyo iletişimi gibi hava seyrüsefer tesisleri ve hizmetlerine yönelik yasa dışı eylemleri kapsamamaktaydı.

1.4. 1971 Tarihli Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi)

Tokyo ve Lahey Sözleşmelerinin sadece uçakta yapılan yasa dışı eylem ve suçları düzenlemeleri nedeniyle, uçakların ve havalimanlarının bulunduğu yerlerde meydana gelen şiddet eylemlerinin sayısının artması ve bu sözleşmelerin ihtiyacı karşılamamaları nedeniyle Montreal Sözleşmesi'nin hazırlayıcıları yasal boşlukları

doldurmak ve bu fiilleri suç saymak için harekete geçmişlerdir. Lahey Sözleşmesi'nden bir yıl sonra sivil havacılık güvenliğini doğrudan ilgilendiren ve önceki uluslararası sözleşmelerde eksik kalan noktaların yine ancak devletlerin işbirliği ile tamamlanması zorunluluğu göz önüne alınarak 8- 23 Eylül 1971 tarihleri arasında Montreal'de ICAO bünyesinde Uluslararası Hava Hukuku Konferansı düzenlenmiş ve ardından 23 Eylül 1971'de Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Yasa dışı Eylemlerin Bastırılmasına Yönelik Montreal Sözleşmesi⁹⁷ kabul edilmiştir. Bu sözleşme ile 1970 Lahey Sözleşmesi'nde suç olarak tasnif edilen fiillere yenileri eklenmiştir. Bunlar şunlardır:

- Uçuş esnasındaki bir hava aracında uçuş güvenliğini tehlikeye düşürecek nitelikte başka bir kişiye şiddet eyleminde bulunan,
- Hizmetteki bir hava aracını tahrip eden ya da bir hava aracına uçuş yeteneğini kaldıracak veya uçuş sırasında uçuş güvenliğini bozacak surette hasar veren,
- Hizmetteki bir hava aracına, hava aracını tamamen tahrip edecek veya uçuş yeteneğini kaldıracak surette zarar verecek veya uçuş esnasında uçuş güvenliğini tehlikeye düşürebilecek her hangi bir aygıt ya da nesne yerleştiren veya yerleştirilmesine sebep olan,
- Uçuş esnasındaki bir hava aracının uçuş güvenliğini tehlikeye atacak şekilde hava seyrüsefer tesislerini tahrip eden ya da zarar veren veya faaliyetlerine engel olan,
- Yanlış olduğunu bildiği bilgileri ileten ve böylece uçuş esnasındaki bir hava aracının güvenliğini tehlikeye atan kişi suç işlemiş olur.

1'inci Maddenin 2'nci paragrafı uyarınca yukarıda sayılı suçları işlemeye teşebbüs eden ya da bu suçları işleyen ya da işlemeye teşebbüs edenlere iştirak eden kişiler de suç işlemiş sayılmaktadır.

⁹⁷ Convention For The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Civil Aviation, Concluded at Montreal on 23 September 1971, <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-English.pdf>
Erişim Tarihi: 28.12.2016

Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri'nin ortak noktası sadece sivil havacılığa yönelik tehditlere karşılık devletleri önlem almaya teşvik etmiş olmalarıdır. Her üç sözleşmede de askeri hizmetteki hava araçları ile gümrük ve polis hizmetlerine tahsis edilmiş hava araçları kapsam dışında bırakılmıştır. Yeni suç tipleri tesis eden Lahey ve Montreal Sözleşmeleri'nde de suçların takipsiz kalmaması için devletlere 'ya yargıla ya da iade et' yükümlülüğü getirilmiştir.

1.5. Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havalimanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine ilişkin Protokol (24.02.1988 Montreal Ek'i)

1971 tarihli Montreal Sözleşmesi'nin devamı ve tamamlayıcısı niteliğindeki 24.2.1988 tarihli Ek Protokol ülkemiz tarafından 14.4.1989 tarihinde onaylanmıştır. Montreal Ek Protokolü'nde⁹⁸, uluslararası sivil havacılık için büyük önem taşıyan ve faaliyetlerin yoğunluk kazandığı havaalanı güvenliği için tehlike yaratan kanun dışı eylemlere dikkat çekilmiş ve bu eylemlerin insanların havalimanlarına olan güvenlerini zayıflattığı ve sivil havacılık faaliyetlerinin güvenli ve düzenli işleyişine zarar verdiği vurgulanmıştır. Ayrıca bu tür yasa dışı faaliyetlerin meydana gelmesinin uluslararası camiayı endişeye sevk ettiği ve bunların engellenmesi için, suçluların cezalandırılmasını sağlayacak uygun tedbirlerin alınmasına acil ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. Bu şekilde meydana gelen yasa dışı şiddet eylemlerini önlemek amacıyla 23 Eylül 1971 tarihli Montreal Sözleşmesi'ni tamamlayıcı bu Ek Protokol'ün kabul edilmesi önerilmiştir.

Ek Protokol, daha önce imzalanan sözleşmelerde yer alan uçuş ve uçak güvenliğine yönelik kanun dışı eylemlere ilave olarak havaalanlarında sivil havacılık faaliyetlerini yürüten şahısların, havaalanlarındaki işleyişin korunması ve güvenliğinin sağlanmasına yönelik hususlara yer vermiştir.

Havaalanının güvenliğine yönelik kanun dışı eylemler 2. Maddede şu şekilde sıralanmıştır:

⁹⁸ Protocol For The Suppression Of Unlawful Acts Of Violence At Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary To The Convention For The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Civil Aviation, Sone At Montreal, On 23 September 1971 , Signed At Montreal On 24 February 1988 (Montreal Protocol 1988), <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1988.pdf>, Erişim Tarihi: 24.12.2016

- Kanuna aykırı ve kasıtlı olarak herhangi bir alet, madde veya silah kullanmak.
- Havaalanlarında görevli personele karşı muhtemel yaralamaya veya ölüme sebep olacak bir şiddet eylemine girişmek,
- Havaalanındaki tesisleri veya havaalanında park halinde bulunan bir uçağı tahrip etmek veya hasara uğramasına neden olmak,
- Havaalanındaki hizmetlerin aksatılması neticesinde güvenliğe yönelik bir tehlikeye sebebiyet vermek.

Montreal Ek Protokolü ile sivil havacılık güvenliği kapsamı genişletilmiş, havaalanlarında çalışan personel, tesisler, kolaylıklar ile park halinde bulunan ve hizmet vermeyen uçaklar güvenlik faaliyetleri kapsamına alınmıştır. Bunlara yönelik kanun dışı eylemler uçağı ve uçuş güvenliğine karşı yapılan eylemlerle eşit tutmuştur.

2. ULUSLARARASI MEVZUAT

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'ne üye devletlere yasa dışı müdahale maksadını taşıyan fiilleri önlemek ve gerektiğı hallerde bu tür eylemlere karşılık verebilmek amacıyla gereken yasal çerçeve, uygulama ve prosedürler ile malzeme ve insan kaynakları oluşturmak, sivil havacılık güvenliğini teşvik edici uygulamalarla katkı sağlamak, kolaylıklara ilişkin standart ve tavsiyelerde bulunmak amacıyla uluslararası mevzuat düzenlenmiştir. Uluslararası mevzuatın kaynağını uluslararası sözleşmeler oluşturmaktadır. Bu sözleşmeler çerçevesinde sivil havacılık güvenliğinin temel referans dokümanları şunlardır:

2.1. ICAO Ek-17 Güvenlik⁹⁹

ICAO tarafından yapılan en önemli yasama fonksiyonu, uluslararası sivil havacılık için Standartlar ve Önerilen Uygulamaların (SARPs-Standards and Recommended Practices) formülasyonu ve benimsenmesidir. Bunlar, Şikago

⁹⁹ Annex 17, <http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx>, Erişim Tarihi: 23.01.2017

Sözleşmesi olarak da bilinen Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu'nun 19 teknik ekinde yer almaktadır.

Sivil havacılığın geleceği ve genel olarak uluslararası topluluk için kritik öneme sahip olan şey, ICAO tarafından sivil havacılığa karşı tüm dünyadaki yasa dışı müdahaleyi önlemek ve bastırmak için alınan tedbirlerdir. Uluslararası havacılık güvenliği için Standartları ve Önerilen Uygulamalar (SARPs) ilk olarak Mart 1974'te ICAO Konseyi tarafından kabul edildi ve Şikago Sözleşmesi'nin Ek-17'si olarak belirlendi. Ek-17'de havacılık güvenliğinden sorumlu yetkili otoritenin gerekli güvenlik önlemlerini hızlı ve yeterli bir şekilde alabilmesi için havaalanlarına, hava araçlarına, yolcular ile onların kabin ve el bagajlarına, kargo¹⁰⁰ ve postaya yönelik güvenlik önlemlerine, ilgili sorumlu personelin eğitim ve yeterliliğine ilişkin standartlar belirtilmiştir. Ayrıca üye devletlerin kendi sivil havacılık güvenlik sistemleri üzerindeki gözetim ve kalite kontrol yönetimine ilişkin sorumlulukları da açıklanmıştır. Ek-17'ye Değişiklik-14 için yapılan en son değişiklik 14 Kasım 2014'te yürürlüğe girmiştir.

Havacılık güvenliği açısından, meydana gelebilecek yasa dışı eylemlere karşı başarının derecesi küresel havacılık ağındaki en zayıf halka kadar güçlü olduğundan, üye ülkelerin tamamında aynı kabul görmüş standartların sağlanması büyük önem taşımaktadır. Bu standartlar hava güvenliğindeki başarının anahtarıdır. ICAO, yıllar itibarıyla kazanmış olduğu tecrübeleri yazılı dokümanlara dönüştürerek üye ülkelerle paylaşmaktadır. Bunlar “Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar (SARPs) olarak isimlendirilmektedirler. Standartların ve Tavsiye Edilen Uygulamaların üye devletler tarafından uygulanması, ancak üye ülkenin yetkili organlarınca çıkarılacak yasalarla mümkündür. Böylece yasal çerçeve çizilmiş olacaktır.

Şikago Konvansiyonu eklerinde yer alan hükümlerin üye ülkeler tarafından kabulü, geliştirilerek uygulanması ve sivil güvenlik yönetiminden sorumlu ilgili yasal otoritenin oluşturulmasıyla mümkündür. Bu yasal otorite, sivil havacılık güvenlik yasalarının ve bu çerçevede yapılacak düzenlemelerin yapılmasından sorumludur. Bu otorite aynı zamanda o ülkenin sivil havacılık güvenlik sisteminin

¹⁰⁰ Bir hava aracında, posta, ikram malzemesi ve bagajların dışında, taşınan her türlü eşya. SHGM APK Daire Başkanlığı, Havacılık Terimleri Sözlüğü, 2011, ss.79

temelini oluşturan sivil havacılık güvenlik programını hazırlamaktan da sorumludur. Bu sorumluluk aynı zamanda yasal otoriteye, sivil havacılık güvenlik programının hükümlerine ülke genelinde uyulmasını sağlamak için gerekli yasal gücü de vermektedir.

2.2. ICAO DOC-8973 Gayri Kanuni Eylemlere Karşı Sivil Havacılığı Koruma ve Güvenlik Talimatı

Havacılık Güvenliği El Kitabının Dokuzuncu Basım (Doküman-8973/9 - Kısıtlanmış)¹⁰¹, sözleşmecı devletlere Standartları ve Önerilen Uygulamaların (SARPs) nasıl uygulanacağına ilişkin rehberlik sağlayarak Şikago Sözleşmesi'nin Ek-17'sinin uygulanmasına yardımcı olmaktadır. Ek-17 ve Doküman-8973 yasa dışı müdahale eylemlerini önlemek amacıyla tasarlanan tedbirlerin etkinliği üzerinde duran yeni tehditler ve teknolojik gelişmeler ışığında sürekli gözden geçirilmekte ve tadil edilmektedir. Değişiklik-14'ün 14 Kasım 2014'te Ek-17'ye uygulanabilirliği ışığında, öngörülemezlik, davranış tespit teknikleri, kara tarafı¹⁰² güvenliği ve yolcuların dışındaki kişilerin taranması gibi alanlarda yeni ve güncellenmiş rehberlik malzemeleri bu sürüme dâhil edilmiştir.

Mevcut rehberlik materyali, sivil havacılığa karşı gelişmekte olan tehdide daha iyi uyum sağlamak için gözden geçirilmiştir ve diğer hususların yanı sıra tehlikeli madde bilinci eğitimi, tarama teknolojisi ve teçhizatı, araçların ve malzemelerin taranması, hava kargo ve posta güvenli tedarik zinciri, tehdit ve risk değerlendirme metodolojisi gibi önemli hususları da kapsamıştır.

2.3. ICAO Ek-9 Kolaylıklar

Şikago Sözleşmesinin Ek-9'u¹⁰³, gümrük, göçmenlik, kamu sağlığı ve tarım makamlarının gereklerine göre uçak ve yolcuların, malların ve postaların temizlenmesi için kara tarafı formalitelerinin kolaylaştırılmasına özel Standartlar ve

¹⁰¹ Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted), <http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/SecurityManual.aspx>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

¹⁰² Bir havaalanında doğrudan uçuş faaliyetlerine dahil olmayan terminal binalarını, diğer tüm yapıları, kullanımlı veya boş sahaları içine alan, ana giriş yolu/yolları kontrol noktasından başlayarak hava tarafı dışında kalan havaalanı bölümünü. SHGM APK Daire Başkanlığı, Havacılık Terimleri Sözlüğü, 2011, ss.79

¹⁰³ Annex 9, <http://www.icao.int/Security/FAL/Pages/Annex9.aspx> Erişim Tarihi: 28.12.2016

Önerilen Uygulamaları (SARPs) ve rehberlik malzemelerini somutlaştırmaktadır. Bu nedenle uluslararası havalimanı operasyonlarının planlamacıları ve yöneticileri için sektörün yükümlülüklerini ve hükümetler tarafından sağlanacak asgari kolaylıkları açıklayan bir çerçeve sunmaktadır. Buna ek olarak, Ek-9 hava taşımacılığı operatörleri, havaalanları ve ilgili devlet denetim kurumları için maksimum üretkenlik sağlamakla birlikte, devlet yasalarına uyumu sağlamak ve tasfiye işlemleri yapmak için usul ve esasları belirtmektedir.

Ek-9'u oluşturan Standartlar ve Önerilen Uygulamalar (SARPs) ve rehberlik materyalleri, sözleşmeciler devletlerle istişarede bulunularak geliştirilmiştir. Ek-9 periyodik olarak üye devletler ve sektör gözlemcileri veya kolaylaştırma bölümü tarafından aday gösterilen 27 uzmana dayanan Kolaylaştırma Paneli (FAL) tarafından güncellenmektedir. 2008'de yapılan FAL Panelinin (FALP/5) beşinci toplantısı, uluslararası havalimanlarında uçak ve yolcu, mal ve posta için tesis ve hizmetler ile ilgili hükümlerin önemli bir revizyona tabi tutulması ve Ek-9'da yer alan ilave, Gelişmiş Yolcu Bilgileri (Advance Passenger Information-API) sistemlerini düzenleyen yeni prosedürler getirmiştir.

2.4. ICAO Ek-14 Hava Meydanları Yapısal Güvenlik Unsurları

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 37'nci Maddesine göre, hava meydanlarına ait Standartlar ve Önerilen Uygulamalar, Konsey tarafından ilk defa 29 Mayıs 1951'de uyarlanarak Ek-14 olarak düzenlenmiştir.¹⁰⁴ Ek-14'te hava meydanlarının fiziki özellikleri, tespiti gerekli olan mania tehdit düzeyleri ve meydanlarda verilmekte olan teknik hizmetler ile normal olarak bulundurulmuş muayyen tesisleri belirten uluslararası Standartlar ve Önerilen Uygulamalar yer almaktadır.¹⁰⁵

2.5. ECAC Dok. 30

Avrupa düzeyinde, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), havacılık

¹⁰⁴ http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/Annex14_Cilt-1_2.Baski-Kasim2010.pdf Erişim Tarihi: 27.12.2016

¹⁰⁵ İngilizce dokümana bakınız.

<http://www.icao.int/safety/implementation/library/manual%20aerodrome%20stds.pdf> Erişim Tarihi: 27.12.2016

güvenlik düzenlemelerini düzenleyen standartları el kitabı şeklinde oluşturmaktadır. Güvenlik önlemleri ile ilgili olarak, "ECAC Dok. 30" Avrupa standartlarının tanımlanmasının temelini oluşturmaktadır.

ECAC Dok. 30, üye devletler tarafından bugüne kadar geliştirilmiş ve sadece Avrupa havacılık güvenliği ile ilgili hükümleri içermektedir. ECAC'ın faaliyetleri yalnızca bir danışma niteliğindedir, diğer bir deyişle ECAC üye devletleri üzerinde bir bağlayıcı etkisi olmayan önerileri içermektedir. Konferans tarafından kabul edilen düzenlemeler yalnızca ulusal mevzuata dönüştürülürse yasal geçerlilik kazanmaktadır. ECAC Dok.30 uluslararası ICAO Ek-17'ye dayanmakta ve çeşitli eklemeler içermektedir. Özellikle güvenlik yönleriyle ilgili olarak, ICAO Ek-17'den daha yüksek standartlar tanımlanmıştır.

2.6. (EC) 2320/2002 Sayılı Tüzük

11 Eylül saldırılarının ardından 16 Aralık 2002 tarihinde Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Konseyi, EC 2320/2002 sayılı sivil havacılık alanında ortak kurallar koyan tüzüğü kabul etmiştir.¹⁰⁶ Söz konusu tüzük, özellikle terörist faaliyetler başta olmak üzere sivil havacılığı tehdit eden her türden saldırının önlenmesine yardımcı olmak amacıyla havaalanlarında yolcular, hava taşıtları, kargo, bagajlar ve her türden materyal üzerinde uygulanacak güvenlik önlemlerini düzenlemektedir.

İlgili düzenlemenin giriş bölümünde, 11 Eylül terörist saldırılarının gösterdiği üzere terörizmin Avrupa Birliği'nin özü sayılan demokrasi ile özgürlük idealine ve barış değerlerine yönelik en büyük tehditlerden biri olduğu belirtilip, Avrupa Topluluğu içindeki vatandaşların sivil havacılığa yönelik her türlü tehdidin önlenmesi suretiyle korunması gerektiği vurgulanmıştır. Bununla birlikte Tüzüğün temel haklara saygılı olduğu ve Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nda tanınan ilkeleri gözeticeği belirtilmiştir. Giriş bölümü 5. Paragrafta her türden sivil havacılık faaliyetinin aynı türden tehditlere kesin surette açık olmadığı, duruma ve özel şartlara uygun olduğu ölçüde ve hassasiyette önlemler alınması öngörülmüştür. Ancak

¹⁰⁶ Regulation (Ec) No 2320/2002 Of The European Parliament And Of The Council Of 16 December 2002, <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:355:0001:0021: EN:PDF>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

güvenlik kaygısının yoğunluğundan ötürü yukarıdaki temel sınırlamalar sayıldıktan ve 7. Paragrafta 1944 Şikago Konvansiyonu'nun sivil havacılık güvenliği alanında minimum standartları sağladığı tespit edildikten sonra, 10. Paragrafta üye devletlere 'daha sıkı' önlemler alma imkânının tanındığı belirtilmiştir. Bu hak, 6. Madde'de ayrıntılı olarak düzenlenmiş ve daha sıkı önlemler alan devletin aldığı önlemlerin doğası hakkında Komisyon'u bilgilendirmesi şart koşulmuştur. Ayrıca her üye devletin ulusal sivil havacılık güvenliği programı başlatması öngörülmüştür.

3. ULUSLARARASI KURULUŞLAR

3.1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO)



Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), Birleşmiş Milletler kuruluş kararnamesinin 43'üncü Maddesi esas alınarak 4 Nisan 1947 yılında kurulmuş bir BM uzman kuruluşudur.

ICAO, emniyetli, verimli, güvenli, ekonomik açıdan sürdürülebilir ve çevreye saygılı sivil havacılık sektörünü destekleyen uluslararası sivil havacılık Standartları ve Önerilen Uygulamalar (Standards and Recommended Practices-SARPs) ve politikalar üzerinde fikir birliğine varmak için Sözleşme'nin 191 üye devleti ve sanayi grubu ile birlikte çalışmaktadır. Bu SARP'ler ve politikalar, ICAO'ya üye devletler tarafından yerel sivil havacılık operasyonlarının ve yönetmeliklerinin küresel normlara uygun olmasını sağlamak için kullanılmaktadır. Bu da havacılığın küresel ağında dünyanın her bölgesindeki güvenli ve güvenilir şekilde 100.000'den fazla günlük uçuşa izin vermektedir.

Üye devletler ve havacılık sektörü arasında fikir birliğine dayalı uluslararası Standartları ve Önerilen Uygulamaları ve politikaları ve diğer pek çok öncelikleri ve programları çözen temel çalışmalarına ilave olarak, ICAO çok sayıda havacılık geliştirme hedefini destekleyen devletler için yardım ve kapasite geliştirme görevlerini koordine etmekte; güvenlik ve hava seyrüseferi için çok taraflı stratejik ilerlemeyi koordine etmek için küresel planlar üretmekte; çok sayıda hava

taşımacılığı sektörünün performans ölçümüne ilişkin denetim yapmakta ve rapor hazırlamakta; emniyet ve güvenlik alanlarında üye devletlerin sivil havacılık gözetim yeteneklerini denetlemektedir.

ICAO Tüzüğü, Kasım ve Aralık 1944'te Chicago'da bir konferansta hazırlanan ve her ICAO Sözleşmeci devletin bir taraf olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu'dur. Sözleşme hükümlerine göre örgüt bir Meclis, çeşitli alt organlarla sınırlı üyelik Konseyi ve bir Sekretarya'dan oluşmaktadır. Baş görevliler Konsey Başkanı ve Genel Sekreterdir.

Bütün sözleşmeci devletlerin temsilcilerinden meydana gelen Meclis, ICAO'nun egemen organıdır. Her üç yılda bir toplanarak, örgüt çalışmalarını ayrıntılı bir şekilde gözden geçirmekte ve önümüzdeki yıllar için politikayı belirlemektedir. Ayrıca üç yıllık bütçeyi onaylamaktadır.

Meclis tarafından üç yıllık bir dönem için seçilen yönetim organı olan Konsey, 36 devletten oluşmaktadır. Meclis, Konsey üyesi devletleri, hava taşımacılığında başlıca devletler, hava seyrüsefer tesislerinin sağlanmasına en büyük katkıyı yapan devletler ve dünyanın büyük bölgelerinin temsil edilmesini sağlayacak olan devletler şeklinde üç başlık altında seçmektedir. Yönetim organı olan Konsey, ICAO'nun çalışmalarına sürekli yön vermektedir. Standartlar ve Önerilen Uygulamalar, Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu'nun Ekleri olarak benimsenmekte ve kabul edilmektedir. Konseye, Hava Seyrüsefer Komisyonu (teknik konularda), Hava Taşımacılığı Komitesi (ekonomik konularda), Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ortak Desteği Komitesi ve Finans Komitesi yardımcı olmaktadır.

Genel Sekreterliğin başında bulunduğu Sekretarya, Hava Seyrüseferi Bürosu, Hava Taşımacılığı Bürosu, Teknik İşbirliği Bürosu, Hukuk Bürosu, İdare ve Hizmet Bürosu isimleri altında beş ana bölüme ayrılmıştır. Sekretarya çalışmalarının gerçekten uluslararası bir perspektifi yansıtması için, profesyonel düzeydeki personel geniş bir coğrafyada çalışmaktadır.

ICAO, Dünya Meteoroloji Örgütü (WMO), Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU), Evrensel Posta Birliği (UPU), Dünya Sağlık Örgütü (WHO), Dünya

Turizm Örgütü (UNWTO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gibi diğer Birleşmiş Milletler ailesinin üyeleri ile yakın işbirliği içinde çalışmaktadır.

ICAO'nun çalışmalarına, Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI), Sivil Hava Seyrüsefer Hizmetleri Organizasyonu (CANSO), Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), Uluslararası İş Havacılık Konseyi (IBAC), Uluslararası Koordinasyon Konseyi (ICCAIA), Uluslararası Uçak Uçak Sahibi ve Pilot Birliği (IAOPA), Uluslararası Hava Yolları Pilot Birliği (IFALPA) Federasyonu ve Uluslararası Hava Trafik Kontrolörleri Dernekleri Federasyonu (IFATCA) sivil toplum örgütleri katılmaktadır.

3.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association-IATA)



Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), 265 havayolu veya toplam hava trafiğinin % 83'ünü temsil eden dünya havayollarının ticaret birliğidir. Havacılık faaliyetinin birçok alanını desteklemekte ve kritik havacılık konularında sektör politikalarını formüle etmeye yardımcı olmaktadır. 1945 yılında Küba'nın Havana şehrinde 31 ülkenin 57 üyesinin katılımıyla kurulmuştur. Şu anda dünya genelinde 140 ülkeden 270'in üzerinde havayolu üyesi bulunmaktadır. Toplam tarifeli hava trafiğinin % 98'ini oluşturmaktadır. Merkezi Kanada'nın Montreal şehrinde yer almaktadır. Ayrıca dünyaya yayılmış 9 bölge ofisi bulunmaktadır.¹⁰⁷

IATA'nın görevi, havayolu endüstrisini temsil etmek, yönlendirmek ve hizmet etmektir. Karar alıcılar arasındaki hava taşımacılığı endüstrisinin anlaşılmasını geliştirmekte ve havacılığın ulusal ve küresel ekonomilere kazandırdığı yararlar hakkında farkındalık yaratmaktadır. Havayollarının tüm dünyadaki çıkarlarını savunmakta, makul olmayan kurallara ve masraflara meydan okumakta, düzenleyicileri ve hükümetleri dikkate alarak uygun bir düzen sağlamaya çalışmaktadır. Yaklaşık 70 yıldır hava taşımacılığı endüstrisinin üzerine inşa edildiği küresel ticaret standartlarını geliştirmektedir. Maliyetleri düşürmeye ve verimliliği

¹⁰⁷ About Us, <http://www.iata.org/about/pages/index.aspx>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

artırmaya çalışırken, süreçleri basitleştirerek ve yolcu kolaylığını artırarak havayollarına yardımcı olmayı amaçlamaktadır. Havayollarının açıkça tanımlanmış kurallar çerçevesinde emniyetli, güvenli, verimli ve ekonomik bir şekilde çalışmasına yardımcı olmaktadır. Geniş bir yelpazede ürün ve uzmanlık hizmetleriyle tüm endüstri paydaşlarına profesyonel destek sağlanmaktadır.¹⁰⁸

3.3. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference-ECAC)



ECAC (European Civil Aviation Conference)¹⁰⁹, 1955 yılında Avrupa hava taşımacılık isteminin düzenlenmesi için kurulmuş olan ve günümüzde 44 üyesi bulunan hükümetler arası bir örgüttür. Merkezi Paris'te bulunan ECAC, üye devletlerarasında sivil havacılık politikalarının ve uygulamalarının düzenlenmesini sağlamaya çalışırken, aynı zamanda diğer dünya devletleri ile olan sivil havacılık ilişkileri politikalarının da düzenlenmesi ve geliştirilmesini de amaç edinmiştir. ECAC'ın görevi kısaca Avrupa hava taşımacılığı sisteminin emniyetli, verimli ve sürdürülebilir bir şekilde gelişmesini teşvik etmektir.

Avrupa sivil havacılık sektörünü etkileyen özel güvenlik, güvenlik danışmanlık, çevre, eğitim, ekonomi ve yasal konularla ilgili sorunları gidermek için 44 üye devleti destekleyen önemli bir rol oynamaktadır.

ECAC, ayrıca Avrupa ve diğer bölgeler veya devletlerarasında ortak tartışmalar, üye ülkeleri ve dünyanın diğer bölgeleri arasında politika konularında ortak anlayışı teşvik etmek için bir forum görevi görür.

1955 yılında hükümetler arası bir örgüt olarak kurulan Avrupa Sivil Havacılık Konferansı, üye ülkeler arasında sivil havacılık politika ve uygulamalarının uyumlaştırılması ve aynı zamanda üye ülkeleri ve dünyanın diğer bölgeleri arasındaki politik konularda ortak bir anlayış geliştirmeyi amaçlamaktadır.

ECAC'ın misyonu; güvenli, verimli ve sürdürülebilir bir Avrupa hava ulaşım

¹⁰⁸ Vision and Mission, <http://www.iata.org/about/Pages/mission.aspx>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

¹⁰⁹ About ECAC, <https://www.ecac-ceac.org/about-ecac>, Erişim Tarihi: 21.12.2016

sisteminin sürekli gelişimini teşvik etmektedir.

Havacılık konularında köklü uzmanlığı, Pan-Avrupa üyeliği ve ICAO ile yakın irtibatı bulunan ECAC, her büyük sivil havacılık konusunda Avrupa'nın tek forumu olarak hizmet vermektedir. Mutabakat Zaptı ile Avrupa Komisyonu, EUROCONTROL, Avrupa Havacılık Güvenlik Eğitim Enstitüsü, JAA Eğitim Ofis gibi kardeş kurumlar ile birlikte ve etkin bir işbirliğine sahiptir. Özellikle hava taşımacılığı sektörünün tüm bölümlerini temsil eden sektör ve organizasyonlarla değerli bağlantıları vardır.

ECAC, ICAO'nun üye devletleri, Birleşmiş Milletler ve Amerika Birleşik Devletleri de dâhil olmak üzere diğer bölgesel örgütler ile ortak ilgi ve geniş bir alana yayılan sivil havacılık konularında emniyet, güvenlik ve çevre alanlarında eğitim çalışmaları da dâhil olmak üzere bir dizi yakından işbirliği içinde çalışmaktadır.

3.4. Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı (European Organisation for the Safety of Air Navigation –EUROCONTROL)



Yaygın olarak Eurocontrol olarak bilinen Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı, Avrupa çapında güvenli ve kesintisiz hava trafiği yönetimini gerçekleştirmek için çalışan uluslararası bir kuruluştur. 1960 yılında kurulan Eurocontrol şu anda 41 üye ülkeye sahip olup, merkezi Belçika'nın Brüksel kentinde bulunmaktadır. Türkiye, 10'uncu üye olarak 1 Mart 1989 tarihinde Teşkilata katılmıştır. Teşkilat, yıllık bir buçuk milyar Avro'dan fazla bütçeye sahip olup, yaklaşık iki bin kişiye istihdam sağlamaktadır. Eurocontrol, sahip olduğu uzmanlığı ile hem operasyonel hem de teknik unsurları kapsamakta, Hava Trafik Kontrol (ATM)'ün sivil ve askeri yönleri konusunda danışmanlık yapmakta ve farklı ihtiyaçları olan devletleri ortak bir amaç için bir araya getirmektedir. Eurocontrol, Avrupa Birliği'nin bir ajansı olmasa da, Avrupa Birliği Tek Avrupa Sema Yönetmeliklerinin bir bölümünü Eurocontrol'e devretmiş ve tüm Avrupa için hava trafik kontrolünün koordinasyonu ve planlanması için merkezi bir organizasyon haline gelmiştir. AB'nin kendisi, Eurocontrol'un imza atan bir üyesidir ve tüm AB üyesi ülkeler şu anda da Eurocontrol üyesidir. Teşkilat,

ulusal makamlar, hava seyrüsefer servis sağlayıcıları, sivil ve askeri hava sahası kullanıcıları, havaalanları ve diğer kuruluşlarla birlikte çalışmaktadır. Faaliyetleri, stratejik ve taktiksel akış yönetimi, kontrolör eğitimi, hava sahasının bölgesel kontrolü, güvenlik önlemleri uygulanmış teknolojileri ve prosedürleri ile hava seyrüsefer ücretlerinin toplanması gibi tüm kapıdan kapıya hava seyrüsefer servis operasyonlarını kapsamaktadır.¹¹⁰

Teşkilatın ana hedefleri şunlardır: 2013 yılında Tek Avrupa Gökyüzü Hava Trafik Yönetim (ATM) sistemi taban çizgisini elde etmek için gerekli programların uygulanması ve geliştirilmesi yoluyla ATM ağ optimizasyonunu kolaylaştırmak; Tek Avrupa Gökyüzü Hava Trafik Yönetim (ATM) sistemi Ortak Girişimi'ne katkıda bulunmak ve 2020 hedef konseptinin ve ötesinin hazırlanmasında tutarlılığı sağlamak; Tek Avrupa Gökyüzünün uygulanmasında menfaat sahiplerini desteklemek; sivil askeri ve askeri-askeri işbirliği ve koordinasyonu, askeri uyum ve ATM sistemlerinin iç verimliliğini artırmak; hava trafik akışını ve kapasite yönetimini ve havacılık bilgi servislerini daha da iyileştirmek; Avrupa ağ yöneticisi rolünün olası varsayımına hazırlanmak için merkezi işlevleri geliştirmek; rota ücret sistemini daha da geliştirmek; hava trafik hizmetlerini en verimli şekilde sağlamak.¹¹¹

3.5. Uluslararası Hava Meydanları Konseyi (Airports Council International-ACI)



Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI)¹¹², dünyanın havalimanları birliği niteliğindedir. Temel amacı havalimanlarının çıkarlarını geliştirmek, havaalanı yönetimi ve operasyonlarında mesleki mükemmelliği teşvik etmek olan kar amacı gütmeyen bir kuruluştur. Havalimanları, dünya havacılık organizasyonları ve iş ortakları arasında işbirliği geliştirerek, ACI seyahat eden kişilere emniyetli, güvenli, verimli ve çevreye duyarlı bir hava ulaşım sistemi sağlamada önemli katkılar sağlamaktadır. Dünyanın ticari

¹¹⁰ Who we are, <https://www.eurocontrol.int/articles/who-we-are>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

¹¹¹ Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL), <https://www.airport-suppliers.com/supplier/eurocontrol-2/>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

¹¹² Mission, Objectives and Structure, <http://www.aci.aero/About-ACI/Overview/Mission-Objectives-Structure>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

hizmet havaalanlarının uluslararası birliği olan ACI, komiteler vasıtasıyla kurulan ve ACI Yönetim Kurulunun onayladığı üyeliğin ortak konumlarını temsil eder. Bu görüşler, küresel havaalanı toplumunun ortak çıkarlarını yansıtır.

ACI Örgütsel Hedefleri:¹¹³

- Havaalanlarının emniyetli, güvenli, çevreyle uyumlu ve verimli bir hava ulaşım sistemi sağlamak ve geliştirmek için katkılarını en üst düzeye çıkarmak.
- Havacılık endüstrisinin tüm kesimleri ve onların paydaşları ile hükümetler ve uluslararası kuruluşlar arasında işbirliği sağlamak.
- Havalimanlarının çıkarlarını ve önceliklerini temsil eden belirlenmiş politikalara dayanan uluslararası ve ulusal mevzuat, kurallar, politikalar, standartlar ve uygulamaları etkilemek.
- Havaalanı kalkınmasının ekonomik ve sosyal önemi konusunda halkın bilinirliğini artırarak havacılık sisteminin geliştirilmesini ilerletmek.
- Havalimanları arasında işbirliği ve karşılıklı yardımı en üst düzeye çıkarmak.
- Üyelere sanayi bilgisi, tavsiye ve yardım sunarak havaalanı yönetimi ve operasyonlarında mesleki mükemmelliği teşvik etmek.
- Tüm üyelere etkin ve verimli hizmet verebilmek için ACI'nın dünya çapındaki kurumsal kapasitesini ve kaynaklarını oluşturmaktır.

Kasım 2012'den itibaren ACI, 174 ülkede 1.751 havaalanı işleten 573 normal üyeden oluşmaktadır. ACI'nın düzenli üyeleri, dünya yolcu trafiğinin yüzde 95'ini temsil etmektedir ve ticari hava hizmetleri bulunan bir veya daha fazla sivil havaalanının havayolları dışındaki sahipleri veya operatörleridir.

ACI, beş coğrafi bölgeye sahiptir: ACI-Kuzey Amerika (Washington), ACI-

¹¹³ ACI: A Worldwide Organization, <http://www.aci-na.org/content/aci-worldwide-organization>, Erişim Tarihi: 21.08.2017

Avrupa (Brüksel), ACI-Asya-Pasifik (Hong Kong), ACI-Afrika (Kazablanka), ACI-Latin Amerika / Karayipler (Panama Şehri).

Bu yapıya ve ICAO ile birlikte daha iyi hizmet verebilmek için ACI merkezi karargâhını Montréal'e taşımıştır. Bölgesel hükümet ve sivil toplum kuruluşlarıyla yapılan çalışmaları takip etmek için uzman komiteler ve görev güçleri tarafından desteklenmektedir.

ACI, dünya organlarıyla etkileşime giren ve medya ve kanaat önderleri önünde küresel havaalanı endüstrisi için savunuculuk yapan "dünyanın havalimanlarının sesi" dir. Uluslararası ortak kuruluşlar arasında Birleşmiş Milletler Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Dünya Sağlık Örgütü ve BM Eğitim ve Araştırma Enstitüsü gibi uzmanlaşmış BM kuruluşları yer alıyor. ACI, ICAO ile gözlemci statüsüne sahip yalnızca birkaç kuruluştan biridir ve aynı zamanda Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi (UN / ECOSOC) ile istişare statüye sahiptir.

3.6. Federal Havacılık Dairesi (Federal Aviation Administration-FAA)



ABD, gittikçe tıkanan ve karmaşıklaşan ulusal hava sahasına ilişkin problemleri gidermek amacıyla 1958 tarihinde Federal Havacılık Dairesi'ni kurmuştur. Federal Havacılık Dairesi (FAA)¹¹⁴, Nisan 1967'de yeniden yapılandırılmış ve bir Ulaştırma Bakanlığına (DOT) bağlı bir bölüm olarak tanıtılmıştır. Bu noktadan sonra, hava trafiği katlanarak büyüdükçe FAA da gelişmiştir. Hava trafik kontrol otomasyonu, ticari alanda nakliye, güvenlik ve muayene standartlarındaki ve örgütsel kısıtlamadaki gelişmeler, FAA'yı bugünün geniş organizasyonuna dönüştürmüştür.

FAA, uluslararası sivil havacılık şirketlerini ve otoritelerini birçok konuda destekleyen güçlü ve etkili bir örgüt olduğu için uluslararası kuruluşlar arasında sayılmaktadır. FAA, ABD gökyüzünü yönetmekten sorumlu bir organizasyondur. Her geçen gün bir milyondan fazla yurtiçi yolcu ve sayısız ton kargo ile misyonu kapsamlı ve kritiktir. Kendisini Amerikan kamuoyuna mümkün olan en güvenli, en verimli ve çevreyle sorumlu sivil havacılık sistemleri ve hava sahasını sağlamaya

¹¹⁴ Who we are, https://www.faa.gov/jobs/who_we_are/, Erişim Tarihi: 28.12.2016

adamıştır.

FAA, ülke çapında ve çevresinde hava trafiğini yönetmekten ve havalimanı inşası, havalimanı güvenliği ve teftişleri ile havaalanı tasarımı, inşası ve işletilmesi için standartlara ilişkin halkın korunmasının sağlanmasında büyük bir sorumluluk taşımaktadır. Uçuş muayene standartlarının düzenlenmesi, uydu ve navigasyon teknolojisinin geliştirilmesi, gelecek nesil hava ulaşım sistemlerinin (Next Generation Air Transportation System -NextGen) geliştirilmesi ve muhafaza edilmesi başlıca görevleri arasındadır.

ABD Ulaştırma Bakanlığı'nın bir bölümü olan FAA, sivil havacılığının tüm yönlerini düzenlemek ve denetlemekle görevlidir. FAA çalışanları, dünyanın en güvenli, en verimli havacılık teknolojisi ve hava sahasını sağlamak için çeşitli mesleklerde, ülke genelindeki personel, bölgesel ofisler, merkezler ve havaalanlarından çalışmaktadırlar.

Uçuş kontrol standartlarının düzenlenmesinden ve yeni teknolojinin geliştirilmesinden hava trafik kontrol sistemlerinin geliştirilmesine ve korunmasından sorumlu olan FAA, insanların ve ticaretin dünya çapında güvenebileceği güvenli ve verimli hava ulaşım sistemlerinin ardındaki rehberlik kuvveti olarak hizmet etmektedir.

3.7. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (The European Aviation Safety Agency-EASA)



EASA (European Aviation Safety Agency),¹¹⁵ sivil havacılık emniyeti alanında AB'nin düzenleyici ve icracı yetkilerle donatılmış topluluk sivil havacılık otoritesidir.

Bir çeşit Avrupa Konseyi kuruluşu olarak niteleyebileceğimiz ECAC'dan en temel farkı, düzenlemelerine uyulması zorunlu olan ve gerçek anlamda bir ulusal üstü sivil havacılık otoritesi olmasıdır. Yetki çerçevesi incelendiğinde, bu alanda neredeyse ulusal havacılık otoritelerinden farkı olmadığı ortaya çıkmaktadır. EASA'nın sorumlu olduğu konular şu şekildedir:

¹¹⁵The Agency, <https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

- AB'ye havacılık alanındaki düzenlemelerde uzman görüşler sunmak,
- Üye ülkeleri teftiş yetkisini de içermek üzere havacılık emniyeti kuralları koymak ve uygulanmasını gözlemlemek,
- Havacılık ürünlerinin tasarımı, üretimi ve bakımı ile ilgilenen kuruluşların onaylanması dâhil hava aracı ve hava aracı parçalarının tip sertifikalarını düzenlemek,
- AB üyesi olmayan üçüncü ülke hava aracı işletenlerin AB hava sahasında uçuşunu onaylamak,
- Havacılık emniyeti analizleri ve araştırmaları yapmak.
- Yakın gelecekte havaalanları ve hava trafik yönetim sistemlerinin emniyet düzenlemeleri yetkisini devralmak.

EASA, ECAC yardımcı kuruluşu olan Birleşik Havacılık Otoriteleri JAA'nın¹¹⁶ (Joint Aviation Authorities) temelleri üzerine kurulmuştur. JAA, çalışmalarına başladığı 1970 yılında ECAC üyesi devletlerin ulusal sivil havacılık otoritelerinin ortak havacılık emniyeti standartlarını birlikte düzenlemek ve hayata geçirmek amacıyla oluşturdukları ortak bir platformdu. Aslında ilk yıllarda JAA'nın tek amacı, geniş gövdeli hava araçlarının ve motorlarının sertifikalandırma işlemlerinin yapılmasıydı. Bu fikrin arkasında yatan gerçek amaç, yine 1970 yılında Alman-Fransız ortaklığı olarak başlayıp ardından İngiltere, Hollanda ve İspanya'nın katılımıyla giderek büyüyen çok uluslu Airbus şirketinin üreteceği hava araçlarının tek bir kurumdan tip sertifikalandırma işlemlerinin yapılmasıydı. 1987 yılından itibaren düzenleyici yetkileri genişletilen JAA, bütün hava araçları bakımından işletim, bakım, lisanslandırma ve sertifikalandırma yetkilerine kavuştu.

AB, ilerleyen yıllarda kendi hava sahasının emniyetine ilişkin bütün kurallarının kendi oluşturacağı bir yüksek havacılık otoritesine devredilmesi fikrini giderek olgunlaştırarak EASA'nın kurulmasını kararlaştırdı. Arkasında ekonomik çıkarların, tek havacılık pazarının da bulunduğu bu düşünceye göre sivil havacılık

¹¹⁶ JAA Training Organisation, Background, <https://jaato.com/page/101/> , Erişim Tarihi: 28.12.2016

emniyeti açısından Avrupa çapında bir bütünlük oluşturacak sistemin meydana getirilmesi AB'nin havacılık stratejisinin kilit noktalarından birini oluşturuyordu. Bu düşünce aynı zamanda AB çevre politikaları ile de bütünleşiyordu.

2002 yılında Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi kararı ile EASA resmen kurulmuş oldu. EASA sisteminin zamanla JAA sisteminin yetkilerini devralarak JAA'yı tasviye etmesi süreci böylece başlamış oldu.

EASA'nın yetkilerini ve organizasyon yapısını açıklamadan önce, EASA'nın Avrupa Komisyonu, AB Konseyi ve Avrupa Parlamentosu'nun yasama gücünden doğan düzenlemelere dayalı olarak AB bünyesinde havacılık alanında düzenleyici yetkilere kavuşmuş olduğunu belirtmek gerekir. JAA'dan EASA'yı ayıran en temel nokta budur. JAA, ulusal sivil havacılık otoritelerinin eşit düzeyde temsiline ve Birleşik Havacılık Şartları (JAR-Joint Aviation Requirements) adı verilen düzenlemelerin ortak olarak çıkarılmasına dayanan bir sistemi temsil ediyordu.

JAR'ların arkasında zorlayıcı ulusal üstü yasalar mevcut değildi. İkinci temel ayırım ise, JAA üyesi ülkelerin ECAC üyesi olması yeterliydi. EASA sisteminde ise havacılık alanına ilişkin düzenlemelerin çıkarılması sadece AB organlarından alınan yetkiye dayanmaktadır. Dolayısıyla AB üyesi olmayan devletlerin, EASA üyesi olması ve karar mekanizmasına katılması mümkün olmamaktadır. Ancak, JAA üyesi olup EASA üyesi olamayan bazı Avrupalı devletlerin (İsviçre, Norveç, İzlanda ve Türkiye vs.) EASA sistemi ile bütünleşmeleri için ortak devletler statüsünde EASA ile birlikte çalışmaları öngörülmüştür. 2007 yılında toplanan ECAC 56. Sivil Havacılık Müdürleri Özel Toplantısı'nda 2. FUJA Çalışma Grubu oluşturulmuş ve bu grubun çalışma sonuçları ECAC 129. Sivil Havacılık Müdürleri Olağan Toplantısı'nda kabul edilmiştir. FUJA II Nihai Raporu olarak adlandırılan bu rapora göre,

- JAA sisteminin 30 Haziran 2009 tarihinde tamamen kapatılması,
- Hoofddorp'taki JAA-TO'nun Hollanda yasalarına göre kurulmuş bir vakıf olarak ECAC kuruluşuna çevrilmesi,
- EASA'nın 2009 başlarından itibaren AB üyesi olmayan JAA ülkelerinin

EASA sistemine dâhil edilmesi için bir bağlantı işlevini yerine getirmesinin gerekliliğine karar verilmiştir.

Üyesi olan devletlerin ulusal havacılık otoritelerinden ciddi yetkileri devralmış gerçek bir sivil havacılık otoritesi olan EASA'nın teşkilat yapısı da diğer uluslararası havacılık teşkilatlarından farklı bir şekilde tasarlanmıştır.¹¹⁷ Bugün EASA, her hangi bir ulusal havacılık otoritesinden daha az yetki ile sınırlanmış değildir. Dünyanın en ciddi ve saygın ulusal havacılık otoritelerinden olan Amerikan FAA ile birlikte ismi geçen ilk otoritedir. Havacılık sektörü alanında iki dünya devi olan ABD ve AB'nin havacılık otoriteleri kendi aralarında işbirliğine de gitmektedirler. Özellikle havacılık emniyetini doğrudan ilgilendiren konularda politik müdahalelerden tamamen bağımsız bir karar alma mekanizmasının varlığını garanti altına almak için, EASA'da kararlar bağımsız ve tarafsız olarak çalışan ve ataması üye devletler ve Avrupa Komisyonu temsilcilerinden oluşan EASA Yönetim Kurulu tarafından yapılan bir yönetici müdür tarafından alınmaktadır. Böylece pek çok ulusal havacılık otoritesinde mevcut olan bir yapı EASA tarafından da benimsenmiş olmaktadır. Alınan kararlar kişileri ve kurumları doğrudan etkileyen nitelikte olduğundan, İtiraz Kurulu da bir başvuru merci olarak kararların AB yasalarına uygunluğunu kontrol etmektedir. Havacılık sektörü çalışanlarını, üreticileri, ticari ve genel havacılık hava aracı işletenlerini, bakım sektörünü, eğitim organizasyonlarını ve hava sporları dalını temsil eden kuruluşların temsilcilerinden oluşan EASA Danışma Kurulu da Yönetim Kurulu'na çalışmalarında yardımcı olmaktadır. EASA'nın sivil havacılık alanında sahip olduğu yetkiler, Avrupa Komisyonu kararları ile kendisine verilmektedir. JAA'dan farklı olarak EASA söz konusu olduğu zaman “otoriteler”den değil, tek bir “otorite”den bahsedilmesinin sebebi de budur.

JAA doğası itibari ile bir sivil havacılık otoritesi değildi. Sertifikalandırma konusunda sadece ulusal havacılık otoritelerine tavsiyeler vermekten başkaca bir işlevi bulunmamaktaydı. EASA ise idari, mali ve hukuki konularda otonom bir AB havacılık otoritesi olarak ulusal üstü havacılık standartları koymakla yetkilidir. AB üyesi devletler bu kurallara uymakla uluslararası değil, ulusal üstü kurallarla

¹¹⁷ Agency Organisation Structure, <https://www.easa.europa.eu/the-agency/agency-organisation-structure>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

bağlıdır.

Avrupa Komisyonu 24 Eylül 2003 tarihli düzenlemesi ile EASA'ya hava araçlarının, parçalarının ve ilgili ürünlerin uçuşa elverişlilik ve çevresel sertifikalandırma ile hava araçlarının tasarım ve üretim sertifikalandırma yetkileri verilmiştir. 20 Kasım 2003 tarihli diğer bir düzenleme ile de EASA hava aracı ve havacılık ürünleri ile bunların parçaları ve aksesuarlarının sertifikalandırılması ile ilgili ek yetkiler ve bu sertifikalandırma işlemleri ile uğraşacak kuruluş ve çalışanların onaylanması yetkilerini de elde etmiştir. Bu yetki ile bağlantı olarak, EASA gerekli gördüğü durumlarda, belli bir model hava araçlarının işletilmesi, bakımı ve tasarımından gelen ve uçuş emniyetinin tehlikeye düşüren teknik aksaklıkların ortaya çıkması durumlarında ilgili hava araçları için Uçuşa Elverişlilik yönergeleri yani AD (Airworthiness Directive) yayınlama yetkisine de sahiptir. Böylece hava araçlarının uçuşa elverişliliklerinin sürekliliği sağlanmaktadır.

3.8. Müşterek Havacılık Otoriteleri- Eğitim Organizasyonu (Joint Aviation Authorities Training Office – JAA TO)



Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) yavaş yavaş JAA'nın tüm yetkilerini ve görevlerini üstlenmiştir. JAA, 2009 yılında dağıtılmış ve sadece Havacılık Otoriteleri- Eğitim Organizasyonu (Joint Aviation Authorities Training Office – JAA TO) olarak faaliyetlerine devam etmektedir.¹¹⁸

4. ULUSAL SİVİL HAVACILIK KURULUŞLARI

4.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)¹¹⁹



Cumhuriyetimizin 10. yılında, Türkiye'de sivil havacılığı kurmak, geliştirmek ve taşıma yapmak için Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak "Havayolları Devlet İşletme İdaresi" kurulmuştur. Bu kuruluş gelişen ihtiyaçlar doğrultusunda 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığına bağlı Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı'na dönüştürülmüştür. Bu kuruluş da sivil

¹¹⁸ JAA Training Organisation, <https://jaato.com/>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

¹¹⁹ <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce> Erişim Tarihi: 28.12.2016

havacılığın tüm dünyada hızlı bir şekilde gelişmesi ve uçak sektöründe yaşanan büyük teknolojik ilerlemeler karşısında, havacılık yarışında geri kalmamak, ulusal çıkarlarımızı korumak, uluslararası ilişkilerimizi düzenli bir şekilde yürütölmek ve denetlenmek için 1987 yılında günün koşullarına göre "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak yeniden teşkilatlandırılmıştır. Ulaştırma Bakanlığı'nın Ana Hizmet Birimi olarak görev yapan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 18 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun¹²⁰ ile finansal açıdan özerk hale gelmiştir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü hali hazırda havacılık faaliyetlerini, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış olan İdari ve Teknik Yönetmelikler ve Havacılık Talimatları çerçevesinde yürütölmektedir. SHGM'nin görev, yetki ve sorumlulukları tez çalışmamın 4'üncü Bölümünde ayrıntılı bir şekilde ele alınacaktır.

4.2 Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)



Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü ölkemizdeki havalimanlarının işletilmesinden, ölkemiz hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolünden sorumludur. 1933 yılından bugüne kadar sivil havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürüten DHMİ Genel Müdürlüğü 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir. Tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı olan DHMİ Genel Müdürlüğü Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak faaliyetlerini yürötmektedir. Bu faaliyetlerini uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorunda olduğı başlıca faaliyetleri şunlardır:

Sivil havacılık sektörünün ana unsurları olan hava taşımacılığı, havalimanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğör tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlar. DHMİ Genel Müdürlüğü, Uluslararası Sivil

¹²⁰ <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/11/20111101M1-1.htm>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

Havacılık Teşkilatı (ICAO-International Civil Aviation Organization)'nın üyesidir. ICAO'nun belirlediği kurallar çerçevesinde uluslararası hava ulaşımında can ve mal emniyetini sağlamak ve düzenli ekonomik çalışma ve gelişmeyi temin etmeye çalışmaktadır. Ayrıca diğer önemli uluslararası havacılık kuruluşları olan, "Hava Seyrüseferinin Emniyeti için Avrupa Teşkilatı (EUROCONTROL)", Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI-Airports Council International) üyesidir.¹²¹

4.3 Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı olarak görevlerini yürütmekte olan Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü, havacılık sanayi ve uzay teknolojilerinin geliştirilmesi, kurulması ve işletilmekten; milli havacılık ve uzay teknolojileri ile uzay politika, strateji ve hedefleri hakkında teklif ve uygulama programı hazırlamaktan, bu programın gerçekleştirilmesi için ilgili kurum ve kuruluşlarla gerekli işbirliği ve koordinasyonu sağlamaktan sorumludur.¹²²

4.4 Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı olarak görev yapan Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü; devletçe yaptırılacak demiryolu altyapısı, limanlar, barınaklar, kıyı yapıları, hava meydanlarının plan ve projelerini hazırlamak veya hazırlatmak ve onaylamak, bu ulaştırma altyapılarının inşaatını yapmak veya yaptırmak, yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek, bunların işletimine ilişkin denetim yapmak veya yaptırmak amacıyla gerekli her türlü fiziki ve teknik altyapı ve tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettirmek ve bunları denetlemekten sorumludur.¹²³

4.5 Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü (DMİ)

Orman ve Su İşleri Bakanlığına bağlı bir kuruluş olarak görevlerini sürdürmekte olan Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, hayatın her alanıyla ilgili, sürekli değişimlere ve gelişmelere açık olan meteoroloji bilimini ülkemizde resmi olarak

¹²¹ DHMİ Hakkında, <http://www.dhmi.gov.tr/DHMIPage.aspx?PageID=1#.WCiDFS2LTIU>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

¹²² <http://www.hutgm.gov.tr/> Erişim Tarihi: 28.12.2016

¹²³ <http://www.dlh.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 14.11.2016

yürütmekten sorumludur. Bu sorumluluğunu yerine getirmek için dünya üzerindeki meteorolojik gelişmeleri ve yenilikleri takip ederek, gözlemlerin yapılması, tahmin ve uyarıların yayınlanmasının yanı sıra meteoroloji alanında çeşitli konularda araştırma çalışmalarını yürütmekle görevli ve yetkili tek kamu idaresidir. Meteoroloji Genel Müdürlüğü güvenilir meteorolojik verilerin üretilmesi ve bu bilgilerin sektörlere ulaştırılması amacıyla ülkemizde ihtiyaç duyulan yerlerde meteoroloji istasyonları kurmakta ve işletmektedir. Meteorolojik ürün ve hizmetlerin temeli olan gözlemlerin yapılması için ülke geneline yayılmış, farklı tip ve özelliklerde sistemlerden oluşan gözlem ağını işletmektedir. Ulaştırma, savunma ve tarım gibi hizmet sunulan ana sektörlerin yanında meteorolojik ihtiyaçları gün geçtikçe artan turizm, sanayi, enerji, afet yönetimi, şehircilik, adalet, tıp ve çevre başta olmak üzere pek çok bilimsel, ekonomik ve sosyal konu alanlarında hizmet sunmaktadır. Bu hizmetlerini etkin bir şekilde yürütmek için meteoroloji alanındaki bilimsel ve teknolojik gelişmeleri, gözlem, tahmin ve uyarı sistemlerindeki yenilikleri ülkemiz şartlarında değerlendirip uygulamaya geçirerek milli ekonomiye, toplumsal refaha, can ve mal güvenliğinin sağlanmasına ve hayat kalitesinin artırılmasına katkı sağlamaktadır.¹²⁴

¹²⁴ Meteoroloji Genel Müdürlüğü 2017 – 2021 Stratejik Planı, https://www.mgm.gov.tr/FILES/kurumsal/yatirimfaaliyet/MGM-S_2017-2021.pdf, Erişim Tarihi: 14.11.2016

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK YÖNETİMİ SİSTEMİ

1. HAVACILIK GÜVENLİK YÖNETİMİ

Türk Dil Kurumu Sözlüğünde, Güvenlik: “Toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu, emniyet.” şeklinde açıklanmıştır.¹²⁵ 11 Eylül’ün trajik olaylarından bu yana, birçok insan özellikle seyahatle ilgili olması nedeniyle "emniyet" ve "güvenlik" terimlerini çok kullanmaktadırlar. Bazen iki kelime eş anlamlı olarak da kullanılmaktadır. Ancak hava ulaştırması söz konusu olduğunda iki sözcük arasında önemli bir fark vardır. Havacılık emniyeti, uçaklarda yaralanmaya veya kayba neden olabilecek faktörlerden arındırılmasını sağlamak için alınan çabalardan oluşmaktadır. Havacılık güvenliği ise, yolcu güvenliğini etkileyebilecek tek unsurdur, uçağın kendisi ile o kadar da ilgili değildir. Daha çok sivil havacılığa yönelik kanun dışı eylemleri, istihbarat toplama, uçağa biniş öncesi prosedürleri ve havaalanı güvenlik personelinin kapsamaktadır. Esas olarak havacılık güvenliği, 11 Eylül’den bu yana önem kazanmıştır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan Havacılık İşletmeleri Güvenlik Yönetim Sistemi Talimatı’nda (STH-17.3) Güvenlik Yönetimi: “Sivil Havacılık işletmelerinin genel yönetim faaliyetlerinin bir parçası olup, sivil havacılık faaliyetlerinin tümüyle güvenli bir şekilde gerçekleşmesine katkı sağlayan usul ve uygulamaların bütünü” şeklinde tanımlanmıştır. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı’nda ise havacılık güvenliği: “Sivil havacılığı yasa dışı müdahale eylemine karşı koruma amaçlı tedbirler ve insan ve doğal kaynakların birleşimi” şeklinde tanımlanmıştır.¹²⁶

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan “Güvenlik Yönetim Sistemi” isimli yayında ise güvenlik kelimesi havacılık güvenliği ile eş anlamda kullanılmıştır. Güvenlik; “sivil havacılığın yasa dışı müdahale eylemlerine karşı korunması. Bu amaca, önlemlerin ve beşeri ve malzeme kaynaklarının bir

¹²⁵ <http://www.tdk.gov.tr/>, Erşim Tarihi: 11.12.2016

¹²⁶ Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, 2015, ss. 13

kombinasyonu ile ulaşılmaktadır.” şeklinde tanımlanmıştır.¹²⁷

Sivil havacılıkta güvenlik kavramının çerçevesini çizmesi bakımından Montreal Sözleşmesi’nde yer alan eylemleri tarif etmemiz gerekir. Bu tarife göre bir kişinin; uçuş halindeki bir uçakta bulunan bir şahsa karşı uçağın emniyetini tehlikeye düşürecek bir şiddet hareketinde bulunmasının, servisteki bir uçağı tahrip etmesinin veya uçuş sırasında emniyeti tehlikeye düşürecek bir hasara uğratmasının, uçağı tahrip edebilecek bir cihazı veya maddeyi servisteki uçağına yerleştirmesinin ve bunun uçağın uçuştaki emniyetini tehlikeye sokacak nitelikte olması durumunun, hava seyrüsefer kolaylıklarını tahrip etmesinin veya hasara uğratmasının veya bunların işletilmesine müdahale etmesinin ve bu fiillerden birinin uçuş halindeki uçağın emniyetini tehlikeye sokacak nitelikte olmasının, yanlış bilgiler vermek suretiyle uçuş halindeki bir uçağın emniyetini tehlikeye düşürmesinin suç sayılacağı belirtilerek sivil havacılıkta güvenlikle ilgili olarak akla gelmesi gereken durumların sıralandığı görülmektedir.

2. GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİ (GYS)

Son 30 yıldır teröristler için cazip bir hedef haline gelen sivil havacılığa yönelik tehditler dinamikliğini muhafaza etmektedir. Sivil havacılığa yönelik bir saldırının başarılı olması, yalnızca yolcular, personel ve halk arasında bir korku ortamı yaratmakla kalmamakta, aynı zamanda havacılık sektörü ve ülke ekonomisi üzerinde önemli etkiler yaratmaktadır. Sivil havacılığın karşılaştığı temel zorluklardan birisi, riski azaltmak için alınan güvenlik tedbirlerinin istenilen güvenlik seviyesini sağladığına yönelik mevcut ve sürekli bir güvenceye sahip olunamamasıdır. Havacılık işletmeleri, kendi güvenlik yeteneklerinin etkinliğini ölçmek ve güvenlik önlemlerinin performansını güvence altına almak için yalnızca düzenli denetimlere güvenemezler. Güvenlik yönetiminin etkili olabilmesi için bir tehdit ve saldırıya açıklık değerlendirmesi, riskin tanımlanması, tespiti ve analizi ve riski azaltma planlarının oluşturulması ve sürekli gözden geçirilmesi de dâhil olmak üzere sürekli bir döngü olmalıdır. Risk, dinamik bir sahadır ve sürekli değişen tehdit ortamı nedeniyle sürekli gözden geçirilmesi gerekmektedir. İşte bu ihtiyacı

¹²⁷ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Havacılık Güvenlik Sistemi, SHGM Yayınları, Cantekin Matbacılık, Ankara, 2010, ss. 44

karşılacak olan Güvenlik Yönetim Sistemi (GYS), kurumun güvenlik risklerini tutarlı ve proaktif bir şekilde tanımlamasına ve yönetmesine imkân tanımaktadır. GYS, sivil havacılık işletmelerinin genel yönetim faaliyetlerinin bir parçası olup, sivil havacılık faaliyetlerinin tümüyle güvenli bir şekilde gerçekleşmesine katkı sağlayan usul ve uygulamaların bütünüdür.¹²⁸

Her sistem daha küçük parçalardan oluşur. Bireysel olarak bu parçalar bazı girdileri alır, bir görev yapar ve bir çıktı üretir. Fakat karmaşık bir sistemde, tüm bu görevlerin koordine edilmesi gerekir, ortak bir hedef doğrultusunda birlikte çalışmaya ihtiyaç duyarlar. Güvenlik Yönetim Sistemi (GYS), havacılık güvenliğine bir yaklaşımdır, sadece bunu yapar. Emri vaki düzenlemeler bireysel bileşenleri sağlarken, GYS tüm parçayı toplamından daha büyük yapmak için bir araya getirir. GYS, risklerin ve tehditlerin değerlendirildiği, hedeflerin açık bir şekilde belirlendiği, politikaların ve prosedürlerin etkili ve verimli bir şekilde yönetildiği bir çerçeveyi tanımlamaktadır. Bireysel güvenlik düzenlemeleri ve politikalarının uyumlu bir şekilde yerine getirilmesini ve tüm bileşenlerin birlikte çalışmasını sağlar. GYS, işletmedeki her fonksiyona güvenlik sağlamak için güvenlik işlemlerini ve uygulamalarını günlük iş faaliyetlerine entegre eder. Bu şekilde GYS, hava taşımacılığı operatörleri, düzenleyicileri ve onu uygulayan diğer paydaşlar için sürekli değişen tehditleri öngörmek ve bunlara tepki vermek için daha yüksek performans, daha düşük maliyet ve daha fazla esnekliğe yol açar.¹²⁹

GYS, bir işletmenin güvenlik politikalarının ve genel işletme alanının ayrılmaz bir parçası olarak, güvenliği yönetme niyetini belirleyen kurumsal yönetim sorumluluğunun bir parçasıdır. Bununla birlikte her havayolu işletmesinin kendi yapısına göre en iyi sonucu veren sistemi uygulamak zorunda olduğunu da akılda tutmak gerekir, her şirkete uyan tek tip bir sistem yoktur. GYS, güvenliğe görev amaçlı bir yaklaşımla bakar. Herhangi bir görev planında olduğu gibi hedefler belirlenir, yetki düzeyi oluşturulur ve çalışanlar hedefe ulaşma yönünde teşvik edilir.

¹²⁸ Security Management Systems (SEMS) for Air Transport Operators Executive, Summary March 2011, https://www.iata.org/whatwedo/security/Documents/SeMS_ExSumm_March2011.pdf , Erişim Tarihi: 21.01.2017

¹²⁹ Security Management Systems: making the whole greater than the sum of its parts, <https://www.asi-mag.com/security-management-systemsmaking-the-whole-greater-than-the-sum-of-its-parts/>, Erişim Tarihi: 13.11.2016

Sonuçta, GYS kuruluşun dokusuna dokunur ve kültürünün bir parçası haline gelir.

3. GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİ'NİN AMACI VE YARARLARI

Güvenlik Yönetimi Sistemi (GYS), işletmelerin genel görevlerinin ayrılmaz bir parçası olan güvenlik yönetimine yapılandırılmış bir yaklaşım sağlar. GYS, güvenlik riski yönetimini, diğer risk yönetim sistemleriyle yakın bir uyum içerisinde işletmelerin gündelik hayatlarına entegre etmek için sistematik bir araç olarak hizmet eder. GYS, Emniyet Yönetim Sistemi (EYS) veya Kalite Yönetim Sistemi (KYS) gibi diğer yapısal yönetim sistemleriyle bütünleştirilerek veya bunlara bağlanarak ve herhangi bir enformel olmayan yönetim sisteminin ilgili kısımlarını da içerecek şekilde tasarlanmıştır. Diğer yönetim sistemleri GYS için bir temel oluşturur, böylece bir şirketin işletme kabiliyetine ve güvenilirliğine katkıda bulunurken tekrarı ve masrafları en aza indirir. GYS veya onun bir unsurunu benimsemek ve uygulamak isteyen devletler, havacılık güvenliğinin uygulanmasından sorumlu havacılık işletmelerine böyle bir yaklaşımın uygulanmasında rehberlik etmelidirler.¹³⁰

Güvenlik uygulamaları, geleneksel prosedürlere dayandırmak yerine GYS'nin uygulanmasıyla daha etkili ve tehdit odaklı bir değerlendirmeye proaktif hale getirilebilir. GYS, bir havacılık işletmesinin güvenlik risklerini tanımlamasına ve yönetmesine imkân verir. Bu riskleri yönetmek için alınan güvenlik önlemlerinin etkili olması için en üst düzeyde olmasını sağlar. Yerinde ve zamanında yapılan kontroller ve düzenli denetimler, işletmelerin güvenlik tedbirlerinin performansını sürekli olarak güvence altına alamaz. Yönetim, tehdit ve risk yönetimi ile performans ölçümlerinin kombinasyonu olan GYS ile tek başına bu güvenceyi sağlayacaktır. Bu, kalite yönetim sistemiyle çok benzerlik gösteren bir yaklaşımdır.¹³¹

GYS, havacılık güvenliğini yönetmek için düzenli ve sistematik bir yaklaşımdır. Oluşturulan 'güvenlik kültürü' havacılık işletmeleri içerisinde en iyi güvenlik performansını teşvik ederken, GYS güvenlik faaliyetlerinin etkin bir şekilde

¹³⁰ Results Of The Meeting On Aviation Security Management System (SeMS), Fifth Meeting Of The Aviation Security And Facilitation Regional Group (AVSEC/FAL/RG/5), ICAO SAM Regional Office, Lima, Peru, 3 to 5 June 2015

¹³¹ Security Management Systems (SEMS): A guidance note for Accountable Managers, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/387147/CAP_1224_SeMS_guidance_note_for_AMs.pdf, Erişim Tarihi: 13.01.2017

gözetimini sağlamak için bu işletmelere gerekli organizasyon yapısını, hesap verebilirlikleri, politikaları ve prosedürleri sağlar.

GYS, tipik olarak kilit risklerin etkili bir şekilde tanımlanmasını, hafifletilmesini ve düzenli incelemeye tabi tutulmasını sağlar. GYS, havacılık güvenlik önlemlerinin etkinliğini etkin ve proaktif bir şekilde değerlendirmek için etkin bir araç olarak kabul edilmektedir. GYS, güvenlik yönetimini bir organizasyonun gündelik faaliyetlerine götüren, güvenlik yönetimine yönelik sistematik bir yaklaşımdır. GYS'nin geliştirilmesi kilit risklerin etkili bir şekilde tanımlanmasını, azaltılması ve düzenli incelemeye tabi tutulmasını sağlayacaktır. GYS, havacılık sektörünün ve işletmelerin dinamik ve etkili bir güvenlik yönetimine sahip olmalarını sağlayacaktır. Özetle, GYS güvenlik için bir güvence sistemidir.

Birçok organizasyon zaten iyi kurulmuş yönetim sistemlerine sahiptir. GYS'nin amacı, yeni bir şeyler yaratmak değil, var olanı amaç için en uygun şekilde kullanmaktır. Havacılık işletmeler için aşağıdaki yararları sağlamaktadır:¹³²

- Güçlü bir güvenlik kültürü oluşturur.
- Güvenlikle ilgili dinamik ve riske dayalı bir yaklaşımı teşvik eder.
- İşletmenin güvenlik risklerini tutarlı, proaktif ve etkili bir şekilde belirlemesini, yönetmesini ve hafifletmesini sağlar.
- İşletmenin performansa, sonuçlara ve etkilere odaklanmasını sağlar.
- Gözetimin giderek riske dayalı ve veri odaklı olmasına izin verir.
- İç ve dış ortaklıklarla etkin bir koordine ve işbirliğini teşvik eder.
- İşletmeye güvenlik güvencesi sağlar.
- İşletmenin gözetim seviyesini yükseltir.
- Güvenlik önlemlerini uygun bir şekilde hedefleyerek ve performanslarını

¹³² Security Management System (SeMS) Frequently Asked Questions, [http://publicapps.caa.co.uk/docs/33/CAP%201297%20Security%20Management%20System%20\(SeMS\)%20Frequently%20Asked%20Questions.pdf](http://publicapps.caa.co.uk/docs/33/CAP%201297%20Security%20Management%20System%20(SeMS)%20Frequently%20Asked%20Questions.pdf), Erişim Tarihi: 13.01.2017

ölçerek maliyetleri düşürür ve verimliliği artırır.

- Kalite güvencesi yükümlülüklerini yerine getirerek işletmenin güvenlik sorumluluğunu yerine getirmesini garanti eder.
- Güvenlikle ilgili havacılık sektörüne ve yetkili kuruluşlara fayda sağlayacak veriler yaratır.
- Performansa dayalı düzenlemeye geçilmesi için bilimsel verilerin oluşturulmasına yardımcı olur.

4. GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİ'NİN İLKELERİ VE TEMEL ELEMANLARI

Güvenlik yönetiminin etkili olabilmesi için, bir tehdit ve güvenlik açığı değerlendirmesi, riskin tanımlanması, ele alınması ve analizi edilmesi, risk hafifletme planlarının oluşturulması ve sürekli gözden geçirilmesi gibi sürekli bir döngü olmalıdır. Risk, dinamik bir alandır ve değişen bir tehdit sahasına karşı sürekli olarak incelemeyi gerektirir. GYS, güvenlik yönetimini işletmenin gündelik faaliyetlerine götürerek güvenlik yönetimine yönelik düzenli, sistematik bir yaklaşım sağlayarak bunları başarır.

Konseptin İçerdiği Hususlar
• İşletme yönetimi tarafından güvenlik riskleri doğru seviyede yönetilmelidir. • Yönetime güvenlik performansı ile ilgili doğru bilgileri sağlamak için faaliyetler sürekli ölçülmelidir. • İşletme içerisinde yüksek güvenlik standartlarını sağlamaktan sorumlu personel olmalıdır. • İşletme genelinde yüksek güvenlik standartlarını destekleyen bir kültüre sahip olunmalıdır.

Etkili bir GYS'ye sahip olmak için, o sistemin aşağıdaki temel elemanlara ve alt elemanlara sahip olması gerekir. Her havacılık işletmesine uyan "tek tip" bir güvenlik yönetim sistemi olmadığından, işletmeler bu elemanları ve alt elemanları kendi GYS'nin yapısına uygun olarak farklı şekillerde gruplamayı veya parçalamayı seçebilir, ancak sistem içinde bu unsurların her birinin amacı karşılanmalıdır.

IATA tarafından hazırlanan "Hava Taşıma İşletmeleri İçin Güvenlik Yönetim Sistemi (Security Management Systems (SEMS) for Air Transport Operators" isimli yönetici özetinde GYS'nin Temel Elemanları aşağıdaki tabloda görüleceği üzere 7

temel eleman ve 15 alt elemandan oluşmaktadır.¹³³

Temel Eleman	Alt Eleman
Üst Düzey Yönetim Taahhüdü	Güvenlik Yöneticisi
	Güvenlik Dairesi Teşkilatı
Kaynak yönetimi	Personel Seçimi
	Personel Değerlendirmesi
	Güvenlik Eğitim Programı
	Güvenlik Bilinci
	Hizmet Sağlayıcıların Yönetimi
Tehdit Değerlendirmesi ve Risk Yönetimi	Tehditlerin ve risklerin tanımlanması
	Tehdit değerlendirme
	Risk değerlendirme
Acil Durumların ve Olayların Yönetimi (Esneklik)	Acil Duruma Hazırlıklı Olma ve Müdahale
	Kriz ve Acil Durum Yönetim Planları
	Güvenlik Olayı Yönetimi
Kalite Kontrol ve Kalite Güvencesi	Düzeltilme Eylem Mekanizması
	Dış Hizmet Sağlayıcılar
Havacılık Güvenliği Programı	Doküman Prosedürleri

Tablo 1. Yönetim Sistemi'nin Temel Elemanları

Temel elemanlar ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Örneğin İngiltere'nin sahip olduğu Güvenlik Yönetim Sistemi'nin temel elemanları ise havacılık işletmesinin her tip ve boyutuna uygulanabilir 10 temel bileşenleri içermektedir:¹³⁴

Konunun daha iyi anlaşılması açısından Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (IATA) tarafından hazırlanan “Hava Taşıma İşletmeleri İçin Güvenlik Yönetim Sistemi (Security Management Systems (SEMS) for Air Transport Operators” isimli

¹³³ Security Management Systems (SEMS) for Air Transport Operators Executive, Summary March 2011, A.g.e., ss.3

¹³⁴ Civil Aviation Authority/Department for Transport, Framework for an Aviation Security Management System (SeMS), Londra, 2014, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/387221/CAP_1223_Framework_for_Aviation_SeMS.pdf, Erişim Tarihi: 21.01.2017

yönetici özetinde ve İngiltere’de uygulanmakta olan temel elementleri birlikte incelenmiştir. Uygulayıcı ülke olması nedeniyle İngiltere’nin GYS’nin 10 temel eleman sırasıyla ele alınmıştır.



Şekil 3. Yönetim Sistemi’nin Temel Elemanları

4.1. Yönetim Taahhüdü

İşletme faaliyetlerinin büyüklüğü, türü veya karmaşıklığı ne olursa olsun, ana şirketin üst düzey yönetimi ile üst düzey yöneticisi bir şirketin güvenlik taahhüdünü belirlemede önemli bir rol oynamaktadır. En üst düzeydeki yönetici güvenlik standartlarını belirlemek ve işletme içinde güvenliği teşvik etmekten sorumlu olduğundan, güvenliğe ilişkin genel direktifler ve vizyonlar en üst düzeydeki yöneticiden gelmelidir. Bir işletme organizasyonunun boyutu, yapısı ve karmaşıklığına bağlı olarak, Güvenlikten Sorumlu Yönetici pozisyonu, güvenlikten sorumlu olan bir yönetici tarafından doldurulur. Organizasyon nasıl yapılandırılırsa yapılandırılınsın, asıl önemli olan bir yönetim yetkisinin, işletme adına güvenlikten sorumlu bir makama tanımlanmasıdır.¹³⁵ Bu güvenlikle ilgili konularda hesap verilebilirliği sağlayacaktır.

Sorumlu Yönetici’nin Görevleri

- Güvenlik Yönetim Sistemi için tam sorumluluk ve hesap verebilirliğe sahip olmalıdır.
- İşletmenin tahammül edebileceği risk düzeyini belirleme sorumluluğu vardır.
- Tüm faaliyetlerin finanse edilebilmesini ve yeterince personel bulundurulmasını sağlamak için yetkili kurumsal otoritedir.
- Tüm güvenlik konuları için kesin hesap verebilirliğe sahiptir.
- Tüm personelin işletmenin güvenlik politikasını anlamasını sağlamaktan sorumludur.

¹³⁵ Security Management Systems (SEMS) for Air Transport Operators Executive, Summary March 2011, A.g.e., ss.4

İşletme yönetimi, yönetim kurulu ve üst düzey yönetim düzeyinde GYS'ni destekleyerek, olumlu bir güvenlik kültürünü teşvik ederek, GYS'nin önemini vurgulayan kilit toplantılar düzenleyerek, uygun kaynakları belirleyerek ve sağlayarak güvenlik taahhüdünü yerine getirebilir. Üst düzey yöneticiler, işletmenin güvenlik politikasını belirleyerek tüm personeli teşvik etmeli, işletmeye olan bağlılıklarını göstermeli, işletmenin güvenlik hedeflerini ve performans standartlarını belirlemeli, GYS için gerekli insani ve mali kaynakları sağlamalıdır.¹³⁶

Güvenlik politikası, işletmenin tüm faaliyetlerinde güvenlik düzeylerini korumak ve mümkün olduğunda bunu iyileştirmek için niyetini belirttiği bir araçtır. Güvenlik politikası; sürekli iyileştirme programını, havacılık güvenliği gerekliliklerini ve uygulanabilir standartları karşılamasını sağlamak ve en iyi uygulamaları göz önünde bulundurmak, uygun kaynakları sağlamak, güvenliği tüm personelin sorumluluğunda uygulamak, güvenlik raporlaşma prosedürlerini belirlemek, bilgi yayma usullerini düzenlemek ve olumlu bir güvenlik kültürünü teşvik etmek gibi hususları içermelidir.

Havacılık işletmelerinin faaliyetlerinin, ulusal ve uluslararası havacılık güvenliği kuralları ve standartlarına uygun olarak yürütülmesinden ve sürekli geliştirilmesinden birinci derecede işletme yönetimi sorumludur. Bir havacılık işletmesi yönetimi, GYS'nin ilkelerini bilmeli, rolünü ana hatlarıyla ifade edebilmeli, GYS'nin yönetmekten sorumlu olduğu işletmenin güvenlik risklerinin yönetilmesine ve havacılık güvenliğinin bütünlüğünün korunmasına nasıl yardımcı olduğunu bilmelidir.

Güvenlik bir işletmenin başarısı için kritik önem taşır. Bunun için uygun taahhüt ve kaynak sağlanmalıdır. Her işletmenin, halkın, personelin, varlıkların ve işin kendisinin korunması için gerekli kaynakları tahsis etme yetkisine sahip, genellikle Yönetim Kurulu düzeyinde üst düzey bir yönetici olan Sorumlu Yöneticisi¹³⁷ olmalıdır. Sorumlu Yöneticinin rolü, güvenliği çekirdek bir kurumsal

¹³⁶ Civil Aviation Authority/Department for Transport, Framework for an Aviation Security Management System (SeMS), Londra, 2014, A.g.e., ss.6

¹³⁷ Ticari hava taşımacılık işletmeleri için nitelikleri Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)'nın 21 inci maddesinde organizasyondaki yeri belirtilen, aynı Yönetmeliğin 20 nci maddesi ve Avrupa Birliği-EU-JAR OPS 1.175(i) maddesi ile tanımlanan yönetici personeli.

değer olarak algılamak, kaynakların ve görevlerin tahsisi yoluyla GYS'nin düzgün bir şekilde uygulanmasını ve sürdürülmesini sağlamaktır. Sorumlu Yönetici, işletmede birden fazla işleve sahip olabilir, ancak güvenlik işlemine hem finans hem de kaynak yönlendirebilmek için yeterli yetkiye sahip olmalıdır. Sorumlu Yönetici, işletmenin boyutunu, yapısını ve karmaşıklığına bağlı olarak, İşletmenin Genel Müdürü (CEO)¹³⁸ tarafından atanacak uygun bir yetkin ve nitelikli kişi olabilir. Sorumlu Yönetici, işletme içinde risk yönetimi ile ilgili temel konuları tam olarak bilmeli ve anlamalıdır. Sorumlu Yöneticinin teknik bilgi ve Güvenlik Yönetim Sistemi anlayışı rolünü gerçekleştirmek için yeterli olmalıdır. Sorumlu Yönetici, işletme içindeki güvenlik süreçlerinin tüm detaylarını bilmese de işletmenin rejimin güvence altına alınmasını nasıl anladığını bilmelidir. İşlemlerin boyutuna ve karmaşıklığına bağlı olarak Sorumlu Yönetici belirtilen görevleri devredebilir. Birçok organizasyonda Sorumlu Yönetici, Güvenlik Yönetim Sistemi'ni geliştirmek, yönetmek ve izlemek için güvenlik deneyimine sahip Güvenlikten Sorumlu Yetkili Yöneticiyi¹³⁹ atamak zorundadır. Buna rağmen, tam sorumluluk ve hesap verilebilirliğin devredilemeyeceğini ve hala Sorumlu Yöneticide kalacağını belirtmek önemlidir

4.2. Tehdit ve Risk Yönetimi

Havacılıkta tehdit; ölüm, yaralanma, tahrip, zarar, kayıp, hizmetlerin kesilmesi ya da geciktirilmesine, tehlike veya hasar olmasına yönelik belirsizlik içeren unsur, etken veya gidişattır.

Havaalanları üzerindeki en muhtemel tehditler şunlardır: Panik yaratma teknolojileri (gürültü, duman, alev çıkarıcı fişekler, vb.), yolcu terminaline yakın yüksek etkili araç bombası, yolcu terminalinde daha düşük etkili patlayıcı madde, yolcu terminalinde silahlı kaçırma, rehin veya barikat durumu, yolcu veya kargo terminalinde Kimyasal Biyolojik Radyasyon ve Nükleer tehlikeli maddelerin serbest bırakılması, yük kargosunda gizlenmiş bomba veya kirli nükleer malzemeler, yolcu

¹³⁸ Yönetim kurulundan aldığı hedefi gerçekleştirmek için strateji oluşturup uygulayan; şirketin bugününü yönetirken yarınını da planlayan ve yönetim kuruluna hesap veren kişidir. CEO, yöneticilerin yöneticisidir, www.temelaksoy.com/ceonun-gorevi-nedir, Erişim tarihi:25.01.2017

¹³⁹ Güvenlikten Sorumlu Yetkili Yönetici, havacılık işletmeleri tarafından atanarak SHGM tarafından onaylanan ve güvenlik yapılanmasında havacılık güvenliğinden sorumlu yetkili yönetici personeldir.

mallarının çalınması, yanıcı malzemeler, uçaklara iniş veya kalkışa karşı balistik saldırılar, siber saldırılar, içeriden gelen sabotaj, donanım sabotajı (Uçaklar dâhil), altyapı sabotajı, yakıt tesislerinde veya yakınında patlatılan Geliştirilmiş İnfilak Aygıtı ya da El Yapımı Bomba, Harekât Kontrol Merkezi yakınına veya içine patlayıcı cihazlar yerleştirilmesi, Geliştirilmiş İnfilak Aygıtı ya da El Yapımı Bomba'nın gizlice uçağa yerleştirilmesi, havaalanında kullanılan araçların sabote edilmesi, kamu hizmetlerinin veya bakım tesisinin sabote edilmesi, park halindeki uçakların sabote edilmesi, yasadışı göçler, yetkisiz malzemelerin (uyuşturucu, silah, mühimmat) trafik durumu, uçak kaçırma, Manuel Taşınabilir Hava Savunma sistemleri, havalimanı terminalinde rehin almak.¹⁴⁰



Şekil 4. Güvenlik Çözümleri

Tehdit değerlendirmesi, kritik varlıklara karşı tehdit düzeyini tanımlar; tehditlerin türlerini, araçlarını ve bunları gerçekleştirebilecek olanların olası taktiklerini değerlendirir. Bir tehdit değerlendirmesinde ulusal tehditlerin farkında olmak ve havalimanına ve ona hizmet eden havayollarına özgü tehditleri tanımlamak önemlidir. Bir tehlike, tehlike olasılığı ile kritik bir varlık üzerindeki potansiyel etkisi arasında bir kombinasyondur. Bir savunma stratejisini tanımlamak için güvenlik risklerinin değerlendirilmesi gerekiyor. Risk değerlendirmesi, havaalanında tehditlerin, kritik varlıkların ve güvenlik açıklarının belirlenmesiyle başlar. Daha sonra güvenlik risklerine öncelik verilir. Yönetilmesi gereken her önemli güvenlik riski için, güvenlik hedefleri, güvenlik doktrinini destekleyecek şekilde tanımlanır: tespit etmek, geciktirmek ve durdurmak. Daha sonra güvenlik çözümleri uygulanır. Risk değerlendirmesi, havaalanında tehditlerin, kritik varlıkların ve güvenlik

¹⁴⁰ Airport Infrastructure Security Towards Global Security, A.g.e., ss.4

açıklarının belirlenmesiyle başlar. Daha sonra güvenlik risklerine öncelik verilir. Daha sonra güvenlik çözümleri uygulanır. Bu çok karmaşık bir görevdir ve bu nedenle var olan teknolojiyi, organizasyon ve insan faktörlerine yönelik güvenlik çözümlerini değerlendirirken tüm güvenlik risk düzeylerinin tanımlanabilmesi için bütüncül bir güvenlik risk yönetimi metodolojisi gereklidir.¹⁴¹

Havacılık işletmeleri, organizasyonlarının maruz kaldığı tehdit ve riskleri ilk adım olarak belirlemelidir. Tehditlerin niteliği, organizasyonu risk altına alabilecek olasılıklar ve sonuçlar gibi değerlendirilecektir. Risk değerlendirmesi daha sonra risklerin tutarlı ve şeffaf bir şekilde ele alınması; personel, varlık ve markanın korunması; kaynak dağılımına öncelik verilmesi ve erken bir uyarı sistemi olarak hizmet etmesi için kullanılır. Riskin değerlendirilmesi, havacılık işletmelerinin havayolu ve havaalanı güvenlik programlarında yer alan tedbirlere karşı güvenlik performansını ölçmesine olanak tanır.¹⁴²

Bazı devletler tehdit değerlendirme sürecinde yardımlar sunmaktadır. IATA, IATA üyesi havayollarının başvurabileceği bir Risk Değerlendirme Şablonu geliştirmiştir. Bunu Güvenlik Kılavuzunda (Doc-8973-05-Security-Manual-Seventh-Edition) yayınlamıştır.¹⁴³

Daha yüksek düzeyde bir tehditle orantılı olarak artan koruyucu önlemlerin uygulanması, bir Devletin veya havacılık otoritesinin kaynakları üzerinde ağır bir maddi yük oluşturur. Dolayısıyla, elde mevcut savunma imkânlarını geleneksel olarak kullanmak yerine daha çok ihtiyaç duyulduğu yer ve zamanda kullanmak daha etkilidir. Bu konsept risk yönetimi adı verilmektedir. Kılavuzdaki standartlar, sivil havacılık operasyonlarına etki eden tehdit ortamına bakılmaksızın, tüm Sözleşmeciler Devletlerde sivil havacılığa hizmet veren havalimanlarında eşit şekilde uygulanması beklenen önleyici güvenlik önlemlerinin temel bir setini içermektedir. Bu düzenlemeler, hava limanlarında asgari standartların sağlanması için kurulmuş olsa da, değişken tehdit koşullarına yönelik herhangi bir standart mevcut değildir. Bu

¹⁴¹ A.g.e., ss.6

¹⁴² Security Management Systems (SEMS) for Air Transport Operators Executive, Summary March 2011, A.g.e., ss.4

¹⁴³ Doc-8973-05-Security-Manual-Seventh-Edition, <https://tr.scribd.com/doc/109422672/Doc-8973-05-Security-Manual-Seventh-Edition>, ss. 5-1, 5-3

nedenle, bir Devlet, kendi topraklarında tehdidin niteliğini ve seviyesini düzgün bir şekilde değerlendirdikten sonra, kendi ülkesi için uygun gelişmiş önlemleri uygulayabilir.¹⁴⁴



Şekil 5. Tehdit Değerlendirmesi

Devletler, havalimanlarına veya hava aracı operatörlerine karşı yasa dışı bir hareketin yapılmasını önlemek ya da en azından yasalara aykırı bir davranıştan kaynaklanan sonuçların hafifletilmesi için gelişmiş tedbirlerin uygulandığı bir risk yönetimi yaklaşımından yararlanabilir. Daha belirgin faydalardan bazıları, mali ve personel varlıklarının optimum tahsisi ve bu Devlete gelen ve bu ülkeye yapılan hava yolculuğunun güvenliğiyle ilgili kamuoyunda bir güvenin oluşmasını teşvik etmektir. Genel olarak, tehdit değerlendirme ve risk yönetimi metodolojileri üç ana güvenlik ilkesini kullanmaktadır: tanımlamak, uygulamak ve sürdürmek. Herhangi bir güvenlik önleminin ana amacı, tehdidi önlemektir. Bu nedenle, ilk adım olan sivil havacılığa yönelik tehdidi veya tehditlerin tanımlaması tamamlandıktan sonra, bir sonraki görev bu tehdit ile orantılı uygun bir güvenlik önlemi hazırlamaktır. Sivil havacılığa müdahale etmek isteyen potansiyel faillerin, yeterli bilgi, zaman ve fırsat verildiyse bir güvenlik sistemini yenebileceği varsayımı yapılırsa, mantıksal amaç, faillerin yasadışı müdahalenin başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesinden nasıl caydırılabileceği en iyi yöntemdir. Bu nedenle, uygun önleyici güvenlik önlemlerinin

¹⁴⁴ A.g.e., ss. A3-1

uygulanmasının dikkate alınması önemlidir.¹⁴⁵ GYS, yerel tehditleri tanımlama, tehdit değerlendirme ve puanlama, güvenlik risklerini değerlendirme ve riskin azaltılması için alınacak önlemlerin belirlenmesi ve etkinliğinin izlemek için gözden geçirilme süreçlerini içermelidir.¹⁴⁶

Hükümet tarafından ulusal ve uluslararası tehditler havacılık işletmelerine bildirilir ve bunlar düzenleyici tedbirlerle azaltılır. İşletmenin tehdit tanımlama süreci, bu bilgiyi daha sonra risk değerlendirmesinde kullanılmak üzere uygun şekilde yerel olarak tanımlanan ve değerlendirilen tehditler listesi ile birleştirmelidir. Tehdit ve risk değerlendirmesi yapılırken, uygun olduğunda, havalimanları çok katılımlı bir yaklaşımı benimsemeye teşvik edilmelidir.¹⁴⁷

Tehdit ve risk değerlendirme sürecinde, güvenlik açıklarının nerede olduğuna ilişkin açık ve kapsamlı bir resim elde edilmelidir. Yalnızca güvenlik açıklarının nerede olduğunu belirlenmeli, bunların yeterince azaltılması düşünülmeli ve değerlendirilmelidir. Güvenlik riski değerlendirmesi, tespit edilen tehditlerin sonuçlarının analizidir.¹⁴⁸

Karşılaşılan her güvenlik açığının ve tehdidinin değerlendirilmesinin ardından, gerçekleşen ve devam eden böyle bir olayın gerçek riski işletme tarafından değerlendirilmelidir. Güvenlik riski analizi, riskleri iki bileşene ayırır: Olumsuz bir olay veya durumun oluşma ihtimali ve olay veya durumun şiddeti. İşletme tarafından güvenlik riskine karar verme ve kabul etme, bir risk tolerans matrisi vasıtasıyla belirlenmelidir.

Risk kayıtları ve bunlardan kaynaklı hafifletmeler, işletme tarafından düzenli olarak ve tehdit durumu değiştiğinde gözden geçirilmelidir. Olasılık ve şiddet bakımından analizini, kabul edilebilirlik açısından değerlendirmeyi ve azaltma açısından risklerin kontrolünü sağlayacak bir resmi güvenlik risk değerlendirmesi ve hafifletme süreci işletme tarafından geliştirilmeli ve sürdürülmelidir. Gözden geçirme sıklığı, işlemin boyutu veya karmaşıklığı gibi yerel şartlara bağlı

¹⁴⁵ A.g.e., ss. A3-1

¹⁴⁶ Framework for an Aviation Security Management System (SeMS), Civil Aviation Authority/Department for Transport, Londra, 2014, A.g.e., ss.9

¹⁴⁷ A.g.e. ss. 9

¹⁴⁸ A.g.e., ss.10

olmalıdır.¹⁴⁹

4.3 Hesap Verebilirlik ve Sorumluluklar

Tüm personel, güvenlik rolleri ve sorumlulukları ile karar verme sürecinden haberdar olmalıdır. Bu, iş tanımı, hedef ve eğitimin yanı sıra açıkça tanımlanmış yönetim grupları, süreçleri ve bilgi akışına da yansıtılmalıdır.¹⁵⁰

Stratejik Güvenlik Hususları

- Güvenlik performansını, işletmenin güvenlik politikası ve hedefleri yönünden incelemek,
- İşletmenin operasyonel güvenliğinin ve güvenlik yönetim süreçlerinin etkinliğini izlemek,
- Herhangi bir güvenlik eyleminin zamanında yapılmasını sağlamak,
- İşletmenin amaçlanan güvenlik performansını elde etmesi için uygun kaynakların tahsis edilmesini sağlamak.

Güvenlik Yönetim Sistemi, işletme genelinde güvenlik için açıkça tanımlanmış hesap verilebilirlik ve sorumlulukları; güvenliğini sağlamak için yeterli öncelik ve yönetim dikkati sağlayan açıkça tanımlanmış yönetim düzenlemelerini içermelidir. İşletme, her seviyedeki güvenlik yönetim sorumlulukları da dâhil olmak üzere, işletme boyunca güvenlik için hesap verebilirliği ve sorumlulukları tanımlamalıdır. Sorumlu Yönetici, işletmenin yönetiminde Güvenlik Yönetim Sistemi'nin etkili olduğuna dair güvence sağlayan düzenlemeler yapmalıdır. Yönetim mekanizması, Sorumlu Yöneticinin güvenlik sorumluluğunu desteklemek

için stratejik güvenlik hususlarını dikkate almalı ve yandaki hususları içermelidir.¹⁵¹

İşletme faaliyetlerinin türü ve karmaşıklığına bağlı olarak mevcut yönetim yapıları bu yönetim sorumluluklarını içerecek şekilde genişletilebilir. Örneğin, havaalanları, havaalanları bakımından tanımlanan yönetim sorumluluklarını yerine getirebilecek çok katılımlı bir Güvenlik İcra Grubu ve Risk Danışma Grubu'nu elinde bulundurmaktadır.¹⁵²

¹⁴⁹ A.g.e.

¹⁵⁰ Implementing a Security Management System: An Outline, <http://publicapps.caa.co.uk/modalapplication.aspx?appid=11&mode=detail&id=6632>, Erişim Tarihi: 05.01.2017

¹⁵¹ Framework for an Aviation Security Management System (SeMS), A.g.e., ss. 12-13

¹⁵² A.g.e., ss.13

4.4. Kaynaklar

Havacılık işletmeleri, yetenekli personeli işe alırken personelin ulusal mevzuatta ve havacılık güvenlik programında belirtilen uygun kriterlere sahip olduğundan ve geçmişinin temiz olduğundan emin olmak için uygun prosedürleri yerine getirilmelidir. Güvenlik tedbirlerinin uygulanmasına katılan personel için verimli bir eğitim programı uygulamalıdır. Etkili ve ölçülebilir başlangıç ve tekrar eden eğitim ve test/değerlendirme yöntemleri geliştirilmelidir. Güvenlik bilincini geliştirme eğitimlerine güvenlik kültürü tanıtmak için periyodik olarak tüm çalışanlar katılmalıdır. Performans değerlendirmeleri, tüm çalışanların işlevlerini hem işverene hem de kendilerine fayda sağlayacak şekilde müşterek ve yapıcı bir şekilde yerine getirmeleri için düzenli bir şekilde yapılmalıdır.¹⁵³

GYS'nin başarılı olması yeterli kaynak, tesis, ekipman ve destek hizmetleri sağlanmasına; personel seçiminde güvenlik hususuna yeterli derecede önem verilmesine; güvenlik ekipmanı bakımı ve hizmetleri için uygun şartnamelerin hazırlanmasına; taraflar, yükleniciler ve tedarikçiler ile etkin bir sözleşme yapılmasına ve bunların gözetimine bağlıdır.¹⁵⁴

İşletme, GYS'yi uygulamak, sürdürmek ve havacılık güvenliği gereksinimleri ve diğer tüm risk azaltımını sağlayan güvenlik süreçlerini uygulamak ve sürdürmek için ihtiyaç duyduğu uygun kaynakları belirlemeli ve sağlamalıdır.¹⁵⁵

Bir güvenlik sürecine katkıda bulunan personel yetkin olmalı ve uygun eğitim, öğretim, beceri ve tecrübeye sahip olmalıdır. Sağlanan imkânlar, ekipman ve destek hizmetleri, havacılık güvenliği gereksinimleri de dahil olmak üzere güvenlik sonuçlarını elde etmek için yeterli, uygun ve muhafaza edilmelidir.¹⁵⁶

İşletme, GYS'de tanımlanan şekilde, güvenlik yönetimi ve performans raporlaması amacıyla bu kaynakların kayıtlarını tutmalıdır. İşletme, planlı görevler ve her bir rol için gerekli yeterlilikleri ve nitelikleri belirlemek, üst rollere atanmada,

¹⁵³ Security Management Systems (SEMS) for Air Transport Operators Executive, Summary March 2011, A.g.e., ss.4

¹⁵⁴ Framework for an Aviation Security Management System (SeMS), A.g.e., ss. 14

¹⁵⁵ A.g.e., ss.14

¹⁵⁶ A.g.e., ss.14

işletmenin güvenlik üzerine yerleştirdiği önemi vurgulamak ve uygun nitelikli personel sağlanması için yeterli kaynak sağlamalıdır.¹⁵⁷

Sözleşmeli faaliyetler, işletmenin GYS'sine dâhil edilmelidir. Sözleşmeli teşebbüs tarafından işletmeye sağlanan herhangi bir ürün ya da hizmet için nihai güvenlik sorumluluğu işletmeye aittir. İşletme, sözleşmeli güvenlik faaliyetlerini yönetmek için üçüncü tarafın kalite güvencesi de dâhil olmak üzere kendi organizasyonunda sorumlulukları tanımlamalıdır. İşletmenin havacılık güvenliğini etkileyebilecek bir üçüncü taraf hizmeti aldığı durumlarda, mümkün olan durumlarda bilgilerin sağlanması da dâhil olmak üzere, güvenlik performansını temin edebilmesi için güvenlikle ilgili gereklilikler belirtilmelidir. İşletmenin, havacılık güvenliğini etkileyebilecek bir üçüncü taraf hizmetini sağladığı durumlarda, güvenlik performansının güvence altına alınması için mümkün olduğunca bilgiler bu tüzel kişiyle paylaşılmalıdır.¹⁵⁸

4.5. Performans İzleme, Değerlendirme ve Raporlaşma

GYs, işletmenin hangi performans ölçümlerini kullanacağını, verilerin iyileştirilmesi için nasıl analiz yapılacağını, dahili olarak güvenlik performansının nasıl rapor edileceğini, verilerin nasıl saklanıp ve korunacağını içermelidir.

İşletme, havacılık güvenliği gereksinimleri ve güvenlik politikası, amaçları, tanımlanmış riskler ve belirlenmiş azaltma önlemleri çerçevesinde güvenlik süreçlerinin performansını doğrulamak için performans izleme ve ölçümünü kullanmalıdır. Bu süreç, güvenlik performansı göstergelerinin ve güvenlik performans hedeflerinin belirlenmesini ve bunlara karşı güvenlik performansının ölçülmesini içermelidir. Güvenliğe ilişkin kilit performans göstergeleri, işletmenin ilgili yönetimin tüm düzeylerini bildirmek üzere tanımlanmalıdır.¹⁵⁹

Performans izleme ve ölçüm süreci şunları içermelidir:¹⁶⁰

- Havacılık güvenliği gereksinimleri ile ilgili performansa değinmeli,

¹⁵⁷ A.g.e., ss.14

¹⁵⁸ A.g.e., ss.14

¹⁵⁹ Framework for an Aviation Security Management System (SeMS), A.g.e., ss. 16

¹⁶⁰ A.g.e., ss. 17

- Yeni teknolojilerin tanıtılması ve yerleştirilmesi, prosedürlerin değiştirilmesi veya uygulanması sırasında veya yapısal değişim durumlarında veya olaylarda veya güvenlik raporlarında bir artış olup olmadığı konusunda yapılan eğilim değerlendirmeleri dahil olmak üzere güvenlik incelemeleri,
- Yönetim sisteminin bütünlüğüne odaklanan güvenlik denetimleri,
- Belirli bir faaliyetin belirli unsurlarının veya usullerinin incelenmesi,
- Güvenlik olaylarının iç güvenlik araştırmaları.

İşletme, güvenlik süreçlerinin uygunluğunu göstermek ve güvenlik işlemlerinin iyileştirilebileceği yerleri tespit etmek ve değerlendirmek için uygun verileri belirlemeli, toplanmalı ve analiz etmelidir. Bu işlem, izleme ve ölçüm sonucunda üretilen verileri ve dış kaynaklardan gelen verileri de içerebilir.

İşletme, tekrarı önlemek için kötü performansın nedenlerini ortadan kaldırmak amacıyla harekete geçmelidir. İşletme tarafından belirlenen kötü performansın etkileri ile başa çıkmak için herhangi bir düzeltici önlem alınmalıdır. Zayıf performansı gözden geçirmek; nedenlerini belirlemek; tekrarlanmamasını sağlamak için harekete geçme ihtiyacını değerlendirmek; uygun eylemi belirlenmek, uygulamak ve kaydetmek; ve alınan düzeltici eylemi gözden geçirmek için belgelenmiş bir prosedür oluşturulmalıdır.

İşletme, potansiyel düşük performansın nedenlerini gidermek ve onların oluşumunu engellemek için harekete geçmelidir. Koruyucu önlemler potansiyel düşük performansın etkileri ile orantılı olmalıdır.

Belgelenmiş bir prosedür, potansiyel zayıf performans ve nedenlerini belirlemek, zayıf performansın oluşmasını önlemek için harekete geçme ihtiyacını değerlendirmek, uygun eylemi belirlemek, uygulamak, kaydetmek ve alınan önleyici tedbirleri gözden geçirmek için oluşturulmalıdır.

Güvenlik verileri ve bilgilerin yönetiminden amaç, alınan veri ve bilgilerin herhangi bir müdahaleye karşı korunması ve bu bilgilere yalnızca sınırlandırılmış yetkili kişiler tarafından erişiminin ve kullanımının sağlanmasıdır.

Güvenlik raporlaşma sisteminin genel amacı, rapor edilen bilgileri suçlamaya neden olmaksızın güvenlik performansı düzeyini arttırmak için kullanmaktır.

Herhangi bir olay ve daha önceki benzer olaylar da dahil olmak üzere önemli olayların güvenlik etkilerinden oluşan bir değerlendirme yapılmasını sağlanarak uygun herhangi bir işlem başlatılmalıdır. İlgili olayların ve önemli olayların, hem iç hem de dışsal olarak, uygun olduğu yerlerde, başkalarının onlardan öğrenebilmesi için yaygınlaştırılması sağlanmalıdır. Bunlar güvenlik raporlama sisteminin hedefleri olmalıdır.¹⁶¹

İşletme hangi olayların rapor edileceğini belirlemelidir. Güvenlik raporlaşma sistemi, raportörün uygun olduğu durumlarda alındığını teyit etme kabiliyetine sahip olmalıdır. Raporlaşma süreci, ne, nerede ve ne zaman rapor edileceği ile ilgili detaylar da dâhil olmak üzere basit ve net bir şekilde tanımlanmalıdır. Raporlaşmanın kaynağı veya metodu ne olursa olsun, bilgi alındığında kolay ulaşım ve analiz için uygun bir şekilde muhafaza edilmelidir. Gönderilen raporlara erişim uygun olduğu yerde kaynağın kimliğini korumak için sınırlandırılmalıdır. Güvenlik raporlaşma sistemi, olay analizinin sonucuyla ilgili rapor eden kişiye bir geri bildirim sistemini de içermelidir. Güvenlik raporlaşma sistemi, güvenlik konusunu bildirmek için gönüllü bir gizli raporlama sürecini de içermelidir.

İşletmenin kayıt tutmak için kullandığı sistem, depolama ve yedekleme için yeterli prosedürleri sağlamalıdır. Sistem, kayıtların izlenebilir, alınabilir ve erişilebilir olmasını sağlamalıdır. Sistem, bilgilerin gizliliğini, bütünlüğünü ve kullanılabilirliğini muhafaza etmek için önlemler içermelidir.

Güvenlik ile ilgili verilerin ve bilgilerin kalitesi, o verilerin ve bilgilerin ortaya çıkışını, üretimini, depolanmasını, taşınmasını, işlenmesini, aktarılmasını ve dağıtımını kontrol eden bir kalite yönetim sistemi tarafından güvence altına alınmalıdır.

¹⁶¹ A.g.e., ss. 18

4.6. Olaylara Tepki¹⁶²

GYS, bir güvenlik olayına müdahale, yanıt sürecini geliştirme, ek güvenlik tedbirleri getiren süreçleri içermelidir.

GYS, güvenlik olaylarıyla mücadele için müdahale süreçlerini içermelidir. Süreçler düzenli olarak uygulanmalı veya gözden geçirilmelidir.

GYS içindeki olaya müdahale süreci sürekli iyileştirme sağlamalıdır. Sürekli iyileşme; tam veya kısmi bir tatbikat sonrasında olaya müdahale sürecinin ilgili kısımlarının gözden geçirilmesiyle; bir olayın ardından müdahale eylemlerinin incelenmesi ve analiz edilmesi ve yeni tehditler GYS tarafından tanımlandığında olaya müdahale sürecinin bir parçası olarak yeni olay prosedürleri veya sistemleri geliştirerek sağlanabilir. Uygun olduğunda, işletme olayla müdahale süreçlerini diğer arabirimlerle koordine etmelidir.

Tehdit bilgilerini veya bir güvenlik olayını değiştirmek, ek güvenlik önlemlerinin acilen uygulanmasını veya operasyonların askıya alınmasını gerektirebilir. İşletme, böyle ek güvenlik önlemlerinin acilen uygulanması veya operasyonların askıya alınması için bir sürece sahip olmalıdır.

4.7. Değişim Yönetimi

Resmi bir değişim yönetimi süreci, kurulu süreçleri, prosedürleri, ürünleri ve hizmetleri etkileyebilecek işletme içerisindeki değişiklikleri tanımlamalıdır. Güvenlik performansını sağlamak için gerekli tüm düzenlemeler, değişiklikleri uygulamadan önce tanımlanmalı ve açıklanmalıdır.¹⁶³

GYS, güvenlik politikası ve prosedürlerindeki değişiklikleri etkili bir şekilde planlamalı, iletmeli ve uygulamalı; değişikliğin güvenlik üzerindeki etkilerini izlemeli ve ölçmelidir.

İşletme bir değişimle ilgili güvenlik risklerini yönetmelidir. Değişim yönetimi,

¹⁶² A.g.e., ss. 20

¹⁶³ Management of Change, https://www.skybrary.aero/index.php/Management_of_Change, Erişim Tarihi: 21.08.2017

güvenliği etkileyebilecek dış ve iç değişiklikleri tanımlayan belgelenmiş bir süreç olmalıdır.

Güvenlik olaylarının ortaya çıkması veya ulusal güvenlik tehdidi düzeyinde bir artış gibi tehdit ortamındaki değişiklikler ilave güvenlik tedbirlerinin acilen uygulanmasını gerektirebilir veya zaman içinde başka herhangi bir alternatif bulunmadığında, operasyonların askıya alınması gerekebilir. GYS, tehdit ortamında bir değişiklik sonucunda ortaya çıkan ek güvenlik önlemlerinin acil olarak uygulanmasına duyulan ihtiyacın hızla ve yeterince yerine getirilmesi için süreçler içermelidir.

Değişim, yeni riskler doğurabilir ve mevcut risk azaltma stratejilerinin uygunluğunu ve/veya etkinliğini etkileyebilir. Değişiklikler işletme için harici veya dâhili olabilir. İşletme, değişim yönetimi için sistemlerin ve faaliyetlerin kritikliğini, sistemlerin ve operasyonel çevrelerin istikrarını ve geçmiş performansı dikkate alan resmi bir süreç oluşturmalıdır. Ayrıca işletme bünyesinde değişiklikler planlandığında, bunların GYS üzerinde yapabileceği herhangi bir etkiyi düşünmelidir.¹⁶⁴

4.8. Sürekli Gelişme

GYs, güvenlik performansını artırmaya çalışmalı, güvenlik hizmetinin tüm yönlerini değerlendirmeli, uygun olduğunda güvenlik bilgisi ve yeteneğini paylaşmalıdır.

İşletme, güvenlik prosedürlerini, işletmenin tesisleri, ekipmanı ve dokümantasyonunu, her bireyin güvenlik sorumluluklarını yerine getirildiğini doğrulamak için işletmedeki bireysel performansını, işletmenin güvenlik risklerini kontrol altına almak ve azaltmak için sisteminin etkinliğini ve yeterliliğini proaktif ve/veya reaktif olarak değerlendirerek güvenlik performansını artırmaya çalışmalıdır. Mümkünse, bu hususlara ilişkin veriler değerlendirmenin bir parçası olmalıdır.¹⁶⁵

Benzer şekilde işletme, güvenlik güvencesinin bir parçası olarak iç

¹⁶⁴ A.g.e., ss. 21

¹⁶⁵ A.g.e., ss. 22-23

değerlendirmeler, bağımsız iç ve dış denetimler, sıkı belge denetimleri ve güvenlik kontrollerinin ve azaltma eylemlerinin sürekli izlenmesi gibi yöntemlerle GYS'yi iyileştirmeye çalışmalıdır.

Havacılık, güvenlikle ilgili bilgileri ve zayıf noktaları paylaşmak için mekanizmalara sahip olsa da, güvenlik alanında bu her zaman geçerli değildir. Yetkili otorite, sektörü güvenlik veya hassas bilgilerin etkisinden ödün vermeyen yollarla daha fazla bilgi paylaşımına yönlendiren fikirleri ortaya koymaya teşvik edilmelidir. Özellikle, sektörün her birliğin sürekli iyileştirilmesine yardımcı olmak için yeni güvenlik yönetimi yaklaşımları, teknikleri ve araçları geliştirilmesi konusunda işbirliği yapması teşvik edilmelidir.

Havacılık sektöründe güvenlik bilgi paylaşımı çok önemlidir. Havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin risklerini en iyi şekilde yönetebilmeleri için sektörün tehdit, zayıf noktalar ve olaylara hazırlama kabiliyetini arttırılmalıdır. Yetkili otorite havacılık sektörünün birincil iletişim kanalı olarak hizmet etmelidir. Sivil havacılığa yönelik tehditleri havacılık sektörünün yararı için her zaman paylaşımı arttırılmalıdır. Bu kapsamda alınacak önlemler şunlardır:¹⁶⁶

- Tehditlere, zayıf noktalara, olaylara, potansiyel koruyucu önlemlere ve uygulamalara ilişkin zamanında ve uygulanabilir bilgilerin paylaşımını kolaylaştırılmalıdır.
- Karşılıklı yarar sağlayan güvenli bir bilgi paylaşım ağı kullanılarak yetkili kurumlar ve havacılık işletmeleri arasındaki işbirliği ve iletişim teşvik edilmelidir.
- Tehditlerin doğruluğunu ve şiddetini doğrulamak için alınan bilgileri araştırılmalı ve analiz edilmeli ve uygun önlemler önerilmelidir.
- Güvenilir ve etkili yöntemler kullanarak tehdit ve azaltma stratejilerine yayılmalıdır.

¹⁶⁶ Aviation Information Sharing and Analysis Center, <https://www.a-isac.com/>, Erişim Tarihi: 21.10.2017

- Havacılık sektörünü korumak için paydaşlar ve konu uzmanları arasında profesyonel ve güvenilir ilişkilerin geliştirilmesini mümkün kılınmalıdır.
- En iyi uygulamalar ve eğitim bilinci sağlanmalıdır.

4.9. Eğitim ve Öğretim

GYS, işletmenin her seviyesinde uygun GYS eğitiminin nasıl sağlanacağını açıklamalı, sağlanan eğitimin önemini ve etkinliğini değerlendirmelidir.

GYS eğitimi, GYS'nin yüksek düzeyde anlaşılmasını, bilinmesini, kavram ve ilkelerinin öğrenilmesini, süreç ve prosedürlerinde ayrıntılı eğitimi içermelidir. GYS eğitimi; güvenlik güvencesi, güvenlik tanıtımı, güvenlik rolleri ve sorumlulukları ve kabul edilebilir düzeyde güvenlik kurmak gibi konuları kapsamalıdır.¹⁶⁷

İşletme, kurum içerisindeki tüm yönetim kademeleri dâhil olmak üzere (örneğin denetçiler, yöneticiler, üst düzey yöneticiler ve Sorumlu Yöneticisi) tüm personel için bir eğitim programı oluşturmalı ve GYS eğitiminin etkililiğinin değerlendirilmesini sağlamalıdır. GYS eğitiminin miktarı ve ayrıntı seviyesi, kişinin sorumluluğuna ve GYS'ye katılımına orantılı ve uygun olmalıdır.¹⁶⁸

İşletme personelinin GYS eğitimi, tüm işletim ve güvenlik prosedürlerine uyma, tehditleri tanıma ve rapor etme dâhil olmak üzere güvenlik sorumluluklarını ele almalıdır. Eğitim amaçları, işletmenin güvenlik politikasını içermeli ve işletmenin GYS'nin anlaşılmasını sağlamalıdır. GYS eğitiminin içeriği, role uygun detay seviyesinde, tehdit tanımını, sonuçları ve riskleri, roller ve sorumluluklar da dâhil olmak üzere GYS sürecini, güvenlik raporlaşmasını ve işletmenin güvenlik raporlama sistemlerini içermelidir.¹⁶⁹

Yöneticiler ve denetçiler için GYS eğitimi, GYS'nin tanıtımı ve operasyonel personelin tehdit ve olay raporlamasına dâhil edilmesi de dâhil olmak üzere güvenlik sorumluluklarını ele almalıdır. Operasyonel personel için oluşturulan eğitim hedeflerine ek olarak, yöneticiler ve denetçiler için eğitim hedefleri, güvenlik süreci,

¹⁶⁷ A.g.e., ss. 24

¹⁶⁸ A.g.e., ss. 24

¹⁶⁹ A.g.e., ss. 25

tehdit tanımlama, güvenlik riski yönetimi, hafifletme ve değişim yönetiminin ayrıntılı bir bilgisini içermelidir. Operasyon personeli için belirtilen içeriğe ek olarak, denetçiler ve yöneticiler için eğitim içeriği ayrıca güvenlik verileri analizini içermelidir.

Üst Düzey Yöneticiler için GYS eğitimi, havacılık güvenliği gereklilikleri ile ilgili olarak güvenlik sorumluluklarını ve işletmenin kendi güvenlik gereksinimlerini, kaynakların tahsisini, etkin iç güvenlik iletişimini sağlamayı ve GYS'nin aktif olarak tanıtımını içermelidir.

Sorumlu Yöneticisi için GYS eğitimi, Sorumlu Yöneticiye GYS'nin rolleri ve sorumlulukları, güvenlik politikası ve hedefleri, güvenlik riski yönetimi ve güvenlik güvencesi dâhil olmak üzere işletmenin GYS hakkında genel bir farkındalık sağlamalıdır.

4.10. İletişim

İletişim sorunlarının giderilmesi için en iyi çözüm yolları oluşturmak ve uygulamak havacılık güvenliği için önemlidir. Etkili iletişim temel bir insani gerekliliktir ve havacılık faaliyetlerinde iletişim, güvenlik için vazgeçilmez ön şarttır. Havacılık sektörü, tüm bu iletişim sorunlarının üstesinden geldiğinde sivil havacılığa yönelik tehditleri en alt düzeye indirecektir. Bununla birlikte, insanların hala operatörler olması ve hata yapma eğilimi göstermesi nedeniyle insan faktörleri hâlâ var olacaktır.¹⁷⁰

GSY, güvenlik politikası, gereklilikleri ve önceliklerini etkili bir şekilde iletmek için gerekli araçlara ve bu iletişimin etkinliğini ölçmek için bir sürece sahip olmalıdır. Güvenlik kültürü uygulamalarında önerilen iç ve dış iletişim rehberlerine benzer şekilde kuruluşlar, GYS ile ilgili gereksinimleri, politikayı ve ilgili bilgileri tüm ilgili personele iletmek için resmi bir araç oluşturmalıdır. Bu tür araçlar, hem güvenlik komitelerinin, hem kuruluşlar içinde hem de uygulanabilir olduğunda diğer birimler arasında güvenlik bilgilerinin iletilmesi ve paylaşılmasında oynadığı rolü

¹⁷⁰ Importance Of Communication In Aviation,

<http://aviationknowledge.wikidot.com/aviation:importance-of-communication-in-aviation>,

Tarihi: 26.09.2017

Erişim

tanımlamalıdır.

Güvenlik iletişimi, personelin herkes tarafından paylaşılan daha geniş güvenlik sorumluluklarının farkında olduğundan, ilgili tüm personelin GYS'den tam olarak haberdar olduğundan, güvenlik açısından kritik olan bilgilerin iletildiğinden, özel önlemlerin neden alındığı ve güvenlik prosedürlerinin neden getirildiği veya değiştirildiğinin açıklandığından emin olmayı amaçlamalıdır.¹⁷¹

Güvenlik iletişimi, güvenlik uyarılarının etkinliğini ölçmek ya da değerlendirmek için bir süreç olmalıdır. İşletme, güvenlik bilgilerini iletmek için Güvenlik Yönetim Sistemi El Kitabı, güvenlik işlemleri ve prosedürleri, güvenlik bültenleri, bildirimler, dergiler, web siteleri veya e-postalar gibi iletişim araçlarını kullanabilir. Güvenlik konusunu iletmek için personelle bilgi, eylem ve prosedürlerin tartışıldığı düzenli toplantılar da yapılabilir.

Diğer kamusal alanların aksine, havaalanları muhtemelen kontrol etmek ve güvence altına almak için en zor kamusal tesislerdir. Binlerce yolcu sayısız koridor ve yürüme yolu ile hareket ettikleri için büyük ve birbirine bitişik olan yapılarının güvenlik açısından izlenmesi zordur. Bir güvenlik acil durumunda hızlı tepki süreleri ve düzenli tahliye olanağı sağlayan bir iletişim sistemi kurmak önemlidir. Farklı iletişim sistemlerinin birlikte çalışması, merkezi olarak yönetilmesi ve mesaj dağıtımında son derece esnek olması, herhangi bir güvenlik alarmı veya acil durum ile hızlı ve verimli bir şekilde başa çıkabilmesini sağlar.¹⁷²

5. BİR GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİ'NİN ANLAŞILMASI VE UYGULANMASI

5.1. GYS'nin Oluşturulması

Bir GYS oluştururken, kuruluşlar boş bir sayfadan başlamadan ziyade mevcut prosedürleri ve uygulamaları hazırlamalı, süreçte "en iyi uygulama" standartlarının

¹⁷¹ A.g.e., ss. 26

¹⁷² Airport Security: communicating effectively for effective action, <https://www.asi-mag.com/airport-security-communicating-effectively-for-effective-action/>, Erişim Tarihi:09.2017.

benimsenmesi hedeflenmelidir. İşletme düzeyinde kurulmuş olan bir GYS, daha sonra bireysel departmanlara devredilmelidir. Uçuş operasyonları, uçuş esnasında bagaj hizmetleri, yolcu servisi, havalimanı hizmetleri ve faaliyetleri gibi güvenlik katkısı olan tüm diğer departmanlar GYS çatısı altında kendi prosedürlerini geliştirmelidir.

Bir işletme, faaliyetlerinde GYS uygulamaya karar verdiğinde bir planlama yapılması gerekmektedir. GYS'nin uygulanması karmaşıktır ve kuruluşun içinde ve dışında çok sayıda varlığı içerecektir. Etkilenen tarafların kendilerinden neler beklendiğinin, projede kimlerin ve hangi aşamada işbirliği yapmaları gerektiğinin farkında olması büyük önem taşımaktadır. Açıkçası bir GYS uygulaması, organizasyonun boyutu ve kapsamı, büyüklüğü, mevcut entegrasyon seviyesi ve yasal gereksinimleri vb. birçok değişkene çok bağımlıdır.¹⁷³

Bu konsepti gerçekleştirmek için GYS, yerine getirilmesi gereken birkaç pratik bileşeni gerektirir. Bunların çoğu hâlihazırda işletmenin bünyede mevcut olabilir, ancak daha titiz, güvenilir, tutarlı, tekrarlanabilir, etkili ya da benzeri herhangi bir sayıda bileşene sahip olmaları gerekebilir.

Aşağıda ele alacağımız GYS projesi, bu bileşenleri değerlendirmek, zayıf yönlerini, boşlukları ve tekrarları ortadan kaldırmak için pratik bir yaklaşımdır. Bir organizasyon, "güvenlik risklerini tanımlamak, yönetmek ve güvenlik önlemlerinin etkili olduğuna emin olmak" için ne gerektiğini analiz ederek GYS'nin bileşenlerini çalıştırabilir.

Bununla birlikte, havacılık sektörüne ilk kez katılan ve ilk prensiplerden başlamak zorunda olan işletmeleri de kapsayacak şekilde bir GYS Kılavuzu geliştirilebilir. Tasarlanan bu kılavuz havacılık sektörü genelinde bir derece tutarlılık ve uyumluluk sağlayacaktır. Kılavuz, bir GYS'nin bileşenlerini tanımlayan on bölümden oluşmaktadır. İçeriği basit bir şekilde değerlendirmek için on bölümün üç temada gruptandırmak daha doğru olacaktır.¹⁷⁴

¹⁷³ Security Management Systems (SEMS) for Air Transport Operators Executive, Summary March 2011, A.g.e., ss.7

¹⁷⁴ Implementing a Security Management System: An Outline, ss. 3

Performans Güvencesi	Bölüm 5: Performans izleme, değerlendirme ve raporlama
Risk Güvencesi	Bölüm 2: Tehdit ve Risk Yönetimi
Yönetim Sistemi	Kültürü ve Hesap Verebilirlik Bölüm 1: Yönetim Taahhüdü Bölüm 3: Hesap Verebilirlik ve Sorumluluklar Bölüm 9: Güvenlik Yönetim Sistemi Eğitim ve Öğretim Bölüm 10: İletişim
	Kolaylaştırıcılar Bölüm 4: Kaynaklar Bölüm 6: Olaylara Tepki Bölüm 7: Değişim Yönetimi Bölüm 8: Sürekli İyileştirme

Tablo 2. Güvenlik Yönetim Sistemi Çerçevesi (Kaynak: Implementing a Security Management System: An Outline)

GYS'nin ulusal çapta çalışabilmesi için sektör genelinde tutarlılığın hayati olduğu “Performans İzleme, Değerlendirme ve Raporlama” Performans Güvencesi bölümünde yer almaktadır. Ancak, performans izleme işlevinin işletme ile alakalı olabilmesi için “Tehdit ve Risk Yönetimi” titiz ve etkili olmalıdır. Bu nedenle, bu iki bölüm, diğer sekiz “Yönetim Sistemi” bölümünden daha fazla koordinasyona ihtiyaç duyar. Bu sebeple SHGM, Güvenlik Yönetim Sistemi çabalarının çoğunu, işletmelerin bu iki bölümün gereksinimlerini karşılayabilmelerine yardımcı olmaya odaklanmalıdır.¹⁷⁵

5.1.1. Performans Güvencesi¹⁷⁶

Bir organizasyon, güvenlik süreçlerinin doğru bir şekilde çalışıp çalışmadığını ve güvenlik yatırımlarının etkili bir şekilde geri dönüş sağladığını bilmelidir. Düzenlemelere uyumu göstermek için gereken verilere ek olarak, her organizasyon kendi güvenlik faaliyetlerine özgü verileri toplamak isteyecektir. Güvenlik önlemleri,

¹⁷⁵ Implementing a Security Management System: An Outline, ss. 4

¹⁷⁶ A.g.e., ss. 4

belirli tehditleri azaltmanın ayrılmaz bir parçasıdır ve bu nedenle, genel güvenlik resmini sağlamak için ne kadar etkili olduklarının bilinmesi esastır.

Güvenlik durumunun ve düzenlemelere uyulmasının kapsamlı bir resmini elde etmek için, bir organizasyonun tam olarak neyin ölçülmesi gerektiğini belirlemesi gerekir. Sonuç olarak, her bir yönetim düzeyine güvenlik performansı hakkında gerekli bilgileri verecek ölçüm metotları oluşturması gerekecektir. Ölçüm metodunu besleyen veriler birçok kaynaktan gelir ve gözlemleri, testleri, denetimleri, kayıtların kontrolü vs. içerir.

5.1.2. Risk Güvencesi¹⁷⁷

Performans denetiminin kuruluşla alakalı olması için Tehdit ve Risk Yönetimi titiz ve etkili olmalıdır. Ancak iyi bir performans, doğru risk ve konulara odaklanmadıkça güvenlik garanti edilemez.

Bir organizasyona hükümetin ulusal ve uluslararası tehditler konusunda tavsiyede bulunulmasına rağmen, işletme operasyonu etkileyebilecek yerel tehditleri tespit etmek isteyecektir. Örneğin; bir havaalanı, genişlemeye karşı çıkan aktivistlerin hedefi olabilir veya bir kargo acentesi hırsızlığa karşı savunmasız olabilir. Tüm bu tür yerel tehditlerin tanımlanması ve daha sonra, uygun hafifletmenin yerine getirilmesine izin vermek için (bu güvenlik açıklarının nerede bulunduğu belirlenmesini içeren) risk değerlendirmesi yapılmalıdır.

Birçok büyük işletme, muhtemelen iyi kurulmuş tehdit ve risk değerlendirme süreçlerine sahip olabilir ve bunların yerel olarak tanımlanan tehditleri içermesini sağlayabilir. Bir zamanlar değerlendirilen bu ek tehditler, ilgili hafifletmelerle birlikte örgütün risk kayıt defterinde olmalıdır.

Risk asla sıfıra indirgenemeyecektir. Üst düzey yönetimin, artan riskin kabul edilmesi - yani azaltıcı önlemlerin yeterli olduğunu onaylama- ve azaltıcı etkenlerin ne kadar iyi uygulandığının farkında olunması gerekir.

¹⁷⁷ A.g.e., ss. 5

5.1.3. Yönetim Sistemi

Performans Güvencesi ve Risk Güvencesi, güvenlik için birlikte Yönetim Sistemini oluşturan çeşitli mekanizmalar olacaktır.¹⁷⁸

- Kültür ve hesap verebilirlik:¹⁷⁹

GYS'nin çalışabilmesi için, örgütün tepesinden çıkan bir güvenlik kültürünün her seviyedeki tüm insanların eylem ve davranışlarına özgü olması gerekir. Üst yönetimin güvenliğe sağladığı dikkat, taahhüt ve destek seviyesi diğer kilit kurumsal faaliyetlerle karşılaştırılabilir olmalıdır. Yönetim, GYS'ye kararlıysa ve taahhüdünü sergiliyorsa, bu güçlü bir güvenlik kültürü için standart oluşturacaktır. Yönetim taahhüdünü göstermenin somut bir yolu, organizasyonun GYS ahlakını benimseyen ve herkesin sorumluluğu paylaştığı bir güvenlik politikası ile iletişim kurmaktır. Bir güvenlik politikası, kurumun etkin güvenlik sunma taahhüdünün yazılı kanıtıdır.

Tüm personel, güvenlik rolleri ve sorumlulukları ile karar verme sürecinden haberdar olmalıdır. Bu, iş tanımı, hedef ve eğitimin yanı sıra açıkça tanımlanmış yönetim grupları, süreçleri ve bilgi akışına da yansıtılmalıdır.

- Kolaylaştırıcılar:¹⁸⁰

Kaynaklar yeterli ve uygun olmalıdır. Doğru kaynak düzeyinin sağlanmasının yanı sıra görev için uygun olduklarından emin olunması önemlidir. Mesela, güvenlik görevlileri söz konusu olduğunda, hepsi iş için gerekli yeteneklere sahip olmasını sağlayan bir işe alım sürecine girmiş olmalı ve gerekli becerilere sahip olacak şekilde eğitim verilmelidir. Üçüncü taraf tedarikçiler de bir kuruluşun kaynağının bir parçasıdır ve bazı hizmetlerin sağlanması sözleşmeyle teslim ediliyorsa sorumluluk örgütte kalır. Böyle bir hizmetin GYS'ye dâhil edilmesi gerekecek ve organizasyonun ve ilgili yönetmeliklerin belirlediği standartları karşılamasını sağlamak için neler sunulduğuna dair düzenli kalite güvencesi olmalıdır.

Bir güvenlik olayının, işletmenin faaliyetlerine devam etme kabiliyeti üzerinde büyük bir etkisi olabilir. Böyle bir olayla başa çıkmaya hazır olduğundan emin olmak

¹⁷⁸ A.g.e., ss. 6

¹⁷⁹ A.g.e., ss. 6

¹⁸⁰ A.g.e., ss. 7

için işletmenin herhangi bir aksamadan çabucak kurtulabilmesi için bir güvenlik önleme sürecine sahip olması gerekir. Operasyonel süreçlerdeki veya yöntemlerdeki değişiklikler yanlışlıkla güvenlikten ödün verebilir. Tüm değişiklikleri tanımlayan ve her biri için kasıtlı veya kaza sonucu olan güvenlik etkileri veya riskleri değerlendiren bir değişim yönetimi süreci olmalıdır.

Sürekli iyileştirme, performansın sürekli olarak farkında tutulmanın ve iyileştirmenin peşinde koşmanın bir norm olduğu bir ortam yaratma kadar bir süreç değildir. GYS, kurum içinde güvenlik sorumluluğuna sahip olanlara sunulan bir güvenlik performansı bilgisinin akışını sağlayacaktır. Bu bilgilere nasıl tepki gösterildiğini bir GYS'nin kalbinde bulabiliriz. Organizasyon, güçsüzlüğünü azaltmaya ve kötü performansın nasıl giderileceğine ilişkin dürüst tartışmayı teşvik etmeli ve gerekli iyileştirmeleri tanımlamak ve uygulamak için çalışmalıdır. Herhangi bir genel iyileştirme, kuruluşun dayanıklılığını arttırmaya da katkıda bulunacaktır.

5.2. Bir GYS Uygulama Rehberi

Yukarıdaki tanımdan, Risk Güvencesi ve Performans Güvencesi, sektör genelinde tutarlılığın en çok ihtiyaç duyulan GYS'nin unsurları olduğu ve Yönetim Sistemi öğelerinin bir organizasyona daha fazla ısmarlama yapacağı ve bununla birlikte belki de daha az zor olacağı açıktır.

Bileşenlerin birçoğu büyük oranda yerinde ya da kolayca kurulmuş olabilir. SHGM, GYS çabasının çoğunu, işletmelerin Risk Güvencesi ve Performans Güvencesi konusundaki yaklaşımlarının Çerçeve ile (Sırasıyla Bölüm 2 ve 5) uyumlu olmasını sağlamasına yardımcı olmak için yoğunlaştırmalıdır. SHGM, havacılık sektörü ile birlikte bir GYS'yi nasıl uygulanacağına dair daha fazla rehberlik geliştirmelidir. GYS bir proje olarak ele alınmalıdır.¹⁸¹ Önemli adımlar şunlardır:

¹⁸¹ A.g.e., ss. 9



Şekil 6. GYS. Projesinin Önemli Adımları

5.2.1. Yönetim Taahhüdü¹⁸²

Proje çok ilerlemeden önce üst yönetimin desteği sağlanmalıdır. Bu destek, Güvenlik Yönetim Sistemi projesinin uygulanmasında ihtiyaç duyulan kaynakları sağladığı gibi, kurum içi müdahale ve engellere karşı mücadelede garanti sağlayacaktır.

Örgüt kültüründeki değişiklikler ve projenin getireceği farklı çalışma biçimleri, Güvenlik Yönetim Sistemi'nin kurulması için en üstten onay alınmasını zorunlu kılmaktadır.

5.2.2. Boşluk Analizi¹⁸³

Kuruluşun mevcut süreçleri ve sistemleri hakkında iyi bir anlayışı olması esastır, böylece GYS Çerçevesinin gereksinimlerini karşılamak için ek işe ihtiyaç duyulan alanlar belirlenebilir. O olmadan, yönetim taahhüdü, bilinçli bir tercih değil yalnızca kör inancı temsil eder ve zor kararlar alınması durumunda risk altındadır.

5.2.3. İlk Performans Ölçütlerinin Oluşturulması¹⁸⁴

Mevcut ölçütler uygunsa, ölçme, raporlama ve yönetim düzenlemeleri erkenden yerine konmalıdır. Bu, projenin somut verimini gösterir ve işletme içinde

¹⁸² A.g.e., ss. 9

¹⁸³ A.g.e., ss. 9

¹⁸⁴ A.g.e., ss. 9

bir performans kültürü oluşmaya başlar.

5.2.4. Projeyi Planlayın

Boşluk Analizi, gerçekçi bir plan oluşturulmasını sağlayacak ve kaynakların önceliklerle eşleştirilmesini sağlayacaktır. Yine, yönetim taahhüdü, ancak projenin finansal, kaynak ve yönetim maliyetleri anlaşıldığında ve bunları karşılamak için kaynaklar, finansman ve yönetim süresi sağlandığında test edilebilir.

Proje planında Risk Güvencesi, Performans Güvencesi ve Yönetim Sistemi olmak üzere üç temaya odaklanılmalıdır.

5.2.5. Proje Planının Yürütülmesi¹⁸⁵

Normal proje disiplinleri, projenin planlandığı gibi teslim edilmesini sağlamalıdır, ancak plan ilerledikçe planın değişmesi beklenmelidir. Plan ya da gözden geçirilmiş plan, tüm doğru eylemlerin doğru kaynaklarla doğru zamanda alındığına karar verecektir.

Proje yöneticisi aynı zamanda bir konu uzmanı olduğunda, bu rollerin her birine yeterli zaman ayrılmasını sağlamak için özen gösterilmelidir.

1'inci Aşama Değerlendirmesi – Güvenlik Yönetim Sistemi Var ve Uygun:

İşletme hazır olduğunda, özel bir proje yöneticisi olup olmadığına göre başladıktan sonra genellikle 6-12 ay sonra, SHGM GYS'nin 1'inci Aşama Değerlendirmesi'ni yapacaktır. Bu aşamada; GYS mevcut ve uygun mu? Tamamlandı mı? Her şeyin yerine getirilmesine rağmen, sorumlu yönetici yeterince kıdemli mi? Sadece projeye değil, devam eden Güvenlik Yönetim Sistemi'ne tam destek sağlamakta mıdır? Sorularının cevabı aranacaktır.¹⁸⁶

2'nci Aşama Değerlendirmesi – Güvenlik Yönetim Sistemi Çalışıyor ve Etkili:

Başarılı 1'inci Aşama Değerlendirmesi'nin ardından, işletme GYS projesini 2'nci Aşama'ya taşıyacaktır. Bu aşamada, güvenliği yönetmek için GYS'nin etkin bir

¹⁸⁵ A.g.e., ss. 10

¹⁸⁶ A.g.e., ss. 10

şekilde çalıştığı ortaya konulacaktır. Ayrıca bunun güvencesini veren performans verileri ve yönetim kayıtları oluşturulacaktır.

2'nci Aşama boyunca, işletmenin SHGM gözetimi ve daha önce olduğu gibi uyumluluğu izleme faaliyeti devam edecektir. İşletmenin güvenlik verilerinin kabul edilmiş bir alt kümesi alınacak ve işletmenin güvenlik yönetimi rejiminin doğru bir resminin oluşturulması sağlanacaktır.

2'nci Aşama sonunda işletme, GYS'nin çalıştığını ve Risk Güvencesi, Performans Güvencesi ve Yönetim Sistemi'nin etkili olduğunu kanıtlayacaktır. SHGM, başarılı 1'inci Aşama Değerlendirmesi'nden belki de 12 ay sonra 2'nci Aşama denetimine başlayacaktır. Başarılı bir 2'nci Aşama Denetimi'nin tamamlanmasının ardından, SHGM düzenlemelere izin verdiği ölçüde kuruluş için uygunluk denetimi ve uygulama rejimini değiştirmeye başlayabilecektir.¹⁸⁷

5.2.6. Düzenleyici Reform¹⁸⁸

Yeterli sayıda kuruluşun, işleyen ve etkin GYS kurması durumunda, SHGM düzenleyici rejimin Daha İyi Düzenleme ilkelerine daha uyumlu hale getirilebileceği alanları belirlemek için bir araya getirdiği verileri kullanacaktır. SHGM bunu yaparken hem mevcut düzenlemelerin gözetimini hem de düzenlemelerin iyileştirilmesini teşvik etmeyi hedefleyecektir.

¹⁸⁷ A.g.e., ss. 10

¹⁸⁸ A.g.e., ss. 10

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMI VE KALİTE KONTROL

1. MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMI'NA GENEL BAKIŞ VE ÇERÇEVE

Havacılık güvenliğinin başlıca bileşenlerinden biri, Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programı (MSHGP)'dir. Bu Program¹⁸⁹, mevzuatı, politikaları, uygulanan programları ve yönetmelikleri belirlemektedir. Program, havacılık sisteminin her türlü yasa dışı eylemlere karşı güvenliğinin sağlanması, hava yolculuğunun ve ticaretin güvenli olması için, yetkili otoritenin güvenlikle ilgili diğer paydaşlarla birlikte çabalarını ifade etmektedir.

Havacılık güvenliğine yönelik çalışmalarda bütüncül bir yaklaşım benimsenmelidir. Güvenlik yönetimi, verimlilik ve mali sorumluluk arasında doğru bir denge sağlanmalı ve risk yönetim ilkelerinin dikkatli bir şekilde uygulanması hedeflenmelidir. Etkin ve verimli bir havacılık güvenlik sisteminin teşvik edilmesi, yetkili otorite ve paydaşlar arasında yakın işbirliğini gerektirir. Bu amaçla, MSHGP, ana hatlarıyla paydaşlarına Programın stratejik yönü hakkında genel bir bakış açısı sunar.

Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programı

Amaç

- Havacılık Güvenliği Programının yol gösterici ilkelerinin net bir şekilde anlaşılmasını teşvik etmek,
- Havacılık sektörü ve diğer paydaşlar için etkilerini açıklamak..

Rehber ilkeler

- Güvenlik, verimlilik ve maliyetlerin dengelenmesi.
- Risk yönetimi, bütünsel yaklaşımlar, esneklik ve sürekli iyileştirme ve uluslararası uyumluluk temelinde program.

Uygulanmalı Program

- Önceliklerin belirlenmesi
- Risk Yönetimi ve Bilgi Paylaşımı
- Politika Geliştirme
- Yöntem Seçimi'nde Yaklaşım
- Gözetim Yaklaşımı
- Acil Durum Hazırlığı ve Yönetimi

Roller ve sorumluluklar

- UDHB
- SHGM
- Havacılık Sektörü

Ülkelerin havacılık güvenliği rejiminin altında yatan yol gösterici ilkeler

¹⁸⁹ Program kelimesi, Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programı (MSHGP)'nin yerine kullanılmaktadır.

şunlardır:¹⁹⁰

- Kurum ve kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını düzenlemek ve uygulama esaslarını belirlemek,
- Risk yönetiminin tanımı ve havacılık güvenlik programına nasıl uygulanacağını göstermek,
- Yasal mevzuata, yönetmeliklere ve gözetim faaliyetlerine nasıl yaklaşacağına ilişkin genel bir çerçeve oluşturmak,
- Program faaliyetlerinin tümünde paydaşların tümünün katılımını kolaylaştırmak için somut eylemler sunmak.

Ülkelerin havacılık sistemini güvence altına almak ortak bir sorumluluktur. Yetkili otorite, tüm yerli ve yabancı sivil havacılık işletmeleri, mülki idare amirleri, kolluk kuvvetlerinin her biri güvenlik risklerini azaltmaya yardımcı olan önemli roller oynamaktadırlar. MSHGP, bir saldırının yıkıcı etkisinden yolcuları ve ülke ekonomisini koruyacak kadar güçlü olması gerekirken, korumak istediği sektörün verimliliğini ve rekabet gücünü zayıflatacak derecede havacılık güvenlik sistemini sertleştirmemelidir.

Program, en yüksek risk alanlarının uygun kaynaklara ve önlemlere sahip olduğunu doğrulamak ve sürekli iyileştirilmek için zaman içinde yeniden değerlendirilmelidir. Bu, paydaşların güvenlik yatırımlarını en üst düzeye çıkarmasına, yolcuların ve işletmelerin sorunlarını en aza indirmesine yardımcı olacaktır. Programın temel amacı, sivil havacılığa yönelik yasa dışı müdahale eylemlerine ilişkin riskleri azaltmaktır. Bu, kapsamlı bir mevzuat, politika, yönetmelikler ve güvenlik önlemleri paketi tarafından desteklenmelidir¹⁹¹

Bir havacılık işletmesi, devletin sivil havacılık güvenlik programının gerekliliklerini ve işletmenin güvenlik politikası ve standartlarını içeren resmi bir Güvenlik Programına sahip olmalıdır. Güvenlik Programı; halkın, yolcuların,

¹⁹⁰ Canada's National Civil Aviation Security Program, Transport Canada, ss. 2
<https://www.tc.gc.ca/eng/aviationsecurity/page-235.html>, Erişim tarihi: 27.01.2017

¹⁹¹ A.g.e., ss. 4

mürettebatın, yer personelinin, havalimanı bina ve tesislerinin, sivil havacılığa karşı yerde ve havada meydana gelebilecek her türlü yasa dışı eylemlere karşı korunması ile ilgili kurum ve kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını düzenlemek ve uygulama esaslarını belirlemek için gereklidir.

Bir havacılık işletmesi, devletin sivil havacılık güvenlik programının gerekliliklerini ve işletmenin güvenlik politikası ve standartlarını içeren resmi bir Güvenlik Programına sahip olmalıdır. Güvenlik Programı; halkın, yolcuların, mürettebatın, yer personelinin, havalimanı bina ve tesislerinin, sivil havacılığa karşı yerde ve havada meydana gelebilecek her türlü yasa dışı eylemlere karşı korunması ile ilgili kurum ve kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını düzenlemek ve uygulama esaslarını belirlemek için gereklidir.¹⁹²

Güvenlik Programı, üst düzey yöneticiden kuruluş içindeki tüm operasyonel personele akan güvenlik politikası ve farkındalık için bir yapı sağlar. Belgelenen Güvenlik Programı, asgari olarak güvenlikle ilgili diğer belgelere işaret eder veya bunlara atıfta bulunur.

1.1. Temel Havacılık Güvenlik Roller ve Sorumlulukları

Ülkemizin havacılık güvenlik sistemi, yolcu ve bagaj taraması yapmak için yetkisi olan 55 havalimanından oluşmaktadır. Bu sistemin içerisine havacılık işletmeleri diye isimlendirdiğimiz sivil havacılık alanında faaliyet gösteren kuruluş ve hizmetler de girmektedir. Bunlar arasında ticari hava taşımacılığı, genel ve sportif havacılık, amatör havacılık, havaalanı, terminal, kargo acenteleri, ikram, yer hizmeti, antrepo, onaylı bakım ve özel güvenlik hizmeti sağlayan kuruluşlar ve işletmeler yer almaktadır. Sonuç olarak bunların hepsi, operasyonların güvenliği için uluslararası ve ülkemizin havacılıkla ilgili yasal mevzuatına uymaktan sorumludurlar.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), havacılığın gelişmesi ve düzenlenmesinden ve havacılık ile ilgili tüm konularda, ülkemizin havacılık sisteminin güvenliğinin teşvik edilmesi dâhil olmak üzere, bunların denetlenmesinden sorumludur. Bu sorumluluğunu Ulaştırma, Denizcilik ve

¹⁹² Koruma ve Güvenlik Şefliği Görevde Yükselme Ders Notları, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2016, Ankara, ss. 68

Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak yerine getirir. SHGM, sivil havacılık hizmetlerini yürütmek ve güvenliğini sağlamaktan sorumlu tüm kurum ve kuruluşların, sivil havacılığa açık havalimanları ve tesisleri ile yerli ve yabancı sivil havacılık işletmelerinin yükümlülüklerini yerine getirdiğini doğrulamak için güvenlik denetimleri yapar. Güvenlik denetlemesi, MSHGP'de yer alan hususların etkinliğinin ve uygulanırlığının görülmesi amacıyla kontrol edilmesi ve değerlendirilmesi işlemidir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), güvenlik dâhil tüm uluslararası sivil havacılık için uluslararası standartları ve tavsiye edilen uygulamaları ortaya koyan Birleşmiş Milletlerin uzmanlaşmış bir kurumudur. SHGM, hava güvenliği rejiminin ICAO tarafından çıkarılan Ek 17- Güvenlik ve 1944 Şikago Sözleşmesi gibi uluslararası yükümlülüklerle uyumluluğunun sağlanmasından da sorumludur.¹⁹³

Ülkelerin havacılık sistemini güvence altına almak ortak bir sorumluluktur. SHGM, sivil havacılık hizmetlerini yürütmek ve güvenliğini sağlamaktan sorumlu tüm kurum ve kuruluşlar, sivil havacılığa açık havalimanları ve tesisleri ile yerli ve yabancı sivil havacılık işletmeleri, mülki idare amirleri, kolluk kuvvetleri ve sektör havacılığa yönelik güvenlik risklerini azaltmaya yardımcı olan önemli roller oynamaktadır. Diğer devlet birimleri, güvenlik ve istihbarat otoriteleri, kanun uygulayıcıları ve sektör ortaklarının sivil havacılık sisteminin korunmasında da önemli rolü vardır. Ülkemizin sivil havacılık güvenliğinden sorumlu yetkili otoritenin ve diğer devlet kurumlarının rolleri ve sorumlulukları ayrıntılı bir şekilde İkinci Bölümde anlatılmıştır.

Havacılık, çok sayıda potansiyel mağdur, yüksek bir ekonomik etki ve tanıtım değeri sunduğu için teröristler için tercih edilen bir hedeftir. Tarih, terör tehdidinin bir bölgeye veya ülkeye göre dağılım göstermediğini ve ülkemizin de bu tehditlerden muaf olmadığını göstermektedir. En son ülkemizde ve İstanbul Atatürk Havalimanı'nda yaşanan terör olayları bunu doğrulamaktadır.

Eylül 2016'da, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) Toplantısının 39'uncu Oturumunda delegeler, gelecekteki havacılık güvenliği politikası ve

¹⁹³ <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/11/20111101M1-1.htm>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

programlama çerçevesi olarak Küresel Havacılık Güvenlik Planı)'na (Global Aviation Security Plan-GASep) ihtiyaç olduğuna karar vermişlerdir. Küresel Havacılık Güvenlik Planı (KHGP), uluslararası düzeyde kabul edilmiş öncelikli eylemler, görevler ve hedefler kümesiyle tüm havacılık güvenliği geliştirme çalışmalarına rehberlik etmek için devletlerin ve sektörün ihtiyaçlarını ele almaktadır. Küresel Havacılık Güvenlik Planı (KHGP), ICAO, devletler, sektör ve diğer paydaşları, mevcut ve ortaya çıkan küresel havacılık güvenlik zorluklarını gidermek için bütünsel ve eşgüdümlü bir çaba içinde bir araya getirmeyi amaçlamaktadır. Güvenlik, küresel havacılık sektörünün büyümesi ve sürdürülebilirliği için kritik bir önemdedir. Küresel Havacılık Güvenlik Planı'nın (KHGP), güvenlik ilkeleri, yaklaşımları ve önlemleri uyumlaştırma alanları da dâhil olmak üzere tüm paydaşlara havacılık güvenliğinde bilgi paylaşımı; yenilik ve daha iyi güvenlik teknolojisi kullanımı, havacılık güvenliği eğitimi ve kapasite geliştirme konularında uluslararası işbirliğini güçlendirmek için önemli bir belge olarak hizmet etmesi öngörülmektedir.¹⁹⁴

Son yıllarda ülkemizde ve dünyada yaşanan havacılık güvenlik olayları, teröristlerin sivil havacılık sistemlerine saldırmak konusundaki niyetlerini muhafaza ettiklerini göstermektedir. Bu saldırılar incelendiğinde, teröristlerin düşük maliyetli saldırılarla ağır ekonomik zararlar vermeye yönelik yeni bir strateji benimsediklerini göstermektedir. Bu amaçla, teröristler güvenlik yeteneklerimizi anlamaya ve boşlukları yeni ve gelişmekte olan taktiklerle araştırmaya aktif olarak devam etmektedirler. Bununla birlikte, tehdidi anlamak için sadece bir grubun faaliyetlerine odaklanmak yanlıştır. Havacılık sistemimize yönelik yasa dışı eylemleri birçok faktör motive edebilmektedir. Aslında sistemi korumanın en büyük zorluklarından biri, terör örgütleriyle doğrudan bağlantılı olmayan kişilerin güvenlik ve istihbarat görevlileri tarafın tespit edebilmesinde yaşanan güçluktur.

¹⁹⁴ Global Aviation Security Plan-GASep, https://www.icao.int/Security/Documents/GASEP2017_EN.pdf, Erişim Tarihi: 01.12. 2017



Şekil 7. Entegre Güvenlik Programı

(Kaynak: Canada's National Civil Aviation Security Program)

Havacılık sisteminin karşılaştığı en acil risklerin ve tehditlerin nasıl geliştiğini anlamak için yetkili otorite, ilgili diğer devlet kurumları ve havacılık sektörü ile birlikte çalışmalıdır.

1.2. Yönlendiriciler ve Çıkarılan Dersler

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, mevzuatta, politikalarda ve yönetmeliklerde belirtilen çoklu ve tamamlayıcı güvenlik katmanlarından oluşan sağlam bir sistemdir. Havacılık güvenliğinde dönüm noktası olan 11 Eylül 2001 olaylarından bugüne kadar havacılık güvenlik sistemimizde birçok önemli gelişme kaydedilmiştir.

Güvenlikten sorumlu yetkili otorite olan SHGM'nin kendi bünyesinde ve sivil havacılık işletmelerinde güvenlikten sorumlu birimler oluşturulmuş, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ilgili devlet kurumları ve diğer paydaşlarla birlikte geliştirilmiş ve mevcut yasal mevzuat belirli tehditlere veya olaylara tepki olarak yeniden düzenlenmiştir. Yapılan iç denetim ve değerlendirmelerden, uluslararası

işbirliğinden ve paydaşlar ile olan etkileşimden önemli dersler alınmış ve bu da ülkemizin havacılık sistemini güvence altına alma yaklaşımlarını şekillendirmiştir.

Çoğu durumda, ülkeler programlarını ve yönetmeliklerini, belirli tehditler veya olaylara tepki olarak geliştirilmiştir. Yetkili otoriteler, uzun yıllar boyunca ülkelerin havacılık sistemini güvence altına alma yaklaşımlarını şekillendirmelerine yardımcı olmuş, iç değerlendirmelerden, uluslararası işbirliğinden ve paydaşlarla olan etkileşimden önemli dersler çıkarmışlardır. Bu tecrübelerden elde edilen yönlendiriciler ve çıkarılan dersler şunlardır:¹⁹⁵

1.2.1. Risk Odaklı Yaklaşımlar Daha Etkili Güvenlik Sağlar

ICAO'nun 37'nci Konsey oturumunda kabul edilen Havacılık Güvenliği Bildirgesi, tüm Üye Devletleri, tehdit temelli risk değerlendirmeleri de dâhil olmak üzere bir dizi önemli havacılık güvenlik konusundaki en iyi uygulamaları ve bilgileri paylaşmaya çağırıştır. Bildiri, havacılık güvenliği için bir risk değerlendirme metodolojisinin geliştirmesi ve bunun risk odaklı yaklaşımı benimsemesi talimatını içermiştir. Geliştirilen risk odaklı yaklaşım, ulusal ya da yerel risklerin değerlendirilmesi, genel risk faktörleri ile bağlantılı olarak, potansiyel terörist yöntemler ve saldırı türleri ve hedefleri hakkında önemli ve faydalı bilgiler sağlamaktadır. Risk odaklı yaklaşım, terörist risklerin küresel düzeyde üst düzey bir görüntüsünü sunmayı amaçlarken, ulusal ya da yerel risklerin ayrıntılı bir görünümünü oluşturmak ya da bir devletin diğer bir devlete kıyasla daha yüksek bir risk s

ICAO'nun 37'nci Konsey oturumunda kabul edilen Havacılık Güvenliği Bildirgesi, tüm Üye Devletleri, tehdit temelli risk değerlendirmeleri de dâhil olmak üzere bir dizi önemli havacılık güvenlik konusundaki en iyi uygulamaları ve bilgileri paylaşmaya çağırıştır. Bildiri, havacılık güvenliği için bir risk değerlendirme metodolojisinin geliştirmesi ve bunun risk odaklı yaklaşımı benimsemesi talimatını içermiştir. Geliştirilen risk odaklı yaklaşım, ulusal ya da yerel risklerin değerlendirilmesi, genel risk faktörleri ile bağlantılı olarak, potansiyel terörist yöntemler ve saldırı türleri ve hedefleri hakkında önemli ve faydalı bilgiler sağlamaktadır. Risk odaklı yaklaşım, terörist risklerin küresel düzeyde üst düzey bir görüntüsünü sunmayı amaçlarken, ulusal ya da yerel risklerin ayrıntılı bir

¹⁹⁵ Canada's National Civil Aviation Security Program, A.g.e., ss. 6

görünümünü oluşturmak ya da bir devletin diğer bir devlete kıyasla daha yüksek bir risk seviyesine sahip olduğunu önermek istememektedir. Bu nedenle, her ülke topraklarını ve varlıklarını korumak için uygulanan risk yönetimi hakkında kendi değerlendirmesini yapmak ve küresel risk odaklı yaklaşımda sunulan üst düzey görüşü dikkate alınarak risk hafifletme önlemleri oluşturmak zorundadır.¹⁹⁶

Yüzde yüz güvenlik mevcut değildir ve havacılık sistemine yönelik tüm yasadışı müdahalelerin önlenebileceğini garanti etmek imkânsızdır. Kaynaklar sınırlı olduğundan riskler yönetilmelidir. Bir risk değerlendirmesi, yasadışı müdahale eylemlerinin olasılığının sistem boyunca geniş ölçüde değiştiğini gösterir. Örneğin, küçük ve uzak havaalanlarındaki risk seviyesi, büyük ve yüksek hacimli hava limanlarındaki risk ile karşılaştırılmaz.¹⁹⁷

Risk odaklı bir yaklaşımın uygulanması, ülkemizin yetkili otoritelerinin ve sektörünün daha fazla zaman, kaynak ve enerji alanlarını daha fazla riskle sistem alanlarına tahsis etmesi anlamına gelmektedir. Zamanla, Programın sistemin en yüksek risklere odaklandığını doğrulamak için tekrar gözden geçirilmesi gerekir. Bunu yaparken, risk yönetimi ilkelerinin uygulanması, Programın yatırım yapılan kaynakların güvenlik değerini en üst düzeye çıkarmasına ve sisteme en iyi güvenlik sonuçlarını bir bütün olarak vermesine olanak tanır.

Risk yönetimi ve riske dayalı yaklaşımlar, ülkemizin Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programının temelini bir parçasıdır ve bu nedenle, tüm politika, düzenleyici ve gözetim faaliyetlerine uygulanmalıdır. Bu risk temelli yaklaşım, tavsiye edilen havacılık güvenliği uygulamaları ve ICAO tarafından sağlanan rehberlik ile tutarlıdır.

1.2.2. Havacılık Sektörü Etkin Bir Güvenlik Ortağıdır

Ülkemizin havacılık güvenliği programı, paydaşların güvenlik uzmanlığı ve kapasitesi gibi son on yılda olgunlaşmış ve daha kapsamlı hale gelmiştir. Yetkili otorite, havacılık sisteminin güvenliğini düzenlemekten ve denetlemekten sorumlu

¹⁹⁶ Risk Context Statement , <https://www.icao.int/Meetings/avsecconf/Documents/>, Erişim Tarihi: 17.10.2017

¹⁹⁷ A.g.e., ss. 6

olsa da, sektör varlıklarının ve operasyonlarının güvenliğinden ve yönetmeliklere uymaktan sorumludur. Havayolları, havaalanları, yetkili otorite ve diğer paydaşlar, güvenliğin önemini kabul etmektedirler ve genellikle yasal düzenlemelerin gereksinimlerini karşılamaktadırlar. Düzenleyici gerekliliklerini yerine getirmek için esnek yollar geliştirmeye, böylece sivil havacılık sistemini korumaya giderek daha fazla yetenekli hale gelmektedirler.¹⁹⁸

Yetkili otorite, politikalar geliştirirken, düzenlemeler önerirken ve gözetim faaliyetleri yaparken, Program'ın sektör uzmanlığını ve yerel işletme koşullarını göz önünde tutmalıdır.

1.2.3. Reçete Kurallar Her Zaman En İyi Çözüm Değildir

Tarihsel açıdan bakıldığında, ülkemizin, sistem geliştirilirken havacılık güvenliğini düzenleyen kuralcı bir yaklaşımı benimsediği görülmektedir. Bununla birlikte, elde edilen deneyimler, sektörün çoğu kez yerel çalışma koşullarına aşına olduğu göz önüne alındığında, sadece kuralcı güvenlik kurallarına dayanarak etkili ve verimli bir düzenleyici rejimin oluşturulmasının oldukça zor olduğunu göstermiştir.

Reçete yazan düzenlemeler ve tek boyutlu tüm çözümler, sektör faaliyetleri ve becerilerindeki değişkenliği her zaman açıklayamayabilir ve menfaat sahiplerine gereksiz yük bindirebilir ve bu da sonuçsuz sonuçlar doğurabilir. Bu nedenle, güvenlik açığını gidermenin en etkili yolu genellikle çıktı temelli kurallardır.

Bazı durumlarda (örneğin, bazı uluslararası standartları karşılamak için) kuralcı kurallar uygun olmaya devam ederken, ülkemiz, çıktı temelli yaklaşımları uygun olduğu yerde tercih etmelidir.

1.2.4. Etkileyici Sektör, Daha Etkili ve Verimli Güvenlik Sağlar¹⁹⁹

Programın etkinliği, sanayi, diğer devlet kurumlar ve kilit paydaşlarla yapıcı bir diyalogun sürdürülmesine bağlıdır. Geleneksel olarak, yetkili otorite, düzenleme

¹⁹⁸ A.g.e., ss. 6

¹⁹⁹ A.g.e., ss. 6

geliştirmeye odaklanan bu çalışmalara Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu (MSHGK) aracılığıyla yön vermektedir.

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu (MSHGK), düzenleyici süreç hakkında paydaşlara danışmak için ana forum olmaya devam ederken, politika geliştirme ve program geliştirme çalışmalarının başında sektör uzmanlarının ilgisini çekmek, yetkili otoritenin koordinasyon ve havacılık güvenliği programını olabildiğince etkili kılmaya yardımcı olacak güvenlik uzmanlığının değiş tokuşunu teşvik etmesine yardımcı olacaktır. Yetkili otorite, sektörün güvenlik boşlukları, olası hafifletmeler, uluslararası uygulamalar ve operasyonel hususlar konusunda eşsiz perspektif ve uzmanlığa sahip olmak zorundadır.

Yetkili otoritenin havacılık güvenlik faaliyetlerini kendi bünyesinde ve diğer devlet kurum ve kuruluşlarıyla koordine etmesi de önemlidir. Devlet kurumları arasındaki koordinasyon, programların uyumlaştırılması, gereksiz tekrarların ortadan kaldırılması, gelecekteki politika ve program geliştirmede tüm perspektiflerin dikkate alınmasına izin vermek için ayrılmaz bir unsurdur.

1.3. Stratejik Hedefler ve Rehber İlkeler

Yetkili otorite, alınan bu dersler ışığında, Programın bugünkü şeklini ve zaman içinde nasıl gelişeceğini belirleyen bir dizi stratejik hedef ve rehber ilkeler belirlemelidir. Mevzuat, politika, gözetim ve paydaş katılımı da dâhil olmak üzere, Programla ilgili her karar, aşağıdaki şekilde tasvir edilen stratejik hedefler ve rehber ilkeler tarafından bilgilendirilmelidir.

1.3.1 Stratejik Hedefler²⁰⁰

Ülkemizin sivil havacılık sisteminin güvenliğini güçlendirmek için, yetkili otorite faaliyetlerinin ülkemizin ve küresel havacılık güvenlik sisteminin güvenliğine güçlü bir katkıda bulunması gerektiğini kabul etmek zorundadır.

İyi bir güvenliğe sahip olmak, havacılık sektörünün ve onlara güvenenlerin, ekonomik potansiyellerini en üst düzeye çıkarmasına olanak tanıdığından verimliliği

²⁰⁰ A.g.e., ss.7

arttırmak için, ülke rejiminin dünya çapında uyumlu ve çalışır durumda kalabildiğini doğrulamaktadır; böylece yolcular ve mallar piyasalara olabildiğince verimli bir şekilde ulaşmaktadır.



Şekil 8. Stratejik Hedefler ve Rehber İlkeler

Programı mali açıdan sorumlu bir şekilde yönetmek için, hem hükümetler hem de sektör için kaynakların sınırlı olduğunu unutulmamalıdır ve bu nedenle harekete geçirilen ekonomik harcamalar güvenlik değerini maksimize etmelidir.

Güvenlik birincil amaç olmaya devam ederken, yetkili otorite, havacılık güvenliği programında güvenlik, verimlilik ve mali sorumluluklar arasında uygun bir dengeye ihtiyaç duyduğunu kabul etmeli, aynı zamanda programın riskle uyumlu olmasını sağlamalıdır.

1.3.2. Rehber ilkeler

Rehberlik ilkeleri, yetkili otoritenin tüm faaliyet alanlarına nasıl yaklaştığını şekillendirir ve bölümün gelecekte güvenlik konularına ve ortaya çıkan tehditlere nasıl yaklaştığına rehberlik eder.²⁰¹

1.3.2.1 Risk Yönetimi

Risk yönetimi, Havacılık Güvenliği Programının özünde yer almaktadır.

²⁰¹ A.g.e., ss. 8

Yetkili otorite, öncelikleri belirlenme, kaynakları tahsis etme, enstrümanların yani düzenlemelerin değerlendirilmesi ve gözetimin yürütülmesi de dâhil olmak üzere geniş bir yelpazedeki programla ilgili kararlara risk yönetimi ilkelerini uygular.

Bu, yetkili otorite'nin çok çeşitli program konularında sistemli, ölçülü ve istikrarlı kararlar almasını sağlar. Örneğin, Risk Yönetimi, yetkili otoritenin Program öğelerine odaklanıp yüksek riskli alanlara odaklanmasına karar vermesine, esnek ve performansa dayalı düzenleyici yaklaşımları değerlendirmesine, uluslararası eşdeğerliklerini belirlemesine ve kendi güvenliğini yönetmede sektöre daha fazla hesap verebilirlik sağlamasına karar vermesine yardımcı olur.

Risk yönetimi yaklaşımının benimsenmesi, risklerin ortadan kaldırılamayacağı anlayışıyla gelir; bu nedenle, riskin kabul edilmesi, yetkili otoritenin karar verme süreçlerinin önemli bir parçasıdır.²⁰²

1.3.2.2. Güvenlik İçin Bütünsel Yaklaşım

Bütünsel güvenlik, bir kuruluşu karmaşık ve birbirine bağlı bir sistem olarak görüp korumak için tasarlanmış tüm unsurları bütünleştirmeyi amaçlayan bir yaklaşımdır. Bütünsel güvenliğin nihai amacı, tüm saldırı yüzeyleri boyunca sürekli korumadır, tüm fiziksel, yazılım, ağ ve insani hususların toplamıdır. Sistem düşüncesine dayanarak, bütüncül güvenlik, herhangi bir güvenlik sisteminin kurucu parçalarının daha büyük sistemler bağlamında nasıl birbiriyle bağlantılı olduklarını ve çalışma biçimini dikkate alır. Bütünsel bir yaklaşım, bir kişi, bilgisayar, ağ, bina veya mülkiyet olsun güvenlik gerektiren hemen hemen her şeye uygulanabilir; ancak her zaman daha kapsamlı bağlamda ele alınmalıdır.²⁰³

Havacılık Güvenliği Programı, güvenliğin yürütülmesi ve programların nasıl tasarlandığı konusunda bütüncül bir yaklaşım benimser. Program, tamamlayıcı güvenlik katmanlarından oluşur. Havacılık sisteminin güvenliğini sağlamak için çeşitli güvenlik faaliyetlerinden oluşan programlarından yetkili otorite, hava limanları, hava kargo şirketleri, hava taşıyıcıları ve diğer paydaşlar sorumludur.

²⁰² A.g.e., ss. 8

²⁰³ Holistic security, <http://whatis.techtarget.com/definition/holistic-security>, Erişim Tarihi: 11.09.2007

Hiçbir tek katman yüzde yüz etkili olamaz; bu nedenle bir katman ihlal edilirse diğerleri bir saldırının önlenmesi veya azaltılması için var olurlar. Ayrıca, belirli bir tedbirin güvenlik performansının kendisine daha fazla kaynak ayrılmasıyla geliştirilemeyeceği bir nokta da vardır. Bütüncül bir yaklaşım, her önlem için optimum bir değer olduğunu ve bu noktayı aşan yatırımlarda azalan getirilerin olduğunu tanımak demektir.²⁰⁴

Bütüncül bir yaklaşım benimsemek, birçok başka devlet kurumu, Ulaştırma ve Gümrük Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığı başta olmak üzere diğer bakanlıkların ve sektörün daha güvenli bir havacılık sistemi sağlamasına yardımcı olduğunun farkına varmasını gerektirir. Bütüncül bir yaklaşım, faaliyetlerinin güvenlik değerini hesaplar ve buna göre programları ayarlar.

1.3.2.3. Esneklik ve Sürekli İyileştirme

Ülkelerin yetkili otoriteleri, her zaman havacılık güvenliği için mevcut düzenleyici rejimin modernleşmeye muhtaç olduğuna inanmak zorundadırlar. Yetkili otorite, havacılık güvenliği için düzenleme rejimini modernize etme önerileri üzerine havacılık işletmeleri ile sürekli istişarede bulunmalıdır.

Modernleşme, yenilik ve verimliliği artırmak, mümkün olan en iyi yolcu deneyimini sağlamak ve daha iyi düzenleme ilkelerine uyacak şekilde tasarlanacaktır. Önerilen yaklaşım, havacılık işletmelerinin, belirlenen güvenlik sonuçlarını veren güvenlik süreçlerini tasarlama konusunda daha fazla esneklik ve sorumluluk yüklemek ve yolcuların ihtiyaçlarını daha fazla vurgulamak amacıyla verilmektedir. Şu anda havacılık işletmeleri, kuralcı güvenlik gereklerine uymak zorundadırlar. Havacılık işletmelerine daha fazla esneklik kazandırmak, yenilik yapmalarını teşvik eder ve gündelik iş faaliyetlerine katıştırmak için daha fazla kapsam sağlar.²⁰⁵

²⁰⁴ Canada's National Civil Aviation Security Program, A.g.e., ss. 8-9

²⁰⁵ Reforming Aviation Security,
https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/8632/reforming-

Program esnekliği ve sürekli geliştirmeyi desteklemektedir. Tehditler gelişmeye devam ettiği için, önlemlerin esnek, öngörülemeyen ve ayarlanabilir olması gerekir; böylece riskler kabul edilemez olduğunda boşluklar kapanır. Uygulamada bu, sektöre ve yetkili otoriteye, uygun olduğunda, performans ve sonuç odaklı yaklaşımlar yoluyla uygunluğa nasıl ulaştıklarına esneklik kazandırma anlamına gelir.

Programa esnek bir yaklaşım benimsemek, aynı zamanda programların düzenlenmesi ve yönetmeliklerin geliştirilmesi üzerine odaklanmak anlamına gelmektedir. Temel amaç ya da bu değişikliklerin nedeni daima havacılık sisteminin güvenliği olmalıdır. Bununla birlikte, mevcut programların üzerine yeni programlar veya gereksinimler eklenmesi, gereksiz maliyet ve karışıklığa neden olabilir. Bu nedenle mevcut düzenlemeler, gelişmiş teknolojiler veya risk değişiklikleri nedeniyle eski önlemleri kaldırarak daha kullanıcı dostu ve akıcı hale getirilmeye devam etmelidir.²⁰⁶

Düzenlemelerin sürekli iyileştirilmesi, hava yolculuğunu ve ticareti daha verimli hale getirmek için şartları ayarlama fırsatı da sağlayabilir. Yetkili otorite, kolaylaştırıcı girişimlerin tanımlanması ve önceliklendirilmesi için sektörü dikkate almalıdır, böylece kaynaklar etkili bir şekilde atanabilir.

1.3.2.4. Uluslararası Uyumluluk

Ülkemizin havacılık güvenliği rejiminin uluslararası uyumluluğu, malların ve yolcuların dış pazarlara etkin bir şekilde erişebilmeleri için şarttır. Uyumlu bir havacılık güvenlik programı, ülke sektörünün sağlığının temelini oluşturur ve uyumsuz bir sistemden kaynaklanan ek güvenlik gereksinimlerini önler. Yetkili otorite, bir vakum içinde güvenlik kararları alamayacağımızın farkında olmak zorundadır. lke standartlarının uluslararası ortaklarla uyumlu kalmasını sağlamak, etkin seyahat, ticaret ve rekabet gücünü sağlamak için gereklidir. Uyumsuz güvenlik programları, diğer ülkelerin ülkemiz havayollarında veya havaalanlarında önemli operasyonel ve mali etkileri olabilecek ilave önlemler almalarına neden olabilir.

[aviation-security.pdf](#), Erişim Tarihi: 13.10.2016

²⁰⁶ Canada's National Civil Aviation Security Program, A.g.e., ss. 9

Uluslararası standartları karşılamamak, dış pazarlara maliyet-etkin bir şekilde ulaşmaya çalışan ülkemiz havacılık işletmelerini önünde engeller oluşturma ve üretkenliği düşürme riskiyle karşı karşıya bırakır.²⁰⁷

Benzer şekilde, verimli ve güvenli sınır ötesi hava yolculuğu ve diğer ülkeler ile ticaret, havacılık sistemimizin ve bu havayolu sistemine güvenenler için ayrılmaz bir unsurdur. Ekonomilerimizin entegrasyonu, güvenliğin yolcularımızın ve eşyalarımızın ortak sınırlar boyunca düzgün akışını gereksiz yere engellememesi gerektiğini öngörmektedir.

Bu nedenle, Ülkemiz Programı ve gelecekteki tüm güvenlik tedbirleri, politikaları veya yönetmelikleri, ülkemiz ve uluslararası havacılık ağlarına etkin bir şekilde erişilmesine yardımcı olmalıdır. Bunu yapmak için, yetkili otorite, kilit ticaret ortaklarıyla güvenlik çerçevelerinin karşılıklı tanınmasını sağlamalı ve ICAO'da liderlik rolünü oynamalı ve böylece uluslararası standartlar, Programın yönlendirici ilkelerini yansıtmalıdır.

Sivil havacılık güvenliği için ülkemizin kapasitenin geliştirilmesini desteklemek için bölgesel, bölgeler arası ve küresel düzeydeki ortak çabalar geliştirilmelidir. Havacılık güvenliği önlemlerini, yöntemlerini ve güvenlik çerçevelerini iyileştirmek için Chicago Sözleşmesine taraf olan devletlerle önemli ve eşgüdümlü yardım faaliyetleri üstlenilmelidir. Özellikle yetkililerle ülkemize gelen kesintisiz uçuşların kalkış noktalarında uyumlu ve etkili sivil havacılık güvenliği rejimleri geliştirilmesi amacıyla sistematik işbirliği güvence altına alınmalıdır. ICAO standartlarının ve tavsiye edilen uygulamaların etkili bir şekilde uygulanmasını ve Evrensel Güvenlik Denetim Programı kapsamında tespit edilen eksiklikleri düzeltme kapasitesinin geliştirilmesi ve Chicago Sözleşmesine Taraf Devletler arasındaki denetim sonuçlarının sınırlı bir şekilde yaygınlaştırılmasını desteklenmelidir. Bu amaçla, yardım ve kalkınma mekanizmaları güçlendirilmelidir.²⁰⁸

²⁰⁷ Canada's National Civil Aviation Security Program, A.g.e., ss. 10

²⁰⁸ Joint Declaration on Civil Aviation Security, <https://www.dhs.gov/joint-declaration-civil-aviation-security>, Erişim Tarihi: 18.09.2017

1.4. Uygulama İlkeleri

Uygulama ilkeleri, önceliklerin belirlenmesi, risk yönetimi, bilgi paylaşımı, politika geliştirme araçlarının seçimi, gözetim ve acil durum hazırlığı gibi çekirdek Program unsurları ve faaliyetleri ile ilgili sonuçlara genel bir bakış sunmaktadır. Amaç, yukarıda özetlenen ilkelerin Program boyunca nasıl uygulanacağı konusunda ortak bir anlayış geliştirmektir.²⁰⁹

1.4.1. Havacılık Güvenlik Önceliklerinin Belirlenmesi²¹⁰

Herhangi bir ülkenin ulusal güvenlik stratejisinin temel hedefleri, toprak bütünlüğünü korumak ve vatandaşlarının güvenliğini ve esenliğini garanti altına almaktır. Bu, mümkün olan tüm tehdit kaynaklarının yakından izlenmesini ve onları caydırmak için gerekli tedbirlerin alınmasını ve gerekirse caydırıcılığın bunlarla başa çıkmada başarısız olunması halinde kararlı bir şekilde tepki vermesini gerektirir.²¹¹

Yetkili otorite, endüstrinin ve hükümet ortaklarının Programın geleceği üzerinde etkilerini dikkate almak zorundadır. Havacılık güvenlik önceliklerini belirlerken ve ele alırken yetkili otoritenin dikkate alması gereken başlıca faktörler şunlardır:

- Program, politika veya düzenleyici seçenekler yukarıda açıklanan risk ve rehber ilkelerle uyumlaştırılmalıdır.
- Risk temelli bir yaklaşım benimsemek ve yeni ve acil tehditlere yanıt verirken rehberlik ilkeleri uygulanmalıdır.
- Yinelenen veya gereksiz kuralları ortadan kaldırmanın bir yolu olarak, güvenlik programlarının diğer devlet kurumları programlarıyla daha uyumlu hale getirme fırsatları araştırılmalıdır.
- Uluslararası yükümlülükler ve şartlar yerine getirilmelidir.

²⁰⁹ A.g.e., ss. 10

²¹⁰ A.g.e., ss. 10

²¹¹ Setting National Security Priorities: Teo Chee Hean, <https://www.iiss.org/en/events/shangri-la-dialogue/archive/shangri-la-dialogue-2006-f1a5/fourth-plenary-session-db26/teo-chee-hean-be2f>,

Erşim Tarihi: 11.10.2017

Yetkili otorite, sektöre ve diğer paydaşlara, öngörülerini ve koordinasyonu sağlamak için önceliklerine genel bir bakış sunmalıdır.

1.4.2. Risk Yönetimi ve Bilgiyi Paylaşma

Havacılık sektörü, ulusal ve uluslararası ulaşım sisteminin merkezinde olup, küresel ölçekte ekonomik kalkınmada önemli rol oynamaktadır. Bu nedenle,

Yetkili Otorite'nin Riskte İlkeleri
Risk genellikle, tehdit, savunmasızlık ve etkilerin bir fonksiyonu olarak belirlenir. • Tehdit, insanlara, mülklere ve / veya çevreye zarar verebilecek herhangi bir tehlike • Güvenlik açığı, güvenlik denetimlerinin bir saldırıyı önleme olasılığıdır • Etki, insan kayıplarının, ekonomik sonuçların ve halkın güvenini kaybetmenin bir kombinasyonudur. Yetkili otorite, riskin birden fazla düzeyde değerlendirilmesi, önceliklendirilmesi ve yönetilmesi için farklı araçlar kullanır: • Stratejik seviye (ulusal sisteme yönelik riskler) • Operasyonel düzey (genelinde kargo gibi özel program alanlarına yönelik riskler) • Taktik seviyesi (havaalanları gibi altyapıya yönelik riskler)

havacılık güvenliği yerel - ulusal ve bölgesel - küresel düzeyde bir öncelik taşımaktadır. Havacılık sektörünün kritik altyapısının güvenlik riskleri ile ilgili güvenlik açığının azaltılması, yetkililer tarafından önemli harcamalara sebep olmaktadır. Sorunun karmaşıklığı ve dinamikliği, aşırı olayların altyapı bağlantılı uçak sistemleri üzerindeki potansiyel etkisini en aza indirmek ve etkin çözümler bulmak için hükümetin ve politika yapıcılarının acil katılımını gerektirmektedir. Tehditleri, zayıf noktaları anlama ve sonuçlarının hafifletilmesine yönelik proaktif yaklaşım, etkili karar verme için hem ön koşul hem de kamu ve özel kritik altyapıdaki kritik olay risk analizinin gelecekteki

standardizasyonu için ön koşuldur.²¹²

Yetkili otorite, düzenleyici ve politika kararlarını daha tutarlı bir şekilde ve daha geniş kapsamlı konulara yansıtan risk yönetimi araçları geliştirmelidir. Bunlar havacılık sistemine yönelik stratejik riskleri değerlendirerek ve izleyerek, yetkili otoritenin öncelikleri belirlemesine yardımcı olan araçları içerir. Bu, ülkemiz sivil havacılığının, yolcu ve bagaj taraması, kargo güvenliği, yolcu dışı güvenlik, genel havacılık ve diğerleri gibi önemli program alanları arasındaki risklerin nasıl karşılaştırıldığını kapsamlı bir şekilde öğrenmesini sağlar.²¹³

²¹² Catalin CIOACA, Master – extreme risk management tool in aviation security systems, http://www.afahc.ro/ro/revista/Nr_2_2014/17_CIOACA.pdf, Erişim Tarihi:10.08.2017

²¹³ Canada's National Civil Aviation Security Program, A.g.e., ss. 11

Yetkili otorite geleneksel olarak bu süreçlerde güvenlik kuvvetlerini ve istihbarat ortaklarını devreye sokmalı ve paydaşlar dâhil olmak üzere risk analizini ve yönetimini daha da zenginleştirmelidir.

Yetkili otorite ayrıca, programa özel kararlar vermek için risk yönetimi yaklaşımlarını uygulamalıdır. Her durumda, politika yönü, düzenleyici yaklaşım ve programların genel yapısı risk tarafından şekillendirilmektedir.

Yetkili otorite'nin yolcu ve bagaj taraması, hava kargo tedarik zincirleri ve yolcu dışındaki güvenlik hususları gibi büyük program alanlarını değerlendirip tasarlamadaki yaklaşımları riske dayalı yaklaşımları yansıtmalıdır.

Sonuç olarak, Programla ilgili riskleri etkin bir şekilde yönetmek için yerel düzeyde bir işlem yapılması gerekmektedir. Yetkili otorite, kuralları belirlemek ve riskleri daha iyi belirlemek için önemli bir rol oynasa da, sektör yerel riskleri yönetmek için en iyi şekilde konuşlanmış durumdadır. Havaalanları, havayolları, nakliye firmaları, yetkili otorite, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu (MSHGK), diğer paydaşları her gün ön saflarda yer almalı ve operasyonlarının güvenliğinden sorumlu olmalıdırlar.

Havacılık Güvenliği Programları, yetkili otoritenin düzenleyici yükümlülükleri yerine getirirken, sektörün yerel riskleri daha etkin bir şekilde yönetmesi için gereken esnekliği nasıl sunduğuna dair iyi bir örnektir. Bu programlar, sektörün güvenlik risklerini yönetmesi için gerekli proaktif yaklaşımları belirleyen ve belgelendiren sonuç temelli düzenlemeleri desteklemektedir. Yerel düzeydeki risk yönetimi, havaalanları, diğer devlet kurumları, paydaşlar, yetkili otorite ve yasayla yetkilendirilmiş kolluk kuvvetleri arasındaki etkin koordinasyon ve bilgi paylaşımını destekleyecektir.²¹⁴

Yukarıdaki risk değerlendirme süreçlerinin her biri kendi başına önemli olmakla birlikte, düzenli performans izlemeyle desteklenen entegre bir risk yönetimi rejiminin bir parçası olarak işlev görmek zorundalar.

Basitçe söylemek gerekirse, risk yönetimi, güvenlik rejiminin etkinliğini

²¹⁴ A.g.e., ss. 12

sağlam bir şekilde muhasebeleştirerek daha etkili hale gelebilir. Yetkili otorite, programın etkilerinin izlemesine yardımcı olmak için bir Havacılık Güvenliği Mantık Modeli geliştirmelidir ve karar vermeyi desteklemek için daha geniş bir dizi operasyonel performans verisi uygulaması için çalışmalıdır.

Bilgi paylaşımı, sistematik olarak riski değerlendirmek ve yönetmek için önemli bir unsurdur. Bu nedenle yetkili otorite, sektörü risk değerlendirme faaliyetlerine dâhil etmeli ve bulguları mümkün olan seviyede paylaşmalıdır. Aynı şekilde, riski etkili bir şekilde yönetmek için, sektör paydaşlarının operasyonel bilgi, veri, yerel boşluklar, güvenlik açıkları ve karşılaşılan zorluklar hakkında günlük olarak katkıda bulunmaları önemlidir.

Yetkili otorite, diğer devlet kurumları ve sektörün karar mercileri, riski değerlendirmek ve güvenlik rejimlerini buna göre ayarlamak için ilgili güvenlik bilgilerini zamanında ve doğru olarak talep etmektedir. Bu olay sırasında, özellikle sektörün daha uzun vadeli havacılık güvenliği eğilimlerini takip etmesi de aynı derecede önemlidir.

Aşağıdaki özellikler, bu Programın risk yönetimi ve bilgi paylaşım bileşenlerini oluşturmaktadır:²¹⁵

- Düzenli bir hükümet-sektör ulusal risk değerlendirme döngüsü oluşturmak ve sektör paydaşlarına ulusal bir risk bildirimi sağlamak;
- Yetkili otorite tarafından, güvenlik konularındaki uygulamaların paylaşmanın yanı sıra hassas bilgilerin yasalar tarafından yetkilendirildiği şekilde paylaşılmasına izin verilerek güvenlik açıklarının kapatılmasının kolaylaştırılması;
- Paydaşlara düzenli tehdit resimleri sunmak ve gerektiğinde konuya özgü brifingler vermek.

1.4.3. Havacılık Güvenliği Politikası Geliştirme

Sivil havacılıkta sürekli gelişen bilgi teknolojisi ve tehditlerin niteliği yeni

²¹⁵ A.g.e., ss. 12-13

düzenlemeleri de beraberinde getirmiştir. Ülkeler, bu zorluklara yanıt vermek ve değişen zamana ayak uydurabilmek için geleneksel güvenlik politikası ve strateji geliştirme modellerinin ötesinde düşünmek zorundadırlar.²¹⁶

Politika geliştirme süreci, yetkili otoritenin sistemi daha güvenli, verimli ve mali açıdan sorumlu hale getirmek için seçenekleri değerlendirmesini, anlamasını ve geliştirmesine yardımcı olur. Politika çalışması, en iyi uygulamaların belirlenmesi, rehberlik materyalinin geliştirilmesi, düzenleyici değişiklik yapılması, programların oluşturulması veya yeniden yönlendirilmesi de dâhil olmak üzere bir dizi eylemler içerir.

Geçmişte, yetkili otoriteler havayolu güvenlik politikası geliştirmede daha geleneksel bir yaklaşım benimsemişlerdir. Güvenlik sorunlarını belirleme, değerlendirme ve politika seçeneklerini kendi başlarına geliştirmişlerdir. Diğer devlet kurumları, sektör ve diğer paydaşlar, spesifik seçenekler hakkında görüşlerini ve girdilerini sağlamak için çoğu kez sonraki aşamalarda tartışmaya katılmışlardır.

Yetkili otorite, paydaşlar, diğer devlet kurumları ve sektördeki konunun uzmanların havacılık güvenlik politikası geliştirme sürecine katılımını desteklemelidir. Sektör ortakları, güvenlik boşlukları, olası hafifletmeler, uluslararası uygulamalar ve operasyonel hususlar hakkında önemli bilgiler ve uzmanlık sunmaktadır.

Erken katılım, daha kapsamlı analiz ve daha bilgilendirilmiş politika seçeneklerini sağlayacaktır. Devlet kurumları arasındaki koordinasyon, programların standarzasyonunu, gereksiz tekrarları ortadan kaldırmayı ve kapsamlı perspektiflerin göz önüne alınmasını mümkün kılacaktır.

Yetkili otoritenin, paydaşlara, girdilerini çok aşamalı olarak politika geliştirme sürecine sunma fırsatı sunması şu hususları sağlayacaktır:

- Sektör uzmanı ve konuya ilişkin diğer paydaşlar politika geliştirme

²¹⁶ Security Policy and Strategy Development, <https://www.thalesgroup.com/en/critical-information-systems-and-cybersecurity/security-policy-and-strategy-development>, Erişim Tarihi: 19.12.2017

sürecinin başında devreye girer.

- Yetkili otorite, havacılık paydaşlarını etkili bir şekilde bir araya getirmek için departmanlar arasındaki havacılık güvenliği eylemlerini koordine eder.
- Paydaşlar, politika geliştirme sürecinde uygun zamanda girdilerini sunma fırsatı bulur.
- Yetkili otorite diğer ülkelere ve uluslararası kuruluşlara şu konularda katılmaya gayret gösterecektir.²¹⁷
 - Risk yönetimini teşvik etmek;
 - Meselelerin ortak bir anlayışını geliştirmek;
 - Programın yol gösterici ilkelerine uygun tutumlar savunmak.

1.4.4. Yöntem Seçiminde Yaklaşım

Ülkelerin havacılık güvenliği düzenleyici çerçevesi sağlam, kapsamlı ve havacılık güvenlik programının bel kemiğini oluşturur. Sivil havacılık yönetmelikleri ve güvenlik önlemleri, havaalanları, hava taşıyıcıları, nakliye şirketleri ve diğerleri için belirli yükümlülükler belirler ve uluslararası yükümlülükleri yerine getirirken uygun bir güvenlik seviyesi oluşturmayı amaçlar.

Yetkili otorite, havacılık güvenliğini düzenleyen araçların seçiminde daha titiz bir yaklaşım benimsemelidir. Sonuç olarak, yetkili otorite, kuralları riskle düzenleyerek, sonuç odaklı yaklaşımları teşvik ederek, çerçeveyi daha kullanıcı dostu hale getirerek ve uluslararası uyumluluğu sürdürerek havacılık güvenlik düzenleyici çerçevesinin kilit unsurlarını modernize etmeye odaklanmalıdır. Havacılık güvenliği düzenleyici çerçevesinin, havacılık güvenlik programlarının ve hava kargo güvenlik programının uygulanmasına ilişkin geniş tabanlı gözden geçirme de dâhil olmak üzere düzenleyici girişimlerin her biri bu ilkeleri uygulamaya çalışmalıdır.

²¹⁷ Canada's National Civil Aviation Security Program, A.g.e., ss. 13-14

Bir risk yönetimi yaklaşımının benimsenmesi, düzenlemeyi ve bazı durumlarda nereye düzenleneceğini belirtir. Örneğin, riske dayalı bir yaklaşım, yetkili otoritenin düzenleyici ya da alternatif eylemlerin en iyi olup olmadığını dikkatlice değerlendirmesine yardımcı olur. “Kırmızı çizgi” şeklinde uygulamalar sadece güvenlik yeniliğini, verimliliği ve rekabet gücünü kısıtlarken, bu yaklaşım sektör için gereksiz düzenleyici yükleri ortadan kaldırır. Yetkili otorite, programı koordine etme fırsatlarını belirlemek için hükümet ortaklarıyla aktif olarak çalışır.

Yetkili otorite Havacılık Güvenliği Düzenleme İlkeleri:

- Yetkili otorite, havacılık güvenlik faaliyetlerini yalnızca gerektiğinde düzenlemelidir.
- Düzenleme ve kendi kendine kurallar oluşturma kararı riske dayalı olmalıdır.
- Düzenleyici dil mümkün olduğunca hassas olmalıdır.
- Düzenlemeler, uygun olduğu durumlarda, sonuç temelli ve esnek yaklaşımları benimsemelidir.
- Yönetmelikler eskidiğinde ve hiçbir değeri olmadığında iptal edilmelidir.
- Yetkili otorite, düzenlemeleri diğer hükümet programları, uluslararası standartlar ve kilit ortaklarla uymayı hedeflemelidir.

Hem gümrük hem de havacılık güvenliği nedenleriyle ülkemize giren ve çıkan aynı mal sevkiyatını taramak pek mantıklı değildir. Yetkili otorite, gereksinimleri karşılamak, tekrarını azaltmak ve verimliliği artırmak için Gümrük ve Ticaret Bakanlığı gibi ortaklarıyla birlikte çalışmalıdır.

Açıkçası, düzenlenen havayolları, havaalanları ve diğerlerinin hepsi aynı uzmanlığa sahip değildir. Sektörün kapasitesi, sonuç temelli uyum seçenekleri veya gelişmiş risk yönetim süreçlerini değerlendirme ve uygulama becerisi de dâhil olmak üzere çok çeşitlilik göstermektedir. Bu nedenle yetkili otorite, sonuç temelli yaklaşımları benimseme konusundaki uygunluğunu dikkatlice değerlendirmeli ve

uygun rehberlik malzemesi, yardım ve reçete düzenleyici alternatifler sağlamalıdır.

Yetkili otorite, aşağıdaki ilkelere uymak kaydıyla sürekli gelişen araç seçimlerinin önemini kabul eder:

- Risklerin kapsamlı bir şekilde değerlendirilmesine dayanan düzenleme yapmak;
- Etkili bir sektör değişikliği ve güvenliği sağlamak için uygun olduğunda sonuç temelli düzenlemeler kullanılmalı;
- Havacılık güvenliğinde sektör sorumluluğunu açıklığa kavuşturan ve açıklamaya yardımcı olan düzenlemeler önerilmeli;
- Diğer devlet daireleri ve uluslar arası ortaklarla karşılıklı tanınma, düzenleyici gereklilikler uyumlu hale getirilmeli;
- Etkili olmayan düzenlemeler kaldırılarak havacılık güvenlik düzenleyici çerçevesi sürekli iyileştirilmeli;
- Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu (MSHGK) ve Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu aracılığıyla araçların seçimi ve yönetmeliklerin geliştirilmesi konusunda paydaşlarla görüşülmeli;
- Kolaylaştırma girişimleri ile ilgili düzenleyici değişim taleplerine öncelik vermek için paydaşlara başvurulmalı.

1.4.5 Havacılık Güvenliği Gözetimi

Ulusal bir sivil havacılık güvenlik gözetim sisteminin kurulması ve yönetimindeki temel zorluk, yasa dışı eylemleri önlemede oldukça etkili bir güvenlik rejimi oluşturmasında yaşanan güçlüttür. Bu amaca ulaşmak için sivil havacılığın büyümesi aşırı derecede engellememeli, verimlilik ve üretkenlik azaltılmamalı, aşırı

masraflar yüklememeli, gereksiz yere özel haklara veya kişisel özgürlüklere müdahale edilmemelidir.²¹⁸

11 Eylül 2001 terörist saldırılarının ardından, birçok ülkenin yetkili otoriteler hızlı bir şekilde havacılık güvenlik müfettişlerinin sayısını çoğaltmıştır. Müfettişlerden hemen hemen sadece icra görevlerine odaklanmalarını ve fiziksel varlığını havaalanında caydırıcı olarak kullanmalarını istemişlerdir.

Bu gözetim fonksiyonu, sınırlı seviyedeki güvenlik katmanı ve havacılık güvenlik sistemine yönelik birçok planlı iyileştirmeyi tasarlamak ve uygulamak için gereken süre göz önüne alındığında, o zaman mantıklıydı.²¹⁹

Bugünkü durum farklıdır. Program, iyi kurulmuş birkaç güvenlik katmanından oluşmaktadır. Sektör ve diğer paydaşlar, karşılaştıkları riskleri anlamakta ve yönetebilmektedirler. Bu gerçekler göz önüne alındığında, yetkili otorite, kaynakları daha etkili bir şekilde kullanırken güvenlik arttırmak için düzenleyici gözetim için daha kapsamlı bir yaklaşım benimsemektedir. Bu yaklaşım, güvenlik uzmanlığı oluşturma ve uyumluluğu teşvik etme, denetimler ve testler gerçekleştirme ve gerektiğinde uygulama eylemlerini tirmandırmaya odaklanmaktadır.

1.4.6. Havacılık Güvenliği Denetimlerini Yapmak

Havacılık güvenlik denetimlerine bir risk yönetimi yaklaşımı getirmek, daha hedef odaklı ve odaklanmış gözetim faaliyetleri yürütmek demektir. Tüm havacılık işletmeleri gözetim altında olmakla birlikte, yetkili otorite, havacılık güvenliği denetimi ve test faaliyetlerini, risk değerlendirmeleri, uyumluluk sonuçları ve tehdit bilgilerine dayanarak yoğunlaştırmalıdır. Müfettişler, örneğin, sistemin bir katmanının ülke genelindeki performansını test etmek için tasarlanan çeşitli gizli ve açık denetimleri gerçekleştirmelidirler.²²⁰

Buna ek olarak, yüksek riskli havacılık işletmelerinin veya daha az uyumlu olan işletmelerin uygunluğunu doğrulamak için hedefli gözetim faaliyetleri

²¹⁸ Aviation Security Oversight Manual- Standard: ICAO 10047, <http://standards.globalspec.com/std/9998151/icao-10047>, Erişim Tarihi: 13.09.2017

²¹⁹ Canada's National Civil Aviation Security Program, A.g.e., ss. 11

²²⁰ A.g.e., ss. 16

yürütülmelidir.

1.4.7. Zorlayıcı Önlemler:²²¹

Zorlama eylemleri, yetkili otoritenin havacılık güvenliği gözetim rejiminin ayrılmaz bir parçasıdır. Yetkili otoritenin havacılık güvenliği uygulama felsefesi, parasal cezalara veya daha ciddi seçeneklere geçmeden önce yardım ve tavsiyeler sunmak ve daha az cezalandırma uygulama önlemleri almak olmalıdır. Düzenli bir havacılık işletmesi bir konuyu düzeltmeye istekli olduğu ve benzer eksikliklere sahip olmadığı durumlarda, bu yaklaşımı benimsemek güvenlik açısından en iyi yoldur. Bu yaklaşım, havacılık işletmelerinin güvenlik sorumluluğunu üstlenmeleri için esneklik sağlarken, aynı zamanda yetkili otoriteye çeşitli mekanizmalar yoluyla güvenlik düzenlemeleri uygulamasına izin verir.

Zorlayıcı eylemler gerektiğinde, yetkili otorite tutarlı bir yaklaşım benimsemesi gerektiğini kabul eder. Zorlayıcı önlemleri, mektuplar, parasal cezalar veya başka yollarla, ihlalin ciddiyeti, potansiyel sonuçları ve düzenlenen işletmenin uyumluluk belgesi ile ilgili kriterleri yansıtan ortak bir karar verme sürecine göre tırmandırılmalıdır.

Yetkili otorite, geniş bir gözetim araçları kümesi uygulayarak düzenleyici uyumu en etkin şekilde sağlayabilir. Yetkili otoritenin havacılık güvenlik gözetim rejiminin temel unsurları şunları içerir:

- Daha yüksek risk alanlarına ve operatörlerine nispeten daha fazla dikkat ayıran gözetim için bir risk yönetimi yaklaşımı;
- Riskleri değerlendirmek ve yönetmek için paydaş kapasitesini artırmaya odaklanan faaliyetleri içeren çok yönlü gözetim;
- Acil durumlar haricinde beklentileri, ülke genelinde tutarlı uygulama eylemlerini ve daha ağır eylemler öncesi cezalandırıcı olmayan eylemleri;
- Yetkili otoritenin dikkatini çekecek şekilde sorunlar ve düzenleyici

²²¹ A.g.e., ss. 16

kaygılar getirerek endüstri tamamen güvenliği sürdürür;

- Sektörün, sorunları ve düzenleme endişelerini ileterek yetkili otoritenin dikkatini çekilecek şekilde güvenlikle uğraşması,
- Yetkili otoritenin bütünsel ve performansa dayalı gözetimi.

1.4.8 Acil Durumlara Hazırlık ve Müdahale

Son on yılda, uluslararası toplum altyapı, ticaret ve geçim kaynaklarını etkileyen birçok doğal afet ve diğer acil durumlar yaşamıştır. Bu acil durumlar, depremler ve volkanlardan tsunamilere, kasırgalara ve sivil kargaşaya kadar uzanmış ve her biri yıkıcı sonuçlar doğurmuştur. Havacılık bu koşulların çoğunda etkilenen bölgelere temel gıda ve sağlık hizmetleri sunmak için kullanılan temel mekanizmalardan biri olmuştur. Bununla birlikte, bu acil durumlar havacılık sistemini etkilediğinde, temel mallar ve hizmetler sağlanamayacağından felaketin etkisi de artacaktır.²²² Havacılık sistemine yönelik kanun dışı eylemlerin önlenmesi için, havacılık sistemini etkileyen herhangi bir olaya hazırlanmak ve bunlara etkili bir şekilde tepki verebilmek için paydaşlarla birlikte çalışılması büyük önem taşımaktadır.

Bir havaalanı için acil durum, doğal ya da insanın sebep olduğu, havaalanı ve çevresindeki yaşamları, mülkleri veya halk sağlığını tehdit eden herhangi bir durumdur. Acil durumlara hazırlamak için her havaalanı sorumlulukları, yerel kuruluşların katılımını ve kritik cevap kriterlerini kapsayan bir havaalanı Acil Durum Planı'nı geliştirmeli ve uygulamalıdır. Diğer devlet birimleri, kurum ve kuruluşlar, havacılık sektörü, yerel idareler ve uluslararası ortaklarla ilişkileri güçlü bir şekilde sürdürmek acil durumlara hazırlık seviyemizin artmasını sağlayacaktır.²²³

Ülkelerin ulusal sivil havacılık güvenliği programı dünyanın en güçlü ülkelerinden biri olsa da yetkili otoritelerin havacılık sistemine yönelik kanun dışı

²²² Emergency Preparedness And Response, Assembly — 37th Session, Technical Commission, http://www.capsca.org/Documentation/wp147_en.pdf, Erişim Tarihi:17.09.2017

²²³ Planning for the worst: emergency preparedness for general aviation airports, http://www.airtap.umn.edu/publications/briefings/2007/2007-Spring_Briefings.pdf, Erişim Tarihi: 16.09.2017

eylemlerin tamını önlemesi olanaksızdır. Bu nedenle, havacılık sistemini etkileyen herhangi bir olaya hazırlanmak ve bunlara etkili bir şekilde tepki verebilmek için paydaşlarla birlikte çalışmak önemlidir.

Acil durumlara etkin bir karşı cevabın hazırlanmasına yardımcı olmak için yetkili otoritenin Acil Durum Yönetim Yasası ve güvenlik politikaları kapsamında temsil edilen sorumluluklarını yerine getirmek için dâhili ve harici olarak çalışması gerekmektedir. Faaliyetler arasında, yetkili otoritenin etkileyen durumlar ve ulusal ulaşım sistemi üzerinde gelişmiş planlama, eğitim ve tatbikat yer almaktadır. Havacılık güvenlik olaylarına etkili bir cevap, yetkili otorite ile sektör arasında koordinasyon ve işbirliğini gerektirdiğinden, kilit sektör paydaşları mümkün olan yerlerde bu egzersizleri kullanmalıdır.²²⁴

Yetkili otorite, Havacılık Güvenliği Olay Yönetim Planı'nı oluşturmak için mevcut bazı prosedürleri, planları ve düzenlemeleri birleştirmektedir. Plan, yetkili otoritenin acil durum yönetim kapasitesini güçlendirir ve bir havacılık güvenliği olayına tepki vermek için bir çerçeve oluşturur.

Diğer devlet kurumları, havacılık işletmeleri, ulaştırma sektörü ve il, bölge ve uluslararası ortaklarıyla güçlü güvenlik ilişkilerini sürdürmek büyük çaplı acil durumlara hazırlanmayı sağlar.

Olaylar meydana geldiğinde, yetkili otorite paydaşlarla bilgi paylaşır ve havalimanlarının, havayollarının ve diğer havacılık işletmelerini güvenliği nasıl arttırması gerektiğini özetleyen acil durum talimatları verir.

Yetkili otorite, acil durumlarda "tek boyutlu" tüm yanıtlara uyan daha etkili ve proaktif alternatiflerin bulunduğunu göz önünde bulundurmalıdır. Yetkili otorite, AVSEC Tepki Düzeyleri (Havacılık Güvenlik Programı gerekliliklerinin bir parçası) ülkenin havacılık sistemine yönelik tehdit düzeyini açıkça gösterecektir. Tehdit seviyeleri değiştiğinde, sektör, önceden onaylanmış önlemler menüsünden riski hafifletmek için en uygun araçları seçerek yanıt verme sorumluluğuna sahiptir.

Yetkili otorite, diğer hükümet birimleri ve sektörün bir olaya cevap verme

²²⁴ Canada's National Civil Aviation Security Program , A.g.e., ss. 17

hazırlandığının derecesi, havacılık sistemine sonuçların en aza indirgenmesine ve halkın güvenini sağlamasına doğrudan etki eder. Yetkili otorite'nin havacılık güvenliği için koordineli acil durum hazırlığı yaklaşımı şunları içermelidir:

- Gelecekteki olaylara hazırlanmak için diğer devlet kuruluşları ve sektör paydaşlarıyla öğrenme etkinlikleri ve tatbikatlar yapmak;
- AVSEC Seviyelerini uygulamak için bir süreç ve prosedür geliştirilmek;
- AVSEC seviyelerine tepki verirken sektör için risk yönetimi yönünde esneklik sağlanmak;
- Olası olaylar sırasında iletişim ve mesajlaşma yaklaşımlarıyla ilgili sektör ile diyalog kurarak esnekliği arttırmak.

2. ÜLKEMİZDE UYGULANAN MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMI

2.1. Havacılık Güvenliği Programı ve Düzenlemelerinin Yasal Dayanağı

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın (ICAO) havacılık güvenliğine ilişkin Ek-17, bir devletin milli sivil havacılık sistemini kurması ve yönetmesi için gerekli olan önleyici ve duyarlı güvenlik önlemlerini ele alan Standartlar ve Önerilen Uygulamaların (SARP'ler) ana kaynağıdır. Böyle bir sivil havacılık güvenlik sisteminin kurulması ve yönetmenin temel amacı, bir yandan dışı eylemlerin önlenmesinde etkinliği sağlarken, diğer yandan aşırı masraflar yüklemeyen, gereksiz yere özel haklara veya kişisel özgürlüklere müdahale etmeyen ve sivil havacılığın verimliliğini aşırı derecede engellemeyen bir havacılık güvenliği rejimi yaratmaktır.²²⁵

Bir kavram olarak kalite, gereksinimler ve sonuçlar arasındaki ilişkiyi, beklediğimiz ve alacağımız şey arasındaki farkı açıklar. ICAO Ek-17, havacılık güvenliğinde sürekli iyileştirme, karşılıklı öğrenme, tüm havacılık çalışanlarının işbirliği ve katılımıyla bir mükemmellik arayışını gerektirmektedir. ICAO Ek-17,

²²⁵ Aviation Security Quality Control: striving for excellence, <https://www.asi-mag.com/aviation-security-quality-control-striving-for-excellence/>, Erişim Tarihi: 19.11.2017

devletlerin yasadışı müdahale eylemlerine karşı bir havacılık güvenliği organizasyonu kurmasını ve sivil havacılığın korunması için düzenlemeleri, uygulamaları ve prosedürleri geliştirmesini ve uygulamasını gerektirmektedir. Açık şekilde, ICAO Ek-17 gereklilikleri, her devletin havacılık ortamına uyacak şekilde düzenlenmesi gereken tedbirlerin nasıl ve ne yapılacağını özetlemektedir.

Devletler, kendi havacılık güvenliği sistemleri aracılığıyla ICAO Ek-17 standartlarıyla tasarlanan önlemlerden daha sıkı tedbirler alma imkânına sahiptir. Bu eğilim, havacılık güvenlik standartlarının uygulanmasında standardın sağlaması ve hedeflenen aynı sonuca ulaşılması gerektiği anlamına gelmektedir. Başka bir ifadeyle bu önlemlerin özdeş olması gerektiği anlamına gelmemektedir. Bununla birlikte, ICAO Ek-17 devletler tarafından karşılıklı olarak eş değerde güvenlik seviyeleri sağlarken, belirli yerel koşulları barındırmak/ele almak için devletlere bazı operasyonel esneklik de tanımaktadır.

Ek-17 standartlarının ve güvenlikle ilgili hükümleri içeren diğer tüm ICAO eklerinin uygulanmasını sağlamak için, her devlet havacılık güvenliği için uygun bir otoriteyi belirlemekte ve yetkilendirmektedir. Bu yetkili otorite aracılığıyla devletler, sivil havacılık güvenliği yapısında, yani havaalanı işletmecileri, hava taşıyıcıları, hava seyrüsefer hizmetleri, güvenlik hizmetleri sağlayıcıları vb. gibi tüm paydaşlar tarafından uygulanacak kapsamlı bir politika (Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programı) oluşturmaktadır. Yetkili otorite, havacılık güvenliği sağlamak için, ulusal sivil havacılık güvenlik sisteminin tüm yönleri üzerinde gözetim sorumluluğu ve kalite kontrol önlemleriyle önleyici ve duyarlı güvenlik önlemlerini belirleme sorumluluğunu taşımaktadır.

Ülkemizde yetkili havacılık güvenliği otoritesi, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür. SHGM, ülkemizin sivil havacılık güvenliği politikası geliştirmesi ve politikanın uygulanmasını temin etmesi için TBMM tarafından çıkarılan 5431 Sayılı SHGM Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun çerçevesinde yetkili kılınmıştır. Bu amaçla, SHGM Ek-17 gerekliliklerini ve Şikago Konvansiyonu'nun diğer Ek'lerinin havacılık güvenliği gerekliliklerini yerine getirmek üzere mevzuatlar, uygulamalar ve prosedürler yayınlamaktadır. Havacılık güvenliğine ilişkin ulusal yasal mevzuatlar,

uygulamalar ve prosedürler MSHGP dâhilinde yansıtılmaktadır.²²⁶

SHGM, kendisine verilen yasal yetki çerçevesinde yazılı bir MSHGP oluşturmakta, uygulamakta, muhafaza etmekte ve onun ilgili bölümlerini tüm havaalanı ve hava aracı operatörlerinin ve programın uygulanmasında bir rolü bulunan diğer birimlerin kullanımına sunmaktadır. Hazırlanan havacılık güvenliği yasaları, düzenlemeleri ve programları, Şikago Konvansiyonu'nun ilgili Ek'lerine uygun olmalıdır. Özellikle bu konuda havacılık güvenliğine ilişkin Ek-17 ön plana çıkmaktadır. Ek hükümler, sivil havacılık faaliyetlerinin büyüklüğüne ve karmaşıklığına bakılmaksızın, yerine getirilmesi gereken asgari havacılık güvenliği gerekliliklerini sunmaktadır. Ülkemiz bunun üzerine, spesifik ulusal ihtiyaçlarımızı dikkate alarak, kendi havacılık sistemimizin arzu edilen havacılık güvenliğine sahip olmasını sağlayacak eş değer düzenlemeler, kurallar ve programlar geliştirmekten sorumludur. Bu sorumluluk, ülkemizin sivil havacılık sistemine karşı yöneltlen tehdidin seviyesinde bir değişiklik olduğunda buna kısa sürede cevap verebilecek ve ayrıca ilgili Ek'lere değişiklikler getirildiğinde, havacılık güvenliği mevzuatlarının, programlarının, uygulamalarının ve prosedürlerinin zamanında değiştirilmesine yönelik bir sürecin geliştirilmesini de içermektedir.²²⁷

2.2. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nın Genel Çerçevesi²²⁸

MSHGP, tüm sivil havacılık faaliyetlerinde temel havacılık güvenliği standartların belirlendiği, bu standartların uygulanması için sorumlulukların tanımlandığı, yerel otorite/işletmeci/kurum ve kuruluşlar tarafından alınacak önlemlerin açıklandığı uygulanması zorunlu olan program ve dokümandır. MSHGP, ICAO EK-17 ve ECAC Doküman 30 Bölüm 2 güvenlik dokümanında değişiklik olduğunda ülkemiz şartları ve politikaları da göz önünde bulundurularak güncellenmektedir. MSHGP ve Ülkemiz uygulamalarında ICAO Ek-17 Standartları ve Tavsiye Edilen Uygulamalardan farklılık olması durumunda Şikago Sözleşmesi uyarınca ICAO'ya bildirimde bulunulmaktadır.

²²⁶ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Havacılık Gözetim Sistemi, SHGM Yayınları, Cantekin Matbacılık, Ankara, 2010, ss. 26

²²⁷ A.g.e. ss. 27-29

²²⁸ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ve ekleri, Ankara, 2015, ss.21-24

SHGM, MSHGP’de yer alan görev, yetki ve sorumlulukları konusunda bilgilendirilmeleri amacıyla ilgili Mülki İdare Amirliklerine (MİA), havacılık işletmelerine ve kurum/kuruluşlara program ve ek’lerinin tamamının veya ilgili bölümlerinin iletilmesini sağlamaktadır. Ayrıca, MİA tarafından havalimanında hizmet veren havacılık işletmelerine, kurum ve kuruluşlara kayıtları tutarak ilgili bölümlerin veya tamamının dağıtımı yapılır.

MSHGP’nin hedefi, sivil havacılığa yasa dışı müdahale eylemlerine karşı koruma ile ilgili tüm hususlarda yolcuların, mürettebatın, yer hizmetleri personelinin ve genel halkın emniyetini temin etmektir. MSHGP, havacılık güvenliğinde yer alan çeşitli birimlerin spesifik sorumluluklarının dağılımını yansıtmaktadır. Ülkemizde havacılık güvenliğine yönelik sorumluluğun paylaşılması kaçınılmazdır. Bu sorumluluk, sivil havacılık hizmetlerini yürütmek ve güvenliğini sağlamaktan sorumlu tüm kurum ve kuruluşları, sivil havacılığa açık havalimanları ve tesisleri ile yerli ve yabancı sivil havacılık işletmelerini kapsamaktadır. Bu nedenle, MSHGP sorumlu her birime açıkça tanımlanmış net sorumluluklar vermektedir. Söz konusu birimler, ilgili havacılık güvenliği otoritesini, havaalanı yönetimini ve kiracılarını, hava aracı operatörlerini, icra makamlarını, emniyet ve güvenlik güçlerini, sınır kontrol makamlarını ve uygun ise diğer birimleri içermektedir. Spesifik sorumluluklar, örneğin havaalanı ve hava aracı operatörlerinin, uygulanmadan önce ilgili havacılık güvenliği otoritesinin incelemesine ve onayına sunulması gereken güvenlik programlarını ve güvenlik eğitimi programlarını geliştirme sorumluluğunu kapsamaktadır.

MSHGP, hava araçları, havaalanları, hava seyrüsefer tesisleri, yolcular, bagaj, kargo, posta ve ikram malzemeleri ve tedarikleri ile ilgili önleyici havacılık güvenliği politikalarına yöneliktir. Önlemler, örneğin: yolcuların, hava aracı mürettebatının, havaalanı personelinin ve bagajın işlemlerini ve taranmasını; hava tarafı²²⁹ ve havaalanı Güvenlik Tahditli Alanların (GTA) tayin edilmesini ve bunlara izinsiz girişi önleme tedbirlerini; hava aracı ve hava seyrüsefer tesislerinin korunmasını;

²²⁹ Havaalanında, pistleri, taksi yollarını, apronları ve bunlara bitişik sahaları ve belirli durumlarda doğrudan uçuş faaliyeti amacıyla kullanılan bina ve yapıları veya bunların bazı kısımları ve bu bölümlerin hepsine girişin kontrollü olduğu yerler. SHGM APK Daire Başkanlığı, Havacılık Terimleri Sözlüğü, 2011, ss. 54

kargo ve posta içi uygun güvenlik kontrollerini; hava araçlarında silahların izinli şekilde taşınmasını; havaalanı emniyet ve güvenlik personelini; tutuklu haldeki ve idari kontrol altındaki kişileri ve hava aracı ikram tedariklerini ve malzemelerini kapsamaktadır.

Bir devletin, yasa dışı müdahale eylemlerine veya bunların tehditlerine müdahale önlemleri de MSHGP’de veya ilgili ulusal dokümantasyonda yer almaktadır. Bu bakımdan, diğer şeylerin yanı sıra, acil durum planlarının hazırlanması, personel talimatlarının çıkarılması, haberleşme sistemlerinin kurulması ve eğitim verilmesine yönelik spesifik sorumluluklar, ülkemizde meydana gelen veya ülkemizi etkileyen bir yasa dışı müdahale eylemine cevap vermek devlet departmanlarına, icra makamlarına, ulusal silahlı kuvvetlere, hava aracı operatörlerine, havaalanı yönetimi ve kiracılarına verilmektedir.

İlgili havacılık güvenliği otoritesi adına hareket eden güvenlik personeli dâhil olmak üzere, tüm havacılık sektöründe güvenlik fonksiyonlarını yerine getirmeleri beklenen personelin seçilmesi ve eğitimindeki standartlar ve nitelikler yetkili otorite tarafından düzenlenmekte, MSHGP’de yansıtılmakta ve MSHGP’nin bir eki olarak dahil edilelerek MSHGEP’de detaylı olarak açıklanmaktadır. MSHGEP, MSHGP’nin etkinliğini temin etmek üzere ve havacılık güvenliği fonksiyonları bulunan tüm personele yönelik havacılık güvenliği eğitim gerekliliklerine ait devlet politikasını yansıtmak üzere tasarlanmıştır. Program, diğer şeylerin yanı sıra, havacılık güvenliği eğitimi ile ilgili idari direktifleri; eğitici uygulamalara ilişkin rehberliği; öğretim programının ana hatlarını; kurs programlarını; hizmet içi eğitim gerekliliklerini; havacılık güvenliği bilinci eğitiminin gerekliliklerini; referans materyaline ilişkin rehberliği ve ICAO havacılık güvenliği eğitim merkezlerinin küresel ağı, havacılık güvenliği eğitim paketleri ve standartlaştırılmış eğitim paketleri dâhil olmak üzere eğitim yardım kaynaklarını belirlemektedir. Bu program ayrıca, ilgili havacılık güvenliği otoritesinin onayına tabi olması gereken kendi eğitim programlarının geliştirilmesinde havaalanı yönetimine ve hava aracı operatörlerine yönelik kılavuz materyal olarak da yararlıdır.

Ülkemizde, MSHGP ile uygunluğu belirlemek ve etkinliği denetlemek üzere bir Kalite Kontrol Programı da oluşturulmuştur. Bu amaçla SHGM, güvenlik

denetimleri, teftişleri, tetkikleri, testleri ve araştırmaları gerçekleştiren personele, bu görevleri yerine getirmek, spesifik mevzuatları, direktifleri ve/veya talimatları ihlal edenlere karşı bilgi toplamak ve yaptırım uygulamak için gerekli yetkiyi vermektedir. Bu gibi tedbirler, eksikliğin yazılı olarak bildirilmesini, düzeltici önlemlerin talep edilmesini, para cezalarının verilmesini vs. içermektedir.

Ülkemizin sivil havacılık güvenliği sistemi dâhilinde koordinasyona ve haberleşmeye yönelik ayrıntılar MSHGP'ye dâhil edilmiştir. Bu, diğer şeylerin yanı sıra, devlet politikası ihtiyaçlarına ve tehdit değişikliklerine cevap verecek şekilde MSHGP'nin düzenli olarak ayarlanmasını ve güvenlikle ilgili Tavsiye Edilen Uygulamaların uygulanmasını temin etmek için, havacılık güvenliği faaliyetlerinin ulusal bir düzeyde koordinasyonu için MSHGK'nın oluşturulmasını içermektedir. Havaalanı düzeyindeki ilgili otoriteye, MSHGP'de ve Havaalanı Güvenlik Planı (HGP)'da belirtilen politikaları yansıtacak güvenlik kontrollerinin ve prosedürlerinin uygulanmasını koordine etme rolünde yardımcı olmak üzere sivil havacılığa hizmet veren her havaalanında bir havaalanı güvenlik komitesi de oluşturulmuştur. Diğer devletlerle ve ICAO ile haber medya iletişimi, haberleşme ve işbirliği ile ilgili devlet havacılık güvenliği politikası ve prosedürleri ve tehdit bilgilerinin alışverişi de MSHGP'de yansıtılmıştır.

2.3. Yetkili Otorite ve Organizasyon²³⁰

2.3.1. Yetkili Otorite

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programının hazırlanmasından, programda belirtilen görev ve hizmetlerin koordinasyonunun sağlanarak yürütülmesinden, ICAO ve ECAC standartlarının uygulanmasından, sürdürülmesinden ve izlenmesinden Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) yetkili ve sorumludur. İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) yetkili otoriteye güvenlik kapsamında gerekli desteği sağlar.

SHGM'nin Sorumlulukları ve Görevleri:

- Sivil havacılığa, sivil havalimanlarına ve bunların eklentilerine yönelik

²³⁰ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ve ekleri, Ankara, 2015, ss.21-24

tehditlere karşı uygulanabilecek tedbirleri izlemek,

- Uluslararası ve ulusal mevzuat çerçevesinde sivil havacılık güvenliği standartlarını sağlayabilmek için ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon sağlamak,
- Yeni yapılan ve tadil edilen havalimanlarının plan ve projelerine, yapısal güvenlik unsurlarının da dâhil edilerek hazırlanmasını sağlamak,
- Sivil havacılık güvenliği konusunda yapılan değişiklikler ve yeni uygulamalar ile dokümanların yayımlanmasını sağlamak,
- Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu'nun sekretaryasını yapmak,
- Ülke genelinde standartların sağlanması için havalimanları tarafından hazırlanan planların genel esaslarını belirlemek ve onaylamak,
- Sivil havacılık alanında görev yapan personelin uluslararası temasını arttırmak ve tecrübelerin paylaşımını sağlamak amacıyla; uluslararası kuruluşlar ve yabancı devletler ile işbirliği yaparak, denetim, eğitim, seminer, çalıştay, konferans gibi faaliyetlerin düzenlenmesini ve katılımı sağlamak,
- Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nı izlemek ve geliştirmek,
- Denetleme ve test yöntemlerini ve prensiplerini belirlemek, denetleme programlarını ve denetleme formlarını hazırlamak, geliştirmek,
- Havacılık sektöründe olan tüm özel ve kamu kuruluşlarının haberli/habersiz güvenlik denetimlerini ve testlerinin yapılmasını sağlamak, denetim sonuçlarını ilgili yerlere göndermek ve icrasını takip etmek,
- Havalimanları güvenlik komisyonundan ve havacılık işletmelerinden gelen görüş ve önerilerin değerlendirilmesini sağlamak,
- Yeni güvenlik teknik ve teknolojilerini takip ederek, güvenlik cihaz ve sistemlerinden en iyi faydayı sağlamak için gerekli bilgileri toplamak, ilgilileri bu konuda bilgilendirmek ve gerektiğinde uygun görüş vermek,

- Sivil havacılığa ve havalimanlarına yönelik, mevcut ve muhtemel tehditler hususunda edinilen bilgi ve belgeleri ilgili makamlara ulaştırarak gereğinin yapılmasını sağlamak,
- Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu'nun vereceği kararları takip etmek,
- Ulusal risk değerlendirmesi kapsamında yabancı bir ülkeye/ülkeden ilk defa uçuş planlanması aşamasında ve düzenli uçuş yapılan ülkeler için belirli periyotlarla bahse konu ülkelerde alınan sivil havacılık güvenlik önlemlerinin incelenerek risk haritalarının oluşturulması, risk seviyelerine göre uygulanacak ek güvenlik önlemlerini belirlemek,
- Havacılık işletmelerinin güvenlik planlarını incelemek ve onaylamaktır.

2.3.2. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nda yapılacak olan değişikliklerin onaylanması ve sivil havacılık güvenliği politikalarının belirlenmesi ile kurumlar arasında koordinasyonun sağlanmasından sorumlu olmak üzere, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu oluşturulur. Kurul aşağıdaki üyelerden oluşur;²³¹

- İçişleri Bakanlığı Müsteşarının veya Güvenlikten Sorumlu Müsteşar Yardımcısının başkanlığında,
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşarı veya yetkili kılacağı temsilcisi,
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Müsteşarı veya yetkili kılacağı temsilcisi,
- Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği temsilcisi,
- Sivil Havacılık Genel Müdürü,
- DHMİ Genel Müdürü,

²³¹ Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, <http://www.ozelguvenlikdunyasi.com/milli-sivil-havacilik-guvenlik-programi-mshgp.html>, Erişim Tarihi: 14.09.2107

- Gümrükler Muhafaza Genel Müdürü,
- İller İdaresi Genel Müdürü,
- Altyapı Yatırımları Genel Müdürü,
- Emniyet Genel Müdür Yardımcısı,
- Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı,
- Emniyet Genel Müdürlüğü Koruma Dairesi Başkanı,

MSHGK'nin görevleri aşağıdaki gibidir;

- Sivil havacılığa, sivil havalimanlarına ve bunların tesislerine yönelik tehditlere karşı uygulanabilecek yeni politikaları belirlemek,
- Uluslararası havacılık güvenlik standartlarını sağlayabilmek için, kanundışı olaylar ve bunların teknik yönleri hakkındaki bilgilerin değerlendirilmesi, mübadelesi ve yayımlanması hususlarını, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordine etmek,
- Havacılık güvenliği ile ilgili olarak havalimanlarında gerekli olan fiziki ve teknik konularda karar almak,
- Havacılık güvenliği konusunda, intikal eden sorunları, teklifleri ve havalimanları ile ilgili diğer hususları görüşmek, karara bağlamak ve ilgili birimler tarafından yerine getirilmesini sağlamak,
- Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ve Ek'lerinde yapılan değişiklikleri onaylamak,
- Genel ve özel güvenlik personeli arasındaki işbirliği ve yardım esaslarını belirlemek,
- Kurum ve kuruluşlar ve havacılık işletmeleri arasında, havacılık güvenliğini ilgilendiren uygulamalarda görev paylaşımı yapmak.

2.3.3. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK)

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nın oluşturulması, idamesi ve yürütülmesini sağlamak, sivil havacılık güvenliği alanında güvenlik standardı ve tavsiye edilen uygulamaları oluşturmak, sivil havacılık güvenliği sorunlarını çözüm yolları geliştirmek, havalimanlarında görev yapan kamu ve özel sektöre ait kurum ve kuruluşlarda çalışan personelin, ICAO ve ECAC kural ve standartlarına göre eğitim ve denetimini yapmak, araştırmalarda bulunma konusunda yetkili otoriteye yardımcı olmak ve kurumlar arası koordinasyonun alt düzeyde sağlanması amacıyla Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu oluşturulur.

Bu Kurulun toplantı ve çalışma esasları; MSHGK'da kabul edilip, İçişleri ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlıkları Müsteşarlarınca imzalanarak yürürlüğe giren Sivil Havacılık Güvenliği EADUK Çalışma Yönergesi'nde düzenlenmiştir. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu'nun görevleri;²³²

- Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nı geliştirmek, Güvenlik Kurulu'nun onayına sunmak, programın uygulanmasını takip etmede yetkili otoriteye yardımcı olmak,
- Denetleme yöntemleri, programları ve prensiplerinin belirlenmesinde, yetkili otoriteye yardımcı olmak, havacılık güvenliği denetimlerine, testlerine, araştırmalarına fiilen katılmak,
- MSHGK kararlarının icrasını, denetleme raporlarında tespit edilen hususların giderilip giderilmediğini takip etmek, yapılmayanları Güvenlik Kurulu'na bir rapor halinde bildirmek,
- Mevcut havalimanları tesislerinin tevsii veya yenilerinin kurulması esnasında, proje ve planlarının yapılması konusunda güvenlikle ilgili konularda danışmanlık görevini yapmak, gerektiği ya da talep olduğu takdirde bunlarla ilgili her türlü destek ve yardımı yetkili otoriteye sağlamak,

²³² Hava Ulaşımını Kolaylaştırma Yönetmeliği (SHY-HUK),
<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.18720&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=>, Erişim Tarihi: 12.09.2017

- Havalimanları güvenlik komisyonundan gelen görüş ve önerileri değerlendirerek ilgili yerlere iletmek,
- Uluslararası çalışma, eğitim, toplantı, seminer, konferans ve inceleme gibi faaliyetlere katılım sağlayarak, elde edilen bilgi ve belgelerden uygun görülenleri rapor ve bilgi notları formatında hazırlamak ve sunmak,
- Uluslararası havalimanlarında kullanılan yeni güvenlik tekniklerini takip ederek, güvenlik cihaz ve sistemlerinden en iyi faydayı sağlamak için bilgileri toplamak, ilgilileri bu konuda bilgilendirmek,
- Sivil havacılığa ve havalimanlarına yönelik, mevcut ve muhtemel tehditler hususunda edinilen bilgi ve belgeleri ilgili yerlere iletmek,
- Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu'nun vereceği diğer görevleri yapmak.

2.4. Kalite Kontrol Yükümlülükleri

Havacılık güvenliği denetimi, Devletlerin Şikago Sözleşmesinin Eklerinde yer alan güvenlikle ilgili Standartlar ve Önerilen Uygulamaların ve ilgili ICAO dokümanların etkin bir şekilde uygulanmasını sağlayan bir işlemdir.

Havacılık güvenliği denetimi için tek bir devletin sorumluluğu, küresel havacılık güvenliğinin temelini oluşturur. Bir üye devlette uygun havacılık güvenliği denetimi eksikliği, dünya çapında uluslararası sivil havacılık operasyonları üzerinde etkili olabilir. Havacılık güvenliği denetimi, ulusal havacılık sektörünün, Standartlar ve Önerilen Uygulamalar (SARP) tarafından tanımlananlardan daha iyi güvenlik seviyeleri temin etmeyi amaçlamalıdır. Güvenlik standartlarının uygulanmasından doğan koruma seviyesi, küresel havacılık ağındaki en zayıf halkadan daha güçlü

Havacılık Güvenliği Gözetim Sisteminin Kritik Unsurları
• Kritik Unsur 1. Havacılık Güvenliği Mevzuatı • Kritik Unsur-2. Havacılık Güvenlik Programları ve Yönetmelikleri • Kritik Unsur-3. Havacılık Güvenliği ve Sorumlulukları İçin Uygun Yetkiyi Vermek • Kritik Unsur-4. Personel Nitelikleri ve Eğitimi • Kritik Unsur-5. Teknik Rehberlik, Araçlar ve Güvenlik Açısından Kritik Bilgiler Sağlama • Kritik Unsur-6. Sertifikasyon ve Onay Yükümlülükleri • Kritik Unsur-7. Kalite Kontrol Yükümlülükleri • Kritik Unsur-8. Güvenlik Endişelerinin Çözülmesi

olduğu için, havacılık güvenliği ile ilgili olarak, dünya çapında standartların korunması özellikle önemlidir. Bir ülkede havacılık güvenliği denetiminin olmaması veya eksik olması uluslararası sivil havacılık operasyonlarının güvenliğini tehdit edecektir.

Tüm hükümetlerin terörizm tehdidinin sürdüğü ve sürekli azaltma çabaları gerektirdiğini bilmeleri gereken bir dünyada yaşıyoruz. Kritik Altyapı, minimum tekli arıza noktası ve hızlı, test edilmiş iyileştirme düzenlemeleri için yeterli seviyede koruyucu güvenlik geliştirmek için istihbarat önderliğindeki risk bilgilerine dayalı bir yaklaşım gereklidir. Tüm mevcut Ulusal Kritik Altyapı koruma düzenlemeleri, en azından Kritik Altyapıyı, terörist saldırılardan ve diğer yasadışı müdahale tehditlerinden korumaya odaklanmalıdır.

Etkin bir devlet havacılık güvenliği gözetim sisteminde sekiz kritik unsur vardır. Bunlar, sivil havacılık güvenlik faaliyetlerinin tümünü kapsamaktadır. Kritik unsurlar ve bunların bağlantılı bileşenleri şunlardır:²³³

- Kritik Unsur-1. Havacılık Güvenliği Mevzuatı: Devletin havacılık güvenliği faaliyetinin çevre ve karmaşıklığına uygun, Ek-17 hükümlerini ve Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonunun diğer Eklerinde yer alan ilgili güvenlikle ilgili hükümleri uygulamak üzere kapsamlı ve etkili bir hukuki yapının sağlanması ve devletin havacılık güvenliği gerekliliklerinin uygulanmasını etkilemektedir.

- Kritik Unsur-2. Havacılık Güvenlik Programları ve Yönetmelikleri: Havacılık güvenliği mevzuatından kaynaklanan ulusal gereklilikleri ve ayrıca Ek Standartları ve Tavsiye Edilen Uygulamalara uygun olarak standartlaştırılmış uygulama usulleri, teçhizatı ve altyapıları (güvenlik yönetimi ve eğitim sistemleri dahil olmak üzere) sağlamak için yeterli program ve düzenlemeler sağlanmalıdır.

- Kritik Unsur-3. Havacılık Güvenliği ve Sorumlulukları İçin Uygun Yetkiyi Vermek: Havacılık güvenliği konularında uygun ulusal otoritenin

²³³ Kritik unsurlar hakkında ek bilgi ICAO Document 10047 - Aviation Security Gözetim El Kitabı'nda bulunabilir. <http://standards.globalspec.com/std/9998151/icao-10047>, Erişim Tarihi: 12.10.2017

belirlenmesi, güvenlik faaliyetlerinin uygun teknoloji, personel ve yeterli mali kaynaklar tarafından desteklenmesini sağlar. Devletin yetkili makamı, güvenlik düzenleyici işlevlere, hedeflere ve politikalara sahip olmalıdır.

- Kritik Unsur-4. Personel Nitelikleri ve Eğitimi: Havacılık güvenliği işlevlerini yerine getiren teknik personel için asgari bilgi ve deneyim gereksinimleri oluşturulmalı ve bu personelin yetkinliğini arzulan seviyede tutmak ve geliştirmek için uygun eğitimler verilmelidir. Eğitim ilk ve tekrarlanan eğitimi içermelidir. Bu unsur aynı zamanda, geçerli havacılık güvenliği gerekliliklerinin, önlemlerin ve prosedürlerin uygulanması konusunda havacılık endüstrisine eğitim verilmesini de içermektedir.

- Kritik Unsur-5. Teknik Rehberlik, Araçlar ve Güvenlik Açısından Kritik Bilgiler Sağlama: Gerekli hallerde, teknik personelin, güvenlik gözetim işlevlerini, kurulan gereksinimlere uygun olarak ve standart bir şekilde yerine getirmeleri için teknik kılavuz, araçlar ve güvenlik açısından kritik bilgiler sağlanmalıdır. Yetkili makam mevcut yönetmelikler, talimatlar ve programların uygulanması konusunda havacılık sektörüne teknik rehberlik de sağlamalıdır.

- Kritik Unsur-6. Sertifikasyon ve Onay Yükümlülükleri: Havacılık güvenlik faaliyeti yürüten personel ve kuruluşların, ilgili faaliyeti yerine getirmelerine izin verilmeden önce belirlenen şartları karşılamalarını sağlamak için gerekli süreçler ve prosedürler uygulanmalıdır.

- Kritik Unsur-7. Kalite Kontrol Yükümlülükleri: Havacılık güvenlik birimlerinin kurulan gereklilikleri yerine getirmeye devam etmesini ve devletin önereceği yetki ve güvenlik seviyesinde faaliyet göstermesini sağlamak için denetimler, teftişler, anketler ve testler gibi süreçlerin uygulanmasıdır. Bu, yetkili otorite adına güvenlik gözetim işlevlerini yerine getiren belirlenmiş personelin izlenmesini içerir.

- Kritik Unsur-8. Güvenlik Endişelerinin Çözümlemesi: Havacılık güvenliğini etkileyen belirgin eksiklikleri gidermek için süreçlerin ve prosedürlerin uygulanmasıdır. Buna, şu hususlar da dahildir: Güvenlik eksikliklerini analiz etmek;

tekrar oluşmasını önlemek için tavsiyelerde bulunmak; düzeltici faaliyetlerin etkili bir şekilde uygulanmasını sağlamak için takip prosedürleri de dâhil olmak üzere tespit edilen eksikliklerin düzeltilmesini takip etmek ve gerektiğinde düzeltici önlemler almak.

Havacılık güvenlik önlemlerinin başarılı bir şekilde uygulanması için, kontrollerin etkili bir havacılık güvenliği sağlayacak şekilde uygulanması esastır. Bu nedenle, yetkili otorite Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programı'nın uyumluluğunu belirlemek ve devam etmekte olan etkinliğini doğrulamak için Milli Sivil Havacılık Kalite Kontrol Programı'nı geliştirir, uygular ve güncel olarak tutar. Yetkili otoriteye, güvenlik önlemlerinin Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programı ile uyumlu olmasını sağlamak ve havacılık güvenliği faaliyetlerinde sürekli gözetim yapmak için devlet tarafından yetki ve sorumluluk verilmektedir. Ayrıca, yetkili otoritenin denetimleri, teftişleri, anketleri ve testleri düzenli olarak yapmak, güvenlik önlemlerini analiz etmek, eksiklikleri tespit etmek ve etkili bir şekilde düzeltmek ve güvenlik kontrol ve prosedürlerini gözden geçirmek ve yeniden değerlendirmek gibi görevleri vardır.²³⁴

Personelin havacılık güvenliği yükümlülüklerine katılımı ve kalite peşinde koşması ki kalite herkesin görevi anlamına gelmektedir; verimliliği arttırmak için bir araç olarak görülmektedir.

Milli Sivil Havacılık Kalite Kontrol Programı'nın yönetiminden, önceliklerinin belirlenmesinden ve organizasyonundan sorumlu kuruluşların Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programı kapsamındaki önlemlerin uygulanmasından sorumlu kişilerden bağımsız olarak çalışması önemlidir.

Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programı'nın uygulanmasına katılan bütün havacılık güvenliği paydaşları, havacılık güvenliği için yetkili otorite tarafından onaylanıp izlenen kendi iç kalite kontrol güvence prosedürlerini geliştirmek, uygulamak ve sürdürmekle yükümlüdürler. Bu iç kalite kontrol sistemi, paydaşların kendi öngörülen politika ve prosedürlerine uymalarını sağlarken, ayrıca paydaşların performansını izlenmekle görevlendirilen yetkili otorite arasındaki ilişkiyi

²³⁴ Aviation Security Quality Control: Striving for Excellence, <http://www.3skies.eu/AVSEC%20Quality%20Control%20published.pdf>, Erişim Tarihi: 09.10.2017

kolaylaştıracaktır. Bu politika ve prosedürlerin, ulusal havacılık güvenliği gereklerine uygunluğunu sağlamak için yetkililerce onaylanması gerekmektedir.

Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programı'nın uygulanmasına katılan bütün havacılık güvenliği paydaşları, havacılık güvenliği için yetkili otorite tarafından onaylanıp izlenen kendi iç kalite kontrol güvence prosedürlerini geliştirmek, uygulamak ve sürdürmekle yükümlüdürler. Bu iç kalite kontrol sistemi, paydaşların kendi öngörülen politika ve prosedürlerine uymalarını sağlarken, ayrıca paydaşların performansını izlenmekle görevlendirilen yetkili otorite arasındaki ilişkiyi kolaylaştıracaktır. Bu politika ve prosedürlerin, ulusal havacılık güvenliği gereklerine uygunluğunu sağlamak için yetkililerce onaylanması gerekmektedir.

Çeşitli denetim/denetim raporlarını analiz ederek iyi kurulmuş ve yönetilen bir milli kalite kontrol sistemi, zayıflıkların ve eksikliklerin yanı sıra nedenleri ve muhtemel çözüm yollarını ortaya çıkaracaktır. Bu gibi denetim/incelemelerin gerçekleştirilme sıklığı, kapsamı ve ilgili teknik prosedürlerin gözden geçirilmesi, bu görevle yetkili havayolu güvenlik birimi yetkilisi tarafından yapılacak risk değerlendirmesine dayanarak teşkil eder.

Bir devletin havacılık güvenliği önlemlerini başarıyla uygulanmasındaki kilit unsur, etkin bir güvenlik sağlayacak şekilde kontrollerin düzenli olarak uygulanmasıdır. Bu nedenle, yetkili havacılık güvenliği otoritesi, MSHGP'nin başarılı bir şekilde uygulanmasını sağlamak için, bir Milli Sivil Havacılık Güvenliği Kalite Kontrol Program (MSHGKGP) ve bir kalite kontrol önlemleri sistemi geliştirmeli ve uygulamalıdır.²³⁵

Havacılık güvenliğinde başarının bir diğer anahtarı, yetkili havacılık güvenliği otoritesine, alınacak güvenlik önlemlerinin MSHGP ile uyumlu olmasını sağlamak ve havacılık güvenliği operasyonları üzerinde devamlı gözetim gerçekleştirmek için devlet tarafından yetki ve sorumluluklarla donatılmasıdır.

Yetkili otorite, bu amaca ulaşmak için, denetimler, teftişler, gözetimler ve testler yürütmek, güvenlik önlemlerini analiz etmek, güvenlik yetersizliklerini tespit

²³⁵ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Havacılık Gözetim Sistemi, A.g.e, ss.35-37

etmek ve bunları yazılı olarak bildirmek, hızlı ve etkili düzeltici tedbirler için tavsiyelerde bulunmak, sertifikaları veya başka onayları ertelemek, geri almak veya feshetmek ve gerekmesi durumunda para cezaları kesmekle yetkilendirilmelidir.

MSHGKKP’de havacılık güvenliğinin devamlı geliştirilmesi ve artırılması için, bir başarı ortamı ve kültürünü teşvik eden yapılanma, sorumluluklar, prosesler ve prosedürlerden oluşan kalite kontrol fonksiyonları kriterleri yer almaktadır. Yetkili havacılık güvenliği otoritesi, bu programın geliştirilmesinden, uygulanmasından ve muhafaza edilmesinden sorumludur.

MSHGKKP’nin MSHGP’si ile uyumluluğunun belirlenmesi ve etkinliğinin doğrulanması için aşağıdaki hususların sağlanması gerekmektedir:²³⁶

- Düzenli olarak havacılık güvenlik önlemlerinin, MSHGP’ye uygunluğunun kontrolü, izleme öncelikleri ve sıklığı, ilgili otoriteler tarafından gerçekleştirilen risk değerlendirme esasına dayanarak belirlenmelidir.
- Güvenlik kontrollerini uygulayan tüm kişiler, görevlerini yerine getirebilmek için gerekli tüm yetkinliklere sahip olmalı, MSHGP’nin gerekliliklerine göre uygun şekilde eğitilmiş olmalıdır.
- Havacılık güvenliği ile ilgili performans standartları oluşturulmalı ve bu standartların muhafaza edilmesi için ilk ve periyodik değerlendirmeler yapılmalıdır.
- Tarama operasyonlarını gerçekleştiren kişiler, MSHGP ve MSHGEP’nin gerekliliklerine göre sertifikalandırılmaktadırlar.
- Güvenlik denetimleri, teftişleri, gözetimleri ve testleri, MSHGP’ye uygunluğu doğrulamak ve herhangi bir yetersizliği süratle ve etkili bir şekilde düzeltmek için düzenli olarak yapılmalıdır.
- Yasa dışı müdahale eylemlerinin araştırılması, güvenlik kontrollerinin ve prosedürlerinin incelenmesi, yeniden değerlendirilmesi ve eksikliklerin bir yasa dışı müdahale eyleminin tekrarını önleyecek şekilde zamanında giderilmesi için gerekli

²³⁶ Oversight Manual, International Civil Aviation Organization, First Edition-2007, <http://www.ncaa.gov.ng/media/1209/doc-9734-part-c.pdf>, Erişim Tarihi: 10.10.2017

önlemler alınmalıdır.

MSHGKKP'nin uygulayan personele, bu görevini başarıyla yerine getirmesi için bilgi toplamak ve düzeltici faaliyetleri yaptırmak için gerekli yetki verilmelidir. Bu amaçla, personeli, diğer şeylerin yanı sıra, aşağıdaki hususlarla yetkili kılmak üzere MSHGKKP'de ve ilgili mevzuatlarda resmi prosedürler oluşturulmalıdır.²³⁷

- Herhangi bir güvenlik prosedürünü değerlendirmek amacıyla, devlette tescilli veya faaliyet gösteren bir uçağı teftiş etmek,
- Devletteki herhangi bir havaalanının herhangi bir bölümünü teftiş etmek,
- Havaalanında faaliyet gösteren veya güvenlik tahditli alanlara giren işletmeler tarafından kullanılan havaalanı dışındaki herhangi bir arazinin veya alanın teftiş edilmesi ve söz konusu arazide veya alanlarda bulunan herhangi bir mal varlığını testlere tabi tutmak,
- Güvenlik önlemlerinin ve prosedürlerinin etkinliğini araştırmak ve test etmek,
- Havaalanı ile bağlantılı olarak ticari amaçlarla kullanılan havaalanı dışındaki araziye işgal edenden, havaalanı müdüründen veya hava aracı operatöründen, denetim, teftiş, gözetim, test veya araştırma ile ilgili bilgi sağlamasını istemek,
- Havaalanı veya hava aracı operatörü ile bağlantılı ticari amaçlarla işgal edilen bir havaalanı dışındaki araziye veya bir havaalanı veya havaaracı operatörünü teftiş etmek amacıyla herhangi bir araziye, tesise veya binaya girmek,
- Bir havaalanına, Hava Tarafı alanına veya tayin edilmiş herhangi bir Güvenlik Tahditli Alana görevlerini gerçekleştirmeleri için gerekli herhangi bir ekipmanı almak ve kullanmak; örneğin telsizler, kameralar, kayıt cihazları (hem ses hem de görüntü) ve silahlar, silah benzerleri veya sahte patlayıcı tertibatlar gibi, özel izinli, tahditli veya yasak maddeler de dahil olmak üzere,

²³⁷ A.g.e., ss. 3-14

- Güvenlik standardını veya güvenlik prosedürlerinin uygulanmasını değerlendirmede kendilerine yardımcı olacağını düşündükleri herhangi bir kişiye havacılık güvenliği hakkında sorular sormak,

- Gerek görülmesi halinde bildirim ve/veya tavsiyeler düzenlemek ve düzeltici önlemleri yaptırmak.

Kalite kontrol tedbirleri, diğer devletlerin hava aracı ve havaalanı operasyonlarının karmaşıklığı ve büyüklüğünde geniş bir farklılık bulunması halinde, her devletin özel havacılık ortamına uyacak şekilde şekillendirilmelidir. MSHGKKP’de, yolcular, mürettebat, yer personeli, vs. gibi kaynakların sağladığı güvenlik bilgilerinin analiz edilmesine yönelik bir gizli raporlama sistemi oluşturulmalıdır. Bunun yanı sıra, uygunluk sağlanamayan hususlar ve bunların sebeplerinin tanımlanması, bunlara düzeltici tedbirlerin uygulandığını ve sürdürüldüğünün doğrulanmasına katkıda bulunmak için programın sonuçlarını analiz edecek ve kaydedecek bir süreç de oluşturulmalıdır.

Sivil havacılık sektöründeki güvenlik paydaşlarının, kalite kontrol programlarının resmen yürürlüğe koyulması ve bağlantılı fonksiyonların yerine getirilmesi dâhil olmak üzere, kendi iç kalite kontrol önlemlerini geliştirmeleri, uygulamaları ve muhafaza etmeleri öngörülmelidir.

MSHGKKP’nin yönetiminden, önceliklerinin belirlenmesinden ve organizasyonundan sorumlu kişiler ve kurumlar, menfaat çatışmasının algılanmasından kaçınmak ve diğer taraftan havacılık güvenliği gözetim fonksiyonlarını yerine getiren tayin edilmiş personelin de gözetime/denetime tabi olmasını temin etmek üzere, MSHGP kapsamında tedbirlerin uygulanmasından sorumlu olan kişilerden ve kurumlardan bağımsız işlemelidir.

3. GÜVENLİK SORUNLARININ ÇÖZÜMLENMESİ

Yetkili otoriteler tarafından yapılan denetimlerde tespit edilen havacılık güvenliğine yönelik sorunlarının çözülmesi, tüm havacılık güvenliği yönetim faaliyetlerinin özündeki kritik unsurdur. İyi bir havacılık Güvenliği Yönetim Sistemi, yetersizliklerin belirlenmesini ve belirlenmiş herhangi bir yetersizliği çözümleyecek

ilgili düzeltici tedbirlerin süratli ve etkili bir şekilde uygulanmasını sağlamalıdır. Etkin ve iyi yönetilen bir kalite kontrol sistemi, çeşitli denetçi raporlarının analizi neticesinde, tespit edilen eksikliklerin ve yetersizliklerin kaynağını, sebeplerini ve muhtemel çözüm yollarını da ortaya koymalıdır.²³⁸

MSHGKKP çerçevesinde yapılan denetimler sonucunda hazırlanan raporlar, kurum/kuruluşlar, havalimanları, havayolları ve diğer havacılık işletmelerin gerekli güvenlik standartlarını karşılayamadığını veya muhafaza edemediğini ortaya koyması halinde, denetçiler ilgili havacılık güvenliği otoritesi adına, yazılı raporla havacılık işletmesini derhal gözlenen yetersizlikten haberdar etmelidirler. Yetersizliğin sebebi belirlendikten sonra, ilgili havacılık güvenliği otoritesi, düzeltici tedbirlerin alınması için süreler belirlemeli ve düzeltici tedbirlerin etkililiğini belirleyecek uygun takipler başlatmalıdır. Denetim faaliyetlerine tabi tutulan kurum/kuruluşlar, havalimanları, havayolları ve diğer havacılık işletmeleri raporlarda vurgulanan herhangi bir bulguyu ne şekilde ve ne zaman gidereceklerini belirten düzeltici eylem planını raporun teslim edilmesini takip eden 30 gün içerisinde denetçi kuruma bildirmelidir. Bu esnada tespit edilen bulguların herhangi bir risk oluşturmaması için ivedilikle düzeltilmesi çok önemlidir. Gerekli düzeltici faaliyetler ivedilikle uygulanamadığında, hemen telafi edici önlemler alınmalıdır. MSHGKKP çerçevesinde yapılan denetimler sonucunda hazırlanan raporlar, kurum/kuruluşlar, havalimanları, havayolları ve diğer havacılık işletmelerin gerekli güvenlik standartlarını karşılayamadığını veya muhafaza edemediğini ortaya koyması halinde, denetçiler ilgili havacılık güvenliği otoritesi adına, yazılı raporla havacılık işletmesini derhal gözlenen yetersizlikten haberdar etmelidirler. Yetersizliğin sebebi belirlendikten sonra, ilgili havacılık güvenliği otoritesi, düzeltici tedbirlerin alınması için süreler belirlemeli ve düzeltici tedbirlerin etkililiğini belirleyecek uygun takipler başlatmalıdır. Denetim faaliyetlerine tabi tutulan kurum/kuruluşlar, havalimanları, havayolları ve diğer havacılık işletmeleri raporlarda vurgulanan herhangi bir bulguyu ne şekilde ve ne zaman gidereceklerini belirten düzeltici eylem planını raporun teslim edilmesini takip eden 30 gün içerisinde denetçi kuruma bildirmelidir. Bu esnada tespit edilen bulguların herhangi bir risk oluşturmaması için ivedilikle düzeltilmesi çok önemlidir. Gerekli düzeltici faaliyetler ivedilikle

²³⁸ A.g.e., ss.3-15

uygulanamadığında, hemen telafi edici önlemler alınmalıdır.

Denetime tabi tutulan kurum/kuruluşlar ve havacılık işletmelerinin hazırladığı düzeltici eylem planı denetçi makam tarafından onayı sonucunda derhal yürürlüğe girmeli ve sıkı bir şekilde takip edilmelidir. Düzeltilen bulgular kapatıldığında hemen denetçi makama yazılı bildirimde bulunulmalıdır.

Tespit edilen bulgular, belirlenen süre içinde düzeltilmediği takdirde, yetkili makam tarafından geçici olarak para cezalarının verilmesi, havacılık güvenliği işletmesini yürüten kuruma ait sertifikanın, onayın ve/veya yetkinin durdurulması veya geri alınması gibi pozitif tedbirler almayı tercih edebilir. Bulguların kapatılması ve yaptırım uygulanmasında kademeli ve orantılı bir yaklaşım izlenmelidir. Bu yaklaşım bulgular kapatılana kadar takip edilecek ilerleyen adımlardan oluşmalıdır:

- Gönderilen raporda bulguların kapatılması için tavsiye ve öneriler,
- Bulguların kapatılması için uyarı yazısı,
- Yaptırım uygulanacağına dair uyarı yazısı,
- İdari ve cezai yaptırım ve işlemlerin uygulanması,
- Yetkili makam, özellikle bulgu ciddi veya tekrarlayan şekilde olduğunda bu adımların birini veya daha fazlasını atlayabilir.

Sivil havacılığa karşı ortaya çıkan yeni tehditler karşısında, bu tehdidin etkileyeceği potansiyel alanları daha iyi değerlendirmek, etkilerini ortaya çıkarmak ve düzeltici önlemleri almak için, yetkili otoritenin elindeki kaynakları daha verimli kullanımını temin etmek için yeni teknik ve prosedürlerin geliştirilmesine sürekli bir ihtiyaç vardır.

Yasa dışı müdahale eylemlerinin veya tehditlerin araştırılması, güvenlikle ilgili yetersizliklerin tespit edilmesinde çok önemli bir rol oynamaktadır. Bu tür bir olay meydana geldiğinde onu değerlendirmek için gerekli olan prosedürler yürürlükte olmalı ve güvenlik önlemlerine uygun olacak şekilde revize edilmelidir. Bir yasa dışı müdahale eylemi, ortaya çıkmadan önce ilgili havacılık güvenliği otoritesi tarafından

bir inceleme ve analiz gerçekleştirilmelidir. Sonuçlar, ilgili otoritenin tespit edilmiş havacılık güvenliği yetersizliklerinin iyileştirilmesine ve düzeltilmesine yönelik tavsiyeleri ile birlikte tüm havacılık işletmelerinin güvenlikten sorumlu yöneticilerinin kullanımına sunulmalıdır.

ye devletler, tüm yasa dışı müdahale eylemleri hakkında ICAO'ya bir rapor düzenlemeli ve uygun olduğu durumlarda, raporlardan birer nüsha ilgili diğer devletlere göndermelidir.

Havacılık güvenliğine ilişkin sorunların etkin bir biçimde çözümlenmesi, büyük lde yetkili yasal otoriteye verilen yetkiye bağlıdır. Böylelikle, güvenlik meselelerinin çözümlenmesi, ancak havacılık güvenliği yasaları ve mevzuatları tarafından açıkça desteklenen ve bunlarla bağlantılı durumlarda başarılı olabilir. Teknik rehberlik ve prosedürler, havacılık güvenliği yasalarının ve mevzuatlarının uygulatılması ile görevlendirilmiş güvenlik müfettişlerinin, denetçilerinin ve bireylerinin kullanımına sunulmalıdır. Söz konusu rehberlik, otorite personelinin tutarsız hareket etmelerinin önüne geçmek için, herhangi bir kalite kontrol fonksiyonunu gerçekleştirmeden önce yukarıda belirtilen görevleri yerine getirmekle görevlendirilmiş olanlara sağlanmalıdır.²³⁹

²³⁹ A.g.e., ss.3-16

SONUÇ

11 Eylül 2001 olayları, onu takip eden ayakkabı, sıvı, iç çamaşırı ve hava kargo sisteminde bulunan patlayıcı cihazları kullanarak uçaklara saldırmak için yapılan daha yeni girişimler, en son Brüksel ve İstanbul'da havalimanlarına yapılan saldırılar havacılık sektörünün sürekli yüksek düzeyde terör saldırısı tehdidi altında olduğunu göstermektedir. Havacılık için bu küresel tehdit hep olmuştur ve olmaya devam edecektir. Havacılığa yönelik yasa dışı eylemlerle mücadele, alınan sıkı önlemlere rağmen sürekli teröristler tarafından yeni saldırı yöntemleri geliştirildiği için daha zor ve karmaşık hale gelmektedir. Küresel bir tehdidin, küresel bir tepkiyle yok edilebileceği, hiç bir ülkenin tek başına bu mücadeleden galip çıkamayacağı ortaya çıkmıştır.

Havacılık, ülkemiz için ulusal öneme sahip bir sektördür. Emniyetli, güvenli ve verimli bir havacılık sektörü, ekonomik refahımıza önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. Bunu sürdürebilmesi, ülkemizin, uluslararası alanda dünyanın en etkili havacılık güvenlik sistemine sahip ülkeler arasında yerini almasına bağlıdır. Havaalanlarımızdan en iyi şekilde yararlanmamız ve güvenliği geliştirmemiz hayati önemlidir. Ancak, ülkemizde mevcut uygulamaların kuralcı özelliği, gelişmekte olan tehditlere karşı hızlı ve etkin bir müdahaleye engel oluşturmaktadır. Dahası, mevcut uygulama, havacılık sektörünü güvenlik sonuçlarını yenilemek veya iyileştirmek için yeterince teşvik etmemektedir.

Yüksek kalitede bir ulusal havacılık güvenlik sistemi, sadece devlet tarafından yapılan güçlü bir çalışmayla oluşturulamaz, aynı zamanda havaalanı, havayolu şirketi ve güvenli tedarik zincirinde yer alan diğer düzenlenmiş kuruluşlar da dâhil olmak üzere sektördeki tüm kilit oyuncuların katkıda bulunmasını gerektirir.

Devletin havacılık güvenliği içerisindeki rolü, uluslararası düzeyde belirlenmiş mevcut kural ve düzenlemelerin havacılık sektöründe yer alan tüm kurumların elinde bulundurulmasını sağlamaktır. Ayrıca, mevcut kuralların doğru, gerçek gereksinimlerle uyumlu ve risk seviyesine orantılı olmasını sağlamak için uluslararası düzeyde çalışma yapılması gerekmektedir.

Son on iki yılda küresel boyutta havacılık sektörü ortalama % 5 civarında büyür iken, Türkiye % 15’lik büyüme başarısını elde etmiştir. Diğer bir değişle ülkemizde havayolu sektörü büyüme konusunda dünya ortalamasının üç katı bir başarı göstermiştir. Yurt dışı uçuş ağımızın geliştirilmesine yönelik atılımlar sonucunda ülkemiz, dünyanın en yaygın uçuş ağına sahip ülkelerinden biri haline gelmiştir. Dış hat uçuşlarının geliştirilmesi ile dünyanın pek çok bölgesine havayolu ile ulaşılabilinmektedir.²⁴⁰ Ülkemizin sahip olduğu iç ve dış hava trafiğinin doğası göz önüne alındığında, Türkiye bu gelişen tehdide her zaman uyum sağlamayı, öngörmeyi ve tepki vermeye hazır olmalıdır. Güvenlik kuralları uluslararası alanda ICAO ve AB gibi forumlarda belirlenmiştir. Şikago Sözleşmesine taraf olan ülkemiz, ICAO tarafından geliştirilen güvenlik standartlarını ve önerilen uygulamaları tam olarak yerine getirmeye çalışmaktadır. Ayrıca Avrupa Birliği üyeliğine aday olan ülkemiz, sivil havacılık güvenliği ile ilgili AB mevzuatını da dikkate almak ve uygulamak zorundadır. Tüm bu kurallar, havacılık güvenlik zinciri içinde bulunan tüm kurumların faaliyetlerini yerine getirirken içinde bulunduğu havacılık güvenlik çerçevesini şekillendirmektedir.

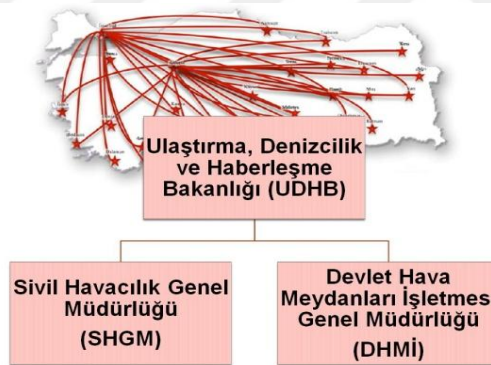
Sivil havacılığa yönelik tehditlilerle mücadelede en etkin yöntemin GYS olduğu başta ICAO ve ECAC gibi uluslararası kuruluşlar olmak üzere, bu konuda öncü tüm ülkeler tarafından kabul edilmektedir. Bu kuruluşların ve havacılık güvenliği çalışmalarında öncü olan ülkelerin havacılık güvenliğinden sorumlu yasal yetkili otoritelerinin resmi internet siteleri incelendiğinde on yılı aşkın süredir GYS konusunda çok titiz yasal çalışmalar yaptıkları, sorumlu makamları yeniden tespit ettikleri, uzun zamana yayılan titiz çalışmalar yaptıkları, bu çalışmalarını yazılı dokümanlara dönüştürdükleri, bunları kendi devlet kurumları ve havacılık paydaşlarıyla paylaştıkları görülmektedir.

Ne yazık ki ülkemizin resmi kuruluşları ve havacılık sektöründe yer alan havacılık işletmelerinin resmi internet siteleri incelendiğinde GYS’ye yeterince yer verilmediği, konuyla ilgili resmi dokümanların yeterince olmadığı görülmektedir. Bu eksiklik, bu konuyu ele alacak ve sektöre yön verecek politikaların yeterince oluşturulmadığını, bu konuda koordinatör makamının belirlenmediğini göstermektedir.

²⁴⁰ Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2015- 2016, ss. 273

Bu durumda bu sorumluluğu hangi kuruluşun yapması gerektiği gibi önemli bir soru karşımıza çıkmaktadır. Bu sorunun cevabını bulmak için, sivil havacılıktan sorumlu devlet teşkilatında yer alan kurum ve kuruluşların incelenmesi gerekmektedir.

Ülkemizin sivil havacılık güvenlik sistemini incelediğimizde, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun "Güvenlik Tedbirleri" başlıklı 40. maddesinden de belirtildiği üzere, havalimanlarının güvenliğinden esas itibari ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) sorumludur. Ayrıca sivil havacılık ve güvenliği ile ilgili önemli görevler verilen iki önemli ulusal kuruluş bulunmaktadır. Bunlar; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü'dür. Bakanlık ve her iki kuruluşun resmi siteleri incelendiğinde, çeşitli yayınlarında, Türkiye, uluslararası ve yerli terörizmden kaynaklanan gerçek ve devam eden bir tehlike ile karşı karşıya bulunduğu vurgulanmaktadır.

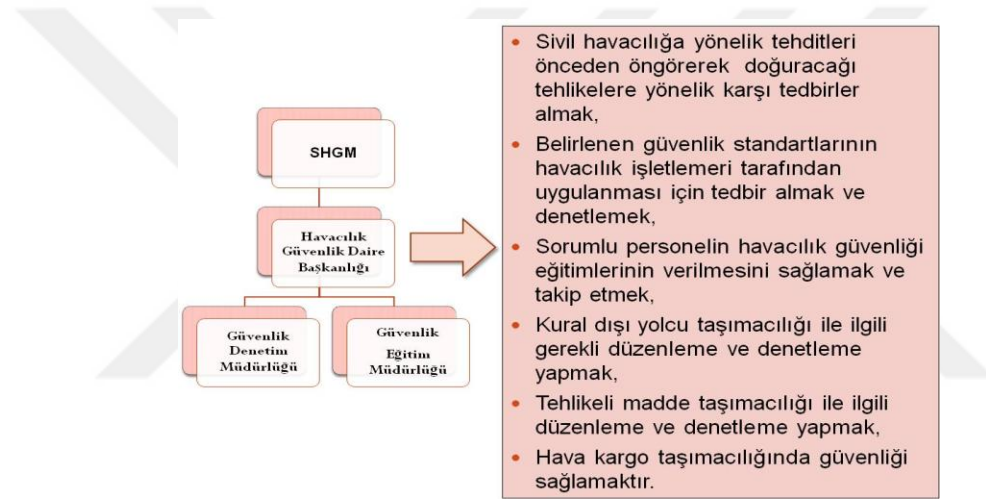


Şekil 9. Sivil havacılık Güvenliğinde Sorumlu Makamlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, kamu ve özel hava meydanlarında can ve mal güvenliğinin sağlanması, yolcu ve eşya nakillerinin yangın, kaza ve diğer tehlikelerden korunması ve güvenli bir şekilde yürütülmesi için gerekli önlemleri almakta, ilgili kuruluşlara aldırmakta ve denetlemektedir. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının bu görevleri yerine getirilmesinde, İçişleri, Gümrük ve Tekel, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlıkları, gereken desteği sağlamakta ve işbirliğinde bulunmaktadır.

Özel bütçeli bir kuruluş olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü UDHB'ye

bağlıdır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nın hazırlanması, idamesi, etkin bir şekilde uygulanması ve sürekli geliştirilmesi, bu hususta yeni politikaların belirlenmesi ve gerekli tedbirlerin alınması, uluslararası güvenlik kuruluşlarının belirlediği standartları ile tavsiye edilen uygulamaların yerine getirilmesi ile kurumlar arasında koordinasyonun sağlanmasından sorumlu ve yetkilidir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü güvenlik konusunda yetkili otorite olarak kabul edilmektedir. SHGM'nin ağır görev yükü göz önüne alındığında, havacılık güvenliği ile ilgili görevleri daha etkin bir şekilde yürütmek amacıyla bünyesinde Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı oluşturulmuştur.



Şekil 10. Güvenlik Daire Başkanlığının Görevleri

Hava seyrüsefer hizmetleri ve havalimanı işletme hizmetleri sivil havacılık hizmetlerinin temel unsurlarıdır. Ülkemiz genelinde bulunan sivil hava trafiğine açık toplam 53 havalimanının 47 adedi fiilen DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte ve bu görevler etkin bir şekilde yürütülmektedir. DHMİ, hava sahamızda uçuş yapan ve havalimanlarımıza iniş-kalkış yapan uçaklar ile ülkemiz üzerinden transit geçiş yapan tüm hava araçlarına hava seyrüsefer ve hava trafik hizmetleri verilmektedir. Hava meydanlarının sivil havacılık güvenliği yatırımları DHMİ tarafından yapılmaktadır. Ulusal ve uluslararası yasal mevzuat ve standartlar çerçevesinde sorumlu olduğu havalimanlarında havacılık güvenliğini sağlanmaktan ve Güvenlik Yönetim Sistemi (GYS) konularındaki uluslararası çalışmaları yakından takip ederek, sistemin kurulması, geliştirilmesi ve idamesi hususlarında faaliyetlerde

bulunmak sorumludur.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ülkemizin havacılık güvenliğine ilişkin yasal sorumluk taşıyan bakanlıştır. Bu yasal sorumluluğu kendisine bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü ile yerine getirmektedir. Bunlara ilave olarak iki önemli kuruluş daha bulunmaktadır. Bunlar, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu (MSHGK) ve Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK) dır. Özellikle sivil havacılık güvenliğinde bir dönüm noktası olan 11 Eylül 2001 saldırılarından sonra uluslararası alanda havacılık güvenliği en ön plana çıkmış ve önem kazanmıştır. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu (MSHGK), sivil havacılık güvenliği ile ilgili uygulamaları yürütmektedir. Ülke genelinde sivil havacılık ve havaalanları ile ilgili güvenlik politikası ve alınması gerekli güvenlik tertip ve tedbirleri konusunda görüş bildirmek ve tekliflerde bulunmak, milli ve beynelmilel sivil havacılık programı ve politikaları arasında uyum sağlamak için gerekli koordinasyonu gerçekleştirmek amacıyla teşkil edilmiştir. Bu görevini yerine getirirken konuyla ilgili tüm paydaşların katılımını sağlamaktadır.

Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK) ise uygulamaların teknik düzeydeki seviyelerinin takibini yapmaktadır. MSHGP'nin oluşturulması, idamesi ve yürütülmesini sağlamak temelinde görev yapmaktadır. Ayrıca, bütün havalimanları için güvenlik standardı oluşturmak, sivil havacılık güvenliği sorunları için çözüm yolları geliştirmek, havalimanlarında görev yapan kamu ve özel sektöre ait kurum ve kuruluşlarda çalışan personelin, ICAO ve ECAC kural ve standartlarına göre eğitim ve denetimini yapmak, araştırmalarda bulunmak gibi önemli görevleri de yürütmektedir.

Ayrıca havalimanlarının güvenliği konusunda valilere de önemli görevler verilmiştir. Valiler, hava meydanlarında güvenliğin sağlanması, giriş ve çıkışlarla ilgili görev ve hizmetlerin etkili bir biçimde yürütülmesi, görevli kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonun gerçekleştirilmesi için gerekli önlemleri almaya ve uygulamaya, kuruluşların çalışmalarını denetlemeye yetkili kılınmıştır. Bu maddeyle İçişleri Bakanlığının uygun gördüğü hava meydanlarında vali tarafından mülki idare

amiri görevlendirilmesi esası getirilmiştir.²⁴¹

Havacılık güvenliğine yönelik tehditler, devletlerin savunma ve güvenlik alanında çok iyi bir stratejik inceleme yapmasını gerektirmektedir. Bu stratejik çalışmalar, Türkiye’yi içinde bulunduğumuz belirsizlik çağında güvence altına alma yönündeki önerileri ortaya koymalı ve havacılık güvenliğini iyileştirme taahhüdü de içermelidir. Yetkili otorite ve havacılık endüstrisi, yolcuların rahatsızlığını en aza indirecek şekilde güvenliği artırmalıdır.

Havacılık güvenliği, bütüncül bir yaklaşım benimsemeli ve güvenlik yönetimi, verimlilik ve mali sorumluluk arasında doğru dengeyi sağlamayı ve dikkatli bir şekilde risk yönetim ilkelerini uygulamayı hedeflemelidir. Etkin ve verimli bir havacılık güvenlik sisteminin teşvik edilmesi, yetkili otorite ve birçok paydaş arasında yakın işbirliğini gerektirir. Ülkelerin havacılık sistemini güvence altına almak ortak bir sorumluluktur. Yetkili otorite, sivil havacılık hizmetlerini yürütmek ve güvenliğini sağlamaktan sorumlu tüm kurum ve kuruluşlar, sivil havacılığa açık havalimanları ve tesisleri ile yerli ve yabancı sivil havacılık işletmeleri, mülki idare amirleri, kolluk kuvvetleri ve sektör her biri güvenlik risklerini azaltmaya yardımcı olan önemli roller oynamaktadır.

Uluslararası düzenleyici çerçeve, sektör ile istişare içinde geliştirilen ve tüm kurumların uyması gereken Türkiye’nin Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı’na (MSHGP) dâhil edilmiştir. Ulusal Sivil Havacılık Güvenliği Programı (MSHGP), Havacılık güvenliğinin başlıca bileşenlerinden biridir. Bu Program, mevzuatı, politikaları, programları ve yönetmelikleri belirlemektedir. Program, ülkemizin havacılık sisteminin yasa dışı müdahale eylemlerine karşı güvenliğinin sağlanması ve hava yolculuğunun ve ticaretin güvenli olması için, yetkili otoritenin güvenlikle ilgili diğer paydaşlarla birlikte çabalarını ifade eder. Bu programın amacı; halkın, yolcuların, mürettebatın, yer personelinin, havalimanı bina ve tesislerinin, sivil havacılığa karşı yerde ve havada meydana gelebilecek her türlü yasa dışı eylemlere karşı korunması ile ilgili kurum ve kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını

²⁴¹ 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu, <https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/kanunlar/il-idaresi-kanunu-5442>, Erişim Tarihi: 28.09.2017

düzenlemek ve uygulama esaslarını belirlemektir. Bu amaç, sivil havacılık hizmetlerini yürütmek ve güvenliğini sağlamaktan sorumlu tüm kurum ve kuruluşların, sivil havacılığa açık havalimanları ve tesisleri ile yerli ve yabancı sivil havacılık işletmelerinin kapsamlı bir politika, düzenleme ve güvenlik önlemleri seti aracılığıyla gerçekleştirilebilir.

Ülkemiz, var olan ve gelişmekte olan uluslararası tehdide karşı verilecek küresel tepkinin şekillendirilmesinde etkin bir rol oynamalıdır. Bu küresel tepki kapsamında alınacak havacılık güvenlik önlemlerinin endüstri ve yolcular ve işletmeler üzerindeki etkisi sürekli dikkate alınmalıdır. Kaynaklar her zaman sınırlı olduğundan en iyi güvenlik sonuçlarını elde edecek yeni yöntem ve yaklaşımların bulunması önem kazanmaktadır. Bu da tüm paydaşların katılımına imkan veren Güvenlik Yönetimi Sistemi (GYS) yaklaşımının getirilmesi yoluyla mümkündür.

Uluslararası Havayolu Taşımacılığı Birliği (IATA), 1 Mart 2007'den itibaren tüm üye havayollarının ve havaalanlarının bir güvenlik yönetim sistemine (GYS) sahip olması gereğini bildirmiştir. Bu talebin ardından birçok havacılık kuruluşu bu yeni sistemi hâlihazırda uygulanmakta olan emniyet ve kalite yönetim sistemlerinden öğrenmeye çalışmıştır. Çünkü bu yeni sistemin işleyişini anlatan belirli yönergeler veya en iyi uygulamalar olmadığından kuruluşlar, farklı hedefler için tasarlanmış bu süreçleri taklit etmek zorunda kalmıştır. Güvenlik ve kalite yönetim sistemleri, kazaların azaltılması, müşteri ilişkileri ve verimlilik açısından daha iyi avantajlar sağladığını göstermiştir. Emniyet, kalite ve güvenlik ortamları kökten farklı prensiplere dayandığından, GYS uygulaması farklı bir adımın atılmasını gerektirmiştir.

Güvenlik Yönetim Sistemi'nin (GYS) amacı, bir havacılık işletmesinin güvenlik risklerini tanımlamasına ve yönetmesine imkân vermek ve bu riskleri yönetmek için alınan güvenlik önlemlerinin etkili olması için en üst düzeyde olmasını sağlamaktır. Yerinde kontroller ve düzenli denetimler, işletmelerin güvenlik tedbirlerinin performansını sürekli olarak güvence altına alamaz. Yönetim, tehdit ve risk yönetimi ile performans ölçümlerinin birleşimi olan GYS, tek başına bu güvenceyi sağlayacaktır. Bu, kalite yönetim sistemleriyle çok benzerlik gösteren bir sistemdir. Kısacası, GYS etkili bir gözetim sağlamak için gerekli organizasyon

yapısını, hesap verebilirlikleri, politikaları ve prosedürleri sağlar.

Güvenlik yönetiminin etkili olabilmesi için, bir tehdit ve güvenlik açığı değerlendirmesi, riskin tespiti, analizi ve risk hafifletme planlarının oluşturulması ve sürekli gözden geçirilmesi gibi sürekli bir döngü olmalıdır. Risk, dinamik bir alandır ve değişen bir tehdit sahasına karşı sürekli olarak incelemeyi gerektirir.

Güvenlik Yönetim Sistemi (GYS), güvenlik yönetimini, organizasyonun gündelik faaliyetlerine götürerek ve güvenlik yönetimine yönelik düzenli, sistematik bir yaklaşım sağlayarak bunları başarır. Bu başarının sağlanması, güvenlik risklerinin işletme yönetimi tarafından doğru seviyede yönetilmesine; güvenlik faaliyetlerinde yönetim bilgisi sağlamak için faaliyetleri sürekli ölçülmesine; işletme yönetim bilgisini kullanarak yüksek güvenlik standartları sağlamaktan sorumlu bir personelin olmasına; işletmenin genelinde yüksek güvenlik standartlarını destekleyen bir kültüre sahip olunmasına bağlıdır. Tüm bunları gerçekleştirmek için GYS, yerine getirilmesi gereken titiz, güvenilir, tutarlı, tekrarlanabilir, etkili ya da benzeri herhangi bir sayıda pratik bileşeni gerektirir. Bunların çoğu hâlihazırda işletmenin bünyede mevcut olabilir. GYS projesi, bu bileşenleri değerlendirmek, zayıf yönlerini, boşlukları ve tekrarları ortadan kaldırmak için pratik bir yaklaşımdır. Bir organizasyon, "güvenlik risklerini tanımlamak, yönetmek ve güvenlik önlemlerinin etkili olduğundan emin olmak" için ne yapılması gerektiğini analiz ederek GYS'nin bileşenlerini çalıştırabilir. Bununla birlikte, havacılık sektörüne ilk kez katılan ve ilk prensiplerden başlamak zorunda olan işletmeleri de kapsayacak şekilde bir GYS kılavuzu geliştirilebilir. Tasarlanan bu kılavuz havacılık sektörü genelinde bir derece tutarlılık ve uyumluluk sağlayacaktır.

Ülkemizin Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nın idamesi, uygulanması ve geliştirilmesi, bu konu ile ilgili yeni politikaların belirlenmesi ve tedbirlerin alınması, ICAO ve ECAC standartları ile tavsiye edilen uygulamalarının yerine getirilmesi ile kurumlar arasında koordinasyonun sağlanmasından sorumlu ve yetkili olan makam Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüdür. SHGM, sivil havacılık sektöründe kural koyma, denetleme ve bu denetlemeler sonucu ortaya çıkan eksiklikler doğrultusunda gerekli yaptırımları uygulama yetkilerine sahiptir. Yasal rolleri ve sorumlulukları, organizasyon yapısı ve yerleşik düzenleyici ortamı nedeniyle taç bir

kuruluş olan SHGM, ülkemizde GYS oluşturulmasında rol oynayacak en önemli bir kuruluştur. Ancak, SHGM'nin GYS'yi verimli bir şekilde uygulamasında bazı zorluklar ön plana çıkmaktadır. Bu yeni sistemin uygulanması ile ilgili fayda ve zorlukları anlamak için, bu konunun ele alınması sektör açısından büyük önem taşımaktadır. SHGM, GYS uygulamaları için bazı sıkıntı yaratan değişkenleri açıklığa kavuşturmak; ayrıca, politika geliştirme ve analiz için olası bazı yolları göstermek zorundadır. Ülkemizde etkin ve verimli bir GYS'nin kurulması için SHGM tarafından şu hususlar yerine getirilmelidir:

- Ülkemizde, Havacılık Güvenlik Yönetim Sistemi'nin uygulanması konusunda bir çalışma grubu oluşturulmalıdır. Bu çalışma grubuna SHGM koordinesinde Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu (MSHGK) veya Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK) öncülük edebilir. Çalışma grubunda güvenlik konusunda uzman kişilerin yer alması önem arz etmektedir.

Bu çalışma grubuna ilgili tüm devlet kuruluşları ve paydaşlar dâhil edilmelidir. Bu grup çeşitli alt guruplardan oluşabilir.

- Çalışma grubu bu görevi yerine getirmek, şimdiye kadar geliştirilen faaliyetleri değerlendirmek, ülkemizin ihtiyaçlarını planlamak için bir çalışma programı oluşturmalıdır.

- Öncelikle çalışma grubu tarafından GYS uygulamasına ilişkin sorunlar ele alınmalı ve bu konuda öncü devletlerin deneyimleri ve uygulamaları incelenerek çözüm yolları araştırılmalıdır.

- Çalışma grubunun amacına ulaşması için GYS ile ilgili mevcut ulusal ve uluslararası belgeler analiz etmelidir. Buna ek olarak, ICAO'nun Karargâhında 13-17 Nisan 2015 tarihleri arasında gerçekleştirilen 26. Toplantısında düzenlenen ASEC Paneli Rehberlik Materyali ve Doc. 8973 "Güvenlik El Kitabı"nın dokuzuncu baskısının Türkçeye çevrilmesi için çalışma yapılmalıdır.

- Çalışma grubu, sektör için GYS uygulanmasına olan ihtiyacı ve zorunluluğu anlamak, prensiplerini ve bileşenlerini belirlemek, kavramların birbirleriyle olan ilişkisini ortaya koyan bir doküman hazırlamalıdır. Bu rehber

dokümanda GYS'yi uygulayacak işletmelerin merak ettikleri, ihtiyaç duydukları ve onlara yol gösterecek bilgilere yer verilmelidir. Bu bilgiler arasında şu hususlar yer almalıdır: Neden GYS'ye önem vermemiz gerekiyor? GYS'den ne gibi fayda sağlayacağız? Bunun içinde benim için ne var? Türkiye dışında GYS'nin görünümü nedir? GYS zorunlu mu? GYS Çerçevesi aslında ne demektir? GYS tüm işletmeler için yararlı ve ulaşılabilir mi? GYS'yi nasıl uygulayacağız?

- Üst düzey personel için Güvenlik Yönetim Sistemi'nin (GYS) ilkelerine genel bir bakış sunan, Hesap Verebilir Yönetici rolünü ana hatlarıyla ifade eden ve yönetiminden sorumlu oldukları kuruluşlarda GYS'yi uygulayarak havacılık güvenliğinin bütünlüğünün korunmasına nasıl yardımcı olacağını gösteren rehber bir doküman hazırlanmalıdır.

- SHGM, havacılık sanayi ile birlikte bir GYS'yi nasıl uygulanacağına dair bir rehberlik hizmeti geliştirmelidir. Bu rehberlik hizmetinde, GYS bir proje olarak ele alınmalıdır.

- SHGM, havacılık sektörüne ilk kez katılan ve ilk prensiplerden başlamak zorunda olan işletmeleri de kapsayacak şekilde bir GYS Rehberi hazırlamalıdır. Bu rehber havacılık sektörü genelinde bir derece tutarlılık ve uyumluluk sağlayacaktır. GYS Rehberi, bir GYS'nin bileşenlerini tanımlayan on bölümden oluşmalıdır.



Şekil 11. GYS Rehberinin Amacı

- SHGM, tüm havacılık işletmelerinin eksiksiz bir GYS sunma kabiliyetini ortaya çıkarmak ve GYS durumunun doğru bir resmini elde etmek için "Güvenlik Yönetim Sistemi (GYS) Rehberi Boşluk Analizi: İşletme Öz Değerlendirme Anketi"

hazırlayarak işletmelere sunulmalıdır. Bu Öz Değerlendirme Anketi'nde GYS Rehberinde yer alan 10 kriter yer almalıdır. İşletmeler tarafında yapılacak olan boşluk analiz sonuçlarına göre, işletmelerin başlangıçta GYS kabulü ile devam etmek için hazır olma durumları değerlendirilmeli ve bu sonuca göre SHGM tarafından yapılacak GYS rehberlik desteğinin türü ortaya konulmalıdır. SHGM, genel resme ve mümkün olan en uygun olduğu düşünülen gruba dayalı olarak ilerleme konusunda tavsiyelerde bulunacaktır.

- SHGM tarafından tüm havacılık işletmelerini ve güvenlikten sorumlu diğer devlet kuruluşlarını kapsayacak şekilde, en gelişmiş güvenlik teknolojilerini, yenilikçi ağ yetenekleriyle bütünleştiren, en gelişmiş erişim kontrolüyle her boyutta hizmet veren ve güvenlik çözümleri sunan bilgisayar ağlarıyla donatılmış Sivil Havacılık Güvenlik Yönetim Sistemi kurulmalıdır. Bu sistem yukarıda belirtilen tüm hususları kapsamalıdır. Güvenlik Yönetim Sistemi Yazılımı, tüm havacılık işletmelerinin güvenlik sistemlerini entegre etmeli, prosedürleri ve denetim araçlarını ekleyen birleşik bir platform olmalıdır. Yazılım, havacılık işletmelerinin aynı platformdan her ekipmanı, güvenlik personelinin ve araçları kontrol etmesini sağlayan prosedürleri uygulayarak işletmelerin güvenlik üretkenliğini artırmalarına olanak tanıyacaktır. GYS yazılımı ile tüm güvenlik faaliyetleri herhangi bir internet tarayıcısından denetlenebilecek ve analiz edilebilecektir.

KAYNAKÇA

Kitap

Küçükönel, H., “Havaalanı Güvenliği ve Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı Güvenlik Sistemi İçin Bir Model Önerisi” , Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Doktora Tezi, Eskişehir, 2001, ss.178

Sayın, A. K., “Sivil Havacılık Güvenliğinde Özel Güvenlik Hizmetlerinin Etkinliğinin İncelenmesi, Esenboğa Havalimanı Örneği” Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2011,

Ünal, M. S., “Sivil Havacılık ve Uluslararası Hukuk”, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, Konya. 2009, ss. 33-34

Ünlü, S., “11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri” , Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Konya, 2009,

Sürekli Yayın

GEREDE, E., “Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği Kavramları Arasındaki İlişki ve Farkların Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma”, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Yönetim, Yıl: 17, Sayı: 54, 2006,

İnternet Kaynağı

2009 Noel Günü saldırısı,

<https://terortakvimi.wordpress.com/2009/12/25/2009noel-gunu-saldirisi/>,

Erişim Tarihi: 02.01.2017

2016 Brussels Bombings,

<https://www.thesun.co.uk/news/3147591/what-was-the-2016-brussels-terror-attack-where-did-the-bombings-take-place-and-how-many-people-were-killed/>

Erişim Tarihi: 20.06.2017

5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu,

<https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/kanunlar/il-idaresi-kanunu-5442>, Erişim

Tarihi: 28.09.2017

ACI: A Worldwide Organization,

<http://www.aci-na.org/content/aci-worldwide-organization>, Erişim Tarihi:

21.08.2017

Airport Security: communicating effectively for effective action, <https://www.asi-mag.com/airport-security-communicating-effectively-for-effective-action/>,

Erişim Tarihi: 09.11.2017

Aviation Security Quality Control: striving for excellence, <https://www.asi-mag.com/aviation-security-quality-control-striving-for-excellence/>, Erişim

Tarihi: 19.11.2017

Annex14,

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/Annex14_Cilt-1_2.Baski-Kasim2010.pdf

Erişim Tarihi: 27.12.2016

Annex 17, <http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx>,

Erişim Tarihi: 23.01.2017

Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted),

<http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/SecurityManual.aspx>,

Erişim Tarihi: 28.12.2016

Aviation Security Oversight Manual-Standard: ICAO 10047,

<http://standards.globalspec.com/std/9998151/icao-10047>, Erişim Tarihi:

13.09.2017

Annex 9, <http://www.icao.int/Security/FAL/Pages/Annex9.aspx> ,

Erişim Tarihi: 28.12.2016

Atatürk Havalimanı saldırısı: Tam olarak ne oldu? 30 Haziran 2016,

http://www.bbc.com/turkce/haberler/2016/06/160629_ataturk_havalimani_sald_iri_ne_biliyoruz, Erişim Tarihi: 28.12.2016

Aviation Cyber Security Toolkit,

<http://www.iata.org/publications/store/Pages/aviation-cyber-security-toolkit.aspx>, Erişim Tarihi: 13.01.2017

AB'den Yolcu İsim Kaydı (PNR) düzenlemesinde bir adım daha,

<http://tr.euronews.com/2015/12/05/ab-den-yolcu-isim-kaydi-pnr-duzenlemesinde-bir-adim-daha>, Erişim Tarihi: 20.12.2017

ABD'ye Saldırı Girişimi El Kaide'den mi?

<http://kirilmanoktasi.com.tr/Detay.aspx?c=6&i=1950>,

Erişim Tarihi: 12. 02.2017

Andrew Burnyeat and, M. T., & Vogel, B. (2016). "Reforms underpin European security strategy". Jane's Airport Review. Aktaran: Keren Daniel, Trends in the Aviation Terrorism Threat, August 2016,

<https://www.ict.org.il/UserFiles/ICT-trends-aviation-terror-aug-16.pdf>,

Erişim Tarihi: 13.02.2017

About ECAC,

<https://www.ecac-ceac.org/about-ecac>, Erişim Tarihi: 21.12.2016

Aviation Information Sharing and Analysis Center, <https://www.a-isac.com/>, Erişim Tarihi: 21.10.2017

Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL),

<https://www.airport-suppliers.com/supplier/eurocontrol-2/>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL), Mission, Objectives and Structure, <http://www.aci.aero/About-ACI/Overview/Mission-Objectives-Structure>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

Between Two Septembers: From the bargaining chip of Sept. 1970 to a strategic

- agent of Sept. 2001,
<https://www.ict.org.il/Article/948/between-two-septembers>, Erişim Tarihi:
13.02.2017
- Blackwell, Andy, The Security Series: Staying one step ahead of civil aviation, 2016.
Bkz. <http://www.internationalairportreview.com/25738/airport-extra/security-crisis-management-security-series/>, Erişim Tarihi: 23.11.2016
- "Brussels Airport Tightens Security, Opens 18 Automated Border Control Gates".
Sputnik News. January 14, 2016,
<http://sputniknews.com/europe/20160114/1033143474/airport-security-gates-terrorism.html>, Erişim Tarihi: 02.02.2017
- CIOACA Catalin, Master – extreme risk management tool in aviation security systems, http://www.afahc.ro/ro/revista/Nr_2_2014/17_CIOACA.pdf, Erişim Tarihi:10.08.2017
- Civil Aviation Authority/ Department for Transport, Framework for an Aviation Security Management System (SeMS), Londra, 2014,
https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/387221/CAP_1223_Framework_for_Aviation_SeMS.pdf, Erişim Tarihi: 21.01.2017
- Challenges and Mitigations, Ministry of Transport, Singapore, 2014,
http://www.saa.com.sg/saaWeb2011/export/sites/saa/en/Publication/downloads/SAA_Journal_2014.pdf, Erişim Tarihi: 21.12.2016
- Convention On International Civil Aviation Done At Chicago On The 7th Day Of December 1944,
http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/en/icao-ca/trt_icao_ca_001en.pdf,
Erişim Tarihi: 20.12.2016
- Colvin Reid, Richard,
<http://content.time.com/time/world/article/0,8599,203478,00.html>,
Erişim Tarihi: 21.06.2017

Convention On Offences And Certain Other Acts Committed On Board Aircraft,
Signed At Tokyo, On 14 September 1963 (Tokyo Convention),

<https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/TokyoConvention.pdf>

Erişim Tarihi: 21.12.2016

Cyber threats: who controls your aircraft? 5 June 2013,

<http://www.ifalpa.org/store/14POS03%20-%20Cyber%20threats.pdf>

Erişim Tarihi: 13.01.2017

Convention For The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Civil
Aviation, Concluded at Montreal on 23 September 1971,

<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-English.pdf>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

Global Aviation Security Plan-GASeP,

https://www.icao.int/Security/Documents/GASEP2017_EN.pdf, Erişim Tarihi:

01.12. 2017

Daallo Airlines Flight 159,

<http://avherald.com/h?article=4934dec0> , Erişim Tarihi: 20.06.2017

EASA, The Agency,

<https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

Eğitim/Güvenlik Sistem ve Cihazları,

<http://www.tunaguvenlik.com/TUNA-GUVENLIK/egitim/guvenlik-sistem-ve-cihazlari-egitimi.pdf>, Erişim Tarihi: 23.12..2017

Ekonominin 7 ayağı 2016'yı nasıl geçirdi?

<http://www.businessht.com.tr/ekonomi/haber/1341665-ekonominin-7-ayagi-2016yi-nasil-gecirdi>, Erişim Tarihi: 11.12.2016

En güvenli havaalanı nasıl korunuyor?

<http://www.milliyet.com.tr/en-guvenli-havaalani-nasil-gundem-2270979/>,

Erişim Tarihi: 18.01.2017

Emergency Preparedness And Response, Assembly — 37th Session, Technical Commission, http://www.capsca.org/Documentation/wp147_en.pdf, Erişim Tarihi:17.09.2017

European Agenda on Security - State of Play. European Commission. November 17, 2015, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-6115_en.htm, Akataran: Keren Daniel, Trends in the Aviation Terrorism Threat, August 2016, <https://www.ict.org.il/UserFiles/ICT-trends-aviation-terror-aug-16.pdf>, Erişim Tarihi: 03.02.2017

FAA, Who we are,

https://www.faa.gov/jobs/who_we_are/, Erişim Tarihi: 28.12.2016

Freeman. Colin, "Airline security 'cannot screen for hoax bombs', experts warn". The Telegraph. December 21, 2015,

<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/france/12062123/Airline-security-cannot-screen-for-hoax-bombs-experts-warn.html>,

Erişim Tarihi: 05.02.2017

Havalimanlarında Yeni Koruma Önlemleri,

http://duzgunhaber.com.tr/havalimanlarinda_yeni_koruma_onlemleri-45558,

Erişim Tarihi: 12.01.2017

Hava Ulaşımını Kolaylaştırma Yönetmeliği (SHY-HUK),

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.18720&MevzuatIlis ki=0&sourceXmlSearch=>, Erişim Tarihi: 12.09.2017

Holistic security, <http://whatis.techtarget.com/definition/holistic-security>, Erişim Tarihi: 11.09.2007

Homeland Security Advisory System: Possible Issues for Congressional Oversight,

<http://www.dtic.mil/docs/citations/ADA453588>, Erişim Tarihi: 18.06.2017

Horizon Intelligence, Global Risk & Travel Security Monitoring, Terrorism and Civil Aviation Security, 2016, <http://www.hozint.com/>, Erişim Tarihi: 03.02.2017

How can Airport Security be Improved?, Submitted by admin on 13th May 2016 ,
<https://www.amba-defence.com/defence-blog/how-can-airport-security-be-improved>, Erişim Tarihi: 21.01.2017

IATA, About Us, <http://www.iata.org/about/pages/index.aspx>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

ICAO Stresses Global Cooperation to Oust Aviation Security Threats,
<http://www.aviationtoday.com/2016/09/23/icao-stresses-global-cooperation-to-oust-aviation-security-threats>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

ICT. "The Brussels Attacks - 22/03/2016 What do we know? & Insights from ICT Experts", <https://www.ict.org.il/Article/1645/The-Brussels-Attacks>, Erişim Tarihi: 03.02.2017

Implementing a Security Management System: An Outline,
<http://publicapps.caa.co.uk/modalapplication.aspx?appid=11&mode=detail&id=6632>, Erişim Tarihi: 05.01.2017

Importance Of Communication In Aviation,
<http://aviationknowledge.wikidot.com/aviation:importance-of-communication-in-aviation>, Erişim Tarihi: 26.09.2017

İngiliz polisi, yeni bir 11 Eylül'ü önledi,
<http://www.yenisafak.com/arsiv/2006/agustos/10/11233.html>, Erişim Tarihi: 02.01.2017

JAA Training Organisation, Background, <https://jaato.com/page/101/>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

JAA Training Organisation, Agency Organisation Structure,
<https://www.easa.europa.eu/the-agency/agency-organisation-structure>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

Joint Aviation Authorities, <https://aviation.stackexchange.com/questions/1210/what-is-the-difference-between-icao-jaa-faa-easa-and-caa>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

- Joint Declaration on Civil Aviation Security, <https://www.dhs.gov/joint-declaration-civil-aviation-security>, Erişim Tarihi: 18.09.2017
- JAA Training Organisation, <https://jaato.com/>, Erişim Tarihi: 28.12.2016
- Know Your Rights: What To Do If You Think You're On A No-Fly List, <https://www.aclu.org/know-your-rights/what-do-if-you-think-youre-no-fly-list>, Erişim Tarihi: 19.06.2017
- KÜÇÜKÖNAL, H., “Havacılık Endüstrisinin Gelişiminde Güvenliğin Önemini ve Yeni Güvenlik Uygulamaları”, <http://www.aktifbir.com/f42/guvenligin-onemi-ve-yeni-guvenlik-uygulamalari-10295/>, Erişim Tarihi: 28.12.2016
- Leipzig’te Gözaltına Alınan Şüpheli Berlin’de Havalimanına Saldıracaktı, <http://avrupaforum.org/leipzigte-gozaltina-alinan-supheli-berlinde-havalimanina-saldiracakti/>, Erişim Tarihi: 13.01.2017
- Lim, Bernard, Journal of Aviation Management, Emerging Threats from Cyber Security in Aviation-Challenges and Mitigations, Ministry of Transport, Singapore, 2014, http://www.saa.com.sg/saaWeb2011/export/sites/saa/en/Publication/downloads/SAA_Journal_2014.pdf, Erişim Tarihi: 21.12.2016
- Looking to the future of airport security, by Willis Towers Watson, February 21, 2017, <https://blog.willis.com/2017/02/looking-to-the-future-of-airport-security/>, Erişim Tarihi: 23.12.2017
- Management of Change, https://www.skybrary.aero/index.php/Management_of_Change, Erişim Tarihi: 21.08.2017
- Metrojet Flight 9268, <http://www.cbc.ca/news/world/russia-kremlin-metrojet-bomb-1.3322272>, Erişim Tarihi: 20.06.2017
- Michaels, Daniel and Wall, Robert "Germany Trails European Peers in Enforcing Air-Safety Rules, Report Says". Wall Street Journal. April 24, 2016,

<http://www.wsj.com/articles/germany-trails-european-peers-in-enforcing-air-safety-rules-report-says-1461532124>, Erişim Tarihi: 13.02.2017

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı,

<http://www.ozelguvenlikdunyasi.com/milli-sivil-havacilik-guvenlik-programi-mshgp.html>, Erişim Tarihi: 14.09.2017 National Strategy for Aviation Security, 2007,

<https://www.dhs.gov/publication/national-strategy-aviation-security>, Erişim Tarihi: 13.2.2017

No Fly List, <http://www.financialexpress.com/india-news/india-might-devise-its-own-no-fly-list-to-ensure-safer-air-travel-experience/418904/>, Erişim Tarihi: 19.06.2017

Oversight Manual, International Civil Aviation Organization, First Edition-2007, <http://www.ncaa.gov.ng/media/1209/doc-9734-part-c.pdf>, Erişim Tarihi: 10.10.2017

ztrk Osman, CSG City Security Group, Türkiye'deki Havaalanı Güvenlik Hizmetleri, <http://www.csgsecurity.com.tr/icerik.php?do=makale&link=turkiye-deki-havaalani-guvenlik-hizmetleri>, Erişim Tarihi: 21.12.2017

Planning for the worst: emergency preparedness for general aviation airports, http://www.airtap.umn.edu/publications/briefings/2007/2007-Spring_Briefings.pdf, Erişim Tarihi: 16.09.2017

Protocol For The Suppression Of Unlawful Acts Of Violence At Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary To The Convention For The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Civil Aviation, Sone At Montreal, On 23 September 1971 , Signed At Montreal On 24 February 1988 (Montreal Protocol 1988), <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1988.pdf>, Erişim Tarihi: 24.12.2016

Regulation (Ec) No 2320/2002 Of The European Parliament And Of The Council Of

16 December 2002,

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:355:0001:0021:EN:PDF>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

"Report: 57 Islamists under surveillance by authorities work at the Paris airport".

Ynet. December 1, 2015, <http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-4733248,00.html>, Erişim Tarihi: 03.02.2017, Aktaran: Keren Daniel, Trends in the Aviation Terrorism Threat, August 2016,

<https://www.ict.org.il/UserFiles/ICT-trends-aviation-terror-aug-16.pdf>

Risk Context Statement , <https://www.icao.int/Meetings/avsecconf/Documents/>,

Erişim Tarihi: 17.10.2017

Sabiha Gökçen Patlamasında Ne Oldu, Havan Topu Mu Atıldı, 7 Ocak 2016,

<http://www.hurriyet.com.tr/sabiha-gokcen-patlamasinda-ne-oldu-havan-topu-mu-atildi-40037320>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

Security Management Systems (SEMS) for Air Transport Operators Executive, Summary March 2011,

https://www.iata.org/whatwedo/security/Documents/SeMS_ExSumm_March2011.pdf , Erişim Tarihi: 21.01.2017

Security Management Systems:making the whole greater than the sum of its parts,

<https://www.asi-mag.com/security-management-systemsmaking-the-whole-greater-than-the-sum-of-its-parts/>, Erişim Tarihi: 13.11.2016

Security Management Systems (SEMS): A guidance note for Accountable Managers,

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/387147/CAP_1224_SeMS_guidance_note_for_AMs.pdf, Erişim Tarihi: 13.01.2017

Security Management System (SeMS) Frequently Asked Questions,

[http://publicapps.caa.co.uk/docs/33/CAP%201297%20Security%20Management%20System%20\(SeMS\)%20Frequently%20Asked%20Questions.pdf](http://publicapps.caa.co.uk/docs/33/CAP%201297%20Security%20Management%20System%20(SeMS)%20Frequently%20Asked%20Questions.pdf), Erişim Tarihi: 13.01.2017

Security Policy and Strategy Development, <https://www.thalesgroup.com/en/critical-information-systems-and-cybersecurity/security-policy-and-strategy-development>, Erişim Tarihi: 19.12.2017

Security Systems for Airports and Airlines, Leveraging today's smart, connected technologies,
https://www.maxxesssystems.com/site_assets/content/case_studies/White_Paper_Security_Systems_for_Aviation_Security_2015.pdf, Erişim Tarihi: 21.12.2017

Setting National Security Priorities: Teo Chee Hean,
<https://www.iiss.org/en/events/shangri-la-dialogue/archive/shangri-la-dialogue-2006-f1a5/fourth-plenary-session-db26/teo-chee-hean-be2f>, Erişim Tarihi: 11.10.2017

SHGM, Tarihçe, <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>, Erişim Tarihi: 28.12.2016

Siber Saldırıları Havacılığı Tehdit Ediyor, 02 Ocak 2017,
<http://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/siber-saldirilar-havaciligi-tehdit-ediyor.html> , Erişim Tarihi: 11.01.2017

Sinai, Joshua, Airport & Aviation Security,
<https://www.ict.org.il/Article/1092/Airport%20%20Aviation%20Security>,
Erişim Tarihi: 15.02.2017

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün, “Kurumsal Siber Olaylara Müdahale Merkezi”
Konulu Genelgesi, 31.12. 2015,
<http://web.shgm.gov.tr/tr/genel-duyurular/5048-kurumsal-siber-olaylara-mudahale-merkezi-hakkinda-genelge-yayimlanmistir>,
Erişim Tarihi: 27.12.2016

Smart Security, <http://www.iata.org/whatwedo/security/Pages/smart-security.aspx>,
Erişim Tarihi: 23.12.2017

Special Conditions: Boeing Model 777-200, -300, and -300ER Series Airplanes;

Aircraft Electronic System Security Protection From Unauthorized Internal Access,

<https://www.federalregister.gov/documents/2013/11/18/2013-27343/special-conditions-boeing-model-777-200--300-and--300er-series-airplanes-aircraft-electronic-system>, Erişim Tarihi: 16.01.2017

Special Conditions: Series Airplane; Isolation or Protection of the Aircraft Electronic System Security from Unauthorized Internal Access,

<https://www.regulations.gov/document?D=FAA-2013-0910-0001>

Erişim Tarihi: 21.01.2017

Subramanian Kishor , Airport Security Technologies. Is it improved after terrorism?,

2015,<https://www.linkedin.com/pulse/airport-security-technologies-improved-after-kishor-subramanian>, Erişim Tarihi: 23.12..2017

Suriye'den Gaziantep'e 2 roket atıldı, http://www.dha.com.tr/gaziantepe-2-roket-mermisi-dustu_1239427.html, Erişim Tarihi: 18.12.2016

Terrorism and Civil Aviation Security, <https://www.hozint.com/2016/10/terrorism-and-civil-aviation-security/>, 20.06.2017

The future of airport security,

<http://edition.cnn.com/2011/11/25/tech/innovation/future-airport-security/index.html>, 20.12.2017

Transport Canada, Canada's National Civil Aviation Security Program,

<https://www.tc.gc.ca/eng/aviationsecurity/page-235.html>, Erişim tarihi:

27.01.2017

TSA, American Airlines jointly testing innovative airport security technology,

<https://www.tsa.gov/news/releases/2016/07/05/tsa-american-airlines-jointly-testing-innovative-airport-security>, Erişim Tarihi: 18.02.2017

Turkey attacks raise familiar question on airport security,

<https://apnews.com/46c111d645c944cbbdd11b68f2443155/turkey-attacks-raise-familiar-question-airport-security>, Erişim Tarihi: 02.01.2017

Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme (1963 Tokyo Sözleşmesi),

http://www.kdgm.gov.tr/snetix/solutions/KDGM/resources/uploads/UCAKLARDA_ISLENEN_SUCLAR.pdf, Erişim Tarihi: 21.12.2016

Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair 16 Aralık 1970 Tarihli La Haye Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun,

https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc056/kanuntbmmc056/kanuntbmmc05601634.pdf, Erişim Tarihi: 22.12.2016

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO),

<http://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-icao.tr.mfa>,

Erişim Tarihi: 28.12.2016

What you need to know about the Turkey airport attack,

<http://edition.cnn.com/2016/06/29/europe/turkey-attack-up-to-speed/index.html>

Erişim Tarihi: 02.01.2017

Zeyrek, Onur, Türkiye’de Havalimanlarına Yönelik Saldırıları, 23.11.2016,

<http://www.havacilikguvenligi.com/>, Erişim Tarihi: 28.12.2016,

Diğer Kaynaklar

Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu, Araştırma ve İnceleme Raporu, (Tarihi: 08.06.2011, Sayısı: 2011/2), Ankara, 2011,

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2015-2019 Stratejik Plan, Ankara, 2014

Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Havacılık Güvenliğı Eğitim El Kitabı, Ankara, 2016

- Devlet Hava Meydanları İşletilmesi Genel Müdürlüğü, Havayolu Sektör Raporu, Ankara, 2015
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Havacılık Gözetim Sistemi, SHGM Yayınları, Cantekin Matbaacılık, Ankara, 2010
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, APK Daire Başkanlığı, Havacılık Terimleri Sözlüğü, Pulat Basımevi, Ankara, 2011
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ve ekleri, Ankara, 2015,
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Performans Programı, Ankara, 2016
- Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı Korunması Konulu Güvenlik El Kitabı, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), 8973/5 Sayılı Belge-Sınırlı, Besinci Baskı, 1998,
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, 2016 Faaliyet Raporu, Ankara, 2017,
- Türkiye Odalar Birliği Başkanlığı, Türkiye Sivil Havacılık Sektör Raporu, TOBB Yayın No: 2014/229, Ankara, 2014,
- Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, Ankara, 2016
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2015, Ankara, 2016,
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Haberleşme Müdürlüğü, Kurumsal SOME Kurulum ve Yönetim Rehberi, Ankara, 2014,

ÖZGEÇMİŞ

9 Mayıs 1988 tarihi, İstanbul İli Kasımpaşa ilçesi doğumluyum. İlk ve Ortaokulu Ankara’da, Liseyi İstanbul’un Beşiktaş/Yenilevent ilçesinde tamamladıktan sonra, Beykent Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret Bölümüne kaydoldum. Bu bölümden 2011 yılında mezun oldum. 2012 yılından beri, özel bir havacılık şirketinde uçuş yükleme uzmanı olarak çalışmaktayım. 2013 yılında da, Beykent Üniversitesi, İşletme Anabilim Dalında yüksek lisans eğitimine başladım.

İngilizce ve Rusça yabancı dillerini bilmekteyim.

Sezen Melih KÖYLÜ