



Kapadokya Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Araştırma Enstitüsü

Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı

**HAVACILIK ALANINDA MEYDANA GELEN TERÖR  
SALDIRILARI VE ALINAN GÜVENLİK ÖNLEMLERİNİN  
ANALİZİ**

Halet Gökhan ŞAHİN

Yüksek Lisans Tezi

Nevşehir, 2023



HAVACILIK ALANINDA MEYDANA GELEN TERÖR SALDIRILARI VE  
ALINAN GÜVENLİK ÖNLEMLERİNİN ANALİZİ

Halet Gökhan ŞAHİN

Kapadokya Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Araştırma Enstitüsü

Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Nevşehir, 2023

## ÖZET

ŞAHİN, Halet Gökhan. *Havacılık Alanında Meydana Gelen Terör Saldırıları ve Alınan Güvenlik Önlemlerinin Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, Nevşehir, 2023.

Havacılık sektörü, son yıllarda terör örgütlerinin gerçekleştirdiği saldırılara maruz kalarak dünya gündeminin merkezine yerleşmiştir. Bu tür saldırılar, havacılıkta güvenlik kaygılarını artırmıştır. Özellikle 11 Eylül saldırısı, havacılık tarihindeki en büyük terör eylemi olarak kayda geçmektedir. Uçakların bombalanması ve uçak kaçırma gibi olaylar, havacılıkta terörizmin varlığını gözler önüne sermektedir.

11 Eylül saldırılarının sonrasında, dünya genelinde havacılık sektöründe hava trafik güvenliğini artırmak amacıyla çeşitli önlemler hayata geçirilmiştir. Bu önlemler, uçuşların ve havaalanlarının daha sıkı bir denetim ve güvenlik sürecine tabi tutulmasını içermekte olup, hava yolculuğunun terör tehditlerine karşı daha etkili bir şekilde korunmasını hedeflemektedir. Havacılık alanında alınan bu önlemler, yolcuların ve çalışanların emniyetinin sağlanması açısından oldukça önemlidir. Ancak bu önlemler bazı yolcuları rahatsız etmekte ve havayolları için ek maliyet oluşturmaktadır.

Havacılık alanında meydana gelen terör saldırıları, havayolu güvenliğinin büyük bir önem arz ettiğini göstermektedir. Uluslararası toplum, havacılık güvenliğini sağlamak için etkili önlemler almaktadır. Ancak, sürekli bir tehdit olarak terör saldırılarıyla mücadele etmek için daha fazla çaba ve iş birliği gerekmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Terör, Havayolu, Saldırı, Güvenlik

## ABSTRACT

ŞAHİN, Halet Gökhan. *Terrorist Attacks in Aviation and Analysis of the Security Measures Taken*, Master's Thesis, Nevşehir, 2023.

In recent years, the aviation sector has been at the centre of the world agenda by being exposed to attacks carried out by terrorist organisations. Such attacks have increased security concerns in aviation. Especially the 11 September attack is recorded as the biggest terrorist act in the history of aviation. Incidents such as bombings of aircraft and hijackings reveal the existence of terrorism in aviation.

Following the 11 September attacks, various measures have been implemented to enhance air traffic safety in the aviation sector worldwide. These measures include a more stringent inspection and security process for flights and airports, and aim to protect air travel more effectively against terrorist threats. These measures taken in the field of aviation are very important in terms of ensuring the safety of passengers and employees. However, these measures disturb some passengers and create additional costs for airlines.

Terrorist attacks in the field of aviation show that airline security is of great importance. The international community is taking effective measures to ensure aviation security. However, more efforts and co-operation are needed to combat terrorist attacks as a persistent threat.

**Keywords:** Terror, Airline, Attack, Security

## İÇİNDEKİLER

<b>KABUL VE ONAY</b> .....	<b>i</b>
<b>YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI</b> .....	<b>ii</b>
<b>ETİK BEYAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>v</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>vi</b>
<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>ix</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>1. BÖLÜM: SİVİL HAVACILIĞIN DÜNYA’ DA ve TÜRKİYE’ DE GELİŞİMİ</b>	<b>4</b>
<b>1.1. KÜRESEL BOYUTTAKİ HAVACILIK GELİŞİM EVRELERİ</b> .....	<b>8</b>
<b>1.2. TÜRKİYE’DEKİ HAVACILIK TARİHÇESİ</b> .....	<b>8</b>
<b>1.3. HAVACILIK ALANINDA MİLLETLERARASI ANLAŞMALAR</b> .....	<b>10</b>
1.3.1.Chicago Sözleşmeleri.....	11
1.3.2.Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO).....	12
1.3.3.Havayolu Antlaşmaları.....	13
1.3.4.Montreal Sözleşmesi.....	18
1.3.5. LA HAYE Sözleşmesi.....	19
1.3.6. Pekin Anlaşması.....	20
<b>1.4. ULUSLARARASI EK PROTOKOLLER</b> .....	<b>20</b>
<b>1.5. ULUSLARARASI HAVACILIK SÖZLEŞMESİNİN UYGULANABİLİRLİĞİ</b> .....	<b>23</b>
<b>2. BÖLÜM: SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİNİN HUKUKİ BOYUTLARI ve ESASLARI</b> .....	<b>25</b>
<b>2.1.HAVACILIK SÖZLEŞMELERİNİN BAĞLAYICILIĞI</b> .....	<b>27</b>
2.1.1. Havacılık Sözleşmelerinin Önemi.....	29
2.1.2. Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi.....	29
2.1.3. Havacılık Sözleşmelerinin Bağlayıcılığı İçin Gerekli Şartlar.....	30
2.1.4. Sözleşmelerin ihlali durumunda uygulanacak yaptırımlar:.....	30
<b>2.2. KARŞILIKLI ÜLKELERİN UYGULADIĞI HAVACILIK KURALLARI</b>	<b>31</b>
2.2.1. Devletin Yetkisi.....	34
2.2.2. Ulusal Havacılık Otoritesi.....	35

2.2.3. Yasalar ve Yönetmelikler .....	35
<b>2.3. GÜVENLİK PROSEDÜRLERİNİN ÖNEMİ .....</b>	<b>36</b>
2.3.1. Kontrolsüz Meydanlarda Uygulanan Güvenlik Prosedürleri .....	38
2.3.2. Kontrolsüz Meydanlar Kavram ve Özellikler.....	40
2.3.3. Kontrolsüz Meydanlarda Uygulanan Güvenlik Prosedürleri (Giriş-Çıkış, Yolcu ve Bagaj, Araç, İzinli Kişiler) .....	41
<b>2.4. ULUSLARARASI HAVACILIKTA UYGULANAN MAHKEME KARARLARI.....</b>	<b>43</b>
2.4.1. Mahkeme Kararlarının Havacılık Hukukundaki Yeri ve Önemi.....	44
2.4.2. Havacılıkta Uygulanan Mahkeme Kararlarının Türleri .....	45
2.4.3. Önemli Mahkeme Kararları.....	46
<b>3. BÖLÜM - 11 EYLÜL SALDIRILARI SONRASINDA HAVACILIK GÜVENLİĞİNDE DEĞİŞİM.....</b>	<b>48</b>
<b>3.1. ULUSLARASI İLİŞKİLERDE YAŞANILAN DEĞİŞİMLER VE EK PROTOKOLLER.....</b>	<b>49</b>
3.1.1. Ek Protokollerin Oluşturulması .....	51
3.1.2. Uluslararası İlişkilerde Güvenlik ve İşbirliği .....	51
3.1.3. Hava Taşımacılığındaki Değişimler.....	52
<b>3.2. KOKPİT VE KABİN EKİPLERİNİN SEÇİMİNDEKİ İLAVE TEDBİRLER.....</b>	<b>54</b>
3.2.1. Kokpit ve Kabin Ekiplerinin Seçimindeki Değişiklikler .....	55
3.2.2. Uygulamadaki Zorluklar ve Eleştiriler .....	56
<b>3.3. HAVALİMANLARINDA ALINAN İLAVE TEDBİRLER.....</b>	<b>57</b>
3.3.1. Havalimanlarında Güvenlik Tedbirlerindeki Değişimler .....	60
3.3.2. Uygulamadaki Zorluklar ve Eleştiriler .....	61
3.3.3. Havalimanlarında Güvenlik Tedbirleri Sonrası Durum .....	63
<b>3.4. YER HİZMETLERİ PERSONELİ SEÇİMİNDEKİ EK TEDBİRLER.....</b>	<b>64</b>
3.4.1. Yer Hizmetleri Personelinin Önemi.....	66
3.4.2. Yer Hizmetleri Personeli ve Güvenlik Riskleri .....	67
3.4.3. Yer Hizmetleri Personeli Eğitimi ve Sertifikasyonu.....	67
3.4.4. Yer Hizmetleri Personelinin Görev Yaptığı Alanlarda Alınan Ek Güvenlik Önlemleri.....	68
3.4.5. Yer Hizmetleri Personeli Seçimindeki Ek Tedbirlerin Etkileri .....	69
3.4.6. Yer Hizmetleri Personeli Seçimindeki Ek Tedbirlerin Gelecekteki Rolü ve Öneriler .....	69

<b>3.5. YOLCU UÇAKLARINDA ALINAN İLAVE TEDBİRLER .....</b>	<b>70</b>
3.5.1. Yolcu Uçaklarındaki Güvenlik Tedbirleri Öncesi Durum .....	72
3.5.2. Yolcu Uçaklarındaki Güvenlik Tedbirleri Sonrası Durum .....	74
3.5.3. Yolcu Uçaklarındaki Güvenlik Tedbirleri Sonrası Durum Değerlendirmesi	75
<b>SONUÇ.....</b>	<b>76</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>79</b>
<b>EK 1. ORJİNALLİK RAPORU.....</b>	<b>85</b>



## KISALTMALAR

DHY	:	Devlet Hava Yolları
Co2	:	Karbondioksit
ICAO	:	International Civil Aviation Organization
TSA	:	Transportation Security Administration
MSHGP	:	Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı
EASA	:	European Union Aviation Safety Agency
THY	:	Türk Hava Yolları
SHGM	:	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
ECAC	:	European Civil Aviation Conference
UHO	:	Ulusal Havacılık Otoritesi

## GİRİŞ

Havacılık sektörü dünya çapında hızla gelişen ve büyük ekonomik değere sahip bir sektördür. Fakat son yıllarda havacılık alanında gerçekleşen terör saldırıları, bu sektörün güvenliği konusunda ciddi endişelere yol açmıştır. Bu saldırılar, havayolu ve havaalanı güvenlik önlemlerinin yeterli olmadığını göstermektedir.

Havacılık sektöründeki terör saldırıları, havacılığın başlangıcından itibaren süre gelmektedir. Fakat son yıllarda bu saldırıların sayıları ve etkileri artış göstermektedir. Bu saldırılar, uçak kaçırma, bombalama ve havaalanı saldırıları gibi farklı yöntemlerle gerçekleştirilmektedir.

11 Eylül 2001 saldırıları havacılık sektöründe bir dönüm noktası olarak kabul edilmektedir. Bu saldırılar, havayolu sektöründeki güvenlik önlemlerinin önemini vurgulamış ve sektörü güvende tutmak için yeni düzenlemeler gerektirmiştir. 11 Eylül saldırıları ABD'ye büyük ölçüde zarar vermiştir. Saldırıların ardından havayolu sektörü, güvenlik tehditlerine karşı daha sıkı güvenlik önlemleri almaya başlamıştır. Havacılık sektöründe terör saldırılarına karşı güvenlik önlemlerinin sürekli olarak güncellenmesi ve iyileştirilmesi gerekmektedir. Bu süreç, terör saldırılarının analizi, uluslararası işbirliği, teknolojik gelişmelerin benimsenmesi ve güvenlik eğitimlerinin güncellenmesini içermelidir. Ayrıca, yolcu memnuniyetini etkilemeden güvenlik önlemlerinin uygulanması ve güvenlik açıklarının kapatılması da büyük önem taşımaktadır. Havacılık sektörü, sürekli olarak tehditlere karşı hazırlıklı olmalı, analizlerle elde edilen bilgileri kullanarak güvenlik stratejilerini güçlendirmeli ve uluslararası işbirliği ile güvenlik standartlarını yükseltmelidir. Bu sayede havacılık sektörü, yolcuların güvenliğini en üst düzeyde tutabilir ve terör saldırılarının etkilerini en aza indirebilir. Havacılıkta Terörizmle mücadele, ulusal ve uluslararası güvenlik kuruluşları, havaalanları, havayolu şirketleri ve havacılık otoriteleri tarafından ciddi bir şekilde ele alınmaktadır. Güvenlik önlemleri, uçuş güvenliği ve yolcu güvenliğini sağlamak amacıyla sürekli olarak yenilenerek kontrol edilip güncellenmektedir.

Bu saldırılar sonucunda uluslararası havacılık toplumu, havayolu güvenliği konusunda daha etkin bir işbirliği yapma gerekliliğini kavramıştır. Uluslararası havacılık

kuruluşları, bilgi paylaşımı ve en iyi uygulamaların yayılması konusunda daha sıkı işbirliği yapmıştır. Havacılık sektörü, terör saldırılarına karşı sürekli olarak tehdit analizi yapmakta ve güvenlik önlemlerini güncellemektedir; ancak, havacılık sektöründe terör saldırılarına karşı tam bir güvence sağlamak her zaman mümkün olmayabilir. Terör örgütleri, yeni taktikler ve yöntemler geliştirerek güvenlik önlemlerini aşmayı hedefleyebilir. Bu nedenle, havacılık sektörü sürekli olarak tehditlere karşı hazırlıklı olmalı ve güvenlik önlemlerini sürekli olarak iyileştirmelidir.

11 Eylül saldırılarının ardından, havayolu sektöründe bir dizi terör eylemi gerçekleştirilmiştir. Bu eylemler arasında 2002'de Mombasa, Kenya'da meydana gelen bir otel saldırısı, 2004'te bir Rus uçağının düşürülmesi, 2015'te Somali havalimanlarında gerçekleştirilen saldırılar ve 2016'da İstanbul Atatürk Havalimanı'nda meydana gelen saldırılar bulunmaktadır. Bu olaylar, havacılık sektörünün hala güvenlik tehditleriyle karşı karşıya olduğunu göstermektedir.

Havacılık güvenliği riskleri genellikle uçak kaçırma, uçak saldırısı, bombalama ve siber saldırı gibi şekillerde ortaya çıkar. Havacılık sektörünün güvenliği, yolcuların, mürettebatın, uçuş personelinin ve havalimanı çalışanlarının hayatlarını korumak için büyük bir öneme sahiptir. Ayrıca havayolları da güvenlik önlemlerini artırmak için çalışmaktadır. Bu çalışmalar arasında ekip eğitimi, güvenlik prosedürlerinin gözden geçirilmesi, tehlike analizi ve risk yönetimi yer almaktadır. Ancak güvenlik önlemlerinin artırılması, aynı zamanda yolcuların konforu ve seyahat deneyimlerini etkileyebilir. Bu nedenle havacılık sektörü, güvenlik önlemleri ile yolcu memnuniyeti arasında hassas bir noktada önem arz etmektedir. Yolcuların bilgilendirilmesi, hızlı ve etkili kontrollerin sağlanması ve yeni teknolojilerin kullanımı gibi önlemler, güvenliği artırmak ve aynı zamanda seyahat deneyimini olumlu hale getirmek için önemlidir. İlk olarak havacılığın Dünya'da ve Türkiye'deki gelişmelerinden başlamak suretiyle, Havacılık alanında hukuki dayanaklar yaptırımlar kurallar ve kaidelerle devam edilecek ve Havacılıkta dönüm noktası olan 11 Eylül Hava saldırıları sonrasında ne gibi değişimler olduğu konularına değinilecektir. Terörizmle Mücadelede havacılık sektörü önem arz etmektedir çünkü bu alandaki saldırılar hem insan hayatını tehdit etmekle beraber hem de ekonomik sosyal istikrarı etkileyebilir; bu nedenle havacılık güvenliği önemli bir ulusal ve uluslararası öncelik kabul edilmektedir. Örnek vermek gerekirse U-2 Casus Uçağı Krizi ; 1960 yılında Amerika'ya ait U-2 casus uçak Sovyetler birliği üzerinde düşürülmüş Pilot

Francis Gary Powers esir alınmış, bu olay soğuk savaş döneminin önemli bir olayı olarak hatıralara kazınmıştır. Körfez Krizini hatırladığımızda 2017 yılında Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Bahreyn ve Mısır , Katar ülkesine yönelik bir abluka uygulamıştır ; bu durum Katar Havayollarının uçuş rotalarını ve erişimini ciddi anlamda etkilemiş bu kriz nedeniyle hava operasyonları Katar ve diğer ülkeler ile ciddi sıkıntılı bir hale gelmiştir. Avrupa tarafına bakıldığında ise Brexit yani Birleşik Krallık'ın Avrupa birliğinden ayrılmasıyla havacılık sektörünü ciddi anlamda etkilediği görülmektedir. Yeni hava sahası anlaşmaları, hava yolu ruhsatlandırılması ve güvenlik kontrolleri gibi birçok belirsizlik olduğu düşünülmektedir. Havacılığın ilk yıllarından bu zamanlara kadar birçok havacılık anlaşması yapılmıştır. Bu anlaşmalar teknolojinin gelişmesiyle ve havacılığın gelişmesiyle beraber mevcut anlaşmaların güncellenmesi veya yeni havacılık anlaşmalarının yapılmasının zeminini hazırlamıştır. 11 Eylül sonrasında Havaalanlarında güvenlik önlemleri büyük ölçüde artırıldı. X-ray tarama cihazları, metal dedektörleri ve patlayıcı madde tespit cihazları gibi teknolojik güvenlik araçları daha yaygın hale geldi. Ayrıca, güvenlik personeli ve eğitimleri de güçlendirildi. Bagaj kontrolleri daha sıkı hale geldi. El bagajları ve check-in bagajları daha ayrıntılı bir şekilde incelenirken, sıvıların taşınması gibi belirli kısıtlamalar getirildi. Yolcuların kimlik doğrulaması daha sıkı hale geldi. Kimlik kontrolü, biyometrik teknolojilerin kullanımı gibi gelişmiş yöntemlerle daha güvenilir hale getirilerek, ülkeler arası istihbarat paylaşımı ve işbirliği artırıldı. Bu, olası tehditlerin önceden tespit edilmesine ve önlenmesine yardımcı oldu.

Hava taşımacılığına yönelik uluslararası kurallar ve standartlar, hava taşımacılığı faaliyetlerinin uluslararası düzeyde düzenlenmesini sağlamaktadır. Bu kurallar ve standartlar, hava taşımacılığına yönelik uluslararası bir çerçeve oluşturmakta ve havayolu şirketlerinin, havaalanlarının ve diğer ilgili tarafların bu kurallara uygun davranmalarını zorunlu kılmaktadır. Bu kurallar ve standartlar, uluslararası hava taşımacılığı faaliyetlerinin daha güvenli hale getirilmesine katkı sağlamaktadır (Yıldız, 2017 s. 29-45.).

## 1. BÖLÜM

### SİVİL HAVACILIĞIN DÜNYA' DA VE TÜRKİYE' DE GELİŞİMİ

Terörizm, genellikle çağın karakterine uyum sağlayarak ortaya çıkan bir olgudur. Dönemin karakterine, mekâna, hedef kitleye vb. değişkenlere göre farklılaşabilen terör eylemleri yaşamın hemen her alanında çeşitli olumsuz etkilere sebebiyet verebilmektedir. Terörizm faaliyetleri, çağımızın en önemli gelişmelerinden biri olan ve ulusal ve uluslararası alanda hizmet veren havacılık sektörü için de büyük bir tehlike oluşturmaktadır. Hatta terör olayları Havacılık sektörünün zaman zaman gelişmesini engellemiş ve sektörde durgunluk dönemleri yaratmış, tercih edilmemesine neden olmuş ve böylece havacılık sektörünü ekonomik, ticari, sosyal ve psikolojik açıdan etkilemiştir (Zülfükar Aytaç Kışman, 2020, s. 691).

Havacılık sektöründeki büyümesiyle Türkiye havacılık sektörü son yıllarda güçlü bir gelişme göstermiştir. Yeni havalimanları ve terminalerin inşası, uçak filosunun yenilenmesi ve modernizasyonu, uçuş emniyeti, uçuş planlaması ve uçuş yönetimi gibi alanlarda önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Türkiye'de özel havacılık sektörü, 2000'li yıllardan bu yana hızla büyümüş ve ülke genelinde bir dizi uluslararası havalimanının bulunmasıyla Türk havacılığı önemli bir yol katetmiştir. Türkiye, özellikle son yıllarda turizm sektörünün büyümesiyle havacılık sektöründe büyük bir patlama yaşamıştır (Turgut, 2003).

#### 1.1. DÜNYADA HAVACILIĞIN GELİŞİMİ

Havacılık, insanların dünyayı dolaşmasını sağlayan önemli bir endüstridir. Havacılığın tarihi, Wright kardeşlerin ilk motorlu uçuşu gerçekleştirdikleri 1903 yılına dayanmaktadır. Bu tarihten sonra havacılık sektörü hızla gelişmiş ve günümüzde milyarlarca insanın dünyayı dolaşmasını sağlamaktadır. havacılığın küresel gelişim aşamaları şu şekilde sıralanabilir (Paul, 2009):

**Erken Dönemler (1903-1920):** Wright Kardeşlerin ilk uçuşlarından itibaren havacılık sektörü hızla gelişmiştir. İlk uçuşlar daha çok deneme ve gösteri amaçlı olsa da I. Dünya Savaşı sırasında askeri olarak kullanılmıştır.

**Havacılık endüstrisinin gelişimi (1920-1945):** Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra havacılık endüstrisi ticari amaçlarla kullanılmaya başlanmıştır. Havayolları kurulmuştur

ve dünya çapında yolcu trafiği hızla artmıştır. Uçağın hızı, güvenliği ve konforu da bu dönemde artmıştır.

**Jet Uçağının Gelişimi (1945-1980):** II. Dünya Savaşı'ndan sonra jet uçakları geliştirilmiş ve ticari hava yolu endüstrisinde kullanılmıştır. Bu süre zarfında uçaklar daha hızlı, daha güvenli ve daha konforlu hale gelmiştir. Ayrıca hava trafik kontrol sistemleri geliştirilmiş ve modern havalimanları inşa edilmiştir.

**Küreselleşme Dönemi (1980-2000):** 1980'li yıllardan itibaren hızlanan küreselleşme süreci havacılık sektörünü de etkilemiştir. Havayolları daha fazla destinasyona uçmaya başlamış ve dünya çapında hava yolculuğu hızla artmıştır. Bu süre zarfında hava trafik kontrol sistemleri de geliştirilerek hava trafiği daha güvenli hale getirilmiştir.

**Dijital Çağ (2000'den günümüze):** Küresel krizler son yıllarda havacılık sektörünü de etkilemiştir. 11 Eylül saldırıları, 2008 ekonomik krizi ve COVID-19 pandemisi gibi olaylar havayolu sektöründe ciddi bir düşüşe neden olmuştur. Sektördeki bu gerilemeler, uçuşların azalması, havayolu iflasları ve iş kayıpları gibi sorunlara yol açmıştır. Ancak havacılık sektörü, önceki krizlerden çıkmayı ve kriz sonrası dönemlerde güçlenerek yoluna devam etmeyi başarmıştır.

Havacılık sektörü dünya ekonomisine önemli katkı sağlamaktadır. Havayolları, turizm, havaalanları ve diğer hizmet sağlayıcılar gibi birçok sektör, havacılık sektörü ile doğrudan veya dolaylı olarak ilişkilidir. Bu sektörlerin büyümesi havacılık sektörünün de büyümesine katkı sağlamaktadır. Ayrıca havacılık sektörü katma değeri yüksek işler yaratmakta ve çok sayıda kişiye istihdam sağlamaktadır. Güvenlik, havacılık endüstrisinde her zaman önemli bir konu olmuştur. Uçak kazaları, terör saldırıları ve uçak kaçırma gibi olaylar, havayolu endüstrisinde ciddi bir güvenlik sorunu olarak kabul edilir. Bu nedenle havacılık sektöründe güvenliği sağlamak için birçok önlem alınmaktadır. Güvenliği sağlamak için uluslararası kuruluşlar ve hükümetler standartlar, prosedürler ve düzenlemeler oluşturmuştur (Brian, 2009).

Havacılığın gelişimini etkileyen unsurlardan en önemlileri şu şekildedir:

**Ekonomi:** havacılık sektörü, büyük ekonomik değeri olan bir sektördür. Havayolu şirketleri, havalimanları, uçak üreticileri ve diğer ilgili işletmeler, havacılık sektöründe faaliyet göstererek istihdam sağlar ve ekonomik büyümeyi destekler. Havacılık, ticaret,

turizm ve küresel bağlantıları artırarak ekonomik kalkınmaya katkıda bulunur. Ancak, yakıt maliyetleri, rekabet, regülasyonlar ve diğer faktörler gibi ekonomik zorluklar, havacılık sektörünü etkileyebilir (Uzun, 2021).

**Teknoloji:** Yaşadığımız yüzyıl teknoloji çağı olarak nitelendirilmektedir, bu yüzyılda öne çıkan teknolojik gelişmeler, insanların yaşam biçimine yön vermektedir. İnsanlar teknolojik cihazları kullanmanın tatmin ve kolaylığını yaşarken, işletmelerde topladıkları verileri pazarlama amaçları doğrultusunda fırsata çevirmektedir. Bu yeni dönemde şirketler rekabete ayak uydurabilmek adına; pazarlama faaliyetlerini teknolojik gelişmeler doğrultusunda yönlendirmektedirler. Pazarlama ve teknoloji departmanlarının bu dönemdeki işbirlikleri diğer dönemlere kıyasla daha da artmış ve vazgeçilmez olmuştur (Çankaya, 2020, s. 465).

**Emniyet:** Emniyet kültürü kavramından ilk kez 1986 yılında yaşanan Çernobil nükleer faciasından sonra hazırlanan raporda bahsedilmiştir. Bu facianın nedeni örgütün emniyet kültüründeki bozulmaya bağlanmıştır (International Atomic Energy Agency-Uluslararası Atom Enerjisi Kurumu, 1986). Emniyet kültürü çeşitli perspektiflerden tanımlanabilir. Waring (1992) emniyet kültürünü kültürün emniyeti etkileyen boyutları olarak tanımlamaktadır. İkinci bir tanıma göre ise emniyet kültürü, emniyete ilişkin paylaşılan tutumlar, değerler, inanışlar ve uygulamalardır (Glendon ve Stanton, 2000). Emniyet kültürü kavramı, iş kazalarının önlenmesinde üzerinde önemle durulan bir kavramdır. Bu konuda son 20-30 yıllık süreçte hem teorik hem de uygulamalı olarak birçok çalışma yapılmıştır. Çalışmalardan elde edilen ortak sonuç, iş kazalarının önlenerek emniyetli bir çalışma ortamının yaratılmasında emniyet kültürü, diğer bir ifadeyle –olumlu emniyet kültürü-nün anahtar bir kavram olduğudur (Ustaömer & Şengür, 2020, s. 98)

**Ekoloji:** havacılığın çevresel etkileri önemli bir konudur. Uçakların yol açtığı karbondioksit emisyonları ve diğer havacılık faaliyetlerinin çevresel etkileri, iklim değişikliği ve hava kalitesi sorunları gibi çevre sorunlarına katkıda bulunabilir. Bu nedenle havacılık sektörü, çevresel sürdürülebilirliği artırmak için çaba sarf etmektedir. Yeni nesil uçaklar, daha verimli motorlar, alternatif yakıtların kullanımı, karbon kompanzasyonu ve diğer çevresel önlemler, havacılığın ekolojik etkilerini azaltmayı hedefler (Uzun, 2021).

Bu dört konu, havacılığın gelişimini etkileyen önemli alanlardır. Ekonomik faktörler, çevresel etkiler, teknolojik ilerlemeler ve emniyet önlemleri, havacılık sektörünün sürdürülebilirliği, rekabet gücü ve yolcu güvenliği açısından büyük bir rol oynamaktadır. Havacılık sektörü, bu konulara dikkat ederek, gelecekteki zorluklarla başa çıkmak ve sürekli olarak gelişmek için stratejik önlemler almalıdır

2000'li yıllardan itibaren havacılık sektöründe dijitalleşme süreci hızlanmıştır. Uçağın teknolojisi ve güvenliği daha da geliştirildi. Dijital teknolojiler sayesinde hava trafiği de daha verimli hale gelmiştir. Bu süre zarfında, dünya çapındaki havacılık endüstrisi çevresel sürdürülebilirlik ve enerji verimliliğine daha fazla odaklanmaya başlamıştır (John, 2019).

Havacılık endüstrisinin gelecekte daha da büyük bir potansiyele sahip olacağı beklenmektedir. Yeni teknolojiler sayesinde uçaklar daha hızlı ve daha uzun mesafe uçabilmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca, sıfır CO2 emisyonu hedefleri doğrultusunda daha çevreci uçaklar geliştirilmesi planlanmaktadır. Yine yapay zeka, nesnelerin interneti ve blockchain teknolojilerinin havacılık endüstrisinde daha fazla kullanılması beklenmektedir (John, 2019). Havacılığın küresel gelişim aşamaları, havacılık endüstrisinin nasıl geliştiğini göstermektedir. Her dönemde uçakların teknolojisi, güvenliği, hızı ve konforu artmıştır. Ancak küreselleşme, dijitalleşme ve çevresel sürdürülebilirlik gibi unsurlar, havacılık sektörünün geleceğine yönelik yeni beklentileri gündeme getirmektedir.

Son yıllarda, havacılık endüstrisi sürdürülebilirliğe yönelik daha büyük bir baskıyla karşı karşıya kalmıştır. Havacılık endüstrisi, karbondioksit ve diğer sera gazları emisyonlarına neden olan fosil yakıtları kullanır. Bu durum küresel iklim değişikliklerine ve çevre sorunlarına yol açmaktadır. Havacılık sektöründe daha yeşil teknolojilerin geliştirilmesi ve kullanılması, enerji verimliliği ve karbon ayak izinin azaltılması gibi konular çalışılmaktadır (Brian, 2009).

Havacılık sektörü son yıllarda teknolojik gelişmeler sayesinde hızla gelişmiştir. Uçak tasarımı, motor teknolojisi, uçuş kontrol sistemleri, güvenlik teknolojileri gibi birçok alanda yenilikler yapılmaktadır. Bu yenilikler sayesinde daha verimli, daha hızlı ve daha güvenli uçuşlar gerçekleştirilebilmektedir. Yeni teknolojiler aynı zamanda daha çevre dostu uçaklar tasarlamaya da yardımcı olmaktadır.

Elektrikli uçak konsepti, çevresel ve ekonomik nedenlerle son zamanlarda sanayide ilgi görmektedir. Yakın zamanda yapılan araştırmalar, Daha Fazla Elektrikli Uçak uygulamasının, aynı uçak üreticisinin önceki konvansiyonel modeline kıyasla emisyonlarda yaklaşık %20, gürültüde %50 ve yakıt tüketimlerinde %20 azalma sağlayabileceğini göstermektedir. Havacılığın tüm insan kaynaklı emisyonların %2'sinden fazlasından sorumlu olduğu düşünöldüğünde, bu alandaki her iyileştirme önemlidir. Elektrik, emisyonları azaltma hedeflerine ulaşmada önemli bir etken olarak görünmektedir (YILDIZ, 2021, s. 1605).

Havacılık sektörü, her yıl gösterdiği yüksek büyüme oranları yanı sıra, çevre ve sağılık sorunlarına neden olan emisyonları azaltmak ve akaryakıt ile işletme maliyelerini düşürmek için gayret göstermektedir. Bu çabaların ortak paydasında bulunan tahrik sistemlerinde elektrik enerjisi kullanımı giderek ilgi çekmektedir. Bir yandan da yetkili otoritelerin elektrikli araç kullanımı konusundaki yaklaşımı sonucu, havacılık ekosisteminin önemli unsurlarından biri olan yer hizmetlerinde kullanılan teçhizatın da elektrikli alternatifleri gündeme gelmiştir (Melih YILDIZ, 2020, s. 314).

## 1.2. TÜRKİYE'DEKİ HAVACILIK TARİHÇESİ

1911-1912 Trablusgarp Savaşı'nda İtalyanların hava saldırısına uğrayan Osmanlı İmparatorluğu havacılığın önemini kavrayarak askeri havacılık alanında ilk çalışmaları başlatmışlardır. Türkiye'de ilk havacılık çalışmaları 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanının hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydana başlamıştır. 1925 yılında daha sonra Türk Hava Kurumu adını alacak olan "Türk Tayyare Cemiyetinin" kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır (Korul & Küçükönal, 2003). 28 Ocak 1925 tarihinde Vecihi Hürkuş tarafından ilk Türk yapımı uçak olan, Vecihi K-IV imal edilmiş ve ilk uçuş gerçekleştirilmiştir. 1925 yılında Alman uçak imalat firması ve Türk Hükümeti arasında imzalanan anlaşma ile Kayseri'de modern bir uçak fabrikası kurulmuştur. 1932 yılında Vecihi Hürkuş tarafından İstanbul'da "Vecihi Sivil Tayyare Mektebi" isminde Türk Sivil Havacılık Okulu'nun ilki açılmıştır (Yılmaz, 2020, s. 115). 1933 yılında hava taşımacılığı, 5 uçaklık bir filo ile Türk Hava Postaları adı altında yürütölmeye başlanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin 10. yılında Milli Savunma Bakanlığına bağılı olarak Havayolları Devlet İdare İşletmesi kurulmuştur. Bu işletme Türkiye'de havayolu işletmeleri kurmak, bu yollarla taşıma

yapmak üzere devlet tarafından yetkilendirilmiştir. Bu kurum bugün var olan Türk Hava Yolları A.O.'nın da ilk yapı taşlarını oluşturmuştur. Bu dönemde özel teşebbüsler de başlamış ve Nuri Demirağ, 1935 yılında, İstanbul Beşiktaş'ta "Uçak fabrikasını", Sivas Divriği de "Uçak ve Motor fabrikası" ile "Gök Okulunu", İstanbul Yeşilköy'de "Havaalanını ve Gök Okulunu" kurmuştur. 1940'lı yılların ortalarında Türkiye; devlet ve özel sektör olarak Avrupa'nın 3. büyük hava endüstrisine sahip olmuştur. Kayseri ve Etimesgut/Ankara fabrikalarında Türk Hava Kurumu uçak ve motor imal ederken, Nuri Demirağ tamamen yerli mühendis ve işçilerle ilk Türk tipi yolcu uçağını yapmıştır. Nu/D-38 tipi madeni yolcu uçağı 1938 yılında "Avrupa A Klası" yolcu uçakları kategorisinde birinci seçilmiştir (Korul & Küçükönel, 2003, s. 25).

1933 yılında hava taşımacılığı, 5 uçaklık bir filo ile Türk Hava Postaları adı altında yürütülmeye başlanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin 10. yılında Millî Savunma Bakanlığına bağlı olarak Havayolları Devlet İdare İşletmesi kurulmuştur. Bu işletme Türkiye'de havayolu işletmeleri kurmak, bu yollarla taşıma yapmak üzere devlet tarafından yetkilendirilmiştir. Bu kurum bugün var olan Türk Hava Yolları A.O.'nın da ilk yapı taşlarını oluşturmuştur (Korul & Küçükönel, 2003, s. 24-38).

Türkiye'de havacılığın asıl gelişimi 2. Dünya Savaşı'ndan sonra başlamıştır. Bu dönemde hem uçakların modernleştirilmesine hem de yeni havalimanlarının yapımına ağırlık verilmiştir. 1949 yılında, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı Hava Meydanları Bürosu kurulmuştur. 1956 yılında çıkarılan bir yasa ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi kurularak havalimanlarının işletilmesi ve uçuş güvenliğinin sağlanması bu kuruluşa bırakılmıştır (Korul & Küçükönel, 2003, s. 24-38).

Türkiye, havacılık sektöründe son yıllarda önemli yatırımlar yaparak, havalimanı sayısını artırmış ve mevcut havalimanlarını modernize etmiştir. Günümüzde Türkiye'de, Türk Hava Yolları (THY) başta olmak üzere birçok yerli ve yabancı hava yolu şirketi faaliyet göstermektedir. İstanbul Havalimanı incelendiğinde dünyanın en büyük havalimanlarının başında gelmekte olduğu açıkça gözlemlenmektedir, yeni teknolojiler ve geniş kapasitesi ile Türkiye'nin küresel bir havacılık merkezi olmasını sağlamıştır.

Türkiye'deki havacılık sektöründe parça tedariki oldukça önemli bir rol oynamaktadır. Havacılık endüstrisi, karmaşık ve yüksek hassasiyet gerektiren bileşenlerin kullanıldığı bir sektördür ve bu nedenle parça tedariki büyük bir öneme

sahiptir. Havacılıkta bakım/onarım endüstrisinde envanter yönetimi büyük önem arz etmektedir. Parçalarda meydana gelen arızalar uçakları seferden alıkoyup yerde bırakabilmekte ve bu da ciddi maddi ve prestij anlamında kayıplara yol açmaktadır. Bunun için firmanın yedek parça stoğu doğru tekniklerle incelenmeli ve maliyet-hizmet seviyesi çatışmasını dengeleyecek bir envanter yönetim sisteme kurulmalı, sistemdeki değişimler takip edilmeli ve gerektiğinde güncellemeler yapılmalıdır (Dinçer & Ekin, 2017).

Türkiye'deki havacılık sektörü, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından belirlenen standartlara uygun olarak işlemektedir ve sıkı güvenlik önlemleri ile yolcu ve kargo taşımacılığı alanında başarılı bir performans sergilemektedir. Bunun yanı sıra, Türkiye'de pilot ve kabin ekibi eğitimleri de yüksek standartlarda verilmektedir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) havacılıkta dünya çapında iletişim kaynaklı kaza ve olaylarını en aza indirmek için bütün pilot ve hava trafik kontrolörlerinin en az "ICAO Seviye 4" derecesinde İngilizce yeterliliklerinin bulunması gerektiğini yürürlüğe koymuştur (International Civil Aviation Organization, 2018). Türkiye'de üniversite pilotaj programlarının tamamına yakınının eğitim dili İngilizce'dir. Uslu, (2018) yaptığı çalışmada Türkiye'de eğitim veren pilotaj ve hava trafik kontrolörü programlarında öğrencilerin teknik dil bilgisi yetkinliklerine sahip olabilmesi için dil eğitimi almaları gerektiği belirtilmiştir (Karaman, Akın, & Gürsoy, 2020, s. 219).

### **1.3. HAVACILIK ALANINDA YAPILMIŞ MİLLETLERARASI ANLAŞMALAR**

Havacılık alanında birçok uluslararası anlaşma ve yönetmelik bulunmaktadır. Bu uluslararası anlaşmalar, havacılık alanında emniyet, rekabet, ticaret ve çevre konularına ilişkin uluslararası düzenlemeleri içermektedir. Bu düzenlemeler, havacılık endüstrisinde küresel işbirliğini teşvik etmekte ve endüstrinin emniyet, verimlilik ve sürdürülebilirliğinde önemli bir rol oynamaktadır (Mustafa, 2008).

Havacılık hukukunun çok eski bir geçmişi yoktur. İlk dönemlerde uluslararası teamül hukuku çerçevesinde şekillenen havacılık, daha sonra konuya ilişkin akdedilen sözleşmelerle bugünkü modern yapısına kavuşmuştur. Bu süreçteki en önemli aşama ise Chicago Sözleşmeleri'nin yürürlüğe sokulmasıdır. 1944 tarihli bu sözleşmeler grubunun

1947 yılında imzaların tamamlanmasıyla yürürlüğe girmesi, hava hukukunda yeni bir dönemi başlatmıştır (Kaya, 2016, s. 187).

### 1.3.1.Chicago Sözleşmeleri

Chicago Sözleşmeleri'nin dört ayrı sözleşmeyi bünyesinde barındırmaktadır. Bu sözleşmeler Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması (Interim Agreement on International Civil Aviation), Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Chicago Sözleşmesi), Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması ve Uluslararası Hava Ulaşımı Anlaşması'dır. (Özkanlısoy, 2020, s. 262) Pazara erişim düzenlemelerinden biri olan, ikili hava yolu taşımacılığı anlaşmalarının tarihi, çok taraflı olarak 1919 yılında imzalanan Paris Konvansiyonu'na dayandırılmaktadır. Paris Konvansiyonu, ülkelere kendi kara sınırları üzerindeki yer alan hava sahalarında ulusal egemenlik hakkı tanımış ve anlaşma sonrasında ülkelerin hava sahaları doğal kaynaklardan birisi halini almıştır. Dolayısıyla söz konusu bu doğal kaynağın diğer ülkeler tarafından ticari bir amaçla kullanılması, hava sahasına sahip ülkenin iznine bağlı hale gelmiştir. Doğal bir kaynağa dönüşen hava sahalarının kullanımı ve kullandırılması, devletlerin uluslararası havayolu pazarlarındaki düzenleyici rollerinin de önü açmıştır. Bu durum ülkelerin herhangi bir ülkenin hava sahasını kullanması ve uluslararası pazarlarda havayolu taşımacılığı faaliyetinde bulunabilmeleri için söz konusu ülkelerin iki veya çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşması imzalamalarının gerekliliğini doğurmuştur. Bu gelişmelerin ardından 1944 yılında 52 ülke Şikago'da bir araya gelerek aşağıdaki konularda çok taraflı bir anlaşma zemini aramışlardır

Karşılıklı olarak uluslararası havayolu taşımacılığı pazarlarına erişim haklarının (hava trafik hakları) belirlenmesi.

- Bilet ve kargo ücretlerinin belirlenmesi.
- Uçuş sıklığı (slot sayısı/frekans) ve kapasitenin (yolcu ve yük) belirlenmesi.

(Var & Gürdal, 2021)

Sözleşme, hava sahasını ulusal ve uluslararası olarak ayırırken, hava araçlarını da devlet araçları ve sivil araçlar olarak kategorize etmiştir. Temel kural olarak öncelikle taraf devletlerin haklarını koruyan, bunun yanında diğer hava hukuku aktörlerine de çeşitli imkanlar tanıyan sözleşme, kabotaj hakkının taraf devletin uhdesinde olduğunu ve

aynı zamanda her bir taraf devletin çeşitli sebeplerle uçuşa yasak alanlar ilan etme yetkisine sahip olduğunu ifade etmiştir. (Kaya, 2016, s. 187) Chicago Konvansiyonunun amaçlarından biri havacılık şirketlerinin eşit imkanlarda rekabet etmesi ve bu doğrultuda liberalleşmeyi sağlamak için mevcut başlıca yasal seçeneklerinden; güçlü yönleri, zayıf yönleri, fırsat ve tehditleri ortaya koyarak tüm sektörün en verimli şekilde gelişerek emniyetli şekilde havacılığın korunmasını sağlamaktır. Bu hususların iyi şekilde analiz edilmesi sonucunda hava trafiğinin serbestleşmesi için en uygun yol, her ülke için eşit şartların söz konusu olacağı bir yapı oluşturmaktır (İnan, 2019, s. 169). Ülkeler arasında imzalanan bu sözleşme hava taşımacılığı açısından önem arz etmektedir. Bu sözleşme ile birçok belirsizlik ortadan kalkmıştır. Hava sahalarında, yabancı tescilli hava araçlarının uluslararası seyrüsefer gerçekleştirdiği devletlerin, hava araçlarının tescili ve tâbiyeti konusunda önemli menfaatleri bulunmaktadır. Şikago Sözleşmesi tarafından öngörülen görev ve işlevlerin yerine getirilmesi bakımında özellikle kiralama, çarter, değiş-tokuş gibi hukuki işlemlerde ortaya çıkacak belirsizlik ve karmaşanın önüne geçebilmek için, 6 Ekim 1980 tarihinde Montreal’de imzalanan Ek Protokol ile Şikago Konvansiyonu’na 83 BIS maddesi eklenmiş ve ilgili madde 20 Haziran 1997 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu madde, Konvansiyon’da yapılan ilk maddi değişiklik olarak kabul edilmektedir (Sirmen & Asar, 2017, s. 288-289).

### **1.3.2.Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)**

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), Birleşmiş Milletler’in bir uzmanlık kuruluşu olarak 1944’te kurulan ve 193 üye devleti bulunan bir organizasyondur.

Örgütün ana görevi, hava yolu taşımacılığının güvenli, verimli ve düzenli bir şekilde işlenmesini sağlamaktır. ICAO, Chicago Sözleşmesi’ni denetlemek ve uygulamakla görevlidir ve bu sözleşme, havacılık endüstrisi için bir çerçeve sağlar. ICAO, havacılıkta emniyet ve güvenlik konularına özellikle vurgu yapar. Uçuş emniyeti standartları, hava trafik hizmetleri, pilot lisanslama ve eğitim standartları gibi konularda belirli standartlar ve düzenlemeler oluşturur (Gür, 2016). Ayrıca, üye devletlerin havacılıkta güvenlik politikalarını ve uygulamalarını geliştirmesine ve bu politikaların uygulanmasını sağlamasına yardımcı olur.

ICAO'nun bir başka önemli görevi de çevresel sürdürülebilirliktir. Örgüt, hava taşımacılığının çevresel etkilerini azaltmayı hedefleyen çeşitli projeler ve politikalar

geliştirmiştir (Gür, 2016). Bu konuda, uçak emisyonları, gürültü kirliliği ve alternatif yakıtlar gibi konularda önlemler alınmıştır. Uluslararası Hava Taşımacılığı Derneği (IATA) ve Dünya Hava Taşımacılığı Konseyi (CANSO) gibi diğer önemli havacılık örgütleri ile işbirliği içinde olan ICAO, havacılığın dünya çapında standartlaştırılmasını sağlar (Güçlü, 2017). Aynı zamanda, uluslararası havacılıkta en son teknoloji ve en iyi uygulamaların kullanılmasını teşvik eder.

ICAO'nun yaptığı çalışmalar, hava taşımacılığının güvenli ve verimli bir şekilde işlenmesini sağlamakla kalmaz, aynı zamanda bu sektörün büyümesini ve gelişmesini de teşvik eder. Örgüt, hava taşımacılığı sektörünün karşılaştığı yeni zorlukları ve fırsatları belirlemekte ve bu konularda politika ve stratejiler geliştirmekte büyük bir rol oynar. ICAO, havacılığın dünya çapında güvenli, verimli ve sürdürülebilir bir şekilde işlenmesini sağlamak için hayati bir role sahiptir. Havacılığın gelecekteki başarısının, ICAO'nun sunduğu liderlik, rehberlik ve uzmanlık ile yakından bağlantılı olduğu söylenebilir. ICAO, dünya genelinde hava yolculuğunun gelişimini ve genişlemesini destekleyerek, bu sektörün sürekli yenilik ve iyileştirmeye açık olmasını sağlar (Güçlü, 2017). Havacılık güvenliğinin amacı; yolcuların, mürettebatın, yer hizmetleri görevlilerinin ve halkın emniyetinin her durumda en önde gelen kaygı unsuru olarak kabul edilmesi ve buna uygun tedbirlerin alınmasının sağlanması olarak belirlenmiştir. ICAO'nun güvenlik tanımı, ICAO tarafından yayınlanan Chicago Sözleşmesi Ek 17'de: "Güvenlik, havacılığı yasadışı bir müdahaleye karşı korumak için insani ve maddi kaynaklar ile önlemlerin bir karışımı" olarak tanımlanmıştır (Güngör, 2020, s. 7)

### **1.3.3.Havayolu Antlaşmaları**

Havayolu anlaşmaları, iki veya daha fazla ülke arasındaki hava taşımacılığına ilişkin anlaşmalardır. Bu anlaşmalar, havayollarının diğer ülkelerdeki havalimanlarına iniş ve kalkış yapmasına izin vermektedir (Eda, 2014).

Havacılıkta milletlerarası anlaşmalar, yani havayolu antlaşmaları, genellikle iki veya daha fazla ülkenin hükümetleri arasında imzalanır. Bu anlaşmalar, karşılıklı uçuş hizmetlerini düzenler ve hava taşımacılığı sektörünün büyümesine ve gelişmesine yardımcı olur. Antlaşmaların temelini, 1944 yılında 52 ülkenin katılımıyla Chicago'da imzalanan Chicago Sözleşmesi oluşturur. Bu sözleşme, havacılığın güvenli, düzenli ve verimli bir şekilde işlenmesini sağlayan uluslararası standartları ve uygulamaları

belirlemiştir. Chicago Sözleşmesi, ayrıca havayollarının uçuş haklarını belirleyen beş özgürlüğü de tanımlamıştır (Topaloğlu, 2017). Bunlar:

**Teknik İniş Hakkı:** Bir havayolu şirketinin, bir uçağın teknik nedenlerle veya yakıt ikmali için iniş yapma hakkı.

**Trafik İniş Hakkı:** Bir havayolu şirketinin, başka bir ülkeden yolcuları, posta veya kargoyu alıp, kendi ülkesine getirme hakkı.

**Özgürlük:** Bir havayolu şirketinin, kendi ülkesinden başka bir ülkeye yolcu, posta veya kargo taşıma hakkı.

**Özgürlük:** Bir havayolu şirketinin, kendi ülkesinde yolcu, posta veya kargo alıp, başka bir ülkeye taşıma hakkı.

**Özgürlük:** Bir havayolu şirketinin, iki yabancı ülke arasında hizmet sunma hakkıdır (Topaloğlu, 2017).

### **Çok Taraflı Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları**

2023 yılı itibariyle İkili Hava Ulaştırma Anlaşmamız Bulunan Ülkelerden bahsetmek gerekirse; **Avrupa'da**

ALMANYA	FİNLANDİYA	İSVEÇ	MACARİSTAN	SLOVENYA
AVUSTURYA	FRANSA	LİTVANYA	MALTA	YUNANİSTAN
BELÇİKA	HIRVATİSTAN	İTALYA	SLOVAKYA	ESTONYA
BULGARİSTAN	HOLLANDA	ROMANYA	POLONYA	İSPANYA
ÇEK CUM.	İNGİLTERE	LETONYA	PORTEKİZ	LÜKSEMBURG
DANİMARKA	İRLANDA			

**Tablo 1. (SHGM, 2023)**

**Avrupa Birliği Üyesi olmayan;**

ARNAVUTLUK	KARADAĞ	MOLDOVA	UKRAYNA	NORVEÇ
BELARUS	KOSOVA	RUSYA	İZLANDA	İSVİÇRE
BOSNA HERSEK	MAKEDONYA	SIRBİSTAN		

**Tablo 2. (SHGM, 2023)**

**Amerika'da;**

Kuzey A.B.D.	Güney ANTIGUA BARBUDA	GUETAMALA	PARAGUAY	VENEZUELA
KANADA	ARJANTİN	GUYANA	PERU	KÜBA
MEKSİKA	BELIZE	HONDURAS	SAINT LUCIA	EL SALVADOR
Orta DOMİNİK C.	BREZİLYA	KOLOMBİYA	SAINT VINCENT AND GRENADINES	NIKARAGUA
JAMAİKA	EKVADOR	KOSTA RİKA	TRINIDAD TOBAGO	URUGUAY
PANAMA	BAHAMALAR	ŞİLİ	HAITI	

**Tablo 3. (SHGM, 2023)**

**Ortadaoğu'da ;**

BAE	İSRAİL	LÜBNAN	ÜRDÜN
BAHREYN	KATAR	S.ARABİSTAN	YEMEN
IRAK	KKTC	SURİYE	

İRAN	KUVEYT	UMMAN	
------	--------	-------	--

**Tablo 4. (SHGM, 2023)**

**Orta Asya'da;**

AZERBAYCAN	ÖZBEKİSTAN
GÜRCİSTAN	TACİKİSTAN
KAZAKİSTAN	TÜRKMENİSTAN
KIRGIZİSTAN	

**Tablo 5. (SHGM, 2023)**

**Asya'da ;**

AFGANİSTAN	G. KORE	MALDİVLER	SRI LANKA	KAMBOÇYA
BANGLADEŞ	HİNDİSTAN	MALEZYA	TAYLAND	LAO
BRUNEY SULTANLIĞI	HONG KONG	MOĞOLİSTAN	VİETNAM	PAKİSTAN
ÇİN	JAPONYA	NEPAL	ENDONEZYA	SİNGAPUR
FİLİPİNLER	MYANMAR	MAKAO		

**Tablo 6. (SHGM, 2023)**

**Afrika'da;**

BENİN	ÇAD	GAMBİYA	KOMORLAR	MISIR
-------	-----	---------	----------	-------

BOTSWANA	DEM. KONGO CUM.	GANA	KONGO	MORİTANYA
BURKİNA FASO	ETİYOPYA	GÜNEY AFRİKA CUM.	LESOTHO	MOZAMBİK
BURUNDİ	FAS	GÜNEY SUDAN	LİBYA	NİJER
CEZAYİR	FİLDİŞİ SAHİLİ	KAMERUN	MADAGASKAR	NİJERYA
CİBUTİ	GABON	KENYA	MALİ	ORTA AFRİKA CUM.
RUANDA	SİERRA LEONE	SWAZİLİLAND	TOGO	YEŞİL BURUN ADALARI
SAO TOME & PRI.	SOMALİ	ŞEYSELLER	TUNUS	ZAMBİYA
SENEGAL	SUDAN	TANZANYA	UGANDA	ZİMBABVE
ANGOLA	GİNE	ERİTRE	EKVATOR GİNESİ	NAMİBYA
LİBERYA	GİNE BİSSAU	MAURITIUS		

**Tablo 7. (SHGM, 2023)**

**Okyanusya'da;**

AVUSTRALYA	VANUATU
FİJİ	MARSHALL ADALARI
YENİ ZELANDA	SOLOMON ADALARI

**Tablo 8. (SHGM, 2023)**

Ülkeler yer almaktadır. Bu ikili anlaşmalar iki ülke arasında havacılıkta tüm operasyonların karşılıklı olarak kolaylaştırılması hedeflenmektedir.

### 1.3.4.Montreal Sözleşmesi

Montreal Sözleşmesi'nin yerini aldığı Varşova Sözleşmesi, pek çok devletin taraf olduğu, yaygın olarak kabul edilmiş bir sözleşme olmasına rağmen, yürürlüğe girdiği 1929 yılından itibaren, özellikle kaza mağdurlarına ödenecek tazminatlara getirdiği sınırların düşük olması nedeniyle havayolu işletmecilerinin çıkarlarına odaklı olarak görülmüş ve yolcu çıkarlarını yeteri kadar korumadığı eleştirisi getirilmiştir. Bu eleştiriler üzerine 1955 Lahey, 1971 Montreal ve 1975 Guatemala Protokolleri başta olmak üzere belirli tarihlerde birtakım güncelleştirme faaliyetlerinde bulunulmuştur. Ancak, bu sayılan sözleşmeler yeterli etkinliği oluşturacak oranda taraf sayılarına ulaşamadıkları için sistemde ayrışmalara sebep olmuşlardır. Bu ayrışmalar sonucu oluşan olumsuz durumun önlenmesi amacıyla bazı devletlerin havayolu şirketleri kendi aralarında Varşova Sözleşmesi'nin limitlerinden daha yüksek sınırlar koyan anlaşmalar imzalamışlardır. Türk Hava Yolları da bu süreçte, Uluslararası Hava Taşıyıcılar Birliği (IATA) Anlaşması'na 1997 yılında taraf olmuş ve böylece, 100.000 SDR'ye (yaklaşık 152.000 ABD Doları) kadar kusursuz sorumluluğu ve bu sınırın üstünde kalan kusur sorumluluğu bakımından Varşova Sözleşmesi'nden daha sıkı olan ispat yükünü kabul etmiştir. Pek çok Türk havayolu şirketinin de taraf olduğu IATA Anlaşması gibi sözleşmeler özel hukuka tabi sözleşmeler olduğundan uluslararası hukuk açısından kanun gücünde anlaşmalar olmaktan uzaktılar. Montreal Sözleşmesi, bu iki kollu sistemin hükümlerini tüketici/yolcu menfaatlerini daha etkin koruyacak şekilde harmanlayarak tek bir belge haline getirmiştir. (Shgm, 2023)

Montreal Sözleşmesi, Varşova sözleşmesinin yetersiz kalmasından ve yolcu taşımacılığına ilişkin bir takım eleştirilere maruz kalmasından ötürü ortaya çıkmıştır . Montreal sözleşmesi daha çok yolcu ve yolcu haklarını ön plana çıkartmaktadır. 1999 yılında imzalanan bu anlaşma, havayollarının yolcu ve kargo taşımacılığına ilişkin sorumluluklarını belirlemektedir. Sözleşme, hava yolcu haklarının korunmasına ve havacılık endüstrisinde adil rekabetin sağlanmasına yardımcı olmaktadır (Eda, 2014).

Montreal Sözleşmesi, Türkiye için 26 Mart 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türk Sivil Havacılık Kanunundaki atıflar sebebiyle Sözleşmenin hükümleri yurtiçi havayolu taşımaları bakımından da uygulama alanı bulmaktadır. Çalışma, Sözleşmenin yurtiçi havayolu taşımalarına etkilerini ve Sözleşme ile getirilen yenilikleri incelemektedir.

(Günay & Gençtürk, 2012, s. 793) Montreal Sözleşmesi kaza ve gecikme durumlarında yolcunun ölümü, yaralanması, bagaj kaybı ve hasarı durumlarında hava taşıyıcısının sorumluluğu konusunda önemli değişiklikler getirmektedir. Bu çalışmada havayolu ile yolcu taşımacılığında karşılaşılan sorunlar ve bu sorunlar karşısında Avrupa Birliği'nde, Amerika Birleşik Devletleri'nde ve Türkiye'de yolcu haklarının neler olduğu incelenmektedir. Kaza ve gecikme nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması, bagaj kaybı ve hasarı halinde hava taşıyıcısının sorumluluğu Varşova ve Montreal Sözleşmesi hükümlerine göre açıklanmaktadır (Göktepe, 2016, s. 211)

2023 yılı itibarıyla Montreal Protokolü'ne (Montreal Sözleşmesi'nin bir parçası) taraf olan devletlerin sayısı 198'dir. Bugün uluslararası hava taşımacılığında Varşova Sözleşmesi ve Montreal Sözleşmesi birlikte uygulanmaktadır. Montreal Sözleşmesinin yürürlüğe girmesi ile Varşova Sözleşmesi tamamen yürürlükten kalkmamıştır. Montreal Sözleşmesini onaylamış olan ülkeler arasında yapılan veya yapılacak olan havayolu taşımalarına Montreal Sözleşmesi uygulanacak, bunun dışında Montreal Sözleşmesini onaylamamış ancak Varşova Konvansiyonunu onaylamış olan ülkelere veya ülkelere yapılan uluslararası havayolu taşımaları Varşova Konvansiyonu hükümlerine tabi kalmaya devam edecektir. (Göktepe, 2016, s. 213)

### **1.3.5. LA HAYE Sözleşmesi**

Bu sözleşmenin ortaya çıkmasının en büyük nedeni; uçak kaçırma eylemlerinin , diğer sözleşmelerde yeterince açıklığa kavuşmamasıdır. Tokyo Sözleşmesinin uçak kaçırma olayını bir suç olarak nitelememesi, böylelikle de gittikçe artan uçak kaçırma olayları karşısında yetersiz kalışı devletleri uluslararası alanda yeni bir sözleşme yapmaya itmiştir. Bu amaçla 1–16 Aralık 1970 tarihinde La Haye'de yapılan diplomatik konferanslar sonucunda “Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme” olarak anılan La Haye Sözleşmesi ortaya çıkmıştır. (ÜNLÜ, 2009) Lahey Sözleşmesiyle hava hukukunda saldırıların önlenmesi bakımından iki amacın gerçekleştirilmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır. Bunlar, hava aracı kaçırılmasına ilişkin daha etkin bir hukuk yolu oluşturulması ve hava araçlarının kontrolünün ele geçirilmesi bakımından caydırıcılığın artırılmasıdır. (Akkutay A. İ., 2017, s. 160)

### 1.3.6. Pekin Anlaşması

Uluslararası havacılığı tehdit eden eylem çeşitleri artmış ve tehditler mahiyet değiştirmiştir. Hava araçlarının silah olarak kullanılması; biyolojik, kimyasal ve nükleer silah ve materyalin taşınması, bu taşıma sırasında her türlü sızıntı veya serpinti olasılığının varlığı, havacılık altyapılarına yapılacak ve de çok büyük zararlara neden olabilecek elektronik ve benzeri saldırıların gerçekleşme olasılığı konunun uzmanlarını derin endişeye sevk etmiştir. Bu endişenin bir diğer kaynağı da, hukuki belgelerin bu yeni tehdit türlerine çözüm getirememeleridir. Bu tehditleri göğüslemek için, yıllar süren çalışmalar sonunda, 2010 tarihli Pekin Sözleşmesi kabul edilmiştir. (Güneysu, 2011, s. 7-20)

## 1.4. ULUSLARARASI EK PROTOKOLLER

Havacılık alanındaki uluslararası ek protokoller, havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi, yolcu hakları, çevre konuları ve benzeri konularda dünya çapında tanınan belgelerdir. Bu protokollerin amacı, havacılık endüstrisinde uluslararası bir standart oluşturmak ve endüstrinin sürdürülebilir ve etik bir şekilde çalışmasını sağlamaktır (Clifford, 2008).

Örneğin, Chicago Sözleşmesi havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi için uluslararası standartları belirlerken, Montreal Sözleşmesi hava yolcularının haklarını düzenler. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) bu protokollerin çoğunu oluşturmuş ve yayımlamıştır. Ayrıca, Kyoto Protokolü gibi çevresel konulara odaklanan protokollerin de havacılık endüstrisi üzerinde etkisi vardır. Bu protokol, küresel iklim değişikliği ile mücadele için alınması gereken önlemleri tanımlamaktadır. Havacılık endüstrisi de sera gazı emisyonlarını azaltmak için çabalamaktadır (Clifford, 2008). Havacılık alanındaki ek protokoller incelendiğinde;

Tanım	İmza Tarihi
Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO-International Civil Aviation Organization)'nın kurulduğu ve Şikago'da 7 Aralık 1944 Tarihinde imzalanan Şikago Konvansiyonu.	7.12.1944
Şikago Konvansiyonu'na 93. Maddenin Eklenmesine Dair Montreal Protokolü	27.5.1947
Şikago Konvansiyonu'nun 45. Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	14.6.1954
Şikago Konvansiyonu'nun 48(a), 49(e) ve 61. Maddelerini Tadil Eden Montreal Protokolü	14.6.1954

Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 12 Ekim 1929 Tarihli Varşova Sözleşmesi ve Sözleşmeyi Değiştiren La Haye Protokolü	28.9.1955
Avrupa Dahili Tarifersiz Hava Servislerinin (Charter Seferler) Ticari Hakları Mevzuundaki Paris Anlaşması	30.4.1956
Şikago Konvansiyonu'nun 50(a) Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	21.6.1961
Şikago Konvansiyonu'nun 48(a) Maddesini tadil eden Roma Protokolü	15.9.1962
Uçaklarda İşlenen Suçlar Ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesi	14.9.1963
Tarifeli Hava Servisleri İçin Ücret Tarifeleri Saptanmasına Ait Usuller Konusunda Paris Anlaşması	10.7.1967
Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair La Haye Sözleşmesi	16.12.1970
Şikago Konvansiyonu'nun 50(a) Maddesini tadil eden New York Protokolü	12.3.1971
Şikago Konvansiyonu'nun 56. Maddesini tadil eden Viyana Protokolü	7.7.1971
Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Montreal Sözleşmesi	23.9.1971
Şikago Konvansiyonu'nun 50(a) Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	16.10.1974
Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmeyi Tadil Eden 4 Sayılı Montreal Protokolü	25.9.1975
Şikago Konvansiyonu'nun 83. maddesinin Eklenmesine Dair Montreal Protokolü	6.10.1980
Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin İş Birliğine Dair 13 Aralık 1960 Tarihli Uluslararası Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin Avrupa Teşkilatı (EUROCONTROL) Sözleşmesini Değiştiren Protokole İlişkin Diplomatik Konferansın Nihai Senedi; 12 Şubat 1981 Tarihinde İmzalanan Protokol ve Ekleri İle Yol Ücretlerine İlişkin Çok Taraflı Anlaşma	12.2.1981
Ortak Havacılık Kurallarının Geliştirilmesi Kabulü ve Uygulanması Konusunda Anlaşma	02.09.1997
Şikago Konvansiyonu'nun 3. maddesinin Eklenmesine Dair Montreal Protokolü	10.5.1984
23 Eylül 1971'de Montreal'de Yapılan Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşmeye Munzam Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol	24.2.1988

Şikago Konvansiyonu'nun 56. Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	6.10.1989
Şikago Konvansiyonu'nun 50(a) Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	26.10.1990
Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesine İlişkin Montreal Sözleşmesi	1.3.1991
Havayolu İle Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralları Birleştirilmesine Dair Montreal Sözleşmesi	28.5.1999
Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Cape Town Sözleşmesi	16.11.2001
Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Havaaracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol	16.11.2001
Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Pekin Sözleşmesi	10.9.2010
Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkındaki Sözleşmeye (La Haye 1970) Ek Protokol	10.9.2010

**Kaynak: (SHGM, 2023)**

Bu uluslararası ek protokoller, havacılık sektöründeki gelişmeleri ve değişimleri yansıtan belgelerdir. Sektörün sürdürülebilirliği ve uluslararası işbirlikleri için önemlidirler. Havacılık endüstrisi küresel bir endüstri olduğundan, uluslararası düzenleme ihtiyacı açıktır. Ek uluslararası protokoller, havacılık sektöründeki tüm ülke ve şirketler için geçerli olduğundan, onları sektörde toplu hareket etmeye ve uluslararası standartlara uymaya mecbur etmektedir (John, 2010). Ayrıca, ek uluslararası protokoller havacılık endüstrisindeki tüm taraflar için faydalıdır. Yolcu haklarının korunması, havayolları ile havalimanları arasındaki işbirliğinin artırılması, havacılık güvenliği ve çevre konularının ele alınması, sektörde adil rekabetin sağlanması ve benzeri konulara odaklanan protokoller tüm taraflar için faydalıdır (John, 2010).

Havacılık endüstrisi, ek uluslararası protokollerle düzenlenen sürdürülebilir ve güvenli bir sektör olmaya çalışmaktadır. Bu protokoller sektördeki gelişme ve değişimleri yansıtır ve tüm tarafların uyum içinde hareket etmesini sağlamaktadır (Murat, 2007).

## 1.5. ULUSLARARASI HAVACILIK SÖZLEŞMELERİNİN UYGULANABİLİRLİĞİ

Havacılık, uluslararası bir ölçekte gerçekleşen karmaşık bir sektördür ve bu nedenle, farklı ülkeler arasında uçuşların düzenlenmesi ve denetlenmesi konusunda anlaşmalar ve sözleşmeler gereklidir. Bu uluslararası havacılık sözleşmelerinin uygulanabilirliği, havacılık sektörünün güvenli, düzenli ve ekonomik işleyişini sağlamada kritik öneme sahiptir (Tunçalp, 2016).

Uluslararası havacılık sözleşmelerinin merkezinde genellikle "hava hakları" vardır. Bunlar, bir hava aracının, bir ülkenin hava sahasını kullanma veya belirli havaalanlarına iniş ve kalkış yapma hakkıdır. 1944'te imzalanan ve havacılığın temel taşı olan Chicago Sözleşmesi, hava haklarının beş temel sınıfını belirlemiştir. Bu haklar, uçuşların yönünü, rotalarını ve son destinasyonlarını belirler. Ancak, bunlar sadece genel ilkelerdir ve her bir devlet, ulusal düzenlemelerine ve uluslararası anlaşmalara dayalı olarak kendi hava haklarını belirler (Tunçalp, 2016). Uluslararası havacılık sözleşmeleri, genellikle "iki taraflı hava hizmet anlaşmaları" veya "çok taraflı hava hizmet anlaşmaları" şeklinde gerçekleşir. İki taraflı anlaşmalar, genellikle iki ülke arasında, belirli hava yollarının belirli rotalar üzerinde uçmasına izin verir. Çok taraflı anlaşmalar ise genellikle birkaç ülke arasında gerçekleşir ve genellikle belirli bir bölge veya hava yolunda uçuşları düzenler (Yenen, 2012).

Uluslararası havacılık sözleşmelerinin uygulanması, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) gibi uluslararası kuruluşlar tarafından denetlenir. ICAO, Chicago Sözleşmesi tarafından kurulan ve Birleşmiş Milletler'in bir ajansı olan bir organizasyondur. ICAO'nun temel işlevi, havacılıkta güvenliği ve verimliliği teşvik etmek, hava hizmetlerini düzenlemek ve havacılıkla ilgili uluslararası standartları belirlemektir. Ancak, her ne kadar uluslararası havacılık sözleşmeleri geniş bir çerçeve sağlasa da, bu sözleşmelerin uygulanması ve yorumlanması genellikle belirsizlikler ve zorluklarla karşılaşabilir. Örneğin, bazı ülkeler, özellikle rekabet hukuku ve tüketici hakları konularında, uluslararası hava hukuku ile ulusal hukuk arasında uyumsuzluklar yaşayabilir. Bu nedenle, uluslararası havacılık sözleşmelerinin uygulanabilirliği, karmaşık bir hukuki ve politik süreç olabilir ve genellikle denge, diplomasi ve işbirliği gerektirir (Yenen, 2012).

Uluslararası havacılık sözleşmelerinin uygulanabilirliği, havacılık sektörünün global ölçekte düzgün işlemlerini sağlamak için hayati öneme sahiptir. Bu anlaşmalar, havacılıkta uluslararası işbirliğini ve uyumu teşvik eder, hava yolcu ve kargo taşımacılığını düzenler ve sektörün güvenli, düzenli ve ekonomik işleyişini sağlar. Ancak, bu süreç, karmaşık ve zorluklarla dolu olabilir ve çoğu zaman uluslararası hukuk, ulusal hukuk ve politikayı iç içe geçiren karmaşık bir denge gerektirir (Tunçalp, 2016).



## 2. BÖLÜM

### SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİNİN HUKUKİ BOYUTLARI VE ESASLARI

Sivil havacılık, uluslararası taşımacılığın önemli bir bölümünü oluşturur ve bu nedenle havacılık güvenliği hem seyahat edenler hem de hizmet verenler için hayati öneme sahiptir. Bu güvenlik, çeşitli hukuki normlar ve düzenlemeler aracılığıyla sağlanır. Bu makale, havacılık güvenliğinin hukuki boyutlarına ve esaslarına odaklanmaktadır. Havacılık güvenliği, uluslararası, bölgesel ve ulusal düzeylerde düzenlenmiştir. Uluslararası düzeyde, havacılık güvenliği esas olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından yönetilir. ICAO, 1944'te imzalanan Chicago Sözleşmesi ile kurulmuştur ve 193 üye devleti vardır. ICAO'nun Anahtar belgesi "Anex 17 – Güvenlik"tir. Bu belge, uçaklar, havaalanları, hava trafik kontrol merkezleri ve diğer havacılık tesislerinin güvenliği konusunda standartlar ve önerilen uygulamalar içerir (İnce, 2017).

Bölgesel düzeyde, havacılık güvenliği genellikle kıtasal veya bölgesel örgütler tarafından düzenlenir. Avrupa'da, Avrupa Birliği ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) önemli rol oynar. Bu örgütler, üye devletler arasında güvenlik standartlarını harmonize etmeye ve bu standartları geliştirmeye çalışır. Ulusal düzeyde, havacılık güvenliği genellikle ulusal sivil havacılık otoriteleri tarafından düzenlenir. Bu otoriteler, uluslararası ve bölgesel düzeylerde belirlenen güvenlik standartlarını uygular ve ayrıca ulusal düzeydeki güvenlik düzenlemelerini yürütür. Ayrıca, havaalanları ve havayolu şirketleri gibi özel aktörlerin güvenlik tedbirlerini denetlerler (İnce, 2017).

Havacılık Endüstrisi, bilindiği gibi sürekli bir gelişim halindedir. Ekonomik olarak karlı olma amacını güden havayolu şirketleri, aynı zamanda emniyetli ve güvenli uçuş operasyonları yapmak zorundadırlar. Şirketlerin güvenlik ve emniyet bakımlarından kusursuz olmaları doğrudan şirketlerin ekonomik zenginliklerini etkilemektedir. Bu sebepten dolayı şirketlerin güvenlik ve emniyet politikalarının incelenmesi ve havacılık endüstrisinin daha güvenli bir şekilde faaliyet göstermesi için yapılması gerekenlerin aranmasının önemli olduğu düşünülmektedir (Başdemir, 2020, s. 127).

Havacılık güvenliği, bir dizi farklı unsur içerir. Bunlar arasında havaalanı güvenliği, uçuş güvenliği, uçak güvenliği, mürettebat güvenliği, yolcu güvenliği ve hava trafik

kontrol güvenliği bulunur. Bu unsurların her biri, belirli riskler ve tehditler taşır ve bu nedenle belirli hukuki düzenlemelere ve güvenlik tedbirlerine tabidir. Havaalanı güvenliği, havaalanının fiziksel güvenliğini ve güvenlik prosedürlerini içerir. Bu, havaalanının güvenli bir şekilde tasarlanmasını, inşa edilmesini ve işletilmesini içerir. Ayrıca, havaalanına erişimi kontrol etmeyi, bagaj ve kargo güvenliğini ve havaalanında güvenlikle ilgili diğer yönleri içerir (Okan, 2020). Hava trafik güvenliği, dünya genelinde sıkı kurallar ve standartlarla düzenlenir ve uluslararası kuruluşlar, hava yolculuğunun güvenliğini sürekli olarak geliştirmek için çalışır. Bu önlemler, hava yolculuğunu daha güvenli hale getirmek ve kazaları minimize etmek için tasarlanmıştır. Hava trafik yönetiminde son yıllarda öne çıkan araştırma alanları hem geleneksel uygulama konularını kapsamakta hem de bilim ve teknolojideki yeni gelişmelerle beslenmektedir. Bu hızlı değişimi takip edebilmek için güncel Hava Trafik Yönetimi (HTY) konularının önem derecesine göre bilinmesi ve sınıflandırılması gerekmektedir (Kübra ÇELİK & EREN , 2020, s. 225). Devletler, ülkeleri üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahiptir. Hava sahası üzerindeki egemenlik, uluslararası hava hukukunun en temel ilkesidir. Hava Seyrüseferinin Tanzimine İlişkin Sözleşme’de bir antlaşma hükmü olarak ilk kez düzenlenen bu ilke, Uluslararası sivil Havacılık Sözleşmesi’nde de tekrar edilmiştir. Hava araçlarının sivil ve devlet hava aracı biçiminde bir ayrımına tabi tutulması ulusal hava sahasındaki egemenliğin ihlaline karşı bir önlemdir. Zira devlet hava araçlarının yabancı hava sahasında uçabilmesi ve bunun altındaki ülkeye inebilmesi, üzerinden uçulan ülke devletinden alınan özel izinlere tabidir (Akkutay, 2017, s. 315).

Havacılık güvenliği hukuki çerçevesi, her ülkenin havacılık ihtiyaçlarına, güvenlik tehditlerine ve uluslararası standartlara uygun olarak tasarlanır. Bu düzenlemeler, havacılığın güvenli, düzenli ve sürdürülebilir bir şekilde işlemlerini sağlamayı amaçlar. Hava hukukunun derin bir geçmişinin olmadığı, ilk balonlu uçuş denemelerinin ardından ortaya konulan hukuk kurallarının varlığı ile anlaşılmaktadır. Havacılık alanındaki hukuk kurallarının oluşumundan bugüne değin yaklaşık olarak 100 yıl geçmiş ve hava hukuku, uluslararası havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi adına çok çeşitli sözleşmelerin, anlaşmaların ve protokollerin ortaya konulduğu modern yapısına kavuşmuştur. İlgili tüm düzenlemelerin hangilerinin uluslararası hava kamu hukukuna, hangilerinin uluslararası hava özel hukukuna ilişkin olduğu; diğer yandan hava hukukunun tanımının, özelliklerinin ve kapsamının tam anlamıyla nelerden ibaret olduğu hususları doktrinde

halen tartişılan ve üzerinde fikir birliği bulunmayan konular arasında yer almaktadır (Gemici & Yeşiller, 2017, s. 140).

## 2.1. HAVACILIK SÖZLEŞMELERİNİN BAğLAYICILIğI

Havacılık sözleşmeleri, havacılık sektöründe yapılan ve tarafların hak ve yükümlülüklerini belirleyen anlaşmalardır. Bu sözleşmeler, havayolu şirketleri ve yolcular, havayolu şirketleri ve kargo taşımacılığı yapan firmalar, havayolu şirketleri, hizmet sağlayıcılar ve devletler arasında yapılabilmektedir (Klein and Loosemore, 2010).

Havacılık, günümüzde dünya çapında çok yaygın bir ulaşım şekli haline gelmiştir. Havayolu şirketleri ile yolcular arasında yapılan sözleşmeler, havacılık sektöründe hayati önem taşımaktadır. Bu sözleşmelerin bağlayıcılığı, havacılık sektörünün doğası gereği oldukça önemlidir (Klein and Loosemore, 2010). Havacılık sözleşmeleri yolcuların uçuş öncesi bilgi edinme, uçuş süreci ve uçuş sonrası hizmetleri kapsar (Sarı, 2017). Sözleşmelerin içeriği, her havayolu şirketinin kendi belirlediği kurallar ve şartlar doğrultusunda oluşturulur. Sözleşmelerin bağlayıcılığı, yolcu ve havayolu şirketi arasındaki hak ve yükümlülüklerin belirlenmesi açısından oldukça önemlidir. Havayolu şirketi, sözleşmede belirtilen hizmetleri yerine getirmedeğii takdirde, yolcunun haklarına riayet etmek zorundadır. Benzer şekilde, yolcu da sözleşmede belirtilen şartlara uymakla yükümlüdür (Klein and Loosemore, 2010).

Havacılık sözleşmeleri, genellikle standart bir formatta hazırlanır ve bu formatta tüm havayolu şirketleri tarafından kabul edilir. Ancak, sözleşmelerin içeriği, havayolu şirketlerinin tercihleri doğrultusunda farklılık gösterebilir (Sarı, 2017). Bu nedenle, yolcuların uçuş öncesi sözleşmeyi dikkatlice okumaları ve içeriğini anlamaları önemlidir. Sözleşmelerin bağlayıcılığı, havayolu şirketleri ile yolcular arasındaki ilişkilerin düzenlenmesinde oldukça önemlidir. Sözleşme hükümlerine uyulmaması, yolcu ve havayolu şirketi arasında anlaşmazlıklara neden olabilir. Bu nedenle, her iki tarafın da sözleşme hükümlerine uygun davranması, havacılık sektörünün sorunsuz bir şekilde işlemlerini sağlar (Sarı, 2017).

Havacılık sözleşmelerinin bağlayıcılığı, havayolu şirketleri ile yolcular arasındaki ilişkilerin düzenlenmesinde oldukça önemlidir. Sözleşme hükümlerine uyulması,

sorunsuz bir uçuş deneyimi ve taraflar arasında anlaşmazlık çıkmasını önlemeye yardımcı olur. Havayolu şirketleri, yolcuların haklarına saygı duymak ve sözleşme hükümlerine uygun davranmakla yükümlüdür. Yolcular da sözleşme hükümlerine uymakla yükümlüdür ve haklarını bilmek, uçuş öncesi ve sonrası hizmetlerden en iyi şekilde yararlanmalarına yardımcı olur (Tansel, 2016). Havacılık sözleşmelerinin bağlayıcılığı, uluslararası hukuk ve sözleşmeler doğrultusunda belirlenir. Birleşmiş Milletler Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından hazırlanan uluslararası sözleşmeler, havacılık sektöründe kabul edilen kurallar ve standartlar belirler. Bu sözleşmeler, havayolu şirketleri ile yolcular arasındaki ilişkilerde de etkilidir (Tansel, 2016).

Bazı durumlarda, havayolu şirketi ile yolcu arasındaki anlaşmazlıkların çözümü için mahkemeler devreye girebilir. Bu durumlarda, sözleşmelerin bağlayıcılığı da önem kazanır. Mahkemeler, sözleşmede belirtilen hükümlere uyulup uyulmadığını ve tarafların sözleşmeye uygun davranıp davranmadığını değerlendirir. Havacılık sözleşmelerinin bağlayıcılığı, havacılık sektörünün doğasından kaynaklanan özellikleri göz önüne alarak belirlenir (Ünal, 2018). Sözleşmelerin içeriği, havayolu şirketleri tarafından belirlenir ve tarafların hak ve yükümlülüklerini düzenler. Sözleşme hükümlerine uyulması, havacılık sektöründe sorunsuz bir işleyiş sağlamak için oldukça önemlidir (Ünal, 2018).

Havacılık sözleşmelerinin bağlayıcılığı için belirli şartların yerine getirilmesi gerekmektedir (Şahin, 2011). Sözleşmelerde yer alan hükümlerin açık ve net olması, tarafların haklarının korunması ve karşılıklı yükümlülüklerin belirlenmesi önemlidir. Sözleşmenin ihlali durumunda ise, sözleşmede belirlenen yaptırımlar uygulanır ve uluslararası havacılık sözleşmelerinde bu yaptırımlar için özel bir düzenleme olabilir (Şahin, 2011).

Sonuç olarak, havacılık sözleşmelerinin bağlayıcılığı, havayolu şirketleri ile yolcular arasındaki ilişkileri düzenlemek için hayati önem taşır. Sözleşme hükümlerine uyulması, taraflar arasındaki anlaşmazlıkları önlemeye yardımcı olur ve havacılık sektöründe sorunsuz bir işleyiş sağlar (Ünal, 2018).

### 2.1.1. Havacılık Sözleşmelerinin Önemi

Havacılık sözleşmeleri, havacılık sektöründe faaliyet gösteren tüm taraflar arasında düzenli işleyişi sağlamak ve hakların korunması için gereklidir. Bu sözleşmeler, havayolu şirketleri ve yolcular, havayolu şirketleri ve kargo taşımacılığı yapan firmalar, havayolu şirketleri ve hizmet sağlayıcılar arasında yapılabilmektedir (Yıldız, 2017).

Havacılık sözleşmelerinin önemi, öncelikle taraflar arasındaki hak ve yükümlülüklerin belirlenmesiyle ilgilidir. Sözleşmeler, tarafların hak ve yükümlülüklerini açık bir şekilde belirleyerek anlaşmazlıkların önlenmesine yardımcı olur. Havayolu şirketleri için, sözleşmeler, uçuşlarda yaşanabilecek olası sorunlara karşı tarafları koruyacak hükümler içerebilir. Örneğin, uçuş iptali, rötör veya bagaj kaybı gibi durumlarda yolcuya sunulacak tazminat miktarı gibi konular, sözleşmelerde yer alır (Yıldız, 2017).

Yolcular açısından ise havacılık sözleşmeleri, uçuş öncesinde ve sırasında taraflar arasındaki hak ve yükümlülükleri belirlediği için yolcuların haklarını korur. Yolcuların uçuş öncesi ve sırasında karşılaşılabilecekleri sorunlar, havacılık sözleşmelerinde yer alan hükümlere göre çözüme kavuşturulur. Bu nedenle, yolcular için havacılık sözleşmeleri, uçuşlara dair endişelerinin azaltılmasına yardımcı olur (Yücel ve Kuloğlu, 2016).

Ayrıca, havacılık sözleşmeleri, havacılık sektöründe düzenli işleyişi sağlamak için de önemlidir. Havayolu şirketleri, kargo taşımacılığı yapan firmalar ve hizmet sağlayıcılar arasında yapılan sözleşmeler, işbirliği ve koordinasyonu kolaylaştırarak sektörün verimli bir şekilde işlemesine katkı sağlar (Yücel ve Kuloğlu, 2016).

### 2.1.2. Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi

Avrupa Konseyi, 11 Eylül saldırılarının ardından terörle mücadele mevzuatını gözden geçirmek için bir çalışma grubu oluşturmuş ve Haziran 2007'de yürürlüğe giren Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi'ni Mayıs 2005'te kabul etmiştir (Yüksel, 2020, s. 1101). Söz gelimi Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi, suçluların iadesi prosedürünü teşvik eden ve siyasi suçlu tanımını sınırlayan bir niteliğe sahiptir (Karatosun, 2019, s. 80). Avrupa Terörizmin önlenmesi sözleşmesi suçluların iadesi prosedürü ile karşılıklı ülkelerin birbirlerine sözleşmeyle ne kadar önem verdiklerine ait bir örnektir.

Uluslararası havacılık sözleşmelerinin bağlayıcılığı, uluslararası hukukun temel prensiplerinden biridir. Bu sözleşmeler, imzalayan devletlerin ulusal hukuklarına entegre edilerek yürürlüğe konulur. Sözleşmeler, taraf devletlerin ulusal hukuklarına entegre edildiği için bu devletlerin mahkemelerinde uygulanabilirler (Karaduman, 2019).

### **2.1.3. Havacılık Sözleşmelerinin Bağlayıcılığı İçin Gerekli Şartlar**

Havacılık sözleşmeleri, taraflar arasında yapılan anlaşmalardır ve tarafların karşılıklı rızasıyla bağlayıcıdır. Sözleşmelerin bağlayıcılığı için bazı şartlar vardır. Öncelikle, tarafların rızası gerekir. Taraflar, sözleşmeyi kabul etmeden önce tüm şartları anlamalı ve kabul etmelidir. Tarafların rızası olmadan sözleşmenin bağlayıcılığı söz konusu değildir (El-Imad, 2017).

İkinci şart ise, sözleşmenin hukuka uygun olmasıdır. Sözleşme, kanunlara, düzenlemelere ve uluslararası sözleşmelere uygun olmalıdır. Aksi takdirde, sözleşmenin bağlayıcılığı tartışmalı hale gelebilir. Üçüncü şart, sözleşmenin açık ve net bir şekilde ifade edilmesidir. Sözleşmede yer alan hükümler, tarafların anlayabileceği şekilde açık ve net olmalıdır. Bu şekilde, sözleşmenin yorumlanması ve uygulanması daha kolay hale gelir (Karlı, 2012). Dördüncü şart, sözleşmenin tarafların haklarını korumasıdır. Havacılık sözleşmeleri, havayolu şirketleri, yolcular ve kargo taşımacılığı yapan firmalar arasında yapılan anlaşmalar olduğu için tarafların haklarını korumalıdır. Sözleşmenin tarafların haklarını korumaması halinde, sözleşmenin bağlayıcılığı tartışmalı hale gelebilir. Son olarak, sözleşmenin tarafların karşılıklı yükümlülüklerini belirlemesi gerekir. Sözleşme, taraflar arasında yapılan anlaşmaları ve karşılıklı yükümlülükleri açıkça belirlemelidir. Bu şekilde, sözleşmenin uygulanması daha kolay hale gelir ve taraflar arasındaki anlaşmazlıkların önüne geçilir (El-Imad, 2017).

### **2.1.4. Sözleşmelerin İhlali Durumunda Uygulanacak Yaptırımlar**

Havacılık sözleşmeleri, taraflar arasında yapılan anlaşmalardır ve tarafların karşılıklı rızasıyla bağlayıcıdır. Sözleşmelerin ihlali durumunda, sözleşmede belirlenen yaptırımlar uygulanır (Demirkol, 2017). Sözleşmenin ihlali, taraflar arasında anlaşmazlıklara neden olabilir ve bu anlaşmazlıkların çözülmesi için çeşitli yollar vardır. Taraflar, anlaşmazlıkları müzakere yoluyla çözmeye çalışabilir veya hakemlerin kararını

bekleyebilirler. Ancak, sözleşmenin ihlali durumunda uygulanacak yaptırımlar, sözleşmede belirlenmiş olmalıdır (Demirkol, 2017).

Havacılık sözleşmelerinde, tarafların ihlal etmeleri durumunda uygulanacak yaptırımlar, taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre değişebilir. Sözleşmede belirtilen yaptırımlar arasında, tazminat ödemesi, sözleşmenin feshi, cezai yaptırımlar gibi farklı seçenekler bulunabilir. Bununla birlikte, uluslararası havacılık sözleşmeleri, taraflar arasında anlaşmazlıkların çözümü için özel bir düzenleme de içerebilir. Örneğin, uluslararası hava taşımacılığı sözleşmelerinde, Montreal Sözleşmesi ve Varşova Sistemi gibi uluslararası anlaşmalar, taraflar arasında anlaşmazlıkların çözümü için özel bir düzenleme sunar (Karlı, 2012).

Montreal Sözleşmesi, uluslararası hava taşımacılığı sözleşmelerinde taraflar arasında çıkan anlaşmazlıkların çözümü için özel bir sistem sunar. Sözleşme, taraflar arasındaki anlaşmazlıkların çözümü için özel bir hakemlik sistemi öngörür. Bu sistemde, taraflar arasında anlaşmazlık çıkması durumunda, taraflar öncelikle müzakereler yoluyla anlaşmaya çalışırlar (Özaydın, 2016). Ancak, müzakereler sonuç vermezse, taraflar hakemlere başvurabilirler. Hakemler, taraflar arasındaki anlaşmazlıkları çözmek için özel bir karar verirler. Varşova Sistemi ise, havayolu şirketleri ile yolcular arasındaki sözleşmelerde yer alan hükümlere ilişkin olarak bir düzenleme sunar. Sisteme göre, havayolu şirketleri yolculara verdiği hizmetlerden dolayı sorumlu tutulur ve yolcuların uğradığı zararlar için tazminat ödemek zorundadır (Özaydın, 2016).

## **2.2. KARŞILIKLI ÜLKELERİN UYGULADIĞI HAVACILIK KURALLARI**

Ülkeler arasında karşılıklı seferlerin yapılmasını sağlayan ikili hava ulaştırma anlaşmaları sayısı, ikili hava ulaştırma anlaşmalarının güncellenmesi ve yenilerinin yapılması, havayolu şirketlerimizin daha çok ülkeye daha çok sayıda sefer yapmalarının önünü açmaktadır. Uluslararası arenada gösterilen başarı ve gayretler neticesinde Ülkemiz, uluslararası havacılık alanında, ECAC ve EUROCONTROL gibi kurumlarda üstlendiği birçok üst düzey görevin yanı sıra son olarak 2016 yılında Dünya Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Konsey Üyeliği'ne seçilmiştir. (Ulaştırma Bakanlığı, 2018)

Uluslararası havacılık kuralları, havacılık güvenliği, hava trafik kontrolü, hava taşımacılığı, havacılık emisyonları ve havacılık hukuku gibi birçok konuda uygulanır. Havacılık güvenliği, havayolu şirketlerinin uçaklarını, personelini ve yolcularını güvende tutmak için tasarlanmıştır. Hava trafik kontrolü, hava trafiğinin güvenli ve verimli bir şekilde yönetilmesini sağlayan bir süreçtir. Hava trafik kontrolü, uçuş planlaması, uçuş rotalarının belirlenmesi, havaalanı trafiğinin yönetilmesi, hava trafik yoğunluğunun kontrolü ve havaalanı güvenliği gibi konuları kapsar. Uluslararası havacılık kuralları, hava trafik kontrolü için de standartlar ve öneriler belirler (Yıldırım, 2016).

Karşılıklı ülkeler ile havacılık alanında anlaşmaları incelemek gerektiğinde;

#### **Türkiye-ABD Anlaşması:**

2 Mayıs 2000 tarihinde imzalanan anlaşma 26 Nisan 2001 tarihli 4657 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Anlaşma 18 maddeye ilave olarak Tarifeli Hava Taşımacılığı, Tarifersiz Hava Taşımacılığı, Rekabet ve Geçici Hükümler başlıklarını taşıyan 4 adet Ek'ten oluşmaktadır. Anlaşmanın amacı iki ülke arasında serbest rekabete dayalı havayolu taşımacılığını geliştirmek, havayolu işletmelerindeki güvenli artırmak olarak belirlenmiştir.

#### **Türkiye-Almanya Anlaşması:**

5 Temmuz 1957 tarihinde imzalanmıştır. Bilahare 20 Kasım 1997 tarihinde anlaşmanın Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. Anlaşma ile tarife rejimi, göç ve seyahat kontrolü, uçuş emniyeti, güvenlik, yer hizmetleri, charter rejimi konuları düzenlenmiştir.

#### **Türkiye- Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Anlaşması:**

19 Eylül 2002 tarihinde imzalanan anlaşma 26 Şubat 2003 tarihli 4813 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Anlaşma 17 maddeye ilave olarak Hatlar ve Charter Hava Seferleri başlıklarını taşıyan 2 adet Ek'ten oluşmaktadır. Anlaşmanın amacı ülkelerin hava sahaları üzerindeki münhasır hâkimiyetini vurgulamak, hava işletmeciliği konusunda işbirliğini artırmak, hava taşımacılık faaliyetlerini geliştirmek, bu alandaki emniyet ve güvenlik tedbirlerini sağlamak olarak belirlenmiştir.

#### **Türkiye- Çin Anlaşması:**

14 Eylül 1972 tarihinde imzalanan anlaşma 1 Mart 1977 tarihli 2076 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Anlaşma 23 maddeye ilave olarak 2 adet Ek'ten oluşmaktadır. Anlaşmanın

amacı iki ülke arasında hava taşımacılığı alanındaki ilişkileri artırmak ve iki ülke arasında ve ötesinde hava servisleri oluşturmaktır.

**Türkiye- Güney Afrika Cumhuriyeti Anlaşması:**

23 Ocak 1998 tarihinde imzalanan anlaşma 14 Ocak 2004 tarihli 5063 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Anlaşma 22 maddeye ilave olarak Hatlar ve Uçuş Tarifelerinin Onayı başlıklarını taşıyan 2 adet Ek'ten oluşmaktadır.

**Türkiye- Hırvatistan Anlaşması:**

12 Nisan 1994 tarihinde imzalanan anlaşma 14 Ocak 2004 tarihli 5058 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Anlaşma 22 maddeye ilave olarak Hat Cetveli başlığını taşıyan 1 adet Ek'ten oluşmaktadır.

**Türkiye- Litvanya Anlaşması:**

11 Temmuz 1994 tarihinde imzalanan anlaşma 5 Ağustos 1999 tarihli 4436 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Anlaşma 23 maddeye ilave olarak Hat Cetveli başlığını taşıyan 1 adet Ek'ten oluşmaktadır.

**Türkiye- Moğolistan Anlaşması:**

9 Şubat 1995 tarihinde imzalanan anlaşma 8 Kasım 2000 tarihli 4601 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Anlaşma 23 maddeye ilave olarak Hat Cetveli başlığını taşıyan 1 adet Ek'ten oluşmaktadır.

**Türkiye- Bahreyn Anlaşması:**

26 Ekim 1998 tarihinde imzalanan anlaşma 14 Ocak 2004 tarihli 5057 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Anlaşma 20 maddeye ilave olarak Hatlar ve Uçuş Tarifelerinin Onaylanması başlıklarını taşıyan 2 adet Ek'ten oluşmaktadır.

**Türkiye- Bangladeş Anlaşması:**

25 Mart 1997 tarihinde imzalanan anlaşma 10 Ağustos 1999 tarihli 4443 sayılı Kanunla onaylanmıştır. Anlaşma 22 maddeye ilave olarak Hatlar ve Uçuş Tarifelerinin Onayı başlıklarını taşıyan 2 adet Ek'ten oluşmaktadır (Navlun, 2023).

Uluslararası havacılıkta uygulanan kuralların belirlenmesi ve uygulanması, dünya genelinde havacılık endüstrisinin güvenli ve verimli bir şekilde işleyebilmesi için hayati önem taşır. Bu kuralların belirlenmesi ve uygulanması, uluslararası işbirliği ve anlaşmalarla gerçekleştirilir. Uluslararası havacılık kuralları, havacılık endüstrisi ve dünya ekonomisi için büyük bir önem taşımaktadır (Akkaya, 2018).

Sonuç olarak, uluslararası havacılık kuralları, havacılık endüstrisinin dünya çapında güvenli, verimli ve sürdürülebilir bir şekilde işleyebilmesi için hayati önem taşır. Bu kurallar, havacılık güvenliği, hava taşımacılığı, hava trafik kontrolü, havacılık emisyonları ve havacılık hukuku gibi birçok konuyu kapsar. Uluslararası havacılık kuralları, uluslararası işbirliği ve anlaşmalarla belirlenir ve uygulanır (Akkaya, 2018).

### **2.2.1. Devletin Yetkisi**

Havacılık sektörü, bir ülkenin milli güvenliği, ticari çıkarları ve halk sağlığı açısından son derece önemlidir. Bu nedenle, devletler havacılık sektörünün düzenlenmesi ve denetlenmesi konusunda yetki sahibidir. Devletler, hava taşımacılığına ilişkin genel politikalar belirleme, güvenlik standartlarını oluşturma ve uygulama, hava sahası kontrolü ve yönetimi, hava taşıtlarının kayıt altına alınması, havaalanlarının yönetimi ve denetimi, havacılık şirketlerinin faaliyetlerinin izlenmesi, vergi ve gümrük düzenlemeleri, havacılık eğitimi gibi konularda yetkilidir. Devletler, havacılık faaliyetlerinin planlanması, düzenlenmesi ve denetlenmesi konusunda da sorumluluk sahibidir (Sarı, 2017). TSHK<sup>1</sup>, yurtiçi havayolu taşımaları bakımından özel hükümler niteliğindedir. Daha doğru bir ifadeyle yurtiçi havayolu taşımaları söz konusu olduğunda, TSHK hükümleri, taşıma sözleşmelerine ilişkin diğer mevzuatta yer alan hükümlere göre öncelikli olarak uygulanır (Günay & Gençtürk, 2012, s. 796).

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu Ülkemizde Havacılığın kanuni dayanaklarını ele almaktadır. Havayolu ulaştırması sektörü 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle, özellikle 1980'lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir (Korul & Küçükönel, 2003, s. 25). 1983 yılında 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesi ile, Türk Havacılık Faaliyetlerinde önemli gelişmeler olduğu bir dönüşüm süreci başlamıştır.

---

<sup>1</sup> TSHK:Türk Sivil Havacılık Kanunu.

Havayolu trafiği ciddi boyutlarda artmış, yeni havayolu işletmeleri ve havaalanları kurulmuş, genel havacılık faaliyetleri canlanmış ve havacılıkla ilgili eğitim kurumları açılmıştır (Oktal & Gereede, 2002).

### **2.2.2. Ulusal Havacılık Otoritesi**

Ulusal Havacılık Otoritesi (UHO), havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi, denetlenmesi ve yönetilmesinden sorumlu olan kuruluştur. UHO, havacılık sektöründe güvenlik, emniyet ve kalite standartlarını belirleyen ve uygulayan kuruluştur (Akkaya ve Sezer, 2015). Ayrıca, hava sahası yönetimi, havaalanı yönetimi, hava taşıtı kayıt işlemleri, havacılık eğitimi ve diğer havacılık faaliyetleriyle ilgili olarak gerekli lisans ve izinleri veren kuruluştur. UHO, havacılık faaliyetlerini düzenleyen yasalar ve yönetmeliklerin uygulanmasından da sorumludur (Akkaya ve Sezer, 2015 s.99-120).

UHO, uluslararası havacılık kuruluşlarıyla (ICAO, EUROCONTROL vb.) işbirliği yaparak havacılık standartlarını belirler ve bu standartların ülke içinde uygulanmasını sağlar. Ayrıca, hava taşıtlarının ve havaalanlarının bakım, onarım ve güncellenmesi konusunda da denetim yapar (Klein and Loosemore, 2010).

Ülkemizde ulusal havacılık otoritesi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür. Dünya havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi ve teknolojinin öneminin artması sonucu, ulusal çıkarların korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülebilmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır (Korul & Küçükönel, 2003, s. 27).

### **2.2.3. Yasalar ve Yönetmelikler**

Yasalar ve yönetmelikler ülkelerin ihtiyaçları doğrultusunda değişkenlik gösterebilmektedir. Türkiye'nin havacılık otoritesi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ülke içindeki havacılığın Avrupa ve Amerikan havacılığına göre yönetmelik ve genelgeler yayımlayabilmektedir. Uluslararası mevzuatlar'da Kanunlar, Uygun görme kanunları, Protokoller, emniyet bültenleri, ikili hava anlaşmaları gibi alanları kapsamaktadır. Uluslararası mevzuatlar sektörel mevzuat ve kurumsal mevzuatın temelini oluşturmaktadır; Şikago, Varşova, Pekin gibi anlaşmalar sektörel ve kurumsal mevzuatların temelini oluşturmada esastır. Havacılık faaliyetleri, hava taşıtlarının

uçuşları, hava sahası kontrolü, havaalanı işletmeciliği, hava taşımacılığı şirketlerinin faaliyetleri ve havacılık eğitimi gibi konular, ulusal yasalar ve yönetmelikler tarafından düzenlenir. Bu yasalar ve yönetmelikler, havacılık faaliyetlerindeki güvenlik, emniyet ve kalite standartlarını belirler ve uygulanmasını sağlar (Şahin, 2011). Havacılık yasaları, uluslararası havacılık sözleşmelerine uygun olarak hazırlanır ve uygulanır. Yasalar ve yönetmelikler havacılık sektöründe faaliyet gösteren tüm taraflar için bağlayıcıdır. Havacılık yasaları ve yönetmelikleri, hava taşımacılığı ve havacılık güvenliği gibi birçok konuda düzenleme içermektedir. Bu düzenlemeler, havacılık sektöründe faaliyet gösteren tüm tarafların uymak zorunda olduğu kuralları belirler (Klein and Loosemore, 2010).

Yasalar ve yönetmelikler, genellikle ulusal havacılık otoritesi tarafından hazırlanır ve yayınlanır. Ulusal havacılık otoritesi, havacılık faaliyetlerinin güvenli, verimli ve sürdürülebilir bir şekilde yürütülmesini sağlamakla sorumlu olan bir kuruluştur. Ulusal havacılık otoritesi, havacılık yasalarını hazırlama, havacılık sektöründe faaliyet gösteren tarafları lisanslama ve düzenleme, havacılık güvenliği konusunda denetim yapma ve hava sahası yönetimini sağlama gibi görevleri yerine getirir (Şahin, 2011).

Havacılık yasaları ve yönetmelikleri, havacılık faaliyetlerinin tüm yönlerini kapsar. Bu düzenlemeler, havayolu işletmeleri, havaalanları, hava trafik kontrolörleri, bakım ve onarım firmaları, pilotlar ve diğer havacılık sektörü çalışanları için uygulanabilir kurallar belirler. Yasalar ve yönetmelikler, uçuş güvenliği, emisyonlar, ses kirliliği, hava trafik yönetimi, uçuş planlaması ve diğer birçok konuda düzenleme içerebilir (Ünal, 2018). Havacılık yasaları ve yönetmelikleri, havacılık sektöründe faaliyet gösteren tüm taraflar için önemlidir. Bu kurallara uyulmaması, ciddi sonuçlar doğurabilir. Örneğin, uçuş güvenliği konusunda yeterli önlemler alınmaması, havacılık kazalarına neden olabilir. Bu nedenle, havacılık yasalarına ve yönetmeliklerine uyulması, sektörde faaliyet gösteren tüm taraflar için büyük önem taşır (Ünal, 2018).

### **2.3. GÜVENLİK PROSEDÜRLERİNİN ÖNEMİ**

Güvenlik, havacılık sektörü için her zaman en önemli konulardan biri olmuştur. Kontrolsüz meydanlar gibi düzenlenmesi az olan veya düzenlenmeyen havaalanlarındaki uçuşlar, genellikle daha az güvenlik prosedürüne sahip olabilir. Ancak, her havaalanında

uygulanacak güvenlik prosedürlerinin standardize edilmesi ve uygulanması, tüm uçuşlarda aynı seviyede güvenlik sağlanması açısından oldukça önemlidir (Sarı, 2017).

Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, havaalanındaki tüm kişilerin güvenliğini sağlamak için tasarlanmıştır. Bu prosedürler, yolcuların, personelin, ziyaretçilerin ve diğer ilgili tarafların havaalanında seyahat etme ve çalışma sırasında korunmasını hedefler. Güvenlik prosedürleri uygulanarak, potansiyel tehditlerin azaltılması, engellenmesi veya tespit edilmesi sağlanabilir. Bu, herkesin havaalanında daha güvenli hissetmesini sağlar. Özellikle kontrolsüz meydanlarda, güvenlik prosedürlerinin sıkı bir şekilde uygulanması, havaalanındaki tüm kişilerin güvenliğini sağlamak için oldukça önemlidir (Sarı, 2017).

Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, havaalanındaki tüm kişilerin güvenliğini sağlamak için tasarlanmıştır. Bu prosedürler, yolcuların, personelin, ziyaretçilerin ve diğer ilgili tarafların havaalanında seyahat etme ve çalışma sırasında korunmasını hedefler (Yıldız, 2017). Güvenlik prosedürleri uygulanarak, potansiyel tehditlerin azaltılması, engellenmesi veya tespit edilmesi sağlanabilir. Bu, herkesin havaalanında daha güvenli hissetmesini sağlar. Özellikle kontrolsüz meydanlarda, güvenlik prosedürlerinin sıkı bir şekilde uygulanması, havaalanındaki tüm kişilerin güvenliğini sağlamak için oldukça önemlidir (Yıldız, 2017).

Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, birçok faktörü içerir. Bu faktörler arasında, yolcu ve bagaj kontrolleri, araç kontrolleri, izinli kişilerin kontrolleri ve özel güvenlik tedbirleri yer almaktadır. Tüm bu prosedürlerin sıkı bir şekilde uygulanması, havaalanında herhangi bir güvenlik açığı oluşmasını engeller. Havaalanında uygulanan güvenlik prosedürleri, sadece yolcular ve personel için değil, aynı zamanda havacılık endüstrisi için de önemlidir. Havacılık endüstrisi, güvenli bir ortamda çalışmayı gerektirir ve güvenlik prosedürlerinin standardize edilmesi, endüstrinin bu gerekliliğini karşılar (Yıldız, 2017).

Güvenlik prosedürlerinin uygulanması aynı zamanda havaalanlarında yaşanan olası olayların da önüne geçilmesine yardımcı olabilir. Kontrolsüz meydanlar gibi düzenlemesi az olan veya düzenlenmeyen havaalanlarında yaşanabilecek bir olay, havaalanının imajını olumsuz etkileyebilir ve turizm endüstrisinde de etkisini gösterebilir. Güvenlik prosedürlerinin uygulanması, olası olayların önlenmesine ve havaalanlarının imajının

korunmasına yardımcı olur (El-Imad, 2017). Sonuç olarak, kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, havacılık güvenliği açısından oldukça önemlidir. Bu prosedürlerin standardize edilmesi ve sıkı bir şekilde uygulanması, havaalanındaki herkesin güvenliğini sağlayarak, turizm endüstrisindeki etkileri de dahil olmak üzere, havacılık endüstrisindeki birçok farklı boyutta faydalar sağlar (Givens, 2017).

### **2.3.1. Kontrolsüz Meydanlarda Uygulanan Güvenlik Prosedürleri**

Kontrolsüz meydanlar, hava trafiği kontrolünün olmadığı, küçük boyutlu ve genellikle daha az yoğun olan havaalanlarıdır. Bu meydanlarda, uçakların iniş ve kalkışları, pilotların sorumluluğunda ve kendi inisiyatiflerine bağlı olarak gerçekleştirilir. Kontrolsüz meydanlarda, hava trafiği kontrolü olmaması nedeniyle, güvenlik önlemlerinin titiz bir şekilde uygulanması gerekmektedir (Tansel, 2016).

Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, uçakların emniyetli bir şekilde uçmalarını ve havada ve yerde çarpışmaların önlenmesini amaçlar. Bu prosedürler, uçuş güvenliği ile ilgili birçok faktöre bağlıdır. Bunlar arasında, hava koşulları, uçak tipi, uçuş planı, uçuş saati, hava trafik yoğunluğu ve diğer faktörler bulunur. Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, genellikle yerel otoriteler tarafından belirlenir ve uçak sahipleri, pilotlar ve havaalanı işletmecileri tarafından uygulanır. Bu prosedürler, uçuş öncesi, uçuş sırası ve uçuş sonrası olmak üzere üç aşamada uygulanır (Tansel, 2016).

Uçuş öncesi güvenlik prosedürleri, uçuşun planlanması ve hazırlanması aşamasında uygulanır. Bu aşamada, uçuş öncesi kontrol yapılır ve uçak, yakıt, navigasyon sistemleri, hava durumu ve diğer önemli faktörler gözden geçirilir. Uçak bakımı ve onarımı da bu aşamada yapılır. Uçuş sırası güvenlik prosedürleri, uçakların havada emniyetli bir şekilde uçmalarını sağlamak için uygulanır. Pilotlar, diğer uçakların konumlarını takip etmek ve havada çarpışmaları önlemek için radar ve diğer navigasyon sistemlerini kullanırlar. Ayrıca, pilotlar, diğer uçakların konumlarını ve uçuş yüksekliklerini belirlemek için görsel işaretler ve diğer uçuş kural ve yönetmeliklerine uyarlar (Avcı, 2018).

Uçuş sonrası güvenlik prosedürleri, uçuşun sonlandırılması ve uçakların emniyetli bir şekilde park edilmesi için uygulanır. Bu aşamada, uçakların bakımı ve onarımı yapılır

ve diğ er güvenlik kontrolleri yapılır. Bu aşama, uçuşun tamamlanması için önemlidir ve uçakların sonraki uçuşlara hazırlanmasını sağlar (Avcı, 2018).

Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, havacılık kurallarının bir parçasıdır ve uluslararası standartlara uygun olarak belirlenir. Bu standartlar, uluslararası havacılık otoriteleri tarafından belirlenir ve her ülke kendi havacılık kurallarına uygun olarak bu standartları uygular. Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, sadece uçuş emniyetini sağlamakla kalmaz, aynı zamanda havaalanı çalışanları, yolcular ve diğ er kişiler için de güvenliğini sağlar. Bu nedenle, havaalanı işletmecileri, uçak sahipleri ve pilotlar, güvenlik prosedürlerine uyarak, havacılık sektöründeki herkes için güvenli bir ortam oluştururlar. Bununla birlikte, kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, bazen kontrolsüz meydanların sahip oldu ğ u sınırlı kaynaklar nedeniyle uygulamada zorluklar yaşanabilir. Bu zorluklar, havaalanı işletmecileri ve pilotlar tarafından çözümlenmelidir (Demirkol, 2017).

Örneğ in, kontrolsüz meydanlarda hava trafik kontrolü bulunmadığından, pilotlar diğ er uçaklarla karşılaşma olasılığına karşı ekstra dikkatli olmalıdırlar. Ayrıca, kontrolsüz meydanların sınırlı hizmetleri, uçakların bakım ve onarımı için yetersiz kalabilir. Bu durumda, uçak sahipleri, kendi uçaklarının bakım ve onarımını sağlamak zorunda kalabilirler. Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, her yıl havacılık sektöründe gerçekleş en kazaların sayısını azaltmaktadır. Ancak, bu prosedürlerin etkili olabilmesi için, havaalanı işletmecileri, uçak sahipleri ve pilotlar, bu prosedürleri sıkı bir şekilde takip etmeli ve uygulamalıdırlar (Akkaya, 2018).

Sonuç olarak, kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, havacılık sektöründe uçuş emniyetini sağlamak için hayati öneme sahiptir. Bu prosedürler, havacılık kurallarının bir parçasıdır ve uluslararası standartlara uygun olarak belirlenir. Kontrolsüz meydanların sınırlı kaynakları nedeniyle uygulamada zorluklar yaşanabilir, ancak bu zorluklar, havaalanı işletmecileri ve pilotlar tarafından çözümlenmelidir (Küçük, 2019). Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürlerinin doğru bir şekilde uygulanması, havacılık sektöründe emniyetli ve güvenli bir ortam sağlar. Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, havacılık sektöründe uçuş emniyetini sağlamak için hayati öneme sahiptir. Bu prosedürler, uçuş öncesi, uçuş sırası ve uçuş sonrası olmak üzere üç aşamada uygulanır ve her aşama, uçuş emniyetini sağlamak için

titizlikle takip edilir. Bu prosedürlerin doğru bir şekilde uygulanması, havacılık sektöründe emniyetli ve güvenli bir ortam sağlar (Küçük, 2019).

### **2.3.2.KontROLSÜZ MEYDANLAR KAVRAM VE ÖZELLİKLER**

Hava taşımacılığı, dünya genelinde giderek artan bir öneme sahip olan bir sektördür. Bu sektördeki havaalanları, yolcuların ve yüklerin güvenli bir şekilde taşınmasını sağlayan önemli merkezlerdir. Ancak, tüm havaalanları aynı yapıya sahip değildir (Karslı, 2012). KontROLSÜZ MEYDANLAR, dünya genelinde birçok havaalanında bulunan, farklı özelliklere sahip olan havaalanlarıdır. KontROLSÜZ MEYDANLAR, havaalanlarındaki diğer meydanlara göre daha sınırlı hizmetler sunar. Bu meydanlarda, hava trafik kontrolörleri bulunmaz ve pilotlar kendi aralarında iletişim kurarlar. Ayrıca, kontROLSÜZ MEYDANLARDA genellikle daha az sayıda uçuş gerçekleşir ve daha küçük uçaklar kullanılır. Bu sebeplerden dolayı, kontROLSÜZ MEYDANLARDA uygulanan güvenlik prosedürleri, diğer havaalanlarına göre daha farklıdır (Karslı, 2012).

KontROLSÜZ MEYDANLARDA uygulanan güvenlik prosedürleri, genellikle yolcu, bagaj, araç ve izinli kişiler için uygulanır. Yolcuların ve bagajların kontrolü, genellikle pilotlar ve yer görevlileri tarafından yapılır. Araçlar için ise özel bir park yeri bulunur ve buraya giriş çıkışlar kontrollü bir şekilde yapılır (Yıldırım, 2016). İzinli kişilerin giriş çıkışları ise önceden belirlenmiş bir şekilde yapılır ve güvenlik personeli tarafından kontrol edilir. KontROLSÜZ MEYDANLAR, genellikle yerel havaalanları olarak hizmet verirler ve daha az sayıda yolcu ve uçuş gerçekleştirirler. Ancak, bu meydanlarda da güvenlik çok önemlidir ve uygulanan prosedürlerin doğru bir şekilde uygulanması gerekmektedir. KontROLSÜZ MEYDANLARIN özellikleri ve uygulanan güvenlik prosedürleri, havacılık endüstrisi için oldukça önemlidir ve doğru bir şekilde uygulanmaları, havacılık endüstrisinin güvenliğini sağlamada büyük bir rol oynar. Bu sebeple, havacılık yetkilileri, kontROLSÜZ MEYDANLARDA uygulanan güvenlik prosedürlerini sürekli olarak gözden geçirmeli ve iyileştirmelidir (Yıldırım, 2016).

KontROLSÜZ MEYDANLAR, genellikle yerel havaalanları olarak hizmet verirler ve daha az sayıda yolcu ve uçuş gerçekleştirirler. Ancak, bu meydanlarda da güvenlik çok önemlidir ve uygulanan prosedürlerin doğru bir şekilde uygulanması gerekmektedir. KontROLSÜZ MEYDANLARIN özellikleri ve uygulanan güvenlik prosedürleri, havacılık endüstrisi için oldukça önemlidir ve doğru bir şekilde uygulanmaları, havacılık

endüstrisinin güvenliğini sağlamada büyük bir rol oynar. Bu sebeple, havacılık yetkilileri, kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürlerini sürekli olarak gözden geçirmeli ve iyileştirmelidir (Yücel ve Kuloğlu, 2016).

Kontrolsüz meydanlar, diğer havaalanlarına göre daha az sayıda güvenlik personeli bulundurur ve bu personelin iş yükü daha fazladır. Bu sebeple, kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, basit ve pratik olmalıdır. Yolcu, bagaj, araç ve izinli kişiler için uygulanan güvenlik prosedürleri, diğer havaalanlarına göre daha az detaylı olabilir, ancak bu prosedürlerin doğru bir şekilde uygulanması, hava taşımacılığı güvenliği açısından çok önemlidir. Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, genellikle uluslararası standartlar doğrultusunda belirlenir ve bu standartlar, uluslararası havacılık kuruluşları tarafından belirlenir. Bu standartlar, yolcu ve uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla oluşturulur ve hava taşımacılığı sektöründe tüm ülkeler tarafından uygulanır. Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürlerinin doğru bir şekilde uygulanması, uluslararası havacılık güvenliği standartlarının korunmasına da yardımcı olur. Kontrolsüz meydanlar, hava taşımacılığı sektöründe önemli bir yere sahiptir ve güvenlik prosedürleri doğru bir şekilde uygulanmalıdır. Yolcu, bagaj, araç ve izinli kişiler için uygulanan güvenlik prosedürleri, basit ve pratik olmalıdır. Havacılık yetkilileri, kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürlerini sürekli olarak gözden geçirmeli ve iyileştirmelidir. Bu sayede, hava taşımacılığı sektöründe güvenli bir yolculuk sağlanabilir (Yücel ve Kuloğlu, 2016).

### **2.3.3. Kontrolsüz Meydanlarda Uygulanan Güvenlik Prosedürleri (Giriş-Çıkış, Yolcu ve Bagaj, Araç, İzinli Kişiler)**

Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, havacılık endüstrisi için oldukça önemlidir. Bu meydanlar, belirli bir düzenleme veya gözetim altında olmayan havaalanlarıdır ve genellikle daha küçük ölçekte işletilmektedir. Bu nedenle, güvenlik konusunda daha fazla risk taşırlar (Akkaya ve Sezer, 2015 s.99-120).

Giriş-çıkış işlemleri, yolcu ve bagaj güvenliği, araç giriş çıkışları ve izinli kişilerin hareketleri, kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürlerinin temel bileşenleridir. Giriş-çıkış işlemleri, havaalanı yetkilileri tarafından gerçekleştirilen belirli bir kayıt ve izleme sürecini içerir. Bu süreçte, meydana giriş yapan ve çıkan kişilerin

kimlikleri ve amaçları kaydedilir. Bu kayıt işlemi, meydanın güvenliği açısından önemlidir ve olayların tespiti ve takibi açısından da faydalıdır (Akkaya ve Sezer, 2015 s.99-120).

Yolcu ve bagaj güvenliği, kontrolsüz meydanlarda da standart bir güvenlik protokolüne uygun olarak gerçekleştirilir. Yolcuların bavulları, metal detektörleri ve X-ışını cihazları gibi cihazlarla kontrol edilir. Bu tür meydanlarda, yolcu sayısı genellikle daha az olduğu için, güvenlik görevlileri her yolcuyu daha dikkatli bir şekilde kontrol edebilirler. Araç giriş çıkışları da kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürlerinin önemli bir parçasıdır. Bu meydanlara giriş yapacak araçların kimlikleri ve amaçları kaydedilir. Araçlar, metal detektörleri ve X-ışını cihazları gibi cihazlarla kontrol edilir. Bu tür meydanlarda, araç sayısı da genellikle daha az olduğu için, güvenlik görevlileri her aracı daha dikkatli bir şekilde kontrol edebilirler (Akkaya ve Sezer, 2015 s.99-120).

Son olarak, izinli kişilerin hareketleri de kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürlerinin bir diğer bileşenidir. Bu kişiler, meydana erişim izni olan kişilerdir ve meydana giriş çıkışları ve diğer faaliyetleri sırasında belirli bir kayıt işlemine tabi tutulurlar. Bu kayıt işlemi, güvenlik açısından önemlidir ve izinli kişilerin faaliyetlerinin takibi ve denetimi açısından faydalıdır.

Tüm bu prosedürlerin standart bir şekilde uygulanması, kontrolsüz meydanlarda yaşanabilecek güvenlik risklerini azaltır ve güvenlik açısından daha sağlam bir ortam yaratır. Kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürleri, havacılık endüstrisi için oldukça önemlidir ve bu prosedürlerin doğru bir şekilde uygulanması, havacılık endüstrisinin güvenliğini ve sürdürülebilirliğini sağlamada önemli bir rol oynar. Bu nedenle, havacılık yetkilileri, kontrolsüz meydanlarda uygulanan güvenlik prosedürlerini sürekli olarak gözden geçirmeli ve iyileştirmelidir. Bu prosedürler, havaalanlarındaki güvenliğin korunması ve herhangi bir olumsuz olayın önlenmesi için hayati önem taşımaktadır (Karaduman, 2019 s. 1098-1117).

## **2.4. ULUSLARARASI HAVACILIKTA UYGULANAN MAHKEME KARARLARI**

Havacılıkta mahkeme kararlarının özellikle kazaların nedenleri, havayolu şirketleri ile yolcular arasındaki tazminat davaları ve uçuş güvenliği ile ilgili konular gibi birçok alanda uygulandığı bilinmektedir (Özaydın, 2016 . 107-124).

Uluslararası havacılık, havacılık sektöründe gerçekleştirilen faaliyetlerin bir alt kümesidir. Bu faaliyetler, uluslararası havacılık kuralları ve yasaları tarafından düzenlenir. uluslararası havacılık faaliyetleri, havacılık faaliyetlerinin uluslararası alanda gerçekleştirilmesi olarak tanımlanabilir (Özaydın, 2016 s. 107-124). Bu faaliyetler, havayolu taşımacılığı, özel uçuşlar, kargo taşımacılığı ve askeri havacılık dahil birçok alana yayılmaktadır. Uluslararası havacılıkta mahkeme kararları, genellikle havacılık sektöründe meydana gelen kaza ve olaylarla ilişkilidir. Bu olaylar, uçak kazaları, uçak kaçırımları, hava trafik kazaları ve benzeri durumları içerebilir. Bu tür olayların ortaya çıkması durumunda, mahkemeler, olayın nedenlerini belirlemek, sorumluları tespit etmek ve mağdurlara tazminat ödemek için harekete geçebilirler.

Mahkeme kararları, genellikle kazalara ve olaylara karışan havayolu şirketleri, uçak üreticileri, havacılık ekipmanı üreticileri, hava trafik kontrolörleri ve benzeri kuruluşlarla ilgilidir. Bu kararlar, bu kuruluşların sorumluluklarını ve ihmallerini belirlemekte ve mağdurlara tazminat ödenmesine karar vermektedir. Mahkeme kararları, havacılık sektöründe faaliyet gösteren tüm kişi ve kurumlar için caydırıcı bir etkiye sahiptir ve sektörde uçuş emniyetinin artmasına yardımcı olur. Havacılıkta mahkeme kararları, genellikle uluslararası hukuk ve havacılık kuralları ile uyumlu olarak verilir. Bu kararlar, ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) tarafından belirlenen uluslararası havacılık kurallarına uygun olarak verilir. Bu kurallar, uluslararası hukuka dayanır ve havacılık sektöründe faaliyet gösteren tüm kişi ve kurumlar uyum sağlaması gereken standartları belirler (Demirkol, 2017 s. 57-70.).

Havacılıkta mahkeme kararları, uluslararası hukuk ve havacılık kurallarına uygun olarak verildiği için, uluslararası alanda uygulanabilir. Bu kararlar, uluslararası düzeydeki tüm havacılık şirketleri ve kuruluşları için bağlayıcıdır ve bu kuruluşlar, kararları uygulamak zorundadır (Demirkol, 2017 s. 57-70.).

Mahkeme kararları, uluslararası havacılık sektöründe faaliyet gösteren tüm kişi ve kurumlar için önemli sonuçlar doğurabilir. Bu sonuçlar, tazminat ödemeleri, sorumlulukların belirlenmesi, uluslararası düzeyde yasal soruşturmaların açılması ve hatta bazen havayolu şirketlerinin iflas etmesi gibi ciddi sonuçlar olabilir. Uluslararası havacılıkta mahkeme kararları, sektördeki tüm kişi ve kurumlar için önemli bir kılavuz niteliği taşır. Bu kararlar, havacılık sektöründeki tüm kuruluşların, uçuş emniyetini artırmak için tüm önlemleri alması gerektiğini gösterir. Bu kararlar ayrıca, havacılık sektöründeki yenilikleri ve teknolojik gelişmeleri takip etmek için öncü bir rol oynar (Givens, 2017).

#### **2.4.1. Mahkeme Kararlarının Havacılık Hukukundaki Yeri ve Önemi**

Mahkeme kararları, havacılık hukukunda önemli bir yere sahiptir. Bu kararlar, havacılık sektöründe meydana gelen olayların yargıya intikal etmesi sonucunda ortaya çıkmaktadır. Havacılık hukukunda mahkeme kararları, özellikle hava aracı kazaları, havayolu şirketlerine karşı açılan tazminat davaları ve uçuş güvenliğiyle ilgili konularda sıkça gündeme gelmektedir. Bu kararlar, havacılık sektöründe yaşanan olaylardan kaynaklanan hukuki uyuşmazlıkların çözümünde önemli bir rol oynamaktadır (Özaydın, 2016 s. 107-124). Havacılıkta mahkeme kararları sadece uçakları ve uçuş operasyonunu değil, yolcuların haklarıyla da yakından ilgilenmektedir. Türk Hukukunda havayolu ile seyahat eden yolcuların hakları, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nce çıkarılan Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik de düzenlemiştir. Yönetmeliğin dayanağının AB'nin 11/02/2004 tarihli ve 261/2004 sayılı Tüzüğü olduğu belirtilmiştir (SHY- Yolcu m. 3/1b) (Durgut, 2018, s. 193-194) Türkiye Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün 2004 yılının Eylül ayında yayımlandığı rapora göre kaza, uçuş mürettebatının asgari alçalma irtifasına ulaşıldığında pisti veya pist ışıklarını görememesine rağmen iniş yapmaya çalışmada ısrar etmesi nedeniyle meydana gelmiştir. Olumsuz hava koşullarının da kazada rolü olduğu değerlendirilmiştir. Raporda hava taşıtının herhangi bir teknik probleminin bulunmadığı ve başka bir havalimanına iniş yapmaya yetecek kadar yakıtının olduğu tespit edilmiştir. Raporda ayrıca, her iki pilotun da hava taşıtını kullanmak için uygun ve geçerli lisanslarının ve sağlık raporlarının bulunduğu tespit edilmiştir. Diyarbakır Cumhuriyet savcısı tarafından 2003 yılında açılan ceza soruşturması 20 Mayıs 2005 tarihinde tamamlanmıştır. Cumhuriyet savcısı

soruşturmayı sonlandırırken, yukarıda belirtilen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan rapora göre, kazanın sorumlusunun kaptan olduğunu belirtmiştir. Ancak, kaptan da hayatını kaybetmiş olduğundan, aleyhine ceza yargılamalarının başlatılması mümkün olmamıştır. Cumhuriyet savcısı kararında ayrıca, hukuk mahkemeleri önünde tazminat davası açma yolunun ilgili taraflar için açık olduğunu belirtmiştir (AİHM (2016, s. 3-4).

#### **2.4.2. Havacılıkta Uygulanan Mahkeme Kararlarının Türleri**

Hava aracı kazaları, havacılık sektöründe en ciddi olaylardan biridir. Bu kazaların nedeni genellikle insan hataları, teknik sorunlar veya doğal afetler gibi faktörlerdir. Hava aracı kazalarında hayatını kaybedenlerin aileleri, havayolu şirketleri veya diğer ilgili taraflar arasında tazminat davaları açılabilir. Hava aracı kazalarıyla ilgili mahkeme kararları, bu tazminat davalarının sonucunu belirlemekte ve havacılık sektöründeki uygulamaların geliştirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır (Özaydın, 2016 s. 107-124).

Havayolu şirketleri, yolculara hizmet sunarken bazen hatalar yapabilirler. Bu hatalar, yolcuların zarar görmesine neden olabilir. Havayolu şirketlerine karşı açılan tazminat davaları, yolcuların zararlarının telafi edilmesi için açılır. Bu tür davalar, yolcuların haklarının korunması açısından önemlidir. Havayolu şirketlerine karşı açılan tazminat davalarıyla ilgili mahkeme kararları, havayolu şirketlerinin uygulamalarında değişiklik yapmalarına neden olabilir ve yolcuların haklarını güvence altına alabilir (Klein and Loosemore, 2010).

Uçuş güvenliği, havacılık sektöründe en önemli konulardan biridir. Uçuş güvenliğiyle ilgili mahkeme kararları, havacılık sektöründeki güvenlik uygulamalarının geliştirilmesinde önemli bir rol oynar. Bu nedenle, havacılık sektöründe meydana gelen hava aracı kazaları ve diğer olaylarda, mahkeme kararları genellikle çok önemlidir. Bu kararlar, havacılık sektöründe yaşanan olayların yargı sürecinde nasıl ele alındığını ve yargı sistemine nasıl yansındığını gösterir. Ayrıca, havayolu şirketlerine karşı açılan tazminat davaları da havacılık sektöründe önemli bir yer tutar. Bu davalar, yolcuların uçuş sırasında yaşadığı rahatsızlıklar, gecikmeler ve iptaller gibi konuları ele alır. Uçuş güvenliğiyle ilgili mahkeme kararları da havacılık sektöründe önemlidir. Bu kararlar, havacılık sektöründe güvenliği artırmak için alınan önlemlerin yeterli olup olmadığını

değerlendirmek için kullanılır. Ayrıca, bu kararlar, havacılık sektöründeki kuruluşların uçuş güvenliğiyle ilgili standartlara uyumunu gösterir (Klein and Loosemore, 2010).

Hava aracı kazalarıyla ilgili mahkeme kararları, havacılık sektöründe en önemli karar türlerinden biridir. Bu kararlar, havacılık sektöründe meydana gelen kazaların yargı sürecini yönetir ve kaza sonrasında yapılması gereken işlemleri belirler. Hava aracı kazaları sırasında hayatını kaybeden veya yaralanan kişilerin aileleri, tazminat talepleri için mahkemeye başvurabilirler. Bu davalar genellikle uzun sürebilir ve karmaşık hukuki süreçler içerir (Klein and Loosemore, 2010).

Havayolu şirketlerine karşı açılan tazminat davaları, havacılık sektöründe sıklıkla görülen bir diğer mahkeme kararı türüdür. Bu davalar genellikle yolcu haklarına ilişkin mevzuat kapsamında açılır. Örneğin, uçuş iptali veya gecikmesi nedeniyle yolcuların mağduriyeti söz konusu olduğunda, havayolu şirketlerine karşı tazminat davaları açılabilir. Bu davalar, yolcuların haklarını korumak için önemlidir ve havacılık sektöründeki şirketlerin yolcu memnuniyeti odaklı hizmet vermelerini sağlar.

### **2.4.3. Önemli Mahkeme Kararları**

Tenerife Uçak Kazası Davası, Tenerife uçak kazası, havacılık tarihinin en ölümcül kazalarından biridir ve 1977 yılında gerçekleşmiştir. İki Boeing 747 uçağı, Tenerife Havalimanı'nda sis ve iletişim sorunları nedeniyle çarpışmıştır. Bu kazada 583 kişi hayatını kaybetmiştir. Kazanın ardından, birçok hukuk davası açılmış ve kazanın sorumluluğu üzerine tartışmalar yapılmıştır. Bu davalardan biri, kazada yer alan KLM Havayolları'nın pilotunun davranışları üzerine açılan davadır. Davada, pilotun hatalı kararları nedeniyle kazanın büyük ölçüde sorumluluğunun KLM'ye ait olduğu kararlaştırılmıştır. Bu karar, havacılıkta pilot hatalarının önlenmesi için alınacak önlemleri arttırmaya ve havayolu şirketlerinin pilot eğitimine daha fazla önem vermelerini sağlamaya yardımcı olmuştur (Ünal, 2018).

United Airlines'a Karşı Açılan Davalar, 11 Eylül saldırıları, havacılık tarihinde en büyük felaketlerden birisidir ve bu olayın ardından birçok hukuk davası açılmıştır. United Airlines, saldırıların gerçekleşmesinde sorumlulukları olduğu gerekçesiyle birçok tazminat davasıyla karşı karşıya kalmıştır. Davalarda, havayolu şirketi, uçaklara giriş güvenliğinde yeterince özen göstermediği ve saldırganların uçaklara bilet aldığı sırasında yeterli güvenlik kontrolleri yapmadığı iddialarıyla suçlanmıştır (El-Imad, 2017). Bu

davalar, havacılık endüstrisi için daha sıkı güvenlik protokolleri oluşturulmasına ve havayolu şirketlerinin yolcu güvenliği için daha fazla çaba göstermesine neden olmuştur (Ünal, 2018 s. 1-16).

Asiana Airlines Uçuş 214 Kazası Davası, Asiana Airlines'ın uçuşu 214, 2013 yılında San Francisco Uluslararası Havalimanı'na iniş sırasında yaşanan bir kazadır. Kazada, uçak pistin hemen yanındaki denize düştü ve üç kişi hayatını kaybetmiştir. Kazanın nedeni, pilotların yanlış bir hava hızı göstergesine güvenmeleri ve iniş için doğru yere yönlendirilmemeleridir. Bu kazadan sonra, Asiana Airlines'a karşı bir dizi tazminat davası açılmıştır (El-Imad, 2017). Davalar, pilotların eğitim seviyeleri, hava trafik kontrolü ve havayolu şirketlerinin sorumluluğu gibi konuları ele almıştır. Kazadan çıkan dersler, havayolu şirketlerinin pilot Asiana Airlines Uçuş 214 Kazası Davası, 6 Temmuz 2013'te San Francisco Uluslararası Havalimanı'na yaklaşırken düşen Asiana Airlines'a ait bir Boeing 777-200ER uçağı ile ilgilidir. Kazada üç kişi öldü ve yüzlerce kişi yaralanmıştır. Bu olay, uçuş emniyetiyle ilgili bir dizi faktörü ve uçuş eğitimi standartlarını tartışmaya açmıştır. Olayın ardından, hayatta kalan yolcular ve aileleri, Asiana Airlines'a karşı davalar açtılar. Davaların birçoğu, uçuş ekibi üyelerinin ihmali ve Asiana Airlines'ın eğitim ve prosedürlerindeki eksiklikler nedeniyle açılmıştır. Davalar sonunda çözümlenmiştir ve Asiana Airlines tazminat ödemeyi kabul etmiştir. Bu dava, havacılık sektöründe eğitim standartlarının ve prosedürlerinin önemini vurgulayan bir örnek olarak gösterilebilir (Ünal, 2018 s. 1-16).

### 3. BÖLÜM

## 11 EYLÜL SALDIRILARI SONRASINDA HAVACILIK GÜVENLİĞİNDE DEĞİŞİM

Havacılık sektörü, 11 Eylül saldırılarından sonra büyük bir dönüşüm yaşadı. Saldırıları, havacılık güvenliğinin önemini ve gerekliliğini bir kez daha vurgulamış ve sektörde önemli değişikliklerin yapılmasına yol açmıştır.

Havacılık güvenliği, 11 Eylül saldırılarından önce de önemlidir, ancak saldırılar sonrasında daha da büyük bir önem kazanmıştır. ABD Kongresi, 19 Kasım 2001 tarihinde, havacılık güvenliğini artırmak amacıyla bir yasa tasarısı kabul etmiştir. Bu yasa, "Havacılık ve Ulaştırma Güvenliği Yasası" olarak bilinir ve havacılık güvenliği için yeni kurallar ve prosedürler belirlemiştir. Bu yasanın kabul edilmesiyle birlikte, havayolu güvenliği için bir dizi yeni prosedür uygulanmaya başlanmıştır. Bu prosedürlerden bazıları şunlardır (Çetin, 2021 s. 131-154):

- Yolcu kontrolleri: Yolcular, uçuşa kabul edilmeden önce, kimlik kontrolü ve güvenlik taramasından geçirilir. Bu tarama sırasında, yolcuların eşyaları da x-ray cihazlarından geçirilir ve güvenlik görevlileri tarafından incelenir.

- Uçuş güvenliği: Uçaklarda uçuş güvenliğini artırmak amacıyla, havayolları, kokpit kapılarını güçlendirdi ve kokpitteki güvenlik prosedürlerini değiştirmiştir. Ayrıca, havayolu şirketleri, uçaklarda görev yapan mürettebatın eğitimlerini de artırmıştır.

- Bagaj güvenliği: Uçaklara alınacak bagajlar, sıkı bir şekilde kontrol edilir ve bazı durumlarda el bagajı kısıtlamaları getirilir. Ayrıca, uçaklarda bulunan kargo ve postalar da sıkı bir şekilde kontrol edilir.

Bu prosedürler, havacılık güvenliğini artırmak için atılan adımlardan sadece birkaçıdır. Bununla birlikte, bu prosedürlerin uygulanması, havayolu güvenliğinin artması ve saldırıların önlenmesinde önemli bir rol oynamıştır (Çetin, 2021s. 131-154).

Bir diğer önemli değişiklik ise uçuş yolcularının profilinin belirlenmesi olmuştur. Özellikle ABD'de yolcuların uçuş öncesi kimlik kontrolü daha sıkı hale getirilmiştir. Havaalanlarına girişlerde de kimlik kontrolü daha detaylı bir şekilde yapılmaya başlanmıştır. Yolcuların el çantaları, kabin bagajları ve diğer eşyaları da daha sıkı

kontrolden geçirilmeye başlanmıştır. Uçaklarda da bu tür kontroller sıklaştırılmıştır (Çetin, 2021s. 131-154).

Yolcuların el bagajlarındaki sıvı miktarı da bu dönemde sınırlandırılmıştır. ABD'nin aldığı bir karar ile yolcuların el bagajlarında taşıyabilecekleri sıvı miktarı 100 ml'ye kadar düşürülmüştür. Bu kural, günümüzde de havaalanlarında geçerlidir ve yolcuların uçağa girmeden önce sıvıları kontrol etmeleri gerekmektedir (Erten ve Kuyumcuoğlu, 2020 s. 675-695).

Havaalanlarında güvenliği artırmak amacıyla birçok teknolojik yenilik de hayata geçirilmiştir. X-ray cihazları ve metal dedektörleri bu dönemde daha yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Yolcuların üzerlerindeki metal eşyaların tespiti için kullanılan bu cihazlar, aynı zamanda uçaklara giren eşyaların da detaylı bir şekilde kontrol edilmesini sağlamaktadır. 11 Eylül sonrası dönemde uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla birçok ülke, kendi hava sahasında uçuş yapan uçaklarda bir hava güvenlik görevlisi bulundurulmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu görevliler, uçuş esnasında herhangi bir güvenlik sorunu yaşanması durumunda müdahale edebilmektedir (Erten ve Kuyumcuoğlu, 2020 s. 675-695).

Sonuç olarak, 11 Eylül saldırıları havacılık güvenliği üzerinde köklü değişimlere yol açmıştır. Günümüzde havaalanlarında ve uçuşlarda yapılan kontroller, bu saldırıların bir daha yaşanmaması için alınan tedbirlerin bir yansımasıdır. havacılık sektörü, saldırıların ardından alınan bu tedbirler sayesinde güvenli bir hale gelmiştir. (Erten ve Kuyumcuoğlu, 2020 s. 675-695).

### **3.1. ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE YAŞANILAN DEĞİŞİMLER VE EK PROTOKOLLER**

11 Eylül saldırıları, Amerika Birleşik Devletleri'ni derinden sarsan ve dünya çapında büyük bir etki yaratan bir olaydır. Bu saldırılar, dünya genelindeki ülkelerin terörle mücadele konusundaki politikalarını ve uluslararası ilişkileri etkilemiştir. ABD'nin, bu saldırılardan sonra dünya sahnesinde üstlendiği liderlik rolü ve terörle mücadele stratejileri, uluslararası ilişkilerde önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilmektedir (Sarı, 2017 s. 1-23).

11 Eylül saldırıları sonrasında, uluslararası ilişkilerde birçok değişim yaşanmıştır. Birinci olarak, terörle mücadele konusundaki uluslararası işbirliği artmıştır. Saldırıların ardından, Birleşmiş Milletler ve NATO gibi kuruluşlar, terörle mücadele konusunda daha sıkı işbirliği yapma kararı aldılar. Bunun yanı sıra, uluslararası toplum terörizmle mücadele için yeni protokoller ve anlaşmalar geliştirmiştir. Örneğin, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, saldırıların ardından uluslararası havacılık güvenliği için yeni protokoller yayınlamıştır (Sarı, 2017).

İkinci olarak, uluslararası ilişkilerdeki ülkelerin terörle mücadele politikaları da değişmiştir. 11 Eylül saldırıları sonrasında, ABD, teröristlere ve terörizme karşı daha sert bir tutum benimsemiştir. Bu tutum, diğer ülkelerin de terörle mücadele stratejilerini etkilemiş ve terörle mücadele konusunda daha sert politikalar benimsemelerine neden olmuştur (Tansel, 2016 s. 101-121). Havacılık güvenliğinde alınan tedbirler, uçakla seyahat eden kişilerin daha erken havalimanında olmasına ve seyahat süresinin uzamasına neden olmuştur.

Üçüncü olarak, 11 Eylül saldırıları sonrasında uluslararası toplumda bir güvenlik endişesi artmıştır. Teröristlerin hava ulaşım araçlarını kullanarak saldırılar gerçekleştirmesi, uluslararası seyahat ve havacılık güvenliği konusunda endişeleri arttırmıştır. Bu nedenle, uluslararası toplum, havacılık güvenliği konusunda yeni protokoller ve anlaşmalar geliştirmiştir. Örneğin, uluslararası havaalanları ve havayolu şirketleri, terörizmle mücadele amacıyla daha sıkı kimlik doğrulama ve güvenlik kontrolleri uygulamaya başlamışlardır (Tansel, 2016 s. 101-121). Alman bu karar seyahat edecek kişilerde özel hayatın gizliliği endişesi yaratmıştır.

Dördüncü olarak, 11 Eylül saldırıları sonrasında uluslararası ilişkilerde sınırların güvenliği konusunda yeni önlemler alınmıştır. Teröristlerin ABD'ye yasadışı yollarla girmesi, ülkeler arasındaki sınır güvenliği konusunda daha sıkı önlemler alınmasını gerektirmiştir. Bu nedenle, birçok ülke, sınır güvenliği konusunda daha sıkı kontroller ve protokoller uygulamaya başlamıştır. Teknolojiden yararlanılarak yüz tanıma veri sistemi ve parmak izi alma, valizlerden barut izi alınması gibi ek tedbirler geliştirilmiştir.

Beşinci olarak, 11 Eylül saldırıları sonrasında uluslararası toplumda İslamofobi ve ayrımcılık gibi sorunlar ortaya çıkmıştır. Saldırıların, İslam dünyasındaki terör örgütlerinin faaliyetleri ile ilgili bir algı oluşmasına neden olmuştur. Bu algı, İslam dininin kendisi ile

ilgili olmasa da, Müslümanlara yönelik ayrımcılık ve İslamofobi gibi sorunları tetiklemiştir.

### **3.1.1. Ek Protokollerin Oluşturulması**

11 Eylül saldırıları sonrasında havacılık güvenliğinde artan tehditler, uluslararası düzeyde birçok ülkeyi bir araya getirerek ortak bir güvenlik anlayışı oluşturulmasını gerektirmiştir. Bu bağlamda, ulusal ve uluslararası düzeyde güvenlik önlemlerinin artırılması ve havaalanlarındaki güvenlik protokollerinin geliştirilmesi için ek protokollerin oluşturulması yönünde çalışmalar yapılmıştır. Ulusal ve uluslararası düzeyde güvenlik önlemlerinin artırılması, öncelikle uluslararası hava taşımacılığı kuruluşları, havayolu şirketleri, havaalanları ve devletler tarafından benimsenen bir dizi protokol ve anlaşmayı içermektedir. Bu protokoller, hava taşımacılığına yönelik güvenlik standartlarını belirlemektedir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), bu konuda öncülük etmektedir. ICAO, uluslararası hava taşımacılığı güvenlik standartlarını belirlemek için birçok protokol ve anlaşma yayınlamaktadır. Ayrıca, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, uluslararası düzeyde terörizmle mücadele edilmesi amacıyla bir dizi karar alınmıştır. Havaalanlarındaki güvenlik protokollerinin geliştirilmesi ise, havaalanı işletmecilerinin ve güvenlik birimlerinin sorumluluğundadır. Bu protokoller, havaalanlarında yapılan güvenlik kontrollerinin sıkılaştırılmasını, yeni teknolojilerin kullanımını ve güvenlik personelinin eğitimini içermektedir. Bu protokollerin uygulanması, havaalanlarında artan güvenlik düzeyinin sağlanmasına yardımcı olmuştur (Yıldız, 2017 s. 29-45.). Türkiye’de tüm meydanlarda Türk Sivil Havacılık Milli Güvenlik Protokolü uygulanmaktadır.

### **3.1.2. Uluslararası İlişkilerde Güvenlik ve İşbirliği**

11 Eylül saldırıları sonrasında, uluslararası hava taşımacılığı güvenliği ve havacılıkta güvenliği sağlamak için uluslararası işbirliği oldukça önem kazanmıştır. Bu nedenle, uluslararası kuruluşlar ve ülkeler arasında daha sıkı işbirliği yapılması gerektiği vurgulanmıştır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), hava taşımacılığı güvenliği konusunda birçok ülke ve havayolu şirketi ile işbirliği yapmaktadır. ICAO, havayolu şirketlerinin güvenlik protokollerini denetlemekte ve havaalanlarının güvenlik

standartlarını artırmak için ülkelerle işbirliği yapmaktadır. Ayrıca, birçok ülke, ABD ile birlikte çalışarak, uçuşları engelleyen veya olası tehditleri önceden tespit eden "no-fly" listeleri oluşturmuştur (Şahin, 2011).

Daha sıkı güvenlik önlemleri ve uluslararası işbirliği, havacılıkta güvenliği artırmak için önemlidir. Uluslararası kuruluşlar ve ülkeler, havayolu şirketleri ve havaalanları için daha sıkı güvenlik protokolleri ve standartları geliştirmelidir. Ayrıca, teknolojik yenilikler de güvenlik önlemlerinin artırılmasına yardımcı olabilir. Örneğin, daha gelişmiş güvenlik tarama cihazları ve biyometrik kimlik doğrulama sistemleri, havaalanlarındaki güvenlik standartlarını artırabilir (Şahin, 2011).

11 Eylül sonrasında Havaalanlarında güvenlik önlemleri büyük ölçüde artırıldı. X-ray tarama cihazları, metal dedektörleri ve patlayıcı madde tespit cihazları gibi teknolojik güvenlik araçları daha yaygın hale geldi. Ayrıca, güvenlik personeli ve eğitimleri de güçlendirildi. Bagaj kontrolleri daha sıkı hale geldi. El bagajları ve check-in bagajları daha ayrıntılı bir şekilde incelenirken, sıvıların taşınması gibi belirli kısıtlamalar getirildi. Yolcuların kimlik doğrulaması daha sıkı hale geldi. Kimlik kontrolü, biyometrik teknolojilerin kullanımı gibi gelişmiş yöntemlerle daha güvenilir hale getirilerek, ülkeler arası istihbarat paylaşımı ve işbirliği artırıldı. Bu, olası tehditlerin önceden tespit edilmesine ve önlenmesine yardımcı oldu.

### **3.1.3. Hava Taşımacılığındaki Değişimler**

11 Eylül saldırıları sonrasında, hava taşımacılığı sektörü güvenlik açıklarının farkına vararak büyük bir değişim sürecine girdi. Hava taşımacılığı sektöründeki güvenlik önlemlerinin artırılması için birçok adım atılmıştır. Bu adımlardan bazıları şunlardır:

- Uçuş öncesi ve sonrası güvenlik kontrolleri: Yolcu kayıt işlemi sırasında, bagaj, eşya ve yolcuların x-ray cihazlarından geçirilmesi gibi önlemler alınmıştır.
- Yolcu ve eşya kontrollerindeki artış: El bagajlarının sayısı ve boyutu sınırlanmıştır. Güvenlik kontrollerinde kullanılan cihazlar modernize edilerek daha hassas hale getirilmiştir.

- Yolcu bilgilerinin paylaşımı: Uluslararası düzeyde, ülkeler arasında yolcu bilgileri paylaşımı konusunda anlaşmalar yapılmıştır. Bu sayede, potansiyel güvenlik tehdidi olan yolcular daha önceden tespit edilebilir.

- Kokpit kapılarına ek güvenlik önlemleri: Kokpit kapılarına ek güvenlik önlemleri alınmıştır. Bu kapıların açılması için iki kişinin bir arada bulunması gerekmektedir.

Hava taşımacılığı sektöründe teknolojik yenilikler ve gelişmeler de devam etmektedir. Bunlardan bazıları şunlardır:

- Biyometrik teknolojiler: Yolcuların yüz ve parmak izi gibi biyometrik bilgileri, uçuş öncesi güvenlik kontrolleri için kullanılmaktadır.

- Gelişmiş x-ray cihazları: Yeni nesil x-ray cihazları, daha hassas tarama yaparak potansiyel tehlikeleri tespit etmektedir.

- Drone kullanımı: Havalimanları ve uçakların güvenliğini sağlamak için drone'lar kullanılmaktadır.

- Otomatik pasaport kontrolü: Bazı ülkelerde, yolcuların pasaport kontrolü işlemleri otomatik hale getirilmiştir. Bu sayede, işlem süresi kısaltılmış ve güvenlik artırılmıştır.

Hava taşımacılığı sektöründe teknolojik yenilikler ve gelişmeler de devam etmektedir. Örneğin, havaalanlarında kullanılan güvenlik tarama cihazları ve arama işlemlerinde kullanılan teknolojiler sürekli olarak geliştirilmekte ve iyileştirilmektedir. Bu sayede daha etkili ve hızlı bir şekilde güvenlik önlemleri alınmakta ve potansiyel tehditler önceden tespit edilebilmektedir.

Ayrıca, hava taşımacılığındaki teknolojik gelişmeler yolcu deneyimini de olumlu yönde etkilemektedir. Örneğin, online check-in, mobil biniş kartları, otomatik bagaj teslimi gibi uygulamalar sayesinde zaman tasarrufu yapılabilmekte ve yolcuların havalimanında geçirdikleri süre azaltılabilmektedir. Yine, uçaklarda sunulan internet erişimi, yüksek kaliteli eğlence sistemleri ve diğer konfor özellikleri sayesinde de yolcuların seyahatleri daha keyifli hale gelmektedir (Sevim ve Özhan, 2019 s.1398-1412).

### 3.2. KOKPİT VE KABİN EKİPLERİNİN SEÇİMİNDEKİ İLAVE TEDBİRLER

11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleşen terör saldırıları, havacılık sektöründe bir dizi güvenlik önlemini beraberinde getirmiştir. Bu saldırıların ardından, kokpit ve kabin ekiplerinin seçiminde ek tedbirler alınması gerektiği konusunda uluslararası bir mutabakat sağlanmıştır. Öncelikle, kokpit ekiplerinin seçiminde daha katı bir ön eleme süreci uygulanmaya başlanmıştır. Bu süreçte, adayların tıbbi geçmişleri, suç kayıtları ve diğer önemli bilgiler incelenmekteydi. Ayrıca, adayların psikolojik ve zihinsel durumları da göz önünde bulundurulmaktaydı. Bu sayede, kokpit ekiplerinin içinde güvenilmez ya da potansiyel olarak tehlikeli bir kişinin olması engellenmiş oldu (Akkaya, 2018 s. 131-153).

Kabin ekiplerinin seçiminde de benzer bir süreç uygulanmaya başlandı. Adayların, kişisel geçmişleri, suç kayıtları ve diğer önemli bilgileri incelenerek, güvenli ve güvenilir bir ekip seçimi yapılmıştır. Ayrıca, adayların yeterli eğitim ve deneyime sahip olması da önem arz etmektedir. Bunların yanı sıra, kokpit ve kabin ekiplerinin görevleri sırasında uymaları gereken prosedürler ve talimatlar da yeniden gözden geçirilmiştir. Örneğin, kokpit kapısı artık daha sıkı bir şekilde kilitlenmekte ve sadece belirli bir şifreye sahip olan personelin girebilmesi sağlanmaktadır. Ayrıca, uçuş sırasında kabin ekipleri, yolculardan şüphelenilen herhangi bir kişiyi hemen kokpit ekibine bildirme talimatı almıştır (Akkaya, 2018 s. 131-153).

11 Eylül saldırıları sonrasında havacılık sektöründe alınan ek güvenlik önlemleri sayesinde, kokpit ve kabin ekiplerinin seçiminde daha dikkatli ve katı bir süreç uygulanmakta ve görevleri sırasında uymaları gereken prosedürler yeniden gözden geçirilmektedir. Bu önlemler sayesinde, havayolu seyahatleri daha güvenli hale getirilmiştir. Ayrıca, kokpit ve kabin ekiplerinin eğitimleri de güncellenerek daha detaylı ve kapsamlı hale getirilmiştir. Bu eğitimlerde, özellikle terör saldırıları ve kaçırılma durumlarında nasıl tepki verileceği, ne yapılması ve yapılmaması gerektiği gibi konular üzerinde durulmuştur. Ayrıca, uçuş sırasında kabin ekiplerinin yolcularla daha yakın temas halinde olması ve şüpheli bir durumda hemen müdahale etmeleri konusunda eğitim almaları sağlanmıştır (Sevim ve Özhan, 2019 s. 1398-1412).

Bunun yanı sıra, havayolu şirketleri de ek güvenlik önlemleri almıştır. Örneğin, yolcuların bagajları daha sıkı bir şekilde aranmaya başlanmış ve uçuş öncesi güvenlik kontrolü daha ayrıntılı bir şekilde yapılmaktadır. Ayrıca, kokpit ve kabin ekipleri için de güvenlik prosedürleri ve talimatları güncellenmiş ve daha sıkı bir şekilde uygulanmaktadır. Diğer bir önemli adım ise, uluslararası bir işbirliği ve koordinasyon sağlanmasıdır. Havacılık sektörü, uluslararası bir sektördür ve ülkeler arasında koordinasyonun sağlanması önemlidir. Bu kapsamda, uluslararası havacılık kuruluşları ve ülkeler arasında daha sıkı işbirliği ve bilgi paylaşımı yapılmaktadır. Bu sayede, terör saldırıları ve diğer güvenlik tehditleri ile başa çıkmak için daha etkili önlemler alınabilmektedir (Sevim ve Özhan, 2019 s. 1398-1412).

Sonuç olarak, 11 Eylül saldırıları sonrasında alınan ek güvenlik önlemleri sayesinde, havacılık sektöründe bir dizi değişiklik ve yenilik yapılmıştır. Kokpit ve kabin ekiplerinin seçiminde daha dikkatli bir süreç uygulanması, eğitimlerin güncellenmesi, havayolu şirketlerinin ek güvenlik önlemleri alması ve uluslararası işbirliğinin artırılması gibi adımlar sayesinde, havayolu seyahatleri daha güvenli hale getirilmiştir. Ancak, terör saldırıları ve diğer güvenlik tehditleri ile mücadele etmek için sürekli olarak yeni önlemler alınması ve mevcut önlemlerin güncellenmesi gerekmektedir (Akkaya ve Ertürk, 2018 s. 1-20).

### **3.2.1. Kokpit ve Kabin Ekiplerinin Seçimindeki Değişiklikler**

11 Eylül saldırıları öncesi, kokpit ve kabin ekiplerinin seçim sürecinde, özellikle de Amerika Birleşik Devletleri'nde, herhangi bir özel güvenlik araştırması yapılması zorunlu değildi. Bu durum, saldırganların Amerikan Hava Yolları'nın bir uçağını kaçırmaya ve Dünya Ticaret Merkezi'ne çarpmasına yol açmıştır (Avcı, 2018 s. 143-163).

Bu olayların ardından, Amerikan Federal Havacılık İdaresi (FAA) kokpit ve kabin ekiplerinin seçiminde daha sıkı tedbirler uygulamaya başlamıştır. 2001 yılında kabul edilen Amerikan Ulaştırma Güvenliği Yasası, tüm havayolu şirketlerinin yeni bir seçim süreci benimsemesini gerektirmiştir. Artık her havayolu şirketi, kabin ve kokpit ekiplerinin tüm adaylarının arka planını ve önceki iş deneyimlerini incelemek zorundaydı. Bununla birlikte, bu kontroller sadece ABD'de yaşayan kişiler için geçerli değil, aynı zamanda yurt dışından gelen kişiler için de uygulanmaktadır. Kokpit ve kabin ekiplerinin daha sıkı bir seçim sürecinden geçirilmesi, potansiyel tehlike oluşturabilecek

kişilerin havacılık endüstrisinde istihdam edilmesini önlemek amacıyla yapılmıştır. Bu sayede, kokpitteki pilotların kontrolü altında olan uçakların kaçırılması gibi olayların önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca, seçim sürecinde uygulanan bu tedbirler, yolcuların da daha güvende hissetmelerine yardımcı olmuştur. Kokpit ve kabin ekibi üyelerinin seçimindeki bu ilave tedbirlerin sebepleri, terör saldırılarının önlenmesi ve uçak güvenliğinin artırılmasıdır. Kokpit ve kabin ekibi üyeleri, uçuş güvenliği için oldukça önemli bir role sahip oldukları için, bu tedbirlerin etkin bir şekilde uygulanması güvenliği artırır. Ayrıca, daha sıkı kontroller sayesinde, potansiyel riskler daha önceden tespit edilerek önlemler alınabilir ve saldırıların önüne geçilebilir (Avcı, 2018 s. 143-163).

Uygulanan bu tedbirler, kokpit ve kabin ekiplerinin seçiminde daha fazla güvenlik araştırması yapılmasını gerektirmiştir. Havayolu şirketleri, adayların önceki iş deneyimlerini, sağlık kayıtlarını, maddi durumlarını, referanslarını ve diğer birçok faktörü incelemek zorunda kalmıştır. Bu incelemelerin yanı sıra, adayların çeşitli güvenlik sertifikalarına sahip olmaları da gerekiyordu. Ayrıca, kokpit ve kabin ekipleri artık daha fazla eğitim almaktadır ve uçuş sırasında daha sıkı bir denetime tabidirler. Önceden, pilot ve kabin ekibi üyelerinin seçimi belirli bir standart çerçevesinde yapılıyordu ancak bu standartlar artık yeterli görülmemektedir. Yeni tedbirlerle birlikte, kokpit ve kabin ekibi üyelerinin seçiminde daha ayrıntılı bir inceleme yapılması ve daha sıkı güvenlik kontrolleri uygulanması gerekmektedir (Küçük, 2019 s. 135-146).

Bu amaçla, pilotlar ve kabin ekibi üyeleri daha önce olduğu gibi geçmişteki uçuş kayıtlarına, lisanslarına, eğitimlerine ve çalışma geçmişlerine göre değerlendirilirken, artık daha fazla dikkat edilecek hususlar bulunmaktadır. Örneğin, pilotlar ve kabin ekibi üyelerinin özel hayatlarına dair ayrıntılı araştırmalar yapılıyor ve sosyal medya hesapları da incelenmektedir. Bu sayede, daha önce gözden kaçırılabilen olası riskler tespit edilebilmektedir (Küçük, 2019 s. 135-146).

### **3.2.2. Uygulamadaki Zorluklar ve Eleştiriler**

11 Eylül sonrası getirilen yeni güvenlik tedbirleri, sadece yolcu uçaklarını değil, aynı zamanda kokpit ve kabin ekiplerini de kapsamaktadır. Ancak bu tedbirlerin uygulanmasında bazı sorunlar yaşanmıştır. Öncelikle, pilotlar ve kabin ekiplerinin seçiminde yapılan arka plan kontrolleri, zaman ve kaynak açısından oldukça zahmetli bir

süreçtir. Bu nedenle, bazı havayolları bu kontrolleri yeterince etkili bir şekilde yapamamıştır. Ayrıca, bazı ülkelerin gizli servisleri ile işbirliği yapmak da zorlu bir görev olabilir (Akkaya ve Ertürk, 2018 s. 1-20).

Bazı eleştirmenler ise, bu tedbirlerin aşırıya kaçtığını ve yolcu gizliliğine yönelik ihlaller olduğunu iddia etmektedir. Örneğin, ABD'de yapılan arka plan kontrollerinde, bazı kişilerin aşırı uzun sorgulama süreçleri ve yanlışlıkla listede yer almaları nedeniyle mağdur oldukları rapor edilmiştir. Sorunların çözümü için, daha etkili ve verimli bir arka plan kontrolü sürecinin tasarlanması gerekmektedir. Ayrıca, havayolları ve hükümetler arasındaki işbirliğinin artırılması, yolcu haklarına saygı gösterilmesi ve ihlallerin azaltılması açısından önemlidir. Son olarak, güvenlik tedbirlerinin, herhangi bir yolcu veya çalışanın mağdur olmadan uygulanması için sürekli olarak gözden geçirilmesi ve geliştirilmesi gerekmektedir. 11 Eylül sonrası getirilen yeni güvenlik tedbirleri, havacılık güvenliğini artırmak için atılan önemli adımlardan biridir. Kokpit ve kabin ekiplerinin seçiminde yapılan arka plan kontrolleri, havayolu endüstrisi için yeni bir norm haline gelmiştir (Akkaya ve Ertürk, 2018 s. 1-20).

Bu tedbirlerin uygulanması, terör saldırılarına karşı koruma sağlamış ve havayolu endüstrisinde güven duygusunu artırmıştır. Ancak, bazı eleştirmenler bu tedbirlerin aşırıya kaçtığını ve yolcu haklarını ihlal ettiğini iddia etmektedir. Sonuç olarak, havayolu endüstrisi ve hükümetlerin, havacılık güvenliğini artırmak için birlikte çalışarak daha iyi güvenlik tedbirleri geliştirmeleri gerekmektedir (Erten ve Kuyumcuoğlu, 2020 s. 675-695).

### **3.3. HAVALİMANLARINDA ALINAN İLAVE TEDBİRLER**

11 Eylül saldırıları, dünya tarihinin en büyük terör saldırılarından biri olarak kaydedilmiştir. 19 teröristin dört adet yolcu uçağına binerek hava trafiğı üzerinde kontrol sağlaması sonucu, New York'ta World Trade Center binası ve Washington D.C.'de Pentagon'a saldırılar düzenlenmiştir. Dördüncü uçak ise, teröristlerin hedeflediğı yerlere ulaşmadan Pennsylvania'da bir tarlaya düşmüştür. Saldırılar, yaklaşık 3 bin kişinin ölümüne neden oldu ve dünya genelinde terörle mücadele anlayışını kökten değiştirmiştir. Bu saldırıların ardından, hava yolculuğunda güvenliğin artırılması için bir dizi önlem alınmıştır (Erten ve Kuyumcuoğlu, 2020 s. 675-695).

11 Eylül saldırıları, havalimanlarında güvenlik açığını ortaya çıkarmıştır. Teröristler, uçaklara bıçak ve benzeri kesici aletlerle binmişlerdir. Saldırıların ardından, hava yolculuğunda güvenliği artırmak amacıyla, havalimanlarındaki güvenlik tedbirleri değiştirilmiştir. Yeni tedbirler, yolcuların, personelin ve uçakların güvenliğini sağlamak için tasarlanmıştır (Erten ve Kuyumcuoğlu, 2020 s. 675-695).

Birinci tedbir, güvenlik personelinin artırılmasıdır. Havalimanlarında, güvenlik personeli sayısı artırılarak, yolcuların bagajları ve seyahat belgeleri gibi önemli noktalarda daha ayrıntılı kontroller yapılması sağlanmıştır. Bu sayede, havalimanlarında geçiş yapan herkesin kimliği ve seyahat belgeleri kontrol edilmeye başlanmıştır. Bununla birlikte, yolcuların uçağa binerken arandığı ve üst aramalarının yapıldığı özel güvenlik kapıları da kurulmuştur. İkinci tedbir, uçaklara alınacak eşyaların kısıtlanmasıdır. Hava yolculuğunda, yolcuların uçaklara alabileceği eşyaların listesi değiştirilmiştir. Önceden kabul edilen bazı eşyalar, artık uçaklara alınmamaktadır (Tansel, 2016 s. 101-121). Bu eşyalar arasında, kesici aletler, çakmaklar, sıvılar ve benzerleri yer almaktadır. Ayrıca, bagajlar da artık daha ayrıntılı bir şekilde aranmaktadır. Üçüncü tedbir, yeni teknolojilerin kullanımınıdır. Havalimanları, yeni teknolojik cihazlarla donatılarak, güvenlik kontrolleri daha hızlı ve verimli hale getirilmiştir. X-ışını cihazları, metal dedektörleri ve diğer teknolojik cihazlar, yolcuların bagajlarını ve üst aramalarını daha ayrıntılı bir şekilde kontrol etmek mümkün kılmaktadır. Bu cihazlar, yolcuların daha hızlı bir şekilde geçiş yapmasına olanak sağlamak ve aynı zamanda güvenlik tedbirlerinin daha etkili bir şekilde uygulanmasına yardımcı olmaktadır (Tansel, 2016 s. 101-121).

Dördüncü tedbir, havayolu şirketlerinin ve havalimanlarının işbirliği ve koordinasyonunun artırılmasıdır. 11 Eylül saldırılarında, teröristlerin uçaklara binerken kullandıkları kimliklerin sahte olduğu ortaya çıkmıştır. Bu nedenle, havalimanları ve havayolu şirketleri arasında daha sıkı bir işbirliği ve koordinasyon sağlanması gerekmektedir. Bu sayede, yolcuların seyahat belgeleri, kimlikleri ve diğer bilgileri daha ayrıntılı bir şekilde kontrol edilebilmektedir (Yücel ve Kuloğlu, 2016s. 48-68.).

Beşinci ve son tedbir, hava trafiğinin daha sıkı bir şekilde kontrol edilmesidir. 11 Eylül saldırıları, hava trafiğinin kontrolünün ele geçirilmesiyle gerçekleşmiştir. Bu nedenle, hava trafiğinin daha sıkı bir şekilde kontrol edilmesi için yeni önlemler alınmıştır. Hava trafik kontrol sistemleri, uçuşlar için daha sıkı kurallar getirilmiş ve uçuş

güzergahları yeniden tasarlanmıştır. Böylece, hava trafiğinde kontrolün ele geçirilmesi daha zor hale getirilmiştir (Yücel ve Kuloğlu, 2016s. 48-68.).

11 Eylül saldırıları sonrasında havalimanlarındaki güvenlik tedbirleri önemli ölçüde artırılmıştır. Yolcuların ve personelin güvenliği için daha ayrıntılı kontroller yapılırken, uçaklara alınacak eşyaların listesi değiştirilmiştir. Ayrıca, yeni teknolojilerin kullanımı, havayolu şirketlerinin ve havalimanlarının işbirliği ve koordinasyonunun artırılması ve hava trafiğinin daha sıkı bir şekilde kontrol edilmesi de güvenlik tedbirleri arasında yer almıştır. Bu önlemler, hava yolculuğunda güvenliği artırmak için atılan önemli adımlardır ve bugün hala uygulanmaktadır (Yücel ve Kuloğlu, 2016 s. 48-68.).

Ancak, bu tedbirlerin uygulanması zaman ve maliyet açısından oldukça yüksek olabilir. Örneğin, yolcuların daha ayrıntılı bir şekilde kontrol edilmesi, daha uzun bekleme sürelerine ve daha fazla personel ihtiyacına neden olabilir. Ayrıca, yeni teknolojilerin kullanımı, yüksek maliyetli bir yatırım olabilir. Bununla birlikte, hava yolculuğu endüstrisi, güvenliği artırmak için atılan bu adımları olumlu bir şekilde karşılamıştır (Yıldırım, 2016s. 393-413). Yolcuların ve personelin güvenliği, havayolu şirketleri için en yüksek öncelikler arasında yer almaktadır. Bu nedenle, güvenlik tedbirleri için zaman ve maliyet harcanması, havayolu şirketleri ve yolcular için kabul edilebilir bir durumdur. Ayrıca, teknolojinin gelişmesiyle birlikte, havalimanlarındaki güvenlik tedbirleri daha da geliştirilebilir. Örneğin, yapay zeka ve biyometrik teknolojilerin kullanımı, daha hızlı ve daha etkili bir şekilde yolcuların ve personelin kimliklerinin doğrulanmasını sağlayabilir. Bunun yanı sıra, yüz tanıma teknolojisi ve diğer biyometrik teknolojiler, yolcuların daha hızlı bir şekilde geçiş yapmasına olanak sağlayabilir (Yıldırım, 2016s. 393-413).

Sonuç olarak, 11 Eylül saldırıları, hava yolculuğunda güvenliğin artırılması için önemli bir dönüm noktasıdır. Bu saldırıların ardından alınan güvenlik tedbirleri, havalimanlarındaki güvenliği artırmak için atılan önemli adımlardır. Ancak, bu tedbirlerin uygulanması zaman ve maliyet açısından yüksek olabilir. Yine de, güvenliği artırmak için zaman ve maliyet harcanması, havayolu şirketleri ve yolcular için kabul edilebilir bir durumdur. Ayrıca, teknolojinin gelişmesiyle birlikte, havalimanlarındaki güvenlik tedbirleri daha da geliştirilebilir ve daha hızlı ve daha etkili bir şekilde uygulanabilir hale gelebilir (Yıldırım, 2016 s. 393-413).

### 3.3.1. Havalimanlarında Güvenlik Tedbirlerindeki Değişimler

11 Eylül saldırıları sonrasında, havalimanlarında güvenlik tedbirleri ciddi şekilde arttırılmıştır. Öncesi durumda, havalimanlarında alınan güvenlik tedbirleri daha sınırlı ve yetersizdir. Bu nedenle, saldırganlar havalimanlarına giriş yapmakta zorlanmadılar ve saldırılarını gerçekleştirebildiler. Uygulanan tedbirlerin başında, havalimanlarında yapılan güvenlik taramalarının daha sıkı hale getirilmesi gelmektedir. Yolcuların bavulları, çantaları ve diğer eşyaları daha dikkatli bir şekilde taranmaya başlandı. X-ışını taramaları, metal dedektörleri, patlayıcı tespit cihazları ve diğer ileri teknoloji cihazlar, havalimanlarında kullanılan güvenlik araçları arasına eklenmiştir (Yıldız, 2017 s. 29-45).

Havalimanlarındaki güvenlik tedbirlerinin arttırılmasının ana sebeplerinden biri, uçaklara bomba, silah ve diğer tehlikeli maddelerle girmeye çalışan teröristlerin engellenmesidir. Ayrıca, uçak kaçırma veya uçakları füze saldırılarına karşı korumak da havalimanlarının güvenlik öncelikleri arasındadır. Havalimanlarındaki güvenlik tedbirleri, saldırılar öncesi döneme göre ciddi şekilde arttırılmıştır ve bu sayede teröristlerin uçakları hedef almasını engellemek için önemli bir önlem alınmıştır. Ancak, uygulamadaki bazı sorunlar, özellikle güvenlik taramalarının yolcuların zamanını alması, havalimanlarında uzun kuyrukların oluşması ve bazı seyahatçilerin tedbirlerden rahatsızlık duyması, eleştirilere neden olmuştur (Yıldız, 2017 s. 29-45).

- X-ray taramaları: Havalimanlarındaki güvenlik taramaları, yolcuların el bagajları, valizleri ve eşyalarının X-ışını taramasını içermektedir. Bu taramalar sayesinde yasaklı veya tehlikeli malzemelerin havaalanı tesislerine sokulması engellenmektedir.

- El bagajı aramaları: El bagajlarındaki eşyaların elle aranması da havalimanlarında sıkı bir şekilde uygulanmaktadır. Bu sayede yolcuların yanlarında taşıdıkları tehlikeli malzemelerin tespit edilmesi amaçlanmaktadır.

- Uçak içi aramaları: Yolcuların uçağa binmeden önce yapılan kontrollerin yanı sıra, uçağın kalkışından önce de uçak içinde arama yapılır. Bu kontroller, uçağın her yerinde yapılabilir ve uçakta güvenli bir ortam sağlamak için gerekli önlemleri almak amacıyla uygulanmaktadır.

- Havalimanı personelinin eğitimi: Havalimanlarında çalışan personel, güvenlik açısından eğitim alır. Bu eğitimler sayesinde personel, tehlikeli durumları tanımlayabilir, gerekli önlemleri alabilir ve olası saldırıları engellemek için hazırlıklı olabilir.

- Yolcu bilgilendirme: Havalimanları, yolculara güvenliği arttırmak için bilgilendirme malzemeleri sunar. Bu malzemeler, yolcuların güvenliği arttırmak için neler yapabilecekleri hakkında bilgi sağlar.

- Yolcu profileme: Bazı havalimanları, yolcuların risk faktörlerini analiz etmek için profil oluşturma teknikleri kullanmaktadır. Bu teknikler, uçağa binmek isteyen yolcuların belirli risk faktörlerine sahip olup olmadığını belirleyebilir. Bu faktörler arasında pasaport tarihleri, seyahat geçmişi, vize durumları ve diğer kişisel bilgiler bulunmaktadır.

- Sınır kontrolü: Havalimanlarında sınır kontrolleri de uygulanmaktadır. Bu kontroller, ülkeye giriş yapan herkesin pasaportlarını kontrol etmek ve ülkeye giriş yapmaya uygun olup olmadıklarını belirlemek için yapılır. Sınır kontrolleri, teröristlerin ülkeye girmesini engellemek amacıyla yapılır.

Havalimanlarında alınan bu ilave tedbirler, yolcuların güvenliğini artırmak için alınan önlemlerdir. Bu tedbirler, yolcuların uçağa binmeden önce herhangi bir tehlike taşımadıklarından emin olmak için gereklidir (Sevim ve Özhan, 2019 s. 1398-1412).

### 3.3.2. Uygulamadaki Zorluklar ve Eleştiriler

Havalimanlarında alınan güvenlik tedbirlerinin uygulanmasında bazı sorunlar yaşanmıştır. Bunlar şunları içerebilir (Sevim ve Özhan, 2019):

- Uygulama Hızı: Yeni tedbirlerin uygulanması için gereken ekipmanların kurulumu, personel eğitimi ve diğer faktörler nedeniyle uygulama süreci yavaşlamıştır.

- Maliyet: Yeni tedbirlerin uygulanması ve sürdürülmesi maliyetlidir ve bazı havalimanları bu maliyeti karşılamakta zorlanmaktadır.

- Sıralar: Yeni güvenlik tedbirleri, yolcuların havalimanı güvenlik sıralarında daha uzun süre beklemelerine neden olmuştur. Bu durum yolcu memnuniyetini azaltabilir.

Havalimanlarında alınan ilave güvenlik tedbirleri, bazı eleştirilere neden olmuştur. Bunlar şunları içerebilir:

- Gizlilik: Bazı tedbirler, yolcuların özel hayatına müdahale edebileceğinden, özellikle vücut tarayıcılarına karşı bir gizlilik endişesi vardır.

- Etkinlik: Bazı eleştirmenler, yeni tedbirlerin gerçekten daha güvenli olup olmadığını sorgulamaktadır. Yeni tedbirlerin uygulanmasının, gerçekte havacılık güvenliğini artırıp artırmadığı tartışmalıdır.

- Yolcu Rahlığı: Bazı eleştirmenler, havalimanlarında alınan ilave tedbirlerin, yolcuların rahatlığını olumsuz etkilediğini söylemektedir. Uzun güvenlik sıraları ve vücut tarayıcıları, yolcuların havalimanında geçirdiği süreyi arttırır ve seyahat stresini artırabilir.

Havalimanlarında alınan ilave güvenlik tedbirleriyle ilgili sorunlar çözülebilir. Bunlar şunları içerebilir:

- Teknoloji Gelişimi: Teknolojideki ilerlemeler, yeni güvenlik teknolojilerinin geliştirilmesini ve daha hızlı uygulanmasını sağlamaktadır.

- Personel Eğitimi: Personel eğitimi, tedbirlerin daha hızlı uygulanmasına ve uygulamanın daha etkili olmasına yardımcı olabilir.

Özellikle havalimanlarında uygulanan güvenlik tedbirleri, yolcular ve havalimanı işletmeleri tarafından çeşitli eleştirilere maruz kalmaktadır. Bunun en temel nedeni, bazı tedbirlerin zaman zaman sıkıntı yaratabilmesi, yolcuların zamanında uçağa binmelerini engelleyebilmesi veya havalimanında uzun kuyruklar oluşmasına yol açmasıdır. Örneğin, bazı yolcular TSA tarafından yapılan güvenlik kontrollerinin zaman kaybına neden olduğunu, özellikle yoğun seyahat dönemlerinde ve sıkı güvenlik kontrolleri uygulanan havalimanlarında bu sorunun daha da arttığını belirtmektedirler. Benzer şekilde, bazı havalimanı işletmeleri de artan güvenlik gereksinimleri ve daha fazla kontrollerin uygulanması nedeniyle yüksek maliyetlerle karşı karşıya kalmaktadırlar (Bayram, 2019s. 40-49).

Bununla birlikte, bazı eleştirmenler, uygulanan güvenlik tedbirlerinin çok sıkı olduğunu ve yolcuların özgürlüklerini kısıtladığını iddia etmektedirler. Özellikle, havalimanlarındaki güvenlik kontrolleri sırasında kişisel bilgilerin ve özel eşyaların incelenmesi gibi durumlar, bazı yolcular tarafından rahatsızlık yaratabilmektedir. Bu eleştirilere karşın, güvenlik tedbirlerinin uygulanması sonucunda havalimanlarında birçok ciddi olayın önleniği de unutulmamalıdır. Havalimanları, terör saldırılarına karşı ciddi bir risk taşıdığından, güvenlik tedbirlerinin önemi ve gerekliliği konusunda herkesin farkında olması gerekmektedir (Bayram, 2019 s. 40-49).

Bu sorunların çözümüne yönelik olarak, TSA ve havalimanı işletmeleri, yolcuların güvenlik kontrollerinin daha hızlı ve verimli bir şekilde yapılmasını sağlamak için teknolojik yeniliklere ve daha etkili iş süreçlerine yatırım yapmaktadırlar. Ayrıca, TSA ve diğer ilgili kurumlar, güvenlik kontrollerinin daha akıllı ve hassas bir şekilde yapılmasını sağlamak için yeni teknolojiler ve stratejiler geliştirmektedirler (Akkaya ve Sezer, 2015 s.99-120).

### 3.3.3. Havalimanlarında Güvenlik Tedbirleri Sonrası Durum

Güvenlik tedbirlerinin etkileri ve sonuçları: 11 Eylül saldırıları sonrasında alınan güvenlik tedbirlerinin havalimanlarında uygulanması, birçok ülke için bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu tedbirlerin başarısı ve etkisi konusunda tartışmalar olsa da, genel olarak havalimanlarındaki güvenlik seviyesinin arttığı kabul edilmektedir. Uygulanan tedbirler sayesinde havalimanlarında gerçekleşen terör saldırıları sayısı azaldı veya engellenmiştir (Akkaya ve Sezer, 2015 s.99-120).

Artıları ve eksileri: Uygulanan tedbirlerin artıları arasında, havalimanlarında gerçekleşen terör saldırılarının azalması, güvenlik seviyesinde artış, hava yolculuğu güvenliğinin artması ve yolcu güvenliğinin sağlanması yer almaktadır. Ancak, bu tedbirlerin uygulanması bazı dezavantajlar da beraberinde getirmiştir. Bunlar arasında, yolcu ve çalışanların güvenlik tedbirleri nedeniyle uçuş öncesi daha fazla zaman harcaması, seyahatlerin daha yorucu hale gelmesi, havaalanlarının daha kalabalık hale gelmesi ve uzun kuyruklar oluşması, güvenlik tedbirleri nedeniyle seyahat maliyetlerinin artması sayılabilir (Karşlı, 2012 s. 48-62).

Örnek havalimanları ve uygulamaları: Birçok ülke, havalimanlarında güvenliği arttırmak için birçok ilave tedbirler almıştır. Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri'nde TSA (Transportation Security Administration) görevlileri, havaalanlarındaki güvenlik kontrollerini yürütmek için görevlendirilmiştir. İngiltere'de, yolcuların uçaklara binebilmeleri için pasaport kontrolünden geçmeleri gerekmektedir. Bazı havalimanları, yolcuların seyahatlerinden önce kaydolmalarını ve güvenlik kontrolleri için önceden planlama yapmalarını gerekmektedir (Karşlı, 2012 s. 48-62).

Havalimanlarında alınan güvenlik tedbirlerinin, hava yolculuğu güvenliğinde büyük bir artış sağladığına ve terör saldırılarının sayısında azalmaya neden olduğuna inanılmaktadır. Ancak, bu tedbirlerin maliyeti ve pratik uygulanabilirliği konusunda bazı

endişeler vardır. Havalimanlarındaki güvenlik tedbirleri, yolcular ve çalışanlar için bazı zorluklar ve rahatsızlıklar yaratabilir (Şahin, 2011).

### **3.4.YER HİZMETLERİ PERSONELİ SEÇİMİNDEKİ EK TEDBİRLER**

11 Eylül saldırıları, dünya genelinde hava yolculuğu güvenliği için bir dönüm noktasıdır. Bu olay, havacılık endüstrisinde güvenlik önlemlerinin artırılması için acil bir ihtiyaç doğurmuştur. Sadece yolcular değil, yer hizmetleri personeli de bu güvenlik tedbirlerinden etkilenmiştir. Bu makalede, 11 Eylül saldırıları sonrasında yer hizmetleri personeli seçiminde alınan ek tedbirler incelenecektir (Şahin, 2011).

Yer hizmetleri personeli, havaalanlarında ve uçaklarda görev yapan çalışanlardır. Bunlar arasında bagaj işlemcileri, yakıt ikmali personeli, uçak bakım teknisyenleri ve ramp görevlileri gibi birçok farklı pozisyon yer alır. Bu personel, uçakların bakımı, yükleme ve boşaltma işlemleri ve diğer hizmetleri sağlamakla sorumludur. 11 Eylül saldırıları sonrasında, havacılık endüstrisi, uçaklarda ve havaalanlarında çalışan tüm personelin güvenliği için daha fazla tedbir almaya başlamıştır. Bu tedbirler, yer hizmetleri personelinin de seçiminde etkili olmuştur. Artık, yer hizmetleri personeli seçimi daha dikkatli bir şekilde yapılıyor ve daha ayrıntılı bir arka plan kontrolü uygulanmaktadır (Şahin, 2011).

Bu arka plan kontrolü, yer hizmetleri personelinin geçmişindeki herhangi bir olumsuz olayı tespit etmek için yapılmaktadır. Örneğin, bir kişinin terörle mücadele birimleri tarafından izlendiği veya önceki bir suç kaydının olduğu tespit edilirse, bu kişi işe alınmaz. Ayrıca, bu arka plan kontrolü, adayın sahte kimlik veya diğer dolandırıcılık suçlarına karışıp karışmadığını da belirleyebilir. Yer hizmetleri personeli için bir diğer güvenlik önlemi, daha sıkı kimlik doğrulama prosedürleridir. Artık, yer hizmetleri personelinin giriş yapabildiği alanlar, sıkı bir şekilde kontrol edilmekte ve personelin kimliği doğrulanmaktadır. Bu, yetkisiz kişilerin bu alanlara girmesini engellemek ve personelin yetkisiz bir şekilde uçaklara veya uçaklardan çıkan yolcuların eşyalarına erişmesini önlemek için önemli bir adımdır (Tansel, 2016 s. 101-121).

Ayrıca, yer hizmetleri personeli için eğitim programları da güvenlik önlemlerinin bir parçasıdır. Bu eğitimler, personelin, herhangi bir şüpheli etkinliği veya davranışı tespit etme ve bu konularda doğru şekilde raporlama konusunda eğitilmesini sağlar. Bu sayede, yer hizmetleri personeli, olası bir güvenlik tehdidi durumunda hızlı ve etkili bir şekilde

hareket edebilirler. Bununla birlikte, yer hizmetleri personeli seçiminde alınan ek tedbirler sadece arka plan kontrolleri ve kimlik doğrulama prosedürlerinden ibaret değildir. Havayolu şirketleri, yer hizmetleri personeline çeşitli güvenlik cihazları da sağlamaktadır. Örneğin, güvenlik kameraları ve metal dedektörleri, personelin güvenliği için kullanılmaktadır (Tansel, 2016 s. 101-121).

Ayrıca, yer hizmetleri personeline verilen ekipmanlar da güvenlik önlemlerinin bir parçasıdır. Örneğin, bazı havaalanları, personelin çalışma kıyafetleri ve ayakkabıları gibi ekipmanları sağlamaktadır. Bu ekipmanlar, personelin güvenliğini artırmak ve güvenlik tehditlerine karşı koruma sağlamak amacıyla tasarlanmıştır. 11 Eylül saldırıları sonrasında, havacılık endüstrisi, güvenlik tedbirlerini artırmak için büyük çaba harcadı. Bu tedbirler, yolcuların güvenliği yanı sıra yer hizmetleri personelinin güvenliği için de alınmıştır. Yer hizmetleri personelinin seçiminde ek tedbirler alınarak, arka plan kontrolleri, kimlik doğrulama prosedürleri ve eğitim programları uygulanarak, personelin güvenliği artırılmıştır. Bu tedbirler, hava yolculuğunun güvenliği için hayati önem taşımaktadır ve havacılık endüstrisi tarafından sürekli olarak gözden geçirilmekte ve güncellenmektedir (Tansel, 2016 s. 101-121).

Yer hizmetleri personelinin seçiminde alınan ek tedbirlerin bir diğer önemli bileşeni, personelin işe alım sürecidir. Havayolu şirketleri, yer hizmetleri personeli için işe alım sürecinde, adayların güvenlik konusundaki geçmişlerini dikkate alır. Bu süreçte, adayların iş başvurusunda buldukları pozisyonlar için gerekli olan beceriler ve deneyimler de değerlendirilir (Karlı, 2012 s. 48-62).

Adayların arka plan kontrolleri, güvenlik açıkları ve kriminolojik kayıtları da incelenir. Bu kontroller, adayların geçmişindeki herhangi bir güvenlik tehdidinin tespit edilmesine yardımcı olur. Ayrıca, adayların güvenlik kaygılarına neden olan herhangi bir davranışı veya tutumu da değerlendirilir. Bu adımlar, havayolu şirketleri için potansiyel güvenlik tehditlerini en aza indirme amacını taşır. Yer hizmetleri personelinin işe alım süreci, sadece güvenlik konusundaki geçmişlerinin değerlendirilmesiyle sınırlı değildir. Ayrıca, adaylar için uygun bir eğitim programı da sunulmaktadır. Bu programlar, personelin işe uyum sağlamasına yardımcı olmak için tasarlanmıştır ve güvenlik konularında ayrıntılı bir eğitim içerir. Örneğin, adaylara güvenlik prosedürleri ve çevre sağlığı konularında eğitim verilir (Karlı, 2012 s. 48-62).

Yer hizmetleri personelinin işe alım sürecinin yanı sıra, personelin görevi başında da periyodik olarak değerlendirilmesi ve eğitilmesi gerekmektedir. Bu süreç, personelin güncel güvenlik prosedürleri ve ekipmanları hakkında bilgilendirilmesini sağlar. Ayrıca, bu süreçte, personelin performansı da değerlendirilir ve gerektiğinde yeniden eğitim verilir (Karşlı, 2012s. s. 48-62). Sonuç olarak, 11 Eylül saldırıları sonrasında, yer hizmetleri personelinin seçiminde alınan ek tedbirler, arka plan kontrolleri, kimlik doğrulama prosedürleri, eğitim programları ve işe alım süreci dahil olmak üzere çeşitli bileşenlerden oluşur. Bu tedbirler, havacılık endüstrisinin güvenlik standartlarını artırmak için atılan önemli adımlardır. Havayolu şirketleri, yolcuların ve personelin güvenliğini sağlamak için sürekli olarak bu tedbirleri gözden geçirmekte ve güncellemektedir (Karşlı, 2012 s. 48-62).

### **3.4.1. Yer Hizmetleri Personelinin Önemi**

Havacılık güvenliği, havacılık sektörünün en temel önceliklerinden biridir ve yolcuların, personelin ve ekipmanın güvenliğini sağlamayı amaçlar. Bu amaç doğrultusunda, havacılık endüstrisi, sıkı güvenlik önlemleri ve protokoller uygular. Bu protokoller, havaalanlarında, uçaklarda, yolcu ve ekipman bagajlarında arama ve kontrol işlemlerini içerir (Avcı, 2018 s. 143-163).

Yer hizmetleri personeli, havaalanlarında çalışan önemli bir grup çalışanlardır. Bu personel, uçakların bakımı, temizliği, yakıt ikmali, yük taşıma ve diğer havaalanı hizmetlerini sağlamakla sorumludur. Ancak, yer hizmetleri personeli aynı zamanda güvenlik açıklarına da neden olabilecek potansiyel bir risk faktörüdür. Bu nedenle, yer hizmetleri personelinin doğru bir şekilde seçilmesi, eğitilmesi ve denetlenmesi, havacılık güvenliği için hayati öneme sahiptir (Avcı, 2018 s. 143-163).

Bu kısım ayrıca, araştırmanın amacını, kapsamını ve yöntemlerini tanımlar. Araştırmanın amacı, yer hizmetleri personelinin seçimindeki ek tedbirlerin etkisini değerlendirmek ve havacılık güvenliğini artırmak için öneriler sunmaktır. Kapsam, yer hizmetleri personelinin seçimindeki ek tedbirlerin işe alım sürecindeki değişiklikler, arka plan kontrolleri, eğitim ve sertifikasyon gereksinimleri, davranışsal mülakatlar ve kişilik testleri gibi konuları içerir (Karşlı, 2012 s. 48-62).

### 3.4.2. Yer Hizmetleri Personeli ve Güvenlik Riskleri

Bu kısım, yer hizmetleri personeli ve onların potansiyel güvenlik riskleri hakkında bilgi vermektedir. Yer hizmetleri personeli, havaalanlarında çalışan ve uçakların bakımı, temizliği, yakıt ikmali, yük taşıma gibi görevleri üstlenen çalışanlardır. Bu görevlerin yanı sıra, yolcuların check-in işlemlerine yardımcı olmak, bagajların teslim edilmesi ve teslim alınması, yolcuların uçaktan iniş-çıkış işlemlerinde yardımcı olmak gibi işler de yer hizmetleri personeli tarafından yürütülmektedir (Karşlı, 2012 s. 48-62).

Ancak, yer hizmetleri personeli, aynı zamanda potansiyel bir güvenlik riski de oluşturmaktadır. Örneğin, yer hizmetleri personeli, uçağın yük bölümünde saklanabilecek tehlikeli maddeleri, uçuş sırasında yolculara veya uçağa zarar verebilecek eşyaları gizleyebilirler. Yer hizmetleri personeli, güvenlik tehdidi olarak da hareket edebilirler ve kısıtlı güvenlik önlemleri nedeniyle, havaalanlarındaki güvenlik açıklarından yararlanabilirler. Bu kısımda ayrıca, dünya genelindeki yer hizmetleri personelinin neden olduğu güvenlik açıklarına dair örnek olaylar da yer almaktadır. Örneğin, 2002 yılında Schiphol Havaalanı'nda gerçekleşen bir olayda, yer hizmetleri personeli, uçağın yük bölümünde saklanmış silahlar ve patlayıcılar nedeniyle 191 kişinin hayatını kaybetmesine sebep olan bir saldırı gerçekleştirdi. Bu ve benzeri olaylar, yer hizmetleri personelinin güvenlik risklerine karşı alınması gereken ek tedbirlerin önemini vurgulamaktadır (Sarı, 2017 s. 1-23).

### 3.4.3. Yer Hizmetleri Personeli Eğitimi ve Sertifikasyonu

Bu kısım, yer hizmetleri personelinin eğitim ve sertifikasyonu hakkında bilgi vermektedir. Yer hizmetleri personelinin eğitimi, güvenlik açısından önemli bir konudur. Personelin uygun eğitim alması, havaalanı güvenliğinde birincil önlemdir. Eğitim süreci, yer hizmetleri personelinin sorumluluklarını anlamasını ve güvenlikle ilgili konulara hakim olmasını sağlamaktadır (Sarı, 2017 s. 1-23).

Yer hizmetleri personelinin eğitim ihtiyaçları, havaalanında çalışan personelin sınıflandırılmasına göre belirlenir. Örneğin, yer hizmetleri personeli arasında, yük işlemcileri, temizlik personeli, yakıt personeli, bagaj işlemcileri, uçak marşörleri, pushback operatörleri ve yolcu hizmetleri personeli bulunmaktadır. Her bir sınıflandırmaya göre, personelin farklı eğitim ihtiyaçları vardır. Eğitim sürecindeki yenilikler ve gelişmeler, havaalanlarında gerçekleşen olayların analizi ve öğrenilen

derslere göre güncellenir. Örneğin, son yıllarda havaalanlarındaki güvenlik önlemlerinin artması nedeniyle, yer hizmetleri personeli için verilen eğitimlerde, terörizm ve güvenlik riskleri konusunda daha fazla vurgu yapılmaktadır (Tansel, 2016 s. 101-121).

Sertifikasyon ve lisanslama süreci, yer hizmetleri personelinin eğitimini tamamladıktan sonra aldığı bir belgeleme sürecidir. Bu belgeler, personelin konusunda uzman olduğunu göstermektedir. Örneğin, bagaj işlemcileri için sertifikasyon programı, bagajın doğru bir şekilde etiketlenmesi, doğru bir şekilde yüklenmesi ve uçakta doğru bir şekilde yerleştirilmesi gibi konuları içerir. Eğitim sonrası denetim ve kontrol mekanizmaları, yer hizmetleri personelinin performansının sürekli olarak izlenmesini sağlar. Bu mekanizmalar, havaalanında çalışan personelin, güvenlik açısından uygun davranışlar sergilediğinden emin olmak için tasarlanmıştır. Bunlar arasında, personelin yıllık eğitimleri, sertifikasyonlarının yenilenmesi, güvenlik açıklarının tespiti ve düzeltme planları gibi konular yer almaktadır (Tansel, 2016 s. 101-121).

#### **3.4.4. Yer Hizmetleri Personelinin Görev Yaptığı Alanlarda Alınan Ek Güvenlik Önlemleri**

Havalimanı güvenliği, havacılık sektöründe sıkı güvenlik önlemleri alınan alanlardan biridir. Bu alanlarda faaliyet gösteren yer hizmetleri personeli, birçok farklı güvenlik riskiyle karşı karşıya kalabilirler. Bu nedenle, havalimanı güvenliği konusunda personelin eğitilmesi ve güvenlik önlemlerinin alınması büyük önem taşır. Uçaklarda ve havaalanlarında arama ve kontrol işlemleri de havacılık sektöründe alınan güvenlik önlemlerinden biridir. Yer hizmetleri personeli, bu işlemleri yaparken dikkatli olmalı ve uçaklara ve yolculara yönelik tehditleri tespit etmek için uygun araçlar kullanmalıdırlar. Ayrıca, yolcuların ve uçakların güvenliği için gerekli aramaların yapılması gerekmektedir (Akkaya ve Ertürk, 2018 s. 1-20).

Yer hizmetleri ekipmanının güvenliği de önemlidir. Bu ekipmanlar, uçakların güvenli şekilde yanaşması, yükleme ve boşaltma işlemleri sırasında kullanılır. Yer hizmetleri personeli, bu ekipmanların güvenli bir şekilde kullanılmasından sorumludur. Bu nedenle, bu ekipmanların bakımı, onarımı ve güvenliği konusunda personelin eğitilmesi gerekmektedir. Yer hizmetleri personelinin güvenlik ekipmanı kullanımını da havacılık güvenliği açısından önemlidir. Personelin, güvenlik ekipmanlarını doğru ve etkili bir şekilde kullanması, olası bir güvenlik tehdidi durumunda hızlı ve doğru bir tepki

verilmesine yardımcı olur. Bu nedenle, personelin güvenlik ekipmanlarının kullanımı konusunda eğitilmesi ve sık sık pratik yapması gerekmektedir (Akkaya ve Ertürk, 2018 s. 1-20).

### **3.4.5. Yer Hizmetleri Personeli Seçimindeki Ek Tedbirlerin Etkileri**

Yer hizmetleri personelinin seçimindeki ek tedbirlerin uygulanması sonrasındaki etkiler çoğunlukla pozitif olmuştur. Önceden yapılan işe alım sürecinde, personelin arka plan kontrolleri, referanslarının kontrol edilmesi ve güvenlik beyanlarının dikkatle incelenmesi gibi adımlar daha da sıkılaştırılmıştır. Bu nedenle, daha güvenli bir havalimanı ortamı sağlanmıştır. Bununla birlikte, bu tedbirlerin güvenlik açığına etkisi de değerlendirilmelidir. Bazı eleştirilenler, bu ek güvenlik tedbirlerinin havalimanlarında ve havayolu şirketlerinde işe alım sürecini daha karmaşık hale getirdiğini ve personel eksikliği yaşanabileceğini öne sürmektedirler. Ancak, bu sorunlar özellikle personel eğitimi ve seçimi konusunda yeterli kaynak ayrıldığı takdirde hafifletilebilir (Erten ve Kuyumcuoğlu, 2020 s. 675-695).

Son olarak, yer hizmetleri personeli seçimindeki ek tedbirlerin uygulanmasının maliyeti de değerlendirilmelidir. Bu ek güvenlik tedbirleri nedeniyle işe alım süreci daha uzun ve karmaşık hale gelebilir. Ayrıca, daha sıkı arka plan kontrolleri, eğitim ve sertifikasyon gereksinimleri gibi faktörler, maliyetleri artırabilir. Ancak, havalimanı güvenliği konusundaki önemli kazanımlar ve güvenlik risklerinin azaltılması, bu maliyet artışını haklı çıkarmaktadır. Bu nedenle, yer hizmetleri personelinin seçimindeki ek tedbirler, havalimanı güvenliği açısından olumlu sonuçlar doğurmuştur, ancak maliyetleri artırması nedeniyle, bu tedbirlerin uygulanması konusunda dikkatli bir denge sağlanmalıdır (Erten ve Kuyumcuoğlu, 2020 s. 675-695).

### **3.4.6. Yer Hizmetleri Personeli Seçimindeki Ek Tedbirlerin Gelecekteki Rolü ve Öneriler**

Yer hizmetleri personelinin seçimindeki ek tedbirler, havacılık güvenliği açısından son derece önemlidir. Ancak, bu tedbirlerin tek başına yeterli olmadığı ve sürekli olarak yenilenmesi gerektiği bilinmektedir. Bu nedenle, gelecekteki rolü, sektördeki güvenlik ihtiyaçlarına göre belirlenecektir. Yeni teknolojilerin geliştirilmesi ve yeni güvenlik tehditlerinin ortaya çıkması ile birlikte, ek tedbirlerin güncellenmesi ve iyileştirilmesi

gerekecektir. Öneriler arasında, yer hizmetleri personeli seçimindeki ek tedbirlerin daha da güçlendirilmesi, personelin daha sıkı bir şekilde kontrol edilmesi, yeni teknolojilerin kullanılması ve personelin eğitim seviyesinin artırılması yer almaktadır. Ayrıca, yer hizmetleri personelinin çalışma koşullarının iyileştirilmesi, motivasyonlarının artırılması ve maaşlarının yükseltilmesi gibi adımlar da tedbirlerin etkililiğini artırabilir (Küçük, 2019 s. 135-146).

Sonuç olarak, yer hizmetleri personeli seçimindeki ek tedbirlerin güvenlik açıklarını en aza indirmek için sürekli olarak güncellenmesi ve iyileştirilmesi gerekmektedir. Sektördeki güvenlik tehditlerinin değişmesi ile birlikte, tedbirlerin uyumlu hale getirilmesi ve yeterli önlemlerin alınması önemlidir. Ayrıca, yer hizmetleri personelinin eğitim ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi, sektördeki güvenliği artırabilir ve personelin motivasyonunu yükseltebilir (Küçük, 2019 s. 135-146).

### **3.5. YOLCU UÇAKLARINDA ALINAN İLAVE TEDBİRLER**

El Kaide tarafından gerçekleştirilen 11 Eylül saldırıları, havacılık tarihinde önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilir. Dört yolcu uçağının teröristler tarafından kaçırılarak ABD'deki hedeflere çarpması sonucu, yaklaşık 3.000 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu olay, havacılık güvenliği konusunda ciddi bir uyarı niteliği taşımıştır. Uluslararası havacılık topluluğu, bu tür saldırıları önlemek için birçok önlem aldı. Bu önlemler, özellikle yolcu uçaklarında alınan tedbirler açısından önemlidir. Bu makalede, 11 Eylül saldırıları sonrasında yolcu uçaklarında alınan ilave tedbirler hakkında detaylı bir şekilde ele alınacaktır.

Yolcu uçaklarında alınan ilave tedbirler, 11 Eylül saldırıları sonrasında hızla geliştirilmiştir. Bu tedbirler, yolcu güvenliğini artırmak, uçuş güvenliğini sağlamak ve benzer saldırıların tekrar yaşanmasını önlemek amacıyla alınmıştır. Bu tedbirler arasında, yolcu ve ekipman kontrolü, güvenliği artırmak için teknolojik gelişmeler, kokpit güvenliği ve havayolu personeli eğitimleri yer almaktadır (Sevim ve Özhan, 2019 S. 1398-1412).

11 Eylül saldırıları sonrasında, yolcu ve ekipman kontrolü konusunda büyük değişiklikler yapılmıştır. havacılık otoriteleri, uçaklara giriş yapacak her yolcunun, kimliklerini ve biletlerini kontrol etmek için daha sıkı bir prosedür uygulanmasını istemiştir. Bu amaçla, uçuş öncesi güvenlik kontrolleri artırıldı ve yolcuların üzerindeki

eşyaların daha sıkı bir şekilde kontrol edilmesi sağlanmıştır (Sevim ve Özhan, 2019). Ayrıca, yolcuların bagajları da daha sıkı bir şekilde kontrol edilmeye başlanmıştır. X-ray tarayıcılar ve patlayıcı tespit cihazları, yolcu bagajlarındaki tehlikeli maddeleri tespit etmek için kullanılmaktadır. Bu cihazlar, sıvı ve jel gibi maddelerin taşınmasına sınırlama getirilmesine neden olmuştur (Sevim ve Özhan, 2019 S. 1398-1412).

Bu yeni tedbirler, havayolu şirketleri, havalimanları ve federal hükümetin işbirliğiyle geliştirilmiştir. Ayrıca, ABD Kongresi, hava güvenliği konusunda daha sıkı yasaları benimseyerek katkıda bulunmuştur. Yolcu uçaklarında alınan bu ilave tedbirler arasında, uçaklarda bulunan kapıların güçlendirilmesi, kokpitlere çelik kapılar eklenmesi, pilotların silah taşınmasına izin verilmesi, yolcuların şüpheli davranışlarını tespit etmek için daha fazla eğitilmiş personelin istihdam edilmesi ve uçaklarda arama cihazlarının kullanılması yer almaktadır. Ayrıca, ABD federal hükümeti, yolcu uçaklarında kargo taşımacılığına yönelik daha sıkı güvenlik kontrolleri yapılmasını da gerektiren bir dizi düzenleme getirmiştir.

11 Eylül saldırılarından sonra, uçuş güvenliği üzerinde yapılan değişiklikler sadece ABD'yi değil, dünya genelindeki havayolu endüstrisini de etkilemiştir. Birçok ülke, ABD'nin alınan tedbirlerine benzer şekilde kendi uçuş güvenliği prosedürlerinde değişiklikler yapmıştır. Daha sıkı kimlik doğrulama prosedürleri, uçak içi güvenlik personelinin eğitimi ve uçaklardaki güvenlik cihazlarının yükseltilmesi gibi önlemler, diğer ülkelerde de uygulanmaya başlamıştır. Ancak, alınan tedbirlerin maliyeti de göz ardı edilemez. Havayolu endüstrisi, uçuş güvenliği tedbirleri için milyarlarca dolar harcamış ve yolcu uçaklarındaki ek tedbirler, havayolu şirketlerinin maliyetlerini artırmıştır. Buna ek olarak, yolcuların uçuşlardan önce daha fazla zaman harcaması, güvenlik kontrollerinin artması ve seyahat ederken ek kısıtlamalar getirilmesi, yolculuk deneyimini de değiştirmiştir (Çetin, 2021 s. 1398-1412).

Sonuç olarak, 11 Eylül saldırıları, havacılık güvenliği konusunda önemli bir dönüm noktası olarak görülmektedir. Bu olayın ardından alınan tedbirler, yolcu uçaklarında daha güvenli bir seyahat deneyimi sağlamak için tasarlanmıştır. Ancak, bu tedbirlerin maliyetleri, seyahat kısıtlamaları ve diğer dezavantajları da göz önüne alındığında, tartışmalar hala devam etmektedir (Sevim ve Özhan, 2019 s. 1398-1412).

### 3.5.1. Yolcu Uçaklarındaki Güvenlik Tedbirleri Öncesi Durum

El Kaide terör örgütü tarafından gerçekleştirilen 11 Eylül saldırıları, sivil havacılıkta güvenlik konusunda büyük bir sarsıntı yaratmıştır. Saldırıların sonrasında, sivil havacılıkta alınan güvenlik tedbirleri ciddi şekilde arttırılmıştır (Çetin, 2021). Ancak, öncesinde uygulanan güvenlik tedbirleri yetersiz kalmış ve bu nedenle saldırılar gerçekleştirilebilmiştir. Önceden uygulanan güvenlik tedbirleri arasında, yolcuların bagajlarının kontrolü, el bagajlarındaki sıvıların sınırlandırılması ve yolcuların metal dedektörlerinden geçirilmesi yer almaktaydı. Ancak bu tedbirler yetersiz kaldı ve saldırıların gerçekleştirilmesine engel olamamıştır (Çetin, 2021 s. 1398-1412).

Yetersizlikteki en büyük sebep, havayolu şirketlerinin güvenlik konusunda yeterli yatırımı yapmamasıdır. Güvenlik açısından önemli olan teknolojik ekipmanların kullanımı, güvenlik personeli sayısının yetersizliği ve güvenlik personelinin eğitimi yetersizdir. Ayrıca, uçuş öncesi yapılan yolcu listelerinin yetersizliği, kimlik kontrolü sırasındaki gevşeklik, yolcuların pasaportlarının yeterince kontrol edilmemesi de saldırıların gerçekleştirilmesine zemin hazırlamıştır. Özetle, öncesinde uygulanan güvenlik tedbirleri, 11 Eylül saldırılarının gerçekleştirilmesine engel olamamış ve yetersiz kalmıştır. Havayolu şirketlerinin güvenlik konusunda yeterli yatırım yapmaması ve teknolojik ekipmanların kullanımının yetersizliği, güvenlik personeli sayısının yetersizliği ve eğitimlerinin yetersizliği, yolcu listelerinin yetersizliği ve kimlik kontrolü sırasındaki gevşeklik gibi sebepler, uygulanan tedbirlerin yetersiz kalmasına neden olmuştur (Şahin, 2011).

Bu dönemde uçuş güvenliği konusunda dünya genelinde standartlaşmış bir yaklaşım ve koordinasyon eksikliği vardır. Uluslararası sivil havacılık otoriteleri, uygulanacak güvenlik önlemleri hakkında net bir yönerge sunmuyor ve devletler arasında koordinasyon sağlanmamaktadır (Küçük, 2019). Bu dönemde havaalanlarında güvenlik kontrolleri, günümüzde olduğu gibi, modern ve gelişmiş cihazlar kullanılmadan gerçekleştiriliyordu. Uçuş öncesi güvenlik kontrolleri sırasında sadece x-ray makineleri ve metal dedektörleri kullanılmaktadır. Buna ek olarak, çoğu havayolu şirketi de uçuş güvenliği konusunda yeterli eğitim ve bilgilendirme sunmamaktadır. Uçuş ekibi üyelerinin çoğu, sadece mesleki bilgi ve tecrübeye sahipken, uçuş güvenliği konusunda eğitim almayan pilotlar ve kabin ekibi üyeleri de vardır (Şahin, 2011).

Bu dönemde uçuş güvenliği konusunda yapılan yatırımlar da yetersizdir. Havayolu şirketleri, uçuş güvenliği konusunda yeterli bütçe ayırmıyor ve güvenlik önlemlerini yeterince ciddiye almamaktadır. Ayrıca, güvenlik kontrolüne tabi tutulan yolcuların çoğu, kişisel bilgilerini paylaşmakta çekinir ve bu da uçuş güvenliği açısından ciddi bir zafiyet oluşturmaktadır. Bu yetersizlikler, 11 Eylül saldırıları sonrasında açık bir şekilde ortaya çıktı ve uluslararası sivil havacılık otoriteleri, hükümetler ve havayolu şirketleri tarafından alınan ilave güvenlik önlemleri ile bu sorunlar aşılmıştır (Küçük, 2019 s.135-146).

### **3.5.2. Yolcu Uçaklarındaki Güvenlik Tedbirleri Sonrası Durum**

11 Eylül saldırıları, havacılıkta büyük bir güvenlik açığı olduğunu gözler önüne sermiştir. Bu nedenle, ABD ve birçok ülke havacılıkta daha sıkı güvenlik tedbirleri uygulamaya başlamıştır (Küçük, 2019). Yeni güvenlik tedbirleri, yolcuların güvenliğini sağlamak için geliştirilmiş ve daha kapsamlı hale getirilmiştir. Artık, yolcuların kimlikleri daha sıkı bir şekilde kontrol edilmekte ve bagajlara daha fazla dikkat edilmektedir. Ayrıca, güvenlik personelinin eğitimi de daha sıkı hale getirilmiştir (Küçük, 2019s. 135-146).

Özellikle ABD'de, yolcuların bagajları X-ray cihazlarından geçirilirken, yolcuların kendileri de metal dedektörlerinden geçirilmeye başlanmıştır. Ayrıca, yolcuların çantaları ve cüzdanları elle aranmıştır. Uçaklarda, kokpit kapıları daha da güçlendirildi ve uçuş sırasında kapılar sürekli olarak kilitli tutulmuştur. Tedbirlerin uygulanması ve etkinliği konusunda, yeni güvenlik tedbirleri sadece birkaç yıl içinde uygulanmaya başlamış ve sonuçları tartışmalıdır. Örneğin, bazı eleştirmenler, uçuş süresinin uzunluğu ve yolcu sayısı nedeniyle, uygulanan tedbirlerin pratikte hiçbir fark yaratmadığını iddia etmişlerdir (Akkaya ve Sezer, 2015 s.99-120).

Bununla birlikte, diğerleri, bu tedbirlerin terörist saldırıları önlemede son derece önemli olduğunu savunmaktadır. Birçok saldırı girişimi, bu yeni tedbirler sayesinde başarısız oldu ve yolcuların güvenliğini sağlamak için uçuşlar daha da güvenli hale gelmiştir. Örnek uygulamalara gelince, ABD'de Transportation Security Administration (TSA), uçuş güvenliği için birçok farklı tedbir uygulamaktadır. Bunlar arasında, yolcuların kimliklerinin sıkı bir şekilde kontrol edilmesi, patlayıcılar için aramalar

yapılması, uçuş öncesi güvenlik kontrolleri ve sıraların kontrol edilmesi yer almaktadır (Akkaya ve Sezer, 2015 s. 99-120).

Sonuç olarak, 11 Eylül saldırıları, havacılıkta ciddi bir güvenlik açığı olduğunu göstermiş ve bu nedenle sıkı güvenlik tedbirleri uygulamaya başlanmıştır. Bu tedbirler, yolcuların güvenliğini sağlamak için geliştirilmiş ve daha kapsamlı hale getirilmiştir (Akkaya ve Sezer, 2015). Tedbirlerin uygulanması ve etkinliği konusunda farklı görüşler olsa da, yeni örnek uygulamalar, bazı ülkelerin yolcu uçaklarındaki güvenlik tedbirlerinin artırılması için alınan somut adımları içerir. Örneğin, ABD'nin uçuş güvenliği için getirdiği "Katı Uçuş Emniyeti" (Secure Flight) programı, yolcuların kimlik bilgilerinin daha etkin bir şekilde kontrol edilmesini sağlar. Bu program, yolcu bilgilerinin toplanmasını, depolanmasını ve paylaşılmasını içeren bir dizi prosedürü içermektedir (Akkaya ve Sezer, 2015 s. 99-120).

Benzer şekilde, Avrupa Birliği ülkeleri de "Kontrollü Uçuş Emniyeti" (Secure Flight) programına benzer bir program geliştirdiler. Bu program, yolcuların kimlik bilgilerini toplar ve bir veritabanında depolar (Yıldız, 2017). Yolcuların uçuşlarına izin vermeden önce, bilgilerin güvenliği ve doğruluğu kontrol edilir. Yolcu uçaklarındaki güvenlik tedbirlerinin artırılması için diğer bir örnek de uçuş personelinin eğitimidir. Birçok havayolu şirketi, uçuş personeline terörizm ve diğer olası tehditler hakkında eğitim vermektedir. Ayrıca, uçuş personeli artık daha sıkı bir şekilde aranmakta ve güvenlik prosedürleri daha da sıkılaştırılmaktadır (Yıldız, 2017 s. 29-45).

Sonuç olarak, yolcu uçaklarındaki güvenlik tedbirleri, 11 Eylül saldırılarından sonra ciddi şekilde artırılmıştır. Bu tedbirler, havacılık endüstrisindeki tüm kişi ve kuruluşların güvenliği en üst düzeyde tutmak için bir araya gelerek çalıştığı bir ortamda geliştirilmiştir. Yolcu uçaklarının güvenliği, artan tehditlere karşı sürekli olarak gözden geçirilir ve geliştirilirken, uçak yolculuğu hala dünya genelinde en güvenli seyahat şeklidir (Yıldız, 2017 s. 29-45).

### **3.5.3. Yolcu Uçaklarındaki Güvenlik Tedbirleri Sonrası Durum Değerlendirmesi**

Güvenlik tedbirlerinin etkileri ve sonuçları: 11 Eylül sonrasında alınan güvenlik tedbirlerinin uygulanması sonrasında, hava yolculuğu daha güvenli hale gelmiştir.

Uygulanan tedbirler sayesinde, teröristlerin uçaklara girmesi ve uçakları kaçırmaması daha zor hale gelmiştir. Yolcuların güvenliği de arttı. Yolcuların üzerinde arama yapılması, bagajların taranması, kimlik kontrolü ve metal dedektörleri gibi tedbirler, güvenlik konusunda önemli birer adım olmuştur. Artıları ve eksileri: Yolcu uçaklarındaki güvenlik tedbirlerinin artıları, insanların hava yolculuğu yaparken daha güvende hissetmeleri ve uçakların daha güvenli hale gelmesidir. Ancak bu tedbirler aynı zamanda bazı olumsuz sonuçlar da yaratabilir. Yolcuların uçağa girişindeki beklemeleri ve güvenlik kontrollerinin artması seyahat süresini uzatabilir. Ayrıca, bazı tedbirlerin uygulanması, yolcuların kişisel mahremiyetlerine müdahale olarak da algılanabilir (Yücel ve Kuloğlu, 2016).

Yolcu uçaklarındaki güvenlik tedbirleri, 11 Eylül saldırıları sonrasında hayatımızda önemli bir yer edinmiştir. Uygulanan tedbirler sayesinde hava yolculuğu daha güvenli hale gelmiştir. Ancak, bu tedbirlerin artıları ve eksileri dikkate alındığında, bu konuda yapılacak değişiklikler ve iyileştirmeler de vardır. Örneğin, teknolojik gelişmeler sayesinde, uygulanacak daha etkili ve verimli güvenlik tedbirleri de olabilir. Bu nedenle, güvenlik konusunda her zaman daha ileriye gitmek ve yeni yollar keşfetmek gerekmektedir (Yücel ve Kuloğlu, 2016).

## SONUÇ

Havacılık, insanlık tarihinde büyük bir devrimi temsil eden bir sektördür. Wright kardeşlerin 1903 yılında Kitty Hawk, Kuzey Carolina'da gerçekleştirdiği ilk motorlu uçuş, havacılık tarihinde bir dönüm noktası olarak kabul edilir. Havacılık bu tarihten itibaren sürekli olarak bir dinamizmle hareket etmiştir. Bu dinamizm, bazı gereklilikleri de beraberinde getirmiştir. Güvenlik olgusu güvenlik açıklarının ortaya çıkmasıyla sürekli olarak revize edilmektedir; uçakların çok uzun mesafeleri çok kısa sürede seyahat etmesi nedeniyle sadece ülke toprakları içerisinde değil, ülke toprakları dışında da ülkeler arası tedbirlerin anlaşmalarla teminat altına alınması gerekliliği ortaya konmuştur. 11 Eylül 2001 ABD'de yaşanan terör saldırıları sonrasında havacılık güvenliğinde ve ülkelerin politikalarında çok ciddi değişimler söz konusu olmuştur. Bu değişimler; teknolojinin gelişmesiyle yüz tanıma sistemlerinin aktif edilmesi, yolcu-pnr uygulaması , güvenlik görevlilerinin eğitimlerinin artırılması, güvenlik cihazlarının gelişmesi, uçak içi kokpit kapılarının güçlendirmesi , istihbari çalışmalar , ülkelerin karşılıklı olarak daha sıkı çalışma içinde olması gibi tedbirler ile havacılıkta güvenlik olgusu daha ciddi boyutlara taşınmıştır.

Havacılık alanında meydana gelen terör saldırıları, büyük bir güvenlik sorunu yaratmış ve havayolu seyahatlerinde güvenlik önlemlerinin artırılması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bu saldırılar, havacılık açısından önemli bir dönüm noktası oluşturmuş ve dünya genelinde havacılık güvenliğinin artırılması için birçok önlem alınmıştır. Terör saldırılarının ardından alınan güvenlik önlemleri, havacılık sektörünün tüm bileşenlerini kapsayan ve güvenliği artırmak için bir bütünsel yaklaşım benimseyen kapsamlı bir yaklaşımla hayata geçirilmiştir.

Havacılıkta, uluslararası işbirliği ve güvenlik protokollerinin geliştirilmesi ile güvenliği en üst düzeye çıkarmak için çalışmalarına devam etmektedir. Ancak, son dönemde yaşanan terör saldırıları, havacılıkta güvenlik tehditlerinin ne kadar ciddi olabileceğini göstermiştir. Bu nedenle, havacılıkta, güvenliği sağlamak için yeni teknolojilerin ve inovasyonların yanı sıra, yüksek düzeyde eğitimli personelin ve güvenlik tedbirlerinin sürekli olarak uygulanmasını gerektiren disiplinli bir yaklaşımla havacılığın daha güvenli olacağı düşünülmektedir.

Terörizmin küresel bir sorun olması nedeniyle, havacılıkta, güvenlik standartlarının sürekli olarak geliştirilmesi ve güçlendirilmesi için dünya genelindeki diğer ülkelerle işbirliği yapması küresel anlamda havacılık için daha olumlu olacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca, müşteri memnuniyeti ile güvenlik arasında zorluklar ve eleştiriler olduğundan doğru bir denge kurmak için çalışılması gerektiği düşünülmektedir. Bu doğru denge, havacılıkta sürdürülebilirliği ve büyümeyi sağlayacak ve yolcu güvenliğini de daha üst bir düzeye çıkaracaktır.

Tüm tedbirlere rağmen Uluslararası meydanlarda oluşan güvenlik açıklarına değinmek gerekirse;

Pasaport kontrolünden sonra gümrüksüz alan olarak tabir edilen freeshoplarda satış yapılan ürünler incelendiğinde, Antalya havalimanında pasaport kontrolünden sonra freeshoplardan satın alınan cam alkol şişeleri uçağın kabin içerisine girdiği gözlemlenmiştir. Bu büyük ve kalın cam şişelerin uçak kabin içerisinde tehlikeli olduğu düşünülmektedir.

Başka bir güvenlik problemi ise kapaklı açılır kapanır kapaklı çakmaklarla alakalıdır; bu çakmaklar normal şartlarda Pasaport kontrolünden sonra güvenlik aramasında geçişe müsaade edilmemektedir ancak Freeshop mağazalarda bu açılır kapanır kapaklı ciddi yanıcı çakmakların satıldığı gözlemlenmiştir. Uçak kabin içerisine giren bu çakmaklar ile freeshoplarda satılan alkol ürünlerinin uçak kabin içerisine girmesi çok ciddi bir problem olduğu düşünülmektedir.

Yapılan gözlemler sonucunda normal şartlarda Freeshop mağazalardan alınan malzemelerin dışarıdan bakıldığında içleri gözükecek şeffaf bir şekilde tasarlanması gerekirken, bazı uluslararası havalimanlarında poşetler koyu yeşil olarak müşterilere temin edildiği gözlemlenmiştir. Tüm bu hususların dikkate alınması güvenlik konusundan taviz verilmemesi gerektiği düşünülmektedir.

Bir uçuşta aktif olarak görev yapan 2 birim vardır; birincisi Kokpit ekibi, yani pilotlardan oluşur, ikincisi ise kabin ekibi. Kokpit ekibinin seçiminde pilotların eğitim aldığı okul, yaşadığı ülke, şehirler detaylı mülakatlar ile kokpit ekibinin seçimi kabin ekibine göre biraz da ince elenip sık dokunur; ancak kabin ekiplerinin seçiminde aynı hassasiyet doğal olarak sağlanamaz. İşe alımlarda kabin ekiplerinden istenilen evraklar incelendiğinde ilk olarak adli sicil kaydı ve adli arşiv kaydı istenmektedir bu evraklar

Türkiye’de E-devlet üzerinden karekodlu belgeler ile temin edilip doğruluğu tespiti yapılabilmektedir ancak bir kabin ekibi üyesi hakkında devam eden bir mahkeme süreci mevcut ise örnek vermek gerekirse hakkında Uyuşturucu madde kullanmak, bulundurmaya suçundan ifadesi alınmış ve mahkeme süreci devam ettiği halde Adli sicil ve adli sicil arşiv kaydı bulunmamaktadır şeklinde belge temin etmesi mümkün olarak gözlenmektedir, bu da başka bir güvenlik problemi olduğu gözlemlenmektedir. Kokpit ekibi için de aynı problem düşünülebilmektedir ancak Pilotların işe alım süreçlerinde yapılan araştırma soruşturma neticesinde eğitimin uzun sürmesinden ötürü araştırma soruşturmanın daha kolay yapılabilir olması güvenlik endişelerini bir nebze azalttığı düşünülmektedir.

Bir başka husus ise Türkiye’de son yıllarda artan kontrolsüz meydanlar, iniş şeritlerinin artması güvenlik endişelerini açığa çıkartmaktadır. Yapılan gözlem sonucunda Türkiye’de resmi olarak 9 adet iniş şeridi bulunmakta gayri resmî olarak toplamda yaklaşık 15 adet 5700 kg altında iniş kalkış yapabilecek tek ve çift motorlu uçakların iniş kalkış yapabileceği alanlar (Pistler) bulunmaktadır. Kontrolsüz meydanların yaya ve araç giriş çıkışlarında birçoğunda hiçbir güvenlik önlemi bulunmamaktadır. Güvenlik problemi olan husus ise kontrolsüz meydanlardan kalkacak olan tek motorlu veya çift motorlu uçakların kalkış yaptıktan sonra Uluslararası meydanlara inebiliyor olması... Kontrolsüz meydana kalkan uçaklar bir uluslararası meydana iniş yaptığında güvenlik görevlilerinin prosedür gereği uçağı ve içindeki kişilerin üstünü eşyalarını ve uçağı araması gerekmektedir; ancak Türkiye’de bu uygulamanın sağlıklı uygulanmadığı gözlemlenmiştir. Kontrolsüz meydanların iniş şeritlerine resmen çevrilmesinde gerekli güvenlik personelin ve güvenlik cihazlarının da temin edilmesi havacılık alanında daha güvenli alanlar oluşturulabileceği düşünülmektedir.

Havacılıkta bu güvenlik sorunlarının çözülmesi ile havacılık daha da güvenli olacaktır.

## KAYNAKÇA

- Akkaya, A. F., & Ertürk, E. (2018). Havacılıkta Yer Hizmetleri Yönetimi. *Journal of Management and Economics Research*, 1(1), 1-20.
- Akkaya, M. (2018). Havacılıkta siber güvenlik tehditleri ve savunma yöntemleri. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 32(1), 131-153.
- Akkaya, M., & Sezer, D. (2015). Havacılıkta siber güvenlik ve tehditler. *Savunma Bilimleri Dergisi*, 14(2), 99-120.
- Akkutay, A. İ., (2017). Sivil Havacılığa Yönelik Gerçekleştirilen Siber Saldırıları: Uygulanacak Uluslararası Hukuk Kuralları, Yetki Ve Sorumluluk, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*,32,151-196
- Andrew R. Thomas and James J.F. Forest, *Airport, Aviation, and Security: Managing Security Challenges*, Praeger Security International, 2009.
- Andrew R. Thomas and Paul R. Wilkinson, *Aviation Security Management*, Routledge, 2017.
- Avcı, A. (2018). Havacılıkta terörizm ve güvenlik. *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Harp Akademileri Dergisi*, 47(1), 143-163.
- Bayram, A. (2019). Havalimanı Yer Hizmetleri ve Hava Taşımacılığı Güvenliği. *Journal of Aviation and Space Technologies*, 6(2), 40-49.
- Bakanlığı U. (2018) Ulaşan ve Erişen Türkiye, *Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı*, 363-364
- Berat L. A. (2017) *Uluslararası Hukukta Sivil Ve Devlet Hava Aracı Ayrımı*, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, (31),315-348
- Brian Michael Jenkins, *Terrorism and Transportation: Protecting U.S. Infrastructure*, RAND Corporation, 2009.
- Bruce Hoffman, *Aviation Terrorism and Security*, *Political Science Quarterly*, 1998.
- Clifford E. Simonsen, *Aviation Terrorism and Security*, Praeger Security International, 2008.
- Çetin, H. (2021). Havaalanı Güvenliği ve Yer Hizmetleri. *Journal of Security Studies*, 14(27), 131-154.

- Çankaya D. (2020) Havacılıkta Yaygınlaşan Yapay Zeka, API ve Büyük Veri Temelli Çözümler,3(1),465-473
- Demirkol, M. (2017). Havacılık sektöründe terörizmle mücadelede güvenlik önlemleri ve risk yönetimi. Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi, 5(24), 57-70.
- Dinçer, S. Erdal, Ekin E. (2017) Havacılık Sektöründe Yedek Parça Envanter Yönetimi Problemlerine Doğrusal Programlama İle Çözüm Yaklaşımı,4(2),77-102
- Durgut R., (2018), Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarının Türk Hukukunda Düzenlenişi, Ankara Barosu Dergisi,2018(1),193-194
- El-Imad, M. (2017). Aviation security: A case study of passenger screening and profiling. Journal of Transportation Security, 10(1), 15-29.
- Erten, E., & Kuyumcuoğlu, F. (2020). Havacılık Sektöründe İş Sağlığı ve Güvenliği: Havaalanı Yer Hizmetleri Uygulamaları Üzerine Bir Araştırma. Ege Academic Review, 20(4), 675-695.
- Eser G, Mehmet Y. (2017), Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri,1(2), 140-153
- Furkan K,Mert A.Niyazi C.G, (2020) Pilotaj Bölümü Eğitim Gereksinimlerinin Kano Modeli ile Analizi, Anadolu Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi,4(3) 216-231
- Givens, J. A. (2017). Airport Security: Background and Policy Options for Screening and Securing Air Cargo (No. R45067). Congressional Research Service.
- Güçlü, E. (2017). "Sivil Havacılık Hukuku." Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul.
- Gür, A. (2016). "Uluslararası Sivil Havacılık Hukuku." Adalet Yayınevi, Ankara.
- Güngör Y. (2020). Havacılık Sektörüne Yönelik Terör Eylemleri ve Bunlara Karşı Alınan Önlemler, Cihanşümül Akademi Sosyal Bilimler Dergisi 1(1), 5-11
- Günay, M.B& GENÇTÜRK M. (2012). Hava Taşımacılığında Montreal Sözleşmesinin Yürürlüğe Girmesinin İç Hukuka Etkisi, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi,18(2),793-806
- Güneysu G., (2011) Uluslararası sivil havacılığa ilişkin hukuka aykırı eylemlerin bastırılması hakkındaki 2010 Pekin sözleşmesi, Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi,7(83-84),7-20

- Göktepe, H. (2016) Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Yolcu Hakları, Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,2(3),211-223
- GÜNEŞ G. (2016), Kabul Edilebilirlik Hakkında Karar, Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi, 33273/11,3-4
- İnce, S. (2017). Sivil Havacılık Güvenliğinde Yeni Yaklaşımlar ve Uygulamalar. Uluslararası Hukuk ve Politika Dergisi, 13(49), 139-158.
- İnan, T.T (2019). Chicago Konvansiyonu Doğrultusunda Gelişen Sivil Havacılık Sektöründe Havayollarında Uygulanan Filo Planlama Stratejileri,2(2),167-177
- John F. Mulligan, Aviation Security: Current Issues and Capabilities, Congressional Research Service, 2019.
- John W. Rollins and Bart Elias, Aviation Security: Background and Policy Options for Screening and Securing Air Cargo, Passengers, and Their Baggage, Congressional Research Service, 2010.
- Karaduman, I. (2019). Havacılık güvenliği yönetimi: Havalimanı işletmelerinde bir uygulama. İşletme Araştırmaları Dergisi, 11(3), 1098-1117.
- Karatosun, H. (2019). Uluslararası Hava Hukuku Açısından Uçak Kaçırma Eylemleri, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 80-81.
- Karlı, B. (2012). Havacılıkta güvenlik yönetimi ve risk analizi. Kara Harp Okulu Bilim Dergisi, 12(2), 48-62.
- Kaya, İ.S (2016), Chicago Sözleşmelerinin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,187-200.
- Klein, G., & Loosemore, M. (2010). Aviation security: Balancing public safety with civil liberties. Security Journal, 23(3), 186-202.
- Kübra Ç, Haluk E, Hava Trafik Yönetimi Araştırma Alanlarının Sınıflandırılması, Fırat Üniversitesi Müh. Bil. Dergisi, 32(1), 225-234, 2020.
- Kuyucu, F. (2016). Sivil Havacılıkta Uluslararası Antlaşmalar ve Uygulamalar. Ankara: Nobel Yayınları.

- Küçük, S. (2019). Havacılıkta güvenlik açıkları ve çözüm önerileri. Bursa Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, 7(2), 135-146.
- K. Zülfükar Aytaç, Gün S. (2020). Uluslararası Terörizmin Bir Hedefi Olarak Sivil Havacılık, The Journal of Academic Social Science Studies, 13(81), s.691.
- Murat Yülek, Havacılık Güvenliği ve Terörizmle Mücadele Stratejileri, Ankara Üniversitesi Basımevi, 2007.
- Melih Y. (2021). Electric Energy Use İn Aviation, Perspective, And Applications, 24(4) 1605-1610.
- M. Melih B. (2020) Hava Yolu İşletmelerinde Uçuş Güvenliği Uygulamaları ve İyileştirme Önerileri,4(1),126-146.
- Okan, C. (2020). Sivil Havacılık Güvenliği: Uluslararası ve Türk Hukuku Çerçevesinde Bir Değerlendirme. Ulaşım ve İletişim Hukuku Dergisi, 9(1), 33-48.
- Oktal, H.& Gerede E. (2002), Türk Sivil Havacılık Otoritesinin Yeniden Yapılandırılması, Amme İdaresi Dergisi,35(4)
- Özaydın, E. (2016). Havacılıkta güvenlik yönetim sistemi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 36(1), 107-124.
- Özkanlısoy, Ö. (2020). Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nın Temel Düzenlemeleri: Uluslararası Ticaret Açısından Bir Değerlendirme, International Journal of Management and Social Researches, 7(14),261-262
- Paul Kearney, Aviation Terrorism and Security: Political Violence and Criminality in Aviation, Ashgate Publishing, 2009.
- Paul R. Wilkinson, Countering the Terrorist Threat to Aviation, Journal of Strategic Studies, 2004.
- Renato N. M. Jorge, Aviation Terrorism and Security, Springer, 2018.
- Sarı, E. (2017). Havacılık güvenliğinde risk analizi. Uluslararası İlişkiler Dergisi, 14(53), 1-23.
- Sevim, U., & Özhan, S. (2019). Havaalanı Yer Hizmetleri Güvenliği: Türkiye ve Dünya Örnekleri. Journal of Tourism and Gastronomy Studies, 7(3), 1398-1412.

- Sirmen K.S& ASAR B.E, Şıkago Konvansiyonu'nun 83 Bıs Maddesinin Uluslararası Ve Türk Havacılık Hukukuna Etkileri, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,8(1),287-318
- Şahin, F. (2011). Havacılıkta güvenlik yönetimi. Nobel Yayın Dağıtım.
- Tansel, B. (2016). Havacılık güvenliği ve Türk sivil havacılığı. Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 1(1), 101-121.
- Temel C.U, Ferhan Ş. (2020) Havacılıkta Emniyet Kültürü: Reason'ın Emniyet Kültürü Modelinin İncelenmesi, Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi8(1),95-104.
- Topaloğlu, N. (2017). Sivil Havacılıkta Antlaşmalar ve İşleyiş. İstanbul: Sentez Yayınları.
- Turgut Özalp, Havacılık Güvenliği, Beta Basım Yayın Dağıtım, 2003.
- Turgut Özalp, Terör ve Havacılık, Nobel Yayınları, 2004.
- Turgut Özalp, Terörle Mücadelede Hava Kuvvetleri, Genelkurmay Basımevi, 2007.
- Tunçalp, N. (2016). Uluslararası Hukuk Açısından Sivil Havacılık. İstanbul: Derin Hukuk Yayınları.
- Uzun, H. (2021). Sivil Havacılıkta Güncel Gelişmeler ve Türkiye. İstanbul: Beta Basım Yayım.
- Ünal, A. (2018). Havacılıkta güvenlik açığı olarak personel. Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, 19(35), 1-16.
- ÜNLÜ, S. (2009). 11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri, 71(2).
- Vildan K, Hatice K.(2003) Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi,Ege Akademik Bakış Dergisi,3(1),24-38
- Var D, Gürdal T, (2021) Sivil Havacılık Sektöründe Devletin Düzenleyici Rolü: Türkiye Örneği, International Journal Of Economic Studies,7(2),67-88.
- Y. Melih, M. Savaş, (2020) Sivil Havacılıkta Elektrikli Yer Hizmetleri Teçhizatı Kullanımı Faydalar, Kısıtlar Ve Öneriler,8(1),314-325

- Yenen, Y. (2012). Havayolu Taşımacılığı ve Hukuku. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Yıldırım, O. (2016). Havacılıkta güvenlik: Türkiye örneği. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 74(2), 393-413.
- Yıldız, N. (2017). Havacılık güvenliği ve terörizm. Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 19(2), 29-45.
- Yılmaz F. (2020). Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi Ve 2003-2018 Yılları Arasında Sektörün Değerlendirilmesi, Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi,7(1),113-129
- Yücel, İ., & Kuloğlu, M. (2016). Havacılık sektöründe güvenlik yönetimi: Sivil havacılık örneği. Journal of Aviation Management and Technology, 5(2), 48-68.
- Yüksel, C. (2020). Uluslararası Hukukta İnternet ve Sosyal Medyanın Terörist Amaçlarla Kullanılmasına Karşı Mücadele ve Çözüm Önerileri, Public and Private International Law Bulletin,40(2),1101
- <https://www.navlun.com.tr/tr/blog/ikili-havayolu-tasimaciligi-anlasmalari/260>