

**HAVAALANI GÜVENLİĞİ  
VE  
SABİHA GÖKÇEN ULUSLARARASI HAVAALANI  
GÜVENLİK SİSTEMİ İÇİN  
BİR MODEL ÖNERİSİ**

**DOKTORA TEZİ  
HATİCE KÜÇÜKÖNAL  
ESKİŞEHİR- 2001**

**HAVAALANI GÜVENLİĞİ  
VE  
SABİHA GÖKÇEN ULUSLARARASI HAVAALANI GÜVENLİK SİSTEMİ İÇİN  
BİR MODEL ÖNERİSİ**

**HATİCE KÜÇÜKÖNAL**

**DOKTORA TEZİ  
Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı  
Danışman: Yrd. Doç. Dr. Korhan OYMAN**

**Eskişehir  
Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Haziran 2001**

## DOKTORA TEZ ÖZÜ

### HAVAALANI GÜVENLİĞİ

#### VE

### SABIHA GÖKÇEN ULUSLARARASI HAVAALANI GÜVENLİK SİSTEMİ İÇİN BİR MODEL ÖNERİSİ

#### HATİCE KÜÇÜKÖNAL

Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Haziran 2001

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Korhan OYMAN

Tüm dünyada sivil havacılık sektörünün büyük bir gelişme göstermesi, medyatik oluşu ve çok sayıda insana hizmet vermesi yasa dışı eylemlere hedef olmasına neden olmuştur.

Yasa dışı eylemlerin başlangıç noktası olduğu için uluslararası standartlarda güvenlik önlemlerinin alınması gereken yerler havaalanlarıdır. Yolcu terminal binası da uçuş esnasında oluşabilecek yasa dışı eylemleri engellemek için güvenlik tedbirlerinin uygulanması gereken en önemli mekandır. Bu nedenle, bu çalışmanın ilk bölümünde bir havaalanında güvenlik tedbirlerinin alınması gereken sahaların belirlenmesi amacı ile fiziki havaalanı tesisleri ve faaliyetleri incelenmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde, havaalanı güvenliği ve havaalanı güvenliği ile ilgili mevzuat ve kuruluşlar incelenmiştir. Tezin üçüncü bölümünde ise, yolcu terminal binası, işlevleri ve faaliyetleri incelenerek yolcu terminal binası güvenliği üzerinde durulmuştur.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı güvenlik sistemi ayrıntıları ile incelenerek yeni bir güvenlik modeli önerilmiştir.

**ABSTRACT**  
**AIRPORT SECURITY**  
**AND**  
**A SECURITY SYSTEM PROPOSAL**  
**FOR SABİHA GÖKÇEN INTERNATIONAL AIRPORT**

**HATİCE KÜÇÜKÖNAL**  
**Civil Aviation Management**

**Anadolu University, Institute of Social Sciences, June 2001**

**Advisor: Ass. Prof. Dr. Korhan OYMAN**

Civil Aviation has become the focus of the acts of unlawful interference because the worldwide civil aviation industry has been undergoing a rapid development and has been serving millions of people.

Any incident of unlawful interference has its origins on the ground. For this reason airports are the places at which standardized level of security measures have to be taken. The passenger terminal is the most important location at which security measures may be applied to prevent the occurrence of airborne acts of unlawful interference. For this reason the facilities and functions of the airport are examined to identify the areas that security measures have to be applied in the first part of this study.

The second part of the study focused on airport security and related law, regulations and policies, and entities involved in civil aviation security structure. In the third part of the study, passenger terminal building, activities and functions carried out in there were explained in details by focusing on passenger terminal security.

Finally, the security system at Sabiha Gökçen International Airport was studied in details and a new security system was proposed in the fourth part of the study.

## JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

**Hatice KÜÇÜKÖNAL**'ın "**Havaalanı Güvenliği ve Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı Güvenlik Sistemi İçin Bir Model Önerisi**" başlıklı tezi **16 Ağustos 2001** tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca, **Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalında** Doktora tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

### İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Yrd.Doç.Dr.Korhan OYMAN  
Üye : Prof.Dr.Fevzi SÜRMEİİ  
Üye : Prof.Dr.Halim SÖZBİLİR  
Üye : Yrd.Doç.Dr.Hakan OKTAL  
Üye : Yrd.Doç.Dr.Ergün KAYA

**Prof.Dr.Zihni ALTAN**  
Anadolu Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

# İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZ .....	II
ABSTRACT .....	III
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI.....	IV
ÖZGEÇMİŞ .....	V
TABLolar LİSTESİ.....	XII
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	XIII
GİRİŞ .....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### HAVAALANI VE HAVAALANI FALİYETLERİ

1. HAVAALANI TANIMI .....	3
2. HAVAALANLARININ SINIFLANDIRILMASI .....	4
2.1. FAA'ye Göre Havaalanlarının Sınıflandırılması .....	4
2.1.1. Temel Havaalanları .....	5
2.1.2. Ticari Hizmet Veren Havaalanları .....	6
2.1.3. Genel Havacılık Havaalanları .....	6
2.1.4. Trafiği Rahatlatıcı Havaalanları .....	7
2.2. NASP'a Göre Havaalanlarının Sınıflandırılması .....	8
2.2.1. Genel Havacılık Havaalanları .....	8
2.2.2. Havayolu İşletmelerine Hizmet Veren Havaalanları.....	9
2.3. ICAO'ya Göre Havaalanlarının Sınıflandırılması.....	9
2.4. Türkiye'de Havaalanları .....	10
3. HAVAALANI BÖLÜMLERİ .....	11
3.1. Havaalanı Uçuş Hattı Tesisleri.....	12
3.1.1. Pistler .....	12
3.1.1.1. Genel Açıklama.....	12
3.1.1.2. Pistlerin Sınıflandırılması .....	15
3.1.2. Taksiyolları .....	16
3.1.3. Apron ve Bekleme Alanları .....	17
3.2. Havaalanı Terminal Hattı Tesisleri .....	19
3.2.1. Yer Ulaşım Tesisleri .....	1

3.2.2. Yolcu Terminal Binası.....	20
3.2.3. Yolcu Bindirme ve İndirme Tesisleri .....	20
<b>4. HAVAALANI FAALİYETLERİ .....</b>	<b>22</b>
4.1. Temel Havaalanı Faaliyetleri .....	24
4.2. Yer Hizmeti Faaliyetleri .....	25
4.3. Ticari Faaliyetler .....	26

**İKİNCİ BÖLÜM  
BİRİNCİ KISIM  
HAVAALANI GÜVENLİĞİ**

<b>1. HAVAALANI GÜVENLİĞİNİN ÖNEMİ .....</b>	<b>28</b>
<b>2. GÜVENLİK SAHALARI VE ÇEŞİTLERİ .....</b>	<b>32</b>
2.1. Havaalanı Genel Güvenliği .....	33
2.1.1. Havaalanı Çevresinin Güvenliği.....	33
2.1.2. Yolcu Terminal Binasının Güvenliği.....	35
2.1.3. Kargo Terminal Binasının Güvenliği .....	36
2.1.4. Personel Kapılarının Güvenliği .....	37
2.1.5. Araç Park Alanı (Otopark) Güvenliği.....	37
2.2. Apron Güvenliği .....	38
2.3. Uçak Güvenliği.....	39
2.3.1. Alanda Duran Uçakların Korunması .....	39
2.3.2. Uçak Kaçırımlara Karşı Önlemler .....	42
<b>3. BAGAJ, KARGO VE POSTA GÜVENLİĞİ .....</b>	<b>44</b>
3.1. Bagaj Güvenliği.....	45
3.2. Kargo ve Posta Güvenliği .....	50
<b>4. HAVAALANINA GİRİŞ - ÇIKIŞ GÜVENLİĞİ .....</b>	<b>54</b>
4.1. Personelin Kontrolü ve Personel Tanıtım Kartları .....	55
4.2. Araçların Kontrolü ve Araç tanıtım Kartları.....	58
<b>5. HAVAALANI FİZİKİ GÜVENLİK TEDBİRLERİ.....</b>	<b>60</b>
5.1. Havaalanı Çevre Güvenliği .....	60
5.1.1. Tel Örgüler .....	60
5.1.2. Bariyerler .....	62
5.1.3. Aydınlatma .....	64
5.1.4. İkaz Levhaları .....	66
5.1.5. Alarm Sistemleri .....	66
5.2. Devriye Hizmetleri.....	68
<b>6. HAVAALANI GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ PLAN VE PROGRAMLAR.....</b>	<b>69</b>
6.1. Havaalanı Güvenlik Planı.....	69

6.2. Havaalanı Muhtemel Harekat Tarzı Planı .....	72
6.3. Havaalanı Acil Durum Planı .....	74
6.4. Havayolu İşletmeleri ve Yer Hizmet Kuruluşları Güvenlik Planı ....	76
<b>7. HAVAALANINDA KURULUŞLARIN UYGULAMASI GEREKEN GÜVENLİK TEDBİRLERİ .....</b>	<b>77</b>
7.1. Personel ile İlgili Tedbirler .....	78
7.2. Yolcular ile İlgili Tedbirler .....	78
7.3. Uçak ile İlgili Tedbirler .....	79
7.4. Uçak Temizliği ile İlgili Tedbirler .....	80
7.5. Uçağa Alınacak İkram ve Satış Malzemelerine Nezaret İşlemleri ile İlgili Tedbirler .....	80
7.6. Park Halindeki Uçağa Nezaret İşlemleri ile İlgili Tedbirler .....	81
7.7. Kabin Bagajları ile İlgili Tedbirler .....	81
7.8. Kargo ve Kurye İşlemleri ile İlgili Tedbirler .....	82
<b>8. HAVAALANLARININ KORUNMASI .....</b>	<b>82</b>
8.1. Havaalanı Uçuş Hattı Tesislerinin Güvenliği İçin Alınacak Tedbirler .....	84
8.2. Havaalanı Terminal Hattı Tesislerinin Güvenliği İçin Alınacak Tedbirler .....	87
<b>9. GÜVENLİK AÇISINDAN HAVAALANI DİZAYNI .....</b>	<b>87</b>
9.1. Hassas Noktalar .....	89

## İKİNCİ KISIM

### HAVAALANI GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ MEVZUAT VE KURULUŞLAR İLE BUNLARIN SORUMLULUĞU

<b>1. HAVAALANI GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ ULUSLAR ARASI KURULUŞLAR VE MEVZUAT .....</b>	<b>91</b>
1.1. Uluslararası Kuruluşlar .....	91
1.1.1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) .....	91
1.1.2. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) .....	94
1.1.3. A.B.D. Federal Havacılık Dairesi (FAA) .....	96
1.2. Uluslararası Mevzuat .....	96
<b>2. HAVAALANI GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ ULUSAL MEVZUAT .....</b>	<b>98</b>
<b>3. TÜRKİYE'DE HAVAALANI GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ KİŞİ, KURUM VE KURULUŞLARLA BUNLARIN GÖREV, YETKİ VE SORUMLULUKLARI .....</b>	<b>108</b>
3.1. Havaalanı Güvenliği ile İlgili Kişi ve Kurumlarla Bunların Görev, Yetki ve Sorumlulukları .....	108
3.1.1. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu .....	108

3.1.2. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanlar Kurulu .....	110
3.1.3. Emniyet Genel Müdürlüğü Koruma Dairesi Başkanlığı Havaalanları Koruma ve Eğitim Şube Müdürlüğü.....	113
3.1.4. Havaalanı Güvenlik Komisyonu.....	114
3.1.5. Havaalanı Eğitim, Araştırma ve Denetleme Birimi.....	116
3.1.6. Mülki İdare Amirinin Görev, Yetki ve Sorumlulukları.....	117
3.2. Havaalanında Güvenlik Görevi Yapan Kuruluşlarla Bunların Yetki ve Sorumlulukları.....	119
3.2.1. Kolluk Kuvvetleri .....	119
3.2.1.1. Emniyet.....	120
3.2.1.2. Jandarma.....	121
3.2.1.3. Özel Güvenlik Teşkilatı .....	121
3.2.2. Diğer Kuruluşlar.....	123

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM YOLCU TERMİNAL BİNASI GÜVENLİĞİ

<b>1. YOLCU TERMİNAL BİNASI.....</b>	<b>124</b>
1.1. Genel tanım .....	124
1.2. Terminal Sistemi ve Bölümleri .....	126
1.3. Yolcu Terminal Binasının İşlevleri.....	126
1.4. Yolcu Terminal Binasında Bulunması Gereken Tesis ve İmkanlar	128
1.4.1. Yer Ulaşım Tesisleri .....	128
1.4.2. Yolcu İşlemlerinin Yapıldığı Alanlar .....	129
1.4.3. Uçuş Hattı Yolcu Bindirme ve İndirme Tesisleri.....	130
1.5. Yolcu Terminal Binasındaki Faaliyetler.....	134
1.5.1. Yolcu Hizmetleri.....	135
1.5.2. Havayolu İşletmelerince Yapılan Yolcu İşlemleri .....	138
1.5.3. Havayolu Şirketlerinin Uçuşla İlgili Faaliyetleri.....	139
1.5.4. Resmi İşlemler.....	139
1.5.5. Havaalanı Yönetiminin Faaliyetleri .....	140
1.6. Yolcu Terminal Binası Modelleri .....	141
1.6.1. Doğrusal Model .....	145
1.6.2. Dalgakıran Modeli.....	147
1.6.3. Uydu Modeli .....	149
1.6.4. Aktarma Modeli.....	151
1.7. Yolcu Terminal Binasının Dizayn Özellikleri.....	154
1.7.1. Tek-katlı Terminal Binası.....	154
1.7.2. İki-katlı Terminal Binası .....	155
1.7.3. Üç-katlı Terminal Binası .....	155
<b>2. YOLCU TERMİNAL BİNASI GÜVENLİĞİNİN ÖNEMİ .....</b>	<b>155</b>
<b>3. YOLCU TERMİNAL BİNASINDA ALINAN GÜVENLİK TEDBİRLERİ</b>	<b>157</b>
3.1. Giriş Kontrol Noktasında Güvenlik .....	157

3.1.1. Yolcu Kontrol.....	159
3.1.2. Bagaj Kontrol.....	161
3.2. Uçuş Öncesi Güvenlik Kontrolü .....	162
3.2.1. Arındırılmış (Steril) Bekleme Alanı.....	163
3.2.2. Arındırılmış Uçağa Biniş Alanı (Sterile Boarding Area).....	165
3.2.3. Giden Yolcu Kapısı (Departura Gate Screening).....	165
3.3. Özellikli Yolcuların Kontrolü .....	166
3.4. Transit ve Aktarmalı Yolcuların Kontrolü.....	167
<b>4. YOLCU TERMİNAL BİNASINDA KULLANILAN GÜVENLİK SİSTEMLERİ .....</b>	<b>168</b>
4.1. X-Ray Cihazı.....	168
4.2. Metal Kapı Dedektörü .....	172
4.3. El Dedektörü .....	173
4.4. Patlayıcı Dedektörü .....	174
4.5. Kapalı Devre Televizyon Sistemleri (CCTV) .....	177
<b>5. GÜVENLİĞİN SAĞLANMASINDA İNSAN FAKTÖRÜ .....</b>	<b>178</b>
<b>6. YOLCU TERMİNAL BİNASINDA GÜVENLİK AÇISINDAN TERMİNAL DİZAYNİNİN ÖNEMİ.....</b>	<b>180</b>

**DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**  
**SABİHA GÖKÇEN ULUSLARARASI HAVAALANINDA**  
**GÜVENLİK TEŞKİLATLARI**  
**VE**  
**MODEL ÖNERİSİ**

<b>1. ARAŞTIRMANIN AMACI .....</b>	<b>184</b>
<b>2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ.....</b>	<b>185</b>
<b>3. ARAŞTIRMANIN BULGULARI .....</b>	<b>186</b>
3.1. Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanının Tanıtımı .....	186
3.2. Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanında Alınan Güvenlik Tedbirleri .....	189
3.2.1. Güvenlik Personeli.....	189
3.2.2. Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı Özel Güvenlik Personel Yapısı .....	190
3.2.3. Güvenlik Cihazları .....	191
3.2.4. Tahditli Alanların Kontrolü .....	193
3.2.5. Hassas Noktaların Korunması .....	193
3.2.6. Yolcu Terminal Binalarının Güvenliği.....	193
3.2.7. Uçuş Hattı Tesislerinin Korunması .....	194
3.2.8. Yolcu Kontrolü .....	195
3.2.9. Bagaj Kontrolü .....	195
3.2.10. Kargo, Paket ve İkram Malzemelerinin Kontrolü.....	196

3.2.11.Kontrol Edilmiş Bagajların, Kargonun, İkrâm Malzemelerinin ve Uçakların Korunması .....	197
3.2.12. Personel Giriş Kartları ve Apron Plakalarının Denetlenmesi .....	197
3.3. Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanında Güvenliğin Sağlanması Amacıyla Hazırlanan Yönerge ve Planlar .....	198
<b>4. HAVAALANI GÜVENLİĞİ İÇİN BİR MODEL ÖNERİSİ .....</b>	<b>199</b>
<b>SONUÇ .....</b>	<b>210</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>216</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>234</b>

## TABLolar LİSTESİ

		<u>Sayfa No</u>
Tablo 1	ICAO Havaalanı Referans Kodları .....	10
Tablo 2	Dünya Geneline Uçaklara Yönelik Yasadışı Eylemler Listesi (1979-1998) .....	29
Tablo 3	Tek Bir Merkezde ya da Ayrı Ayrı Yapılan Tarama İşleminin Sağladığı İmkanlar ve Kısıtlamalar .....	163
Tablo 4	Güvenlik Personeli .....	190
Tablo 5	Güvenlik Cihazları .....	192

## ŞEKİLLER LİSTESİ

### Sayfa No

Şekil 1	Havaalanı Bölümleri .....	11
Şekil 2	Tehdit Olabilecek Kişileri Belirlemek İçin El Al Havayolu Şirketi Tarafından Geliştirilen Sistem .....	49
Şekil 3	Havaalanı Terminal Hattı Faaliyet Akışı .....	125
Şekil 4	Yolcu Terminal Binası Sisteminin Bölümleri .....	132
Şekil 5	Doğrusal Model .....	145
Şekil 6	Dalgakıran Modeli .....	148
Şekil 7	Uydu Modeli .....	150
Şekil 8	Aktarma Modeli .....	152

## GİRİŞ

Sivil havacılık sektörünün tüm dünyada büyük ve hızlı bir gelişme göstermesiyle birlikte 1970'li yılların başlarından itibaren havaalanları ve sivil havacılık, politik amaçlı suçların hedefi haline gelmiştir. Sivil havacılığa karşı yapılan yasa dışı eylemler ne yazık ki yıllardır büyük bir tehlike arz etmektedir. Bu nedenle, uluslararası sivil havacılığın yasa dışı eylemlere karşı korunması hem hükümetler hem de sektör için önemli bir konu olmaktadır.

Sivil havacılık güvenliğinin temel amacı; yolcu, uçuş personeli, yer personeli, halk ve uluslararası sivil havacılığa hizmet veren tesislerin yerde ve havada yapılacak yasa dışı eylemlere karşı korunması ve emniyete alınmasıdır.

Havacılık güvenliği ile uçuş emniyeti bazen birbirleri ile karıştırılan kavramlardır. Uçağın motorlarının çalıştırılmasından, motorlarının durdurulmasına kadar geçen sürede teknik nedenler, meteorolojik koşullar ya da dış etkenler ( bir uçak yada kuş ile çarpışma, havaalanında verilen / alınan hatalı bir talimat ya da hatalı bir bilgi ) nedeniyle uçağın, uçuş ekibinin, yolcu ya da kargonun herhangi bir zarar görmeyecek şekilde gideceği havaalanına ulaştırılması ile ilgili tüm faaliyetler uçuş emniyeti kapsamına girmektedir. Uçuş emniyeti bu çalışmanın konusu değildir. Emniyet ve güvenlik terimlerinin Türkçe'de birbirinin yerine kullanılması kavram kargaşası yaratmaktadır. Bu çalışmanın amacı, uluslararası standartlara göre bir havaalanında alınması gereken güvenlik tedbirlerinin ve ilgili mevzuatın ayrıntılı bir biçimde ortaya konması, karşılaşılan sorunlar, çözüm önerileri ve yeni bir güvenlik modelinin önerilmesidir.

Havaalanı güvenliğini ve bir havaalanında mevcut güvenlik sistemini inceleyerek yeni bir güvenlik modelinin önerildiği bu çalışma dört bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde, genel olarak havaalanı tanımı, bölümleri ve havaalanı faaliyetleri incelenmiştir.

İkinci bölüm iki kısımdan oluşmakta ve çalışmanın birinci kısmında havaalanı güvenliği üzerinde durulurken, ikinci kısımda havaalanı güvenliği ile ilgili mevzuat ve kuruluşlar ayrıntılı olarak incelenmiştir.

Üçüncü bölümde, yolcu terminal binası, yolcu terminal binasında alınan güvenlik tedbirleri, kullanılan güvenlik sistemleri ve güvenlik açısından terminal dizaynının önemi üzerinde durulmuştur.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanının güvenlik sistemi ayrıntılı olarak incelenerek, yeni bir güvenlik modeli önerilmiş ve ülkemiz havaalanlarında karşılaşılan problemler üzerinde durularak çözüm önerileri getirilmiştir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### HAVAALANI VE HAVAALANI FAALİYETLERİ

#### 1. HAVAALANI TANIMI

Bir havaalanı, yolcu ve uçak trafiğinin düzenlenmesi için gerekli binaları, uçakları uçuşa hazırlamak için gerekli altyapıları kapsayan ve uçakların iniş ve kalkışını sağlamak için özel şekilde düzenlenmiş alandır. Diğer bir deyişle, karada ya da suda, içerisindeki bina, tesis ve donanımlar ile birlikte, uçakların iniş, kalkış ve yer hareketlerini yaparken kullanabilmeleri amacı ile belirlenmiş sahalardır. Aynı zamanda demiryolu ve karayolu gibi yer taşımacılığı ile havayolu taşımacılığı arasında değişimin yaşandığı yerlerdir.<sup>1</sup>

Karmaşık endüstriyel yatırımlar olan havaalanları, hava ve yer ulaşımı arasındaki değişimi kolaylaştırmak için farklı elemanların bir araya getirildiği ve faaliyetlerin gerçekleştirildiği yerlerdir. Tarihi, yasal ve ticari nedenlerden dolayı bir havaalanı sahibi ya da yöneticisinin sorumlu olduğu faaliyetler ülkeden ülkeye, hatta aynı ülke içinde havaalanından havaalanına bile değişiklik göstermektedir. Bu nedenle, havaalanı işletmeciliği bazı örneklerde bir havaalanındaki tüm faaliyetleri kapsarken, bir başka yerde tüm havaalanı faaliyetlerinin sadece küçük bir bölümünü kapsamaktadır.<sup>2</sup>

Bir havaalanı uçakla taşınan yolcu ve kargo işlemlerinin yapıldığı terminal ve diğer binalarla birlikte, apron, taksi yolu gibi tesisler ve bir yada birden fazla pistten oluşmaktadır. Havaalanı otoriteleri bu tesislerin idaresinden sorumludurlar. Havaalanlarının sahipliği de ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir. Örneğin, A.B.D. 'de havaalanlarının çoğunluğu yerel idarelerin mülkiyetinde iken havaalanı mülkiyetinin yerel Ticaret Odalarına ve Türkiye'de

<sup>1</sup> ICAO, Annex 14: Aerodroms (2<sup>nd</sup> Edi. ICAO Publications, 1995), s. 1.

<sup>2</sup> Rigas Doganis, The Airport Business ( London: Routledge, 1992), s. 7.

olduğu gibi havaalanlarının mülkiyetinin devlete ait olduğu durumlar göze çarpmaktadır.

## 2. HAVAALANLARININ SINIFLANDIRILMASI

Havaalanı büyüklüklerinin, sayılarının ve faaliyetlerinin çok farklı ve fazla olması nedeniyle "havaalanı sistemi" terimi, tüm havaalanlarına uygulandığında farklı anlamlar kazanmaktadır. Havaalanlarının sınıflandırılmasında boyutsal özelliklerine göre çeşitli yöntemler kullanılabilir. Bu yöntemlerden birisi A.B.D.'deki Sivil Havacılık İdaresi ( FAA -Federal Aviation Administration ) tarafından yapılan sınıflandırmadır. FAA hava taşımacılığı hizmeti veren ve ulusal önemi olan havaalanlarını sınıflandırarak dört kategoriye ayırmıştır. FAA'in sınıflandırmasından başka birde havaalanını kullanan uçağın büyüklüğüne ve çalışma performansı dikkate alınarak Ulusal Havaalanı Sistemi Planına (NASP -National Airport System Plan) göre havaalanları genelleştirilerek iki grupta toplanmıştır: Genel havacılık havaalanları ve ticari havayolu şirketlerine hizmet veren havaalanları.<sup>3</sup> En çok tanınan sınıflandırma ise Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün (ICAO-International Civil Aviation Organization ) yapmış olduğu Annex 14 de tanımlanmış olan sınıflandırmadır.

### 2.1. FAA'e Göre Havaalanlarının Sınıflandırılması

Havaalanı ve Havayolu Taşımacılığını Geliştirme Kanunu'na (1982) göre A.B.D.'deki havaalanları işlevlerine göre aşağıda belirtildiği şekilde sınıflandırılmıştır: <sup>4</sup>

1. Temel (primary) havaalanları: Bu kategoriye giren havaalanları, yıllık 1.000.000'dan fazla yolcu kapasitesine sahip ticari havaalanlarıdır.
2. Ticari hizmet veren havaalanları: Tarifeli yolcu hizmetleri veren ve yıllık 50.000-1.000.000 yolcu kapasitesine sahip havaalanlarıdır.

<sup>3</sup> Laurance E.Gesell, *The Administration of Public Airports* (Arizona:Coast Aire Publ,1992), s.41

<sup>4</sup> Norman Ashford & Paul H.Wright, *Airport Engineering* (N.Y:John Wiley & Sons,Inc,1992), s.18

3. Genel havacılık havaalanları: Özellikle iş ve özel amaçlı uçaklar tarafından kullanılan ve yılda 2500'den daha az yolcuya hizmet veren havaalanlarıdır.
4. Trafiği rahatlatıcı (reliever) havaalanları: Temel (primary) havaalanlarında yaşanan tıkanıklığı hafifleten ve genel havacılık için daha fazla giriş sağlayan genel havacılık havaalanlarının diğer bir türüdür.<sup>5</sup>

### 2.1.1. Temel Havaalanları

A.B.D.'deki havaalanlarının %2'sini-sayı olarak da 423'ünü içeren temel havaalanlarının her birinde, yılda 1.000.000'dan fazla yolcuya hizmet verilmektedir.<sup>6</sup> Bununla birlikte bu grup içinde bile havaalanı büyüklüğü ve faaliyet seviyesinin alanı oldukça geniştir ve hizmet verilen yolcuların sayısı birbirine eşit değildir. Temel havaalanlarının yarısı yoğun olmayan trafiğe hizmet verirken, fazla sayıda yolcuya hizmet veren daha büyük temel havaalanlarında küçük havaalanlarına göre daha yoğun bir trafik yaşandığı görülmektedir. Örneğin, en büyük 20 havaalanı tüm yolcu trafiğinin hemen hemen üçte ikisine hizmet verirken, en büyük on havaalanının, yolcu trafiğinin %40'lık bir bölümüne hizmet verdiği tespit edilmiştir. Bazı büyük şehirlerin birden fazla temel havaalanına sahip olması nedeniyle, FAA havayolu trafiğini tek bir havaalanının yanı sıra Standart Metropol İstatistik Alanı (Standard Metropolitan Statistical Area) ile ölçmektedir. FAA tarafından "HUB" olarak adlandırılan bu metropoller toplam yolcu binişlerinin yüzdesine göre büyük, orta, küçük ve hub olmayan olarak dört sınıfa ayrılmaktadırlar.<sup>7</sup>

Temel havaalanları, şehirlerarası ve uluslararası trafiğin yoğun olduğu havaalanlarıdır. Bu kategorideki havaalanları paralel pistlere, hava trafik kontrol

<sup>5</sup> Robert Horonjeff & Francis X. Mc Kelvey, *Planning and Design of Airports* (New York: McGraw Hill, Inc, 1994), s. 55.

<sup>6</sup> Ashford & Wright, a.g.e., s. 19.

<sup>7</sup> Alexander T. Wells, *Airport Planning and Management* (Blue Ridge Summit: TAB Books, 1992), s. 37.

kulesine, aletli iniş sistemlerine (ILS) ve çok yoğun yolcu trafiği için yüksek kapasiteli terminal binasına sahiptir.<sup>8</sup>

### 2.1.2. Ticari Hizmet Veren Havaalanları

Ticari hizmet veren havaalanları, temel havaalanlarına göre daha küçük ve daha az sayıda yolcu trafiğine hizmet vermektedirler. Yıllık bazda yaklaşık 50.000 ile 1.000.000 yolcuya hizmet veren ticari hizmet havaalanlarında genellikle hava taksi ve commuter havayolu işletmeleri faaliyet göstermektedirler. Bu havaalanlarındaki faaliyetlerin büyük bölümü, özel ve/yada iş amaçlı uçuşlar için kullanılan uçaklara hizmet verilmesine yöneliktir. Ticari hizmet havaalanlarının amacı, topluma hava taşımacılığı hizmetini sağlayabilme ve genel havacılık için bir üs olarak havaalanı faaliyetlerinin sürdürülmesidir. Bu kategorideki havaalanları, yeterli kapasite sağlayacak tek bir uzun piste yada iki kısa piste sahip ve daha az sayıda yolcu trafiğine hizmet veren bir terminal binasına sahiptirler.<sup>9</sup>

### 2.1.3. Genel Havacılık Havaalanları

Hava taşımacılığının geliştiği ülkelerde, havaalanlarının %90'ı genel havacılık uçakları tarafından kullanılmaktadır. Genel havacılık, iş ve eğlence amaçlı kullanılan uçakları, hava taksi, kiralama, uçuş eğitimi ve havadan inceleme gibi birçok özel uçak kullanımını içeren geniş bir kategoridir.

Genel havacılığa hizmet veren havaalanları çok çeşitli olmakla birlikte genellikle tek bir piste ve sınırlı sayıda seyrüsefer aletlerine sahip küçük havaalanlarıdır. Büyük metropollerde bulunan genel havacılık havaalanları yüksek sayıda trafiğe özellikle iş amaçlı trafiğe yönelik olarak faaliyetlerini sürdürmektedirler.

<sup>8</sup> Gesell. a.g.e., s. 48.

<sup>9</sup> Aynı, s. 50.

Genel havacılık havaalanlarının önemli bir yönü, değişik tipte uçağa fazla sayıda hizmet sunabilmeleridir. Bazı genel havacılık havaalanları, ulaşımı uzak bölgelerdeki insanların büyük merkezlere ulaşması açısından büyük öneme sahiptirler. Bu bölgelerde, genel havacılık havaalanları bölgenin ihtiyaçlarını sağlayan en önemli araç olarak kabul edilmektedirler.

Bu kategorideki havaalanlarının en önemli fonksiyonu, iş ve/ya da eğlence amaçlı faaliyetler için kullanılan özel uçaklara çeşitli imkanlar sağlamasıdır. İş amaçlı uçuşlara hizmet veren genel havacılık havaalanları, ticari havaalanlarındaki tıkanıklığı engellemek amacıyla genel havacılık trafiğini kendilerine çekerek önemli bir rol oynamaktadırlar.<sup>10</sup>

#### 2.1.4. Trafiği Rahatlatıcı Havaalanları

Genel havacılık havaalanlarının özel bir bölümü olan trafiği rahatlatıcı havaalanları FAA tarafından "tıkanmış havaalanlarına rahatlama sağlayacak genel havacılık tipi havaalanları" olarak tanımlanmaktadır. Trafiği rahatlatıcı havaalanları, büyük havaalanlarının yakınlarında yer alarak yılda yaklaşık 60.000 uçuş faaliyetini gerçekleştirmektedirler.<sup>11</sup>

Bu kategorideki bir havaalanı, nüfusu en az 500.000 olan ve yolcu sayısının yıllık 250.000'e ulaştığı bir bölgede yer almalıdır. İsminden de anlaşılacağı gibi, rahatlatıcı havaalanları büyük havaalanlarındaki benzer kalite ve uygun tesisleri sağlayarak trafiği kalabalık havaalanlarından çekerek gecikmeleri azaltmak amacıyla kurulmuşlardır.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Wells, a.g.e., s. 40.

<sup>11</sup> Aym, s. 40.

<sup>12</sup> Ashford & Wright. a.g.e., s. 19.

## 2.2. NASP'a Göre Havaalanlarının Sınıflandırılması

NASP tarafından yapılan sınıflandırmaya göre havaalanları Genel Havacılık ve Ticari Havayolu işletmelerine hizmet veren havaalanları biçiminde ikiye ayrılmaktadır.

### 2.2.1. Genel Havacılık Havaalanları

Genel havacılık havaalanları, hizmet verdikleri uçakların büyüklüğüne göre çeşitli alt bölümlere ayrılarak, yaklaşma hızı en fazla 120 knot ve kalkış ağırlığı azami 5700 kg olan küçük uçaklar için düzenlenmişlerdir. Genel havacılık havaalanları da dört bölüme ayrılır:<sup>13</sup>

1. **Genel havacılık A sınıfı havaalanları:** Özel ve iş amaçlı uçuşlara hizmet veren A sınıfı havaalanları 5700 kg'ın altındaki tek motorlu uçakların %75'lik bir bölümüne hizmet vermekte olup, uçuş faaliyetlerinin yoğun olmadığı bölgelerde kurulmuştur.
2. **Genel havacılık B sınıfı havaalanları:** Bu kategoriye giren havaalanları, A sınıfı havaalanını kullanan uçakların yanı sıra çift-motorlu uçaklara da hizmet vermektedirler. Kanat mesafesi 49 ft'den daha az olan uçaklara hizmet vermek için düzenlenen bu tür havaalanları genellikle havacılık faaliyetlerinin artış gösterdiği bölgelerde yer almaktadırlar
3. **Genel havacılık C sınıfı havaalanları:** Bu tür havaalanları ağırlığı 5700 kg'dan daha düşük olan ve kanat mesafesi 79 ft'e kadar olan tüm uçakları barındırmak ve büyük metropollerin yakınlarındaki ya da uzak bölgelerdeki büyük yerleşim bölgelerine hizmet vermek amacıyla kurulmuştur.

---

<sup>13</sup> Gesell, a.g.e., s. 43.

4. **Genel havacılık D sınıfı havaalanları:** Bu tür havaalanları yaklaşma hızı 120 knot'a kadar olan ve 10'dan daha fazla yolcu koltuğu olan uçakları barındırmaktadırlar.<sup>14</sup>

### 2.2.2. Ticari Havayolu İşletmelerine Hizmet Veren Havaalanları

Bu tür havaalanları, yaklaşma hızı 120 knot'dan daha yüksek olan uçaklara hizmet vermek amacıyla düzenlenmiştir. Bu havaalanlarının büyük bir kısmı ticari havayolu şirketlerinin uçaklarının yanı sıra genel havacılık uçaklarına hizmet vermektedirler. Bununla birlikte ulusal ve / ya da uluslararası yolcu ve uçak trafiğine hizmet verebilecek fiziksel imkanlara sahiptirler.

### 2.3. ICAO'ya Göre Havaalanlarının Sınıflandırılması

Chicago anlaşmasına göre havaalanları beş kategoriye ayrılmaktadır. Her kategori bir referans kodu ile gösterilmektedir. Bu kod, bir sayısal birde alfabetik işaretlerden oluşmuştur. Havaalanı kod rakamları (1-4) mevcut pistin uzunluğunu gösterirken, havaalanı kod harfleri (A-E) havaalanının düzenlendiği uçağın kanat genişliğini ve tekerlek dış kenarları arasındaki mesafeyi göstermektedir. Havaalanı referans kodları Tablo 1'de gösterilmiştir. Referans kodu meydan özellikleri ile meydanı kullanacak uçaklar arasında bir bağ kurmak amacıyla kullanılmaktadır. Havaalanlarının sınıflandırılması meydanın özellikleri ve meydanı kullanacak uçakların özelliklerine göre yapılmıştır. Örneğin, tekerlek dış kenarları arası mesafesi 10.44 metre, kanat genişliği 48 metre ve maksimum kalkış ağırlığı 317.000 lb. 1830 metre'lik pist uzunluğunu gerektiren bir Boeing 767-200'in kullanabilmesi için düzenlenen bir havaalanı ICAO tarafından havaalanı referans kodu 4-D ile sınıflandırılmıştır.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Ashford & Wright. a.g.e., s.21.

<sup>15</sup> Horonjeff & McKelvey. a.g.e., s. 365-366.

**TABLO 1. ICAO Havaalanı Referans Kodları**

	Kod No. Havaalanı	Kod Harfi Havaalanı	Kanat genişliği (m)	Tekerlek dış kenarları arası mesafe (m)
1	800 m'den az	A	15 m'den az	4.5 m'den az
2	800 m'den 1200 m	B	15 m'den 24 m	4.5 m'den 6 m
3	1200 m'den 1800 m	C	24 m'den 36	6 m'den 9 m
4	1800 m'den fazla	D	36 m'den 52 m	9 m'den 14 m
		E	52 m'den 65 m	9 m'den 14 m'ye kadar

**Kaynak:** Annex 14. Aerodromes (ICAO) Eighth Edition. March 1983

#### 2.4. Türkiye'de Havaalanları

Türkiye'de sivil havacılık faaliyetleri, 20'si uluslararası hava trafiğine, 27'si iç hat trafiğine açık, 8'i özel statülü, 12'si Türk Hava Kurumuna ait olmak üzere 66 havaalanında sürdürülmektedir.<sup>16</sup> Bu havaalanlarında hizmet verilen yolcu ve uçak trafiği mevsimsel, ekonomik ve politik dalgalanmalar nedeniyle sürekli bir değişim gösterdiğinden yolcu sayısına göre bir sınıflandırma yapmak pek mümkün olmamaktadır. Ülkemizde havaalanları uluslararası trafiğe ve iç hat trafiğine açık havaalanları biçiminde sınıflandırılmaktadır.

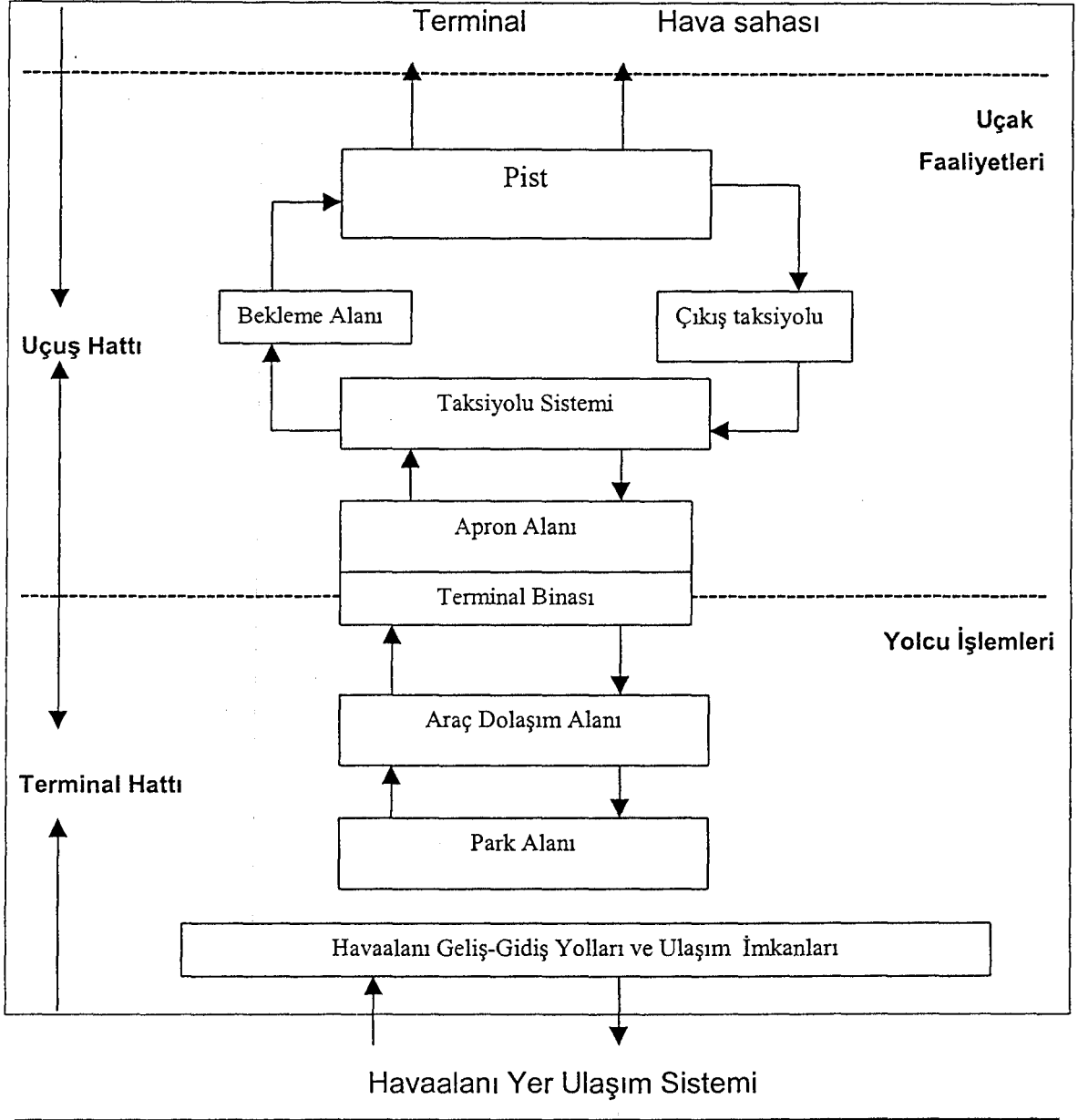
Havaalanları, burayı kullanacak uçak tipleri ve özellikleri dikkate alınarak ve ICAO Ek 14'de (Annex 14) yayınlanan standartlar doğrultusunda pist uzunlukları, genişlikleri ve dayanıklılığı gibi fiziksel özellikleri, seyrüsefer yardımcıları ve diğer tesisleri ile inşa edilmektedir.

Bu yıl hizmete giren Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı, Türkiye'de özel bir şirket tarafından işletilen ilk havaalanı olmuştur. Bu durumda havaalanlarının sınıflandırılması, kamu tarafından işletilen ve özel şirketlerce işletilen havaalanları şeklinde de yapılabilir.

<sup>16</sup> Faik Kaptan, "Öksüz:Sivil Havacılık AB'ye Uygun ", Hürriyet, (24 Mayıs 2001), s.15.

### 3. HAVAALANI BÖLÜMLERİ

Havaalanı; uçaklara, yolculara, kargo ve yer araçlarına hizmet veren karmaşık bir ulaşım merkezidir. Bir havaalanının bölümleri uçuş hattı ve terminal hattı tesisleri olarak Şekil 1'de belirtildiği şekilde iki ana başlık altında toplanabilir:<sup>17</sup>



Şekil 1. Havaalanı Bölümleri

<sup>17</sup> Wells. a.g.e., s. 37.

### 3.1. Havaalanı Uçuş Hattı Tesisleri ( Airside)

Uçuş hattı bölümü, uçakların iniş, kalkış ve yerdeki hareketleri için düzenlenmiş alandır. Bu bölümde uçakların iniş ve kalkışlarını yaptıkları pist, uçakların terminal binası ve pist arasındaki hareketleri için kullanılan taksi yolları, uçak bekleme alanları ve yolcuların uçağa binip indikleri ve uçakların park ettikleri apron ve kapılar yer almaktadır. Uçak yaklaşma ve kalkış yollarını içine alan hava sahasının pist kullanımına olan etkisi nedeniyle havaalanını çevreleyen hava sahası da uçuş hattının bir bölümü olarak kabul edilmektedir.<sup>18</sup>

#### 3.1.1. Pistler

##### 3.1.1.1. Genel Açıklama

Pist, uçakların iniş ve kalkışları için düzenlenmiş, havaalanı arazisi içindeki dikdörtgen bir alandır.<sup>19</sup> Bir havaalanı, farklı durumlarda havaalanının güvenli ve etkin kullanımını sağlamak için bir yada birden fazla piste sahip olabilir. Bir havaalanındaki pistlerin sayısı trafiğin yoğunluğuna bağlı olarak değişmektedir. Bu pistlerin konumu ve yönü büyük ölçüde o bölgede hakim olan rüzgarın yönüne, havaalanının gelişimi için mevcut olan alanın biçimine, büyüklüğüne, ve havaalanı çevresindeki hava sahası yada arazi kullanımı sınırlandırmalarına bağlı olarak düzenlenmektedir. Yolculara hizmet veren terminal binası, pistlere kolay ve zamanında ulaşımı sağlayacak bir yerde olmalıdır.<sup>20</sup>

Havaalanlarının en önemli bölümü olarak kabul edilen pistler, havaalanlarının planlanması ve geliştirilmesinde önemli bir rol oynamaktadırlar. Taksi yolu sistemleri, terminal binaları, apronlar, park alanları ve diğer tesisler pist sistemini destekleyecek şekilde düzenlenmektedir.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> Wells, a.g.e., s. 113.

<sup>19</sup> ICAO. Annex 14: Aerodroms (1990), s. 3.

<sup>20</sup> Robert Horonjeff & Francis X. McKelvey, a.g.e., s. 249.

<sup>21</sup> Laurance E. Gesell, a.g.e., s. 65.

Dünyadaki havaalanlarına bakıldığında pek çok pist biçimine rastlanmaktadır. Bunlardan bazıları birkaç pist biçiminin kombinasyonudur:<sup>22</sup>

- Tek bir pist
- Paralel pistler
- Açık-V şeklinde pistler
- Kesişen pistler

**Tek bir pist:** Pist biçimleri arasında en basiti olan bu pistin bir saatlik kapasitesi VFR ( Visual Flight Rules ) şartları altında 50-100 uçak hareketidir. Mevcut seyrüsefer aletlerine ve uçak karmasına bağlı olarak IFR ( Instrument Flight Rules ) şartları altında bu kapasite, saatte 50-70 uçak hareketine düşmektedir. Bu pist biçiminde bir anda pisti sadece tek bir uçak kullanabileceğinden, kalkacak uçağın hareketine başlamadan önce inen bir uçağın pisti boşaltmasını beklemesi gerekmektedir.

**Paralel pistler:** Paralel pistlere bir havaalanının kapasitesini arttırmak gerektiğinde ihtiyaç duyulmaktadır. Paralel pist sistemlerinin kapasitesi büyük ölçüde pistlerin sayısına ve aralarındaki mesafeye bağlı olarak değişmektedir. Genel olarak dört tür paralel pist bulunmaktadır. Bunlar:

Birbirine yakın paralel pistler: Aralarındaki mesafenin 700 ile 2500 ft. olduğu birbirine yakın paralel pistler VFR şartlarında aynı anda inişe ve kalkışa izin vermektedirler. İnişler bir pistte yapılırken kalkışlar diğer pistte yapılır. Bununla birlikte IFR şartlarında birbirine yakın paralel pistlerde aynı anda her iki piste iniş yada kalkışa izin verilmez. IFR şartlarında bir pistin faaliyeti diğer pistteki faaliyete bağlıdır.

İki pist arasındaki mesafenin 2500 ile 4300 ft. olduğu paralel pistler: IFR şartlarında bir piste iniş, diğer pistteki bir kalkıştan bağımsız olarak

---

<sup>22</sup>Wells, a.g.e., s. 116.

gerçekleştirilmektedir. Bu tür paralel pistler VFR şartlarında aynı anda inişlere olanak vermektedirler. IFR şartlarında aynı anda her iki pistinde kalkışlar için kullanılabilmesi için iki pist arasındaki mesafenin en az 2500 ft. olması gerekmektedir.

Birbirine uzak paralel pistler:

Birbirine uzak paralel pistler arasındaki mesafe en az 4300 ft. olmakta ve IFR şartlarında her iki pistte hem iniş hem de kalkışlar için birbirinden bağımsız olarak kullanılabilirler.

Çift paralel pistler: Çift paralel pistler aralarında 5000 ft.'den daha fazla mesafe olan iki tane birbirine yakın paralel pistten oluşmaktadır. Her iki pistte çeşitli faaliyetler için kullanılmasına rağmen en ideal olanı terminal binasına daha uzak olan pistin inişler için, terminal binasına daha yakın olan pistin kalkışlar için kullanılmasıdır.<sup>23</sup>

**Açık-V şeklinde pistler:** Birbiri ile kesişmeyen ancak iniş, kalkış, yaklaşma ve pas geçme uzantıları birbirini kesen farklı yönlerdeki pistler açık-V şeklinde pist olarak sınıflandırılmaktadır. Çok hafif rüzgarlı yada rüzgarsız havalarda her iki pisti de aynı anda kullanmak mümkün iken, bir yönden gelen çok sert rüzgar olduğunda diğer yöndeki pist kullanılmaktadır. Uçakların iniş ve kalkışları, iki pistin birbirine yaklaştığı "V" tarafından yapıldığında pistlerin kullanımı en yüksek kapasiteye ulaşmaktadır. VFR şartlarında bu stratejinin uygulanması saatte 60-180 uçuş faaliyetine izin verirken, IFR şartlarında ise bu kapasite ancak 50-80'e ulaşmaktadır. İniş ve kalkışlar "V" tarafına doğru, pistin diğer tarafından yapılırsa VFR şartlarında saatlik kapasite 50-100 'e, IFR şartlarında ise saatte 50-60'a düşebilir.<sup>24</sup>

**Kesişen pistler:** Bazı havaalanları birbirine kesişen iki yada daha fazla piste sahiptir. Bu tür pistlere "kesişen pistler" adı verilmektedir. Açık-V tipi pistlerde olduğu gibi kesişen pistler de, bir yönden kuvvetli rüzgar olduğunda tek

<sup>23</sup>Horonjeff & McKelvey, a.g.e., s. 252.

<sup>24</sup> Wells, a.g.e., s. 116.

bir pist haline dönüştürülebilmektedir. Hafif rüzgar olduğunda ise her iki pist kullanılabilir. Bu pistlerin kapasitesi büyük ölçüde pistlerin kesiştiği yere bağlı olmaktadır. En yüksek kapasiteye, kesişme noktasının kalkış ve iniş eşiğine yakın olduğu durumlarda ulaşılmaktadır. VFR şartlarında kapasite saatte 70-175 harekete, IFR şartlarında ise 60-70 harekete ulaşmaktadır.<sup>25</sup>

Aynı anda hem kalkan hem de inen uçaklara talimat vermek, tek bir uçağa talimat vermekten daha zor olduğundan tek pist, kapasite ve hava trafik kontrolü açısından tercih edilebilirken, en çok tercih edilen pist tipi aralarında 400 ft. mesafe olan paralel pistlerdir. Çeşitli pist yapılarını karşılaştırdığımızda açık-V şeklindeki pistlerin, kesişen pistlerden daha fazla kapasiteye sahip olduğu görülmektedir.

### 3.1.1.2. Pistlerin Sınıflandırılması

Pistler FAA ( Federal Aviation Administration) tarafından seyrüsefer kolaylıkları temel alınarak üç gruba ayrılmaktadır. Bunlar:<sup>26</sup>

- Aletsiz Pistler (Non-instrument Runway)
- Aletli Hassas Yaklaşmasız Pistler ( Non-precision Approach Runway)
- Hassas Yaklaşmalı Pistler ( Precision Approach Runway )

Aletsiz pistler, yalnızca VFR şartlardaki bir uçağın faaliyetleri için tasarlanmıştır.

Aletli hassas yaklaşmasız pistler, NDB, DME ve VOR gibi hava seyrüsefer cihazlarına sahip olan pistlerdir

Hassas yaklaşma pisti ise, hassas yaklaşma radarı, PAR ( Precision Approach Radar) yada aletli iniş sistemi, ILS ( Instrument Landing System) kullanan aletli yaklaşma sistemine sahip olan pisttir.

<sup>25</sup>Horonjeff & McKelvey, a.g.e., s. 25.

<sup>26</sup> ICAO. Aerodroms: Annex 14 (1990), s. 2.

### 3.1.2. Taksiyolları

Havaalanı planındaki en önemli unsurlardan bir diğeri de, pisti terminal binasına ve hangarlara bağlayan taksiyolu sistemidir. Taksiyolu plan ve projesi hazırlanırken, en önemli nokta uçağın taksiyolunda kolayca akışını sağlayacak şekilde düzenlenmesidir. Taksiyolu projesi, hava trafiğinin hacmi, pist biçimi, terminal binası ve diğer tesislerin konumu göz önüne alınarak hazırlanmaktadır.<sup>27</sup> Taksiyolları, henüz inen bir uçağın kalkış için hazırlanan uçağı engellemeyecek bir şekilde düzenlenmelidir. Yoğun havaalanlarında taksiyolundaki trafik aynı anda farklı yönlerde hareket ettiği için genellikle tek yönlü paralel taksiyolları tercih edilmektedir. Bir pistin etkinliği taksiyolu sisteminin yeterliliği ile yakından ilişkili olduğu görülmektedir.

Trafiğin en yoğun olduğu dönemlerde bir pistin kapasitesi, inen uçağın pisti boşaltma hızına bağlı olarak değişmektedir. Piste giriş ve çıkış taksiyolları genellikle pistin her iki ucunda yer almaktadırlar. Taksiyolları planlanırken aşağıdaki unsurların göz önüne alınması gerekmektedir:<sup>28</sup>

1. Taksiyolları, terminal binası ve pistler arasında bulunan mesafeyi en aza indirecek şekilde düzenlenmelidir.
2. Trafiğin çok yoğun olduğu havaalanlarında, taksiyolları pistin değişik noktalarında piste bağlanmalı ve böylece inen uçak mümkün olduğunca çabuk pisti terk etmelidir.
3. Yeni inen bir uçak, kalkışa hazırlanan uçağı engellememelidir.
4. İnen uçağın pistteki kalış süresini azaltmak amacıyla taksiyolu daha fazla dönüş hızına izin verecek biçimde düzenlenmelidir.
5. Taksiyolları aktif bir pist ile kesişmeyecek biçimde düzenlenmelidir.

<sup>27</sup>Norman Ashford & Paul H. Wright , a.g.e., s.178.

<sup>28</sup> Wells, a.g.e., s. 124.

Taksiyolları, paralel taksiyolu, giriş taksiyolu, çıkış taksiyolu, hangara ve aprona giriş taksiyolları biçiminde sınıflandırılabilir.

**Paralel taksiyolu:** Piste paralel bir konumdadır ve taksiyolunu piste bağlayan birkaç çıkış taksiyoluna sahip olabilir. Çok yoğun havaalanlarında çift paralel taksiyolu görülmektedir. Paralel taksiyollarının temel fonksiyonu, kapasite ve güvenliği arttırarak pist çevresindeki trafik akışını hızlandırmaktır.

**Giriş taksiyolları:** Genellikle pistin her iki ucunda yer almakta ve tek yönlü bir pist için son çıkış taksiyolu olarak da hizmet vermektedirler.

**Çıkış taksiyolları:** Pistin mümkün olduğu kadar çabuk ve kısa sürede boşaltılması için pist boyunca sık aralıklarla yer almaktadırlar. Çıkış taksiyolu, paralel taksiyoluna serbestçe trafik akışını sağlamakta veya en azından bir uçak pisti boşalttığı anda pistte diğer bir uçağın faaliyetlerine imkan vermektedir.

Çıkış taksiyolları konvansiyonel olarak 90 derecelik bir açı ile piste bağlanır şekilde inşa edilebileceği gibi, 30-45 derece açıyla bağlanarak yüksek sürat çıkış taksiyolu (high speed exit taxiways) şeklinde de inşa edilebilir.<sup>29</sup>

**Hangar ve aprona ulaşım taksiyolları:** Hava tarafı hareket alanını diğer taksiyollarına, hangar ve apronlara bağlar. Taksiyollarının genişliği ve dayanıklılığı, hizmet verilen uçağın büyüklüğüne göre havaalanından havaalanına değişiklik göstermektedir.

### 3.1.3. Apron ve Bekleme Alanları

Bekleme alanı, uçuşa başlamadan önce pilotların en son motor ve kokpit kontrollerinin tamamlamaları için uçakların park edildiği, pistin girişine yakın taksiyoluna bitişik alandır. Bu alanlar oldukça geniştir, böylece eğer bir uçak

---

<sup>29</sup> Korhan Oyman, "Havaalanları Yönetim Modeli ve İşleyiş Sistemleri," (Yayınlanmamış Doktora Tezi Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1998), s. 34.

kalkamaz ise diğerk bir uçak onun yanından geçerek faaliyetlerini sũrdũrebilir. Bekleme alanı normal olarak dũrt uğağı barındırmaktadır ve bir uğağın diğerkini geğebilmesi için yeterli alana sahip olacak Şekilde dũzenlenmektedir.<sup>30</sup>

Apron, bir uğağın yolcu ve kargo yũkleme ve boşaltma, yakıt alma, park etme ve bakımı amacıyla hazırlanan alandır.<sup>31</sup> Trafiğin en yoğun olduğu saatteki uçak hareket sayısı ve uçak tipleri saptanarak, gerekli park yeri sayısı ve ayrılacak toplam alan belirlenmektedir. Bir apron dũrt temel faktøre bağlı olarak dũzenlenmektedir. Bunlar,<sup>32</sup>

1. Terminalin biçimi ( doğrusal, uydu ....) ve yolcuların uçak motorunun ısısı, gũrũltũsũ, dumanından korunması ve gũvenliđi için gereken boş alan.
2. Hizmet verilen uğağın hareket özellikleri; uğağın aprona kendi başına girip ęıkamayacađı ve terminal binasına yanaŐma ağısı.
3. Uğağın fiziksel özellikleri; bũyũk bir uçak park ve manevra için kũęũk bir uğağa gũre daha bũyũk bir apron sahası gerektirir.
4. Yer servis ekipmanlarının boyutları ve tipleri

Terminal apronunun temel işlevi, uçakların terminal binası ile hareket sahası arasında hareketlerini uygun bir Şekilde geręekleŐtirmelerine imkan sağlamaktır. Uçakların park etmesi, yer hizmeti ve ufak tefek bakımların sağlanabilmesi için gerekli alanı sağlayarak bu işlevini geręekleŐtirmektedir. Apronun boyutları ve dayanıklılığı hizmet verilecek uğağın tipine gũre saptanmaktadır. Aprondaki mevcut imkanlar ve konumları hizmetin tũrũne gũre hazırlanmaktadır. Sunulan temel hizmetler, uğağa yakıt doldurma, APU temini, uçak yer hizmetleridir.

<sup>30</sup> Horonjeff & McKelvey, a.g.e., s. 422.

<sup>31</sup> ICAO. Aerodroms: Annex 14 (1990), s. 2.

<sup>32</sup> Ashford & Wright , a.g.e., s. 212.

### 3.2. Havaalanı Terminal Hattı Tesisleri ( Landside)

Terminal hattı tesisleri, aslında yer ulaşımını da içine alan havaalanının yolculara hizmet verdiği bölümlerdir. Bu bölüm, yolcu bindirme ve bekleme alanlarını, bilet satış ve check-in bölümlerini, bagaj işlemlerinin yapıldığı alanları, restoranları, mağazaları, araba kiralama büroları ve bunun gibi alanları içine alan terminal binasını ve hava kargo, posta için yükleme, boşaltma ve depolama alanlarını kapsamaktadır. Havaalanı terminal hattı ayrıca havaalanı içinde araç dolaşım yollarını ve araç park alanlarını da içine almaktadır.

#### 3.2.1. Yer Ulaşım Tesisleri

Havaalanı terminal hattı bölümü içindeki yer ulaşım tesisleri, yolcu terminal binasına giren ya da çıkan yolcuların mevcut ulaşım araçları vasıtasıyla transferini kolaylaştırmaktadır. Yer ulaşım tesisleri şunları kapsamaktadır: <sup>33</sup>

- a) Terminal binası önündeki kaldırım ( Curbside) : Yolcuların ve havaalanına gelen diğer insanların yer ulaşım araçlarına biniş ve inişlerini gerçekleştirdikleri kaldırım ya da platformlardır.
- b) Yaya yolları( Pedestrian Walkways ) : Terminal binası ve otoparklar arasında ulaşımı sağlayan tünel ve köprüleri de içine alan havaalanı içindeki yollarda yayaların kullanabilecekleri, çizgilerle belirlenen dar yollardır.
- c) Oto parklar: Yolcular, geçirmeye / karşılamaya gelenler, havaalanı çalışanları ve araba kiralama şirketleri için ayrılan uzun ya da kısa süreli araç park alanlarıdır.

---

<sup>33</sup> Federal Aviation Administration, Advisory Circular (1988,) s. 16.

- d) Ulaşım yolları (Access Roads) : Terminal binası önündeki yolcu indirme / bindirme alanlarına, oto parklara, cadde ve anayollara ulaşımı sağlayan, taşıtların kullandığı yollardır.
- e) Servis yolları (Service Roads) : Terminal ve diğer havaalanı tesislerine ulaşımı sağlayan, halka açık ya da kapalı ve itfaiye, kargo, kamyon gibi araçların kullandığı yollardır.

### 3.2.2. Yolcu Terminal Binası

Yolcu terminal binası, havaalanındaki uçuş ve terminal hattı arasındaki bağlantıyı sağlayan bir tesistir. Bu iki alan arasındaki sınır, terminal binasının apron tarafındaki kapısında başlamaktadır.

Havaalanı yolcu terminal binası, yer ve hava ulaşımı arasındaki değişimin sağlandığı transfer noktasıdır. Yolcu terminal binasının işlevi; yer ulaşım aracından hava ulaşım aracına transferi sağlamak, bir hava yolculuğunun başlaması, sona ermesi ve devamı için yolcu işlemlerinin yapılması, ve yolcu ve bagajının uçağa ya da uçaktan taşınmasıdır.

### 3.2.3. Yolcu Bindirme ve İndirme Tesisleri

Yolcuları uçağa bindirme ve uçaktan indirme tesisleri iki ana bölümde incelenebilir. Bunlar:<sup>34</sup>

#### 1. Apron

Apron; uçak park, uçak destek ve servis işlevleri için kullanılan alan ve tesisleri kapsamakta ve aşağıdaki alt bölümleri içermektedir.

---

<sup>34</sup> FAA. a.g.e., s. 15.

- a) Uçak park sahaları: Yolcuların uçağa iniş ve inişlerini gerçekleştirebilmeleri için uçakların park ettikleri alanlardır.
- b) Uçaklara yer hizmeti verilen alanlar: Uçak park alanları üzerinde ya da bunlara bitişik alanlardır. Havayolu personeli tarafından uçağın uçuşa hazırlanması, bagaj, kargo ve postanın uçağa yüklenip boşaltılması için kullanılmaktadır.
- c) Taksiyolları: Uçakların aprona giriş ve çıkışlarında manevra yaptıkları sahalardır.
- d) Yer hizmeti veren araçlar ve itfaiye araçları için düzenlenen yollar: Sadece uçaklara yer hizmeti veren araçlar ve itfaiye araçları için apron üzerinde belirlenen yollardır.

## 2. Aprondaki uçak ve terminal binası arasındaki bağlantıyı sağlayan tesisler.

Terminal binasını apronda park etmiş olan uçağa bağlayan bölüm aşağıdaki tesisleri kapsamaktadır: <sup>35</sup>

- a) Terminal binası ile uçak arasındaki ulaşım için kullanılan koridor,
- b) Uçuştan önce yolcuların toplandığı bekleme alanı,
- c) Uçak ile terminal binası arasında, yolcuların uçağa iniş ve inişleri için kullanılan cihazlar,
- d) Uçağın iniş ve kalkışı ile ilgili faaliyetler, personel ve ekipman için ayrılan alanlar,
- e) Yolcuların ve bagajlarının kontrolü için kullanılan güvenlik cihazları,

<sup>35</sup> Horonjeff & McKelvey, a.g.e., s. 434.

- f) Tuvalet, telefon, restoran ve bar gibi yolcuların ihtiyaçlarını karşılayacak tesisler için ayrılan alanlar.

#### 4. HAVAALANI FAALİYETLERİ

Havaalanı idari otoritelerince belirlenen politikaların yerine getirilmesi için uygulanan faaliyetler olarak tanımlanan havaalanı faaliyetleri aşağıdaki idari işlevleri içine almaktadır:<sup>36</sup>

- Havaalanı faaliyetleri ve binaların bakımlarının denetlenmesi ve sürekliliğinin sağlanması.
- Havaalanındaki yönetim ve bakım faaliyetleri ile ilgili planların ve politikaların belirlenmesi.
- Havaalanı polis ve güvenlik işlevlerinin denetlenmesi.
- Havaalanı yangın- kaza kurtarma, haberleşme ve diğer acil hizmet faaliyetlerinin denetlenmesi.
- Havaalanının pist, taksiyolu, apron ve diğer faaliyet alanlarının güvenli, etkin ve sürekli olarak kullanımının denetlenmesi.
- Havaalanı tarafından işletilen tüm tesis ve ekipmanlarının kapsamlı bakım hizmetlerinin tamamlanmasının denetimi.
- Havaalanı için faaliyet ve bakım standartlarının geliştirilmesi.
- Havaalanının faaliyet ve bakımı için gerekli personel ve fonların sağlanması.

<sup>36</sup> George Campbell, *Airport Management and Operations* (3<sup>rd</sup> Edition. Louisiana: Claitor's Publishing Division, 1977), s. 8.

- Havacılık sektöründeki gelişime ayak uydurmak için havaalanının modernizasyonu ve geliştirilmesi için gerekenlerin belirlenmesi ve havaalanı idari otoritelerine tavsiyelerde bulunulması.

Havaalanı faaliyetleri; terminal binaları, hangarlar ve depoları içeren tüm bina faaliyetlerini ve pist, taksiyolu ve uçak park alanları gibi tüm havaalanı uçak hareketlerini kapsamaktadır.

Bir havaalanında, havayolu taşıyıcıları yolcu ve kargo hizmetlerini yerine getirmektedirler. Burada yolculara bilet satışı, yolcuların uçağa bindirilmesi ve bagajların bir yerde toplanıp, gruplandırılması ve uçaklara yüklenmesi gibi işlevler yerine getirilmektedir. Uçaklarla ilgili faaliyetler ise yakıt alma, yolcuları, kargoyu, bagajları ve yiyecek ve içecekleri yükleme ve bakım faaliyetlerini içermektedir.<sup>37</sup>

Bir havaalanı ticari, teknik, idari, sosyal, endüstriyel ve ekonomik fonksiyonları yerine getirmektedir. Bu fonksiyonları yerine getirirken de aşağıdaki belirtilen faaliyetlerde bulunur:<sup>38</sup>

- Hava Kargo
- Hava Trafik Kontrol
- Uçak Trafiği
- Yolcu ve Yük Trafiği
- Bagaj Hizmetleri
- Uçuş Hizmetleri
- Yakıt Depolama ve Uçaklara yakıt Doldurma
- Terminal binası içindeki işyeri ve dükkanları kiraya verme
- Meydan Kiraları ( Bir ücret karşılığında havaalanı sahası içinde malzemelerini depolayan kişi yada şirketlerin meydanı kullanma karşılığında ödedikleri kiralar.)

<sup>37</sup> John Coyle, Edward Bardı & Joseph Cavinato, *Transportation* ( N.Y:West Publishing, 1990), s. 33.

<sup>38</sup> Campbell, a.g.e., s. 9.

- Yer Ulaşımı ( Taksi, otobüs, limuzin gibi)
- Hangar Kiralama
- Seyrüsefer Yardımcıları
- Araç Park Yerleri
- Restaurant ( Hem personel hem de havayollarına yemek servisi vermek.)
- Otomatik Yiyecek ve İçecek Makinaları
- Depolama Faaliyetleri

Bir havaalanının en önemli faaliyetlerinden biri havayolu şirketlerinin havaalanını kullanımı ile ilgili faaliyetleridir. Bu, havaalanı ile havayolu şirketleri arasında, havayolu şirketlerinin büroları, check-in bankoları, ve ramp hizmetlerini içeren anlaşmaları kapsamaktadır. Havaalanı güvenliği de, havaalanı faaliyetlerinden biridir.

Tüm havaalanı şemsiyesi altında üç ayrı gruba bölünebilen çok fazla sayıda hizmet ve tesis bulunmaktadır. Bunlar:

1. Temel havaalanı faaliyetleri
2. Yer hizmeti faaliyetleri
3. Ticari faaliyetler

#### **4.1. Temel Havaalanı Faaliyetleri**

Bu hizmetler, temel olarak uçağın ve havaalanı kullanıcılarının güvenliğinin temin edilmesiyle ilgili olan hizmetlerdir. Bunlar, uçakların yaklaşma ve inişlerini kolaylaştırmak için havaalanında sağlanan hava trafik kontrol hizmetlerini, meteoroloji hizmetlerini, haberleşme, polis ve güvenlik, arama ve kurtarma faaliyetlerini de içeren yangın ve ambulans hizmetlerini, ve son olarak da pist ve bina bakım işlevlerini kapsamaktadır.

Bu tesis ve hizmetler, normal olarak havaalanının kendisi ya da merkezi yönetim tarafından sağlanmaktadır. Havaalanı yöneticisi bunların tedarik edilmesinden sorumlu olduğunda bile, bunların tedarik edilmesi büyük ölçüde hükümet politikaları, ulusal, uluslararası kuralların etkisi altında olduğu için havaalanı yöneticisinin bunlar üzerinde oldukça az kontrol yetkisi olmaktadır. Örneğin, son yıllarda İngiltere’de havaalanlarındaki güvenliğin düzeyi havaalanı tarafından değil, ilgili bakanlık tarafından belirlenmektedir.

#### 4.2. Yer Hizmeti Faaliyetleri

Havaalanlarında çok çeşitli yer hizmeti faaliyetleri mevcuttur. Bu faaliyetlerin bazıları direk olarak uçağın kendisi ile ilgilidir ve uçağın temizliği, yakıt sağlanması, bagajın yüklenmesi yada boşaltılması gibi işlemleri içermektedir. Bu faaliyetlere "ramp hizmetleri" adı verilmektedir. "Yolcu trafik hizmetleri" denilen diğer yer hizmeti faaliyetleri yolcu, bagaj ve kargo trafiği ile ilgilidir ve yolcuların, bagajlarının ve kargonun ait oldukları terminallerden uçağa aktarılması esnasındaki değişik işlemleri içermektedir. Yer hizmeti faaliyetlerinin değişik bölümleri, farklı otoritelerin sorumluluğu altında olabilir.

Ülkemizdeki havaalanlarında olduğu gibi Avrupa’daki büyük havaalanlarının yarısında, havaalanı otoritelerinin bu aktivitelerin hiçbirisiyle alakaları bulunmamaktadır. Bu aktiviteler, Heathrow, Dublin, Gatwick ve Nice havaalanlarında olduğu gibi havayolu şirketleri yada özel yer hizmeti şirketleri tarafından sağlanmaktadır. Lizbon ve Stockholm havaalanı otoriteleri ise bir havaalanında gereken yer hizmetleri faaliyetlerinin bir kısmını sağlamaktadırlar.

Bu tür yer hizmeti faaliyetlerini kendisi sağlayan Paris, Frankfurt ve Roma havaalanları gibi havaalanları da vardır. Almanya’daki tüm havaalanlarında ve Viyana’da ramp hizmetleri havaalanı otoritesi tarafından sağlanmaktadır. Frankfurt’da yolcu ve kargo işlemleri hem havaalanı otoritesi hem de havayolu şirketleri tarafından yürütülmektedir.

1996 yılında yayınlanan 22741 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliğine göre ülkemizde havaalanı yer hizmetleri, bu yönetmelik hükümlerine uygun olarak havaalanlarında yer hizmetleri yapmak üzere çalışma ruhsatı alan özel hukuk kişiliği statüsündeki kuruluşlar tarafından yapılmaktadır. Bu kuruluşlar tarafından verilen yer hizmetleri türleri şu biçimde gruplandırılmıştır:<sup>39</sup>

1. Temsil
2. Yolcu Trafik
3. Yük kontrolü ve haberleşme
4. Ramp: Ramp, kargo ve posta, uçak temizlik, birim yükleme gereçlerinin kontrolü
5. Uçak hat bakım: Uçak hat bakım, yakıt ve yağ
6. Uçuş operasyon
7. Ulaşım
8. İkram servis
9. Gözetim, yönetim
10. Uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi

#### **4.3. Ticari Faaliyetler**

Avrupa havaalanlarının çoğunda ticari faaliyetler, çalıştıkları iş alanında uzman olan kurumların temsilci firmaları tarafından sağlanmaktadır. Havaalanı otoriteleri, bu şirketlerden kira ve imtiyaz ücreti alırlar. Ancak tüm bu ticari mağazaları kendileri çalıştıran bazı havaalanı otoriteleri de mevcuttur. Aer Rianta, İrlanda Havaalanı otoritesi, tüm havaalanlarındaki duty-free mağazalarını işletmektedir. Roma'daki duty-free mağazaları ve restoranlar direk olarak havaalanı otoritesi tarafından işletilirken, diğer mağaza ve barlar diğer temsilci firmalar tarafından işletmektedir.

---

<sup>39</sup> "Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği," (SHY-22), Resmi Gazete ( 28.08.1996, sayı: 22741), s. 3.

Bir havaalanı otoritesi yada yöneticisinin görev ve sorumlulukları ülkeden ülkeye ve havaalanından havaalanına farklılık göstermektedir. Yukarıda belirtilen tesis ve hizmetler havaalanı yöneticilerinin kendileri tarafından, merkezi ya da yerel yönetim, havayolları, özel şirketler gibi üçüncü kişilerce sağlanması nedeniyle farklılıklar ortaya çıkmaktadır.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Doganis, a.g.e., s. 7-10.

## İKİNCİ BÖLÜM

### BİRİNCİ KISIM

### HAVAALANI GÜVENLİĞİ

#### 1. HAVALANI GÜVENLİĞİNİN ÖNEMİ

Sivil havacılık sektörünün tüm dünyada büyük bir gelişme göstermesi, hava sahası ve havaalanı kapasitesi üzerinde önemli bir baskı yaratmakta, bu da havacılık güvenliğini olumsuz yönde etkilemektedir.<sup>41</sup>

Uluslararası sivil havacılık güvenliğinin temel amacı; yolcu, uçuş personeli, yer personeli, halk, ve uluslararası sivil havacılığa hizmet veren tesislerin yerde ve havada yapılacak yasadışı müdahale eylemlerine karşı korunması ve emniyete alınmasıdır. Bu amaç, birbirini tamamlayan güvenlik faaliyetleri ile ve uluslararası, ulusal ve havaalanı düzeyinde çeşitli insan ve ekipman kaynaklarının bir araya getirilmesi ile başarılmaktadır.<sup>42</sup>

1960'lı yılların sonundan itibaren havaalanları ve sivil havacılık politik amaçlı suçların hedefi haline gelmiştir. Ancak tüm dünyada sivil havacılığı tehdit eden yasadışı eylemlerin türü zamanla değişiklik göstermektedir. 1970'li yıllarda uçak kaçırma, 1980 ve 1990'lı yıllarda uçak bombalama en büyük tehdit unsurunu oluştururken, 2000'li yıllarda bu tehdidin yön değiştirerek bilgisayara dayalı havacılık bilgi sistemlerine yöneleceği tahmin edilmektedir.<sup>43</sup>

Sivil havacılığa karşı yapılan yasadışı eylemler (hava terörizmi) ne yazık ki yıllardır büyük bir tehlike arz etmektedir (Bakınız Tablo 2). Bu nedenle,

<sup>41</sup> ICAO Programme Offers Practical Means of Enhancing Security Training Performance. <http://www.icao.org/programme.htm>. İletişim Adresli Web Sayfası. (2000), s.1.

<sup>42</sup>“ Sivil Havacılık Güvenliği,” Teknolojik Güvenlik, Cilt no: 1, Sayı no: 2, (1997), s. 32.

<sup>43</sup> Chris Yates, Airport Security: Standards & Technology (2'nd Edi. U.K.:Jane's Information Group, 1999), s. 85.

uluslararası sivil havacılığın yasadışı eylemlere karşı korunması hem hükümetler hem de sektör için önemli bir husustur. <sup>44</sup>

**Tablo 2. Dünya Genelinde Uçaklara Yönelik Yasadışı Eylemler Listesi (1979-1998)**

Yıl	Yasadışı eylem sayısı	Uçuş sırasında uçağa sabotaj	Uçuş sırasında tamamıyla zarar görmesiyle sonuçlanan sabotaj sayısı	Yasadışı eylemlerde öldürülen kişi sayısı	Yasadışı eylemlerde yaralanan kişi sayısı	Uçağın tamamen zarar görmesinden ölen kişi sayısı	Yasadışı sızma eylem sayısı	Yasadışı sızma eylem girişim sayısı	Uçak içi saldırı eylem sayısı	Faaliyet eylemleri	Sivil havacılık güvenliğine karşı eylem sayısı	Türkiyede meydana gelen eylem sayısı
1979	37	11	0	64	194	0	16	10				0
1980	54	8	1	72	39	64	29	17				1
1981	53	15	0	8	39	0	24	14				1
1982	36	6	0	14	119	0	19	11				0
1983	45	7	0	15	70	0	21	17				1
1984	41	13	0	68	249	0	21	7				0
1985	40	13	1	473	243	329	20	7				1
1986	14	3	0	112	235	0	5	6				0
1987	13	3	1	166	121	115	4	6				0
1988	12	2	2	300	21	287	7	3				0
1989	14	2	2	278	38	277	8	4				0
1990	36	1	11	137	145	7	20	12	2	1	0	0
1991	15	0	0	0	2	0	7	5	2	1	0	0
1992	10	0	0	10	123	0	6	2	1	1	0	0
1993	30	0	0	28	2	0	21	4	2	1	2	0
1994	37	2	1	36	53	21	20	5	3	4	3	0
1995	14	0	0	0	3	0	9	2	0	2	1	0
1996	15	0	0	130	54	125	10	2	0	1	2	0
1997	6	0	0	1	0	0	4	1	0	0	1	1
1998	6	0	0	0	0	0	4	1	0	0	1	3
TOPLAM	528	86	9	1912	1750	1225	275	136	10	11	10	8

**Kaynak:** UTGA. Havalimanı Özel Güvenlik Görevlileri ve İdarecileri İçin Sivil Havacılık Güvenliği El Kitabı. (Ankara: TEPE Savunma ve Güvenlik Sistemleri A.Ş., 2000) s.13

Yukarıdaki istatistik verileri, havaalanlarında güvenlik tedbirlerinin alınmasının zorunluluğunu ve bu güvenlik tedbirlerinin devamlılığının

<sup>44</sup> Norman Ashford, H. P. Martin Stanton & C. A. Moore, *Airport Operations* (New York: McGraw Hill, Inc., 1997), s. 243.

gerekliliğini ortaya koymaktadır. Kaybedilen yaşamlar, hava taşımacılığı hizmetinin engellenmesi ve olumsuz ekonomik etkiler nedeniyle yasadışı eylemlerin maliyeti neredeyse hesaplanamaz bir duruma gelmiştir. Havacılık sektörünün bu yasadışı eylemleri engelleme becerisi tüm sistemdeki güvenlik önlemlerinin artırılmasına bağlıdır.<sup>45</sup> Havaalanı yönetiminin, bu sistemi kullanan personel ve yolcuların güvenliğini sağlamanın yanı sıra binaları, uçakları ve diğer ekipmanları da en iyi düzeyde korunmasını sağlayacak önlemleri alması gerekmektedir. Ancak alınacak güvenlik önlemleri mümkün olduğunca hava taşımacılığının önemli bir avantajı olan sürat faktörünü ortadan kaldırmayacak şekilde alınmalıdır.

Yasadışı eylemlerin başlangıç noktası olduğu için uluslararası standartlarda güvenlik önlemlerinin alınması gereken yerler havaalanlarıdır. Yolcu terminal binası da, uçuş esnasında oluşabilecek yasadışı eylemleri engellemek için güvenlik önlemlerinin uygulanabileceği en önemli mekandır. Bir havaalanı güvenlik faaliyetinin tam anlamı ile gerçekleştirilebilmesi; merkezi ve yerel yönetim birimlerinin, havaalanı otoritelerinin, havaalanında faaliyet gösteren diğer işletmelerin, polis ve güvenlik personelinin ve halkın işbirliğini ve kesin kararlılığını gerektirmektedir.<sup>46</sup>

Güvenliği bu kadar ön plana çıkaran en önemli etkenler, suikastların özellikle terörist saldırıların artması yanında, ekonomik gelişmeye paralel olarak yaşam düzeyinin yükselmesi, hizmet sektörünün gelişmesi ve bireyin ön plana çıkmasıdır. Günümüz insanı; konforu, güvenliği ve hızı ön planda tutmaktadır. Hız gündeme geldiğinde ise ilk akla gelen havacılık sektörüdür. Gelişen bu sektör, sabotajlara ve terör saldırılarına da hedef olmakta gecikmemiştir.<sup>47</sup>

Hava meydanlarına yönelik çok çeşitli sabotaj eylemleri vardır. Bir çok durumda başarı oranı, başarısızlıktan daha yüksektir. Saldırıda bulunan kişinin kolay bir şekilde olay yerinden uzaklaşmasını sağlayacak pek çok sabotaj

<sup>45</sup> ICAO Journal, ICAO Programme Offers Practical Means of Enhancing Security Training Performance Vol: 53, No: 10, (Dec. 1998), s. 17.

<sup>46</sup> Norman Ashford, H. P. Martin Stanton & C. A. Moore, a.g.e., s. 243.

<sup>47</sup>“Sivil Havacılık Güvenliği,” Teknolojik Güvenlik. Cilt no: 3, Sayı no: 9, (Şubat 1999), s. 122.

yöntemi vardır. Teröristler için rahat ve kolay sabotaj şekillerinden bazıları şunlardır: <sup>48</sup>

- a) Yolcu ya da kargo uçağının patlayıcı yerleştirilerek patlatılması,
- b) Pazarlık amacıyla uçak kaçırılması,
- c) Zararsız görünen el çantası ve bavul gibi objelere patlayıcı yerleştirilmesi,
- d) Uzaktan silah ile ateş edilmesi ya da roket fırlatılması,
- e) Terminal içinde el bombası ile sabotaj yapılması,
- f) Havaalanında asılsız bomba ihbarları ile normal faaliyetlerin kesilmesi,
- g) Havaalanlarına canlı bomba ile sızılması,
- h) Park alanları, yakıt tankları, elektronik tesisatlar gibi havaalanlarının çeşitli bölümlerine sabotaj yapılması,
- i) Uçağa patlayıcı maddelerin ya da silahların sokulması,
- j) Hareket halindeki bir araçtan patlayıcı atılması,
- k) Havaalanı çalışanları tarafından teknik sabotaj yapılması

Havaalanları tüm gün boyunca işleyen ve bir çok kişiye hizmet veren tesislerdir. Bu nedenle güvenlik sistemleri, devamlı ve fonksiyonel olarak günün 24 saati işlemelidir. Güvenlik sisteminde aksaklıklara meydan vermemek,

---

<sup>48</sup> Hakan Görgün & Murat Kılıçman, İstanbul Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali ve Çok Katlı Otopark Güvenlik Konsepti (Ankara: Tepe Savunma ve Güvenlik Sistemleri, 1998), s. 3.

huzuru ve işleyişi sağlamak amacıyla güvenlik birimlerinin özenli ve dikkatli bir çalışma yapmaları gerekmektedir.

Havacılığın uluslararası bir boyut taşınması, medyatik oluşu ve taşımacılık sistemi olarak çok sayıda insana hizmet etmesi, havaalanlarının güvenlik açısından büyük önem taşınmasının nedenleridir. Bir havaalanında birçok ülkeden yolcuların bulunması, görsel ve yazılı basının sürekli buralarda görev yapması ve havaalanlarının toplu olarak çok sayıda insana hizmet vermesi, güvenlik açısından özel bir ilginin gösterilmesini zorunlu kılmaktadır.

Uluslararası havaalanlarındaki güvenlik birimleri, yasadışı eylemlere karşı sivil havacılığın korunmasında önemli bir rol oynamaktadırlar. Havaalanında güvenliğin sağlanmasından sorumlu otorite, güvenlik birimlerinin gerekli imkanları elde etmesi için kurallarını ve standartlarını ana hatları ile belirlemelidirler. Bu standart ve kurallar, güvenlik hizmetlerinin resmi güvenlik güçleri, özel güvenlik güçleri, polis, asker ya da havaalanı tarafından verilip verilmediğine bakılmaksızın gerekli imkanları sağlamaktan sorumlu bölümleri belirtmelidir.<sup>49</sup>

## 2. GÜVENLİK SAHALARI VE ÇEŞİTLERİ

Sivil havacılığı tehdit eden yasadışı eylemlerin başlangıç noktası havaalanlarıdır. Bir uçağın kaçırılması ya da bir uçağa sabotaj yapılması havaalanındaki güvenlik tedbirlerinin yetersiz olmasından kaynaklanmaktadır.<sup>50</sup>

Bir havaalanında güvenliğin uluslararası standartlarda sağlanabilmesi için önce korunması gereken sahaların belirlenmesi ve bu sahaların her birinin gerektirdiği güvenlik tedbirlerinin alınması gerekmektedir. Havaalanlarındaki güvenlik çok yönlüdür ve bir sahanın ihmali diğer sahanın güvenliğini de etkilemektedir. Güvenlik zincirindeki halkalardan birinin kopması tüm güvenlik

<sup>49</sup> ICAO, *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference* (4<sup>th</sup> Edi., 1991), s. I-3-21.

<sup>50</sup> Rodney Wallis, *Combating Air Terrorism* (McLean, VA: Maxwell MacMillan, Inc., 1993), s. 44.

zincirini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle, bir havaalanındaki güvenlik sahaları ayrı ayrı incelenecektir.<sup>51</sup>

## 2.1. Havaalanı Genel Güvenliği

Hava taşımacılığı hizmeti veren havaalanları, uluslararası hava taşımacılığı sistemini de desteklemektedir. Güvenlik açısından çok hassas yerler olduğundan, çok fazla yolcu hacmi olan havaalanları ileri seviyede güvenlik önlemleri gerektirmektedir. Bu nedenle havaalanı sınırları içinde kalan tüm sahaların güvenliğinin sağlanması, havaalanı otoritesinin en öncelikli görevlerinden birisidir. Havaalanlarında alınması gereken güvenlik tedbirleri uluslararası sivil havacılık örgütleri tarafından hazırlanan yönetmelik ve kurallarla belirlenmiştir.

### 2.1.1. Havaalanı Çevresinin Güvenliği

Havaalanı çevresinin kontrol edilmesi; uçakların, havaalanı tesis ve binalarının havaalanına dışarıdan yapılabilecek saldırılara karşı korunması için oldukça önemlidir. Bu kontrol, havaalanı çevresinin nöbetçiler tarafından devriye gezilmesi, gözetleme noktalarından ve kapalı-devre televizyon sistemlerinden izlenilmesi ile gerçekleştirilebilir. Uçağın yaklaşma ve kalkış yollarının çevresi, ormanlık alanlar ve araç park alanları gibi sabotajcıların kolaylıkla gizlenebilecekleri alanlara özel ihtimam gösterilmelidir.<sup>52</sup>

Havaalanı güvenliği, her iki tarafında 10 feet boş bir alan olan tel örgülerde başlamaktadır.<sup>53</sup> Bu nedenle tel örgüler ya da güvenlik bariyerleri ışıktandırılmalı ve bu teller gizlice geçildiğinde bunu belirtecek uyarı cihazları

<sup>51</sup> Ergün Doğanay." Sivil Havacılık ve Sivil Hava Limanlarında Güvenlik Yönetimi-Güvenlik Teşkilatları ve Atatürk Hava Limanında Uygulaması," (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1988), s. 31.

<sup>52</sup> ICAO, Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference. (1991) s. I-4-5, I-4-6

<sup>53</sup> Wells., a.g.e., s. 331.

monte edilmelidir. Havaalanı çevresindeki bu tel örgüler şu amaçlar için kullanılmaktadır:<sup>54</sup>

1. Havaalanının mülkiyet ve arazi sınırlarını belirlemek,
2. İnsanların ya da hayvanların havaalanı sınırlarına kasıtlı ya da yanlışlıkla girişini engellemek,
3. Yasadışı mülteciler ve ilticacılar gibi kişilerin havaalanı sınırlarından kaçmalarını engellemek.

Havaalanı çevresinin güvenliğinin sağlanmasında en ideali, tel örgülerin ve ışıklandırmanın beraber kullanılmasıdır. Işıklılandırılmamış tel örgüler, geceleri izinsiz girmelere karşı pek koruma sağlamamaktadır. Buna rağmen pek çok havaalanı, havaalanı çevresindeki tel örgüleri / bariyerleri ışıklandırmamakta ya da sadece yerleşim alanlarına yakın alanları ışıklandırmaktadırlar. Havaalanı çevresi tamamen ışıklandırılrsa bile sık sık dolaşan devriyelere ya da kameralar vasıtasıyla uzaktan izlenmeye ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca günümüzde herhangi bir cismin yaklaşması ile yanan ışıklandırma sistemleri de mevcut bulunmaktadır.<sup>55</sup>

Havaalanlarının çevresinde değişik noktalarda acil durumlarda hareket sahasına giriş ve çıkışı sağlayacak kapılar bulunmaktadır. Genellikle güvenlik görevlisi olmayan böyle bir kapı acil durum nedeniyle açıldığında hemen sıkı bir gözetim altında tutulması gerekmektedir.<sup>56</sup>

Havaalanı uçuş hattı / terminal hattı sınırlarının güvenliği, kontrol noktalarındaki güvenlik görevlilerinin sayılarının artırılması ve hassas noktaların ve fiziki bariyerlerin sık sık devriyelerce gezilmesi ile artırılabilir. Bu alanlardaki güvenlik kontrolleri artırılmalı ve havaalanı hava tarafına giren personel ve

<sup>54</sup> Frederick C. Dorey, *Aviation Security* ( NewYork: Van Nostrand Reinhold Com. Inc., 1983), s. 125.

<sup>55</sup> Kenneth C. Moore. *Airport, Aircraft & Airline Security* (2<sup>nd</sup> Edi. Boston: Butterworth-Heinemann, 1991), s. 192.

<sup>56</sup> Frederick C. Dorey, a.g.e., s. 128.

araçlar dikkatle kontrolden geçirilmelidir. Bu bölüme olan giriş kapılarının sayısı, güvenliğin daha iyi sağlanması için azaltılmalıdır.<sup>57</sup>

### 2.1.2. Yolcu Terminal Binasının Güvenliği

Yolcu terminal binası, uçuş esnasında oluşabilecek yasadışı eylemleri engellemek için güvenlik önlemlerinin uygulanması gereken en önemli mekandır. Halka açık alanlar (land side) ile uçuş faaliyetlerinin gerçekleştirildiği alanları ( airside) birbirinden ayıran bir hat olması nedeniyle, terminal binası özel güvenlik problemleri çıkartmaktadır. Başarılı bir güvenlik, havaalanı uçuş hattı ve terminal hattı arasındaki sınırın iyi bir şekilde belirlenmesini ve bu sınırın yolcu terminal binasının her yerinde devam ettirilmesini gerektirir. Uçuş hattı giriş noktalarının sayısı çok sıkı bir şekilde sınırlandırılmalı ve yolculara açık olan girişlerde güvenlik görevlileri bulundurulmalıdır. Personele ayrılan bölümlerden uçuş hattına giriş direkt olmamalı ve halka kapalı olduğu işaretlerle ikaz edilmelidir. Yolcuların uçuş hattına ya da girilmesi yasak alanlara giriş noktalarında kullanılan güvenlik tarama yöntemlerinin aynısı bu personel kapılarında da uygulanmalıdır. Yolcu terminal binasından aprona açılan kapılar daima kilitli olmalı ve aprona açılan acil çıkışlar, alarm sistemleri ile donatılmalıdır. Aynı şekilde yolcuların uçağa binip / inmelerinde kullanılan köruklere giriş kapıları da kilitli tutulmalı ya da güvenlik görevlilerinin kontrolü altında olmalıdır.<sup>58</sup>

Yolcu terminallerinde bilet bankoları; insanların bilet, biniş kartı, bagaj fişi gibi dokümanlara ulaşmalarını engelleyecek bir biçimde düzenlenmelidir. Bu tür evrakın çalınması, yasa dışı bir eylemde teröristlerin işini kolaylaştıracağından daima kilitli tutulmalıdır. Halk, potansiyel suçlular üzerinde caydırıcı bir etkisi olması nedeniyle, bir havaalanı güvenlik programından haberdar edilmelidir. Yolcu terminal binalarına asılan güvenlik ile ilgili tedbirleri belirten panolar ve

<sup>57</sup> Security Manual ( Doc. 8973/4), s. I-4-6.

<sup>58</sup> Norman Ashford, H.P. Martin Stanton & Clifton A. Moore, *Airport Operations* (2<sup>nd</sup>. Edi. USA: McGraw-Hill, 1997), s. 269.

uyarılar halkın terminal binasında uygulanan güvenlik programı hakkında bilgi sahibi olmasını sağlayacaktır.<sup>59</sup>

### 2.1.3. Kargo Terminal Binasının Güvenliği

Kargo terminal binası, havaalanı uçuş hattı bölümüne ve yolcu ve kargo uçaklarına yasa dışı yollarla girişe imkan veren, havaalanındaki faaliyetlerin en fazla olduğu alanlardan biridir. Yolcu terminal binasındaki güvenlik programını tamamlayan bir güvenlik programına kargo terminal binasında da ihtiyaç vardır. Kargo terminallerinde yolcu işlemleri yapılmadığından, güvenlik önlemleri nispeten daha basittir. Havaalanı hattı bölümüne girme izni olan tüm personelin güvenlik kartları olmalıdır. Tüm kapı ve pencerelerin güvenliği sağlanmalı, kapılara açık bırakıldıklarında duyulabilecek uyarı sinyalleri yerleştirilmelidir. Pencere ya da kapıların havalandırma amacıyla açık bırakılmaları durumunda, izinsiz girişleri engellemek için demir çubuklarla donatılmalıdır. Araç giriş kapılarından hiçbir yayanın girişine izin verilmemeli ve güvenlik görevlileri, kargo terminal binasına giren herkesin kimliklerini incelemelidir. Bir kargo terminalindeki güvenliğin seviyesinin en iyi ölçümü, yaşanan hırsızlık olaylarının seviyesidir. Hırsızlık olaylarının çok fazla olduğu kargo terminallerinde, terörist ve sabotajcıların kolayca içeri sızabilecekleri emniyetsiz alanların mevcut olma olasılığı çok fazladır.<sup>60</sup>

Kargo terminal binasında kargonun depolandığı alanlar çok iyi ışıklandırılmalı ve yük kamyonlarının sadece belli alanlara girmesine izin verilmelidir. Silahlı güvenlik görevlileri, kameralar, video kaset kayıtları ve çok değerli kargo için kilit sistemleri, kargo terminal binasının güvenlik programının bölümlerini oluşturmaktadır.<sup>61</sup>

<sup>59</sup> Security Manual. (Doc. 8973/4), s. I-4-2.

<sup>60</sup> Norman Ashford, H. P. Martin Stanton & Clifton A. Moore, a.g.e., s. 271.

<sup>61</sup> Alexander T. Wells, a.g.e., s. 331.

#### 2.1.4. Personel Kapılarının Güvenliği

Havaalanı sınırları içerisinde; sürekli, yeterli ve istenilen seviyede güvenliğin sağlanabilmesi için personel geçişine ayrılan kapıların da kontrol altında tutulması gerekmektedir. Daha önce yaşanan olaylarda; teröristler, sabotaj yapmak isteyen kişiler ve hırsızlar personel arasına karışarak yasa dışı faaliyetlerde buldukları ya da teşebbüs ettikleri görülmüştür. Bu nedenle, bu kapılarda giriş ve çıkışlarda yapılacak kontroller yasa dışı faaliyetlerin en aza indirilmesini sağlayacaktır.

Giriş kartı sahibi personel, personel giriş kapısından normal kontrole tabii tutularak içeri alınmalıdır.

#### 2.1.5 Araç Park Alanı (Otopark) Güvenliği

Çok katlı araç park alanlarını da içine alan otoparklar, güvenlik amacıyla terminal binalarından en az 30 metre uzaklıkta yer almalıdır. Araç park alanları, araçlar arasında ya da çevresinde güvenlik devriyesinin kolayca yapılabilmesi için yeterli alanlara sahip olmalıdır. Çok katlı araç park alanlarında, üst katların çevresi uçak faaliyetlerini izlemek için insanlarca kullanılmasını engellemek amacıyla kapatılmalıdır.<sup>62</sup>

Havaalanlarındaki araç park alanlarını işletmek ve kullanmak ile ilgili güvenlik riskleri üç ana grupta toplanmaktadır. Bunlar:<sup>63</sup>

1. Araç park alanı işleticisine yönelik riskler;
  - a. Zarar verme (vandalizm),
  - b. Toplanan otopark ücretlerini çalma ya da zimmete geçirme,
  - c. Araç bombalama,

<sup>62</sup> Security Manual (Doc. 8973/4), s. III-2-3.

<sup>63</sup> Frederick C. Dorey, a.g.e., s. 145.

2. Araca yönelik riskler;
  - a. Zarar verme,
  - b. Soygun,
  - c. Aracın çalınması,
  
3. Araç kullanıcısına yönelik riskler;
  - a. Saldırı,
  - b. Tecavüz,
  - c. Kaçırma,

Bu güvenlik risklerinin ortadan kaldırılması için uygulanacak önlemler oldukça sınırlıdır. Güvenlik görevlilerinin yürüyerek ya da bir araç ile devriye gezmesiyle saldırgan ya da soyguncular tespit edilebilir. Havaalanı araç park alanlarını kullanan kişilerin davranış ya da tavırlarının gözlenmesi, olası saldırganların belirlenmesi açısından çok önemlidir. Örneğin, giden yolcular genellikle biraz gergindirler ve bagajlarını alarak mümkün olduğu kadar çabuk giden yolcu terminaline ulaşmaya çalışırlar. Gelen yolcular ise, bagajları ile birlikte araçlarına binerek hemen park alanından ayrılırlar. Genel bir sonuç çıkarmak gerekirse, bagajı olmayan ve amaçsızca dolaşan kimseler şüpheli olarak dikkate alınmalıdır. Diğer etkin bir kontrol aracı, kapalı-devre televizyon sistemi (CCTV-Close Circuit Television System)' dir. Bu sistemde, uzaktan kumandalı kameralar; mesafeyi ayarlayan mercekler ve değişik yönlere dönebilen cihazlarla donatılarak kullanılmaktadır.<sup>64</sup>

## 2.2. Apron Güvenliği

Apron, hava taşımacılığı hizmeti vermek için havaalanına inen ve kalkan uçakların park ettiği ve uçuşa hazırlanması için hizmet verilen yerlerdir. Uçağa yakıt verilmesi, yer araçlarının ve uçakların hareketi, uçağın bakımı, uçuş esnasında gerekecek yiyecek ve içeceklerin uçağa yüklenmesi, uçağın temizlenmesi, bagaj ve kargonun yüklenmesi gibi aktivitelerin hepsi bu alanda

<sup>64</sup> Aynı. s. 147.

gerçekleştirilmektedir.<sup>65</sup> Bu hizmetleri yerine getiren tüm personel uçağın uçuşa hazırlanması esnasında uçak çevresinde ya da uçağın içinde faaliyetlerini gerçekleştirmektedirler. Bu kadar çok personelin mevcudiyeti, bir teröristin ya da ona yardım eden kişinin patlayıcıları ya da silahları uçağa yerleştirmek için gizlenmesine yardımcı olabilmektedir.<sup>66</sup> Bu nedenle apron güvenliği, sadece bu alana giriş yetkisi olanların girmesi ile sağlanabilir. Bu alana gerçekten girmesi gereken kişilere geçiş kartları verilmeli ve bu kartların geçerlilik süresi belirli dönemlerle sınırlandırılmalıdır. Yolcuların aprona çıkmasının gerekli olduğu durumlarda, tüm yolcular güvenlik kontrolü altında tutulmalıdırlar. Ayrıca, aprona giren tüm yer araçlarına, giriş izinleri olduğunu belirten uygun kartlar verilmeli ve bu kartlar araçların her zaman görülebilecek bir yerde bulundurulmalıdır.<sup>67</sup>

## 2.3. Uçak Güvenliği

### 2.3.1. Alanda Duran Uçakların Korunması

Bir havaalanının güvenlik tedbirleri iyi bir şekilde planlanmış, etkin ve yeterli ise uçakların ayrıca apronda fiziksel olarak korunması gerekli olmayabilir. Ancak uçuşa hazırlık sırasında, uçak pek çok kişiyi de içine alan yoğun bir faaliyetin toplanma noktası olmaktadır.<sup>68</sup>

Uçağa izinsiz girilmesini engellemek için ilk savunma hattı, havaalanı uçuş hattı ve terminal hattı sınırında güvenlik tedbirlerinin alınmasıdır. Bu sınır içindeki uçaklara girişin engellenmesi, hemen uçağın çevresinde ve genel alanda alınan güvenlik tedbirlerine de bağlıdır. Uçakta bulunmasına gerek duyulmayan kişilerin uçağa girişlerine izin verilmemelidir. Bunu sağlamanın en iyi yolu, tüm uçak kapılarının kilitle tutulması, tüm merdiven ve körüklerin uçağın

<sup>65</sup> Airport Council International (ACI), *ACI Survey on Apron Incidents/Accidents* (Geneva:ACI World Headquarters, September 1999), s. 1.

<sup>66</sup> Rodney Wallis, *Combating Air Terrorism* (Maxwell McMillan-Inc, 1993), s. 59.

<sup>67</sup> Airports Association Council International and International Air Transport Association, *Aviation Security: Joint Position Papers* (Geneva. Montreal, 1992), s. 5.

<sup>68</sup> Frederick C. Dorey, *a.g.e.*, s. 171.

çevresinden çekilmesidir. Apronda bulunan hareket edebilen merdivenler özellikle hava karardıktan sonra hareketsiz hale getirilmelidir.

Uçak yerde bulunduğu süre boyunca iniş takımı boşlukları, denetim panelleri, motor giriş panelleri, ve motor girişleri gibi pek çok giriş noktasının açık kalması nedeniyle, uçağı tamamen kapatmak oldukça zordur. Bu giriş noktaları, katranlı / boyanmış muşamba veya benzeri kapatıcılarla kapatılmalıdır. Apronda geceleyen uçaklar ve yer ekipmanları için, apron projektörler ile aydınlatılmalıdır. Yolcu terminal binalarına ve bakım hangarlarına bitişik apronlarda park etmiş uçaklar varsa geceleri aydınlatılmalıdır. Uçaklara yasa dışı yollarla girmeye çalışan kişileri saptamak veya caydırmak için kullanılan metotlardan birisi de güvenlik görevlilerinin düzensiz zaman aralıklarında sık sık devriyeye çıkmalarıdır. Bu, özellikle havaalanı faaliyetlerinin daha az olduğu saatlerde, ve apron ve hangar alanlarının daha az sıklıkla kullanıldığı zamanlarda önemlidir. Devriye köpeklerinin kullanılması, güvenliğin etkinliğini önemli düzeyde arttırabilmektedir. Özellikle apronda çok fazla uçak park kapasitesi olan havaalanlarında, kapalı devre televizyon gözetim sistemlerinin kullanılması ile güvenlik görevlilerinin etkinliği artırılabilir. Bu ekipman, tek bir operatörün çok sayıda uçağı izlemesine imkan vermektedir. Park halindeki uçakları kontrol amacıyla yerleştirilen kapalı devre televizyon sistemi, güvenlik gözetimi de sağlayarak ikili bir hizmet oluşturmaktadır. Kapalı devre televizyon sisteminin etkili olabilmesi için, bu tip gözlem sisteminin davetsiz misafirlere ya da şüpheli durumlara karşı çok hızlı tepki verebilen bir güvenlik sistemi ile desteklenmesi gerekmektedir. İzinsiz girişleri tespit eden cihazlar, park halindeki uçakların gözetimi içinde kullanılmaktadır. Bu tür güvenlik cihazları gözetim amaçlı kullanıldığında, herhangi bir alarm durumunda derhal harekete geçebilecek personel bulundurulmalıdır. Uçuş hattındaki tüm araçlar, kullanılmadıkları zamanlarda hareket ettirilemeyecek duruma getirilmeli ya da koruma altına alınmalıdır. Bu tür araçlar, içlerine gizlice herhangi bir patlayıcı madde yerleştirilmediğinden emin olmak için belli periyotlarla

dikkatlice araştırılmalıdır. Bu, özellikle bir uçağa ekipman ve yiyecek gibi şeyleri getirmek için kullanılan ve havaalanında bekletilen araçlara uygulanmalıdır.<sup>69</sup>

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında, ülkemizdeki havaalanlarında uçakların korunması ile ilgili olarak aşağıdaki güvenlik önlemleri yer almaktadır. Bunlar:<sup>70</sup>

- a) Uçaklara yetkisiz kişilerin yaklaşmasına mani olmak için, havaalanının durumu, alanda bulunan uçakların sayısı ve mevcut tehlike ile tehdit dikkate alınarak PAT sahasının etrafı geçişe engel olacak şekilde fiziki manialarla kapatılır, geçişe ancak belirli kapılardan kontrollü olarak izin verilir.
- b) PAT sahası etrafındaki fiziki manialar, devriye, sabit nöbetçi ve teknik sistemlerle kontrol altında tutulur, görüş kabiliyeti düşük olan yerler, uçuş emniyetini tehlikeye düşürmeyecek şekilde ışıklandırılır.
- c) PAT sahası sürekli kontrol altında tutularak, sahaya yetkisi olmayan ve uçağa görevi olmayan kişilerin yaklaşması önlenir.
- d) Hava taşıtına giren ve çıkan yolcu, bagaj ve kargo malzemeleri kontrol altında tutularak, birbirine karışması ve yetkisiz kişilerin bunlarla teması önlenir.
- e) Uçak park halinde bulunduğu sürece, havayolu şirketince gözetimi sağlanıp, ikram malzemelerinin yüklenmesine, ikmal, bakım ve temizlik hizmetlerine nezaret edilir.
- f) Uçuş öncesi yolcu ve bagaj alınmadan, uçak içi ve gerekli yerler uçak teknisyenlerince aranacak, şüpheli ve uçakta bulunmaması gereken bir madde ile karşılaşıldığında güvenlik birimlerine haber verilecektir.

<sup>69</sup> ICAO, *Security Manual* (Doc.8973/4), s. I-4-30, I-4-31.

<sup>70</sup> İçişleri Bakanlığı-Ulaştırma Bakanlığı, *Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı* (1997), s. 21.

Yasa dışı eyleme maruz kalmış ya da başka sebeplerden dolayı diğer uçaklardan uzak bir alana park etmesi gereken uçaklar için havaalanında özel bir yer ayrılmalıdır. Özel durumlar için ayrılan bu uçak park alanları; diğer park alanlarından, binalardan ve halka açık alanlardan en az 100 metre uzaklıkta olmalıdır. Bu park alanlarının, yakıt depolarına ve elektrik kablolarına yakın olmamasına ayrıca özen gösterilmeli ve projektör ile aydınlatılmalı ve her zaman kullanıma hazır durumda portatif ışıklandırma sistemi de hazır bulundurulmalıdır.<sup>71</sup>

Etkin bir güvenlik yönetiminin hedefi, her zaman mümkün olduğunca çok sıkı bir güvenliğe sahip olmak değildir. Güvenlik çok sıkı olduğunda, havayolu şirketleri faaliyetlerinde bir takım güçlüklerle karşılaşabilirler. Bilgisayarlı giriş kontrol sistemlerinin uygulanması, bu tahditli alanların çoğunda güvenliği büyük ölçüde arttıracaktır. Ayrıca radar prensibinin kullanıldığı Mikrodalga Doppler Radar, ve kızıl ötesi ışınları içeren alarmlar alanda duran uçakların korunması için kullanılmaktadır.<sup>72</sup>

### 2.3.2. Uçak Kaçırmalara Karşı Önlemler

Sivil havacılığa karşı işlenen tüm suçların içinde en şaşırtıcı, merak uyandıran, haber değeri olan ve çoğu zaman en korkutucu olanı uçak kaçırma olayıdır. Hemen hemen her uçak kaçırma olayında birisinin ölme ya da yaralanma tehlikesi olması nedeniyle halkın dikkati bu olayın üzerine yoğunlaşmaktadır.<sup>73</sup>

Her uçak kaçırma ya da uçağa sabotaj olayında ortak olan bir nokta bu yasa dışı eylemlerin yerde başlamasıdır. Bu nedenle, kaynakların havaalanı güvenliğine yöneltilmesi gerekmektedir. Hava korsanı uçağın kapısını geçip,

<sup>71</sup> ICAO, Annex 14:Aerodromes. ICAO Publications, (1995), s.26.

<sup>72</sup> Kenneth C. Moore, a.g.e., s. 225.

<sup>73</sup> Frederick. C. Dorey, a.g.e., s. 56.

pilottan idareyi alma niyetini açıkladığı anda havaalanı güvenlik sistemi ve güvenlik personeli yenilmiş olacaktır. <sup>74</sup>

1970 yılından sonra uçak kaçırma olaylarının artması nedeniyle, bu konuda gerekli güvenlik tedbirlerinin geliştirilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Uçak kaçırma eylemlerinin önüne geçilmesinin birinci yolu, apronda park halindeki uçağın korunması ve daha sonra yolcuların uçağa alınması sırasında tehlikeli ve şüpheli kişilerin ve ekipmanın uçağa sokulmasını önleyecek tedbirlerin alınmasıdır. Günümüzde havacılık güvenlik sistemi, iki unsurun bir arada kullanılmasına dayalıdır: muhtemel hava korsanı ya da bombacıyı tespit edebilmek için geliştirilmiş yolcu tarama cihazı (passenger screening) ve silahları ve patlayıcıları tespit edebilmek için geliştirilmiş X-ray cihazı. <sup>75</sup>

24 Aralık 1999 tarihinde Hindistan Havayollarına ait Nepal Katmandu-Delhi seferi yapan uçağın Dubai'ye kaçırılması, bundan birkaç hafta sonra iç-hat uçuşu yapan Afgan uçağının kaçırılarak Londra Stansted havaalanına indirilmesi olayları, hava korsanlarının silahları ile birlikte havaalanı güvenlik noktalarından kolayca geçtiklerini göstermektedir. Havaalanı güvenlik uzmanları bu iki örneğin, bazı havaalanlarında yolcu ve bagaj güvenlik kontrollerinin ne kadar yetersiz olduğunu anlatmaya yeterli olduğunu ve tüm havaalanlarında yolcu ve bagaj kontrollerini gerektiği gibi yapacak adımlar atılmadığı takdirde, diğer tüm güvenlik tedbirlerinin boşa gideceğini ileri sürmektedirler. <sup>76</sup>

1970'li ve 1980'li yıllarda uçak kaçırma olaylarının artması ile havaalanları sadece belli silah ve patlayıcıları tespit edecek ekipmanlarla donatılmıştır. Pek çok havaalanında, bu güvenlik ekipmanları ve güvenlik işlemleri metal patlayıcı ve silah taşıyan yolcuları belirlemeye odaklandığı için yetersiz kalmaktadır. Uluslararası politik huzursuzlukların artması, teröristlerin hava taşıyıcılarını hedef olarak seçmeleri ve gelişen teknoloji ile plastik

<sup>74</sup> Aynı. a.g.e., s. 60.

<sup>75</sup> Paul Wilkinson & Brian M. Jenkins, *Aviation Terrorism and Security* (London:Frank Cass Publishers, 1999), s. 24.

<sup>76</sup> Chris Yates, *Security Lapses Exposed: Airport Security is Failing to Deter the Terrorist* <http://www.janes.eproducts> İletişim Adresli Web Sayfası, (2000), s.1

patlayıcılar gibi yeni tip silah ve patlayıcıların geliştirilmesi, FAA'nın mevcut güvenlik tarama sistemlerinin ve işlemlerinin de geliştirilmeye ihtiyacı olduğunu kabul etmesine neden olmuş ve bu konuda çalışmalara başlanarak daha gelişmiş ve etkin güvenlik ekipmanları geliştirilmeye başlanmıştır.<sup>77</sup>

Uçağa yapılacak yasa dışı eylemlere karşı alınması gereken tedbirlerden bir diğeri de yolcular, kargo ve bagaj uçağa alınmadan önce yapılması gereken uçuş öncesi güvenlik kontrolüdür. Uçuş öncesi güvenlik kontrolü şunları içermektedir:<sup>78</sup>

- a) Uçağın iç ve dış çevresinin tetkiki,
- b) Uçağa verilen bakım ve diğer hizmetlerin izlenmesi,
- c) Uçağa izinsiz girişlerin önlenmesi,
- d) Yolcuların ve kabine alınacak bagajların kontrol edilmesi,
- e) Bagaj, kargo, posta ve yiyecek/içeceklerin uçağa yüklenmesine nezaret edilmesi,
- f) Uçuş ekibinin bagajlarının güvenliği,
- g) Herhangi bir şekilde silah taşımaya izin verilmiş yolcuların, korumaların ve eskortların oturma düzenlerinin belirlenmesi,
- h) Uçuşla ilgili istihbarat / tehdit bilgilerinin ve güvenlik iletişimi / parolaların tekrar gözden geçirilmesi,
- i) Uçuş esnasında alınacak güvenlik önlemlerinin kaptan pilot tarafından onaylanması.

### 3. BAGAJ, KARGO VE POSTA GÜVENLİĞİ

Silah, bomba ve diğer patlayıcılar uçağa, yolcular tarafından taşınarak ya da gizlice uçağa gizlenerek yolcu bagajları ve kargo ile sokulmaktadır. Bu nedenle, bu saldırı giriş noktalarının her biri teknolojinin kullanıldığı ileri bir güvenlik sistemi ile çok iyi bir şekilde korunmalıdır. Terörizm tehdidi

<sup>77</sup> National Research Council, *Airline Passenger Screening: New Technologies and Implementation Issues* (Washington DC: National Academy Press, 1996), s. 1.

<sup>78</sup> ICAO, *Security Manual*. s. I-4-33.

havaalanlarının, ICAO tarafından belli standartlara bağlanan fiziksel güvenlik önlemlerini almalarını zorunlu hale getirmektedir.

### 3.1. Bagaj Güvenliği

Bagaj güvenliğinin amacı, yolcu bagajı ile patlayıcı ya da diğer tehlikeli maddelerin gizlice uçağa sokulma riskini en aza indirmektir.<sup>79</sup> Bagaj güvenliğinin sağlanması, bagajın alınmasından uçağa yüklenmesi sürecinde alınması gereken bir takım tedbirleri içermektedir. Bunlar:<sup>80</sup>

#### a) Bagaj Kabul Etme ve Koruma

1. Uluslararası havacılık faaliyetinde bulunan havayolu işletmeleri, bagajın sadece biletli yolcular tarafından verilmesini ve sadece havayolunun yetkili temsilcisi tarafından kabul edilmesini sağlamalıdır. Havayolu işletmeleri, yolcuların kendilerine ait bagajlarını uçağa vermelerini, başkalarına ait bagajları taşımamaları konusunda gerekli tedbirlerini almalıdır.

2. Yolculardan alınan bagajın kabul edilmesinden varış noktasında yolcuya iade edilmesine ya da başka bir havayolu işletmesine devredilmesine kadar, yetkisiz kişilerin ulaşmasına karşı korunmalıdır. Havaalanında kontrol noktasından geçip şirkete teslim edilen bagajların güvenliği, gideceği yerde yolcu tarafından alınıncaya kadar şirket yetkililerince sağlanmalıdır.

3. Bagaj toplama alanlarına ve bagaj aktarma noktalarına giriş, sadece izin verilmiş personel ile sınırlı olmalıdır. Havaalanı personeli, yetkisiz kişileri tespit ettiklerinde derhal ilgili yerlere bildirecekler ve alanları devamlı kontrol altında bulunduracaklardır.

<sup>79</sup> IATA-AAIC, *Aviation Security: Joint Position Papers*, (Geneva-Montreal, May 1992), s. 4.

<sup>80</sup> İçişleri Bakanlığı-Ulaştırma Bakanlığı, *Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı* (1997), s. 25.

## b) Yolcu Bagaj Eşleşmesi ( Passenger-Baggage Reconciliation –BRS)

ICAO Ek 17'de ( Annex 17) bagaj güvenliği ile ilgili bir standart getirmiştir. Buna göre “ taraf olan her devlet, o ülkeden hava taşımacılığı hizmeti veren işletmelerin uçakta olmayan yolcuların bagajlarını taşımamayı garantileyen önlemleri almalıdır”.<sup>81</sup> Havayolu işletmeleri yolcunun kontrolden geçen bagajını, yolcu uçağa bindiği taktirde uçağa kabul edecektir. Eğer yolcu uçağa binmemiş ise bagaj uçağa alınmayacak, alındı ise uçaktan indirilecektir. Yolcu bagaj eşleşmesi mutlaka yapılmalıdır. ICAO'nun bu şartını yerine getirmek için pek çok metot geliştirilmiştir. Bunlardan ilki, küçük havaalanlarının çoğunda uygulanan sistemdir. Bu sisteme göre o uçuşa ait bagajlar apronda uçağın yanına sıralanır ve uçağa binerken yolculardan tek tek bagajlarını göstermeleri istenir. Sahibi çıkmayan bagaj uçağa alınmaz. Daha büyük havaalanlarında ise, ICAO'nun bu şartını havaalanı faaliyetlerini aksatmayacak bir biçimde yerine getirmek için yollar aranmıştır.<sup>82</sup>

Bu amaçla ilk kez 1994 yılında Frankfurt havaalanında otomatik Yolcu-Bagaj Eşleştirme Sistemi kullanılmaya başlanmıştır.<sup>83</sup> Bu sistem, uçuşla ilgili tüm yolcu ve bagaj verilerini toplayarak ve birleştirerek, havayolu şirketlerinin check-in sistemindeki uçağa biniş verileri ile sisteme kaydolun bagaj verilerini eşleştirmeyi sağlamaktadır. Bu kontrol genellikle ya bagaj toplama / tanzim aşamasında ya da an son uçak yanında bagaj kapakları kapatılmadan yapılmaktadır. Bu kontrolün yapılmasından sorumlu personel, bagaj etiketi (baggage tag) üzerine lazer tarayıcıyı tutar ve ekranında “EVET” ya da “HAYIR” işaretini alır. “HAYIR” işareti yolcunun henüz uçağa binişini gerçekleştirmediğini belirtir ve buna göre bagaj tekrar eşleştirme yapılmak üzere beklemeye alınır. Frankfurt havaalanında geliştirilen bu sistem bilgisayara dayalıdır ve artık dünyadaki pek çok havaalanında check-in bankolarında bulunan Ortak Kullanıcı Terminal Cihazı (CUTE-Common User Terminal Equipment ) ile birlikte işlemektedir ve Frankfurt havaalanındaki yer hizmetleri

<sup>81</sup> ICAO, *Annex 17: Security* (Montreal: ICAO, 1989), s. 4.

<sup>82</sup> Chris Yates, *Airport Security: Standards and Technology* (United Kingdom: Jane's Information Group Limited, Oct. 1997), s. 59.

<sup>83</sup> Norman Ashford, H. P. Martin Stanton & Clifton A. Moore, a.g.e., s. 267.

personelinin IATA (International Air Transport Association) barkodlu bagaj etiketlerinden gelen verileri, havayolu şirketinin yolcu manifestolarından gelen veriler ile birleştirmelerini sağlamaktadır. İletişim, Yerel Alan Ağı ( LAN-Local Area Network ) ile yapılmakta ve bu sistemin yolcu ve bagaj eşleme süresini oldukça azalttığı belirtilmektedir. Frankfurt havaalanından sonra bu bagaj eşleme teknolojisi; İngiltere'deki Londra-Heathrow, Londra-Gatwick ve Manchester havaalanlarını ve ülkemizde ise İstanbul Atatürk, Sabiha Gökçen ve Antalya havaalanlarını içeren pek çok büyük havaalanına yayılmıştır. Bu sistem sadece güvenliği değil, aynı zamanda bagaj işlemlerinin performansını da arttırmaktadır.

### c) Bagajların Kontrolden Geçirilmesi

Check-in bankosunda yolculardan alınan bütün bagajlar, uçağa yerleştirilmeden önce mutlaka güvenlik kontrolünden geçirilmelidir. 1 Nisan 1992 tarihinde güncelleştirilen Annex 17'nin yeni baskısında, taraf olan her devletin uçağa yüklenmeden önce yolcu bagajlarının taramadan geçirilmesini sağlayacak tedbirleri alması bir öneri olarak tavsiye edilmiştir.<sup>84</sup> ACI (Airports Council International) yolcu/bagaj eşleştirmesinin aynı zamanda bagajların ciddi bir şekilde taranması ile desteklendiği zaman güvenliğin arttırılacağını belirtmektedir. Şu anda kullanılmakta olan bagaj tarama yöntemleri şunlardır;

- a. Elle tarama: Bu yöntem, bagajın el ile aranması ile gerçekleştirilir, ve önemli sayıda eğitilmiş personel gerektirmektedir. Bu yöntemin uygulanmasındaki en büyük zorluk, terminal binasında ciddi alan ve kapasite sıkıntılarına yol açmasıdır.
- b. Teknolojiye dayalı sistemler: Özellikle X-Ray'e dayalı teknolojik sistemler iki ana gruba ayrılmaktadır;

<sup>84</sup> ACI (Airports Council International), **Update:Checked Baggage Screening** (Geneva:ACI World Headquarters, 1994), s.2.

1. Geleneksel (konvansiyonel) tek / çift enerji ya da backscatter teknolojileri (siyah / beyaz ya da renkli),
2. Bilgisayara dayalı akıllı ya da makine destekli karar teknolojileri.  
Geleneksel sistemler, insan kararını gerektirmekte ve insanların X-ray şekillerini tanıma ve yorumlama becerilerine dayalıdır. Bu nedenle bu sistem, büyük ölçüde eğitim, motivasyon ve benzetme gibi insani faktörlere bağlıdır.

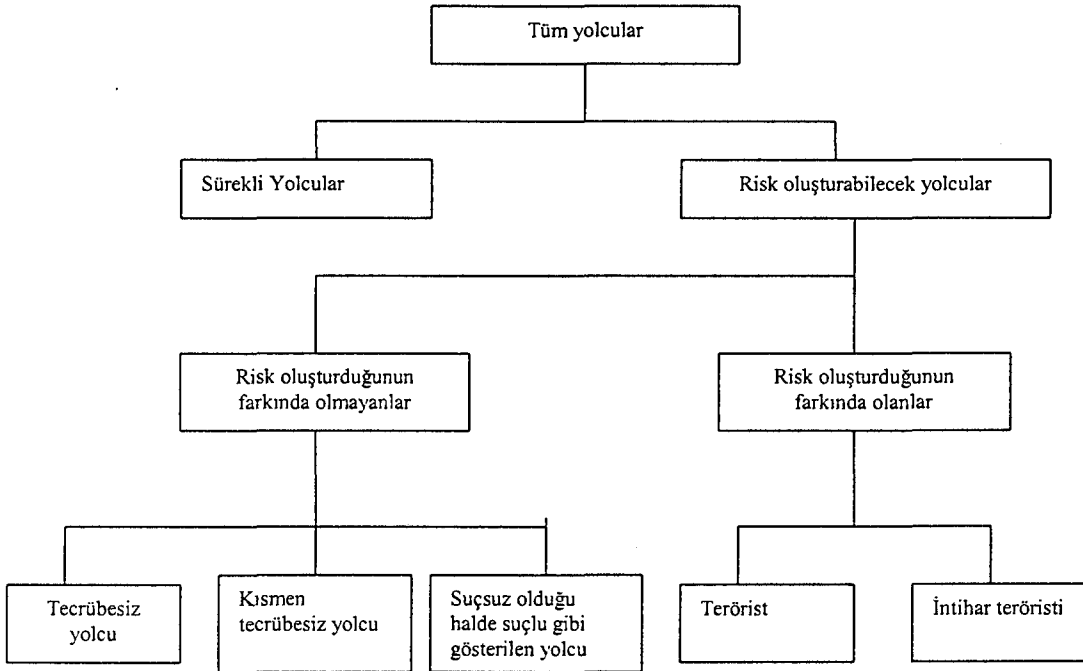
Bilgisayara dayalı akıllı ya da makine destekli sistemler ise sayıca oldukça sınırlıdır. Frankfurt havaalanı örneğinde olduğu gibi kullanıldığı yerlerde geleneksel sistemlere oranla büyük üstünlük göstermektedirler ve uyuşturucu, patlayıcı ve sahte parayı saptayacak dedektörlere sahiptirler.

- c. Yolcunun tehlikesiz olduğunu teşhis etmek amacıyla yapılan mülakat (Passenger Profiling) : İlk kez İsrail'de El Al havayolu şirketi tarafından geliştirilen ve günümüzde pek çok ülkede uygulanmakta olan bu yöntem, herhangi bir güvenlik riski taşımayan yolcuları ve tehdit olabilecek kişileri belirlemeyi amaçlamaktadır. Bu yöntem, uçağa bir tehdit oluşturabilecek beş tip insanı tanımlamaktadır. (Bakınız Şekil 2) Bu kişiler; tehlikeli bir madde taşıdıklarından habersiz olan yolculardan (tecrübesiz, saf yolcular) başlayıp, uçağa zarar vermek ve kendileri de dahil herkesi öldürmek için tehlikeli maddeleri yanlarında özellikle taşıyan intihar teröristlerine kadar gitmektedir. El Al havayolları ayrıca, bu kişilerin psikolojik profillerini de belirlemiş ve check-in işlemleri esnasında ve uçağa binmeden önce bu kişileri saptamak için hazırlanan yolcu-mülakat tekniğini geliştirmiştir.<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> National Research Council, *Airline Passenger Security Screening: New Technologies and Implementation Issues* (Washington D.C.: National Academy Press, 1996), s. 13.

Bu yöntem, personelin motivasyonu ve uzmanlığına dayanmaktadır. Uygulanmasındaki en büyük zorluk ise dil sorunu, yolcu terminal binalarında alan sıkıntıları ve personel sayısı olmaktadır. Yolcu profilini çıkarma metodu, tüm güvenlik kontrolünün önemli ve etkin bir parçasıdır ve yüzde yüz bagaj tarama gereksinimini azaltmaktadır.



**Şekil 2.** Tehdit Olabilecek Kişileri Belirlemek İçin El Al Havayolu Şirketi Tarafından Geliştirilen Sistem

Günümüzde FAA ve havayolu endüstrisi, havayolu şirketlerinin bilgisayarlı rezervasyon ve bilet sistemlerinin ayrılmaz bir parçası olacak bir "yolcu profili" sistemi üzerinde çalışmaktadırlar.<sup>86</sup>

d. Özellikle patlayıcı maddeleri bulmak üzere eğitilen köpeklerin kullanılması.

<sup>86</sup> Billie Vincent, *A Perspective On Aviation Security*, <http://archieve.phillips.com>. İletişim Adresli Web Sayfası, s. 3.

### 3.2. Kargo ve Posta Güvenliği

Her gün gelişen teknoloji, silahların ve diğer tehlikeli maddelerin uçaklara gizlice sokulmasını güçleştirmektedir. Ancak güvenlik sistemindeki önemli bir zaaf, yolcu uçağında taşınan kargodur ve bu havaalanı yöneticileri, havayolu şirketleri, patlayıcı saptama sistemlerinin üreticileri için büyük bir güçlük çıkarmaktadır.<sup>87</sup>

Uçağa tehlikeli maddelerin sokulabileceği yollardan biri de; bu maddelerin kargo ya da catering malzemelerinin içine gizlenerek uçağa sokulmasıdır. Bu nedenle kargo uçağa yüklenmeden önce kargo binasında kontrol edildikten sonra uçuş hattına geçişine izin verilmelidir. Bu kontroller, kargonun X-ray cihazından geçirilmesi, saatli bomba ihtimaline karşı belli süre bekletilmesi, barometrik bir patlayıcı ihtimaline karşı bu barometrik ortamı yaratarak malzemenin bu ortamda bekletilmesi gibi çok çeşitli biçimlerde olabilir. Risk faktörünün byklğine göre bunlardan bir ya da birkaçı uygulanır. Bazı maddeler, tek başlarına ya da diğer maddelerle tepkimeye geçerek çevrelere ve uçağa zarar verebilir ve uçuş güvenliğini tehlikeye düşürebilir. Bu yüzden havaalanlarında bu maddelerin kontrolü çok dikkatli bir şekilde yapılmalı ve kurallara uygun paketlenmeyen maddelerin uçağa yüklenmesine izin verilmemelidir. Kargoda tehlike yaratabilecek maddeler dokuz ana grupta toplanabilir. Bunlar:<sup>88</sup>

- a) Patlayıcı türde tehlikeli maddeler,
- b) Gazlar (sıkıştırılmış, sıvılaştırılmış, basınç altında zlen ve dondurulmuş olanlar),
- c) Yanıcı sıvılar,
- d) Yanıcı katılar,
- e) Oksitlenmiş maddeler,
- f) Zehirli ve bulaşıcı maddeler,

<sup>87</sup> Chris Yates, *Airport Security: Standards and Technology* (2<sup>nd</sup> Edi. United Kingdom: Jane's Information Limited, 1999), s. 61.

<sup>88</sup> UTGA Enstitüsü, *Havaalanı zel Güvenlik Görevlileri ve İdarecileri İçin Sivil Havacılık Güvenliği El Kitabı* (Ankara, 2000), s. 39.

- g) Radyoaktif maddeler,
- h) Aşındırıcı maddeler,
- i) Bunların dışındaki muhtelif tehlikeli maddeler.

Diğer yandan, yasa dışı eylemlerde kullanılabilecek patlayıcı ya da diğer tehlikeli maddelerin kargo, kurye, ekspres paket ya da posta sevkiyatı vasıtasıyla yolcu uçaklarına yerleştirilmesini engellemek amacıyla bir takım tedbirler alınması gerekmektedir. Tüm dünyada kargo güvenliği konusunda kabul edilen yöntemlerden birisi, yolcu uçaklarında taşınması istenen kargo, kurye, ekspres paket sevkiyatını kabul etme, depolama ve gönderme ile meşgul olan tüm şirketlerin "tanınan nakliyecisi" olarak lisanslandırılmalarıdır. Her lisanslı şirket kargo, kurye, ekspres paketleri kabul etme, kontrol etme, depolama ve gönderme konusunda ilgili otorite tarafından onaylanmış bir güvenlik programına sahip olmalıdır. İlgili otorite, güvenlik programının uygulandığından emin olmak için kontroller yapmalıdır.<sup>89</sup> Havayolu şirketleri, bu şirketlerin acentaları ya da havaalanları; kabulünden en son dağıtımına kadar geçen sürede kargo, kurye, ekspres paket ya da postanın güvenlik kontrolünden geçmesini sağlamalıdır. Buna ilaveten, güvenlik programlarında kargo depolama alanlarına izinsiz girişleri engelleyecek tedbirler yer almalıdır. Nakliyecisi firma ya da acenta bilinmiyorsa, kargonun taşınmasından doğacak güvenlik riski daha da artacaktır. Bu nedenle kargonun kabulünden hemen önce güvenlik taramasından geçirilmeli ya da kabul edilmemelidir. Kargo, kurye, ekspres paket ya da postanın fiziksel, elektronik ya da diğer araçlar ile yapılacak işlemlerinden ya da güvenlik taramasından sorumlu kişiler en iyi şekilde eğitilmelidir.<sup>90</sup>

Hava kargo, uçağa ulaşmadan önce çok çeşitli kuruluş tarafından bir takım işlemlere maruz kalmaktadır. Bu zincir; mal gönderen kimse, kargo acentası, sevk eden firma, havaalanında kargo işlemlerini yapan acenta ve havayolu şirketlerinden oluşmaktadır. Kargo güvenliği, bu zincirdeki kuruluşların

<sup>89</sup> Vauhn Bramley, "Known Customer Validation: A Conflict of Interest", *Aviation Security International*, Vol:5, Issue:2 (April 2000),s. 23.

<sup>90</sup> AACI-IATA, *Aviation Security: Joint Position Papers* ( Geneva-Montreal, 1992), s.15.

güvenirliğine bağlıdır. ICAO ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC-European Civil Aviation Conference); her ülkenin, uluslararası uçuşlarda taşınacak kargo ve postanın uygun güvenlik kontrollerine tabi olduğunu güvence altına alan tedbirleri almalarını tavsiye etmektedir.<sup>91</sup>

Alınan bu tedbirler havaalanı güvenlik programında belirtilmelidir. Bu tedbirler:<sup>92</sup>

- a) Uluslararası uçuşlarda taşınması istenen kargo, kurye, ekspres paket ve posta uçağa yerleştirilmeden havayolu şirketlerince güvenlik kontrolünden geçirilecektir.
- b) Gerek normal gerekse tehdidin arttığı devreler için kargo, kurye, ekspres paket ve posta için uygulanacak güvenlik kontrolleri Havaalanı Güvenlik Programında yer alacaktır.
- c) Havaalanında yolcu uçakları ile taşınması istenilen kargo, kurye, ekspres paket ve postanın güvenli bir ortam içinde nakli sağlanarak, silahların, patlayıcı maddelerin girişini önlemek amacıyla yeterli güvenlik tedbirleri alınacaktır.

Alınan bu tedbirlerin uygulanması için aşağıdaki işlemlerden bazıları ya da hepsi dikkate alınmalıdır:<sup>93</sup>

- a) Zaman kontrollü patlayıcılara karşı korunmak amacı ile kargo, kurye, ekspres paket ve postayı güvenli bir ortamda 24 ile 48 saat arasında bekletmek;
- b) Kargo, kurye, ekspres paket ve postayı kontrol etmek için uçuş esnasında uçağın yaydığı ses sinyalleri ve hava basıncındaki

<sup>91</sup> Chris Yates, a.g.e., s. 61.

<sup>92</sup> İçişleri Bakanlığı-Ulaştırma Bakanlığı, a.g.e., s. 27.

<sup>93</sup> ICAO, Security Manual. s. I-4-28.

değişikliklerle harekete geçen mekanizmaları harekete geçirecek atmosferik simulasyon odası kullanmak;

- c) Patlayıcıları belirlemek için köpek ya da elektronik cihazlar kullanmak;
- d) Silah ve patlayıcıları tespit edecek metal dedektörler, X-ray, floroskop ve diğer cihazlar gibi ekipmanları kullanmak;
- e) Kargo alanlarının genel güvenliğini sağlamak;
- f) Kontrolü yapılmış kargoya "Güvenlik Kontrolü Yapılmıştır" etiketi yapıştırmak;
- g) Güvenlik kontrolü yapılmış kargoyu konteynırlara yükletmek ve uçağa yüklendiği ana kadar nezaret etmek; ve
- h) Kargoların güvenliği için gönderici ve gideceği adresi incelemek, şüpheli görülen kargoları güvenlik görevlilerine bildirmek.

Posta ile ilgili özel kanunlar nedeniyle, gerekli güvenlik tedbirlerinin uygulanması posta idaresinin işbirliği ile ulusal düzeyde düzenlenmelidir. Posta güvenliğinin sağlanması için güvenlikten sorumlu otoritenin şunlara dikkat etmesi gerekmektedir:<sup>94</sup>

- a) Teröristlerin belli bir havayolu şirketini hedef haline getirmemeleri için birden fazla havayolu şirketinin kullanılması;
- b) Arama / tarama işleminin daha etkin bir şekilde yapılabilmesi için gönderilecek postanın; mektuplar, evrak paketleri ve karışık madde paketleri olarak ayrılarak hazırlanması;

---

<sup>94</sup> Ayn. s. I-4-27.

c) Bir güvenlik tehdidi olduğunda postanın aranması.

Posta güvenlik standartları, kargoya uygulanan standartlardan farklılık göstermektedir. Olağanüstü durumlar dışında, havayolu şirketlerinin özel arama / açma izni olmadan postanın X-ray ya da diğer arama cihazlarından geçirilmesi bazı ülkelerde yasaklanmıştır. Bu nedenle havayolu şirketlerince taşınacak kolilerin güvenliği posta idaresi tarafından kontrol edilmekte ve patlayıcı ya da diğer tehlikeli maddelerin sevkiyatını engellemek amacıyla posta idaresinin bir güvenlik programı hazırlayarak uygulaması gerekmektedir.<sup>95</sup>

#### 4. HAVAALANINA GİRİŞ - ÇIKIŞ GÜVENLİĞİ

Uluslararası sivil havacılığın yasa dışı müdahale eylemlerine karşı korunması amacıyla havaalanlarının güvenliğini sağlayacak standartların yayınlandığı Annex 17'e göre, " taraf olan her devlet, uluslararası sivil havacılığa hizmet veren bir havaalanının uçuş hattı ve havaalanının güvenliği için önemli olan diğer alanlara insanların ve araçların izni olmaksızın girişini engelleyecek gerekli işlem ve personel tanıtma sistemlerini" ve "uçuşa izinsiz girişi engelleyecek ve insanların uçuşa biniş / inişlerini denetim altına alacak tedbirleri almalıdır." <sup>96</sup>

Annex 17'nin 1974 yılında ilk kez benimsenmesinden itibaren, taraf olan pek çok devlet havaalanına giriş kontrol sistemlerini nasıl kuracakları konusu üzerinde çalışmaktadırlar. Bu çalışma; etkin bir giriş kontrol sistemini nelerin oluşturduğu, hangi alan ya da alanların giriş kontrol sınırlamalarına maruz kaldığı ve hangi personele tahditli alanlara giriş izni verileceğini belirlemeye yöneliktir. <sup>97</sup>

<sup>95</sup> Kenneth C. Moore, a.g.e., s. 169.

<sup>96</sup> ICAO, Annex 17: Security (4<sup>th</sup> Edi. Montreal:ICAO, 1989), s. 5.

<sup>97</sup> Chris Yates, a.g.e., s. 69.

#### 4.1. Personelin Kontrolü ve Personel Tanıtım Kartları

Bir yerin fiziki tedbirlerle korunmasını sağlamak tek başına yeterli olmayabilir. Havaalanında çalışan personelin, havaalanında buldukları zamanlarda kendilerini tanıtmaya yarayan, kanunlara ve kurallara göre düzenlenmiş personel tanıtma kartları kullanmaları havaalanı güvenliği için oldukça önemlidir. Çünkü şimdiye kadar yaşanan bazı yasa dışı olaylarda, teröristlerin ve sabotaj yapmak isteyen kişiler ile hırsızların, imkan buldukları taktirde personel arasına karışarak eylemlerini gerçekleştirmeye çalıştıkları gözlenmiştir. Bu personel tanıtma kartları bir kurum tarafından verilmeli ve onaylanmalıdır. Güvenlik açısından tahditli alanlara sürekli girmesi gereken personele, belirli alanlara girmelerini sağlayacak ayrı bir izin belgesi verilmelidir. Büyük havaalanlarında, güvenlik bakımından tahditli alanların belirlenmesi de çok önemlidir. Personelin girme izni olan alanlar, sayısal, alfabetik ya da renge göre yapılan kodlamalarla kimlik kartlarında belirtilmelidir. Örneğin, uçak bakım hangarlarına girme izni olan personelin aprona girmesine gerek olmayabilir. Bu personelin kartındaki giriş izinleri sadece bakım hangarlarına girebilecek şekilde düzenlenmelidir. Genel bir kural olarak, havaalanına giriş kimlik kartları, havaalanı personeli dışında kimseye verilmemelidir. Bu konuda bazı istisnalar olabilir ancak bu durumda giriş kartı için başvuran kişinin, bu karta sahip olma nedenleri çok iyi bir biçimde araştırılmalıdır. Havaalanındaki tüm şirketler ve kuruluşlar, kendi personelleri için talep ettikleri havaalanı giriş kartlarının gerekliliği ve geçerliliğini onaylamalıdır. Bu, ilgili personelin havaalanı güvenlik programı için potansiyel bir tehdit oluşturmadığını garanti altına almak amacıyla yapılacak soruşturmanın sorumluluğunu bu şirket ya da kuruluşa verecektir. Havaalanı giriş kartları bu garantiler alınmadan verilmemelidir.

Girilmesi için giriş kartı gerektiren alanlarda, buraya girmesi gerekmeyen ya da nadiren girmesi gereken personele giriş iznini verilmesini engellemek amacıyla çok sıkı tedbirler alınmalıdır. Verilen kartlar çok sıkı denetlenmeli ve gerektiğinde değiştirilebilmelidir. Güvenlik bakımından tahditli alanlarda çalışan kişilerin bu bölgede oldukları süre boyunca onaylanmış izin kartlarını giysilerinin

üzerinde taşımaları gerekmektedir. Zaman zaman izin kartlarının kaybolması ve havaalanındaki görevinden ayrılan bazı kişilerin bu kartları da yanlarında götürmeleri kaçınılmazdır. Bu durum mümkün olduğunca engellenmelidir. Bu giriş kartlarının kötü amaçla kullanılma olasılığını azaltmak için, kartların geçerlilik süresinin iki yılı aşmaması gerekmektedir. Kartların kullanımı için makul bir geçerlilik süresi konulmaz ise, çok fazla sayıda personeli olan havaalanlarında bu şart, idari ve giriş kartlarının izlenmesi konusunda bir takım sorunlar ortaya çıkabilir. Bu nedenle, her ay ya da üç ayda bir yenileme yapılabilir. Riskin ya da tehdidin arttığı dönemlerde, havaalanına giriş tanıtma kartı olan personele havaalanına geldiklerinde verilen ve çalışma sürelerinin sonunda geri alınan özel geçici giriş kartları verilerek havaalanı giriş tanıtım sistemi geliştirilebilir. Güvenlik bakımından tahditli alanlara giriş için kullanılan personel tanıtma kartları resimli olmalıdır. Ayrıca kartlar personelin adı, işverenin adı, girmeye izinli olduğu alan ve diğer bilgiler gibi kişi hakkında gerekli detayları göstermelidir. Çeşitli tip giriş kartlarının kullanılması, güvenlik personeli ve kimlik belirleme programının işleyişi için ciddi problemler yaratacağından, kaçınılmalıdır. Giriş kartı elektronik giriş kontrol sistemi ile birlikte kullanılıyorsa, karta giriş izni için elektronik bir şifre yüklenmelidir.<sup>98</sup>

Kart kontrol sistemlerinde, manyetik kartlı elektronik girişli kart kontrol sistemleri geliştirilmiştir. Girilmesi yasak olan alanların girişlerinde kart okuyucu sistemler yerleştirilerek, buralara girme izni olan kişilerin dışında kişilerin girmesi engellenmiş olmaktadır.

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında belirtilen havaalanı çalışanları için Kart Kullanım / Güvenlik Talimatına göre;

1. Havaalanında çalışan herkes, mesaiye buldukları süre içinde havaalanı giriş kartını görünür şekilde yakasına asmak zorundadır.
2. Giriş kartı sadece izin verilen bölümler için geçerlidir.

<sup>98</sup> ICAO, Security Manual. s. I-4-47, I-4-48.

3. Giriş kartının izin verilen şekilde kullanımından kart kullanıcıları ile birlikte, personelin bağlı olduğu kuruluşlar da sorumludur.
4. Giriş kartları sadece kart sahibi tarafından kullanılabilir. Hiçbir şekilde ikinci şahıslara verilmez.
5. Yüksek risk ya da özel bir tehdit durumunda giriş kartlarının yerine günlük olarak kullanılacak bröve ya da kartlar güvenlik makamlarınca verilir.
6. Kart taşıyıcıları çalıştıkları bölümlere özel olarak izin almadan, misafir ya da ziyaretçi kabul edemezler.
7. Havaalanında çalışanlar için Mülki İdare Amirliğince verilen kartların dışında hiçbir üniforma ya da tanıtma kartı havaalanına giriş yetkisi vermez.
8. Havaalanını kullanan yabancı havayolu şirketlerinin mürettebatı kendi havayolu tanıtım kartını kullanabilirler. Ancak her yıl geçerli olan örnek tanıtım kartlarını, havaalanı güvenlik makamlarına vermek zorundadırlar.
9. Kart sahipleri havaalanının değişik bölümlerine ancak geçiş için oluşturulmuş kontrol noktalarından geçebilirler. Taşıdıkları kart kontrolsüz geçme imkanı vermez. Kontrol noktalarında istisnasız herkes güvenlik taramasına tabi tutulur.
10. Giriş kartını kaybolması halinde, anında havaalanı güvenlik makamlarına müracaatla durum bildirilir.

Günümüzde havaalanı otoriteleri maliyeti yüksek fakat güvenlik açısından kesin çözüm sağlayan biometri teknolojisini kullanmaya başlamışlardır. Güvenlik amacıyla kullanılan biometri sistemi, insan vücudunu

bazı alan otomatik ölçümler sayesinde kimliğin doğrulanmasını ve karar verilmesini sağlamaktadır. Parmak, ses taraması, yüz tanımlaması ve el geometrisi biometri teknolojinin kapsamına girmektedir. Havaalanı yönetimi, havaalanında çalışan personelin önceden yüz, parmak ve ses taramasını yaptırıp personel hakkında bilgi edinmektedir. Böylece sistem yabancı bir şahıs ile karşılaştığında cevap vermemekte ve kişi girilmesine izin verilmeyen alanlara girememektedir.<sup>99</sup>

#### 4.2. Araçların Kontrolü ve Araç Tanıtım Kartları

Havaalanına giren araçlar; silah, patlayıcı ve girilmesi yasak olan alanlara gizlice girmek isteyen kişileri taşımak ya da hırsızlık, kaçakçılık gibi yasa dışı eylemleri gerçekleştirmek için bir suç aracı olarak kullanılmaktadır. Havaalanında apronlar, havayolu şirketlerine ait uçakların operasyonlarının etkin ve güvenli bir biçimde yapılması için düzenlenmiştir.<sup>100</sup> Bu nedenle apronlardaki kalabalığı önlemek ve güvenliği sağlamak amacıyla araçların havaalanı uçuş hattına girmeleri sınırlandırılmıştır. Bu sınırlamalar ayrıca havacılık güvenliğine de katkıda bulunmaktadır. Engelleyici bir tedbir olarak havaalanı uçuş hattına girecek olan araçların kontrol edilmesi gerekmektedir. Havaalanı uçuş hattına girmesi gereken pek çok araç vardır. Bu durumda, bu alana giriş izninin doğrudan uçak operasyonları için kullanılacak, düzenli olarak oraya girmesi gereken araçlara verilmesi tavsiye edilmektedir. Araçlara verilecek izin kartları sadece havaalanı güvenlik otoritesi tarafından verilmelidir. Büyük havaalanlarında, personel giriş kartlarında olduğu gibi, araçların girebileceği alanları ayıran kodlamalar araç kartlarında da yer almalıdır. Araç tanıtım kartları, kullanılacağı aracın önünde devamlı görünecek bir şekilde yer almalıdır. Araç, güvenlik açısından tahditli alanlara girdiğinde araç tanıtım kartları kolayca görünebilmeli ve değiştirilemeyecek ve taklidi yapılmayacak bir biçimde olmalıdır. Araç tanıtım kartları, aracın seri numarasını ya da ruhsatının yanı sıra aracın sahibi ya da işletmecisi olan şirketi de belirtmelidir. Araç tanıtım kartları sadece belli bir dönem için hazırlanmalı ve geçerlilik süresi bir

<sup>99</sup> Samir Nanavati, "What's biometrics?", *Passenger Terminal*, (Oct. 1999), s. 44-45.

<sup>100</sup> Frederick Dorey, a.g.e., s. 158.

yılı geçmemelidir. Araç tanıtma kartları, asla bir araçtan diğerine geçirilerek kullanılmamalı ve araç güvenlik açısından tahditli alana girmeden ya da bu alandan çıkmadan önce daima kontrol edilmelidir. <sup>101</sup>

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programına göre, havaalanı güvenlik programında yer alması gereken uçuş hattına girecek araçlara verilecek tanıtma kartları ve kontrolü ile ilgili şartlar aşağıda belirtilmiştir. <sup>102</sup>

1. Araçların ve yayaların apronda hareket ederken uymaları gereken kurallar belirtilecek,
2. Tanıtma kartlarının denetlenme süreci belirtilecek,
3. Apronda araç kullanma ve apron plakalı araçların apron dışına çıkma oranının en az seviyede tutulma süreci belirtilecek,
4. Hangi araçların aprona girmelerine ve aprondan çıkmalarına müsaade edileceği belirtilecek,
5. Araç tanıtma kartlarını verecek yetkili makam belirtilecek,
6. Büyük havaalanları için, araçların girebileceği bölgeler tanıtma kartlarında belirtilecek,
7. Araç tanıtma kartları ile ilgili esaslar tek tek belirtilip, bunların geçerlilik süresi ayrıca not edilecek,
8. Araç içindeki kişiler için de kart sisteminin geçerli olduğu belirtilecek.

<sup>101</sup> ICAO, *Security Manual*. s. I-4-49.

<sup>102</sup> Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanlar Kurulu, *Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı: Ek 3* (1997), s. 9.

Ayrıca yine Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında yer alan havaalanı çalışanları için Kart Kullanım / Güvenlik talimatına göre;<sup>103</sup>

1. Aprona giriş için apron plakası verilen araçlara ayrıca apron tanıtım kartı tanzim edilir. Kart aracın ön camında, dışarıdan sürekli görülebilecek şekilde taşınır. Bu tanıtım kartının üzerinde aracın plaka numarası, apron plaka numarası, araç sahibi kişi ya da kuruluşun adı bulunur.
2. Araç tanıtım kartı olması araç içindeki kişilerin havaalanı tanıtım kartı olmaksızın havaalanı içerisine girebileceği anlamına gelmez.
3. Yüksek risk ya da özel tehdit durumunda, güvenlik makamları apron plakası ve araç tanıtım kartı yanında, bunların yerine geçebilecek özel kart uygulamasını tehdit sürecinde uygulayabilir.

## 5. HAVAALANI FİZİKİ GÜVENLİK TEDBİRLERİ

### 5.1. Havaalanı Çevre Güvenliği

Havaalanı çevresinde, korunan alanlara insanların ve hayvanların girişini engellemek ve terörist ve saldırganları yasa dışı eylemlerden caydırmak amacıyla fiziki tedbirler alınmaktadır. Bu tedbirler; tel örgüler, bariyerler, aydınlatma, ikaz levhaları ve alarm sistemlerini kapsamaktadır.

#### 5.1.1. Tel Örgüler

ICAO tarafından yayınlanan Ek 14 (Annex 14)'e göre yetkili olmayan kişilerin halka kapalı alanlara kasıtlı ya da yanlışlıkla girişini engellemek için bir havaalanına tel örgü yada diğer uygun bariyerler yerleştirilmelidir. Bu tel örgü ya

<sup>103</sup> Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanlar Kurulu, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı: Ek 10 (1997), s. 1.

da bariyerler, uçakların güvenli iniş/kalkış yapmasında hayati önem taşıyan faaliyet alanlarını, tesisleri ve yasak bölgeleri halka açık alanlardan ayıracak şekilde planlanmalıdır. Daha sıkı bir güvenliğe ihtiyaç duyulduğunda tel örgü ya da bariyerlerin her iki tarafında devriyelerin çalışmalarını kolaylaştırmak ve araziye girişleri engellemek için arındırılmış bölgeler bırakılmalıdır.<sup>104</sup>

Havaalanı çevresindeki tel örgüler şu amaçlar için kullanılmaktadır:<sup>105</sup>

1. Havaalanının mülkiyet ve arazi sınırlarını belirlemek,
2. İnsanların ya da hayvanların havaalanı sınırlarına kasıtlı ya da yanlışlıkla girişini engellemek,
3. Yasa dışı mülteciler ve ilticacılar gibi kişilerin havaalanı sınırından kaçmalarını engellemek.

Havaalanı tel örgüleri, diğer arazilerdeki tel örgülerden farklılık göstermektedir. Havaalanının işlevi dikkate alındığında telin çok daha güvenli olması gerekmektedir. Özellikle genel havacılık havaalanlarını çocukların oyun sahası ya da piknik alanı olarak kullanmaları nedeniyle özel standartlarda tel örgülere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu tel örgüler teröristlerin, sabotajların ve bunlar gibi havaalanına izinsiz olarak girmek isteyenler için azami caydırıcılığı sağlayacak şekilde olmalıdır.<sup>106</sup>

Tel örgüler, uçakların ya da hassas bölgelerin yakınına sabotaj için kullanılacak aletlerin fırlatılmasını engelleyecek şekilde yerleştirilmelidir. Tel örgüler üzerinden tırmanılmayacak ve eğilip bükülmeyecek yükseklikte ve mukavemette olmalıdır. Tel örgülerin yüksekliği düz arazide en az 2.13 m. olması tavsiye edilmekle birlikte, üstten dikenli tellerle desteklenecekse, yüksekliğinin 2.44 m. olması ve bu tellerin yaklaşık 3 m. boyundaki beton ya da

<sup>104</sup> ICAO, *Annex 14: Aerodromes* (2<sup>nd</sup> Edi. ICAO Publications, July 1995), s. 101.

<sup>105</sup> Frederick C. Dorey, *a.g.e.*, s. 125.

<sup>106</sup> Aynı. s. 125.

çelik kazıklara monte edilmesi, telin ise çelik ya da galvaniz maddeden yapılması gerekmektedir. Tel eğer çıplaksa en az 3.5 mm. plastik ile kaplanmış ise en az 4.75 mm. kalınlığında olmalıdır. Teller plastik ile kaplanmış ise, bu telin ömrünü uzatır ve beyaza boyandığında karanlıkta arkasındaki kişi rahatça görülebilir ve kesildiğinde karanlıkta bile belli olmaktadır.<sup>107</sup> Tellerin örgüsü, tırmanmayı zorlaştıracak şekilde çapraz boşluklar şeklinde olmalı ve boşlukları 5 cm kareden fazla olmamalıdır.<sup>108</sup>

Telin bağlandığı beton kazıklar en az 2.75 m. yüksekliğinde ve tehdidin gelebileceği yöne doğru 45 derecelik bir eğimi olmalıdır. Bu 45 derecelik eğim tel örgülere 30 cm. daha yükseklik kazandırmış olur. Ayrıca tel örgülerin toprak içine gömülmesi ya da beton takviyesi yapılması gerekmektedir. Tel örgülerin altından kanalizasyon ya da kanal geçmemeli, geçiyorsa da üstü birinin geçemeyeceği kalınlıkta demir parmaklıklarla kapatılmalıdır. Bir uçak kazası durumunda acil servis araçlarının havaalanına kolayca girip çıkabilmesi için tel örgülerin belli noktalarında kapılar yapılmalıdır. Ancak bu kapılar, izinsiz kişiler için de geçiş noktası oluşturabilir. Bu nedenle bu kapılar her zaman kontrol altında bulundurulmalıdır. Eğer bu kapılar görevlilerce korunmuyor ya da güvenlik personeli tarafından izlenmiyorsa, izinsiz girişleri tespit eden cihazlar kullanılmalıdır. Tel örgülerin ya da kapıların her iki tarafında 6 metrelik bir boş alan bırakılmalı ve tel örgüleri geçmenin yasak ve suç olduğunu göstermek için yeterli sayıda ve büyüklükte uyarı işaret levhaları uygun yerlere asılmalıdır. Tel örgüler ve kapılar, güvenlik görevlilerinin devriyesi ve kapalı devre televizyon sistemleri ile gece gündüz kontrol altında olmalıdır.<sup>109</sup>

### 5.1.2. Bariyerler

Bir havaalanında girilmesi yasak olan alanların ana girişlerinde, içeriye giriş ve çıkışa açılan kapıların korunmasında bariyerler kullanılmaktadır. Güvenlik bariyerlerinin işlevleri şunlardır:<sup>110</sup>

<sup>107</sup> Frederick C. Dorey, a.g.e., s. 126.

<sup>108</sup> ICAO, *Security Manual*. s. I-4-41.

<sup>109</sup> Kenneth C. Moore, a.g.e., s. 188.

<sup>110</sup> ICAO, *Security Manual*. s. I-4-41.

1. Korunacak alanın belirlenmesi,
2. Korunan alanlara izinsizce girmeye teşebbüs edeceklere fiziksel ve psikolojik bir caydırıcı etki yaratılması,
3. Güvenlik görevlilerinin izni olmadan o alana girmek isteyen kişileri belirleme, sorguya çekme ve gerektiğinde tutuklanmasını sağlayarak izinsiz girişlerin engellenmesi,
4. Personel ve araçlar için girişin kontrol edildiği yerlerin belirlenmesi.

Açılıp-kapanan bariyerler, kırarak girişi engelleyecek sağlamlıkta olmalı ve acil bir durumda kilitlenebilen ayrı bir güvenlik kapısı ile desteklenmelidir. Otomatik bariyer sistemlerinde, giriş kartına sahip personel ya da araçlar, kartlarını cihaza okutmak ya da şifrelerini girmek suretiyle bu bariyerlerden içeri girebilmektedirler. Bu tür otomatik bariyer sistemleri kullanıldığında şunlara dikkat edilmelidir: <sup>111</sup>

- a) Kullanılan şifre sadece bu alana giriş izni olanlar tarafından bilinmelidir.
- b) Elektronik kartlar, kart sahibinden başkası tarafından kullanılmamalıdır,
- c) Güvenlik bariyerleri otomatik olarak kapanmalı ve sadece izni olan personel ya da araçlar geçebilmelidir.
- d) Bariyerin tam olarak kapandığı ve sadece yetkili personel ve araçların girebildiği uzaktan kontrol edilebilmelidir.

---

<sup>111</sup> Aynı. s. III-2-4.

e) Otomatik giriş olanağı gerektiğinde, kısmen ya da tamamen iptal edilebilmelidir.

### 5.1.3. Aydınlatma

Havaalanı güvenliğinin sağlanmasında en etkin yöntem, tel örgülerin ve aydınlatmanın beraber kullanılmasıdır. Aydınlatma gündüz saatlerinde yapılan korumanın, karanlık saatlerde de sürdürülebilmesi amacıyla yapılmaktadır. Aydınlatma, hırsızlara ve sabotajcılara karşı etkin bir fiziki tedbirdir. Aydınlatma korunan yerin devamlı olarak gözetim altında bulundurulmasını sağlamak için gerekli bir güvenlik tedbiridir.

Riskin fazla olduğu havaalanlarında, tel örgüler havaalanı sınırı boyunca aydınlatılmalı, ancak aydınlatma; hassas noktalarda, terminal binalarının çevresinde, uçak park alanlarında, girişlerde ve kontrol noktalarında arttırılmalıdır.<sup>112</sup>

Günümüzde her hangi bir alarm uyarı cihazı ile otomatik olarak yanan aydınlatma sistemleri bulunmaktadır. Tel örgülerin her iki yanında bırakılan boş alan da geceleri aydınlatılmalıdır. Bu alanın aydınlatılma amacı, tel örgülerin yakınındaki kişileri izleyebilmek ve herhangi bir aracın park etmesini ya da tel örgüleri gizlice geçmek için kullanılacak malzemelerin buraya konmasını engellemektir. Federal Havacılık Kuralları (FAR- Federal Aviation Regulations) bölüm 139, tüm apronun, araç park alanlarının, yolların ve binaların aydınlatılması için kullanılacak ışıklandırmanın, güvenlik görevlilerinin gözlerini kamaştırmayacak ya da hava trafik kontrol ve uçak faaliyetlerini engellemeyecek bir biçimde düzenlenmesini ve ayarlanmasını istemektedir. Aydınlatmadan azami faydayı sağlamak için çok dikkatli bir planlama yapılmalıdır. Projektörleri yerden monte edip binayı aydınlatmak yerine, binanın çatısına yakın yükseklikte monte edip tüm çevreyi aydınlatmak güvenlik açısından daha iyi olacaktır. Ayrıca yere monte edilen aydınlatma sisteminin

<sup>112</sup> ICAO, Security Manual. s. III-2-4.

olumsuzluklarından bir diğeri de kolaylıkla ulaşılabilir ve söndürülebilir olmasıdır.<sup>113</sup>

Aydınlatma sistemleri korunan yerin özelliğine göre farklı şekilde yapılmaktadır.<sup>114</sup>

- a) Devamlı Aydınlatma: Gece saatlerinde belli bir bölgeyi aydınlatmak için kullanılmaktadır.
- b) Bekleme Durumunda Aydınlatma: Korunan yerlerde şüpheli faaliyetler olduğunda elle ya da otomatik olarak faaliyete geçen aydınlatma şeklidir.
- c) Hareket Ettirilebilen Aydınlatma: İhtiyaç duyulduğunda devamlı ya da beklemeli aydınlatma sistemlerine yardımcı olmak için kullanılan sistemdir. Taşınabilir ya da sabit türleri bulunmaktadır.
- d) Olağanüstü Durumlarda Aydınlatma: Normal aydınlatma sistemleri devre dışı ya da yetersiz kaldığında kullanılan aydınlatma sistemidir.

Tel örgüler ile birlikte kullanılan havaalanı çevre aydınlatması, havaalanı sınırları içerisinde tel örgülere doğru ışık vermelidir. Kontrol altındaki aydınlatılan alan, tel örgülerin dışındaki 18 ile 45 metrelik mesafeyi kapsamalıdır. Aydınlatma direkleri de tel örgülerin 5 ile 9 metre içerisinde yer almalıdır.

Araç park alanlarının aydınlatılması ise saldırı, soygun ve oto hırsızlığı gibi yasa dışı faaliyetlerin azaltılmasında caydırıcılık rolü oynayan çok önemli bir güvenlik tedbiridir. Polis ya da güvenlik araçlarının kontrolü, yeterli seviyede aydınlatma gerektirmektedir. Karanlık alanlar, devriyelerden saklanmak için çok

<sup>113</sup> Kenneth C. Moore, a.g.e., s. 193.

<sup>114</sup> Anadolu Havaalanı Özel Güvenlik Personeli Havaalanı Güvenlik Eğitimi Seminer Notları. (Eskişehir, 1999), s. 20.

iyi gizlenme alanları yaratmaktadır. Bu alanların yeteri şekilde aydınlatılması devriyelerin etkinliğini ve havaalanı arazisinin güvenliğini arttırmaktadır. <sup>115</sup>

#### 5.1.4. İkaz Levhaları

Hassas alanlara ve özellikle uçak faaliyetlerinin gerçekleştiği alanlara yetkisiz kişilerin girişlerini engellemek, bu alanları kullanan kişileri bilgilendirmek amacıyla uygun mesafeden görülebilecek ikaz levhaları asılmalıdır. İkaz levhaları korunan bölgeye yaklaşan herkesin görebileceği büyüklükte olmalıdır ve korunan yerin özelliğine göre kişilerin uyması gerekli kuralları açık ve net bir şekilde ifade etmelidir. <sup>116</sup>

#### 5.1.5. Alarm Sistemleri

Havaalanı çevresindeki tel örgüler tek başına güvenlik amacı ile kullanıldığında, izinsiz girişler için çok az caydırıcı bir etkisi olmaktadır. Aydınlatma ile tel örgülerin birlikte kullanılması, güvenlik açısından daha etkilidir. Ancak tel örgülere ilave olarak alarm sistemlerinin kullanılması çok daha iyi koruma sağlamaktadır. İki ya da daha fazla alıcının birlikte kullanılması yasa dışı ihlalleri bulma olasılığını önemli ölçüde arttırmaktadır. <sup>117</sup>

Günümüzde tel örgülerin üzerinden ya da arasından izinsiz bir giriş teşebbüsü olduğunda erken uyarı alarm sinyalleri sağlayan pek çok gelişmiş uyarı sistemi bulunmaktadır. Geleneksel elektrik şalterlerinin işlevlerini yerine getiren alarm sinyalleri; projektörleri, sirenleri ve kapalı-devre televizyon kameralarını harekete geçirme özelliğine sahiptir. Bir havaalanı için uygun tipte alarm cihazının seçiminde, havaalanı otoritesinin başlangıçta cevaplama gereken iki soru vardır. Bunlar: <sup>118</sup>

<sup>115</sup> Kenneth C. Moore, a.g.e., s. 193.

<sup>116</sup> Anadolu Havaalanı Özel Güvenlik Personeli Havaalanı Güvenlik Eğitimi Seminer Notları. (Eskişehir, 1999), s. 26.

<sup>117</sup> Kenneth C. Moore, a.g.e., s. 190.

<sup>118</sup> Frederick C. Dorey, a.g.e., s. 131.

- a) Amaç yalnızca giriş yetkisi olmayan kişileri uzak tutmak ya da caydırmak mı? Ya da,
- b) Aynı zamanda bu kişileri ele geçirmek mi?

Eğer asıl amaç bu kişileri ele geçirmek ise, sesli ya da sessiz alarm sisteminin seçiminde olay yerine güvenlik görevlilerinin mümkün olduğu en kısa sürede ulaşması en önemli unsur olmalıdır. Yasa dışı eylemlere teşebbüs edenleri bulmak için kullanılan cihazların çoğu, belli bir dereceye kadar, gerçek alarmları çevresel etkilerden ya da küçük hayvanlardan kaynaklanan yanlış alarmlardan ayırt edememektedir. Doğru cihazın seçiminde bu yanlış alarm oranının da dikkate alınması gerekmektedir. En gelişmiş sistem, tel örgülerde fiber optik malzemenin kullanıldığı sistemdir. Bu cihaz oldukça düşük yanlış alarm verme oranına sahiptir ve 83 derece gibi yüksek sıcaklıklarda kullanıma uygundur. Tel örgünün çevresindeki ışık kaynağı herhangi bir ihlal durumunda alarm sisteminin devreye girmesini sağlamaktadır. Fiber, dikenli telin içinde yer almakta ve tel kesilmeden içinde fiber olduğu fark edilmemektedir. Fiber optik, mevcut tel örgülerin ya da hassas binaların duvarlarına monte edilerek tırmanmayı önleyici bir cihaz olarak da kullanılabilir. Böyle bir sistemde, üzerine 18 kg'lık bir güç uygulanması halinde fiber optik kablolar kırılmakta ve alarm devreye girmektedir. Sistemin restorasyonu oldukça basittir. Dış çevre korumasında kullanılan diğer elektronik cihazlardan bazıları; tel örgülerin üzerine monte edildiğinde ya da toprağa gömüldüğünde sismik belirleme prensibi ile çalışan ve elektromanyetik alan yaratan mikro dalga ya da kızılötesi ışınlar ve kablolardır.

Bu alarm sistemlerinin yanı sıra, özellikle gelişmiş ülkelerde büyük havaalanlarında en çok kullanılan sistemlerden birisi de Kapalı-Devre Televizyon Sistemidir ( CCTV-Close Circuit Television System). Çok az ışıkta bile çok iyi görüntüler alabilen kameralar ile, güvenlik merkezinden kapalı-devre televizyon sistemi vasıtasıyla tel örgüler izlenebilmektedir. Kamera ya da monitörler, hareketi tespit eden cihazlarla donatılmıştır. Böylece bir hareket olduğunda görülebilen ya da duyulabilen bir alarm, güvenlik görevlilerini

uyarmakta, aynı anda görüntü kasete kaydedilmekte ve güvenlik görevlileri harekete geçmektedirler.<sup>119</sup>

## 5.2. Devriye Hizmetleri

Devriye, korumakla yükümlü olduğu bölgelerde kamu düzenini korumak, olabilecek olayları olmadan önce önlemek ya da olay olduktan sonra görevli olduğu bölgede olayın iz ve delillerini muhafaza etmek, sanığı yakalamak, yardım isteyenlere yardım etmek üzere yaya ya da motorize olarak yapılan bir görevdir.

Havaalanında alınan güvenlik tedbirlerini destekleyen en önemli unsurlardan birisi de devriye hizmetleridir. Kontrol noktalarında olabilecek aksaklıkları ve izinsiz geçişleri uçuş hattında kontrol ettikleri gibi, uçuş hattı ile terminal hattını birbirinden ayıran tel örgü ve bariyerin yıpranıp yıpranmadığını, izinsiz girişlere neden olabilecek yer olup olmadığını kontrol etmektedirler. Devriye görevleri üç ana başlık altında incelenebilir. Bunlar:<sup>120</sup>

- a) Önleyici Görevler: Korumakla yükümlü oldukları bölgelerde, kamu düzenini bozucu eylemleri engellemek için çalışmalarda bulunmak;
- b) Koruyucu Görevler: Bölgesindeki bina, tesis, işyeri ve eşyaların korunması için işlem ve eylemlerde bulunmak;
- c) Yardım Edici Görevler: Bölgesinde yardım isteyenlere yasal sınırı aşmamak koşulu ile yardım etmek.

Devriyeler, karanlıkta savunmasız ve aydınlatılmamış noktalara saklanabilecek potansiyel suçluları araştırabilecek şekilde gezici aydınlatma

<sup>119</sup> Kenneth C. Moore, a.g.e., s. 191.

<sup>120</sup> UTGA Enstitüsü, Özel Güvenlik Görevlileri ve İdarecileri için Sivil Havacılık Güvenliği El Kitabı (Ankara, 2000), s. 44.

ekipmanı ve gezici devriyelerin kullandıkları araçlar, taşınabilir spotlar ile donatılmış olmalıdır.<sup>121</sup>

## 6. HAVAALANI GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ PLAN VE PROGRAMLAR

Ülkemizin de üyesi bulunduğu ICAO (International Civil Aviation Organization- Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ) Ek 17'nin üçüncü bölümü, sözleşmeye taraf devletlerin kendi ulusal sivil havacılık güvenliğini, düzenini ve verimini uluslararası standartlar ve kurallar çerçevesinde sağlamak üzere alınacak tertip ve tedbirlerin ana esaslarını belirlemek üzere, bir Ulusal Sivil Havacılık Güvenlik Programı hazırlamasını istemektedir. Bu madde ile ilgili olarak hazırlanan Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında havaalanında alınacak güvenlik tedbirleri ile ilgili düzenlemeler belirtilmiştir.<sup>122</sup>

### 6.1. Havaalanı Güvenlik Planı

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında yer alan havaalanı güvenlik programının amacı, havaalanının güvenliğini, havaalanındaki havacılık faaliyetlerinin düzenini ve etkinliğini, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında belirtilen güvenlik tedbir ve prosedürlerini uygulayarak gerçekleştirmek suretiyle personele, terminallere, sivil havacılık ünitelerine, uçaklara ve ekipmanlara karşı yapılacak kanun dışı müdahaleleri önlemektir. Bu program havaalanında sivil havacılık faaliyetlerinde bulunan resmi ve özel kurum ve kuruluşlar ile bunların personelini kapsamaktadır. Bu programın yürütülmesinden Havaalanı Mülki İdare Amiri yetkili ve sorumludur.<sup>123</sup>

Havaalanı Güvenlik Programında yer alan noktalar şunlardır: <sup>124</sup>

<sup>121</sup> ICAO, *Security Manual*. s. I-4-32.

<sup>122</sup> Oktay Erdağı, "Sivil Havacılık Güvenliği", *Teknolojik Güvenlik*, Cilt no 1, Sayı no 2, ( 1997), s. 32.

<sup>123</sup> "Havameydanı Güvenlik Programı", *Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı*. Ek 3 ,( 1997), s. 1.

<sup>124</sup> Aynı. s. 5.

1. Ana giriş, apron giriş, kargo giriş, terminal giriş, yolcu giriş kontrol noktalarının sayısı ve yerleri ile buralarda hangi kurum personelinin görevli olduğu ve kaç personelin görev yaptığı;
2. Hava trafik kontrol kulesi, yakıt istasyonları, güç kaynakları, terminal binaları gibi hassas tesislerin nasıl ve kim tarafından korunduğu;
3. Nerelerde ve hangi güzergahlarda devriye bulunduğu, devriye sayısı ve bunların telsiz kodları;
4. Yönetim / kriz merkezinde hangi kurumdan kaç personelin bulunduğu ve bunların çalışma sistemi;
5. Daha fazla güvenliğe ihtiyaç duyulan yüksek tehdit-risk durumlarının neler olabileceği varsayılarak, bu durumlarda hangi ek güvenlik tedbirlerinin alınacağı;
6. Hangi durumlarda acil durum planının uygulamaya konacağıdır.

Havaalanı Güvenlik Programı, Mülki İdare Amirinin koordinesinde Emniyet Şube Müdürlüğü, DHMİ Başmüdürlüğü ya da Sabiha Gökçen havaalanında olduğu gibi Meydan İşleticisi, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü ve Jandarma Bölük Komutanınca birlikte hazırlanmaktadır. Havaalanındaki kurum ve kuruluşların, yetki, görev ve sorumlulukları hiçbir görev açıkta kalmayacak ve yetki ve sorumluluk kargaşası yaşanmayacak şekilde mülki idare amirinin koordinesinde uluslararası standartlar, milli mevzuat ve Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı çerçevesinde ilgili kurum ve kuruluşlarca birlikte belirlenmektedir. Programda, güvenlik personeli dışındaki kurum ve kuruluş personelinin güvenlikle ilgili sorumlulukları açıkça belirtilmektedir. Havaalanındaki uçuş hattı-terminal hattı, tahditli alanlar ve gümrüklü bölgeler ile buraların korunmasından ve denetiminden sorumlu olan birimler Mülki İdare Amirinin koordinesinde Emniyet Şube Müdürlüğü, DHMİ Başmüdürlüğü ya da

Meydan İşleticisi, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü ve Jandarma Bölük Komutanlığınca birlikte belirlenerek ilgili kurum ve kuruluşlara bildirilmektedir.

Amerika'da bir havaalanında alınması gereken güvenlik tedbirleri ile ilgili kuralları düzenleyen FAR 107'e göre hiçbir havaalanı yöneticisi, bir güvenlik programı hazırlayıp ve o programı uygulamadan havaalanı işletmemelidir. Bu güvenlik programı aşağıdaki unsurları içermelidir: <sup>125</sup>

1. Uçak faaliyet alanlarının boyutlarını, sınırlarını ve diğer özelliklerini de içine alan ayrıntılı bilgiler,
2. Uçak faaliyet alanlarının güvenliğini etkileyen, bu alanlara bitişik alanlar ile ilgili bilgiler,
3. Özel kullanıma ayrılmış alanların boyutlarını, sınırlarını ve diğer özellikleri ile ilgili bilgiler ve bu alanların kullanılmasındaki anlaşma şartları,
4. Özel kullanıma ayrılan bir alanın güvenliğinden sorumlu havayolu işletmesi ve havaalanı yöneticisi tarafından yapılan koruma sürecinde kullanılan teçhizat ve tesisler ile ilgili bilgiler ve yapılacak işlemler,
5. Havaalanı yöneticisinin acil durumlarda ve diğer olağanüstü durumlarda kullanmayı planladığı alternatif güvenlik işlemleri ile ilgili bilgiler,
6. Havaalanı güvenliğinin sağlanmasında görev alacak resmi görevlilerin tanımlanması,
7. Bu görevliler için gereken eğitim programlarının tanımlanması,

<sup>125</sup> "FAR Part 107: Airport Security". <http://www.faa.gov/avr/AFS/FARS/far-107.txt> İletişim Adresli Web Sayfası, (Sep. 1998), s. 2-3.

8. Havaalanı güvenliği ile ilgili kayıtların tutulma sisteminin tanımlanması.

Her havaalanı yöneticisi, onaylanmış bir havaalanı güvenlik programını ofisinde bulundurmalı ve Sivil Havacılık Güvenlik müfettişleri tarafından incelenmek istendiğinde , bu görevlilere sunmalıdır.

## 6.2. Havaalanı Muhtemel Hareket Tarzı Planı

Havaalanı muhtemel hareket tarzı planının amacı, havaalanının içinde ve yakın çevresinden yolculara, personele, uçaklara, tesislere ve ekipmanlara yapılabilecek her türlü saldırı ve sabotajları önlemek ve bunların sonuçlarını ve etkilerini en aza indirmektir. Bu planın yürütülmesinden, uygulanmasından, test edilmesinden, ve geliştirilmesinden Mülki İdare Amiri yetkili ve sorumludur. Mülki İdare Amiri bu yetki ve sorumluluğunu havaalanındaki Emniyet, Jandarma, DHMİ, Meydan İşleticisi ve Gümrük teşkilatları ve ilgili diğer kurum ve kuruluşlar vasıtasıyla yerine getirmektedir.

Havaalanı muhtemel hareket tarzı planının genel esasları şunlardır: <sup>126</sup>

1. Plan, muhtemel tehditlerin etkilerini en aza indirecek şekilde hazırlanmalı, ve aksaklıkların giderilmesi ve ilgili kuruluşların plan içindeki sorumluluklarını tam olarak kavrayabilmeleri için belli aralıklarla denenmelidir.
2. Plan hazırlanmadan önce havaalanı tesisleri ve yerleşim durumu hakkında araştırma yapılarak müdahale esnasında; havaalanı içindeki ve dışındaki yararlanabilecek tesisler, personelin ve yolcuların boşaltılabileceği terminal dışındaki birimler, güvenlik kuvvetlerinin kamufle olabileceği mekanlar ve haberleşmede kullanılacak yerler ve cihazlar tespit edilir.

<sup>126</sup> Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu, "Havameydanı Muhtemel Hareket Tarzı Planı". Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı- Ek 4.( 1997), s. 1.

3. Muhtemel olayların vukuunda kişi ve kuruluşların görevleri, rolleri ve sorumlulukları belirlenerek, takviye personelin nasıl temin edileceği ve görevlendirileceği belirtilmelidir.
4. Planda havaalanı içindeki ve dışındaki hükümet yetkilileri, polis yetkilileri, havaalanı yönetimi, hava trafik servisleri, havayolu şirketleri ve yer hizmet kuruluşları, askeri yetkililer, itfaiye ve kurtarma servisleri ve sağlık kuruluşları tarafından yerine getirilecek görevler belirtilmelidir.
5. Yasa dışı müdahaleye maruz kalan uçağın çekilebileceği tecrit edilmiş bir ya da birkaç park yeri tespit edilmelidir. Ayrıca şüpheli maddelerin ve tespit edilen patlayıcıların imha edilmesi için tecrit edilmiş bomba imha yeri belirlenmelidir.

Havaalanına karşı yapılacak muhtemel tehditler şunlardır:<sup>127</sup>

- Uçaklara ve tesislere yapılacak bomba ihbarları,
- Uçak kaçırma ve rehin alma eylemleri,
- Yolcu, bagaj ve kargoların kontrolü esnasında karşılaşılabilecek tehditler,
- Uçaklara ve tesislere havaalanı dışından (yakın çevresinden) yapılabilecek eylemler,
- Uçaklara ve tesislere havaalanı içinden yapılabilecek eylemler.

---

<sup>127</sup> Aynı. s.3.

### 6.3. Havaalanı Acil Durum Planı

Havaalanı acil durum planının amacı; havaalanı sınırları içerisinde ve yakın çevresinde meydana gelebilecek her türlü acil durumun etkilerini en aza indirmek ve olaydan etkilenen insanların hayatlarını kurtarmak amacıyla, personel, araç-gereç ve teçhizatın kullanılması ve takviyesi ile kurum ve kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonunu sağlanmasına ilişkin esas ve usulleri düzenlemektir. Bu planının yürütülmesinden, uygulanmasından, test edilmesinden ve geliştirilmesinden Mülki İdare Amiri sorumludur. Mülki İdare Amiri bu yetki ve sorumluluğunu havaalanındaki Emniyet, Jandarma, DHMI, Meydan İşleticisi ve Gümrük teşkilatları ve ilgili diğer kurum ve kuruluşlar vasıtasıyla yerine getirir. İhtiyaç duyulan hallerde protokol yapılan kurum ve kuruluşların personel ve teçhizatlarından da yararlanır.<sup>128</sup>

Havaalanı acil durum planı genel esasları şunlardır:

1. Plan, acil durum tehditlerinin etkilerini en aza indirecek şekilde hazırlanmalıdır.
2. Plan, aksaklıkların giderilmesi ve ilgili kuruluşların plan içindeki sorumluluklarını tam olarak kavramaları için belli aralıklarla test edilmelidir.
3. Normal durumdan acil duruma geçiş düzenli ve etkili olmalı ve mümkün olan en kısa sürede normal duruma dönülmelidir.
4. Plan hazırlanmadan önce havaalanı tesisleri ve yerleşim durumu hakkında araştırma yapılarak müdahale esnasında havaalanı içerisindeki ve dışındaki yararlanılabilecek tesisler, personelin ve yolcuların boşaltabileceği terminal dışındaki üniteler, güvenlik görevlilerin kamufle olabileceği mekanlar ve haberleşmede

<sup>128</sup> Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu, "Havameydanı Acil Durum Planı" Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı-Ek 5 (1997), s. 1.

kullanılacak yerler ve cihazlar tespit edilerek, hassas noktaların yerleri ile aydınlatma için projektör durumu belirlenir.

5. Havaalanına giriş yollarını, su depolarını ve acil durumda görev alacak personelin toplanma yerlerini belirten kroki yapılarak kriz merkezine, itfaiyeye ve sağlık ünitesine asılır. Ayrıca acil durumda görev alacak kurum ve kuruluşlara verilir. Krokide yaralıların sevk edileceği hastaneler ile bunların yatak sayısı ve personel durumu da belirtilir.
6. Acil durumların vukuunda kişi ve kuruluşların görevleri, rolleri ve sorumlulukları düzenlenmelidir.
7. Takviye personelin nasıl temin edileceği ve görevlendirileceği planda belirtilmelidir.
8. Planda, gerekli güvenlik tedbirlerinin alınmasını sağlayacak şekilde, havaalanı içindeki ve dışındaki; hükümet yetkilileri, havaalanı yönetimi, polis yetkilileri, hava trafik servisleri, sağlık kuruluşları, havayolu şirketleri ve yer hizmet kuruluşları, askeri birlikler, sivil savunma ve Kızılay tarafından yerine getirilecek görevler belirtilmelidir. Havaalanı dışındaki kuruluşlardan alınacak personel, araç, teçhizat ve diğer yardımlar ile ilgili diğer hususlar ilgili kuruluş yetkilileri ile Mülki İdare Amiri arasında imzalanacak protokolle belirlenir ve bu plana eklenir.
9. Yasa dışı müdahaleye maruz kalan uçağın çekilebileceği tecrit edilmiş bir ya da birkaç uçak park yeri tespit edilir. Bu yer diğer uçaklardan, taksiyollarından, tesislerden, halka açık alanlardan, yakıt depolarından, patlayıcı ve yanıcı maddelerden en az 100 metre uzakta olmalıdır. Ayrıca yakın çevresinde yakıt ve elektrik nakil hatları bulunmamalıdır.

10. Şüpheli maddelerin ve tespit edilen patlayıcıların imha edilmesi için tecrit edilmiş bomba imha yeri belirlenmelidir.

11. Olayda rehine alınması halinde; rehinelere ilgili olarak yapılacak görüşmeler, silahlı operasyon ve bu konuda eğitilmiş personel, psikiyatrist ve gerekiyorsa tercüman bulundurulması ile ilgili hususlar da düzenlenmelidir.

Havaalanında karşılaşılabilecek acil durumlar şunlardır: <sup>129</sup>

- Havaalanı içinde ve yakın çevresinde meydana gelen uçak kazaları,
- Havaalanı dışında meydana gelen uçak kazaları,
- Yardım almak üzere iniş talebinde bulunan uçaklar,
- Bilgi vermeden ve izin almadan inişe geçen uçaklar,
- Yasa dışı eylemlere maruz kalmış uçaklar,
- Bomba ihbarı yapılan uçaklar,
- Doğal afetler ve yangınlar,
- Ani ölüm ve kriz, bulaşıcı hastalık, toplu zehirlenme gibi sağlık durumları.

#### **6.4. Havayolu İşletmeleri ve Yer Hizmet Kuruluşları Güvenlik Planı**

Bu planın amacı, havaalanlarında, yerel güvenlik görevlileri tarafından uygulanan güvenlik tedbirlerine ilave olarak yolcuları ve uçak mürettebatını,

<sup>129</sup> Aynı. s. 4.

uçağı etkileyen sivil havacılığa ve havayolu işletmelerine yönelik yasa dışı eylemleri önlemektir. Havaalanında hizmet veren tüm kuruluşlar, Uluslararası Sivil Havacılık örgütü (ICAO)'nün belirlediği standartlara, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programına ve sefer yaptıkları ya da faaliyette buldukları havaalanının güvenlik planlarına uygun bir güvenlik planı hazırlamak zorundadır. İşletmeler sefer yaptıkları ya da faaliyette buldukları her havaalanında, havaalanı güvenlik planının ve kendi güvenlik planlarının ön gördüğü gereklerin yerine getirilmesinden istasyon müdürü yetkili olup Mülki İdare Amirine karşı sorumludurlar. İşletmelerin güvenlik yetkilileri ve sorumluları, profesyonel güvenlik tecrübesine sahip ve hava taşıtları ve havacılık faaliyetlerine aşina olmalıdır. Ayrıca, güvenlik programı ve eğitim programı çerçevesinde uzmanlar kurulunca eğitilip sertifikalandırılmaları gerekmektedir.<sup>130</sup>

## 7. HAVAALANINDA KURULUŞLARIN UYGULAMASI GEREKEN GÜVENLİK TEDBİRLERİ

Havaalanlarındaki havayolu işletmecileri ve yer hizmet kuruluşları, yerel güvenlik görevlileri tarafından uygulanan güvenlik tedbirlerine ilave olarak, yolcuları, uçuş ekibini ve uçakları etkileyen, sivil havacılığa yönelik yasa dışı eylemleri önlemek amacıyla, uluslararası standartların ve milli yasaların öngördüğü güvenlik kontrollerinin yapılmasını sağlamak üzere güvenlik programlarını hazırlayıp, Mülki İdare Amirine onaylatarak uygulamak zorundadır. Havayolu işletmecileri ve yer hizmet kuruluşları hazırlayacakları güvenlik programlarında aşağıda belirtilen güvenlik düzenleme ve önlemlerine yer vermek, bunları uygulayacak personeli belirlemek, eğitimlerini yaptırmak ve bu önlemleri uygulamakla sorumlu ve yükümlüdürler.<sup>131</sup>

<sup>130</sup> E.A.D.U.K., Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programı-Ek 6, s. 4.

<sup>131</sup> İçişleri Bakanlığı-Ulaştırma Bakanlığı, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ( 1997), s. 30.

## 7.1. Personel ile İlgili Tedbirler

Personel ile ilgili alınması gereken tedbirler şunlardır: <sup>132</sup>

- Havaalanı giriş kartı sahibi personelin uymaları gereken güvenlik konuları ile ilgili olarak bilgilendirecek, giriş kartlarını kaybetmeleri durumunda Emniyet Şube Müdürlüğünü haberdar edecek bir sistem kuracaktır.
- Her kademedeki personel yasa dışı müdahale ihbarını aldıklarında hemen emniyet makamlarına bildirecek ve emniyet görevlilerinin alacağı tedbirlerin uygulanmasına yardımcı olacaktır.
- Uçak aramaları sırasında emniyet görevlilerine yardımcı olacak teknik eleman görevlendirecektir.
- Düzenlenecek hizmeti içi eğitimlerle bu plandaki hususlar personele bildirilecektir.

## 7.2. Yolcular İle İlgili Tedbirler

Yolcular ile ilgili alınması gereken tedbirler şunlardır: <sup>133</sup>

- Bilet talebinde bulunan kişinin davranışlarından şüphelendiklerinde, Emniyet Şube Müdürlüğüne kişinin araştırılması için bilgi verilecektir.
- Bilet satışı esnasında, yolcunun bagaj ve eşyalarını kendisinin hazırlaması, kendisine ait olmayan bagajları almaması, orijinal ambalajlı açarak kontrol etmesi gerektiği hatırlatılacaktır.

<sup>132</sup> Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurul, "Havameydanı Havayolu İşletmecileri Güvenlik Planı". Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı –Ek 6 ( 1997) s. 5

<sup>133</sup> DHMİ Genel Müdürlüğü, Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği :SHY-22 (Ankara, 1996),s. 21.

- Check-in esnasında yolcuların mülakata tutularak, havaalanı otoritesinin bildirdiği riskli ve özel durumlarda, bagajın tekrar kontrol edilmesini amacıyla emniyet birimlerine gönderilecektir.
- Yolcu beraberindeki el bagajları kontrol edilecektir.
- Yolcu belgeleri ( pasaport, bilet ve diğer dokümanlar) incelenecektir.
- Gerekliğinde yolcuların üstleri aranacaktır.
- Yolcu ve bagaj eşleşmesi mutlaka sağlanacak ve sahipsiz bagajlar hemen güvenlik birimlerine bildirilecektir.
- Yolculuktan vazgeçen ya da yolculuk etmesi güvenlik görevlilerince engellenen yolcuların bagajları mutlaka indirilir.
- Ülkeye girişleri yetkili makamlar tarafından reddedilen kişiler geldiği ülkeye ya da kabul edildiği ülkeye geri gönderilecektir.
- Uçakta ateşli silah taşıyacak yolcular var ise, silahı alınarak güvenli bir yerde muhafaza edilir ya da uçaktaki hareket tarzı yolcuya bildirilerek pilota da yolcu hakkında bilgi verilecektir.

### 7.3. Uçak İle İlgili Tedbirler

Uçak ile ilgili alınması gereken tedbirler şunlardır: <sup>134</sup>

- Uçak içine herhangi bir patlayıcı madde ya da silah bırakılması ya da gizlenmesi önlenecektir.
- Park halindeki uçaklara yetkisiz kişilerin girmesi önlenecektir.

<sup>134</sup> "Part 108: Airport Operation Security." <http://www.countertech.com>. İletişim Adresli web Sayfası, s. 2

- Temizlik ve ikram malzemelerinin yüklenmesi esnasında mutlaka uçakta bir nezaretçi bulundurulacaktır.
- Yolcular uçağa alınmadan uçağın her tarafı mutlaka kontrol edilecektir.

#### **7.4. Uçak Temizliği İle İlgili Tedbirler**

- Temizlik amacı ile uçağa giren tüm personel tek tek aranacaktır.
- Temizlik malzemesi kontrol edilecektir.
- Temizlik işçilerinin giriş kartları kontrol edilecektir.
- Faaliyetler gözlenecek ve nezaret edilecektir.
- Faaliyetleri bittikten sonra uçağı terk etmelerine nezaret edilecektir.
- Araması yapılmış ve temizlenmiş uçak mürettebatına teslim edilecektir.

#### **7.5. Uçağa Alınacak İkram ve Satış Malzemelerine Nezaret İşlemleri İle İlgili Tedbirler**

İkram ve satış malzemeleri ile ilgili alınacak güvenlik tedbirleri şunlardır:<sup>135</sup>

- Uçağa yüklenen ikram malzemelerinin kontrolü ve ikram ürünlerinin imalat noktasında denetimi yapılacak, ve kutulanması ve paketlenmesi kontrol edilecektir.

---

<sup>135</sup> ECAC, Doc 30- Security, (1988), s. 112.

- İkrâm malzemelerinin, uçağa götürülecek şekilde muhafaza kutularına konması, mühürlü olup olmadığının kontrolü, imalat noktasından itibaren uçağa kadar nakliyesi ve uçak personeline teslimi sağlanacaktır.
- Uçakta satışı yapılacak malzemeler uçağa alınmadan önce kontrol edilecektir.

### **7.6. Park Halindeki Uçağa Nezaret İşlemleri İle İlgili Tedbirler**

Park halindeki uçağa nezaret işlemleri ile ilgili tedbirler şu şekilde özetlenebilir:<sup>136</sup>

- Uçağın havaalanında yerde bulunduğu süre içinde gözetilmesi sağlanacak, riskli ve özel durumlarda uçak başında güvenlik görevlisi bulundurulacaktır.
- Uzun süreli kalışlarda kapılar kilitli tutulacak, uçak çevresine ve altına yetkisiz kişilerin yaklaşması önlenecektir.

### **7.7. Kabin Bagajları İle İlgili Tedbirler**

- Check-in esnasında yolcu beraberindeki bütün bagajların X-Ray cihazından geçirilip geçirilmediği kontrol edilecek ve şüpheli durumlarda bagajların tekrar cihazdan geçirilmesini sağlayacaktır.
- Kontrol edilmiş bagajlar uçağa yerleştirileceği ana kadar gözetim altında tutulacak, başkalarının ulaşması engellenecek ve güvenliği sağlanacaktır.

<sup>136</sup> DHMi Genel Müdürlüğü, a.g.e., s. 22.

- Sahipsiz bagajlar, emniyet görevlilerine haber verilerek kontrol ettirilecektir.
- Yolcu adına kayıtlı bagajların yolcular ile birlikte uçağa yüklenmesi sağlanacak, sahipsiz bagajların uçağa alınması engellenecektir.

### 7.8. Kargo ve Kurye İşlemleri İle İlgili Tedbirler

Kargo ve kurye işlemleri ile ilgili alınacak tedbirler şunlardır: <sup>137</sup>

- Tüm kargo ve kurye paketlerinin aprona çıkıştan önce X-ray'den geçişi sağlanacaktır ve cihazdan geçemeyecek büyüklükteki maddelerin fiziki kontrolünün yapılması temin edilecektir.
- Gerektiğinde güvenlik amacı ile kargo 48 saat bekletilecektir.
- Kargo alanının genel güvenliği sağlanacaktır.
- Kontrolü yapılmış kargoya "Güvenlik Kontrolü Yapılmıştır" etiketi yapıştırılacaktır.
- Güvenlik kontrolü yapılmış kargo konteynırlara yükletilecek ve uçağa yüklendiği ana kadar nezaret edilecektir.
- Kargoların güvenliği için göndericinin ve gideceği adres incelenecek, şüpheli görülen kargolar güvenlik görevlilerine bildirilecektir.

## 8. HAVAALANLARININ KORUNMASI

Havaalanlarının suç ve terör örgütlerinin hedefi haline gelmesi 1970'li yıllarda başlayarak günümüze kadar gelmiş, ve halen de devam etmektedir.

<sup>137</sup> İçişleri & Ulaştırma Bakanlığı, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (1997), s. 9.

Suç ve terör örgütleri, uçaklara ve havaalanlarına saldırıda bulunmanın, kamuoyunun dikkatini daha çok çekeceği ve kamuoyunda daha etkili olacağını fark ederek eylemlerini bu yöne çekmişlerdir. Sivil havacılığa yönelik suç ve terör eylemlerinin artması, tüm dünyada güvenlik sistemlerinin geliştirilmesi ve teknolojinin kullanılma ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu nedenle havaalanlarında güvenliği sağlamak amacıyla koruma önlemleri alınmaktadır. <sup>138</sup>

Havaalanlarında alınacak güvenlik tedbirleri; yolcuların, bagajların ve kargonun kontrolü, uçak güvenliği, terminal binaları, pist, apron ve taksiyolları ve diğer bölümlerde ICAO ve ECAC standartları çerçevesinde alınacak tedbirler belirlenmiş ve güvenlik tedbirleri ile ilgili ayrıntılı düzenlemeler Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında belirtilmiştir. Genel hatları ile belirtmek gerekirse ana giriş yolları, terminal binaları, personel, yolcu ve bagajların kontrolü polis tarafından, çevre güvenliği jandarma tarafından, teknik tesislerin güvenliği DHMİ Özel Güvenlik Teşkilatı tarafından, uçakların güvenliği ilgili firma tarafından sağlanmaktadır. Bu tedbirlerle ilgili ayrıntılar havaalanı güvenlik planında belirtilmektedir. <sup>139</sup>

Havaalanları güvenlik ve kontrol açısından uçuş hattı ve terminal hattı olarak başlıca iki bölüme ayrılmaktadır. Sistem uçuş hattının yasa dışı eylemlerde kullanılabilir tüm tehlikeli madde ve materyallerden arındırılması, terminal hattından uçuş hattına geçiş noktalarının oluşturulması ve bu noktaların güvenlik taramaları ile kontrollü hale getirilmesi üzerine kurulmuştur.

ECAC ( European Civil Aviation Conference- Avrupa Sivil Havacılık Konferansı ) doküman 30'da havaalanı uçuş hattı ile terminal hattı arasındaki giriş kontrolü için alınması gereken tedbirleri tavsiye niteliğinde yayınlamıştır. Bu tedbirler; <sup>140</sup>

<sup>138</sup> UTGA, a.g.e., s. 33.

<sup>139</sup> Uğur Çardaklı, "Sivil Havacılık Güvenliği-1", **Teknolojik Güvenlik** Cilt no:2, Sayı no:2 (1998), s. 21.

<sup>140</sup> Chris Yates, **Airport Security:Standards and Technology** (2<sup>nd</sup> Edi.United Kingdom:Jane's Information Limited, 1999), s. 74.

- Havaalanı uçuş hattı ve terminal hattı arasındaki sınır belirlenmelidir. Bu sınırdan geçişler, güvenlik görevlisi bulunan ve / ya da kilitli kapılar ile gözetim altında tutulmalıdır.
- Halka açık tüm terminal alanları sürekli kontrol altında tutulmalıdır. Terminal binasında güvenlik görevlileri devriye gezmeli ve yolcular ve diğer kişiler gözlem altında tutulmalıdır.
- Havaalanı uçuş hattı ve diğer tahditli alanlara giriş her zaman kontrol edilmelidir. Kontrol için, bu alanlara girişlerde giriş kartı sistemi uygulanmaktadır. Havaalanında çalışan personele (havaalanı, havayolu personeli ve diğer personel) verilen giriş kartlarında, fotoğraf ve kimlik bilgilerinin yanı sıra havaalanındaki görevleri, bu görev gereği havaalanında girebileceği yerler ve kartın geçerlilik süresi belirtilmelidir. Uçuş hattı ve terminal hattı arasında faaliyet gösteren araçlar için havaalanı yönetiminden araç giriş kartı alınmalıdır. Araç giriş kartlarında aracın tipi, plakası bulunmalı ve aracın görünür bir yerine takılmalıdır.

Personel ve araç giriş kartları, uçuş hattına tüm girişlerde güvenlik personeli ya da elektronik sistemlerce kontrol edilmelidir. Araçlar ve taşıdıkları malzemeler uçuş hattına ya da tahditli alanlara girişlerde mutlaka incelenmelidir.

### **8.1. Havaalanı Uçuş Hattı Tesislerinin Güvenliği İçin Alınacak Tedbirler**

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında yer alan havaalanı uçuş hattının güvenliği için alınacak tedbirler şunlardır: <sup>141</sup>

<sup>141</sup> İçişleri Bakanlığı-Ulaştırma Bakanlığı, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, s. 17.

1. Bir havaalanında en etkili güvenlik önlemleri, havaalanının uçuş hattı ile terminal hattını ayıran sınır üzerinde gerçekleştirilir. Aprona ve havaalanının havaya dönük tarafına yetkisiz kişilerin girişini engellemek için fiziki engeller tesis edilir.
2. Havaalanında uçakların bulunduğu bölgelerin güvenliği, uçuş pistleri, uçak taksi yolları ve apronların, halka açık olan sahalardan fiziki engeller ile ayrılması ile sağlanır.
3. Kontrol ve engellemeyi sağlayabilmek için havaalanına giren yolların sayısı sınırlandırılmalıdır. Her havaalanında karaya dönük olan bölümden geçen yol ve girişler sınırlandırılarak, buralardan görevi ve yetkisi olmayan kişilerin geçişlerine mani olmak için güvenlik ve kontrol tedbirleri alınır.
4. Havaalanının uçak manevra sahasına yalnız yetkili havaalanı görevlilerinin girmesine izin verilir. Tel örgülerin iç kısmında, bakım personeli, güvenlik devriyeleri ve kurtarma araçlarının kullanabileceği devriye yolları tanzim edilmelidir.
5. Havaalanının uçuş hattına, terminal binası dışından girişleri engellemek amacıyla alan çevresi uçuş faaliyetlerini engellemeyecek şekilde tel örgü ile çevrilmelidir.
6. Havaalanının karaya dönük bölümünden havaya dönük bölümüne araç ve yayaların giriş-çıkışını sağlayacak asgari sayıda geçiş yerleri tesis edilir. Bu geçiş yerleri, yetkisiz girişleri önleyecek şekilde kontrol altında olmalı ve çevresi geceleri aydınlatılmalıdır.

7. Park halindeki uçağın güvenliğinde temel sorumluluk, bu uçağın personel ve işleticilerine aittir. Alınacak tedbirlerin, havaalanının güvenlik planına uygun olması gerekmektedir.
8. Hassas ve kritik yerler, gelişigüzel zaman aralıklarında devriyelerle taranır, kapalı devre televizyon ile izlenerek güvenliği sağlanır.
9. Patlayıcı madde yerleştirilme ihtimaline karşı uçaklar, uçak teknisyenlerince gerekli ve uygun zamanlarda kontrol listesine göre gözden geçirilir ve gerektiğinde uzman personel çağrılır.
10. Hassas noktalar olan kontrol kulesi, teknik blok, haberleşme ve seyrüsefer yardımcı cihazları, yakıt tesisleri, elektrik enerji kaynağı ve nakil tesisleri gerektiği şekilde korunur ve buralara giriş-çıkış kontrol altında bulundurulur.
11. Gelen ve giden yolcuların, transfer ve transit yolcularla karışmasını engelleyici tedbirler alınır.
12. Transit yolcular, yüksek tehdit unsuru olduğunda, güvenlik kontrolüne tabi tutulur.
13. Terminal binalarından uçuş hattına geçişlerin yapıldığı kapılar en aza indirilir.
14. Acil çıkış kapısı olarak kullanılan ve denetim altında bulunmayan kapılarda, güvenlik personeline izlenebilecek ve burada bulunan kişileri ikaz edebilecek ses ve alarm cihazları bulunmalıdır.

15. Yolcuların uçağa binmeleri için kullanılan kapılar, yolcu bulunmadığı zamanlarda devamlı kilitli tutulabilecek yapıda olmalı, yetkililerce sürekli olarak kontrol edilmelidir.

## **8.2. Havaalanı Terminal Hattı Tesislerinin Güvenliği İçin Alınacak Tedbirler**

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında yer alan havaalanı terminal hattının güvenliği ile ilgili alınacak tedbirler şunlardır;<sup>142</sup>

1. Bir havaalanının karaya dönük olan bölümünde alınacak güvenlik tertip ve tedbirlerinde, muhtemel tehdidin mahiyeti önemli bir rol oynadığından alınacak tertip ve tedbirler esnek ve muhtemel tehdit ile orantılı olmalıdır.
2. Havaalanının karaya dönük bölümüne girişler sınırlandırılmalı ve girişler belli yollardan ve giriş noktalarından sağlanmalıdır. Buradan yolcu terminaline ve havaalanının diğer bölümlerine girişlerde güvenlik kontrol, muayene ve sınırlamaları uygulanmalıdır. Yolcu ve görevliler dışındaki kişilerin girişlerine sınırlama, ve kısıtlama konularak sürekli kontrol altında tutulmalıdır.
3. Bu bölümde, özellikle yolcu terminalinde güvenlik ile sürat ve kolaylık arasında makul bir denge kurulmalıdır.

## **9. GÜVENLİK AÇISINDAN HAVAALANI DİZAYNI**

Bir havaalanının temel amacı, yolcu ve bagaj işlemlerinin kısaca "kolaylaştırma" denilen en kısa sürede ve en az zahmetle yapılmasıdır. Ancak sivil havacılık uzun yıllardır yasa dışı eylemlere maruz kaldığından bu amacın

---

<sup>142</sup> Aynı. s. 18.

güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi, havaalanı dizaynının önemini ortaya çıkarmaktadır.

Havacılığın ilk dönemlerinde güvenlik tedbirleri, mevcut terminallere göre alınmak zorunda idi, ancak şimdi havaalanları büyüyüp, yeni terminal binaları ve uydu terminaller inşa edilmesi nedeni ile yolcuların ve bagajlarının düzgün bir şekilde akışını temin etmek için güvenliğin daha dizayn safhasında dikkate alınması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Güvenliğin dizayn safhasında dikkate alınması; para tasarrufu sağlayabilir, gereken personel sayısını azaltabilir ve azami esnekliğe izin verebilir. Havaalanları ve terminal binalarının dizaynı düşünülürken bazı temel unsurların dikkate alınması gerekmektedir. Bunlar:<sup>143</sup>

1. Bu unsurlardan ilki, uçak hareket sahasına girişlerin sınırlandırılmasıdır. Bu unsur, sınır çizgisi ve koruma ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Girişin kontrol edilmesi gereken hava tarafı / kara tarafı sınırı tel örgüler, duvarlar ve binalar ile ayrılmalıdır. Uçuş hattında, hava trafik kontrol binası gibi alanlar, tahditli alanlar olarak nitelendirilir ve bu alanlara girişler de kontrol edilmelidir.
2. İkinci unsur ise, terminal binalarında yolcu ve diğer kişilerin girişlerine izin verilen bölümlerinde uçuş hattı / terminal hattı sınırı, güvenlik tedbirlerine uygun şekilde düzenlenmelidir.
3. Üçüncü olarak, uçuş hattı / terminal hattı sınırından geçiş, yolcuların uçağa binmesini en az gecikme ile gerçekleştirmesini sağlayacak biçimde olmalıdır. Bu da yolcu arama işlevinin etkinliğini gerektirir.
4. Dördüncü olarak, arama işleminden sonra yolculara herhangi bir şekilde silah tedarik etme imkanı verilmemelidir. Bu da yolcuların steril ( arındırılmış ) salonlara toplanmasını gerektirir.

<sup>143</sup> ICAO, Security Manual, s. III-2-1.

5. Son unsur ise, gelen ve giden yolcuların birbirine karışmasını engellemektir. Transit ve transfer yolcular, arındırılmış salona alınmadan önce aranmalı ve steril olmayan alanlardaki yolcular gözetim altında tutulmalıdır.

Bu temel unsurları gerçekleştirecek güvenliğin en iyi şekilde nasıl dizayn edileceğine karar verirken, dikkate alınacak en önemli üç alan şunlardır: hassas noktalar, havaalanı çevresi ve terminal binaları.

Bu çalışmanın önceki bölümlerinde havaalanı çevresinin güvenliği ile ilgili alınacak tedbirler konusu tartışılırken bu konu detaylı olarak incelenmiştir. Terminal binalarının güvenliği için alınacak tedbirler ve terminal binasının dizaynı, bu çalışmanın üçüncü bölümünde ayrıntılı olarak incelenecektir.

### **9.1. Hassas Noktalar**

Havaalanındaki tüm hassas noktalar, sürekli olarak kullanımdadır ve bu alanlara sadece yetkili personelin girişine izin verildiğinden emin olmak için girişler daima kontrol edilmelidir. Eğer mümkünse, korunacak alanı belirtmek için tel örgülerle çevrilmelidir, ve bu noktalara girişte sürekli güvenlik personeli bulundurulmalıdır.

Hassas noktalar, çeşitli tipteki kapılar ile korunabilir. Eğer ahşap kapılar sağlam değilse, daha güçlü menteşe ve çelik levhalarla takviye edilmelidir. Bu kapılarda tercih edilen kilitler ise zıvana içine yerleştirilen kilitler ya da güvenlik sürgüleridir. Çelik kapılar en iyi korumayı sağlamaktadır, ancak kapının ait olduğu binanın yapısı, takviye edilen kapının dayanıklılığından az olmamalıdır.

Hassas noktalara girişe açılan pencerelerde de koruyucu tedbirlere ihtiyaç vardır. Pencerelere demir parmaklık ya da metal perdeler takılabilir ancak bunlar duvara monte edilirken metal perdelerin yukarıya kaldırılmasını engellemek için menteşelerle tutturulmasına dikkat edilmelidir. Eğer metal perdeler kullanıma uygun değilse, bina içerisinde kızıl ötesi ışınlar (enfraruj),

çok kısa elektromanyetik dalga (microwave) ya da akım dedektörleri gibi pencereden zorla girişi engelleyen sistemler kullanılabilir.

Telekomünikasyon ve teçhizat odaları zaman zaman bakım amacıyla açılmakta ancak bu alanlarda genellikle görevli kimse bulunmamaktadır. Bu alanlar sağlam tuğla ile penceresiz olarak inşa edilmeli ve havalandırma tesisatı monte edilmelidir.

Güvenlik görevlilerinin bulunmadığı uzak yerlerdeki hassas noktalarda; kapılar ve pencerelerde zorla girişi engelleyen sistemler ile korunmalıdır. Bir güvenlik kontrol merkezinden idare edilen ve izlenen bu sistemler daima güvenlik personelinin gözetimi altında olmalı ve alarmın geldiği sahaya hemen gidebilecek bir ekip bulundurulmalıdır.

## İKİNCİ KISIM

### HAVAALANI GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ MEVZUAT VE KURULUŞLAR İLE BUNLARIN SORUMLULUĞU

#### 1. HAVAALANI GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ ULUSLAR ARASI KURULUŞLAR VE MEVZUAT

Birinci ve İkinci Dünya savaşları sonunda savaştan çıkan ülkeler, geniş bir uçak sanayi teknoloji birikimine ve savaşta kullanıldıktan sonra atıl duruma düşen uçak kapasitesine sahip olmuşlardır. Daha sonra artan ticari faaliyet ve teknolojik gelişmeler bu kapasitenin sivil hava taşımacılığına yansımaları sağlamıştır. Bu sayede uçaklar sürekli yenilenmiş, kapasite ve güçleri artmış, hava taşımacılığı tüm dünyada hızla yaygınlaşmıştır. Bu gelişmeler, ülkelerin sivil havacılık ile ilgili dünya çapında geçerli bazı temel standartları oluşturmasını ve bu standartların uygulanabilmesi için de yetkili otoritelerin belirlenmesini zorunlu hale getirmiştir.<sup>144</sup>

##### 1.1. Uluslararası Kuruluşlar

Havacılık alanındaki çeşitli teknolojik gelişmeleri takip, koordine ve uluslararası işbirliğini sağlamak amacıyla; ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü), ECAC (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı) ve A.B.D. Federal Havacılık İdaresi (FAA) kurulmuştur.

##### 1.1.1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)

Amerika Birleşik Devletleri, havacılığın hızla gelişmesi nedeniyle dünya üzerinde faaliyet gösteren bütün işletmelerin bir çatı altında örgütlenmesi gereğini ortaya koymuş ve 54 ülkeye davetiye göndererek havacılık konularını

---

<sup>144</sup> UTGA, a.g.e., s. 9.

görüşmeye çağırılmıştır. 1944 yılında 52 ülke temsilcisi Şikago'da bir araya gelerek Şikago Konvansiyonunu imzalamışlardır. Bu anlaşma tüm dünya ülkelerinin imzasına açılmış ve sonuçta "Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü" kurulmuştur.<sup>145</sup>

Bu örgütün amacı; uluslararası hava taşımacılığının güvenli, düzenli, verimli çalışması ve gelişimi için üye devletlerin işbirliği içinde çalışmalarını sağlamaktır.<sup>146</sup> Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü; sivil hava taşımacılığını emniyetli bir şekilde gerçekleştirmek amacıyla belirlenmiş olan minimum standartların üye devletlerce yerine getirilmesini, teşkilata üyeliğin ön koşulu olarak benimsemiştir. Standartlara uyulmaması halinde örgütten çıkarılan ülkelerin havaalanları yabancı ülke uçaklarına kapatılmaktadır. 1945 yılında 4749 sayılı kanunla Türkiye'nin de üyesi olduğu ICAO'nun günümüzde 185 üyesi bulunmaktadır. ICAO'nun uluslararası taşımacılık faaliyetleri ile ilgili olarak yürütmüş olduğu çalışmalarla ilgili konularda standartların belirlendiği 18 Ek'i bulunmaktadır. Havacılık güvenliği ile ilgili standartlar ise EK 17'de belirtilmektedir.<sup>147</sup>

Sivil havacılığın güvenliği açısından çok önemli olan bu standartlar özetle şöyle sıralanabilir:<sup>148</sup>

1. Sözleşmeye taraf devletlerin her biri, uluslararası sivil havacılığın güvenliğini, düzenini ve verimini uluslararası standartlar ve kurallar çerçevesinde sağlamak üzere alınacak tertip ve tedbirlerin ana esaslarını belirlemek üzere bir "Ulusal Sivil Havacılık Güvenlik Programı" hazırlayacaktır.

<sup>145</sup> Yıldırım Saldıraner, **Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin**

**Organizasyon Yapısı Önerisi** (Eskişehir: Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu Yayınları, 1992), s. 29.

<sup>146</sup> Ergün Kaya, **Havaalanlarında Fiyatlandırma Açısından Muhasebe Bilgi Sistemi** (Eskişehir: Sivil Havacılık Yüksekokulu Yayınları, 2000), s. 19.

<sup>147</sup> Uğur Çardaklı, "Sivil Havacılık Güvenliği," **Teknolojik Güvenlik**, Cilt:3, Sayı:9, (Şubat 1999) s.122.

<sup>148</sup> Oktay Erdağı, a.g.e., s. 32.

2. Sözleşmeye taraf devletlerin her biri, kendi yönetimi içinde Ulusal Sivil Havacılık Güvenlik Programının geliştirilmesinden ve devam ettirilmesinden sorumlu uygun bir yetkili makam tayin edecektir.
3. Sözleşmeye taraf devletlerden her biri, tayin edilen yetkili makamı ICAO'ya bildirecektir.
4. Sözleşmeye taraf olan devletlerden her biri, uluslararası durumu göz önüne alarak kendi bölgesi içerisinde tehdit seviyesini sürekli değerlendirme altında tutacak ve ulusal sivil havacılık güvenlik programının ilgili unsurlarını buna göre ayarlayacaktır.
5. Sözleşmeye taraf devletlerin her biri, uluslararası sivil havacılığa hizmet veren her havaalanında, güvenlik önlemlerinin uygulanmasının koordinasyonundan sorumlu olacak bir yetkili makam tayin edecektir.
6. Sözleşmeye taraf devletlerin her biri, uluslararası sivil havacılık güvenlik tedbirlerini ve usullerini geliştirmesi ve koordinasyonu konusunda tavsiyede bulunacak havaalanı güvenlik komitelerinin kurulmasına ilişkin düzenlemelerde bulunacaktır.
7. Sözleşmeye taraf devletlerden her biri, sivil havacılıkta kullanılan havaalanlarının ve tesislerinin korunması için olasılık planlarının geliştirilmesi ve kaynakların bulunmasını sağlayacaktır.
8. Sözleşmeye taraf devletlerin her biri, kendi Ulusal Sivil Havacılık Güvenlik Programının etkinliğini sağlayacak eğitim programlarının hazırlanıp uygulanmasını yetkili makamdan talep edecektir.
9. Sözleşmeye taraf devletlerin her biri, bir yasa dışı müdahale eyleminde kullanılabilir, taşıma ya da bulundurma izni olmayan silahların, patlayıcıların ya da diğer tehlikeli cihazların, herhangi bir yolla

uluslararası sivil havacılıkta kullanılan bir uçağa sokulmasını önleyecek tedbirleri alacaktır.

ICAO'nun sivil havacılık güvenliğine verdiği önem nedeniyle, Belçika, Ekvator, Ürdün, Kenya, Malezya, Fas, Rusya federasyonu, Senegal, Trinidad Tobago ve Ukrayna'da toplam 10 Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim Merkezi bulunmaktadır. Ayrıca ICAO'nun son genel kurulunda, güvenlik tedbirleri, eğitim ve denetleme faaliyetleri ile ilgili önemli kararlar alınarak, 2000 yılından itibaren uygulamaya konulması kararlaştırılmış ve bu tarihe kadar tüm havaalanlarının denetlenerek kategorilerinin belirlenmesi kararlaştırılmıştır.

### 1.1.2. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa ülkeleri arasında teknik ve ticari işbirliğini sağlamak üzere 1955 yılında kurulmuş ve 35 üye ülkeden oluşmaktadır. ECAC tarafından belirlenen standartlar ve sürdürülen faaliyetler ICAO standartlarına uygun olarak yürütülmektedir. Örgütün amaçları kısaca şöyle özetlenebilir: <sup>149</sup>

- Hava taşımacılığında uçuş kuralları ve emniyetin geliştirilmesi,
- Uçak kazalarının önlenmesi ve kazalarda insan hayatının korunması imkanlarının geliştirilmesi,
- Hava taşımacılığına yönelik kanun dışı eylemlerin önlenmesi,
- Çevrenin korunmasına ilişkin düzenlemeler ( uçak gürültüsü ve motor gazları),
- Avrupa hava sahasındaki trafik artışına karşı düzenlemeler,

---

<sup>149</sup> UTGA, a.g.e., s. 29.

- Uçuş güvenliği konusunda ortak çalışmaların düzenlenmesi.

Kurulduğu günden bu yana ECAC, sivil havacılık güvenliği ve yolcuların, havaalanlarının ve uçakların korunması için gereken önlemler konusunda çalışmalar yapmaktadır. 1960'lı yılların sonlarına doğru uçak kaçırma olaylarının artması, ECAC'ın güvenlik konusunda hiç zaman kaybetmeden ICAO'nun yapmış olduğu çalışmaları destekleyecek önlemleri almasına ve ECAC üyesi ülkelerin güvenlik konularında yakın işbirliğine gitmelerine yol açmıştır. Bu nedenle, 1970 yılı Mart ayında ECAC, üye ülkelerin sivil havacılık otoritelerinin uygulamaları şartıyla iki tavsiyeyi benimsemiştir. Bu tavsiyeler:<sup>150</sup>

- Yolculara, sivil havacılık personeline ve sivil uçaklara yönelik yasa dışı faaliyetleri önlemede kazanılan deneyim ve alınan tedbirlerle ilgili detaylı bilgi paylaşımına devam etme, ve
- Hava taşımacılığının güvenliğini tehlikeye atacak yasa dışı faaliyetleri engelleme amacı ile havaalanı yönetimi, polis, gümrük ve posta otoriteleri, havayolu şirketleri ve kargo acentaları ve diğer ilgili kişilerden oluşan havaalanı güvenlik komitelerinin oluşturulması.

Ayrıca ECAC, güvenlik sorunları ile ilgili bir çalışma grubu oluşturarak üye ülkelerin güvenlik prosedürlerini uygulamalarını izlemekte ve gerekli diğer ek tedbirleri önermektedir. Bu grubun güvenlik tedbirleri konusundaki çalışmaları Doc. No:30 diye isimlendirilen Tavsiyeler ve Çözümler kitapçığında yer almaktadır. ECAC yayınlanan bu tavsiyeleri, üye ülkelerde güvenlik programlarının ve prosedürlerinin standartlaştırılmasını sağlamak amacıyla kullanmaktadır. ECAC, Avrupa'da terörizme karşı sivil havacılığın değişen ihtiyaçlarını karşılayacak hızlı ve esnek tedbirleri temin etmeye çalışmaktadır<sup>151</sup>

<sup>150</sup> Frederick C. Dorey, a.g.e., s.11.

<sup>151</sup> Rodney Wallis, "The Role of the International Aviation Organizations in Enhancing Security", *Aviation Terrorism and Security*, Ed: P.Wilkinson & B. M. Jenkins, (London: Frank Cass Publ., 1999), s. 96.

### 1.1.3. A.B.D. Federal Havacılık Dairesi (FAA)

Federal Havacılık Dairesi, 1958 yılında çıkartılan Federal Sivil Havacılık Kanunu ile kurulmuştur. FAA, uluslararası sivil havacılık şirketlerine ve otoritelerine pek çok faydası olan güçlü ve etkili bir örgüt olduğu için uluslararası bir örgüt olmamasına rağmen bu çalışmada yer almaktadır. Teknik ve eğitim tesisleri yabancı hükümetlere ve havacılık otoritelerine hizmet vermektedir. Sivil havacılık güvenliği ile ilgili konularda ICAO üyesi ülkelerle ortak çalışmalar yapmakta ve incelemelerde bulunmaktadır. A.B.D. sivil havacılık faaliyetlerinin büyüklüğü nedeniyle, FAA'in kural ve düzenlemeleri diğer ülkelerdeki havaalanları ve havayolu şirketleri de etkilemektedir.<sup>152</sup>

FAA, sivil havacılık güvenliğini sağlamak amacıyla ICAO standartları ve kuralları çerçevesinde ülkemizle işbirliği içerisinde olup, sivil havacılık güvenliğimizin dünya genelindeki yeri açısından oldukça önemlidir.<sup>153</sup>

## 1.2. Uluslararası Mevzuat

Uluslararası sivil havacılığın güvenliğini, uluslararası standartlar (ICAO ve ECAC) ve kurallar çerçevesinde düzenleyen uluslar arası sözleşmeler şunlardır:

154

1. 07/12/1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ( Şikago Sözleşmesi ICAO Ek-17, Katılım tarihi 05/06/1945) (Bak. EK 3)
2. Hava Taşıtlarında Bazı Suç ve Diğer Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (TOKYO-1963, Katılım tarihi 22/04/1975)

<sup>152</sup> Aynı, s. 99.

<sup>153</sup> Uğur Çardaklı, a.g.e., s. 123.

<sup>154</sup> Oktay Erdağ, a.g.e., s. 34.

Uçak kaçırılmalara karşı mücadelede, uluslararası ilk adımın atıldığı sözleşme Tokyo sözleşmesidir. Tokyo sözleşmesinin amacı, şu şekilde sınıflandırılabilir:<sup>155</sup>

- Bu sözleşme, uçağın kayıtlı olduğu ülkenin kendi yasalarını uygulamaya yetkisi olduğunu ortaya koymaktadır.
- Bu sözleşme, uçağın kaptanına suç işleyen ya da işlemek üzere olan ya da uçağın güvenliğini tehlikeye atan kişilere yapılacak müdahale ile ilgili her türlü yetkiyi vermektedir.
- Bu sözleşme, uçuş esnasında yasa dışı bir eyleme maruz kalan uçağın indiği, sözleşmeye taraf olan devletin görev ve sorumluluklarını tarif etmektedir.

Bu sözleşme genellikle uçuş sırasındaki yasa dışı eylem ve yolcular ile uçağın geri dönüşü ile ilgilenirken, teröristle fazla ilgilenmemekte ve uçağın yasa dışı yollarla ele geçirilmesini önlemede yetersizdir.

### 3. Uçakların Yasa Dışı Olarak Ele Geçirilmesinin Ortadan Kaldırılmasına İlişkin Sözleşme (LAHEY-1970, Katılım tarihi 31/03/1973)

Bu sözleşme uçak kaçırma ile, özellikle uluslararası bir yasa dışı eylem olarak ilgilenmekte ve uçak kaçırıcıları; suçluları iade ve ulusal yasalarla cezaya mahkum etmektedir.

### 4. Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (MONTREAL-1971, Katılım tarihi 22/06/1975)

<sup>155</sup> Ruwantissa I.R. Abeyratne, *Aviation Security: Legal & Regulatory Aspects* (England: Ashgate Publishing Limited, 1998), s. 146.

Tokyo ve Lahey Sözleşmeleri, sadece uçağın uçuş sırasında yasa dışı yollarla ele geçirilmesi ile ilgilendikleri için, sivil havacılık güvenliğini tehdit eden yerdeki sabotajları ya da seyrüsefer tesislerine yönelik yasa dışı eylemleri içermemekteydi. Montreal sözleşmesi, bu yanlışlığı düzeltmek için kaleme alınmıştır.<sup>156</sup>

5. Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol. (MONTREAL-1988 Ek'i )

1971 yılında imzalanan Montreal sözleşmesine ek bir doküman olarak, havaalanlarının korunmasını sağlayacak bir protokolün nihai belgesi 1988 yılında sonuçlanmıştır.

6. Gayri Kanuni Eylemlere Karşı Sivil Havacılığı Koruma ve Güvenlik Talimatı (ICAO Dokümanı-8973/5)
7. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC Dokümanı-Güvenlik Doc. 30) (Bak. EK 4)
8. İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları

## 2. HAVAALANI GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ ULUSAL MEVZUAT

Ülkemizde Sivil Havacılık Güvenliği, diğer bir ifade ile havaalanlarının güvenliği 1995 yılına kadar önleyici asayiş hizmeti olarak değerlendirilmiştir. 1990'lı yıllarda Türkiye'de sivil havacılık sektöründe önemli gelişmeler görülmüş, dünyanın bir çok ülkesine seferler düzenlenmeye başlanmış ve özel sektör de bu pazarda önemli bir paya sahip olmuştur. Uluslar arası pazardaki gelişme ve turist sayısında görülen artış ülkemizde Sivil Havacılık Güvenliğinde yeni bir yapılanmayı gündeme getirmiştir. 1996 yılından itibaren ICAO

<sup>156</sup> Aynı. s. 165.

standartları göz önüne alınarak FAA uzmanlarının yardımı ile yeni bir çalışma başlatılmıştır.<sup>157</sup>

Bu çalışmalar esnasında havaalanlarında yapılan incelemelerde sivil havacılık güvenliği için önemli sorunlar tespit edilmiştir. Bu sorunların çözümü ve güvenliğin ICAO standartları düzeyinde karşılanması, sivil havacılık güvenliğinden sorumlu merkezi ve yerel otoritenin açık olarak tespit edilmesi, yetki ve sorumlulukların yasa ve yönetmeliklerle belirlenmesine ihtiyaç duyulmuştur. 1996 yılında ilgili bakanlık ve kurum temsilcileri ile toplantı ve çalışmalar neticesinde güvenlikten sorumlu otoritenin İçişleri Bakanlığı olduğu belirlenmiştir.<sup>158</sup>

Güvenlik konusunda havaalanlarında uygulanan ulusal mevzuat, uluslararası kurallar çerçevesinde şekillenmekte ve uluslararası kurallara uygun olmak zorundadır. Ulusal sivil havacılık güvenliğini, ICAO ve ECAC kuralları çerçevesinde düzenleyen ulusal mevzuatımız şunlardan oluşmaktadır:<sup>159</sup>

### 1. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu

14 Ekim 1983 yılında kabul edilen bu kanunun amacı, devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık alanındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamaktır.

Bu kanun, kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerinin havacılık alanındaki faaliyetlerini kapsamaktadır. Bu kanunun *Güvenlik Tedbirleri* başlığı altındaki 40. Maddesine göre, "Ulaştırma Bakanlığı, kamu ve özel havaalanlarında can ve mal güvenliğinin sağlanması, yolcu ve kargo trafiğinin güvenlik içinde yürütülmesi, yangın gibi tehlikelere karşı korunması amacı ile gereken önlemleri alır, aldırır ve denetler. Bu görevin

<sup>157</sup> Uğur Çardaklı, a.g.e., s. 123.

<sup>158</sup> Uğur Çardaklı, "Sivil Havacılık Güvenliği-II", *Teknolojik Güvenlik*, Cilt:2, Sayı: 2 (1998), s. 19.

<sup>159</sup> İçişleri Bakanlığı- Ulaştırma Bakanlığı, *Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı*, (1997), s. 2.

yerine getirilmesinde İçişleri, Gümrük ve Tekel, sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlıkları, Ulaştırma Bakanlığına gereken desteği sağlar ve işbirliğinde bulunur.”

Yine aynı Kanunun *Uçuş Güvenliği* başlığı altındaki 41. Maddesine göre, “Ulaştırma bakanlığı uçuş güvenliğinin sağlanması amacı ile havaalanlarında hava trafik kontrolü, haberleşme, seyrüsefer tesisleri ve kolaylıkları, meteoroloji hizmetleri, ışıklandırma, engellerin ortadan kaldırılması gibi hizmetlerin planlamasını, programlanmasını ve prensiplerini tespit ve temin eder. Bu hizmetlere ilişkin tesis ve sistemlerin çağdaş teknolojiye uygun şekilde Bakanlığa bağlı ya da ilgili kuruluş vasıtası ile temin edilmesini sağlar.”<sup>160</sup>

## 2. 2495 Sayılı Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliklerinin Sağlanması Hakkında Kanun ve bu kanunda değişiklik yapan 3832 sayılı Kanun

22 Temmuz 1981 yılında kabul edilen 2495 Sayılı Kanun ve bu kanunda değişiklikler yapan, 2 Temmuz 1992 tarihinde kabul edilen 3832 Sayılı Kanun’un amacı, milli ekonomiye ya da devletin savaş gücüne önemli ölçüde katkısı bulunan, kısmen ya da tamamen yıkılmaları, hasara uğratılmaları ya da geçici bir zaman için dahi olsa çalışmadan alıkonulmaları, ülke güvenliği, ülke ekonomisi ya da toplum hayatı bakımından olumsuz neticeler yaratacak, kamuya ya da özel kişilere ait kurum ve kuruluşların sabotaj, yangın, hırsızlık, soygun, yağma, yıkma, burada bulunanları zorla işten alıkoyma, sağlıklarını ve vücut bütünlüklerini tehdit ve tehlikelere karşı korunması ve güvenliklerinin sağlanması, yurtdışına giriş-çıkış yapılan yerlerde giriş-çıkışa yarayan belgelerin kontrolü ile giriş-çıkış işlemlerinin yapılması, aranan ve giriş-çıkışı yasaklananların resmi güvenlik görevlilerine tesliminin sağlanmasıdır.

Bu kanun hükümlerine göre, korunacak ve güvenlikleri sağlanacak yerler; yukarıda belirtilen özellikleri taşıyan ve Milli Eğitim ve Öğretim, Ekonomi ile

<sup>160</sup> Türk Sivil Havacılık Kanunu (2920 S.K.), Resmi Gazete. 18196; 14 Ekim 1983. s. 6107, 6113.

devletin savaş gücüne önemli ölçüde katkısı bulunan baraj, enerji santralleri, rafineri, enerji nakil hatları, akaryakıt nakil, depolama, yükleme tesisleri ve benzeri yerlerle, sivil trafiğe açık devlet eliyle işletilen havaalanları ve limanlar, tarihi eserler, ören yerleri, sit'ler, açık ve kapalı müzeler, sanayi, ticari ve turistik tesislerdir.

Bu yerlerden hangilerinde koruma ve güvenliğin bu Kanun hükümlerine göre sağlanacağı, sivil trafiğe açık havaalanı ve limanlardan hangilerinde koruma ve güvenlikle birlikte yurtdışına giriş-çıkış kontrol işlemlerini yapma yetkisi verileceği, ilgili kuruluş ve Bakanlığının önerisi üzerine Bakanlar Kurulunca kararlaştırılır. Bu kararda günün şartları ve gelişen teknolojik imkanlar göz önüne alınarak koruma ve güvenliğin sağlanmasında aşağıdaki usullerden hangisinin tercih edileceği belirtilir:

- a) Sadece özel güvenlik önlemleri alınması,
- b) Kuruluş bünyesinde özel güvenlik teşkilatı kurulması,
- c) Kuruluşun önemi ve özelliğine göre her iki yöntemin birlikte uygulanması bendinde belirtilen özel güvenlik önlemlerinin neler olacağı yönetmelikte gösterilir.

Bunlardan hangisinin uygulanacağı; ilgili kuruluşun görüşü de alınmak suretiyle kuruluşa en az mali yük getirmesi ve yeterince etkili olması gibi hususlar dikkate alınarak, İçişleri Bakanlığınca tespit edilir.<sup>161</sup>

### 3. 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu ve bunda değişiklik yapan 4178 Sayılı Kanun

İlk kez 10 Haziran 1949 yılında kabul edilerek Resmi Gazetede yayınlanan 5442 Sayılı Kanun'a göre, Vali, il sınırları içerisinde bulunan genel

<sup>161</sup> Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, *Yürürlükteki Kanunlar Külliyeti*, Cilt no: 4, Kanun no. 2495ve 3832, sayfa: 5283.

ve özel bütün kolluk kuvvet ve teşkilatının amiri'dir. Suç işlenmesini önlemek, kamu düzen ve güvenini korumak için gereken tedbirleri alır.

28 Ağustos 1996 tarihinde çıkarılan 4178 Sayılı Kanun ile, 5442 Sayılı Kanuna aşağıdaki madde eklenmiştir.

Vali; sivil havaalanları, limanlar ve sınır kapılarında güvenliğin sağlanması, giriş-çıkışlarla ilgili görev ve hizmetlerin düzenli ve etkili bir biçimde yürütülmesi, görevli kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonun gerçekleştirilmesi için gerekli önlemleri almaya ve uygulamaya, kuruluş çalışmalarını denetlemeye yetkilidir. İçişleri bakanlığının uygun göreceği bu yerlerde, vali tarafından Mülki İdare Amiri görevlendirilir. Vali, yetkilerinin tamamını ya da bir kısmını görevlendirdiği Mülki İdare Amiri'ne devredebilir.<sup>162</sup>

#### 4. 2559 Sayılı Polis Vazife ve Selahiyet Kanunu

Türkiye Cumhuriyeti Polis teşkilatının görev, yetki ve sorumluluklarına, hizmetin gerektirdiği bağlılık ve ilişkilere, teşkilat ve konuşa ait esas ve usulleri düzenleyen bu Kanun 4 temmuz 1934 yılında kabul edilerek Resmi Gazetede yayınlanmıştır. 2559 Sayılı Polis ve Selahiyet Kanunu, günümüze dek yapılan değişikliklerle son halini almıştır.<sup>163</sup>

#### 5. 2803 Sayılı Jandarma teşkilat, Görev ve Yetkileri Kanunu

10 Mart 1983 yılında kabul edilerek yürürlüğe giren bu Kanun, Türkiye cumhuriyeti jandarma teşkilatının görev, yetki ve sorumluluklarına, hizmetin gerektirdiği bağlılık ve ilişkilere, teşkilat ve konuşa ait esas ve usulleri düzenler.<sup>164</sup>

<sup>162</sup> İl İdaresi Kanunu ve Bunda Değişiklik Yapan 4178 Sayılı Kanun ( 5442 ve 4178 S.K.),Resmi Gazete. 22747; 4 Eylül 1996, s. 1,3.

<sup>163</sup> Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, Yürürlükteki Kanunlar Külliyatı. Cilt no:2, Kanun no:2559, s. 1409.

<sup>164</sup> Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, Yürürlükteki Kanunlar Külliyatı. Cilt no:5, Kanun no: 2803, s. 5649.

## 6. 4749 Sayılı Kanun

Şikago'da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması, Türkiye tarafından 5 Haziran 1945 yılında imzalanmış ve bu anlaşmanın onanması hakkındaki 4749 Sayılı Kanun 12 Haziran 1945 yılında Resmi Gazetede yayınlanmıştır.<sup>165</sup>

## 7. Sivil Havaalanları, Limanlar, ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik (97/9707)

5442 Sayılı İl İdaresi Kanununun Ek 1'inci maddesine dayanılarak hazırlanan bu yönetmeliğin amacı, sivil havaalanlarında, limanlarda ve sınır kapılarında güvenlik ve diğer hizmetlerin tek otoritenin yönetimi altında düzenli, sürekli ve etkin bir biçimde yerine getirilmesi, sivil havaalanlarında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) tarafından belirlenen güvenlik önlemlerinin alınması, sivil havaalanları, limanlar ve sınır kapılarında görevli kuruluşlar arasında koordinasyon ve işbirliğinin sağlanması amacıyla vali, ya da vali tarafından görevlendirilecek Mülki İdare Amirlerinin, görev, yetki ve sorumluluklarının belirlenmesi amacıyla hazırlanarak 14 Ağustos 1997 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu yönetmelik ile ICAO Ek-17'nin 3.1.8. no'lu maddesi "Sözleşmeye taraf devletlerin her biri havaalanlarında güvenlik önlemlerinin koordinasyonundan sorumlu bir yetkili makam tahsis edecektir" hükmüne uyum sağlanmıştır.

Yönetmeliğin kapsamına giren kuruluşlarda, teknik nitelikteki hizmetleri ile ticari faaliyetleri dışındaki görev ve hizmetleri, yönetmelikte belirtilen biçim ve ölçüde yerine getirme amacıyla vali'ye şu görevler verilmiştir:<sup>166</sup>

<sup>165</sup> Mesut Önen, *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Uzay Hukuku Kuralları* (İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları, 1986), s.379.

<sup>166</sup> Çağlar Ünal, "ECAC 41. Güvenlik Sorunları Çalışma Grubu Toplantısı" *Teknolojik Güvenlik*, Cilt no: 3, Sayı no: 11, (1999), s. 75.

- Hizmetlerin düzenli, etkin ve verimli bir biçimde yürütülmesi için görevli kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonu sağlamak ve denetlemek,
- Sivil havaalanlarında gerekli güvenlik tedbirlerini almak, özel ve genel kolluk kuvvetlerinin tam bir işbirliği içinde çalışmalarını temin etmek ve uygulamaları denetlemek,
- Sivil havaalanlarında, giriş ve çıkışların düzenli bir şekilde yapılması, can ve mal güvenliğinin sağlanmasını, muhtemel yasa dışı eylemlere karşı gerekli tertip ve tedbirlerin alınması, yolcu ve kargo trafiğinin güven içinde yürütülmesi amacıyla gerekli önlemleri almak, aldırarak ve denetlemek,
- Hizmetlerle ilgili yatırımların gerçekleştirilebilmesi için gerekli görmüş olduğu önlemleri belirlemek ve bunların uygulanabilmesi için bakanlık ve kuruluşlara önerilerde bulunmak,
- ICAO ve ECAC tarafından belirlenen güvenlik önlemleri başta olmak üzere Türkiye'nin katıldığı uluslararası sivil havacılıkla ilgili sözleşmelerle, ikili hava ulaştırma anlaşmaları ve uluslararası diğer anlaşma ve belgelerin gerekleri takip etmek,
- Genel güvenlik, sivil havacılık ve ilgili mevzuat ile Başbakanlık, bakanlık genelgeleri ve güvenlik talimatları, yetkili kurumların düzenlediği teftiş, inceleme ve değerlendirme raporlarında belirtilen eksiklik ve önerilerini değerlendirmek ve izlemek,
- Basın ve yayın kuruluşları ile ilişkileri, hizmet gerekleri ve genel güvenlik ilkeleri çerçevesinde belirli esaslara bağlamak,

- Uluslararası nitelikteki kuruluşları temsil eden kişi ve kuruluşların sahadaki temas ve incelemelerini; güvenlik, verimlilik ve karşılıklılık çerçevesinde takip etmek,
- Protokol kurallarını, karşılama ve uğurlamalar ile ilgili mevzuatların Başbakanlık genelgeleri, uygulanan yöntem ve diğer talimatlar çerçevesinde uygulanmasını sağlamak,
- Resmi ve özel kuruluşlara bağlı personelin uluslararası standartlara uygun Milli Sivil Havacılık Güvenlik Eğitim Programı ve Milli Sivil Havacılık Güvenlik Eğitim Programında belirtilen eğitimlerini sağlamak,
- Sivil havaalanlarında meydana gelebilecek muhtemel olaylara karşı güvenlik talimatı, muhtemel hareket tarzı planı, acil durum planı, yasa dışı müdahale eylemlerine karşı yapılacak işlemlere dair yönerge ve talimatları ilgili kurum ve kuruluşlarla birlikte koordine ederek hazırlanmasını ve bunların uygulanmasını sağlamakla görevli, yetkili ve sorumludur.

Vali, belirtilen bu yetkilerini isterse havaalanına sürekli olarak atadığı Mülki İdare Amirine devredebilir.

#### 8. Özel Güvenlik Teşkilatı Havaalanı Koruma Hizmetleri Yönergesi

Bu yönerge, 2495 Sayılı Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliklerinin Sağlanması Hakkındaki Kanun'un uygulanmasını gösteren yönetmelik hükümlerine göre hazırlanmış ve bu kanuna göre kurulan işletmeciler kuruluş Özel Güvenlik Teşkilatı personelinin görev, yetki ve sorumlulukları ile çalışma esaslarını belirlemektedir.

Özel Güvenlik Teşkilatı; yolcu ve kargo taşıyan bir uçağa silah, patlayıcı madde ve diğer tehlike arz eden maddelerin sokulmasını önlemek için yolcu ve bagajların terminal ve arındırılmış salon giriş kontrol noktalarında güvenlik cihazları ile taramak, bu yönergede belirtilen görevleri ve Mülki İdare Amirliğince havaalanının güvenliği ile ilgili verilen diğer görevleri yapmaktan sorumludur.<sup>167</sup>

### 9. Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)

Bu yönetmeliğin amacı, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 44'üncü maddesi gereğince havaalanları yer hizmetlerinin uluslararası seviyede yapılmasını sağlamak için uygulanacak usul ve esasları düzenlemek ve bu hizmetlerle ilgili ücret tarifelerini belirlemektir.

Bu yönetmelik, havaalanları işletmeciliği yapan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, havaalanı işletmeciliği yapan diğer kuruluşlar ile bu yönetmelikte belirtilen şartları sağlayacak çalışma ruhsatı alan Yer Hizmetleri Kuruluşlarını kapsar.

Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliğine göre hizmet türleri şu şekilde sınıflandırılmıştır:<sup>168</sup>

1. Temsil,
2. Yolcu trafik,
3. Yük kontrolü ve haberleşme,
4. Ramp: ramp, kargo ve posta, uçak temizlik, birim yükleme gereçlerinin kontrolü,
5. Uçak hat bakım,
6. Uçuş operasyon
7. Ulaşım,
8. İkram servis,
9. Gözetim, yönetim,

<sup>167</sup> İçişleri Bakanlığı, Özel Güvenlik Teşkilatı Havaalanı Koruma Hizmetleri Yönergesi (1998), s. 1,4.

<sup>168</sup> Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22), Resmi Gazete 22741 (28 Ağustos 1996), s. 3.

10. Uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi: Aşağıdaki işlemleri içermektedir;

Yolcu ile ilgili işlemler,  
 Uçak ile ilgili işlemler,  
 Uçak temizliğine nezaret işlemleri,  
 Uçağa alınacak ikram ve satış malzemelerine nezaret,  
 Park halindeki uçağa nezaret,  
 Uçağa alınacak yolcu beraberindeki valiz, çanta gibi eşyalarla ilgili işlemler,  
 Kargo ile ilgili işlemler

Bu yönetmelik, bir çok Avrupa ülkesinde uzun yıllardan beri uygulanmakta olan Uçak Özel Güvenlik Hizmet ve Denetimi hizmetinin ülkemizde de yapılabilmesine olanak sağlamıştır.<sup>169</sup>

#### 10. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı

Sivil havacılık güvenliğini, mevcut yasalar doğrultusunda ve uluslararası ICAO ve ECAC standartlarında istenen seviyede sağlayabilmek, yolculara, personele, uçaklara ve sivil havacılığa karşı yapılabilecek kanunsuz girişimlerden korumak amacıyla güvenlik ile ilgili tüm faaliyetleri düzenleyen Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (MSHGP), FAA uzmanlarının danışmanlığında hazırlanarak, 24 Aralık 1996 tarihinde yayınlanmıştır. Yayınlanan MSHGP'na belirlenen ihtiyaçlar doğrultusunda çeşitli ilaveler yapılmış ve yeniden düzenlenen şekli 20 Kasım 1997 tarihinde yayınlanmıştır.

170

Bu program, sivil havacılık hizmetlerini yürütmek ve güvenliğini sağlamaktan sorumlu tüm kurum ve kuruluşları, sivil havacılığa açık havaalanlarını ve tesisleri ile yerli ve yabancı sivil havacılık işletmelerini ve yer hizmet kuruluşlarını kapsar. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında belirtilen görev

<sup>169</sup> Oktay Erdağı, a.g.e., s. 35.

<sup>170</sup> Çağlar Ünal, a.g.e., s. 75.

ve hizmetlerin yürütülmesinden, ICAO ve ECAC standartlarının uygulanmasından İçişleri ve Ulaştırma Bakanlıkları sorumludur. Havaalanlarında güvenlik önlemlerinin alınmasından İçişleri Bakanlığı yetkili ve sorumludur. Bakanlık bu görevi, Mülki İdare Amirleri vasıtasıyla polis, jandarma, özel güvenlik teşkilatı personeli ve diğer kamu ve özel kurum, kuruluş personeli ile yerine getirir.<sup>171</sup>

### **3. TÜRKİYE'DE HAVAALANI GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ KİŞİ, KURUM VE KURULUŞLARLA BUNLARIN GÖREV, YETKİ VE SORUMLULUKLARI**

#### **3.1. Havaalanı Güvenliği İle İlgili Kişi ve Kurumlarla Bunların Görev, Yetki ve Sorumlulukları**

Ülkemizde sivil havacılık güvenliğini sağlamaktan sorumlu kişi, kurum ve kuruluşlar ve bunların görev, yetki ve sorumlulukları; sivil havacılığın güvenliğini, düzenini ve verimini uluslararası standartlar ve kurallar çerçevesinde sağlamak üzere hazırlanan Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında yer almaktadır.

##### **3.1.1. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu**

24 Aralık 1996 yılında oluşturulan Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programının idamesi, uygulanması, geliştirilmesi, bu konu ile ilgili yeni politikaların belirlenmesi, tedbirlerin alınması, ICAO standartlarının ve önerilen uygulamaların yerine getirilmesi ve kurumlar arası koordinasyonun sağlanmasından sorumlu ve yetkilidir. Kurul, İçişleri Bakanlığı Müsteşarı başkanlığında, Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarı ve Gümrük Müsteşarı, Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği temsilcisi, Sivil Havacılık Genel Müdürü, DHMİ Genel Müdürü, Gümrük Muhafaza Genel Müdürü, Emniyet Genel Müdür Yardımcısı, Emniyet Genel Müdürlüğü Koruma Dairesi Başkanı ve Jandarma

<sup>171</sup> İçişleri & Ulaştırma Bakanlığı, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, (20/11/1997), s. 1 ve 5.

Genel Komutanlığı Asayiş Dairesi Başkanından oluşmaktadır. Bu kurulun sekretarya hizmetleri Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir.<sup>172</sup>

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulunun Görevleri

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulunun Görevleri şunlardır:<sup>173</sup>

1. Sivil havacılığa, sivil havaalanlarına ve bunların tesislerine yönelik tehditlere karşı uygulanabilecek yeni politikaları belirlemek,
2. Uluslararası güvenlik standartlarını sağlayabilmek için, kanun dışı olaylar ve bunların teknik yönleri hakkındaki bilgilerin değerlendirilmesi, mübadelesi ve yayınlanması hususlarını ilgili kurum ve kuruluşlarla koordine etmek,
3. Yeni yapılan ve tevsi edilen havaalanlarının plan ve projelerine, güvenlik unsurunun da dahil edilerek hazırlanmasını sağlamak,
4. Sivil havacılık güvenliği politikasındaki değişikliklerin yayınlanmasını sağlamak,
5. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulundan, Havaalanları Mülki İdare Amirlerinden, Havaalanları Güvenlik Komisyonlarından, ilgili kurum ve kuruluşlardan intikal eden sorunları, teklifleri ve havaalanları ile ilgili diğer hususları görüşmek, karara bağlamak ve ilgili birimler tarafından yerine getirilmesini sağlamak,
6. Havaalanları hazırlanan Güvenlik Programı, Muhtemel Hareket Tarzı Planı ve Acil Durum Planlarını onaylamak,
7. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programındaki değişiklikleri onaylamak,

<sup>172</sup> Çağlar Ünal, 1998, a.g.e., s. 67.

<sup>173</sup> İçişleri Bakanlığı & Ulaştırma Bakanlığı, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, (1997), s. 6.

8. Milli Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim Programının esaslarını belirlemek ve yapılan eğitim programlarını onaylamak,
9. ICAO ve diğer uluslararası kuruluşlarla işbirliği yaparak, eğitim ve denetim uzmanlarının yetiştirilmesini sağlamak,
10. Genel ve özel güvenlik personeli arasındaki işbirliği ve yardım esaslarını belirlemek,
11. Havaalanlarının güvenliği ile ilgili tespit edilen yapısal sorunların giderilmesi için kararlar almak, yaptırmak,
12. Milli Sivil Havacılık Güvenlik programının güvenlikle ilgili görev verdiği kurum ve kuruluşlar, havayolu işletmecileri ve ilgili diğer şirketler arasında programın yürütülmesine ilişkin hükümler dahilinde, görevleri belirlemek ve tanzim etmek.

### **3.1.2. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanlar Kurulu**

Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK), Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programının geliştirilmesi, idamesi ve yürütülmesini sağlamak, havaalanları için güvenlik standardı oluşturmak, sorunlar için çözüm yolları geliştirmek, havaalanlarında görev yapan kamu ve özel sektöre ait kurum ve kuruluşlarda çalışan personelin ICAO ve ECAC kural ve standartlarına göre eğitim ve denetimini yapmak, araştırmalarda bulunmak amacıyla Emniyet Genel Müdürlüğünden 6, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden 2, DHMİ Genel Müdürlüğünden 2 uzmandan oluşmaktadır. <sup>174</sup>

#### *Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulunun Görevleri*

<sup>174</sup> Uğur Çardaklı, "Sivil Havacılık Güvenliği", Teknolojik Güvenlik, Cilt :3, Sayı: 9 (2/1999), s. 123.

Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulunun görevleri şunlardır.<sup>175</sup>

1. Milli Sivil Havacılık Güvenlik programını geliştirmek, Güvenlik Kurulunun onayına sunmak, programın uygulanmasını takip etmek,
2. ICAO standartları çerçevesinde, Milli Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim Programını hazırlamak, geliştirmek, Güvenlik Kuruluna sunarak onaylatmak,
3. Havaalanlarının güvenliği için hazırlanması gereken Güvenlik Talimatı, Acil Durum Planı, Muhtemel Hareket Tarzı Planı, Yasa Dışı Eylemlere Karşı Alınacak Tedbir Planlarının ve havaalanlarında hizmet veren diğer kuruluşların güvenlik programlarının hazırlanmasında materyal temin etmek, örnek planlar yapmak,
4. Milli ve uluslararası mevzuatı takip ederek, eğitim konusundaki gelişmeleri programa dahil etmek, eğitim materyallerini temin etmek,
5. Yurtdışında eğitim ihtiyacını belirlemek ve uluslararası kuruluşlardan güvenlik konusunda uzman temin etmek,
6. Havaalanlarında görevli tüm personelin, eğitim ihtiyacını tespit etmek ve kurs programlarını hazırlamak, eğitimlerini sağlamak,
7. Eğitilen personeli sertifikalandırmak, kayıtlarını tutmak,
8. Denetleme yöntemlerini ve prensiplerini belirlemek, denetleme programlarını ve denetleme formlarını hazırlamak, geliştirmek,

---

<sup>175</sup> İçişleri Bakanlığı-Ulaştırma Bakanlığı, a.g.e., s. 7.

9. Havaalanlarında bulunan tüm özel ve kamu kuruluşlarının güvenlik denetimlerini yapmak, denetim sonuçlarını ilgili yerlere göndermek ve icrasını takip etmek,
10. Güvenlikle ilgili araştırmalar yapmak, güvenlik tedbirlerinin test edilmesi ile ilgili prensipleri belirlemek, gerektiğinde test etmek,
11. Güvenlik Kurulu kararlarının icrasını, denetleme raporlarında tespit edilen hususların giderilip giderilmediğini takip etmek, yapılmayanları Güvenlik Kuruluna bir rapor halinde bildirmek,
12. Mevcut havaalanları tesislerin tevsii ya da yenilerinin kurulması esnasında, proje ve planlarının yapılması konusunda güvenlikle ilgili konularda danışmanlık görevini yapmak, gerektiği ya da talep olduğu takdirde bunlarla ilgili her türlü destek ve yardımı temin etmek,
13. Havaalanları Güvenlik Komisyonundan gelen önerileri gerekli yerlere iletmeek,
14. Uluslararası havaalanlarında kullanılan yeni güvenlik tekniklerini takip ederek, güvenlik alet ve sistemlerinden en iyi faydayı sağlamak için bilgileri toplamak, ilgilileri bu konuda bilgilendirmek,
15. Sivil havacılığa ve havaalanlarına yönelik, mevcut ve muhtemel tehditler hususunda edinilen bilgi ve belgeleri ilgili makamlara ulaştırarak gereğinin yapılmasını sağlamak,
16. Sivil havacılık ve havaalanlarının güvenlikleri ile ilgili alınması gereken güvenlik tertip ve tedbirleri hakkında havaalanı yöneticilerine, diğer kurum, kuruluş ve işletmecilere tavsiye ve telkinlerde bulunmak, bunların uygulanmasını takip etmek, değerlendirmek ve neticesini ilgili birimlere bildirmek,

17. Sivil havacılık ve havaalanlarının güvenliği ile ilgili özel eğitim konularında tekliflerde bulunmak,
18. Uluslararası yayınları takip ederek havaalanı güvenliği ve eğitimi ile ilgili kütüphane teşkil etmek,
19. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulunun vereceği diğer görevleri yapmak.

### **3.1.3. Emniyet Genel Müdürlüğü Koruma Dairesi Başkanlığı Havaalanları Koruma ve Eğitim Şube Müdürlüğü**

Havaalanlarında Milli Sivil Havacılık Güvenlik talimatı ve uluslararası sözleşmelerin öngördüğü denetleme ve eğitimlerin tek elden yapılması amacıyla Havaalanları Şube Müdürlüğü, Emniyet Genel Müdürlüğü Koruma Dairesi başkanlığı bünyesinde 31/01/1997 tarihinde kurulmuştur. Şube Müdürlüğü, MSHGK ile Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulunun sekretarya hizmetlerini yürütmektedir.<sup>176</sup>

#### *Havaalanları Koruma ve Eğitim Şube Müdürlüğünün Görevleri*

Yürürlükteki mevcut mevzuatın Emniyet Teşkilatına verdiği görevlerin yanında aşağıdaki görevleri de yerine getirmektedir.<sup>177</sup>

1. Yolcu, bagaj, kargo, yük ve uçağa yüklenen diğer maddelerin arama ve araştırmasını yapmak,
2. Aprona ve tahditli alanlara yetkisiz ve izinsiz girişlere engel olmak,

<sup>176</sup> Uğur Çardaklı, 2/1999, a.g.e., s. 123.

<sup>177</sup> Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu, "Güvenlik Tedbirleri Ek-3", Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, (1997), s. 7.

3. Terminallerin, ünitelerin ve hassas noktaların güvenliğini sabit kontrol noktaları ve devriyelerle korumak,
4. Havacılık güvenliği kapsamı içinde suçların engellenmesi, önlenmesi ve tespit edilmesi, sivil havacılık yönünden tehdit olabilecek kişilerin izlenmesi ve acil durumların kontrol altında tutulmasını sağlamak,
5. Antiterör birimlerinin oluşturulması, silahlı müdahale, tutsaklar için görüşme ve patlayıcı maddelerin etkisiz hale getirilmesi gibi uzmanlık düzeyinde gereken tedbirleri almak, havaalanında önemli olaylar karşı süratle karşılık verebilme kabiliyetinin artırılması için personeli eğitmek,
6. T.C. ve yabancı uyruklu yolcuların pasaport ve pasaport yerine geçen vesikalarını kontrol ederek giriş ve çıkış damgalarını tatbik etmek, Yabancılar ve Pasaport Kanunu'nun vermiş olduğu görev ve yetkileri kullanmak.

### 3.1.4. Havaalanı Güvenlik Komisyonu

Havaalanı Güvenlik Komisyonu, havaalanlarında güvenlik tertip ve tedbirlerinin geliştirilmesi ve uygulanmasını sağlamak amacıyla Mülki İdare Amiri başkanlığında, DHMİ Başmüdürü, Emniyet Şube Müdürü, Jandarma Bölük Komutanı, Gümrük ve Gümrük Muhafaza Müdüründen oluşmaktadır.<sup>178</sup>

Güvenlik Komisyonuna gerektiğinde, kamu ve özel sektöre ait diğer kurum ve kuruluşlardan temsilci çağrılabilir.

Güvenlik Komisyonu, ayda en az bir defa toplanır.

---

<sup>178</sup> Uğur Çardaklı, 1998, a.g.e., s. 76.

Havaalanı Güvenlik Komisyonunun Görevleri

Havaalanı Güvenlik Komisyonun görevleri şunlardır: <sup>179</sup>

1. Havaalanı Güvenlik Programı, Muhtemel Hareket Tarzı Planı ve Acil Durum Planlarını yapmak, Güvenlik Kuruluna onaylatmak, taşıyıcı firmalar ve yer hizmet kuruluşlarının güvenlik planlarını yaptırmak, tetkik ederek Mülki İdare Amirine onaylatmak,
2. Havaalanı Güvenlik Programlarının, havaalanında bulunan kurum ve kuruluşlarca uygulanmasını sağlamak ve güvenlikle ilgili olarak alınan özel tedbirlerin gözetimini ve denetimini yapmak,
3. Havaalanının, hayati öneme haiz tesis, teçhizat ve hassas noktalarını güvenlik yönünden incelemek,
4. Havaalanının güvenliğine yönelik, olağan ve acil tehditleri karşılayabilecek tedbir ve tertiplerin alınmasını sağlamak,
5. Güvenlik tertip ve tedbirlerinin denetimini yapmak, geliştirilmesi için yapılan teklifleri incelemek ve gerekli olanları uygulamak, güvenlik tedbirlerini test etmek, denetleme formlarını aylık olarak ilgili yerlere bildirmek,
6. Havaalanının güvenlik tertip ve tedbirlerinin halihazır durumu ile mevcut problemlerinden mahallinde çözümü mümkün olmayanlarını, ilgili üst makamlara bildirmek ve bu konularla ilgili teklifler hazırlamak,
7. Sivil havacılık güvenliği ile ilgili Güvenlik Kurulundan alınan kararların ve yapılan tavsiyelerin uygulanmasını, yayınlanan dokümanların bir rehber olarak kullanılmasını sağlamak,

<sup>179</sup> İçişleri Bakanlığı-Ulaştırma Bakanlığı, a.g.e., s. 8.

8. Havaalanında hazırlanan planlar doğrultusunda acil durumlar için hazırlanan tedbirlerin yılda en az iki defa tatbikatını yaptırmak,
9. Milli Sivil havacılık Güvenlik programının uygulanmasını sağlamak,
10. Havaalanında yapılan denetim sonucu görülen eksiklikleri, telafisi için ilgili kurum ve kuruluşlara bildirmek,
11. Havaalanı güvenliğini etkileyen yasa dışı eylem ve olayları, her türlü tehdidi ilgili yerlere bildirmek,
12. Güvenlik personeli ve diğer personelin eğitimi için, eğitim salonları ve eğitim araç ve gereçlerini temin etmek, eğitimlerini sağlamak,
13. Havaalanı trafik düzenlemesini yapmak,
14. Güvenlik Kurulu tarafından verilen diğer emir ve talimatların uygulanmasını sağlamak.

### **3.1.5. Havaalanı Eğitim, Araştırma ve Denetleme Birimi**

Havaalanlarında, başta güvenlik birimleri olmak üzere kamu ve özel sektöre ait kuruluşlarda çalışan her seviyedeki personelin Milli Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim Programı çerçevesinde, Uzmanlar Kurulu ile koordine içinde eğitimlerini yapmak, alınan güvenlik tedbirlerini test etmek, denetlemek, araştırmak ve geliştirmek amacıyla Mülki İdare Amirine bağlı DHMİ Başmüdürlüğü, Emniyet Şube Müdürlüğü, Gümrük ve Gümrük Muhafaza Müdürlüğü, Jandarma Bölük Komutanlığı personelinden Eğitim, Araştırma ve Denetleme Birimi oluşturulmuştur.

### Havaalanı Eğitim, Araştırma ve Denetleme Biriminin Görevleri

Havaalanı Eğitim, Araştırma ve Denetleme Biriminin temel görevleri şunlardır:<sup>180</sup>

1. Havaalanında bulunan güvenlik görevlileri, güvenlik sistemleri, güvenlik nöbet yerleri, terminal ve arındırılmış salon, giriş kontrol noktaları, güvenlikle ilgili tüm yerler ve işlemler, uluslararası standartlar çerçevesinde haberli ve habersiz olarak sürekli denetlemek, test etmek, test kayıtlarını tutmak ve denetleme raporlarını ilgili mercilere göndermek,
2. Havaalanı güvenlik personeli ve diğer personelin eğitim ihtiyaçlarını tespit etmek, Uzmanlar Kurulu ile koordineli olarak eğitimlerini yapmak,
3. Güvenlik personeli ve diğer personelin, havaalanı için hazırlanan güvenlik planları doğrultusunda, eğitim ve tatbikatının yapılmasını sağlamak,
4. Personelin oryantasyon ve hizmet içi eğitimlerini yapmak.

#### **3.1.6. Mülki İdare Amirinin Görev, Yetki ve Sorumlulukları**

5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu'na 4178 Sayılı Kanunla Ek-1 Maddesi ilave edilerek, havaalanlarında güvenlik yönetimi ve kurumlar arası koordinasyonun sağlanması amacıyla Vali tarafından Mülki İdare Amiri görevlendirilmesi sağlanmış ve geniş yetkiler verilmiştir.

---

<sup>180</sup> Aynı, s. 9.

Mülki İdare Amirinin Görev, Yetki ve Sorumlulukları

Mülki İdare Amirinin görev, yetki ve sorumlulukları şunlardır: <sup>181</sup>

1. Havaalanlarında görevli personel ve araçlara verilecek görev kartları, gerekli incelemeler yapıldıktan sonra, uygun görüldüğü takdirde Mülki İdare Amiri tarafından onaylanır. Ayrıca giriş kartları ile ilgili esasları düzenlemek üzere Mülki İdare Amiri tarafından bir yönerge hazırlanır. Yönerge Vali tarafından onaylanarak yürürlüğe sokulur.
2. Havaalanlarında görevli tüm kuruluşlar güvenlikle ilgili tüm tedbirlerin alınabilmesi için elde ettikleri bilgileri Mülki İdare Amirine iletmekle yükümlüdürler.
3. Mülki İdare Amiri, genel güvenlik ve kamu düzeninin sağlanması için havaalanındaki binaları, uçakları, yolcu ve personelin üstlerini, araçlarını ve eşyalarını aratma yetkisine sahiptir.
4. Havaalanlarında ICAO ve ECAC kuralları çerçevesinde gerekli güvenlik tedbirlerini almak, aldırarak ve denetlemekle Mülki İdare Amiri görevlidir. Görevli tüm kurum ve kuruluşlar bu hususta gerekli desteği sağlar ve işbirliğinde bulunur.
5. Havaalanındaki kurum ve kuruluşlar; teknik, istatistik, mali ve ticari konular dışındaki yazışmalarını Mülki İdare Amirliği aracılığı ile yaparlar.
6. Mülki İdare Amiri, kurum ve kuruluşların yatırım faaliyetlerini takip etmeye, görüş bildirmeye ve yatırımların hızlandırılması yönünde tedbir alınmasını istemeye yetkilidir. Kamu kuruluşlarının mesai saatleri Mülki İdare Amirinin görüşüne göre tespit edilir.

<sup>181</sup> UTGA, a.g.e., s. 22,23.

7. Mülki İdare Amiri, hizmet kuruluşlarının amir ve memurları hakkında;<sup>182</sup>

- sicil raporları için değerlendirme raporu düzenlemeye,
- disiplin kovuşturması için ilgili kurum ve kuruluşlara bildirimde bulunmaya,
- taktirname ve ödül için öneride bulunmaya,
- soruşturma açmaya, soruşturmayı yapmaya/yaptırmaya,
- soruşturma amacı ile denetim elemanı istemeye,
- soruşturma evraklarını adli mercilere doğrudan iletmeye,
- görevden uzaklaştırmaya ya da bu hususta talepte bulunmaya,
- yıllık izin için görüş bildirmeye, mazeret izni vermeye yetkilidir.

### 3.2. Havaalanlarında Görev Yapan Kuruluşlarla Bunların Yetki ve Sorumlulukları

#### 3.2.1. Kolluk Kuvvetleri

Havaalanındaki güvenlik kuvvetleri, suçları tespit etmek, önlemek, sivil havacılığa tehdit olabilecek kişileri izlemek, olayları ve acil durumları kontrol altında tutmak, sivil havacılığı yasa dışı eylemlere karşı korumakla görevlidir. Bu konuda güvenlik kuvvetleri, mevzuat çerçevesinde faaliyetlerini sürdürürler.

Havaalanlarında güvenlik kuvvetleri şu görevleri yapmaktadırlar: <sup>183</sup>

1. Uçuş güvenliğini tehlikeye sokan yasa dışı müdahale eyleminde kullanılabilir silahların, patlayıcı maddelerin, eşyaların, cisimlerin ve şahısların, uçaklara ulaşmasını, seyahat etmesini engellemek için önleyici tedbirler alır.

<sup>182</sup> Çağlar Ünal, (4/1999), a.g.e., s. 76.

<sup>183</sup> İçişleri Bakanlığı-Ulaştırma Bakanlığı, a.g.e., s. 12.

2. Binalara, tesislere, şahıslara ve uçaklara karşı herhangi bir yasa dışı müdahalenin olmaması için önlemler alır.
3. 1918 Sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun kapsamına giren suçların önlenmesi ve suçluların yakalanması için tedbirler alır.
4. Ülkemize gelen ve ülkemizden çıkan yabancıların giriş ve çıkış işlemlerini ve bu konu ile ilgili mevzuatın verdiği diğer görevleri yapar.
5. Kamu düzenini sağlamak, korumak, devamlılığını temin etmek, suç işlendiğinde suça el koymak, delilleri toplamak, sanıkları yakalamak ve adli işlemleri yapmak üzere ilgili yerlere sevk etmek.
6. Suçları tespit etmek, meydanları rutin olarak izlemek, devriyelerle kontrol etmek, tehdit oluşturabilecek kişileri belirlemek amacıyla yolcuları izlemek.
7. Kişilerin ve araçların izinsiz olarak havaalanlarının mücavir alanına, güvenlik için önemli diğer alanlara girmelerini önlemek için tedbirler alır.
8. Türkiye Cumhuriyeti yasalarının kendilerine verdiği diğer görevleri yapar.

### **3.2.1.1. Emniyet**

Genel emniyet ve asayişin sağlanmasından sorumlu olan polis teşkilatı, havaalanlarında terminal içi emniyetin sağlanması, apron emniyetinin sağlanması, havaalanına gelen yolcu, personel ve diğer şahısların ve eşyalarının aranması, uçakların aranması ve uluslararası havaalanlarında pasaport kontrol işlerini yürütür.

### 3.2.1.2. Jandarma

Havaalanının çevre güvenliğini sağlayan teşkilat personelidir. Jandarma, havaalanlarında genelde tel örgüler kısmında devriye ve nöbet sistemi ile havaalanına dışarıdan yapılacak saldırı ve sabotajlara karşı terminal ve diğer tesisleri korumakla görevlidir.

### 3.2.1.3. Özel Güvenlik Teşkilatı

2495 Sayılı Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliklerinin Sağlanması Hakkındaki Kanuna göre kurulan Özel Güvenlik Teşkilatı, havaalanının güvenliğinin sağlanmasında polis ve jandarma ile beraber görev yapmaktadır.

Havaalanında görevli Özel Güvenlik Teşkilatı, idari ve özlük hakları yönünden kendi kuruluşuna tabi olmakla beraber görev yerleri, çalışma şekli ve görevin gerektirdiği diğer hususlar yönünden Mülki İdare Amirliğine bağlı olarak görev yapmaktadır. Özel Güvenlik Teşkilatının başında her türlü eylem ve işlemlerden sorumlu bir Özel Güvenlik Müdürü bulunmaktadır. Güvenlik Müdürü her hal ve şart altında güvenlikle ilgili her türlü tedbirleri almak, gerekli araç, gereç ve malzemeleri bulundurmak zorundadır.

Özel Güvenlik Teşkilatının görev alanı, havaalanı sınırları içerisidir. Bu teşkilatın personelinin güvenliğinden sorumlu olduğu görev yerleri, havaalanının özelliği, yolcu kapasitesi, güvenlik riskleri ve çalışma saatleri, ICAO ve ECAC standartları, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu kararları ve Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulunun tespitleri dikkate alınarak Güvenlik Komisyonu tarafından belirlenmektedir.

Özel Güvenlik Teşkilatına bağlı personelin havaalanında yapacağı görevler kısaca şöyle özetlenebilir:<sup>184</sup>

<sup>184</sup> İçişleri Bakanlığı, Özel Güvenlik Teşkilatı Havaalanı Koruma Hizmetleri Yönergesi, (1998), s.4.

- Trafik tanzimi ve park alanları kontrol hizmetleri: Araçları park yasağı olan yerlerde park ettirmeme, araçların otoparka girmesini sağlama ve otoparkın güvenliği ,
- Çevre ve tel örgü güvenliği: Polis ve jandarmanın görev yapmadığı çevre ve tel örgü boyunca, nokta ve devriye görevleri,
- Ana giriş yolu kontrol noktası: Havaalanı ana giriş yolu kontrol noktasında araçların durdurulması, yönlendirilmesi, kapının açılıp kapatılması, çevre güvenliği, şahısların ve araçların kontrolü,
- Havaalanı devriye hizmetleri: Havaalanında ana giriş yolu kontrol noktası ile terminal binaları arasında kalan bölgede ve ihtiyaç halinde terminal binası içinde devriye hizmetleri,
- Hassas bölge, tesis ve binaların güvenliği: Havaalanı içinde bulunan terminal binalarının dış güvenliği, seyrüsefer cihazları, teknik blok, elektrik santralleri, haberleşme ve ısı santralleri, yakıt ikmal tesisleri, yolcu karşılama salonları, araç park alanları, idari ve büro katları ile bunların girişlerinin güvenliği,
- Terminal binası giriş kontrol noktaları: Kontrol noktalarında yolcuların yönlendirilmesi, kapı dedektörü sinyallerinin incelenmesi, el dedektörü ile yolcuların taranması, X-ray cihazı monitöründen bagajların görüntülerinin incelenmesi ve yorumlanması, bagajların kontrolü,
- Arındırılmış salon giriş kontrol noktası: Arındırılmış salon giriş kontrol noktası, yolcuların uçağa binmeden önce son güvenlik kontrolüne tabi tutuldukları noktadır. Özel Güvenlik Personeli, bu salona giriş kontrol noktasında terminal giriş kontrol noktasındaki hizmetleri yerine getirerek aynı güvenlik tedbirlerini alır.

- Yolcu ve bagajların taranması: Kontrol noktasında görevli personel, yolcu, bagaj ve el bagajı kontrolü yapar, şüpheli durumları polise bildirir.
- Personelin kontrolü: Giriş kartı sahibi personel, giriş noktasında normal kontrole tabi tutularak içeri alınır. Burada polis ve özel güvenlik birlikte görev yapar.
- Aprona giriş kontrol noktaları ve aprona açılan kapı: Aprona girecek şahıslar, taşıtlar ve taşıtların içindeki şahıslar, yabancı maddelerin içeriye girmesini önlemek için Özel Güvenlik personeli noktanın korunması, araçların durdurulması ve kontrol edilmesi, kapının açılıp kapanmasından sorumludur.

### 3.2.2. Diğer Kuruluşlar

Havaalanlarında, ilgili mevzuat çerçevesinde ruhsat ve diğer belgelerle çalışma izni verilen yerli ve yabancı havayolu şirketleri, yer hizmet kuruluşları ve diğer kuruluşlar Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, Havaalanı Güvenlik Planı, Muhtemel Hareket Tarzı Planı ve Acil Durum Planlarında kendilerine yüklenen güvenlik ve güvenlik eğitimi ile ilgili görev ve sorumlulukları yerine getirmekle yükümlüdürler.

Havaalanında hizmet veren kuruluşlar ya da çalışan personelinin, güvenliğe aykırı davranışlarına SHY-22 yönetmeliği gereğince DHMİ ile bu kuruluşlar arasında imzalanan hizmet sözleşmesinde belirtilen cezai yaptırımlar uygulanır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### YOLCU TERMİNAL BİNASI GÜVENLİĞİ

#### 1. YOLCU TERMİNAL BİNASI

##### 1.1. Genel Tanım

Terminal alanı, havaalanının uçak hareket sahası dışındaki bölümü olarak tanımlanmaktadır. Terminal alanı; yolcu ve bagaj işlemlerinin yapıldığı terminal binasını, yolcu, kargo ve bagajların uçağa yüklenip boşaltılmasını sağlayan tesis ve araçları, uçak park sahalarını, araç park alanlarını, havaalanı ulaşım yollarını, kargo binalarını ve bakım hangarlarını içine almaktadır.<sup>186</sup>

1970 yılında hazırlanan Amerikan Havaalanı ve Havayolu Geliştirme Kanununda (Airport and Airway Development Act) ise terminal alanı şöyle tanımlanmaktadır:<sup>187</sup>

" Terminal alanı; terminal ve kargo binaları, apronlar, hangarlar, mağazalar ve oto parklar, havaalanı otel ve restaurantlarını da içine alan diğer hizmet binaları, ve havaalanı sınırları içindeki servis yolları gibi tesisler için kullanılması planlanan ya da kullanılan alandır."

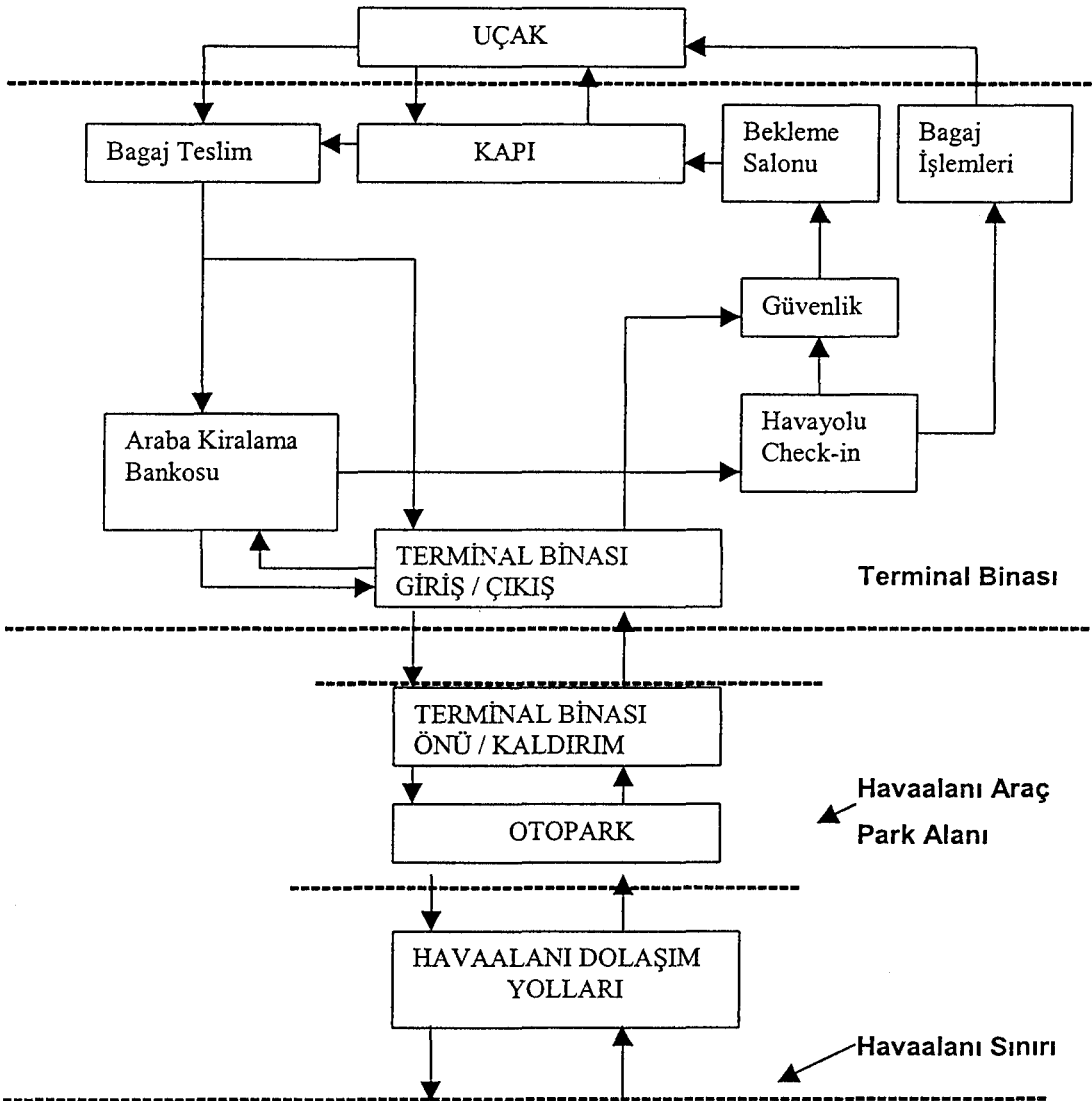
Yolcu terminali, yer ve hava taşımacılığı arasındaki bağlantıyı sağlayan geçiş noktasıdır. Terminalin dizaynı ve işlevinin, hem uçuş hattı tesislerinin kapasitesi ve yer ulaşımı hem de hizmet verilen uçak sayısı üzerinde etkisi bulunmaktadır. Yer ve hava taşımacılığı arasındaki bu ilişki Şekil 3'de gösterilmiştir.<sup>188</sup>

<sup>186</sup> George E. Campbell. a.g.e., s. 30.

<sup>187</sup> Laurance E. Gesell, a.g.e., s.103.

<sup>188</sup> Alexander T.Wells, a.g.e., s. 141.

Yolcu terminali, havaalanındaki uçuş hattı ve terminal hattı arasındaki bağlantıyı sağlayan bir tesistir. Bu iki alan arasındaki sınır, terminal binasının apron tarafındaki kapısında başlamaktadır. Havaalanı uçuş hattında apron, taksiyolları, pistler ve yer hizmet araçları için ayrılan özel yollar bulunmaktadır. Terminal hattında ise terminal binaları, otoparklar, havaalanı ulaşım yolları ve terminal önü yolcu ve bagaj indirme/bindirme alanları yer almaktadır.<sup>189</sup>



Şekil 3. Havaalanı Terminal Hattı Faaliyet Akışı<sup>190</sup>

<sup>189</sup> John R. Wiley, *Airport Administration & Management* (Connecticut: Eno Foundation For Transportation, 1986), s. 53.

<sup>190</sup> Wells, a.g.e., s. 141.

## 1.2. Terminal Sistemi ve Bölümleri

Havaalanı yolcu terminal binası sistemi, daha önceki bölümlerde de belirtildiği gibi yer ve hava ulaşımı arasındaki değişimin sağlandığı transfer noktasıdır. Bu sistemin amacı; yer ulaşım aracından hava ulaşım aracına transferi sağlamak, bir hava yolculuğunun başlaması, sona ermesi ve devamı için yolcu işlemlerinin yapılması, ve yolcu ve bagajının uçağa ya da uçaktan taşınmasıdır.

Terminal sistemi üç ana bölüme ayrılmaktadır. Bu bölümler ve bu bölümlerde gerçekleşen faaliyetler şunlardır: <sup>191</sup>

1. Yolcunun yer ulaşım aracından yolcu işlemlerinin yapıldığı alana geçişini sağlayan bölümler. Havaalanı sınırları içindeki yollarda araç dolaşımı, park ve terminal önünde yolcu indirme ve bindirme faaliyetleri bu bölümde yer almaktadır.
2. Hava yolculuğunun başlaması, sona ermesi ya da devamının sağlanması için hazırlıkların yapıldığı bölüm. Bu bölümdeki temel faaliyetler; bilet satışı, yolcu ve bagaj check-in hizmetleri, bagaj teslimi, gümrük ve güvenlik işlemleridir.
3. Yolcuların, yolcu işlemlerinin yapıldığı bölümden uçağa nakledildiği bölüm. Bu bölümde yer alan faaliyetler; yolcuların bir araya toplanması, taşınması ve uçağa bindirilip indirilmesini kapsamaktadır.

## 1.3. Yolcu Terminal Binasının İşlevleri

Yolcu terminal binası, terminal hattının merkezi durumundadır. Bütün diğer destek faaliyetlerinin ona göre planlandığı çok önemli bir role sahiptir.

---

<sup>191</sup> Robert Horonjeff & Francis X. Mc Kelvey ,a.g.e., s. 431.

Terminal binasının büyüklüğü ve dizaynı, hizmet verilecek trafiğin hacmine bağlı olarak değişmektedir.

Terminal binasının en önemli işlevi, yolcuların ve bagajlarının en kısa zamanda, pek fazla karışıklığa ve zahmete maruz kalmadan bir yer ulaşım aracından bir hava ulaşım aracına transferinin ya da bunun tam tersinin sağlanmasıdır.<sup>192</sup>

Bir havaalanı yolcu terminal binasında yapılan faaliyet analizinde, bir terminal alanında üç temel ulaşım işlevinin gerçekleştirildiği ortaya çıkmıştır. Bu işlevler şunlardır: <sup>193</sup>

### **Yolcu ve Bagaj İşlemleri**

Terminal binası, hava yolculuğu ile ilgili belli işlemlerin yerine getirildiği bir tesisdir. Bu işlemler; bilet satışı, bilet check-in, uçuş öncesi yolcuların bagajlarının alınması, ve uçuş sonrası yolculara teslim edilmesi, güvenlik kontrollerinin yapılması ve resmi hükümet kontrollerini kapsamaktadır. Bu işlevin yerine getirilmesi için terminal binasında yeterli bir alan gerekmektedir.

### **Yer ve Hava Ulaşım Araçları Arasındaki Aktarmayı Kolaylaştırma**

Terminal binası, farklı yerlere uçmalarına rağmen çeşitli yer ulaşım araçları ile gruplar halinde aynı anda havaalanına gelen yolcuları barındırabilecek şekilde düzenlenmektedir. Bu durumda terminal binası, gidiş bölümünde yolcuların bir araya toplandığı ve gruplar halinde işlemlerinin yapıldığı bir alan olarak faaliyet göstermektedir. Geliş bölümünde ise bu süreç diğerinin tam tersidir. Bu işlevin yerine getirilebilmesi için, terminalin yolcular için bekleme alanı temin etmesi gerekmektedir.

<sup>192</sup> Wells, a.g.e., s. 251.

<sup>193</sup> Norman Ashford, H.P. Martin Stanton and Clifton A. Moore, a.g.e., s. 211.

## Hava Ulaşım Araçları Arasındaki Aktarmayı Kolaylaştırma

Hava ulaşımında uçuşların çoğu gidilecek yere direk olarak ulaşılmasını sağlamayabilir. Transit ve aktarmalı uçuşlarda yolcular havaalanı terminal binasında bir uçuştan diğerine belli güzargahlarda hareket etmektedirler. Bu işlev için terminal binasında yeterli yolcu dolaşım alanları gerekmektedir.

Terminal binasının temel işlevi, yolcu dolaşma, bekleme ve işlemlerinin yapılacağı alanları temin etmektir. Hava taşımacılığında en iyi hizmeti vermek ve pürüzsüz bir biçimde faaliyet göstermek için, terminal binasında pek çok tesis ve imkanlar gerekmektedir.

### **1.4. Yolcu Terminal Binasında Bulunması Gereken Tesis ve İmkanlar**

Havaalanı terminali, hava ulaşım modunu kullanacak yolcu için terminal hattı ve uçuş hattı arasında transfer noktası işlevini yerine getirmektedir. Terminal binasında gerçekleştirilen faaliyetlerin, bir yolcuya verilen hava taşımacılığı hizmetinin kalitesinin değerlendirilmesinde çok önemli bir yeri bulunmaktadır. Yolcular, ziyaretçiler, havayolu şirketleri ve havaalanı çalıştırıcısı için en iyi hizmet seviyesini sağlayacak terminal dizaynı, hem havaalanı yöneticisinin hem de havayolu şirketinin menfaatindedir. Bu tesis ve imkanlar şu biçimde sınıflandırılabilir: yer ulaşım tesisleri, yolcu işlemlerinin yapıldığı alanlar, yolcu bekleme salonları, dolaşım alanları, ve uçuş hattı yolcu yükleme ve boşaltma alan ve tesisleri.<sup>194</sup>

#### **1.4.1. Yer Ulaşım Tesisleri**

Havaalanı terminal sahası içindeki yer ulaşım tesisleri, terminal binasına giren ya da çıkan yolcuların mevcut ulaşım araçları vasıtasıyla transferini kolaylaştırmalıdır. Yer ulaşım tesisleri şunları kapsamaktadır:<sup>195</sup>

<sup>194</sup> Ashford & Wright, a.g.e., s. 287.

<sup>195</sup> Advisory Circular, (Federal Aviation Administration, 1988), s. 16.

- a) Terminal binası önündeki kaldırım: Yolcuların ve havaalanına gelen diğer insanların yer ulaşım araçlarına biniş ve inişlerini gerçekleştirdikleri kaldırım ya da platformlardır.
- b) Yaya yolları: Terminal binası ve otoparklar arasında ulaşımı sağlayan tünel ve köprüleri de içine alan havaalanı içindeki yollarda yayaların kullanabilecekleri, çizgilerle belirlenen dar yollardır.
- c) Oto parklar: Yolcular ile yolcu geçirmeye ve karşılamaya gelenler, havaalanı çalışanları ve araba kiralama şirketleri için ayrılan uzun ya da kısa süreli araç park alanlarıdır.
- d) Ulaşım yolları: Terminal binası önündeki yolcu indirme ve bindirme alanlarına, oto parklara, cadde ve anayollara ulaşımı sağlayan, taşıtların kullandığı yollardır.
- e) Servis yolları: Terminal ve diğer havaalanı tesislerine ulaşımı sağlayan, halka açık ya da kapalı ve itfaiye, kargo, kamyon gibi araçların kullandığı yollardır.

#### 1.4.2. Yolcu İşlemlerinin Yapıldığı Alanlar

Bu alanlar yolcu işlemleri ile ilgili formalitelerin yerine getirilmesi için düzenlenmişlerdir ve aşağıdaki tesisleri içermektedirler:<sup>196</sup>

- a) Bilet satış, yolcu ve bagaj check-in, uçuş danışma için personel tarafından kullanılan bankolar ve bürolar.
- b) Mağazalar, yolcular ve ziyaretçilerin çeşitli ihtiyaçlarını karşılayacak telefon, postane, ve ilk yardım gibi tesisler, mutfak, depo alanları gibi halka açık olan ya da olmayan terminal binası içindeki alanlar.

<sup>196</sup> Horonjeff & McKelvey, a.g.e., s. 432.

- c) Uçuşunu bekleyen yolcular ve uğurlamaya gelenler için dolaşım alanları.
- d) Koridor, merdiven, yürüyen merdiven ve asansör gibi yolcuların ve ziyaretçilerin dolaştığı alanlar.
- e) Kalkacak uçaklara yüklenecek bagajların ayrıldığı ve işlemlerinin yapıldığı halka kapalı alanlar.
- f) Bir uçaktan diğerine aktarılacak bagajların işlemlerinin yapıldığı alanlar.
- g) İnen uçaklardan boşaltılan bagajların alındığı ve yolculara teslim edildiği alanlar.
- h) Havaalanı yönetimi ve bakım işlemleri için kullanılan alanlar.
- i) Yurt dışından gelen yolcuların gümrük, pasaport ve göçmen işlemlerinin yapıldığı alanlar.

### 1.4.3. Uçuş Hattı Yolcu Bindirme ve İndirme Tesisleri

Uçuş hattı yolcu yükleme ve boşaltma tesisleri iki ana bölümde incelenebilir. Bunlar: <sup>197</sup>

#### 1. Apron

Apron uçak park, uçak destek ve servis işlevleri için kullanılan alan ve tesisleri kapsamakta ve aşağıdaki alt bölümleri içermektedir.

---

<sup>197</sup> Advisory Circular, (Federal Aviation Administration, 1988), s. 15.

- a) Uçak park sahaları: Yolcuların uçağa iniş ve inişlerini gerçekleştirebilmeleri için uçakların park ettikleri alanlardır.
- b) Uçaklara yer hizmeti verilen alanlar: Uçak park alanları üzerinde ya da bunlara bitişik alanlardır. Havayolu personeli tarafından uçağın uçuşa hazırlanması, bagaj, kargo ve postanın uçağa yüklenip boşaltılması için kullanılmaktadır.
- c) Taksiyolları: Uçakların aprona giriş ve çıkışlarında manevra yaptıkları sahalardır.
- d) Yer hizmeti veren araçlar ve itfaiye araçları için düzenlenen yollar: Sadece uçaklara yer hizmeti veren araçlar ve itfaiye araçları için apron üzerinde belirlenen yollardır.

## 2. Aprondaki uçak ve terminal binası arasındaki bağlantıyı sağlayan tesisler.

Terminal binasını apronda park etmiş olan uçağa bağlayan bölüm aşağıdaki tesisleri kapsamaktadır: <sup>198</sup>

- a) Terminal binası ile uçak arasındaki ulaşım için kullanılan koridor.
- b) Uçuştan önce yolcuların toplandığı bekleme alanı.
- c) Yolcuları uçağın kapısından terminal binasına ya da uçuş öncesi yolcuların uçağa binmeyi bekledikleri alan ile uçak kapısı arasındaki, yolcuların uçağa iniş ve inişleri için kullanılan cihazlar.
- d) Uçak iniş ve kalkışları ile ilgili faaliyetler, personel ve teçhizat için ayrılan alanlar.

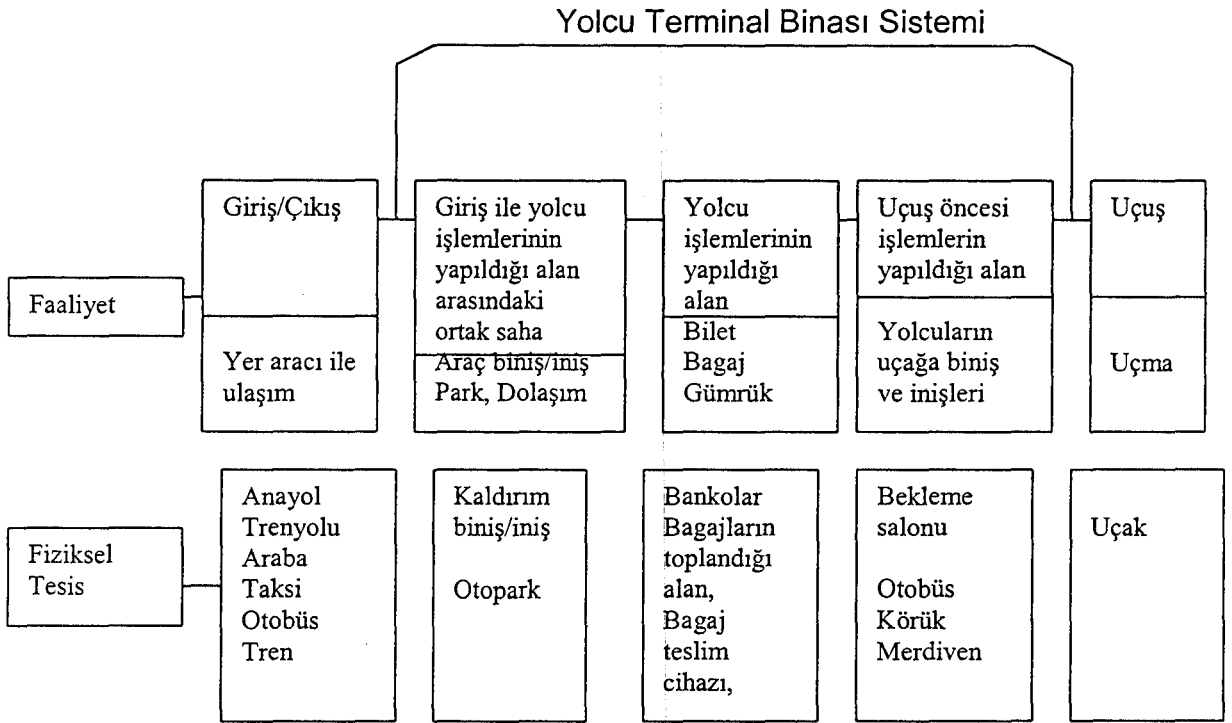
---

<sup>198</sup> Horonjeff & McKelvey, a.g.e., s. 434.

e) Yolcuların ve bagajlarının kontrolü için kullanılan güvenlik cihazları.

f) Tuvalet, telefon, restoran ve bar gibi yolcuların ihtiyaçlarını karşılayacak tesisler için ayrılan alanlar.

Yolcu terminal sisteminin bölümleri ile burada bulunması gereken fiziksel tesisler Şekil 4'de gösterilmiştir.



Şekil 4. Yolcu Terminal Binası Sisteminin Bölümleri <sup>199</sup>

Bir yolcunun yer ulaşım aracından hava ulaşım aracına ya da hava ulaşım aracından yer ulaşım aracına transferi esnasında bir dizi süreçten geçmesi gerekmektedir. Bu süreç, Şekil 4'de gösterildiği gibi şu bölümlerden oluşmaktadır: <sup>200</sup>

#### a) Giriş / Çıkış

<sup>199</sup> Aynı, s. 435.

<sup>200</sup> Wells, a.g.e., s. 153.

Giriş/çıkış bölümü, yolcuların havaalanına ya da havaalanından taşınması için gereken yer ulaşım imkanlarını ve araçlarını içermektedir. Bunlar:

- Anayollar
- Tren ve metro servisi
- Araba, taksi, otobüs ve limuzin servisi
- Otobüs durakları ve tren istasyonları

b) Giriş ile yolcu işlemlerinin yapıldığı alan arasındaki ortak saha

Bu bölüm, yolcunun yer ulaşım aracından indikten sonra yolcu işlemlerinin yapıldığı alana girene dek katettiği alandır. Buradaki faaliyetler, terminal önündeki kaldırımda yolcu iniş ve binışleri, havaalanı sınırları içindeki ve otoparklardan terminal binasına kadar olan dolaşımı kapsamaktadır. Bu faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için aşağıdaki tesis ve imkanlar gerekmektedir. Bunlar:

- Yolcuların araçlara binmesi ve araçlardan inmesi için düzenlenen kaldırımlar.
- Yaya kaldırımları, otoparklara ulaşımı sağlayan otomatik taşıma sistemleri, otoparklar ile terminal binası arasında çalışan otobüs servisleri.
- Otobüs ve taksi durakları.

c) Yolcu işlemlerinin yapıldığı alan

Yolcu işlemleri bölümü, hava ulaşımından yararlanacak yolcuyu hazırlamak için gereken işlemlerin yapıldığı alandır. Buradaki belli başlı faaliyetler; gidiş bölümünde bilet ve bagaj check-in, güvenlik ve pasaport

kontrolü, geliş bölümünde ise bagaj teslim, pasaport kontrolü ve gümrük kontrolüdür. Bu işlemlerin gerçekleşebilmesi için gereken tesisler ise şunlardır:

- Bilet ve bagaj check-in bankoları,
- Güvenlik ve gümrük büroları,
- Yolcu bekleme salonları,
- Bagaj teslim alanı,
- Ziyaretçiler için bekleme salonları,
- Yolcuların terminal içindeki hareket ve dolaşmalarına imkan veren alan,
- Postahane, otel rezervasyon bankoları, TV salonu, kreş, kayıp eşya bürosu, tuvaletler gibi hizmet sahaları,
- Danışma ve uçuş programlarını gösteren panolar ,
- Café, bar, restaurant, mutfak, otomatik yiyecek ve içecek makinelerinin içeren yiyecek ve içecek olanakları,
- Gazete bayii, çiçekçi, hediyelik eşya, kitapçı, pastahane, kuaför ve berber, banka, araba kiralama şirketleri, sigorta, gümrüksüz satış mağazaları, ve döviz büroları gibi mağazalar.

d) Yolcu işlemlerinin tamamlanmasından sonra uçuş öncesi faaliyetlerin gerçekleştiği alan

Bu alandaki tesisler şunlardır:

- Arındırılmış bekleme salonları ile bilet ve pasaport kontrol bankoları,
- Merdiven, körük, köprü gibi yolcu yükleme cihazları.

### 1.5. Yolcu Terminal Binasındaki Faaliyetler

Bir terminal binası beş ayrı grupta toplanan faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesi için yeterli alana sahip olmalıdır. Bu faaliyetler şunlardır: <sup>201</sup>

<sup>201</sup> Ashford, Stanton & Moore, a.g.e., s. 215.

1. Yolcu hizmetleri
2. Havayolu yolcu işlemleri
3. Havayolu şirketlerinin faaliyetleri
4. Resmi işlemler
5. Havaalanı yönetiminin faaliyetleri

### 1.5.1. Yolcu Hizmetleri

Yolcuların rahatlığı için sağlanan ve havayolu şirketlerinin faaliyetleri ile direk ilişkili olmayan bu terminal faaliyetlerine yolcu hizmetleri adı verilmektedir. Bu gruptaki hizmetler ticari ve ticari olmayan hizmetler biçiminde ikiye ayrılmaktadır. Ticari olmayan hizmetler ya bedava ya da çok düşük bir ücret karşılığında sağlanan hizmetlerdir. Ticari hizmetler ise, gümrüklü ve gümrüksüz satış mağazaları gibi havaalanı ulaşım faaliyetlerinin çevresinde yer alan ya da otopark ve araba kiralama gibi yolcunun seçimine bağlı olan ve gelir getiren hizmetlerdir.<sup>202</sup>

Bir yolcu terminalinde, genellikle havaalanı otoritesi tarafından sağlanan ticari olmayan başlıca hizmetler şunlardır:

- Danışma,
- Bagaj arabaları,
- Yönlendirme,
- Bekleme ve dinlenme için oturulacak yerler,
- Tuvalet, kreş ve giyinme odaları,
- Postane ve telefon,
- Özürlü ve özel yolcular için verilen hizmetler,
- Diğer hizmetler.

Yolcu terminalinin faaliyetlerinde önemli bir rol oynayan ticari başlıca hizmetler ise şunlardır:

<sup>202</sup> Ashford, Stanton & Moore, a.g.e., s. 216.

- Otoparklar,
- Gümrüksüz satış mağazaları,
- Kitapçı, hediyelik eşya ve butik gibi mağazalar,
- Araba kiralama şirketleri,
- Sigorta şirketleri,
- Bankalar,
- Kuaför / berber ve kuru temizleme mağazaları,
- Otel rezervasyon bankoları,
- Reklam panoları,
- Diğer hizmetler.

Bir yolcu terminal binasında yolcu hizmetlerinin en iyi şekilde verilebilmesi için yolcu trafik akışının düzenlenmesi gerekmektedir. Bunun içinde şu noktalar göz önüne alınmalıdır: <sup>203</sup>

- 1- Büyük havaalanlarında gelen ve giden yolcular ayrılmalıdır.
- 2- Havaalanı içinde yolcuların izleyecekleri yollar mümkün olduğu kadar kısa ve belirgin olmalıdır.
- 3- Terminal binasındaki mağazalar için yolcu trafiğini engellemeyecek biçimde ancak yolcu güzergahı üzerindeki alanlarda yer ayrılmalıdır.
- 4- Gidecek yolcular için, binaya girişlerinden bilet check-in bankolarına kadar olan mesafe mümkün olduğu kadar kısa olmalıdır.

Bir terminal binası yolcuların ihtiyaç ve arzuları göz önüne alınarak ve yolcu işlemlerinin yapıldığı bölümler bekleme ve gecikme sürelerini an aza indirerek yolcu akışının düzgün bir şekilde gerçekleşmesini sağlayacak şekilde düzenlenmelidir. Ancak yolcu trafiği, günün ve yılın belli zamanlarında artarak

---

<sup>203</sup> Campbell, a.g.e., s. 34.

düzensiz bir yapı oluşturduğundan yolcu hizmetlerinin kusursuz bir şekilde verilebilmesi için havaalanı terminal binasını kullanan yolcu tiplerine de önem verilmelidir. Yolcular; iç hat, dış hat ve transfer yolcular şeklinde üç gruba ayrılmaktadır.<sup>204</sup>

#### İç hat yolcuları :

Uzun ya da kısa süreli iç hatlarda iş amaçlı uçan yolcular genellikle yalnız, ve oldukça küçük bir bagaj ile uçuştan çok kısa bir süre önce havaalanına gelirler. Bu tür yolcular genellikle hızlı bir hizmet tercih etmektedirler.

Eğlence amaçlı seyahat eden yolcular ise iş amaçlı yolculara oranla daha fazla bagaj ile uçuştan yaklaşık birkaç saat önce havaalanına gelmektedirler. Havaalanına pek aşına değildirler. Bu da terminal binasında daha fazla zaman geçirmelerine neden olmaktadır.

#### Dış hat yolcuları:

Dış hat yolcuları, uçuş öncesi işlemler daha uzun süre aldığı için havaalanına uçuştan saatler önce gelmektedirler. Bu nedenle terminal binası içinde daha fazla vakit geçirmekte ve sunulan imkanlardan daha fazla yararlanmaktadırlar.

#### Transfer yolcular:

Transfer yolcu, bir uçuştan bir başka uçuşa aktarma yapan yolcu türüdür. İç hat transit yolcu, terminal binasındaki belli bir noktadan, diğer uçuşu için uçağa bineceği kapiya ilerlemektedir. İç hat ve dış hat uçuşları birbirine karıştığı zaman, transfer yolcu akışı biraz zorlaşmaktadır.

---

<sup>204</sup> Wells, a.g.e., s. 157.

Bir iç hat uçuştan dış hat uçuşuna transfer olan bir yolcu, dış hat kapılarına gitmeden önce pasaportunun kontrol edilmesi için havayolu bilet check-in bankosuna gitmektedir. Bir dış hat uçuştan diğer bir dış hat uçuşuna transfer olan yolcu ise direk olarak dış hat transit salonuna geçmekte ve daha sonra uçuşu için gereken kapıya gitmektedir.

Havaalanını kullanacak yolcu karmaşasının önceden belirlenmesi, verilecek hizmetlerle ilgili imkanların, yolcuların ihtiyaçları doğrultusunda sağlanmasına yardımcı olmaktadır. Örneğin, temel olarak iç hat iş amaçlı yolculara hizmet veren bir terminal binası, çok az sayıda tesis gerektiren, basit ancak yeterli bir terminal binasıdır. En karmaşık terminal binası ise, hem iş amaçlı hem de eğlence amaçlı seyahat eden iç hat, dış hat ve transit yolculara hizmet veren terminal binasıdır.

### 1.5.2. Havayolu İşletmelerince Yapılan Yolcu İşlemleri

Bir havaalanı yolcu terminal binasında hava taşıma şirketlerinin yerine getirdiği yolcu işlemleri şunları kapsamaktadır:<sup>205</sup>

- Havayolu danışma hizmetleri
- Bilet satış ve rezervasyon
- Yolcu ve bagaj check-in
- Bagajın uçağa yüklenmesi/ indirilmesi
- Bagaj teslim
- VIP, CIP gibi özel yolcular için bekleme ve dinlenme alanlarının temini.

Bu alanlar, havayolu şirketince yolcuya sunulan hizmetin bir bölümünü oluşturmaktadır. Havayolu şirketleri hizmetin verilebilmesi için bir takım tedbirlerin kendileri tarafından alınmasını istemektedirler. Bu da, belli faaliyetlerin yerine getirilmesi ile sağlanmaktadır. Hava yolculuğu ile ilgili anlaşmanın yolcu ile havayolu şirketi arasında yapıldığı unutulmamalıdır.

<sup>205</sup> Ashford, Stanton & Moore, a.g.e., s. 227.

Havaalanı bu anlaşmada üçüncü partidir ve havayolu ile yolcu arasındaki bu ilişkiye gereğinden fazla karışmamaktadır. Bir havaalanında yalnızca bagaj teslim alanları havaalanı otoritesinin kontrolü altındadır. Ancak havayolu şirketleri yolcuların bagajlarının bu alana gönderilmesinden sorumludurlar.

### 1.5.3. Havayolu Şirketlerinin Uçuşla İlgili Faaliyetleri

Bir havaalanı terminal binası özellikle yolcuların istek ve ihtiyaçları göz önüne alınarak düzenlenmektedir. Bununla beraber terminal binasında faaliyet gösteren havayolu şirketlerinin çalışanlarının da ihtiyaçlarının dikkate alınarak gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Havayolu şirketlerinin aşağıda belirtilen faaliyetlerini yerine getirebilmeleri için yeterli alanlara ihtiyaç duymaktadırlar. Bunlar:<sup>206</sup>

- Havayolu şirketlerine ait idari bürolar,
- Uçuşla ilgili uçuş planlama, uçak ağırlık ve denge, ve brifing gibi işlevlerin yapıldığı ofisler,
- Yolcu işlemlerinin yapıldığı bankolara yakın havayolu şirketine ait ofisler,
- Uçuş ekibine ait odalar,
- Gelen ve giden bagajların toplama, sınıflama ve gönderilme işlemlerinin yapıldığı alanlar (bagajların transferi ve tasnifi için gereken alanlar)
- Değerli ve çok büyük bagajlar için depolar

### 1.5.4. Resmi İşlemler

Havaalanı terminal binalarında resmi bir takım işlevlerin yerine getirilebilmesi için ofis alanlarına yer ayrılmalıdır. Bunlardan Sivil Havacılık otoritesi ve Hava Trafik Kontrol bölümleri terminal binası dışında başka bir alanda yer alabilirler. Dış hat uçuşların gerçekleştiği büyük havaalanlarında

<sup>206</sup> Horonjeff & McKelvey, a.g.e., s. 464.

gümrük, göçmen ve pasaport işlemleri için gerekli alanların terminal binasında bulunması gerekmektedir. Terminal binasında bir alan gerektiren diğer faaliyetler ve birimler ise polis, meteoroloji ve posta hizmetleridir.<sup>207</sup>

### 1.5.5. Havaalanı Yönetiminin Faaliyetleri

Bir terminal binası, havaalanı yönetiminin faaliyetlerini gerçekleştirebilmesi için gerekli alanları da barındırmaktadır. Bu alanlar şunlardır:<sup>208</sup>

1. Havaalanı idari ve diğer personeli için ofis alanları,
2. Bakım malzeme ve cihazları için depolar,
3. Bakım / onarım atölyeleri,
4. Havalandırma, ısıtma, su ve elektrik tesisatı ve malzemeleri, asansör ve yürüyen merdivenler ve jeneratörler için makine odaları,
5. Personel için dinlenme salonları, yiyecek ve içecek imkanları ve tuvaletler,
6. Yangın, kaza ve kurtarma teçhizatları için özel alanlar.

Küçük havaalanlarında, havaalanı yönetimi aşağıda belirtilen faaliyetleri, iletişimin daha kolay sağlanması için terminal binası içinde gerçekleştirilmektedir. Bu faaliyetler şu biçimde özetlenebilir:<sup>209</sup>

- Yönetim
- Satın alma
- Finans
- Mühendislik
- Personel
- Halkla ilişkiler
- Havacılık hizmetleri

<sup>207</sup> Campbell, a.g.e., s.33.

<sup>208</sup> Wells, a.g.e., s. 156.

<sup>209</sup> Ashford, Stanton and Moore, a.g.e., s. 240.

- Bina ve teçhizat bakım
- Yasal işlemler

Büyük havaalanlarında ise bu faaliyetler, yoğun terminallerde tıkanıklığı rahatlatmak açısından farklı binalarda ya da terminal binasından daha uzaktaki binalarda gerçekleştirilmektedir. NewYork, Paris ve NewJersey gibi havaalanlarında yönetim ve personel faaliyetlerinin çoğu tamamen havaalanı dışında icra edilmekte, sadece uçuşla ilgili faaliyetler terminal binasında gerçekleştirilmektedir.

### 1.6. Yolcu Terminal Binası Modelleri

Apronu da içine alan yolcu terminal binası, piste bağlantıyı sağlayan taksiyolları ile yer ulaşım araçlarının yolcuları indirdiği/bindirdiği kaldırım arasında yer almaktadır. Bir terminal binasında yolcular, konforlu ve cazip bir ortam bulmayı ve süratli, yeterli ve memnuniyet verici bir şekilde ilgilenilmeyi beklemektedirler. Bu nedenle yolcu terminali biçim olarak fonksiyonel ve mimari olarak da hoş olmalıdır.<sup>210</sup>

Bir terminal binasının biçimi, o havaalanında hizmet verilen trafiğin özelliğine bağlı olmaktadır. Seçilen terminal biçimi; talebin özelliği ve büyüklüğü, havaalanını kullanan havayolu şirketlerinin sayısı, iç hat-dış hat ve tarifeli-tarifesiz uçuşlar arasında trafiğin dağılımı, mevcut fiziksel alan, havaalanına ulaşım türleri ve finansman tipini de içine alan bir çok faktörün fonksiyonudur.<sup>211</sup>

Yolcu terminal binasının biçimi, pist, taksiyolu sistemi, apronun şekli ve havaalanı ulaşım sistemi ile de bağlantılıdır. Bu alanların yeri ve büyüklüğü havaalanı ana planı (Master Plan) ile belirlenmektedir. Yolcu terminal binasının

<sup>210</sup> IATA, *Airport Development Reference Manual*, (Montreal-Geneva: IATA Publications, April 1995), s.89.

<sup>211</sup> Ashford and Wright, a.g.e., s. 293.

planlaması ve terminal biçiminin seçilmesinde bazı temel kriterler göz önüne alınmaktadır. Bu kriterler şunlardır: <sup>212</sup>

- Terminal binası içinde ya da terminale yaklaşan yolcuların ulaşmak istedikleri yerin kolaylıkla bulunabilmesi,
- Araç park alanlarından terminal binasına ve daha önemlisi yolcu/bagaj işlemlerinin yapıldığı alanlardan uçağa ulaşmak için yürüme mesafesinin en aza indirilmesi,
- Terminal binası içindeki yolcuların gerekli işlemler ve ihtiyaçları için farklı katlara geçişlerinin en aza indirilmesi,
- Gelen ve giden yolcu trafiğinin birbirine karışmasının engellenmesi,
- Terminal binası ile uçak park sahaları arasındaki yolcu ve bagajlarının transferi için mesafenin en aza indirilmesi,
- Tüm tesislerin, mevcut uçakların özelliklerine ve yeni nesil uçaklara hizmet verebilecek düzenlemelere uygun olması,
- Terminal binasının biçimi, ileride yapılacak ilave ve büyümelere imkan sağlayacak özelliklere sahip olması.

Havaalanı yolcu terminal binaları; bir merkezde toplanmış ve birim terminal ya da her ikisinin birleşiminden oluşan terminaller olarak sınıflandırılmaktadır. <sup>213</sup>

Bir Merkezde Toplanmış Terminal: Bilet satış, yolcu ve bagaj check-in, gümrük, güvenlik, pasaport gibi uçuş öncesi ve sonrası yapılan işlemler tek bir

<sup>212</sup> Airport Development Reference Manual, (Montreal-Geneva: IATA Publications, April 1995), s .89.

<sup>213</sup> Wells, a.g.e., s.144.

terminal binasında gerçekleşmekte ve bu tip terminale "merkezi terminal" de denmektedir. Tüm mağaza ve yardımcı tesisler de merkezi terminal binasında yer almaktadır. Amsterdam, Tampa, Frankfurt ve Şikago O'Hare gibi pek çok havaalanı merkezi terminalleri kullanarak oldukça başarılı bir şekilde faaliyet göstermektedirler. Bir merkezde toplanmış terminal binasının sağlayacağı imkanlar ve kısıtlamalar şunlardır;

#### Sağlayacağı imkanlar:

1. Havayolu, havaalanı ve uluslararası uçuşlarda gereken pasaport, gümrük gibi işlemleri gerçekleştiren personelin tek bir merkezde toplanması maliyetleri azaltmaktadır.
2. Yolcuların kontrolünü ( aktarma ve güvenlik gibi) kolaylaştırmaktadır.
3. Daha basit yolcu bilgi sistemi gerektirir.
4. Yolcu hizmetleri bir merkezde toplanmaktadır.

#### Kısıtlamalar:

1. Yolcu/bagaj indirme/bindirme kaldırımları çevresinde araç trafiğinin tıkanıklığına neden olur.
2. Check-in alanlarında insan kalabalıklığına yol açar.
3. Oto-parklardan yolcu işlemlerinin yapıldığı alan arasında oldukça uzun yürüme mesafesi oluşturur.
4. Terminal binasının büyütülmesi sınırlıdır, istenildiği şekilde ilaveler yapılamaz.

Birim Terminal : Uçuş öncesi ya da sonrası yolcu işlemlerinin tek bir terminal binasında değil, birden fazla terminal binasına yayıldığı terminal tipidir. NewYork JFK, Dallas Ft.Worth ve Paris Charles de Gaulle gibi trafik hacminin çok yüksek olduğu havaalanlarında her havayolu şirketi kendine ait ayrı bir terminal binasında faaliyet göstermektedir. Bu tip terminale "Birim Terminal" adı verilmektedir. Birim terminal, yolcuların hemen uçağa biniş kapısında check-in ve bagaj işlemlerinin yapılmasını mümkün kılmaktadır.<sup>214</sup>

Birim terminal binasının sağlayacağı imkanlar ve kısıtlamalar şunlardır:<sup>215</sup>

### Sağlayacağı imkanlar

- 1- Yürüme mesafeleri en aza inmektedir.
- 2- Direk yolcu akışını sağlayarak dolaşımı rahatlatmaktadır.
- 3- Havaalanı araç dolaşım yollarındaki trafiğin değişik merkezlere yayılmasıyla, yolcu indirme/bindirme alanlarında rahatlık sağlanmaktadır.
- 4- Modüler inşaatlarla büyümeye elverişlidir.

### Kısıtlamaları

- 1-Havayolu, havaalanı ve idari işlemler için gerekli personelin değişik birimlere dağılmasına neden olur.
- 2- Kapı başına maliyetleri artırır.
- 3- İşletme ve bakım maliyetlerini artırır.

<sup>214</sup> Christopher Blow, *Airport Terminals* (Oxford: Butterworth-Heinemann Ltd. 1991), s. 34.

<sup>215</sup> Wells, a.g.e., s. 144.

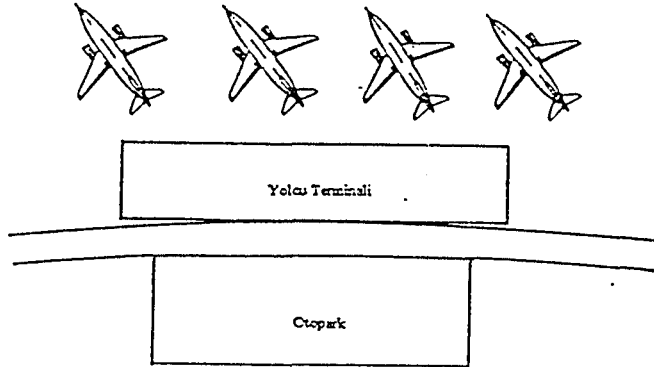
Bu iki terminal kavramı, çeşitli biçimlerde bir araya gelebilir. New York JFK havaalanında, tüm yabancı havayolu şirketlerinin kullandığı bir merkezi terminal binası ve A.B.D.'ne ait havayolu şirketlerinin kendilerine ait birim terminal binaları mevcuttur.

Yolcu terminal binası biçimleri konusunda dört temel model geliştirilmiştir. Bunlar:<sup>216</sup>

- 1- Doğrusal model
- 2- Dalgakıran modeli
- 3- Uydu modeli
- 4- Aktarma modeli

### 1.6.1. Doğrusal Model

Doğrusal model, trafik yoğunluğu az olan havaalanları için geliştirilmiştir. Bu tip terminal binası, aprona açılan çıkış kapıları ile ortak bekleme ve bilet satış ve check- in alanlarından oluşmaktadır. Bu modelde uçaklar yolcu terminali boyunca sıralanarak park etmektedirler. ( Bak. Şekil 5)



Şekil 5. Doğrusal Model<sup>217</sup>

<sup>216</sup> Horonjeff & McKelvey, a.g.e., s. 466.

<sup>217</sup> Hakan Oktal, "Coğrafi Bilgi Sistemleri Yardımıyla Havaalanı Yer Seçimi Model Önerisi," (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü 1998), s. 5.

Daha gelişmiş doğrusal terminal tipi, giden ve gelen yolcu trafiğinin ve işlemlerinin birbirine karışmaması için bir katın giden yolculara, diğer katın da gelen yolculara ayrıldığı iki katlı bir binadan oluşmakta ve zemin kattaki yoğunluk azaltılmış olmaktadır. Kaldırımdan itibaren uçağa kadar olan yolcu yürüme mesafesi oldukça kısadır. Doğrusal model ayrıca terminal binasına yakın otopark kurulmasına da uygundur. Bu modelde terminal binasının genişletilmesi, ne yolcu trafiğini ne de havaalanının faaliyetlerini engellemektedir. Terminal binasının genişlemesi, mevcut binanın uzunlamasına büyütülmesi ya da bir ve birden fazla doğrusal terminal birimlerinin oluşturulması ile gerçekleştirilmektedir.<sup>218</sup>

Bu modelin sağlayacağı imkanlar ve kısıtlamalar şunlardır:<sup>219</sup>

#### Başlıca sağlayacağı imkanlar

- Check-in işlemleri tek bir merkezden yapılmıyorsa, yürüme mesafesi çok azdır.
- Terminal binası içinde yolcuların yönlendirilmesi oldukça kolaydır.
- Kaldırımların boyutları yeterlidir.
- Bagaj taşıma ve ayırma sistemlerinin maliyeti düşüktür.

#### Başlıca Kısıtlamalar

- Aktarma yapan yolcular için yürüme mesafesi oldukça uzundur.
- Terminal binasından aprondaki uçağa giden koridorların uzunluğu arttıkça yürüme mesafesi de artmaktadır.
- Terminal binası ve apron yapısı ile yeni üretilen uçak tiplerinin birbirine uyum sağlaması oldukça zordur.

<sup>218</sup> Wells, a.g.e., s. 145.

<sup>219</sup> Airport Development Reference Manual, (Montreal-Geneva: IATA Publications, 1995), s. 92.

- Birim terminal sistemi mevcutsa, terminal binasındaki tüm tesis ve restaurant, gümrüksüz satış mağazaları ve postane gibi imkanların ve personelin burada bulunması gerekmektedir ve bu da maliyetleri arttırmaktadır.

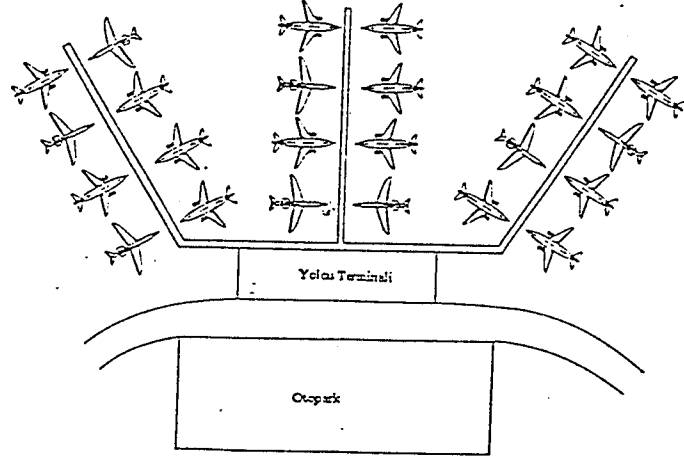
### 1.6.2. Dalgakıran Modeli

Bir merkezde toplanmış terminal faaliyetleri, dalgakıran adı verilen uzunlamasına koridorların inşasıyla terminalin uçuş hattı kullanım alanının etkin bir şekilde artırılmasıyla gerçekleştirilmektedir. Bu model ile, çok sayıda kapı (gate) olmasına rağmen, yolcu ve bagaj işlemleri tek bir merkezden kolaylıkla yapılabilmektedir.<sup>220</sup>

Uçaklar genelde dalgakıranın iki tarafına dik olarak park etmekte ve yolcular da bu dalgakıranın içerisinden geçerek uçağa ulaşmaktadırlar. Bir dalgakıran, uçağa binecek ya da inen yolcular için dolaşma ve bekleme alanı olarak hizmet veren bir hol ile her iki tarafında sıralanan uçaklara biniş / inişlerin gerçekleştirildiği kapılara sahiptir. Bu model, yolcu ve bagaj işlemlerinin yapıldığı binanın genişletilmesine gerek kalmadan sadece dalgakıranın büyütülmesi ile daha fazla uçağın park etmesine imkan vermektedir. Eğer birden fazla dalgakıran mevcut ise, iki ya da daha fazla dalgakıran arasındaki mesafenin uçakların manevralarını rahatça gerçekleştirebilecek ve birbirlerinin faaliyetlerini engellemeyecek büyüklükte olması gerekmektedir.<sup>221</sup> (Bak. Şekil 6 )

<sup>220</sup> Ashford & Wright, a.g.e., s. 295.

<sup>221</sup> Horonjeff & McKelvey, a.g.e., s. 466.



Şekil 6. Dalgakıran Modeli <sup>222</sup>

Bu modelin sağlayacağı imkanlar ve kısıtlamalar şunlardır: <sup>223</sup>

#### Sağlayacağı imkanlar

- Bu modelin en önemli avantajı, yolcu ve uçak kapasitesi arttıkça binanın genişletilme yeteneğine sahip olmasıdır.
- Havayolu personeli ve resmi işlemlerle ilgilenen personel tek bir merkezde toplanmıştır.
- Restoran ve gümrüksüz satış mağazaları gibi tesislerin bir merkezde toplanmasını sağlamıştır.
- Nispeten daha basit uçuş bilgi sistemlerinin kullanılmasını sağlamaktadır.
- Gerektiğinde, yolcuların kontrolünü kolaylaştırmaktadır.

<sup>222</sup> Hakan Oktal, a.g.e., s. 5.

<sup>223</sup> Airport Development Reference Manual, (Montreal-Geneva: IATA Publications, 1995), s. 90.

## Kısıtlamalar

- Bu modelin en önemli dezavantajı terminal binası içindeki uzun yürüme mesafesidir.
- Yolcu trafiğinin çok yoğun olduğu zamanlarda, terminal binası önündeki kaldırımda tıkanıklık oluşmaktadır.
- Karmaşık bina geometrisi nedeniyle, ana terminal binasının genişleme olanağı oldukça azdır.
- Üretilecek yeni nesil büyük uçak tiplerini barındırması oldukça sınırlıdır.
- Gelen ve giden yolcuların birbirinden ayrılması ancak çok katlı dalgakıranlar ile mümkündür.
- Bagaj taşıma ve ayırma, ve yolcu taşıma sistemlerinin bakım ve faaliyet masrafları oldukça yüksektir.

### **1.6.3. Uydu Modeli**

Uydu modeli; ana terminal binasından ayrı, uçakların etrafını çevrelediği ve genellikle yer seviyesinde, yer altı ve yukarıdan bağlantı ile ulaşılabilen bir binadır. Uydunun çevresindeki uçaklar genellikle uyduya dik ya da paralel biçimde park etmektedirler. Bu model, ortak ya da ayrı gidiş salonuna sahip olabilir. Uçağa biniş ve inişler ortak bir alandan yapıldığından, yolcuların ve bagajlarının terminal binası ile uydu arasında taşınması için mekanik sistemler kullanılmaktadır.<sup>224</sup>

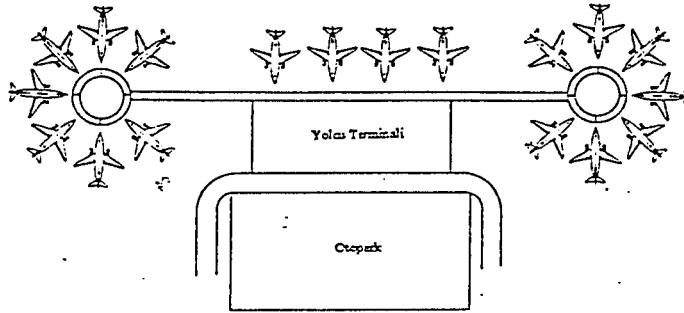
---

<sup>224</sup> Advisory Circular, (Federal Aviation Administration, 1988), s. 19.

Bu modelde, yolcu ve bagaj işlemleri ana terminal binasında yapılmakta, sadece bekleme salonları ve ilave check-in işlemleri için bankolar uydularda bulunmaktadır.<sup>225</sup>

Uydu ile ana bina arasındaki mesafe, dalgakıran modelindeki ana bina ve yolcu yükleme salonları arasındaki mesafeden çok daha fazladır. Bu yüzden yolcuların yürüme mesafesi, yürüyen platformlar kullanılarak düşürülür.<sup>226</sup>

(Bak. Şekil 7)



Şekil 7. Uydu Modeli<sup>227</sup>

Bu modelin sağlayacağı imkanlar ve kısıtlamalar şunlardır:<sup>228</sup>

#### Sağlayacağı imkanlar

- Havayolu personeli ve resmi işlemlerle ilgilenen kişilerin tek bir merkezde toplanmasını mümkün kılar.

<sup>225</sup> Ashford & Wright, a.g.e., s. 296.

<sup>226</sup> Wells, a.g.e., s. 148.

<sup>227</sup> Hakan Oktal, a.g.e., s. 7.

<sup>228</sup> Airport Development Reference Manual, (Montreal-Geneva: IATA Publications, 1992), s. 96.

- Yükleme kapılarının çevresinde alışveriş olanakları, restoran ve kafeterya gibi imkanlar sağlar.
- Oldukça basit uçuş bilgi sistemine uygundur.
- Gerekğinde yolcuların kontrolünü kolaylaştırır.
- Yeni nesil daha büyük uçakların barındırılması için yeni uydular ilave edilebilir.

#### Kısıtlamalar

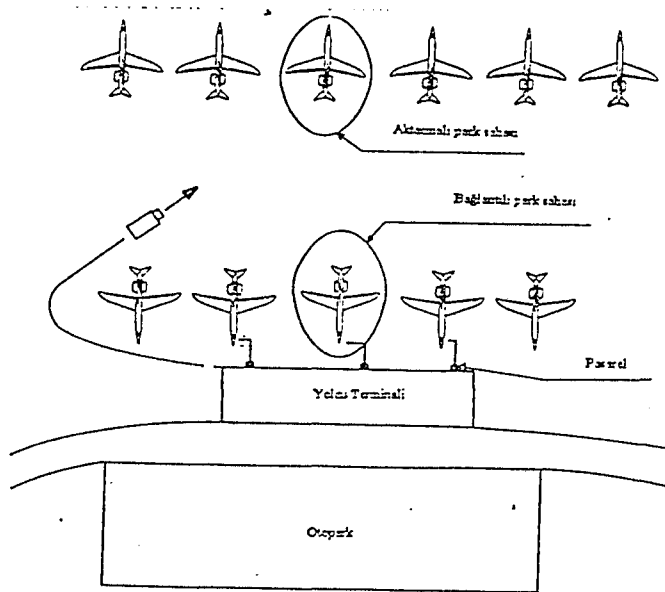
- Ana terminal ile uydular arasındaki otomatik yolcu taşıma (APM) sisteminin bakım ve işletme maliyetleri oldukça yüksektir.
- Bagaj taşıma ve ayırma sistemlerinin bakım ve işletme maliyetleri oldukça yüksektir.
- Yolcu trafiğinin yoğun olduğu zamanlarda terminal binası önündeki kaldırımlarda aşırı yığılma olmaktadır.
- Terminal binasının genişletilmesi oldukça güçtür.
- Gerekğinde gelen ve giden yolcuların, ek bir kat inşa edilmeksizin birbirinden ayrılması oldukça zordur.
- Yolcuların yürüme mesafesi oldukça uzundur.

#### **1.6.4. Aktarma Modeli**

Bu modelde uçak ve uçak servis sahaları, yolcu terminalinden uzak bir alanda yer almaktadır. Giden ve gelen yolcuların terminal binasına ya da uçağın

park ettiği alana taşınması yer araçları ile yapılmaktadır. Bu modelin en önemli özelliği, uçuş frekanslarındaki artışa ya da daha büyük boyutlu uçakların geliştirilmesine bağlı olarak, uçak park sahalarında yapılacak genişletme çalışmalarının kolayca gerçekleştirilebilmesidir. Uçaklar her çeşit manevra hareketlerini de bu saha içerisinde kolayca yapabilirler. Yolcuların yürüyecekleri mesafe de oldukça azaltılmıştır.<sup>229</sup>

Gidecek yolcuların işlemleri ana terminal binasında yapılmakta ve apronda park etmiş durumda olan uçaklara yer araçları ile taşınmaktadır. Gidecek tüm yolcuların bagaj işlemleri de terminal binasında yapılmakta, bagajların ayrıldığı alana gönderilmekte ve oradan da yüklenecekleri uçağa taşınmaktadır. Gelen yolcular ve bagajları da gidecek yolcular ve bagajlarına uygulanan sistemin tam tersi bir akış sistemine tabi tutulmaktadır. (Bak. Şekil 8)



Şekil 8. Aktarma Modeli<sup>230</sup>

Bu sistemin sağlayacağı imkanlar ve kısıtlamalar şunlardır.<sup>231</sup>

<sup>229</sup> Horonjeff & McKelvey, a.g.e., s. 469.

<sup>230</sup> Hakan Oktal, a.g.e., s. 7.

<sup>231</sup> Airport Development Reference Manual, (Montreal-Geneva: IATA Publications, 1992), s. 94.

### Sağlayacağı imkanlar

- Yolcuların yürüme mesafesi oldukça azdır.
- Uçak park alanları kolaylıkla genişletilebilir.
- Basit ve küçük bir terminal binası gerektirir.
- Gelen ve giden yolcuların ayrılması kolaylıkla sağlanabilir.
- Uçakların manevra sahaları oldukça rahattır.
- Yeni nesil büyük uçakların barındırılması için gereken düzenlemeler kolaylıkla yapılabilir.
- Yolcuların terminal binası içindeki dolaşımı ve yönlerini bulmaları oldukça kolaydır.

### Kısıtlamalar

- Yolcuların ve bagajlarının uçağa yüklenip indirilmesi fazla zaman almaktadır.
- Son dakikada gelen yolcuların uçağa bindirilmesi oldukça zordur.
- Yer ulaşım araçlarının bakım ve işletme maliyetleri oldukça fazladır.
- Yolcu trafiğinin yoğun olduğu saatlerde terminal binası önündeki kaldırımlarda yığılma olmaktadır.
- Uçuş ekibi ve bagajların taşınması için çok fazla sayıda yer ulaşım aracı diğer bir maliyettir.

- Daha fazla havaalanı personeli gerekmektedir.
- Kazaları engellemek için terminal binası ile uçakların park etmiş oldukları apron arasındaki yollarda araç trafiğinin çok iyi kontrol edilmesi gerekmektedir.

## 1.7. Yolcu Terminal Binasının Dizayn Özellikleri

Büyük havaalanlarının çoğu, yolcu akışını terminal binası içinde çeşitli katlara yaymaktadır. Bu dağıtımın temel amacı, gelen ve giden yolcuları birbirinden ayırmaktır. Bir terminal binasının kaç katlı olması gerektiği ilk önce yolcu hacmine bağlıdır. Ayrıca yolcu tipi de -iç hat, dış hat ve transfer- bu kararı etkilemektedir.<sup>232</sup>

Terminal binasının dizaynı ile ilgili temelde üç ayrı model bulunmaktadır.

Bunlar:

- tek-katlı terminal binası
- iki-katlı terminal binası
- üç-katlı terminal binası

### 1.7.1. Tek-katlı Terminal Binası

Tek-katlı terminal binası, küçük havaalanlarında tercih edilen bir modeldir. Yolcu ve bagaj işlemleri aynı katta yapılmakta gelen ve giden yolcuların ayrılması yatay olarak gerçekleştirilmektedir. İdari faaliyetler ikinci katta gerçekleştirilebilir. Tek katlı terminal sisteminde yolcuların uçağa binişleri merdivenler vasıtasıyla yapılmaktadır. Oldukça ekonomik ve nispeten düşük yolcu sayısı için uygun bir sistemdir.<sup>233</sup>

---

<sup>232</sup> Wells, a.g.e., s. 159.

<sup>233</sup> Campbell, a.g.e., s. 31.

### 1.7.2. İki-katlı Terminal Binası

Yolcu trafik hacminin çok yüksek olduğu havaalanlarında görülen iki-katlı yolcu terminal binası sistemi çeşitli biçimlerde düzenlenebilir. Bunlardan birincisinde, iki katlı bina yolcu işlemleri ve bagaj işlemleri alanlarını ayırmak için kullanılmaktadır. Yolcu işlemleri ikinci katta gerçekleştirilirken, havayolu şirketlerinin faaliyetleri ve bagaj teslim işlemleri apron seviyesindeki birinci katta yapılmaktadır. İki katlı terminal binası sisteminin diğer kullanımı ise, gelen ve giden yolcuların ayrılmasıdır. Bu durumda, giden yolcu işlemleri üst katta gelen yolcu işlemleri alt katta yapılmaktadır. Havayolu şirketlerinin faaliyetleri ve bagaj işlemleri de alt katta yapılmaktadır. Hem gidiş hem de geliş katına yer araçları ile ulaşımı ve araç park alanları mevcuttur. Bu sistemin en önemli katkısı, yolcu ve bagaj akışındaki tıkanıklığı önemli ölçüde rahatlatmasıdır.<sup>234</sup>

### 1.7.3. Üç- katlı Terminal Binası

Hem iç hat hem de dış hat yolculara hizmet veren çok büyük havaalanlarında, dış hat yolcular için üçüncü bir kat gerekebilir. Bir kat sadece dış hat yolcuları için, bir kat iç hat yolcuları için, zemin kat ise bagaj işlemleri için kullanılmaktadır. Ayrıca havaalanı içi ulaşım sisteminin bulunduğu çok büyük havaalanlarında, yolcuların ulaşım araçlarına biniş ve inişlerini gerçekleştirebilecekleri alan için özel bir kat gerekmektedir. Çok katlı terminal binasının en belirgin yararı, yolcu ve bagaj trafiğini ayırarak terminal binası içindeki tıkanıklığı azaltmasıdır. Olumsuz yönleri ise yüksek yatırım, işletme ve bakım maliyetleridir.<sup>235</sup>

## 2. YOLCU TERMİNAL BİNASI GÜVENLİĞİNİN ÖNEMİ

Yaşanan teknolojik gelişmeler ve gelişen ticari faaliyetler tüm dünyada küreselleşme sürecini başlatmıştır. İnsanların yaşamında zamanın önemli bir hale gelmesi, sürat faktörünü ön plana çıkarmıştır. Bu nedenle insanlar

<sup>234</sup> Horonjeff & McKelvey, a.g.e., s. 476.

<sup>235</sup> Campbell, a.g.e., s. 31.

taşımacılıkta sağladığı sürat avantajından dolayı hava taşımacılığını tercih etmeye başlamışlardır. Yasa dışı eylem grupları da bu gelişmelere ayak uydurarak, uçaklara ve havaalanlarına yapılacak bir saldırının tüm dünyada büyük ses getireceğini, verilmek istenen ideolojik mesajın daha geniş bir kamuoyu üzerinde etkili olacağını fark etmişlerdir.

Havaalanları bir ülkede yapılan tüm yasal ve yasa dışı faaliyetlerin kesiştiği nokta durumundadırlar. Bir ülkede gerçekleştirilen ticari faaliyetler bir şekilde havaalanı ile bağlantılıdır. Aynı şekilde küreselleşen dünya düzeninde önemli bir ticari sektör haline gelen turizmin öncelikli faaliyet alanı havaalanları olduğu için havaalanı hem bir ticari alan hem de ülkenin tanıtım faaliyetinin başlangıç ve bitiş noktası durumundadır. Bu denli hassas bir konumda olan havaalanlarına yönelik terör ve sabotaj eylemlerinin olması doğaldır.<sup>236</sup>

Yasa dışı eylemlerin başlangıç noktası olduğu için uluslararası standartlarda güvenlik önlemlerinin alınması gereken yerler havaalanlarıdır. Yolcu terminal binası da, uçuş esnasında oluşabilecek eylemleri engellemek için güvenlik tedbirlerinin uygulanabileceği en önemli mekandır.<sup>237</sup>

Ülkemizin taşıdığı olduğu yüksek terör riski, sivil havacılığın güvenliğini ülkemiz açısından daha hassas bir konuma getirmektedir. Bu nedenle uluslararası kuralların zorunlu kıldığı tedbirlerin yanında terminal binaları içinde güvenlik tedbirleri geliştirilmiştir. Terminal binaları, uçak ve yolcu arasında bir köprü vazifesi görmekte ve yolcunun uçağa ulaşabilmesi için yapılması gereken check-in ve bagaj işlemleri gibi bir dizi uygulamanın yapıldığı alanlardır. Dolayısıyla uluslararası sivil havacılık kuralları gereği terminal hattından uçuş hattına geçişler kontrollü olması gerektiğinden içerisinde özel güvenlik uygulamalarının yapıldığı alanlar olma özelliğini taşımaktadırlar.<sup>238</sup>

<sup>236</sup> UTGA. a.g.e., s. 10.

<sup>237</sup> Norman Ashford, H.P.Martin Stanton & Clifton A. Moore, a.g.e., s. 268.

<sup>238</sup> UTGA, a.g.e., s. 72.

Halka açık alanlar (land side) ile uçuş faaliyetlerinin gerçekleştirildiği alanları (air side) birbirinden ayıran bir hat olması nedeniyle, terminal binasının güvenliği oldukça önemlidir. Başarılı bir güvenlik, havaalanı uçuş hattı ve terminal hattı arasındaki sınırın iyi bir şekilde belirlenmesini ve bu sınırın yolcu terminal binasının her yerinde devam ettirilmesini gerektirir.

### 3. YOLCU TERMİNAL BİNASINDA ALINAN GÜVENLİK TEDBİRLERİ

#### 3.1. Giriş Kontrol Noktasında Güvenlik

Havaalanının uçuş hattı ile terminal hattı arasındaki sınır, yolcu terminali içinde de devam etmektedir. Yolcu terminalinde, yalnızca usulüne göre kontrole tabi tutulmuş yolcu ve bagajların uçağa girişine imkan verecek düzenlemeler ve önlemler alınmalıdır. Yolcu terminalindeki kişiler, havacılık hizmetleri güvenlik tedbirleri hakkında bilgilendirilmeli ve güvenlik tedbirlerinin artırıldığı zamanlarda uyarılmalıdır. Bu ancak yolcu terminalinde gerekli ve göze çarpan yerlere levhaların asılması ve anons sistemiyle duyuruların yapılması ile sağlanmaktadır. Yasa dışı eylemlere karşı bir tedbir olarak yolculara ait kısıtlı bölümler ve halka açık yerler güvenlik görevlilerince gözetim ve denetim altında tutulmalıdır.<sup>239</sup>

Ülkemizin içinde bulunduğu yüksek terör riski nedeniyle tüm havaalanlarının terminal giriş noktalarında insanlarla, yanlarında bulundurdukları eşyaları ve bagajları kontrole tabi tutulmaktadırlar. Bu durum sağladığı imkanların yanında bir takım kısıtlamalar da içermektedir. Bu noktada yapılan kontrolde terminale giriş yapan herkes ve yanlarındaki eşyaları taramadan (screening) geçirildiği için terminal binaları daha güvenli bir duruma gelmektedir. Ancak yoğun dönemlerde, insan ve bagaj taraması yapıldığında güvenlik görevlilerinin işi artmakta ve bu da bazı dönemlerde tarama kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Sivil havacılık güvenliğinde uluslararası kurallar gereği uçağa gidecek yolcu, bagaj, mürettebat ve kargonun taramadan geçirilmesi, uçağın ise

<sup>239</sup> MSHGP, a.g.e., s. 19.

güvenli bir bölgede bekletilmesi esastır. Terminal binası giriş noktası, yolcu ve bagajlarının güvenlik sistemi içerisinde taramadan geçirildiği ve sivil havacılık güvenliği yönünden önemli bir kontrol noktasıdır.<sup>240</sup>

Terminal binalarına giren kişilerin ve bagajlarının güvenlik kontrolünün yapıldığı kontrol noktasında X-Ray cihazı, kapı dedektörü, el dedektörü ve arama odası bulunmaktadır. Kontrol noktasının dizaynı, iş yoğunluğu dikkate alınarak yapılmalıdır. Kontrol noktaları iyi aydınlatılmalı, geniş olmalı, havaalanı dizaynına uygun olarak personelin fiziksel ve zihinsel iyi durumda kalmalarını sağlamalıdır. Terminal binalarına giriş yapılan kapıların sayısı, yolcu kapasitesine göre belirlenmelidir. Özel güvenlik teşkilatı personeli, kontrol noktalarında yolcuların yönlendirilmesini, kapı dedektörünün sinyallerinin incelenmesini, el dedektörü ile yolcunun taranmasını, X-Ray cihazı monitöründen bagajların görüntülerinin incelenmesini ve yorumlanmasını, bagajların gözle kontrolünü yapmaktadır. Yolcuların ve bagajlarının elle aranması sadece polis tarafından yapılmaktadır.<sup>241</sup>

Her kontrol noktasında sürekli olarak dört görevli bulunmalıdır. Bu kontrol görevlileri, bu noktada aşağıdaki şekilde işbölümü yapmaktadırlar:<sup>242</sup>

- Yönlendirme görevlisi, kontrol noktasının ön tarafında kırmızı çizginin önünde durarak yolcu giriş düzenini sağlar ve yolcuların tüm bagajlarını X-Ray cihazına koymaları için yönlendirir.
- X-Ray cihazı operatörü, cihazı kullanarak görüntüleri monitörde izler ve yorumlayarak şüpheli görüntülerin tetkikini sağlar.
- Kapı dedektörü kontrol görevlisi, kişilerin dedektörden geçişi sırasında sinyal alındığında sinyalin kaynağını el dedektörü ve gözle araştırarak

<sup>240</sup> UTGA, a.g.e., s. 54.

<sup>241</sup> "Anadolu Havaalanı Özel Güvenlik Personeli Havaalanı Güvenlik Eğitimi", **Seminer Notları**. (Eskişehir Haziran 1999), s. 16.

<sup>242</sup> "Giriş Kontrol Noktası İşletim Talimatı- Ek 9", **Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı**, 1997, s. 1.

kişi üzerinden çıkan metal eşyaları inceleyerek şüpheli durumları polise bildirir.

- Bagaj kontrol görevlisi, monitörde şüpheli bir görüntü saptadığında, bagajı sahibine açtırarak kontrol eder.

Ayrıca, Emniyet Şube Müdürlüğünce görevlendirilen bir kontrol noktası amiri, sürekli olarak arama bölgesinde bulunmakta ve kontrolün yürütülmesini sağlamaktadır. Kontrol noktası amiri, göreve başladığı ve değişik zamanlarda güvenlik cihazlarının normal çalışıp çalışmadığını kontrol ederek ve test ederek test formuna kaydetmektedir. Bunun yanı sıra kontrol noktasında görevli özel güvenlik personelinin çalışmalarını takip ederek acil bir durum ya da olay meydana geldiğinde müdahale etmektedir. Değişik zamanlarda kontrol noktası güvenlik görevlilerini denetime ve teste tabi tutarak, ihmali görülen personel hakkında gerekli işlemleri yerine getirmektedir.

Hiçbir yolcu ve taşıdıkları eşya kontrol edilmeden terminal binasına sokulmamalıdır. Terminal binasını herhangi bir nedenle terk eden her şahıs, döndüğünde tekrar aramaya tabi tutulmalıdır.

### **3.1.1. Yolcu Kontrol**

Terminal binasına giren yolcuların aranmasındaki amaç, hava taşımacılığının güvenliğini tehlikeye atacak uluslararası kurallar gereği uçakta taşınmasına izin verilmeyen maddelerin tespit edilmesidir. Yolcu kontrolü, bu maddelerin uçağa girmesini önlemek için alınan en önemli tedbirlerden birisidir. Bu uygulamanın temel hedefi, uçağa yönelik yasa dışı bir müdahale eylemini önlemektir.

Yolcu güvenlik kontrol ihtiyacı, 1970'li yılların başında uçak kaçırma eylemlerindeki artışlara tepki olarak ortaya çıkmıştır. Artan uluslararası siyasi huzursuzluklar ve uçakların teröristlerce cazip bir hedef haline gelmesi

nedeniyle FAA, mevcut havaalanı güvenlik kontrol sistemlerinin ve işlemlerinin geliştirilme ihtiyacını kabul etmiştir. Bu gelişmeler şunlardır: <sup>243</sup>

- a) Metal kapı dedektörlerinin etkinliğinin artırılması,
- b) Güvenlik kontrol personeline, kişilerin üzerindeki potansiyel silahların tipi ve yeri konusunda daha iyi bilgi sağlanması,
- c) Mevcut sistemlere, metal, plastik patlayıcılar ve diğer tehdit aletlerini tespit edebilme özellikleri ilave edilerek etkinliklerinin artırılması.

Yolcu kontrolü, yolcunun üstünün aranması, el dedektörü ve kapı dedektörü cihazlarının kullanılması ile gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle terminal binalarına girişte kontrol noktasında kapı dedektörü, el dedektörü ve arama odası bulunmalıdır. Güvenlik kontrol sisteminin etkinliği sadece cihazın işlemesine değil, aynı zamanda bu cihazı kullanan personelin çalışmasına bağlıdır.

Metal kapı dedektöründen geçerken sinyal veren yolcular el dedektörü ile ya da fiziki arama yapılarak taramadan geçirilmektedir. Üst arama işlemine geçmeden önce yolcunun ikaz edilerek üzerinde bulunan metallerin boşaltılması sağlandıktan sonra ikinci kez metal kapı dedektöründen geçirilmesi gerekmektedir.<sup>244</sup>

Metal kapı dedektörünün alarmının hala devam etmesi durumunda bu yolcu fiziksel ( el ile) aramaya tabi tutulmalıdır. Ancak bu kontrol, yolcunun rızasını gerektirir ve yolcunun bu aramayı reddetme seçeneği vardır. Fiziksel arama için özel bir oda ya da kapalı bir kabin kullanılmalıdır. Hem bir güvenlik tedbiri hem de yasal bir önlem olarak fiziksel arama esnasında bir tanık bulundurulmalıdır. Bu durumda yolcularında korunması gerekmektedir. El

<sup>243</sup> National Research Council, *Airline Passenger Security Screening: New Technologies and Implementation Issues*, (Washington D.C.: National Academy Press, 1996) s. 1.

<sup>244</sup> UTGA, a.g.e., s. 58.

dedektörü ile ya da fiziki aramada, yolcuların kontrolü karşı cinsten bir görevli tarafından yapılmamalıdır.<sup>245</sup>

Kontrol noktasında kontrole tabi tutulmayan ya da kontrolü reddeden yolcuların geçişine kesinlikle müsaade edilmemelidir. Patlayıcı madde ya da diğer silahlar tespit edildiğinde duruma el konularak, yolcuların sorgulanması yapılır.

### 3.1.2. Bagaj Kontrol

Uluslararası standartlar, ICAO üyesi ülkelerin taşınmasına izin verilmeyen ve yasa dışı bir eylem yapmak için kullanılabilecek silah, patlayıcı madde ve diğer tehlikeli maddeleri hangi yolla olursa olsun uluslararası sivil havacılıkla ilgili bir uçağa sokulmasının önlenmesini sağlayacak tedbirleri almayı zorunlu kılmıştır. Bu tedbirler gizlenmiş patlayıcıları ve silahları el bagajlarında ya da uçağa verilen bagajların içerisinde bulmaya ve tespit etmeye yönelik olmalıdır. Buradaki temel tedbir uçağa binecek kişi ve el bagajlarının uçağa binmeden önce aranması şeklindedir. Yolcu bagajları ise risk unsuru değerlendirilerek gerek görülürse aramaya tabi tutulurlar. Ülkemizdeki terör riskinin yüksekliğinden dolayı tüm yolcu bagajları aramaya tabi tutulmaktadır. Bu noktada dikkat edilmesi gereken unsur hava taşımacılığının bir avantajı olan sürat faktörünün ortadan kaldırılmamasıdır. Güvenlik tedbirleri bir ihtiyaçtan kaynaklanmalı ve sivil havacılık faaliyetini aksatıcı özelliği asgariye indirilmiş tarzda olmalıdır.<sup>246</sup>

Bagaj kontrolü X-Ray cihazının kullanılması ile ya da gerekirse el ile fiziksel olarak yapılmaktadır. X-Ray cihazından geçemeyecek kadar büyük olan eşyalar ( bebek arabası gibi) fiziki aramaya tabi tutulmaktadırlar. Normal durumlarda her 10 bagajdan biri önlem amacıyla aranmalıdır. Şüphe uyandıran her nesne, bagaj açılarak incelenmeli ve uçuş güvenliğini tehlikeye düşüren maddelere el konulmalıdır.

<sup>245</sup> Kenneth C. Moore, a.g.e., s. 74-77.

<sup>246</sup> Aynı, s. 49.

Tüm büyük elektronik cihazlar (notebook bilgisayar, video kamera, ev gereçleri gibi) fiziki aramaya tabi tutulmalıdırlar. Ayrıca notebook bilgisayarlar çalıştırılmalı ve ekrandaki görüntüsü beklenmelidir. Video kameralar çalıştırılmalı ve kontrol edilmelidir. Diğer gereçler de fiziki aramaya tabi tutularak, normalde olmaması gereken bir değişiklik olup olmadığı kontrol edilmelidir.<sup>247</sup>

X-Ray cihazında şüpheli maddeleri tespit edecek monitör görevlisi şüphe uyandıracak maddelerle ilgili bilgi sahibi olmalıdır. Değişik unsurlardan oluşan bir patlayıcı maddenin bagaj içinde tüm unsurları ile varlığını tespit ettiği takdirde yapılacak işlem bagajın X-Ray cihazı içerisinde bırakılması ve bomba uzmanına haber verilmesidir. Bu esnada bagaj sahibi kontrol altına alınarak etkisiz hale getirilmelidir. Eksik unsurlardan oluşan bir şüpheli madde fark edildiğinde ise bagaj sahibi, bagaj içerisindeki konumu ve yeri ile birlikte maddeyi bagaj arama görevlisine tarif etmelidir. Bagaj sahibine açtırılmalı ve şüphelenilen maddeyi bagaj içerisinden çıkartarak, monitör görevlisine göstermelidir.<sup>248</sup>

### 3.2. Uçuş Öncesi Güvenlik Kontrolü

Havacılık güvenliğinin ilkelerinden biri aramadan geçirilen yolcuları arındırılmış bir alanda tutmak ve bu alanlara giriş ve çıkışları etkin bir şekilde kontrol altında bulundurmaktır. Bunun nedeni, güvenlik standartlarının olmadığı ya da yetersiz olduğu havaalanlarından gelen (arriving) yolcular, ya da kontrolden geçmeyen havaalanları çalışanları gibi aramadan geçmemiş kişilerin silahları potansiyel hava korsanına vermesini önlemektir.<sup>249</sup>

Havaalanlarında yolcuların güvenlik taraması, her bir uçak binış kapısında ayrı olarak (decentralized) yapılmaktadır. Bazı havaalanı yöneticileri, bu tür tarama ile maksimum güvenliğin sağlandığına inanmaktadırlar. Ancak bu yöntem, çok fazla tarama cihazı ve personeli gerektirmekte ve yolcuların uçağa

<sup>247</sup> "Giriş Kontrol Noktası İşletim Talimatı –Ek 9", Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, 1997, s. 1.

<sup>248</sup> UTGA, a.g.e., s. 58.

<sup>249</sup> Rodney Wallis, *Combating Air Terrorism* (Maxwell MacMillan, Inc., 1993), s. 57.

binişlerinin gecikmesine yol açmaktadır. Arındırılmış (steril) bekleme alanına girişten önce tek bir merkezde yapılan yolcu taraması, daha az sayıda güvenlik personeli ve cihazı gerektirmektedir. Tek bir merkezde ya da her bir uçak biniş kapısında gerçekleştirilen güvenlik taramasının avantaj ve dezavantajları Tablo 3'de gösterilmiştir.<sup>250</sup>

**TABLO 3 : Tek Bir Merkezde ya da Ayrı Ayrı Yapılan Tarama İşleminin Sağladığı İmkanlar ve Kısıtlamalar**

İmkanlar	Kısıtlamalar
<b><u>Merkezi Tarama</u></b>	
Yolcular tarafından tercih edilir.	Arındırılmış bir uçağa biniş alanında yolcuların ayrılması oldukça güçtür.
Minimum sayıda güvenlik personeli ve cihazı gerektirir.	Gelen ve giden yolcuları ayırmak oldukça güçtür.
Yolcuları, restaurant, duty-free ve diğer mağazalarda para harcamaya sevk eder.	Yoğun havaalanlarında yolcuların gözetim altında tutulmasını güçleştirir. Sadece tek bir standart arama mümkündür. Riskin fazla olduğu uçuşlar daha detaylı arama gerektirmektedir.
<b><u>Uçağa Biniş Kapısında Yapılan Tarama</u></b>	
Yolcuları ayırma ve gözetim altında tutma sorununu ortadan kaldırır.	Çok fazla sayıda güvenlik personeli ve cihazı gerektirir.
Yasa dışı bir eylem riski en aza indirilir.	Kapıda yolcuların birikmesine ve uzun kuyrukların oluşmasına neden olur.
Riskin fazla olduğu uçuşlar için özel tedbirlerin alınmasını kolaylaştırır.	Yolcuların kontrolden geçmeden uçağın yakınına kadar gelmesine neden olur ve aprona girişi kolaylaştırır.
<b><u>Arındırılmış Uçağa Biniş Alanında Yapılan Tarama</u></b>	
Diğer sistemlerin sağladığı imkanları ve kısıtlamaları bünyesinde barındırmaktadır. Terminal binası içinde kontrol noktaları kurmak için yeterli alan mevcut olduğunda en iyi düzenleme budur.	

### 3.2.1. Arındırılmış (Steril) Bekleme Alanı

Tüm yolcuların ve bagajlarının güvenlik taramasından geçirilmesi, bir havaalanı yolcu terminal binasındaki en önemli faaliyettir. Yolcuların ve el

<sup>250</sup> Norman Ashford, H. P. Martin Stanton & Clifton A. Moore, a.g.e., s. 270.

bagajlarının uçağa binmeden önce güvenlik taramasından geçmesi gerekmektedir. Terminalin biçimine ve farklı havayolu şirketlerinin politikalarına bağlı olarak, güvenlik taraması, bilet Check-in bankoları ile uçağa biniş kapıları (gate) arasındaki alanda değişik noktalarda yapılabilir. Bu alan “arındırılmış alan” olarak nitelendirilmektedir.

Genellikle güvenlik taraması, kapılara (gates) giden koridorun başında ya da bazı durumlarda uçağa biniş kapılarında uygulanmaktadır. Bu noktalarda güvenlik taraması için yolcular metal kapı dedektöründen geçirilirken, el bagajları X-Ray cihazından geçirilmekte ya da el ile aramaya maruz kalmaktadırlar.<sup>251</sup>

Arındırılmış bekleme alanı, hem havaalanı hem de havayolu işletmesi için önemli oranda maliyet tasarrufu sağlamaktadır. Her bir uçağa biniş kapısında (boarding gate) yolcuları aramak için yeterli sayıda personel maliyetine katlanmak yerine, pek çok kapıya açılan bekleme alanının girişine merkezi bir yolcu kontrol noktası kurulmaktadır. Ayrıca yolcu ve el bagajlarının kontrol edilmesinde kullanılan X-Ray cihazı, kapı dedektörü ve el dedektörü sayısının azaltılmasına neden olmakta ve tasarruf sağlamaktadır. Arındırılmış bekleme alanı yaklaşımının diğer bir avantajı da, kontrol noktası ile uçağa biniş kapısı arasındaki mesafeyi büyük ölçüde arttırmasıdır. Böylece bir uçağa saldırı teşebbüsünden vazgeçilmesine yardım eder ve güvenlik görevlilerine ve havayolu çalışanlarına potansiyel hava korsanı ile başa çıkmak için yeterli zaman ve mesafe avantajı sağlamaktadır. Arındırılmış bekleme salonunda yolcuların uçuş öncesi kontrolü, yolcular hemen uçağa alınmadan değil yolcular check-in işlemlerini yaptırdıktan sonra kademeli olarak yapılmaktadır. Bu da özellikle ziyaretçi ve refakatçilerin arındırılmış salona girmelerinin kısıtlandığı terminal binalarında daha az kalabalık bekleme salonu ve biniş kapıları ile sonuçlanmaktadır.<sup>252</sup>

<sup>251</sup> Robert Horenjeff & Francis X. McKelvey, a.g.e., s. 456.

<sup>252</sup> Kenneth C. Moore. a.g.e., s. 66.

### 3.2.2. Arındırılmış Uçağa Biniş Alanı ( Sterile Boarding Area)

Uçuş öncesi yolcu ve el bagajlarının kontrolü için önerilen ikinci fiziksel düzenleme, arındırılmış uçağa biniş alanıdır. Arındırılmış bekleme alanının mevcut olmadığı durumlarda, bu alan güvenlik açısından en iyi çare olarak görünmektedir. Kontrolden geçirilen yolcuların, arındırılmış uçağa biniş alanı dışındaki kişiler ile fiziksel temaslarını engellemek için bekleme alanı ya da terminal binasının diğer bölümlerinden ayrı, uçuş check-in noktasında arındırılmış bir alan düzenlenmektedir.<sup>253</sup>

Arındırılmış uçağa biniş alanı kontrol noktası, sivil havacılık güvenliğinde çok önemli bir kontrol noktasıdır. Bu kontrol noktasından geçen yolcuları, uçak yolcu kabininde olarak kabul etmek gerekmektedir. Bu nedenle, uçak yolcu kabininde bulunması istenmeyen hiçbir malzemenin geçişine izin verilmemektedir.<sup>254</sup>

Bu alana girişte yapılan arama ve kontrollerde X-Ray cihazları ile el ve kapı dedektörleri kullanıldığı gibi gerekli durumlarda el ile kontrol de yapılabilir.

### 3.2.3. Giden Yolcu Kapısı (Departure Gate Screening)

Güvenlik açısından en az tercih edilen yöntem, giden yolcu kapısında yolcuların ve el bagajlarının taramadan geçirilmesidir. Terminal binasında her bir kapıda (boarding gate) X-Ray cihazı, kapı dedektörü ve bu cihazları kullanacak görevli ve polis memuru bulundurma ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle güvenlik faaliyetinin maliyeti oldukça artmaktadır. Bunun yanı sıra uçak, yolcuların binişleri için hazır olana kadar yolcu kontrolü başlayamamaktadır. Giden yolcu kapısında yolcu kontrolü, uçuşların az olduğu küçük havaalanlarında tercih edilen bir yöntemdir.<sup>255</sup>

<sup>253</sup> Aynı. s. 67.

<sup>254</sup> UTGA. a.g.e., s. 35.

<sup>255</sup> Kenneth C. Moore. a.g.e., s. 67.

### 3.3. Özellikli Yolcuların Kontrolü

Terminal binası içindeki kontrol noktalarında bazı kişilerin farklı güvenlik kontrolüne ihtiyacı olabilir, ve bu kişilerin özel olarak kontrol edilmesi gerekmektedir. Bunlar: <sup>256</sup>

#### a) Değerli Madde Taşıyan Kişiler

Bu kişilerin güvenlik kontrolü herkesin olduğu bir ortamda yapıldığında, şahıs başkalarının hedefi haline gelebileceğinden bu tip kişilerin kontrol noktalarında ayrı bir bölümde kontrol edilmesi gerekmektedir.

#### b) Silah Taşıma Yetkisine Sahip Olan Kişiler

Kontrol noktasının olduğu yer silahla girilemeyecek yerlerden ise bu kişilerin silahları usulüne uygun olarak alınır, ruhsatı ile silah seri numarası karşılaştırılır. Gerekli kontrol yapıldıktan sonra tutanakla teslim alınarak, kendisine çıkışta teslim edilmek üzere muhafaza edilir.

#### c) Hasta ve Fiziksel Özü Olan Kişiler

Bu kişiler, güvenlik kontrollerinde özel ilgi isteyen kişiler olarak değerlendirilmelidirler. Bu kişilere fazla rahatsızlık vermeden güvenlik kontrolleri yapılmalıdır.

#### d) VIP Yolcular

Özel ilgi bekleyen ve bu ilginin gösterilmesi gereken şahıslardır.

#### e) Yaşlı Kişiler

<sup>256</sup> Anadolu Havaalanı Özel Güvenlik Personeli Havaalanı Güvenlik Eğitimi Seminer Notları. (Eskişehir, 1999), s. 27.

Yavaş hareket ettikleri, görme, duyma ve konuşmada zorluk çekebilecekleri için bu kişilerin kontrolünde sabır ve kibarlık en etkili metottur. Başkaları tarafından suistimal edilebilecekleri düşünülerek mutlaka güvenlik kontrolleri yapılmalıdır.

#### f) Çocuklar

Başkaları tarafından suistimal edilebilecekleri göz önüne alınarak mutlaka kontrol edilmeli ve duygusal davranılmamalıdır.

#### g) Özel Kontrol Gerektiren Kişiler

Kalp pili taşıyan ve özürlü yolcular gibi özel bir işleme tabi tutulması gereken yolcular, yolcu arama kabiniinde kontrol edilmelidir. Bu gibi durumlarda, yolcu ve onun taşıdığı bagaj;

- fiziki olarak ya da x-Ray (röntgen) kontrolü ile,
- el dedektörü tutularak ya da el ile kontrol edilir.

Bu görev, iyi eğitilmiş bir görevli tarafından kontrolden geçilerek, yolcunun arınmış salona kadar refakat edilmesi ile yerine getirilir.

### 3.4. Transit ve Aktarmalı Yolcuların Kontrolü

Yolcuların uçağa bindiği ve gideceği havaalanındaki yolcu ve bagaj kontrol standardı, yolcunun transit ya da aktarmalı olarak geçeceği havaalanındaki standartlara eşit olduğu durumlarda transit ve aktarmalı yolcuların ve bagajlarının o havaalanında arındırılmış alana girmeden önce güvenlik kontrolünden geçmesi gerekli olmayabilir. Ancak uçağa izinsiz olarak sokulması yasak olan maddelerin girişini önlemek için bu yolcuların ve bagajlarının kontrol edilmesini sağlayacak önlemlerin alınması gerekmektedir. Transit ve aktarmalı yolcular ile bagajlarının kontrol edilmesi ile ilgili alınan önlemler şunları

içermektedir: transit alanların ( geliş / gidiş salonları ), bagaj toplama ve ayırma alanlarının denetim altında tutulması. Eğer bu yolcular herhangi bir nedenle daha önceden kontrolü yapılmış bagaj ya da bagaj toplama alanına geçerlerse, bu yolcuların diğer yolcularla temasa geçmeden ya da tekrar uçağa binmeden kontrolden geçirilmesi gerekmektedir. Teknik bir nedenle yolcuların uçaktan inmesi gerekmedikçe ya da güvenlik amacıyla uçağın aranması gerekmedikçe transit yolcular uçakta kalmalıdır. <sup>257</sup>

#### 4. YOLCU TERMİNAL BİNASINDA KULLANILAN GÜVENLİK SİSTEMLERİ

Havaalanlarında her gün artan yolcu trafiği, daha etkili bir güvenlik kontrolü gerektirmektedir. Ancak havaalanının güvenliği sağlanırken yolcu akışının ve memnuniyetinin de dikkate alınması gerekmektedir. Havaalanı yönetimi, kabul edilebilir standartlarda yönetim işlevini yerine getirmek için gerekli cihazların seçimi konusunda titizlik göstermelidir. En etkin güvenlik cihazını alma aşamasında en önemli faktör cihazın maliyetidir. Ayrıca bu cihazlar % 100 güvenilir değildir. Güvenliğin anlamını ve önemini bilen, ve işini yaparken özen gösteren güvenlik personelinin yardımı ile bu cihazların etkinliği ve güvenilirliği artmaktadır. Bu cihazlar sadece yardımda en iyi araçlardır. Tek başlarına güvenlik işlevinde performans sağlayamamaktadırlar. <sup>258</sup>

##### 4.1. X-Ray Cihazı

1960'lı yılların sonu ve 1970'li yılların başlarında özellikle A.B.D.'de artan uçak kaçırma eylemleri FAA ve ICAO'nun bu konuda etkili önlemler almasını gerektirmiştir. Bu dönemde FAA, uçak kaçırma olayı ile iki yönden ilgilenmekteydi. Birincisi, iç hatlarda ve uluslararası hatlarda hizmet veren ulusal tescilli uçakların güvenliğinin daha fazla gecikmeden sağlanması, ikincisi de yabancı havaalanlarından kalkan A.B.D.'ne ait uçakların güvenliğinin sağlanmasıdır. ICAO'nun 16-30 Haziran 1970'de Montreal'de yapılan 17.

<sup>257</sup> ICAO. Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference. (Doc 8973/4) 4<sup>th</sup> Edi. (1991) s. I-4-17.

<sup>258</sup> Frederick C. Dorey. a.g.e. ,s. 217

toplantısında uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin güvenliğini tehlikeye sokacak şekilde sivil havacılık faaliyetlerine ve hizmetlerine karşı yapılacak kanun dışı eylemlere karşı bir takım kararlar alınmıştır. Bu sebeple Konsey, üye ülke devletlerinin Dünya Sağlık Örgütü, Uluslararası Radyoloji Koruma Komisyonu ve diğer ilgili örgütler ile birlikte çalışarak yolcuların üzerinde ya da bagajlarındaki silahların saptanmasında radyoloji tekniklerinin kullanılmasını istemiştir. Ancak Dünya Sağlık Örgütü, radyolojik arama tekniklerinin havayolu yolcusunun aranmasında sağlık açısından bir tehlike oluşturduğunu ve uçak kaçırma eylemlerine karşı aynı etkide ve güvenlikte başka metotların geliştirilmesinin ve kullanılmasının gerekli olduğunu belirtmiştir. Kabin bagajlarının güvenlik kontrollerinden kaynaklanan gecikmeler havayolu işletmeleri için kabul edilemez hale gelmiş ve bu durum havayolu işletmelerini ya yolcu trafiğini diğer yer ulaşım modlarına kaydırabilecek bir gecikmeyi kabullenmek ya da güvenlik kontrollerinden tamamen ya da kısmen vazgeçmek gibi iki seçenekle karşı karşıya bırakmıştır. Boeing 747 ve diğer geniş gövdeli uçakların üretim projeleri ile çok fazla sayıda yolcu taşınabilmesi, güvenlik problemlerini daha da arttırmıştır.

Bu problemin çözümlenmesi için atılacak tek adım, ICAO'nun önerdiği endüstriyel X-Ray radyasyon teknolojisi olmuştur. Bu teknolojinin en büyük özelliği fiziksel aramaya oranla dört kat daha hızlı ve etkili olmasıdır. İkinci yararı ise, bagajın içeriğinin herkes tarafından görülmemesidir.<sup>259</sup>

X-Ray cihazı, bagajların ve diğer maddelerin taranmasına / kontrolüne en etkili imkanı sağlamaktadır. Bir metal dedektörün aksine, X-Ray cihazı, cihazı kullanan kişinin bir silahı ya da diğer tehlikeli aletleri gerçekten görmesine imkan vermektedir. X-Ray cihazı, muhtemel bir tehlikenin olup olmadığının belirlenmesi için kullanılmaktadır. Ekranda görünen her nesneyi teşhis etmek gerekli değildir, fakat görülen şeyin bir tehdit arz edip etmediğini belirlemek gerekmektedir. Bu cihazı kullanan kişi, monitörde görülen nesnenin bir silah ya da daha başka tehlikeli bir cihaz olup olmadığına karar veremediğinde, el ile

<sup>259</sup> Anadolu Havaalanı Özel Güvenlik Personeli Havaalanı Güvenlik Eğitimi Seminer Notları, ( Eskişehir, 1999 ), s. 20.

kontrolün yapılması gerekmektedir. X-Ray cihazı, bagaj ve diğer maddelerin kontrol noktasında hızlı bir güvenlik işlemine tabi tutulmasını sağlarken güvenlik ekibinin özel dikkat gerektiren maddelere odaklanmasına imkan vermektedir.<sup>260</sup>

Fiziksel görünüşlerine göre çeşitlilik gösteren X-Ray cihazlarının havacılık güvenlik kontrolünde kullanılan başlıca üç tipi vardır. Bunlar:<sup>261</sup>

### 1. Çarpmalı X-Ray ( Pulse X-Ray )

Işının yansıtıldığı bölüme yerleştirilen nesneye düşük dozda X-Ray çarptırılır ve bu vuruş bir görüntü paneline yansıtılarak bu panelden elektronik olarak televizyon ekranına aktarılır.

### 2. Uçuşan Noktalı X-Ray ( Flying Spot X-Ray )

Belirli bir noktadan taşıyıcı bant üzerinde geçen bagaj, 3mm genişliğindeki düşük dozlu ve dikey hareket eden uçan noktalar şeklindeki X-Ray ışınları ile taranır. Bu esnada görüntü panelinde bir görüntü oluşturur. Nesne tam olarak bu noktadan geçtiğinde televizyon ekranında tam bir görüntü elde edilir.

### 3. Sabit Potansiyel X-Ray ( Constant Potential X-Ray )

Yüksek dozlu bu cihaz 5mA'lık bir tüp akımında 50 Kv ve 200 Kv arasında ayarlanabilen bir menzile sahiptir. İnceleme altındaki nesne, kapısının kapatılması ile jeneratörün faaliyete geçtiği, kabinde tutulduğu sürece radyasyona maruz bırakılmaktadır. X-Ray görüntüsü direkt olarak florasanlı bir ekran ya da resmin yansıdığı televizyon ekranında görülebilir. Bir çok havaalanı, yükleme öncesi bagaj ve kargonun kontrolünde, bazen de gelen bagajların kontrolünde bu tip X-Ray cihazını kullanmaktadır. Bu X-Ray cihazı sadece silah ve patlayıcı değil alkolden tespit edilmesi içinde kullanılmaktadır.

<sup>260</sup> ICAO, Security Manual, s. I-4-12.

<sup>261</sup> Frederick. C. Dorey, a.g.e. ,s. 223.

Çarpmalı ve uçuşan noktalı sistemler, bagajların taşıyıcı bantlarda hareket ettirildikleri iki ucu da açık kompartmanlar şeklindedir. Açık olan uçlardan kaynaklanabilecek radyasyon sızıntısından korunmak için kurşun kaplamalı plastik ve kauçuk perdeler kullanılmaktadır. Bu uçlarda, sıkışan bir bagajı güvenlik görevlisinin elini sokarak çıkartmasını önleyecek fiziksel bir engel yoktur. Ayrıca kontrolsüz bir çocuğun banda çıkarak sürünmesi, bagajları fazla olan ailelerin yanlışlıkla bebeklerini arabası ile birlikte banda koyması muhtemeldir. Bu gibi olayların önlenmesi için sürekli kontrol, dikkat ve eğitim şarttır.

Bu cihazlar sadece ağır ve sıkıcı bir görevi hızlandırmaya yardımcı olmakta ve fiziksel aramaya alternatif ve daha etkili bir yöntemdir. Saatte geçen bagaj sayısı ya da dakikada feet olarak bandın hızı cinsinden çok çeşitli versiyonları bulunmaktadır. Bu cihazlarda sınırlayıcı bir faktör, eğitilmiş bir personelin 20 dakikada etkili bir şekilde kontrol edebileceği bagaj sayısıdır. Bu süre, personelin ekrana dikkatli bir şekilde bakabileceği en uzun süredir. Bazı üreticilere göre, bir güvenlik ekranında saatte 1000-1400 bagajın geçmesi imkan dahilindedir ( her biri için 2.5 sn-3.6 sn). Bagajı kontrol eden personelin bagajı görmesi, içeriğini anlaması 5 saniye alır ve bu da saatte 720 bagaj demektir. Bu İngiliz Ticaret Bakanlığının belirlediği standart süredir.

Alınacak bir eğitimle, bir tabanca ilk bakışta tanımlanabilir. Ancak bazen silahların tanımlanması zor olabilir. Kabin bagajında silah taşınması, özel durumlar hariç tehlikeli ve yasaktır. Havayolu ile taşınması yasak maddeler içinde patlayıcı maddeler de vardır. Plastik patlayıcılar ve bunlara ait batarya, fünüye ve kablolar kolaylıkla ayakkabı, elektrikli traş makinası ya da saç kurutma makinasının içine saklanabilir. Bir çok modern X-Ray cihazı insan saçından daha ince kabloları rahatlıkla tespit edebilmektedir.

Havaalanlarında yolcu bagajlarının kontrolü için kullanılan X-Ray cihazlarının güvenilirliği çok önemlidir. Çok az miktarda bir patlayıcının bile hemen tespit edilmesi ve normal bir yolcu bagajındaki tehlikesiz maddelerin

yanlış alarm vermemesi gerekmektedir. Yanlış alarm el ile aramayı gerektirerek yolcu akışını olumsuz yönde etkilemektedir.<sup>262</sup>

Bu olumsuzlukları ortadan kaldırmak ve havaalanlarının güvenliğini arttırmak amacı ile yeni teknolojiler geliştirilmektedir. Üreticiler sadece metal silahları değil her türlü patlayıcı ve tehlikeli sıvıları tespit edebilecek cihazlar üzerine çalışmaktadırlar. Günümüzde A.B.D.'inde ve Avrupa'da birçok havaalanında güvenlik standartları sağlayan FAA'in onayladığı bilgisayarlı aksenel tomografi (CAT) ile çalışan X-Ray cihazı, In-Vision CTX5000, kullanılmaktadır.<sup>263</sup>

#### 4.2. Metal Kapı Dedektörü

Metal kapı dedektörü yolcuların üzerlerinde metal bir nesne taşıyıp taşımadıklarını belirlemek amacıyla kullanılan en etkili cihazlardandır.

Uzun yıllar boyunca gizlenmiş metallerin tespiti için ordu tarafından kullanılan elektronik sistemler, insan vücudunun ve giysilerinin aranmasının uzun zaman alması nedeniyle sivil havacılıkta kullanılmaya başlanmıştır. Modern dedektörler, dedektörün kendisinin oluşturduğu manyetik alandaki değişikliği ölçen "aktif" cihazlardır. Manyetik alandaki bu değişim, üzerinde hareket ettiği nesnenin büyüklüğünü ve ağırlığını hissetmektedir. Bu hassasiyetin seviyesi küçük nesnelere dikkate almamakta, ancak silah gibi büyük bir metal nesne manyetik alana girdiğinde cihaz alarm vermektedir. Diğer bir değişken faktör ise alanın frekansıdır. Yüksek frekans bakır, pirinç alüminyum ve gümüş gibi yüksek iletkenliğe sahip küçük nesnelere daha fazla sinyal sağlarken, demir ve çelik gibi daha düşük iletkenliğe sahip daha ağır metallerden daha az sinyal elde edebilmektedir. Büyük metal nesnelere tespiti için düşük frekanslı metal kapı dedektörleri kullanılmaktadır. Havaalanı tipi bir dedektör, hem yüksek hem de düşük frekans alanını kapsamak için 100 Hz-

<sup>262</sup> "New Approach in HBS", *Passenger Terminal World*, (Oct. 2000), s. 54.

<sup>263</sup> "A Broader Plan, Not a 'Silver Bullet' ", *Aviation Week and Space Technology*, Vol:145, No:15, (Oct. 1996), s. 33.

800Hz bir güçle çalışmaktadır. En son geliştirilen cihazlarda kullanılan çarpma tekniği ile çok az miktardaki demir ve demir olmayan bütün metaller tespit edilebilmektedir.<sup>264</sup>

Güvenlik kontrol noktalarında yolcu memnuniyetsizliğine neden olan en önemli faktörlerden birisi metal kapı dedektörü önünde oluşan kuyruklar ve cihazın yanlış alarm vermesidir. Bu nedenle kaliteli ve güvenilir metal kapı dedektörlerinin kullanılması oldukça önemlidir. Günümüzde bir çok havaalanı çok alanlı (multizone) metal dedektörler kullanılmaktadır. Bu cihazlar yolcu üzerinde saptanan nesnelere hangi bölgede olduğunu göstermekte ve hedeflenen nesnelere daha kolay tespit edilmesini sağlamaktadırlar. Bir metal dedektör çerçevesinde üst üste gelen sekiz ayrı metal dedektör bulunmakta ve her biri birbirinden bağımsız çalışarak farklı alanlardaki nesnelere tespit edebilmektedirler. Bu da kontrol noktasında yolcuların çok daha çabuk kontrol edilmesini sağlamak ve yanlış alarm riskini azaltmaktadır.<sup>265</sup>

### 4.3. El Dedektörü

Metal kapı dedektöründen geçerken alarma neden olan bir yolcunun üzerindeki metal nesnenin tam olarak yerinin belirlenmesinde kullanılan el dedektörleri oldukça basit cihazlardır. Ancak güvenliğin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadırlar. Metal kapı dedektörü ile birlikte kullanıldıklarında etkin bir kontrol sağlamaktadırlar.<sup>266</sup>

Yolcu kontrolünde kullanılan el dedektörleri aşağıdaki özelliklere sahip olmalıdır:<sup>267</sup>

- a) Bu cihaz hem demir ihtiva eden hem de demir olmayan metalleri tespit edebilmelidir.

<sup>264</sup> Frederick C. Dorey, a.g.e., s. 233.

<sup>265</sup> Nina Halli, "Effective Efficiency", *Passenger Terminal World*, (Oct. 2000), s. 39.

<sup>266</sup> ICAO, *Security Manual*, s. I-4-12.

<sup>267</sup> ECAC, *Doc. 30-Security*, (1988), s. 74.

- b) El dedektörü, dayanıklı olmalıdır.
- c) Tercihen piller dahil 500 gramdan daha az ağırlıkta olmalı ve uzunluğu 50 cm.'den küçük fakat 20 cm.'den büyük olmalıdır.
- d) Kalp pili üzerinde zararlı bir etkisi olmamalıdır.
- e) Cihazda görülebilir ve / ya da işitilebilir göstergeler bulunmalıdır.

Bir yolcu metal kapı dedektöründe alarma neden olduğunda, yolcu akışının engellenmemesi için bir kenara çekilerek yolcu üzerindeki metal nesnenin yeri el dedektörü yardımıyla belirlenmeye çalışılmalıdır. İnsan vücudunda kontrol edilmesi gereken en önemli bölümler, ayak bilekleri, kasık bölgesi, bel kısmı ve koltuk altlarıdır. Dedektörü bacaklardan kasık aralarına doğru gezdirirken özel bir önem gösterilmelidir. Çünkü bu bölüm silah saklamak için en ideal bölgedir. Eğer yolcu etek giyiyorsa, dedektör giysinin üzerinden geçirilmelidir. Bayan yolcular, bayan görevliler tarafından kontrol edilmelidir.<sup>268</sup>

El dedektörü kontrol edilen bölgeye 2.5cm ya da 7.5 cm mesafeden paralel bir şekilde tutularak kontrol yapılmalıdır.

#### **4.4. Patlayıcı Dedektörü**

Patlayıcı ve patlayıcı parçaları, uçak kaçırma eylemlerinde silah olarak kullanılmaktadır. Uçak kaçırılmalara karşı alınacak en etkin önlem, yolcu ve kabin bagajlarının patlayıcılara karşı yerde aranmasıdır.

Günümüzde her türlü patlayıcıyı tespit edebilecek sistemler üzerinde çalışılmaktadır. FAA'in de onay verdiği In-Vision The CTX 5000 SP , belli büyük havaalanlarında kullanılmaya başlanmıştır. Bu cihaz önce bagajın içini taramak için geleneksel X-Ray ışınlarını kullanmakta, daha sonra bir merkez etrafında

---

<sup>268</sup> Frederick C. Dorey, a.g.e., s. 235.

dönen X-Ray sistemi değişik açılardan kesitler almaktadır. Bu esnada bir bilgisayar, incelenen alanın enine-kesit dijital görüntüsünü oluşturmak için bu kesitleri işlemektedir. Bu görüntülerdeki her nesnenin dijital bilgisayar tomografi değerleri birbirinden farklıdır ve patlayıcılar için belirlenen değerler ile karşılaştırılmaktadır. Bir tehdit unsuru bulunduğunda, The CTX 5000 SP otomatik olarak alarm vermektedir.<sup>269</sup>

Patlayıcıların belirlenmesi amacı ile günümüzde yukarıda belirtilen X-Ray cihazları dışında havaalanlarında aşağıdaki sistemler kullanılmaktadır.<sup>270</sup>

1. Metal dedektörler
2. Biyolojik yöntemler (Köpekler)
3. Buhar dedektörleri

### ***Metal Dedektörler***

Patlayıcı maddeler, mekanizmayı harekete geçirecek bir fünye'ye sahiptir ve bu fünye mekanik, kimyasal ya da elektriksel olarak harekete geçebilmektedir. Bir çok tip patlayıcı, küçük bir tüp içerisinde yer alan ateşleyiciye sahiptir. Hassas bir metal dedektör elektrikli sistemlerde bu tüpü ve kabloları tespit edebilir. Mekanik sistemlerde de tüp, metal vurucu ve yaylar tespit edebilir. El dedektörlerinin en gelişmiş modellerinin hassasiyet kontrolü, iğne, zımba teli ve ataç gibi zararsız metal nesnelerin neden olacağı yanlış alarm oranını azaltacaktır. Kullanılan cihaz ne kadar iyi olursa olsun, herhangi bir şüpheli durumda ikinci bir arama yapılmalıdır.

### ***Biyolojik Yöntemler (Köpekler)***

Eğitilmiş köpekler, uzun yıllardır silah ve patlayıcıların tespitinde kullanılmaktadır. 1937-1938 yıllarında Filistin'de, polis gizlenmiş silah ve cephanenin tespitinde özel eğitilmiş köpekleri kullanmıştır. Ayrıca Kuzey

<sup>269</sup> Chris Yates, *Airport Security-Standards and Technology*, (2<sup>nd</sup> Edi. August 1999), s. 44.

<sup>270</sup> Frederick C. Dorey, a.g.e., s. 237.

İrlanda'da eğitilmiş köpeklerin silah, silah parçaları, tabanca, cephane ve yanıcı maddelerin tespitinde çok yararlı oldukları görülmüştür.

Bir köpek sadece hareketli değil aynı zamanda son derece hassastır. Koku alma duyusu insaninkinden 100 kat, işitme duyusu ise 7 oktav daha fazladır. Köpekler park etmiş uçakların kabinlerinin, kargo bölümlerinin ve binaların aranmasında etkin olarak kullanılmaktadırlar. Ayrıca bagaj, posta ve kargodaki patlayıcı maddelerin tespitinde de kullanılmaktadırlar.

Bir köpeğin patlayıcı bulma başarısı nem ve rüzgarın hızından etkilenmektedir. Bu nedenle tespit başarısı bina içinde açık havadakinden daha fazladır. Genel olarak köpeğin dikkati 20-25 dakika sonra kaybolur. Eğitilmiş bir köpek ucuz değildir ve bir köpeğin güvenlik görevlerinde kullanılması ulusal yasal düzenlemelerle belirlenmiştir. Ayrıca bunların sürekli eğitime tabi tutulması gerekmektedir.

### ***Buhar Dedektörleri***

Buhar dedektörleri, patlayıcı içinde buhar çıkaran, gaz haline dönüşen maddelere ihtiyaç duymaktadırlar. Bu maddeler direkt olarak patlayıcının kendisinde olabilecekleri gibi, belirli sıcaklık ve ortamlarda ortaya çıkabilmektedirler. Buhar emisyon oranı deneylerle belirlenebilir ve yoğunluğu tarama cihazı ( detection equipment) ile net olarak ölçülebilir. En iyi cihaz, milyonlarca hava kabarcığının içinde buhar yoğunluğunu ölçebilen cihazlardır. Cihaz, ellerin, kıyafetlerin ve konteynırların patlayıcı ile temasından saatler sonra bile duyarlı olabilecek şekilde hassastır. Ancak cihazın hassasiyet derecesinin ölçülmesi kolay değildir. Çünkü patlayıcılar nadiren saf halde bulunurlar, fakat karışımın bir kısmı buhar içeriğine sahipse cihaz patlayıcı karışımına karşı hassastır.

Patlayıcı madde uzun süre aynı pozisyonda kalması halinde buhar yoğunluğu daha fazla olacaktır. Bir patlayıcı kapalı bir alanda uzun süre

bekletildikten sonra bu alana dedektör yerleştirildiğinde, iyi geliştirilmiş bir dedektör patlayıcıyı 4 saniyeden daha kısa bir sürede tespit edebilmektedir.

#### 4.5. Kapalı Devre Televizyon Sistemleri (CCTV)

Terminal binasının güvenliğinin sağlanmasında ve belli noktalar giriş çıkışların kontrolünde kullanılan en etkili sistemlerden birisi Kapalı Devre Televizyon Sistemidir. Kameralar vasıtasıyla belli bir merkezden terminal binası, araç park sahaları ve apron izlenebilmektedir.

Kapalı Devre Televizyon Sistemi, korunan yerin hassasiyetine göre siyah-beyaz, renkli, sabit ya da hareketli kamera, monitör, görüntü sıralayıcı ve kızıl ötesi aydınlatıcı spotlar ve video kaydedicilerinden oluşmaktadır. Sürekli izleme yapabilen sistemlerin yanı sıra herhangi bir şüpheli durumda alarm alındığında devreye giren kameralar da mevcut bulunmaktadır.<sup>271</sup>

Havaalanlarında en etkin güvenlik, giriş kontrolünün Kapalı Devre Televizyon Sistemi ile entegrasyonu ile sağlanmakta ve kameralar izinsiz girişleri kaydetmek üzere ayarlanmaktadır. Şikago O'Hare, Colorado Springs ve Vancouver gibi birçok uluslararası havaalanında bu tür güvenlik sistemleri kullanılmaktadır.<sup>272</sup>

Şikago O'Hare uluslararası havaalanı Güvenlik Kontrol Merkezi, tüm havaalanı sınırları içerisinde 500 giriş noktasını bu sistem ile kontrol etmektedir. Giriş noktalarında havaalanı ve havayolu personeli kimlik kartlarını bir okuyucuya sokarak ve şifrelerini girerek bu noktalardan giriş yapabilmektedirler. Giriş izni olmayan bir şahıs bu noktadan girmeye teşebbüs ettiğinde bu alanı izleyen Kapalı Devre Televizyon kamerası devreye girerek Kumanda merkezindeki görevlileri uyarır. Böylece bu noktaya en yakın güvenlik personeli duruma el koyar.<sup>273</sup>

<sup>271</sup> Anadolu Havaalanı Özel Güvenlik Personeli Havaalanı Güvenlik Eğitimi Seminer Notları, s. 14.

<sup>272</sup> "Airport Security-What's Being Done To Address This Concern", <http://www.siaonline.org/> İletişim Adresli, Web Sayfası, s. 2

<sup>273</sup> Chris Yates, a.g.e., s. 71.

Günümüzde dijital şifre çözüm teknolojisi, havaalanı sahası içindeki herhangi bir noktayı dijital ağa bağlanmasını sağlayacak Kapalı Devre Televizyon Sistemlerinin geliştirilmesine imkan vermektedir. Bu sayede uzaklığı ne olursa olsun istenilen noktalara kameralar yerleştirilmekte ve alınan görüntüler daha net olmaktadır.<sup>274</sup>

## 5. GÜVENLİĞİN SAĞLANMASINDA İNSAN FAKTÖRÜ

Sivil havacılığı yasa dışı eylemlere karşı korumak için uygulanacak önlemlerin etkili bir şekilde uygulanması insan faktörüne bağlıdır. Güvenlik cihazlarının teknolojisinde çok önemli gelişmeler olmasına rağmen hiçbir şey iyi eğitilmiş ve motive olmuş güvenlik personelinin yerini tutamaz. En son teknoloji ile üretilmiş güvenlik cihazları, bu cihazı kullanacak personelin beceri ve kararı ile verimli bir şekilde kullanılmaktadır. İyi bir şekilde organize olmuş, motivasyonu yüksek ve bilgili bir havacılık güvenlik birimi, havaalanı güvenlik önlemlerinin uygulanmasında temel oluşturmaktadır. Kaliteli güvenlik personelinin çekmek, bu görevde tutmak ve yapacakları işin önemini yansıtmak için bu personelin maaş ve diğer tazminatları yeterli olmalıdır. Ücret yetersizliği ve yetersiz denetleme güvenlik personeli arasında devir oranını arttırmaktadır.

Birbirinden farklı çok fazla görevin yer aldığı havacılık güvenliği oldukça tekdüze ve çok fazla konsantrasyon gerektirmektedir. Aynı işi yapan personelde motivasyonu ve konsantrasyonu sürekli olarak sağlamak oldukça zor olmaktadır. Bu nedenle personelin zaman zaman değişik görevleri yapması ilgiyi arttırarak verimliliği sağlayacaktır.<sup>275</sup>

Sivil havacılığa karşı artan yasa dışı müdahale eylemlerini önlemek amacıyla artık tüm ülkeler 100% bagaj kontrol uygulamasını benimsemeye başlamışlardır. Bu konuda en önemli unsur, bu sistemi kontrol edecek ve

<sup>274</sup> "Airport Networks: Avenues To New Revenues", *Airport World*, , Vol:5, Issue:1, (Feb. 2000), s. 26.

<sup>275</sup> ICAO, *Security Manual*, s. III-1-1.

izleyecek insan faktörüdür. Bu kadar önemli bir faaliyette bulunan insan kaynağını bulabilmek için şu konuların dikkate alınması gerekmektedir;<sup>276</sup>

- Personel araştırması ve seçim,
- Eğitim ve değerlendirme,
- Yönetim,
- Kontrol ve nezaret

Havaalanı güvenliğinin sağlanmasında insani boyutlar şu şekilde özetlenebilir:<sup>277</sup>

- Güvenlik önlemleri için kullanılan yöntemler ( bagaj kontrolü, binaya girişlerin ve kamuya açık alanların denetimi)
- Yer ve uçak personelinin uyması gereken kurallar
- Yolcu ve personelin güvenlik konusunda bilinçlendirilmesi (kamuya açık alanlarda terkedilmiş, sahihsiz bagajlar, şüphe uyandıran kişiler)

Bir havaalanında güvenliğin tam olarak sağlanması sadece güvenlik personelinin çabaları ile gerçekleşmemektedir. Havaalanında çalışan tüm personelin güvenlik programından ve güvenliğin öneminden haberdar olmaları gerekmektedir. Güvenlik için tehdit oluşturabilecek sahihsiz bagajlar ve tahditli alanlarda kimliksiz olarak dolaşan kişiler gibi olaylar ve böyle bir durum ile karşılaştıklarında ne yapacakları konusunda bilgilendirilmelidirler.

<sup>276</sup> Gary Malone, "The Human Element", *Passenger Terminal World*, (Oct. 1999), s. 40.

<sup>277</sup> "Havalimanları Mühendislik ve Donanımı", *Seminer Notları*, (Ankara, 20 Kasım 2000), s. 51.

A.B.D.'de bir çok havaalanı, personelin çalıştıkları alanlarda güvenlik konusunda daha aktif bir rol oynamaları için çalışmalar yapmaktadır. Los Angeles World havaalanında uygulanan ICAN ( Identify-Challenge and Notify/ Teşhis Et- Kimlik Sor ve Bildir) programının amacı, her personelin çalıştığı alandaki güvenlikten haberdar olmasını sağlamak ve alınacak önlemleri belirtmesidir. Özellikle güvenlik cihazlarının pek olmadığı check-in, ramp, bagaj toplama ve kargo alanları gibi alanlar, havaalanı çalışanlarının güvenliği sağlamada büyük katkıları olacağı alanlardır.<sup>278</sup>

Havaalanındaki güvenliğin optimizasyonu ancak insani ve teknik olanakların tümünün koordinasyonu ve organizasyonu ile sağlanabilir.

## 6. YOLCU TERMİNAL BİNASINDA GÜVENLİK AÇISINDAN TERMİNAL DİZAYNININ ÖNEMİ

Havaalanları ve terminal binalarının dizaynı dikkate alındığında, bazı temel kavramların göz önüne alınması gerekmektedir. Bunlardan ilki, uçak hareket sahasına girişlerin sınırlandırılmasıdır. Bu, koruma ve sınırlama gerektirir ve girişin kontrol edilmesi gereken yerlerdeki uçuş hattı/terminal hattı sınırını oluşturan binalar, duvarlar ve tel örgülerle sağlanmaktadır. Kontrol kulesi binası gibi uçuş hattı sahası içinde yer alan diğer alanlar güvenlik açısından tahditli alanlardır ve buralara giriş kontrollü olmalıdır. İkinci kavram ise, yolcular ve diğer kişilerin terminal binalarına girişlerine izin verildiğinde uçuş hattı tarafı ile terminal hattı tarafı arasındaki sınır buna izin verecek şekilde düzenlenmelidir. Üçüncü olarak, bu sınırdan geçiş uçağa giden yolcu akışını en az gecikme ile gerçekleştirmesini sağlayacak şekilde olmalıdır. Bu da yolcu ve kabin bagaj kontrolünün etkin bir şekilde yapılmasını gerektirmektedir. Dördüncü kavram ise, bir terminal dizaynında olması gereken en önemli şarttır ve yolcuların kontrolden geçtikten sonra yasa dışı olaylarda kullanılacak silahları ele geçirmelerini engellemektir. Bu şart, yolcuların, personelin bile taramadan geçerek girdiği bir arındırılmış alanda toplanması ile yerine

<sup>278</sup> Norman Shanks, "Airport Employees: Their Role in the Security Web", *Aviation Security International*, Vol: 5, Issue: 2, (April 2000), s. 11-14.

getirilmektedir. En son kavram ise, gelen ve giden yolcuların birbirine karışmasına izin verilmemesi, transit ve aktarmalı yolcuların arındırılmış alanlara girmeden önce kontrolden geçirilmesi ve yolcuların diğer alanlarda iken sürekli gözetim altında tutulmasıdır.<sup>279</sup>

Güvenlik tedbirleri de göz önüne alınarak dizayn edilecek bir terminal binası beraberinde bir takım problemler getirmektedir. Bu problemlerin bir çoğu hizmet verilen yolcu sayısı ve terminal binasının iç hat yolcuların yanı sıra uluslararası trafiğe de hizmet vermesine dayanmaktadır. Bir terminal binasındaki temel hedef, havayolu şirketlerinin uçuşlarını planlanan zamanda gerçekleştirmesi için yolcu akışının düzenlenmesidir. Diğer yandan havaalanı yönetimi, yolcuların en büyük gelir kaynakları olan mağazalarda alışveriş yaptıklarını görmek istemektedirler. Yolcuların ve bagajlarının güvenlik kontrolleri, yolcu işlemlerinin en bilinen bölümü olduğundan güvenlik şartlarının yanı sıra hem havayolu şirketlerinin hem de havaalanı yönetiminin amaçlarına hizmet edecek bir terminal planı hazırlamak oldukça zordur. Bununla beraber, bir terminal dizaynında bulunması gereken bazı özellikler şu şekilde belirtilebilir. Bunlar:<sup>280</sup>

#### a) Gelen ve Giden Yolcuların Ayrılması

Bunu gerçekleştirmenin birkaç yolu vardır. Geliş ve gidişler terminal binası içinde farklı katlarda ya da terminal binasının farklı alanlarında yapılabilir. Gelen ve giden yolcular için dalgakıran modeli bir terminal kullanılıyorsa, gereken ayırım dalgakıran'ın bölmelerle ayrılması ile sağlanabilmektedir. Bu bölmeler, üzerinden herhangi bir nesne geçirilmeyecek yükseklikte olması gerekmektedir. Terminal binası içinde gelen yolcuların giden yolcular ile karışmasını engelleyecek düzenlemeler yapılmalıdır.

#### b) Güvenlik Sahaları "Arındırılmış" Olmalıdır.

<sup>279</sup> ICAO, Security Manual, s. III-2-1.

<sup>280</sup> Aynı, s. III-2-2.

Güvenlik sahaları; gidiş yolcu toplama salonlarını ya da her bir kapıdaki gidiş salonlarını kapsamaktadır. Bu alanlara giren tüm personeline kontrolden geçirilmesi gerekmektedir.

- c) Uluslararası Yolcular, Bir İç Hat Uçuşuna Aktarma Olmadan Önce Bagajlarını Almalarını Sağlayacak Düzenlemeler Yapılmalıdır.
- d) Transit ya da Aktarmalı Uluslararası Yolcular, Uçuşlarına Devam Etmeden Önce Güvenlik Kontrolünden Geçmelidirler.

Bu tür yolcular için ayrı bir arındırılmış transit salonu temin etmek oldukça pahalıdır. Bu nedenle transit yolcular genellikle normal gidiş salonuna alınmaktadır. Bu gidiş salonu arındırılmış ise, transit ya da aktarmalı yolcular bu salona girişlerinde kontrol edilmelidirler. Eğer salon arındırılmış değil ise, transit ve aktarmalı yolcular uçağa binmeden önce diğer yolcular ile birlikte güvenlik kontrolünden geçirilmelidirler.

- e) Terminal Binası Yakınında Araçların Park Edilmesine İzin Verilmemelidir.

Araç park alanları terminal binasının en az 30 metre uzağında olmalıdır.

Güvenlik kontrol noktalarının dizaynı da terminal dizaynında önemli bir unsurdur. Güvenlik cihazlarının birbirine yakın yerleştirilmesi, terminal binası dizaynına esneklik sağlamaktadır. Günümüzde yeni havaalanları oldukça fonksiyoneldir ve terminalin dizaynına da büyük önem verilmektedir. Bu yaklaşım, yolculuğu hoş bir deneyim haline getirmektedir.<sup>281</sup>

Ancak günümüzde kullanılan havaalanlarının pek çoğu güvenlik kavramı dikkate alınmadan dizayn edilmiştir. Dizayn aşamasında güvenliğin dikkate alınmadığı terminal binalarında daha sonradan güvenlikle ilgili yeni planların

---

<sup>281</sup> Nina Halli, "Effective Efficiency", *Passenger Terminal World*, (Oct. 2000), s. 40.

yapılması çok daha maliyetli olmaktadır. Güvenliğin daha plan aşamasında dikkate alındığı Londra Heathrow Havaalanı 4. Terminalde güvenlik uzmanları ve mimarlar, en modern arama ve kontrol cihazları ile donatılmış güvenlik kontrol noktaları ile yolcu akışı, kalabalık kontrolü, yönlendirme ve yolcuları bir yerde toplamak için gerekli unsurları bir araya getirmişlerdir. Oldukça estetik bir dekor ile gizlenmiş tarama ve gözetim cihazları bina içine yerleştirilmiş ve böylece tüm alanlar çok az güvenlik personeli tarafından kontrol edilebilmektedir. Güvenlik uzmanları terminal dizaynında çok büyük salonlarda herkesin toplanması yerine, kalabalığın küçük ayrı salonlara dağılmasının güvenlik açısından daha doğru olduğunu belirtmektedirler. Alan küçüldükçe problem de küçülmektedir. Zira daha az insanın gözetim altında tutulması çok daha kolay olmaktadır.<sup>282</sup>

Yukarıda belirtilen tüm bu unsurlar dikkate alınarak daha plan aşamasında güvenlik kavramının ortaya konması, daha sonra katlanması gereken maliyetlerden tasarruf edilmesini ve güvenliğin daha etkin bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlayacaktır.

---

<sup>282</sup> Peter St. John, *Air Piracy, Airport Security and International Terrorism* (Connecticut: Quorum Books, 1991), s. 79.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### SABİHA GÖKÇEN ULUSLARARASI HAVAALANINDA GÜVENLİK TEŞKİLATLARI VE MODEL ÖNERİSİ

#### 1. ARAŞTIRMANIN AMACI

II. Dünya savaşı sonrası savaştan çıkan ülkeler büyük bir uçak sanayi teknoloji birikimine ve savaştan sonra atıl duruma düşen uçak kapasitesine sahip olmuşlardır. Daha sonra gelişen ticari faaliyet ve teknolojik ilerlemeler bu kapasitenin sivil hava taşımacılığına yansımaları sağlamıştır. Bu sayede uçaklar sürekli yenilenmiş, kapasite ve güçleri artmış, hava taşımacılığı tüm dünyada hızla yaygınlaşmıştır.

Sivil hava taşımacılığının tüm dünyada büyük bir gelişme göstermesi, hava sahası ve havaalanı kapasitesi üzerinde önemli bir baskı yaratmaktadır. Bu da havacılık güvenliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Sivil havacılık güvenliğinin temel amacı; yolcu, uçuş personeli, yer personeli, halk ve uluslararası sivil havacılığa hizmet veren tesislerin yerde ve havada yapılacak yasa dışı eylemlere karşı korunması ve emniyete alınmasıdır.

1960'lı yılların sonundan itibaren havaalanları ve sivil havacılık politik amaçlı suçların hedefi haline gelmiştir. Bu nedenle, uluslararası sivil havacılığın yasa dışı eylemlere karşı korunması hem hükümetler hem de sektör için önemli bir husustur. Kaybedilen yaşamlar, hava taşımacılığı hizmetine engel olma ve olumsuz ekonomik etkileri bakımından yasa dışı eylemlerin maliyeti görünenden daha ileri boyutlardadır. Havacılık endüstrisinin bu yasa dışı eylemleri engelleme becerisi tüm sistemdeki güvenlik önlemlerinin artırılmasına bağlıdır.

Yasa dışı eylemlerin başlangıç noktası olduğu için uluslararası standartlarda güvenlik önlemlerinin alınması gereken yerler havaalanlarıdır. Yolcu terminal binası da, uçuş esnasında oluşabilecek yasa dışı eylemleri engellemek için güvenlik önlemlerinin uygulanabileceği en önemli mekandır.

Ülkemizin taşıdığı olduğu yüksek terör riski, sivil havacılığın güvenliğini ülkemiz açısından daha hassas bir konuma getirmektedir. Günümüzde yasa dışı olaylar, havaalanlarında özel güvenlik önlemlerinin alınmasını sağlayacak özel güvenlik birimlerinin kurulmasını ve bu amaçla teknolojiden büyük ölçüde yararlanılmasını gerekli kılmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, Türkiye’de ilk kez özel bir şirket tarafından işletilen Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanındaki güvenlik sisteminin incelenmesi ve güvenlik ile ilgili ortaya çıkan sorunlara çözüm yolları sağlayacak bir güvenlik modelinin önerilmesidir.

Bu çalışma sonucunda:

1. Havacılık güvenliğini tehdit eden yasa dışı eylemlerin başlangıç noktası olan havaalanı ve yolcu terminal binalarında alınması gereken önlemlerin detaylı olarak incelenmesi ile bu konu ile ilgili mevcut durumun gözden geçirilmesine olanak yaratacağı;
2. Ülkemizde havacılık güvenliği ile ilgili ortaya çıkan sorunlara çözüm yollarının geliştirilmesine katkıda bulunacağı;
3. Havaalanı güvenliğinin daha etkin bir şekilde sağlanması için modern teknoloji ve eğitilmiş insan gücünün gerekliliğinin değerlendirilmesine katkıda bulunacağı beklenmektedir.

## **2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ**

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı içinde ve yakın çevresinde yolculara, personele, uçaklara, tesislere ve araç gereçlere yapılabilecek yasa dışı eylemleri önlemek amacı ile alınan güvenlik tedbirlerinin ayrıntılı olarak incelenmesi için gereken veriler aşağıda belirtildiği biçimde elde edilmiştir:

1. Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı hakkındaki ayrıntılı bilgiler İşletme Başkanı ile yapılan görüşmeden ve çeşitli yayınlardan sağlanmıştır. (Bakınız Ek 1)
2. Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanında güvenlikten sorumlu yetkililerle, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında yer alan havaalanı denetleme formları kullanılarak görüşmeler yapılmıştır. (Bakınız Ek 2)
3. Bu bölümde önerilecek havaalanı güvenliği ile ilgili modelin ayrıntıları ve yasal altyapısı için havaalanında yetkililerle görüşme ve yazışmalar yapılmıştır.

### **3. ARAŞTIRMANIN BULGULARI**

#### **3.1. Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanının Tanıtımı**

Türkiye'nin uluslararası trafiğe açık 19. ve İstanbul'un 2. havaalanı olan Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı, İstanbul'un Asya yakasında Kurtköy, Pendik'te 655 hektar üzerine kurulu olup senelik 3 milyon yurt dışı, 500.000 yurt içi yolcu kapasitesine sahiptir. Havaalanı artan yolcu ve kargo trafiğini karşılayabilecek fiziksel, teknik ve finansal kaynaklara ve genişleme olanağına sahip bulunmaktadır.

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı, modern yapı, boş alan, ileri teknoloji ve donanımlarıyla Türkiye'de havacılık sektörüne yeni bir boyut kazandırmaktadır.

Kozyatağına 24 km. uzaklıkta bulunan Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı TEM yoluna 1.5 km. olan bağlantısı ile şehir merkezine ve Avrupa yakasındaki endüstri merkezlerine kolaylıkla ulaşılacak bir yerdedir. Havaalanı ile şehir merkezi arasındaki ulaşım; turizm şirketlerinin otobüsleri, kiralık arabalar ve havaalanı yönetiminin kontrolü altındaki taksi işletmesine ait araçlar ile sağlanmaktadır.

Havaalanının denizden yüksekliği 91 metredir ( 300 feet ) ve 06-24 istikametinde, 3000 metre uzunluğunda ve 45 metre genişliğinde bir piste sahiptir. Pist ile aynı özelliklere sahip ve yolcu terminal binası önündeki aprona oldukça kısa sürede ulaşılmasını sağlayan bir taksiyolu mevcuttur. 240.000 metre kare toplam alana sahip olan apronda 45 uçağı aynı anda barındırabilecek uçak park alanı bulunmaktadır. Üç adet 5.000 metreküp'lük akaryakıt deposundan park yerindeki 22 uçağa aynı anda yakıt doldurulabilecek bir hidrant sistemi mevcuttur.

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanında yolcu terminalleri, dış hat ve iç hat terminalleri olarak ayrılmıştır. Üç ayrı modülden oluşan dış hatlar terminali 22.000 metre kare olup yıllık 3.000.000 yolcu kapasitesine sahip ve tek katlı olarak inşa edilmiştir. En etkin hizmeti sunmak için 2 gidiş, 1 geliş salonu, 22 check-in bankosu, 8 boarding kapısı, gidiş terminalinde 16, geliş terminalinde 12 adet olmak üzere toplam 28 pasaport kontrol bankosu bulunmaktadır. Gelen yolcular 4 ayrı bagaj taşıma bandından, bagajlarını alabilme olanağına sahiptirler. Dış hatlar terminalinde; CIP ve VIP alanları, check-in bölgesinde restoran ve dinlenme alanları, gümrüklü ve gümrüksüz satış mağazaları, araç kiralama ve seyahat acentaları için ofisler, gazete ve kitap reyonları, acil sağlık ünitesi, bebek bakım merkezi gibi çağdaş yaşamın gerektirdiği her türlü imkan yer almaktadır.

Dış hatlar terminalinde kullanılan güvenlik sistemleri şu anda Türkiye'de kullanılan en gelişmiş ve modern sistemlerden birisidir. Avrupa'nın bir çok ülkesinde bile henüz kullanılmayan üst seviyede teknoloji ile donatılan terminalde toplam 18 adet X-Ray cihazı bulunmaktadır. Bu X-Ray'lerden dördü bagaj yolcudan ayrılıp uçağa gönderilmek üzere bagaj işleme tesisine indiğinde devreye girmektedir. Son teknoloji ile üretilen bu cihazlar bagajda bulunan plastik patlayıcıyı, sahte parayı, uyuşturucuyu ve konvansiyonel silahları tespit edebilmektedir.

Terminalde bulunan akıllı kart sistemi tüm personeli güvenlik bölgelerine göre denetlemektedir. Personelin giriş izni olmayan bölgelere girişi, optik

okuyuculu kapılarla engellenmektedir. Terminalde ve güvenlik açısından özellikli bölgeler kapalı devre kamera sistemi ile gözetim altında tutulmaktadır. Bu kameralar yetkisiz ya da mesai dışı kart okutmalarında, yangın ve bölgesel alarmlarda otomatik olarak devreye girerek kayıta başlamakta ve güvenlik operatörünü uyarmaktadır. Havaalanı genelinde 180 kamera bulunmaktadır.

İç hatlar terminali ise 2.136 metre kare olup yıllık 500.000 yolcu kapasitesine sahiptir. Bu terminal binasında 1 geliş ve 1 gidiş salonu, 4 adet check-in bankosu, 4 adet boarding kapısı, gelen yolcuların bagajlarını alacakları 1 adet bagaj taşıma bandı ve 1 adet de check-in de alınan yolcu bagajlarının uçağa gönderilmesi için kullanılan bagaj bandı bulunmaktadır. Check-in alanında restoran, dinlenme yerleri ve alışveriş mağazaları mevcuttur. Ayrıca iç hatlar terminalinde bir tanesi girişte, bir tanesi arındırılmış salon girişinde, bir tanesi mutfak girişinde ve iki tanesi bagaj toplama alanında olmak üzere 5 tane X-Ray cihazı bulunmaktadır. Dış hatlar terminalinde kullanılmakta olan güvenlik cihazları ve güvenlik kameraları burada da mevcuttur ve aynı şekilde kullanılmaktadır.

İç hat ve dış hat terminallerinin çevresinde 41 adet nöbetçi kulübesi bulunmakta ve çift sıra tel örgülerin, tamamen kapalı devre kamera ve gelişmiş alarm teknolojilerinden oluşan bir güvenlik sistemi ile donatılması için ihaleye çıkılmış olup bir yıl içinde bu proje gerçekleştirilecektir.

Kargo terminal binası, yılda 90.000 ton yük işleyebilecek şekilde inşa edilmiş olup, 5 bölümde toplam 7.021 metre karelik kapalı depolama alanına, çıkış antrepolarında en gelişmiş X-Ray kargo tarama cihazlarına, uçak büyüklüğüne göre 4-12 park pozisyonlu 63.200 metrekarelik özel kargo apronuna sahiptir. Kargo terminal binasında ayrıca toplam 648 metrekare büyüklüğünde 18 soğuk hava deposu ve hidrolik yükleme rampaları mevcuttur. Terminal binası önünde 7.500 metrekarelik büyük araç otopark alanı bulunmaktadır.

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanında ayrıca Heaş'a ait 1543 metrekare, polise ait 1963 metrekarelik güvenlik ve eğitim binası, 1650 metrekarelik gümrük binası, 50 dairelik lojman binaları, jandarma güvenlik binası ile misafirhanesi, 200 metrekarelik sağlık tesisi, gömülü tip su deposu, güç santrali, araç bakım atölyeleri, çöp toplama tesisi, toplam 600 araçlık yolcu ve personel otoparkı ile ısı merkezi bulunmaktadır.

Apronda bulunan şirket hizmet binası ise 6 ayrı modülden oluşmakta olup her modülün üst katında 12 ofis, kantin, soyunma odası; alt katta ise 500 metrekarelik araç bakım ve çalışma alanı bulunmaktadır.

İtfaiyenin yer aldığı kaza - yangın binası ise 3.000 metrekareden oluşmuştur. Alt katta bulunan acil araç çıkış istasyonlarının yanı sıra üst katta ofisler, kondisyon ve istirahat odaları ile dersane bulunmaktadır. Havaalanında görev yapan itfaiye ekipleri bir Boeing 747 yangınına birkaç dakika içinde söndürebilecek teknik ve donanıma sahip bulunmaktadırlar.

### **3.2. Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanında Alınan Güvenlik Tedbirleri**

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanında, bu sistemi kullanan yolcu ve personelin güvenliğini ve binaların, uçakların ve diğer araç gereçlerin en iyi seviyede korunmasını sağlayacak önlemlerin neler olduğunun belirlenebilmesi için Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında yer alan havaalanı güvenliği denetleme formu kullanılarak veriler elde edilmiştir. Havaalanında güvenlikten sorumlu yetkililerle yapılan görüşmelerde doldurulan bu denetleme formunda yer alan bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

#### **3.2.1. Güvenlik Personeli**

Sabiha Gökçen Havaalanındaki güvenlik personeli; sivil havacılığı yasa dışı eylemlere karşı korumakla, suçları tespit etmek, önlemek, sivil havacılığa

tehdit oluşturabilecek kişileri izlemek, olayları ve acil durumları kontrol altında tutmakla görevlidir.

Havaalanının çevre güvenliği Jandarma Alay Komutanlığına bağlı bir birlik tarafından sağlanmaktadır. Bu birlikte 150 asker bulunmaktadır. Terminal binaları ve apron güvenliği ise İl Emniyet Müdürlüğüne bağlı 338 polis tarafından sağlanmaktadır. Bu polisler koruma, pasaport-yabancılar ve karakol, trafik gibi idari hizmetlerde çalışmaktadırlar. Havaalanında çalışan polislerin 120 tanesi sivil havacılık güvenliği kursu, 1 tanesi de pasaport-yabancılar kursu almıştır. Verilen bilgilere göre bu havaalanında 330-550 polise ihtiyaç duyulmaktadır. Havaalanını işleten şirkete bağlı Özel Güvenlik biriminde ise uçak özel güvenlikten sorumlu 15, koruma özel güvenlikten sorumlu 36, toplam 51 güvenlik elemanı görev yapmaktadır. Ancak bu birimde 150 elemana ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca Atlas Güvenlik firmasına ait 50 adet güvenlik personeli de yönetim binaları gibi ikinci derecede hassas tesisleri korumaktadır.

**Tablo 4. Güvenlik Personeli**

Güvenlik Personeli	Sayısı	Sivil Havacılık Güvenliği Kursu Alan	İhtiyaç Duyulan
Jandarma	150	-----	-----
Polis	338	120	330-550
İşletmeci Firma Özel Güvenlik Teşkilatı	51	2	150
Atlas Güvenlik	50	-----	-----

### 3.2.2. Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı Özel Güvenlik Personel Yapısı

Bu havaalanını işleten şirkete bağlı olarak görev yapan özel güvenlik birimi iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, yer hizmetleri bünyesinde yolcu sorgulama, uçak arama ve bagaj toplama bölümlerinin güvenliğinden sorumlu olarak faaliyet gösteren uçak güvenlik birimi yer almaktadır. İkinci

bölümde ise, İşletme başkanlığına bağlı, terminal, çevre ve hassas bölgelerin güvenliğinden sorumlu koruma birimi yer almaktadır.

Özel Güvenlik Birimindeki tüm personel, FAA ve ICAO'nun sertifika verdiği bir Amerikan Güvenlik şirketinden yolcu ve terminal güvenliği kursu almaktadır. Ayrıca, tesis korumasına yönelik güvenlik personeli; Hava Teknik Okullar Komutanlığından kurs almaktadır. Amerikalılarla ortak bir havaalanı güvenlik eğitim merkezi kurulması çalışmalarına da başlanmıştır.

Bu birimde görev yapan personelin önemli bir bölümü yükseköğretim ve üniversite mezunudur. Tüm personel İngilizce biliyor olup toplam 6 dilde lisan bilen personel mevcuttur. Özel güvenlik biriminde görev yapan personel; psikoloji, pedagoji ve halkla ilişkiler eğitimi almış kişiler arasından seçilmiştir.

### 3.2.3. Güvenlik Cihazları

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanında güvenliği sağlamak için CCTV- Kapalı Devre Televizyon Sistemi, AC- Geçiş Kontrol Sistemleri, Metal Kapı Dedektörleri ve X-Ray cihazları olmak üzere 4 grup sistem kullanılmaktadır. Havaalanında 18 adedi dış hatlar terminalinde, 5 adedi de iç hatlar terminalinde olmak üzere 23 adet X-Ray cihazı bulunmaktadır. İç hat terminal binasındaki X-Ray'lerden birisi personel kapısında kullanılmaktadır. Yolcuların taranması için ise 18 adet metal kapı dedektörü ve 10 adet el dedektörü mevcuttur. Terminal binaları ve apron, 139 kameraya sahip Kapalı Devre Televizyon Sistemi ile gözetim altında tutulmaktadır. Bu kameraların 18 adedi iç hatlar terminalinde, 117 adedi dış hatlar terminalinde, ikişer adet de A kapısı ve ana girişte yer almaktadır. Kameraların 14 adedi hareketli ve renkli, 70 adedi sabit ve siyah/ beyaz, 22 adedi sabit ve renkli, ve 30 adedi hareketli ve siyah/beyazdır. İç ve dış hat terminal binalarında mevcut bulunan toplam 25 X-Ray cihazınının 6 adedi; patlayıcı, silah, uyuşturucu tespit eden Vivid X-Ray ( Vivid VIS-M Full Matrix) cihazıdır. Bu sistem, patlayıcı, silah, uyuşturucu ve sahte parayı belirlemek için X-Ray görüntüleme ve bilgisayar modelleme teknikleri kullanan bir sistemdir. Sistem saatte 1500 tane bagaj taşıyıcı band

üzerinde içini görüntüleyerek akıllı bir şekilde tarama yapmakta ve şüpheli bagajı reddetmektedir. Görüşme yapılan güvenlik yetkilileri seyyar X-Ray cihazına ihtiyaç duyulduğunu belirtmişlerdir.

**Tablo 5. Güvenlik Cihazları**

Güvenlik Cihazları	Sayısı
X-Ray Cihazı	19
Kapı Dedektörü	18
El Dedektörü	10
Kapalı Devre Televizyon Sistemi	139 kameralı
Vivid X-Ray Cihazı	6

Bagajların taranmasında kullanılan X-Ray cihazları, en son teknoloji ile üretilmiş olup aranacak eşyalarda gerekli kontrolü sağlayacak ve 0.1 mm çapında yalıtılmış teli bile belirleme özelliğine sahiptirler. Cihazlar her gün test edilmekte ve cihaz başında çalışan personele belli aralıklarla radyasyon ölçümü yapılmaktadır.

Yolcuların ve personelin taranmasında kullanılan metal kapı dedektörleri; en alt noktasından en üst noktasına kadar aynı hassasiyetle tespit yapabilme kabiliyetine ve ayarlanmış seviyeden fazla metal mevcudiyetini belirleyecek uyarıcı ışıklı ve sesli alarm sistemine sahiptirler. El dedektörleri ise metal mevcudiyetini tespit edebilecek hassasiyete sahiptirler.

Personelin sadece yetkili oldukları alana girebilmeleri için verilen giriş kartları, (Access Card) terminal binalarının çeşitli yerlerine yerleştirilmiş olan cihazlara okutularak tahditli alanlara girişler kontrol altına alınmıştır.

### 3.2.4. Tahditli Alanların Kontrolü

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanının çevresi iki sıra tel örgülerle çevrilerek kontrol altına alınmıştır. Bu çift sıra tel örgülerin kapalı devre kamera ve alarm sistemleri ile donatılma çalışmaları sürdürülmektedir.

Havaalanı çevresinde 2565 sayılı kanuna göre Özel Güvenlik Bölgesi oluşturulmuştur ve havaalanına dışarıdan girişleri kontrol etmek, sınırlamak ve gerektiğinde havaalanından çıkışları önlemek için bir tanesi kargo girişi olmak üzere 2 adet ana giriş noktası oluşturulmuştur. Bu kontrol noktalarında, gerekli güvenlik kontrollerinin yapılmasını sağlayacak araç altı ayna, dedektör ve fener gibi teknik donanım ve cihazlar da mevcuttur. Havaalanında uçuş hattı tesisleri ile terminal hattı tesisleri ayrımı yapılarak, krokilerle belirlenmiş uçuş hattı tesisleri ve hassas bölgelere giriş için kontrol noktaları oluşturularak, giriş ve çıkışlar denetim altına alınmıştır. Tahditli alanlar ve koruma şekli havaalanı Güvenlik Hizmetleri Yönergesinde belirtilmiştir.

### 3.2.5. Hassas Noktaların Korunması

Havaalanı sınırları içerisindeki hava trafik kontrol kulesi, güç kaynakları, yakıt istasyonları, kargo alanları ve diğer havacılık ünitelerinin yeterince korunabilmesi için buralara girişlere sınırlama getirilmiş, yetkisiz kişilerin girişini önlemek için kontrol noktaları oluşturulmuştur.

### 3.2.6. Yolcu Terminal Binalarının Güvenliği

Terminal binalarına giren herkesin giriş kontrol noktalarında kontrol edilebilmesi için gereken metal kapı ve el dedektörleri, bagajların kontrolü için ise X-Ray cihazları bulunmaktadır. Terminal binalarının mimarisinde güvenliği ihlal edebilecek asma kat, balkon, çatı, çatıya açılan delikler, ısıtma ve havalandırma delikleri ve tüm pencereler emniyete alınmıştır.

Kontrol edilmiş / edilmemiş, gelen / giden ve transit / transfer yolcuların birbirine karışmasını engellemek amacıyla emniyet şeritleri kullanılmaktadır. Mimari olarak bu ayrımı yapacak tedbirler alınmamıştır. Arındırılmış salonlara yolcuların ve bu salonda görevli personel dışındakilerin girişlerini engellemekte ve arındırılmış salona geçerken yolcular ve kabin bagajları son kez X-Ray ve metal kapı dedektörlerinden geçirilerek kontrol edilmektedirler. Dış hatlar terminal binasında her arındırılmış salona girişte 3 adet olmak üzere, toplam 6 adet X-Ray cihazı ve metal kapı dedektörü bulunmaktadır.

Silah taşıma ruhsatına sahip kişilerin silahları bir tutanakla teslim alınarak, gittiği yerde verilmek üzere görevlilere teslim edilmektedir.

### **3.2.7. Uçuş Hattı Tesislerinin Korunması**

Uçuş hattı tesislerinin güvenliği için çevresi tel örgülerle donatılmıştır ve kontrolsüz geçişlere izin verilmemektedir. Bu tel örgülerin yüksekliği uluslararası standartlara uygun, yeterli seviyede aydınlatılmış ve üzerlerine uygun aralıklarla ikaz, yazı ve işaretler konulmuştur. Bu tel örgüler dışarıdan devriye gezilerek kontrol edilmektedir.

Uçuş hattı tesislerine bakım personeli, güvenlik devriyesi ve kurtarma araçlarının girebilmesi için devriye yolları tesis edilmiştir.

Şahısların ve araçların uçuş hattı tesislerine giriş-çıkışı için kargo girişi, A kapısı ve akaryakıt apron girişi olmak üzere 3 adet kapı bulunmaktadır. Bu kapılar, güvenlik ve denetleme amaçları için kullanılmaktadır ve arama ve tarama için gerekli cihazlar mevcuttur.

Uçuş hattı tesislerine açılan kapılarda, kontrol için bariyerler kullanılmakta ve iletişim telsiz vasıtasıyla yapılmaktadır. Bu noktalarda araçların aranması için fiziksel aramanın yanı sıra, araç altı ayna ve fener gibi cihazlar kullanılmaktadır. Giriş-çıkış yapan araçlar ve kişiler, meydana gelen olaylar, yapılan denetimler ve kullanılan cihazlar bir kayıt defterine kaydedilmektedir.

Uçuş hattı tesislerine giriş ve çıkışlar sınırlandırılmıştır ve sadece apron plakalı araçların girişine izin verilmektedir. Bu araçların plakası, plakanın geçerlilik süresi, markası gibi özellikleri, içindeki şöför ve diğer şahıslar, içindeki maddeler, giriş ve çıkış zamanı, hangi amaçla girdiği ve girişine kimin izin verdiği kontrol edilip, kaydedilmektedir.

Kişilerin uçuş hattı tesislerine girişi için özel kapılar oluşturulmuştur ve bu alanlara giren kişilerin, girmeye yetkili olup olmadığı giriş kartları kontrol edilerek denetlenmektedir. Yetkisiz ve ilgisiz kişi ve araçların kontrolü amacıyla, bu alanlar devriyelerce denetlenmekte ve giriş noktaları gerektiği şekilde aydınlatılmaktadır.

### **3.2.8. Yolcu Kontrolü**

Yolcu terminal binalarına giren bütün yolcular metal kapı dedektöründen geçirilmekte ve üzerlerinden çıkan ya da kızağa bıraktıkları maddelerin neler olduğu araştırılmaktadır. Yolcular, sinyal sesi veren maddelerden arındırılmakta ve sinyal sesinin kaynağı bulununcaya kadar araştırılmaktadır. Kapı dedektöründeki sinyal seslerinin kaynağı tespit edilemediğinde yolcular fiziksel ( el ile ) aramadan geçirilmektedirler. Terminal binalarında fiziki olarak aranması gereken yolcular için özel kabinler mevcuttur ve fiziki arama kendi cinsleri tarafından tercihen üçüncü şahıs huzurunda yapılmaktadır. Vücudunda platin, kalp pili, protez gibi aletler ve tekerlekli sandalye, koltuk değneği gibi yardımcı sağlık elemanları kullanan yolcular özel arama yöntemleri uygulanmaktadır.

Metal kapı dedektörü sinyal vermese bile, tehdidin durumuna göre yolcular örnekleme yöntemi ile fiziksel aramaya tabi tutulmaktadır.

### **3.2.9. Bagaj Kontrolü**

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı terminal binalarında yolculara ait bagajlar ve diğer tüm maddeler X-Ray cihazından geçirilerek kontrol

edilmektedir. Bagajların kontrolünden sorumlu güvenlik görevlileri, uçağa sokulması yasak olan maddeler ve X-Ray'deki görüntüyü doğru bir şekilde yorumlama konusunda gereken sivil havacılık güvenliği eğitimi almış kişilerdir ve bu eğitimlere havaalanının eğitim merkezinde devam edilmektedir. Bu havaalanında, ICAO Ek 17'de bagaj güvenliği ile ilgili olarak getirilen " taraf olan her devlet, o ülkeden hava taşımacılığı hizmeti veren işletmelerin uçakta olmayan yolcuların bagajlarını taşımamayı garantileyen önlemleri almalıdır" standardını karşılamak için SITA marka yolcu-bagaj eşleme sistemi kullanılmaktadır.

Normalden ağır bagajlar ile X-Ray'de seçilemeyen ya da şüpheli, görüntü veren bagajlar fiziki aramaya tabi tutulmakta ve fiziki aramada bagajlarda gizli bölme bulunup bulunmadığı kontrol edilmektedir. Normal görüntü veriyor dahi olsa, bagajlar örnekleme yöntemi ile fiziki aramaya tabi tutulmakta ve bu arama bagajın sahibinin huzurunda yapılmaktadır. Bagajların kontrolü yapıldıktan sonra "Kontrolü Yapılmıştır" bandı yapıştırılmaktadır.

Cep telefonu, hesap makinası, kamera, oyuncak gibi bütün elektrikli, elektronik ve pille çalışan eşyalar, patlayıcı düzeneği hazırlanmış olma ihtimaline karşı kontrol edilmektedirler.

Terminal hattı ve uçuş hattı tesisleri dışında, havaalanı içinde bir bomba ve şüpheli paket imha yeri bulunmaktadır.

### **3.2.10. Kargo, Paket ve İkram Malzemelerinin Kontrolü**

Havaalanında, kargo hizmetleri için fiziki engellerle çevrilmiş, giriş-çıkışı kontrol edilen bir alan bulunmakta ve kargo alanına giren bütün kişiler ve kargolar güvenlik görevlilerince belirtilen standartlar göre kontrol edilmektedir.

Kontrol edilen kargoya "Kontrol Edilmiştir" etiketi yapıştırılmakta ve sahibiyile tekrar buluşması engellenmektedir. Kargo güvenlik amacıyla 24 saat bekletilmektedir. İkram malzemelerinin aprona çıkışına A kapısından izin

verilmekte ve seyyar X-Ray cihazına bu malzemelerin kontrolü için gereksinim duyulmaktadır.

### **3.2.11. Kontrol Edilmiş Bagajların, Kargonun, İkram Malzemelerinin ve Uçakların Korunması**

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanında kargo alanları, bagaj toplama alanları, ikram servisleri ve uçaklar, işletmeci kuruluşlar ve güvenlik görevlilerince korunmakta olup, yetkisiz kişilerin yaklaşması ve girişi önlenerek güvenliği sağlanmaktadır. Uçakların apron üzerinde park edildiği alanlar iyi bir şekilde aydınlatılmıştır ve uçak park halinde iken merdiven ve körükler çekilmekte, uçak kapıları kilitli tutulmaktadır. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında belirtildiği gibi merdiven ve diğer bindirme / indirme araçları işleri bittikten sonra uçak etrafından çekilerek, kontrol altına alınmaktadır. Uçaklar, patlayıcı maddeler yerleştirilmiş olma ihtimaline karşı uçak teknisyenlerince aranmakta ve uçağın içinde ya da altında çalışan görevliler sürekli gözetim altında tutulmaktadır. Kargo, bagaj ve ikram malzemeleri de uçağa yüklenme esnasında gözetim altında tutulmaktadır.

### **3.2.12. Personel Giriş Kartları ve Apron Plakalarının Denetlenmesi**

Havaalanında görev yapan personele "Havaalanı Giriş Kartları Yönergesi" hükümlerine göre giriş kartları verilmekte ve personelin hangi alanlara girebileceği standartlar göz önüne alınarak belirlenmektedir.

Personele verilen giriş kartları farklı renklindedir ve her rengin giriş izin yetkisi farklıdır. Araçlara apron plakası verilmesinde de standartlara uyulmakta ve güvenlik dikkate alınmaktadır.

### 3.3. Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanında Güvenliğin Sağlanması Amacıyla Hazırlanan Yönerge ve Planlar

Uluslararası güvenlik standartlarının sağlanabilmesi için “Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında” belirtildiği gibi havaalanlarınca hazırlanması gereken, Sabiha Gökçen Uluslararası havaalanını işleten firma tarafından hazırlanan yönerge ve planlar aşağıda verilmiştir. Ancak güvenlik açısından sakıncalı olduğu için bu yönerge ve planların içeriği ayrıntılı olarak bu çalışmada yer almamaktadır.

#### 1. Güvenlik Hizmetleri Yönergesi

Bu yönergede; güvenlik müdürlüğünün görev ve sorumlulukları, HEAŞ Genel Müdürlüğü Personel İdare Başkanlığına bağlı Güvenlik Müdürünün başında olduğu güvenlik teşkilat yapısı, görev alanı, denetim, personel eğitimi, güvenlik hizmetinin yürütülmesi ile ilgili genel esaslar, güvenlik görevlileri hareket tarzları gibi bilgiler yer almaktadır.

#### 2. Muhtemel Harekat Tarzı Planı

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı içinde ve yakın çevresinde yolculara, personele, uçaklara, tesislere, araç ve gereçlere yapılabilecek her türlü saldırı ve sabotajı önlemek, bunların sonuçlarını ve etkilerini en aza indirmek amacıyla hazırlanan bu plan; Sabiha Gökçen Havaalanı İşletme Başkanlığını, Emniyet Şube Müdürlüğünü, Jandarma Bölük Komutanlığını, Gümrük ve Gümrük Muhafaza Müdürleri ve ilgili diğer kurum ve kuruluşları kapsamaktadır.

Bu planda; muhtemel tehditler, haberleşme ve kontrol, hava trafik kontrol ünitesinin, nöbetçi meydan müdürlüğünün, Sabiha Gökçen Havaalanı Emniyet Şube Müdürlüğünün, İtfaiye ve Kurtarma Müdürlüğünün, Sabiha Gökçen Havaalanı Sağlık Bölüm Yöneticiliğinin, Jandarma Koruma Bölük Komutanlığının, Gümrük ve Gümrük Muhafaza Müdürlüklerinin, Havayolu

İşletmecileri ve diğer kuruluşların ve Mülki İdare Amirinin planla ilgili görevleri ayrıntılı olarak yer almaktadır.

### 3. Acil Durum Planı

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı sınırları içerisinde ve yakın çevresinde meydana gelebilecek her türlü acil durumun etkilerini en aza indirmek ve olaydan etkilenen insanların hayatını kurtarmak amacıyla personel, araç-gereç ve teçhizatın kullanılması ve takviyesi ile kurum ve kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonun sağlanmasına ilişkin esas ve usullerini düzenlemek amacıyla hazırlanan bu plan; havaalanında faaliyet gösteren ya da protokol yapılan kurum ve kuruluşlar ile bunların araç-gereç ve teçhizatlarını kapsamaktadır.

Bu planda; acil durum çeşitleri, gerekli önlemlerin alınmasında görev alacak havaalanı içindeki ve dışındaki kurum, kuruluş ve birimler, acil durumlarda uygulanacak işlemler, kriz merkezleri, iletişim, basın ve halkla ilişkiler, acil durum tatbikatları, acil durum görevlileri, malzeme ve teçhizat listesi ayrıntılı olarak yer almaktadır.

### **4. HAVAALANI GÜVENLİĞİ İÇİN BİR MODEL ÖNERİSİ**

Ülkemizdeki havaalanlarının güvenliği; İçişleri Bakanlığına bağlı polis ve Silahlı Kuvvetlerle ilgili görevleri, eğitim ve öğrenim bakımından Genelkurmay Başkanlığına, emniyet ve asayiş işleri ile diğer görev ve hizmetlerin ifası yönünden İçişleri Bakanlığına bağlı jandarma tarafından sağlanmaktadır. Bazı havaalanlarında bu güvenlik güçlerinin yanı sıra, 2495 sayılı “ Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliğinin Sağlanması Hakkındaki Kanun” ve bu kanunda değişiklik yapan 3832 sayılı kanun ile kurulan Özel Güvenlik Teşkilatına bağlı güvenlik görevlileri de görev yapmaktadır.

Sivil havaalanlarında yasa dışı eylemlere karşı yolcuların, mürettebatın, yer personelinin ve halkın güvenliği için alınacak tedbirler, hizmetlerin düzen

içinde ve hızla yürütülmesine engel olmayacak şekilde düzenlenmektedir. Alınacak güvenlik tertip ve tedbirleri ICAO ve ECAC tarafından belirlenen standartlar çerçevesinde her havaalanının yerel şartlarına ve eldeki mevcut imkanlara göre, maksadı en iyi sağlayacak şekilde düzenlenmekte ve geliştirilmektedir.<sup>283</sup>

5442 sayılı İl İdaresi Kanunu ve bu kanunda değişiklik yapan 4178 sayılı Kanunda, havaalanları güvenliğinden sorumlu olacak ve kurumlar arasında koordinasyonu sağlayacak otoritenin yetki ve sorumlulukları ile ilgili genel esaslar belirtilmiştir. İl İdaresi kanununun EK1.inci maddesi ile sivil havaalanlarında valilerin görev ve yetkileri düzenlenmiştir. Bu madde hükmüne göre havaalanlarının güvenliğinden Vali sorumludur.<sup>284</sup>

İl İdaresi Kanununun Ek 1.inci maddesine dayanılarak düzenlenen yönetmelikte, sivil havaalanlarında Valinin ya da Vali tarafından görevlendirilen Mülki İdare Amirinin görev, yetki ve sorumlulukları; “sivil havaalanlarında, limanlarda ve sınır kapılarında gerekli güvenlik tedbirlerini almak, özel ve genel kolluk kuvvetlerinin tam bir işbirliği halinde çalışmalarını temin etmek ve uygulamaları denetlemek” ile “ sivil havaalanları, limanlar ve sınır kapılarında giriş ve çıkışların düzenli bir şekilde yapılması, can ve mal güvenliğinin sağlanması, muhtemel yasa dışı eylemlere karşı gerekli tertip ve tedbirlerin alınması, yolcu ve eşya trafiğinin güven içinde yürütülmesi amacıyla gerekli önlemleri almak, aldırma ve denetlemek” tir. Havaalanlarının karaya ve havaya dönük bölümlerinde güvenlik, Mülki İdare Amiri tarafından sağlanır.<sup>285</sup>

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanında güvenlik hizmetleri Mülki İdare Amiri vasıtasıyla Jandarma, Polis ve Özel Güvenlik teşkilatı tarafından yerine getirilmektedir.

<sup>283</sup> Sivil Havaalanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik, (97/9707), Resmi Gazete, 23080:14.08.1997, s. 6.

<sup>284</sup> İl İdaresi Kanunu ve Bunda Değişiklik Yapan 4178 Sayılı Kanun (5442 ve 4178 S.K), Resmi Gazete, 22747; 4 Eylül 1996, s. 1,3.

<sup>285</sup> Aynı. s. 3.

Havaalanında güvenlikten sorumlu çok sayıda kuruluşun bulunması, yönetim, koordinasyon, işbirliği ve sorunlara ivedi çözüm bulunmasını, çabuk sonuç alınmasını güçleştirmektedir.

2495 sayılı "Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliğinin Sağlanması Hakkındaki" kanunda 3832 sayılı kanunla yapılan değişiklik ile sadece sivil trafiğe açık devlet tarafından işletilen havaalanları 2495 sayılı kanunun kapsamına dahil edilmiştir.

### Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliklerinin Sağlanması Hakkında Kanun

#### Kapsam:

Madde 2- ( Değişik:2/7/1992-3832/2 md.) Bu kanun hükümlerine göre korunacak ve güvenlikleri sağlanacak yerler; milli eğitim ve öğretim ve ekonomi ile devletin savaş gücüne önemli ölçüde katkısı bulunan baraj, enerji santralleri, rafineri, enerji nakil hatları, akaryakıt nakil, depolama, yükleme tesisleri ve benzeri yerlerle, sivil trafiğe açık devlet eliyle işletilen havaalanları ve limanlar, tarihi eserler, ören yerleri, sitler, açık ve kapalı müzeler, sanayi ve ticari ve turistik tesislerdir. (.....)

Bu kanun maddesine göre; özel bir işletici firma tarafından işletilen Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı, 2495 sayılı kanunun kapsamında değerlendirilmesinin yasal bir dayanağı bulunmamaktadır.

2495 sayılı Kanun özel güvenlik tedbirlerini düzenleyen, ancak havaalanı güvenliği için uygun olmayan bir kanundur. Aslında bu kanun, bankaların güvenliği düşünülerek hazırlanmış havaalanları, bu kanuna sonradan eklenmiştir. 2495 sayılı kanun ile kurulan özel güvenlik teşkilatının mevcut durumuyla bazı hallerde ve yerlerde beklenen yararı sağlayamadığı, buna karşın personel kadro, işgücü ve kaynak israfına neden olduğu ileri sürülmektedir.<sup>286</sup> Bu kanun gereğince kurulması planlanan özel güvenlik teşkilatının kanunda belirtilen eğitim ve nitelikleri, sabit tesislerin korumasına

<sup>286</sup> Ali Yılmaz, "Özel Güvenlik Sisteminin Geliştirilmesi ve Bazı Polis Hizmetlerinin Sivilleştirilmesi", *Teknolojik Güvenlik*, Cilt no:2, Sayı: 3, (1998) s. 52.

yöneliktir ve sivil havacılık güvenliği gibi uluslararası standartlarda özel eğitim ve sertifikasyon isteyen güvenlik hizmetlerini karşılayamamaktadır. 2495 sayılı kanun tesis sahibinin, tesisi kendi tarafından korunmasına yöneliktir ve tüm düzenlemeler buna göre yapılmıştır. Ancak havaalanı güvenliğinin kendine has özellikleri vardır: hem havaalanı tesisleri hem de havayolu ulaşımının güvenliğinin sağlanması gerekmektedir. Havacılık güvenliğinde sadece tesisi korumak yeterli olmamaktadır. Özel kişilerin servetinin ya da tesislerin güvenliğinden farklılık göstermektedir. Burada en önemli nokta bir kamu güvenliği ve sınır güvenliğinin sağlanmasıdır. Anayasamızda belirtildiği üzere kamuya ilişkin görevler kamu personeli tarafından yürütülmektedir. Ancak Sabiha Gökçen Havaalanı bir kamu hizmeti yapmasına rağmen, kamuya ait olmadığı için kamuya ait görevlilerce korunması da gerekmemektedir. Bu havaalanı, kamu sermayesi ağırlıklı Ticaret Kanunu hükümlerine göre çalışan bir sermaye şirketi tarafından işletilmektedir. Bu şirketin hisselerinin % 84.9'u Savunma Sanayine, %10'u Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfına, % 4.1'i de THK, Aselsan, Havelsan ve TUSAŞ'a aittir. Sabiha Gökçen Havaalanı zaten Jandarma tarafından güvenliğe alınmış bölgede kurulmuştur. Yolcu terminal ve apron sahasının güvenliği, pasaport ve diğer hizmetler polis ve özel güvenlik elemanları tarafından yapılmaktadır. Çevre güvenliği ise Jandarmanın görev alanına girmektedir.

ICAO ve ECAC güvenlik standartlarının ve SHY 22 Yer Hizmetleri Yönetmeliğindeki *Özel Güvenlik Hizmet ve Denetimi* maddesinin tam olarak uygulanabilmesi için yolcu ve bagajların terminal binasına girişteki kontrollerinden itibaren uçağın kalkışına kadar alınacak tedbirlerin tek bir kuruluş tarafından yapılması öngörülmektedir. Tesis güvenliği ise Jandarma tarafından yapılacaktır.

2495 sayılı kanunun olumsuzluklarından bir diğeri de özel güvenlik görevlilerinin polis ve jandarmanın emri altında çalışmasıdır. Bu teşkilat, polis ve jandarmanın mevcut olmadığı durumlarda yetkilidir, ve bunların mevcudiyetinde ise hiçbir yetkisi yoktur. Bu nedenle polis ve jandarmanın yanı sıra özel güvenlik teşkilatına gerek bulunmamaktadır.

Yukarıda belirtilen bu olumsuzlukların ortadan kaldırılması ve güvenliğin uluslararası standartlara göre sağlanabilmesi için yeni bir güvenlik sisteminin geliştirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu sistemde; İl Jandarma Alay Komutanlığı tarafından havaalanında görevlendirilen jandarmalar, sivil havacılık güvenliği eğitiminden geçirilerek, havaalanı çevre güvenliği dışında görev yapacak özel bir güvenlik birimi oluşturulması planlanmaktadır. Tesislerin korunmasından sorumlu güvenlik personeli ile yolcu terminal binalarında yolcu ve bagaj kontrollerini yapan, pasaport kontrolü, giriş çıkış ve yabancılar işlemleri gibi işlemlerden sorumlu güvenlik personelinin eğitimleri farklı olmalıdır. Böylece çevre ve tesislerin güvenliğinden sorumlu jandarma ile yine Jandarma Alay Komutanlığınca görevlendirilen jandarmalar tarafından oluşturulacak özel güvenlik biriminin çalışma alanları da farklı olacaktır. Bu durumda polis teşkilatı havaalanından çıkarılarak, tüm güvenlik hizmetleri jandarma tarafından yürütülecektir.

Ülkemizdeki havaalanlarında güvenlik hizmetlerinin yerine getirilebilmesi için jandarma, polis ve özel güvenlik teşkilatının bir arada görev yapması, bu farklı güvenlik birimleri arasında koordinasyon bozukluğuna ve yetki çatışmalarına neden olmaktadır. Bu da havaalanlarında güvenliğe yönelik tespit edilen sorunların başında gelmektedir. Havaalanı Mülki İdare Amirinin yönetimi ve denetimi altında, güvenliğin tek bir teşkilat tarafından yerine getirilmesinin bu sorunu ortadan kaldıracağı düşünülmektedir.

Polis teşkilatının havaalanlarından çıkartılmasının yasal bir soruna yol açması mümkün görülmemektedir. Havaalanlarında güvenliğin polis ya da jandarma tarafından sağlanması gerektiğine ilişkin uluslararası bir standart ve yasal bir düzenleme bulunmamaktadır. Milli mevzuatımıza göre havaalanlarının güvenliğinden vali sorumludur. Ayrıca Sabiha Gökçen Havaalanının il ve ilçe belediye sınırları dışında olması nedeniyle polis görev ve sorumluluk alanının dışında olması ve jandarma bölgesinde olması, jandarmanın bu havaalanında görev yapmasına bir engel teşkil etmemektedir.

Jandarma teşkilat, görev ve yetkileri kanunu da bunu açık bir şekilde belirtmektedir.<sup>287</sup>

Madde 10- Jandarmanın genel olarak görev ve sorumluluk alanı; Polis görev sahası dışı olup, bu alanlar il ve ilçe belediye hudutları haricinde kalan veya polis teşkilatı bulunmayan yerlerdir.

Madde 19- Mülki teşkilata tabi olan jandarma iç güvenlik birliklerinin genel olarak görev ve sorumluluk alanı; polis görev alanının dışı olup, bu alanlar il ve ilçe belediye sınırları dışında kalan ya da polis teşkilatı bulunmayan yerlerdir.

Havaalanlarında polisin yürüttüğü güvenlik hizmetlerinin jandarmaya devredilmesinde diğer bir yasal dayanak da; havaalanlarında polisin ve jandarmanın arama yetkisinin hemen hemen aynı düzeyde ve aynı prosedüre tabi olmasıdır.

Polis Vazife ve Selahiyet Kanununa göre;

Madde 9- Polis:

Can ve mal güvenliğinin ve seyahat özgürlüğünün sağlanması için, tren, otobüs, vapur, uçak, metro ve benzeri yerüstü ve yer altı toplu taşıma araçları ile havaalanı, iskele, liman, gar, istasyon, otogar, otobüs terminalleri gibi halkın topluca bulunduğu ya da spor, gösteri ya da yarışmalar gibi büyük halk topluluklarının birikebileceği yerlerde;

Kanunlara göre el konulması gereken alet ve eşyanın bulundurulup bulundurulmadığını saptamak ve eylemlere katılmış kişileri ele geçirmek amacıyla, kişilerin üstlerini, araçlarını ve eşyalarını arar, suç unsuru gördüklerine el koyar, evrakıyla birlikte adalete teslim eder.

Jandarma Teşkilatı Görev ve Yetkileri Yönetmeliğine göre;

<sup>287</sup> Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, **Yürürlükteki Kanunlar Külliyeti**, Cilt no:5, Kanun no:2803, s.5650.

Madde 32- Jandarma:

Can ve mal güvenliğinin ve seyahat özgürlüğünün sağlanması için tren, otobüs, vapur, uçak, metro ve benzeri yer üstü ve yer altı toplu taşıma araçları ile havaalanı, iskele, liman, gar, istasyon, otopark, otobüs terminali gibi halkın topluca bulunduğu yerlerle, her çeşit spor karşılaşması ya da eğlence, müsamere, konser gibi nedenlerle büyük halk topluluklarının birikebileceği yerlerde;

Kanunlara göre el konulması gerekli araç, gereç ve eşyaların bulundurulup bulundurulmadığının saptanması, suçla ilgili kişileri ele geçirmek amacıyla; kişilerin üstlerini, araçlarını ve eşyalarını arar. Suç unsuru gördüklerine el koyar ve soruşturma dosyası ile birlikte adli makamlara gönderir.

Ayrıca Jandarma Teşkilatı Görev ve Yetkileri Yönetmeliğine göre; jandarma ve polisin sorumluluk alanları bir protokol ile belirlenir.

#### JANDARMA TEŞKİLATI GÖREV VE YETKİLERİ YÖNETMELİĞİ

MADDE 22- Jandarma ve polisin sorumluluk alanları; Mülki Amir ya da yetkili kılacağı Görevlinin başkanlığında Jandarma, Emniyet ve Belediye temsilcilerinin katılacağı bir komisyon tarafından belirlenir ve bir protokolle gösterilir. Oybirliği ile alınan kararlar kesindir.

Oybirliği sağlanamayan durumlarda; bucağın ve ilçelere ilişkin sorumluluk alanları konusundaki itirazları vali; kesin olarak çözümler. Bu konudaki kararlar düzenlenecek protokole esas alınır.

Protokoller ayrıntılı bir biçimde düzenlenir ve komisyona katılanlarca imzalanır. Harita, kroki ve diğer ekler komisyonca onaylanarak, protokolle birlikte bir örneği İçişleri Bakanlığına gönderilir. Birer örnek Mülki Amirlik makamında, jandarma ve emniyet birimlerinde dosyalanır.

Polis Vazife ve Selahiyet Kanunu ile Emniyet Teşkilatı Kanunu'nda havaalanlarında pasaport kontrolünün polis tarafından yapılacağına ilişkin bir hüküm de bulunmamaktadır. Pasaport kontrolünün yapılması ile ilgili olarak polise pasaport kanununda atıfta bulunulmaktadır.

## PASAPORT KANUNU

Madde 2- (Değişik: 19/06/1984-KHK240: Aynen kabul: 7/11/1984-3073/2 md.)

Türk vatandaşları ile yabancılar Türkiye'ye girebilmek ve Türkiye'den çıkabilmek için yolcu giriş-çıkış kapılarındaki polis makamlarına usulüne uygun ve muteber pasaport ya da pasaport yerine geçerli bir vesika ibraz etmeye mecburdurlar. Gümrük ve diğer işlemlerin yapılabilmesi için polis makamlarınca giriş ya da çıkış işlemlerinin bitirilmesi şarttır.

2495 sayılı kanuna ve bu kanuna göre kurulan Özel Güvenlik Teşkilatı personelinin görev, yetki ve sorumlulukları ile çalışma esaslarını belirleyen yönergeye göre, havaalanlarında koruma ve güvenlikle birlikte yurt dışına giriş-çıkış kontrol işlemleri yapma yetkisinin özel güvenlik teşkilatına bırakılması mümkündür.

## BAZI KURUM VE KURULUŞLARIN KORUNMASI VE GÜVENLİKLERİNİN SAĞLANMASI HAKKINDA KANUN

AMAÇ:

Madde 1- (Değişik 2/7/1992-3832/1 md)

Milli ekonomiye veya Devletin savaş gücüne önemli ölçüde katkısı bulunan, kısmen veya tamamen yıkılmaları, hasara uğratılmaları veya geçici bir zaman için dahi olsa çalışmadan alıkonulmaları, ülke güvenliği, ülke ekonomisi veya toplum hayatı bakımından olumsuz neticeler yaratacak, kamuya veya özel kişilere ait kurum ve kuruluşların sabotaj, yangın, hırsızlık, soygun, yağma, yıkma, burada bulunanları zorla işten alıkoyma, sağlıklarını ve vücut bütünlüklerini tehdit ve tehlikelere karşı korunması ve güvenliklerinin sağlanması, yurt dışına giriş çıkış yapılan yerlerde giriş ve çıkışa yarayan belgelerin kontrolü ile giriş çıkış işlemlerinin yapılması, aranan ve giriş çıkışı yasaklananların resmi güvenlik görevlilerine tesliminin sağlanmasıdır.

Madde 3- (Değişik: 2/7/1992-3832/3 md.)

2.nci madde kapsamına giren yerlerden hangilerinde koruma ve güvenliğin bu Kanun hükümlerine göre sağlanacağı, sivil trafiğe açık havaalanı ve limanlardan hangilerinde koruma ve güvenlikle birlikte yurtdışına giriş çıkış kontrol işlemleri yapma yetkisi

verileceği ilgili kuruluş ve Bakanlığının görüşleri ve talepleri dikkate alınarak İçişleri Bakanlığının önerisi üzerine Bakanlar Kurulunca kararlaştırılır.

Bu kararda günün şartları ve gelişen teknolojik imkanlar göz önüne alınarak koruma ve güvenliğin sağlanmasında aşağıdaki usullerden hangisinin tercih edileceği belirtilir.

- a) Sadece özel güvenlik önlemleri aldırılması,
- b) Kuruluş bünyesinde özel teşkilatı kurdurulması,
- c) Kuruluşun önemine ve özelliğine göre her iki yöntemin birlikte uygulanması, bendinde belirtilen özel güvenlik önlemlerinin neler olacağı yönetmelikte gösterilir. Bunlardan hangilerinin uygulanacağı; ilgili kuruluşun görüşü de alınmak suretiyle, kuruluşa en az mali yük getirmesi ve yeterince etkili olması gibi hususlar dikkate alınarak, İçişleri Bakanlığınca tespit edilir.

## ÖZEL GÜVENLİK TEŞKİLATI HAVAALANI KORUMA HİZMETLERİ YÖNERGESİ

### SORUMLULUK:

Madde 5- Havaalanlarının genel güvenliğinden Havaalanı Mülki İdare Amiri sorumludur. Mülki İdare Amiri bu sorumluluğu Genel Güvenlik Kuvvetleri ve Özel Güvenlik Teşkilatı personeli aracılığı ile yapar.

Özel Güvenlik Teşkilatı personeli, polise yardımcı olacak şekilde olayları ihbar etmek, şüpheli durumları izlemek, adli bir olay meydana geldiğinde veya gelebileceğini gözlemlediği anda polis yok ise olaya müdahale ederek, anında polisin olaylara müdahalesini ve polis gelinceye kadar olay yerini ve suç delillerinin muhafazasını sağlamak, polisin olaya müdahalesi sırasında vereceği görevleri yapmakla sorumludur. Yolcu ve yük taşıyan uçağa, silah, patlayıcı madde ve diğer tehlike arz eden maddelerin sokulmasını önlemek için yolcu ve bagajların terminal ve arındırılmış salon giriş kontrol noktalarında güvenlik cihazları ile taramak, bu yönergede belirtilen görevleri ve Mülki İdare Amirliğince havaalanının güvenliği ile ilgili verilen diğer görevleri yapmaktan sorumludur.

Bu görevler, Sivil Havaalanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkındaki Yönetmelik ve Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ile ICAO ve ECAC standartlarına uygun olarak yapılır.

Bu yönergede belirtilen görev ve hizmetlerin yürütülmesinden, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programının belirlediği güvenlik hizmetlerinin yapılmasından, Özel Güvenlik Teşkilatı ile bağlı olduğu kuruluş sorumludur.

Havaalanlarının uçuş hattı tesislerinin güvenliğinin polis tarafından sağlanması gerektiği ve bu hususta jandarmanın yetkisiz olduğunu belirten herhangi bir kanun, tüzük ve yönetmelik hükmü bulunmamaktadır. Mevcut yasal düzenlemelere göre uçuş hattı tesislerinin güvenliği özel güvenlik teşkilatı tarafından bile karşılanabilir. Havaalanlarında genel güvenlik düzenlemeleri ve genel politikaları Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ile belirlenmiştir. Bu programda, havaalanının güvenliği ile ilgili sorumluluk verilen tüm birimler güvenlik kuvvetleri olarak tanımlanmıştır.

Uçuş hattı tesislerinin jandarma tarafından sağlanması için herhangi bir yasal değişikliğe ya da yasal düzenlemeye ihtiyaç bulunmamaktadır.

Havaalanı güvenlik hizmeti, nitelikli personel ile yürütülmesi gereken bir ihtisas alanıdır. Bu görevi yürüten personelin eğitilmiş olması gerekmektedir. Bu alanda istihdam edilen personelin diğerlerine oranla daha özelliikli olması zorunluluğu bulunmaktadır.

Ülkemizdeki havaalanlarında mevcuda ek olarak halen 1500 polise ihtiyaç duyulmakta olup, ülkemizin genel şartları ve yapılan tetkiklerde bunun karşılanmasının mümkün olmadığı görülmektedir. ( İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü 19.01. 2000 tarihli ve B.05.1.EGM. 0.36.06.01/187/229 sayılı yazısı) Havaalanlarında görevli emniyet personeli; ulaşım zorluğu, lojman talebi, buralarda fiyatların yüksekliği ve havaalanlarının şehir merkezlerine olan uzaklığı nedeniyle havaalanlarında çalışmayı tercih etmemekte, bu da kaliteli ve verimli çalışmada olumsuzluklara neden olmaktadır.

Ayrıca havaalanında görev yapan, sivil havacılık güvenliği eğitiminden geçirilmiş polislerin, rotasyon nedeniyle başka yerlere ve görevlere atanması bu verilen eğitimlerin boşa gitmesine ve yeni gelen polisler için tekrar eğitim ve

uyum zorunluluğu yaratmaktadır. Polislerin sürekli yer değiştirmesi havaalanı gúvenliđinde olumsuzluklara yol açmaktadır.

Tüm bu olumsuzlukların ve daha önceki bölümlerde belirtilen 2495 sayılı "Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliklerinin Sağlanması Hakkındaki" kanuna göre kurulan özel güvenlik teşkilatının mevcut durumu ile havaalanlarında beklenen yararı sağlamaması nedeniyle halihazırda silah bilgisi, atış eğitimi, patlayıcı maddelerin tanımı, silah kullanma yetkisi, ve koruma ile güvenlik hizmetlerinin yapılması konusunda eğitilmiş olan jandarma personelinden oluşturulacak özel güvenlik biriminden yararlanılması, ülkemizde havaalanı gúvenliđi ve dolayısıyla havacılık gúvenliđinin ICAO ve ECAC standartlarına göre yürütülmesinde katkıda bulunacağı düşünölmektedir.

## SONUÇ

Günümüzde modern devletlerin; sağlık, eğitim, savunma ve adalet hizmetlerinin yanında önemli görevlerinden biri de güvenlidir. Güvenlik, devletlerin egemenlik kavramının bir göstergesi olan sınırlarının korunmasından, şahısların korunmasına kadar geniş bir alanı kapsamaktadır. Ülkemizde güvenlik hizmetleri, bir devlet görevi olarak İçişleri Bakanlığınca sağlanmaktadır. Gelişmiş ülkelerde güvenlik konusu bir sektör haline gelmiş olup, devletin ve polisin görev alanı daraltılmış, kuruluşların ya da özel kesimin alanı olabildiğince genişletilerek, her kurum ya da kuruluşun kendi güvenliğini sağlaması ya da bu hizmeti satın almak suretiyle yapma imkanı sağlamıştır.<sup>288</sup>

Yaşanan teknolojik gelişmeler ve artan ticari faaliyetler tüm dünyada hava taşımacılığı endüstrisinin büyük bir gelişme göstermesine neden olmuştur. Yasa dışı eylem grupları da bu gelişmelere ayak uydurmuş ve havaalanlarına ve uçaklara yapılacak bir saldırının tüm dünya da büyük ses getireceğini fark etmişlerdir.

1970'li yılların başından itibaren havaalanları ve sivil havacılık terörist saldırıların hedefi haline gelmiştir. Ülkemizin taşıdığı olduğu yüksek terör riski, sivil havacılık güvenliğini ülkemiz açısından daha hassas bir konuma getirmektedir. Güvenliğin tam olarak sağlanabilmesi için güvenlik sistemi, nitelikli insan gücü, modern teknolojik araçlar ve kurumlar / kuruluşlar arası koordinasyon gerektirmektedir.

Bu çalışmanın, havacılık güvenliğini tehdit eden eylemlerin başlangıç noktası olan havaalanı ve yolcu terminal binalarında ICAO ve ECAC standartlarına göre alınması gereken tedbirleri detaylı bir şekilde inceleyerek, bu konu ile ilgili otoritelerin mevcut durumu gözden geçirmelerine olanak sağlayacağı umulmaktadır.

<sup>288</sup> Uğur Çardaklı, "Sivil Havacılık Güvenliği". *Teknolojik Güvenlik*, Cilt no:3, Sayı No:9 (1999), s.122.

Bu çalışmanın uygulama alanını oluşturan Sabiha Gökçen Uluslararası havaalanında yapılan görüşmeler ve elde edilen verilerde, bu havaalanında alınan fiziksel güvenlik tedbirlerinin, uluslararası hava taşımacılığının gelişimini ve kalitesini büyük ölçüde etkileyen güvenlik standartlarına en iyi şekilde uyduğunu göstermektedir.

En modern teknoloji kullanılarak üretilen bu güvenlik cihazları, terminal binalarında yolcu ve bagajlarının kontrol edilmesinde, tahditli alanlara giriş çıkışın denetlenmesinde etkin bir şekilde kullanılarak, uçuş hattı tesislerinin, uçakların ve dolayısıyla havacılık güvenliğinin tam olarak sağlanmasına katkıda bulunmaktadır.

Ancak bilindiği gibi, bir havaalanında alınan fiziksel tedbirler güvenlik açısından tek başına yeterli olmamaktadır. Güvenlik cihazlarını kullanacak ve havaalanında güvenlik ile ilgili diğer hizmetlerin yürütülmesinde görev alacak personelin nitelikleri de oldukça önem arz etmektedir. Sivil havacılık güvenliği için gerekli olan uluslar arası standartlarda, sivil havacılık güvenliği konusunda özel eğitim almış, nitelik ve nicelik bakımından yeterli güvenlik görevlisine ihtiyaç duyulmaktadır.

Havaalanlarında polis, jandarma ve özel güvenlik teşkilatı gibi çok sayıda kuruluşun bir arada görev yapması; yönetim, koordinasyon, işbirliği ve sorunlara ivedi çözüm bulunmasını ve çok çabuk sonuç alınmasını güçleştirmektedir.

Bu nedenlerden dolayı, hali hazırda güvenlik konusunda eğitilmiş ve deneyimli, havacılık güvenliği konusunda eğitimden geçirilerek Jandarma birliklerine bağlı personelden oluşturulacak Özel Güvenlik Teşkilatı, havaalanı Mülki İdare Amirinin yönetimi ve denetimi altında tek bir kuruluş olarak, söz konusu sorunları ortadan kaldırarak güvenlik hizmetini en iyi şekilde yerine getireceğine inanılmaktadır.

Bu çalışma esnasında yapılan araştırmalarda, ÷lkemizde havaalanları g÷venliği açısından karşılaşılan belli başlı yapısal sorunlar ve ç÷z÷m önerileri şunlardır:

1. Son yıllarda ÷lkemizde sivil havacılık sektörünün hızla gelişmesi, yolcu sayısının artması ve her ile bir havaalanı yapılması politikası sonucunda havaalanlarının sayısının artması nedeniyle havaalanlarında gerekli güvenlik personeli sayısı yetersiz kalmaktadır.
2. 2495 sayılı “Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliklerinin Sağlanması Hakkındaki” kanun gereğince kurulan özel güvenlik teşkilatı, sivil havacılık g÷venliği gibi uluslararası standartlarda özel eğitim ve sertifika isteyen güvenlik hizmetlerini karşılayamamaktadır.

Bu kanunda ve bu kanuna dayanılarak çıkarılan “Özel Güvenlik Teşkilatı Havaalanları Koruma Hizmetleri Yönergesine” işlerlik kazandırılarak, işletmelerin özel güvenlik teşkilatlarından hizmet satın alınması ya da kendi özel güvenlik teşkilatlarını kurmaları sağlanmalı ve polis asli görevine dönmelidir.

Havaalanlarında güvenlik tedbirlerinin uluslararası standartlarda sağlanabilmesi için; mevcut uygulamada polisin görev yapmasında zorunluluk gör÷len kontrol noktaları ile pasaport kontrolü hariç; havaalanı ya da terminal işleticisi tarafından ICAO, ECAC ve Milli Sivil Havacılık Güvenlik Eğitim Programı çerçevesinde eğitim görmüş personele ihtiyaç duyulmakta ve Sivil Havacılık Güvenliği konusunda uluslararası standartlara sahip yeni bir güvenlik modelinin oluşturulması gerekmektedir. Havaalanlarında güvenlik hizmeti veren polis sayısının yetersizliği sorunu, özel güvenlik birimlerinin kurulmasıyla ortadan kaldırılabilir.

Ayrıca havaalanları , polis hizmetlerinin sivilleştirilmesi gereken yerlerden biridir. Havaalanlarında zorunlu olmadıkça üniformalı polis çalıştırılmaması, ÷lkemize gelen yabancı turistlere ilk gelişte sivil-medeni görünüm kazandıracaktır. Çünkü yurt dışından gelen yabancılar ilk anda üniformalı

polislerle karşılaşmaktadırlar. Bunu yıllar önce fark eden havacılık alanında gelişmiş bazı ülkeler bütün giriş ve çıkışlarda sivil görevli çalıştırmakta, gümrük ve güvenlik hizmetleri tamamen resmi polis üniforması giymeyen siviller tarafından başarıyla yürütülmektedir. Havaalanlarının iç güvenliği ise özel güvenlik personeline karşılanmaktadır. Böylece meydana gelebilecek olumsuz olaylardan polis hiçbir şekilde etkilenmemektedir. Ülkemizdeki havaalanlarında meydana gelen bütün aksaklıklarda ve olumsuz durumlarda vatandaş polis ile muhatap olmakta ve polisi suçlamaktadır. Bu gibi yerlerde güvenlik hizmetlerinin özelleştirilmesi, bazılarının ise sivilleştirilmesi polisin yıpranmasını önleyecektir.

289

3. Mevcut havaalanlarının bazılarının fiziki yapıları, güvenlik boyutu plan ve proje aşamasında dikkate alınmadığı için güvenlik standartlarına uygun değildir. Yeni yapılan ve projelendirilen havaalanı ve terminal binalarında güvenlik boyutuna yer verilmemekte, İl Özel İdareleri tarafından güvenlik boyutu düşünülmeden yapılan meydanlar DHMİ tarafından işletmeye alınmaktadır. Yerel otoriteler eldeki personel ve mevcut imkanlara göre güvenlik tedbiri alınacak yer ve alanları belirleyememekte ve tedbirleri günün koşullarına göre aldıkları için yanlış ya da eksik uygulamalar doğmaktadır.

Bu nedenle, havaalanları kategorilerinin uluslararası trafiğe açık olup olmaması, yolcu yoğunluğu, uçuş trafiği ve güvenlik sistemlerine göre yapılması sağlanarak, alınması gereken güvenlik tedbirlerinin asgari ve azami alınma ölçüsü tanımlanarak, yerel otoritelerin imkanlarını bu ölçüde kullanması sağlanmalıdır.

4. havaalanlarında güvenlik yönetiminden ve kurumlar arası koordinasyondan sorumlu olarak görevlendirilen Mülki İdare Amirlerinin kanunen kendilerine tahsis edilmiş ödeneğinin olmaması, diğer görevlerinin yoğunluğu, tüm kurum ve kuruluşlar üzerinde

yaptırım uygulayamaması tam bir otorite olarak görev yapmasını engellemektedir.

Bu sorunların ortadan kaldırılması amacıyla yasal düzenlemelerin hemen yapılması gerekmektedir.

Ülkemizdeki havaalanlarında güvenliğin uluslararası standartlarda sağlanabilmesi için alınması gereken diğer tedbirler şunlardır:

1. Havaalanlarında personel açığının giderilmesi, havaalanı güvenliği konusunda personelde branşlaşmaya gidilmesi ve atamalarda hizmetin özelliklerinin dikkate alınması, havaalanında görevlendirilecek personelin yabancı dil bilenler arasından seçilmesi ve özel güvenlik eğitiminden geçirilmesi,
2. Havaalanlarında hizmet veren diğer kurum / kuruluş personelinin de mutlaka güvenlik eğitiminden geçirilmesi,
3. Havaalanlarında yeterli sayıda özel hareket timlerinin görevlendirilmesi,
4. Güvenlikten sorumlu personelin düzenli olarak yeni tip patlayıcılar konusunda eğitimden geçirilmesi,
5. En modern teknolojinin kullanıldığı güvenlik cihazlarının kullanılması,
6. Tüm uluslararası havaalanlarında pasaport kontrolleri için "Optik Okuyuculu Bilgisayar sistemine" geçilmesi,
7. Uyuşturucu ve bomba kontrollerinde eğitilmiş köpek kullanımının yaygınlaştırılması,
8. Yolcu – bagaj eşleşmesinin mutlaka yapılması,

9. Yüzde yüz (%100) bagaj kontrolü uygulamasının tüm havaalanlarında mutlaka uygulanması,

10. Havayolu şirketlerinin, yolcunun tehlikesiz olduğunu teşhis etmek amacıyla her yolcuyla mülakat yapması

gerekli görülmektedir.

**EKLER**

<b><u>EK</u></b>	<b><u>Sayfa</u></b>
1. RAKAMLARLA SABİHA GÖKÇEN .....	217
2. HAVAALANI DENETLEME FORMU .....	220
3. ICAO EK 17 (ANNEX 17) GÜVENLİK .....	231
4. ECAC DOC-30 HAVACILIK GÜVENLİĞİ KONUSUNDAKİ HAREKET TARZLARI (GÜVENLİK) .....	232

## EK 1. RAKAMLARLA SABİHA GÖKÇEN HAVAALANI

- Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı toplam 655 hektar alan üzerinde kuruldu.
- Sabiha Gökçen Havaalanı Türkiye'nin uluslararası trafiğe açık 19., İstanbul'un 2. havaalanı olacaktır.
- Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı apronu, 3000 metre uzunluğunda 45 metre genişliğindedir. Biri iniş-kalkış diğeri taksi (uçanın park yerine geldiği yol) olmak üzere iki pist inşa edilmiştir. Pist sonlarında 15'er metre banket ve 60'ar metre aşma sahası bulunmaktadır.
- Üç adet 5000 metreküplük akaryakıt deposundan park yerindeki 22 uçağa aynı anda hidrantlarla yakıt doldurulabilmektedir.
- Üç ayrı modülden oluşan dış hatlar terminalinde 22.000 metrekare kullanım alanı bulunmaktadır. Terminaldeki 52 ofisin yanı sıra gümrüksüz satış mağazaları, bankalar için ayrılmış alanlar, kafeterya, restoran ve barlar, kiralık araba ofisleri, acil sağlık ünitesi, bebek bakım merkezi gibi çağdaş yaşamın gerektirdiği her türlü detay düşünülmüştür.
- Dış hatlar terminali yılda 3 milyon yolcunun rahatça geçiş yapabileceği şekilde inşa edilmiştir. Ayrıca iç hatlar terminalinden de yılda 500.000 yolcu sorunsuzca geçiş yapabilecektir.
- Dış hatlar terminalinde kullanılan güvenlik sistemleri şu anda Türkiye'de hiçbir havaalanında bulunmamaktadır. Avrupa'nın bir çok ülkesinde bile henüz kullanılmayan, üst seviyede teknoloji ile donatılan terminalde toplam 25 adet X-Ray adı verilen bagaj röntgen cihazı bulunmaktadır.
- Bu X-Ray'lerden altısı, bagaj yolcudan ayrılıp uçağa gitmek için işleme tesisine indiğinde devreye girmektedir. Son teknoloji ile üretilen bu cihazlar bagajda bulunan plastik patlayıcıyı, sahte parayı, uyuşturucuyu ve konvansiyonel silahları ayırt edebilmektedir.
- Havaalanının gidiş terminalinde 16, geliş terminalinde 12 olmak üzere toplam 28 adet pasaport bankosu bulunmaktadır. Yine gidiş terminalinde ayrıca 22 adet check-in bankosu yolculara hizmet vermede kullanılmaktadır. Gelen yolcular 4 ayrı konveyörden bagajlarını alabilirler.

- Terminalde bulunan akıllı kart sistemi tüm personeli güvenlik bölgelerine göre denetlemektedir. Personelin yetkisiz bölgelere optik okuyuculu kapılardan geçmesi engellenmektedir. Ayrıca mesaisi dışında havaalanında bulunan personel de kontrol altında tutularak denetlenmektedir.
- Terminalde ve özellikli bölgelerde kapalı devre televizyon sistemi bulunmaktadır. Bu kameralar yetkisiz veya mesai dışı kart okutmalarında, yangın ve bölgesel alarmlarda otomatik olarak hassas bölgeye dönerek kayda geçmekte ve güvenlik operatörünü uyarmaktadır. Havaalanı genelinde 139 kamera bulunmaktadır.
- Terminalin çevresinde 41 adet nöbetçi kulübesi bulunmaktadır. Şu anda yapılan çalışmalarla çift sıra tel örgü hattının tamamen kapalı devre kamera sistemleri ile gelişmiş alarm tekniklerinden oluşan bir güvenlik paketiyle donatılmasına çalışmaları sürdürülmektedir.
- Kargo terminalinin özellikleri: Kargo binası yılda 90.000 ton yük işleyebilecek şekilde inşa edilmiş olup, 5 bölümlü toplam 7.021 metrekarelik kapalı depolama alanına, çıkış antrepolarında en gelişmiş X-Ray kargo tarama cihazlarına, 4-12 (uçak büyüklüğüne göre değişen) park pozisyonlu 63.200 metrekarelik özel kargo apronuna, toplam 648 metrekare büyüklüğünde 18 soğuk hava deposu ve hidrolik yükleme rampalarına ve 7.500 metrekarelik büyük araç otopark alanına sahiptir.
- Rakımı 91 metre olan havaalanının bulunduğu bölge İstanbul'un deprem bakımından en az riskli bölgesi olmasına rağmen tüm binalar 9 şiddetine dayanacak şekilde yapılmıştır.
- 128 adet genel hizmet ofisi bulunan teknik kontrol binasının yerden yüksekliği 30.5 metredir.
- Havaalanında ayrıca 3506 metrekarelik güvenlik ve eğitim binası, 1650 metrekarelik gümrük binası, 50 dairelik lojman binaları, jandarma güvenlik binası ile misafirhanesi, 200 metrekarelik sağlık tesisi, gömülü tip su deposu, kuvvet santrali, araç bakım atölyeleri, çöp toplama tesisi, toplam 600 araçlık yolcu ve personel otoparkı ile ısı merkezi bulunmaktadır.
- Atık su için biyolojik arıtma sistemi kullanılmaktadır.

- Apronda bulunan şirket hizmet binası ise 6 ayrı modülden oluşmakta ve her modülün üst katında 12 ofis, kantin, soyunma odası; alt katta ise 500 metrekaarelik araç bakım ve çalışma alanı bulunmaktadır.
- İtfaiyenin bulunduğu kaza yangın binası ise 3.000 metrekaareden oluşmaktadır. Alt katta bulunan acil araç çıkış istasyonlarının yanı sıra, üst katta ofisler, kondisyon ve istirahat odaları ile dersane bulunmaktadır. İtfaiyenin kategorisi 9 olarak seviyelendirilmiştir.
- Havaalanı bünyesinde görev yapacak olan itfaiye ekipleri, bir Boeing 747 yangınına birkaç dakika içinde söndürebilecek teknik ve personel donanımına sahiptir.
- Kozyatağına 24 Km. uzaklıkta bulunan Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı, TEM yoluna 1.5 Km. olan bağlantısı ile ulaşım açısından son derece rahat bir trafiğe sahiptir. Ayrıca 01 karayoluna olan bağlantı çalışmaları da havaalanı açıldığında bitirilmiş olacaktır.

**EK 2.**  
**HAVAALANI DENETLEME FORMU**

Meydanın Vasfı / İşleten Kurum (Askeri-Sivil-Özel / DHMİ-THY-Özel)	/
Yıllık Yolcu / Uçak Kapasitesi	/
Yolcu Sayısı ve Artış Oranı ( son yıl)	/
Yüzölçümü / Çevre Uzunluğu	/
Terminal / Apron Sayısı	/
Hangar / Pist Sayısı	/
Çalışma Saatleri	/
Yolcu Trafikğine Açılış Tarihi	/

**TEMAS KURULAN KURUM VE YETKİLERİ**

KURUM	ADI SOYADI	ÜNVANI	TELEFON / FAX
DHMİ			
EMNİYET			
JANDARMA			
GÜMRÜK MUHAFAZA			
DİĞERLERİ*			

**HAVAALANINDA HİZMET VEREN KURULUŞLAR\***

	KURULUŞUN ADI	YETKİLİSİ	TELEFON / FAX
1			
2			
3			

Kontrol Edilen Yolcu Sayısı (Polisçe birim zaman içerisinde)	
Gece Konaklayan Uçakların Korunma Şekli	
Tel Örgü Dışındaki Havaalanı Bölümünün Korunma Şekli	

Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu

- Liste halinde verilebilir.

**GÜVENLİK PERSONELİ****TOPLAM**

<b>1. POLİS SAYISI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Koruma Hizmetlerinde Çalışan Polis Sayısı</li> <li>Sivil Havacılık Güvenliği Kursu Alan Polis Sayısı</li> <li>Pasaport-Yabancılar Hizmetlerinde Çalışan Polis Sayısı</li> <li>Pasaport-Yabancılar Kursu Alan Polis Sayısı</li> <li>İdari Hizmetlerde (Karakol, Trafik gibi) Çalışan Polis Sayısı</li> <li>İhtiyaç Duyulan Polis Sayısı</li> </ul>
<b>2. JANDARMA SAYISI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>İhtiyaç Duyulan Jandarma Sayısı</li> </ul>
<b>3. DHMİ ÖZEL GÜVENLİK PERSONELİ SAYISI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>İhtiyaç Duyulan Personel Sayısı</li> <li>Sivil Havacılık Güvenliği Kurslu Personel Sayısı</li> </ul>
<b>4. İŞLETMECİ FIRMA ÖZEL GÜVENLİK TEŞKİLATI PERSONELİ SAYISI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>İhtiyaç Duyulan Personel Sayısı</li> <li>Sivil Havacılık Güvenliği Kurslu Personel Sayısı</li> </ul>
<b>5. DİĞER GÜVENLİK PERSONELİ SAYISI (Bekçi, Korucu, vs.)</b>
<b>6. TOPLAM GÜVENLİK PERSONELİ SAYISI</b>

**GÜVENLİK CİHAZLARI\*****Faal Sayısı****Gayri Faal Sayısı****TOPLAM**

<ul style="list-style-type: none"> <li>X-Ray</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kapı Dedektörü</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>EI Dedektörü</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kapalı Devre TV Sistemi</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bomba Koklama Dedektörü</li> </ul>			

Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu

\*Güvenlik cihazları ile ilgili bilgiler liste halinde verilebilir.

<b>BÖLÜM 1</b>			
<b>GÜVENLİK KOMİSYONU</b>	<u>Evet</u>	<u>Hayır</u>	<u>Düşünceler</u>
1. Güvenlik Komisyonu;			
• Oluşturulmuş mu?			
• Düzenli olarak toplanıyor mu ?			
• Gündeme göre ilgili kurum ve kuruluşların temsilcileri çağrılıyor mu?			
• Alınan kararların kaydını tutuyor mu?			
• Kararların icrasını takip ediyor mu?			
2. Komisyonda çözilemeyen problemler Güvenlik Kuruluna Bildiriliyor mu?			
3. Resmi ve özel kurum ve kuruluş personelinin eğitim ihtiyaçları takip edilip gerekli görülen kursların düzenlenmesi sağlanıyor mu?			
4. Güvenlik tedbirleri belirsiz zamanlarda test edilip kayıtları tutuluyor mu?			
5. Test sonuçları ve denetleme formları gerekli yerlere bildiriliyor mu?			
6. Havaalanı güvenlik planları ( Güvenlik Programı, Acil Durum Planı, Muhtemel Harekat Tarzı Planı, İşletmecisi Güvenlik Planı)			
• Onaylatılmış mı?			
• Uygulamaya koyulmuş mu?			
• Gözden geçirilip güncelleştiriliyor mu?			
7. Güvenlik planları ile ilgili tatbikat yapıp test ediliyor mu?			
<b>BÖLÜM 2</b>			
<b>GÜVENLİK YÖNETİM / KRİZ MERKEZİ</b>			
8. Havaalanı Güvenlik Yönetim / Kriz Merkezi;			
• Oluşturulmuş mu?			
• Kimlerden oluşacağını ve görevlerini biliyor mu?			
• PAT sahalarına görüş hakimiyeti olan bir yerde mi?			
• Güvenlik tedbirlerinin gösterildiği panolarla donatılmış mı?			
• Haberleşme ve iletişim sistemleri ile görevin gerektirdiği diğer cihaz ve imkanlarla donatılmış mı?			
• Acil durumlarda kimlerle temas kurulacağını biliyor mu?			
• Kriz esnasında DHMI ve Emniyetten yeteri kadar personel görevlendiriliyor mu?			
• Belirli periyodlar dahilinde toplanarak, sistemin çalışıp çalışmadığı test ediliyor mu?			

<b>BÖLÜM3</b>			
<b>EĞİTİM, ARAŞTIRMA VE DENETLEME BİRİMİ</b>			
9. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Birimi;			
• Oluşturulmuş mu?			
• Personelin eğitimini yapıyor mu?			
• Eğitim kayıtlarını tutuyor mu?			
• Denetleme yapıyor mu?			
• Denetleme kayıtlarını tutuyor mu?			
• Denetleme neticesinde belirlenen eksiklikleri gidermek için çalışmalar yapıyor mu?			
10. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Birimi Dershanesi oluşturulmuş mu?			
Dershanede;			
• Uçuş hattı ve terminal hattı tesisleri ayrımının yapıldığı, farklı nitelikteki bölgelerin farklı renklerle tarandığı, hassas noktaların belirtildiği, büyük ölçekli havaalanı planı var mı?			
• TV, video ve diğer eğitim araçları yeterli mi?			

<b>BÖLÜM 4</b>			
<b>TAHDİTLİ ALANLARIN BELİRLENMESİ</b>			
11. Havaalanı çevresi fiziki engellerle kontrol altına alınmış mı?			
12.Havaalanı çevresinde 2565 sayılı kanuna göre Askeri Yasak Bölge veya Özel güvenlik Bölgesi oluşturulmuş mu?			
13. Havaalanına dışarıdan girişleri kontrol etmek, sınırlamak ve gerektiğinde havaalanından dışarıya çıkışları önlemek için;			
• Ana giriş kontrol noktası oluşturulmuş mu? Kaç tane?			
• Gereksiz veya denetimsiz girişler var mı?			
• Kontrol noktalarında gerekli güvenlik kontrollerinin yapılmasını sağlayacak teknik donanım ve ekipman var mı?			
14. Havaalanında; uçuş hattı, terminal hattı ayrımı yapılarak, krokilerle belirlenmiş PAT sahasına ve hassas bölgelere giriş için kontrol noktaları oluşturulup, giriş-çıkış denetim altına alınmış mı?			
15. Tahditli alanlar ve koruma şekli havaalanı güvenlik programında belirtilmiş mi?			

<b>BÖLÜM 5</b>			
<b>PAT SAHALARININ KORUNMASI</b>			
16. PAT sahalarının güvenliği için çevre tel örgüsü;			
• Bulunuyor mu?			
• Bulunan yerlerde kontrolsüz geçişe müsait yerler var mı?			
• Yüksekliği yeterli mi?			
• Aydınlatması yeterli mi?			
• Olan yerlerde periyodik olarak bakım ve gözetim yapılıyor mu?			
• Bulunan yerlerde gerekli ikaz, yazı ve işaretler uygun aralıklarla konulmuş mu?			
• Dışarıdan ne şekilde kontrol ediliyor?			
17. Bakım personeli, güvenlik devriyesi ve kurtarma araçları için devriye yolları tahsis edilmiş mi?			
18. Şahısların ve araçların PAT sahasına giriş-çıkışı için;			
• Kaç tane kapı bulunuyor?			
• Oluşturulmuş kapılar hangi amaçla kullanılıyor?			
• Kullanılan gereksiz ve denetimsiz kapı var mı?			
19. PAT sahalarına açılan kapılarda;			
• Kontrol için bariyer var mı?			
• Haberleşme araçları var mı?			
• Araçların aranması için fener, ayna, büyüteç gibi ekipman var mı?			
• Kullanılan ekipmanların, giriş-çıkış yapan araçların ve insanların, meydana gelen olayların, yapılan denetimlerin kaydının tutulduğu defter var mı?			
• Pat sahasına giriş ve çıkış için herhangi bir sınırlandırma var mı?			
20. PAT sahasına özel izinle giriş yapan aracın, plakası, markası gibi özellikleri, içindeki şoför ve diğer kişiler, içindeki maddeler, giriş ve çıkış zamanı, hangi maksatla kimin izin verdiği tetkik edilip kaydediliyor mu?			
21. PAT sahasına geçişine izin verilmeden önce aracın;			
• Gerçek plakası ile Apron plakası karşılaştırılıyor mu?			
• Apron plakasının geçerlilik süresi tetkik ediliyor mu?			
22. Silah, patlayıcı ve diğer yasak maddelerin PAT sahalarına sokulmasını önlemek amacıyla, aracın içi, bagajı, motor bölümü, alt kısmı, takım kutusu aranıyor mu?			
23. İnsanların PAT sahalarına geçişi için özel kapılar oluşturulmuş mu?			

24. Bu kapılarda arama ve tarama için gerekli ekipman bulunuyor mu?			
25. Pat sahalarına giriş yapmasına izin verilen herkes kontrolden geçiriliyor mu?			
26. İnsanların PAT sahalarına girmeye yetkili olup olmadığı, giriş kartı ve diğer hususlar kontrol edilerek denetleniyor mu?			
27. PAT sahalarına giriş noktaları gerektiği şekilde aydınlatılıyor mu?			
28. Giriş noktalarındaki anormal tavır ve davranışlara dikkat ediliyor mu?			
29. Yetkisiz ve ilgisiz kişi ve araçların kontrolü amacıyla, PAT sahaları devriyelerle denetleniyor mu?			
30. Giriş kartları ve Apron plakaları görünür şekilde taşıyor mu?			
31. Uçakların manevra sahasına, yetkili görevlilerin dışındakilerin girişi engelleniyor mu?			
<b>BÖLÜM 6</b>			
<b>TERMİNAL GÜVENLİĞİ</b>			
32. Terminale girişlerinde yolcu ve görevliler dışındakiler için sınırlama getirilmiş mi?			
33. Terminale giren herkes giriş noktalarında kontrolden geçiriliyor mu?			
34. Terminal giriş noktalarında, kontrol için gerekli ekipman bulunuyor mu?			
35. Terminal mimarisinde güvenliği ihlal edebilecek asma kat, balkon, çatı, çatıya açılan delikler, ısıtma ve havalandırma delikleri, emniyete alınmamış pencere, asansör gibi hususlar bulunuyor mu?			
36. Kontrol edilmiş-edilmemiş, gelen-giden, transit-transfer yolcuların birbirlerine karışmasını önlemek için gerekli tedbirler alınmış mı?			
37. Arındırılmış salonlara yolcuların ve bu salonda görevli personel dışındakilerin girişi engelleniyor mu?			
38. Taşıma ruhsatlı silahlar için;			
• Silah tutanakla teslim alınarak, gittiği yerde verilmek üzere görevlilere teslim ediliyor mu?			
• Üst düzey görevlilerin korum personeline silahları ile uçağa binmelerine izin verildiğinde, mevzuatta öngörülen prosedür uygulanıyor mu?			
39. Arındırılmış salona geçerken yolcular ve kabin bagajları son defa kontrolden geçiriliyor mu?			

<b>BÖLÜM 7</b>			
<b>YOLCU KONTROLÜ</b>			
40. Bütün yolcular kapı dedektöründen geçiriliyor mu?			
41. Yolcular kapı dedektöründen geçirilmeden önce üzerindeki metallere arındırılıyor mu?			
42. Kapı dedektöründen geçen yolcuların üzerinden çıkan veya kızağa bıraktıkları maddelerin ne olduğu araştırılıyor mu?			
43. Yolcular sinyal sesi veren maddelerden arındırılıyor mu? Sinyal sesinin kaynağı bulununcaya kadar araştırmaya devam ediliyor mu?			
44. Kapı dedektöründeki sinyal seslerinin kaynağı tespit edilemediği takdirde, yolcular fiziki kontrolden geçiriliyor mu?			*
45. Kapı dedektörleri sinyal vermese dahi tehdidin durumuna göre yolcular örnekleme yöntemiyle aranıyor mu?			
46. Fiziki olarak aranması gereken yolcular için özel arama bölümleri var mı?			
47. Fiziki arama hem cinsi tarafından tercihen üçüncü şahıs huzurunda yapılıyor mu?			
48. Vücudunda platin, kalp pili, protez gibi aletler bulunan yolcular için özel arama usulleri uygulanıyor mu*?			
49. Tekerlekli sandalye, koltuk değneği gibi yardımcı sağlık elemanları kullanan yolcular için özel arama usulleri uygulanıyor mu?			
<b>BÖLÜM 8</b>			
<b>BAGAJ KONTROLÜ</b>			
50. Yolculara ait bagajlar ve diğer bütün maddeler X-Ray cihazından geçiriliyor mu?			
51. Görevliler uçağa sokulması yasak olan maddelerin neler olduğunu biliyorlar mı? Bunları tanıyorlar mı?			
52. Görevliler X-Ray'deki görüntüyü doğru olarak yorumlayabiliyorlar mı?			
53. Normalden ağır bagajlar ile X-Ray'de seçilemeyen veya şüpheli görüntü veren bagajlar, fiziki aramaya tabi tutuluyor mu?			
54. Normal görüntü veriyor olsa dahi bagajlar örnekleme yöntemiyle fiziki aramaya tabi tutuluyor mu?			
55. Fiziki aramada bagajlarda gizli bölme bulunup bulunmadığı kontrol ediliyor mu?			
56. Bagajların aranması sahibinin huzurunda yapılıyor mu?			
57. Şüpheli bagaj aramasında mülakat yoluyla güvenlik kontrolü yapılıyor mu?			

58. Terminal ve PAT sahası dışında, hava meydanı içinde bomba ve şüpheli paket imha yeri ihdas edilmiş mi?			
59. Bagajların arandıktan sonra direkt Check-in yerine gitmesi sağlanıp, yolcu ile tekrar buluşması engelleniyor mu?			
60. Cep telefonu, hesap makinası, kamera, oyuncak gibi bütün elektrikli, elektronik ve pille çalışan büyük eşyalar, patlayıcı düzeneği hazırlanmış olma ihtimaline karşı kontrol ediliyor mu?			
61. Görevliler, patlayıcı düzeneğinin hazırlanmasında kullanılan, tel, fûnye, pil veya diğer güç kaynaklarına karşı dikkatli davranıyor mu*			
62. Diplomatik kuryelerle ilgili olarak uluslararası anlaşma hükümlerine uyuluyor mu?			
<b>BÖLÜM 9</b>			
<b>KARGO VE PAKETLER İLE İKRAM MALZEMELERİNİN KONTROLÜ</b>			
63. Kargo hizmetleri için fiziki engellerle çevrilmiş, giriş-çıkışı kontrol edilebilen bir alan bulunuyor mu?			
64. Kargo alanına giren bütün insanlar ve kargolar, işletmeler ve güvenlik görevlilerince kontrol ediliyor mu?			
65. Kontrol, standartlarda belirtilen esaslara göre yapılıyor mu?			
66. Kontrol edilen kargoya "Kontrol Edilmiştir" etiketi yapıştırılıyor ve tekrar sahibiyile buluşması engelleniyor mu?			
67. Kargo, gerektiğinde güvenlik amacıyla 24 saat bekletiliyor mu?			
68. İkram servisleri güvenlik programları hazırlayarak ikram malzemelerinin güvenliği ile ilgili bir sistem oluşturmuş mu?			
<b>BÖLÜM 10</b>			
<b>KONTROL EDİLMİŞ BAGAJLARIN, KARGOLARIN, İKRAM MALZEMELERİNİN VE UÇAKLARIN KORUNMASI</b>			
69. Kargo alanları, bagaj toplama bölgeleri, ikram servisleri ve uçaklar			
• İşletmeciler kuruluşlar ve güvenlik görevlilerince korunuyor mu?			
• Korunmaları ile ilgili olarak işletmeciler kuruluşların güvenlik sorumluları bulunuyor mu?			
• Devriyelerle kontrol ediliyor mu?			
• Yetkisiz kimselerin yaklaşmasını ve girişini önleyecek şekilde işletmeciler kuruluş tarafından güvenliği sağlanıyor mu?			
70. Kargolar, bagajlar ve ikram malzemeleri, uçağa yüklenme esnasında gözetim altında tutuluyor mu?			
71. Uçak iyi aydınlatılmış bir alana park ediliyor mu?			
72. Uçak park halinde iken merdiven ve yükleme köprüsü çekiliyor, kapıları kapatılıyor mu?			

73. Merdiven ve diğer yükleme-boşaltma araçları işleri bittikten sonra uçağın etrafından uzaklaştırılıyor mu?			
74. Uçak çevresine sigarayla veya diğer yanıcı maddelerle yaklaşılması engelleniyor mu?			
75. Patlayıcı maddeler yerleştirilmiş olma ihtimaline karşı uçak, teknisyenlerce standart bir listeye göre aranıyor mu?			
76. Hava taşıtının içinde veya altında iş yapan görevliler gözleniyor mu?			
77. PAT sahası içinde risk altında bulunan uçakların aranabilmesi için uygun park yerleri ihdas edilmiş mi?			
<b>BÖLÜM 11</b>			
<b>GÜVENLİK CİHAZLARI</b>			
<b>X-RAY CİHAZI</b>			
78. Cihaz, aranacak eşyalarda gerekli kontrolü sağlayacak özelliklere sahip mi?			
79. Cihaz, 0.1 mm ( veya 38 AWG) çapında yalıtılmış teli belirleme özelliğine sahip mi?			
80. Radyasyon kontrolü için idari tavsiyeler ve standartlar uyguluyor mu?			
81. Cihaz başında çalışan personele, belli aralıklarla radyasyon ölçümü yapıyor mu?			
82. Cihaz günlük olarak test ediliyor mu?			
83. Cihazlar, aranan standart teknik özelliklere sahip mi?			
<b>KAPI DEDEKTÖRLERİ</b>			
84. En alt noktasından (döşeme kodundan) en üst noktasına kadar aynı hassasiyetle dedekte edebilme kabiliyetine sahip mi?			
85. Hassasiyeti, yüksek risk ve normal durumlara göre yetkili görevlilerce ayarlanıyor mu?			
86. Cihaz herhangi bir hassasiyet seviyesinde 50 cm. sabit, 100 cm. çevresindeki metallere etkilenmeyecek şekilde konuşlandırılmış mı?			
87. Ayarlanmış seviyeden fazla metal mevcudiyetini belirlemek için, uyarıcı ışıklı ve sesli alarm sistemine sahip mi?			
<b>EL DEDEKTÖRLERİ</b>			
88. Metal ve ıslak zeminlere bırakılmayacağı biliniyor mu?			
89. Kontrol esnasında insanların üzerine nasıl tutulacağı biliniyor mu?			
90. El dedektörleri, metal mevcudiyetini tespit edebilecek hassasiyette mi?			

<b>DİĞERLERİ</b>						
91. Güvenlik ve kontrol için ihtiyaç duyulan kapalı devre TV, bomba koklama dedektörü, yeni geliştirilen sistem ve cihazlar, dedektör köpekler bulunuyor mu? Bunlar amacına uygun olarak kullanılıyor mu?						
92. Bunlar standart teknik özelliklere sahip mi?						
<b>BÖLÜM 12</b>						
<b>APRON PLAKASI</b>						
93. Apron plakası verilmesinde standartlara uyuluyor mu?						
94. Apron plakaları verilirken, güvenlik göz önünde bulunduruluyor mu?						
95. Apron plakalı araçların, apron dışında çeşitli amaçlarla kullanılmamasına dikkat ediliyor mu?						
96. Belli bir süre için aprona girmesine izin verilen araçlar için geçici apron plakası veriliyor mu?						
97. Zimmetle veriliyor mu?						
98. Apron plakalarının kaydı tutuluyor mu?						
99. İstenildiğinde iadesi için bir sistem oluşturulmuş mu?						
100. Kayıp plakaların kullanılmaması için bir sistem geliştirilmiş mi?						
<b>BÖLÜM 13</b>						
<b>PERSONEL GİRİŞ KARTLARI YÖNETMELİĞİ</b>						
101. Giriş kartı verilirken "Havaalanı Giriş Kartları Yönergesi" hükümlerine uyuluyor mu?						
102. Personelin hangi bölgelere girebileceği standartlar göz önüne alınarak belirleniyor mu?						
103. Kart verilecekler için güvenlik soruşturması yapılıyor mu?						
104. Kart, zimmetle veriliyor mu?						
105. Verilen kartlar kayıt ediliyor mu?						
106. Kayıp kartların kullanılmaması için bir sistem geliştirilmiş mi?						
107. Görev yeri değişen veya işten çıkarılan personelin giriş kartının, anında geri alınması için bir istem oluşturulmuş mu?						
108. Giriş kartının;						
• Kartı kullananla kartın tanzim edildiği kişinin aynı şahıs olup olmadığı kontrol ediliyor mu?						
• Verilen Giriş Kartı Sayısı	Resmi kurum		Kontrol ediliyor mu?			
	Sivil kuruluş					
	Toplam					
• Süresinin geçip geçmediği kontrol ediliyor mu?						

• Kullanıldığı tahditli bölge için geçerli olup olmadığı kontrol ediliyor mu?			
109. Kart verilen personele, güvenlikle ilgili eğitim veriliyor mu?			
110. Yıl sonunda iade edilmeyen kartların takibi yapılıyor mu?			
<b>BÖLÜM 14</b>			
<b>AKSAKLIKLAR, EKSİKLİKLER, ÖNERİLER VE YORUMLAR</b>			
111. Eksiklikler ve aksaklıklar, ihlal edilen kurallar, bunların nedenleri. *			
112. Öneriler *			
113. Yorumlar *			

### DENETLEME YAPAN / RAPORU DÜZENLEYEN HEYET ÜYELERİ

<u>ADI</u> <u>SOYADI</u>	<u>ÜNVANI</u>	<u>GÖREVİ</u>	<u>İMZA</u>

\* Ek olarak yazılabilir.

ONAY

..... / ..... / 199..

Mülki İdare Amiri

**EK 3. ICAO EK 17 (ANNEX 17)  
GÜVENLİK**

**İÇİNDEKİLER**

**BÖLÜM 1. TANIMLAMALAR**

**BÖLÜM 2. GENEL**

- 2.1. Amaçlar ya da Hedefler
- 2.2. Güvenlik ve Tesisler

**BÖLÜM 3. ORGANİZASYON**

- 3.1 Ulusal Organizasyon
- 3.2. Uluslararası Koordinasyon

**BÖLÜM 4. ENGELLEYİCİ GÜVENLİK TEDBİRLERİ**

- 4.1. Tedbirlerin Genel Hedefleri
- 4.2. Yolcular ve Kabin Bagajları İle İlgili Alınacak Tedbirler
- 4.3. Kontrol Edilmiş Bagaj, Kargo ve Diğer Eşyalarla İle İlgili Alınacak Tedbirler
- 4.4. Giriş Kontrolü İle İlgili Alınacak Tedbirler
- 4.5. Havaalanı Dizaynı İle ilgili Alınacak Tedbirler

**BÖLÜM 5. YASA DIŞI OLAYLARDA YAPILACAK İŞLEMLERİN YÖNETİMİ**

**EK 4. ECAC-DOC. 30**  
**HAVACILIK GÜVENLİĞİ KONUSUNDAKİ HAREKET**  
**TARZLARI (GÜVENLİK)**

**İÇİNDEKİLER**

**BÖLÜM 1. TEMEL PRENSİPLER VE HÜKÜMLER**

**1.1.Genel**

- 1.1.1. Milli Havacılık Güvenlik Programı
- 1.1.2. Milli Havacılık Güvenlik Programının İçindekiler
- 1.1.3. Havacılık Güvenlik Programlarının İçindekiler
- 1.1.4. Havayolu Güvenlik Programı
- 1.1.5. Tehdit Değerlendirmesi ve Alınacak Tedbirler
- 1.1.6. Üye Devletler Arasında İşbirliği
- 1.1.7. Kabul Edilemez ya da Şüpheli Maddeler
- 1.1.8. Uçak İçinde Silahların Taşınması
- 1.1.9. Milli Havacılık Güvenlik Eğitim Programı

**BÖLÜM 2. HAVAALANLARINDA GÜVENLİK TEDBİRLERİ**

**2.1. Genel**

- 2.1.1. Uygulama
- 2.1.2. Havaalanı Güvenlik Komisyonu
- 2.1.3. Havaalanı Planlama İhtiyaçları

**2.2. Uçuş Hattı, Havaalanının Diğer Bölgelerine ve Uçağa Giriş Yerlerinin Kontrolü**

- 2.2.1. Uçuş Hattı ve Terminal Hattı Tesisleri Arasındaki Sınırlar
- 2.2.2. Terminal Bölgeleri
- 2.2.3. Uçuş Hattı Giriş Kontrolü
- 2.2.4. Park Edilmiş Uçakların Kontrolü

**2.3. Yolcu, Bagaj ve Kargo ile ilgili Güvenlik Kontrolleri**

- 2.3.1. Yolcuların ve El Bagajlarının Güvenlik Kontrolleri
- 2.3.2. Silahlı ve Şüpheli Maddelere Yapılacak İşlemler

2.3.3. Bagajlara Yapılacak İşlemler

2.3.4. Güvenlik Kontrol Noktalarının Korunması

2.4. Kaçırılmış Uçağa Yapılacak İşlemler

2.4.1. Uçak Kaçırılma Durumunda Bilgi Alışverişi

2.4.2. Kaçırılan Uçağın Yerde Alıkonulması

## BÖLÜM 3. TEKNİK ÖZELLİKLER

3.1. Genel

3.2. Metal Dedektörler

3.2.1. Metal Kapı Dedektörleri

3.2.2. EI Dedektörleri

3.3. X-Ray Cihazları

3.4. Diğer Güvenlik Malzemesi ya da Sistemleri

## KAYNAKÇA

- Abeyratne, Ruwantissa I.R. **Aviation Security: Legal & Regulatory Aspects.** England: Ashgate Publishing Limited, 1998.
- Ashford, Norman, H.P. Stanton & C.A. Moore. **Airport Operations.** New York: McGraw Hill, Inc., 1997.
- Ashford, Norman, & Paul H. Wright. **Airport Engineering.** New York: John Wiley & Sons, Inc., 1992.
- Blow, Christopher. **Airport Terminals.** Oxford: Butterworth-Heinemann Ltd., 1991.
- Campbell, George. **Airport Management and Operations.** 3<sup>rd</sup>. Edi. Louisiana. Claitor's Publishing division, 1977.
- Coyle, John, Edward Bardi & Joseph Cavinato. **Transportation.** New York: West Publishing, 1990.
- Doganis, Rigas. **The Airport Business.** London: Routledge, 1992.
- Dorey, Frederick. **Aviation Security.** New York: Van Nostrand Reinhold Com. Inc., 1983.
- ECAC. **Document 30-Security.** 1988.
- FAA. **Advisory Circular.** Washington D.C: U.S. Government Printing Office, 1998.
- Gesell, E. Laurance. **The Administration of Public Airports.** Arizona: Coast Aire Publication, 1992.
- Görgün, Hakan & Murat Kılıçman. **İstanbul Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali ve Çok Katlı Otopark Güvenlik Konsepti.** Ankara: Tepe Güvenlik ve Savunma Sistemleri, 1998.
- Horonjeff, Robert & Francis X. McKelvey. **Planning and Design of Airports.** New York: McGraw Hill, 1994.
- IATA. **Airport Development Reference Manual.** Montreal-Geneva: IATA Publications, April 1995.
- ICAO. **Security: Annex 17.** Montreal: ICAO Publications, 1995.
- ICAO. **Aerodromes: Annex 14.** Montreal: ICAO Publications, 1990.

- ICAO. **Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference.** 4<sup>th</sup>. Edi. Montreal: ICAO Publications, 1991.
- John, Peter St. **Air Piracy, Airport Security and International Terrorism.** Connecticut: Quorum Books, 1991.
- Kaya, Ergün. **Havaalanlarında Fiyatlandırma Açısından Muhasebe Bilgi Sistemi.** Eskişehir: sivil havacılık Yüksek Okulu Yayını, 2000.
- Moore, Kenneth C. **Airport, Aircraft, and Airline Security.** 2<sup>nd</sup>. Edi. Boston: Butterworth-Heinemann, 1991.
- National Research Council. **Airline Passenger Security Screening: New Implementation Issues.** Washington D.C: National Academy Press, 1996.
- Önen, Mesut. **Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Uzay Hukuku Kuralları.** İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları, 1986.
- Saldıraner, Yıldırım. **Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi.** Eskişehir: Sivil Havacılık Yüksek Okulu Yayınları, 1992.
- UTGA Enstitüsü. **Havaalanı Özel Güvenlik Görevlileri ve İdarecileri İçin Sivil Havacılık Güvenliği El Kitabı.** Ankara, 2000.
- Wallis, Rodney. **Combating Air Terrorism.** Mc Lean, VA: Maxwell Mac Millan, Inc.,1993.
- Wallis, Rodney. "The Role of the International Aviation Organizations in Enhancing Security." **Aviation Terrorism and Security.** Ed: Paul Wilkinson & Brian M. Jenkins. London: Frank Cass Publications, 1999.
- Wells, Alexander T. **Airport Planning and Management.** Blue Ridge Summit: TAB Books, 1992.
- Wiley, John R. **Airport Administration and Management.** Connecticut: Eno Foundation for Transportation, 1986.
- Wilkinson, Paul & Brian M. Jenkins. **Aviation Terrorism and Security.** London: Frank Cass Publishers, 1991.
- Yates, Chris. **Airport Security: Standards and Technology.** 2<sup>nd</sup>. Edi. United Kingdom: Jane's Information Group, 1999.
- Yates, Chris. **Airport Security: Standards and Technology.** United Kingdom: Jane's Information Group, 1997.

## DERGİLER

- "ACI Survey on Apron Incidents / Accidents." **Airport Council International**.  
Geneva: ACI World Headquarters, Sept. 1999.
- "Update: Checked Baggage Screening." **Airport Council International**.  
Geneva: ACI World Headquarters, 1994.
- "Aviation Security: Joint Position Papers." **Airport Council International**.  
Geneva- Montreal, May 1992.
- "Aviation Security." **Airport Council International and International Air  
Transport Association**. Geneva-Montreal, 1992.
- "Airport Networks: Avenues to New Revenues." **Airport World**. Vol:5, Issue:1,  
Feb. 2000.
- Bramley, Vauhn. "Known Customer Validation: A Conflict of Interest." **Aviation  
Security International**. Vol: 5, Issue: 2, April 2000.
- Shanks, Norman. "Airport Employees: Their Role in the Security Web."  
**Aviation Security International**. Vol: 5, Issue: 2, April 2000.
- "A Broader Plan, Not a Silver bullet." **Aviation Week & Space Technology**.  
Vol: 145, Issue: 15, Oct. 1996.
- "ICAO Program Offers Practical Means of Enhancing Security Training  
Performance." **ICAO Journal**. Vol: 53, Issue: 10, Dec. 1998.
- Halli, Nina. "Effective Efficiency." **Passenger Terminal World**. Oct. 2000.
- Malone, Gary. "The Human Element." **Passenger Terminal World**. Oct. 1999.
- Nanavati, Samir. "What's Biometrics?" **Passenger Terminal World**. Oct. 1999.
- "New Approach in HBS." **Passenger Terminal World**. Oct. 2000.
- Çardaklı, Uğur. "Sivil Havacılık Güvenliği-1." **Teknolojik Güvenlik**. Cilt No: 2,  
Sayı No: 2, 1998.
- Çardaklı, Uğur. "Sivil Havacılık Güvenliği." **Teknolojik Güvenlik**. Cilt No: 3,  
Sayı No: 9, 1991
- Çardaklı, Uğur. "Sivil Havacılık Güvenliği-2." **Teknolojik Güvenlik**. Cilt No: 2,  
Sayı No: 2, 1998.

Erdağı, Oktay. "Sivil havacılık Güvenliği." **Teknolojik Güvenlik**. Cilt No: 1, Sayı No: 2, 1997.

nal, ağlar. "ECAC 41. Güvenlik Sorunları alışma Grubu Toplantısı." **Teknolojik Güvenlik**. Cilt No:3, Sayı No: 11, 1999.

Yılmaz, Ali. "zel Güvenlik Sisteminin Geliştirilmesi ve Bazı Güvenlik Hizmetlerinin Sivilleştirilmesi." **Teknolojik Güvenlik**. Cilt No:2, Sayı No:3, 1998.

"Sivil Havacılık Güvenliği." **Teknolojik Güvenlik**. Cilt No:3, Sayı No:9, 1999.

"Sivil Havacılık Güvenliği." **Teknolojik Güvenlik**. Cilt No:1, Sayı No:2, 1997.

### RAPORLAR VE TEZLER

Doğanay, Ergün. "Sivil Havacılık ve Sivil Hava Limanlarında Güvenlik Yönetimi ve Atatürk Havalimanında Uygulama." Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1988.

"Havaalanı Mühendislik ve Donanımı."Seminer Notları. Ankara, 20 Kasım 2000.

Oktal, Hakan. "Coğrafi Bilgi Sistemleri Yardımıyla Havaalanı Yer Seçimi Model nerisi." Yayınlanmamış Doktora Tezi. Anadolu Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 1998.

Oyman, Korhan. "Havaalanları Yönetim Modeli ve İşleyiş Sistemleri." Yayınlanmamış Doktora Tezi. Anadolu niversitesi sosyal Bilimler Enstitüsü, 1998.

"zel Güvenlik Personeli Havaalanı Güvenlik Eğitimi Seminer Notları." Eskişehir, 1999.

### YASALAR VE YÖNETMELİKLER

Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği: SHY-22. **Resmi Gazete**. 22741; 28 Ağustos 1996.

İl İdaresi Kanunu ve Bunda Değişiklik Yapan 4178 Sayılı Kanun ( 5442 ve 4178 S.K.), **Resmi Gazete**. 22747; 4 Eylül 1996.

Sivil Havaalanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik (97/9707), **Resmi Gazete**. 23080; 14. 08.1997.

Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü. **Yürürlükteki Kanunlar Külliyesi**. Cilt No:2, Kanun No: 2559.

Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü. **Yürürlükteki Kanunlar Külliyesi**. Cilt No:5, Kanun No: 2803.

Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü. **Yürürlükteki Kanunlar Külliyesi**. Cilt No:4, Kanun No:2495 ve 3832.

“Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı.” **İçişleri ve Ulaştırma Bakanlıkları**. Ankara, 1997.

Türk Sivil Havacılık Kanunu (2920 S.K.), **Resmi Gazete**. 18196; 14 Ekim 1983.

Özel Güvenlik Teşkilatı Havaalanı Koruma Hizmetleri Yönergesi. **İçişleri Bakanlığı**. 1998.

### SANAL KAYNAKLAR

“Airport Security-What’s Being Done to Address This Concern.” <http://www.siaonline.org/> İletişim Adresli Web Sayfası.

“FAR Part 107: Airport Security.” <http://www.faa.gov/avr/AFS/FARS/far-107text>. İletişim Adresli Web Sayfası. 1998.

“ICAO Programme Offers Practical Means of Enhancing Security Training Performance.” <http://www.icao.org/programme.htm>. İletişim Adresli Web Sayfası. 2000.

“Part 108: Airport Operation Security.” <http://www.countertech.com>. İletişim Adresli Web Sayfası. 2000.

“Security Lapses Exposed: Airport Security is Falling to Deter the Terrorist.” <http://www.jane's....eproducts>. İletişim Adresli Web Sayfası, 2000.

Wincent, Billie. “A Perspective on Aviation Security.” <http://www.archieve.phillips.com>. İletişim Adresli Web Sayfası, 2000.

### GAZETELER

Kaptan, Faik. “Öksüz: Sivil Havacılık AB’ye Uygun,” **Hürriyet**. 24 Mayıs 2001.